

Die Dampfeisenbahn



Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Januar 2011 • Nummer 1

Schutzgebühr 1,- €

Das Jahr 2010

Betrieblich gesehen, können wir mit dem Jahr 2010 sehr zufrieden sein. Es war das Jubiläumsjahr "175 Jahre Deutsche Eisenbahn". Dieses Ereignis feierten wir mit einem Dampflokfest in Amstetten. Es kamen zwar nicht alle geplanten Dampfzüge; trotzdem war das Programm mit vier Dampfzügen für unsere Zuschauer ein großartiges Ereignis. Der Höhepunkt war schließlich die Parallelfahrt zweier Dampfzüge mit 01 1066 und 50 2740 über die Geislinger Steige. Ein paar tausend Besucher hatten ihren Spaß daran und auch das finanzielle Ergebnis passte.

Unter dem Jahr waren unsere Züge zufriedenstellend besucht. Die Nikolauszüge sind aber immer besonders beliebt. Beim Albbähnle



Unsere Lokomotiven vor der Parallelfahrt in Geislingen

kam in diesem Jahr der Nikolaus stilgerecht mit dem Pferdeschlitten aus dem verschneiten Wald.

Zusammen mit den Gemeinden Amstetten und Nellingen arbeiten wir zur Zeit an einem Plan zur Fortentwicklung unserer Schmalspurbahn Amstetten-Oppingen. Beim Bahnhof Amstetten soll ein Warte- und Fahr-

kartenhäuschen erstellt werden sowie der Lokschuppen um eine Museumshalle erweitert werden. Dazwischen sollen an einem „Museumspfad“ alte Einrichtungen der Schmalspurbahn ausgestellt werden. Der Bahnhof Oppingen soll instandgesetzt werden. Wir erhoffen eine Förderung aus dem Leader-Plus-Programm der Europ. Gemeinschaft.

In dieser Ausgabe

Das Jahr 2010	1-2
Unsere Meinung zu: Stuttgart 21	2-3
Sektion Lokalbahn Amstetten-Gerstetten	3-5
Sektion Albbähnle	5-6
Sektion Historischer Dampfschnellzug eV	7
Sektion Ettligen	7-8
Impressum	8

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de





All das erfordert viel Arbeit, und die wird grundsätzlich von ehrenamtlichen Kräften ausgeführt. Deshalb sei allen gedankt, die zum Gerlingen unserer Fahrten beigetragen haben. Schließlich finanzieren wir uns ausschließlich über ehrenamtliche Arbeit, Fahrkartenverkauf, Spenden und Mitgliedsbeiträge.

Für das Jahr 2011 wünsche ich Ihnen allen Gesundheit und viel persönlichen Erfolg!

Mitgliedsbeitrag 2011

Hier dürfen wir an die Bezahlung des Jahresbeitrags 2011 erinnern, der inzwischen fällig geworden ist. Bei Abbuchern wird er im Lauf des Monats Januar eingezogen. Selbstzahler wollen ihn bitte auf das Konto, Nr. 2 424 002 bei der Volksbank Ulm-Biberach, BLZ 630 901 00, überweisen. Eine gesonderte Rechnung wird nicht versandt.

Der Beitrag beläuft sich auf 55,- €,

für Schüler, Studenten auf 27,50 €, Familienbeitrag 82,50 €. Mitglieder aus dem Ausland können ihn auch durch Verwendung der IBAN Nr. DE23 6309 0100 0002 4240 02 BIC ULMVDE66 überweisen. Außerdem ist auch die Überweisung auf das Gelbe Konto Nr. 80-38645-0No 30003107 bei der Schweizer Postfinance möglich.

Walter Sigloch
1. Vorsitzender

Unsere Meinung zu: Stuttgart 21

Zu diesem Thema ist schon viel gesagt und geschrieben worden. Die Ulmer Eisenbahnfreunde beschäftigen sich tagtäglich mit dem Eisenbahnwesen und haben deshalb auch zu Stuttgart 21 eine Meinung. Kurz gesagt, Stuttgart 21 ist nicht das Wert, was es kostet. Aus der Sicht des „Halbprofessionellen“ ist dazu zu sagen:

Dringend brauchen wir weitere Schnellfahrstrecken, auf denen Hochgeschwindigkeitszüge verkehren können, auch zwischen Stuttgart und Ulm. Doch muss auch einmal wirtschaftlich betrachtet werden, ob die Nutzen-Kosten-Rechnung aufgeht. Bei der Gesamtbaumaßnahme kommt eine sehr knappe Wirtschaftlichkeit von 1,2 (Bewertung DB) heraus. Würde man die Untertunnelung von Stuttgart weglassen (K 21-Lösung), so wäre wahrscheinlich eine echte Wirtschaftlichkeit gegeben, denn auch ein Kopfbahnhof ist heute leistungsfähig. Sind doch fast alle Personenzüge inzwischen als „Wendezüge“ ausgestattet. So auch der moderne ICE. Es wäre interessant zu wissen, wie viele Jahre in Stuttgart Fahrkarten verkauft werden müssen, bis nur der Bau bezahlt wäre!

Beim unterirdischen Anfahren des Stuttgarter Hauptbahnhofs gibt es bedeutende Nachteile:

Der Nahverkehr aus dem Raum Geislingen-Esslingen-Bad Cannstatt wird verlangsamt, da der Verkehr über eine neue Schleife geführt werden würde. Somit haben Pendler, die täglich nach Stuttgart fahren, einen Zeitverlust von ca. 4 Minuten bei jeder Fahrt.

Die Anbindung des Flugplatzes bringt nur Ulmern etwas; hierfür ist der Aufwand nicht gerechtfertigt, da der Flughafen kurzfristig mit einem durchgehenden Triebwagenverkehr über die vorhandene S-Bahnstrecke angebunden werden könnte, der dem ganzen Neckarraum zugute kommen würde. Für Flugreisende aus dem Raum nördlich von Ulm bringt der ICE-Halt nichts, da außer in Ulm keine Zustiegsmöglichkeit zum ICE besteht. Nutzer aus Stuttgart könnten mit einer Direktverbindung der S-Bahn zum Flughafen besser bedient werden. Aus dem Raum Mannheim werden ohnehin keine ICE-Fahrer kommen, diese benutzen den Flughafen Frankfurt. Oder steht im Hintergrund, dass der Stuttgarter Airport vergrößert und Frankfurt und München den Rang ablaufen soll? Nicht auch das noch!

Die Neubaustrecke könnte auch ohne Untertunnelung von Stuttgart in die bisherige Hauptstrecke z. B. im Raum Esslingen eingeführt werden. Der Hauptzeitgewinn liegt im

Ausbau der Strecke Ulm-Stuttgart. Die Untertunnelung Stuttgart bringt nur ca. 4-5 Minuten Zeitgewinn beim Fernverkehr; beim Nahverkehr bringt es etwa den gleichen Zeitverlust.

Für längere Güterzüge ist die Schnellfahrstrecke nicht geeignet; für größere Güterzüge ist sie zu steil. Der Schubverkehr auf der Geislinger Steige müsste bleiben. Aber gerade das war ja ursprünglich einer der Hauptgründe für eine Schnellfahrstrecke, um dadurch den kostspieligen Schubverkehr vermeiden zu können.

Unter dem DB-Vorstand Ludewig sollte das Bahnprojekt wegen Unwirtschaftlichkeit gestrichen werden. Vor allem Landespolitiker setzten sich dafür ein, dass es aus der Schublade geholt wurde.

Die Wohnbauflächen in Stuttgart 21 (Rosenstein- und Europapark) werden zu einem großen Teil durch die Beseitigung des Paketpostamts und des Abstellbahnhofs gewonnen. Diese Baumaßnahme ist auch im Falle einer oberirdischen Lösung (z. B. K 21) zu einem großen Teil durchführbar. Stuttgart kann seine zentralen Bau- und Parkflächen bekommen. Die Schiene ist ohnehin das Verkehrsmittel mit dem geringsten Landschaftsverbrauch.

Warum jetzt erst der Aufschrei gegen S 21? Doch wohl deshalb, weil jetzt die Schmerzgrenze der jährlichen Kostensteigerungen überschritten worden ist. Wären von Anfang an diese Kosten bekannt gewesen, wäre wohl schon früher die Reißleine gezogen worden. Aber es ist wohl besser, man macht mit der Maßnahme Schluss, als sich die nächsten 10 Jahre dauernd mit neuen Enthüllungen zu belasten.

