

DIE DAMPFEISENBAHN

Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Ausgabe | 2018



Schutzgebühr 2,50 €

75 1118 – AUSHILFSEINSATZ



.....

Im Sommer 2017 wurde 75 1118 für Aushilfseinsätze bei verschiedenen Museumsbahnvereinen angefragt. An Pfingsten wurden für die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. (GES) Züge auf der Strohgäubahn von Korntal nach Weissach sowie Pendelfahrten rund um Stuttgart bespannt. Am 19./20. August war die Lok anlässlich des Bahnhofsfests in Bad Herrenalb für die Sektion Ettlingen im Einsatz, da die Reparaturarbeiten an der sektionseigenen Lok 58 311 nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnten. Rund um Rottweil ging es schließlich zwischen dem 30. September und dem 02. August im Rahmen der 10. Rottweiler „Dampf-Tage“ der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ). Die Leistung wurde als Gegenleistung für die Bereitstellung der EFZ-Lok 01 519 im 1. Mai 2016 (Fahrt an den Bodensee) gefahren.

.....

LIEBE VEREINSMITGLIEDER!

Schaffer und Freunde der Museumsbahn, inzwischen ist wieder eine ganze Zeit vergangen, seit dem das letzte Rundschreiben an Euch allen verschickt wurde; aus diesem Grund ist diese Ausgabe etwas voller bepackt mit den Tätigkeiten der einzelnen Sektionen. Zur Zeit ist die Überarbeitung der Satzung im vollen Gange und immer wieder tauchen neue Fragen auf, die dann mit der neuen Satzung geklärt werden müssen. Erst dann kann alles zur rechtlichen Überprüfung eingereicht werden. Hauptsächlich ist die neue Satzung der Erneuerung der eindeutigen Gliederung und Aufteilung gewidmet, aber auch der Datenerhebung und -speicherung der Mitglieder. Dazu liegt ein Anschreiben bei. Wir bitten den Abschnitt auf dem Beiblatt auszuschneiden gegebenenfalls zu berichtigen zu unterschreiben und zurück zu schicken, oder zu mailen.

Für alle Mitglieder liegt ebenso dieser Ausgabe auch das Protokoll unserer letzten **Hauptversammlung von 2017** bei.

Der Mitgliedsbeitrag in Höhe von **60,00 €** (Familien 90,00 € / Jugendliche, Schüler, Studenten 30,00 €) wird bei Abbuchern demnächst vom Konto eingezogen. Nichtabbucher möchten ihn bitte auf unser Konto einzahlen:

IBAN Nr. DE 23 63090100 0002 424002
BIC: ULMVDE66

Auch Mitglieder unserer Sektionen UEF-Lokalbahn und UEF-Historischer Dampfschnellzug zahlen auf dieses Konto ein, ebenso ausländische Mitglieder. Eine gesonderte Rechnung wird nicht erstellt. Mitgliedsbeiträge und Spenden sind steuerbegünstigt. Für Beiträge und Spenden bis 200 € legen Sie bitte dem Finanzamt die Beitragsrechnung (Überweisung) vor.

Hiermit wird bestätigt, dass die Zuwendung nur zur Förderung von Kunst und Kultur (§52 AO) verwendet wird. Die Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. sind durch Bescheinigung des Finanzamts Ulm Nr. 88048/52505 als gemeinnützig anerkannt.

Nun wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen und Betrachten der nächsten Seiten.

Euer

Bernd Scherer

Gemeinsam auf die Alb – (vorläufiger) Abschied von 01 1066



In Stuttgart Hbf kommt 01 1066 vor den Zug. Am Bahnsteig erlangt sie ungeteilte Aufmerksamkeit der Fahrgäste.

Ein schon länger bekanntes Datum für den Historischen Dampfschnellzug war der 31.12.2016. An diesem Tag lief die Kesselfrist unserer Schnellzugdampflok 01 1066 ab; ein Termin, den wir auch nicht mehr verschieben konnten. Daher wollten wir den letzten Sonderzug vor einer längeren Zeit der Abstellung und Instandsetzung im Stammgebiet der Ulmer Eisenbahnfreunde fahren.

Gestartet sind wir morgens mit elek-

trischer Traktion in Karlsruhe über Pforzheim und Stuttgart nach Plochingen. Unsere 01 1066 übernimmt ab hier den Zug, die Ellok wird abgestellt. In Geislingen treffen wir auf unsere Kollegen mit 58 311, die schon am Vortag von Ettlingen aus nach Amstetten gefahren sind. Sie werden unseren Schnellzug die Steige hochschieben. Bei winterlichem Sonnenschein ein eindruckliches

Erlebnis. Zahlreiche Fotografen lassen sich das Ereignis nicht entgehen und säumen die Strecke.

Besonders gefreut haben wir uns über unsere Kollegen der Schmalspurbahn. Sie haben ihre kleine 99 7203 in Amstetten aus dem Schuppen gezogen und so aufgestellt, dass die kleine Lok mit dem großen Zug auf ein Foto passt. Wir fahren weiter nach Ulm Hbf, 58 311 fährt uns voraus und nimmt den direkten Weg ins Donautal.

In Ulm besucht ein Teil unserer Fahrgäste den Weihnachtsmarkt am Münster, neue Fahrgäste steigen zum nun beginnenden „Nebenbahn-Romantik-Express“ zu. Nachdem 01 1066 ihre Drehfahrt absolviert hat, fahren auch wir ins Donautal und treffen wieder auf 58 311, die nun Vorspann bis Schelklingen wird. Im Zug unterwegs ist auch der Nikolaus, der die kleinen und großen Fahrgäste mit Süßigkeiten und Leckereien beschenkt. In Schelklingen können auch die Fahrgäste beide Dampflokomotiven zusammen auf einem Foto verewigen, bevor es nur mit der 58 311 auf dem Netz der ENAG nach Münsingen geht. Hier auf der Alb hat es schon kalte Nächte gegeben. In schattigen Tälern



Geballte 3-Zylinderkraft auf der Geislinger Steige.

liegen noch Schneereste, und Rauhref bedeckt liegt noch stellenweise die Wiesen, den die Sonne aber schmelzen lässt. Münsingen durchfahren wir um Kleinengstingen (heute heißt der Bahnhof nur noch Engstingen) zu erreichen. Nach Umsetzen der 58 311 geht es zurück nach Münsingen.

Bei dem längeren Aufenthalt sehen wir den ausfahrenden Gourmetexpress des SAB mit der württembergischen T3 der GES. Dampfnostalgie Karlsruhe stellt ihr Projekt Wiederinbetriebnahme 86 346 vor. Die Kollegen erklären ihr Vorgehen und beantworten Fragen der interessierten Fahrgäste.

