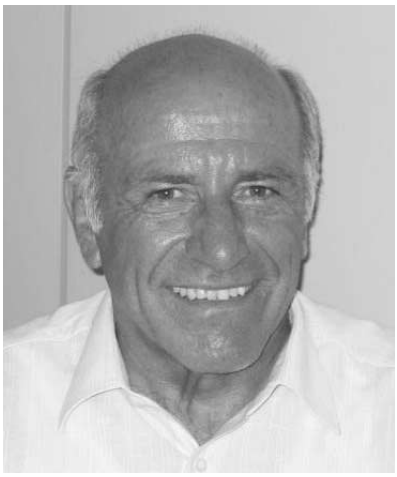
Die Dampfeisenbahn

Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

II. Quartal 2007 • Nummer 2 Schutzgebühr 1,- €

Liebe Vereinsmitglieder!



Walter Sigloch

In dieser Ausgabe

Liebe Vereinsmitglieder	1
Alb-Bähnle: 9907203	2
Diedellok V8 läuft wieder	3
Dampflok 2 s Nellingen	4
Sektion Ettlingen	5
UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten	7
Impressum	8
Aktivitäten auf allen Ebenen beim Historischen Dampfschnellzug e.V.	10

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de

Mit dem 2. Rundschreiben in 2007 möchten wir über unsere Vereinsarbeit berichten. Schließlich ist unser Verein stark gegliedert und unsere Mitglieder wohnen nicht nur in Deutschland, sondern auch in der Schweiz, Italien und Frankreich! Deshalb wollen wir wenigstens brieflich Kontakt halten. Wir freuen uns, wenn immer wieder einzelne Mitglieder an Fahrten teilnehmen und Interesse am Vereinsgeschehen zeigen.

Wir sind auch auf einige Erfolge stolz: Beim Albbähnle wurden endlich die Diesellok und ein Wagen abgenommen. Nachdem die Dampflok 99 7203 eine neue Kesselberohrung erhält, kann die Diesellok sogar mit ein paar Fahrten einspringen. Sie ist auf jeden Fall eine Bereicherung in unserem Programm.

Ein Sorgenkind ist uns immer noch die Schnellzugs-Sektion. Die Schnellzuglok 01 509 steht noch zerlegt im Dampflokwerk Meiningen. Die Kessel-HU ist erforderlich - wer soll das bezahlen? In diesem Zusammenhang wurde auch über einen Verkauf an einen Investor gesprochen. Da aber doch auch viel Spendenmittel in die Lok geflossen sind, konnte der Beirat des Hauptvereins eine solchen Lösung nicht befürworten. Der Beirat hat eine Vermietung vorgeschlagen. Offensichtlich kommen die Verhandlungen über dieses Thema nicht weiter. Falls das Thema akut wird, würden wir kurzfristig eine außerordentliche Mitgliederversammlung abhalten, wo dieses Thema diskutiert und entschieden wird.

Glücklicherweise konnte der UEF-Historische Dampfschnellzug mit der reparierten Lok 01 1066 ein umfangreiches Fahrtenprogramm abwickeln, was auch seine finanzielle Anspannung sehr erleichtert.

Bei der UEF-Lokalbahn und der Sektion Ettlingen stehen derzeit laufende Arbeiten im Vordergrund. Da beide Sektionen zu umfangreichen Unternehmen angewachsen sind, sind auch hier alle Mitarbeiter gefordert.

Die finanzielle Situation des Hauptvereins mit den Sektionen Albbähnle und Ettlingen kann als geordnet bezeichnet werden. Der größte Teil der Mitgliedsbeiträge 2007 ist bezahlt, die Anteile an die Sektionen sind ausgeschüttet. Die Steuerbilanz 2005 ist aufgestellt und an das Finanzamt eingereicht.
Das Ergebnis erbringt nach Abschreibungen 2005 ca. 19.000 € Gewinn, (2004: - 101.000 € Verlust). Die Mitgliedsbeitrage haben 2005 29.374 € und 2006 insgesamt 27 682 € erbracht.

Nun hoffen wir, dass uns der Sommer 2007 eine gute Saison bringt: Fröhliche Fahrgäste, motivierte Mitarbeiter und unfallfreies Fahren.

Ihr

Walter Sigloch
Vorstandsvorsitzender

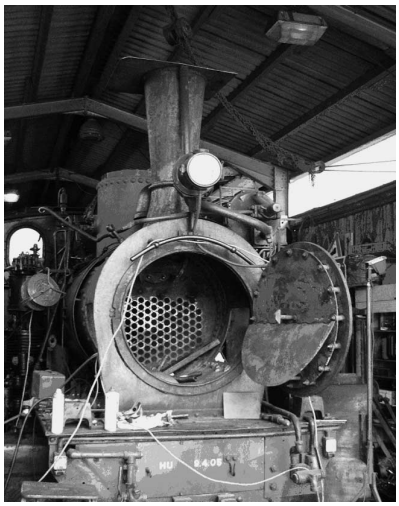
Alb-Bähnle: 9907203

Besser als erwartet, kam das Urteil des Kesselprüfers. Hatten wir noch im letzten Jahr darum gebibbert, ob

Der Rohrsatz ist inzwischen eingeschweißt und eingewalzt.

wir einen neuen Kessel brauchen, da der derzeitige nunmehr über 100 Jahre alt ist, konnte uns im Januar der Kesselprüfer ein richtiges Lächeln auf unsere Gesichter zaubern. Der gesamte Rohrsatz war in Rauchkammer und Feuerbüchse verschweißt gewesen, was allerdings heutzutage nur einseitig durchgeführt und dafür die Rauchkammerseite umso stärker eingewalzt wird. Dieses damalige nur leichte Einwalzen lies uns den Rohrsatz, bis auf wenige cm im Randbereich, relativ leicht entfernen. Der Kesselsachverständige meinte als Minimallösung "nur Rohrsatz wechseln" und als Maximallösung "auch im inneren Auswaschungen bzw. Korrosionen aufschweißen". Wir

Ein enger Arbeitsplatz!



