

Die Dampfeisenbahn



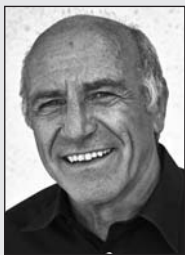
Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

IV. Quartal 2006 • Nummer 4

Schutzgebühr 1,- €

Liebe Vereinsmitglieder!

Dank der Mitarbeit verschiedener Helfer sind wir dieses Mal mit unserem Rundschreiben schneller und aktueller. Sie erhalten es noch im Frühherbst 2006, weil



Walter Sigloch

wir auch auf unsere Nikolausfahrten hinweisen wollen.

Leider wurde bei der Herausgabe des letzten UEF-Rundschreibens der Bericht des Vereinsvorsitzenden über die Mitgliederversammlung am 18.2.06 in Heilbronn-Böckingen nicht abgedruckt. Damit unsere Dokumentation vollständig ist, wollen wir dies hiermit nachholen.

Walter Sigloch

Ihr Walter Sigloch, 1. Vorsitzender

In dieser Ausgabe

Mitgliederversammlung vom 18.2.2006 in Heilbronn-Böckingen	1
Verabschiedung Dr. Dieter Ludwig	5
UEF Loks einst und jetzt - Teil 1	5
Gleisarbeiten	8
Neues Lokpersonal	8
Neue Organisationsstruktur beim Albbähnle	8
Nikolauszüge auf dem Albbähnle	8
Hauptuntersuchung am Wagen B2	9
Ablauf der Kesselfrist an der 99 7203	9
100 Jahre Lokalbahn Amstetten-Gerstetten	9
Der alte Schienenbus strahlt nun wie ein neuer	10
Festakt „100 Jahre Lokalbahn“	10
Modellbahnausstellung am Jubiläumswochenende	10
Blinkendes Rotlicht am Andreaskreuz nicht beachtet	11
Volles Fahrprogramm beim historischen Dampfschnellzug	11
Impressum, Adressen	12

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de

Mitgliederversammlung vom 18.2.2006 in Heilbronn-Böckingen

Der erste Vorsitzende Walter Sigloch begrüßte 76 anwesende Vereinsmitglieder sowie als Ehrenmitglied Herrn Direktor Dieter Ludwig (bisheriger Geschäftsführer der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH).

Vor der Sitzung wurden die Mitglieder von Herrn Badmann fachkundig durch das Süddeutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn geführt.

Zu Beginn der Sitzung begründete Walter Sigloch die Verschiebung der Mitgliederversammlung in das Jahr 2006 hinein und entschuldigt sich für die, mit nur vier Wochen Vorlaufzeit etwas kurzfristig erfolgte Einladung. Es sei stets der gemeinsame Versand des Einladungsschreibens mit der UEF-Zeitung vorgesehen gewesen. Die Fertigstellung der Zeitung hatte aber mehr Zeit als geplant in Anspruch genommen. Die kürzere Ladungsfrist gab einige Diskussionen, an denen sich insbesondere einige Mitglieder aus Ettligen beteiligten. Der Vorsitzende gibt aber bekannt, dass jedes Mitglied genügend Zeit gehabt habe, sich auf die Sitzung vorzubereiten, so dass es keine materiellen Gründe gab, die Sitzung abzusagen und neu einzuberufen.

Zum Andenken an die verstorbenen Mitglieder bat W. Sigloch die Anwesenden sich zu erheben.

Im Bericht des Vorstandes erläuterte W. Sigloch die Organisation der UEF e.V. mit der Vereinsspitze aus dem 1. Vorsitzenden und seinen beiden Stellvertretern, dem Beirat und der Mitgliederversammlung.

Die juristische Gliederung des Vereines stellt sich seit der Sektionierung im Jahr 2000 wie folgt dar:

Der Hauptverein Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. mit den beiden direkten Sektionen

Alb-Bähnle, Amstetten (Schmalspurstrecke Amstetten-Oppingen) und Ettligen mit den befahrenen Stammstrecken Albtalbahn und Murgtalbahn

sowie den beiden indirekten Sektionen (d.h. Vereinen mit eigener Rechtspersönlichkeit)

UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V., Sitz Gerstetten
UEF Historischer Dampfschnellzug e.V., Sitz Stuttgart

Die indirekten Sektionen sind eigene, rechtlich selbstständige Vereine mit einer eigenen Satzung. Sie sind mit den Ulmer Eisenbahnfreunden e.V. über gemeinsame Mitgliedschaft verbunden (jedes Sektionsmitglied ist zugleich ein Mitglied bei den UEF e.V.), was mit der Kurzform des Vereinsnamens "UEF" im Namen der Sektion dokumentiert wird. Der Einzug der Mitgliedsbeiträge erfolgt über den Hauptverein, der dann im Rahmen einer "Auskehrung" die Beitragsanteile an die Sektionen abführt. Die indirekten Sektionen haben hauptsächlich eine Berichtspflicht gegenüber dem Hauptverein. Im Falle der Auflösung einer Sektion fällt der Fahrzeugbestand an den Verein UEF e.V. zurück.



Die direkten Sektionen, Albbahnle und Sektion Ettligen, sind voll Bestandteil des Hauptvereins.

Der Vorsitzende erläutert die Eigentumsverhältnisse bei Lokomotiven, Wagen, Infrastruktur (Gleis und Lokschuppen). Die Ziele des Vereins und der, zur Finanzierung derselben erprobten Haupteinnahmequelle "Museumszugbetrieb" wurden dargestellt.

An der UEF-GmbH ist der Verein Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. mit 72 % (18.000 €), die Firma Leonhard Weiß, Göppingen und die Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH, Ettligen mit je 14 % (3.500 €) beteiligt. Der Geschäftsführer der UEF Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH hat zum 31.12.2004 seine Tätigkeit als Geschäftsführer gekündigt. Ein neuer Geschäftsführer wurde gesucht. Als nominierter Geschäftsführer wird Mitglied Klaus Heckemanns, Krefeld, vorgestellt, der von Reinhard Götz, Ettligen, unterstützt wird.

Die Bilanzverhältnisse der GmbH erforderten eine genaue Durchleuchtung der Zusammensetzung der offenen Forderungen der GmbH an die Sektionen Historischer Dampfschnellzug, Ettligen und Lokalbahn Amstetten-Gerstetten, was im vergangenen Jahr viel Arbeit und Zeit verursacht hat.

Die Zusammenarbeit und das Klima im Beirat wurden nach der Sektionierung wesentlich besser.

Die Zahl der Vereinsmitglieder hat sich zum Vorjahr nur geringfügig verändert. Zur Zeit hat der Verein 621 Mitglieder. Der jährliche Beitrag beläuft sich auf 30.612 € (2005) und wird mit je 20 % auf die Sektionen und den Hauptverein aufgeteilt.

Die Umsätze der direkten Sektionen belaufen sich 2005 auf 26.853 € beim Albbahnle und 138.920 € bei der Sektion Ettligen. Die Spenden belaufen sich auf 20.994 € (2005) für Geldspenden und Fahrtkostenverzicht. Die Geldanlagen liegen beim Albbahnle bei 40.547 € und bei der Sektion Ettligen bei 11.236 €. Die Schulden liegen für den Hauptverein einschließlich der direkten Sektionen bei 101.278 €.

Bilanziell ist man auf dem Laufenden: 2003 erfolgte eine Betriebsprüfung des Finanzamtes Ulm (die auf die Mehrwertsteuerrückerstattung aus der Rechnung für die Kesselarbeiten des DLW Meiningen an der 58 311 zurückzuführen ist). Die eingereichten Steuererklärungen für 2003 und 2004 brachten Steuerrückforderungen von ca. 18.000 €, die aber vom Finanzamt noch nicht erstattet sind. Die Steuererklärung 2005 läuft in nächster Zeit an.

