

# Die Dampfeisenbahn

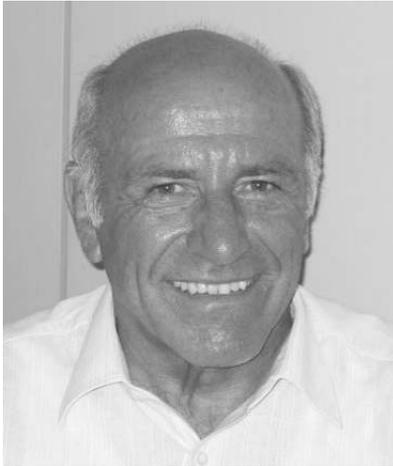


Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

II. Quartal 2008 • Nummer 2

Schutzgebühr 1,- €

## Verehrte Vereinsmitglieder!



Walter Sigloch

Eine Überraschung bietet uns der Herbst 2008:

Unserer Sektion UEF Historischer Dampfschnellzug eV ist es gelungen, die früher, bei den Ulmer Eisenbahnfreunden eingestellte Dampfschnellzuglok 01 173 wieder unter die Obhut unseres Vereins zu bringen.

Es ging ganz rasch; innerhalb von 2 Tagen, nämlich am 11./12. Oktober 2008 wurde die Maschine von Berlin nach Heilbronn-Böckingen überführt. Dort traf sie am Abend gegen 20 Uhr ein. Allerdings ist das nur eine Leihgabe des Vereins

Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin eV. Er bleibt Eigentümer der Maschine. Sie wird allerdings vom UEF Historischen Dampfschnellzug eV gehegt und gepflegt.

Die Lok wurde 1936 von der Fa. Henschel, Kassel, gebaut. Es ist eine zweizylindrige, kohlengefeuerte Schleppenderlok 2'C1'h2, Geschwindigkeit 130/50 kmh. Sie brachte ca. 2240 PS auf die Schienen (1648 kW). Ihre Einsatzorte waren Bw Kassel, Hagen-Eckesey, Köln, Osnabrück, seit 1966 Hof und wurde am 15. Dezember 1973 ausgemustert, nach ca. 3,3 Millionen km Fahrleistung.

Der Gründer des Deutschen Dampflokmuseums gab sie dann in die Obhut der 1971 gegründeten "Ulmer Eisenbahnfreunde". Am 05. Oktober 1975 zog sie ihren letzten Sonderzug von Stuttgart nach Neuenmarkt-Wirsberg. Nach der Kesseluntersuchung in Braunschweig kam sie bedauerlicherweise nicht mehr nach Ulm zurück. Die DB empfahl im Hinblick auf das kommende "Rauchverbot"

eine ölgefeuerte Maschine zu kaufen – die 01 1066.

Viele Vereinsmitglieder trauerten dieser Lok nach und werden sich freuen, dass sie wieder bei uns ist. Sie ist dann zu den üblichen Öffnungszeiten im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn zu besichtigen. Nähere Angaben über unsere Schnellzugloks in dem Sonderband "Die Schnellzuglokomotiven der Ulmer Eisenbahnfreunde von Jörg Sauter", bei uns erhältlich.

Ihr Walter Sigloch

1. Vorsitzender



Da freuen sich Sebastian Bauer und Jürgen Regler als Begleiter

### In dieser Ausgabe

Rückblick	1
Sektion Albbahnle	2
Sektion Lokalbahn Amstetten-Gerstetten	4
Sektion Historischer Dampfschnellzug	6
Sektion Ettingen	12
Impressum	12

[www.ulmer-eisenbahnfreunde.de](http://www.ulmer-eisenbahnfreunde.de)



Überführungszug in Fichtenberg

## Sektion Albbahnle

Das Jahr 2008 ist bisher befriedigend verlaufen. Die Fahrgastzahlen beim Albbahnle sind bisher leicht zurückgegangen. Mit weiteren Aktivitäten wird versucht, das Interesse an unserer Bahn ins Bewusstsein vor allem von Jungen Familien zu bringen. Das ist unsere Hauptkundschaft. Hier unsere neuesten Nachrichten:

### Halloween

Gruselig war es auf der letzten Fahrt auf unserer Geisterbahn. Anfänglich waren die Geister zurückhaltend, aber je dunkler es wurde, je mehr tauten sie auf. Bei diesen Fahrten wurde unsere Diesellok eingesetzt; sie dienten gleichzeitig zur Ausbildung unserer Mitarbeiter.



Halloween 2008

### Neue Güterwagen

Zwei ganz gut erhaltene und bestens restaurierte Güterwagen trafen am 23. Mai 2008 mit dem Tieflader in Amstetten ein. Sie stammen ursprünglich von der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft. Viele Jahre zierten sie mit einigen anderen Fahrzeugen das Fabrikgelände der Firma LGB in Nürnberg. Nach Auflösung dieses Produktionsstandortes hat dann ein Eisenbahnfreund den ganzen Zug gekauft. Ein Teil des Zuges wird auf seinem Privatgelände aufgestellt. Zwei gedeckte Güterwagen wurden uns nun geschenkt und

haben beim Alb-Bahnle eine neue Heimat gefunden. Das Baujahr der beiden Fahrzeuge dürfte um 1890 liegen, genaue Angaben dazu sowie zum Hersteller haben wir bisher aber nicht. Eine betriebsfähige Aufarbeitung wäre möglich, wird aber derzeit nicht angestrebt, da die laufenden Arbeitsprojekte erst beendet werden müssen. Zusammen mit unserem aufgebockten Kesselwagen veranschaulichen sie im Bahnhof Amstetten den Güterverkehr auf unserer Schmalspurbahn und stellen ein attraktives Fotomotiv dar.



### Aus der Werkstatt

Unser Personenwagen B 20 wurde im Frühjahr angehoben um die Federn zur Aufarbeitung ausbauen zu können. Aufgrund der besonderen Drehgestellkonstruktion mussten etliche Maße bei der Aufarbeitung genau eingehalten werden. Die Federn des Wagens wurden einer Fachwerkstatt in Dortmund zugeführt und dort aufgearbeitet. Erst zwei Wochen vor Saisonbeginn wurden die überarbeiteten Federn geliefert. Um den Wagen noch am ersten Mai einsetzen zu können war eine Sonderschicht der Aktiven notwendig. Alle wichtigen Maße waren von der Firma genau eingehalten worden, so konnte eine zügige Montage erfolgen. Nachdem das Fahrgestell

wieder komplettiert war erfolgte eine erfolgreiche Probefahrt. Seitdem gehört der Wagen mit den liebevoll restaurierten Holz-sitzbänken unserem Dampfzug an und stellt an den Fahrtagen ein beliebtes Schmuckstück dar.