Jeden Tag reden wir davon, dass wir unseren Erben keine Schulden- und Zinslast hinterlassen sollen. Mit diesem Vorsatz sollte man bei S 21 endlich mal anfangen. Bund, Land, Stadt und Bahn müssten alle ihren Kostenanteil durch Ver-

schuldung aufbringen. Natürlich sollen Arbeitsplätze geschaffen werden. Das hat aber nur dann Sinn, wenn das Geschaffene auch Erträge abwirft, was hier bezweifelt wird.

Es gäbe weitaus wichtigere Strecken, die ausgebaut werden sollten:

z. B. Elektrifizierung der Südbahn nach Friedrichshafen und Bregenz (die wird schon Jahrzehnte geschoben), Ausbau der Rheintalstrecke sowie der Donautalbahn.

Es hat sich auch gezeigt, dass die Bahn Investitionen wegen Finanzknappheit zurückgehalten hat z. B. Ersatz-ICEs, S-Bahn Berlin usw. Unverständlicherweise soll in

Stuttgart aber geklotzt werden, als hätten wir einen Geldsch... Die Finanzierung war nicht Gegenstand der Schlichtung. Im Gegenteil, bei Anwendung des Schlichtungspruchs ergäben sich noch höhere Aufwendungen.

S 21 mit dem Polizeiknüppel durchzusetzen ist deshalb schlechte Politik und mit dem schwäbischen Demokratieverständnis nicht zu vereinbaren. Respekt vor all denen, die ihre Meinung klar und gewaltlos zum Ausdruck bringen.

Echte Eisenbahnfreunde können dem Projekt wenig Positives abgewinnen.

Walter Sigloch

Sektion Lokalbahn Amstetten-Gerstetten LAG

Herausragendes Ereignis war die Fertigstellung des Lokschuppenanbaues und die feierliche Eröffnung mit geladenen Gästen.



Bürgermeister Polaschek



Sektions-Vorsitzender Manfred Berka

Jetzt ist die wettergeschützte Verwahrung des Triebwagens T 06 gesichert, auch wenn Arbeiten auf der Grube im Schuppen durchgeführt

werden müssen. Der Anbau vergrößert die umbaute Fläche des Schuppens um 180 m² was sich für die tägliche Arbeit aber auch bei Bewirtungen und Veranstaltungen sehr positiv auswirkt. Der nächste Schritt ist nun der Güterschuppen, der leider unter einer hässlichen Blechverkleidung verborgen ist. Die Räumlichkeiten können wir bereits als Lagerfläche verwenden und haben hiermit endlich ausreichend



Platz für Ersatzteile und Material. Die gleisseitige und die Straßentrampe können mit überschaubarem Aufwand wieder Instand gesetzt werden. Einige Arbeiten um die Substanz des Gebäudes zu erhalten sind bereits durchgeführt. Zum Beispiel wurde der sehr üppige Bewuchs entfernt und die Dachrinnen

instand gesetzt. Hier hat auch unser Zweibegebagger und der VW Bus einen wettergeschützten Unterstand gefunden.

Auf der Alb waren die planmäßigen Fahrtage durch den bekannten Sommer 2010 sehr schwankend ausgelastet. Dies konnte mit Sonderleistungen mehr als ausgeglichen werden. Angefangen hat der „heiße Herbst“ mit dem UEF-Fest zum 175.



Jubiläum der deutschen Eisenbahn in und um Amstetten. Trotz aller Unkenrufe im Vorfeld war das Fest ein voller Erfolg für alle Beteiligten. Die Gäste strömten in Mengen und die Veranstaltung wurde als wirkliches „Teamprojekt“ aller Sektionen der UEF ohne Probleme und vor Allem unfallfrei durchgeführt. Die

positive Resonanz und der Beteiligten sollten Mut für zukünftige Projekte machen. Am Samstag vor Festbeginn war die 75 1118 zusätzlich mit einem Fotogüterzug, gebildet aus historischen Ucs Wagen, bei herrlichem Wetter nach Gerstetten unterwegs. Diverse Anwohner der Strecke haben bereits wieder an einen planmäßigen Güterverkehr geglaubt. Doch leider liegen hier derzeit keinerlei derartige Anfragen vor.