Der Konsolidierungskurs ist weiterhin erforderlich, damit die aufgenommenen Mitgliederdarlehen zurückgezahlt werden können. Seitens der UEH (Unterländer Eisenbahnverein Heilbronn eV) besteht ebenfalls ein Darlehen an die UEF eV, das im Zusammenhang mit der Radreifenreparatur der 50 3539 kurzfristig erforderlich geworden ist.

Das Rundschreiben erscheint in neuer Form. Das attraktive Aushängeschild unseres Vereines erfordert allerdings einen deutlichen Mehraufwand an Zeit und Geld. Die Erscheinungsweise hat sich noch nicht im gewünschten Sinne eingependelt, was auch an der Zulieferung liegt: Es mußten Bild- und Textlieferungen teilweise bei den Sektionen angemahnt werden.

Berichte der Sektionen

Der Bericht der direkten Sektion Albbahnle erfolgte durch Sektionsleiter Heinrich Biro:

Das Alb-Bahnle hatte eine gute Saison. Vor allem die Nikolauszüge brachten ein gutes Ergebnis. Die Diesellok wurde fertiggestellt und die Abnahme beantragt. Allerdings gab es dabei einen Motorschaden wegen Ölverlusts. Für dieses Jahr sind Gleisbauarbeiten notwendig. Bei der Lok 99 7203 läuft die Kesselfrist auf Jahresende ab. Es muß geprüft werden, ob ein Kesselneubau erforderlich wird oder nur eine Neuberohrung. Der Wagen B 20 soll durch den LfB zugelassen werden. Das Albbahnle erhält nun Zuweisungen des Landes für die Unterhaltung öffentlicher Bahnübergänge. Die Rücklagen sind für Kessel und Streckenunterhaltung auf dem Bankkonto angelegt.

Von der UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten eV berichtete der 1. Vorsitzende Manfred Berka:

Die seit 2001 erfolgende Tilgung der Verbindlichkeiten aus der Übernahme der Infrastruktur der Lokalbahn von der WEG wurde mit jährlich 50.000 € bis April 2004 geleistet. Für die kostenträchtigen Maßnahmen "Sanierung des Bahnüberganges B 10 in Amstetten" und der gleichzeitigen "HU der Lok 75 1118" war ein Darlehen in Höhe von 60.000 € aufzunehmen. Dieses ist bis Ende 2007 zu tilgen.

Die derzeit stattfindenden Kesselarbeiten an der 75 1118 betreffen den Austausch des seit 1994 eingebauten Rohrsatzes sowie die Erneuerung der Überhitzerelemente. Das Angebot des DLW hatte bei zunächst 35.000 € gelegen, im Laufe der Arbeiten kletterte der Auftragsumfang aber auf 90.000 €. Zur Vergabe der Arbeiten an das DLW hatte man sich entschlossen, weil die eigene Werkstatt mit der Aufarbeitung des von der WEG erworbenen Triebwagens T 06 ausgelastet war.

Der Triebwagen ist ein Schwesterfahrzeug, des nach einem Unfall leider verschrotteten Original-Lokalbahntriebwagens WEG T05. Die Wiederindienststellung ist zum 100-jährigen Streckenjubiläum im Juli 2006 geplant. Die für das Triebwagenprojekt entstehenden Kosten in Höhe von 30.000 € werden aus der Vereinskasse der Lokalbahn bestritten. Hinzu kommen ca. 3000 Stunden Personalleistung.

Weiterhin wurde im Bahnhof Amstetten im Zuge der laufenden Gleisumbauten das Areal der Güterübergabegleise für rund 35.000 € von DB-Netz erworben. Die Gleise waren schon in den Jahren zuvor übernommen worden. Für die Fläche war ein Mietpreis von 5000 €/Jahr zu entrichten.

An anstehenden Projekten bei der Lokalbahn sind zu nennen:

Die Sanierung des Bahnüberganges in Schalkstetten, der mit seiner "Lindauer Bauweise" eine gründliche Lösung (15.000 €) mit einer Betonplatte erfordert. An laufenden Kosten sind im 2-jährigen Turnus rund 7.000 € Gebühren für die Prüfung der Bahn durch den Landesbevollmächtigten für das Eisenbahnwesen zu nennen.

Auf der betrieblichen Seite befindet man sich bei der Lokalbahn mit 40 bis 50 Fahrtagen pro Jahr an der Grenze dessen, was mit ehrenamtlichen Kräften abgewickelt werden kann. Hierfür gebührt den Aktiven großer Dank. Ein besonderes Ereignis ist heuer das 100. Streckenjubiläum. Zur Erinnerung: Die UEF befahren seit 1975, damals mit der 98 812 auf Initiative des damaligen Amstettener Bürgermeisters Walter Sigloch die Strecke Amstetten-Gerstetten. Im Jahre 1996 trat angesichts der Stilllegungsabsichten der WEG eine "Elefantenrunde" von Gemeinden, WEG, Bundeswehr und UEF zusammen, in der nach langer Diskussion dann die Übernahme der Strecke zum Weiterbetrieb beschlossen wurde.

Ralph Beckert berichtet über das Streckenjubiläum:

Es gibt einen Sonderprospekt in dem alle Jubiläumsaktionen beschrieben sind. Als Höhepunkte gibt es Ausstellungen an den Bahnhöfen der Strecke, Modellbahnen, den Museumsfahrbetrieb und die Inbetriebnahme des Triebwagens T 06.

Dem öffentlichen Jubiläum voraus geht eine Sonderfahrt für geladene Gäste am 30.06.06, dem genauen Jahrestag der Eröffnung. Die in den letzten Jahren vorgenommenen Investitionsmaßnahmen wurden gefördert durch das europäische Leader-Programm. So sei auch der Triebwagen mit seinen rund 80.000 € Gesamtkosten mit 25.000 € gefördert worden.

Dem ist die "Wiederherstellung der Museumsbahn-Infrastruktur" (Kohlenbansen, Wasserkran, Waschplatte mit Anschluss an einen Ölabscheider) im Bahnhof Gerstetten als Fördermaßnahme mit ebenfalls 25.000 € in den Jahren 2003 und 2004 vorausgegangen.

Ab Inbetriebnahme des T06 wird der vom Land bestellte Triebwagenverkehr mit diesem Fahrzeug durchgeführt werden. Mit der im Jubiläumjahr durch die Lokalbahn ausgerichteten VDMT-Herbsttagung wird ein weiterer Höhepunkt gesetzt.

Der Bericht der Sektion Ettlingen wurde durch Sektionsleiter Niels Linge vorgetragen:

Er berichtet über das Fahrtenprogramm der vergangenen Jahre mit den

Loks 50 2740 und 50 3539 im Alb- und Murgtal und Enzthal sowie die Fahrten zu Streckeneröffnungen der AVG und diverse Firmenausflüge, insbesondere auch die Veranstaltung der Region "Pfalz" mit Planverkehr mit mehreren Dampflokomotiven. Die Fahrgastzahlen sind befriedigend, wenn auch die Zahlen der früheren Jahre nicht mehr erreicht werden konnten.

Bei der 50 3539 (Mietlok) mußten neue Radreifen aufgezogen werden. Der Fristablauf erfolgte am 06.06.2005. Daraufhin war die Kesselprüfung mit Verlängerung der 50 2740 mit Wiederinbetriebnahme im Juni 2005 die Ersatzlösung.

Durch eine Spende der Firma Oiltanking aus Karlsruhe kam die Kleinlok "Friederike" zum Verein. Sie steht nun zur Untersuchung an und wird als Verschublok in Menzingen eingesetzt.

Vorsitzender Walter Sigloch und der Sektionssprecher dankten Dir. Ludwig für die gute Zusammenarbeit; Herr Ludwig sicherte in einem Grußwort auch weiterhin seine Unterstützung zu und berichtet über weitere Aktivitäten der AVG.