Der Personenwagen der Bayerischen Zugspitzbahn (BZB) 19 steht seit Juni wieder auf seinen eigenen Rädern. An den vier Achsen wurde bei der Straßenbahn Ulm das Radprofil überdreht. Die Drehgestelle wurden in Amstetten aufgearbeitet; dabei wurde auch das Bremszahnrad entfernt. Die Renovierung des Innenraumes geht zügig voran. Hier waren Schäden durch eingedrungenes Regenwasser zu beheben. Eine komplett neue



Personenwagen B 20

Deckenverkleidung wurde installiert. Dabei wurden alle elektrischen Leitungen unter der Deckenverkleidung neu verlegt und die alten Leitungen auf dem Dach entfernt. Die bisherige Dacheindeckung wurde nur provisorisch abgedichtet; inzwischen hat der Wagen mit Hilfe eines Sponsors eine neue Dachhaut bekommen. Somit dürfte der Wagen in Zukunft trocken bleiben und Wasserschäden gehören der Vergangenheit an.

Auch unsere Güterwagen zur Bahnunterhaltung machen Arbeit. So wurden nun die Radsätze

von zwei Wagen ausgebaut und zur Überarbeitung des Radprofils gegeben. Beide Güterwagen erhalten momentan eine Hauptuntersuchung, so dass sie in den kommenden Jahren wieder für die Bahnunterhaltung zur Verfügung stehen werden.

Dampflok 99 7203 und Diesellok D8 machten nach den Hauptuntersuchungen des vergangenen Jahres bisher keinen Kummer. Beide Fahrzeuge laufen zu unserer Zufriedenheit. Außer den üblichen Wartungsarbeiten mussten hier keine Reparaturen durchgeführt werden.



## Zerlegung des Personenwagens B 15

Der Appenzeller Personenwagen gelangte mit den ersten Fahrzeugen bereits 1986 nach Amstetten, wurde aber schon damals aufgrund seines schlechten Zustandes nicht aufgearbeitet. Abgedeckt unter einer Plane fristete er über 20 Jahre sein Dasein in Amstetten. Um den Wagen für die Zukunft zu erhalten wurde bereits im Frühjahr versucht das Fahrzeug an andere Interessenten weiterzugeben. So wurde das Fahrzeug in der Such- und Angebotsliste des VdMT



ausgeschrieben und einige bekannte Meterspurbahnen in Deutschland und der Schweiz auf die Abgabe des Wagens aufmerksam gemacht. Dies blieb leider ohne Erfolg. Der Zustand des Holzaufbaues war mittlerweile so schlecht, dass allein aus Sicherheitsgründen Handlungsbedarf bestand. Der Personenwagen wurde deshalb im August zur Ersatzteilgewinnung zerlegt. Dabei konnten einige wenige noch brauchbare Holzbauteile sowie weitere Ersatzteile zur Unterhaltung unserer vier anderen Appenzeller Personenwagen gewonnen werden.

## Eisenbahnsitzbänke abzugeben

Einige der alten Waggonsitzbänke aus dem Wagen B 15 sind derzeit in Amstetten eingelagert. Zum Wegwerfen sind die Bänke zu schade, zum Aufheben fehlt uns aber leider der Platz. Die Bänke haben alle einen Holzrahmen mit aufgeschraubten

Kunstlederpolstern. Der Zustand der Sitzbänke ist recht unterschiedlich. Sie sollen an Liebhaber abgegeben werden. Wer Interesse hat, sollte sich möglichst schnell beim Alb-Bähnle melden. Über eine kleine Spende beim Abholen einer oder auch mehrerer Sitzbänke würden wir uns freuen.

### Schülerferienprogramm

Ende Juli beteiligte sich das Alb-Bähnle das erste Mal am jährlichen Schülerferienprogramm der Gemeinde Amstetten. Bei bestem Wetter erfuhren die gut 30 Kinder und Jugendlichen alles Wichtige über das Alb-Bähnle: "Was eine Schmalspurbahn ist", "wozu wir eine Drehscheibe brauchen", "dass Eisenbahnwagen *nicht* durch Magnete zusammengehängt werden" und natürlich "warum die Dampfloks kein Lenkrad hat". Das spannendste war natürlich für alle jungen Eisenbahner die Führerstandsmitfahrt auf unserer Diesellok.

### Neues Personal

In den letzten Wochen konnten wir neues Personal in der Werkstatt begrüßen. Bei einigen klei-



nen und größeren Besuchern unserer Dampfzug-Fahrten sowie des Schülerferienprogramms konnten wir das Interesse am Alb-Bähnle wecken, so dass sie uns nun tatkräftig samstags in der Werkstatt unterstützen wollen. Wir freuen uns auf eine nette Zusammenarbeit. Zusätzlich leisten gelegentlich auch Jugendliche ihren Sozialdienst bei uns ab.

### Nikolausfahrten

In Diesem Jahr finden auch wieder unsere Nikolausfahrten statt. Am 6. und 7. Dezember sind dann Knecht Rupprecht und Nikolaus wieder mit dem Dampfzug, bzw. am 14. Dezember mit dem Diesellok unterwegs. Die Züge verkehren ab Amstetten um 13.00, 14.30, 16.00 Uhr und sonntags auch um 10.00 und 11.30 Uhr. Die Fahrt kostet mit Dampfloks 7,50 € und mit Diesellok 6,- € (Familie 21,-/26,- €). Kinder bis zum 14. Lebensjahr erhalten ein Geschenk vom Nikolaus. Voranmeldung ist erforderlich unter der Telefonnummer 0 73 31 / 79 79 oder e-Mail: nikolaus@albbaehnle.de

### Fahrtage 2009

DA\* 01. Mai (Tag der Arbeit)  
DA 21. Mai (Vatertag)  
DI 13. Juni nur nachmittags, Modellflugfest Oppingen

DI 14. Juni Modellflugfest Oppingen (Pfingstferienende)  
DI 05. Juli  
DA 19. Juli (Rathausstock Amstetten)  
DA 02. August (1. Sonntag in den Sommerferien)  
DA\* 23. August Teddybärtag (3. Sonntag in den Ferien)  
DA 13. September (Letzter Sonntag in den Ferien)  
DA 27. September  
DA 11. Oktober  
DI\* 27. Oktober  
DA 05. Dezember Nikolausfahrt  
DA 06. Dezember Nikolausfahrt  
DI 13. Dezember Nikolausfahrt

DA = Dampfzug  
DI = Diesellok  
DA\* = Dampf- und Abenddiesellok  
DI\* = Diesel- und Abenddiesellok  
Geringfügige Änderungen vorbehalten.

## Sektion Lokalbahn Amstetten-Gerstetten

Die Fahrsaison 2008 ist bis auf die Nikolauszüge abgeschlossen. Jeden Sonn- und Feiertag war auf der Strecke Betrieb: Dampfzug oder alternativ mit dem T 06 meistens mit Anhang. Es fuhren immer 4 Zugpaare, die auf den Fahrplan der DB abgestimmt waren. DB-Fahrkarten (Schönes Wochenende usw.) gelten beim Triebwagen; beim Dampfzug gibt

es 20 % Ermäßigung. So konnten gute Fahrgastzahlen erreicht werden. Mit 40 Fahrtagen incl. verschiedener Sonderfahrten ist die Grenze des Machbaren erreicht. Es musste sogar einmal ein "Silberling" angehängt werden. Die Nikolauszüge am 6./7. Dezember sind mit 2000 Fahrgästen, davon die Hälfte Kinder, nahezu ausgebucht.



