

# Die Dampfeisenbahn



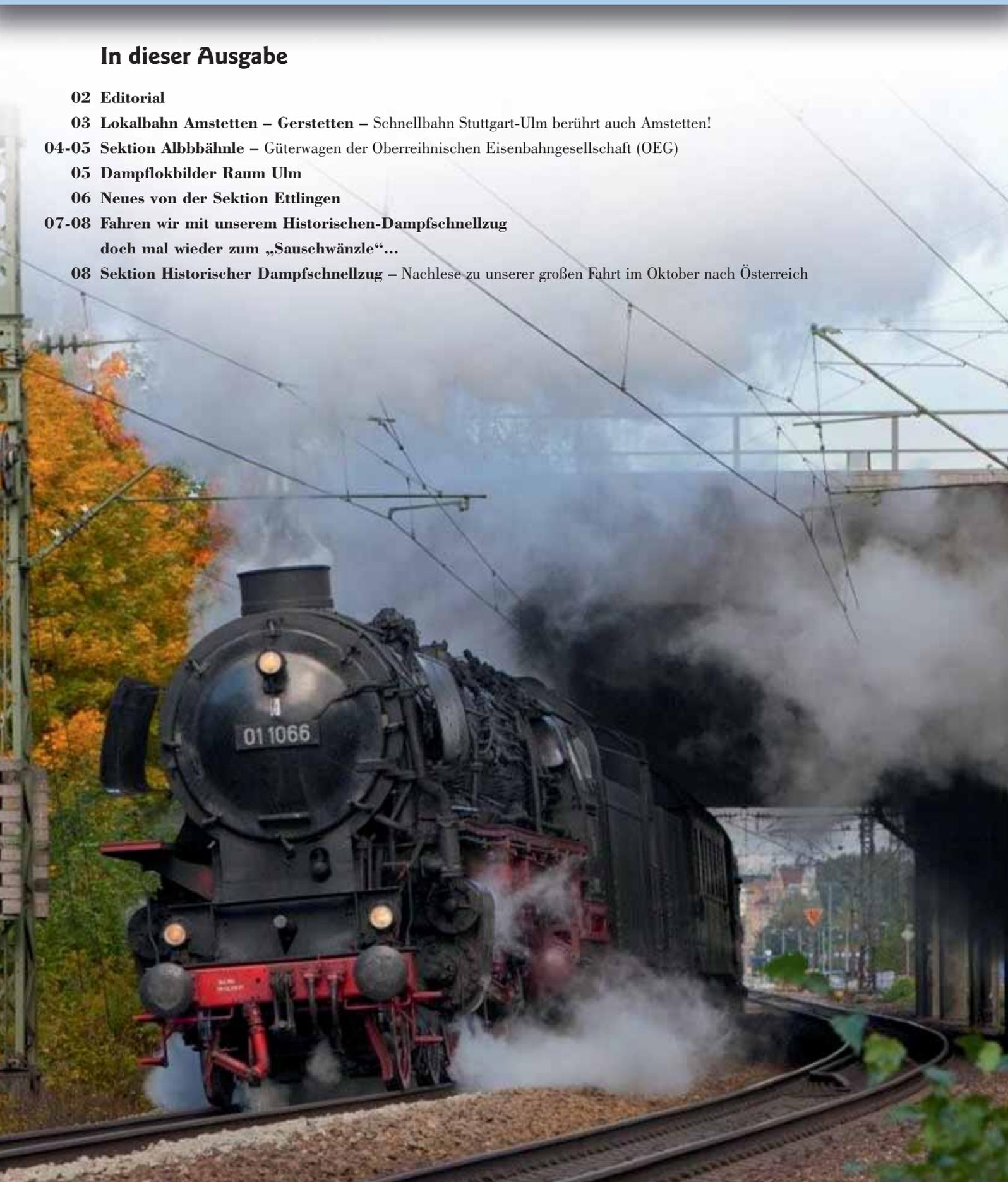
Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Februar 2014 • Nummer 1

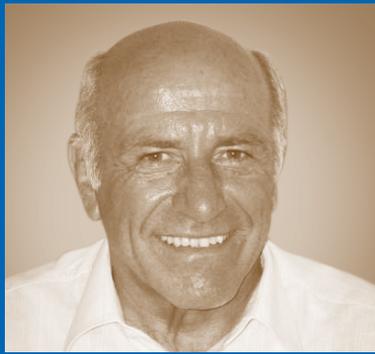
Schutzgebühr 1,- €

## In dieser Ausgabe

- 02 Editorial
- 03 Lokalbahn Amstetten – Gerstetten – Schnellbahn Stuttgart-Ulm berührt auch Amstetten!
- 04-05 Sektion Albbahnle – Güterwagen der Oberreihnischen Eisenbahngesellschaft (OEG)
- 05 Dampflokbilder Raum Ulm
- 06 Neues von der Sektion Ettlingen
- 07-08 Fahren wir mit unserem Historischen-Dampfschnellzug  
doch mal wieder zum „Sauschwänze“...
- 08 Sektion Historischer Dampfschnellzug – Nachlese zu unserer großen Fahrt im Oktober nach Österreich



## Editorial



Wie Sie aus den nachstehenden Berichten entnehmen können, blicken wir auf ein erfolg- und arbeitsreiches Jahr 2013 zurück. Da gilt es allen ehrenamtlichen Helfern zu danken, die diese „Knochenarbeit“ in ihrer Freizeit vollbringen. Was wir machen, ist nicht nur ein Hobby, sondern es ist tatsächlich Arbeit an und für die Allgemeinheit. Dazu bekommen wir sogar gelegentlich junge Leute zur Seite gestellt, die Sozialarbeit ableisten, weil sie etwas „ausgefressen“ haben. Auch über deren Hilfe sind wir dankbar, andererseits leisten unsere „Vorarbeiter“ Erziehung und bringen denen das Bewusstsein bei, etwas Vernünftiges zu leisten.