Unser Lokbahnzug war am darauf folgenden Wochenende Gast beim Schuppenfest des Vereins Schwabendampf in Neuoffingen. Trotz nicht ganz zufriedenstellender Nachfrage, ist dieser Verein, der nicht über eigene Traktion verfügt, an einer Partnerschaft mit der Lokalbahn interessiert. Für das Jahr 2011 sollen in Absprache mit unserem Programm zwei Züge von Schwabendampf gechartert werden. Hierbei werden die Züge durch Schwabendampf organisiert und die Lokalbahn ist von der doch sehr umfangreichen Tätigkeit der Vermarktung und Bewerbung dieser Züge entlastet. Wir werden sehen, was aus dieser Zusammenarbeit im bayerischen Raum in Zukunft wird.

Im Oktober war unser Traditionszug zwischen Ulm und Weißenhorn unterwegs. Der Zug pendelte 4mal



zwischen Württemberg und Bayern im kleinen Grenzverkehr. Von Ulm ging es flott bis Senden auf der Hauptbahn Richtung Allgäu. In Senden zweigt die Nebenbahn nach Weißenhorn ab, die bis zum Jahr 2012 wieder einen regulären ÖPNV erhalten soll. Unser fast 90-jähriger Dampfzug konnte die Reisezeit von Weißenhorn nach Ulm gegenüber der derzeitigen Busverbindung trotz Zwischenhalten um die Hälfte reduzieren. Die Fahrzeit betrug nur rund

35 Minuten und unser Zug war trotz fürchterlichem Wetter nicht nur von Dampflokkfreunden, sondern auch von regulären Fahrgästen sehr gut genutzt. Es ist für einen historischen Dampfzug ein ungewöhnliches Bild, wenn Fahrgäste an einem Samstag mit Einkaufstüten die Wagen nach dem Einkauf besteigen, Familien die Donnerbüchsen für die Fahrt ins Kino, oder zur Eislaufanlage nutzen.

Die gute Zusammenarbeit mit der Stadt Weißenhorn und den weiteren Beteiligten gibt uns Grund auch im kommenden Jahr auf dieser schönen Relation unseren Dampfzug einzusetzen.

Zwischen all diesen regulären und zusätzlichen Einsätzen war unsere Lokmannschaft mit der 75 1118 auch wieder gern gesehener Gast in Meiningen zu den jährlichen Dampfloktagen. Vorher machte die badische VI c noch eine Reise nach Ettlingen und durfte Ihre badische Schwester nach langen Jahren im Albital beim Bahnhofsfest vertreten.

Diese Menge an Einsatztagen hat vor allem unsere Lokmannschaft sehr stark gefordert. Doch dank guter Pflege und Wartung erledigte unsere Lok alle Einsätze ohne Probleme und Schäden. Für die notwendigen Arbeiten blieben daher nur sehr kleine Zeitfenster, die sehr intensiv genutzt werden mussten um die Einsatzfähigkeit der Lok immer zu gewährleisten.

Das Jahresabschluss Highlight waren die Nikolauszüge. Wir hatten wieder über 2000 Fahrgäste! Hier sind ausverkaufte Züge zwar bereits Tradition, doch nur mit kontinuierlicher Arbeit und Werbung kann dieses dauerhaft gesichert werden.

An den dampfzugfreien Fahrten war unser Triebwagen T 06 wieder planmäßig auf der Alb unterwegs. Auch hierbei hat das Wetter im diesjährigen Sommer der Auslastung der Fahrten starke Schwankungen beschert. Dennoch ist der Traditionsdiesel fester Bestandteil auf der Alb und hat eine treue Fangemeinde. Auch zu zahlreichen Sonderfahrten

war der T 06 zwischen Amstetten und Gerstetten unterwegs und konnte seine Fahrgäste im Flair der fünfziger Jahre begeistern. Für die regelmäßige Wartung und erforderliche Reparaturen bleibt oftmals nur sehr wenig Zeit, was oft kurzfristige Verschiebungen in der Werkstattplanung erfordert. In manchen Fällen war sogar der Einsatz unter der Woche notwendig um den kommenden Fahrtag zu sichern. Die letzte größere Reparatur war der Austausch einer defekten Lichtmaschine im November. Der Lokschruppenanbau ist hier ein wirklicher Segen, da die normale Arbeit nicht unterbrochen werden muss, wenn die Grube nicht unbedingt für die Reparaturen benötigt wird. Diese und die Hebeböcke wurden allerdings benötigt um die neu bandagierten Achsen im Frühjahr zu montieren. Hierbei wurden auch einige kleinere Arbeiten und Undichtigkeiten an diversen Luftleitungen behoben.



