

Die Dampfeisenbahn



Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

II Quartal 2006 • Nummer 3

Schutzgebühr 2,50 €

Verehrte Vereinsmitglieder!

Was vor dem Saisonbeginn nicht fertig wird, das muß dann eben nachgereicht werden. Bereits nach den Ostertagen hat mit der sehr späten frostfreien Zeit in allen Sektionen der Endspurt eingesetzt;



Walter Sigloch

Schreibutensilien wurden beiseite gelegt und die Schraubenschlüssel fester in die Hand genommen. Wenn Sie nun endlich diese Ausgabe unserer Zeitung in Händen halten,

ist die 58 311 bereits fertig gestellt und es rollen auch ab Stuttgart/Heilbronn und um Amstetten unsere Dampfzüge. Wer die ersten Einsätze der 58 311 in Ettligen nicht begleiten konnte, dem sei das 100-jährige Jubiläum der Lokalbahn empfohlen, bei dem sie mit ihrem Zug zu Gast sein wird. Lange Freude machen wird uns die Maschine sicherlich auch auf den Stammstrecken in Alb- und Murgtal. Nähere Informationen finden Sie in den beiliegenden Programm- und Fahrplanheften – steigen Sie ein!

Walter Sigloch

Ihr Walter Sigloch, 1. Vorsitzender

In dieser Ausgabe

Ein Bahnhof unter Volldampf	1
Motorschaden an V8	2
Viel Schnee und viel Arbeit	3
Rollwagen auf der Alb	3
Diskussion und Arbeit fortgeführt	4
75 1118 zur Kur in Meiningen	6
Mit Volldampf zum Jubiläum	7
Triebwagen T06 fast fertig	7
Jubiläumsjahr 2006 - Programm	8
Hauptversammlung in Heilbronn	9
Winterdampf im Schwarzwald	11
Bericht vom VDMT	12
Impressum, Adressen	12

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de



Foto: Daniel Staroburg

Die 85-jährige 58 311 wurde am 3. Juni 2006 wieder betriebsfähig der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ein Bahnhof unter Volldampf

Fünf Jahre hatten die Ettliger Aktiven keine Ruhepause

Unter Dampf gesetzt haben die Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. mit Ihrer Sektion Ettligen nicht nur die wieder in Betrieb genommene Güterzuglokomotive 58 311 (Bad. G12 MBK 1921), sondern gleich einen ganzen Bahnhof. Mit der Inbetriebnahme der 85-Jährigen Lokomotive wurde an Pfingsten ganz nebenbei auch noch das 35-Jährige Bestehen des Vereins gefeiert.

Gastlokomotiven aus der Umgebung

Bei dem seit vielen Jahren zum ersten Mal wieder in Ettligen Stadt bei der Alb-tal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) stattfindenden Bahnhofsfest war einiges geboten: neben den drei Gastlokomotiven 01 519 (Eisenbahnfreunde Zollernbahn),

23 042 (Deutsche Museumseisenbahn, Darmstadt) und 89 7159 (DGEG Neustadt/Weinstraße) wurde die Hauptattraktion 58 311 von der 50 2740 (alias 052 740-8) in den Einsatz begleitet. Während für die Fahrgäste mit Pendelfahrten nach Karlsruhe Hauptbahnhof (01 519) oder über die Bergstrecke nach Reichenbach (58 311 oder 50 2740) und Fahrt mit Vorspann nach Bad Herrenalb viel zu hören und zu sehen war, gab es für die Festgäste im Bahnhof nicht minder viel zu bestaunen: Führerstandsmitfahrten auf 89 7159, mehrere Doppel- und sogar eine Dreifachausfahrt aus Ettligen Stadt, die Ausstellung der Lokomotiven

Fortsetzung auf Seite 10

Die Motorreparatur



Ausgebaut: Einer der defekt gewordenen Kolben auf der Werkbank.



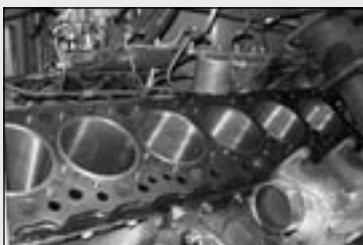
Man muss sich nur zu helfen wissen: Herausziehen einer defekten Laufbuchse



Ausbau der Pleuel/ Kolbenbolzen: Anwärmen mit der elektrischen Herdplatte



Bereit zum Einbau: Neue Laufbuchsen, Zylinder und Pleuel auf der Werkbank



Der gereinigte Motorblock mit den neu eingezogenen Laufbuchsen wartet auf die Kolben.



Einbau der Kolben und Pleuel mit dem aufgesetztem Kolbenring-Spannwerkzeug.

Motorschaden an V8

Erheblicher Aufwand bei der Instandsetzung der Diesellok „Helmut“



Fotos diese Doppelseite: Jens Toppel-Wolf

Normalerweise gut unter der Lok versteckt: der erste Radsatz mit dem Achsgetriebe.

Wie schon kurz im letzten Rundschreiben berichtet, erlitt unsere Diesellok „Helmut“ bei der Visite des Landesbevollmächtigten für das Eisenbahnwesen einen Motorschaden. Nach erster augenscheinlicher Untersuchung haben der vierte und sechste Zylinder, des aus rumänischer Produktion stammenden Sechszylindermotors, einen Kolbenfresser, sowie Ventilschäden erlitten. Dieses Schadensbild bedeutet eine Erneuerung von Kolben, Laufbuchsen und Ventilen der betroffenen Zylinder.