Natürlich müssen wir immer über die Finanzen lamentieren, denn Fahrgeldeinnahmen und Mitgliedsbeiträge reichen gerade so aus, unsere laufenden Kosten zu bestreiten. Aber wir müssen auch Baumaßnahmen wie Lokschuppen, Werkstatt oder Gleisbaumaßnahmen vorbereiten. Wichtig ist deshalb, dass die Fahrgeldeinnahmen durch geschickte Werbung zunehmen! Das ist auch eine Aufgabe für unsere passiven Mitglieder. Wir sind über ihren Vereinsbeitrag herzlich dankbar, aber wir brauchen auch jeden zusätzlich zahlenden Fahrgast, um unsere Ziele zu erreichen. Also feste Werbung, Mund- und Prospektpropaganda machen! Eine Gruppe unserer Aktiven hat uns auf einem Gemeinschaftsstand auch auf der CMT in Stuttgart vertreten. Hoffen wir, dass viele Besucher auf unsere Fahrten aufmerksam geworden sind.

Wir sind auch immer an neuen Mitgliedern interessiert. Manch einer ist auch bereit, handwerkliche Arbeiten an Wagen, Lokomotiven und Gebäuden zu machen. Ein herzliches Willkommen an alle freiwilligen Helfer. Wir brauchen immer auch Helfer für die Verwaltung und Werbung.

Diese Arbeit wird oft etwas stiefmütterlich behandelt, ist aber genauso wichtig wie alles andere.

Die SEPA-Einführung sah zunächst harmlos aus. Aber unsere Vereinssoftware sah das nicht vor. Deshalb ein neues Vereins-Programm, neues Betriebssystem, neues Office-Programm – Kosten und umspeichern. Die Abbuchung des Mitgliedsbeitrags wird voraussichtlich zum 20.2.2014 erfolgen. Denken Sie auch daran, Ihren Wohnortwechsel und Änderung der Bankverbindungen an mich zu melden.

Nun hoffen wir, dass dieses Jahr weiterhin erfolgreich wird für unsere Museumseisenbahn, dass wir viele Fahrgäste erfreuen können, dass wir unfallfrei bleiben und die Gesundheit all unserer Mitglieder und Mitarbeiter erhalten bleibt.

*Walter Sigloch*

Ihr  
Walter Sigloch  
1. Vorsitzender

## SEPA-Basis-Lastschriftverfahren

### Sehr geehrtes Mitglied,

wir nutzen zum Einzug Ihres Mitgliedsbeitrages die Lastschrift (Einzugsermächtigungsverfahren). Als Beitrag zur Schaffung des einheitlichen Euro-Zahlungsverkehrsraums (Single Euro Payments Area, SEPA) stellen wir ab sofort auf das europaweit einheitliche SEPA-Basis-Lastschriftverfahren um. Die von Ihnen bereits erteilte Einzugsermächtigung wird dabei als SEPA-Lastschriftmandat weitergenutzt.

Dieses Lastschriftmandat wird durch - unsere oben genannte Gläubiger-Identifikationsnummer gekennzeichnet, die von uns bei allen Lastschriftein-zügen angegeben wird. -

Da diese Umstellung durch uns erfolgt, brauchen Sie nichts zu unternehmen. Lastschriften werden weiterhin von Ihrem angegebenen Konto eingezogen:

Sollten diese Angaben nicht mehr aktuell sein, bitten wir Sie um Nachricht. Ihre IBAN und den BIC finden Sie z. B. auch auf Ihrem Kontoauszug.

### Mitgliedsbeitrag 2014

Der Jahresbeitrag 2014 beläuft sich für das Mitglied auf	<b>55,00 €</b>
Familie	<b>82,50 €</b>
Jugendliche, Schüler Studenten	<b>27,50 €.</b>

Der Beitrag wird bei Abbuchern demnächst vom Konto abgebucht. Nichtabbucher möchten ihn bitte auf unser Girokonto einzahlen:  
IBAN Nr. DE 23 63090100 0002 4240 02 BIC: ULMVDE66

Auch Mitglieder unserer Sektionen UEF-Lokalbahn und UEF-Historischer Dampfschnellzug zahlen auf dieses Konto ein, ebenso ausländische Mitglieder.

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.



# Lokalbahn Amstetten - Gerstetten

## Schnellbahn Stuttgart-Ulm berührt auch Amstetten!

Aus Südsachsen kommt Sand für die Schnellbahnstrecke in Ganzzügen nach Amstetten, werden dort im ehemaligen Bundeswehr-Depot entladen und dann mit Lastwagen zur Baustelle auf der Alb gefahren.