58 311 bringt unseren Zug wieder nach Schelklingen, wo 01 1066 mit unserem Touropa Wagen gewartet hat. Tender voraus fahren wir nach Ulm und nehmen die Besucher des Weihnachtsmarktes wieder auf. Für die Fahrten des anste-

henden Winterdampf auf der Alb fährt 58 311 zurück nach Münsingen und bleibt auf der Alb.

In Plochingen sind es bewegende Momente am Bahnsteig, als unsere 01 1066 von ihrem vorerst letzten Reisezug abgekuppelt wird. Zahlreiche Fahrgäste und Freunde des Historischen Dampfschnellzug verfolgen die Szenerie mit gemischten Gefühlen. Manche sind betrübt, aber wir sind hoffnungsvoll. Der Historische Dampfschnellzug wird weiter fahren und sich in der Zeit der Instandsetzung der 01 1066 für die Zukunft aufstellen. Mit einer eigenen Schnellzugdampflok ist nun Pause, aber unser Zug und unsere Wagen fahren weiter.

Elektrisch erreichen wir in schneller Fahrt Karlsruhe und als Leerreisezug nach einer kurzen Wende auch wieder Stuttgart. 01 1066 hat noch zwei in

Plochingen abgestellte Wagen in den Stuttgarter Posthof überführt und ist dann alleine nach Heilbronn gefahren. Hier ging dann am Sonntag das Feuer aus, nachdem der letzte Rest Schweröl aus dem Bunker verbrannt wurde.

Eine solche Fahrt werden wir sicherlich in den nächsten Jahren wiederholen. Vielleicht wird dann 86 346 den Schnellzug die Steige hochschieben und mit ihm als „Nebenbahn-Romantik-Express“ über die Alb fahren. Bis es so weit ist, müssen wir alle noch die Ärmel hochkrepeln. Denn unsere Aktiven wollen weiterhin ausgewählte historische Eisenbahnfahrzeuge im Rahmen eines authentischen Dampfschnellzuges betriebsfähig erhalten und betreiben.

Ein Beitrag von Burkhard Pick

.....



„Nebenbahn-Romantik-Express“ auf der Alb. Gut zu sehen sind hier die Wagen des Historischen Dampfschnellzug. Neben unseren beiden Bm238 am Zugschluss läuft in der Mitte es Zuges der Halbspeisewagen der Passauer Eisenbahnfreunde. Hinter der Lok fahren ein Ayl und ein ABm des DB Museums, die wir längerfristig über die GfE angemietet haben.



Abschied in Plochingen



Durchfahrt durch den Bahnhof Amstetten. Die Schmalspurbahn und 99 7203 grüßen den Schnellzug.

Die Dampflok und der Umweltschutz – der HDS löst ein vermeintliches Spannungsfeld auf

Die Tatsache, dass der HDS seine Eisenbahnfahrzeuge auf den unterschiedlichsten Infrastrukturen und Serviceeinrichtungen abstellt und immer wieder mit Unternehmen in Berührung kommt, die nach DIN EN ISO 14001 (Umweltmanagement) zertifiziert sind, hat uns dazu bewogen dem Thema Umweltschutz einen größeren Rahmen zu geben.

Die Arbeiten rund um den Lagerschaden unserer Schnellzugdampflokomotive 01 1066 (siehe DDE 2/2016) boten hierzu den richtigen Hintergrund. Wir haben die Rechtsgrundlagen und die Anforderungen des Umweltschutzes an den Betrieb und die Abstellung von Eisenbahnfahrzeugen zusammengestellt und dann daraus die Notwendigkeiten für den Dampflokbetrieb abgeleitet.

Unser Referent für die Dampfloktechnik, Michael Bergmann, recherchierte die Grundlagen der Lokomotivschmierung in zeitgenössischen Dokumenten, während die Abteilung HDS-Technik in enger Zusammenarbeit mit den Kollegen der UEF-GmbH die heute bindenden Rechtsnormen herausfilterte.

Abschließend wurden konstruktive Anpassungen an unserer Schnellzugdampflokomotive 01 1066 vorgenommen, so dass die ursprüngliche Ausführung von Ölkeilen in den neu ausgegossenen Lagern der mittleren Treibachse wieder zur Anwendung kam. Hier wurden wir aktiv von den Eisenbahn Werkstätten Krefeld unterstützt, die uns auch sonst bei diesem Thema begleitet haben. Weiterhin wurde die Ausstattung der Dampflokomotive an Material und Werkzeugen angepasst. Das HDS-Personal erhielt in

Schmierlöcher und Schmiernuten		DIN LON 231				
Lokomotivbau						
Schmierlöcher mm						
Durchmesser						
Bemerkung	nur für Nadel- schmierung					
Schmiernuten mm						
Werkstoff	Breite	Tiefe		Bemerkung		
Gußeisen oder Stahlform- guß (Stahlguß)	2	1		nur f. Kolbenschieber und Stopfbuchsringe sowie Tragbuchsen		
	4	2				
	6	3				
	8	4				
Flußeisen oder Stahl	4	1		nur für Gleitplatten		
	6	1,5				
Rotguß, Messing oder Phosphorbronze	4	2		nur für Gleitplatten		
	6	3				
	8	4				
Lagereingußmetall	4	2		nur für Bleilagermetall		
	6	3				
	10	5				
	14	6				
	20	8		Achslager- Scheitelnut		

Schmierlöcher und Schmiernuten: Wer gut schmiert, der gut fährt! Doch es kommt immer auch die richtige Menge an.“

einem speziellen Dienstunterricht eine umfangreiche Schulung zum Themenkomplex Umweltschutz. Es wurde den Unterrichtsteilnehmern dargestellt, dass der Dampflokombetrieb mit den einschlägigen Anforderungen und Rechtsnormen im Bereich Immissionsschutz vereinbar ist und sich

die Grundsätze des Umweltschutzes durch ein umsichtiges Handeln einhalten lassen.

Dementsprechend gut ausgestattet konnten Lokomotive und Personal auf den folgenden Fahrten den Erfolg dieser Maßnahmen unter Beweis stellen.

Ein Beitrag von Patrick Schönenberg



Für jede Anwendung die richtige Kanne! So geht nichts daneben.“

Schwellenwechsel im Bahnhof Oppingen



Wie in den vergangenen Jahren sind wir während unserer Fahrbetriebspause wieder mit dem Austausch von Schwellen beschäftigt. Im vergangenen Jahr wurden ein Bahnübergang und 250 Schwellen kurz vor Oppingen ausgetauscht. In dieser Betriebspause steht nun der Austausch aller Schwellen im Bahnhof Oppingen an. Lediglich die Schwellen der beiden Weichen müssen nicht getauscht werden, diese wurde schon vor Jahren erneuert. Als Gleisbaugerätewagen dient uns in diesem Winter der gedeckte Güterwagen OEG 348. Der Güterwagen wird nach Abschluss der Nikolausfahrten bei winterlichem Wetter nach Oppingen überführt.

