

Die Dampfeisenbahn



Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Februar 2012 • Nummer 1

Schutzgebühr 1,- €

40 Jahre Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., 20 Jahre Eisenbahnromantik in Ettlingen

Liebe Eisenbahnfreunde!

Im vergangenen Jahr ist unser Verein 40 Jahre alt geworden, sozusagen ins Schwabenalter gekommen. Hat sich dadurch etwas verändert? Zunächst nicht. Alle aktiven Mitglieder gehen ihrer freiwilligen Tätigkeit nach, die ihnen am Besten zusagt. So herrschte überall emsiges Treiben. Für unseren großen Betrieb sind wir allerdings nur eine kleine, aktive Truppe. Alle Sektionen brauchen Unterstützung und sind für praktische Hilfe sehr dankbar!

Trotzdem haben wir viel geleistet. Nachdem wir 2010 ein Dampfloktreffen in Amstetten veranstaltet haben, haben wir unser 40jähriges Jubiläum am 24./25.9.2011 zusammen mit dem 20. Jubiläum der "Eisenbahn-Romantik" unter Hagen von Ortloff in Ettlingen gefeiert. Dabei nahmen auch einige Ehrenmitglieder und die bisherigen Vereinsvorsitzenden teil.

In der großen Fahrzeughalle von Ettlingen wurde gebührend gefeiert. Es nahmen auch Dir. Dr. Cassazza von der AVG und der frühere Direktor Dieter Ludwig teil. Der Jazz-Pianist Axel Zwingenberger umrahmte die Feier. Die Baden-Württemberg Rundfahrt fand mit dieser Feier ihren Abschluss. Dir. Cassazza und Hagen von Ortloff würdigten die Arbeit der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. Walter Sigloch gab einen Überblick über das Vereinsgeschehen und dankte allen Unterstützer und Helfern

Aber auch in Ulm wurde das Ereignis gewürdigt. Im Rahmen der Baden-Württemberg-Rundfahrt machte der Zug mit der 01 1066 und 75 1118 auf dem Hauptbahnhof in Ulm Halt. Auf dem Bahnsteig trafen sich die Fahrtteilnehmer und Vereinsmitglieder aus dem Raum Ulm. Weiterhin besuchten uns der Ulmer Landtagsabgeordnete Martin Rivoir (SPD) und die Stadträtin Rose Goller-Nieberle. Vorsitzender Walter Sigloch gab einen Überblick über unseren Verein. Daraufhin wurde mit einem Glas Sekt auf das Wohl des Vereins angestoßen, und ...der Schnellzug dampfte weiter!



Die 3 Vorsitzenden in 40 Jahren Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.; Utz Munder (1971 – 1982), Jürgen Regler (1982 – 1997), Walter Sigloch (ab 1997) beim 40. Jubiläum in Bad Herrenalb

Ab diesem Jahr wird auf die Sonderregelung verzichtet, dass der Historische Dampfschnellzug eV direkt Mitgliedsbeiträge einzieht und dann mit dem Hauptverein verrechnet.

Deshalb gilt ab sofort die Regelung, auf unser Konto bei der Volksbank Ulm-Biberach (Kto. Nr. 2424002, BLZ 630 901 00) einzuzahlen. Bei Abbuchern ist der Betrag inzwischen abgebucht worden.

Wir dürfen auch auf unsere Bücherliste im Internet (www.uef-dampf.de) hinweisen. Hin und wieder findet doch ein antiquarisches Buch seinen Interessenten.

Für das Jahr 2012 wünschen wir Ihnen alles Gute, Glück, Gesundheit und ein Wiedersehen auf unseren Bahnen und vor allem in unseren Zügen

Ihr

1. Vorsitzender Walter Sigloch

In dieser Ausgabe

40 Jahre Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.	1
Schwanengesang auf einen Kaminring	2-5
Lokalbahn Amstetten – Gerstetten	6-8
Sektion Alb-Bahn	8-9
Neues von den Ettlignern	10-14
Unsere Lokomotive in Afrika	15
Mitgliedsbeitrag Impressum	16

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de

Präsentation auf dem Bahnhof Ulm

Schwanengesang auf einen Kaminring

Wolfgang Reber

Den sinnbildlichen Hintergrund kennen die meisten nicht mehr.

Max Sontheimer versucht in unserem Versammlungsraum der Bundesbahn-Kantine in Ulm die von der E17-Abschiedsfahrt übrigen Würste zu verkaufen. Utz Munder wettet wie üblich gegen das Dampflokkverbot, 98

Gruppenfoto u.a. mit Klaus Kähler, Detlev Printz, Hermann Schlotzhauer und Karlheinz Zäuner

812 steht abgestellt im Bundeswehrdepot, 01 1066 ist nach ihrer legendären Fahrt über die Schiefe Ebene unter einer Plane im Bw Ulm verschwunden und eine 86er mit Restfristen ohne eine Strecke, auf welcher sie diese noch abfahren konnte. Nicht mal der Amstettener Schultes Walter Sigloch konnte die 86 346 wieder auf die als zu schwach empfundenen Gleise nach Gerstetten bringen. So präsentierte sich der Verein im Sommer 1978.

Eine glückliche Hand bewies das Karlsruher Mitglied Detlev Printz, als er zu dieser Zeit einfach mal bei der AVG in Ettlingen anklopfte und bei dessen Betriebschef Dieter Ludwig auf offene Ohren stieß.

Wenn auch die Ulmer anfangs die Nase rümpften: „die 86 346 auf einer badischen Straßenbahn...“ Doch schnell legten sich diese unangebrachten Vorurteile, nachdem der Werkstättenleiter der AVG Hermann Schlotzhauer, am Abend der Ankunft unserer 86er in Ettlingen dabei erwischt wurde, wie er ganz alleine in der Halle saß und das Triebwerk der Lokomotive polierte. Die Ulmer Eisenbahnfreunde standen am Beginn einer großen Zukunft.

Mit von der DB angemieteten, türkisfarbenen (!) ByG-3Achsern nahmen 86 346 und ich als Jungspund mit der Zachsigen Minibar ihren Betrieb im Albttal auf. Kurz vor Auslauf der Fristen tauchte am Ettlinger Bahnhof ein alter, hannoveraner Audi 80 auf, dessen Inhaber, ausgerechnet noch ein Preuße, von der schockierenden Vision besessen war, die 86 346 in Eigenleistung einer HU zu unterziehen. Im eben zu Ende gegangenen DB-Dampflokkzeitalter eine unerhörte Vorstellung. Heute spräche man von einer Troika – der besessene Preuße Jürgen Regler, der organisierende badische Werkstättenleiter Hermann Schlotzhauer und das württembergische Urgestein Max Sontheimer machten mit Hilfe zahlreicher Vereinsmitglieder das Unmögliche möglich.



Mit Beendigung der HU kletterte der Maxe auf den Kessel und schlug als Symbol der weltweit erstmalig durch einen Verein durchgeführten Hauptuntersuchung an einer Dampflokomotive den silbernen Ring um die Esse der 86 346. Ein Nimbus war geboren, welcher in den Folgejahren zum Wahrzeichen einer Revolution auf Bundesbahngleisen aufstieg – zum Sieg über das „Dampflokkverbot“.