Alles was läuft, zeigt natürlich auch Abnutzungserscheinungen. Nach Nikolaus wird sich deshalb das Team in Gerstetten vor allem um die Fahrzeugpflege kümmern. So soll der "bayerische" Packwagen mit eigenen Kräften einer Hauptuntersuchung in Gerstetten unterzogen werden. Beim abnehmen der Bleche vom Holzaufbau kam ein ziemlich desolates Balkenpuzzle zum Vorschein.

Im September zeigte der Stehkessel unserer Lok 75 1118 ein paar Undichtigkeiten an den Ecken im Bereich des Kipprostes. Doch die Spezialisten des Dampflokwerks Meiningen kamen angereist und konnten diesen Mangel schnell beheben. Trotzdem ist vorgesehen, die Lok nach Meiningen zu überstellen, um die Stehkesseldecken dauerhaft instandzusetzen.

Beim Triebwagen T 06 traten schon im Jubiläumsjahr 2006 an einem der beiden Motoren Undichtigkeiten auf. Ein Motor wurde daraufhin ausgebaut und der Fa. MAN zur Überholung gegeben. Die Firma Voith in Heidenheim wird in ihrer Lehrwerkstatt auch noch zwei Automatikgetriebe überarbeiten. Gerhard Thumm führt zur Zeit eine Generalüberholung an einem weiteren Motor durch, um bei Bedarf schnell tauschen zu können. Das hört sich alles wenig an, aber in das Fahrzeug sind inzwischen über 4000 Arbeitsstunden und 60.000,- € an Material investiert worden.

Da ist es verständlich, dass dieses Jahr die Arbeiten an der eigenen Strecke etwas zu kurz kamen. Diese Knochenarbeit ist für das kommende Jahr vorgesehen, neben einem vollen Fahrtenprogramm. Hierzu werden voraussichtlich auch Arbeiten an Gleisbaufirmen vergeben, da die eigene Personaldecke zur Instandsetzung nicht ausreicht.

Die Diesellok, Lok 2, ebenfalls im Bestand der Lokalbahn, wurde 5 Wochen an die Wieland-Werke in Vöhringen ausgeliehen, damit die dortige Werkslok einer Hauptuntersuchung zugeführt werden konnte. Im übrigen ste-

stetten aufgekauft, um sie vor der Verschrottung zu retten und den Anschluss an die weite Welt zu gewährleisten. Ein Gleis hat sogar einen Fahrdrabt um E-Loks der DB aufnehmen zu können. Nachdem die DB viele über-



*Rangierlok im Kreisverkehr in Gerstetten*

hen unsere Loks 2 und 3 vertraglich als Ersatzlok für die Wieland-Werke auf Abruf zur Verfügung. Weil das Fahrzeug für die Hauptstrecke doch etwas langsam ist, wurde es mit dem Tieflader verfrachtet.

Die Lokalbahn hatte die gesamte Übergabegleisanlage in Am-

schüssige Gleise aufgegeben hat, kommt es vermehrt vor, dass insbesondere Gleisbaufirmen diese Gleisanlage samt Lagerfläche zum Abstellen ihrer Gleis- und Straßenfahrzeuge anmieten.

Im Frühjahr war sogar eine gelbe Diesel-V 200 zu Gast auf unserer Strecke. Sie beförderte Alt-



*V 200 am 14. April 2008 bei Waldhausen*



*V 100 am 21. April 2008*

schwollen zur Hackschnitzel-Anlage in Gussenstadt. Einstmals wurde die Lok "Roter Elch" genannt und war Starlok vor Schnellzügen. Eine Woche später wurde der Leerzug mit der V 100 wieder abgeholt.

Auch für die Zukunft hat unsere Mannschaft noch einiges vor: Zusammen mit der Gemeinde Gerstetten wurde beim LEA-

DER-Programm der EU ein Antrag auf Erweiterung des Lokschuppens gestellt. Wir wollen, dass möglichst der Triebwagen und zwei Fahrzeuge, die gerade aufgearbeitet werden, im Trockenen stehen. Die Erweiterung in südlicher Richtung soll um 16 m erfolgen und ca. 150.000,- € kosten, wobei etwa die Hälfte als Fördermittel zur Verfügung stehen.

Das ist aber noch nicht alles. Das Bundeswehr-Depot Amstetten-Stubersheim wurde stillgelegt und soll verkauft werden. Hier hatten wir schon zu WEG-Zeiten den ehemaligen Lokschuppen angemietet und die Gleisanlage gemeinsam mit der Bundeswehr genutzt. Wir stehen im Zugzwang, Lokschuppen und Gleisanlage zu erwerben, damit wir diese weiterhin befahren können.

## Sektion Historischer Dampfschnellzug

### 01 1066 und ihr größter Durchlauf auf Nordlandrundfahrt

Mit dem historischen Dampfschnellzug auf Adventure Tours

Freitag, 11. Juli 2008. Um 7.37 Uhr verlässt ein kleiner Trupp HDSler per IC 2116 Stuttgart Hbf. Ziel ist Lengerich/Westfalen, denn am Samstag ist unser Historischer Dampfschnellzug auf Nordlandrundfahrt. Am Sonntag, den 13. Juli 2008 geht es als SZ zurück nach Heilbronn. 01 1066 und unser Schnellzug stehen vor der Herausforderung, die größte Entfernung an einem Stück in der Geschichte der Ulmer Eisenbahnfreunde zu meistern. Nebenbei: Mittlerweile hat die 01 1066 mehr Jahre ihres Lebens in der Obhut der UEF, denn bei der Deutschen Bundesbahn verbracht.

Im ersten Augenschein stelle ich fest, Ulf Haller fehlt. Die Nachfrage ergibt, dass er zu Hause sitzt und auf die Fahrpläne der kommenden Tage wartet. Nach Vorlage derselben, wird er sofort mittels "Plastik-Weißwurst" nach Hamburg kommen. Dies ist auch das erste der zahlreichen Probleme, welche ununterbrochen versuchten, uns ein Bein zu stellen. *"Nein, tut mir leid, die Fahrzeiten für morgen sind uns noch nicht bekannt. Bitte rufen Sie gegen 20 Uhr erneut an"*, ist dauernd der Andreas Schmitt zu vernehmen, welcher das mobile

Geschäftsstellentelefon innehat. Erst gegen 16 Uhr erhält unser Vereinsvorstand die Fahrplanzahlen, spielt sie auf die verschiedenen Auskunfteien ein und besteigt einen abendlichen ICE nach HH Hbf.

Wir haben unterdessen über Münster/Westf. den Bahnhof Lengerich erreicht, wo uns 01 1066 mit ihrem Begleitwagen erwartet und sofort nach dem Umsteigevorgang den Bahnhof verlässt. Ruhe ist angesagt, in dem Wagen schläft eines der Lokpersonale. Schon geht es durch Osnabrück Hbf. Auf einer ihrer alten Stammstrecken durch die Ausläufer des Wiehengebirges nach Bohmte, Diepholz, Syke, Kirchweye – das alte Bw der Franco-Crosti-50er gibt es noch – sind wir nach einer guten Stunde und etwa 120 Kilometern kurz vor Bremen. Wie verschiedene Zeitstopps anhand der Kilometer tafeln ergaben, pendelt die Geschwindigkeit zwischen 105 und 110 km/h. Nur ein konstant leichtes Zischeln ist von unserer Schienendiva zu hören. Dem einen Wagen an der Kupplung gelingt es nicht, ihr auch nur einmal auf den ebenen Strecken ein Auspuffgeräusch zu entlocken. Für unseren Friesen am Regler, Rolf Ziegler, sicherlich eine gemütliche Fuhre.

