

Die Dampfeisenbahn



Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Juni 2013 • Nummer 2

Schutzgebühr 1,- €

In dieser Ausgabe

- 02-04 Mitgliederversammlung am 12.01.2013 in Münsingen
 - 04 Vorbereitung der Mitgliederversammlung
- 05-08 Sektion Historischer Dampfschnellzug
- 08-10 Aktuelles aus dem Posthof
 - 11 Streckensanierung 2012/2013
 - 12 Bereit für die Fahrseason 2013
- 12-13 Sektion Ettlingen
 - 14 Sektion Alb-Bähnle
- 14-15 Lokalbahn Amstetten-Gerstetten
- 15-16 Maisonderfahrt des Historischen Dampfschnellzugs



Foto: Norman Gottberg

Mitgliederversammlung am 12.01.2013 in Münsingen

In diesem Jahr fand die regelmäßige Mitgliederversammlung auf der Schwäbischen Alb in Münsingen statt. Unser Verein war zu Gast bei der Schwäbischen Alb Bahn (SAB) in deren Mehrzweckhalle am Bahnhof in Münsingen. Stilecht reisten die meisten Mitglieder mit der vereinseigenen Dampflokomotive 58 311 an.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen, das die SAB organisierte, begrüßte der Vereinsvorsitzende, Walter Sigloch, um 14 h die 74 teilweise weit angereisten Vereinsmitglieder mit einem besonderen Dankeschön an Herrn Stefan Krebs aus Duisburg und Herrn Prof. Dr. Tänzer aus Berlin, welche die weiteste Anreise hatten. Herr Tänzer hatte seinerzeit die Lok 58 311 vor dem Verschrotten bewahrt und sie später dem Verein preisgünstig überlassen. Ein weiteres Dankeschön spendete Herr Sigloch der SAB für die Gastfreundschaft.

Im Anschluss begrüßte der Vorstand der SAB, Herr Bernd-Matthias Weckler, mit einem „Herzlichen Willkommen“ die Versammlung. Während seiner Ansprache gab er einen kurzen Einblick in die Geschichte Münsingens und der SAB. Ein Dankeschön richtete er an die UEF Sektion Ettligen für die Zusammenarbeit bei den Fahrten mit 58 311, welche während der Winterzeit auf der Schwäbischen Alb ihren Dienst verrichtet, und bei der Aufarbeitung der 86 346, welche in Kürze voll in Gang kommt. Anschließend wurde im Stillen der verstorbenen 21 Vereinsmitgliedern gedacht.

Daraufhin stellte Herr Sigloch den aktuellen Vorstand und die Vereinsgliederung vor. Als Schriftführer fungierte Roland Brunnecker, Karlsruhe. Die aktuelle Mitgliederzahl des Vereins beträgt, wie im Jahre der letzten Hauptversammlung im Jahre 2010, unverändert 601 Mitglieder. In den letzten 3 Jahren waren zu verzeichnen: 59 Beitritte, 25 Austritte und verschiedene Löschungen von Mitgliedern, die mehrfach den Jahres-

beitrag nicht bezahlt haben.

Der Jahresbeitrag wird bekanntlich auf die direkten als auch die indirekten Sektionen und den Hauptverein mit jeweils 20% der Mitgliedsbeiträge verteilt. Diese Beträge beliefen sich in den Jahren 2010 bis 2012 auf jährlich ca. 28.500 €.

Im Folgenden wurden die Umsätze der beiden direkten Sektionen (Albbahnle und Albtalbahn) präsentiert:

	Albtalbahn	Albbahnle
2010	177.841 €	41.754 €
2011	154.835 €	27.218 €
2012	91.354 €	14.290 €

Im Jahr 2010 profitierte das Albbahnle vom Dampflokomotivfest in Amstetten. Die Zahlen für 2012 waren vorläufig. Die Steuerbilanz für die Jahre 2009, 2010 und 2011 beträgt: -96.424 €, -112.408 € und -101.208 €. In diesen Zahlen sind Abschreibungen und Instandsetzungen an den Fahrzeugen beinhaltet. Die Schulden im Jahr 2012 waren nur noch ein Mitgliederdarlehen von 1996 €.

Anträge der Mitglieder zur Versammlung waren nicht eingegangen. Danach wurden nun die Berichte der einzelnen Sektionen vorgetragen:

Den Anfang machte die Schmalspurbahn **Albbahnle**, vorgetragen von Peter Schuhmacher.

Das Albbahnle hoffte bei der Umsetzung der Pläne für eine größere Wagenhalle auf Unterstützung der EU im Rahmen des „Leader+“-Programmes, was leider fehlschlug. Der Bau der Fahrzeughalle, evtl. gebraucht, ist weiterhin vorgesehen. Eine Schwerarbeit sind für die Mitglieder des Albbahnle die jährlichen Gleisarbeiten. Zur Erleichterung der körperlich anstrengenden Gleisarbeiten hat sich das Albbahnle einen Selbstentladewagen von der Brohltalbahn für den Schottertransport angeschafft, welcher aufgearbeitet wurde.



Auch wurde der erste der beiden ehemaligen Zugspitzbahnwagen renoviert. Des Weiteren stand die Kessel-HU an der Lok 99 7203 im Jahre 2011 an. Weiterhin wurde ein gebrauchter Kranwagen angeschafft. Auf ihren Fahrten auf der eigenen Strecke beförderte das Albbahnle pro Jahr rund 4000 Fahrgäste.

Es folgte der Bericht von Michael Schweizer zur **Sektion Ettligen**:

Dieser begann mit einem Rückblick über die Jahre 2009 bis 2012, in denen einige Hauptuntersuchungen an Loks und Wagen anstanden. Hierbei bedankte sich Herr Michael Schweizer beim Förderverein Badischer Museumseisenbahnen (FBM) für die finanzielle Unterstützung bei den Arbeiten, insbesondere bei der über 30.000 € teuren Hauptuntersuchung des beliebten Ettliger Speisewagens. In den vergangenen Jahren wurden mit der 58 311 und 50 2740 viele Fahrten im fast gesamten Bundesgebiet gefahren, wie zum Beispiel nach Sachsen und Niedersachsen. Des Weiteren wurden Ausbildungen zu Lokführern, Zugführern und Heizern veranstaltet. Auch ein positiver Punkt ist die Hauptuntersuchung an 86 346 in Kooperation mit der SAB, welche Dank der SAB und der Rohrpatenschaft-Spendenaktion nun in Münsingen beginnt.

Nach den lang andauernden Fahrwerksarbeiten an 58 311, welche durch diverse Hindernissen seitens von Zulieferern und Werken verursacht wurden, konnte sie Mitte Dezember 2012, endlich neu bereift, wieder in Betrieb gehen. Die Euphorie über die Wiederinbetriebnahme wird allerdings durch die seit Jahren andauernde bisher erfolglose Suche nach einem

„eigenen Haus“ für Werkstattarbeiten und Unterstand wieder getrübt. Denn ohne eine überdachte Werkstatt sind in den nächsten Jahren weiter anstehende Arbeiten an den Fahrzeugen nur schwer zu bewerkstelligen.

Daran anschließend erläuterte Herr Prof. Dr. Tänzer seinen Kauf der damals noch zur Deutschen Reichsbahn gehörenden 58 311 und den Weg zum Vereinseigentum der UEF.

Aus der Sektion **Historischer Dampfschnellzug** berichtete Thomas Beneke: In den vergangenen Jahren hatte der HDS sowohl Fahrgastrekorde als auch Absagen von vielen Fahrten zu melden. Ein Grund für die Absagen war die Kostenexplosion des Schwerölpreises, durch den es schwierig wurde, mit den Fahrkarteneinnahmen die Fahrten kostendeckend zu veranstalten. Ende des Jahres gab es des Weiteren Vorstandsneuwahlen, wodurch der HDS nun einen 3-köpfigen Vorstand besitzt. Der Sektionsvorstand setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

Geschäftsvorstand: Thomas Benecke
 Betriebsvorstand: Klaus Heckemanns
 Finanzvorstand: Walter Urbancik

Danach folgte der Beitrag der Sektion **LAG** von Manfred Berka:

Auch hier standen Wahlen des Vorstandes an. 1. Vors. ist Manfred Berka, 2. Vors. Bernhard Kuhn und 5 weitere Vorstandsmitglieder. Die LAG konnte einen neuen Anbau am Lokschuppen in Gerstetten in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Gerstetten herstellen. Es wurden neue Bahnübergangsanlagen aufgearbeitet und die Hauptuntersuchung am Speisewagen in Angriff genommen. Nebenher bekam in Meiningen die 75 1118 sowohl eine Kessel- als auch eine Fahrwerks-HU. Als ob das nicht genug wäre, begann die LAG mit der Aufarbeitung der ersten vereinseigenen Dampfloks 98 812, welche im kommenden Jahr ihr 100-jähriges Jubiläum feiert. Auch plant der Verein den Erwerb des ehemaligen Bundeswehr-Lokschuppens in der Nähe von Amstetten, um dort Fahrzeuge vor der Witterung geschützt abzustellen. Die LAG beförderte rund 18.000 Fahrgäste pro Jahr auf der Lokalbahn von Amstetten nach Gerstetten.

