

Die Dampfeisenbahn



Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

August 2010 • Nummer 2

Schutzgebühr 1,- €

In dieser Ausgabe

Großes Dampflokkfest in Amstetten	1-2
Bericht von der Hauptversammlung	2-3
Neues von der Sektion Ettlingen	4
Westfalendampf.de	5
Kooperationstest in Schleswig Holstein	5-6
Mord vorm Orient-Express Doch wo ist die Leiche	7-8
Impressum	8

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de

Auch in diesem Rundschreiben müssen wir Ihnen eine traurige Nachricht mitteilen:

Der 1. Vorsitzende unserer Sektion UEF Historischer Dampfschnellzug e.V.

Ulf Haller

geb. 23.10.1963

verstarb am Sonntag, 1. August 2010. Als unschuldiger Autofahrer wurde er durch einen Verkehrsrowdy in Stuttgart, Heilbronner Straße, in einen schweren Unfall verwickelt und starb daraufhin im Krankenhaus.

Er stand im Zenit seines Lebens und wurde nun schlagartig seinen Angehörigen und seinen Freunden entrissen. Wir trauern um ihn. Als führender Organisator unserer Schnellzuggruppe hinterlässt er eine nicht zu schließende Lücke.

Es war Hobby und seine Lebensaufgabe, unsere Schnellzuglokomotiven zum Einsatz – in ganz Europa – zu bringen. Wir werden uns anstrengen, seine Verpflichtung zu erfüllen und wollen sein begonnenes Werk weiterführen. Wir werden und können ihn nie vergessen.

Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.
UEF Historischer Dampfschnellzug e.V.

Walter Sigloch
Sebastian Bauer

Großes Dampflokkfest in Amstetten am 11. + 12. September 2010

**Samstag,
11. September 2010**

**Dampfsonderzug
Ettlingen – Karlsruhe – Stuttgart –
Geislingen (-Amstetten) und
zurück**

Hinfahrt mit Dampflokk 50 2740,
Rückfahrt mit 01 1066
Online-Buchungsmöglichkeit

**Dampfsonderzug
München – Augsburg – Donau-
wörth – Nördlingen – Stuttgart –
Geislingen (-Amstetten)**
mit Dampflokk 01 533

Parallelfahrt auf der Geislinger-
Steige mit 2 Dampfsonderzügen und

Schublokomotiven gegen 14.00 Uhr
(Buchung bei IGE Bahntouristik oder
HDS), zusätzlicher Einsatz 01 1066
ab S-Untertürkheim

**Pendelfahrten auf der Geislinger
Steige**

Amstetten ab ca. 14.00 u. 16.00 Uhr

**Führerstandsmitfahrten im Bahn-
hof Amstetten (Diesellok)**

**Dampffahrt "Lokalbahn"
Amstetten – Gerstetten mit 75 1118**

km Station
0,0 Amstetten ab
12.40 15.50

19,9 Gerstetten an
13.35 16.45

km Station
19,9 Gerstetten ab
14.30 17.20
0,0 Amstetten an
15.20 18.10

**Dampffahrt "Alb-Bahnle"
Amstetten-Oppingen mit 99 7203**

km Station Diesel
0,0 Amstetten ab
12.40 14.30 16.10 17.50

5,7 Oppingen an
13.05 14.55 16.35 18.15

km Station Diesel
5,7 Oppingen ab
13.50 15.25 17.00 18.30

0,0 Amstetten an
14.10 15.45 17.20 18.50

Sonntag, 12. September 2010

Dampfsonderzug Nördlingen – Ulm Amstetten
(bei genügender Beteiligung).

Dampfsonderzug Münsingen/Ulm – Amstetten u. zurück mit 50 2740
Ulm ab gegen 8.45 Uhr, Abends zurück nach Ulm Fahrzeiten folgen.

Pendelfahrten auf der Geislinger Steige
Amstetten ab ca. 14.00 u. 16.00 Uhr

Führerstandsmitfahrten im Bahnhof Amstetten (Dampflok 50 2740)

Dampfzugfahrten "Lokalbahn" Amstetten – Gerstetten mit 75 1118

km	Station	T06*				
0,0	Amstetten ab					
9,40	12,40	–	15,50	18,50		
19,9	Gerstetten an					
10,35	13,35	14,25	16,45	19,33		

km	Station	T06*				
19,9	Gerstetten ab					
8,30	11,00	14,30	13,40	17,20		
0,0	Amstetten an					
9,10	11,50	15,20	–	18,10		

* Dieseltriebwagen – Sonderfahrt Gerstetten – Waldhausen und zurück mit T06

Dampfzugfahrten "Alb-Bähnle" Amstetten-Oppingen mit 99 7203

km	Station	Diesel				
0,0	Amstetten ab					
10,00	12,40	14,30	16,10	17,50		
5,7	Oppingen an					
10,25	13,05	14,55	16,35	18,15		

km	Station	Diesel				
5,7	Oppingen ab					
11,00	13,50	15,25	17,00	18,30		
0,0	Amstetten an					
11,20	14,10	15,45	17,20	18,50		

Attraktionen rund um das Fest (Samstag und Sonntag)

Fahrzeugausstellungen in Amstetten und Gerstetten

Bewirtung in der Aurainhalle

Bahnhofsfest in Gerstetten mit Lokalmuseum

Modellbahnausstellung in der Aurainhalle

Kindereisenbahn auf dem Rathausplatz in Amstetten

Infotelefon: (0 72 23) 80 08 61

Fahrkartenreservierungen unter www.uef-dampf.de oder Tel 01 57-72 88 52 44

Bericht Hauptversammlung am 28. März 2010 in Gerstetten

Alle 2 Jahre führen wir eine Hauptversammlung durch, die dieses Jahr in Gerstetten im schön renovierten Bahnhof abgehalten wurde. Ursprünglich war vorgesehen, mit dem Dampfzug von Amstetten nach Gerstetten zu fahren. Der lange Winter mit viel Schnee vereitelte dieses Vorhaben, so dass die mit der Bahn nach Amstetten Gekommenen mit dem Bus weitergefahren wurden.

