

Die Dampfeisenbahn

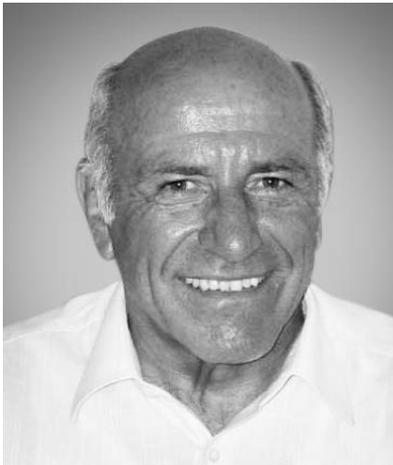


Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

I. Quartal 2009 • Nummer 1

Schutzgebühr 1,- €

Verehrte Vereinsmitglieder!



Walter Sigloch

In dieser Ausgabe

Eine Bilanz 2007	1
Sektion Albbahnle	3
Sektion UEF Lokalbahn Amstetten-Gesrsetten e.V.	5
Sektion Ettlingen	7
Sektion Historischer Dampfschnellzug	9
Als Rosi streikte	10
Impressum	12

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de

Hermann Schlotzhauer

verstorben im Alter von 73 Jahren.

Vor 30 Jahren hat er die ersten Fahrten der Ulmer Eisenbahnfreunde auf der Albtalbahn ermöglicht und war dann die ganzen Jahre als Vereinsmitglied und als Mitglied des Vereinsbeirats, unserem Beschlussorgan, an allen Aktivitäten und Weichenstellungen des Vereins beteiligt.

Sein offenes Wesen öffnete viele neue und wertvolle Kontakte zu wichtigen Freunden unserer Arbeit.

Darüber war Hermann Schlotzhauer unser Verbindungsmann zur Albtalverkehrsgesellschaft AVG. Auch dort hatte er das volle Vertrauen der Geschäftsleitung, und er war deshalb ganz maßgebend an der Entwicklung und für den Erfolg unserer Sektion Ettlingen verantwortlich.

Hermann Schlotzhauer war von ganzem Herzen ein Eisenbahner.

Uns bleibt nur das Gedenken an Hermann Schlotzhauer, der ein Leben voll Tatendrang und Unternehmenslust hinter sich lassen musste.

Dabei war er ein immer eine überaus freundlicher, humorvoller und zuvorkommender ehrenamtlicher und freiwilliger Mitarbeiter, der einen Großteil seiner Freizeit für sein Ehrenamt geopfert hat.

Wir alle haben Hermann Schlotzhauer geliebt und verehrt. Der Verein hatte ihn deshalb zum Ehrenmitglied ernannt. Nun fehlt uns sein ruhiges, besonnenes Wesen, sein ausgeglichenes Temperament, sein Rat und seine Hilfsbereitschaft.

Wir möchten ihm nachträglich vielmals danken. Wir werden ihn sehr vermissen. Im Verein werden wir ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

An dem Schicksal seiner Familie nehmen wir herzlichen Anteil.

Eine Bilanz 2007

In der letzten Beiratssitzung wurde die vom Steuerberatungsbüro Klose, Stuttgart, aufgestellte Bilanz für das Jahr 2007 beraten. Nach einem Vorschlag des Finanzamts Ulm braucht keine Handelsbilanz mehr eingereicht werden. Die Umsätze werden in

4 Teilbetriebe aufgeteilt. Das bringt Vorteile, da der Verein nicht mehr körperschaftssteuerpflichtig wird. Bilanziert sind hier die Bereiche des Hauptvereins mit seinen direkten Sektionen Ettlingen und Albbahnle. Schnellzug und Lokalbahn sind hier nicht berücksichtigt.

Die 4 Teilbereiche bringen folgendes Ergebnis:

Ideeller Teil,
Überschuss + 56.000 €
(Vereinsbeiträge,
Spenden für 58er)

(Weiter auf Seite 2)

Thomas Wildemann

ist bei einem tragischen Unfall, nämlich beim Versuch jemandem im Meer in Not Geratenem zu retten, bei Abidjan (Elfenbeinküste) ums Leben gekommen.

Vereinsmitglied Thomas Wildemann hatte großes technisches Interesse als Lufthansapilot, als Eisenbahnfreund und Oldtimer-Motorrad-Fan.

Er war seit 1981 Vereinsmitglied und ist zuletzt noch in einem Nikolauszug mitgefahren.

(Fortsetzung von Seite 1)

Vermögensverwaltung - 2.050 €
(Zinseinnahmen abzüglich Zinsausgaben)

Zweckbetrieb - 46.236 €
(Fahrgeldeinnahmen:
Ettlingen 162.580,- €
Albbahnle 11.898,- €)

In obigem Betrag sind bereits Abschreibungen von 48.000 € und Instandsetzungen an der Schmalspurlok 99 7203 mit 24.000 € und 58 311 mit 29.636 € berücksichtigt. Operativ wurden 55.400 € erwirtschaftet.

Wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb - 4.389 €
(Gastronomie, Werbung, Andenken, Bücher)

Insgesamt ein Überschuss nach Abschreibung und Instandsetzungen von + 3.323 €

Ihr Walter Sigloch

1. Vorsitzender

Max Sontheimer

verstorben am 28. Februar 2009 im Alter von 89 Jahren.

Vor fast 40 Jahren hat er zu einem Kreis von Ulmern gehört, die sich um die Erhaltung der letzten Ulmer Dampflokomotiven als Technisches Denkmal gekümmert haben. Ihm ging es wie uns allen um die Erhaltung der Dampfeisenbahn als einem technischen und kulturellen Denkmal für unsere Kinder und Kindeskinde; ein Denkmal, das Zeugnis ablegt von dem Pioniergeist und der Maschinenbaukunst unserer Vorfahren.

Nach dem Erwerb der Lok 98 812, die ein Student im Preisausschreiben der Bundesbahn gewonnen hatte, war Max Sontheimer einer der Ersten Lokführer unseres Vereins, der zunächst Züge ins Allgäu, an den Bodensee, später ständig von Amstetten nach Gerstetten gefahren hatte. Aber seine Hauptaufgabe war die Pflege, bald auch die Wiederaufarbeitung der Dampflokomotiven.

Nachdem der Verein in Amstetten einen Stützpunkt im Lokschuppen der Bundeswehr aufgemacht hatte, war er Samstag um Samstag mit einer Gruppe Gleichgesinnter im Einsatz. Die Arbeiten fanden damals unter einfachsten Verhältnissen und oft auch bei eisiger Kälte statt.