Kessel der 99 7203

entschieden uns für letzteres. Das Knierohr war allerdings auch bei der Aufarbeitung im Jahr 1988 nicht entfernt worden; dementsprechend saßen die Schrauben fest (für diese hinterhältigen 12 Schrauben benötigten die Demonteure knapp 21 Stunden!). Doch jeder wollte der erste im Kessel sein. Es war bereits Feierabend – sofern es bei den Aktiven so was gibt - als ein dumpfes Hallo aus dem Inneren des Kessels klang. Nachdem nach einem dünnen Kesselschweißer Ausschau gehalten wurde, da die Einstiegsöffnung gerade mal 35 cm im Durchmesser fasste, konnten die korrodierten Stellen aufgearbeitet werden.

Die MaLoWa übernimmt in der KW23 das Einbauen des Rohrsatzes. Zur Zeit sind wir alle optimistisch, dass wir noch vor dem ursprünglich geplanten Termin am 19. 8. ´07 mit der alten Lady wieder auf Tour gehen können. Der nun vorgezogene Saisonbeginn 3.6., 1.7., 15.7., und 5.8.2007 wird/wurde allerdings anfangs noch mit der Diesellok bestritten.
Des Weiteren sind wir seit kurzem auch im Besitz einer Bauzeichnung der Lok. Diese kam nach 70 jährigem Dornröschenschlaf bei Aufräumarbeiten im Verkehrsmuseum Dresden zu Tage.

Diesellok V 8 läuft wieder

Wie schon in einem der letzten Rundschreiben berichtet, hatte unsere Schmalspurdiesellok einen kapitalen Motorschaden erlitten. Nachdem wir mit großem finanziellen und zeitlichen Aufwand neue Kolben und Laufbüchsen in den Motor eingebaut haben, musste die Lok schnellstmöglich wieder eingeachst und rollfähig gemacht werden. Grund der Eile war unsere Dampflok 99 7203, die werkstattbedingt hinter der defekten Diesellok stand. Um jedoch mit Volldampf in die Saison 2006 starten zu können, mussten beide Loks die Plätze tauschen.

Der neu bearbeitete Zylinderkopf

Kaum war der erste Fahrtag vorüber, stand auch schon die Aufarbeitung der beiden Zylinderköpfe des Dieselmotors auf dem Programm. Zunächst wurden diese gründlich gereinigt und anschließend die Ventile ausgebaut. Dabei mussten wir leider feststellen, dass am hinteren Zylinderkopf ein Ventilsitzring gerissen war. Da uns das nötige Spezialwerkzeug zum Erneuern des Ventilsitzrings fehlt, haben wir die Zylinderköpfe einer Fachfirma gegeben.
Deren genauere Untersuchung ergab, dass nicht nur der Ventilsitzring, sondern auch der Zylinderkopf selbst gerissen war. Des Weiteren waren Ventile und Ventilführung zum Teil beschädigt bzw. stark verschlissen. Da es sich bei dem Motor um einen Lizenznachbau des D2156 von MAN handelt, können diese Teile noch heute bei MAN bezogen werden. Die Ersatzteile haben jedoch auch dementsprechend ihren Preis. Um die Reparaturkosten etwas einzudämmen, haben wir uns zunächst nach günstigeren Bezugquellen umgeschaut und sind nach längerer Suche bei einer anderen Museumsbahn fündig geworden. Das beweist mal wieder, dass gute Kontakte zu anderen Bahnen sehr wichtig sind.

In diesem Zusammenhang erfuhren wir auch, dass sich der vordere und der hintere Zylinderkopf im Detail unterscheiden, denn nur einer der erworbenen Zylinderköpfe passte auf den hinteren Teil des Motors. Die Ventile und die dazugehörige Ventilführungen kauften wir dann bei MAN, da diese Teile sonst nirgends aufzutreiben waren.
Nachdem die Fachwerkstatt nun alle benötigten Ersatzteile erhalten hatte, stand der Instandsetzung und Aufarbeitung nichts mehr entgegen. Einige Wochen später konnten wir die im Prinzip neuwertigen Zylinderköpfe abholen. Jetzt konnten wir den Motor unserer Diesellok endlich wieder komplett zusammenbauen, was aufgrund guter Zusammenarbeit aller Beteiligten ohne nennenswerte Probleme geschah. Anschließend wurde der Motor mit Öl und Kühlwasser befüllt und die Ventilspiele eingestellt. Dann kam der mit Spannung erwartete Augenblick, läuft der Motor oder gibt es eventuell neue Probleme. Doch schon die ersten Startversuche überzeugten, der Motor startete so gut wie noch nie und lief mit bisher ungewohnter Gleichmäßigkeit. Die langersehnte Abnahme der Diesellok durch den Landesbevollmächtigten für das Eisenbahnwesen (LFB) konnte nun beantragt werden. Als Termin hierfür wurde uns der 08.05.07 mitgeteilt. Die Diesellok wird nun seit Juni als Ersatz für unsere noch in Reparatur befindlichen Dampflok 99 7203 eingesetzt.