Der Bericht der **UEF GmbH** beinhaltet neben den Aufgaben auch die Zahlen der vergangenen Jahre, welche sich im schwarzen Bereich befinden. Die Umsätze haben sich auf von 85.000 auf 162.000 € (2011) gesteigert. Die GmbH ist auch für fremde Eisenbahnunternehmen tätig.

Kassenprüfung

Daran anknüpfend kam nun der Bericht der Kassenprüfer, vorgestellt von Wolfgang Reber:

Die Prüfung wurde von Wolfgang Reber und Walter Urbancik durchgeführt. Sie erkannten nur kleine Differenzen; allerdings wiesen sie daraufhin, dass als Rechnungsanschrift öfters Privatadressen angegeben wurden, was aber nicht zulässig sei. Auch kritisierten sie den Belegfluss. Hier ergriff Karlheinz Zäuner das Wort und erklärte, dass alle Geschäftsvorfälle debitorisch bzw. kreditorisch erfasst worden waren. Man hätte nur auf dem entsprechenden Debitor bzw. Kreditor nachsehen müssen um die Rechnungen mit den Überweisungen zu vergleichen. Im Übrigen war Herr Zäuner erstaunt, dass diese Prüfung nicht in seiner Gegenwart stattfand.

Entlastung

Da es bei der Aussprache keine Wortmeldungen gab, ging es mit der Entlastung des Vorstandes weiter. Mehrheitlich wurde die offene Abstimmung per Akklamation beschlossen. Hierbei ergaben sich 71 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen und 1 Gegenstimme.

Vorstandswahl

Walter Sigloch berichtete, dass Karl-Heinz Zäuner auf Grund seiner Gesundheit nicht mehr als 3. Vorsitzender kandidieren möchte. Zur Kandidatur als sein Nachfolger erklärte sich Heiko Müller, Karlsruhe, bereit. Im Übrigen stellten sich Walter Sigloch und Jens Töppel-Wolf wieder zur Wahl.

Der Wahlleiter Dr. Niels Linge fragte zunächst die Versammlung nach weiteren Vorschlägen zur Wahl der Vorstände. Dies war nicht der Fall. Die Versammlung bestätigte, dass die Abwesenheit von Heiko Müller kein Hinderungsgrund für die Kandidatur sei.



Ehrung für 25jährige Mitgliedschaft

Bei der Wahl des Vorstandes ebenfalls nach Genehmigung der Versammlung per Akklamation, ergab sich folgendes Ergebnis:

1. Vorsitzender: Walter Sigloch 74 Ja 0 Enthaltungen 0 Gegenstimmen
2. Vorsitzender: Jens Töppel-Wolf 71 Ja 3 Enthaltungen 0 Gegenstimmen
3. Vorsitzender: Heiko Müller 73 Ja 1 Enthaltung 0 Gegenstimmen

Wahl der Kassenprüfer

Es folgte die Wahl der Kassenprüfer, bei der es zwei Kandidaten gab: Wolfgang Reber und Dr. Uwe Effelsberg. Beide wurden mit lediglich je einer Enthaltung gewählt. Daraufhin stellte Dr. Uwe Effelsberg die Aufgaben des Kassenprüfers vor.

Ehrungen

Im Anschluss folgte die Ehrung für 25-jährige Mitgliedschaft im Verein:

Gerhard	Albiez	Urspring
Olaf	Benz	Ettlingen
Manfred	Berka	Pfaffenhofen
Renate	Berka	Pfaffenhofen
Hans-Ulrich	Bosch	Giengen/Brenz
Jürgen	Brehmer	Leutenbach
Frank	Ehemann	Karlsruhe
Alexander	Ehrhard	Eppelheim
Kurt	Freidhof	Heilbronn-Kling.
Max	Freidhof	Heilbronn-Kling.
Helmut	Grall	Bad König-Zell
Horst von	Griesheim	Eislingen
Siegfried	Henrichs	Neunkirchen
Fritz-Ulrich	Haller	Stuttgart
Werner	Höfle	Eislingen
Gerhard	Hofmann	Geislingen
Manfred	Holzwarth	Stuttgart
Gerhard	Hutt	Ettlingen
Stephen	Jordan	Karlsruhe
Heinz	Kiebler	SchwäbischGmünd
Lothar	Kretz	Utarp
Helmut	Leopold	Karlsruhe
Monika	Leopold	Karlsruhe
Niels	Linge	Mainz
Andreas	Seidel	Ebersbach
Claudio	Sigloch	Amstetten
Fritz	Steininger	Bad Liebenzell
Prof.Dr.Volker	Taenzer	Berlin 33
Martin	Wagner	Ebersbach
Stephen	Walter	Eckental
Heinrich	Welhusen	Freudenstadt
Dr. Rainer	Welte	Geislingen
Gerhard	Wiedmann	Schlat
Uwe	Wieland	Stuttgart-Bergh.
Helmut	Winkelbauer	Dürnai
Friedhelm	Wöhrle	Karlsruhe
Dr. Dieter	Zeh	Frankfurt/M. 60

Soweit die Mitglieder anwesend waren, wurde ihnen die Ehrennadel für 25jährige Mitgliedschaft überreicht.

Auf Vorschlag des Vorstands wurden wegen Ihrer großen Verdienst um die Vereinsarbeit zu Ehrenmitgliedern einstimmig gewählt:

Renate und Manfred Berka, Pfaffenhofen, für den Aufbau und die Erhaltung der Gerstetter Bahn (LAG)
Karl-Heinz Zäuner, Karlsruhe, für die langjährige Arbeit als Heizer und den Aufbau der Vereinsbuchführung
Prof. Dr. Volker Tänzer, Berlin, für die Erhaltung der Lok 58 311.

Walter Sigloch dankte allen Geehrten für Ihre Leistungen zu Gunsten des Vereins.



Walter Sigloch



Satzungsänderung

Die bisherige Regelung über die Gemeinnützigkeit und die Auflösung des Vereins sowie vom Staat genehmigte Ehrenamtspauschale sollten in der Satzung neu geregelt werden. Außerdem sollten verschiedene Fristen für die Einberufung der Mitgliederversammlung verkürzt werden. Deshalb wurden vom Vorstand folgende Satzungsänderungen vorgeschlagen:

„Die Satzung vom 13.11.1999 in der Fassung vom 26.1.2008 wird wie folgt geändert:

Art. 3 Abs. 4

erhält folgende Fassung:

Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung (AO). Alle Mittel des Vereins dürfen nur für satzungsgemäße Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Gewinnanteile und in ihrer Eigenschaft als Mitglieder auch keine sonstigen Zuwendungen. Es darf keine Person durch Ausgaben, die den Zwecken des Vereins fremd sind, oder unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

Art. 11 Abs. 2

erhält folgende Fassung:

Die schriftliche Einladung erfolgt mindestens 4 Wochen vor dem Datum der MV durch den Vorstand und enthält:

- die Tagesordnung,
- Angaben über Versammlungsort, -datum und -beginn.
- Anträge von Mitgliedern zur MV sind spätestens 2 Wochen vor der MV an den Vorstand schriftlich einzureichen.

Art. 13 Abs. 3:

Folgender Satz wird angefügt:

Bis zur Neuwahl führt der bisherige Vorstand die Geschäfte weiter.

Art. 13 Abs. 7:

Folgender Satz wird angefügt:

Die Mitglieder des Vereins sind grundsätzlich ehrenamtlich tätig. Bei Bedarf können Satzungsämter auf Bewilligung des Beirats und im Rahmen der haushaltsrechtlichen Möglichkeiten entgeltlich auf der Grundlage eines Dienstvertrages oder gegen Zahlung einer Vergütung nach § 3 Nr. 26 a EstG (Ehrenamtspauschale) ausgeübt werden.