Aber für seine Jünger war er der verehrte Patriarch, der alles wusste, alle Kniffe kannte, wie und wo man etwas organisieren konnte. Als es den Ulmer Eisenbahnfreunden ermöglicht wurde, auch auf der Albtalbahn zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb zu fahren, war er als einer der ersten mit von der Partie. Dort ging es dann auch an die größeren Maschinen. Auch unserer Schnellzuggruppe stand er mit Rat und Tat zur Seite.

Darüber hinaus war er die ganzen Aufbaujahre Technischer Leiter des Vereins und als Mitglied des Vereinsbeirats, unserem Beschlussorgan, an allen Aktivitäten und Weichenstellungen des Vereins bis ins hohe Alter beteiligt. Bis vor wenigen Jahren war er immer samstags im Einsatz, auch noch in Gerstetten.

Max Sontheimer war von ganzem Herzen ein Eisenbahner. Sein offenes, freundliches und humorvolles Wesen öffnete viele und wertvolle Kontakte zu wichtigen Freunden unserer Arbeit.

Max Sontheimer hat sich ganz mit den Zielen des Vereins identifiziert, ja man kann sagen: Er war der Verein und ohne ihn gäbe es wohl heute unseren großen Verein überhaupt nicht.

Max Sontheimer hat sich um ein technisches Kulturgut, der Eisenbahn und den Verein Ulmer Eisenbahnfreunde verdient gemacht.

Uns bleibt nur das Gedenken an Max Sontheimer, der ein Leben voll Tatendrang und Unternehmenslust hinter sich lassen musste.

Dabei war er immer ein überaus freundlicher, humorvoller und zuvorkommender ehrenamtlicher und freiwilliger Mitarbeiter, der seine ganze Freizeit für sein Ehrenamt geopfert hat.

Wir alle haben Max Sontheimer geliebt und verehrt. Der Verein hatte ihn deshalb zum Ehrenmitglied ernannt. Nun fehlt uns sein ruhiges, besonnenes Wesen, sein ausgeglichenes Temperament, sein Rat und seine Hilfsbereitschaft. Wir werden ihn sehr vermissen.

Wir möchten ihm nachträglich vielmals danken. Sein Name ist immer mit dem Verein Ulmer Eisenbahnfreunde verbunden. Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Beitrag 2009

Es ist schon Mai, und wir dürfen Sie deshalb um Prüfung bitten, ob Sie Ihren Jahresbeitrag für den Verein schon bezahlt haben. Bei Abbuchern ist er bereits abgebucht.

Der Beitrag beläuft sich auf 55 € jährlich, für Studenten und Schülern auf 27,50 €. Familien zahlen 82,50 €. Bitte überweisen Sie den Beitrag, soweit noch nicht geschehen auf Girokonto-

Nr. 2 424 002 bei der Volksbank Ulm-Biberach (BLZ 630 901 00). Auch unsere Freunde aus dem Ausland können auf dieses Konto überweisen und benutzen dazu die IBAN-Nr. DE23 6309 0100 0002 4240 02 BIC: ULMVDE66. Eine gesonderte Beitragsrechnung wird nicht versandt.

Auf dasselbe Konto können auch Spenden für den Verein überwiesen werden. Wir danken

allen Spendern, die uns immer wieder finanziell unterstützen. Bei Spenden bis 100 € genügt dem Finanzamt gegenüber der Überweisungsabschnitt als Spendennachweis. Bei größeren Beträgen und Sachspenden erteilen wir gerne Spendenbescheinigungen.

Bitte teilen Sie uns auch eventuelle Wohnsitzänderungen und Änderungen von Konten und Banken mit.

Sektion Albähnle

Streckenunterhalt

Da der vergangene Winter eine Menge Schnee brachte, konnte in den Monaten Dezember bis März nur wenig an der Strecke gearbeitet werden. Bereits im Herbst 2008 hatten wir die Wasserdurchlässe an der Strecke kontrolliert und wenn notwendig, gesäubert. Dies hat sich dann auch bei der Schneeschmelze Anfang März bewährt, da das Schmelzwasser ungehindert abfließen konnte, so dass wir keine Schäden an unseren Bahnanlagen bekommen haben.

Im März und April hatten wir drei Samstage eingeplant, um Schotter auf die Strecke zu fahren. Hierzu hatten wir in den vorangegangenen Monaten unseren Schotterkipper einer Hauptuntersuchung

unterzogen. An den drei Samstagen haben wir dann mit Diesellok und Schotterkipper insgesamt 110 t Schotter auf die Strecke ausgebracht. Das reicht



um ca. einen Kilometer Gleis nachzuschottern. Da das Ladevolumen unseres Schotterwagens nur 6 t beträgt mussten wir insgesamt 18-mal mit dem Schotterzug auf die Strecke fahren. Leider hatten wir dabei mit dem Wetter nicht immer Glück, und somit wurden wir an einem Samstag buchstäblich naß bis auf die Knochen, dafür war die Staubbelastung an jenem Tag gleich Null.



In Arbeit befindet sich derzeit ein weiterer Schotterwagen, der aus einem ehemaligen Selbstentladewagen der Brohltalbahn umgebaut wird. Mit dem "neuen" Wagen können wir dann etwa 3-mal soviel Schotter befördern, wie mit dem bisher verwendeten Fahrzeug. Dies ist für uns wichtig, um Arbeitszeit zu sparen. Insbesondere bei größeren Gleisbauaktionen müssen wir Schottermengen von 300 – 400 t auf die Strecke ausbringen.

Da die Umbaumaßnahmen am "neuen" Selbstentladewagen sehr viel Geld verschlingen und wir das Projekt zügig zum Abschluß bringen wollen, sind wir dringend auf Spenden angewiesen.

Vor Saisonbeginn wurden verschiedene Messungen am Gleis durchgeführt und dokumentiert, des weiteren wurden sämtliche Weichenmaße kontrolliert.

Bitte unterstützen Sie unser Projekt Schmalspurschotterwagen.

Um bei Gleisbauaktionen effektiv arbeiten zu können, benötigen wir für unsere Schmalspurstrecke einen Schotterwagen. Hierzu haben wir einen Selbstentladewagen der Brohltalbahn erworben. Der Transport und Umbau des Fahrzeuges werden ca. 10.000 € verschlingen.