Der Ablauf ist im Wesentlichen der Selbe wie an den bisherigen Baustellen. Für das Öffnen der Laschen und dem Abbau der Schienen sowie dem Einsammeln des Kleineisens haben wir drei Wochenenden benötigt. Starker Schneefall behinderte die Abbauarbeiten erheblich. So mussten wir erst einmal Schneekehren um die Schraubenköpfe freizulegen. Beim Ausbau der Altschwellen war uns wieder ein befreundeter Landwirt eine große Hilfe.

Mit dem Frontlader des Traktors hat diese alle Schwellen in den bereitgestellten Container geladen. Da wir im Bahnhof den Altschotter nicht einfach auf die Seite schieben können muss dieser mit unserem Radlader weggefahren werden. Nachdem mit Bagger und Rüttler das neue Planum erstellt ist, können die neuen Schwellen darauf ausgelegt werden. Zusätzlich zu den Schwellen haben wir auch 10.000 neue Schrauben bestellt. Der große Vorteil der Gleisbaustelle direkt am Bahnhof ist, dass wir gut mit dem Pkw anfahren können, eine gute Stromversorgung haben und die Arbeitspause im warmen Bahnhofsgebäude verbringen können. Das hatten wir so bisher noch nie.



Kesselreparatur an der 99 7203

Im Oktober hat unsere 99 7203 ihren vorerst letzten Betriebstag. Im Anschluss daran haben wir begonnen die Lokomotive auseinander zu bauen. So wurden alle Kesselanbauten sowie die Kesselverkleidung abgenommen. Auch das Führerhaus und die Kohlekästen wurden entfernt. Viele der abgebauten Rohrleitungen und Bauteile wurden im Gepäckwagen D 170 zwischengelagert.

Noch im November wurde die Lok mit einem Straßentiefloader zu Metallbau Metzger nach Bruchsal transportiert. Auch das war nicht ganz einfach. Durch den Neubau einer Wohnanlage neben unserm Lokschuppen war die Zufahrt mit Tiefloader und Autokran in der bisherigen Form nicht mehr möglich.

Um die Zufahrt zu ermöglichen musste unser Materialcontainer und der Laichinger Schneepflug, welche neben dem Schuppen standen, versetzt werden. Eine Woche später lag bereits der erste Schnee auch dies hätte den Abtransport unmöglich gemacht, wir haben also den Transport gerade noch rechtzeitig durchgeführt. Bei Metallbau Metzger wird der Kessel umfangreich aufgearbeitet. Der Kessel ist mittlerweile vom Fahrwerk abgenommen und entrohrt.



Die Befundung durch den Kessel-sachverständigen hat stattgefunden dies wird maßgebend sein für die Aufarbeitung. Die marode Rauchkammer ist abgetrennt. Neben einer neuen Rauchkammer wird die Lok auch einen neuen Kamin erhalten. Diese wurde schon vor einiger Zeit von der Lehrwerkstatt der Heidelberg Manufacturing Deutschland in Amstetten angefertigt und ist aus einem Stück gegossen. Da der Kessel komplett genietet ist, muss auch die neue Rauchkammer wieder angenietet werden. Nach Rückkehr der Maschine muss diese in Amstetten wieder montiert werden, wir hoffen die Lokomotive im Sommer wieder einsetzen zu können. Da die Kesselreparatur nicht nur

sehr aufwendig, sondern auch kostenintensiv ist, bitten wir um Spenden.



SPENDE

Wer die Lokaufarbeitung finanziell unterstützen möchte kann dies gerne mit einer Spende auf das Konto der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. tun.

IBAN DE23 6309 0100 0002 4240 02
BIC ULMVDE66XXX
Verwendungszweck Borsig 5326.

Spendenbescheinigungen können auf Wunsch (bitte im Verwendungszweck vermerken) ausgestellt werden.

O&K Diesellok

Die Fertigstellung der O&K Diesellok D6 geht ebenfalls in die letzte Runde. Mit dem Auszug der 99 aus der Werkstatt in Amstetten konnte die Lok deren Platz vorübergehend einnehmen. Momentan werden die Leitungen zu den Sandventilen und den Manometern neu verlegt. Für den Saurer Dieselmotor wird noch eine Vorwärmanlage installiert. Da aber die Arbeiten im Bahnhof Oppingen Vorrang haben, geht es leider nur in kleinen Schritten voran.

OEG Güterzug

Auch an unserem OEG-Güterzug ging es in den vergangenen Monaten voran.

OEG 873

An dem Niederbordwagen ging es noch im vergangenen Herbst in großen Schritten weiter. In einem Sägewerk konnten wir die neuen Seitenbretter abholen. Noch vor Beginn der Frostperiode wurden die Bretter zu gesägt, mit Holzschutzmittel behandelt und anschließend montiert. Zuvor war bereits der Aufbau entrostet und lackiert worden. Da der Wagen im Freien aufgearbeitet wird, können die Arbeiten erst im Frühjahr wieder vorgesetzt werden.

OEG 706

Für den vierachsigen OEG Rungen Wagen wurde eine maßgeschneiderte Abdeckplane gekauft. Somit dürfte der Wagen trocken über den Winter kommen.



OEG 348

Der Güterwagen ist betriebsbereit und verbringt den Winter im Bahnhof Oppingen. Dort dient er als Gleisbaugerätewagen.

OEG 336

Das Bitumendach des gedeckten Güterwagens wurde mit einem speziellen Dachlack gestrichen, das Eindringen von Feuchtigkeit kann somit weiterhin verhindert wer

Nikolauszüge 2017

Zum ersten Mal haben wir alle Nikolausfahrten nur mit der Diesel-Lok angeboten, da unsere DampfloK nicht einsatzfähig ist (siehe Kesselaufarbeitung). Schon lange im Voraus hatten wir dies so angekündigt, trotzdem waren alle Züge ausgebucht. Wir mussten sogar einen zusätzlichen Zug in unser Programm aufnehmen.

Trotz heftigem Schneetreiben an einem der Fahrtage konnten wir alle Züge pünktlich und zur Zufriedenheit unserer Fahrgäste durchführen.



Franz Gorbach nimmt Abschied vom Führerstand



Franz Gorbach verlässt zum letzten Mal den Führerstand.

Vielen langjährigen UEF-Mitgliedern ist der Name Franz Gorbach sicherlich ein Begriff. Bereits in den 70er Jahren war er auf dem Führerstand der UEF-Dampflokomotiven zu finden.

Gelernt hatte der den Beruf des Lokführers von der Pieke auf. Zuerst als Heizer und DampfloKführer, später dann auf DieselloK und E-Lok. Viele VereinsloKführer wurden von ihm ausgebildet und Jahrzehnte lang war Er auf unseren Maschinen zu finden. Er war aber nicht nur als Lokführer und Ausbilder tätig, auch als Schaffer und guter Berater in technischen Angelegenheiten war er immer eine wertvolle Hilfe. Am 25. Juni 2017 griff

Franz nun zum letzten Mal zum Regler einer DampfloK.