An unseren Donnerbüchsen konnte zum Saisonstart an den Wagen Dresden und Oppeln die durchgeführten HU-Arbeiten abgenommen werden. Deutlich zeitkritischer waren die Arbeiten an unserem Speisewagen, da dieser Wagen in der Fahrsaison eine Hauptuntersuchung benötigte. Es war nicht leicht, die geforderten Arbeiten zwischen den Fahrttagen durchzuführen.

Diese Tätigkeiten konnten dann im September mit der erfolgreichen Abnahme durch unseren Eisenbahnbetriebsleiter, Martin Will zum Abschluss gebracht werden und unser Speisewagen steht nun wieder für eine HU-Periode zur Verfügung. Für eine neue Lackierung hat die Zeit leider noch nicht gereicht, aber die sehenswerten frisch bereiften Speichenräder sind auch eingebaut worden.

Weiterhin haben unsere zwei gedeckten Güterwagen und der neu auf der Alb vorhandene K-Wagen eine Verlängerung der Fristen erhalten.

Für den bereits seit längerem im Schuppen stehenden bayerischen Packwagen blieb leider nur wenig Zeit und so wird die Aufarbeitung des Aufbaus und die HU wohl noch etwas dauern. Da dieses Fahrzeug planmäßig nicht benötigt wird, ist hier aber kein allzu großer Zeitdruck vorhanden.

Auch unser SKL, der dringend für den Streckenunterhalt benötigt wird, hat etwas Pflege und Wartung erhalten. Er erstrahlt in neuer Lackierung und der stark verbrauchte Boden der Ladefläche erhält einen neuen, verzinkten Stahlboden. Nach Abschluss dieser Arbeiten können notwendige Arbeiten an und um der Strecke in Angriff genommen werden.

Der ebenfalls für die Streckenarbeit benötigte Zweiwegebagger erhält gerade eine Hauptuntersuchung, die noch dieses Jahr abgenommen werden wird, damit in der Winterzeit Arbeiten an der Strecke durchgeführt werden können.

Unsere 20 km lange schöne Alpbahn kennt keine Saisonzeiten, Arbeiten

sind hier über das ganze Jahr notwendig und sehr üppig verteilt. Die Strecke wurde wie üblich zum Saisonstart frei geschnitten und in der kompletten Länge abgelaufen und kontrolliert. Die hierbei festgestellten Arbeiten und Mängel wurden teilweise in Eigenleistung, aber auf Grund der knappen Zeit auch fremd vergeben. Zwischen Amstetten und Stubersheim wurden rund 60 Meter abgefahrene Gleise erneuert und in Gerstetten ein Bahnübergang komplett instand gesetzt.

An der B 10 in Amstetten wurde auf Grund einer neuen Straßenverbindung der Austausch der kompletten, alten Schrankenanlage notwendig. Leider ist diese neue Technik nicht wie erwartet fehlerfrei, sondern hat einige Kinderkrankheiten, die uns Kopfschmerzen bereitet haben. So blieben die Schrankenbäume teilweise nach dem Befahren geschlossen, oder das rote Blinklicht erlosch nicht, trotz angehobener Schranken.

Wir hoffen, dass die Nachbesserungen, die für die Lokalbahn sehr teuren Anlage in der Saison 2011 erfolgreich sind und wir hier keinen weiteren Ärger mehr haben werden.

Für die kommende Zeit sind an der Strecke noch eine Vielzahl von klei-

neren und mittleren Aufgaben zu erledigen. Große Projekte für das kommende Jahr sind der Austausch von ca 80 - 100 Schwellen bei Gussenstadt und eine Sanierung eines Straßenüberganges ebenfalls bei Gussenstadt, der in diesem Zusammenhang einen neuen Asphalt Belag erhalten wird.

Für das Jahr 2011 möchte ich auf die schöne Alb einladen. Planen Sie für das kommende Jahr mal wieder einen Besuch auf der Lokalbahn, oder machen Sie mit. Es gibt immer etwas zu tun. Zögern Sie nicht, jeder ist recht herzlich eingeladen selber Hand anzulegen.

Weiterhin können Sie auch durch Spenden die Arbeit der Lokalbahn unterstützen, oder wenn Sie noch ein Geschenk für Weihnachten suchen, gibt es nach wie vor die Möglichkeit eine Patenschaft für Gleismeter auf der Schwäbischen Alb zu übernehmen.