- Um den Wagen als Schotterwagen einsetzen zu können, wurde der Trichteraufbau in der Höhe abgenommen, damit der Schotter mit einem Radlader auf den Wagen geschüttet werden kann.
- Weiterhin wurde der Umbau auf Druckluftbremse vorbereitet, damit der Wagen auf unserer Steigungsstrecke eingesetzt werden kann.
- Hinzugekommen ist nun der

Einbau zweier sogenannter "Drehschieber" an Stelle der Entladeklappen, damit der Schotterausfluss dosiert und auch wieder abgesperrt werden kann. Die Ergänzung mit den zugehörigen Betätigungshebeln

soll dann in Amstetten in Eigenleistung erfolgen.

Die Firma Metallbau-Metzger in Bruchsal-Helmsheim leistete hier eine sehr solide Arbeit.

Es wäre uns eine große Hilfe, und

wir würden uns sehr freuen, wenn Sie dieses Projekt mit einer Spende auf unser Konto Nr. 79660 bei der Sparkasse Ulm (BLZ 630 500 00) unterstützen würden. Selbstverständlich erhalten Sie eine Spendenquittung.

Wirtschaftsmesse Geislingen 27. – 27. März 2009

Ein buntes Programm und viel geboten bekamen auch die Besucher in der Geislinger Michelberg-Halle an den drei Messetagen. Nachdem wir bei der letzten Wirtschaftsmesse eher

einen Randstand hatten, konnten wir in diesem Jahr an einem sehr zentral gelegenen Stand repräsentieren. gezeigt wurden alte Bilder der Laichinger Strecke, bei denen so mancher Besucher ins Schwärmen geriet "wie schön doch die gute alte Zeit war". Als

Blickfang ließen wir den Nachbau der einstigen Dampfloks 2s von Märklin rollen; dazu wurden in kurzer Heimarbeit noch passende Personenwagen hergestellt, wie sie derzeit auf unserer Strecke nach Oppingen verkehren. Den Besuchern gefiel's.



Tag des offenen Betriebes

In Nellingen konnten am 03. Mai 2009, zum Tag des offenen Betriebes, Besucher die Betriebs- und Handwerksstätten sowie Museen besuchen. Auch die Vereine präsentierten sich. Dies

war auch Anlass, dass Nellingen eine Attraktion brauchte, und sich die 2s, die vor 44 Jahren hier zum letzten Mal verkehrte Lok "Nellingen", in ihrem allerdings derzeit leicht auseinandergenommenen Zustand, vor das

Rathaus holte. Zur Freude aller Besucher, kreiste ihr Nachbau von Märklin auf dem Tieflader um sie herum. Um die Lok Roll- und transportfähig zu machen, mußte sie vorher ausgeacht werden.



Messe CMT

Vom 17.- 25. Januar 2009 war in der Halle 6 der Messe Stuttgart auf der CMT die Arbeitsgemeinschaft der Museumsbahnen in Baden-Württemberg und

Aus der Werkstatt

Wie berichtet, konnte der Personenwagen B 15 nicht mehr erhalten werden. Im Dezember wurden die letzten Reste des Wagens zerlegt. Die Drehgestelle und einige weitere Bauelemente wurden als Ersatzteile aufgehoben.

An der Diesellok und an der Dampflok wurden verschiedenen Wartungsarbeiten durchgeführt, so dass beide Lokomotiven zum Saisonbeginn wieder in tadellosem Zustand zum Einsatz bereit stehen. Auch an unseren Appenzeller Personenwagen waren eini-

Schwaben (AGM) mit 23 Strecken/Vereine vertreten.

Auf Grund ihrer Lage war in diesem Jahr der Standplatz doppelt so groß, wie in den letzten Jahren, dadurch konnte die täglich wech-

ge Arbeiten notwendig. So wurde z.B. am Wagen B 2 (Baujahr 1906) der Fußboden teilweise erneuert. Hierzu musste aber die gesamte Innenrichtung ausgebaut werden. Was sich so leicht anhört ist dann allerdings eine Menge Arbeit.

Da Schmalspurwagen eben auch schmale Türen haben, können die abgeschraubten Sitzbänke nicht durch die Türen transportiert werden. Auch die Fensteröffnungen sind zu eng, um die Sitzbänke durchzureichen, so war der Ausbau einer Fensterscheibe pro Ab-

teilende Standmannschaft dem Wissensbegier der Kundschaft leichter nachkommen. Mit vielen Lo(c)kangeboten auf der SWR-Showbühne konnte das Publikum zusätzlich angezogen werden.

teil notwendig. Natürlich ist hierzu die teilweise Demontage der Innenverkleidung erforderlich!

Nach den Nikolausfahrten war eine grundlegende Reinigung der Fahrzeuge notwendig, da aufgrund der nassen Witterung die Fahrzeuge innen sehr stark verschmutzt waren. Im April wurden dann alle Wagen nochmals gereinigt und vorallem die Fensterscheiben außen und innen geputzt. Immerhin sind das an unserem Schmalspurzug insgesamt 44 Scheiben die gereinigt werden müssen.

Sektion UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V.

Hauptuntersuchung am Skl und Arbeiten am Zweibegebagger

Unmittelbar zum Fristablauf Ende Februar 2009 wurde unser Skl KlV 53 0757 einer Hauptuntersuchung unterzogen. Dies sollte im Lokschuppen des ehemaligen Bundeswehrdepots Stubersheim (WIFO) erfolgen. Wegen des hohen Schnees war es erst gar nicht so einfach, den Triebwagen T06 aus dem Schuppen in der WIFO hinaus und den Skl hinein zu fahren. Danach ging die eigentliche HU erfreulich schnell vonstatten. Erwartungsgemäß haben wir keine größeren Schäden festgestellt, so dass die Arbeiten auf die Kontrolle des betriebssicheren Zustandes aller wichtigen Teile des Fahrwerks, der Bremse und des Antriebs beschränkt werden konnten. Zusätzlich wurden der Motor und die Getriebe gewartet, damit das Fahrzeug die kommenden acht Jahre zuverlässig im Einsatz stehen kann. Nachdem auch am Kran einige kleinere Arbeiten erledigt waren, stand der Abnahme durch unseren Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) nichts mehr im Wege. Diese fand

am 21. März 2009 statt, so dass wir das Fahrzeug noch vor Saisonbeginn für einige Arbeiten an der Strecke verwenden konnten.