Art. 22 Abs. 2

erhält folgende Fassung:

Auflösung des Vereins

Bei Auflösung des Vereins oder Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen, soweit es die Verbindlichkeiten übersteigt, an eine Körperschaft des öffentlichen Rechts oder eine steuerbegünstigte Körperschaft, die es für Zwecke der Erhaltung eisenbahnhistorischer Kulturwerte zu verwenden hat, wobei die bisherige Beheimatung der Fahrzeuge und Einrichtungen maßgebend ist.“

Manfred Berka erwähnte, dass im Falle einer Auflösung der Lokalbahn festgelegt wurde, dass das Vermögen an den Verein UEF e.V. wieder zurückfallen würde. Wenn UEF aufgelöst würde, müsste eine entsprechende Regelung vorgenommen werden und die Satzung jetzt anders gefasst werden. Der Vorsitzende war aber der Meinung, dass

das nicht ohne Abstimmung mit dem Finanzamt geändert werden könne. Es wurde auch vorgeschlagen, den Art. 22 jetzt nicht zu ändern. Aus der Versammlung kam der Vorschlag, bei der „Verwendung“ das Wort „grundsätzlich“ einzufügen. Die Versammlung beschloss mit 57 Ja-, 15 Gegenstimmen und 2 Enthaltungen, dass das Wort „grundsätzlich“ in den Artikel 22 Absatz 2 aufgenommen wird. Die Regelung soll nochmals überprüft werden und ggf. bei der nächsten Mitgliederversammlung beschlossen werden. Anschließend wurde über die Satzungsänderungen als Komplettpaket abgestimmt. Bei 13 Gegenstimmen wurde die Satzungsänderung bei noch 74 Anwesenden mehrheitlich beschlossen.

Um 16:50 h wurde die harmonisch verlaufene Versammlung geschlossen und mit dem Dampfzug nach Schelklingen gefahren.

Vorbereitung der Mitgliederversammlung

Ein Museumsbahnverein mit schwäbischen Wurzeln tut sich schwer damit für etwas viel Geld auszugeben, wenn es vermeidbar ist... So ist es auch bei den Räumlichkeiten für eine Mitgliederversammlung: Groß, günstig und gerne auch „mit Ambiente“. Wegen des Projektes „86 346“ fiel die Wahl auf die Lokhalle in Münsingen. Pragmatisch wurde man sich mit dem Hausherrn SAB

einig: „Ihr kennet da tage – aber aufreime, sauber mache und hinterher wieder z’sammeraume misset’r selber.“ Also abgemacht! Nachdem die Ettlinger Sektion den betrieblichen Teil stellte, musste man vom „Hauptverein“ für’s Quartiermachen Jemanden anderen bitten und ... auch selber, ran. Die folgenden Bilder zeigen einige Impressionen der Vorbereitungen.



Bereit zur Reinigung: Lokhalle Münsingen



Ausräumen ...



Ausdampfen ...



Ausfegen ...



Abdeckung einsetzen ...

Sektion Historischer Dampfschnellzug

Unsere letzte Fahrt nach Sankt Anton am Arlberg

Unsere hoffentlich letzte Winterfahrt für diesen Winter brachte uns nach Sankt Anton. Wir fuhren unseren Zug bis Lindau mit der 01 1066. Besonders die Geislinger Steige hinauf in der Morgensonne, einfach genial. Es wurden herrliche Bilder von der Fahrt gemacht. In Lindau wurde die 01 1066 abgehängt und wir bekamen als Zuglok, die 1020 042. Diese E – Lok wurde im Jahre 1942 bei der AEG in Berlin als E 94 104 gebaut. Bekannt wurde diese Lok – Reihe als „Deutsches Krokodil“.

Und dann ging es hoch nach St. Anton, welches teilweise immer noch im Schnee lag. Hier hatten unsere Gäste einen Aufenthalt von etwas über 2 Stunden bei wunderschönem Sonnenwetter. Dann ging es wieder zurück nach Lindau, wo die Loks wieder gewechselt wurden und weiter nach Stuttgart. Wir kamen im Plan an.

Für die Nichtmitfahrer: wir waren überall voll im Fahrplan, in Sankt Anton sogar vor Plan. Im Gegensatz zu den modernen Zügen der Deutsche Bahn schaffen die alten Stahlrösser noch den Plan, wenn man sie lässt.

Projekte in unserem Wagenpark

Wir haben uns in diesem Jahr wieder einiges vorgenommen.

BDüm 95016

Bei dem Heidelberg – Wochenende hatte unser Halbgepäckwagen, der BDüm 95016, seine Abschiedsfahrt. Dieser Wagen hat Fristablauf und wird erst einmal abgestellt.

Diese Art von Wagen wurden im Jahre 1958 von der Deutschen Bundesbahn in Bau gegeben. Nachdem der Bedarf reiner Sitzwagen für den Reisezugdienst gedeckt war, ging man an den Bau von kombinierten Sitz- und Gepäckwagen. Bis 1959 entstand eine erste Reihe von 20 Fahrzeugen.

Der Fahrgastbereich mit 6 Abteilen zu je 6 Sitzplätzen erstreckt sich über eine Wagenhälfte. Im Seitengang vor den Abteilen sind 11 Klappsitze angebracht. Die andere Wagenhälfte enthält, anschließend an den Fahrgastteil, einen

Dienstraum und einen großen Gepäckraum, von dem sich durch drei bewegliche Wandteile ein Seitengang abtrennen lässt. Bei den ersten drei Wagen hat der Gepäckraum nur eine Grundfläche von 16,4m², daran schließt sich ein Zollabteil mit einer Grundfläche von 11,6m² an. Unser Wagen wurde am 30.04.1993 bei der DB ausgemustert und gelangte über die FdE Hamburg nach dem Brand im Eisenbahnmuseum Wilhelmsburg zu uns.

In diesem, unserem Wagen haben wir, natürlich aus der Not geboren, unseren „Speisewagen Hamburger Modell“ entwickelt. Als wir im Jahre 2008 unsere Nordfahrten unternehmen wollten, sollten wir einen Speisewagen vor Ort von einem dort ansässigen Verein geliehen bekommen. Leider fiel der Speisewagen so kurzfristig aus, dass wir keinen Ersatz bekommen konnten. Also haben wir das Dienstabteil zur Kaffeeküche umfunktioniert und den Gepäckraum zur Küche mit belegten Brötchen. Unsere Kaffeemaschinen waren leider nicht die Schnellsten, so dass unsere Kunden relativ lange warten mussten. Dieses wurde aber nicht als negativ wahrgenommen, sondern es wurde viel Klönschnack, wie es dort oben heißt, gemacht, sprich man hat sich kurzweilig unterhalten. Seitdem heißt es beim HDS, wenn der Speisewagen einmal ausfällt, nimmt den BDüm und fährt das „Hamburger Modell“.

A4üe 308 (Bauart 35)

Unser "MOVO" oder "11 601" ein 1. Klasse-Reisezugwagen A4üe 308 (Bauart 35) wird in den nächsten Tagen einer Hauptuntersuchung (HU) zugeführt.

Ein Angebot ist abgegeben und wurde von uns akzeptiert, der Auftrag ist erteilt, die Finanzierung ist gesichert. Ziel ist es, die derzeit arg eingeschränkte 1. Klasse-Sitzplatzkapazität des Schnellzugs zu lindern. Als Termin für den Abschluss der Hauptuntersuchung ist Juli vorgesehen. Da das Fahrzeug äußerlich (Lack und Beschriftung) und innerlich (Abteile, Vorräume und Gänge) sowie sanitärseitig (Wassertanks, Toiletten und Waschbecken) bereits aufgearbeitet ist, kann nach Abschluss der Hauptuntersuchung sofort die Wiederinbetriebnahme in 7/2013 erfolgen. Die Aufarbeitung des Wagens fand in den letzten Jahren neben dem täglichen Geschäft „so nebenbei“ statt.

Zur Geschichte des Wagens:

Im Gegensatz zum noch genieteten Wagen (Aüe 307/11005) präsentiert sich dieser Wagen bereits in der 1935 modernen Schweißtechnik. Dies führte zu einer wesentlich leichteren Bauart der Wagen. Nur noch 39 t bringt dieser Wagen aufs Gleis. Ursprünglich als Wagen mit erster und zweiter Klasse geliefert, war er bis 1982 als reiner Wagen der I. Klasse im Einsatz, bis auch diese Wagen durch die Intraflug in Zürich übernommen wurde, die sich



BDüm 95016

Auf den Heidelbergfahrten wollen wir vom BDüm Abschied nehmen und hoffen, dass sein Fristablauf nicht lange dauert.

insbesondere durch die Wiederbelebung des historischen Orient-Express verdient gemacht hat. Die Ulmer Eisenbahnfreunde haben diese interessanten Schnellzugwagen in ihren Bestand übernommen.