*Insgesamt ist geplant, pro Jahr rund 200.000 Tonnen Sand auf die Alb zu fahren. Dabei macht die Steigung auch der 212 zu schaffen und es werden bei trockenen Schienen maximal 400 Tonnen brutto pro Zustellung gefahren.*



*Bei der Entladung und dem Umschlag kommen im ehemaligen Bundeswehr Depot Großgeräte zum Einsatz, welche ebenfalls für die Beladung der LKW's eingesetzt werden. Während bei den ersten Zügen die Wartezeit der Entlademannschaft noch recht lang war, haben sich die Abläufe mittlerweile so gut eingespielt, dass die Züge innerhalb 5 Stunden wieder zur Abfahrt bereit stehen. Der Kunde ist von der Leistungsfähigkeit unserer Museumsbahn begeistert und vielleicht kann ja auch mal eine badische G 12 im planmäßigen Güterverkehr ihre Stärke beweisen.*

Wie bereits in der letzten Dampfeisenbahn angekündigt, ist damit der regelmäßige Güterverkehr auf der Lokalbahn zumindest bis in die Wifo wieder zurückgekehrt. Seit dem 18.11.2013 kommen pro Woche bis zu drei Ganzzüge nach Amstetten, die dann in einzelnen Wagengruppen von einer altroten V 100 zur Entladung gefahren werden. In Amstetten sind die Zugfahrten auf der Lokalbahn nun auch wieder unter der Woche ein gewohnter Anblick und die Anwohner haben sich schnell an die Wiederbelebung unserer Bahn gewöhnt. Insgesamt ist geplant, pro Jahr rund 200.000 Tonnen Sand auf die Alb zu fahren. Dabei macht die Steigung auch der 212 zu schaffen und es werden bei trockenen Schienen maximal 400 Tonnen brutto pro Zustellung gefahren.

Der nächste Schritt, auch wenn bisher noch sehr visionär, ist die Wiederbelebung der Verladeanlage Kickethau bei Gerstetten um dort Hackschnitzel zu verladen. Warten wir ab was die Zukunft bringen wird.

**Arbeiten bis zur kommenden Saison:** Bis zum Saisonstart 2014 gibt es für die aktiven auf der schwäbischen Alb wieder allerhand zu tun. Neben der ständig notwendigen Streckenunterhaltung benötigt der Triebwagen T 06 eine Hauptuntersuchung, die bereits im vollen Gange ist. Auch ein Personenwagen und die Diesellok benötigen die alle 8 Jahre erforderliche Fahrwerksuntersuchung. Während an der Diesellok bereits Arbeiten durchgeführt worden sind, bleibt für den Plattformwagen derzeit kaum Zeit. Neben diesen Tätigkeiten warten noch unzählige weitere Arbeiten die notwendig sind, die Lokalbahn auch in Zukunft am Leben zu halten, vor allem an der 18 km langen Strecke. In 2013 wurde der ehemalige Haltepunkt Gussenstadt-Siedlung zurückgebaut. Diese Baumaßnahme war sehr aufwändig und zeitintensiv. Damit kommen wir einer Forderung der Landesbahnaufsicht nach, die diesen Rückbau gefordert hatte. Das Ausweichgleis Gussenstadt war wegen einer Abweichung der Maße der Weiche 2 gesperrt; diese Weiche wurde im Laufe des Jahres wieder auf Maß gerückt und somit die Ausweichstelle wieder offiziell in Betrieb genommen. Dies ist sehr wichtig für das Abstellen von Güterwagen, aber auch um an den Ladeplatz zu gelangen. Die Lokalbahn bemüht sich derzeit den Anschluss zur Fa. Mairol wieder in Betrieb zu nehmen, da hier ebenfalls dringend benötigter Abstellplatz zur Verfügung stehen würde.

*Die 1963, als V 100 2133 in Dienst gestellte Lok, macht sich sehr gut auf der Lokalbahn und war für unterschiedliche Aufgaben bereits mehrfach bei Gerstetten unterwegs. Sie ist eine willkommene, durchaus passende, historische Ergänzung auf der Lokalbahn und wird sicherlich bei Bedarf auch vor den Donnerbüchsen eine gute Figur machen.*



*Einzelne Schwellen werden laufend gewechselt. Dank unserem SKL ist dies auch mit wenig Personal möglich, nebenbei wird auch immer gleich Vegetationsrückschnitt auf 20 m rechts und 20 m links der Strecke betrieben.*

Der BÜ Gerstetten-Landstraße wurde Mitte des Jahres einer grundlegenden äußerlichen Überholung unterzogen, dabei wurde auch Wert auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit gelegt und sämtliche rot/weißen Markierungen in rückstrahlender Folie versehen. Aufgrund der dringend benötigter Abstellflächen wurde das Gleis 2 in der Ausweichanschlussstelle Kickethau reaktiviert, dies musste in relativ kurzer Zeit Anfang November durchgeführt werden, da das Gleis bereits Mitte November benötigt wurde. Wie bei der Fa Mairol bemühen wir uns hier ebenfalls um die Reaktivierung der gesamten Anlage. Allen Mitstreitern, die sich für die Zukunft der Lokalbahn einsetzen, gilt hier ein ganz besonderer Dank. Gerne begrüßen wir auch neue Mitarbeiter regelmäßig, oder auch nur mal zum Schnuppern. Wir wünschen allen Mitgliedern ein glückliches, gutes Jahr 2014.

Auf Wiedersehen in den Zügen der Lokalbahn, egal ob mit Dampf, oder historischem Diesel.

### Fahrtage 2014:

29.5./15.6./13.7./10.8./14.9./28.9./12.10.

Der Triebwagen T 06 fährt vom 1.5.-19.10. jeden Sonntag.



# Sektion Albbahnle

## Güterwagen der Oberreihnischen Eisenbahngesellschaft (OEG)

### Sektion Albbahnle

Güterwagen der Oberreihnischen Eisenbahngesellschaft (OEG)

Wie im letzte Rundschreiben kurz berichtet wurde uns der OEG Klappdeckelwagen 969 zur Übernahme angeboten. Das Fahrzeug war ursprünglich Bestandteil des im LGB-Werk Nürnberg aufgestellten Fabrikzuges. Bereits vor Jahren konnten wir aus dem Fabrikzug die beiden gedeckten OEG Güterwagen übernehmen. Mit dem nun übernommenen Güterwagen befinden sich nun alle Waggons des LGB-Zuges bei uns. Die letzten Jahre war der Wagen im Besitz eines Privatmannes, welcher den Wagen auf dem Dach seiner Garage in Schwäbisch Gmünd aufgestellt hatte. Zur Bergung des Fahrzeuges musste eine Vollsperrung dieser Straße sowie ein zeitlich begrenztes Parkverbot beantragt werden. Die Verladeaktion erfolgte dann am frühen Morgen des 09. November, um die Anwohner möglichst wenig zu beeinträchtigen. Der Fahrer des Transportunternehmens kam bereits am Morgen ins Schwitzen, als er seinen Tieflader rückwärts in die steile und schmale Sackgasse des Wohngebiets lenken musste. Letztendlich klappte alles wie geplant, so dass der Wagen zügig und zeitgerecht verladen und nach Amstetten transportiert werden konnte.

