

Die Dampfeisenbahn



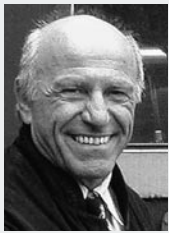
Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Ausgabe I/2005 • Nummer I

Schutzgebühr 2,50 €

Verehrte Vereinsmitglieder!

Unser Vereinsrundsreiben erhalten Sie diesmal in neuer Aufmachung. Ich hoffe, dass Ihnen dieses Layout zusagt und dass der Verein Sie in Zukunft noch besser über die Geschehnisse



Walter Sigloch

und Aktivitäten informieren kann. Wie üblich, wird der Platz hauptsächlich unseren Sektionen eingeräumt, um Sie aus deren Bereich zu informieren. Wir hatten lange damit geliebäugelt, uns

einer Eisenbahnzeitschrift anzuschließen. Aus Kostengründen haben wir nun aber eine andere Lösung gewählt. Leider ging das Ganze nicht so schnell wie gewünscht – und so müssen wir uns bei Ihnen für die lange Rundschreiben-Pause entschuldigen.

Erreichen wollen wir damit in erster Linie Sie, unsere Mitglieder, die sich nicht vor Ort engagieren können, aber auch Aussenstehende, die unsere Arbeit unterstützen wollen.

Ich wünsche Ihnen nun viel Freude bei der Lektüre.

Ihr

Walter Sigloch

Walter Sigloch, 1. Vorsitzender

In dieser Ausgabe

Lokalbahn-Rückblick 2004	1
Nicht nur durch Deutschland	2
01 1066 20 Jahre betriebsfähig	3
Neue Radreifen für 50 3539	4
Wagengruppe nicht zu bremsen	5
Zusammenbau von 58 311	5
Kleinlok für Menzingen	5
Erfolgreiches Fahrtenprogramm	6
Bauprojekte im Gerstetten	6
Fahrgastzuwachs beim Alb-Bähnle	7
Fahrzeuge in unserer Werkstatt	7
Eigenleistungen im Gleisbau	7
Neue Infrastruktur	8
Sozialräume optimiert	8
Impressum, Adressen	8

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de



An der Trapeztafel des Bahnhofes Gussenstadt kommt uns 75 1118 am 10. Oktober 2004 entgegen

Lokalbahn - Rückblick 2004

Wir freuen uns, dass wir über eine erfolgreiche und unfallfreie Fahrsaison berichten können. Ohne den Einsatz der ehrenamtlichen Mitglieder hätte dies jedoch nicht vollbracht werden können. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön!

Die Fahrsaison 2004

Traditionell wurde am 1. Mai 2004 die neue Fahrsaison mit der „Fahrt in den Mai“ ab Ulm eröffnet (siehe S. 6).

An Himmelfahrt wurde dann auch auf der Lokalbahn selbst die Dampfzugsaison eröffnet, die 2004 neun Fahrtage umfasste. Die Fahrgastzahlen sind gegenüber 2003 leicht gestiegen womit wir angesichts der allgemeinen klammen Geldbeutel sehr zufrieden sind. Dagegen ging die Anzahl der Sonderfahrten etwas zurück. Sie sol-

len deshalb künftig wieder stärker beworben werden. Der Touristikzug-Triebwagen, der an den Sonn- und Feiertagen verkehrt, an denen nicht mit Dampf gefahren wird, könnte weiterhin mehr Fahrgäste vertragen, wird aber zur Stärkung des sanften Tourismus auf der Ostalb auch 2005 beibehalten.

Von dem ab 2006 geplanten Einsatz des historischen Triebwagens T 06 anstelle des 628 der DB erhoffen wir uns dann eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen.

Der Besuch von 75 1118 bei den Meininger Dampfloktagen brachte einem Teil der Aktiven auch die Gelegenheit zu einem Ausflug ins Dampflokmuseum nach Neuenmarkt Wirsberg, zur Rennsteigbahn und zur Oberweißbacher Bergbahn.

Weitere Lokalbahn-Themen auf Seite 6

Nicht nur durch Deutschland

Der Historische Dampfschnellzug erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. In ganz Deutschland und auch im Ausland waren die Loks und Wagen wieder unterwegs. Viele Eisenbahnfreunde zeigten sich dabei begeistert von dem Material und der angenehmen Art, mit den alten und so bequemen Wagen hinter einer immer noch ihre volle Leistung bringenden Dampflokomotive herzufahren.