Dampflokkverbot? Wir erinnern an die legendäre Fahrt der 01 1066 am 26. September 1976 über die Schiefe Ebene. 13 Silberlinge machten zwischen Stuttgart und Backnang den Einsatz einer E10 und weiter bis Ansbach den Vorspann einer V160 nötig. Tausende von Menschen begleiteten den, nach dem Willen der Bundesbahn, endgültigen Abschied von den deutschen Großdampfloks. Originalton des Stuttgarter LF Karl Preis, welcher die E10 fuhr: „In ein paar Jahren gibt es keine Dampflokk mehr und die Leute rennen der dann sterbenden E10 nach“. Seine Aussage bezog sich auf die Verordnung der Deutschen Bundesbahn, dass Dampflokkomotiven nur noch auf geeigneten Strecken verkehren dürfen, welche auch von der DB selbst im Dampfbetrieb befahren werden und über die für Dampfloks notwendige Infrastruktur verfügen. Betriebsstoffversorgung und vor allem der Brandschutzstreifen waren die Argumente. Diese Verordnung, welche schlicht unter dem Namen „Dampflokkverbot“ traurige Berühmtheit erlangte, trat mit dem 1.10.1976 in Kraft und beförderte 01 1066 unter die Abstellplane.

Aber die Troika ging noch weiter. Mit der gelungenen HU im Rücken kam der Gedanke auf, die 01 1066...die 01? Wahnsinn! Das geht nicht und wenn es gelänge, wo dann fahren? Und wie soll das finanziell gehen? Doch das Wagnis ging los! Mittlerweile unter der technischen Leitung von Herbert Dorfschmid, welcher den rührigen Max Sontheimer aufgrund dessen vorgerückten Alters ablöste, nahm das Projekt Gestalt an, wohl wissend, dass eine derartig aufwändige HU ohne anschließenden Einsatz der 1066 den Verein finanziell an die Wand führe.

Im Mai 1984 absolvierte die 01 1066, ohne Kaminaufsatz infolge des eingeschränkten Profils in Herrenalb, ihre Abnahmefahrt im Albtal. Da aufgrund des Dampflokkverbots Fahrten auf bundesdeutschen Staatsgleisen nicht möglich waren, suchten wir krampfhaft nach Einsatzmöglichkeiten im benachbarten Ausland. Bis ins Ministerium für innerdeutsche Beziehungen gingen unsere Bemühungen um möglicherweise einen deutsch-deutschen Sonderzug über die DDR-Grenzen hinweg auf die Beine zu bekommen.

Mit Hilfe unserer Freunde aus Passau, konnten wir am 1.7.1984 einen Zug nach Österreich auflegen – mit Kaminaufsatz und Ring für die 2. erfolgreiche HU. Die Passauer EF organisierten einen Sonderzug über den Hausruck an den Attersee. Die Erkenntnis, dass die 1066 künftig nicht mehr nur auf geraden Hauptbahngleisen verkehre, brachte die Kurverei von Attnang-Puchheim bis an den See und damit eine erste „Bauartänderung“ im Museumsbahnbetrieb. Im AW Bad Cannstatt wurde eine Spurkranzschmierung von einem ET 65 gekauft und der Schnellzuglokk unter den Umlauf „geschoben“.

Leider lief bei der kalten Überführung (sogar Schmierdampf war verboten!), das Achslager der zweiten Vorlaufachse aus und bescherte einen Zwangshalt in Nürnberg, so dass der Zug am Samstag mit einer 52er der ÖGEG bespannt wurde. Doch nichts ist ohne Sinn. Die Nürnberger, und hierbei ein heutiges Mitglied namens Reinhold Beetz, schlugen sich die Nacht um die Ohren, reparierten das Lager und anderntags wurde die Lok weiter in Richtung Passau geschleppt. Dort wurde sie die Nacht über aufgeheizt und konnte somit sonntags durch Österreich dampfen. Erste Kontakte ins Bw Nürnberg sollten über Jahre Bestand haben.

Bereits am Wochenende darauf, am 8.7.84, stand 01 1066 im Mittelpunkt einer Ausstellung im AW Offenburg. Versehen mit entsprechend großen Schildern und Hinweisen. „Was die ist letztes Wochenende gefahren?

Zum Attersee? Ja kann die das? Geht denn so was? Und die gehört nicht der Bundesbahn?“ Den ganzen Tag war die Lok von der Presse umlagert.

Doch nicht nur die machte Fotos und Berichte. Im Auftrag des damaligen Direktors des AW Offenburg, Herrn Herrmann, wurden von der 1066 über eintausend Detailaufnahmen gefertigt. Diese dienten zum Wiederaufbau und der Komplettierung der kurz zuvor aus einem Schrotthaufen gezogenen 01 1100, deren Auferstehung in den Hallen des AW's zu dieser Zeit unter Hochdruck lief. Nicht nur, dass wir hierzu die 1066 zur Verfügung stellten, auch unseren technischen Leiter, Herbert Dorfschmid, gaben wir nach Offenburg ab. Mit seinen beim Wiederaufbau der 1066 gewonnenen Erfahrungen, war er zum unverzichtbaren Garant für das Gelingen der Arbeiten an der Bundesbahnlökk geworden.

Schließlich gelang es uns am 13.10.1984 gemeinsam mit der Schweizer Intraflug AG einen weiteren Auslandszug mit 01 1066 zu bespannen. Diesen führte das Mitglied Bernd Kirn mit einer 218 von Karlsruhe über Würth ins französische Lauterbourg, wo er von 01 1066 übernommen wurde. Rechtsrheinisch über Colmar donnerte 01 1066 dem Eisenbahnmuseum Mulhouse entgegen. Hier jedoch ohne Kaminring - mangels Lichtraumprofil musste der komplette Schornsteinaufsatz abgenommen werden.

Dies waren die sichtbaren Dinge. Doch im Verborgenen liefen die Drähte heiß. Längst war die 01 1066 als Betriebslokkomotive in den Bestand einer „Nicht-Bundeseigenen-Eisenbahn“ eingestellt und keine „Vereinslokk“ mehr. Im Auftrag der AVG verhandelten UEFler auf höchster Ebene mit der DB und dem Verkehrsmuseum in Nürnberg. Anlässlich einer für das ZDF-Wirtschaftsmagazin WISO arrangierten Sonderfahrt mit 01 1066 und 86 346 nach Bad Herrenalb, trafen sich die damaligen Vorstände von DB Hemjö Klein, AVG Dir. Dieter Ludwig und UEF-Vors. Jürgen Regler zu einem persönlichen Gespräch in der Kurstadt.

Auf Seiten des DB-Museums sollte das Schicksal weiter für uns glücklich eingreifen. Zog sich doch die Fertigstellung der 01 1100 immer mehr in die Länge. Das in Nürnberg vorgesehene Personal auf den „Museumsdampflok“ hatte aber aus Planzeiten nur Kohleloks unterm Hintern und war mit der Führung der Ölfeuerung nicht vertraut. Die Zeit drängte immer mehr und schließlich kam die Sensation leise schleichend an die Oberfläche. Im Februar 1985 donnerte die von der Bundesbahn aufs Genaueste geprüfte 01 1066 über die DB-Gleise um deren Personal die Möglichkeit zur Ausbildung zu geben. Eine weitere Öllok gab es nicht. Nicht genug. Der Technische Leiter der Ulmer Eisenbahnfreunde war der Ausbilder für die DB-Lokführer am Ölschieber!!! Natürlich wurde nun von Seiten der AVG und unseres beauftragten „Geheimagenten“, wie wir den Willi Pöhler nannten, nachgelegt, der 01 1066 einen Platz im DB-Museumsprogramm zu schaffen. Unglaubliches bahnte sich an. Doch die 1066 schaffte es und wurde im Frühjahr 1985 reguläre „Reservelokomotive“ im Museumsprogramm der Deutschen Bundesbahn für das 150. Jubiläum der Deutschen Eisenbahnen!