Klemmspuren und Kolbenringe

Da das Achsgetriebe einen Ausbau der defekten Motorteile unmöglich machte, musste die Lok zunächst ausgeacht werden. Der Umstand der ausgebauten Achsen wurde gleich dazu genutzt, das etwas undichte Achsgetriebe in die Werkstatt der Karlsruher Verkehrsbetriebe zu überführen, wo es fachmännisch abgedichtet wurde. Gleichzeitig ging es an die Organisation der benötigten Ersatzteile für den Dieselmotor. Als Glück erwies sich der Umstand, dass der Motor ein Lizenznachbau des MAN-Dieselmotors D2156HM ist. Somit konnte auf original MAN-Ersatzteile zurückgegriffen werden, die bis auf die Zylinderkopfdichtung größtenteils noch verfügbar sind. Aufgrund der derzeit noch guten Ersatzteilversorgung und dem Umstand

des teilzerlegten Motors entschieden wir uns, alle Kolbenringe sowie diverse Dichtungen vorsorglich zu erneuern. Nachdem Ausbau der vier vermeintlich intakten Kolben mussten wir leider feststellen, dass auch diese zum Teil starke Klemmspuren aufweisen, was den kompletten Austausch aller Kolben und Laufbuchsen zur Folge hat. Des Weiteren ist einer der beiden Zylinderköpfe so sehr beschädigt, dass wohl ein Austausch erforderlich ist. Dieser kostenintensive Materialeinsatz lässt dem Wort „kapitaler Motorschaden“ erst seine eigentliche Bedeutung zukommen. Doch diese Investition ist leider unumgänglich, da diese Lok für kommende Arbeiten an der Strecke gebraucht wird.

Spezialwerkzeuge im Einsatz

Nach der Demontage des Motors, mit zu Teil selbst angefertigten Werkzeugen, wurden alle Bohrungen und Kanäle im Motorblock auf Durchgang überprüft und gereinigt. Anschließend erfolgte der Einbau der neuen Laufbuchsen und Kolben mit den entsprechenden Spezialwerkzeugen. Als nächster großer Schritt steht die Aufarbeitung des hoffentlich unbeschädigten Zylinderkopfes auf dem Programm. Zunächst wird dieser total zerlegt, gereinigt und anschließend vermessen. Sind keine Schäden feststellbar, muss sofort mit dem Einschleifen der Ventile und dem Zusammenbau des Motors begonnen werden.

Viel Schnee und viel Arbeit

Seit Mitte Dezember liegt auf der Alb unterbrochen eine geschlossene Schneedecke. Was die Skifahrer und Liftbetreiber durchaus erfreut, hat allerdings unser winterliches Gleisbauprogramm völlig lahmgelegt. Eigentlich wollten wir die Weiche 6 im Bahnhof Amstetten sanieren, den Sommer über hatten wir dazu schon einige Vorarbeiten geleistet. Ein Ausbau der Weiche ist aber nur außerhalb der Fahrseason möglich, da wir für Aus- und Einbau vier Wochenenden benötigen. Da die Fahrseason 2006 in wenigen Wochen beginnt, blieb uns nichts anderes übrig als die Weiche mit Spurstangen soweit zu stabilisieren dass ein befahren gefahrlos möglich ist.

DreiBig neue Schwellen

Auch in unserem schlecht zugänglichen Streckenabschnitt im Duital hatten wir den Austausch von 30 Einzelschwellen in einer Kurve geplant. Anfang Dezember hatten wir diese hierzu extra mit dem Dampfzug an die



Viel Handarbeit: Schwellen wechseln im Wald.

Gleisbaustelle gefahren - ihr Einbau war wegen der langen Frostperiode erst vier Monate später möglich.

Wetterkapiolen machen zu schaffen

Anfang März schlug dann das Wetter seine nächsten Kapiolen. Nachdem es Tags zuvor noch heftig geschneit hatte, setzte am Morgen des 09. März Tauwetter und Regen ein. Bei Temperaturen von +8°C begann der Schnee zu schmelzen. Der Erdboden war allerdings aufgrund des wochenlangen Dauerfrostes noch gefroren. Das im Sommer gerne als Trockental bezeichnete Duital wurde von einem kleinen Bach aus abfließendem Tauwasser durchzogen. Bis zum späten Nachmittag stiegen die Fluten zusehends an, so dass wir Schäden am Bahnkörper befürchten mussten. Jetzt zahlte es sich aus, dass wir vor Wintereinbruch alle Bahndurchlässe gereinigt hatten. Somit konnte das Schmelzwasser weitestgehend ungehindert abfließen.

Vor 15 Jahren war bei einer ähnlichen Wetterlage ein Bahndurchlaß nicht mehr in der Lage die heranströmenden Wassermassen aufzunehmen. Damals wurde der Bahndamm überflutet und ein Teil Schotterbettung mitgerissen.

Nach Abfluß des Schmelzwassers mussten wir am darauffolgendem Wochenende die Durchlässe von angeschwemmtem Unrat reinigen. Wenige Tage später gab es dann schon wieder 10 cm Neuschnee!

Kurzmeldungen



Durch die Unterführung

werden künftig DB-Reisende auch von und zum Richtungsbahnsteig Ulm der DB gelangen. Da dafür der Aufgang beim Alb-Bahnle genutzt wird, werden mehr Bahnreisende bei uns vorbeikommen. Daß das nicht nur ein Vorteil ist, zeigen erste Fußspuren von „Abkürzern“ im Schnee die über unsere Betriebsgleise führen. Ob deshalb gleich ein Zaun erforderlich wird sollen nun Beobachtungen klären.

In der Getriebewerkstatt...



...der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) wurde das Achsgetriebe der Diesellok V8 „Helmut“ komplett zerlegt. Anlässlich dieser gründlichen Revision wurde auch die Schmierpumpe geprüft, zwei Wälzlager ausgetauscht und die Gehäuseteile neu abgedichtet.