Lange Reihe der Einsätze

Aus der recht langen Reihe Einsätze seien hier einige Eckpunkte benannt: Die 01 1066 war in diesem Jahr sehr viel, in West- und Norddeutschland unterwegs. Vor allem auch in ihrer alten Heimat, zwischen dem Rheinland und der Nordseeküste, erregte sie dabei viel Aufsehen nicht nur unter den Fans. So war sie erst im Herbst beim Osnabrücker Dampflokfest zu sehen, als sie dort mit einem Sonderzug aus Göttingen eintraf und tagsüber Pendelfahrten zum Lengericher Tunnel ausführte. Tags zuvor hatte sie einen Sonderzug von Stuttgart nach Meiningen geführt. Aber auch schon im Frühsommer kam sie weit über Süddeutschland hinaus in den Norden des Landes, fuhr Sonder- und Charterzüge nach Emden und von Münster ins Rheinland. Schon seit



Foto: Daniel Saarburg

Am 8. Mai 2004 war 01 1066 mit dem historischen Postzug von Frankfurt/M bis Basel SBB unterwegs. Hier bei der Einfahrt in den Bahnhof Ettlingen West. Ein Oberleitungsschaden konnte den Zug natürlich nicht aufhalten.

der Osterfahrt nach Koblenz sah die Rheinstrecke die 1066 dieses Jahr häufig. Nicht fehlen durfte natürlich der schon traditionelle Einsatz von Stuttgart zum Konstanzer Seenachtsfest.

Nahezu problemloser Einsatz

Bemerkenswert ist dabei, dass die Lok dieses Mammutprogramm fast klaglos erledigte, lediglich auf einer Lz-Fahrt nach Bochum erlitt sie einen Schaden an der A-Achse. Dieser wurde im BW Bochum-Dahlhausen behoben. Für Lokführer Jürgen Regler und seine Mannschaft ein hartes Stück Arbeit, denn die notwendige Aktion des Aus- und Einachsens erforderte neben der fachlichen Kenntnisse auch

sehr viel Improvisationstalent. Aber bis zur nächsten Fahrt war auch dieses Problem behoben.

Internationale Einsätze der 01 509

Ebenso zuverlässig erledigte 01 509 ihren Dienst. Eines ihrer Highlights war die Zweitagesfahrt nach Biel in der Schweiz. Hier konnten die Teilnehmer vor allem zwei hervorragend arbeitende 01 beobachten, denn in der Schweiz kam zusätzlich die 01 202 an den Zug. Auch die 01 509 sah alte Einsatzgebiete wieder, so beim Sonderzug von Nürnberg zum Dampferfest nach Dresden und zurück oder beim Einsatz Nürnberg-Bratislava-Nürnberg. Beide Züge wurden für die IGE gefahren.

Diese Dienste für eigenständige Veranstalter sind ein wichtiges Standbein im Konzept des Vereins. Zu den Partnern, die immer wieder gerne auf unsere Loks zurückgreifen gehören auch die Freunde von Westfalendampf oder die Eifelbahn, Linz. Ebenso immer beliebter werden Charterfahrten für Firmen oder Vereine. Ob mit einer der Dampfloks oder auch der Wagenpark alleine, HDS-Züge sind erfreulicher Weise sehr gefragt.

Das ist auch dringend notwendig, denn der Unterhalt des Materials ist nach wie vor kostspielig.



In ganz Deutschland und auch im Ausland waren die Loks und Wagen des Historischen Dampfschnellzuges wieder unterwegs.

01 1066 ist schon seit 20 Jahren wieder in Betrieb

Fotos (3): Daniel Saarbourg



Jubiläumsansprache in Ettlingen Stadt



Mit dabei natürlich als Lokführer der unermüdete Jürgen Regler, ohne den es dieses Jubiläum wohl nie gegeben hätte. Noch immer fährt er diese Lok mit großer Freude. Auch der zweite der damaligen Antrieber und Hauptmacher, Herbert Dorfschmid, war für diese Fahrt auf die Lok zurückgekehrt.

Vor 20 Jahren hatten es ein paar unentwegte geschafft: Die Dreizylinder-Schnellzuglok 01 1066, die 1975 von der DB ausgemustert worden war, fuhr wieder. Unter der Ägide der Ulmer Eisenbahnfreunde war die alte Dame wieder unter Dampf. Damals noch nicht auf DB-Gleisen, denn das Dampfverbot war in Kraft. Aber auf der Albtalbahn zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb konnte man die 2700 PS-Maschine wieder erleben. Das war der Beginn einer tollen Erfolgsstory.

Anstoßen auf den großen Erfolg

Grund genug also, das 20-jährige angemessen zu begehen. Vor dem Sonderzug „Schwarzwald-Kurier“ kam die Lok am Samstag, 23. Oktober wieder an die Stätte ihrer Wiedergeburt nach Ettlingen. Dort wurde auf das Wohl von Maschine und Mannschaft kräftig angestoßen. Während die 01 1066 in Ettlingen zum Wasserfassen eine Pause einlegte, zog 50 3539 der UEF-Sektion

Ettlingen den Zug die Albtalbahn nach Marxzell hinauf. Zurück in Ettlingen ging die Fahrt mit der 01 1066 weiter, standesgemäß die Schnellzugstrecke das Rheintal hinunter, wo der 140 km/h schnelle Renner zeigen konnte, was er immer noch an Tempo drauf hat.