Der Vorsitzende, Walter Sigloch, eröffnete nach dem gemeinsamen Mittagessen die Versammlung. Zunächst gab er einen Überblick über den Verein mit seinen Gliederungen in direkte und indirekte Sektionen. Jährlich finden etwa 3 Beiratsitzungen statt. Im vergangenen Jahr hat sich der Hauptverein vor allem mit dem vorgesehenen Eisenbahnfest in Amstetten beschäftigt.

Der aktuelle Stand lag bei 601 Mitgliedern. Die Beitragseinnahmen liegen 2009 bei 30.336,- € und 2008 bei 29.219,- €. Die Beiträge werden anteilig auf die 4 Sektionen und den Hauptverein aufgeteilt. Dabei wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass es insgesamt einfacher ist, die Beiträge durch Abbuchungen zu kasieren. Das Mahnwesen macht trotzdem viel Arbeit.

Die Umsätze bei den direkten Sektionen waren zufriedenstellend und lagen bei der Sektion Ettligen 2008 bei 134.479,- € und beim Alb-Bähnle bei 26.236,- €.

Die Bilanz der Steuerberater ermittelte für den Verein mit seinen direkten Sektionen

2006 einen Verlust von	22.314,- €
2007 Gewinn von	5.723,- €
2008 Gewinn von	105,- €

In diesen Zahlen sind Abschreibungen und Instandsetzungen an den Fahrzeugen berücksichtigt.

Bankschulden hat der Verein nunmehr keine mehr. Die Schulden an Vereinsmitglieder lagen im Jahr 2009 bei 3996,- €.

Spenden wurden verbucht (2008) von 20.205,- € und (2009) 31.951,- €. Hierin sind auch unentgeltliche Fahrten mit dem privaten Pkw zu Werkstatt- und Fahrteinsätzen enthalten.

Der Vorsitzende gab noch eine Übersicht über die geplante Veranstaltung zum 175. Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen und das vorgesehene „Leader-Programm“. In diesem Programm soll der Bahnhofsbereich vom „Alb-Bähnle“ in Amstetten und Oppingen strukturell verbessert und verschönert werden.

Darauf hin kamen die Berichte der Sektionsleiter.

Zunächst berichtete Manfred Berka von der UEF Lokalbahn Amstetten Gerstetten eV (LAG). Die Aufgaben der Lokalbahn sind umfangreich. Zwischen Amstetten und Gerstetten habe es 54 Bahnübergänge mit 8 Signalanlagen. Die übernommenen Kredite aus dem Kauf und zuletzt aus der Erneuerung des Bahnübergangs in Amstetten konnten getilgt werden. Neue Kredite wurden nicht aufgenommen. In der Zwischenzeit wurde der Lokschuppen in einer gemeinsamen Aktion mit der Gemeinde Gerstetten mit einem Kostenaufwand von 200.000,- € verlängert. Die Gemeinde Gerstetten ist Eigentümerin und verpachtet den Schuppen an die LAG. Auch den Güterschuppen beim Lokschuppen wurde von der Gemeinde erworben und an die LAG verpachtet.

Bei der neuen Unterführung in Amstetten muss eine neue, verkettete Signalanlage installiert werden. Der Aufwand für die LAG wird bei 30.000,- € liegen.

Zur Zeit wird der Packwagen aufgearbeitet. Als weiteres Ziel ist die Wiederinbetriebnahme der 98 812 für 2014, dem 100. Geburtstag der Lok, ins Auge gefasst.

Daraufhin berichtete Peter Schumacher über das Alb-Bähnle. Seit der letzten Hauptversammlung waren die

"LGB"-Wagen als Geschenk eines Privatmanns zu verzeichnen. Zu Ostern 2009 wurde sogar die Lok 2 s nach Nellingen transportiert und dort bei der Gewerbemesse ausgestellt. Die Personenwagen B 19 (ex Appenzeller Bahn) und B 20 (ex Zugspitzbahn) wurden in Betrieb genommen und eine Diesellok von der Appenzeller Bahn übernommen. Der Schotterwagen wurde ebenfalls fertig gestellt, der nun 25 t anstelle von 7 t zur Streckeninstandsetzung transportieren kann. Allerdings kam der notwendige Umbau wesentlich teurer als gedacht. Die Dampflokomotive 99 7203 machte über Ostern einen Ausflug an den Rhein ins Brohltal.

Michael Schweizer von der Albtalbahn gedachte dem Ende 2009 verstorbenen ehemaligen Lokführer Adolf Erb. Weiter berichtete er über die Betriebsergebnisse von 2008 und 2009. So wurden 2008 73 Fahrtage veranstaltet (mit 109 Kesselbetriebstagen) und 2009 98 Fahrtage (mit 143 Kesselbetriebstagen). Die Nikolausfahrten brachten allein 1300 Fahrgäste. Es gab keine Winterpause mehr. Die Diesellok 211 019 sei auf Grund eines Mietvertrags in den Besitz des Vereins übergegangen und die Rangierlok 32 518 gekauft worden. Er berichtete über die Doppelbelastung der Aktiven in Fahrbetrieb, Werkstatt und Buchhaltung. Die Kunden zahlen zur Zeit nur schleppend und die Brennstoffkosten steigen. Die Sektion arbeitet an dem Ziel eines "eigenen Hauses", da die Werkstatt Menzingen geräumt werden müsse.

Vom UEF-Historischen Dampfschnellzug e.V. berichtete Ulf Haller über ein erfolgreiches Jahr 2009, das für die Dampflokomotive 01 1066 15.000 Lastkilometer gebracht habe. Es werden nach Abschluss ca. 50.000,- € als Deckungsbeitrag hereinkommen. Noch 1 Jahr, dann sei der Verein schuldenfrei, nach einmal 250.000,- € Schulden. Der Berg sei bis auf 60.000,- € abgetragen. Allerdings sei der Ölpreis auf ca. 90.000,- € gestiegen, und die Bahntrasse koste ca. 100.000,- € im Jahr. Im Jahr 2009 hatte der Schnellzug 59 Betriebstage. So war die 01 1066 mit dem Partner "Westfalendampf" sogar auf der Insel Sylt. Der Schnellzug betreibe zur Zeit 8 Wagen, weitere 8 als Mietwagen. Dabei arbeite man mit den Passauer Eisenbahnfreunden zusammen.