Wir stehen kurz auf dem Umfahrgleis, welches uns um

Bremen Hbf leitet und schon geht es der Wümmeniederung entgegen nach Rotenburg, weiter durch die norddeutsche Moorlandschaft über Buchholz der eigenständigen Hansestadt entgegen. So nahezu ohne jeglichen Unterwegshalt, fliegen die letzten 125 km im Sausewind vorbei und geben vor allem den Jüngeren unter uns einen reellen Eindruck über die Leistungsfähigkeit vergangener Dampfschnellzüge wieder. Harburg liegt hinter uns. Im Schritt überwindet unsere 1066 die monströsen Elbbrücken, quält sich durch die nicht endend wollende Baustelle und wird direkt an der Brücke zum Hamburger Hauptbahnhof gestellt. Dort stehen wir nun und stehen...auf der Brücke läuft bereits halb Hamburg zusammen. Noch schnell den Foto von zu Hause geholt – ist ja auch ein echt "chilliges Bild", wie sich unsere Jugend ausdrückt. Endlich, mit einem langgezogenen Pfiff, deutlichem aber zurückhaltendem Auspuffgeräusch und würdig gemäßigt Tempo zieht unsere Diva nicht nur eine blütenweiße Dampffahne durch die ehrwürdigen Rundbogenhallen, sondern auch die ganze Aufmerksamkeit der gehetzten und gestressten Bahnsteigbevölkerung auf sich. Wie sollte "Knitz" eine gute Woche später in den Stuttgarter Nachrichten schreiben: *"Selbst*

*wenn die Lok nicht mehr in diese feinstaubsensibilisierte Welt zu passen scheint: Das Trumm ist Sympathieträger, Menschen winken uns zu.....kommt man mit Passanten ins Gespräch. KNITZ wundert sich, warum die Bahn AG noch nicht als Sponsor auf den Zug aufgesprungen ist".*

Im Schritt über die Stadtbahn erreichen wir unseren Nächtigungsplatz, den Abstellbahnhof Langenfelde zwischen Dammtor und Altona. Bereits bei der Einfahrt sahen wir unseren von Stuttgart überführten Schnellzug dort stehen. Nach etwa 4 Stunden haben wir die ersten 260 von ca. 1.400 KM geschafft. Logischerweise machten sich die beiden Lokpersonale sofort über Ölkannen und Hydranten her, um das Herzstück unseres Zuges ordnungsgemäß zu versorgen. Lokheizer Basti Bauer hatte zudem die Ehre, gegen Mitternacht aufzustehen und den Kessel hochzuheizen.

Unterdessen galt es das Problem Nummer Zwei zu lösen. Das mobile Geschäftsstellentelefon stand nicht mehr still und es hieß, die erwarteten 350 Passagiere für den Samstag zu verköstigen. Hierzu sollte unserem Zug ein passender Speisewagen, welchen wir in Lüneburg gechartert hatten, beige stellt werden. Zwei Tage vor der Fahrt kam die Absage! Doch unseren Gerhard Zühlke scheint nichts aus der Ruhe zu bringen. In aller Seelenruhe bestellte er sich mit zwei Mitstreitern ein Taxi in den Abstellbahnhof, kutscherte zur nächsten Einkaufsmöglichkeit und leerte Feinkost-Aldi-Nord und Co. Zwei Taxifahren waren notwendig, um den mittlerweile unter der Leitung unseres Technikers Reinhard Wilke umgerüsteten Halbgepäckwagen zu bestücken. Das Hamburger Nachtleben haben wir kurzerhand auf das nächste Mal umgebucht und sind nach einem späten Umtrunk zum

Schlafen in die verschiedensten Zugabteile gefallen.

Samstagsmorgen gegen 5 Uhr aufstehen, waschen, frühstücken – ich glaub´ ich bin der Letzte, die sind ja schon alle auf. Ulf Haller springt jetzt auch durch den Zug, weit nach Mitternacht sei er angekommen. Geschäftiges Treiben auf der Lok, geschäftiges Treiben im Zug, aber äußerste Stille wieder im Begleitwagen. Jetzt schlief das friesische Lokpersonal und das preußische stand am Regler. Eigentlich darf ich das so nicht sagen. Fuhr doch der friesische Lokführer Rolf Ziegler mitunter mit dem bayrischen Heizer Thomas Kummer und der Preuße Jürgen Regler mit dem Schwaben Sebastian Bauer. Aber es ging immer gut!

Unter der Leitung von Brigitte Bauer und unserem Gerhard strichen und belegten wir unzählige Brötchen, richteten Frühstück und Getränke. Freie Techniker hatten die Kaffeemaschine zu besetzen, welche sich als Problem Nummer Drei erwies. Die wackeren Hanseaten erwiesen Stehvermögen, mussten teilweise eine gute Viertelstunde und länger auf ihren Kaffee warten, aber sie waren geduldige Passagiere und verziehen uns alles. Auf den gut gemeinten Vorschlag Coca-Cola als Kaffeeersatz zu erhitzen, haben wir dann doch verzichtet.

Unterdessen ist es kurz nach Acht. Planmäßig um .05 haben wir Altona verlassen. 405 Tonnen Zuggewicht ringen unserer 1066 nun ein gewisses Geräusch ab und zügig geht es Pinneberg zu. Pinneberg, das "Nine-Eleven" des Historischen Dampfschnellzugs, wo uns ein Lagerschaden vor zwei Jahren böse in die roten Zahlen trieb. Einsteighalt 8.20 und ab geht's, schnell fort von hier. Nun ertönt auch das obligatorische "Sooo" aus den Bordlautsprechern, mit welchem Reiseleiter Fritz Haller immer

wieder "sooo" gerne seine Reden einleitet und die Fahrgäste begrüßt. Weitere Einstieghalte Elmshorn, Neumünster, Rendsburg. Erster Höhepunkt war die vorhergegangene Überquerung der kreisförmigen, stählernen Hochbrücke, mit deren Hilfe der Nord-Ostseekanal in einer solchen Höhe überwunden wird, dass darunter kreuzende "Ozeanriesen" hindurchpassen. Schon in der Anfahrt zur Brücke, schritt unser Ralf Reinmuth zur Tat und verriegelte sämtliche Toiletten (die Auskunft wie viel Personen er von der Schüssel jagte blieb er uns schuldig), ob dass ihm ja nichts durch die Röhren auf die darunter befindlichen Gärten und Häuser falle. Schließlich ist die Rendsburger Hochbrücke die Grundlage für die Einführung der chemischen Toiletten bei der Bahn AG und wir wollten hier schlichtweg keinen Ärger haben. Jedoch unter dem Gesichtspunkt, dass wir die Brücke nur mit einem Drittel der Bevorratungsmenge von Lok und Tender befahren durften, wäre ein menschliches Ablasten vielleicht auch empfehlenswert.