Spendenkonto
„Paten für die Zukunft“
Konto-Nr. 100 020 877
BLZ 720 691 14
Raiffeisenbank Holzheim
Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Bernhard Kuhn

Sektion Alpbahnle

Für unsere Fahrgäste wurde die Nikolausfahrt zu einem ganz besonderen Erlebnis. Die Schneemenge reichte zum ersten Mal aus, um den Nikolaus mit dem Pferdeschlitten zum Dampfzug zu fahren. Es war einfach schön...



Mit dem Nikolaus-Pferdeschlitten zum Zug

Nikolauswochenende im Schnee

Und es schneit und schneit und schneit. Das Wetter passte gut zu unserer Nikolausveranstaltung. Doch was schön aussieht, bescherte uns eine Menge zusätzliche Arbeit. Bereits auf Freitagabend waren die ersten drei von insgesamt 11 Nikolausdampfzugfahrten gebucht. Nun half alles Jammern nichts, wir mussten zum Schneeräumen auf die Strecke. Während ab Donnerstagmorgen die Dampflok angeheizt wurde setzte sich das Schneeräumkommando mit Diesellok D 8, Schaufeln, Besen und einer Thermoskanne voll Tee in Richtung Oppingen

in Bewegung. An jedem Bahnübergang wurde angehalten, der Schnee weggeschaufelt und die Spurrillen gereinigt. Gottlob blieben die gefürchteten Schneeverwehungen aus, so dass zwischen den Bahnübergängen zügig weitergefahren werden konnte. In Oppingen mussten dann die beiden Weichen regelrecht ausgegraben werden, um diese sicher umstellen zu können. Viel Arbeit machte dann noch das Umsetzgleis in Oppingen, hier hatte sich eine Schneewehe gebildet. So blieb nichts anderes übrig als den Schnee wegzuschaukeln. Als dann am Nachmittag die Nachricht ausgegeben wurde: Strecke frei und befahrbar, war die Erleichterung regelrecht spürbar. Jeweils vor den Nikolausdampfzügen

wurde die Strecke dann mit der Diesellok nochmals kontrolliert. Da es mittlerweile aufgehört hatte zu schneien, blieben die Schienen sauber und der vollbesetzte Dampfzug hatte an allen Betriebstagen keinerlei Schwierigkeiten die 1:35 Steigung nach Oppingen zu bewältigen.

Heizerausbildung

Matthias Biro und Peter Kümmel absolvierten im Herbst ihre Heizerprüfung. Dann wünschen wir mal den beiden alles Gute und das die Kohle nie ausgeht.



Unsere neuen Heizer mit Ausbilder Franz Gorbach: Matthias Biro, Peter Kümmel

Rückblick 20 Jahre Alb-Bähnle und 175 Jahre deutsche Eisenbahn in Amstetten

Ach Du heiliges Kanonenrohr, wer soll das alles essen? So lautete die Frage, als am Samstagabend von den 3300 Maultaschen noch 2700 übrig waren. Aber am Sonntag kamen erheblich mehr Esser, sodass diese recht rasch weniger wurden. Den Rest gab es dann an den darauf folgenden Fahrtagen. Allen Beteiligten, auch den Zubringern, wie die Ettlinger Arbeitsgruppe, möchten wir nochmals auf diesem Weg für Ihren Einsatz unseren Dank aussprechen, dass das Ganze so reibungslos ablief.

Diesellok defekt

Bereits im Frühjahr zeigten sich an unserer D 8 zunehmend Probleme

mit der Motorkühlung. Als eine der ersten Maßnahmen wurde das gesamte Kühlsystem durchgespült, eine dauerhafte Besserung trat dadurch leider nicht ein. Bei den im Sommer herrschenden Temperaturen war das Problem nicht in Griff zu bekommen, ein Betreiben der Lokomotive war aber noch möglich. Den Sommer über betrieben wir weitere Ursachenforschung und kamen letztendlich zu dem Entschluss, die Zylinderkopfdichtung zu wechseln. Eine recht aufwändige Arbeit, die wir eigentlich hätten vermeiden wollen. Letztendlich war die Ursache mit dem Ausbau der Dichtung aber gefunden. Das ganze dauerte dann aber doch mehrere Wochen, letztendlich auch deshalb, weil wir neue Zylinderkopfschrauben bestellt hatten, deren Lieferung sich etwas hinauszögerte. Die Zeit wurde genutzt um in einem Fachbetrieb den Zylinderkopf überschleifen zu lassen. Erst im November konnte die Lok wieder in Betrieb genommen werden, seither läuft die Maschine aber ohne Störungen.