Parallelfahrt mit 01 509

In Offenburg begann der fahrtechnische Höhepunkt der Reise für die etwa 300 Gäste. Eine Parallelfahrt in den Schwarzwald hinauf nach Triberg. Der Zug wurde geteilt und die 01 509 wartete schon, um einen Teil des Zuges zu übernehmen. Zwischen Hornberg und Triberg war die Begeisterung nicht mehr zu toppen, wenn die schweren Maschinen mit ihren Zügen fast auf Armeslänge nebeneinander den Schwarzwald hinaufstampften, ehe ab Triberg der wiedervereinigte Zug dann über Villingen-Schwenningen und Rottweil über die Gäubahn in der Abendsonne Stuttgart entgegenfuhr.



Die Truppe des Speisewagens hatte flugs das Triebgestänge des Lokjubilars zur Bar umfunktioniert und alle Gäste durften sich bedienen.

Kurzmeldungen

01 1066 unterwegs

Ende Oktober gab es eine Zweitagesfahrt in die belgischen Ardennen: Von Stuttgart über Karlsruhe ging es dabei zum Treff mit der luxemburgischen 5519 und der belgischen 29 013. Weiterhin kam die 01 1066 dann am 6. November nochmals entlang der Rheinstrecke zum Einsatz: Von Stuttgart nach Köln, wo die Fahrgäste die große Modellbahnmesse besuchen konnten.

Noch ein Jubiläum

Der Halbspeisewagen ARüm 216 der Passauer Eisenbahnfreunde, der meist das Zentrum der Sonderzüge bildet, wurde 50 Jahre alt. Mit einem klassischen Konzert wurde dieses Jubiläum im Posthof in Stuttgart-Rosenstein, wo die Wagengruppe ihr Domizil hat, auf ungewöhnliche Weise festlich begangen.

Nicht nur auf großer Fahrt

Im Rahmen einer ohnehin geplanten Überführungsfahrt von Heilbronn nach Stuttgart zeigte die Lokmannschaft der 01 1066 in jeweils einstündigen Veranstaltungen im Rahmen des Kinderferienprogrammes der jeweiligen Städte ihre voll unter Dampf stehende Maschine. Sowohl in Heilbronn als auch in Bietigheim-Bissingen, Ludwigsburg und Stuttgart waren viele junge Dampflokfans gekommen.

Heizwagen betriebsbereit

In Heilbronn, wo unsere Loks ihre Heimat haben, ist unser Heizwagen nun endlich fertiggestellt. Der Wagen, stand schon lange auf unserer Wunschliste und soll künftig für das Aufheizen des Schweröls der Maschinen sorgen. Dieses kann erst bei ca. 70 Grad gezündet werden. Nun kann das teure Aufheizen mit einer Fremdlök eingespart werden.

Die Nächsten Fahrtermine

Am 12.03. geht es mit 01 519 von Stuttgart nach Pfronten im Allgäu, da 01 509 zur Revision in Meiningen ist und 01 1066 in Heilbronn größere Arbeiten über sich ergehen lässt. sowie am 1. Mai nach von Stuttgart über die Gäubahn und Konstanz nach Rorschach, wo entweder eine Dampfschiffahrt mit der Hohentwiel oder eine Fahrt mit dem Schweizer Krokodil gebucht werden kann. Näheres zu den Fahrten wie immer auf der Homepage www.schnellzuglok.de oder auf unseren Falbblättern. Karten unter 0711/ 53 90 137.

Neue Radreifen für 50 3539



Fotos (2): Jens Tüppel-Wolf

Hier steht 50 3539 in Menzingen vor der Halle auf Hebeböcken - die frisch bereiften Radsätze sind nach der Neulackierung bereit zum Einbau. Die Arbeiten an 58 311 mussten derweil ruhen.

Eine zusätzliche Arbeit der besonderen Art bescherte den Aktiven der Sektion Ettlingen ihre Leihlokomotive 50 3539 gleich zu Saisonbeginn: Durch eine unvorhergesehene Zwangsbremung (Indusi-Störung) auf der Murgtalbahn hatten die Kuppelradsätze Flachstellen erhalten. Obwohl unmittelbar nach Ende der Fahrt durch behutsames Verschleifen der Abflachungen ein ruhigerer Lauf wieder hergestellt werden konnte, zeigte sich schon bald darauf, dass einer der Radreifen lose geworden war. Die Lokomotive musste daraufhin ausser Betrieb genommen und eine Ersatzlok, die 50 3545 der Dampfbahn Kochertal, für das weitere Fahrtprogramm beschafft werden.