Mit einer Abschiedsfahrt nach Oppingen verabschiedete er sich vom Führerstand der Lokomotiven. Dies wurde mit einer kleinen Feier und geladenen Gästen entsprechend gewürdigt.

Ein großer Dank an Franz Gorbach für die in den vergangenen Jahrzehnten ehrenamtlich geleistete Arbeit. Bei unseren Vereinstreffen oder als Fahrgast in unseren Zügen wird er immer willkommen sein.

Lokalbahn-Info

FAHRTEN 2018

Fahrtage Dampfzug:

- 10. Mai - Bahnhofshock Gerstetten
- 23. Juni - Kulinarischer Alb-Express (besonderer Fahrplan)
- 24. Juni
- 15. Juli
- 5. August - Kindertag
- 2. September - Bahnhofsfest Gerstetten
- 7. Oktober - Herbstfahrt
- 1./2. Dezember - Nikolauszüge (besonderer Fahrplan)

Fahrtage Triebwagen T06:

- 1. + 6. + 13. + 20. + 21. + 27. + 31. Mai
- 3. + 10. + 17. Juni
- 1. + 8. + 22. + 29. Juli
- 12. + 19. + 26. August
- 9. + 16. + 23. + 30. September
- 3. + 14. Oktober

Abfahrtszeiten der Züge in Gerstetten:

.....
 08:00 Uhr
 10:55 Uhr
 13:55 Uhr
 16:55 Uhr

Abfahrtszeiten der Züge in Amstetten:

.....
 09:40 Uhr (NEU!)
 12:15 Uhr
 15:15 Uhr
 18:15 Uhr

Ausblick Saison 2018

Die Vorbereitungen für die diesjährige Saison laufen seit einiger Zeit auf Hochtouren. Die Betriebstage und der Fahrplan wurden festgelegt und gegenüber der DB kommuniziert. Der überarbeitete Jahresprospekt stand rechtzeitig zur Messe CMT in Stuttgart zur Verfügung.

Die Karten für den Kulinarischen Alb-Express 2018 fanden innerhalb weniger Wochen ihre interessierten Abnehmer, so dass schon früh der Vorverkauf beendet werden konnte.

Gerne möchten wir dieses Jahr für interessierte Fahrgäste einen, mit einer Diesellok der Baureihe V100 bespannten, Sonderzug an den See und in die Berge anbieten. Am 03. Juni soll es ab Amstetten und Ulm an den Ammersee und nach Garmisch-Partenkirchen gehen. Für die Fahrgäste wird eine Schiffsrundfahrt auf dem Ammersee, ein Ausflug nach Andechs, eine Fahrt zur Zugspitze, eine Stadtführung in Partenkirchen sowie Ausflüge nach Mittenwald (Ortsführung und Karwendelbahn) angeboten. Für die



Fahrt sind ab sofort Fahrkarten im Vorverkauf über unsere Homepage erhältlich.

Bewährte und traditionelle Angebote wie der Kindertag und das Bahnhofsfest stehen ebenfalls wieder auf dem Programm.

In der Werkstatt gibt es ebenfalls wieder viel zu tun. Helfende Hände sind gesucht und herzlich willkommen!



Rückblick Saison 2017

Die zurückliegende Fahrtsaison wurde durch einen schweren Bahnübergangsunfall am 2. Juli überschattet. Zwischen Waldhausen und Gussenstadt ignorierte ein Autofahrer die Pfeifsignale der Lok und befuhr trotz Herannahen des Zuges den Bahnübergang. Bei der folgenden Kollision wurde das Auto in ein angrenzendes Feld geschleudert, die Fahrzeuginsassen wurden dabei schwer verletzt. Der Zugbetrieb musste für den Rest des Tages eingestellt werden. Die Fahrgäste wurden mit Bussen zu den Bahnhöfen in Amstetten bzw. Gerstetten zurück gebracht. Die Presse berichtete überregional über diesen Unfall. Die Reparaturarbeiten an der Lok erfolgten im Lokschuppen in der WiFo durch Mitarbeiter des Dampflokwerk Meiningens. Bereits am 17. Juli konnte die Lok für eine englische Reisegruppe ihre nächste Sonderfahrt bestreiten. Die am Halbpackwagen entstandenen Schäden konnten erst mehrere Monate später durch den Einbau neuer Radsätze vollends behoben werden. Die Arbeiten wurden im Lokschuppen in Gerstetten durch Mitarbeiter der Fa. Leonhard Weiss ausgeführt. Die Vorarbeiten wurden durch die eigene Werkstattmannschaft geleistet.

Auf Grund geänderter Fahrzeiten der DB mussten 2017 auch die Fahrzeiten unserer Museumszüge geändert werden. Die zeitliche Lage des ersten Zuges ab Amstetten (Abfahrt 9:15 Uhr) erwies sich im Laufe des Jahres für unsere Besucherklientel als zu früh. In 2018 wird dieser Zug deshalb auf die spätere Uhrzeit 9:40 Uhr gelegt. Die übrigen Abfahrtszeiten bleiben unverändert.

Negative Folgen hatte die massiv verschlechterte Erreichbarkeit und Bedienungsqualität des Bahnhofs Amstetten im Nahverkehr der DB nach dem Fahrplanwechsel. Zusammen mit den von der DB vorgegebenen Preiserhöhungen der letzten Jahre führte dies teilweise zu einigen weniger gut ausgelasteten Triebwagenfahrten.

Durch die Aufnahme der Triebwagenfahrten in das Buchungssystem der DB können mittlerweile auch Einzeltickets am

DB-Automaten bzw. im Internet gekauft werden.

Die Triebwagenfahrten wurden während der Sommersaison nahezu störungsfrei absolviert. Lediglich am 21.05.2017 musste eine V100 aus dem Sandzug-Verkehr einspringen, da am T06 ein Achsdefekt vorlag. Die Achse wurde in der Folge ausgebaut, in der Werkstatt der Kandertalbahn neu profiliert und später wieder in eigener Werkstatt eingebaut.



Die Dampffahrttage mit besonderem Programm erfreuten sich großer Beliebtheit. Sowohl der Kindertag als auch das Bahnhofsfest begeisterte zahlreiche Besucher und Fahrgäste und brachte ganztägig viel Betrieb in die Züge und rund um den Bahnhof in Gerstetten. Die Herbstfahrt im Oktober litt unter dem sehr schlechten Wetter an jenem Tag.

Zu einem Highlight im Jahresverlauf hat sich der Kulinarische Alb-Express entwickelt. Nach der gut ausgelasteten Premiere im Jahr 2016 waren die Plätze in 2017 komplett ausgebucht. Uneingeschränktes Lob der Teilnehmer hat uns ermutigt, die Veranstaltung auch 2018 anzubieten.