Meister Biro am Motorblock

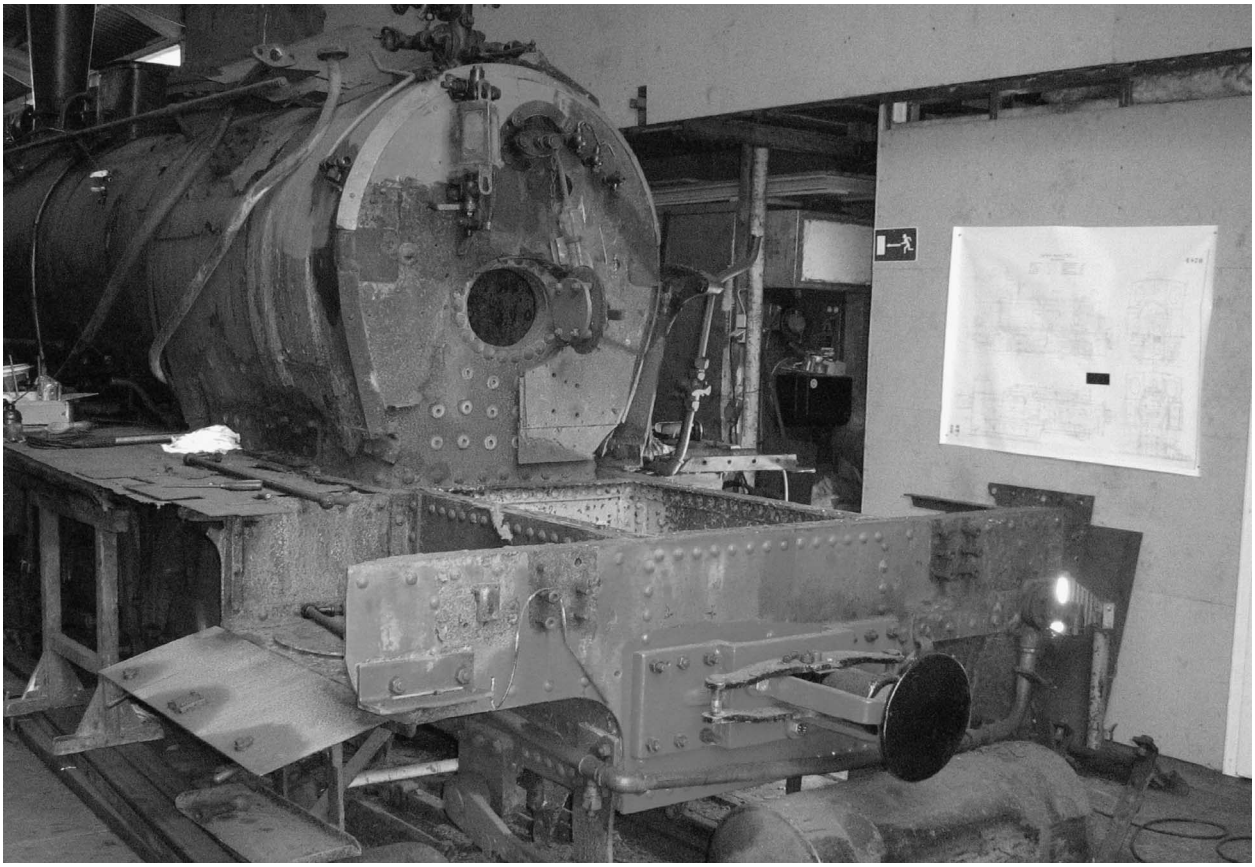
Das Meisterstück ist fertig und fährt!

Dampflok 2 s Nellingen

Recht still war es in letzter Zeit um die zweite Dampflok beim Alb-Bähnle. Lange hat man von ihr nichts mehr gehört. Das ist kein Wunder; nach wie vor steht die Lok ganz hinten im Lokschuppen, welchen sie seit Jahren nicht mehr verlassen hat. Werfen wir kurz einen Blick zurück: Im Oktober 2002 war die letzte Originaldampflokomotive wieder in ihre alte Heimat zurückgeführt worden. Damals, nicht einmal rollfähig, wurde sie mit einem Autokran hinter den Lokschuppen gestellt. Recht mühsam war es, die Lok wieder rollfähig zu machen. Im Dezember 2003 wurde sie schließlich von ihrer betriebsfähigen Schwester 99 7203 in den Lokschuppen gezogen. In den darauffolgenden Monaten musste die Maschine von allerlei Unrat gereinigt werden, der sich im Laufe der Jahre in und um die Kohlekästen und im Wasserkasten angesammelt hatte. Schließlich hatte die Lok etliche Jahre an der Laichinger Tiefenhöhle auch als Spielobjekt für Kinder gedient. So manches Spielzeug verschwand dabei offenbar auch im Wasserkasten. So fand sich nun unter anderem ein etwas mitgenommener Matchbox Mähdrescher. Aber nicht nur Spielzeug und Unrat waren zu finden. Etliche Bauteile die von Kinderhand an der Lok abmontiert worden waren fanden auf diesem Weg nun auch wieder ans Tageslicht. Zu nennen wären hierbei verschiedene Steckdosen oder der Griff der Pfeife.

Zu Besuch im Lokschuppen war im vergangenen Jahr auch ein Schlossermeister aus Geislingen. Dieser erklärte sich bereit, bei der Neuanfertigung von Führerhausteilen behilflich zu sein. Darauf hin wurde in den letzten Monaten das komplette Führerhaus abgenommen. Nachdem das Oberteil noch in passablem Zustand ist, werden wir es in Amstetten selber restaurieren. Die beiden Kohlekästen und die Führerhausrückwand wurden der Schlosserei Röhm zugeführt, um dort komplett neu zu entstehen. Ein Dank gilt hier der Schlosserei Röhm sowie Gerhard Hoffmann, welcher den Kontakt zustande brachte.