HDSZ	2003	2004
Umsatz aus Fahrbetrieb	623.926 €	698.267,60 €
Umsatz Fahrkartenverkauf	von 251.000 €	auf 259.000 €
Umsatz Charterfahrten	von 192.566 €	auf 217.440 €
Ölverbrauch	von 45.975 €	auf 67.483 €

Der Bericht der Sektion UEF Historischer Dampfschnellzug eV erfolgte durch deren Sektionsleiter Ulf Haller.

Ursprünglich sollte alles entspannt sein. Das Heizwagen-"Jahrhundertwerk" ist fertig (für stationären Einsatz) – dies ist gut angelegtes Geld, da zum Anheizen der Ölloks immer Fremddampf gebraucht wird und deshalb auf die Anmietung fremder Loks oder die Vorheizung durch Kohlenloks verzichtet werden kann.

Unter der Woche arbeitet die "Rentnerband", eine Gruppe von Freiwilligen Ruheständlern.

Für 2006 ist geplant:

Die 01 1066 soll zur Fahrwerks-HU im April 2006 nach Meiningen, Geld soll mit beiden Loks verdient werden.

01 509 steht bei laufenden Fristen zur Stehbolzenreparatur in Meiningen: was ursprünglich als eine Reparatur von 30.000 € vorgesehen war, entpuppt sich auf eine Investition von 200.000 €.

Eine große Diskussion war um den angetroffenen Zustand der 01 509 entstanden. Das Thema wurde dramatisiert (Steinwoll-Isolierung des Stehkessels hält Feuchtigkeit). Fehler lagen auch bei HDS.

Der Ausfall der 01 509 erfordert eine veränderte Planung, so ist eine Kooperation mit den Betreibern der Lokomotiven 41 018, 01 519, 23 058 der DME, P8 des SEH und der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost vorgesehen.

4 Reisezugwagen sind in Betrieb, 3 Vorkriegsbauart, ein BD aus Hamburg-Wilhelmsburg. Es besteht eine Kooperation mit PEF (Passau) über Reisezugwagen und dem blauen Halbspeisewagen.

Die Auslastung der Züge war generell gut (nur eine Absage in 2005). In eigenen Zügen wurden 3000 Fahrgäste befördert.

Finanzieller Druck ist durch den Ausfall der 01 509 entstanden. Die 01 1066 mußte für Alles einstehen; zusätzlich sind aber auch Kosten für Mietloks entstanden.

Klaus Heckemanns berichtet über die Situation der 01 509 und geht auf die Artikel im Eisenbahn-Kurier ein. Der EK habe den falschen Nerv getroffen: man könne so nicht schreiben! Die Farbdarstellung der Bilder ist seltsam. Thema war (weil die Lok ja schon so lange im DLW stand) schon vor gut einem Jahr (Frühjahr 2004) bekannt. Die Stehbolzen seien nicht geschädigt gewesen, so dass die tragende Funktion nach wie vor gegeben ist und war. Verformungen bzw. Verwerfungen seien lediglich zu ermitteln, nicht zu ersehen. Keiner vom EK habe sich die Lok selbst angesehen. Ohne eine

gründliche Reparatur (Austausch von Blechen und Bolzen) sei laut DLW keine dauerhafte Reparatur gewährleistet, da die Bolzen nicht dichtzubekommen wären.

Der Kessel war erst 2002 in der HU und ist damit schon im "Jahr 2" wieder aus dem Betrieb gegangen. Der ungeplante Ausfall der in der Frist befindlichen Lok habe daher weitere hohe Kosten verursacht. Das DLW Meinungen habe den Kessel nicht (wie im EK behauptet) stillgelegt, sondern den Betreiber informiert. Der Betreiber ist zuständig und hat dessen Sachverständigen informiert. Ein Bericht an die Landeseisenbahnaufsicht ist erfolgt, auch seien Besucheranfragen vom HDS beantwortet worden.

Der Bericht der Kassenprüfer wurde durch Herrn Albedhyll, Ulm, vorgelegt:

Die Kassenprüfer haben das Zahlenwerk 2003 und 2004 geprüft. Der Hauptverein zeigt sich mit ordnungsgemäßer Buchführung. Die Geschäftsjahre 2003 + 2004 werden bestätigt. Steuerliche Darstellung erfolgt durch Steuerbüro Frau Klose, Stuttgart.

Die Prüfungsergebnisse (Stichproben) wurden mit der Steuererklärung abgeglichen. Der Belegfluss sei verbesserungsbedürftig.

Dank an G. Stabel für die Mitgliederverwaltung, die sehr übersichtlich ist. Prüfer sprechen Bitte an alle Mitglieder aus, doch bei Adressänderungen zu informieren.

Die ordnungsgemäße Versicherung des Vereins wurde durch Frau Rodatz, Fritz Rodatz GmbH, bestätigt.

Es erfolgt die Empfehlung der Kassenprüfer, Vorstand und Kassenprüfer zu entlasten.

Aussprache

Matthias Bauschke lobt und dankt Aktiven und Vorstand und macht den Vorschlag, dass doch die offensichtlich hohen Steuererklärungs- und Buchführungskosten eingespart werden sollten, wenn das aus dem Kreis der Mitglieder erledigt werden könnte.

David Skowronek: Das Protokoll der letzten MV sei noch formell (laut Satzung) durch diese Mitgliederversammlung zu genehmigen. Da das durch Rundschreiben den Mitgliedern bekanntgegeben wurde, wird das Protokoll in offener Abstimmung genehmigt: 28 Ja-Stimmen, 1 Enthaltung und keine Gegenstimmen.

Eine große Anzahl von Mitgliedern, wovon verschiedene anwesend sind, wird für 25 Jahre Mitgliedschaft mit der Ehrennadel geehrt.

Wahlen

Daniel Saarbourg wurde zum Versammlungsleiter für Abstimmung über Entlastung des Vorstandes und die Neuwahlen benannt.

Als Vorschlag Kandidaten als Kassenprüfer, da die bisherigen nicht mehr zur Verfügung stehen: Frank Müller und Ralph Beckert.

Es wurde vorgeschlagen, den bisherigen Vorstand wieder zu wählen, Gegenkandidaten wurden keine benannt.

Die Stimmenauszählung erfolgte durch Frank Ehemann: 14 ungültige Stimmzettel (ausgegebene Stimmzettel wurden geteilt und waren deshalb ungültig), 2 ungültige Namensvorschläge.

Alle Kandidaten nehmen die Ämter an.

Mit einem Schlusswort und Dankesworte an alle Aktiven und Mitarbeiter schloss der alte und neue Vorstand die Sitzung.

1. Vorsitzender: Walter Sigloch

Wahlergebnis	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen	zusammen
Entlastung (offene Akkl.) Entlastung Vorstand	55	0	4	59
Entlastung Beirat	54	0	9	63
Entlastung Kassenprüfer	60	0	3	63
Wahl (offene Akkl.)				
Kassenprüfer	53	2	3	58
Wahl (geheim, schriftl.)				
1. V. W. Sigloch	44	Entf.	Entf.	Entf.
2. V. J. Töppel-Wolf	43	Entf.	Entf.	Entf.
3. V. Karlheinz Zäuner	47	Entf.	Entf.	Entf.

Verabschiedung Dr. Dieter Ludwig

Ende Juli wurde unser Ehrenmitglied und langjähriger Förderer Dr. Dieter Ludwig im Alter von 67 Jahren als Betriebsleiter und Geschäftsführer der AVG, der VBK und des KVV in den Ruhestand verabschiedet.

In der Geschichte der UEF spielt Herr Dr. Ludwig insofern eine herausragende Rolle, als ohne ihn und die Unterstützung der AVG weder die Dampfzugfahrten im Albtal, noch diverse Lokomotivprojekte hätten angegangen und verwirklicht werden können (86 346, 01 1066, 58 311, 01 509, 75 1118, 99 7203, 50 2740, 50 3539).