Mit dem Autokran wurde schließlich in Amstetten das Fahrzeug zum ersten Mal seit 1977 wieder auf richtige Meterspurgleise gestellt. Die Anwesenheit des Kranes wurde dann noch dazu genutzt, den auf einem Nebengleis in den letzten Jahren restaurierten OEG-Vierachser 706 wieder auf unsere Gleisanlagen zurück zu stellen. In der nächsten Ausgabe, werden wir über die Geschichte des Wagens OEG 969 genauer berichten.

### Saison 2013

Mit insgesamt zwölf Nikolauszügen im Dezember ist unsere 24ste Fahrseason zu Ende gegangen. Wir bedanken uns bei all unseren Fahrgästen, die uns durch eine Mitfahrt unterstützt haben.



Die Saison verlief aus unsrer Sicht zufriedenstellend, wenn auch der Ausfall der Diesellok auf Grund eines Getriebeschadens im Sommer uns erhebliche Mehrarbeit brachte. Seit der Reparatur läuft die Lok ohne Störungen und hat den Halloweenfahrttag und vier Nikolauszüge problemlos bewältigt.

### Schwellenlieferung

Viel Arbeit brachte uns ein LKW Mitte Oktober. Wobei das Ganze durchaus positiv zu sehen ist. Geladen hatte der LKW nämlich 430 neue Meterspurschwellen, fertig gebohrt und getränkt für unsere aktuelle Winterbaustelle. Bedingt durch den milden Winter konnte im Januar schon ein großer Teil der Schwellen verlegt werden.

### Aus der Werkstatt:

#### Zugspitzbahnwagen

Die Umlackierung der beiden von der bayerischen Zugspitzbahn übernommenen Personenwagen hat nun begonnen. Wagen 19 wurde noch im Herbst in länderbahnübliches Flaschengrün umlackiert und hat so bereits mehrere Fahrtage absolviert. Der Wagen 12 soll im kommenden Jahr folgen. Aufgrund der Reparaturen an der Diesellok D8 blieb für die Lackierarbeiten keine Zeit mehr. Da der Lokschuppen unbeheizt ist, können die weiteren Lackierarbeiten erst wieder im Mai durchgeführt werden.

#### Dampflok 99 7203

Nach der in der vergangenen Winterpause in Eigenregie durchgeführten Fahrwerksuntersuchung lief die Lokomotive bisher störungsfrei. Nach Abschluss der Sommersaison muss

die Lok immer komplett entwässert werden. Das bedeutet, dass das Wasser von Kessel und Wasserkasten abgelassen werden muss. Viel Aufwand ist es, aber die vielen Leitungen aufzuschrauben und mit Druckluft das darin stehende Wasser auszublasen. Extra für die Nikolauszüge müssen wie jedes Jahr alle Leitungen wieder montiert und auf Dichtheit geprüft werden, was nach den Nikolauszügen jedoch von Neuem demontiert und wieder entwässert werden muss.

#### Diesellok D6

An der O&K-Diesellok wurde wieder in kleinen Schritten weitergearbeitet. Die neuen Luftbehälter sind montiert und teilweise auch bereits verrohrt. Die Achsen waren bei einem Fachbetrieb um das Radprofil zu überdrehen und sind Ende November wieder in Amstetten eingetroffen. Nun müssen die Achslager noch überarbeitet werden.

#### Halbgepäckwagen BD30

An dem seit Jahren abgestellten Wagen wurden etliche Arbeiten durchgeführt. Luftbehälter und Bremszylinder wurden ausgebaut und aufgearbeitet. Die Inneneinrichtung wurde entfernt, um Ausbesserungen am Holzaufbau vornehmen zu können.

#### Aufenthaltsraum Lokschuppen

Die in unserem kleinen Vesperraum im Amstetter Lokschuppen vorhandene Küche wurde in den Sommermonaten ausgetauscht. Die bisher eingebauten Küchenmöbel waren unterschiedlichster Herkunft und nur noch bedingt zu gebrauchen.

Durch die Spende einer noch gut erhaltenen, gebrauchten Einbauküche haben wir nun eine ansprechende und gut funktionierende Einrichtung geschaffen. Neben Spüle und Herd haben wir nun endlich auch einen Kühlschrank der vor allem im Sommer von großem Nutzen sein wird. Wer schon einmal eine Küche eingebaut hat, weiß wieviel Zeit in solche Projekte investiert werden muss, vor allem weil eine Dachschräge zusätzlich vorhanden ist.

### Bahnübergang geteert

Der bei km 4,77 befindliche Bahnübergang 6 wurde im Zuge unserer Winterbaustelle von vor zwei Jahren mit neuen Schwellen ausgestattet. Nun konnte er endlich auch geteert und oberhalb zusätzlich mit einer Wasserrinne versehen werden.