Aber nicht nur dies wurde geleistet. Die alten Puffer wurden abmontiert und aufgearbeitet. Inzwischen haben diese ihren angestammten Platz wieder eingenommen. Viel Mühe bereitete auch die Aufarbeitung der Schmiergefäse. An einigen waren leider keine Deckel mehr vorhanden, diese wurden nun von Hand aus Rotguß nachgefertigt.
In nächster Zeit wollen wir den Kessel begutachten lassen. Dies bietet sich an, da wegen der Kessel-HU an der 99 der TÜV-Prüfer sowieso im Hause ist. Dies soll aber nicht der Beginn einer Kessel-HU an der 2 s sein, sondern



Die alte 2 s!

soll lediglich dazu dienen, den aktuellen Zustand festzustellen, damit wir wissen woran wir sind. Dadurch lassen sich die zu erwartenden Kosten für eine evtl. Aufarbeitung der Lok besser abschätzen.

Zugspitzbahnwagen
Renovierung am Wagen 19

An dem im vergangenen Jahr von der bayerischen Zugspitzbahn übernommene Personenwagen Nr. 19 hat die Instandsetzung der Inneneinrichtung begonnen. Durch eingedrungenes Wasser war die Deckenverkleidung an einigen Stellen unbrauchbar geworden. Die gesamte Verkleidung wurde nun in den letzten Monaten entfernt und die Undichtheiten am Dach repariert, so dass der Wagen trocken über den Winter gekommen ist und keine weiteren Feuchtigkeitsschäden entstanden sind. Voraussichtlich muss das gesamte Dach mit spezieller Dachpappe neu gedeckt werden, damit dauerhaft das Eindringen von Wasser vermieden wird. Probleme bereiten hierbei die auf dem Dach verlegten elektrischen Leitungen für die Waggonbeleuchtung. Diese soll nun unter die neue Deckenverkleidung verlegt werden. Dadurch wird im Innenraum die Waggondecke um einige Zentimeter niedriger werden.

Die alten geknüpften Gepäcknetze wurden mittlerweile sorgfältig von ihren Stahlrahmen entknotet und in die Waschmaschine gesteckt. Nach einer Aufarbeitung der Rahmen wurden die originalen Gepäcknetze nun wieder daran befestigt. Ziel ist es, den historischen Charakter des Wagens unbedingt zu erhalten.

An dem ebenfalls von der BZB übernommenen Wagen Nr. 12 ist die Innenverkleidung noch weitestgehend intakt. Früher oder später werden wir aber auch an diesem Wagen die elektrische Dachleitung entfernen und entsprechend dem Wagen 19 neu verlegen.

Sektion Ettlingen:

Die Winterpause brachte der Sektion neben der obligatorischen verspäteten "Weihnachtsfeier" (Ende Februar, weil ja an Weihnachten wegen des Nikolaus- und Dreikönigsprogramms die Zeit nie ausreicht) wie immer auch allerhand Arbeit an den verschiedenen Fahrzeugen. Insbesondere unsere Eilzugwagen werden in den nächsten Jahren immer intensiverer Pflege bedürfen; hier machen sich einfach der Zahn der Zeit und der Gebrauch bemerkbar.

In Eigenarbeit wird deshalb derzeit die Hauptuntersuchung am Packwagen durchgeführt. Dieser Wagen, der ja auch schon die

Särge der Preußenkönige von Hechingen nach Potsdam transportiert hat, dient dem Verein als Fahrradtransportwagen, Vorrats- und auch Übernachtungswagen für Auswärtseinsätze, ist also universell einsetzbar und rundet das historisch authentische Zugbild optisch wohltuend ab.

Mit der Rückkehr in den Zugdienst wird im Herbst gerechnet, derzeit befindet sich der Wagen teilweise zerlegt in der Werkstatt in Menzingen, Federn und Radsätze wurden extern überprüft, der Zusammenbau beginnt in diesen Tagen.

Lok 58 311:
Nachdem die badische G12 an Pfingsten 2006 anlässlich des 35-jährigen Vereinsjubiläums erfolgreich wieder in Betrieb genommen werden konnte haben sich nach einiger Zeit Probleme mit dem mittleren Schieber der Lokomotive bemerkbar gemacht. Bereits bei den Indizierfahrten zur Inbetriebnahme waren einige Ungenauigkeiten im Bereich der äußeren und inneren Steuerung der Lok aufgetreten, die im Laufe der HU nicht zu sehen waren und bei der Befundung wegen der erst ca. 40.000 km zurück liegenden 1993 in Meiningen durchgeführten Fahrwerks-HU auch nicht als gravierend einzustufen waren.

Dennoch traten schon nach den ersten 2000 km wieder Probleme auf, die im weiteren Verlauf zu einer Absage der Teilnahme an den Dampfloktagen in Heilbronn und zu einem Abspanner vor einem Sonderzug in Meckesheim führten. Zwar konnte die Fehlerquelle identifiziert werden und nach eingehenden Überlegungen das restliche Fahrtenprogramm im Winter anstandslos und vor begeistertem Publikum bewältigt werden. Es musste aber trotzdem eine dauerhafte Lösung für einen zuverlässigen Einsatz gefunden werden. Nach langer Diskussion im Kreise der Techniker und dem Einholen diverser Angebote wurde die Lok deshalb Anfang Februar nach Krefeld überführt, wo seither die äußere Steuerung neu ausgebuchst, eingemessen und auf Maß gebracht wurde. Auch wurde die Schieberbuchse im mittleren Schieberkasten getauscht, so dass nach Rückkehr der Lok von einem störungsfreien Betrieb auszugehen ist. Wegen verzögerter Fertigstellung der Maschine musste allerdings am 01. Mai im Albtal mit 64 419 und am 20. Mai mit einer altroten V100 der NeSA gefahren werden.