Die Reparatur

Da die Radreifen der 50 3539 am unteren Grenzmaß angelangt waren, war eine dauerhafte Reparatur nur mit einer



Diese „Gelegenheit“ wurde für eine Neulackierung der Radsätze und des Fahrwerks genutzt.

Neubereifung der Lokomotive zu erreichen. Das Angebot des Dampflokwerks Meiningen, das die passenden Radreifen am Lager hatte, für diese Arbeit lautete auf rund 25.000 € bei einer Bearbeitungszeit von 12 Werktagen nach Anlieferung der ausgebauten Radsatzgruppe.

Rasch konnte mit dem Leihgeber eine Möglichkeit zur Finanzierung dieser außerplanmässigen Reparatur gefunden werden. Angesichts der absehbar mittelfristig noch bis mindestens Mitte 2005 andauernden Hauptuntersuchung der 58 311, und der hohen Kosten für eine Ersatzlok in diesem Zeitraum entschloss man sich zur Neubereifung der 503539. Die Lok wurde daraufhin Ende Mai nach Menzingen gebracht und dort umgehend von den Aktiven ausgeacht. Schon Anfang Juni konnten die demontierten Radsätze mit ‚unserem‘ Transportunternehmen (Firma Rothmund, Pforzheim) in das Dampflokwerk Meiningen gebracht werden.

Eine gute Gelegenheit

Die „Wartezeit“ nutzten die Aktiven zu einer gründlichen Reinigung und Durchsicht des Lokrahmens sowie aller mit den Radsätzen demontierten Teile (Bremsgestänge, Achslager, Achslagerunterkästen, Schmierpolster, Blattfedern, Federstützen, Federausgleich) sowie der Treib- und

Kuppelstangen. Erforderliche Reparaturen wurden durchgeführt, alle Teile anschließend neu lackiert. Nach der Rückkehr der Radsätze wurden diese ebenfalls neu lackiert und alles wieder zusammengebaut. Die abschließende Probefahrt bestätigte den Lohn der Mühen: Die Lokomotive läuft nun erheblich ruhiger.

2000 Mannstunden zusätzlich

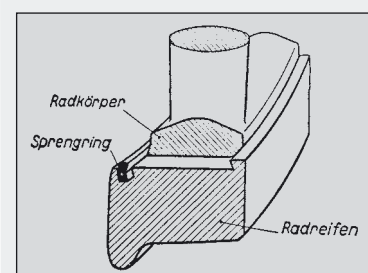
Die insgesamt einer Fahrwerksuntersuchung nahe kommenden Arbeiten erforderten rund 2000 Mannstunden, die von den Aktiven in nur 5 Wochen zusätzlich zum Fahrbetrieb in der laufenden Saison geleistet wurden!

Ihnen, wie auch der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH, die uns die Nutzung der Werkstatt-Anlagen in Menzingen ermöglicht, gilt der Dank des Vereines.

Hintergrund: Radreifen

Radreifen sind warm auf den Radstern aufgezogene Verschleißelemente. Ein definierter Unterschied zwischen dem Innendurchmesser des Radreifens und dem Radstern schafft nach dem Abkühlen einen Preßverband mit dem der Radreifen fest auf dem Radstern sitzt. Damit ein Eisenbahnfahrzeug, dessen Radreifen im Fahrbetrieb lose werden sollte nicht sofort entgleist, hat der Radreifen an der Außenseite einen Bund, der eine seitliche Verschiebung nach Innen verhindert. Zusätzlich wird bei Fahrzeugen, die mit mehr als 40 km/h unterwegs sind an der Radreifen-Innenseite ein Sicherungsring fest in eine Nut eingewalzt, damit der Radreifen auch nicht nach Außen wandern kann.

Radreifen lösen sich, wenn die Schrumpfspannung nachlässt. Dies kann bei klotzgebremsten Rädern durch Überwärmung infolge langer Bremsreibung, durch Bruch des Radreifens oder durch ein Aufweiten infolge des Einflusses von Flachstellen geschehen. „Dünne“ Radreifen sind dem gegenüber empfindlicher als „Dicke“.



Wagengruppe Ettlingen nicht zu bremsen

Keine Ostereier sondern einen ganzen Eisenbahnwagen haben die Aktiven der Wagengruppe über die Ostertage 2004 neu „bemalt“. In neuem Glanz erstrahlt unser Speisewagen (410).