Aüe 308 UEF 11 601

Der immer noch in České Velenice befindliche zweite A4ü 308 des UEF – HDS e.V. wurde auch in Angriff genommen. Der Wagen war 2010 zwecks Hauptuntersuchung in das Werk in der Tschechischen Republik gebracht worden. Durch den Verkauf des Reparaturwerkes an einen neuen Eigentümer kamen die Aktionen - nach der Abgabe eines Angebotes noch durch den alten Eigentümer an den HDS e.V. - zunächst zum Stillstand. Nach einer Zeit der Neuorientierung haben nun erste Gespräche mit dem neuen Eigentümer stattgefunden. Es ist die europaweit agierende Firma Legios, die mit mehreren Werken in Tschechien tätig ist im Sektor: Bau von Lokomotiven und Eisenbahnwagen. Reparaturen, Modernisierungen, Renovierungen.

Es ist geplant, auch diesen zweiten 1. Klasse Wagen der Vorkriegsbauart Gruppe 35 noch in diesem Sommer wieder in den aktiven Dienst zu bekommen.

ABüe 330 (15 555 Trier)

Schon beauftragt im Legios-Werk České Velenice ist die Fertigstellung von 4 Radsätzen für einen weiteren unserer Altbauwagen. Auch diese Arbeit war schon vom alten Eigentümer des Werkes begonnen worden und kam nach dem Eigentümerwechsel zum Stillstand. Die vier Radsätze werden benötigt als Ersatz für die Radsätze unseres grünen ABüe 330 (15 555 Trier), die wenige Monate nach erfolgreicher Hauptuntersuchung leider bei einer Überführungsfahrt in

einem aus vielen Wagen bestehenden Zuges einen Schaden erlitten, der eine erneute Überprüfung oder einen vorsorglichen Tausch unabdinglich machte. Nach Tausch der Achsen kann der ABüe sofort wieder in Betrieb.

Zur Geschichte des Wagens:

In Zusammenarbeit mit dem RZA Berlin entwickelte die Firma Credé im Jahre 1935 erstmalig Schnellzugwagen in geschweißter Ausführung mit Windleitblechen an den Stirnseiten. Die DRG bestellte u. a. 35 BC4ü, die späteren ABüe 330. Die Konstruktion sah drei Abteile 2. Klasse mit einer Abteillänge von 2294 mm und fünf Abteile 3. Klasse mit einer Abteillänge von 1700 mm vor; die mit Schiebetüren vom Seitengang erreichbar waren. Die Fensterbreiten betragen 1400 bzw. 1000 mm. Die End-einstiege lagen zurückgesetzt. Als Übergänge dienten Faltenbälge und als Drehgestelle die Bauart "Görlitz III leicht mit 4. Federung und Doppelklotzbremse". Jedes Abteil besaß über den Fenstern je zwei Luftklappen.



15 555 Trier

Unsere nächsten Fahrten:

18.05.2013

Dampfzug nach Innsbruck zur Achenseebahn

Der Sonderzug, bestehend aus nostalgischen Reisezugwagen aus den 30er bis 50er Jahren und mit einem Speisewagen von Stuttgart über Augsburg, München und Rosenheim nach Innsbruck. Wir fahren mit einer E - Lok ab Stuttgart bis Nördlingen. Hier übernimmt die S 3/6 3673 des Bay. Eisenbahnmuseum e.V. den Zug. In Wörgl ist ein Fotohalt vorgesehen. In Jenbach gibt es die Möglichkeit, zur Achenseebahn umzusteigen.

Geplante Zusteighalte: Stuttgart Hbf - Waiblingen - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen - Nördlingen - Augsburg Hbf - München-Ost - Rosenheim - Jenbach

15.06.2013

Tag der offenen Tür bei PIKO

Herrlicher Tagesausflug im Nostalgie-Sonderzug mit historischen Sitzwagen aus den 30er bis 50er Jahren nach Sonneberg. Seit 1999 öffnet der Modelleisenbahnhersteller einmal im Jahr seine Pforten. Es gibt von einer Firmenführung über den Verkauf von Sondermodellen bis zu einem Sonderpostamt mit offiziellen Sonderstempel der Deutschen Post allerlei zu sehen. Wir fahren mit einer E - Lok von Stuttgart bis Nördlingen. Hier übernimmt die 41 1150 den Zug und wir fahren mit Dampf weiter. In Coburg planen wir einen Fotohalt.

Geplante Zusteigbahnhöfe: Stuttgart-Bad Cannstatt - Waiblingen - Schorndorf - Schwäbisch Gmünd - Aalen - Nürnberg - Sonneberg

▶ ▶ ▶

**Alle unsere Züge
sind bewirtschaftet.**



Speisen und Getränke bekommen Sie bei uns im Speisewagen oder bei der Minibar. Für alle Fahrten gibt es noch Karten in beiden Klassen.

Weiter geplante Fahrten sind:

**03.10.2013 - 06.10.2013 Eine
4-Tagesfahrt nach Österreich.**

Mehr hierzu erfahren Sie auf unserer Homepage www.schnellzuglok.de

Falls Sie feststellen, dass Sie etwas Geld übrig haben, können Sie es uns gerne spenden. Wir sind als gemeinnützig anerkannt. Von daher können Sie die Spenden an uns steuerlich geltend machen. Überweisen Sie Ihre Spende bitte auf das Konto 350 78 948 bei der Sparkasse Südliche Weinstraße mit der BLZ 548 500 10. Schreiben Sie bitte im Feld Verwendungszweck nur Ihre postalischen Daten (Name, Straße mit Hausnummer, PLZ und Ortsname), ggf. sinnvoll abgekürzt.

Ab dem Eingang von 50 € bekommen Sie von uns automatisch eine Spendenbescheinigung.

Haben Sie Interesse, Mitglied in unserem Verein zu werden, wenden Sie sich vertrauensvoll an unsere Geschäftsstelle unter 0711/ 12 09 705. Sollte dort „nur“ der Anrufbeantworter geschaltet sein, hinterlassen Sie bitte Ihre Telefonnummer, wir rufen baldmöglichst zurück.

Haben Sie Interesse, an unseren Lokomotiven oder an unseren Wagen mitzuarbeiten, wenden Sie sich bitte auch an unsere Geschäftsstelle. Wir machen gerne einen Termin mit Ihnen aus, damit Sie sich bei uns einmal umschauen können.

Sind Sie technisch unbegabt, wollen aber trotzdem etwas tun, kommen Sie putzen. Hier können Sie sich auslassen, vom Boden über die Sitze bis hin zu den Fenstern.

Aktuelles aus dem Posthof

Recht selten und für viele unserer Vereinsmitglieder gänzlich unbekannt sind Einblicke in den Stuttgarter Posthof. Dieser diente in der Vergangenheit zur Abwicklung des Paketaufkommens und wurde bereits vor Jahren stillgelegt. Heute wird er noch zum Umschlag der immer geringer werdenden Briefpost benötigt und hat die, mit Abriss des Nordflügels im Stuttgarter Hauptbahnhof weggefallenen Räumlichkeiten aufgenommen. Die Zu- und Abfahrt der Briefpost erfolgt nur noch mittels LKW. Die Posthofgleise sind angemietet von der SVG Stuttgart, einem Veranstalter für Partyzüge, und zwei Gleise vom Historischen Dampfschnellzug eV.

Direkt neben der Posthofhalle haben wir zwei weitere Abstellgleise des Rosensteins von DB-Fernverkehr angemietet. Hier sind normalerweise die laufenden Betriebswagen im Freien aufgestellt. Leider sind seit geraumer Zeit die Schwellen der Zufahrtsweiche derart marode, dass ein Befahren der Weiche nur noch mit beaufsichtigter Sondergenehmigung möglich ist. Von DB-Seite wird die Reparatur permanent verschoben, so dass unsere Wagen nunmehr zerstreut auf DB-Betriebsgleise verwiesen sind. Ein großes Problem stellt dies für uns insbesondere bei der Zugvorbereitung dar. Da müssen Schläuche zur Bewässerung quer durch die Abstellanlage gezogen werden, oft reichen sie in der Länge nicht aus. Einen Kärcher durch den Schotter und über Weichen zu schleppen? Das funktioniert nicht. Mit Eimer und Lappen bewaffnet werden die Scheiben im Gleisvorfeld gereinigt. Ganz zu schweigen von den zusätzlichen Betriebsgefahren. Wird die Weiche noch repariert? Oder sind das die ersten Auswirkungen für uns von Stuttgart 21? Nach wie vor schwebt dieses Damoklesschwert über uns und kein Silberstreif am Horizont weist uns eine Lösung.....