Neu auf der Alb: Ein Rollwagen der Harzer Schmalspurbahnen

Am 15.12.2005 haben wir den Rollwagen 99-20-43 der HSB in Nordhausen abgeholt. Nach Auskunft der HSB war es der letzte Rollwagen der zu verkaufen war. Der Wagen steht nun hinter dem Lokschuppen in Amstetten, der erste Eindruck ist ganz gut. Die Transportaktion gelang gerade noch rechtzeitig bevor der einsetzende Schneefall ein Abladen des Wagens in Amstetten unmöglich gemacht hätte.

Seit 16.12.05 haben wir soviel Schnee, so dass das Anfahren unserer Werkstatt in Amstetten mit schweren Fahrzeugen unmöglich ist. Im Laufe des Jahres wollen wir auf den Rollwagen eine Plattform aus Stahlblech aufbauen. So können wir den Wagen zur Bahnunterhaltung

verwenden. Für die in den nächsten Jahren anstehenden umfangreichen Gleiserneuerungsarbeiten auf der Strecke nach Oppingen benötigen wir ein geeignetes Fahrzeug mit welchem wir Material zur Gleisbaustelle fahren können. Der Vorteil ist die geringe Höhe



Der erste Rollwagen auf dem Alb-Bahnle

und die hohe Tragfähigkeit des Wagen, gegenüber unserem bisher verwendetem Flachwagen (Baujahr 1897). Derart umgebaut, kann man relativ einfach auch Baumaschinen (Bagger, Radlader ...) zu unseren Gleisbaustellen befördern. An eine museale Darstellung des Rollwagenbetriebs ist vorerst nicht gedacht.

Hier die uns bisher bekannten Daten zu dem Rollwagen:

- 99-20-43 der Harzer Schmalspurbahnen
- Baujahr: 1959
- Hersteller: VEB Waggonbau Niesky
- Tragfähigkeit: 42 t

Im Einsatz war der Wagen:

- von 1959 – 1973 Eisfeld-Schönbrunn
- von 1973 – 2005 Harzquerbahn

Neben der Diskussion um 01 509 wurde auch die tägliche Arbeit fortgeführt

Vorwürfe sind inzwischen durch die Kesselbefundung klar widerlegt



Fotos diese Doppelseite: HDSZ

Auch in dieser Saison das Rückgrat des Fahrbetriebes: 01 1066.

Die an sich ruhigeren Winterwochen wurden beim Historischen Dampfschnellzug e.V. vor allem von einem Thema beherrscht: Der von einer Hobbyzeitschrift für Eisenbahnfreunde losgetretenen Diskussion über die 01 509, die seit Anfang 2005 im Dampflochwerk Meiningen steht. Ohne nochmals auf alle Einzelheiten einzugehen bleibt festzuhalten, dass in nicht unbedingt seriöser Manier mit Hilfe zweifelhafter Aussagen von so genannten Experten schwere Vorwürfe gegen den Verein laut wurden, er habe sträflich Sicherheitsaspekte vernachlässigt und der Kessel habe wohl kurz vor dem Zerkrall gestanden. Wir haben in dieser Zeit sehr viel Kritik zu hören bekommen, aber auch sehr viel Zuspruch und Solidarität unserer langjährigen Freunde und Kunden erfahren dürfen, wofür wir ungemein dankbar sind.

Erfreulich dabei auch sachliche Artikel zu diesem Thema im

Eisenbahnmagazin, das sozusagen von neutraler Seite bestätigte, wie „Expertenmeinungen“ zu Stande kommen können.

Die Vorwürfe sind inzwischen klar widerlegt, denn inzwischen hat in Meiningen die Befundung des Kessels stattgefunden, die zwar erheblichen Reparaturbedarf offen legte (das wusste man schon zuvor) aber auch bewies, dass die Sicherheit in keinem Falle beeinträchtigt war. Derzeit wird nun geprüft, wie die Kosten der Reparaturen aufgebracht werden können damit 01 509 möglichst bald wieder in den Fahrdienst zurückkehren kann. In diesem Zusammenhang sei auch nochmals die gute Zusammenarbeit mit dem DLW erwähnt, dessen Leitung stets unsere Linie mitgetragen hat und mit der eine ungemein gedeihliche Zusammenarbeit auch in schwieriger Zeit möglich war.

Neben der 509 steht derzeit auch 01 1066 in Meiningen. Sie ist dort

zur fristgemäßen Fahrwerkshauptuntersuchung. Auch dies ist ein kostspieliges Unterfangen, aber 01 1066 wird am 1. Mai mit einer Sonderfahrt von Nürnberg über Stuttgart nach Konstanz und Rorschach in den Dienst zurückkehren.

Bis dahin wird auch der Zusatzender revidiert sein, der derzeit die Lokmannschaft im BW Heilbronn auf Trab hält.

Gefahren wurde im Winter auch. Beide Winterzüge nach Thüringen (gleichzeitig Überführung der 01 1066 nach Meiningen) und vor allem der mit über 450 Teilnehmern voll ausgebuchte Sonderzug „Schneewalzer“ über die Karwendelbahn nach Innsbruck mit der Leihlok 41 018 waren wieder ungemein gut besetzt und ein voller Erfolg.

Der Wagenpark wird in diesem Sommer Zuwachs erhalten. Als Ergebnis der vergangenen Spendenaktionen und durch tatkräftige Unterstützung durch

Mitglieder konnten in diesem Winter zwei Schnellzugwagen der Vorkriegszeit zur Untersuchung nach Pilsen überstellt werden. Der den besonders wertvolle 1. Klasse-Wagen der Bauart „Hapag-Lloyd“ und einen Wagen aus dem blauen Fernschnellzug konnte so die Finanzierung der umfassenden Revision gesichert werden, womit diese Wagen in der kommenden Saison unserem Zug wieder zu Verfügung stehen. Damit kann dann hoffentlich auf den zeitweise erforderlichen Einsatz von farblich nicht so gut zum Historischen Dampfschnellzug passenden Leihfahrzeugen verzichtet werden und sich dieses rollendes Museum als artreiner Schnellzug der frühen Bundesbahnzeit präsentieren.