Nach 35 Jahren ist auch die frühere Vereinslokomotive 01 173 mietweise wieder in die Obhut des Vereins gekommen. Die Lokomotive 110 228 habe Asyl bekommen, da sie bisher nur im Freien stand. Die an die Pressnitztalbahn verkaufte Lokomotive 01 509 habe dort eine Hauptuntersuchung bekommen und fahre wieder.

Für die UEF Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH berichtete der Vereinsvorsitzende, dass der Schnellzug bei der GmbH ausgestiegen sei, aber andere Kunden gewonnen werden konnten, und der Umsatzrückgang damit kompensiert werden konnte.

Walter Urbanczyk verlas den Bericht der beiden Kassenprüfer (Ralph Beckert und Walter Urbanczyk) für die Jahre 2007 und 2008; es wurden keine Beanstandungen registriert.

Bei der vorgesehenen Aussprache erfolgten keine Wortmeldungen.

Nach dem Dank des Vorsitzenden an alle Aktiven und Helfer erfolgte der Antrag auf Entlastung von Vorstand und Beirat. Die Verhandlungsführung übernahm Mitglied Dr. Sturm. Gegen die offene Abstimmung gab es keine Gegenstimmen. Der Vorstand wurde daraufhin ohne Gegenstimmen bei 5 Enthaltungen entlastet, ebenso die Kassenprüfer.

Als Ehrenmitglieder des Vereins wurden vom Vorstand und aus der Mitte der Versammlung vorgeschlagen und einstimmig angenommen:

Jürgen Regler, der sich als langjähriger Vorsitzender bleibende Verdienste erworben hat,

Gerhard Stabel, der seit 1976 aktiv mitarbeitet und seit Jahren das Mahnverfahren der Vereinsbeiträge erledigt,

Erich und Elisabeth Heger, die ebenfalls jahrelang aktiv mitarbeiten und insbesondere das Catering in Zügen organisieren,

Gernot Laur, der als Kesselsachverständiger den Verein bei der Überwachung und Unterhaltung der Dampflokkessel unterstützt hat,

Otto Haas, der als Aktiver lange Jahre das Marketing im Raum Ettlingen erledigt hat.

Für 25 Jahre Mitgliedschaft wurde eine größere Anzahl von Mitgliedern geehrt (siehe Anlage).

Dr. Sturm übernahm die Neuwahl des Vorstands, worüber offen abgestimmt wurde, nachdem sich nur 1 Person enthalten hatte. Vorschläge für neue Kandidaten gingen nicht ein. Daraufhin wurde Walter Sigloch als 1. Vorsitzender wieder gewählt (1 Enthaltung, 1 Gegenstimme). Jens Töppel-Wolf wurde zum 2. Vorsitzenden (1 Enthaltung) gewählt und Karlheinz Zäuner als Finanzvorstand (1 Enthaltung).

Gegen 16.20 Uhr schloss der Vorsitzende die harmonisch verlaufene Versammlung. Der Bus brachte die Bahnreisenden wieder auf den Bahnhof Amstetten.

25. Jahre Mitgliedschaft bei der Ulmer Eisenbahnfreunde

Folgende Mitglieder wurden bei der Hauptversammlung in Gerstetten für 25 Jahre Mitgliedschaft geehrt:

Bauerle Burkhard, Süssen
 Benecke Thomas, Stuttgart
 Berka Manfred, Pfaffenhofen
 Clos Gerhard, Ubstadt-Weiher
 Demuth Frieder, Stutensee
 Demuth Jörg, Stutensee
 Drauz Siegfried, Ravensburg
 Farkas Alexander, Sontheim/Brenz
 Geray Siegfried, Stuttgart
 Gorbach Franz Xaver, Westerstetten
 Grall Helmut, Bad König-Zell
 Gromann Armin, Karlsruhe
 Haller Fritz-Ulrich, Stuttgart
 Henrichs Siegfried, Neunkirchen-St.
 Illy Thomas, Biberach/Riss
 Kittel Dr. Ing. Thomas, Aukrug-Innien
 Mayer Gerd, Leutenbach
 Meder Evelyne, Niefern
 Nagel Dieter, Schlatt
 Ring Manfred, Karlsruhe
 Rottke Klaus, Kuppenheim
 Ruf Manfred, Birkenfeld
 Schell Arno und Sonja, Walzbachtal
 Schmidt Sigrid, Vöhringen
 Schwämmle Harald, Stuttgart
 Semmelroch Peter, Röthenbach/Peg.
 Tijssen Ingo G., Kissing
 Wagner Martin, Ebersbach
 Wiedmann Gerhard, Schlatt

Der Verein dankt ihnen für die langjährige, treue Unterstützung finanziell und auch durch ihre Mitarbeit. Soweit noch nicht erhalten, bekommen Sie die goldene Anstecknadel des Vereins mit Kranz.

Eine kurze Mitteilung wird erbeten (E-Mail walter.sigloch@online.de oder Telefon (07331) 7 11 79).

Neues von der Sektion Ettlingen

Bei der Auftaktveranstaltung zum 175-Jährigen Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen war die Sektion Ettlingen mit zwei Dampflok vertreten. 58 311 zog eine hübsche Donnerbüchsen-Garnitur zwischen Gerolstein und Ulmen über die steile Eifel-Querbahn und bot dabei entgegen ihrer sonstigen Gepflogenheiten einiges für die Ohren. 50 2740 dagegen übernahm den größten Teil des Güterzugdienstes. Ihre ohnehin stärkere „Aussprache“ wurde durch die schweren Züge über die steilen Streckenabschnitte zu einem faszinierenden Spektakel.