Die Ulmer Eisenbahnfreunde möchten Herrn Dr. Ludwig an dieser Stelle deshalb sehr herzlich danken und ihm für die Zukunft alles Gute wünschen, der rege Kontakt insbesondere zur Sektion Ettlingen wird sicherlich bestehen bleiben.

Die Nachfolge von Herrn Dr. Ludwig hat Herr Dr. Walter Casazza angetreten, die UEF freuen sich auf die weitere Zusammenarbeit mit ihm und wünschen auch ihm bei den anstehenden Aufgaben viel Erfolg und gutes Gelingen.

In der nächsten Ausgabe der "Dampfeisenbahn" werden wir nochmals ausführlich auf Herrn Dr. Ludwig und sein Lebenswerk eingehen.

Kurzmeldungen

Nikolauszüge

Die beliebten Nikolauszüge finden auch dieses Jahr wieder statt:

Albbahnle (Amstetten-Oppingen)
am 02. und 03.12.2006

Lokalbahn
am 02. und 03.12.2006

Ettlingen-Bad Herrenalb
am 09. und 10.12.2006

Die Abfahrtszeiten sind geändert. Bitte schauen Sie zu gegebener Zeit ins Internet oder rufen Sie die Sektionsleitung an.

UEF Loks einst und jetzt - Teil I: 01 1066 und 50 2740

Sektionsübergreifend soll im Folgenden von den jüngsten Einsätzen der Lokomotiven 01 1066 und 50 2740 berichtet werden, da in jüngerer Vergangenheit mit beiden Maschinen nochmals alte Einsatzgebiete vor authentischen Zügen befahren werden konnten. Für wenige Tage wurden dabei Erinnerungen an vergangene Dampfzeiten geweckt. In loser Folge sollen so noch weitere Vereinsfahrzeuge vorgestellt werden.

Neues Gesicht für 50 2740 / Auf den Spuren der BR 50 bei der DB in Südwestdeutschland Einsätze der 50 2740 der Sektion Ettlingen



Schon seit längerem fährt unsere 50 2740 mit leicht verändertem Aussehen die Sonderzüge sowie ab und an auch Planleistungen - manch einem ist dies vielleicht schon aufgefallen. Das hat nun nichts mit "willkürlicher Bastelei" zu tun, sondern soll der Lokomotive eine Optik geben, wie sie für die, bis in die 70er Jahre verkehrenden "DB 50er" typisch war. Damit wird dem heutigen Einsatzgebiet in Südwestdeutschland und dem, im Erscheinungsbild der Deutschen Bundesbahn

(DB) gehaltenen Eilzug/Personenzug der Sektion Ettlingen Rechnung getragen.

Allen Freunden des Reichsbahn-Outfits kann aber gesagt werden, dass keine substantiellen Veränderungen vorgenommen wurden und auch innerhalb eines Vorbereitungsdienstes der originale Reichsbahn-Zustand der Lok aus den 70ern/80ern wiederhergestellt werden kann.

Auch für die Vermarktung und den Einsatz der 50 2740 ist die oben erwähnte kleine "Gesichts-OP" von Bedeutung, da für bestimmte Kundengruppen das Erscheinungsbild eines Fahrzeuges ausschlaggebend für eine Auftragserteilung sein kann; hier ist mittlerweile oft ein authentisches Auftreten ohne störende museumsbahntypische Ergänzungen wie Vereinsebleme und sonstige Ver-

Aus der Hand von Rolf Schulze entstammen die historischen Bilder, die einen Vergleich mit heute ermöglichen. Es wurden bewusst Bilder von Strecken herausgesucht, die unsere 50 2740 in den letzten Monaten auch befahren hat.

Ein Höhepunkt der Einsätze in den letzten 12 Monaten war sicherlich die dreitägige Fotoveranstaltung "Bundes-



zierungen gefragt. Für zukünftige Museumskonzepte der UEF Sektionen ein sicherlich spannendes Diskussionsgebiet.....

So war die Resonanz bei Veranstaltern und Fahrgästen auf unsere Lok sehr gut und die in sich stimmige DB-Garnitur der Sektion Ettlingen mit der Altbau 50er konnte schon auf vielen Strecken in der Pfalz und in Baden-Württemberg Erinnerungen an die letzten Jahre der Baureihe 50 (050 – 053 mit EDV-Schildern) bei der DB wach werden lassen.

Unsere Lok lief auf so klassischen 50er Strecken wie der Alsenzbahn, der Kraichgaubahn, kam in die ehemalige 50er Hochburg Mannheim (letztes 50er Bw der BD Karlsruhe) und vertrat auch auf der AVG-Strecke im Murgtal ihre ehemaligen Kolleginnen der DB, die dort bis in die sechziger Jahre Güter- und auch Personen- und Eilzüge bespannten.

Weitere Ziele waren Rottweil und Horb an der Gäubahn, außerdem wurden sogar Koblenz, Andernach und Gerolstein erreicht.

bahndampf im Odenwald und der Wetterau". Sie bescherten der Maschine schöne Einsätze auf DB-Strecken in beinahe komplett historischem Zustand mit authentischen Zuggarnituren, den zahlenden Fotografen und Filmern schöne Aufnahmen und dem Verein entsprechende Einnahmen. Eingesetzt war sie hierbei als 50 2740 und auch als 052 740-8, gemäß dem EDV Nummernschema der Deutschen Bundesbahn.

Auch die Fachpresse wusste entsprechend ausführlich und positiv über diese Veranstaltung zu berichten. Als Fazit kann also festgehalten werden, dass auch ein Augenmerk auf die korrekte Darstellung unserer Fahrzeuge zu deren Vermarktung beitragen und so im wahrsten Sinne des Wortes Erhaltung historisch wertvollen Eisenbahnmaterials betrieben werden kann. Hoffen wir in diesem Sinne auf eine baldige Wiederinbetriebnahme der seit Anfang Juni mit Kesselfristablauf abgestellten 50 2740!

Michael Schweizer

012 066-7 (01 1066) auf der Emslandstrecke

Seit Mai 2006 ist 01 1066 des UEF HDS e.V. mit frischer Fahrwerks-HU im Einsatz, von der Rückkehr der Lok ins Emsland auf alte Stammstrecken berichtet HDS-Lokführer Sandor Nicklich:

"Es ist Mai. Kein sehr warmer Tag, aber die Sonne zeigt sich ab und an durch den diesigen Himmel über Westfalen. Eben klassisches Emslandwetter.

Mein Bruder Marko und ich stehen im Gang des ersten Wagens eines aus zwölf Wagen gebildeten Zuges. Draußen ziehen die flachen Wiesen und Felder vorbei und über sie legt sich eine graubraune, durchsichtige Rauchfahne und je nach Windrichtung dringt mehr oder weniger laut das dumpfe Grollen der Zuglok an unsere Ohren. Es ist eine 012, heute die 012 066-7 um genau zu sein, die mit ihrem Zug von Münster nordwärts Richtung Norddeich strebt. Seit dem Zwischenhalt in Rheine hat die ölgefeuerte Schnellzuglok unter lautstarker Bläsermusik, anfangs hart hämmernd und mit zunehmender Geschwindigkeit zu einem Röhren anschwellend ordentlich Fahrt gemacht. Die Fahrplangeschwindigkeit von 120km/h ist erreicht und die akustisch unspektakuläre Beharrungsfahrt lässt uns Zeit, über die Zuglokomotive nachzudenken.