Damit können wir Ihnen auch in der Zukunft ein lebendiges Stück Eisenbahngeschichte präsentieren. Nachdem sich das DB-Museum aus dem Markt historischer Bahnfahrten 2006 zurückzieht, wird der Historischer Dampfschnellzug dann der letzte stimmige Vertreter aus dieser Epoche sein.

Mit einer Reihe interessanter Fahrten

wird dieser Zug dann wieder in ganz Deutschland unterwegs sein. Dies ist auch dringend nötig, denn der finanzielle Aufwand alleine für die beiden Lokomotiven ist erheblich.

Aus diesem Grunde ist es auch nötig, weitere Einnahmequellen zu erschließen. Neben einer Partnerschaft mit dem Veranstalter IGE und den schon zur festen Einrichtung gewordenen Leistungen für die Freunde von Westfalendampf wird dem Chartermarkt zum Beispiel bei Firmen verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt. Erste Erfolge sind bereits zu vermelden.

Zur Entlastung auf der Kostenseite soll nicht nur der fertiggestellte Heizwagen im BW Heilbronn beitragen, der das teure Aufheizen mit Fremdlöks der ölgefeuerten Lokomotiven überflüssig macht, sondern auch demnächst ein Köf (Kleinrangierlok) im BW Stuttgart-Rosenstein, die von den Besitzern aus der Lokmannschaft für den dortigen Rangierdienst, für den bisher auch nicht unerhebliche Beträge an die DB-AG flossen, zur Verfügung gestellt wird.

Beim Entstehen dieses Artikels wartete sie nur noch auf die notwendige Betriebsbewilligung, so dass sie hoffentlich für die Saison zur Verfügung steht.

Personell gibt es auch erfreuliche Entwicklungen: Neben einem Lokführer und einem Heizer, die aus den eigenen Reihen kommend die erforderlichen Prüfungen bestanden, bekam die Lokmannschaft noch Verstärkung durch einen auch in der Werkstatt sehr vielseitig einsetzbaren Kollegen und Lokführer, der von einem anderen Verein zum HDS wechselte. Auch die Jugendlichen, die nach der Ferienaktion im Sommer 2004 zum Verein stießen, sind inzwischen fest integriert und fleißig und regelmäßig dabei, so dass der Verein auf sie zählen kann. Nichtsdestotrotz suchen wir weiter Verstärkung, so z.B. für die Wagengruppe in Stuttgart Kräfte mit Kenntnissen als Schreiner oder Installateur. Diese wären beim Unterhalt der historischen Wagen von großer Hilfe.

Arnim Bauer



Dieses Jahr auch in Revision: Der Zusatzender für Langstrecken



Selten gezeigt, nicht betriebsfähig, aber weiter im Besitz des HDS: 01 1081 im SEH Heilbronn



Am 1. Mai war der Bodensee wieder Ziel der ersten Fahrt der 01 1066 nach der Revision. Von Nünberg ging es über Stuttgart nach Konstanz und Rorschach, wo u.a. das Dampfschiff Hohentwiel wartete. Hier das Steuerhaus/die Maschine des letzten Bodensee-Dampfschiffes.

Lokomotive 75 1118 zur Kur im Dampfloswerk Meiningen

Fotos diese Doppelseite: Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V.



75 1118 im Dampfloswerk Meiningen - ohne Rohre und Kamin. (Januar 2006)

Am 14. April kehrte unsere 75 1118 nach erfolgter Kessel-Hauptuntersuchung mit eigener Kraft aus dem DLW Meiningen zurück. Sie wurde bereits am 05. Dezember 2005, nach den Nikolausfahrten, dorthin überführt.

Rohrsatz und Überhitzer ausgebaut

In der Meininger Dampfklinik wurde der Rohrsatz sowie der Überhitzersatz ausgebaut und durch einen neuen ersetzt. Die Kesselrohre waren 11 Jahre, der Überhitzersatz über 15 Jahre alt. Im Kessel wurden die Einströmkästen der Speiseeinrichtungen erneuert, sowie der



Der Kessel wird gründlich inspiziert.

genietete Kesselschuß nachgestemmt. Speiseventile und Strahlpumpe wurden ebenfalls aufgearbeitet.

Die Bodenklappen waren durch den Betrieb an einigen Stellen sehr dünn, auch die Aschkastenspritze restlos durchgerostet. Auch diese Teile mussten erneuert werden, ist doch die Gefahr eines Wald- oder Böschungsbrands bei undichtem Aschkasten sehr groß.

Dampfsammelkasten ersetzt

Anfang März fand nach Einbau der Rohre die Wasserdruckprobe statt. Es gab seitens des Kesselsachverständigen keinerlei Beanstandungen. Nach Einbau der Elemente wurden auch diese mit Betriebsdruck auf Dichtheit im Dampfsammelkasten geprüft. Dabei wurde ein ca. 4 cm großes Loch in der Rückwand des Dampfsammelkasten festgestellt. Nach erfolgtem Ausbau wurde entschieden, dass der Dampfsammelkasten durch eine neue Schweißkonstruktion ersetzt wird. Eine Reparatur bei einem über 70 Jahre alten Gussteil ist nicht mehr möglich. Auch die anderen Wände waren recht dünn, das nächste Loch nur eine Frage der Zeit.

Reparaturkosten unerwartet hoch

Waren alle anderen Maßnahmen finanziell geplant, so reißt der Dampfsammelkasten nun ein großes Loch in die Vereinskasse. Der Fertigstellungstermin konnte von den Spezialisten in Meiningen trotz Neubau des Dampfsammelkasten eingehalten werden.