Diebstahl

Da hat sich doch wahrhaftig am helllichten Tag (Freitag gegen 15.00 Uhr Ende September), jemand an unser, für den Gleisbau hergerichtetes Kleineisen, zu schaffen gemacht. Alles was bekannt war, ist ein weißer Lieferwagen mit einem in Warnweste

hantierenden Arbeiter. Bereits ein Tag später fiel der Verlust auf. Als dann am darauffolgenden Montag das ganze zur Anzeige gebracht wurde, fehlte schon die zweite Palette mit Kleineisen. Nun waren alle umliegenden Schrotthändler informiert. Als dann gegen Mittag erneut ein Lieferwagen wieder vorfuhr, konnte der Amstettener Polizist diesen dingfest machen.

Die Quittung eines Stuttgarter Schrotthändlers, von den am Sonntag entwendeten, über 100 Jahre alten Schienenlaschen, war noch im Auto und konnten ausfindig gemacht werden. Das Diebesgut vom Freitag jedoch, wurde abgestritten und fand sich nicht mehr ein. Der bzw. die Täter, mit Stuttgarter Wohnsitz, sind schon mehrfach vorbestraft, „die wissen genau was sie tun, die machen das auch wieder“, so die Aussage eines damit befassten Polizeibeamten. In der Zwischenzeit wurde alles Kleineisen nun so platziert, dass ein einfaches Umladen in ein Straßenfahrzeug nicht mehr erfolgen kann. Ich kann dazu nur sagen: was für eine Schurker- und Schufferei.

Die Fahrtage im Jahr 2011:

1.5., 15.5., 2.6., (9.7. Amstetten ab 19.00 Uhr, Oppingen ab ca. 23.00 Uhr) 10.7., 17.7., 14.8., 11.9., 25.9., 9.10., 30.10., mit Anmeldung: 3.12., 4.12., 10.12., 11.12.



T34 mit einigen Wagen, ausgestellt zur 175-Jahr-Feier in Amstetten.

Sektion Historischer Dampfschnellzug eV

In diesem Jahr kam hauptsächlich die 01 1066 zum Einsatz. So war der Zug über 20mal auf Reisen. Bedeutendste Leistung war die Deutschlandrundreise mit der IGE-Bahntouristik. Hier war die Lok mit drei Wagen ca. 12 Tage im Einsatz. So erbrachte die 01 1066 mit rund 19.000 km ihre bisher höchste Fahrleistung im Verein. Bedeutende Fahrten gingen von Stuttgart nach Meiningen und im Oktober von Frankfurt nach Breisach. Alle Fahrten verliefen störungsfrei. Auch die 01 509 war verschiedentlich wieder für unsere Sektion im Einsatz.

Trotzdem muss in diesem Winter einiges an der Lok gearbeitet werden. Im Rahmen des laufenden Unterhalts müssen aufgrund Abzehrungen, die aus dem intensiven Einsatz der Maschine stammen, einige Stehbolzen des Kessels ersetzt werden. Es wird eine neue Ausmauerung aus Schamottesteinen für die Feuerbüchse gebraucht. Zudem müssen Lagerspiele an den Dampfmaschinen korrigiert werden. Auch die Luftpumpe und die Linsen der Einströmröhre bedürfen einer Aufarbeitung. Abschließend soll die Lok auch noch eine teilweise Neulackierung erhalten. Die Lok ist derzeit im privaten Bahnbetriebswerk Krefeld.

In absehbarer Zeit muss auch der Wasserkasten des Tenders ersetzt werden. Der Kessel wird weiterhin substanziell auf hohem Niveau gehalten werden, und die Dampflok wird

gewartet, um mit großer Präzision Höchstleistungen erbringen zu können. Die 01 1066 ist im Jahr 2010 immerhin stolze 70 Jahre alt geworden! In dieser Zeit hat sie über 4 Millionen Kilometer zurückgelegt.

Die Wagen werden in Stuttgart (ehem. Postbahnhof) der Winterwartung unterzogen. Langlauftender, Heizwagen und 01 173 sind in Heilbronn im Süddeutschen Eisenbahnmuseum (SEH eV). Dort ist eine Gruppe (vorwiegend unsere Senioren) emsig im Einsatz.