Ebenfalls gut frequentiert waren die Pendelfahrten zwischen Göppingen und Plochingen die im September anlässlich der Märklintage durchgeführt wurden. Sogar bei den Überführungsfahrten morgens und abends über die Geislinger Steige konnten zahlreiche Fahrgäste begrüßt werden.



Im Sommer wurde 75 1118 für Aushilfeinsätze bei verschiedenen Museumsbahnvereinen angefragt. An Pfingsten wurden für die Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V. (GES) Züge auf der Strohäubahn von Korntal nach Weissach sowie Pendelfahrten rund um Stuttgart bespannt. Am 19./20. August war die Lok anlässlich des Bahnhofsfests in Bad Herrenalb für die Sektion Ettligen im Einsatz, da die Reparaturarbeiten an der sektions-eigenen Lok 58 311 nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnten. Rund um Rottweil ging es schließlich zwischen



dem 30.09. und dem 02.10. im Rahmen der 10. Rottweiler „Dampf-Tage“ der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ). Die Leistung wurde als Gegenleistung für die Bereitstellung der EFZ-Lok 01 519 im 1. Mai 2016 (Fahrt an den Bodensee) gefahren.

Die Nikolauszüge waren wieder bis auf den letzten Platz ausgebucht. Leider hat uns die historische Technik dieses Mal ein wenig im Stich gelassen. Trotz intensivster Bemühungen konnten wir die Dampflok nicht alleine vor dem Zug einsetzen. Ein in einer externen Fachwerkstatt zur Bearbeitung beauftragtes Teil wurde nicht exakt passend

gefertigt, was die Einsetzbarkeit der Lok einschränkte. Kurzfristig mussten wir daher noch eine zusätzliche Diesellok samt Lokführer organisieren und dem Zug vorspannen.

Mit Hochdruck wurde auch auf der Baustelle im Wald zwischen Stubersheim und Schalkstetten gearbeitet. Auf einem mehrere hundert Meter langen Abschnitt wurde der Oberbau zwischen Mitte Oktober und Anfang Dezember komplett neu aufgebaut, inklusive neuer Betonschwellen. Dank enormem Einsatz aller Beteiligten konnte die Baustelle rechtzeitig zu den Nikolauszügen fertiggestellt werden.



Aus der Geschichte – der Bahnsteig Ammenau

Frage: Wo liegt Ammenau?

Antwort: An der Nebenbahn A-G !

Die Wifo (Wissenschaftliche Forschungsanstalt Berlin) errichtet ab 1937 geheime Anlagen im Waldgebiet Benzweg bei Amstetten. Das Gelände hatte einen Umfang von rund 25 Hektar. Unter dem Tarnnamen „Ammenau“ wurde auch das errichtete Anschlussgleis im Verzeichnis der Deutschen Reichsbahn geführt.

Das Anschlussgleis wurde durch das Sonderbauamt Geislingen geplant und umfasste auch einen Bahnsteig, eine Rampe und den von UEF seit 1978 genutzten Lokschuppen. Über das Anschlussgleis wurde ein Heerestanklager zur Bevorratung und Abfüllung von mineralischen Erzeugnissen bedient.

Nach Krieg und Demobilisierung wurden die Anlagen zunächst durch die Tochter-/Nachfolgefirma VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH genutzt.

Ab ca. 1960 errichtete die VTG eine neue Waggon-Reparaturwerkstatt in Amstetten, die ehemalige WiFo wurde

in der Folge von der Bundeswehr genutzt und in der Folge auch erweitert. Im Jahr 2008 erfolgte schließlich der Verkauf an ADIS gGmbH als Inklusionsbetrieb bevor im Jahr 2016 die Sand Kies Vertrieb GmbH neuer Eigentümer wurde.



Kauf Zweibegebagger Liebherr



Durch Unterstützung der Göppinger Gleisbaufirma Leonhard Weiss konnten wir kurz vor Weihnachten 2016 einen gebrauchten Zweibegebagger Liebherr 900 (Baujahr 2008) erwerben. Die Ersatzbeschaffung war nötig da die Wartungskosten am bestehenden Bagger (O&K MHS, Baujahr 1992), stetig anstiegen und der „alte Bagger“ keine Waggon-Druckluftbremsanlage besitzt. Der neue Bagger wird intensiv bei Instandhaltungsmaßnahmen und zur Vegetationspflege gebraucht. Nach Durchführung der Hauptuntersuchung

und Einweisung der Personale konnte das Fahrzeug am 10.4.2017 bei Waldhausen erstmalig eingesetzt werden. In den ersten 4 Tagen wurden schon 25 Betriebsstunden verbucht.

Wir danken besonders herzlich für die von Firma Weiss GmbH & Co. KG eingebrachte Großspende. Sie ermöglicht uns nachhaltig die langfristige Unterhaltung der noch in Ihrer Ursprünglichkeit erhaltenen Bahnlinie Amstetten - Gerstetten.



Winterarbeiten

Nach den Nikolausfahrten begannen umgehend die umfangreichen Winterarbeiten. In Gerstetten begannen am Triebwagen T06 die üblichen Wartungsarbeiten, die am Ende deutlich umfangreicher ausgefallen sind, als ursprünglich geplant.

Unsere Hebeböcke aus der Reichsbahnzeit wurden revisioniert und mit den gesetzlich vorgeschriebenen Ersatztragmuttern ausgestattet. Nach einigem Hin und Her hat uns Firma Beil aus Gerstetten diese je ca. 10 kg schweren Muttern mit Trapezgewinde gefertigt. Wir danken

ganz herzlich für die Spende. Durchgeführt wurden ferner zwei Dachsanierungen, einmal an einem Personenwagen und einmal am Speisewagen. Daneben wurden viele Kleinarbeiten ausgeführt wie z.B. Sitzbänke getauscht.

Die Lokmannschaft startete mit der Entwässerung der 75er und den Triebwerksarbeiten. Neben der regelmäßigen Schieberrevision wurden in der Folge auch Arbeiten an der Steuerung sowie an Luftpumpe und Speisepumpe ausgeführt. Bei den Probefahrten Mitte April 2017 wurden

keine großen Mängel festgestellt, so dass die Lok für die Sommersaison bereit stand.

Ebenfalls im April konnte ein Messzug der DB auf der Lokalbahn gesichtet werden. Die Messung von Spurweite, Radius der Bögen, Überhöhung, Vertikale Lage der linken und rechten Schiene, Verwindung und Verschleiß der Schienenprofile brachte keine gravierenden Mängel zutage, so dass auch die Strecke für die anstehende Sommersaison bestens vorbereitet war.