Auch an unserem Zweibegebagger LEO haben wir einige Wartungsarbeiten ausgeführt. So wurden unter anderem die Räder des Schienenfahrwerks bei einer Firma in Stubersheim abgedreht. Damit steht einer Verlängerung der Untersuchungsfrist nichts mehr im Wege, so dass uns der Bagger ein weiteres Jahr wertvolle Dienste bei der Unterhaltung der Bahn leisten kann, bevor 2010 dann eine Hauptuntersuchung fällig wird.

Triebwagen T 06 für die kommende Saison fit gemacht

Auch wenn am T06 keine größere Untersuchung anstand und auch keine größeren Schäden zu beheben waren, so haben wir doch einige Arbeitszeit in dieses Fahrzeug investiert. Mit über 30 Einsatztagen – im Sommer wird fast jede Woche gefahren - ist es unser am meisten eingesetztes Triebfahrzeug und deswegen sind ein sehr guter Wartungszustand

und das rechtzeitige Erkennen von Problemen natürlich enorm wichtig. Also hat sich ein Team um Gerhard Thumm im März an die Überprüfung der Antriebsanlage gemacht. Neben der Beseitigung einiger "Wehwehchen" wie kleinen Undichtigkeiten am Kühlsystem wurden die beiden Motoren und die vier Getriebe (zwei Schalt- und zwei Wendegetriebe) gewartet, Ölwechsel inklusive. Jetzt ist der T 06 fit für die kommende Saison.



"Winter auf der Alb – T06 im Lokschuppen Wifo Amstetten"

Wagenlackierung

Abplatzende Farbe am Wagen 84476 "Oppeln" bereitete uns im vergangenen Jahr kurz vor Saisonbeginn Ärger. Da die Zeit knapp war, kam nur eine Notlösung in Frage: Die schadhafte Stellen wurden kurzerhand großflächig übermalt. Es war aber jedem klar, dass dieses Provisorium nicht lange halten würde, weil der Untergrund in der Eile nicht richtig abgeschliffen und neu grundiert werden konnte. Also haben wir den Wagen Anfang 2009 im Gerstetter Lokschuppen komplett abgeschliffen, grundiert und lackiert. Bei der Gelegenheit wurden auch gleich einige Schönheitsreparaturen im Fahrgastraum vorgenommen.



Foto: H. Wünschmann

"Manfred Berka bei der Wagenlackierung"

Groß war der Schreck, als der häufige Wechsel von strengem Frost und Sonnenwärme im Februar den Lack bei zweien unserer Spantenwagen gleich quadrate meterweise abplatzen ließ. So können die Wagen natürlich nicht zum Einsatz kommen. Aus Zeitgründen wurde die Lackierung dieser beiden Wagen an eine Firma vergeben, die bei einem Arbeitspensum von fünf Tagen in der Woche natürlich in kürzerer Zeit fertig werden wird, als wenn wir nur einen bis zwei Tage pro Woche daran arbeiten. Rechtzeitig zum Frühjahr werden die beiden Wagen wieder in "frischem Grün" glänzen.

Schwellenwechsel an zwei Weichen in Amstetten

Mit den Übergabegleisen (DB – Lokalbahn) haben wir vor einigen Jahren auch mehrere Weichen mit zum Teil schlechten Schwellen von der DB übernommen. Nachdem die Weiche 65 schon



"Schwellenwechsel an Weichen in Amstetten"

vor einiger Zeit einen kompletten neuen Schwellensatz erhalten hatte, waren jetzt im März die Weichen 8 und 9 an der Reihe: Rund 30 der über 70 Holzschwellen waren so schlecht, dass sie getauscht werden mussten. Die übrigen sind noch in einem besseren Zustand bzw. wurden vor einigen Jahren von der DB erneuert. Da die Aktiven der Lokalbahn diese Arbeiten aus Kapazitätsgründen nicht alleine bewältigen konnten, wurde eine Gleisbaufirma mit der Ausführung beauftragt. Dies hat natürlich einiges Geld gekostet, aber so sind die beiden Weichen rechtzeitig vor Saisonbeginn wieder fit und werden einige Jahre keine Probleme mehr bereiten.

Fahrseason 2009

Zum Start der Fahrseason ging es am 01. Mai mit dem Lokalbahnzug zur traditionellen "Fahrt in den Mai" nach Kempten. Die Fahrgäste des ausverkauften Sonderzuges erwartet ein umfangreiches Tagesprogramm. Am gleichen Tag pendelte zur Saisonöffnung der Museumstriebwagen T06 zwischen Amstetten und Gerstetten.

Wie in den letzten Jahren verkehren auch in diesem Jahr an allen Sonn- und Feiertagen unsere Museumszüge. Erstmals gibt es in diesem Jahr buchbare Pauschal-

angebote. Museumsbahnfahrten werden mit geführten Wanderungen, Planwagenfahrten, Museumsführungen und vielem mehr kombiniert angeboten.

Eine besondere Veranstaltung können wir in Zusammenarbeit mit einer Theatergruppe anbieten:

Erleben Sie einen aufregenden Krimi-Ausflug in die Zeit um 1910. Bei einer Fahrt im historischen Museumsdampfzug, köstlichem Kaffee und Kuchen während des Besuchs im ältesten Heimatmuseum Württembergs sowie einem kulinarischen 3-Gänge-Menü am Abend genießen Sie eine unvergessliche Reise in die Vergangenheit. Als Ehrengäste sind Sie von Beginn an hautnah bei der Aufklärung eines (gespielten) Verbrechens dabei. Über 20 Darsteller werden Sie als Zuschauer charmant in die Handlung einbinden. Allen Fahrgästen ist dabei freigestellt, ob sie sich aktiv beteiligen oder den Abend lieber als stille Augenzeugen genießen möchten. Eine Kleidung im Stil der Jahrhundertwende ist erwünscht. Weitere Informationen in unserem Sonderprospekt!

Buchbar sind ab sofort auch Fahrkarten der Nikolauszüge sowie Fahrkarten der Sonderfahrt mit 75 1118 am 14. Juni von Ulm nach Nördlingen anlässlich des Jubiläums "40 Jahre Bayerisches Eisenbahnmuseum".

Die genauen Termine, die Pauschalangebote und Informationen zu den Sonderzügen gibt es unter www.uef-lokalbahn.de

Streckenbericht

Auch in diesem Jahr steht eine Vielzahl an Arbeiten an. Neben den regelmäßig wiederkehrenden Arbeiten müssen in diesem Jahr einige Schwellen gewechselt werden.