Mitarbeiter gesucht:

Für die Arbeit an den historischen Fahrzeugen und in den Zügen, genauso wie für den Fahrdienst und die Bewirtschaftung unserer Sonderzüge suchen wir immer aktive und interessierte Mitstreiter. Hierzu sind keine besonderen Kenntnisse notwendig, etwas Begeisterung für die Sache und die Bereitschaft mit anzupacken sind völlig ausreichend. Bei Interesse können Sie sich gerne telefonisch an Michael Schweizer (0721/2495108) wenden oder eine E-Mail an albtal@uef-dampf.de senden, wir heißen Sie dann herzlich willkommen, egal ob jung ob alt, ob männlich oder weiblich.

Fahrtenprogramm:

Bei den schon wieder traditionellen Murgtalfahrten wird dieses Jahr mittags eine Zwischenfahrt von Baiersbronn nach Raumünzach eingeführt, um auch der Bevölkerung und den Urlaubs- und Kurgästen rund um Baiersbronn und Freudenstadt das Erlebnis einer Dampfzugfahrt anzubieten. Die weiteren Termine im Albtal und Murgtal können dem letzten Rundschreiben entnommen werden, Bahnhofsfeste finden am 18./19.08. in Bad Herrenalb und am 02.09. in Baiersbronn statt.

Bereits am 11.08. fahren wir zusammen mit den Kollegen vom Dampfschnellzug erstmals aus der Region Karlsruhe zum “Rhein in Flammen” nach Koblenz. Hierzu bieten wir Kurswagen ab Ettlingen und Karlsruhe an, die von 58 311 nach Bruchsal gebracht und dort dem Schnellzug mit 01 1066 beigestellt werden. Die Kooperation mit den Kollegen vom Historischen Dampfschnellzug bewährt sich gut und soll weiter intensiviert werden.

Das komplette Fahrtenprogramm findet sich immer aktuell auf unserer Internetseite www.uef-dampf.de. Dort kann für die Sonderzüge auch online gebucht werden. Fahren Sie mit und unterstützen Sie so unsere Arbeit. Wir freuen uns auf Sie!

UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V.

Cargo-Bahn zwischen BW-Depot und Amstetten

Die Lokalbahner sind am 1. Mai mit der schon traditionellen "Dampfzugfahrt in den Mai" gut in die diesjährige Fahrsaison gestartet. In den nachfolgenden Berichten sollen Sie, liebe Leser, über die in den vergangenen Monaten geleistete Arbeit an der und rund um die Lokalbahn informiert werden. Alle Aktiven freuen sich auf eine erfolgreiche und hoffentlich unfallfreie Saison 2007. Auch Sie sind herzlich eingeladen, (wieder) einmal im Dampfzug oder Museumstriebwagen über die Alb zu fahren!

Wagenaufarbeitung im Lokschuppen Gerstetten

Von Januar bis April 2007 wurde intensiv an den Donnerbüchsen "Stettin WRi 85 950" und "Dresden Bi 85 211" gearbeitet. Beim sog. kleinen Restaurationswagen "Stettin" wurden mehrere Fenster saniert und beide Plattformseiten neu lackiert. Im Thekenbereich mussten neue Wandinnenverkleidungen, im Speiseraum neue und wesentlich breitere Tische eingebaut werden. Dass die vorgenommenen Umbaumaßnahmen bei den Fahrgästen gut ankommen, hat sich bereits bei der "Fahrt in den Mai" gezeigt.

Der Wagen "Dresden" kam Mitte März in den Lokschuppen. Zunächst musste der Wagen ausgeachst und mit frisch abgedrehten Achsen neu bestückt werden. Im Zuge dieser Arbeiten wurde auch der Riemenantrieb der Lichtmaschine erneuert. Nach der Montage neuer Einstieggitter konnten beide Plattformseiten neu lackiert werden. Leider reichte die Zeit nicht mehr für eine komplette Neulackierung. Die Werkstattmannschaft wird nun während der Fahrsaison die Lackierung Stück für Stück erneuern. Durch das vorhandene, längslaufende Nietenband ist dies auch ohne Probleme möglich.

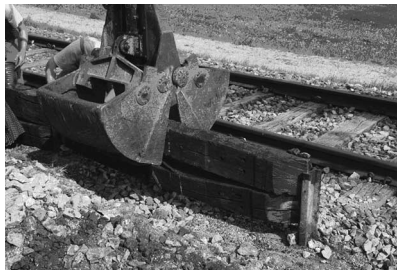
Güterverkehr auf der Lokalbahn

Im Zuge der Räumung des, an der Lokalbahn gelegenen, Bundeswehrdepots herrscht seit Mitte April wieder reger Güterverkehr auf der Strecke. Bei den von der Bayerische CargoBahn GmbH (BCB) durchgeführten Fahrten wurden bis Ende Mai mehr als 60 Güterwagen bereitgestellt und nach erfolgter Beladung wieder abgefahren.

Kurznachrichten

Die alljährlich notwendigen Vegetationsarbeiten wurden dieses Jahr Anfang April ausgeführt. Beim Freischneiden des so genannten "Lichtraumprofils" wurden auf der gesamten Strecke störende Büsche, Sträucher und Hecken entfernt. Die durchgeführte Maßnahme dient zum einen der Sicherheit der Fahrgäste, die jetzt wieder gefahrlos aus geöffneten Fenstern hinaussehen können und zum anderen dem Schutz der Fahrzeuge vor Beschädigungen und Kratzern.