Vermessung Grundstück „WiFo“

Die Vermessung des Lokalbahn Grundstücks im früheren Bundeswehrdepot hat wegen unklarer Geodaten mehrere Ortstermine mit erheblichem Verwaltungsaufwand erfordert und wurde im vergangenen Sommer abgeschlossen. Danke an die Geduld und Ausdauer der Vermessungsingenieure und der Sand Kies Vertrieb GmbH.

Buch zur Lokalbahn

Schon im Rahmen des Jubiläums 2006 waren erste Gedanken zur Erstellung und Veröffentlichung eines Buches zur Lokalbahn aufgekommen. Einige vorbereitende Arbeiten, Recherchen und das Zusammentragen von Informationen wurden unternommen. Aus verschiedensten Gründen wurde das Projekt in den Folgejahren nicht konsequent weitergeführt. Mittlerweile hat sich ein Verleger mit uns in Verbindung gesetzt. Wir sind im Moment dabei, die Rahmenbedingungen festzulegen. Unterstützungsmöglichkeiten gibt es viele. Sei es mit Bildern, Anekdoten, Unterlagen oder in sonstiger Weise. Wer mitmachen will bzw. etwas beisteuern kann, möge sich bitte beim Vorstand melden. Besten Dank!

Farbarbeiten



Der Frost im Winter 2016/2017 hatte einen unserer Zweiachsplattformwagen (Spantenwagen 19 054) einseitig entkleidet. Wo die Farbe schon mal ganz runter war, haben wir im unteren Bereich zeitaufwendige Korrosionsschutzarbeiten ausgeführt. Der Wagen wurde in der Folge „außenrum“ saniert und stand erst zu den Fahrten anlässlich des Bahnhofsfests im September wieder zur Verfügung.



Neues von Dampfnostalgie Karlsruhe

Das „verkorkste“ Jahr 2017

Die vergangene Saison war für uns kein Zuckerschlecken. Durch die ungeplanten Verzögerungen bei der Kessel-Hauptuntersuchung der 58 311 (näheres folgt im Anschluss) standen wir vor jeder Fahrt vor der Entscheidung, entweder kurzfristig eine Ersatzlokomotive „aus dem Ärmel zu zaubern“ oder die Fahrt abzusagen. Wir waren stets bemüht, einen möglichst angemessenen Ersatz für die G12 zu organisieren, was leider jedoch nicht immer gelang.

So begann unsere Saison mit Dieselwolken über dem Albtal. Gezogen wurde unser historischer Eilzug von der Diesellok V60 447 in ihrem altroten Farbleid. Für bekennende Eisenbahnfreunde war dies etwas Besonderes, für manche Familien im Zug eher eine Enttäuschung, da einfach der Dampf gefehlt hatte.

So mussten wir von Fahrt zu Fahrt entscheiden, ob und wenn ja, mit was wir fahren, um unsere Kunden nicht komplett zu enttäuschen. Durch diese prekäre Situation kam es aber auch zu viel Abwechslung auf unsere Fahrten: Im Murgtal fuhren wir mit E94 088 der GES und auch mit der Steilstrecken-V100 der AVG, im Albtal, neben der V60, kam anlässlich des Bahnhofsfestes in Bad Herrenalb sogar die 75 1118 unserer Vereinskollegen aus Amstetten zum Einsatz!

Im Sommer fanden neben den „Planfahrten“ zum ersten Mal Gourmetfahrten im Murgtal statt. Mehrere Restaurants aus dem Albtal schlossen sich zu den „Feinen Adressen“ zusammen und boten ihren Gästen in unserem historischen Zug eine besondere Genussfahrt an. Den Gästen des frühzeitig ausverkauften Zuges wurden auf der Fahrt von

Ettingen nach Baiersbronn nicht nur mehrere Gänge serviert, an mehreren Halten gab es Programmpunkte der unterschiedlichsten Art. Da viel den Gästen kaum auf, dass „nur“ die AVG-Diesellok 465 (ex-DB 213) und das „Krokodil“ E94 088 den Zug zogen. Nach diesem Erfolg wird es in diesem Jahr eine Neuauflage dieser Veranstaltung geben, dann hoffentlich mit Dampf!

Für unsere Nikolausfahrten im Jahr 2017 war aber auf jeden Fall eine Dampflokomotive Pflicht! Daher haben wir alle Hebel in Bewegung gesetzt, um die frisch aufgearbeitete 52 6106 der Vulkaneifelbahn aus Gerolstein zu uns zu überführen, sodass wir unser Jahr 2017 mit Dampf beenden konnten.

Ausblick auf 2018

Nachdem nun die Kessel-Schweißfirma mit den Arbeiten am Kessel fertig ist, beginnt aktuell der Zusammenbau der 58 311. Wir gehen davon aus, dass sie zu der Albtaffahrt am 27. Mai wieder fahren wird.

Die ersten Fahrten am 1. ins Albtal und am 6. Mai ins Murgtal müssen wir leider absagen.“

Ein Highlight in der kommenden Saison wird sicherlich die kurzzeitige Rückkehr der 75 1118 an ihre alte Wirkungsstätte im Murgtal sein. Am 3. Juni wird sie unseren Zug, wie zuletzt auf ihrer Abschiedsfahrt im Mai 1966, von Karlsruhe in das Murgtal ziehen!

In der Woche drauf, also am 10. Juni wird dann die Badische VIc anlässlich des 150-jährigen Streckenjubiläums der Enztalbahn nach langjähriger Abstinenz wieder Dampfzugfahrten zwischen Pforzheim und Bad Wildbad durchführen!



Anlässlich des Bahnhofsfests in Bad Herrenalb kam 75 1118 unserer Vereinskollegen aus Amstetten zum Einsatz.

Aus der Werkstatt

Fortschritte bei der Kessel-HU der 58 311

Seit dem 7. Januar 2017 steht nun unsere Badische G12 bei unseren Kollegen der DGEK in Neustadt an der Weinstraße unter Dach und erhält dort ihre Kessel-Hauptuntersuchung. Da wir weiterhin keine überdachte Werkstatt haben, konnten wir hier dankenswerterweise das Projekt durchführen, was die Arbeit zwar witterungsunabhängig macht, jedoch auch einen zeitlichen und finanziellen Mehraufwand für die Mitglieder aufgrund der Fahrten nach Neustadt bedeutet.

Zunächst wurde die Kesselverkleidung im Bereich des Stehkessels abgebaut, um dann die zu tauschenden Stehbolzen (70 Stück!) zu entfernen.

Als die Verkleidung abgebaut war, wurde festgestellt, dass der Stehkessel Stellen aufwies, an denen ausgebessert werden musste. Hierzu wurde eine Fachschweißfirma aus dem Saarland beauftragt, da Schweißarbeiten am

Kessel nur durch besonders geprüftes Personal durchgeführt werden dürfen.

Je weiter wir an der Lok arbeiteten, desto mehr Baustellen kamen zum Vorschein, was einen unvorhergesehene Arbeitsaufwand darstellte und unseren Zeitplan gehörig durcheinander warf.