Am 12.04. stand 75 1118 erstmals wieder unter Dampf. Schieber ausblasen, Sicherheitsventile einstellen und Dichtheitsprobe wurde durchgeführt. Alles zur Zufriedenheit unserer technischen Verantwortlichen. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön nach Meiningen!

Die Rücküberführung fand am 13.4. bis Würzburg und am 14.4. über Crailsheim, Ulm nach Amstetten statt. Am frühen Abend stand 75 1118 in ihrem Schuppen und war für den Saisonstart am 01. Mai bestens gerüstet.

Mit Volldampf zum Jubiläum



Am 07. Mai zeigten die Waldhausener was die Besucher u.a. erwartet.

Unter diesem Motto arbeiten die Aktiven derzeit auf das 100jährige Jubiläum der Lokalbahn Amstetten-Gerstetten hin. Die Vereine und Organisationen in Waldhausen stellen Ihre Aktionen und Attraktionen am 01. und 02. Juli unter das Motto „Nostalgie erleben“. Die Landfrauen bewirten



in historische Biedermeierkleidung und die Feuerwehr demonstriert stillvoll das „Wasser fassen“ an den Dampflokomotiven. Die komplette Veranstaltungsübersicht für das große Fest finden Sie im Internet unter: www.uef-dampf.de/ag-lokalbahn/0-Jub-Start.htm.

Historischer Dieseldriebwagen kurz vor der Fertigstellung

Noch gibt es am Geburtstagsgeschenk, der Wiederinbetriebnahme des Museumstriebwagen T 06, einiges zu tun. Das Foto entstand Anfang Mai, nachdem das Fahrzeug wegen einer Veranstaltung den Gerstetter Lokschuppen kurzzeitig verlassen musste.

Die Dachrinne hängt an einer Seite noch etwas schief und wartet noch auf eine endgültige Befestigung. Noch nicht eingebaut waren zu diesem Zeitpunkt auch die beiden Schiebtüren sowie die Türen in den Fahrgastraum.

Erste Testfahrten absolviert

Mittlerweile steht das Fahrzeug kurz vor der Fertigstellung. Im Innenraum fehlen noch einige Holzleisten sowie die gepolsterten Sitze. Die beiden Führerstände sind neu aufgearbeitet und die ersten Testfahrten konnten somit Anfang Juni erfolgen.

Am 01.06.2006 war es soweit und die Werkstattmannschaft startete die

Motoren zur ersten Probefahrt. Am frühen Abend ging es, ohne Probleme, gemeinsam mit dem „Blauen Klaus“ nach Gussenstadt. Das Bild zeigt unseren T06 im Bahnhof Gerstetten. Noch fehlt die rote Lackierung an den Türen sowie einige Anbauteile und die Dachrinne. Bis zum Jubiläumswochenende wird auch dies geschafft sein.



Gut sieht er schon aus: in frischem Lack präsentiert sich der T06 dem Fotografen in Gerstetten

Kurzmeldungen

Saisonstart 2006

Traditionell ging es am 01. Mai von Ulm zur „Fahrt in den Mai“. In diesem Jahr ging es über Aulendorf, Sigmaringen, Gammertingen nach Kleinengstingen. Den Fahrgästen wurde dort ein umfangreiches Tagesprogramm angeboten. Bevor es am Abend über Schelklingen wieder zurück nach Ulm ging, pendelte unser Dampfzug mehrmals zwischen Kleinengstingen und Münsingen. An dieser Stelle besten Dank an Verein „Schwäbische Albahn“ für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.



Unsere Dampflokomotive muss ihre Wasservorräte ergänzen. Hier im Bahnhof Gammertingen.

Neuer Bahnsteig in Amstetten

Zum Saisonstart am 07. Mai gab es auf der Lokalbahn gleich zu Beginn eine Neuigkeit. Erstmals fuhren die Züge am neuen Bahnsteig in Amstetten ab. Im Rahmen der Ortskernsanierung wurde auch das Bahnhofsumfeld durch die Gemeinde komplett umgestaltet. Bereits im Herbst 2005 wurden von der DB die Bahnsteige um- und ausgebaut. So entstand dort an Gleis 3 ein neuer Außenbahnsteig mit behindertengerechtem Zugang. (s. a. Alb-Bahnle)



Der Lokalbahn-Bahnsteig 2 Wochen vor dem ersten Fahrtag

Bauarbeiten in Amstetten beendet

Pünktlich zum 100jährigem Jubiläum sollten die Arbeiten rund um den Amstetter Bahnhof abgeschlossen sein. Zukünftig gibt es dort einen kleinen Busbahnhof, Parkplätze für Bahnkunden sowie unseren neuen Bahnsteig. Dieser wurde auf eine Länge von 90 m ausgebaut.

Gegenüber von den Gleisen wird im Herbst 2006 ein neuer Dorf- und Spielplatz angelegt. Dieser ist direkt über einen Fußweg der unsere Gleise quert zu erreichen.

Kurzmeldungen

Schalkstetter Bahnübergang saniert

Durch die Zunahme des Straßenverkehrs wurde der Fahrbahnbelag am Bahnübergang in Schalkstetten in den letzten Jahren zunehmend schlechter. Eine Erneuerung wurde immer dringender. Im Zusammenhang mit der Sanierung wird nun auch eine Schwerlastrinne für das Oberflächenwasser eingebaut. Wir haben uns, ähnlich wie beim Bahnübergang B10 in Amstetten für ein System mit schweren Betonplatten entschieden. Die Gesamtkosten belaufen sich auch rund 20.000,- €.