Heizwagen in Gerolstein



50 2740 auf der Drehscheibe in Gerolstein

Neben den Loks war unser attraktiver Wagenpark ein wichtiges Standbein der Veranstaltung. Der Heizwagen als dampfendes Ausstellungsstück und zur Beheizung der „Wohnwagen“ stellte eine der vielen Attraktionen in Gerolstein dar. Unser neuestes „Schmuckstück“, der Wagen 401 bekam von unseren Aktiven rechtzeitig zum Event einen neuen Anstrich und hatte dann dort seinen Einstand im aktiven Museumsbetrieb. Um den „schönen Wagen noch schöner zu machen“ (O-Ton eines Mitglieds) werden zur Zeit der Dienstraum und die Toilette aufgearbeitet.

Nebenher wird fleißig an der Fertigstellung unseres Packwagens, dem „Alten Fritz“, gearbeitet. Die

Werkstatthalle der AVG in Menzingen, in der der Wagen momentan noch steht, soll in nächster Zeit abgerissen werden, daher muss der Wagen dringend und schnellstmöglich fertig gestellt werden. Der Teilabriss hat außerdem zur Folge, dass wir keine überdachte Werkstatt mehr zur Verfügung haben.



Packwagen „Alter Fritz“ in der Werkstatthalle der AVG in Menzingen

Desweiteren benötigen wir dringend personelle Verstärkung, um die wachsende Arbeit zu bewältigen. Zu den „Routinearbeiten“ der Restaurierung und Instandhaltung kommen Aufgaben durch Fahrzeugvermietungen in ganz Deutschland. Helfen Sie mit? Wir sind dankbar für jede weitere helfende Hand!

Im Südwesten Deutschlands gibt es nicht mehr viele einsatzfähige Dampflok. Daher haben unsere Maschinen ein strammes Programm in der ganzen Region zu bewältigen. Bei einer Reihe Terminen wurden beide Loks verplant. Trotz guter Wartung und Pflege mussten die Planfahrten Ende Juli/Anfang August im Alb- und Murgtal anderweitig bespannt werden, da 50 2740 auf der Dreiseisenbahn für einige Wochen im Einsatz ist und 58 311 einen nicht kurzfristig behebbaren Schaden erlitt. Im Alb- und Murgtal kam die Ozeanblau-Beige 211 031 mit unserer Bn-Wagengarnitur zum Einsatz. Eine Woche später sorgte die einzige E94



211 031-0 in Ettlingen Stadt

in gleicher Farbgebung bei der ersten Fahrt dieser Baureihe auf der romantischen Murgtalstrecke für enormen Anlauf von Fotografen im Zug und an der Strecke.



Lokparade im Lokschuppen Gerolstein: links 50 2740, rechts 58 311



01 509 auf dem Mosel-Viadukt bei Bullay



58 311 mit Güterzug bei Hohenfels auf der Eifel-Querbahn



Abendliche Dampf-Stimmung im Bw Gerolstein: 58 311 beim Ausschlacken



58 311 mit Donnerbüchsenzug in Dockweiler Bilder: D. Saarbourg

Westfalendampf.de

„Warum fahrt ihr immer wieder so weit fort, in ganz Deutschland herum, und macht nicht mehr Fahrten in Baden-Württemberg?“. Diese Frage unserer süddeutschen Eisenbahnbegeisterten wird uns immer wieder gestellt. Dabei ist die Antwort ganz einfach: Um unseren Historischen Dampfschnellzug am Leben zu erhalten, brauchen wir pro Jahr im Monatsschnitt mindestens 4 gut verkaufte Fahrten. Dass dies nicht vom Großraum Stuttgart aus erfüllbar ist, leuchtet ein.

Toll dagegen ist, dass wir mit den Westfalendampfern eine kompetente Mannschaft an unserer Seite haben, welche uns in dem Begehren den Historischen Dampfschnellzug betriebsfähig am Leben zu erhalten, so tatkräftig unterstützt. Nicht nur, dass sie Planung, Verkauf, Logistik

und Bewirtschaftung der Züge übernehmen, so sind sie uns im Laufe der Jahre auch zum kameradschaftlichen und absolut zuverlässigen Partner geworden und veranstalten zahlreiche Fahrten ausgehend von Mitteleuropa. Einmal dort, liegt es auf der Hand, dass 01 1066 mit ihrem Zug danach z. B. im Raum Hamburg vorstellig wird und sich dort ebenfalls für ihren Unterhalt in die Stangen stemmt. Meist schließt sich dann der Kreis und unser Zug befährt wieder heimatische Gefilde.

Doch warum arbeitet Westfalendampf so selbstlos für uns und fährt nicht mit ihren eigenen Zügen? Ganz einfach: Sie haben und möchten keine! Die Arbeitsgemeinschaft Westfalendampf hat sich am 1. März 2003 mit dem Ziel gegründet, besondere Dampflokomotiven nach West-

falen zu holen und sie durch Dampfzugsonderfahrten der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Arbeitsgemeinschaft hat ihren Sitz in Emsdetten und besteht aus zahlreichen Helfern aus dem Münsterland.

Dass Westfalendampf nicht nur uns unterstützt und eine echt interessante Arbeit betreibt, zeigt ein Blick auf den bis heute benutzten „Fahrzeugpool“. Hierunter finden sich: 01 1075, 03 1010, 18 201, 24 009, 41 360, 50 3655, div. 52.80, 78 468, 99 5901, 99 5902, verschiedene V-Loks und natürlich unsere 01 1066. Vielleicht auch in absehbarer Zeit die 01 173?

Wir sind dankbar und stolz darauf, uns in diesem „Fahrzeugpool“ wieder zu finden. Und sollten Sie mal in Westfalen unterwegs sein, einfach reinschauen, buchen, mitfahren: www.westfalendampf.de.

Kooperationstest in Schleswig Holstein

Jedermann, der mit dem Betrieb einer historischen Lokomotive vertraut ist, weiß, dass immer wieder mal der Zeitpunkt kommt an dem etwas kaputt geht oder ausfällt. So begann auch unsere First-Lady bei den Fahrten für unseren Haupt-Charterkunden Westfalendampf zu zicken. Undichtigkeiten an Kessel, Druck- und Leistungsverlust machten der jungen Mannschaft der 01 1066 kräftig zu schaffen. Hinzu kam ein fressendes Lager in der Steuerwelle, das der Oberarmmuskulatur des Lokführers größte Probleme bereitete. Der Schrei nach der heimischen Werkstatt und der Hilferuf an den Altmeister nach Leutenbach wurden unüberhörbar, so dass Jürgen Regler erneut seinen Koffer packen musste, um den Dampflokknachwuchs zwischen Westfalen und Norddeutschland zu unterstützen. Es war klar, dass wir unserer schwächelnden Diva und der geschundenen Lokmannschaft die Hamburg-Fahrten nicht zumuten konnten.