Darüber hinaus wurde die Signalisierung im Bereich der Ortsdurchfahrt aufgrund der

Vielzahl an Bahnübergängen neu aufgebaut. Grund hierfür ist die Reduzierung der Geschwindigkeit am Bahnübergang "Bahnhofstraße".

Erneuert wird in diesem Jahr der Bahnübergang im Zuge der Landstraße in Stubersheim. Diese Straße wird derzeit aufgrund des schlechten Zustandes grundlegend erneuert und ausgebaut. In diesem Zusammenhang muss auch die Bahnübergangsbefestigung angepasst werden. Hierzu konnte mit dem Land Baden-Württemberg eine Durchführungsvereinbarung getroffen werden. 2/3 der Gesamtkosten von ca. 33.000 € für den Einbau sogenannter Gleistrageplatten trägt das Land, 1/3 der Verein.

Baumaßnahmen in Amstetten-Bahnhof

Mittlerweile wurde das Planfeststellungsverfahren zum Neubau einer Bahnunterführung der DB-Strecke Stuttgart – Ulm im Bereich Amstetten-Bahnhof vom Regierungspräsidium Tübingen im Auftrag der Gemeinde Amstetten durchgeführt. Anfang des Jahres wurde der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Die Lokalbahn ist mit einem Bahnübergang, der umgebaut werden muss, betroffen.

Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens auf der Straße muss dieser Bahnübergang, der bisher auf Grund seiner Übersichtlich-

keit und hörbaren Signalen gesichert wurde, auf eine technische Sicherung mittels Lichtzeichen und Halbschranken umgerüstet werden. Da sich der Übergang in unmittelbarer Nähe zum Übergang der Bundestrasse 10 befindet ergibt sich auch dort eine komplette Erneuerung. Bereits vor Jahren hat der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht ein Umrüstverbot für die Bahnübergangssicherung an der B 10 ausgesprochen.

Gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz werden wir eine Kreuzungsvereinbarung mit der Gemeinde Amstetten abschließen. Die voraussichtlichen Kosten in Höhe von ca. 420.000 € werden auf die Beteiligten (Land Baden-Württemberg, Gemeinde Amstetten, UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V.) zu je einem Drittel aufgeteilt.

Derzeit läuft unsererseits ein Zuschussantrag beim Land Baden-Württemberg, wobei uns bereits vorab eine Bezuschussung von 75% des Schienendrittels in Aussicht gestellt wurde.

Mit dem Bau der Unterführung bzw. den vorbereitenden Arbeiten wurde bereits Mitte April begonnen. Am 30. April 2009 erfolgt der offizielle Spatenstich. Bis zum Jahresende soll das Tunnelbauwerk fertiggestellt sein. In der Folgezeit bis April 2010 sind die Arbeiten am Bahnübergang bzw.

an der Sicherungstechnik vorgesehen.

Hier ist Ihre Unterstützung gefragt

Auch in diesem Jahr waren wir mit unserem Werbepaket bereits auf vielen Veranstaltungen. Erfolgreich vertreten waren wir auch auf der Messe CMT im Januar 2009 in der Neuen Messe in Stuttgart.



"Messestand auf der Messe Leben-Wohnen-Freizeit in Ulm"

Um das Jahresprospekt sowie Plakat und die Sonderprospekt "Krimi-Express", Pauschalangebote und Nikolausfahrten unter's Volk zu bringen sind wir auch in diesem Jahr auf tatkräftige Unterstützung angewiesen.

Gerne können Sie ein Werbepaket bei uns bestellen. Eine kurze Mail oder ein Anruf genügt (info@uef-lokalbahn.de oder Telefon 07302/6306).

Im der nächsten Dampfbahn erwartet Sie unter anderem ein ausführlicher Bericht über die Arbeiten an Dampflokw 75 1118 im Dampflokwerk Meiningen.

Sektion Ettlingen

58 311 in Sachsen und Thüringen

In diesem Winter ging 58 311 wieder "in den Osten" – zum ersten Mal seit der Hauptuntersuchung. Am 13. Februar 2009 ging es aus der Winterwartung in Menzingen direkt über Meiningen nach Arnstadt.

Die ersten Einsätze waren dann am folgenden Wochenende die Photozüge rund um Meiningen,



wo uns die Süd-Thüringen-Bahn freundlicherweise einen Abstellplatz zu Verfügung stellen konnte. Angefahren wurden u.a. Oberhof, Zella-Mehlis und Schmalkalden, mit einem schön zusammengestellten Güterzug am Haken.

Bei allen Photozügen finden sich auch zwei Ettlinger Güterwagen – der Kesselwagen 422, der als Wasserwagen für die Lok dient,

und der sonst als Behelfspackwagen eingesetzte gedeckte Güterwagen 435, über den schon im letzten Rundschreiben berichtet wurde.

Die Fahrten in Thüringen fanden bei feinstem Winterwetter statt, bis zu einem Meter hoch lag der



Schnee in den höheren Lagen. Für das beteiligte Personal bedeutete dies aber auch einen ständigen Kampf mit eingefrorenen Leitungen und vereisten Triebwerken.

Nach einem weiteren Sonderzug ab Chemnitz ging es dann am 20.03. nach Dresden, wo über das Wochenende zur Freude der zahlreich angereisten Eisenbahnfreunde die Rampenstrecken der Umgebung befahren wurden.

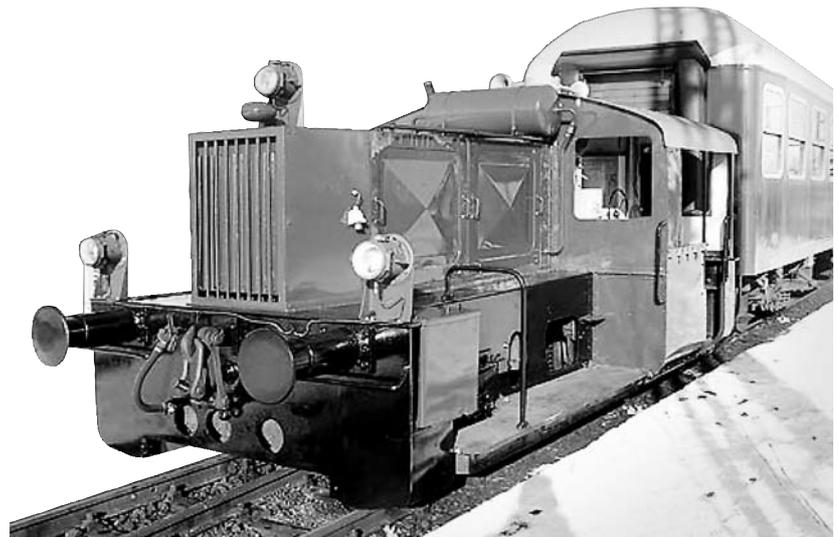
In Chemnitz bot sich dann auch zum ersten Mal seit 15 Jahren wieder die Gelegenheit, die bei-



den verbliebenen G12 nebeneinander zu sehen. Vorne die 58 311, dahinter die 58 261, ebenfalls eine ehemalige badische G12.