Mitgliederversammlung

Am 21.01.2006 fand die 3. Mitgliederversammlung der „Lokalbahn Amstetten – Gerstetten e.V.“ im Gasthaus Ochsen in Gerstetten-Heldenfingen statt. Manfred Berka konnte 25 Mitglieder begrüßen. Nach den Berichten aus dem Vorstand und der Kassenprüfer sowie einer allgemeinen Aussprache wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Bei den Neuwahlen zum Vorstand und zu den Kassenprüfern stellte sich die bisherige Vorstandschaft fast geschlossen zur Wiederwahl. Harald Wünschmann gibt seine Amt aus beruflichen Gründen ab. Ebenso stellt Heiner Mergel seinen Posten als Kassenprüfer zur Verfügung. Zum neuen Vorstand sowie als Kassenprüfer wurden gewählt:

1. Vorsitzender:	Manfred Berka
2. Vorsitzender:	Ralph Beckert
Rechnungswesen	Renate Berka
Waggons	Bernd Kuhn
Lokomotiven	H.-K. Kunhäuser
Sicherheit	Karl. Bergmann
Kassenprüfer	Manfred Baumann und Helmut Koch

Neuer Jahresfahrplan

Ab 09. Juli pendeln an allen Sonn- und Feiertagen sämtliche Züge (Dampfzüge und Triebwagen) 4mal zwischen Gerstetten und Amstetten. Zum Einsatz kommt dann auch immer unser Museumstriebwagen T06, der die morgendliche Fahrt ab Gerstetten sowie die abendliche Fahrt ab Amstetten leisten wird.

Die Fahrzeuge der DB ZugBus (RAB) konnten Sie am 01. und 21. Mai letztmalig auf der Lokalbahn erleben. Zu den Abschiedsfahrten fand am 21. Mai findet ein Museumstag mit zahlreichen Aktionen und ein Wirtfest rund um den Gerstetter Bahnhof statt.

Jubiläumsjahr 2006

Mit mehreren Veranstaltungen sowie dem großen Fest am 01. und 02. Juli wird das 100jährige Jubiläum der Lokalbahn Amstetten–Gerstetten gefeiert. Mit dem nachstehenden Veranstaltungsüberblick können Sie sich schon heute Ihren Tag auf der Lokalbahn zusammenstellen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



Zur Eröffnung der „Sekundärbahn“ Amstetten–Gerstetten vor 100 Jahren erschien diese Karikatur

Historische Fahrten

Erfahren Sie die Lokalbahn stilvoll im historischen Dampfzug. Drei Dampflokomotiven und ein Oldtimer-Triebwagen schaffen eine Reiseatmosphäre wie zu Großvaters Zeiten und bringen Sie bequem zu den Veranstaltungsorten. Neben unserer 75 1118 und dem Lokbahnzug ist an beiden Tagen die Dampflok 58 311 unserer Sektion Etlingen sowie die Dampflok 16 der GES zu Gast auf der Lokalbahn. Das Fahrtenprogramm wird durch Omnibusse aus früheren Tagen ergänzt, die entlang der Lokalbahn pendeln werden. Selbstverständlich fahren an beiden Tagen auch die Dampfzüge auf der Schmalspurbahn nach Oppingen.

Große Modellbahnausstellung

Die Welt im Kleinen können Sie in der Aurainhalle Amstetten (am Bahnhof) bewundern. Auf rund 1000 qm stellen mehrere Modellbahnvereine ihre kostbaren Schätze von 9 bis 18 Uhr aus. Für die kleinen Gäste bietet die Firma Märklin ein schönes Kinderprogramm.

Oldtimer und mehr

Neben alter Eisenbahntechnik gibt es an mehreren Orten u.a. alte Straßenfahrzeuge und Landmaschinen, die teilweise in Aktion bestaunt werden können.

Lebendige Museen

Das Dorfmuseum Gussenstadt präsentiert die Geschichte der Lokalbahn. In Gerstetten lädt u.a. das Eisenbahn- und Riffmuseum, in Schalkstetten das Landtechnikmuseum zum Besuch herzlich ein.

Feste feiern

Zu einem Jubiläum gehört auch ein zünftiger Festbetrieb mit regionalen Speisen und Getränken. Am Samstag gibt es mehrere Möglichkeiten der Abendgestaltung. In Stubersheim spielt die Show-Band „Herz-As“ im Festzelt auf, Schalkstetten veranstaltet ein „Dampf Open Air“ und in Gerstetten macht die Gruppe „SIXpäck“ Programm auf der Schaubühne.

Ein Stück Lokalbahn für zu Hause

Wie es sich für ein Jubiläum gehört, sind auch einige Souvenirartikel in Arbeit. So wird es einen Märklin-Jubiläumswagen (H0) in limitierter Stückzahl, ein Dampf-Bier in origineller 2-Liter-Bügelflasche, einen Reprint der Denkschrift zur Bahneröffnung 1906 und vieles andere mehr geben. Ein Sonderstempel sowie ein Jubiläumskarte der Deutschen Post Philatelie rundet das Angebot ab.

Alle Informationen zum Jubiläum sowie die Sonderfahrpläne finden Sie im Internet unter www.uef-dampf.de.



Fotos (4): Daniel Saarbourg

Auch UEF-Fahrzeuge sind schon lange in Heilbronn zu Hause. Im Schatten ihrer betriebsfähigen Schwester steht dabei die UEF 01 1081 in der Mitte.

Heilbronner Eisenbahnmuseum bietet Kulisse für die Mitgliederversammlung der UEF e.V.

Im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn begrüßte der erste Vorsitzende Walter Sigloch die angereisten Vereinsmitglieder sowie Herrn Direktor Dieter Ludwig, Ehrenmitglied und bisherigen Geschäftsführer der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH.

Fachkundige Führung

Zunächst hatten die Mitglieder die Gelegenheit, sich in einer fachkundigen Führung durch Herrn Badmann die Exponate des Eisenbahnmuseums Heilbronn zeigen und erläutern zu lassen.