Trotzdem leisten die Mitglieder des Dampfschnellzugs im Posthof eine gewaltige Arbeit, die wir mit den nachfolgenden Bildern einmal an das Licht der Vereinsöffentlichkeit holen möchten.



Bekanntermaßen nicht einfach gestalten sich mitunter die vielseitig notwendigen Restaurationsarbeiten. Hier der komplett überholte Abort des Hapag Aië307. Eine neue Decke wurde eingezogen, die Deckenbeleuchtung, Holzbeplankungen und Leisten teilweise erneuert, Grundreinigung, Wände abgeschliffen und neu gestrichen. Ebenso die Abdeckbleche und Heizungsgitter abgeschliffen, neu ausgerichtet und schwarz lackiert. Abschließend wurde der Toilette ein neuer Spiegel verpasst, in welchem man sich wieder erkennen kann.



Auch die Tür zum Örtle muss was hergeben. Mittlerweile sind in allen Altbauwagen die Toilettentüren überholt, repariert und neu lackiert. Große Probleme bereiten uns immer noch wiederkehrende und kaum kontrollierbare Wassereinträge über die Decken in den Altbauwagen. Undicht werdende Anschlüsse und Lochfraß in verdeckten Bereichen bergen noch genügend Arbeiten in sich. Vermutlich werden wir hier um komplette Neuinstallationen nicht umhin kommen.



Ein Schelm, wer Böses dabei denkt, zu welchen Veränderungen ein Stück Krepp-Band führt. Doch den Tour-OPA darf die Lokmannschaft nun unter sich ausmachen.



Ein Foto, das unsere derzeitigen Probleme beim Aufrüsten der Züge zeigt. Die Wagen stehen nicht auf den (Schotterbett am rechten Bildrand) Betriebsgleisen direkt neben der Halle, sondern im Betriebsgelände. Für den „Stahlexpress“ am 6.4.13 mussten Wasserschläuche unter den Gleisen durch verlegt werden. Eine wirklich stundenlange Prozedur. Reinhard Wilke und Christian Reber beim Wasserfassen.



Reinhard Wilke beim Betanken des Speisewagens. Wasser läuft wenigstens noch alleine durch den Schlauch. Nicht so die Bestückung des Speisewagens. Lebensmittel, Getränke und alle benötigten Utensilien werden mühsam über die Gleise geschleppt.



Leider kam das letzte Projekt unseres gewaltsam verstorbenen Ulf Hallers restlos zum Stocken. Der von der HE Frankfurt erworbene Hecht sollte in ferner Zukunft als Barwagen für besondere Anlässe einge-

setzt werden. Beim WGü(e) 821.4 (Baujahr 1912, Waggonfabrik Wismar) wurden bisher der durch Vandalismus verbrannte Boden, Innenverkleidung und Fenster ausgebaut. Es folgte eine Entrostung und erste Lackierung. Wagen dieser Bauart nutzte Reichspräsident Paul von Hindenburg als Salonwagen. Ein derartiger Wagen soll dem Eröffnungszug über den Hindenburgdamm beige stellt gewesen sein. Der Zustand der Vereinskasse hat den Fortschritt der Arbeiten derzeit leider beendet.



Die „Lisa“ wurde bis November 2012 in Heilbronn „HUut“. Die Lok wurde 1957 unter der Fabriknummer 5009 bei Gmeinder & Co in Mosbach gebaut und als Köf 6309 eingenummert. Bei der DB fuhr sie als 323 620-5. Die Lok konnte von der Fa. S&B Industrial Minerals in Mannheim käuflich erworben werden und wird im Posthof zu Rangierzwecken eingesetzt. Folgt doch auf eine Wagenbewegung mit Hilfe der DBAG jedes Mal eine Rechnung zwischen 450 und 750 EUR! Noch (!) un schön zeigt sich das Äußere der Lisa. Doch mit dem Anstieg der Temperaturen soll auch dieser Zustand ein Ende finden. Die Neulackierung wird im Laufe dieses Sommers vollzogen. Im Hintergrund vor unserer Dreiachschenke die E10 228, eine ehemalige Lok des Bw Rosenstein. Sie gehört der IG Einheitslok Stuttgart. Der Wunsch der IG ist, diese wieder betriebsfähig aufzuarbeiten.



Zum „Heidelberger Wochenende“ benötigten wir unbedingt den Zusatzender der 01 1066. Mit starken Flachstellen stand dieser noch am Abend zuvor vor den Toren zur Unterflurdrehbank im Bw Rosenstein. Ein Ausfall des Tenders wäre für unsere Fahrten an den folgenden zwei Tagen eine nicht denkbare Katastrophe gewesen – doch es klappte. Im Hintergrund rechts ist der Triebwagen „Stuttgarter Rössle“ erkennbar, der dort seit Monaten auseinandergeluppelt in Einzelteile steht.



Manche Arbeiten lassen sich nur in voller Fahrt verrichten. Im „Stahl express Völklinger Hütte“ wird kurz nach dem Start während der Überführung Heilbronn-Heidelberg der Lichtmaschinenregler an einem der Bw-Wagen eingestellt. Die Arbeiten verrichten Wagenbegleiter Michael Stern und unser „Stromer“ Reinhard Wilke.

Stahlkoloss vor Stahlwerk. Hinter 01 1066 das UNESCO-Weltkulturerbe Völklinger Hütte. Leider herrschten immer noch eisige Temperaturen, die unsere Fahrgäste auf den Güterrosttreppen und -stegen rund um die Hochöfen in 50 Metern Höhe recht bibbern ließen. Auf die Minute pünktlich verlief unsere Rückfahrt und wir verabschiedeten in Heidelberg 200 sehr zufriedene Fahrgäste nach einem erlebnisreichen Tag.





Gleich weiter ging es für den Historischen Dampfschnellzug am darauffolgenden Sonntag. Wieder war ein UNESCO-Weltkulturerbe angesagt, das mittlere Rheintal. Ausfahrend aus Rüdesheim donnert 01 1066 rechtsrheinisch flussaufwärts. Die Rückfahrt erfolgte auf der anderen Rheinseite. Ein Kompliment an unsere Fahrtenplaner, dass sie das trotz laufender Baustellen (s.Foto: Falschfahrt) so hinkommen haben. In Rüdesheim verabschiedeten wir vorübergehend einen Teil unserer Fahrgäste, die mit dem Schiff nach St. Goar fuhren und abends wieder zustiegen.



01 1066 einfahrend in einen der wohl berühmtesten Tunnels. Leider fehlte auf dem Felsen die Blondine und es schaukelten nur ein paar müde Fahnen vor sich hin. Nach der Durchquerung des Loreleyfelsens boten wir einen Aufenthalt in Koblenz an, doch der Großteil der Fahrgäste fuhr mit uns hinauf auf die Höhen der Vulkaneifel.

Auf der Rückfahrt ab Brohl/Rhein für das nötige Feuer auf der 01 1066 zuständig: Heiko Weiß, stellvertretend für über 40 Arbeitspositionen, die es galt in den zwei Tagen in Zug und Lok (eingerechnet die 2 Azubis) zu besetzen. 22 Personen haben diese Dienste geleistet. Der Dank war ein Zug voller begeisterter und zufriedener Fahrgäste.

Von Brohl am Rhein fuhren wir mit der Schmalspur-V160 in die Hocheifel. Gut 100 unserer Fahrgäste nutzten die Mitfahrgelegenheit mit dem Vulkanexpress. Außer bei dem gezeigten Fotohalt ging es dabei recht eng her in dem aus zwei Wagen bestehenden Sonderzug. Am Endpunkt der Strecke folgte dann die kulinarische Verwöhnung vom Krustenbraten aus der Eifelsau bis zum passenden Kesselwasser. Vielen ist noch der Einsatz unserer Schmalspurlok 99 7203 auf dieser Strecke, anlässlich des Jubiläums 175. Jahre Deutsche Eisenbahnen über Ostern 2010, in guter Erinnerung.

Text und Fotos Wolfgang Reber

Streckensanierung 2012/2013

Wieder 380 Schwellen erneuert – erster Einsatz unserer Kleinstopfmaschine.