Flensburg liegt längst hinter uns. Pünktlich um 11.52 Uhr stehen wir am Einfahrsignal von Süderbrarup. Hp0. Weiter geht's mit der Angelner Dampfbahn. Doch müssen drei unserer Wagen, darunter das rollende Postmuseum, mit der 1066 zurückbleiben. Immer noch Hp0. Mit dem C-Kuppler "654 Aarhus" und der V2 geht es dann nach Kappeln. Die Passagiere der zurückgelassenen Wagen kommen mit dem Raddampfer über die Schlei nach, die Rückleistung erfolgt umgekehrt. Jetzt müssen die uns endlich mal reinlassen, schließlich stehen wir schon eine halbe Stunde vor dem geschlossenen Formsignal auf eingleisiger Strecke. Na endlich, es tut sich was. Aber nur rein in den Bahnhof, wieder stehen. Es gilt zwei Planzüge abzuwarten. Endlich dürfen die zwei kleinen

Loks an unser Zugende, um die drei Wagen abzuziehen. Erster Versuch, der Zweite folgt, der Museumsbahner schafft es nicht die Wagen abzuhängen. Das Kuppelisen ist zu stramm obwohl die Loks bereits zweimal aufgedrückt haben. Zudem stehen wir in einer leichten Linkskurve. Ich glaube ich höre nicht recht! Brüllt der genervte Abkuppler in plattdeutschem Slang quer über den Bahnhof: "Nun drückt doch endlich mal ordentlich drauf. Das ist nicht wie bei uns. Das ist keine Spielzeugeisenbahn!" Jetzt ging's an die Ehre. Gequält heulend stöhnt der Diesel auf, lautstark unterstützt von der Dänemark-T3. Rumms. Es hat geklappt und nach verschiedenen Rangiermanövern bewegt sich der Historische Dampfschnellzug gen Kappeln. Geführt von der gut gepflegten dänischen 654 und geschoben von der V2 der Angelbahn. Durch hügelige Wiesen und weit gedehnte Getreidefelder geht es gemütlich durch eine schöne norddeutsche Landschaft, dem Ort entgegen, welcher durch den "Landarzt" so berühmt wurde. Die im Vorspann der Fernsehserie gezeigte hölzerne Schlei-Zugbrücke samt Windmühle, ist leider einem modernen Stahl-Betonbau gewichen. Doch für uns galt es, den Raddampfer "Princess of Schlei" zu entern, welcher deutlich sichtbar am Kai lag....und schon wieder klemmt es! "Wir? Nach Süderbrarup-Lindaunis? Nee, wir machen gleich eine Rundfahrt", erklärte uns der Käpt'n des überfüllten Schiffes. Nachdem die Reederei feststellte, dass der von uns gebuchte Raddampfer am Zielort Lindaunis gar nicht anlegen kann, hat sie einfach die Schiffe getauscht und uns hiervon nicht unterrichtet. Durchsage an "alle Passagiere des Historischen-Dampf-Dings....", eilends rüber zur anderen Anlegestelle und mit einem Schiff aus dem Planbestand die Schlei runter. Wir haben keinen verloren!

Zudem war die Fahrt sehr schön.

16.15 Uhr stehen wir in Lindaunis. Plan ab wäre 15.49 gewesen. Anruf bei Fritz Haller in Süderbrarup: "Es wird 17.00 Uhr bis wir hier rauskommen". Okay, Füße vertreten, gemütlich zur Schlei runter. Zwischen halb und dreiviertel Fünf fordern wir unsere Reisegruppe auf, sich langsam in Richtung Bahnsteig zu bewegen. Doch was ist das? Direkt vor unsere Nase gehen die Schranken des Bahnübergangs zu. Der Bahnsteig befindet sich auf der anderen Seite. Links und rechts des Übergangs zwei Polizeiautos mit je zwei Mann besetzt. Der "Schotter-Sheriff" steht direkt neben mir, sieht mir in die Augen, der ahnt was, sein Blick wird immer intensiver: "Wir müssen da rüber". "Die Schranken sind geschlossen". "Wir sind eine Reisegruppe". "Da geht keiner rüber". Sein Blick wird bohrend. "Doch, da hält jetzt ein Zug". "Da hält kein Zug". Vorsicht, über den Hals steigt ihm die Zornesröte ins Gesicht. In aller Ruhe und Höflichkeit von vorn: "Da hält jetzt ein Sonderzug. Wir sind eine Reisegruppe aus diesem. Ohne uns fährt der Zug nicht ab" Wie soll er auch, das Blocksignal der Schleibrücke zeigt "Halt". Gleich werde ich verhaftet. Und dann kommt sie um die Ecke. Leichte Steigung, Linkskurve, Schrittempo, tolles Auspuffgeräusch und ein nicht endend wollender Zug. Die Strasse ist gefüllt mit wartenden Autos, die sich gemeinsam mit dem Zug die eingleisige bzw. gleichzeitig einbahnige Schienen-Straßen-Zugbrücke über die Schlei teilen. Da steht sie und gibt ein wunderbares Foto mit dem "Halt" zeigenden Formsignal. Neben den kleinen Autos, eine mächtig imponierende Erscheinung. Im Gesicht des Polizisten zuckt es. "Wer gehört alles zur Reisegruppe?" Unter Polizeischutz überqueren wir den geschlossenen Übergang. Der Bahnsteig ist

mit wilden Rosenbüschen überwuchert. Sieht toll aus. "Da laufe ich nicht", spricht die Frau vor mir zu ihrem Mann. Sie trägt niedere Damen-Pumps und Seidenstrümpfe. Na toll. Bevor es Probleme gibt, habe ich sie überholt und trample vor ihr alles nieder. Tja, die UEF, was verbirgt sich nicht alles hinter diesem Kürzel. Momentan fällt mir hierzu nur Unkraut-Ent-Ferner ein.

Alle im Zug – und wieder geht nichts weiter. Ohne Rücksicht auf die Polizei am Bahngleis entlang, über den geschlossenen Überweg, hetzt schwitzend und prustend etwas kleines, rundes Molliges daher. Rot- und pausbackig, die Haare wirr gen Himmel stellend, erinnert sie mich intensiv an meine verstorbene Tante Hertha aus Pommern, die problemlos für die gleichnamige Wurst in die Werbung könnte. "Tot, alles tot, mit einem Mal, nicht mal das Telefon geht mehr", hört man sie von weitem rufen. Nach kurzer Erklärung übergibt die Dame von der Blockstelle Schleibrücke den Fahrbefehl. Das Angebot den halben Kilometer bis zu ihrem Klinkerbau mitzufahren, schlägt sie aus mit der Befürchtung "dass sie nicht mehr runter kommt". Im Schrittempo geht es nun über den Bahndamm - voraus ein fliegender Rocksäum über rund geformtem Hintern und fliegendem Haar, welcher in der Blockstelle verschwindet – hinaus auf die Schleibrücke, die uns mit einem wunderbaren Ausblick auf das Tal des gleichnamigen Flusses belohnt. Eckernförde ist das nächste Ziel und die nächste Unpässlichkeit. Doch der wahre Hammer stand uns noch bevor und war zu diesem Zeitpunkt gänzlich unbekannt.