In Stubersheim konnte rechtzeitig zum Saisonbeginn der Bahnsteig erneuert werden. Bei der für Nebenbahnen typischen Konstruktion dienen Holzschwellen, die zwischen zwei senkrecht einbetonierten Schienenstücken eingebaut sind, als stabiler Abschluss zum Gleis hin. Da die bis-



Gleisbauarbeiten in Stubersheim

herig verwendeten Holzschwellen starke Auflösungserscheinungen zeigten, wurden sie durch neue Exemplare ersetzt. Ein Teil des Bahnsteigs ist momentan noch geschottert, wird bei Gelegenheit aber wieder mit einer Asphaltschicht versehen.

Als leidige Dauerbaustelle erwiesen sich auch dieses Jahr wieder die zahlreichen Andreaskreuze an den Bahnübergängen. Nach den Wintermonaten mussten wieder einmal viele Zeichen ausgetauscht und erneuert werden. Die Aktiven waren anschließend noch damit beschäftigt, alle Fahrrillen an den Bahnübergängen zu säubern. Im April, der ohnehin durch extrem hohe Temperaturen auffiel, entpuppte sich dies einmal mehr als eine sehr schweißtreibende Arbeit. Da neben den Rillen auch immer einige Schwellen vor und nach jedem Übergang von Schmutz und Unrat zu säubern sind, mussten für diese Arbeiten mehrere Arbeitstage geopfert werden.

Im Eisenbahnmuseum, das im Bahnhofsgebäude Gerstetten untergebracht ist, konnten während der Winterpause mehrere neue Informationstafeln gestaltet und installiert werden. Die Museumsbesucher können sich seither noch besser über die Zeit von der ersten geplanten "Albüberschienung" (um 1850) bis zum tatsächlichen Bau der Lokalbahn (1904) informieren.

75 1118 in Nördlingen

An der Dampflokomotive 75 1118 wurde ebenfalls tatkräftig gearbeitet. Neben den üblichen Wartungsarbeiten wurde der Holzboden im Führerstand erneuert.

Fahrt in den Mai am 01.05.2007

In diesem Jahr führte die traditionelle Maifahrt von Ulm über Donauwörth nach Nördlingen im Ries. Das heiße Aprilwetter und die daraus resultierende hohe Waldbrandgefahr ließ die Organisatoren bis zuletzt zittern, ob die Fahrt auch wirklich mit Volldampf durchgeführt werden könne. Nachdem am 30. April von offizieller Stelle keine weitere Verschärfung der Waldbrandgefahr für den Folgetag vorhergesagt wurde, stand es endgültig fest: Es wird mit Dampf gefahren!

Am frühen Morgen des 1. Mai wurde der Sonderzug von Amstetten nach Ulm überführt, wo die Fahrgäste des ausverkauften

Impressum

Herausgeber: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. Walter Sigloch; redaktion@uef-dampf.de,
Gestaltung und Satz: Druck + Medien Zipperlen GmbH.
Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag der Ulmer Eisenbahnfreunde enthalten.

Wichtige Adressen

Erster Vorsitzender: Walter Sigloch, Distelweg 19, 73340 Amstetten, Walter.Sigloch@online.de

Sektion Ettlingen
Albtalbahn/Murgtalbahn
UEF Sektion Ettlingen
Bahnhofstraße 6,
76275 Ettlingen
Telefon 07 21 / 88 33 61
Fax 07 21 / 1 51 58 68 97
ettlingen@uef-dampf.de

Sektion UEF Lokalbahn
Amstetten - Gerstetten e.V.
R. Berka, Waldstr. 11
89284 Pfaffenhofen
Tel. und Fax 07302 / 6306
lokalbahn@uef-dampf.de

Sektion Amstetten
(Alb-Bähnle)
Peter Schumacher
Industriestraße 41
73340 Amstetten
alb-baehnle@uef-dampf.de

Sektion UEF-Historischer
Dampfschnellzug e.V.
c/o Ulf Haller, Nürnberger Str. 151
70374 Stuttgart
Tel. 0711 / 5390-137
Fax 0711 / 5390-139
schnellzug@uef-dampf.de

Spendenkonto: 2424002 bei der Ulmer Volksbank, BLZ 630 901 00. (Spenden sind steuerlich absetzbar)

Sonderzuges begrüßt werden konnten. Nach erfolgtem Wasserfassen und dem Zustieg der Fahrtteilnehmer gab es nach wenigen Fahrtkilometern schon das erste Highlight: Die Fahrt über die Donaubrücke und durch den neuen, in einem Trog tiefergelegten Bahnhof Neu-Ulm.

Über Dillingen und Donauwörth erreichte der Dampfzug gegen 10.20 Uhr als erstes Zwischenziel den Bahnhof Harburg. Rund 50 Teilnehmer fuhren von hier mit einem Sonderbus zur Burg Harburg, der größten Burganlage Süddeutschlands. Bei der eindrucksvollen Burgführung konnten die Ausflügler unter anderem erfahren, was es mit dem Sprichwort "Holzauge sei wachsam" auf sich hat. Der Dampfzug fuhr in der Zwischenzeit mit Volldampf weiter nach Nördlingen. Für den fast 5-stündigen Aufenthalt wurde den Fahrgästen ein umfangreiches Tagesprogramm angeboten. Wer wollte, konnte an einer Stadtführung, einer Führung durch das Rieskratermuseum oder an der Besichtigung des Bayerischen Eisenbahnmuseums teilnehmen.

Gegen 16.30 Uhr erfolgte über Aalen und Heidenheim die Rückfahrt in die Donaustadt.

Neu in unserem Souvenirangebot ist unter anderem die nachstehend abgebildete Postkarte vom Museumstriebwagen T06 (Fuchs 1956) in Waldhausen. Gerne können Sie diese und viele weitere Artikel in unserem Lokalbahn-Shop unter www.uef-dampf.de bestellen.