"Nullzwölf" - wie die ölgefeuerten Lokomotiven der Baureihe 01.10 seit Einführung der EDV-Nummern im Januar 1968 bezeichnet wurden - steht für eine vom Traktionswechsel geprägte Eisenbahn-Epoche und gleichzeitig scheint sie trotziger Ausdruck für den Überlebenswillen des "König Dampf" im Computerzeitalter zu sein. Wenn man die letzten gravierenden Umbauten an der Baureihe 01.10 Öl (Öltank, Schornsteinaufsatz, Sandkästen und Einströmverkleidung) um das Jahr 1963 berücksichtigt, so handelt es sich bei der 7jährigen "012-Epoche" sogar um die längste und auch letzte Zeitspanne in einem unveränderten Betriebszustand.

Vor allem aber ist die so rund auszusprechende und charismatisch klingende Baureihenbezeichnung stellvertretend für letztmalig erbrachte

Höchstleistungen deutscher Schnellzugdampflokomotiven zu einer Zeit, wo die Amerikaner längst auf dem Mond gelandet waren.

Eine energisch klingende Anfahrt zerschneidet unsere Gedanken. Das Einfahrsignal eines unbedeutenden Bahnhofes zeigte Halt und zwingt die 066-7 nun erneut zur lautstarken Beschleunigung. Der zwischenzeitliche Regen hat ausgesetzt und wir genießen die Aussprache des Drillings weit aus dem Fenster gelehnt. Wir schreiben den 20. Mai und im Zug erinnern uns nur die Fahrleitungsmasten an der zweigleisigen Rennbahn daran, dass wir uns im Jahr 2006 befinden und nicht vor dem Ende des planmäßigen DB-Schnellzugdampfes 1975.

Dem Engagement der Arbeitsgemeinschaft Westfalendampf ist es zu verdanken, dass die erst am 10. Mai 2006 von der Fahrwerkshauptuntersuchung in Meiningen gekommene 01 1066 stilecht als 012 beschildert für einen Sonderzug in ihre alte Heimat zurückgekehrt ist. Die meisten Enthusiasten im Zug und an der Strecke gehören mit 40 bis 50 Jahren zur Generation mittleren Alters und

haben an die Emslandstrecke pilgernd den letzten DB-Dampf noch hautnah miterlebt. Die Gnade der gerade noch rechtzeitigen Geburt!?

01 1066 ist als 012 066-7 beschildert nochmals auf klassischen Gleisen und durch klassische Orte - Rheine, Lingen, Meppen, Emden und Norddeich Mole - unterwegs gewesen. Was kann es edleres geben, als in authenti-

schem Umfeld die Vergangenheit aufleben zu lassen, die jung genug ist um noch im Gedächtnis der meisten Fahrgäste zu sein und deren Präsenz noch nicht wie ein Fremdkörper wirkt.

Bleibt zu hoffen, auch in Zukunft eine authentische 01.10 vor authentischer Kulisse erleben zu können.

Sandor Nicklich



Termine und Ankündigungen der UEF Sektion Ettlingen

- | | |
|-------------|--|
| 24.09.: | Albtalplanfahrten |
| 01.10.: | Fahrten zum Strecken-Jubiläum Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach (in Planung) |
| 08.10.: | "Dampf-Rendezvous", von Karlsruhe über Achern nach Ottenhöfen im Schwarzwald |
| 15.10.: | "Mit Dampf zum Bier", von Karlsruhe nach Baiersbronn und zurück |
| 21./22.10.: | Fahrten für unseren Partnerverein UEH ab Karlsruhe und Heidelberg |
| 01.11.: | Albtalplanfahrten |
| 09./10.12.: | Nikolauszüge im Albtal |
| 16.12.: | Mit 01 1066 ab Karlsruhe zum Weihnachtsmarkt nach Nürnberg |
| 17.12.: | Nikolauszüge im Enztal nach Bad Wildbad |

Informationen unter www.uef-dampf.de, auf unseren Handzetteln und montags und mittwochs ab 19.00 h unter 07041/812840 bei Frank Müller.

Fahrkarten für die Nikolauszüge im Albtal sind ausschließlich über Fam. Heger zu beziehen:
UEF z. Hd. Erich Heger, Karl-Friedrich-Str. 29a,
76344 Eggenstein-Leopoldshafen, Tel: 07247/21230

58 311

Wie in der letzten Dampfeisenbahn berichtet, wurde 58 311 an Pfingsten erfolgreich in Ettlingen wieder in Betrieb genommen. Seither hat die Maschine zuverlässig die bisher von 50 2740 erbrachten Leistungen übernommen und mittlerweile auch schon wieder ca. 2000 km zurückgelegt. Die kommenden Einsätze können der Terminübersicht entnommen werden.

Weitester Ausflug bisher waren die Fahrten zum Jubiläum 100 Jahre Lokalbahn/ 35 Jahre UEF in Amstetten. Außerdem bereicherte die Lok natürlich das Bahnhofsfest der AVG in Bad Herrenalb und fuhr anlässlich des Jubiläums "10 Jahre Stadtbahn im Kraichtal" bei hochsommerlichen Temperaturen zwischen Bruchsal und Menzingen.

Gleisarbeiten

Unsere Strecke verläuft auf rund 2 km Länge (Strecken-km 1,5 - 3,5) durch ein dicht bewachsenes Waldgebiet. Hier bildete sich in den vergangenen Jahren eine stetig dicker werdende Laubschicht. Teilweise war das Gleisbett vollkommen bedeckt, so dass nur noch die Schienen zu sehen waren. Schwellen und Schotter waren unter der zentimeterdicken Schicht scheinbar verschwunden.

Schon länger hatten wir uns Gedanken darüber gemacht, wie wir das Laub entfernen könnten, damit die Schwellen in diesem Bereich nicht immer unter feuchtem Laub liegen müssen. Schließlich erklärte sich einer unserer Aktiven bereit, das "Laubproblem" anzugehen. Auf Grund seiner beruflichen Tätigkeit, war es für ihn keine Schwierigkeit, ein wirkungsvolles Laubgebläse einzusetzen. Das wochenlang heiße Wetter im Juli hatte die Aktion ein wenig begünstigt, da sogar in schattigen Streckenabschnitten das Laub gut getrocknet war. Der Zeitaufwand von drei kompletten Tagen war allerdings immer noch recht hoch. Der Mineralwasserverbrauch des Einzelkämpfers stieg kräftig an, was aufgrund der Hitze und der geleisteten Arbeit jedoch kein Wunder war.

Seit Mitte Juli ist die Strecke von ihrer Laubschicht befreit, so dass die Holzschwellen nun nicht mehr dauerhaft in der Feuchtigkeit liegen müssen. Ganz nebenbei macht die Strecke nun auch optisch einen gepflegteren Eindruck als zuvor. Der nächste Herbst kommt allerdings bestimmt, und somit das nächste Laub auf unsere Gleise. Wir werden die Prozedur künftig jährlich wiederholen müssen, um das Schotterbett sauber zu halten. Die zu beseitigende Laubmenge wird in den kommenden Jahren allerdings wesentlich geringer sein.

Im Bahnhof Oppingen wollen wir vor den Nikolauszügen noch die Weiche 2 erneuern. Diese Bauarbeiten mussten wir in die Monate Oktober und November vorziehen, damit wir die Weiche noch vor dem Wintereinbruch fertigstellen können. Leider fällt dadurch der ursprünglich eingeplante Sonderzug anlässlich der VdMT-Tagung aus, da wir ohne diese Weiche unsere Lok nicht umsetzen können.

Neues Lokpersonal

Seit 06. August haben wir einen Lokomotivheizer und einen Dampflokführer mehr in unseren Reihen.

Steffen Faßmann absolvierte am selben Tag seine Prüfung zum Dampflokführer. Er hatte bereits im Jahr 2000 die Heizerausbildung beim Alb-Bähnle mit Erfolg abgelegt. Aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit als Lokführer bei DB Cargo und DB ZugBus-Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) ist ihm die Aufgabe auf der "linken Seite des Führerstands" nicht ganz unbekannt. Neben Diesel- und Elektrotriebfahrzeugen hat er nun auch die Berechtigung zum Führen einer Dampflok in der Tasche.