"Soooo", erklang des Fritzens altbekannte Einleitung aus den Bordlautsprechern. "Wir erreichen jetzt Eckernförde (ca. gegen 17.30 anstatt 16.09) und werden wegen diverser Zugkreuzungen

auf die Seite gestellt. Abfahrt ist um 18.09 Uhr". Also genau zwei Stunden plus! Der Bahnsteig der U-Boot-Stadt ist mit schwerer Polizei gesichert. Hat die Angst, dass wir ihnen eines klauen wollen? Kampfanzug, großkalibrige Pistole, Springerstiefel, Schlagstock – ich möchte hier nicht näher darauf eingehen, doch kam das vergessene Gefühl (und da war ich nicht alleine, wie mir andere Passagiere versicherten), wie seinerzeit immer an den früheren DDR-Grenzen. Aber in Anbetracht unseres meist gesetzten Publikums, stellte auch die dortige Polizei fest, dass Sonderzug nicht gleich Sonderzug ist und taute allmählich auf. Mittlerweile hatten sich zudem zahlreiche Besucher des örtlichen Sprottenfestes auf dem Bahnsteig eingefunden und beschnupperten unseren Schnellzug. "Wo kommt ihr den her?" "Aus Stuttgart". Ungläubig schauten mich ein Paar große, blaue Augen an. "Und wo fahrt ihr hin?". "Nach Stuttgart". Das Staunen in den hübschen Augen nahm zu. "Aber wir übernachten in Hamburg". Es bedurfte schon ein paar weiterer Sätze der Blondine und ihren Begleitern, den Sinn und Zweck unseres Tuns zu erläutern. Sie kannten zwar eine Museumsbahn, aber eine solche Maschine wie die 01 1066 hatten sie noch nie gesehen. Dazu der passende Zug und damit quer durch ganz Deutschland. Wahnsinn!

18.09 Uhr, der Wahnsinn fuhr ab. Zwei Stunden zeitverschoben. Die Rückfahrt über Kiel und Neumünster lief planmäßig. Ankunft Altona 20.40 Uhr anstatt 18.40 Uhr. Alle waren glücklich und zufrieden....alle? Was telefoniert unser "I.P" da herum von E-Lok? Wieso München? Wieso soll uns da morgen eine E-Lok entgegenfahren? Keinerlei Anzeichen von Zicken bei unserer Diva. Sie läuft doch super. Die Erklärung folgt. Der Thermo-Öltank-Lkw ist im Stau stecken

geblieben. Als er zur Raffinerie kam, war diese bereits geschlossen. Das Schweröl für die 012 066-7 kommt erst am Montagmorgen! Die vorhandenen Vorräte reichen nur bis Göttingen. Deutliche Niedergeschlagenheit auf allen Gesichtern.

Hamburg-Altona: Hände schüteln, Danke schön. 2 Stunden, macht gar nichts, die Fahrt war sowieso zu kurz. Kommt nächstes Jahr wieder, das müsst ihr uns versprechen. Kein Lamentieren, dass wir Verspätung hatten. Keine Klage, dass der Kaffee zu dick, zu dünn war und zu lange dauerte. Die Hanseaten überraschten uns und waren ein tolles Publikum.

Ulf Haller entwickelt sich zum Dauertelefonierer. Die E-Lok in München ist gebucht. Noch fehlt der Triebfahrzeugführer. An zusätzlichen Kosten laufen Minimum 10.000,- € auf. Gerade hat er den Heizölspediteur an der Strippe und erklärt ihm die Regressforderungen. Auch dort herrscht die Meinung vor, dass da einfach ein paar Jungs Eisenbahn spielen und es egal ist, wann die ihr Schweröl bekommen.

Anscheinend konnte Ulf ihm das Richtige vermitteln. Kaum stehen wir im Rangierbahnhof Langenfelde, zieht Jürgen Regler mit der 1066 sofort ab. Wir hören ihn nur noch von der Lok rufen: "Handyanruf, Heizöltanker da!" und fort sind sie. Nun ging es plötzlich, dass die Spedition bei einer anderen Lieferung unsere Menge abzwackte. Unverzüglich haben wir den Stromer samt Lokführer wieder stormiert.

Natürlich war für jeden der Crew, egal an welchem Platz, lange nicht Feierabend. Nach den heute zurückgelegten 365 Kilometern gab es noch viel zu tun und so wurde es fast Mitternacht, bis uns der durch das Stellwerkpersonal vermittelte

Pizzadienst unser wohlverdientes Abendessen in den Abstellbahnhof brachte.

"Sonntag, 13. Juli 2008, Tfz 01 10, oelgef., Wagenzuglast: 360 t, Wagenzuglänge 200 m, Gesamtzuglänge 224 m: Hmb-Langenfd Bbf - Gz-Gleis – 7.34 Uhr" beginnt die Fahrplananordnung für den DPE 59217 Hamburg Hbf – Würzburg – Heilbronn. Erstes Aufsehen beim Durchfahren der Rundbogenhalle in Dammtor. Außenalster, die Flachwasserkähne sind bereits unterwegs und die zahlreichen Tippeljungs unter der John-F-Kennedy-Brücke, kriechen bei unserem Anblick aus ihren Zelten und sonstigen Pappe-Unterkünften. Dahinter als grotesker Gegensatz das pompöse Atlantic. Gegenüber der Jungfernstieg mit Eingang zu den Alsterarkaden und mitten drin der Historische Dampfschnellzug im schönsten Morgenlicht.

Hamburg Hbf 7.47 Uhr, Einfahrt. Die Bahnsteige sind am frühen Sonntagmorgen gut gefüllt und dann der Pfiff einer Dampfpeife. 11 Minuten bis zur Abfahrt. Ungläubiges Staunen allerorts – und dann diese Zugzielanzeige: "Dampf-Sonderzug nach Stuttgart"! Nicht von Nord-Mulletuken-Stadt nach Süd-Mulletuken-Land mit dem Feuer-Schnaufferle. Da traute mancher Passant seinen Augen nicht, fragte nach, ob dies wirklich so ist und es sei auf den eingangs erwähnten Artikel des Stuttgarters "Knitz" verwiesen.

7.58 Uhr: "Zum Dampfsonderzug nach Stuttgart bitte einsteigen, die Türen schließen und Vorsicht bei der Abfahrt. Wir wünschen eine angenehme Reise" – im Voraus: Die hatten wir! Immer wieder ein tolles Erlebnis ist die Fahrt über die Elbbrücken und das erst, wenn die 1066 vorne hängt. Zusteighalt Harburg: 8.09 auf 14., Lüneburg 8.39 auf 43. Eschede, Celle, Lehrte durch-

querten wir in Windeseile. Erster außerplanmäßiger Halt in Hildesheim Hbf, den wir pünktlich um 10.29 Uhr erreichten.