Lokalbahn-Saisonstart am 01.05. 2007

Zum Saisonbeginn nutzten knapp 300 Fahrgäste das fantastische Ausflugswetter zu einer Fahrt mit dem Museumstriebwagen T 06 über die Albhochfläche nach Gerstetten. Um die zahlreichen Fahrräder transportieren zu können, wurde kurzerhand der Bayerische Packwagen angehängt. Davon begeistert zeigten sich nicht zuletzt die zahlreichen Fotografen entlang der Strecke.

Lokalbahn Amstetten – Gerstetten

Aktivitäten auf allen Ebenen beim Historischen Dampfschnellzug e.V.

Wird 01 509 verkauft?

Die Situation ist bekannt: Die 01 509 steht nach wie vor im DLW Meiningen. Die Fristen für Kessel und Fahrwerk sind abgelaufen, eine Wiederinbetriebnahme scheiterte bisher an der Frage der Finanzierung, hat der HDS doch noch an der Großrevision der 01 1066 zu knabbern, die im Winter 2005/2006 erfolgte. Da auch die Fahrsaison 2006 nicht den erhofften Gewinn brachte, konnte bisher noch kein realistisches Szenario entwickelt werden, die eigentlich dringend benötigte zweite Schnellzuglok des Vereins wieder in Betrieb zu setzen. Vor allem der Lagerschaden bei Pinneberg und die Folgekosten samt Einnahmeausfällen sind verantwortlich dafür, dass die Saison 2006 nicht wie erhofft mit einem satten Gewinn abgeschlossen werden konnte.

Unter diesen Voraussetzungen kam im Winter das Angebot eines privaten ostdeutschen Eisenbahnunternehmens zum Kauf der 01 509. Dieses wirtschaftlich wohl erfolgreiche Unternehmen möchte zum einen, weil die Geschäftsführung persönlich einen engen Bezug hat, aber vermutlich auch aus steuerlichen Gründen, eine Nostalgielok haben.

Intensiv wurde in den letzten Wochen und Monaten diese Option im Verein diskutiert. Der erweiterte Vorstand hat einen Katalog an Bedingungen erarbeitet, unter denen man bereit ist, weiter über den Verkauf zu verhandeln. Bei einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 27. April 2007 wurde das Thema als einziger Tagesordnungspunkt behandelt. Dabei kam auch der Vorschlag zur Sprache, ob man die Lok nicht auch langfristig an das Unternehmen vermieten könne. Gegen einen Verkauf spricht, dass die Lok dann unwiederbringlich verloren scheint, es sei denn, eine auch im Katalog vorgeschlagene Rückkaufsoption nach x Jahren kann verwirklicht werden. Auch wäre nach wie vor eine zweite Lokomotive, vor allem in der Hauptfahrzeit notwendig, um so agieren zu können, wie sich der Verein das vorstellt. Für einen Verkauf spricht, dass der Verein dann finanziell wieder mehr Spielräume hätte und auch, dass so die Lok schnellstmöglich wieder auf die Geleise kommt.

01 519: Bald wieder umlagerte Attraktion?

In den vorgeschlagenen Bedingungen ist eine gebietsweise Vermarktung durch den Erwerber und den HDS vorgesehen (Konkurrenzschutz), ebenso die Möglichkeit, dass der HDS die Lok zu akzeptablen Bedingungen und zu festen Zeiträumen anmieten kann.
Die Hauptversammlung erteilte dem Vorstand bei drei Gegenstimmen und zwei Enthaltungen den Auftrag, primär über die Vermietung zu verhandeln, was auch eine Beteiligung des Hauptvereins unnötig machen würde. Laut Sektionierungsvertrag müssen Entscheidungen über den Verkauf von Rollmaterial einvernehmlich erfolgen. Der Beirat der UEF hat sich auf Antrag des HDS auch bereits mit dem Thema befasst und möchte gegebenenfalls diese Entscheidung ebenfalls auf einer Mitgliederversammlung thematisieren. Die Hauptversammlung des HDS hat weiterhin den Vorstand ermächtigt, auch über einen Verkauf unter den genannten Bedingungen weiter zu verhandeln.

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieses Berichtes ist dies der Sachstand, die nächsten Wochen werden in dieser Frage weitere Klärung bringen.

Volles Fahrtprogramm und Zusatzarbeit für die Öllok wegen Waldbrandgefahr.

Die letzten Wochen waren für die 01 1066 ein standesgemäßer Auftakt der neuen Fahrsaison. Neben den Leistungen, die ohnehin geplant waren, fuhr die große Öllok auch noch für befreundete Veranstalter, die die ursprünglich eingeplanten Kohleloks wegen der Wald- und Böschungsbrandgefahr nicht einsetzen durften.

01 1066 donnert die Geislinger Steige hinauf nach Amstetten

So war die 1066 dann seit Ostern an jedem Wochenende im Einsatz.