### Weiche 2 in Amstetten

Im Juli 2013 wurde in einer 6-wöchigen Aktion die komplette Weiche 2 in Amstetten heraus genommen, um ihre Schwellen zu ersetzen. Gleichzeitig wurde die Weiche um 1,5 Meter versetzt, da die Tangente zwischen Weiche 1 und 2 ein S aufwies. Und zu guter Letzt waren noch einzelne Maße nicht ESBO konform, da die Meinungen auseinander gingen, welches Maß nun richtig ist: Originalmaß laut Zeichnung, Istmaß laut Aufbau oder ein errechnetes Maß. Zu guter Letzt wurde das errechnete Maß nach der Weichenzeichnung bestmöglichst abgestimmt und die Toleranzen entsprechend dem Prüfbuch alter Weichen angeglichen. Die Toleranzen wurden teilweise auf plus/minus 2mm festgelegt, um allen Vorgaben gerecht zu werden. Anschließend hieß es nun ein komplettes Aufmaß der gesamten Weiche und deren Anschlussboche in den Computer einzugeben und die Schwellen entsprechend der Vorgabe auf den Zentimeter genau auszulegen. Somit wurden alleine hier 60 Schwellen verlegt. Nach anschließendem frischen Einschottern und Stopfen konnte die

Weiche im abzweigenden Strang rechtzeitig vor dem anstehenden Fahrtag wieder in Betrieb genommen werden.

### Oppinginger Bahnhof

Am Oppinginger Bahnhof wurde die Grillstelle versetzt und frisch aufgebaut. Ebenso konnte man seit unserer letzten Fahrsaison neue Fenster und Türen am Bahnhof bewundern.

### Fahrtage 2014:

1.5./29.5./22.6./20.7./3.8.

- 17.8. Rathaushock
- 7.9. Tag des offenen Denkmals
- 21.9.
- 5.10. Kartoffelfest
- 26.10. Halloweenfahrt

### Antiquarische Eisenbahnbücher

Wir bekommen gelegentlich alte Eisenbahnbücher geschenkt, die wir Eisenbahnfreunden weitergeben wollen. Sie finden sie im Internet unter unserer Homepage [www.uef-dampf.de](http://www.uef-dampf.de). Wer innerhalb von 2 Wochen das beste Gebot abgibt, bekommt das entsprechende Buch zugesandt.

Hierauf dürfen wir nochmals hinweisen. Sie finden hier seltene, längst im Handel nicht mehr erhältliche Bücher zum günstigen Preis. Ihre Zahlung ist eine Spende für den Verein!

## Dampflokbilder Raum Ulm

Vor etwa 45 Jahren begannen die Brüder Sieber, die ursprünglich in Günzburg/Donau wohnten, im jugendlichen Alter mit diesem Hobby, dem Fotografieren von Dampflokomotiven. Da auf der Bahnstrecke München – Stuttgart nur elektrische Lokomotiven unterwegs waren, wurde die Brenzbahn zu ihrer „Stammstrecke“, speziell der Abschnitt zwischen Langenau und Giengen. Sie haben dort in den Jahren zwischen 1968 und 1973 den zu Ende gehenden Dampfbetrieb in zahlreichen Fotos festzuhalten versucht. Jahrelang lagen die Negative archiviert in Kisten, bis sie zu Beginn des Jahres den Entschluss fassten, einen Teil der ca. 7000 Dampflokbilder in

Form einer Homepage einem interessierten Publikum ohne jedes kommerzielle Interesse zugänglich zu machen. Nachdem sie auf große Resonanz stießen und die Brenzbahn in Kürze ihr 150-jähriges Bestehen feiern wird, wird es auch für unsere Vereinsmitglieder von Interesse sein, die inzwischen historisch gewordene Bilder anzuschauen. Auch Ulm, sein Bw, die Südbahn und die Obere Donaubahn standen immer wieder im Mittelpunkt ihres Fotografierinteresses.

Auf unserer Homepage haben wir einen Hinweis auf die historischen Fotos angebracht bzw. direkt bei [www.dampflokbilder-impressionen.de](http://www.dampflokbilder-impressionen.de).

Copyright Brüder Sieber  
Bekohlung im BW Ulm



## Neues von der Sektion Ettlingen

### Albtalfahrten

Schon seit mehreren Jahren fährt der Albtal-Dampfzug am 1. Mai jeweils ab Karlsruhe Hauptbahnhof (DB) und nicht erst ab Ettlingen Stadt (AVG) in das frühlingshafte Albtal. Anlässlich des 100-jährigen Bestehens des heutigen Hauptbahnhofs in der badischen Residenzstadt wurde nun auch im Oktober 2013 mit sehr gutem Zuspruch nochmals ab/bis Karlsruhe Hbf gefahren. Aufgrund der erfreulichen Fahrgastzahlen werden nun in der kommenden Saison neben der Saisonöffnung am 1. Mai auch die Fahrt zum Saisonabschluss im Oktober sowie vsl. zum Bahnhofsfest nach Bad Herrenalb nach Karlsruhe in die alte Heimat der 58 311 durchgebunden. Details und Fahrzeiten bitte unserem Faltblatt oder dem Internet entnehmen. [www.albtal-dampfzug.de](http://www.albtal-dampfzug.de).

### Murgtalfahrten

Neu war in diesem Jahr auch eine zusätzliche Fahrt ins herbstliche Murgtal. In den vergangenen Jahren endete die Murgtalsaison mit dem Bahnhofsfest in Baiersbronn Anfang September. 2013 wurde nun erstmals eine Herbstfahrt im Oktober angeboten, die auch in 2014 wieder ins Programm aufgenommen wird.