Zwei Strecken der BD Nürnberg (N-Bayreuth und N-Amberg) wurden speziell für den Dampfbetrieb geprüft und für das Jubiläumsjahr zum Befahren mit 01 1100, 01 1066, 23 105, 50 622 und 86 457 zugelassen. Im Lauf des Jahres, als die Fahrten des Museums einen ungeahnten Boom erlebten, kam noch 01 118 hinzu. Des Weiteren verkehrte der Adler-Nachbau.

Am 16.5.1985 bespannten 01 1100 und 23 105 den Historischen-Istanbul-Orient-Express und beförderten diesen als Eröffnungszug nach Bayreuth. Im Blockabstand folgte 01 1066 solo mit dem Schnellzug des Verkehrsmuseums am Haken. An der Drehscheibe in Bayreuth fand eine Eröffnungsfeier mit großem Presse-rummel statt. Zwischen roter Dieseltraktion stand 01 1066 neben den DB-Dampfern. Mit Ende der üblicherweise lang anhaltenden Ansprachen

hieß es Feuer frei für Fotos und Fragen der Presse; der erste Aufschrei aus der Pressemeute war: „Und die mit dem Ring, das ist die Ulmer Lok?“ Es erinnerte an die Geschichte vom Aschenputtel, die Reservelok war schlagartig der ungewollte Star der Veranstaltung, der Mythos des Kaminrings war geboren und sollte sich quer durch Europa ziehen. Sogar das von Detlev Printz entworfene UEF-Flügelrad durfte im DB-Einsatz am Führerhaus verbleiben und musste nicht auf den DB-Keks geändert werden. Die Bahn hat mehrfach versucht, die 1100 entsprechend aufzuputzen und diese ebenfalls mit einem Kaminring verziert. Berechtigt diesen zu tragen, blieb aber immer nur die Ulmer Lok als sichtbares Zeichen eines privaten Revolutionärs – welch ein Erfolg, die Ulmer hatten das Dampflokverbot erstmalig durchbrochen!

So erwies sich 01 1066 nicht nur als Wegbereiter für andere Dampflok, welche sich heute wieder zahlreich auf Staatsbahngleisen tummeln, sie verhalf mit der erst kürzlich zurückklingenden erfolgreichen HU dem Verein zu einem entsprechenden Ruf und finanziellen Rückgrat, was den Erhalt weiterer Dampflokomotiven sicherte. Ohne diese Umstände, wäre eine 01 509 in den Hochofen gefahren, wäre im Jahre 1985 nicht eine Uni Karlsruhe auf uns gekommen und hätte eine bad. VIc, deren sämtliche Blechaufbauten einem Neubau wichen, weiter vor sich hin gerostet. Der Berliner Professor Dr. Volker Taenzer, der über Dresdener Drähte im März 1977 in der DDR einfach mal eine Dampflok kaufen wollte, sich aufgrund bestehender Restfristen, welche er in Westdeutschland doch nicht abfahren konnte, für die Auener „58 1111“ entschied und diese dann anschließend im DDM für Jahre abstellen musste, hatte den Gedanken an eine Wiederinbetriebnahme nie verworfen. Mit der Referenz der 1066 im Rücken, diese Chance nutzend, ergriff der damalige „West-Berliner“ Burkhard Wollny die Initiative und vermittelte den Kontakt Regler/Taenzer mit dem Ergebnis, dass der von unserer Arbeit beeindruckte Professor seine Dampflok

zum künftigen Betrieb in unsere Hände gab. Glücklicherweise zudem der Umstand, dass es sich mit der 58 311 um eine waschechte Karlsruherin handelt, was weitere Unzen in die UEF-Waagschale warf.

Des Weiteren trug uns die AVG ihre badische C für den Betrieb auf der Württembergischen Schmalspurbahn an und mit Gruß des „Geheimagenten“ fuhr uns über Annaberg, Nossen, Erfurt und die Schweiz eine weitere Lok aus dem Erzgebirge zu, die Reichsbahnmaschine 50 2740. Letztendlich war 01 1066 auch noch die Ursache für den Ankauf der Schnellzugwagen, deren Kredite im Laufe der Jahre mühsamst unter den 2-Meter-Rädern herunter gefahren wurden.

Aber es gab auch Projekte, welche, zumindest teilweise, misslingen. Letztendlich gelang es uns nicht, das Verschwinden der 18 316 hinter Museumsmauern zu verhindern. Der Verein scheiterte schon an dem vorangegangenen Versuch die 18 323, trotz der Fürsprecher im AW Offenburg, vom Sockel zu holen. Ebenso zerplatzten die Versuche um die 85 007. Immerhin gelang es mit Hilfe der AVG-Werkstatt, die Lokomotive wieder mit Windleitblechen zu versehen.

Es wäre müßig, die ganzen nun folgenden Fahrten „der Ulmer“ aufzuzählen. Aus seiner ursprünglichen Bedeutung gerissen, zog sich die Dampfahne unter dem Kaminring quer durch Europa. Der Ring stand fortan für den Erfolg der Ulmer, für die neu entstandene Ära „Museumsdampf auf deutschen Gleisen“ und das Sprengen des Dampflokverbots. Egal wohin sie kam, stach die mit dem ihr von der Presse verpassten Beinamen „Diva in Dampf“ aus dem Gros der Lokomotiven hervor. Das ist sie, der Revoluzzer!

So sei mir als einer der beiden letzten Aktiven dieser Ära aus Reihen des Schnellzuges auch eine Träne im Knopfloch vergönnt und ein gewisses Gefühl der Traurigkeit entschuldigt, fuhr die Lokomotive doch den längsten, zusammenhängenden Streckenabschnitt ihres Betriebslebens unter dem Kaminring.

Heute spricht keiner mehr von einem Dampflokkverbot, 150. Jahre Deutsche Eisenbahnen, Kaminringe, das sind Erinnerungen an das Dino-Zeitalter. So verschwindet 01 1066 ohne weitere Unterscheidungsmerkmale in den Reihen der zahlreichen anderen Museumsloks – von der Diva zur Berta eben. Uns Dinos sei dieser Vergleich erlaubt, verkörpert doch dieser Zustand gleichzeitig eine für den Eisenbahnfreund furchtbare Zeit, die End- und Abwrackzeit deutscher Dampflokomotiven und letztendlich, erfreulicherweise, auch den Anlass zur Gründung der Ulmer Eisenbahnfreunde.

Mit dem Schwanengesang auf den Kaminring kommen all die Erinnerungen an eine vergangene Hoch-Zeit und die aktiven Vereinsmitglieder, welche am Ettlinger Aufbau beteiligt waren und deren Erinnerungen erlo-

schen sind. Das Vorgenannte soll an sie und ihren Kaminring erinnern: Klaus Kähler, Detlef Printz, Adolf Erb, Wolfgang Herrmann, Werner Nachbauer, Hermann Schlotzhauer, Max Sontheimer, Fritz Walter, Stefan Wieland, Karl Eifferle, Udo Frank und der erst mit dem Jubiläumsjahr zu uns gestoßene Ulf Haller. Friede ihrer Seele und ganz viel Dampf im Dampflokhimmel.

Eine Zeitepoche bei den Ulmer Eisenbahnfreunden hat ihr Ende gefunden, eine neue steht am Beginn. Wenn ich mir heute die Vinylschallplatte des „legendären 26. September 1976“ reinziehe und mir vorstelle, damals hätte jemand geunckt, dass die 01 1066 im Jahre 2011 noch führe, hätte ich ihn für total bekloppt gehalten. Doch der Roll-Out im neuen Steaming-Outfit der 012 ist erfolgt, das Overdressed der Dinos ist abgelegt.