Nachdem Gerhard Hoffmann bereits im Jahr 1990 bei uns die Zugführer-

prüfung erfolgreich abgelegt hat, schloss sich nun eine weitere Ausbildung zum Dampflokheizer an. Neben einer Schulung im Betriebsdienst und der Werkstatt wurde dabei auch Theorieunterricht erteilt. Dabei wurden Themen wie z. B. Werkstoffkunde oder die physikalischen Vorgänge im Dampfkessel behandelt. Nach zweijähriger Ausbildung konnte er in einer theoretischen und einer praktischen Prüfung zeigen, was er gelernt hatte. Beide Prüfungsteile hat er mit Erfolg bestanden.

Herzlichen Glückwunsch an Gerhard Hoffmann und Steffen Faßmann. Ein besonderer Dank gilt Franz Gorbach, der wiederum die Ausbildung der beiden Prüflinge organisiert und durchgeführt hat.

Neue Organisationsstruktur beim Alb-Bähnle

Aus familiären Gründen wollte unser langjähriger Sektionsleiter und örtlicher Betriebsleiter Heiner Biro einen Teil seiner Aufgaben in andere Hände legen. Bei der am 27. Juli durchgeführten Sektionsversammlung wurden in Wahlen die Verantwortlichkeiten beim Alb-Bähnle neu abgestimmt. Für den Posten des örtlichen Betriebsleiters stellte sich Steffen Faßmann zur Verfügung, was mittlerweile von unserem Eisenbahnbetriebsleiter auch genehmigt wurde. Als Sektionsleiter wurde Peter Schumacher gewählt, der zukünftig von Bernd Scherer als stellvertretendem Sektionsleiter unterstützt wird. Erstmals wurden nun auch Verantwortliche für die Bereiche "Wagen" und "Strecke" bestimmt. Volker Borrmann übernimmt den

Bereich Wagen, während sich sein Bruder Haiko Borrmann um den Bereich Strecke kümmert. Die Zugreservierungen und der Bahnhof Oppingen (Bewirtschaftung) bleiben bei Heiner Biro. Die Telefonnummer für Reservierungen bleibt unverändert, lediglich die Postanschrift der Sektion lautet künftig:

Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.
Sektion Alb-Bähnle
Industriestraße 41
73340 Amstetten

Ein Dank gilt allen, die bereit sind in Zukunft Verantwortung zu übernehmen und selbstverständlich an Heiner Biro für die in den vergangenen Jahren geleistete Arbeit.

Nikolauszüge auf dem Alb-Bähnle

Wie in den vergangenen Jahren, bieten wir auch dieses Jahr Nikolauszüge auf der Schmalspurbahn an. Dies werden zugleich die letzten Fahrten unserer Dampflok vor Ablauf der Kesselfrist sein. Der Fahrpreis beträgt, wie in den vergangenen Jahren auch, 7,00 € pro Person. Alle Kinder erhalten ein

Geschenk vom Nikolaus. Noch sind in allen Zügen Plätze frei, eine Reservierung ist aber unbedingt erforderlich. Nähere Informationen und Anmeldung unter Telefon/Fax 07331/7979 oder alb-baehnle@uef-dampf.de

Hauptuntersuchung am Wagen B 2

Im August stand die Hauptuntersuchung (HU) unseres Personenwagens B 2 an. Seit der letzten HU hatte er eine Laufleistung von rund 5000 km auf unserer Schmalspurbahn ohne Probleme absolviert. Mit dem Baujahr 1906 gehört er zu den jüngsten Fahrzeugen unserer Bahn. Noch in den 1950er Jahren unterzog ihn die Appenzeller Bahn einer Verjüngungskur, wobei er unter anderem neue Drehgestelle mit rollengelagerten Achsen erhielt. Der Wartungsaufwand reduzierte sich danach erheblich. Da nach dem Zerlegen und Säubern des Fahrgestelles keine Schäden zu finden waren und auch an den anderen Fahrzeugkomponenten wie z.B. der Bremsanlage keine Reparaturen erforderlich waren, konnte die Hauptuntersuchung rechtzeitig vor unserem Teddybär-Fahrtag (27. August) abgeschlossen werden. Lediglich die Beschaffung neuer Bremsklötze war mit etwas mehr Aufwand verbunden. Zur Neubeschaffung musste ein Ausflug zur Appenzeller Bahn unternommen werden, in deren Werkstatt diese Klötze noch vorrätig waren.

Ablauf der Kesselfrist an der 99 7203

Die Kesselfrist an unserer Dampflokomotive 99 7203 läuft im April 2007 ab. Um die Maschine nächstes Jahr wieder einsetzen zu können, müssen wir den Kessel bereits im Winter einer Untersuchung unterziehen. Dies wird allerdings etwas aufwendiger als in den vergangenen Jahren, da zumindest ein neuer Rohrsatz eingebaut werden muss. Aller Voraussicht nach wird die Maschine zum Saisonauftakt im Mai nicht zur Verfügung stehen. Genaueres zu diesem Thema werden wir in der nächsten Ausgabe unserer Vereinsnachrichten berichten. Letzter Einsatztag vor Ablauf der Kesselfrist ist auf jeden Fall der 03. Dezember (siehe Nikolauszüge).

100 Jahre Lokalbahn Amstetten-Gerstetten

Tausende feierten am 01. und 02. Juli 2006 das Jubiläum mit



Ein Riesenrummel herrschte an diesem Wochenende in Gerstetten und vielfach auch in den Gemeinden Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten, Waldhausen und Gussenstadt.

Das Programm auf und neben den Schienen konnte sich sehen lassen. Auf den Lokalbahngleisen pendelte an beiden Tagen unsere 75 1118 sowie 58 311 (Sektion Ettlingen) und Lok 11 von der Gesellschaft zu Erhaltung von

Schienenfahrzeugen eV (GES) sowie unser T 06 von Bahnhof zu Bahnhof.

Teilweise konnten die Züge die wartenden Fahrgäste nicht mehr aufnehmen. An mancher Station blieb den Gästen nichts anderes übrig, als auf die Oldtimeromnibusse auszuweichen. Auch dieses Angebot mit 6 attraktiven Oldtimerbussen wurde sehr gut angenommen und bescherte dem Fest einen weiteren Höhepunkt.



Rund 7000 Fahrgäste, über 3000 Besucher in der Modellbahnausstellung sind nur einige Zahlen eines rundum gelungenen Jubiläumswochenendes.

Einen Bilderrückblick zum Jubiläum finden Sie auf der folgenden Seite sowie im Internet.



Der alte Schienenbus strahlt nun wie ein neuer

Hans Maier von der Mairofabrik in Gussenstadt war es, der 1906 als 11-jähriger Bub die feierliche Eröffnung der Bahnlinie von Amstetten nach Gerstetten erleben durfte. Als Einundsechzigjähriger war Maier einer der Ehrengäste, als es im Juli 1956 darum ging, bei einer Sonderfahrt von Gerstetten nach Amstetten den 50. Geburtstag der Bahnlinie zu feiern. Zum Jubiläum gab sich die Bahn damals ganz modern und chauffierte die geladenen Gäste in einem erst



wenige Monate zuvor in Dienst gestellten "neumodischen" Dieseltriebwagen mit der Kurzbezeichnung "T 05". Das in seinem Inneren noch neu riechende Fahrzeug hatte "trotz anderweitiger Bedenken" die vierachsige Dampflokomotive im täglichen Zugverkehr abgelöst. Rund 4,8 Millionen Fahrgäste hatte das alte Dampfross bis dahin über die Alb befördert und dabei die Erde rein rechnerisch 50 mal umrundet.