Der erste Vorsitzende, Walter Sigloch zeichnete auf der Hauptversammlung fünf Mitglieder für 25-jährige Vereinszugehörigkeit mit einer Ehrennadel aus.

Nach dem Mittagssnack begann dann die Mitgliederversammlung. Dem Bericht aus dem Vorstand folgten die der Sektionen und abschließend die der Kassenprüfer. Nach einer allgemeinen Aussprache wurden Vorstand und Kassenprüfer entlastet.

Für den Vorstand stellte sich die bisherige Vorstandschaft zur Wiederwahl. Beide Kassenprüfer sehen sich aus beruflichen Gründen nicht in der Lage ihre Tätigkeit fortzusetzen. In Ralph Beckert und Frank Müller konnten neue Funktionsträger für diese Aufgabe gefunden werden.



Wer rechtzeitig angereist war, konnte an der fachkundigen Führung durch das Museum teilnehmen. Auch dem gewöhnlichen Besucher verborgene Schätze wurden gezeigt.



So manches wertvolle Stück ist in Heilbronn zu sehen - wie hier die T 9.3, die in Osteuropa überlebt hat. Mittlerweile sind auch einige der vom Großbrand in Nürnberg gezeichneten Exponate des DB-Museums hier hinterstellt.

Kurzmeldungen

„Gelbe EMMA“

heißt unsere Diesellokomotive vom Typ OMZ 122 die im Jahre 1942 von der Firma Deutz an die Firma Sinneweh in Weinsheim bei Worms geliefert worden war. Auch die Aufarbeitung der uns vom Chemiewerk Weinsheim (CWW) im Jahr 2002 überlassene Lokomotive macht weiter Fortschritte. Die Untersuchung des Fahrwerkes ist abgeschlossen, so dass der Projektleiter Stefan Stickler nun noch im Sommer damit rechnet, den Originalmotor -ein Zweizylinder-Zweitakt-Diesel - endlich mit Druckluft starten zu können.

Foto: Stefan Stickler



Eine der letzten OMZ 122 mit Originalmotor: 36 PS aus 11 Litern Hubraum bei 800 U/min.

„Sambawagen“ wird innen saniert

Mit dem Gesellschaftswagen der Bauart WGYg 831.1 Nr. 51 80 09 - 43 001 - 9 verfügt die Sektion Ettlingen über ein selten gewordenes Stück. Der Wagen ist in den 50ern von der DB als Tanzwagen für Ausflugszüge aus einem Bye 667 umgebaut worden. In die Jahre gekommen wird in Ettlingen zur Zeit der Innenausbau generalsaniert.

Foto: Daniel Saarborg



Bevor es einen neuen Fußbodenbelag geben kann muss erst der alte entfernt werden.

Kein Kohlenklau...

...sondern nur das „mobile Bekohlungskommando“, mit dem nötigen Brennstoff für die kleine regelspurige Gastlok 89 7159.

Foto: Jens Toppet-Wolf



Lokkohle unterwegs: Johannes Löffler und sein Lanz-Bulldog versorgten die Gast-T3



Fotos (3): Daniel Saarborg

58 311 ist mit dem ersten Sonderzug für Gönner und Freunde der Lok in Bad Herrenalb angekommen. Mit einem kleinen Sektempfang und kurzen Ansprachen wurde der Anlass gebührend gefeiert.

Fortsetzung von Seite 1

44 1616 und 86 346, eines Heizwagens sowie eines original badischen III-Klasse-Wagens. Eine Kinder-Dampfeisenbahn durfte natürlich nicht fehlen. Also zwei Tage Dampf satt.

Über ganze 5 Jahre hingenen hat sich die vom Verein in eigener Regie durchgeführte Hauptuntersuchung der 58 311 in der Werkstätte Menzingen der AVG.

Über Viertausend Arbeitsstunden

Den nahezu komplett neuen Kessel fertigte 2001 das Dampflokwerk Meiningen, dem hierfür neben dem alten Kessel auch das komplette Fahrwerk der Lokomotive zur Anpassung geliefert worden war. In den anschließenden 4 Jahren wurde der Lokomotivrohbau von den Aktiven des Vereines wieder zu einer richtigen Lokomotive vervollständigt. Über 4000 Arbeitsstunden und zahlreiche Zulieferleistungen (u.a. Neubau des Überhitzerrohrsatzes, des Aschkastens, Bohren der Stangenlager...) wurden dabei geleistet. Viel Arbeit, die mehr Zeit in Anspruch nahm als ursprünglich geplant: Zwei Terminverschiebungen, und das Indizieren der Maschine gerade mal eine Woche vor dem Fest



zeugen davon, wie eng es dann doch noch wurde.

Eng geworden ist auch die Finanzierung der insgesamt auf ca. 350.000 € aufgelaufenen Kosten dieser Hauptuntersuchung - eine fünfstelligen Summe ist noch aufzubringen. Der Verein

freut sich daher über Unterstützung durch eine Spende oder über reichliche Teilnahme an den Fahrten mit dieser Lokomotive.

Apropos: Für die Spender und Gönner der 58 311 fand im Vorfeld des Festes am Samstag, den 3.6.2006 eine Extrafahrt nach Reichenbach und Bad Herrenalb statt. Dort gab es einen kleinen Sektempfang und kurze Ansprachen. Am Abend verwandelte der bekannte Klaviervirtuose Axel Zwingenberger mit einem Benefizkonzert die Mehrzweckhalle der AVG in einen Konzertsaal. (NL/DS)



Axel Zwingenberger verwandelte die Mehrzweckhalle der AVG in Ettlingen in einen Konzertsaal. Virtuos tanzten die Finger vor passender Kulisse über die Tasten und brachten Boogie-Woogie zu Gehör.