Flyer, Face-Book und Hand-Outs sind begeistert. Wünschen wir der Berta einen analogen, falsch? – muss ich jetzt „digitalen“ schreiben?, Erfolg denn der Diva und über weitere Generationen hinweg viel Dampf unter dem Kessel ohne Ring um die Esse – es sei so! Verückt und schade ist, dass ein Verein, welcher die Geschichte und Vergangenheit repräsentiert, bereits eine langjährige solche hat, diese quasi vergisst und es in den Reihen der Vereinsmitglieder niemanden gibt, der Zeit dafür hätte, diese niederzuschreiben und festzuhalten. Der vorstehende Artikel, versehen mit der Bitte um Nachahmer, war ein zaghafter Versuch, dies zu tun.

Gerade zur besinnlichen Jahreszeit, in Erinnerung auch all unserer Verstorbenen, welche vorstehend nicht angesprochen wurden.

Wolfgang Reber



UEF Historischer Dampfschnellzug eV

Unsere nächsten Sonderfahrten:

- 11.02.2012** Nürnberg-Hof-Plauen-Zwickau-Annaberg-Buchholz-Jöhstadt
- 12.02.2012** Nürnberg- Neuenmarkt/Wirsberg
(Schiefe Ebene)
- 26.02.2012** Winterdampf am Hausruck
(Passau, Schärding, Attnang-Puchheim)
- 03.03.2012** Stuttgart- Allgäu
(Esslingen, Plochingen, Göppingen, Geislingen, Ulm, Augsburg, Lindau, Friedrichshafen, Ulm)

Lokalbahn Amstetten – Gerstetten

Dampfeisenbahn in 2011

Ein arbeitsreiches Jahr ist zu Ende gegangen und ich will in diesem Bericht einen Rückblick geben, aber auch einen Ausblick auf die kommende Saison, deren Vorbereitung bereits im vollen Gange ist.

Wie üblich begann das Jahr 2011 nicht erst mit den ersten Fahrtagen im Jahr, sondern die Vorbereitungen hierfür begannen wie jedes Jahr bereits im Januar. So mussten zahlreiche Arbeiten an der Strecke z.B. der Austausch zahlreicher Holzschwellen, Überholung der Signaltechnik, Ausheben von Gräben und Durchlässen und der Rückschnitt der Vegetation noch in den Wintermonaten erledigt werden. Aber auch das gesamte rollende Material erhielt vor dem 1. Fahrtag die notwendigen Untersuchungen, die durch den Eisenbahnbetriebsleiter abgenommen wurden.

Weiterhin kommen zahlreiche Arbeiten hinzu, die auf den ersten Blick nichts mit dem Hobby Eisenbahn zu tun haben, aber dennoch von elementarer Wichtigkeit sind.

Diesen Mitstreitern, die nicht in der ersten Reihe stehen gebührt ein ganz besonderer Dank.

Danke den Kuchenbäckern, Abspülern, Lok und- Zugputzern, Elektrikern, Päckchenpacker, Weichenschmierer, Briefeschreiber, Prospektverteiler, Holzmacher, Schneeräumer, Fensterputzer usw. usw. usw.

Nachdem unsere 75 1118 mit einem frisch überholten Fahrwerk aus Meiningen zurück kam, musste die Lok sich gleich auf mehreren Fahrten außerhalb der Lokalbahn beweisen. Diese Fahrten sind mittlerweile eine wichtige Ergänzung zu den regelmäßigen Pendelfahrten auf der Lokalbahn und während der Dampfzug auf große Fahrt geht, ist der T 06 auf seiner Stammstrecke aktiv und bietet an allen Wochenenden ohne Dampf die Möglichkeit die Alb nostalgisch zu genießen.

Das Dampflokwerk Meiningen hat wirklich gute Arbeit abgeliefert und die Laufruhe der 75 1118 hat sich im oberen Geschwindigkeitsbereich deutlich verbessert.

So war unser Lokbahnzug am 1. Mai ein bewunderter Gast im Bahnpark Augsburg. Der restlos ausverkaufte Zug fuhr von Ulm über Memmingen in die Fuggerstadt.

Aber auch weitere Ziele ab Ulm wurden mit dem Ulmer Traditionszug angefahren. Sonderfahrten führten z.B. nach Aalen, Geislingen, Günzburg und Weißenhorn. An den Märklingtagen waren wir zwischen Göppingen und Plochingen unterwegs und ein wirklich sehr internationales Publikum genoss die Reise in die Vergangenheit.

Vor lauter Aktivitäten kam das Feiern zum 40 jährigen Bestehen der UEF leider etwas zu kurz, aber noch rechtzeitig zum Saisonende konnte die Alb einen besonderen Gast begrüßen. Auf Ihrer Fahrt durch Baden Württemberg durfte die Überquerung der Geislinger Steige nicht fehlen und mit vereinten Kräften bezwangen die 01 1066 und die 75 1118 die Rampe mühelos.

Am 1.Mai 2011 im Bahnpark Augsburg



Während die große Schwester in Amstetten einen kräftigen Schluck köstliches Albwasser erhielt und sich LZ nach Ulm aufmachte, hatten die Fahrgäste des Dampfschnellzuges die Möglichkeit mit dem Albähnle nach Oppingen und mit dem der 75 er nach Stubersheim zu reisen.

Der Schnellzug wurde anschließend mit der 75 er nach Ulm weitergefahren und der Ulmer Hbf hatte nach langer Zeit einmal wieder die Ehre gleich zwei UEF Lokomotiven begrüßen zu dürfen.

An dieser Fahrt waren alle vier Sektionen der UEF beteiligt und hoffentlich können solche Treffen in Zukunft wieder häufiger stattfinden.

Den absoluten Höhepunkt des Jahres und ein wirklicher Kraftakt stellte wie üblich das Nikolauswochenende dar. An den beiden Fahrtagen wurden 2300 Fahrgäste davon 980 Kinder im Zug begrüßt. Für den Nikolaus und seine Helfer ist dies das maximal Mögliche. Leuchtende Kinderaugen ein festlich geschmückter Lokschuppen und der Duft nach Glühwein und frischen Waffeln geben dieser Veranstaltung einen ganz besonderen Flair.

Diese beiden Fahrtage stellten den Abschluss der Saison 2011 dar und erneut verabschiedete sich unsere 75 Richtung Meinigen um in der Winterpause eine Kessel HU im Dampflokwerk zu erhalten.

Für die Mannschaft auf der Alb bleibt aber noch mehr als genug Arbeit zurück und auch ohne Dampflok geht diese nicht aus. So muss an einem



Amstetten ist immer wieder eine Reise wert.



Das eingespielte Team der „Nikolausservice AG“ beim Packen von fast 1000 Päckchen.

Personenwagen, und wenn die Zeit reicht, an fünf Güterwagen eine komplette Fahrwerks HU und die notwendige Bremsrevision durchgeführt werden. Bereits fast abgeschlossen sind diese Tätigkeiten an unserer Diesellok Nr. 3 die als Ersatz für den Blauen Klaus in der kommenden Saison in Einsatz gehen wird. Unser Skl benötigt eine Motorenüberholung und dann wäre natürlich noch die Strecke.....

So schließt sich der Kreis und jede hilfreiche Hand ist auf der Alb recht herzlich willkommen.