Konsequenz? Zugnummer 10071728 ausfallen lassen? Den folgenden Rollbahnzug hatten wir bereits ver-

schohen. Aber nochmals 300 Fahrgästen absagen? Eine Fremdlök anmieten? Dazu würden die 22.000,- € Fahrgelder nicht ausreichen und den Vereinssäckel in untragbare rote Zahlen treiben.

01 509 war zeitgleich über die Werkzeuge in Berlin tätig, terminlich passte es, was lag näher als die Kooperationslok um Hilfe zu bitten? Zur Anfahrt nach Hamburg hatten wir unseren Historischen Dampfschnellzug an den „Schlager-Move“ gehängt und zwei Wagen davon auch für diese Veranstaltung zur Verfügung gestellt. Natürlich zog dies in HH-Langenhäuser eine nächtliche Reinigung nach sich, die sich gewaschen hatte. So hatten Teile des Servicepersonals gerade mal eine Stunde Schlaf, ehe es morgens gegen Fünf wieder losging.

Der „Schlager-Move“ führte uns entlang des Rheines, durch das Ruhrgebiet und über die Rollbahn nach Hamburg. Im Passauer stand aufgeschlagen der Laptop, gespannt die Szene beobachtend, wann wohl der erste Hinweis auf den Loktausch durchs WEB zieht. Um 14.09 ver-

kündete Thomas Benecke die erste Meldung: „01 509 fuhr gerade auf der Gummibahn 14.05 durch HH-Barmbek gen AE!“ Minuten später die zweite Sichtmeldung: „Die gute 01.5. wird wohl statt der 01 1066 den morgigen Sonderzug ziehen! Mal eine Abwechslung nach der 01 1066-Dominanz (Ihr seid immer noch willkommen, keine Sorge!) in den letzten Monaten“. Nun war es durch, wir waren entdeckt.

Hamburg-Altona, Neumünster, Rendsburger Hochbrücke, Flensburg, Kiel, Schönberger Strand, Lübeck, HH-Altona lautete der Laufweg des SZ92053 am 17. Juli 2010. Zur 01 509 gibt es nicht viel zu sagen. Steht man davor, erweckt sie den Eindruck einer makellosen Neubaulokomotive, welche eben erst ihre Produktionsstätte verlassen hat. Und so fuhr sie auch, makellos samt Personal. Historisch zeigt sie sich im Zustand der letzten Reichsbahn-Betriebsjahre. Doch lassen wir den Hamburger Lotsen zu Wort kommen: „Die Bereitstellung des Sonderzuges erfolgte gegen 6.00 Uhr vor der historischen Kulisse des Bw Altona. Wie viel 01.5 mögen hier schon in den frühen 70er Jahren

gestanden haben? Leider hat man inzwischen den Bahnhofsnamen von dem alten Wasserturm entfernt. Die Ölbunker für die Hamburger 012 stehen aber heute noch dort. Einfahrt Altona. Willkommen im Kaufhaus mit Bahnanschluss! Doch in ein paar Jahren wird es endgültig vorbei sein, denn man plant an anderer Stelle einen Neubau. Dann wird der alte Altonaer Bahnhof in der völligen Bedeutungslosigkeit versinken. In strammer Fahrt ging es gen´ Norden. Meister Knalli arbeitet am Regler der beiden Brenner. Der Platz hart am Fahrtwind war bei den hohen Sommertemperaturen der beste Ort. In Osterrohnfeld war dann die Fahrt erst einmal zu Ende.

Wegen „Personen im Gleis“ wurde die Strecke über die Rendsburger Hochbrücke für fast 40 Minuten gesperrt. Der BGS musste die „Fans“ erst einmal herunter holen. Im Namen der ganzen Mitfahrer möchte ich daher noch einmal Danke sagen; die geplante Scheinausfahrt aus Flensburg mit dem alten Reiterstellwerk musste dadurch aus Zeitgründen ausfallen.

Die lange Standzeit wurde genutzt, die wichtigsten Lager der Lok noch einmal nachzuölen. Die Hitze macht auch das Sommeröl so dünn, dass immer wieder nachgefüllt werden muss. Nach dem nächsten kurzen Halt vor der Brücke, mussten wir eine entgegenkommende Nord-Ostsee-Bahn abwarten. Auch wenn an dieser Stelle der Zug in der Steigung hielt, hatte die 01 keine Schwierigkeiten den Zug mit 7 Wagen dort anzufahren.

Leider wird an der Brücke in den letzten Jahren quasi immer gebaut. Wenn man an der einen Seite fertig ist, muss man an der anderen wieder anfangen. Trotzdem ist das am Tag und vor allem aber in der Nacht immer wieder ein herrlicher Ausblick!

Ab Kiel Süd übernahm die D-gekuppelte Lok 5 der VVM den Zug zum Schönberger Strand. Dies erforderte ein schwieriges und zeitaufwändiges Rangiermanöver mit Sägefahrten zu Lasten der Nerven gestresster Autofahrer, die ewig an gesperrten Bahnübergängen standen. Unsere Antwort auf die Frage der Einheimischen, warum den der Schnellzug mit

01 509 nicht einfach in den Kieler Hauptbahnhof einfährt, die Diesellok hinten drauf, 01 abgehängt und wieder raus wie es „früher“ immer war, erbrachte nur Kopfschütteln. Die VVM-Lok hatte keine DB-Zulassung und eine DB V60 zum Verlassen des Bahnhofes gibt's nicht. Schließlich ist der HDS ein Konkurrenzunternehmen zur DBAG! Somit mussten wir eine gute halbe Stunde rangieren und die Bahnübergänge der Kieler Vororte schließen. Dieselbe Prozedere natürlich auf der Rückfahrt.