Zu einem ersten Einsatz wurde auch unsere Kleinstopfmaschine „Matisa BL 09“ zur Baustelle transportiert. Zuvor hatte sich Roland Molz, ein Kollege von der Sefkantbahn bei der ein ähnlicher Typ eingesetzt wird, extra Zeit genommen und uns an der Maschine eingewiesen.

Das Fortschreiten der Arbeiten an unserer jährlichen Gleisbaustelle litt in diesem Jahr besonders unter den winterlichen Bedingungen auf der Alb.



Während der Gleisabbau Anfang Januar noch zügig an zwei schneefreien Tagen durchgeführt werden konnte, blieben alle weiteren Arbeiten für mehrere Wochen unter dem Schnee liegen. Erst Mitte März konnte mit dem Entfernen und Entsorgen der Altschwellen weiter gearbeitet werden, wobei der Lkw mit dem Altschwellen-Container in einer weichen Wiese versank und von einem kräftigen Traktor herausgezogen werden musste. Das Planieren und Rütteln der Bahntrasse klappte termingerecht,



bei schönem Wetter und vor allem ohne Frost. Drei Tage später lag allerdings wieder Schnee! Dies konnte den Aufbau des Gleises nun aber nicht



mehr wesentlich stoppen. Nach dem Auslegen der 380 neuen Schwellen konnte im April damit begonnen werden, die ersten Schienen wieder festzuschrauben. Danach wurde der Gleisrost ausgerichtet und eingeschottert.



Kurzmeldungen

„Leiharbeiter“ in Menzingen

Zur Unterstützung der Endmontage der 58 311 halfen 2 Kollegen vom Alb-Bähnle der Sektion Ettlingen aus: Montage und Ausrichten der Sandfallrohre sowie die Montage der Treib- und Kuppelstangen waren die Aufgabe.



Die neuen Radreifen der 58 311 machten ein Neuausrichten der Sandfallrohre erforderlich.

X 713: Radreifen erworben

Als Gemeinschaftsbestellung zusammen mit den Kollegen der Brohltalbahn konnten die Radreifen für die Neubereifung des „Greiferwagens“ erworben werden. Allen Spendern sei an dieser Stelle herzlich gedankt! Offen ist derzeit noch, bei welchem Fachbetrieb die Radreifen aufgezogen werden.



Vier davon gehören dem Alb-Bähnle: Radreifenlieferung in Brohl.

Schnee und kein Ende

Nach dem frühen Wintereinbruch zu Allerheiligen machte uns der Schnee bis zu den Adventsfahrten zu schaffen. Die exponierte Lage Oppings machte uns dabei deutlich, mit welchen Widrigkeiten die WEG hier früher zu kämpfen hatte.



Mehraufwand des Eisenbahnbetriebes im Winter: Freihalten der Weichen.

Streckenarbeiten und Fahrwerksuntersuchung an 99 7203 sind abgeschlossen

Bereit für die Fahrsaison 2013

Nachdem zwischen Januar und März aufgrund des reichlichen Schneefalls an ein Arbeiten an der Strecke nicht zu denken war, wurde die Zeit genutzt um die Fahrwerks-HU an der Dampflok voranzubringen.

Die Arbeiten im unbeheizten Lokschuppen gestalteten sich allerdings auch nicht immer einfach.

Der Rahmenwasserkasten wurde ausgenadelt und gründlich gereinigt, bis zum Auftragen des neuen Schutzanstriches musste dann aber mehrere Wochen auf wärmere Temperaturen gewartet werden. Viele kleiner Bauteile wie die Sandfallrohre, das Bremsgestänge usw. wurden nach dem Reinigen von den einzelnen Mitarbeitern zum Lackieren mit nach Hause genommen - die Kälte ließ ein Aushärten des Lackes in Amstetten einfach nicht zu. Letztendlich war die Lok Mitte April wieder soweit zusammengesetzt, dass sie das erste Mal angeheizt werden konnte.

Nach einigen Restarbeiten konnte die Probefahrt am 20.04. erfolgreich vorgenommen werden.

Termine 2013

1. Mai:	Saisoneröffnung
9. Mai:	Chr. Himmelfahrt
2. Juni:	Regelbetriebstag
13./14. Juli:	Rathaussock Amstetten und Flugplatzfest Oppingen
28. Juli:	Regelbetriebstag
11. August:	Teddybärtag
8. September:	Regelbetriebstag
22. September:	Regelbetriebstag
6. Oktober:	Kartoffelfest
27. Oktober:	Halloween, Diesel
7. Dezember:	Nikolaus, Dampf
8. Dezember:	Nikolaus, Dampf
14. Dezember:	Adventfahrt, Diesel
15. Dezember:	Nikolaus, Diesel

Aus der Werkstatt:

Diesellok D6:

Die O&K-Lok wurde mittlerweile ausgebaut. Die neuen Hauptluftbehälter konnten montiert werden, um die Luftleitung daran anpassen zu können.

Diesellok D8:

Im April wurden mit ihr über 150t Schotter zur Gleisbaustelle gefahren.

Auf der Probefahrt zum Abschluss ihrer Fahrwerksuntersuchung befuhr unsere 99 7203 auch den frisch sanierten Streckenabschnitt im oberen Duital. Fabrikschild und Anschriften fehlen aber noch.



Sektion Ettlingen

Nachdem unsere **58 311** endlich ihre neuen Radreifen bekommen hat, fuhr sie am darauffolgenden Tag, besser gesagt in der derselben Nacht, von der AVG-Werkstatt in Menzingen nach Münsingen auf der Schwäbischen Alb, um dort einen Gourmetzug zu ziehen. Nach dieser erfolgreichen Probefahrt wurde sie zur 3Seenbahn in den Schwarzwald überführt und fuhr dort zwischen Weihnachten und Neujahr das Fahrtenprogramm der IG 3-Seenbahn.



Und selbst direkt in der Silvesternacht war sie unter Dampf und schickte den ruhigen Schwarzwald mit einem großartigen Pfiff in ein hoffentlich erfolgreiches Jahr 2013.

2013

Das Jahr 2013 begann traditionell mit der Drei-Königsfahrt auf der Schwarzwaldbahn in Zusammenarbeit mit den Kollegen der Eisenbahnfreunde Zollernbahn. Dieses Jahr waren mit von der Partie: 01 1066 mit einem stilechten Eil-/Schnellzug aus den 50er-Jahren, P 8 „Posen 2455“ und 52 7596 der EFZ. Nicht mehr wegzudenken ist die Hauptattraktion: Die Parallelfahrt von Hausach hinauf nach Triebberg!

Währenddessen war unsere badische G12 wieder auf der Schwäbischen Alb im Einsatz. Dort absolvierte sie unter anderem Filmaufnahmen für einen Kinofilm. Von dort aus ging sie dann auf die nächste große Reise, nämlich nach Löbau in Ostachsen.

Hier wurden weitere Aufnahmen für den Kinofilm mit 58 311 gedreht, bevor sie dann spontan bei Fotofahrten für die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde die Hauptrolle spielte.

Nach den 2 Wochen in Ostdeutschland ging es dann wieder zurück nach Münsingen, wo sie bis Ende April die Fahrten der Schwäbischen AlbBahn (SAB) absolviert, um anschließend endlich ihre erste Fahrt im heimatlichen Albtal nach dem langen Werkstattaufenthalt zu meistern.

Weniger Positives gibt es von unseren **Wagen** zu berichten: Anfang März wurden 9 (!) historische Wagen mit Graffiti großflächig besprüht. Nachdem die Wagenwerkstatt die Wagen wieder ansehnlich gereinigt hatte, um die momentan 2 einzigen betriebsfähigen Eilzugwagen in einem ordentlichen äußerlichen Zustand an die Eisenbahnfreunde Zollernbahn zu vermieten, wurden nur wenige Wochen später 2 weitere Wagen von Randalierern erneut heimgesucht und großflächig besprüht. Gerade solche, nicht gerade kleine Felsbrocken, die uns in den Weg geworfen werden, erschweren der Wagenmannschaft den Wiederaufbau des stilechten Eilzugs (-> www.karlsruher-eilzug.de). Deshalb wird es zunehmend wichtiger, ein geeignetes Gelände mit Unterstand für zumindest einen Teil der historisch wertvollen Fahrzeuge zu finden.

Doch auch hier wird die Arbeit nicht gerade unterstützt: Mitglieder waren seit 10 Jahren bemüht, die Güterwagenhalle des Karlsruher Güterbahnhofs als Werkstatthalle zu nutzen, doch die DB AG bevorzugte es, diese Halle abzureißen.