Winterdampf im Schwarzwald

Dampfspektakel am Dreikönigswochenende mit Eisenbahnfreunden Zollernbahn und der Eurovapor

Entgegen unserer Gewohnheiten war nach Abschluss der Nikolausfahrten am 4. Advent noch nicht wirklich der Saisonabschluss erreicht. Nach ein paar ruhigeren Tagen über Weihnachten und Silvester ging es am Dreikönigswochenende gleich wieder zur Sache! Zusammen mit den EFZ und der Eurovapor führte die Sektion Ettlingen eine große Dreikönigsrundfahrt ab Karlsruhe durch. Neben der 50 2740 nahmen noch 01 519, 23 058 und 50 3673 teil. Auf der Schwarzwaldbahn wurden hierbei sogar Parallelfahrten ermöglicht, so dass die Fahrgäste unmittelbar den am Fenster vorbeifahrenden schwer arbeitenden Dampflokomotiven zuschauen konnten.

Leider gibt es von dieser Fahrt auch ein paar kleinere Pannen zu berichten, die aber im wesentlichen nicht durch die Veranstalter verschuldet, sondern höherer Gewalt zu „verdanken“ waren. Der Karlsruher Zug am Ende seiner Reise 2,5 h Verspätung. Für Weichenstörungen und Schienenbrüche können wir aber wirklich nichts... Dass es auch anders geht zeigte die Winterfahrt am 12.02. Mit 9 Wagen ging es von Karlsruhe nach Villingen und zurück, diese Zugleistung hatte unser Partner- und Förderverein UEH aus Heilbronn gechartert. Mit über 400 Fahrgästen, Schlitten und Skiern im Packwagen fuhr der Zug ohne Schubunterstützung über die verschneite Schwarzwaldbahn, für alle Beteiligten ein eindrucksvolles Schauspiel.



Foto: Rolf Schütze

Es gab viel zu hören und zu sehen auf der kurvenreichen Strecke den Schwarzwald hinauf.



Foto links: Jens Poppel-Wolf, rechts: Daniel Saarbourg

Nicht nur für die zahlreichen Zaungäste an der Strecke war die Bergfahrt ein Genuss - auch aus dem Zug war das ein eindrucksvolles Erlebnis. Der hoch liegende Schnee und die angestrengt arbeitende Maschine.



Die freundliche Speisewagen-Crew, ohne die unsere Fahrgäste „auf dem Trockenen“ sitzen müssten. Der Speisewagen ist ein wichtiger Teil des Reisekomforts, welchen unsere Fahrgäste zu schätzen wissen.

VDMT-Frühjahrstagung beim Deutschen Eisenbahnverein



Foto: Daniel Saarboug

Die Werkstatthalle zum stilvoll dekorierten Speisesaal umfunktioniert hatte der Deutsche Eisenbahn-Verein in Bruchhausen-Vilsen.

Für die Süddeutschen „hoch im Norden“, nämlich in Bruchhausen-Vilsen (bei Bremen) fand im Frühjahr die 50. Museumsbahntagung des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V. (VDMT) statt.

Mehr als 140 Teilnehmer waren der Einladung gefolgt und erlebten ein informatives und kurzweiliges Wochenende in Werkstatthalle und Tagungsort.

Museumsbahn-Geburtstag

Der Vortragsplan war prall gefüllt: neben den informativen Sitzungen der VDMT-Arbeitskreise wurde der 40. Geburtstag der ersten Museumseisenbahn in Deutschland gefeiert und die Entstehungsgeschichte erzählt. Die Initiatoren waren sich damals der histori-



Foto: Jens Töppel-Wolf

Ein echter Klassiker ist der mustergültig restaurierte Wismarer Triebwagen des Typs „Hannover“. Für die Tagungsgäste wurde der ansonsten nur sehr selten eingesetzte Schienenbus zu Sonderfahrten hervorgeholt.

schon Tragweite ihres Tuns nicht bewusst. Aber nicht nur die Museumsbahntheorie sondern auch die Praxis in Form von Sonderfahrt(en) gehören traditionell zum Programm der Tagung. Außer einer Bereisungsfahrt der neu sanierten Normalspurstrecke in Richtung Syke stand auch der Kleinbahn-Dampfbus zu einer Fahrt nach Asendorf bereit.

Nächste VDMT-Tagung in Gerstetten

Zur 51. Museumsbahntagung im Herbst 2006, 28.–29. Oktober lädt die UEF Lokalbahn Amstetten - Gerstetten e.V. der Ulmer Eisenbahnfreunde anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Bahn ein. Die Teilnehmer werden die Gelegenheit haben, beide in Amstetten beginnenden Bahnen zu bereisen.

Impressum

Herausgeber Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. Walter Sigloch; Redaktionsleitung: Jens Töppel-Wolf, redaktion@uef-dampf.de, Gestaltung und Satz: Daniel Saarboug. 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: Walter Sigloch, Distelweg 19, 73340 Amstetten, Walter.Sigloch@t-online.de

Sektion Ettlingen
Albtalbahn/Murgtalbahn
UEF Sektion Ettlingen
Bahnhofstraße 6,
76275 Ettlingen
Telefon 07 21 / 88 33 61
Fax 07 21 / 1 51 58 68 97
ettlingen@uef-dampf.de

Sektion UEF Lokalbahn
Amstetten - Gerstetten e.V.
R. Berka, Waldstr. 11
89284 Pfaffenhofen
Tel. und Fax 07302 / 6306
lokalbahn@uef-dampf.de

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

Sektion UEF-Historischer
Dampfschnellzug e.V.
c/o Ulf Haller, Nürnberger Str. 151
70374 Stuttgart
Tel. 0711 / 5390-137
Fax 0711 / 5390-139
schnellzug@uef-dampf.de

Spendenkonto: 2424002 bei der Ulmer Volksbank, BLZ 630 901 00. (Spenden sind steuerlich absetzbar)