### Dampftage in Rottweil

40 Jahre Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) waren Anlass den Dampftagen der EFZ in Rottweil einen Besuch abzustatten! Die Fahrt ging mit unserer badischen G12 über die berühmte Schwarzwaldbahn, einer alten Stammstrecke der Baureihe 58 im Badischen. Neben der Besichtigung des Dampflok-BWs Rottweil, boten die EFZ vor Ort Dampfzugfahrten nach Oberndorf, Spaichingen und Schwenningen mit unserer 58 311 und dem UEF-Zug sowie 01 150, 64 419 und 52 7596 an. Die UEF gratulieren den EFZ zum Jubiläum und wünschen für die nächsten 40 Jahre gutes Gelingen.

### Nikolausfahrten ins Albtal

Nachdem keine der angefragten Gastlokomotiven die Zusage zum Fahren geben konnte, mussten die Nikolausfahrten im Albtal in 2013 um eine Woche auf den ersten Advent vorverlegt werden. Dank der zeit- und geduldraubenden Arbeit unserer aktiven Helfer, welche für den Fahrkarten-Vorverkauf zuständig sind, und unserer flexiblen Kunden gelang es trotzdem, auch in diesem Jahr erfolgreich die Fahrten mit Nikolaus und mit Dampf zu meistern. Am 03. und 04. Dezember folgten noch zwei Charterfahrten ins Albtal und Murgtal und zu den Weihnachtsmärkten nach Ettlingen und Rastatt für eine englische Reisegesellschaft, anschließend ging es für die 58 311 direkt nach Münsingen zu den Freunden der SAB um die vertraglichen Verpflichtungen im dortigen Winterfahrprogramm zu erfüllen, solange die 86 346 noch nicht selber fahren kann.

### Jahresbeginn und Dreikönig 2014:

Schon zum zweiten Mal durfte die 58 311 im Auftrag der IG Dreiseisenbahn den Jahreswechsel im kalten aber schönen Hochschwarzwald verbringen. Vom 28.12.13 – 01.01.14 stand dort der Winterdampf an.

Die Dreikönigsfahrt am 06.01.14 konnte neben dem klassischen Highlight der Parallelfahrt über die Schwarzwaldbahn mit einem weiteren Highlight aufwarten: Auf der Hinfahrt zog 01 150 des DB Museums, betrieben durch die Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt (UG) erstmals den Ettlinger UEF-Dampfzug. In einer gelungenen Zusammenarbeit mit den UEF-Kollegen des HDS (die 4 Wagen und auch Personal stellten) konnte eine schöne Fahrt durchgeführt werden und ca. 250 Fahrgäste verbachten einen erlebnisreichen Tag mit dem Dampfzug.

Die verbleibenden Wintermonate gehören nun wieder den fleissigen Schraubern in der Werkstatt, von denen es



immer ein paar mehr geben dürfte: 58 311 rückt zu Arbeiten im Rahmen der Fahrwerksuntersuchung nach Heilbronn auf den Stand der 01 1066 ein, in Münsingen wird parallel weiter an 86 346 gearbeitet, zunächst sollen die Kesselarbeiten fortgesetzt und möglichst schnell auch beendet werden, bevor die Radsatz- und Fahrwerksarbeiten beginnen können.

Für diesen Winter ist auch vorgesehen, die ersten Arbeiten am Eilzugwagen 403 in der Waggonfabrik Rastatt in Auftrag zu geben. Hierzu zählen die Ausbesserung des durch die Witterung in Mitleidenschaft gezogenen Dachs und die erforderliche Fahrwerksuntersuchung, von den Drehgestellen über die Radsätze, die Federung bis zur Bremse. Ziel ist es, diesen Wagen so bald als möglich wieder in den Einsatz zu nehmen als Erweiterung unseres laufenden Fuhrparks. Dies wäre ein großer Schritt in unserem Projekt „Karlsruher Eilzug“. Nähere Informationen hierzu finden Sie auf [www.karlsruher-eilzug.de](http://www.karlsruher-eilzug.de).

Zu beiden Großprojekten (HU 86 346 und „Karlsruher Eilzug“) werden in den kommenden Rundschreiben immer wieder Detailberichte erscheinen.

### Fahrtage 2014:

Albtalbahn: 1.5. (ab Karlsruhe)/25.5./22.06./12.-13. 7.(b)/31.8./28.9./19.10./29.-30. 11.

Murgtalbahn: 8.6.\*/6.7./3.8./7.9./5.10.



## Fahren wir mit unserem Historischen Dampfschnellzug doch mal wieder zum „Sauschwänzle“ ...

Dass diese Entscheidung richtig war, zeigte uns am 19.10.2013 ein brechend voller Zug mit 350 Fahrgästen. Da der eigene Wagenpark nicht ausreichte, unterstützen uns die Dampfbahn Kochertal und die Fa. Hesse Classic-Courier mit zusätzlichem Wagenmaterial. Auch der Wettergott war uns hold und so fuhren wir nach tagelangem, regnerischem Herbstwetter über Schwäbische Alb und Neckartalbahn in einen goldenen Oktobertag hinauf auf die Baar, die Region mit den jährlichen meisten Frosttagen in Deutschland. Zur Durchführung der Fahrt wurde unsere Schnellzug-Diva bereits am Donnerstag in ihrem Heimatstandort Heilbronn angefeuert und auf die Fahrt vorbereitet. Die Überführung erfolgte tags darauf. Samstagmorgen wurde in aller Herrgottsfrühe der Speisewagen bestückt und pünktlich um 7.40 Uhr verließ der Historische Dampfschnellzug die im Moment noch für uns zu befahrende Stuttgarter Großbaustelle.