Wie der Dampflokomotive, ging es später auch dem Triebwagen T 05. Nachdem sich die frühere Betreiberin der Bahn, die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG), im Jahr 1996 von der Lokalbahn verabschiedete, verschwand auch der T 05 von seiner jahrzehntelangen Wirkungsstätte. Neue Heimat war fortan die "Obere Kochertalbahn", eine ebenfalls von der WEG betriebene Nebenbahn von Gaildorf nach Untergröningen. Nach einem schweren Unfall wurde das Fahrzeug 1997 dort

abgestellt, ausgemustert und verschrottet.

Im Jahr 2002 ergab es sich, daß die WEG unserem Verein einen baugleichen Triebwagen zum Kauf anbot. Schon lange vorher hegten wir die Absicht, ein für die Strecke authentisches Fahrzeug zu erwerben. Mit dem als "T 06" bezeichneten Fahrzeug gelang dies optimal. So war dieser, ebenfalls 1956 von der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg gebaute Triebwagen früher nämlich immer dann auf der Alb unterwegs, wenn sein "Bruder" T 05 wegen größerer Arbeiten in die Werkstatt mußte. Die Entscheidung zum Kauf fiel daher rasch und schon bald schnupperte der Neuzugang wieder die Landluft der Schwäbischen Alb.

Zuletzt als einfaches Rangierfahrzeug in Schorndorf eingesetzt, war der Triebwagen vor einer Wiederinbetriebnahme aber erst gründlich aufzuarbeiten. Über 3.000 ehrenamtliche Arbeitsstunden wurden bisher hierfür in den letzten zwei Jahren geleistet (wir berichteten).

Aber auch nach der Restaurierung wird man noch den rauen Charakter des Schienen-Oldtimers deutlich spüren können. Die Bauart, mit lediglich 2 Achsen, bewirkt nämlich, daß es vor allem bei Kurvenfahrt recht ruppig werden kann. Gerade dies aber macht seinen Charme aus. Schließlich soll der Fahrgast ja erleben, wie weit ausgereift die Technik des Jahres 1956 war. Wie beim Dampfzug heißt es also auch hier: zurück zu den Wurzeln.

Pünktlich zum großen Festwochenende am 01. und 02. Juli 2006, anlässlich des Jubiläums "100 Jahre Lokalbahn Amstetten - Gerstetten", wurde das restaurierte Schmuckstück wieder offiziell in Betrieb genommen (siehe Extra-Bericht).

Festakt

"100 Jahre Lokalbahn"

Mit einem Festakt im Stucksaal des Bahnhofs in Gerstetten wurden, exakt 100 Jahre nach der Eröffnung, am 30. Juni 2006 die Feierlichkeiten zu "100 Jahre Lokalbahn" eingeleitet. Rund 80 Gäste waren geladen und ließen sich aufs Wochenende einstimmen.

Im Sonderzug ging es am frühen Abend von Amstetten in Richtung Gerstetten. Sämtliche Ortschaften hatten einen besonderen Empfang des "Jubiläumszuges" vorbereitet. Neben Feuerwehrkapellen, Akkordeonorchester waren auch meist Landfrauen in alten Trachten aufmarschiert.

Eisenbahngeschichte mit dem besonderen Blick auf die Lokalbahn ließ Manfred Aschpalt, der frühere WEG-Betriebsleiter, bei seiner Festrede Revue passieren. Gerstettens Bürgermeister Polaschek sowie Lokalbahnvorsitzender Manfred Berka gingen insbesondere auf die Leistungen der letzten 10 Jahre unter UEF-Regie ein. In einem Grußwort betonte UEF-Vorsitzender Walter Sigloch die ehrenamtliche Arbeit der gesamten Lokalbahnmannschaft, die sich unter Leitung von Manfred Berka "um die Gerstetter Bahn und um den Fremdenverkehr der Ostalb verdient gemacht haben".

Mit Musikstücken der Musikschule und einem formidablen Büfett wurde der Festakt abgerundet.

Modellbahnausstellung am Jubiläumswochenende

An beiden Tagen war die Aurain-Halle in Amstetten eine Magnet für alle Modellbahnfans. Eine Vielzahl von Modellbahnvereinen aus ganz Süddeutschland hatten ihre Anlagen aufgebaut und konnten einen Querschnitt fast aller Spurweiten vorzeigen. Das Kinderprogramm der Fa. Märklin und eine Modellbahnbörse ergänzten das Angebot.

An diese Stelle möchten wir uns nochmals bei allen Ausstellern, bei der Gemeinde Amstetten sowie der Feuerwehr Amstetten für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung bedanken.

Blinkendes Rotlicht am Andreaskreuz nicht beachtet

Das ist der Albtraum für jeden Lok- bzw. Triebwagenführer. Am Sonntag, 06.08.2006 erfasste unser runderneuerter Museumstriebwagen T 06 am Bahnübergang unweit des Bahnhofs Gerstetten einen Kleinwagen. Zum Glück: Der Autofahrer blieb – o Wunder – unverletzt.

Übereinstimmend berichteten Zeugen, dass das Rotlicht an den Andreaskreuzen blinkte, als sich der 18-Jährige mit seinem Fahrzeug näherte. Auf Höhe des Kopfes des Fahrers bohrte sich der Puffer in das Auto und zerquetschte es zwischen Triebwagen und einer rund 25 m entfernten Laderampe.

Der Unfall gilt als "schwerer Eingriff in den Bahnverkehr". Nachdem der Staatsanwalt auf ein Unfallgutachten

verzichtete, weil die Sachlage klar war, konnte mit der Trennung von Auto und Triebwagen begonnen werden.

Nach ersten Schätzungen liegt der Schaden am T 06 bei rund 15 000 Euro, etwa gleich hoch ist der Totalschaden an dem Kleinwagen.

Damit der planmäßige Zugverkehr weitergeführt werden konnte, musste schnell gehandelt werden. Nachdem die Abstimmungen mit Rechtsanwalt und Versicherung eingeleitet waren, konnte von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) ein Ersatzfahrzeug gemietet werden. Somit haben alle Ausflügler weiterhin die Möglichkeit,

im Stil der 1960er-Jahre über die Alb zu fahren. Der rund 60 Sitzplätze bietende Oldtimer Vt 5 (siehe Bild) wird voraussichtlich bis zum 18.09.2006 eingesetzt.

Mit der Schadenbehebung konnte zwischenzeitlich begonnen werden. Das Dampflokwerk Meiningen wurde mit der Reparatur, vor Ort in unseren Werkstätten in Gerstetten, beauftragt. Die Lackierung wird nach den Blecharbeiten von einer Fachwerkstätte durchgeführt.

Wenn alles glatt läuft, wird die erste Sonderfahrt am 30.09.2006 wieder mit unserem T 06 durchgeführt.

Kurzmeldungen

Arbeiten auf der Strecke

Die extreme Hitze zwang unsere Mannschaft im Juli zu mehreren kurzfristigen Arbeiten. So mussten an mehreren Stellen "Langsamfahrstellen" eingerichtet werden. Mehrere Tonnen Schotter und ein paar Zentimeter kürzere Schienen sorgten dafür, dass die richtigen Kurvenradien wieder hergestellt werden konnten. In den nächsten Monaten werden die jetzt mit Laschen verbundenen Schienen wieder verschweißt.

Umbau Bahnhof Amstetten

Rechtzeitig zum Jubiläumswochenende wurden die Anlagen im Bahnhof Amstetten (fast) fertig stellt. Am neuen, 90 Meter langen Bahnsteig, findet nun der gesamte Lokalbahn-Dampfzug Platz. Die Fahrgäste können somit bequem ein- und aussteigen, finden ein gepflegtes Bahnhofsareal mit Parkplätzen, überdachten Wartehäuschen und Sitzgelegenheiten vor. Anfang kommenden Jahres wird die Gemeinde noch einen Dorfplatz mit Kinderspielplatz, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, einrichten.