Nach einem weiteren Sonderzug und den Museumstagen in Chemnitz-Hilbersdorf kamen zum Abschluß noch drei Tage Plandampf rund um Nossen dazu – auch hier ging es wieder mit einem historischen Güterzug unter anderem auf die Muldentalbahn.

Anfang Mai werden Lok und Begleitwagen wieder in Ettlingen erwartet. Gerade der Begleitwagen hat sich wieder sehr bewährt, konnten wir so doch Lokpersonal, Zugführer, Wagenbegleiter und andere Helfer immer gut unterbringen und alles an Ausrüstung und Betriebsstoffen für 3 Monate mitführen.



Dank unserem Wagenbegleiter Sigmar Schemmel hatten wir auch rund um die Uhr eine warme Küche und den Ofen immer gut eingeheizt, so daß sich auch die vielen Spät- und Nachtschichten bei den verschiedenen Einsätzen noch recht angenehm gestalten haben.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir uns auch noch mal bei allen Veranstaltern, den Vereinen vor Ort, allen beteiligten Eisenbahnern und den vielen Fans an der Strecke bedanken, ohne die diese Veranstaltungen nicht möglich gewesen wären.

Wagen 417

Weitere Baufortschritte gab es bei Wagen 417 (Bn-Wagen ex CFL), der inzwischen die vorgeschriebene Türblockierung bekommen hat. Nun steht noch die Beschriftung an und neue Bremssohlen wird es auch geben. Danach steht der Wagen für die Saison 2009 zur Verfügung.

322 518

Neu im Ettlinger Fahrzeugpark ist die Köf 322 518, die wir kurzfristig aus dem Bestand der Stadtwerke Karlsruhe übernehmen konnten. Die ehemalige Werkslok im Ausbesserungswerk und später im Betriebswerk Karlsruhe hat kurz nach Ankunft eine Hauptuntersuchung bekommen. Auch die Lackierung wurde komplett erneuert, so daß sich die Kleinlok fast wie neu präsentiert.

Damit können wir nun auch außerhalb der Betriebszeiten der Dampflokomotiven rangieren und so die Vorbereitung der Fahrten erheblich vereinfachen.

50 2740

Die 50er ist nach den Dreikönigsfahrten zur Winterwartung in Menzingen eingerückt. Auf dem Programm standen verschiedene Pflegearbeiten und die Reparatur einiger kleinerer Frostschäden, wie sie sich im Winterbetrieb nie ganz vermeiden lassen. Die ersten Einsätze waren zur Pressefahrt im Albtal (s.u.) und am 01. Mai 2009 im Albtal.

30 Jahre Albtal-Dampfnostalgie

Unter diesem Motto steht die Albtal-Saison 2009. Zum Auftakt fand am 28. April 2009 eine Pressefahrt statt, zu der Funk, Fernsehen und die umliegenden Zeitungen geladen waren.

Das Bild zeigt den Sonderzug im Bahnhof Bad Herrenalb, zu sehen sind v.l.n.r. AVG-Chef Walter Casazza, Walter Sigloch, Michael Schweizer mit Tochter, Frau Sagawe von der Kurverwaltung Bad Herrenalb und der Bürgermeister von Bad Herrenalb, Norbert Mai.

Oben im Fenster ist Karlheinz Zäuner zu sehen, der die gesamten 30 Jahre UEF im Albtal als Aktiver erlebt hat.

Als schönen Nebeneffekt der Pressefahrt haben wir noch einen Sonderwagen für den Ettlinger Kindergarten "Wiesenzwerge" angehängt, die damit einen für die Kleinen unvergeßlichen Ausflug machen konnten.



Sektion Historischer Dampfschnellzug

Nach vielen erfolgreichen Fahrten im Jahr 2008 bedanken wir uns bei Ihnen erneut für die Treue zu unserem rollenden Museum, das nur über Ihre Teilnahme an unseren Fahrten weiter in Betrieb erhalten werden kann.

Unsere 01 1066 hat dabei in der vergangenen Saison für ein Museumsfahrzeug einzigartige Leistungen erbracht und dabei Ziele zwischen der Dänischen Grenze bei Flensburg, der Nordsee in Norddeich und der Staatsgrenze zu Italien am Brenner weitgehend störungsfrei erreicht.

Dabei konnten wir erfolgreich an die große alte Zeit des Dampfschnellzugverkehrs der ehemaligen Deutschen Bundesbahn erinnern.

Ein besonderer Dank gilt dabei auch unseren langjährigen Kooperationspartnern IGE Bahntouristik in Hersbruck und Westfalendampf in Emsdetten, die einen wesentlichen Teil des Programms veranstaltet haben und für spektakuläre Ziele und sicher unvergessliche Reisen gesorgt haben.

Auch die Schnellzugwagen konnten umfangreiche Laufleistungen verzeichnen und die befahrenen Strecken markieren Ziele wie Berlin, Wien, Arad in Rumänien und Flensburg.

Im vergangenen Winter stand bei der 01 1066 die erneute Hauptuntersuchung des Kessels auf dem Programm. Diese Arbeiten können durch unsere Lokmannschaft zwar zum Großteil in der

eigenen Werkstatt in Heilbronn durchgeführt werden, bedeuten aber trotzdem einen erheblichen finanziellen Aufwand.

Dank der erfolgreichen Fahrsaison sollte dies für unsere Vereinskasse machbar sein, allerdings zeigt sich in diesem Jahr aufgrund der dramatisch gestiegenen Energiepreise eine besondere Situation. Insbesondere die Preise für schweres Heizöl sind im vergangenen Jahr zeitweise bis auf das Doppelte unserer Kalkulation und der Preise des Vorjahres gestiegen und liegen noch immer bei über 400 € für die Tonne.

Da wir unsere – auch mit den Vertragspartnern – fest vereinbarten Preise nicht einfach mal eben anheben können, haben wir bisher auf Preiserhöhungen verzich-

tet. Nun zeigt sich aber zum Saisonende eine deutliche Finanzlücke von über 30.000 €, die wir kurzfristig schließen müssen, um die anstehenden Arbeiten auch finanziell stemmen zu können.