Eine sehr positive Nachricht lässt sich von unseren seit Jahren abgestellten, originalen Donnerbüchsen berichten. Ihr Dornröschenschlaf ist beendet und nach einer Grundreinigung sind die Wagen zur Aufarbeitung in das Stubersheimer Depot überführt worden. Mit der dort ansässigen Lebenshilfe konnte ein Partner gefunden werden, der eine Aufarbeitung der beiden Wagen ermöglicht. Wir hoffen nun, dass die Arbeiten schnell voranschreiten und die Wagen schon bald in neuem Glanz erstrahlen.

Diese beiden Wagen (plus jetziger Speisewagen) stellten mit der 98 812 vor 40 Jahren den Anfang der Ulmer Eisenbahnfreunde dar. Wir hoffen, dass dies auch wieder ein Teil der Zukunft ist.



Der erste Schritt in Richtung Aufarbeitung ist getan.

Auch im Jahr 2012 freut sich die Lokalbahn Amstetten – Gerstetten auf Ihren Besuch. Egal ob als aktiver Mitstreiter, oder als Fahrgast im Dampfzug oder Dieseltriebwagen, Sie sind herzlich willkommen.

Anmeldung zur großen Mairundfahrt ab Ulm und zu den Nikolausfahrten werden ab sofort entgegen genommen.

Verkehrstage	Zug mit Dampflokomotive 75 1118 (Baujahr 1921)		Museumstriebwagen T06 (Baujahr 1956)					
2012								
Mai	17		01	06	13	20	27+28	
Juni	03		07	10	17	24		
Juli	01	15	08	22	29			
August	12		05	19	26			
September	09	23	02	16	30			
Oktober	07		03	14	21			
Dezember	01 (d)	02 (d)	Fussnoten					

Fahrplan: gilt nicht am 1./2. Dezember!

Amstetten - Gerstetten

				(z)
Amstetten ab	09:40	12:40	15:50	18:50
Stubersheim ab	09:53	12:53	16:03	19:01
Schalkstetten ab	10:03	13:03	16:13	19:06
Waldhausen ab	10:10	13:10	16:20	19:11
Gussenstadt ab	10:23	13:23	16:33	19:21
Gerstetten an	10:35	13:35	16:45	19:33

Gerstetten - Amstetten

	(z)			
Gerstetten ab	08:30	11:00	14:30	17:20
Gussenstadt ab	08:41	11:13	14:43	17:33
Waldhausen ab	08:51	11:24	14:54	17:44
Schalkstetten ab	08:56	11:31	15:01	17:51
Stubersheim ab	09:01	11:37	15:07	17:57
Amstetten an	09:10	11:50	15:20	18:10

Fußnoten, Hinweise:

(a): Bahnhofshock in Gerstetten (externe Vereine)

(b): Marktplatzfest in Gerstetten

(c): Bahnhofsfest des Vereins UEF Lokalbahn in Gerstetten

(d): **Nikolaus-Dampfzugfahrten** (geänderter Fahrplan, Reservierung erforderlich!!, besonderer Fahrpreis)

(z): verkehrt an allen Betriebstagen als Museumstriebwagen (T 06)

(S): An diesem Tag auch **Dampfbetrieb auf der Schmalspurbahn** von Amstetten nach Oppingen

Fussnoten werden ergänzt, sobald die Termine bekannt sind

Sektion Alb-Bähnle

Fahrzeuge:

Dampflokomotive 99 7203

Die vergangene Fahrseason hat die Lok ohne größere Probleme bewältigt. Nach den Nikolausfahrttagen wurde der Kessel ausgewaschen. Der Feuerrost wurde wie in jeder Winterpause ausgebaut um für Wartungsarbeiten in die Feuerbüchse kriechen zu können, das Feuerloch ist hierzu leider viel zu klein. Beide Speiseventile sind zur Aufarbeitung zerlegt. Da der Aschkasten in den vergangenen Jahren immer öfter geflickt werden musste, wird dieser nun durch einen neuen ersetzt. Der alte Aschkasten wurde hierzu bereits ausgebaut. Bis zum Saisonbeginn benötigt die Lok noch eine Fristverlängerung des Fahrwerkes.

Diesellokomotive D8:

Die in die Lok eingebaute Vorwärm-einrichtung für den Dieselmotor hat sich bereits im Dezember und Januar gut bewährt. Ansonsten läuft die Lok bisher ohne jegliche Probleme und ist wie in jedem Winter fast an jedem Wochenende für Bauzüge in Verwendung.





Greiferwagen X 713:

Wie bereits im letzten Rundschreiben angesprochen haben wir vom Regionalverkehr Bern-Solothurn deren Greiferwagen X 713 übernommen. Glücklicherweise verfügt der Wagen über unser Brems- und Kupplungssystem, so dass hierzu keinerlei Umbauten vorgenommen werden müssen. Derzeit sind wir dabei, an dem Wagen eine Hauptuntersuchung durchzuführen. Hierzu wurde das Fahrzeug ausgeachst und auf den Rollwagen der HSB gesetzt. Eine erste Besichtigung des hydraulisch gesteuerten Kranes durch einen Sachverständigen hat bereits stattgefunden. Die dabei festgestellten Mängel waren nur geringfügig und werden momentan beseitigt. Einer der Abstützylinder wurde demontiert und in eine Fachwerkstatt zur Aufarbeitung gegeben.

Wir hoffen den Wagen noch in diesem Jahr in Betrieb nehmen zu können.



Strecke:

Auch in dieser Winterpause steht das Auswechseln von Schwellen an. Mit 380 Schwellen haben wir uns dabei etwas mehr vorgenommen als im vergangenen Winter. Bereits im November wurde mit den Vorarbeiten begonnen, wie dem Durchsehen der Schraubmaschinen und dem Zusammenstellen der Bauzugausrüstung. Aufgrund der milden Witterung Ende Dezember / Anfang Januar sind die Arbeiten bereits weit fortgeschritten. Noch im Dezember konnten die alten Schwellen ausgebaut und zum Entsorger transportiert werden. Hierbei haben uns auch wieder Landwirte aus der Umgebung mit ihren Fahrzeugen unterstützt, denen an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt werden muss. Mit größeren Gleisbauaktionen haben wir ja in den vergangenen Jahren reichlich Erfahrung sammeln können; trotzdem gibt es immer wieder Neues. Dieses mal wurde zusätzlich ein Bahnübergang komplett mit ausgebaut. Obwohl nur ein Feldweg, musste trotzdem eine Genehmigung zur Sperrung des Weges beantragt werden. Die straßenseitige Verkehrsabspernung wurde in Zusammenarbeit mit dem Bauhof der Gemeinde Nellingen ordnungsgemäß aufgebaut! Innerhalb eines Samstages wurde mit Hilfe einer Baufirma der Bahnübergang ausgebaut, der Unterbau neu verfestigt und das Gleis mit neuen Eichenschwellen wieder eingebaut.

Weichen:

Mit viel Mühe wurden nun von einem Mitarbeiter von uns Weichenzeichnungen in Absprache mit einem Weichenfachmann angefertigt. Bis zum Saisonbeginn soll die Weiche 2 mit neuen Schwellen ausgerüstet werden, die Vorarbeiten hierzu laufen bereits.

Erster und zweiter Vorsitzender bei Weichenarbeiten.

Werkstatt:

Mit dem Greiferwagen, der 99 7203 und der D8 ist der Lokschuppen voll belegt. Die O&K Lok D6 muss deshalb den Winter im Freien unter einer Plane verbringen. Dies macht ein Weiterarbeiten an der O&K-Lok derzeit nicht möglich. Was aber auch aufgrund der laufenden Arbeiten an der Strecke und am X 713 derzeit nicht möglich wäre. Ein verregneter Samstag wurde dazu genutzt unsere Fräsmaschine nun endlich an den für sie bestimmten Platz zu stellen.