Nach der gründlichen Sanierung der Bye-Wagen 401 in Eigenarbeit und 402 in Pilsen wurden sowohl der Speisewagen wie auch der kleine AVG-WG (404) einer gründlichen Farbbehandlung unterzogen. Letzterer erhielt neben einer umfangreichen neuen Elektrik auch noch eine neue Deckenverkleidung.



Foto: Jens Toppel-Wolf

Unter Leitung von Matthias Schock (Foto) hat die Ettlinger Jugend sehr viel geleistet.

Voll ins Zeug gelegt hat sich die Gruppe auch mit dem Ettlinger Original-Heizwagen, der im März 2004 spektakulär in Betrieb genommen wurde.

Zusammenbau von 58 311

Foto: Niels Lange



Nachdem wir 2004 sehr viel Arbeit mit außerplanmäßigen Reparaturen an 50 3539 hatten, ist es leider etwas stiller um unsere Großbaustelle 58 311 geworden. Nachdem es immer nur in kleinen Schritten vorwärts ging, hat es auch keinen Beitrag auf der Internetseite gegeben. Die Mannschaft war bis an die Grenze der Belastbarkeit aktiv!

Sieht wieder aus wie eine richtige Lokomotive - aber das Puzzle ist noch lange nicht fertig.

Kleinlok für die Menzinger Werkstatt

Von der Karlsruher Tanklagerfirma OILTANKING ist die Lokomotive der Sektion Ettlingen durch Vermittlung unseres Mitgliedes Monika Leopold überlassen worden. Die 16 t schwere Lok hat dort regelmässig Kesselwagenzüge mit mehr als 240 t Gewicht an der Abfüllanlage verschoben. Die im Tanklager bevorstehende Indienststellung einer leistungsstärkeren Lok machte die als Nr. „220“ bezeichnete Lokomotive dort überflüssig.

Das künftige Einsatzgebiet der voll betriebsfähig übernommenen Maschine soll der Werkstattverschub der Lokomotiven auf den Gleisanlagen der

Werkstätte Menzingen sein, für den zuvor eine Lokomotive der AVG mit einem Lokführer ausgeliehen werden musste. Die Leistungsdaten (70 PS und Vmax 13 km/h) reichen für diese Aufgabe völlig aus.



Foto: Jens Toppel-Wolf

Verladung im Rheinhafen: Die 1962 als MV4a von Orenstein & Koppel gebaute Kleindiesellok.

Kurzmeldungen

25 Jahre Dampf in bei der AVG

Im April 2004 jährte sich der Einsatz der Ulmer Eisenbahnfreunde im Albtal zum 25. Mal. Die Erfolgsgeschichte begann mit der Tenderlok 86 346, die leider derzeit nicht betriebsfähig ist. Im Lauf der Zeit haben nahezu alle Dampflokomotiven der UEF bei der rührigen AVG Station gemacht. Viele davon konnten in den hiesigen Werkstätten betriebsfähig hergerichtet werden. Sogar unsere Schmalspurlok 99 7203 ist eine Leihgabe der AVG. Hierfür möchten wir uns an dieser Stelle bei der AVG recht herzlich bedanken. Das Jubiläum wurde mit einem großen Schild vor der Rauchkammer anlässlich des traditionellen Bahnhofsfestes in Bad Herrenalb bekannt gemacht.



Foto: Daniel Saarbourg

Das Jubiläum wurde beim Bahnhofsfest Bad Herrenalb gefeiert.

Betriebsausflüge und Sonderzüge

Erfolgreiche Sonderfahrten führten 2004 u. a. nach Bad Wimpfen, Alpirsbach bzw. Freudenstadt und Neustadt/Weinstraße. Die Fahrt in den Odenwald wurde die Geduld der Fahrgäste durch einen Lagerschaden stark strapaziert und der ausgeklügelte umfangreiche Fahrplan konnte nicht mehr eingehalten werden. Schade, denn diese Fahrt sollte zusammen mit 50 3545 besonders attraktiv werden. Zwei Betriebsausflüge führten in die Pfalz und über Schönmünzach nach Kehl. Hier zog unsere 50 3539 den Zug spektakulär knapp unter der Lastgrenze das Murgtal hinauf.

Ferienprogramm in Ettlingen

Die Ulmer Eisenbahnfreunde beteiligen sich schon seit einigen Jahren am jährlichen Ferienprogramm für Jugendliche der Stadt Ettlingen. Auf dem Programm standen neben der AVG-Zugleitung auch die Besichtigung der UEF-Werkstatt in Ettlingen West. Während Rangierarbeiten durften jeweils kleine Gruppen der Schüler auf dem Führerstand mitfahren, während die anderen das soeben verwendete Werkzeug säuberten oder den restlichen anwesenden Fahrzeugpark besichtigten.