Schließlich stehen neben der Hauptuntersuchung des Kessels der 01 1066 noch weitere Projekte (Speisewagen, Schürzenwagen 1. Klasse und auch unser Neuzugang 01 173) auf dem Programm.

Leider wurde unsere Fachwerkstatt MOVO in Pilsen (Tschechien) verkauft. Es sollen dort keine musealen Fahrzeuge mehr instand gesetzt werden und die Arbeiten am Speisewagen Arm 216 und am 1.-Klasse Schürzenwagen Aue 310 kamen nur schleppend voran. So wurde beschlossen, die Fahrzeuge nach Stuttgart bzw. Passau zurückzu-

holen und dort die weiteren Arbeiten mit eigenen Kräften auszuführen.

Wie bekannt gegeben, ist die 01 509 der Pressnitzalbahn übertragen worden. Danach wurde die Hauptuntersuchung von Kessel und des Fahrwerks im Ausbesserungswerk Meiningen fortgesetzt.

Mit der Inbetriebnahme wird im dann Herbst 2009 gerechnet.

Folgende Fahrten sind in diesem Jahr vorgesehen:

20. Juni 2009

09062006

Mit Volldampf ins Thüringer Spielzeugland – 60 Jahre Modellbahn Piko mit 03 2295

von Stuttgart – Waiblingen – Aalen – Crailsheim – Ansbach – Nürnberg – Sonneberg

26. Juli 2009

09072608

Rail and Road Klassik 2009 in Augsburg ab Stuttgart mit 01 1066

über Plochingen – Göppingen – Geislingen – Ulm – Günzburg

26. Juli 2009

09072624

Rail and Road Klassik 2009 in Augsburg ab Frankfurt mit 01 118

über Offenbach – Hanau – Aschaffenburg – Würzburg – Ansbach

05. September 2009

09090510

Mit Volldampf zu den Meininger Dampfloktagen mit 41 018, 38 3199, 75 1118

von Stuttgart über Heilbronn – Osterburken – Lauda – Würzburg – Schweinfurt

Als Rosi streikte

"Frühjahrsdampf zum Bodensee" unter diesem Motto stand der erste große Einsatz unserer 01 1066 am 1. Mai diesen Jahres. Nicht nur die erfolgreiche Kesseluntersuchung der Schnellzuglok war Grund zur Freude, sondern auch, dass der erste Einsatz restlos ausverkauft war. Somit war nicht nur auf der Geislinger Steige eine zusätzliche Schubleistung angesagt, nein, die V200 017, welche auch liebevoll "Roswitha" genannt wird, begrüßte uns am Prellbock des Stuttgarter Hauptbahnhofes und sollte uns die komplette Fahrt über ihre 2000 PS zur Verfügung stellen.

Die 17. Großdiesellokomotive der Deutschen Bundesbahn wurde im September 1957 in Hamburg-Altona in Dienst gestellt. Sie erlebte gerade mal ihr 25jähriges Dienstjubiläum und wurde im März 1983 ausgemustert. Glücklicherweise fand sie einen neuen

Eigentümer und wurde von den Schweizer Bundesbahnen bis 1996 unterhalten. Nach einer im Jahr 2000 begonnenen Aufarbeitung steht V200 017 heute noch als Triebfahrzeug zur Verfügung. Unter Regie der IGE Hersbruck, zeigt sie sich wieder in ihrem alten Bundesbahnkleid.

An der Zugspitze stand unsere 01 1066, heute verstärkt durch den Zusatztender um den ansonsten nötigen Unterwegshalt zum Wasserfassen einzusparen.

Pünktlich um 7.00 Uhr verließen wir die Landeshauptstadt. Eine gute Stunde später ging es die Geislinger Steige hoch. Fünf Wagen für die schiebende V200, fünf Wagen und Zusatztender für die 1066, somit waren beide Loks ausgelastet und es bot sich für die Mitreisenden das erste akustische und auch optische Erlebnis. Weitere, ungewollte, sollten folgen.

Eine angenehme Fahrt über die Schwäbische Eisabohna, schloss sich an, Richtungswechsel im Friedrichshafner Stadtbahnhof und weiter entlang des Schwäbischen Meeres in Richtung Lindau. Nunmehr mit "Rosi" als Zug- und 01 1066 als Schublok.

Immer wieder ein Genuss ist es, bei schönem Wetter über den Bodenseedamm auf die Lindauer Insel zu fahren. Und das hatten wir heute, dazu die Sicht vom Damm auf den blauen See – herrlich.

Lindau planmäßig erreicht, ging es für zahlreiche unserer Passagiere weiter mit der Königlich Württembergischen Staatsbahn, doch halt, heute fährt die im Jahre 1913 gebaute Hohentwiel und österreichischer Flagge. Begleitet von einer Dixieland-Band, welche an sich schon mächtig für Dampf

sorgte, ging es mit dem Dampfschiff auf den See hinaus. Die verbliebenen Fahrgäste unternahmten einen Ausflug mit der schmalspurigen Rheinregulierungsbahn oder verbrachten den Nachmittag unter eigener Regie in Lindau.

Rückfahrt des Zuges ab Lindau Hbf um 17.00 Uhr. Pünktlich stand 01 1066 samt Zusatztender am Prellbock des Gleis 3 und wartete, dass die V 200, als Zuglok bis Friedrichshafen, die Wagen aufschob. Pünktlich standen alle 450 Reisenden des Historischen Dampfschnellzugs auf dem Perron und warteten auf ihren Einstieg. Auf den Abstellgleisen gegenüber dem ehemaligen Betriebswerk stand, ob seiner Länge zweigeteilt, unser Schnell-

die "Roswitha". Die über dem Dach der Lokomotive flirrenden Dieselabgase, in der warmen Frühsommerluft deutlich sichtbar, waren erloschen. Die Luft war rein und klar geworden. Vogelgezwitscher und die Geräusche vom nahen See hatten die Regie übernommen. Plötzlich wurde das Konzert der gefiederten Sänger von einer lautstarken Durchsage unterbrochen. Was erzählt der da? ".....verzögert sich die Abfahrt um 15 bis 30 Minuten.... Triebfahrzeugschaden". Der wird doch nicht uns meinen? "...Schaden der V200-Lok um weitere 15 Minuten.....".