Leader-Programm

Die Gemeinde Amstetten ist nun auch im Bereich des Europa-geförderten "Leader-Programms". Hier laufen schon einige Zeit Gespräche über die Förderung unserer Bahn. Als Eigentümerin von Grund und Boden und als Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat nun die Gemeinde einen Antrag eingereicht, nachdem wir eine Museumshalle als Unterstand für unsere Wagen und ein kleines Empfangsgebäude mit Verkaufsraum, WC sowie einen Museumspfad erstellen wollen. Es werden 55 % Zuschuss erhofft. Uns trifft aber trotzdem eine erhebliche Investitionssumme. Die Gemeinde Nellingen plant im Rahmen dieses Programms den Bahnhof Oppingen zu modernisieren.

Fahrtage 2012:

- 1.5. Saisonauftakt
- 17.5. Vatertag
- 3.6. mit Museumsbus nach Nellingen ins Heimatmuseum
- 7.7. Modellflugfestival in Oppingen (erst ab 14⁰⁰h m. Diesellok + Nachtzug)
- 8.7. Modellflugfestival in Oppingen
- 15.7. Rathauscocktail in Amstetten
- 19.8. Teddybärtag alle Kinder mit Teddybär fahren kostenlos
- 9.9. Tag des offenen Denkmals
- 23.9. auf zum Wandern!
- 7.10. mit Museumsbus nach Nellingen ins Heimatmuseum



Neues von den Ettlینگern

Großes Bahnhofsfest in Ettlینگen Stadt

Nach intensiven Vorbereitungen konnte am 24. und 25. September 2011 das große Bahnhofsfest in Ettlینگen anlässlich des Jubiläums des Hauptvereins stattfinden. Mit gleich 3 Gastloks wurden Karlsruhe, Ettlینگen, das Albttal und die Steilstrecke nach Reichenbach angefahren. Mit dabei waren 52 7596 der EFZ, Lok 20 des AEV und 01 533 der ÖGEG.

Zum ersten Mal konnte auch die vereinseigene V100, welche für die nächsten 8 Jahre für die EL Vienenburg (ELV) im Einsatz ist, bewundert werden. Die 211 019-5 konnte vor wenigen Jahren von der AVG übernommen werden. Nach der Übernahme wurde sie durch unseren Vertragspartner ELV im AW Bremen aufgearbeitet und seitdem wird sie in Vienenburg vorbildlich gepflegt.

Soweit aufgrund der räumlichen Entfernung sinnvoll, soll es in Zukunft zu gelegentlichen Einsätzen der Lok vor UEF-Zügen kommen.



Die vereinseigene V100 im Bahnhof Ettlینگen Stadt

Neben der V100 war auch noch eine zweite Diesellok im Einsatz: „Gabi“. Auf diesen Spitznamen hört die vor einigen Jahren erworbene Köf II, 323 518. Diese stand für Führerstandsmitfahrten zur Verfügung.

Nicht fehlen durfte natürlich die 50 2740, für die es die letzte Großveranstaltung vor ihrem Fristablauf wenige Tage nach dem Jubiläum war.

Am Samstagabend traf der 20-Jahre-Eisenbahnromantik-Sonderzug der IGE in Ettlینگen ein. In der dortigen Mehrzweckhalle wurde dann im stil-

vollem Rahmen umringt von alten Karlsruher Straßenbahnen, den Gesellschaftswagen der UEF Sektion Ettlینگen, der modernen AVG-Diesellok und dem Turmtriebwagen der AVG, sowohl das Vereinsjubiläum als auch das 20-jährige Bestehen der beliebten Eisenbahnsendung Eisenbahnromantik gefeiert.

Mit dabei war unter anderem Hagen von Ortloff in musikalischer Begleitung von Axel Zwingenberger, der Stadtbahnpionier Dr. Dieter Ludwig und dessen Nachfolger bei der AVG, Dr. Walter Cassazza.

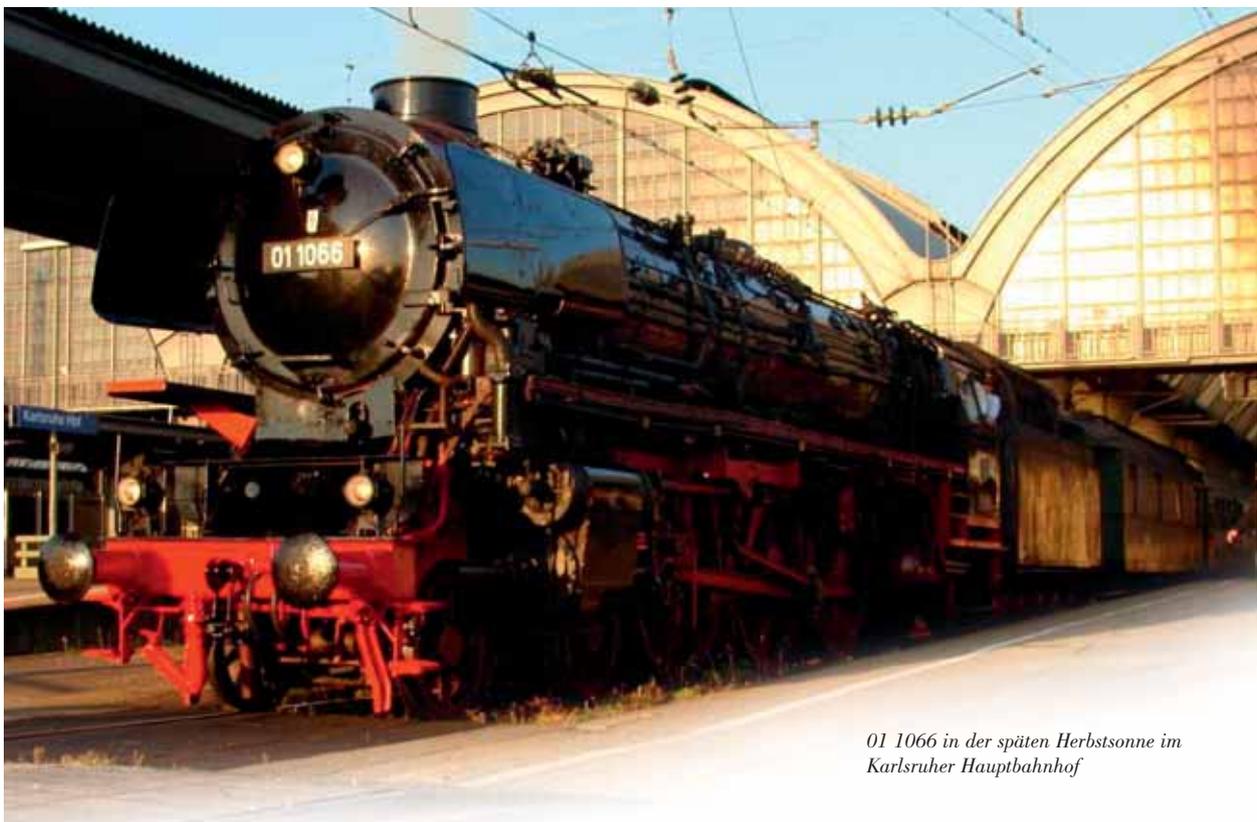
52 7596 der EFZ und Lok 20 des AEV warten in Ettlینگen West auf die nächsten Einsätze beim Bahnhofsfest zu 40 Jahre UEF



Als lang ersehntes Highlight konnte am letzten Jubiläumstag 01 1066 nach den durchgeführten Ausbesserungsarbeiten samt Schönheitskur in Krefeld der Öffentlichkeit präsentiert werden. Nur durch unermüdliches Arbeiten der UEF-Aktiven in Krefeld konnte die 01 noch rechtzeitig als krönender Abschluss gegen Nachmittag des 25. September in der späten Herbstsonne eine Pendelfahrt von Karlsruhe nach Ettlingen übernehmen.