Kurzmeldungen

Foto: Jens Pöppel-Wolf



T 06 bei seiner Ankunft in Amstetten 2002

Triebwagen T06 wird restauriert

Mit dem Projekt „Restaurierung und Reaktivierung des historischen Triebwagens T 06 für die Lokalbahn Amstetten–Gerstetten“, soll das Schwesterfahrzeug des T 05, der von 1956 bis 1996 den Gesamtverkehr auf der Lokalbahn bestritt, nach einem Unfall aber leider verschrottet wurde, restauriert werden. Die Arbeiten werden von der EU mit Mitteln aus leader+ gefördert. Allerdings muss die Lokalbahn auch bei diesem Projekt erhebliche Eigenleistungen (Gesamtsumme rund 70.000 €) aufbringen. Neben der technischen Aufarbeitung der Antriebsanlage und der notwendigen Hauptuntersuchung werden bis zum Frühjahr 2006 auch der Fahrgastraum und das Äußere des Triebwagens komplett überholt werden.

Aus der Werkstatt

Über den Winter stehen nun wieder einige Unterhaltungsarbeiten an der 75 1118 und den Wagen des Lokalbahnzuges an. Größere Arbeiten sind an diesen Fahrzeugen aber zum Glück nicht nötig, so dass wir uns auf die Unterhaltung der Strecke, die Aufarbeitung des T 06 und die Fertigstellung des Lokschiuppenanbaus in Gerstetten konzentrieren können. Dort sollen neben Sanitäräumen eine Holz- und eine Metallwerkstatt sowie ein Ersatzteillager eingerichtet werden.

Gute Pressearbeit trägt Früchte

Einer guten Pressearbeit verdanken wir die guten und hohen Besucherzahlen in bei der Lokalbahn. Seit Anfang 2004 ist unser Mitglied Gerold Nagel für dieses wichtige Thema verantwortlich. Der neue „Fahrplanprospekt 2005“ ist mittlerweile verfügbar. In dem neu gestalteten Prospekt präsentieren sich die Lokalbahn und das Alb-Bähnle. Ein zusätzliches, 40 Seiten starkes Heft informiert über Wander- und Ausflugsmöglichkeiten. Wir würden uns freuen, wenn auch Sie an der Vermarktung unserer Lokalbahn mitwirken könnten. Prospekte und Plakate stehen für Sie auf Abruf bereit!

Erfolgreiches Fahrtenprogramm

Ziel der traditionellen Fahrt am 1. Mai war das Besucher-Salzbergwerk in Bad Friedrichshall-Kochendorf. Mit der Einfahrt in den Gleisanschluss des Werkes hatten unsere rund 250 Fahrgäste nur einen kurzen Weg. Nach der Besichtigung der imposanten Hallen, in denen bis 1994 Salz abgebaut wurde, ging es zurück nach Heilbronn, wo der Nachmittag für einen Stadtbummel oder eine Besichtigung des Süddeutschen Eisenbahnmuseums genutzt werden konnte.

Bahnhofsfest 2004 großer Erfolg

Dreimal brachte der stets gut gefüllte Lokalbahnzug neue Besucher auf das Fest, auf dem auch in den Zugpausen immer viel los war. Für die Kinder wurde im Freigelände einiges geboten: Mitfahrten auf der Diesellok „Blauer Klaus“, und einem dampfbetriebenen Modell-Lokomobil das auf der gesperrten Straße vor dem Bahnhof eingesetzt wurde

sowie eine Hüpfburg und ein großer Süßigkeitenstand vor Ort. Entsprechend groß war auch der Zuspruch zu Essen und Getränken, die im Werkstattanbau des Lokschiuppen ausgegeben wurden. Musikalisch umrahmt wurde das Fest von der Musikkapelle Bad Mergentheim. Einen Lagerschaden erlitt die für den Zweizugbetrieb auf dem Fest vorgesehene 86 333 der Wutachtalbahn bei der Überführung von Meiningen so dass sie leider unterwegs abgestellt werden musste.

Nikolausfahrten waren ausgebucht

Den Abschluss des Jahres bildeten die Nikolausfahrten am ersten Dezemberwochenende. Zwar war das Wetter recht bescheiden, aber dank unseres bewährten Nikolaus' Ralph Beckert und der guten „Vor- und Nachsorge“ durch das Verpflegungsteam im Gerstetter Lokschiuppen, herrschte trotzdem eine fröhliche Stimmung.