Elze war unser erster Wasserhalt. Plan von 10.58 bis 11.43 Uhr. Diesen haben wir um über eine halbe Stunde überzogen und das nicht nur, weil das Wasser nicht lief. Den Druck, den der Hydrant nicht brachte, brachte die "Ilse aus Elze" (Name redaktionell geändert) umso mehr. Wie eine Furie raste die Bewohnerin des Empfangsgebäudes über den Bahnsteig und keifte nach den Verantwortlichen. Unsere Wagenbegleiter rotteten sich zusammen und brachten sich in sicheren Abstand, als die "Ilse" das Lokpersonal anging, brüllend, ihr Mann stünde unter der Dusche, eingeseift, es käme kein Wasser mehr! Sie bezichtigte uns des Wasser-Diebstahls, welches über ihre Wasseruhr lief und sie es bezahlen müsse (was natürlich nicht zutraf). Auch der mittlerweile hinzugezogene Wasserwart der Stadt Elze und sogar der örtliche Bürgermeister konnten sie nicht beruhigen. Die "Ilse aus Elze" hatte soviel Dampf drauf, dass es sogar unserer "Berliner Schnauze" die Sprache verschlug. Jürgen Regler saß still vor der Wasserluke des Tenders und schaute intensiv dem einplätschernden Wasser zu. Diese Schlacht mussten der ruhige Friese Rolf Ziegler und Ulf Haller schlagen. Mittlerweile war auch die von der Stationsbewohnerin herbeizitierte Polizei in Form von zwei Beamten anwesend. Schließlich war ein Diebstahl von gut 20 qm Wasser angezeigt worden. In sicherem Abstand waren mittlerweile alle Zuginsassen um die Szene gereiht. Deren Lachen und Schmunzeln brachte Ilses Kessel auf Hochdruck. Möglicherweise hierdurch angeregt, kam die nächste Beschuldigung, dass hundert Zuginsassen gegen ihre Hauswand, das Stationsgebäude, die Notdurft verrichtet hätten.

Unser Vorstand konnte den Polizeibeamten jedoch glaubhaft versichern, dass unser Zug, obwohl historisch, mit entsprechenden Toiletten versehen sei. Auch dem Bürgermeister und Wasserwart wurde von der Staatsgewalt Glauben geschenkt, dass wir das Wasser nicht stehlen und es nicht über Ilses Wasseruhr läuft. So notierten sich die Beamten noch die Vereinsanschrift für ihre Unterlagen und zogen ab. Ilse aber, kurz fort und wieder da, baute sich mit einem Notizblock vor unserer Lokomotive auf und notierte sich demonstrativ das "amtliche Kennzeichen". Doch was soll's. Müssten wir jemals wieder bei ihr Wasser fassen, im Hobbykeller hängt noch ein altes Lokschild einer sächsischen IV K. Dann können wir die 01 1066 entsprechend tarnen. Der Wasserhalt bei "Ilse in Elze" wird uns wohl immer in Erinnerung bleiben.

Gut 20 Minuten später donnerten wir durch den "Harzknoten" Kreiensen, nach weiteren 10 Minuten lag Northeim hinter uns, schon griffen die Bremsen, der Zug rollt durch den Göttinger Güterbahnhof und kommt im Pbf zum Stehen. Aus- und Einsteighalt. Dann kommen alte DDR-Erinnerungen auf. "Lager" Friedland, durchs Eichsfeld in die Kurven des Werra-Tales. Hier waren früher die Wachtürme zu sehen, welche an den gegenüberliegenden Hängen standen. Automatisch suche ich immer noch den Horizont ab, aber es ist keiner mehr zu finden.

Es ist ein wunderbares, unbeschreibliches Gefühl heute mit einem dampfgeführten Schnellzug über die alte Nord-Süd-Magistrale zu eilen, dazu auch noch bespannt mit unserer 01 1066. Unbeirrbar laufend wie ein Uhrwerk, weißt die Esse gegen Süden und verschwindet Kilometer um Kilometer unter den großen Rädern. Lediglich die

zwei Abteile voller Briten – sind sie enttäuscht? Auch ich habe ein paar Mal mit Armbanduhr, Sekundenzeiger und Kilometer tafeln gestoppt. Mal waren es 108, mal 112 km/h, der Fahrplan wies Spitzengeschwindigkeiten von 120 km/h aus. Keine atemberaubende Geschwindigkeitsrekorde! Das Imponierende war einfach die Konstanz, dass man uns als Sonderzug fahren ließ und nicht alle fünf Minuten hinstellte. Grüne Lichter voraus und weiter, weiter, weiter.....

"Trotz unserer fast 1-stündigen Verspätung wegen des Haltes in Hildesheim und unserer Verzögerung in Elze, lassen wir es uns nicht nehmen, den Fotohalt in Bebra durchzuführen", ertönt Reiseleiter Fritz Haller aus dem Bordfunk. Die eisenbahngeschichtlichen Erklärungen zu 01.5, 01.10 und der Bedeutung des Bw Bebra zu Zeiten des Eisernen Vorhangs folgen. Der Zug steht direkt vor dem Stationsgebäude, Dauerlauf, drunter durch auf die andere Seite. Gestreckt steht sie da, mit komplettem Zug, dahinter das passende Empfangsgebäude, wie oft hast Du das im Sucher der Kamera gehabt – es ist eine Sucht! Rumms, Türe zu, wieder im Zug. Die Lunge pfeift. Vor dreißig, vierzig Jahren war das noch anders. Der Auspuffschlag über tönt das Lungenrasseln, 01 1066 denkt bereits an Fulda und an frisches Öl und Wasser.

Die Strecke von Bebra über Bad Hersfeld nach Fulda beträgt 56 km und wird von R-Zügen in 35 bis 40 Minuten befahren. Haltlos hinein in die Hessische Rhön, braucht 01 1066 heute hierzu genau eine halbe Stunde. Schon liegt der Schlauch zum Hydranten. Prima, das Wasser läuft vernünftig. Die Zustiegs-luken zum mittleren Zylinder auf dem rechten Umlaufblech sind geöffnet. Der Heizer hat die mit verschiedenen Ölsorten gefüllten Kannen zwischen den Rädern

verteilt. Einem Schlangemenschen gleich, schiebt und windet sich Sebastian Bauer flink und geschickt von oben durch den Umlauf zwischen die Kropfachse und Stangen des mittleren Zylinders. Akribisch genau öffnet, prüft und wartet er sämtliche Lager. Bei einem derartigen Durchlauf ist dies unverzichtbar. Auffallend ist, dass sich unter den Fahrgästen, welche nun die Lok dicht umlagern, auch viele kleinere Jungs mit Vätern befinden. Besorgt, ängstlich, staunend und argwöhnisch betrachten sie des Bastes Tätigkeiten unter dem Bauch des heißen, zischelnden Dampfrosses zwischen den riesigen Rädern.



Dahinter wummert der Brenner, deutlich sichtbar der zuckende Flammenschein. Einem Lehrer gleich, konnten wir die Kinder um uns scharen und die Vorgänge erklären. So mancher kam nun zumindest halb hinter der schützenden und deckenden Figur des Vaters hervor und ließ sich verführen, die doch so ungewohnten Vorgänge aus respektabler Entfernung zu beobachten. Mit einem lauten Klack flog die Wasserluke, welche heute unter Fahrdrat nur noch der Reinschau dient, zu: "Voll!". Schon reagierte die "Gelbe Truppe" und mahnte zum Einsteigen. Was wohl den zahlreichen Reisenden der modernen Bahn am Bahnsteig gegenüber, ob der ungewöhnlichen Vorgänge im Fuldaer Bahnhof durch die Köpfe

geht? Wie bei den Beobachtern eines Tennisspieler drehen sich alle Köpfe in diese eine Richtung, in welcher sich Dampfahne und Echo des Auspuffschlages in der Ferne verloren.