Beide Maschinenanlagen waren ausgefallen und ließen sich nicht

stets begriffen, als die mächtige Schnellzugsdampflok rückwärts das Sackgleis verließ, auf dem Damm ihren zusätzlichen Tender umfuhr, diesen vor der Rauchkammer wieder anhängte und einem Sandwich gleich an die V200 fuhr.

Mit Leidtragender war der Losheimer Postwagen, welcher hinter der V200 hing und mit derselben abgezogen und von 01 1066 auf das Abstellgleis verbannt wurde. 41 Tonnen weniger Zuggewicht, jetzt kam es auf jedes Gramm an. Wieder ging die "afrikanische Garrett-Lokomotive" (Tender-Lok-Tender) auf den Damm hinaus. Früher gab es für solche Dienste wenigstens noch 'ne V60! Umsetzen, Zusatztender-



zug. Pünktlich zog V200 017 den ersten Zugteil aus der Gleisanlage, stieß zurück auf den zweiten Teil, ankuppeln, Bremsprobe, vor bis zum Rot zeigenden Signal.

Jetzt mit dem Zug auf den Damm und zurückstoßen in Gleis 3. Einsteigen. 1066 ankuppeln und ab mit der Fuhre. Doch dazu kam es nicht mehr. Es wurde still um

mehr starten. Eine weitere Durchsage verschaffte Klarheit und uns einen gehörigen Schreck. Der Lautsprecher kündete Rangiermanöver der Dampflokomotive an und erzählte, dass diese nun allein führe. 409 Tonnen Wagen-gewicht, 80 to Zusatztender, etwa 25 to Menschen dazu Waren und Vorräte – uff! Dass das ernst war, hatten am Bahnsteig alle späte-

und kaminovoraus an den Zug ran, ankuppeln, Bremsprobe, alles drin? – fertig, Abfahrt! Statt 17.00 Uhr zeigte die Bahnhofsuhr, dass im ZDF in einer halben Stunde das Heute-Journal beginnt.

Vermutlich aufgrund des schönen Wetters, der idyllischen Lage des Bahnhofs und der wirklich interessanten und sehenswerten

Fahrmanöver der Dampflokomotive, kamen seitens unserer Passagiere nahezu keine Klagen. Eine fragende Beschwerde, bei der DB-AG bekäme er jetzt 25% seines Fahrpreises zurtück, beantworteten wir freundlichst mit dem Hinweis, dass bei unserem historischen Dampfschnellzug die Fahrt das Ziel ist und wir bei einer derartigen Fahrzeitverlängerung für gewöhnlich 25% Erlebnis-Zuschlag berechnen.

Friedrichshafen Stadtbahnhof – Kopf! 01 1066 abhängen. Endlich ein Ende der afrikanischen Lösung. Wie mag das von außen ausgesehen haben? Zusatztender ins Gleisvorfeld hinauschieben, umfahren, anhängen, auf das andere Zugende fahren... klar, dass sich die Verspätung ausdehnte.

Zudem war an ein Einhalten der vorgesehenen Reisegeschwindigkeit nicht mehr zu denken.

Langsam gewann 01 1066 an Fahrt. Auf Mädle, Schwong hola. Für die Biggl uff d'Schwäbscha Eisaboh. Die hens en sich. Mäckenbeuren lag hinter uns. Jetzt gilt es. Vor uns liegen die engen Kurven und Steigungen von Durlesbach. Wir haben immer noch 450 Tonnen am Haken – Grenzlast! Die Geschwindigkeit fällt und fällt. Der donnernde Drei-Zylinder-Schwerlastrhythmus erfüllt die umliegenden Wälder. 50 km/h –

Reibungsgrenze für die 2-Meter-Räder. Wieder mal stoppen wir mit dem Sekundenzeiger der Armbanduhr und den Kilometer tafeln. Die ermittelten Werte schwanken zwischen 43 und 45 km/h. Doch wie genau sind diese? Wird es kritisch? Nein, der Auspuff wird schneller.

Deutlich ist das Abflachen der Strecke erkennbar. Schon pfeift uns der Fahrtwind wieder gehörig um die Nasen. Erleichterung, super, toll, Lok und Mannschaft haben es geschafft. Auch die gefahrene Geschwindigkeit ohne die V200 war recht passabel. Mit einer guten Stunde Verspätung standen wir in Ulm. Die hatten wir bereits bei der Ausfahrt aus Friedrichshafen.

Tja, wir standen in Ulm. Vor uns der Albaufstieg. Maximale Anhängelast für 01 1066 vierhundert Tonnen. Wir hatten gut und gerne 50 Tonnen Übergewicht. Schublok durch DB AG? Gibt's nicht mehr. Ablasten? Das bedeutet, den Zusatztender ausrangieren und abstellen. Das bedeutet Mietkosten für ein Abstellgleis, spätere zusätzliche Trassen- und horrende Überführungskosten für den Zusatztender. Doch zeigte auch diese Nacht einen Silberstreif am Horizont.

Was wären wir Männer alle ohne unsere Frauen? Und dass ein Frau mal ordentlich zickt, ist

doch das Salz in der Suppe. Wieso sollte da unsere Rosi eine Ausnahme sein? Das rotbackige Mädchen hatte es sich zwischenzeitlich überlegt. Beide Maschinenanlagen liefen. Toll, dass sie auch sofort eine Trasse bekam. Und so wurde eine längst ausgestorbene Zuggattung in dieser Nacht wieder erweckt: Der Post-GEX. UEF macht's möglich. Wir hatten zwischenzeitlich erfahren, dass uns V200 017 mit dem Losheimer Postwagen im Schlepp verfolgte.

Nach einer knappen halben Stunde Aufenthalt in Ulm, lief ein leichter Rumms durch den Zug.

Kurz darauf hatten wir das grüne Licht und ohne weitere Zwischenfälle ging es mit unserer etwas abenteuerlichen Zugkomposition heimwärts. Am Zugende eine V200 hinter der nochmals ein Wagen hing!

Um 21.45 Uhr war die Planankunft in Stuttgart. Um 23.15 Uhr standen wir mit einem sehr zufriedenen Publikum (!) im Hauptbahnhof. Genau die 1 1/2 Stunden drauf von Lindau. Wir hatten trotz aller Widrigkeiten unsere Fahrzeiten genau eingehalten und der Historische Dampfschnellzug hatte wieder mal alle Register gezogen: Von der Garrett bis zum GEX. Und der zickenden Rosi? Wir haben ihr verziehen.

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