Foto: Harald Wüschmann

75 1118 wartet mit dem Lokalbahnzug in Heilbronn auf die Rückfahrt nach Ulm

Bauprojekte im Bahnhof Gerstetten

Bereits vor Saisonbeginn wurde der Bahnsteig saniert, dessen Betonkante im Laufe der Jahrzehnte brüchig geworden war. Er wurde dabei auch etwas verlängert, so dass nun alle Wagen unseres Dampfzuges am Bahnsteig zum Halten kommen. Insbesondere ältere Fahrgäste und Kinder können nun überall bequem und sicher aussteigen. Ein weiteres Projekt war die Wiederherstellung der vor rund fünfzig Jahren abgebrochenen Anlagen zur Versorgung von Dampflokomotiven. Dazu gehört in erster Linie ein Wasserkran, an dem

die 75 1118 in Zukunft „standesgemäß“ Wasser fassen kann. Im Gleis zum Lokschiuppen wurde eine 15 Meter lange Betonplatte gegossen, auf der Asche und Lösche gezogen werden können und der Kohlenbansen Platz findet. Außerdem können dort auch Fahrzeuge gewaschen werden. Die Projekte wurden im Rahmen des Förderprogramms Leader+ von der Europäischen Union gefördert, so dass durch einen hohen Eigenleistungsanteil die finanziellen Belastungen in Grenzen gehalten werden konnten.



Fotos (3): Daniel Starbong

Festlich geschmückt steht das Alb-Bähnle mit der 100jährigen 99 7203 am 10. Oktober vor dem anheimelnd beleuchteten Bahnhofsgebäude in Oppingen

2004 mehr Fahrgäste Eigenleistungen im Gleisbau 2004

Einen erneuten kleinen Fahrgastzuwachs brachte die Saison 2004. Dass an einigen Tagen dennoch nur schwach besetzte Züge zu beobachten waren ist der extremen Witterung zuzuschreiben: Regen und brennende Sonne sind kein Museumsbahnwetter, so dass die Umsatzzuwächse an anderen Tagen eingefahren werden müssen. Gerade bei Wanderwetter ist der Zuspruch dann oft

so gut, dass anstelle der Mittagspause schon Zusatzzüge eingelegt werden mussten, um alle mitnehmen zu können. Für die Auslastung bewährt hat sich in 2004 schon die Verlagerung der Betriebstage zum Frühjahr und Herbst, dennoch muss die Platzkapazität des Zuges ausgebaut werden; Die baldige Fertigstellung des Personenwagen B20 (SIG 1886) wird dazu beitragen.

Im Frühjahr 2004 wurde der Streckenabschnitt von Weiche 1 Amstetten bis zum Bahnübergang von unseren Aktiven saniert. Zum Einbau gelangten dabei nahezu neuwertige Schienenprofile S33 (Form 8), die aus dem Rückbau eines Industriegleises gewonnen werden konnten. Erstmals wurden in diesem Abschnitt rund 250 gut erhaltene Gebrauchtschwellen verwendet, die von den Aktiven zuvor abgelängt und gebohrt worden waren. Der Mehraufwand hierfür ist jedoch erheblich, so dass wir für größere Sanierungsabschnitte wieder auf fertig hergerichtete Neuschwellen zurückkommen werden.

Gleichzeitig standen die Weichen 1 und 3 zur Sanierung an, was in letzterem Fall einen neuen Schwellensatz (d.h. einem Neuaufbau der Weiche) erforderte.

Einen wahren Endspurt bedeutete dann das Richten, Schottern und Stopfen des Baugleises und der Weiche: Es zog sich schließlich bis in die letzten Apriltage hin.

Die Fahrzeuge in unserer Werkstatt



B20, hier noch ohne Inneneinrichtung, wird unseren Dampfzug bald um 48 Plätze verstärken.

Die innere Kesseluntersuchung an unserer Betriebslok im Winter 2003/2004 ergab keine Beanstandung, jedoch wird bei der nächsten Revision 2006 ein neuer Rohrsatz eingezogen werden müssen. Zur Zeit ist die Lok für die anstehende Fahrwerksuntersuchung ausgeacht. Erste Sichtprüfungen an den Lagern zeigen einen sehr guten Zustand, so dass große Arbeiten hier nicht zu erwarten sind.

Die vor mittlerweile zwei Jahren erworbene Lok „2S“ steht im Lokschuppen. Nach Jahren des Denkmalsdaseins ist der Aufwand für eine Wiederinbetriebnahme

so hoch, dass wir sie bis auf Weiteres nicht werden angehen können. Lediglich kleinere Arbeiten zur Pflege und Vorbereitung der Rollfähigkeit werden ausgeführt.

Die Radreifen unseres Personenwagens B18 sind an der Nutzungsgrenze angekommen. Einige bereits vor einigen Jahren beschaffte Reserve-Radsätze werden zur Zeit bei den Stadwerken Ulm profiliert um dann im Frühjahr in das Fahrzeug eingebaut werden zu können.