Dampfloktag in Meiningen

Neben unserer 75 1118 waren mehrere Lokalbahner mit einem großen Souvenir- und Informationsstand am 02. und 03. September bei den Dampfloktagen in Meiningen. Mehrere tausend Besucher konnten eine Vielzahl von Lokomotiven teilweise unter Dampf bewundern.



Volles Fahrprogramm beim Historischen Dampfschnellzug

Die Sommersaison bringt beim Historischen Dampfschnellzug (HDS) immer anstrengende Arbeit für Mensch und Maschine. Der Lohn aller Mühen zeigt sich aber schnell in gut besetzten Zügen, fröhlichen Fahrgästen und zufriedenen Charterkunden.

Schon der traditionelle Auftakt der Sommersaison, die Fahrt "mit der Dampflok zum Dampfschiff" an den Bodensee war ein voller Erfolg. Die Fahrgäste konnten hier mit dem letzten betriebsfähigen Bodenseedampfschiff, der "Hohentwiel", über den See kreuzen. Leider war 01 1066 in Meiningen, wo sie ihre turnusmäßige Fahrwerksrevision erhielt, zum Termin noch nicht ganz fertig geworden. Die

Leihlok 41 018 verrichtete vor den historischen Wagen aber genauso attraktiv ihren Dienst.

Ihre erste offizielle Fahrt hatte 01 1066 dann am 13. Mai, als sie einen Charterzug zum Bodensee beförderte. Ab diesem Datum stand sie wieder intensiv im Einsatz, ging es in der Folge doch gleich zur schon gewohnten Tour in den Westen der Republik. Von Menden nach Norddeich, von Düren nach Oberhausen lauteten die Charteraufträge, die mit langjährigen Freunden und Partnern vereinbart waren. Zwischendurch musste ein heißlaufendes Lager repariert werden, ein Nachklapp wohl zur Fahrwerksrevision.

Höhepunkt der bisherigen Fahrsaison war die Bespannung des Jubiläumszuges zum Jubiläum der Sendung "Eisenbahnromantik" am 29. und 30. Juli. Quer durch das Sendegebiet des SWR, von Stuttgart nach Ulm und von Heilbronn in die Pfalz dampfte die beliebte Maschine. Eine Woche später ging es mit den Freunden von Westfalendampf auf die alte 01.10-Stammstrecke von Münster nach Norddeich.

Am 12. August dann der Klassiker im Programm des HDS: Die Fahrt nach Koblenz zur Großveranstaltung "Rhein in Flammen". Mit der früheren österreichischen 10.20, dem Pendant zur deutschen E 94, ging es von Stuttgart nach Darmstadt, wo die dort wartende 01 1066 den Zug übernahm, die Rückfahrt erfolgte ebenfalls kombiniert mit Dampf- und E-Lok. In den frühen Morgenstunden waren die Fahrgäste, die eine tolle Show erlebt hatten, wieder zurück in Stuttgart. Nur wenige Stunden blieben anschließend um die Wagen für die nächste Charterfahrt am Sonntagmorgen neu aufzurüsten.

Eine Woche später wurde 01 1066 nach Linz überführt, um von dort aus am 19. August den Dampfschnellzug "Nordpfeil" von Köln nach Hamburg zu fahren. Für den Folgetag stand nach langer Zeit dann wieder einmal eine 1066-Leistung im hohen Norden an. Zum Tag der Deutschen Lokomotive sollte es nach Odense ins dänische Eisenbahnmuseum gehen. Pünktlich verließ der D-Zug "Hans-Christian Andersen" Hamburg-Altona, knapp zwanzig Minuten später wurde Pinneberg passiert. Rund einen Kilometer nach diesem Bahnhof dann das Malheur: Ein Rollenlager war gebrochen, eine Weiterfahrt nicht möglich. Das Lokpersonal hatte den

Schaden gerade noch rechtzeitig bemerkt, so dass das Antriebsgestänge nicht allzu viel abbekommen hatte und repariert werden kann. Es folgte dennoch Schwerarbeit für alle. Das Zugpersonal musste den Rücktransport des Wagenzuges und der Passagiere organisieren, das Lokpersonal mit dem Hilfszug die Lok wieder rollfähig machen. Bei Redaktionsschluss waren die Arbeiten an der Lok in vollem Gange. In Kürze wird feststehen, wann die Lok in den Dienst zurückkehren kann und wann der Ersatztermin für die Odensefahrt sein wird.

In jedem Falle wird die 01 1066 dann im Oktober zu einer weiteren umfangreichen Arbeitsphase in ihrer jetzigen Heimat im Süden zurückerwartet.

Das HDS-Programm in den nächsten Wochen

Am 7. Oktober geht es von Stuttgart über Karlsruhe nach Basel zur Schweizer Brauerei Feldschlösschen, eine Fahrt nicht nur für Bierkenner. Eine Woche später, am 14. Oktober, geht es dann nach Nürnberg und weiter nach Saalfeld zum dortigen Zwiebelmarkt. Am Tag darauf fährt der Sonderzug von der fränkischen Metropole nach Warthausen zur bekannten Schmalspurbahn "Öchsle". Hier bietet sich eine treffliche Vergleichsmöglichkeit, wie vielfältig Dampfbahnbetrieb sein kann: einerseits die monumentale Dreizylinder-Schnellzuglok, andererseits die schmalspurige Nebenbahnlokomotive.

Am 21. Oktober dann ein weiteres Highlight im, teilweise mit der ICE zusammen veranstalteten, Fahrtenprogramm: Es geht über die berühmte "Schiefe Ebene" nach Marktschorgast. Der Sonderzug aus Stuttgart und Nürnberg, vereinigt mit einem

Flügelzug aus Augsburg, wird in Neuenmarkt-Wirsberg getrennt und mit 01 1066 und 41 018 über die steile Rampe befördert.

Am 28. und 29. Oktober gibt es zum Abschluss der Sommersaison ein echtes Schmankerl für alle Dampffreunde und Liebhaber schöner Landschaften: Es geht in die Schweiz, nach Graubünden. In Untervaz veranstaltet die Bündner Staatsbahn, die Rhätische Bahn, ihr Dampf-Festival.

Wer mehr über die Fahrten wissen möchte, findet das komplette Programm wie immer unter www.schnellzuglok.de

Koef im Bw Stuttgart-Rosenstein im Einsatz

Wie in der letzten Ausgabe bereits angekündigt, hat der Lokpark des HDS Zuwachs bekommen. Das mit Abstand kleinste Pferd des Schnellzugvereins, eine Koef II, ist eine Leihgabe von Marko und Sandor Nicklich. Im Bw Stuttgart-Rosenstein, wo im alten Posthof die Wagengruppe des HDS arbeitet und die Wagen auch abgestellt sind, verrichtet sie seit dem Frühjahr Rangierdienste. Sie hilft dem Verein dabei Geld zu sparen, da diese Rangierfahrten bisher immer als Aufträge vergeben werden mussten.

Bei der Lok handelt es sich um die ehemalige 323 725, die auch als Werkslok bei den Deutschen Linoleum Werken (DLW, heute zum Armstrong-Konzern gehörend) in Bietigheim-Bissingen eingesetzt war. Die früher als Koef 6525 laufende Lok wurde 1960 unter der Fabriknummer 5159 bei Gmeiner gebaut. Sie rangiert mit ihren 128 PS nicht nur die Wagen des HDS, sondern wird bei Engpässen im Bw auch schon einmal von der DB angefragt.

Impressum

Herausgeber Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. 1. Vorsitzender, Walter Sigloch; redaktion@uef-dampf.de,
Gestaltung und Satz: Druck + Medien Zipperlen GmbH.
Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag der Ulmer Eisenbahnfreunde enthalten.

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)
Peter Schumacher
Industriestraße 41
73340 Amstetten
alb-baehnle@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)