Inzwischen begann bereits unsere Fahrtsaison und beanspruchte Personal, dass auch in der Werkstatt eigentlich dringend notwendig war. So zog sich die Fertigstellung, auch aufgrund Lieferengpässen von Zulieferern, immer weiter hin.

Nichtsdestotrotz wurden sämtliche Ventile abgebaut und in Eigenleistung aufgearbeitet.

Die Sicherheitsventile und die Luftpumpe wurden durch die Eisenbahnwerkstätten Krefeld (EWK) instand gesetzt.

Durch Eigenleistungen konnten die Speisepumpe, Gestra und die Lok-

Tender-Verbindung voll aufgearbeitet. Nebenbei wurde zudem das alte Blasrohr entfernt und durch einen kompletten Neubau ersetzt.

Aktuell werden nun durch die Kesselschweißfirma neue DB-Stehbolzen eingebaut, von denen wir eine längere Haltbarkeit erwarten. Des Weiteren wurden Funkkabel nach der neuen Norm eingebaut, die erforderliche Bremsrevision durchgeführt, der Aschkasten instand gesetzt sowie die Luftbehälter erneuert.

Sobald nun in den nächsten Tagen die Schweißfirma ihre Arbeit beendet hat, kann dann endlich der langersehnte Zusammenbau beginnen.

Für diese Arbeit wird noch dringend „Menpower“ gesucht, damit die Lok zum 1. Mai 2018 wieder im Albtal dampfen kann!

Interessierte melden sich bitte bei: schrauben@uef-dampf.de oder unter der Telefonnummer 0170-8068968.

Arbeiten an den Eilzugwagen



Objekt der Begierde, aber unerreichbar!? Das nur sporadisch durch die DB genutzte ehemalige Bw Karlsruhe 2 im Karlsruher Stadtteil Bulach mit seiner unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof wäre die ideale Lösung für unseren neues Betriebsgelände. Die Verhandlungen laufen...

Auch in der Wagenwerkstatt gehen die Arbeiten, aufgrund fehlender Aktiven, langsam aber stetig voran. Am Packwagen „der alter Fritz“, der sich seit einiger Zeit in der Aufarbeitung befindet, ist nun die Zugführer-Kanzel zerlegt, sodass hier der Neuaufbau im Inneren angegangen werden kann.

Die Originalzeichnungen der Schiebetüren aus den 1930er Jahren wurden in mühsamer Arbeit soweit bearbeitet, dass nun der Aufbau der Türen erkennbar ist. Die neuen Türen sollen möglichst historisch korrekt gefertigt werden. An den alten Türen nagte so sehr der Zahn der Zeit, dass

eine funktionsfähige Aufarbeitung leider nicht mehr möglich war.

An den betriebsfähigen Eilzugwagen 401 und 402 werden parallel derzeit auch Arbeiten am Interieur vorgenommen.

So zum Beispiel werden die alten, teilweise primitiv aus Sperrholz angefertigten, Fensterverkleidungen entfernt und durch neue ersetzt. Da hierbei die Fensterscheren frei liegen, wird die Chance genutzt, diese ebenfalls zu zerlegen und zu reinigen, damit die Fenster wieder leichtgängig geöffnet und geschlossen werden können.

Weiter wurden neue Batteriesätze für die Aufrechterhaltung der Stromversorgung in den Wagen gekauft. Für den Speisewagen wurde zusätzlich ein neues, leistungsstärkeres Aggregat beschafft, damit die Kühlschränke bei längeren Fahrtpausen zum Beispiel in Bad Herrenalb oder Baiersbronn am Laufen gehalten werden können.

Am Eilzugwagen 403 konnte im vergangenen Jahr bei der Badischen Waggonfabrik Rastatt (BWR) dank der

Spende des Fördervereins Badischer Museumseisenbahnen (FBM) mit der Aufarbeitung begonnen werden. Zunächst wurde der Arbeitsumfang festgelegt und der Wagen aus seinen Drehgestellen gehoben. Mehrere Teile wurden bereits abgebaut und zu deren Aufarbeitung beauftragt. Die Puffer und Zughaken wurden geprüft und müssen leider nun durch neue ersetzt werden. Weitere Arbeiten in den nächsten Wochen sind die Prüfung der Radsätze, die Aufarbeitung der Drehgestelle, sowie Schweißarbeiten

am Verkleidungsblech des 80 Jahre alten Wagens, sodass nach der erfolgreichen Aufarbeitung der Wagen 403 wieder unseren historischen Eilzug ergänzen kann.

.....

Die V60 447 in ihrem altroten Farbleid war im vergangenen Jahr oft als Ersatz für unsere, noch in der Kessel-HU befindlichen, 58 311 im Einsatz. Hier wartet sie in Ettlingen West auf ihren nächsten Einsatz.



Aus dem Hauptverein



Der Hauptverein als ideeller Teil der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. beschäftigt sich vor allem mit der Organisation und vereinsübergreifenden Themen. Viele gesetzliche Vorgaben müssen auf unseren Verein umgesetzt werden, bei denen die Lösungsansätze mit vielen Gesprächen und Recherchen verbunden sind. Hinzu kommen die klassischen Aufgaben wie die Finanz- und Mitgliederverwaltung. Diese benötigten Zeiten stehen leider für Arbeiten in den Werkstätten nicht zur Verfügung. Mit über 40jähriger Vereinsgeschichte zählt die UEF e.V. zu einem der älteren Eisenbahnvereine in Deutschland. Es wurde viel bewegt bzw. erreicht und in gemütlicher Runde blickt man gerne auf Sonderfahrten, schönen Museumstagen oder lustigen Gegebenheiten zurück. Der Vorstand möchte dieses Rundscheiben nutzen, allen Aktiven für euer Engagement sowie die finanzielle Unterstützung der Spender zu danken. Der unermüdliche

Einsatz ist nicht selbstverständlich und bedarf oftmals eines familiären bzw. beruflichen Spagats. Umso mehr ist der Lohn die erfolgreiche Sonderfahrt bzw. viele zufriedene Fahrgäste, welche noch lange von unserem Verein schwärmen. Um dies auch in Zukunft zu erreichen, steht der Vorstand mit den Sektionsleitungen im regen Kontakt. In vierteljährlichen Beiratssitzungen werden Themen u.a. Öffentlichkeitsarbeit, Mitgliedergewinnung, gemeinsame Veranstaltungen bzw. die Entwicklung des Vereins besprochen. Gerade bei der Öffentlichkeitsarbeit und der Mitgliedergewinnung haben wir Defizite, die wir in den nächsten Monaten verstärkt angehen möchten. Ideen liegen viele in der Schublade, aber es fehlt an der Zeit für die Umsetzung. Auf unsere Annonce in der Ausgabe 1/2016 erhielten wir leider keine Rückmeldungen. Gerne hätten wir jemanden aus den Reihen unserer