Es gibt aber auch kleine positive Nachrichten von der Wagenwerkstatt zu vermelden: Der allseits beliebte Speisewagen erhält zurzeit einen erneuerten Thekenbereich. Hierzu wurde der Thekenbelag ausgetauscht und der Aufbau der Theke leicht optimiert. Für dieses Jahr steht die Hauptuntersuchung an unserem Fahrradwagen an. Des Weiteren ist angedacht, zur 2. Hälfte des Jahres einen weiteren Eilzugwagen aufzuarbeiten, allerdings gelingt das nur mit Ihrer Spende!

Mit unserer 58 311 sowie mit 2 Eilzugwagen und unseren Speisewagen wird die Saison 2013 am 01. Mai ins Albtal traditionell eingeläutet. Mitte Mai fahren wir mit unserem Eilzug von Karlsruhe über das Neckartal und durch den Odenwald nach Hanau. Am 03.08. geht's mit 01 1066 und einem stilechten Eil-/Schnellzug nach Trier durch die wunderschönen Täler von Rhein, Saar und Mosel. Natürlich fahren wir auch dieses Jahr durch das Murgtal und zwar mit einer zusätzlichen Fahrt im Oktober! Weitere Fahrten und Informationen auf www.uef-dampf.de.



Sektion Alb-Baehnle

Oberbausanierung km 4,4 bis 4,7 und Wagen

Verzögert durch die in diesem Jahr ungewöhnlich lange und nahezu durchgängige Frostperiode, konnten erst Mitte März die Schwellen aus dem alten Schotterbett entnommen und zur Entsorgung an einen Fachbetrieb übergeben werden.

Bereits am darauffolgenden Wochenende wurde das neue Planum durch eine Baufirma mit Grader und Rüttler hergestellt. Die im November gelieferten neuen Holzschwellen konnten noch am gleichen Tag auf dem Planum verteilt werden.

Hierbei wie auch zuvor bei der Handhabung der Schienenprofile und beim Herausnehmen der alten Schwellen wurde uns wertvolle Hilfe durch Landwirte aus der Region mit deren Maschinen zuteil.

Anschließend stand der Aufbau des Gleisrostes auf dem Programm: Feinausrichten der Schwellen auf Abstand und Richtung, Auflegen der Schienenprofile, Einsetzen der Unterlagplatten und Verschrauben zunächst der rechten Schiene als Richtschiene. Anschließend Ausrichten des teilmontierten Schienenstranges, Herstellen der Stoßlücken, Montage der Laschen und (nach Erreichen des Abschnitt-Meßpunktes) Verschrauben der zweiten Schiene.

Nach Prüfung der Gleislage kann der Arbeitszug ein Stück nachrücken, um die Wege für den Material- und Gerätetransport zu verkürzen.

Mit bis zu 10 Mann konnte bei kaltem (0 bis 4 °C - in schattigen Ecken liegt noch Schnee), aber trockenem Wetter mit dem Verschrauben der Richtschiene der Tageszielpunkt "Schlehenhecke" (~ km 4,6) gut erreicht werden. Mit zum guten Vorankommen beigetragen hat die im Gepäckwagen D 170 von Heiner Mergel eingerichtete Feldküche, die den Trupp in der Mittagspause mit Suppe und Bratkartoffeln versorgte. Unter ähnlichen Wetterbedingungen konnte die Montage des Gleisrostes abgeschlossen werden. In Einsätzen unter der Woche wurde dann der Schotter eingebracht und zur Saisonöffnung am 1. Mai hatten wir ein befahrbares Gleis!

Parallel sind an unseren Wagen auch noch einige (hauptsächlich "kosmetische") Arbeiten zu erledigen, die wegen des langen Frostes bisher einfach nicht sinnvoll angegangen werden konnten. Außerdem wurden die notwendigen Bremsuntersuchungen durchgeführt, so dass die Wagen zum Saisonstart zur Verfügung stehen.

Am letzten April-Samstag hatten wir Besuch von unserem Eisenbahnbetriebsleiter Martin Will, Suttgart. Grund war die Abnahme der Fahrwerks-HU an der 99 7203, die erste Fristverlängerung an der Diesellok D8 sowie die Besichtigung unserer Gleisbaustelle bei km 4,4.

Am Nachmittag haben wir mit der Dampflokomotive eine Probefahrt bis zur Gleisbaustelle unternommen. Als Last hatten wir die Diesellok beigegeben, die zur Fristverlängerung anstand. Beide Lokomotiven haben die Probefahrt und verschiedene Bremsversuche in der Steigung problemlos bestanden. Somit stehen uns in der nun beginnenden Fahrseason beide Lokomotiven zur Verfügung.

Auch mit der Gleisbaustelle sind wir nun soweit fertig, dass das erneuerte Teilstück befahren werden kann. Am Abend sind wir dann noch mit der D8 und dem Gepäckwagen bis zum Bahnhof Oppingen gefahren. Am Wochenende mussten wir aber noch einen Teil unseres neuen Abschnittes nachstopfen.

Unsere eigene Kleinstopfmachine hatte dabei ihren ersten Testeinsatz auf der Baustelle. Nun wissen wir, wo wir die Maschine noch nachbessern müssen, um diese zuverlässig einsetzen zu können.

Der Bahnhof Oppingen hat in der vergangenen Woche neue Kunststoffenster und eine neue Eingangstür erhalten. Selbstverständlich wieder mit Sprossen, so dass der optische Eindruck nicht gestört wird. Hoffen wir, dass es mit der Außenrenovierung nun auch bald weitergeht.

Zu Schluss noch ein Dank an alle die wieder dazu beigetragen haben, dass alles zum Saisonstart fertig geworden ist.

Lokalbahn Amstetten-Gerstetten

Die Lokalbahn hat in diesem Jahr schon wichtige Fahrten hinter sich gebracht:

Am 01. Mai startet die Fahrseason auf der UEF Lokalbahn Amstetten – Gerstetten. Dieses Jahr ging es nach Radolfzell am Bodensee.

Am Muttertag wurde erstmals eine neue Strecke befahren: Ulm-Weißenhorn. Es wäre schön, wenn diese Strecke regelmäßig befahren werden könnte.

*Historische Aufnahme der 98 812
© 1981 Rolf Stumpf*





Historische Abstimmung im Triebwagen.

An jedem Sonn- und Feiertag bis zum 20. Oktober 2013 fahren zwischen Amstetten und Gerstetten abwechselnd der historische Dampfzug und der Museumstriebwagen: Die Dampfzüge verkehren am 26.5., 9.6., 7.7., 11.8., 8.9., 22.9. sowie 6.10 und an den anderen Sonntagen der Triebwagen.

Schicksal der 98 812:

Am Sonntag, 7.4.13, kamen im Triebwagen in Gerstetten die Mitglieder der Sektion Lokalbahn zusammen. Es ging um die Aufarbeitung unserer historischen Dampflok 98 812. Sie wird im nächsten Jahr 100 Jahre alt. Sektionsvorsitzender Manfred Berka hatte Angebote eingeholt. Der Preis zur Aufarbeitung liegt bei ca. 150.000 €. Mit Unterstützung der Gemeinde Gerstetten bekommt die Sektion voraussichtlich eine Unterstützung aus dem europäischen „Leader+“-Programm und von der Gemeinde Gerstetten. Da auch eigene Mittel angespart sind, ist die Finanzierung gesichert. Unter diesen Gesichtspunkten wurde die Aufarbeitung empfohlen. Die meisten Mitglieder begrüßten diesen Schritt, verschiedene Mitglieder sprachen sich auch dagegen aus. Schließlich wurde schriftlich abgestimmt und das gab eine Mehrheit für die Aufarbeitung. Somit können wir einem schönen Geburtstag entgegen sehen.

Übrigens: Sie können auch Videos unter www.youtube.com unserer Eisenbahnen finden. Suchen Sie „Albbahnle, Lokalbahn, Albtalbahn oder Dampfschnellzug“.