Am Anschlussbahnhof zur Hohenzollerischen Landesbahn in Eyach, boten wir unseren Fahrgästen einen Fotohalt mit Scheinanfahrt. Erste Sonnenstrahlen stahlen sich in den tief ins Neckartal eingegrabenen Bahnhof und beleuchten plastisch die riesige Dampffahne, die unsere 01 1066 in unendlicher Länge in den Himmel stößt. Der lange Zug, die Anfahrt in der engen und überhöhten Linkskurve zwingt die 01 1066 zu einem tollen Akustikerlebnis – donnernd hallen die Auspuffschläge der langsam anziehenden Maschine von den Talhängen wider. Äußerst zufriedene Fahrgäste erklimmen den Zug und weiter geht's in beschleunigter Fahrt nach Horb und über die obere Neckartalbahn, über Rottweil, Tuttlingen nach Immendingen. Ankunft badischer Grenz-

bahnhof Immendingen 12.16 Uhr. Hier mündet die Obere Neckartalbahn in die Badische Schwarzwaldbahn. Zwar mussten unsere Fahrgäste heuer nicht mehr den Reisepass vorlegen, doch wechselten wir standesgemäß wie Ende 19. Jahrhundert die Lokomotive. Die 01 1066 ging vom Zug und übergab diesen an die P8 Posen. Fahren die meisten erhaltenen Museumslokomotiven in der „schwarz-roten“ Epoche der ehemaligen Bundes- und Reichsbahnen, so hat sich der Eigentümer der P8 Posen die Aufgabe gestellt, eine Dampflokomotive betriebsfähig in der Frühzeit der Länderbahnen darzustellen. Mit dem Ankauf der im Jahre 1919 in den Linke-Hofmann-Werken in Breslau gebauten „2455 Posen“, gelang der Erwerb einer astreinen preußischen P8. Ab 2000 wurde die P8 im Werk Remarl in Cluj betriebsfähig aufgearbeitet und erstmalig bei den Rieser Dampf Tagen im Nördlinger Eisenbahnmuseum im August 2001 dem Publikum vorgestellt. Bis 2012 war sie im Eisenbahnmuseum Dieringhausen beheimatet und auf zahlreichen Fahrten im hessischen Lahn- und Rheintal zu sehen. Seit Mai 2013 ist sie auf der Wutachtalbahn zu Hause. Dort wird sie im Auftrag der Stadt Blumberg eingesetzt. Während 01 1066 als „LZ“ über das Hattinger Dreieck und den Bahnhof Engen dreht um abends wieder Kamin voraus nach Stuttgart zu fahren, bringt uns „38 2460“ tendervoraus nach Blumberg, wo ein großes Rangierspektakel begann. Ursprünglich war die 93 1360 als Zuglok für den historischen Dampfschnellzug vorgesehen, doch das angestiegene Zuggewicht zwang zum Einsatz der 86 333. Die P8 wechselte auf den gleichzeitig verkehrenden Planzug, hinten drauf kam unser Schnellzug und

abschließend die 86 333 als Schublok. Gegen 14.05 Uhr verließ die ungewöhnliche Fuhre den Bahnhof Blumberg. Der Zug war so lang, dass man mit dem letzten Wagen einfahrend in die Halbrundkurve vor Epfendorf, aus diesem heraus die bereits gegenüber auf den Viadukt fahrende Zuglok fotografieren konnte. Derzeit ist die 86 333 die einzig betriebsfähige Dampflokomotive dieser überaus erfolgreichen Baureihe. Doch gehen wir davon aus, die beiden Wiener in absehbarer Zeit gemeinsam unter Dampf zu sehen. Interessanterweise gibt es mit der 86 348 (GES Kornwestheim) noch eine dritte 86 aus demselben Baulos, sie wurde ebenfalls 1939 in Wien-Florisdorf gebaut, befindet sich auch in Aufarbeitung und war eingangs auf den Rampen des Spessarts zu Hause. Ein zukünftiges Treffen der drei Wienerinnen? Eine tolle Vorstellung. Angekommen in Weizen wurden die beiden Züge unverzüglich getrennt und 86 333 fuhr mit dem Historischen Dampfschnellzug im Schlepp den Wutachflühen entgegen. Ein wahrer Ohrenschauspiel mit welchem starkem Auspuffgeräusch sich die Zweizylinderlok durch die engen Kehren und Tunnels die Steigung bergan kämpfte. Unsere Fahrt ging vorläufig nur bis zum Bahnmittelpunkt nach Fützen. Hier musste wegen fehlender Dampfheizung und -leitung im angemieteten Speisewagen für die Heimfahrt umrangiert und der Zug in veränderter Form neu zusammengestellt werden. Gelegenheit für unsere Fahrgäste zu zahlreichen Fotomotiven. Vor allem, da uns der Preußenbespannte Planzug in Fützen noch überholte. Wer gut zu Fuß war, lief zum Ortseingang und hatte die Gelegenheit, die P8 auf dem Fützener Fischbauchviadukt zu fotografieren. In Blumberg übernahm uns wieder die „38 2460“





und donnerte der jungen Donau folgend mit einem heute bunt zusammengewürfelten Schnellzug die Baar hinauf. Der mittlerweile aufgegangene Vollmond ergießt sich golden schillernd in das Wasser der Donau, verbunden mit dem gleichmäßig im 70 km/h-Tempo arbeitenden Triebwerk der P8, dazu springt rhythmisch immer wieder der Schein des Feuers über die Wasseroberfläche – keine Romantiker diese westfälischen Lokführer „...hörst Du das Klappern unter der Büchse? Morgen müssen wir unbedingt die hinteren Stangenlager nachstellen...“ ruft er seinem Heizer zu. Schon leuchten uns die Lichter von Immendingen entgegen. Auf dem Nachbargleis steht unser schwarzer Renner. Lokwechsel, die P8 verabschiedet sich, 01 1066 stemmt sich in die Stangen und nimmt das letzte Stück Strecke nach Stuttgart unter die Räder. Mit 20 Minuten Verspätung läuft ein bunt gewürfelter Historischer Dampfschnellzug in Stuttgart Hbf ein. Wie lange noch? Das interessiert uns heute nicht mehr. Wir hatten 350 begeisterte Menschen an Bord – nur das zählt!