01 533 der ÖGEG brachte den Eisenbahnromantik-Sonderzug nach Ettlingen



01 1066 in der späten Herbstsonne im Karlsruher Hauptbahnhof

Abschied von 50 2740

Einen Tag nach der Festveranstaltung wurde eine kleine Abschiedsrunde für 50 2740 gefahren. Die Tour ging von Ettlingen West zunächst nach Rastatt. Dort wurde kopfgemacht und dann ging es über Durmersheim und

Forchheim nach Karlsruhe. Anschließend ging es auf die vorerst letzten Kilometer unter Dampf für die treue „Fuffi“ nach Ettlingen West zurück, wo noch ein kleiner Umtrunk mit Fotoshooting auf dem Programm stand. Nach Abschluss der Arbeiten

an 86 346 soll die Hauptuntersuchung der 50er in Angriff genommen werden. Bis dahin soll sie möglichst unter Dach unter- und evtl. ausgestellt werden. Erste positive Gespräche wurden über eine Ausstellung in der Eisenbahnerlebniswelt in Horb geführt.

Baden-Württemberg-Rundfahrt zum Jubiläum 40 Jahre UEF

Am 2. Oktober fand dann die große Baden-Württemberg-Rundfahrt aus Anlass 40 Jahre UEF statt, bei der alle Sektionen der Ulmer Eisenbahnfreunde besucht wurden bzw. eingebunden waren. Los ging es mit 01 1066 von Karlsruhe über Ludwigsburg und der Geislinger Steige nach Amstetten. Dort warteten bereits 75 1118 und 99 7203 auf die Fahrgäste der 40-Jahre-UEF-Jubiläumstour. Nachdem beide Strecken befahren waren, ging es mit 75 1118 weiter nach Ulm. Dort wurden die Fahrgäste mit einem Sektumtrunk und einer Ansprache des Ersten Vorsitzenden des Vereins, Walter Sigloch, empfangen. Anschließend führte die Reise über die Donautal- und Zollernbahn nach Sigmaringen und Tübingen schließlich über Ludwigsburg zurück nach Karlsruhe.



01 1066 und 75 1118 bei der großen Baden-Württemberg-Rundfahrt in Amstetten



Nächtliches Fotoshooting anlässlich der Abschiedsfahrt von 50 2740

58 311

Viele mögen sich fragen, was denn nun mit der Badischen G12 los ist. Plötzlich verschwand sie von der Bildfläche. Hier nochmals einige Hintergrundinformationen: Die Lokomotive benötigte neue Radreifen. Aus diesem Grund wurde sie durch die Werkstattmannschaft in Menzingen ausgeacht und die Achsen in eine Fachwerkstatt verbracht. Leider haben verschiedene Komplikationen zu einer massiven Verzögerung der Arbeiten geführt, zuletzt mussten nach einer Beschädigung sogar die Radreifen ein zweites Mal beschafft werden.

Die Arbeiten sind mittlerweile nach einem Wechsel des ausführenden Werks (so wie ursprünglich geplant und beauftragt) in Meiningen fertiggestellt worden, so dass nun tatsächlich mit einer Rückkehr der Lok in den Betrieb zu rechnen ist. Spätestens zum 01. Mai wird sie wieder ab Ettlingen ins Alb- und Murgtal auf die Reise gehen können.

Projekt „Karlsruher Eilzug“

Nachdem durch die Aktiven der Sektion Ettlingen vor 2 Jahren der Eilzugwagen 401 im Bereich des Wagenkastens und auch teilweise im Innenbereich aufgearbeitet wurde, stehen nun die Hauptuntersuchungen

fast sämtlicher weiterer Wagen in Ettlingen an. Aus diesem Anlass werden für den Wagen 401 (Bye, Eilzugwagen der Dreißiger Jahre) zurzeit im Ausbesserungswerk Ceske Velenice in Tschechien zwei Drehgestelle aufgearbeitet, welche zum Saisonstart den Einsatz dieses Wagens garantieren sollen.

Zeitgleich muss am baugleichen Wagen 402 (Bye, Eilzugwagen der Dreißiger) ebenfalls eine Hauptuntersuchung bewerkstelligt werden, hierbei wird auf die gute Substanz des Fahrwerks zurückgegriffen werden können, da der Wagen bereits vor wenigen Jahren in Tschechien eine aufwändige und teure Untersuchung erhalten hat.

Parallel dazu wird weiter an der lang ersehnten Fertigstellung des Eilzugpackwagens „alter Fritz“ (Dye) gearbeitet. Hier drängt die Zeit, da die Werkstatt in Menzingen, in der momentan der Wagen untergestellt ist, im März 2012 abgerissen werden soll. Um all diese Arbeiten bis zum Saisonstart am 1. Mai erledigen zu können und dann einen hoffentlich wieder vorzeigbaren Eilzug präsentieren zu können, brauchen wir jede helfende Hand!

Termine und Informationen

gibt es unter der eMail-Adresse: roland.brunnecker@uef-dampf.de.

Diese Wagen stellen in Verbindung mit dem bekannten Ettlinger Speisewagen das Grundgerüst des Karlsruher Eilzugs. Nach Möglichkeit wird ein weiterer Eilzugwagen (Bye Gruppe 36) längerfristig in einem Werk aufgearbeitet, welcher dann den Eilzug komplettieren wird. Zur Verstärkung dienen die beiden ehemals luxemburger Bn-Wagen (Wegmann, 60er Jahre), die in den letzten Jahren gute Dienste geleistet haben, allerdings nun auch zur Hauptuntersuchung anstehen. Einer der Bn soll nach Möglichkeit ebenfalls bis Saisonbeginn 2012 wieder ans Laufen kommen.



HU 86 346

Auch die Aufarbeitung der 86 346 schreitet, neben den Arbeiten an 58 311 und den Wagen, weiter voran. Die Finanzierung der anstehenden Arbeiten ist zwar noch nicht vollständig in trockenen Tüchern, die Aufarbeitung kann aber Dank der Kooperation mit der Schwäbischen-Alb-Bahn (SAB), den Spenden des Fördervereins Badischer Museumsbahnen und die Spenden-Aktion „Rohrpatenschaft“ stetig vorangehen.

Mit den Freunden von der Schwäbischen Albbahn in Münsingen konnte nun eine Vereinbarung getroffen werden, die den Fortgang der Arbeiten an der Lok und auch den Einsatz und die geschützte Unterstellung der Lok im Winter regelt. Es ist zukünftig vorgesehen, dass die Lok jeweils das Winterhalbjahr auf der Alb und das Sommerhalbjahr im Albthal verbringen soll.



Jetzt fehlen auch hier noch ein paar helfende Hände und weitere Spenden, damit die Lok möglichst schon Ende 2012 ihre Jungfernfahrt auf ihrer ersten UEF-Stammstrecke von Schelklingen nach Münsingen und Kleinengstingen auf der Schwäbischen Alb meistern kann!