Umso mehr staunten wir, als der Historische Dampfschnellzug nach gemütlicher Fahrt an der Ostseeküste stand. Nicht nur, dass es dort ausrangierte württembergische Wagen gab, der an den Bahnhof angrenzende Nachbarort hieß „Brasilien“. Erstmals in seiner Geschichte befand sich der HDS in Brasilien!

Wieder zu unserem Lotsen: „Über Kiel und Meimersdorf macht 01 509 ihre Drehfahrt. Die Kieler Drehscheibe ist zu kurz für die 01 und die versprochenen Hydranten entpuppten sich als bessere Gartenschläuche. Erst die Zuhilfenahme eines unter den Schienen verlegten dritten Gartenschlauches, brachte die notwendige Wassermenge.

Beim etwas längeren Zughalt in Meimersdorf, anfänglich der Rückleistung, konnten wir die Vorzüge des APS (Am Platz Service) der Ulmer Eisenbahnfreunde genießen. Die Besatzung des Speisewagens hat uns während der Fahrt bestens bewirtet und so konnten wir in dieser Pause dort ihren leckeren Leberkäs zum Mittag bekommen. Vielen Dank somit an die ganze Mannschaft der UEF. Es hat mit Euch richtig Spaß gemacht.

Für die Rückleistung über Lübeck nach Hamburg waren nur ein paar kleinere Betriebshalts für Zugkreuzungen vorgesehen. So auch in Ascheberg, dessen Bahnhof trotz Streckensanierung fast unberührt blieb. Der kurze Halt wurde gleich zur Kontrolle der Speisepumpe genutzt. Wenn man es nicht wüsste, könnte man hier annehmen, es wäre ein Betriebshalt eines Interzonenzuges aus längst vergangener Zeit. In schneller Fahrt erreichten wir dann

im letzten Abendlicht überpünktlich Hamburg Hbf. Der Begeisterung der Mitreisenden entnahm ich, dass es ihnen gefallen hat“. Ausnahmslos konnten wir Zugbegleiter uns dieser Meinung des Hamburger Lotsen anschließen. Und doch trafen wir einen, der insbesondere dem Fernbleiben der 01 1066 nachtrauerte. Unser Fahrgast Werner Malinowski, 83-jähriger Heizer des Bw Altona, war früher mit seinem Meister Horst Mörke auf dem Führerstand der 01 1066 zu Hause und wollte gemeinsam mit diesem an der Fahrt teilnehmen. Leider verstarb der Meister 6 Wochen vor der Fahrt. Unserem Senior-Heizer wünschen wir, dass er im nächsten Jahr nochmals seine 1066 in voller Fahrt erleben darf.

Kommen wir wieder zum Lotsen: „Kurz nach Sonnenaufgang macht sich die Besatzung mit der 01 509 wieder auf den Heimweg. Für mich ging damit mein Dienst als Lotse und Azubi auf der 01 509 zu Ende. Auch für mich eine neue Erfahrung einmal auf hoher Achse unterwegs zu sein“, doch zuvor sollte es auch auf dieser tollen Lok noch eine kleine Panne geben. Der Raucher des Teams war schon am Vorabend abgereist. Die Jungs standen da, wie ein Autofahrer ohne Anlassschlüssel. Aus sicherer Entfernung beobachteten drei südliche Sicherheitswestenträger die Szenerie. Rangierer und Wagenreiniger rauchen immer! „Klar ich Feuerzeug! Was mache Lok! Lok kaputt?“ Seine dunklen Augen beobachten, wie das Feuerzeug in der Lok verschwindet. Wuff, die obligatorische dunkle Wolke schoss aus dem Schornstein, deutlich wummerten die Brenner. Freudestrahlend nahm der Kollege sein Feuerzeug wieder entgegen: „Lok nix mehr kaputt!“

Um den 20. Juli erreichte die Geschäftsstelle des HDS das Schreiben eines Mitreisenden: „Vielen Dank für die tolle Schleswig-Holstein-Dampfrundfahrt. Ihr UEF-Team ist eine tolle Mannschaft und es hat sich auch dieses Jahr wieder bewährt. Auch wenn wir eine andere Lok dabei hatten. Aber auch diese hat mir sehr gut gefallen“ Dieses Lob können wir nur an die Kollegen der PRESS weitergeben. Ihr seid ein tolles Team, nicht nur auf der Lok und wir hätten nicht geglaubt, dass den Thüringern das Hefeweizen schmeckt!

Mord vorm Orient-Express? Doch wo ist die Leiche?

Wolfgang Reber

Ein Blick zu den schemenhaft erkennbaren Wagen der Schmalspurbahn, ein Gedanke an die UEF-Kollegen auf der Alb, das nächtliche Amstetten/Württemberg zieht am Fenster vorbei, die Rauchkammer der 01 1066 taucht in das Gefälle der Geislinger Steige.

Felix, vom Lateinischen ins Deutsche übersetzt der Fruchtbare, Glückliche und Erfolgreiche, ein aufgeweckter Teenie in Kreisen des HDS, erklärt müde, er führe immer gerne mit dem Schnellzug, „da passiert immer was“. Mühlaltfels, Mittelpunkt Europas, die Lichter von Geislingen kommen aus dem Tal. Schon verlässt 01 1066 die Fünftälertalstadt und beschleunigt in das Filstal hinaus. Kuchen fliegt vorbei. „Passieren? Der Tag ist doch wunderbar gelaufen“ „Warts ab!“ Felix' müde Augen scheinen zu grinsen. Gingen an der Fils, der historische Dampfschnellzug eilt mit V/max seinem nächtlichen Ziel entgegen. Süßen, Salach, Eislingen, Göppingen – Aussteighalt. Noch einmal dem Anfahren gelauscht, schon begleitet uns wieder der beruhigende, gleichmäßige Schwerlastrhythmus. Faurndau, Uhingen, dass es das immer noch gibt: Weihnachten 2009 und da braust ein dampfgeführter, richtiger Schnellzug durch die Nacht! Wieder lässt sich Felix' Unken hören: „wir sind noch nicht zu Hause...“ Ein-fahrtsignal Ebersbach an der Fils und der Lokführer zieht durch.