#### Unsere nächsten Fahrten:

Winterfahrt durch das Karwendelgebirge mit 01 533 (22.2.14)

Vier-Tagesfahrt zum 6. Dresdner Dampfloktreffen (10.4.-13.4.14)

Die Traditionsfahrt: Am 1. Mai zum Bodensee

Kurpfalz – Rhein – Express von Ludwigshafen nach Breisach (22.6.14)

## Sektion Historischer Dampfschnellzug

### Nachlese zu unserer großen Fahrt im Oktober nach Österreich

Majestätisch steht sie da, die alte Dame auf Gleis 1 des Stuttgarter Hauptbahnhofs und wartet auf ihre Gäste. Ein paar kleine Dampfwölkchen steigen empor, als der Bahnhofslautsprecher etwas blechern die Dampfloks-Sonderfahrt nach St. Pölten in Österreich ankündigt. Vier Tage werden die Fahrgäste des Historischen Dampfschnellzuges unterwegs sein. Vorbeihetzende Reisende halten neugierig inne, zücken ihr Handy und machen ein Bild, während Dampfloks-Enthusiasten mit ihren großen Kameras den besten Platz für ein Foto suchen. Wie aus einer fremden Welt wirkt das wuchtige, schwarze Dampffross mit den leuchtend roten Rädern inmitten der stromlinienförmigen Hochgeschwindigkeitszüge. Schon beim Betrachten der Waggons beginnt die Zeitreise, findet man hier noch Aufschriften wie Salon-, Speise- oder Gepäckwagen. Von einem fröhlichen Pfeifen begleitet setzt sich die Dampfloks der Ulmer Eisenbahnfreunde mit der Nummer 01 1066 schnaufend und zischend in Bewegung. Dichter weißgrauer Qualm steigt aus dem Schornstein in den blauen Morgenhimmel auf. Prustend arbeitet sich der Zug, dessen Wagen der Jahre 1930 bis 1975 ein historisches Erscheinungsbild zeigen, die Geislinger Steige empor in Richtung Ulm. Auf der kurvenreichen Strecke wehen immer wieder Dampfwolken durch die geöffneten Fenster der Waggons. Auf allen Bahnhöfen zeigt sich stets das gleiche Bild, vorbeieilende Reisende und Dampfloksfreunde, die schnell ein Foto von der „alten Dame“ schießen. Das macht die Nostalgiefahrt mit allen Sinnen im wahrsten Wort erfahrbar.

Im Speisewagen gibt es belegte Brötchen sowie warmes Mittag- und Abendessen. Nach gut 12 Stunden ist das

Reiseziel erreicht. Übernachtet wird in 4-Sterne Hotels. Am zweiten Tag gibt es verschiedene Ausflugsziele: Zu dem berühmten, barocken Kloster Melk am Südufer über der Donau sowie dem Kloster Göttweig; Eine Fahrt mit der Schmalspurbahn zum Wallfahrtsort Mariazell durch malerische und wildromantische Landschaften; Eine Fahrt mit dem Railjet nach Wien. Am dritten Tag geht es mit dem Historischen Dampfschnellzug über die Semmeringbahn (Weltkulturerbe) in die Steiermark und nach Selzthal, einem früheren Dorado der Eisenbahn- und Dampfnostalgie. Es folgt Admont mit dem bekannten Stift und es geht weiter durch den Nationalpark Gesäuse mit seinen schroffen Kalkgipfeln und dem Durchbruchstal der Enns durch die Alpen. Am vierten Tag endet die von den Ulmer Eisenbahnfreunden organisierte, eindrucksvolle Reise durch Österreich wieder in Stuttgart.

Anfang Oktober findet erneut diese Vier-Tages-Fahrt nach Österreich statt. Ausgangsbahnhof wird Mannheim sein über Heidelberg, Bruchsal und Stuttgart. Wenn es Sie interessiert? Über [www.schnellzuglok.de](http://www.schnellzuglok.de) oder Telefon 0711-12 09 705 können Sie mit dabei sein oder auch andere Fahrten mit dem historischen Dampfschnellzug buchen. Schauen Sie rein. (Oliver Richter RNZ)



#### Impressum

Herausgeber: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.; 1. Vorsitzender, Walter Sigloch; [redaktion@uef-dampf.de](mailto: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](http://www.uef-dampf.de)

#### Wichtige Adressen:

1. Vorsitzender: Walter Sigloch, Distelweg 19, 73340 Amstetten, [Walter.Sigloch@online.de](mailto: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](mailto:ettlingen@uef-dampf.de)

Sektion UEF Lokalbahn  
Amstetten-Gerstetten e.V.  
M. Berka, Waldstraße 11  
89284 Pfaffenhofen  
Tel. und Fax 07302 / 6306  
[lokalbahn@uef-dampf.de](mailto:lokalbahn@uef-dampf.de)

Sektion Amstetten  
(Alb-Bähnle)  
Heinrich Biro  
Industriestraße 41  
73340 Amstetten  
[alb-baehnle@uef-dampf.de](mailto:alb-baehnle@uef-dampf.de)

Sektion UEF-Historischer  
Dampfschnellzug e.V.  
c/o Thomas Benecke  
Stuttgart  
[schnellzug@uef-dampf.de](mailto:schnellzug@uef-dampf.de)

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