Auch der Personenwagen B20 geht seiner Fertigstellung entgegen. Die Fahrwerksuntersuchung wurde im Herbst mit dem Wiederaufsetzen des schon in 2003 sanierten Wagenkastens auf die im Sommer 2004 revidierten Drehgestelle abgeschlossen. Nach Montage der Inneneinrichtung (Sitzbänke, Gepäckablagen) wird der Wagen im Sommer zur Abnahme anstehen und danach unseren Zug um 48 Plätze verstärken können.



Die Kollegen aus Ettlingen unterstützten einen Tag an den elektrischen Handstopfern.



Ein neuer Anziehungspunkt im Schmalspur-Teil des Bahnhof Amstetten ist der Wasserkran.

Neue Infrastruktur

Neu im Bahnhof aufgestellt wurde ein kleiner Wasserkran, der einem typischen Kleinbahnmodell süddeutscher Bahnen nachempfunden wurde. Schon die ersten Erprobungen des Kranes an den letzten Betriebstagen der Saison 2004 zeigten das große Interesse des Publikums an dieser Art des Wasserfassens der Dampflok: Stets waren Lok und Wasserkran von Menschen umringt. Die mit dem Kran typischere Art der Lokbehandlung rundet den Besuch beim Alb-Bähnle ab.

Mit Einwilligung der Gemeinde Amstetten wurde am Bahnsteig ein

maschinengrüner kleiner ehemaliger Pfortnercontainer aufgestellt. Der neben der Zugangstür mit großen Fenstern, Beleuchtung und Heizung ausgestattete Container ist zwar nicht typisch oder sonderlich dekorativ, er erleichtert es unseren Mitarbeitern aber bei schlechter Witterung ganz enorm, den Fahrkartenverkauf durchzuführen. Nach über zehn Jahren Freiluftverkaufstheke (bei fast jedem Wetter) unter dem Dach der offenen Wartehalle ist das eine ganz erhebliche Verbesserung für unser Stationspersonal.

Kurzmeldungen

Jubiläum: 100 Jahre 99 7203

Unser „Zugpferd“ des Alb-Bähnle erlebte im Jahr 2004 Unfallfrei seinen hundertsten Geburtstag. Zum Stichtag (Abnahmedatum) im Frühjahr bildete der Offene Lokscheppen mit einer kleinen Bilderausstellung den Rahmen für eine kleine Feierstunde an der auch die örtlichen Bürgermeister der Jubilarin ihre Aufwartung machten.

Sektionsausflug in die Pfalz

Mit einem historischen Omnibus machten sich Familienangehörige und Aktive vom Alb-Bähnle auf den Weg nach Neustadt/W zu den Kollegen vom Kuckucksbähnle. Kernpunkte des Programmes waren die Besichtigung des Museums in Neustadt sowie eine Fahrt mit dem Dampfzug im herbstlich bunten Elmsteiner Tal. Solche Ausflüge zu anderen Bahnen sind für die Aktiven oft die Einzige Gelegenheit, sich einmal aus der Fahrgastperspektive mit dem Thema Museumsbahn auseinanderzusetzen.



„Historisch korrekte“ Pflege der Gemeinschaft: Ausflug der Aktiven mit Bus und Bahn

Zustand der Sozialräume in Amstetten optimiert

Auch in der Werkstatt konnte nach mehr als zehn Jahren eine kleine Verbesserung für unsere Aktiven umgesetzt werden: Die bislang halboffene Waschecke wurde mit einer wärmeisolierten Trennwand umschlossen. Der so neugeschaffene (und beheizbare) Waschraum wurde dabei auch um eine Toilette erweitert, die es nun erlaubt

auch die großen „Geschäfte“ geordnet abzuwickeln.

Für die Küche wurden eine neue Mikrowelle und eine kleine Spülmaschine gespendet. Auch dies hilft unseren Aktiven größtmöglichen Nutzen aus den Vesperpausen zu ziehen.

Bei der Werkstattausrüstung muß leider der Abgang der Kompressorenanlage

vermeldet werden: Der integrierte Behälter der über 40 Jahre alten Anlage hat Abzehrungen, die einen Weiterbetrieb nicht mehr erlauben. Wir sind nun auf der Suche nach einer ‚neueren‘ Anlage. Gesucht wird ein Kompressor mit einer Leistungsaufnahme von 4,5 bis 8 kW. Hinweise (oder Spenden) nimmt der Sektionsleiter Heiner Biro gern entgegen.

Impressum

Herausgeber Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.; Redaktionsleitung: Jens Töppel-Wolf, redaktion@uef-dampf.de, Gestaltung und Satz: Daniel Saarbourg
Regelmäßiger Bezug (4x im Jahr) 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)**
Heinrich Biro, Drosselweg 13
73340 Amstetten
Fax 07331 / 7979
alb-baehle@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)