Das Quietschen der Bremssohlen auf den Radreifen, für die meisten Zuginsassen auch bereits ein unbekanntes, „historisches“ Gefühls- und Akustikerlebnis“, zieht immer lauter und unangenehmer durch den Zug und stört die im Schnellzug eingekehrte Nachtruhe. Vibrationen, ein letztes Ruckeln, rumms, der Zug steht. „Ätsch, ich hab es doch gesagt!“ schnell verschwindet Felix' Kopf in der Deckung.

12. Dezember 2009: Unter dem Thema „Advent in den Bergen“ ist der Historische-Dampfschnellzug als „Watzmann-Express“ zu einer Fahrt

in das weihnachtliche Berchtesgaden aufgebrochen. Da die Strecke Freilassing – Bad Reichenhall – Berchtesgaden den Einsatz der 01 1066 nicht zulässt, haben wir wieder ein „Zebra“ im Schlepp. Zudem benötigen wir die LOMO-139 für die Überquerung der Schwäbischen Alb. Den Eisenbahnfans wurde ein Besuch der Freilassinger Lokwelt angeboten. Andere besichtigten das Bergwerk des berühmten-berichtigten Salzbergs. Eine weitere Gruppe wagte sich auf den Nebel umwobenen Königssee. Versteckte sich auch die Watzmann-Familie im Nebel, so waren doch das berühmte Trompetenecho vom Königssee, St. Bartholomä mit einheimischer Stubenmusik und ein äsendes Wildhirschrudel hörens- und sehenswerte Höhepunkte des Ausflugs mit dem Elektroschiff.

Die zu dieser Jahreszeit früh hereinbrechende Nacht, tauchte den Berchtesgadener Christkindlmarkt auf dem Schlossplatz in ein wunderschönes Ambiente. Dazu die für uns ungewohnten, alpenländischen und dezent beleuchteten Häuser, verbunden mit dem typischen Duft von Glühwein und Lebkuchen. Die vielen einheimischen Schmankerln machten den Besuch des Christkindlmarktes zu einem besonderen Erlebnis.

Trotz Bergwerk, Schifffahrt und des Genusses hochgeistiger Getränke, gelang es uns all unsere Fahrgäste rechtzeitig einzusammeln und Berchtesgaden fahrplanmäßig zu verlassen. In Freilassing heißt es Kopf machen. 01 1066 stand mit Losheimer Postwagen und Speisewagen, die wir infolge Gewichtsproblemen in Freilassing zurücklassen mussten, abfahrtsbereit und in Fahrtrichtung gedreht in den Ausziehgleisen. Lok und Wagen aufs Zugende gesetzt, Bremsprobe, und ab ging es gen' München. München-Pasing, Augsburg, Günzburg, Ulm – zuverlässig u bahnt sich unser Dampfross den Weg durch die Nacht – bis Ebersbach an der Fils.

„Wegen kriminaltechnischer Ermittlungen bleibt der Bahnhof Plochingen bis auf weiteres für den gesamten Zugverkehr geschlossen“. Be-

drückung und Stille machen sich breit. Einem Gespensterzug gleich, stehen wir mitten in der Pampa auf einem verlassenen Bahnhof. Wenn nur nicht im Halbstundenrhythmus immer dieser gleiche Satz aus dem Lautsprecher käme. Jedes Mal klingt die Stimme ein klein wenig genervter, die Blockabschnitte hinter uns füllen sich. Glücklicherweise haben wir keine „Omnibus-Eisenbahn“.

In den Abteilen haben sich unsere Fahrgäste ausgestreckt, gedämpftes Licht dringt aus dem einen oder anderen Fenster, viele schlafen, 01 1066 sorgt für mollige Wärme und auch der Speisewagen hält seinen Betrieb aufrecht. Kein Vergleich zu den Bahnern und Fahrgästen in den „Plastik-Weißwürsten“ hinter uns. Das Zugpersonal vertritt sich die Füße auf dem Bahnsteig und unterhält sich leise. Nur der Mayr, heute aus der Schweiz angereist um seine Kollegen von der BARGe Bahnpost zu verstärken, nutzt die Gunst der Stunde, unterquert vorschriftsmäßig mit geschultertem Stativ samt Foto die Gleise und wechselt auf den vorderen Bahnsteig. Vorbei an zwei jungen Mädchen, die einsam auf einer Bank sitzend den letzten oder ersten auch nicht fahrenden Zug erwarten, auf Fotografierentfernung zur Lok. 01 1066 mit Schnellzug; erhellt von der fahlen Bahnhofsbeleuchtung?

„...bleibt der Bahnhof Plochingen bis auf weiteres geschlossen“. Immer noch! Sogar der Felix ist mittlerweile von der Bildfläche verschwunden. Die Stimme aus dem Lautsprecher klingt schon leicht verzweifelt. Um Mitternacht sollten wir in Stuttgart sein. Jetzt läuft der kleine Zeiger schon bald auf die Zwei zu. Aber was läuft jetzt hier? Die Brücke welche das Gleisvorfeld überspannt, wird von einem Notarztwagen überquert. Der Bursche fährt mit vollem Signal. Im Sekundenabstand folgt der große Sanka, auch mit Martinshorn und Blaulicht. Beide Fahrzeuge halten neben dem ehemaligen Empfangsgebäude in Sichtweite unseres Zuges. Gleichzeitig rennt ein Sanitäter mit Notfallrucksack zwischen uns, die wir am Treppenabgang der Bahnsteigunterführung stehen, mitten durch in Richtung zur 1066. Schwer keuchend und mit gehörigem Abstand folgt die „Grüne Minna“. Der Sani sucht bereits mit einem Handscheinwerfer das Triebwerk der