Maisonderfahrt des Historischen Dampfschnellzugs

...kommt der 1. Mai und damit die traditionelle Fahrt des Historischen Dampfschnellzugs an den Bodensee. Heuer stand sie unter dem Motto „100. Geburtstag des königlichen Salon-dampfers Hohentwiel“. Zu unserer Fahrt erreichte uns der folgende Brief, den wir auszugsweise wiedergeben: „...von Kornwestheim nach Lindau gefahren. Ich wollte Ihnen einfach mitteilen, dass mir Ihre Sonderfahrt wirklich gut gefallen hat. Da ist Reisen noch Reisen und nicht schnellstmögliches Ankommen. Und ab und zu eine der beeindruckenden alten Dampfloks in Aktion zu sehen, freut mich jedes Mal auf´s Neue. Den Charme Ihrer alten Waggons möchte ich natürlich auch nicht unerwähnt lassen. Nachdem man während der Fahrt ja mitbekommt, wie viel Leute da beschäftigt sind, um diese Fahrt zu einem Erfolg werden zu lassen und wenn man darüber nachdenkt, dass Sie von früh morgens, längst bevor ich einsteige, und noch lange nachdem ich abends wieder ausgestiegen bin, auf den Beinen sind, möchte ich Ihnen meinen großen Respekt und meinen Dank für Ihr unermüdliches Engagement aussprechen. Ihr Speisewagen ist eine echte Perle in Ihrem Angebot. Dort zu sitzen und die Landschaft draußen vorbeiziehen zu sehen, macht das Reiseerlebnis perfekt. Nachvollziehbar, dass Ihre Gäste da nur ungern Platz machen. Ihre Idee, Essen vorbestellen zu können, halte ich für eine gute Idee...das Essen war übrigens total lecker... summa summarum möchte ich Ihnen ein Lob und Dankeschön sagen...“ soweit Joachim Diedrich, ein Fahrgast, über dessen Brief wir uns sehr freuten. Dann werfen wir doch mal einen Blick auch auf Dinge, die Herr Diedrich (hoffentlich) nicht sah, aber doch zu spüren scheint.

Los gingen die Probleme in diesem Jahr damit, dass uns die Zuglokomotive von Heilbronn nach Ulm wegbrach. Die Heilbronner P8 kam nicht auf die Beine, 01 1066 weilte bereits in Norddeutschland, eine weitere P8 hatte lose Radreifen, mögliche Ersatzdampfloks waren am 1.Mai bereits verplant, hätten

die Kostenkalkulation gesprengt oder standen nicht zur Verfügung. Mit der ab Ulm gebuchten S3/6 den ganzen Umlauf fahren? Das hätte die Lok an oder über die Belastungsgrenze geführt. Der Fahrplan war ebenso bereits durch und ohne Wasserhalt! Einfach LOMO um Unterstützung bitten? Endlich mal wieder ein ausverkaufter Zug mit über 300 Fahrgästen und denen standen wir in der Verpflichtung. V200? – irre teuer. Nun grasten die Betreiber den kompletten Ellok-Markt ab. Letztendlich fanden Sie mit dem beige-blauen Krokodil (E94 280 > E94 580 > E94 178) geführt von der rotmähnigen Barbara Pirch einen adäquaten Ersatz, welcher vom Publikum begeistert angenommen worden ist.

Bei der Ankunft in Ulm gelang es uns, beide Maschinen, die 18 478 und die E94 178, nebeneinander zu stellen und trotz des trüben Wetters ein schönes Fotomotiv für unsere Fahrgäste zu arrangieren.

Das nächste Problem hieß „Wasser“. Denn im Tender der S3/6 war noch kaum welches drin, sie stand am Schlauch, und somit war die Abfahrt in Ulm nicht zu halten. Schon vor der Abfahrt, war daher die in Aulendorf geplante Scheineinfahrt passé. Zwar vordergründig nicht sichtbar für die Fahrgäste, wurden sie über die Hintergründe dieses Fauxpas sofort seitens der Reiseleitung unterrichtet: Planmäßig um 5.52 Uhr stand die S3/6 in Nördlingen vor einem Signal und wartete auf die Abfahrt in Richtung Ulm. Doch Hp0 und es tat sich nichts – der DB-Fahrdienstleiter in Nördlingen hatte verschlafen. So kam die Lok erst mit entsprechender Verspätung kurz vor Ankunft unseres Zuges in Ulm an. Aulendorf durch, trotzdem noch ein paar Minuten Verspätung. Info aus Friedrichshafen Stadtbahnhof, wenn er uns zum Umsetzen annimmt, muss er uns stehen lassen. Folge: Wir erreichen den ersten Umlauf der Hohentwiel in Lindau nicht mehr. Wir benötigten aber beide gebuchten Umläufe des Schiffes, um unsere aufgeteilten Fahrgäste unterzubringen.

Also durften die Fahrgäste den Zug nicht verlassen und wir setzten draußen im Güterbahnhof um. Fotohalt?, Zigarettenpause? Wieder nichts.

Wie erwähnt, war das eigentliche Thema unserer Fahrt die Hohentwiel. Am 1. Mai 1913 brach der Halbsalondampfer König Wilhelms II von Württemberg zu seiner Jungfernfahrt auf, vor Tag genau 100 Jahren. In der Nacht des 24.4.1944 entging das Schiff nur knapp seiner Zerstörung. Unterwegs nach Friedrichshafen erhielt der königliche Dampfer eine Warnung und lief seinen Heimathafen nicht an. Friedrichshafen wurde bei einem Luftangriff in Schutt und Asche gelegt. Das Schwesterschiff der Hohentwiel, die Friedrichshafen, wurde dabei komplett zerstört. Nach turbulenten Jahrzehnten ging sie 1962 vor Anker und diente dem Bregenzer Segelclub als Clubheim. Im Jahr 1984 erwarb der Verein „Internationales Bodenseeschiffahrtsmuseum“ den mittlerweile stark renovierungsbedürftigen Dampfer und schaffte es, das Schiff wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Allerdings wird die 2-Zylinder-Verbunddampfmaschine (950 PS) jetzt mit Öl befeuert. Die Hohentwiel wird heute als der schönste historische Schaufelraddampfer des Kontinents bezeichnet. Wir, die Mitglieder der Ulmer Eisenbahnfreunde, kennen alle die (Nicht-) Förderung unserer historisch wertvollen Fahrzeuge durch die öffentliche Hand und das Land Baden-Württemberg. Nicht anders geht es der Hohentwiel. Daher fährt der Halbsalondampfer des Württembergischen Königs Wilhelm II auch unter österreichischer Flagge. Doch trübte das nicht die Begeisterung unserer

Fahrgäste, die sich zum Großteil dieses Erlebnis nicht entgehen ließen. Zudem war das SWR-Fernsehen mit dem Volksmusikstar Hansi Vogt beim zweiten Turn mit an Bord und der See zeigte sich mittlerweile in einem schönen Sonnenschein.

Wir versprachen unseren Fahrgästen ursprünglich zwei Dampfloks. Daran wollten wir uns halten und hatten nach den verpatzten Fotohalten eine abendliche Überholung durch den 75er-bespannten Sonderzug der UEF in Friedrichshafen angekündigt. Wir wiederum würden die 75 1118 beim Wasserfassen in Ravensburg überholen. Durchfahrt der 75 1118 Friedrichshafen um 18.00 Uhr. Tendervoraus sollten wir um 17.55 dort einfahren, tendervoraus waren wir pünktlich unterwegs, sahen nur gelbe Lichter und standen in Kressbronn... und standen... und standen.....“Einfahrt in Stadtbahnhof nicht möglich, Umsetzen (wieder) im Güterbahnhof, Dampfsonderzug von den Ulmern? Der ist schon durch.....“ Na prima. Im Vorbeihuschen konnten die Schnellzugpassagiere in Ravensburg einen Blick auf die 75er werfen, Ulm erreichten wir mit etwa 20 Minuten Verspätung. Davon

hatte die 100 km/h schnelle E94 über die Alb weg rund 15 Minuten kassiert und dem Ziel entgegen waren wir noch 5 Minuten nach Plan.

Fazit: Erneut bestand unser Zug aus einer Aneinanderreihung von Pannen und Problemen von denen sich kein einziges in unserem Einflussbereich befand. Erneut haben alle aktiven Vereinsmitglieder vor, im und um den Zug alles gegeben. Erneut haben uns unsere Fahrgäste alle kleinen Nicklichkeiten, ach ja, die mittlerweile übliche Toilettendusche trat auch mal wieder an einem Wagen auf, verziehen und waren voll des Lobes über diese tolle Fahrt. Haben wir das verdient? Klar doch, das Vereinsziel ist erfüllt, einen Mordsspaß hat dieser Tag gemacht, die Zusammenarbeit mit der Barbara Pirch und den Nördlingern war super - ein herzliches Danke an alle und weiter so!

Wolfgang Reber



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 Thomas Benecke
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 63090100002424002