Die vorbereitenden Arbeiten zur Kesseluntersuchung wurden in 2011 abgeschlossen und aus der Befundung durch den TÜV konnte der Arbeitsumfang festgelegt werden. Der Überhitzer für die Lok ist nach Beschaffung und Biegen der neuen Rohre bereits im Bau (Dank an unser Mitglied W. Schramm!), die Kesselarbeiten (Flicken, Ausschweißen, Neuberohrung) werden für Februar und März 2012 an eine Stahlbaufirma vergeben und im Anschluss wird die Lok nach Münsingen auf die schwä-

bische Alb verbracht, wo die Lok dann zum Ausachsen und zum Zusammenbau in der dortigen Werkstatt verbleiben kann. Zuvor findet am 09.06.2012 im Münsinger Lokschuppen sogar noch ein Benefizkonzert zugunsten der 86 346 mit der Reutlinger Philharmonie statt.

Das ehrgeizige Ziel lautet: Wiederinbetriebnahme der Lok im Dezember 2012 im Winterprogramm der SAB. Zusammen mit dem dortigen Donnerbüchsenzug wird die Lok sicher eine wunderschöne Kombination abgeben. Ob das Ziel erreicht werden kann, hängt letztlich von den Spenden und dem weiteren Arbeitsfortschritt ab. An dieser Stelle auf jeden Fall schon mal ein herzliches Dankeschön an alle bisherigen Förderer und Spender!



Eigenes Haus

Noch keine wesentlichen Fortschritte können derzeit leider vom eigentlich wichtigsten Projekt nämlich der Suche nach einer geeigneten Unterkunft für Werkstatt und Fahrzeuge der Sektion Ettlingen vermeldet werden. Es wird weiterhin auf allen möglichen Wegen und Kanälen fieberhaft nach einem geeigneten Lokschuppen (= Halle mit Gleisanschluss) gesucht bzw. über denkbare und bereits vorhandene Lösungen verhandelt. Die Wunschlösung wäre die Nutzung des schon lange leerstehenden ehemaligen Bw Rbf in Karlsruhe, die Verhandlungen kommen aber leider nur stockend voran. Deswegen werden natürlich noch weitere Standorte und auch das Errichten einer eigenen Halle in Ettlingen West geprüft.



Bw Karlsruhe, Wagenhalle Petergraben – derzeit noch in DB-Nutzung, vielleicht zukünftig doch noch einmal eine geeignete UEF-Heimat!?

Mit dem Abriss der bisher genutzten Halle der AVG in Menzingen ab März/April 2012 steht neben der „Freiluftwerkstatt“ zwar weiterhin zu bestimmten Zeitfenstern die AVG Werkstatt in Ettlingen Stadt zur Verfügung, dennoch wird bis spätestens zum nächsten Winter eine zukunftsfähige Lösung benötigt.



Derzeitiger Standort Ettlingen West Güterschuppen

Nikolausfahrten im Albatal mit Lok 20

Durch den Ausfall der 58 311, der Fristablauf von 50 2740 und eine Veranstaltung des HDS, in der 01 1066 eingebunden war, stand die Sektion erstmals vor der Frage, welche Dampflok den Nikolauszug fahren soll. Doch dann kam die Idee: Lok 20 aus dem Achertal könnte vielleicht einspringen!? Wie bereits am Jubiläum kam die schicke Lok erneut nach Ettlingen. Doch dieses Mal hatte sie eine Mammutaufgabe vor sich: 4 Sitzwagen, 2 Gesellschaftswagen und der schwere Heizwagen mussten durch das Albatal nach Bad Herrenalb gebracht werden. Etwas Unterstützung von einer AVG-Diesellok war natürlich erforderlich, doch war es trotzdem ein schönes Dampferlebnis die kleine und akkustisch beeindruckende Lok vor dem großen Zug zu erleben. Durch den Einsatz des Achertäler Eisenbahnvereins (AEV) konnten so auch in 2011 die ausverkauften Nikolausfahrten im Albatal mit Dampf stattfinden. Ein großes Dankeschön an den AEV, ohne die wir zwar nicht im Regen, aber nur in Dieselschwaden gestanden wären!



Ehemaliges Bw Rbf in Karlsruhe

Unsere Lokomotive in Afrika?

Bei seiner Suche nach neuen Marken stieß Eisenbahnfreund Günther Klebes aus Erlangen kürzlich bei einer belgischen Internet-Auktion auf eine Briefmarke des afrikanischen Staates Guinea-Bissau. Anbieter war ein Händler aus Israel. Klebes bot als einziger und ersteigerte das gute Stück für einen Euro.

Guinea-Bissau ist ein Staat in Afrika. Er liegt an der afrikanischen Westküste zum Atlantik und grenzt an Senegal und Guinea.

Auf die Kuriosität deutsch - afrikanischer Eisenbahn-Nostalgie aus dem Jahr 2001 ist Günther Klebes aus Erlangen erst vor ein paar Wochen gestoßen. Der 63-Jährige sammelt nach eigenem Bekunden begeistert «alles, was mit der Bahn zu tun hat - außer echten Lokomotiven». Bei ihm zuhause stehen Modelle und historische Uniformmützen (die so genannten «Rotkäppchen») neben zahllosen selbst geschossenen Fotos und Alben voll einschlägiger Telefonkarten und Briefmarken.

Daneben arbeitet der Schulbusfahrer und dreifache Vater ehrenamtlich bei der Bahnhofsmission, als Hobby

nennt er «Bahn fahren», und selbst auf Hochzeitsreise ist er vor 28 Jahren mit dem Glacier-Express gefahren.



Guiné-Bissau

Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Mitgliedsbeitrag 2012

Der Jahresbeitrag 2012

Mitglied auf	55,00 €
Familie	82,50 €
Jugendliche, Schüler, Studenten	27,50 €

Der Beitrag ist bei Abbuchern inzwischen vom Konto abgebucht worden.

Nichtabbucher möchten ihn bitte auf unser Girokonto Nr. 2424002 bei der Volksbank Ulm-Biberach eG (BLZ 630 901 00) einzahlen (IBAN Nr. DE 23 63090100 0002 4240 02 BIC: ULMVD66). Auch Mitglieder unserer Sektionen UEF-Lokalbahn und UEF-Historischer Dampfschnellzug zahlen auf dieses Konto ein. Schweizer Mitglieder können auch auf das Schweizer Postfinance-Konto Nr. 80-38645-0 einzahlen.

Eine gesonderte Rechnung wird nicht versandt.

Mitgliedsbeiträge und Spenden sind steuerbegünstigt.

Für Beiträge und Spenden bis 200 € legen Sie bitte diese Beitragsrechnung vor.

Hiermit wird bestätigt, dass die Zuwendung nur zur Förderung von Kunst und Kultur (§ 52 AO) verwendet wird. Die Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. sind durch Bescheinigung des Finanzamts Ulm Nr. 88048/52505 vom 24.8.2011 als gemeinnützig anerkannt.



Die Großrädigen des Historischen Dampfschnellzugs e.V.

von Wolfgang Reber

Insgesamt 84 Seiten informieren über den Historischen Dampfschnellzug e.V. und über das Leben und Erlebte unserer Dampfschnellzugloks. Persönliche Erzählungen und farbige Bilder aus längst vergangenen Zeiten runden das Büchlein (Magazinformat) ab und machen es zu einem Muss für jeden Fan des UEF - Historischen Dampfschnellzug e.V.

Wer eine der limitierten und begehrten Broschüren haben möchte, kann diese gerne ab sofort bei uns bestellen.

Einzelpreis: 11,80 EUR

Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten.

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-Bahnle)
Heinrich Biro
Industriestraße 41
73340 Amstetten
alb-bahnle@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)
BICULMVD66, IBAN DE 23 63090100002424002