1066 ab, bis die Polizei aufholt. Wenn jetzt der Heizer das Mitteltriebwerk abschmierte, die würden ihn garantiert rausziehen. Doch mittlerweile verhandelt die Polizei mit unserem 1. Vorsitzenden. Notarzt- und Rettungswagen ziehen wieder ab. Der Sani rennt die Treppe runter. Dafür taucht ein Notfallmanager der DB AG, mittels Pkw aus Karlsruhe angereist, auf dem Bahnsteig auf. „Hab’ schon gehört, blinder Alarm hier. Muss trotzdem fragen. Alles in Ordnung bei Euch? Okay!“ schon rennt er wieder den Abgang runter und verschwindet. Die Polizei kann es immer noch nicht begreifen, dass wir abstreiten einen „Maier“ unter unseren Fahrgästen zu haben und behaupten, dass wir all unsere Passagiere namentlich erfasst hätten. Ein Zug wie der unsrige ist einfach fernab jeglicher Realität und in der heutigen Zeit unbegreifbar! Dafür klingt Ulf Hallers Stimme nun recht genervt, als sie aus den Lautsprechern ertönt: „Nun soll unser Zug für den Alarm verantwortlich sein und diesen ausgelöst haben. Ein Herr oder Frau Maier soll sich, wenn vorhanden, umgehend bei der Reiseleitung melden!“.

Inzwischen steht der fotografierende Bahnpostler Mayr-Schweiz wieder unter uns und meldet sich recht kleinlaut, dass er zwar „Mayr“ heiße, aber keinen Alarm ausgelöst hätte. Von diesem Bahnhof hier ist angerufen worden von einer Person namens Maier, die Bezug auf einen Personenschaden genommen hätte und von einer Dampflokomotive erzählte, erklärt der Beamte, woraufhin die Meldung und nachfolgende Ermittlung bezüglich einer Person im Gleisbereich von Plochingen nach Ebersbach verlagert wurde. Mayr-

Schweiz erklärt weiter in seinem heimischen Dialekt, dass da vorne zwei Mädchen säßen, die ihn um Auskunft (Mayr-Schweiz trug eine orange Schutzweste) bezüglich der nächsten Zugfahrt baten. Weiter gab er zu Protokoll, dass er den jungen Damen keine Auskunft geben konnte, sie jedoch darauf verwies, dass an Bahnhofsgebäuden normalerweise „Notruf- und Auskunftsnummern“ aushängen. Sie sollen doch danach schauen und dort mal anrufen. Tja, eine solche „Not-Auskunft“ gibt’s vielleicht in der Schweiz. Aber seinen Namen hätte er den Zweien nicht genannt. Nach kurzer Abwesenheit eines der Uniformierten standen sie dann auf dem Bahnsteig unter uns. Rank und schlank, enge Jeans, lange Haare, gestieft mit high heels... ja, sie hätten auf der Notrufnummer angerufen und um Auskunft gebeten. Aber wie kamen sie dann auf den Namen „Mayr“? Zur Ehrenrettung aller Blondinen meldete sich die Braunhaarige und erklärte reumütig, dass sie „Maier“ heiße. Fast hörbar plumpste Mayr-Schweiz der Stein vom Herzen. Noch total verschwitzt und mit verständlicher Wut im Bauch, schloss der Polizist sein Protokoll und zog mit seiner verbliebenen Kollegin ab.

Und wir? Weiter warten. Das ganze hatte sich in knapp 10 Minuten abgespielt. Wir haben es tatsächlich geschafft: Zwei Uhr und gleichzeitig ertönt die mittlerweile heiser gewordene Damenstimme aus dem Lautsprecher: „Die Sperrung des Bahnhofs Plochingen wurde aufgehoben. Der Zugverkehr läuft wieder an“. Schon vernebelt der Abdampf der 1066 die grünen Lichter unseres Ausfahrtsignals. Felix schläft. Im vermutlich angeordneten Schritttempo

geht es durch Plochingen weiter nach Stuttgart.

Gott sei Dank handelte es sich hier um einen Fehllarm. Gott sei Dank sind wir Ulmer Eisenbahnfreunde seither – und hoffentlich auch in Zukunft – von solchen Ereignissen verschont geblieben. In solchen Momenten wird uns vor Augen geführt, dass insbesondere wir mit unserer historischen Eisenbahn eine ganz besondere und große Verantwortung tragen, uns der Gefahren für unsere in einer modernen Welt lebenden Passagiere bewusst sein müssen, zudem mit Argus-Augen von der Öffentlichkeit beobachtet werden und nicht irgendeine Vereins-Spielerei betreiben.

Auch morgens um halb Drei ist der Historische Dampfschnellzug eine beachtete Attraktion im Stuttgarter Hauptbahnhof. Ganz anders der am Nachbargleis einlaufende Zug, welcher uns im Blockabstand folgte. „Der auf Gleis 4 eingefahrene Orient-Express...“, ist aus dem Lautsprecher zu vernehmen, findet keinerlei Beachtung. Ist überhaupt jemandem bewusst, dass der Orient-Express zum letzten Mal im Stuttgarter Hauptbahnhof eingelaufen ist? Dass dieser Zug in der heutigen Nacht endgültig eingestellt wird und auf seiner letzten Fahrt war? 01 1066 und ihr Historischer Dampfschnellzug haben den modernen Orient-Express überlebt. Vielleicht eine kleine Anregung für uns diesen berühmten Zug auch einmal wieder aus der Versenkung zu holen? Zumindest auf einem Teilstück seines Laufweges? Der „Historische Orient-Express“ mit 01 1066 zwischen Stuttgart und Salzburg? Mal sehen, was die Zukunft bringt.

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.
Internet: www.uef-dampf.de

Wichtige Adressen:

1. Vorsitzender: Walter Sigloch, Distelweg 19, 73340 Amstetten, Walter.Sigloch@online.de

Sektion Ettlingen
Albtalbahn/Murgtalbahn
UEF Sektion Ettlingen
Bahnhofstraße 6
76275 Ettlingen
Telefon 0721 / 883361
Fax 0721 / 151586897
ettlingen@uef-dampf.de

Sektion UEF Lokalbahn
Amstetten-Gerstetten e.V.
R. Berka, Waldstraße 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 Sebastian Bauer
Stuttgart
schnellzug@uef-dampf.de

Spendenkonto: 2 424 002 bei der Ulmer Volksbank, BLZ 630 901 00. (Spenden sind steuerlich absetzbar)
BICULMVDE66, IBAN DE 23 630901000002424002