Außerordentliche Mitgliederversammlung

Nach dem plötzlichen Unfalltod des bisherigen Vorsitzenden Ulf Haller war eine außerordentliche Mitgliederversammlung notwendig geworden, die zum 27. November 2010 nach Bad Cannstatt einberufen wurde. 39 stimmberechtigte Mitglieder der selbständigen Sektion waren anwesend. Der stellvertretende Vorsitzende Sebastian Bauer berichtete, dass die neue Situation neue Strukturen und neue Konzepte erfordere. Wolfgang Reber gab einen Überblick über das Jahr 2010. Demnach haben sich alle Beteiligten angestrengt, die entstandene Lücke bestmöglich zu schließen. Der Umsatz von 2009 konnte sogar übertroffen werden.

Die Sektion soll in Zukunft von drei gleichberechtigten Vorstandsmitgliedern geleitet werden: von einem

Geschäftsvorstand, einem Betriebsvorstand und einem Finanzvorstand, die je einzelvertretungsberechtigt sind. Außerdem soll ein Beirat eingerichtet werden. Die Vereinssatzung soll entsprechend geändert werden. Die noch amtierenden Vorstände und Beiräte sollen zurücktreten bzw. neu gewählt werden.

Die Satzungsänderung wurde vorgelegt und erläutert. Nach intensiver Aussprache wurde der Satzungsänderung mit 32 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen zugestimmt.

Daraufhin wurden Wolfgang Reber als Finanzvorstand, Thomas Benecke als Geschäftsvorstand und Sebastian Bauer als Betriebsvorstand mit großer Mehrheit gewählt. Für den Vertrieb wurde Andreas Schmitt, für Marketing Judith Fritz, für Triebfahrzeuge David Skowronek, für Wagen Fritz Haller und für den Speisewagen Brigitte Bauer als Beiräte gewählt. Zum Schriftführer wurde Manuel Widmer gewählt.

Aus der Mitte der Versammlung wurde vorgeschlagen, den früheren 1. Vorsitzenden Jürgen Regler zum Ehrenmitglied zu ernennen, was mit großer Zustimmung erfolgte.

Walter Sigloch überbrachte die Grüße und Wünsche des Hauptvereins und war der Auffassung, dass sich die Sektion eine zeitgemäße, demokratische Verfassung gegeben habe.

Sektion Ettlingen

Das Fahrtenprogramm 2010 ist abgewickelt, es gab ein voll befriedigendes Ergebnis. Die Sektion fuhr nicht nur in Albatal nach Bad Herrenalb, sondern auch durch das Murgtal nach Baiersbronn. Hier waren abwechselnd auch die beige-blaue E-Lok 94 und die Diesellok V 100 im Einsatz. Darüber hinaus erfolgten auch

Leistungen nach Mannheim und Heidelberg.

Zuletzt fuhr die Sektion an Dreikönig im vollbesetzten Zug nochmals auf die Alb über Stuttgart – Ulm nach Münsingen. Ab Ulm war unsere Dampflok 50 2740 mit dabei und von Münsingen bis Gammertingen sogar

die Dampflok 52 7596 der Eisenbahnfreunde Zollern. Von dort ging es dann über Gammertingen und Hechingen wieder nach Hause. Bei dieser Fahrt war auch der Heizwagen im Einsatz um die Wagen während der Dieseltraktion heizen zu können. Die 50 2740 wird über den Winter in Münsingen bleiben, dort ist ein schöner neuer, beheizter Lokschuppen. Einem Winterprogramm steht damit nichts im Wege.



Begegnung in Münsingen

Auch die Nikolausfahrten waren gut ausgebucht; seit langem mal wieder ging es durch eine romantische Schneelandschaft.

Der Bye-Wagen ist nun frisch lackiert und fertig gestellt, während der „Alte Fritz“ (Packwagen) noch in Arbeit ist, und neue Schiebetüren braucht. Seine Drehgestelle erhalten eine neue HU in Menzingen, während die Achsen in Rastatt abgedreht werden müssen. Auch an der 86er wird gewerkelt; sie soll evtl. in Einsatz kommen, wenn die 58 311 neue Radreifen braucht.

Leider rückt das Problem näher, dass die Werkstatt Menzingen abgerissen werden soll. Es wird viel untersucht, aber eine endgültige Lösung ist leider noch nicht in Sicht.



Nikolausfahrt bei Etzenrot

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
 Albtabahn/Murgtabahn
 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-Bahnle)
 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