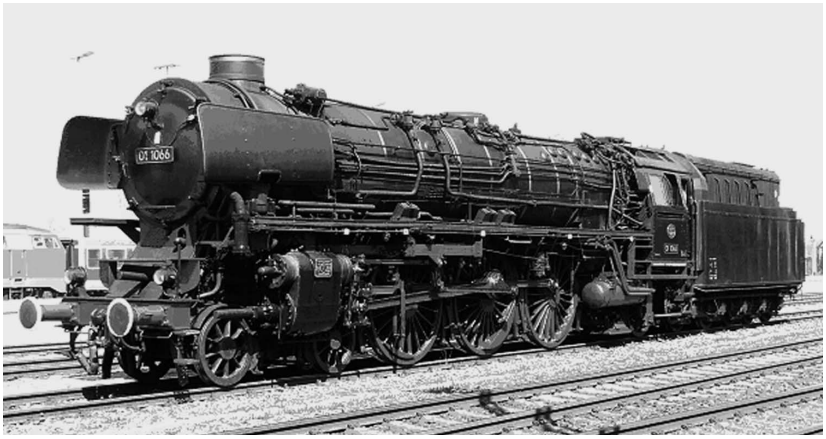
St. Anton am Arlberg (24.3.), Füssen und Schloss Neuschwanstein (14.4.), von Frankfurt nach Rorschach (am 1. Mai), Regensburg (für das Postmuseum am 5.Mai), und von Tübingen nach Würzburg (Vollcharter mit über 500 Passagieren am 12. Mai) lauteten die Highlights, die ihre Fortsetzung in den nächsten Tagen und Wochen mit der Fahrt nach Kulmbach und über die Schiefe Ebene am 17. Mai finden werden. Anschließend geht es für die 01 1066 in den Westen, wo sie wieder an mehreren Wochenenden Züge eines befreundeten Veranstalters bespannt, und so nach u.a. nach Hamburg oder Amsterdam kommt.

Alle Fahrten verliefen zur großen Zufriedenheit aller. Die Lok präsentiert sich fit und zuverlässig. Dazu kommt, dass sie derzeit auch noch sehr sparsam im Ölverbrauch ist.

Ein Höhepunkt der bisherigen Fahrsaison war die Fahrt von Frankfurt über Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, die Schwarzwaldbahn, Singen und Konstanz nach Rorschach und Arbon am Schweizer Bodenseeufer. Der vollbesetzte 12-Wagen-Zug brachte, nachgeschoben von der 139 der Lokomotion GmbH (Zebra), seine Gäste zur Fahrt mit dem historischen Bodenseedampfschiff Hohentwiel oder zur Fahrt mit der Zahnraddampfbahn von Rorschach nach Heiden. Aber auch Fahrten über die Geislinger Steige nach Füssen (die Steige ohne Schublok!) gehören zum Schönsten, was sich Eisenbahnfreunde wünschen können. (siehe gesonderter Bericht).

Mit dem Historischen Dampfschnellzug zum Märchenkönig

Kaiserwetter zum Besuch beim Märchenkönig hätte das Motto lauten können, unter dem der Historische Dampfschnellzug e.V. am Samstag, 14. April 2007 von Stuttgart nach Füssen zur Besichtigung des Schlosses Neuschwanstein fuhr. Und nicht nur für an dem Prunkbauwerk Ludwig II. Interessierte war die



Ruhepause in bestem Licht in Buchloe.

Fahrt ein besonderes Erlebnis. Die 01 1066 zeigte sich wieder einmal in Hochform. Ohne Nachschub wuchtete sie elegant den für diese Strecke grenzlastigen Fünf-Wagen-Zug die Geislinger Steige hinauf, für die vielen am offenen Fenster stehenden Fahrgäste ein Augen- und Ohrenschmaus. Die Dreizylinder-Lady entfaltete ihre ganze Kraft und machte nicht nur der präzise arbeitenden Lokmannschaft mit Meister Jürgen Regler, seinem Azubi Marko Nicklich und Heizer Sebastian Bauer viel Freude, auch Fahrgäste und zahlreiche Beobachter an der Strecke waren wieder einmal beeindruckt, wie zügig die ja, eher für den Betrieb auf flachen Strecken gebaute Maschine, die Steigung hinaufkletterte.

Über Günzburg, wo die Feuerwehr für den nötigen Nachschub an Wasser sorgte, und Augsburg brachte die 1066 den Zug bis nach Buchloe. Dort übernahm dann die seit Augsburg als Vorspann fahrende 41 018 der Dampflokgesellschaft München den Zug alleine, da die 01 1066 wegen der hohen Achslast nicht bis Füssen fahren kann.

Auch zurück war die Fahrt nach einer beeindruckenden Besichtigung von Neuschwanstein wieder eine Freude für alle Fans schnell laufender Dampfzüge. Ab Buchloe brachte die 01 1066 den Zug wieder sicher und flott nach Stuttgart Hbf. zurück, wobei auch die DB AG ihren Anteil am Gelingen hat, machte sie es doch möglich, trotz Bauarbeiten an der Magistrale Stuttgart-Ulm und streckenweise eingleisigem Betrieb, den Sonderzug pünktlich durch den Engpass zu schleusen.

BDm im neuen Kleid

Trotz strengem Fahrdienst war man auch in den Werkstätten des HDS nicht untätig. So wird der seit zwei Jahren zum Bestand zählende BDm einer nicht nur farblichen Kur unterzogen. Was vor allem Ralf Reinmuth und Jürgen Benecke hier seit einigen Wochen leisten, verdient höchste Anerkennung. Mehr als 200 Stunden wird jeder der beiden dann in wenigen Wochen an Arbeit investiert haben. Bald wird der Wagen nicht mehr als schon leicht angefressener Störfaktor im stilreinen eigenen Zug des HDS erscheinen, sondern als frisch aufgearbeitetes Schmuckstück im traditionellen Grün eine Zierde des Zuges sein, zumal er sich betrieblich längst etabliert und bewährt hat, denn sein geschlossenes Gepäckabteil dient längst als Nachschubbasis für den Speisewagen, mit dem er meist gekuppelt ist.

Zusatztender bekommt neue Fristen

Auch in der Lokwerkstatt im alten BW Heilbronn arbeitet man trotz des strengen Fahrdienstes. Dort werden in den Tagen, an denen diese Zeilen entstehen, die umfangreichen Fristarbeiten am Zusatztender beendet, so dass dieser mit auf die Einsätze im Norden und Westen gehen kann, wo er, obschon bei Fotographen eher unbeliebt, wertvolle Dienste leisten kann.