Mitglieder begrüßt. Möchten Sie uns bei einem dieser beiden Themen unterstützen, haben Sie Freude am Umgang mit Texten und besitzen eine gute Kommunikationsfähigkeit, melden Sie sich bei einem der drei Vorsitzenden. Die Aufgabe ist auch als Team mit zwei bis drei Personen vorstellbar. Etwas länger her ist unsere letzte Mitgliederversammlung am 18. März 2017 in Karlsruhe. Die Abholung der auswärtigen Gäste, und auch aller anderen interessierten Mitglieder, erfolgte mit einer historischen Straßenbahn vom Bahnhofsvorplatz. In einer 1 ½ stündigen Stadtrundfahrt ging es durch die Karlsruher Innenstadt vorbei an Bundesgerichtshof, Marktplatz und den vielen KASIG-Baustellen für die U-Strab nach Durlach. Leider hatten wir mit dem Wetter weniger Glück, so dass die Fotografen keine schönen Sonnenaufnahmen machen konnten. Am Europaplatz endete die vom TSNV durchgeführte Stadtrundfahrt und nach einer Stärkung konnte im Badischen Brauhaus die Mitgliederversammlung beginnen. Knapp über 60 Vereinsmitglieder sind der Einladung gefolgt. Neben den Vorträgen aus den Sektionen wurden interessante Diskussionen geführt. Gegen 17:00 Uhr konnte die Mitgliederversammlung geschlossen werden. Das Protokoll ist dem Rundschreiben beigefügt. In dem Vorwort wurde bereits die Abbuchung des Jahresbeitrags angekündigt. Der überwiegende Teil der Vereinsmitglieder hat sich dem SEPA-Lastschriftverfahren angeschlossen,

welches für uns sehr effektiv ist. Mit der Umstellung auf die neuen IBAN- und BIC-Datenformate konnte das bisherige Mitgliederverwaltungsprogramm nicht weiter geführt werden. Die Implementierung des neuen Programmes ist mit vielen Kinderkrankheiten nun vollzogen. Immer wieder kommen nach dem Abbuchungslauf einzelne Mitgliedsbeiträge kostenpflichtig an uns zurück. Um diese zusätzlichen Kosten bzw. Zeitaufwand zu vermeiden, bitten wir jede Änderung der Bankverbindung an Wolfgang Reber oder an den Vorstand mitzu-

teilen. Viel Zeit wird aber auch für die Eingänge von Mitgliedsbeiträgen ohne SEPA-Lastschriftverfahren aufgewendet. Jeder Eingang muss in der Buchhaltung sowie in der Mitgliederverwaltung händisch verbucht werden. Daher die Überlegung, ob nicht der eine oder andere doch dem SEPA-Lastschriftverfahren zustimmen möchte.

Ein weiteres Thema, welches wir mit diesem Rundschreiben angehen müssen, ist der Datenschutz. Vom Gesetzgeber wurde eine neue EU-Datenschutzgrundverordnung

erlassen, die wir auf unseren Verein umsetzen müssen. Für die Erstellung war viel Recherche notwendig, da unserer Ansicht nach keine deutschlandweit einheitlichen Vorlagen für Vereine verfügbar waren. Da die Zeit zur Umsetzung vom Gesetzgeber befristet ist, musste innerhalb kurzer Zeit das Thema aufgegriffen und zum Abschluss gebracht werden. Wir würden uns freuen, wenn uns alle Mitglieder bis zum Ende der Rückmeldefrist ihren Bogen zusenden, welches uns viel Zeit für das Nachfassen erspart. Vielen Dank bereits im Voraus.



Wer im Gedächtnis seiner Lieben lebt, der ist nicht tot, der ist nur fern; tot ist nur, wer vergessen wird. Immanuel Kant

Sein letzter Zug hat den Bahnhof verlassen...

Wir nehmen Abschied von meinem Mann, unserem Babba, meinem Bruder,

in liebevoller Erinnerung Mechthild Laur, Volker, Gudrun, Wolfgang Laur & Katrin Honold, Helga Wagner mit Familie und alle Verwandten



Gernot Laur * 27.6.1941 - † 31.8.2017

Trauerdienst am Freitag, 29. September 2017 um 14:00 Uhr in St. Andreas Herrlingen mit anschließender Urnenbeisetzung.

Wir bitten von Blumen und Kränzen abzusehen und würden uns als Familie über eine Unterstützung des Fördervereins der Fachkliniken

Wangen e.V. freuen, deren Mitarbeiter meinem Mann und unseren Vater in den letzten Stunden eine wirklich außergewöhnlich liebevolle und würdevolle Aufmerksamkeit geschenkt haben.

Förderverein Fachklinik Wangen e.V.

Kreissparkasse Ravensburg IBAN: DE36 6505 0110 0101 0260 00 BIC: SOLADES1RVB

Impressum

Herausgeber Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. • Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag der Ulmer Eisenbahnfreunde enthalten.

Zur Einsendung von Text und Bildbeiträgen: Die Autoren eingesandter Textbeiträge erklären sich mit einer sinnwahren redaktionellen Überarbeitung Ihrer Beiträge einverstanden. Bei Bildbeiträgen erklärt der Einsender, dass er alle erforderlichen Rechte an den eingesandten Bildern hat und diese zur Veröffentlichung in der Mitgliederzeitung „Die Dampfeisenbahn“ abtritt. Eine Verpflichtung zum Abdruck eingesandter Beiträge besteht nicht.

Wichtige Adressen

Erster Vorsitzender: Bernd Scherer, bernd.scherer@uef-dampf.de, Geschäftsstelle: Distelweg 19, 73340 Amstetten

Dampfnostalgie Karlsruhe
(UEF-Sektion Ettlingen)
Albtalbahn/Murgtalbahn
UEF Sektion Ettlingen
Bahnhofstraße 12,
76275 Ettlingen
Telefon 072 43-7 15 96 86
service@danoka.de

Sektion UEF Lokalbahn
Amstetten - Gerstetten e.V.
UEF Lokalbahn Amstetten -
Gerstetten. e.V. • Postfach 1123
89543 Gerstetten • 0151/28855000
info@uef-dampf.de
www.uef-lokalbahn.de
lokalbahn@uef-dampf.de

Alb-Bahnle
(UEF-Sektion Amstetten)
Heinrich Biro, Drosselweg 13
73340 Amstetten
Fax 07331 / 7979
alb-bahnle@uef-dampf.de

UEF - Historischer
Dampfschnellzug e. V.
Postfach 10 01 16
70001 Stuttgart
info@schnellzuglole.de

Spendenkonto UEF e.V.: IBAN DE 2363 0901 0000 0242 4002 • BIC BICULMVDE66 (Spenden sind steuerlich absetzbar)