Der 1066 war das egal. Es ging nach Süden. Sie roch Heimatluft. Mit unserer gewohnten Reisegeschwindigkeit geht es hinunter ins Maintal. Das dominierende Geräusch war nun das Quietschen der Radreifen und Schleifen der Bremssohlen in den zahlreichen engen Kurven und Tunnels. Hinterm "Sterbfritz" kamen nun die ganzen "Sinne": Obersinn, Mittelsinn, Burgsinn, Un..... die sehr schöne

Stadt Gemünden am Main taucht auf, Durchfahrt! Am Bahnsteig stehen grüne Wagen. Davor eine Dampfahne. Das langgezogene Heulen einer Pfeife. 01 1066 antwortet. Ein Wannentender mit einer 52er davor fliegt vorbei. Unser Lokpersonal ist schon wieder auf der Strecke, Karlstadt, Würzburg entgegen. Trotzdem war sie schön, die überraschende Begegnung mit der Würzburger 52 7409.

Hp0 zeigt der Flügel vor Würzburg. Warum lassen die uns jetzt nicht rein? Unser Reiseleiter klärt auf. Der Fahrdienstleiter glaubte, dass da eine Überführung käme, welche er in den Güterbereich verschieben könne. Er hatte keine Ahnung, dass er den Fernschnellzug Konsul, be-

spannt mit der weltweit am längsten betriebsfähigen Schnellzugdampflok, gestellt hatte und uns in Würzburg unsere Fahrgäste verlassen wollten. Nach der Korrektur dieses Fehlers, brachte uns 01 1066 noch über die reizvolle Strecke bis Heilbronn, wo sie sich in das heimische Bw verabschiedete. Mittels E 94 kam unsere Wagengarnitur noch nach Stuttgart. Gut 1400 Kilometer lagen hinter dem Historischen Dampfschnellzug. 01 1066 hatte die längste Entfernungsüberwindung von Nord nach Süd in der Geschichte der Ulmer Eisenbahnfreunde erfolgreich bewältigt.

Obwohl unsere Fahrgäste mit Regelzügen zurückfahren mussten, hat die Reise im "Konsul" ausnahmslos allen großen Spaß bereitet und der Wunsch nach Wiederholung steht an. Doch lässt sich ein derartiger Sonderzug nie kostendeckend fahren. Sinn und Zweck war, dass wir die für die Nordlandfahrt kalkulierten Überführungskosten zusätzlich abfedern konnten. Immerhin haben gut 100 Fahrgäste diesen Marathon auf sich genommen und uns hierbei geholfen.

Unseren Vereinsmitgliedern sei unbedingt empfohlen, einmal an einer Reise durch den nördlichen Teil Deutschlands teilzunehmen. Die Vereinsmitglieder des HDS helfen Ihnen gern dabei. Es ist einfach ein komplett anderes Erlebnis mit der 01 1066 vor zwölf Wagen durch die norddeutschen Ebenen mit Ziel Nord- oder Ostsee zu breschen, als bei uns im süddeutschen Raum von Hügel zu Hügel hoppeln. Verzeiht mir diesen Ausdruck, aber es ist so! Wenn dann auch noch so viel "daneben geht", der Fahrgast hiervon aber gar nichts bemerkt sondern nur dankbar ist, ist das einfach ein riesiges Lob an die ganze Schnellzugtruppe.

Wolfgang Reber  
**Aktiven-Ausflug "auf die Alb"**

# Sektion Ettlingen

Am 17. August dieses Jahres machten sich ca. 35 Aktive der Sektion Ettlingen auf zu einem Ausflug nach Amstetten. Da praktischerweise auf beiden Strecken Betriebstag war, konnte sowohl auf der Lokalbahn nach Gerstetten gefahren werden, als auch am Nachmittag mit dem Albbähnle nach Oppingen - bergwärts mit Dampf, talwärts mit dem Diesel-Spätzug. Eine Besichtigung von Lokschuppen

und Museum in Gerstetten und leckere Grillwürstchen in Oppingen standen auch auf dem Programm, bevor es wieder zurück in Richtung Karlsruhe ging. Interessant war der Ausflug vor allem für die jüngeren Aktiven, von denen viele vorher noch nie Gelegenheit hatten, sich mal die anderen Bahnen unter "UEF-Flagge" anzusehen - insgesamt ein sehr gelungener Tag!

## Bn-Wagen



Aktive Mannschaft von Ettlingen und dem Albbähnle in Oppingen

Die beiden aus dem Bestand der Luxemburgischen Eisenbahn beschafften Nahverkehrswagen sind inzwischen Eigentum der UEF geworden. Der Wagen 416 ist bereits seit Ende 2007 im Einsatz, während der 417 zu den Nikolausfahrten erwartet wird. Aktuell wird gerade die erforderliche Türblockierung nachgerüstet.

## Güterwagen in neuem Holz

Nachdem der Packwagen leider immer noch auf seine Fertigstellung wartet, kam auch in dieser Saison der gedeckte Güterwagen No. 435 als Fahrradwagen zum Einsatz. Als Dauerbaustelle zwischen den einzelnen Fahrtagen hat unser Mitglied Stefan Stickler die doch schon ziemlich angegriffenen Seitenwandplatten Stück für Stück ausgetauscht und den Wagen neu lackiert, so dass

der Wagen sich nun auch zum gefragten Foto-Güterwagen für Plandampf-Veranstaltungen entwickelt hat.

## 58 311 + 50 2740

Beide Loks sind fast durchgehend in Betrieb, um die Planfahrten und die zahlreichen Charterleistungen abzuwickeln. Unterstützt wird das Personal auf den Auswärts-Fahrten durch den seit Ende 2007 einsatzfähigen Begleitwagen (B3yg, ex Bauzugwagen), der sich - nun im grünen Farbleid - als außerordentlich praktisch erwiesen hat. Bei einigen der längeren Einsätze hat sich mit Sigmar Schemmel sogar ein "hauptamtlicher" Wagenbegleiter gefunden, der unsere Personale bestens umsorgt hat.

## 44 1616

Im Rahmen einer gelungenen Sonderfahrt wurde unser Gast 44 1616 am 31. Mai 2008 nach Heilbronn überführt, wo die Lok aufgearbeitet werden soll.

## 90. Geburtstag von Alt-Lokführer Adolf Erb

Am 20. Juli konnten wir mit einem Sonderzug auf der Albtalbahn den 90. Geburtstag unseres Alt-Lokführers Adolf Erb feiern, der es mit Reichsbahn, AVG und UEF auf 62 Dienstjahre bei der Eisenbahn gebracht hat. Bei UEF in Ettlingen war Adolf Erb von Anfang an dabei und ist bis ins Jahr 2000 aktiv gefahren.

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

Sektion UEF-Historischer  
Dampfschnellzug e.V.  
c/o Ulf Haller, Nürnberger Straße 151  
70374 Stuttgart  
Tel. 0711 / 5390-137  
Fax 0711 / 5390-139  
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