

Die Dampfeisenbahn



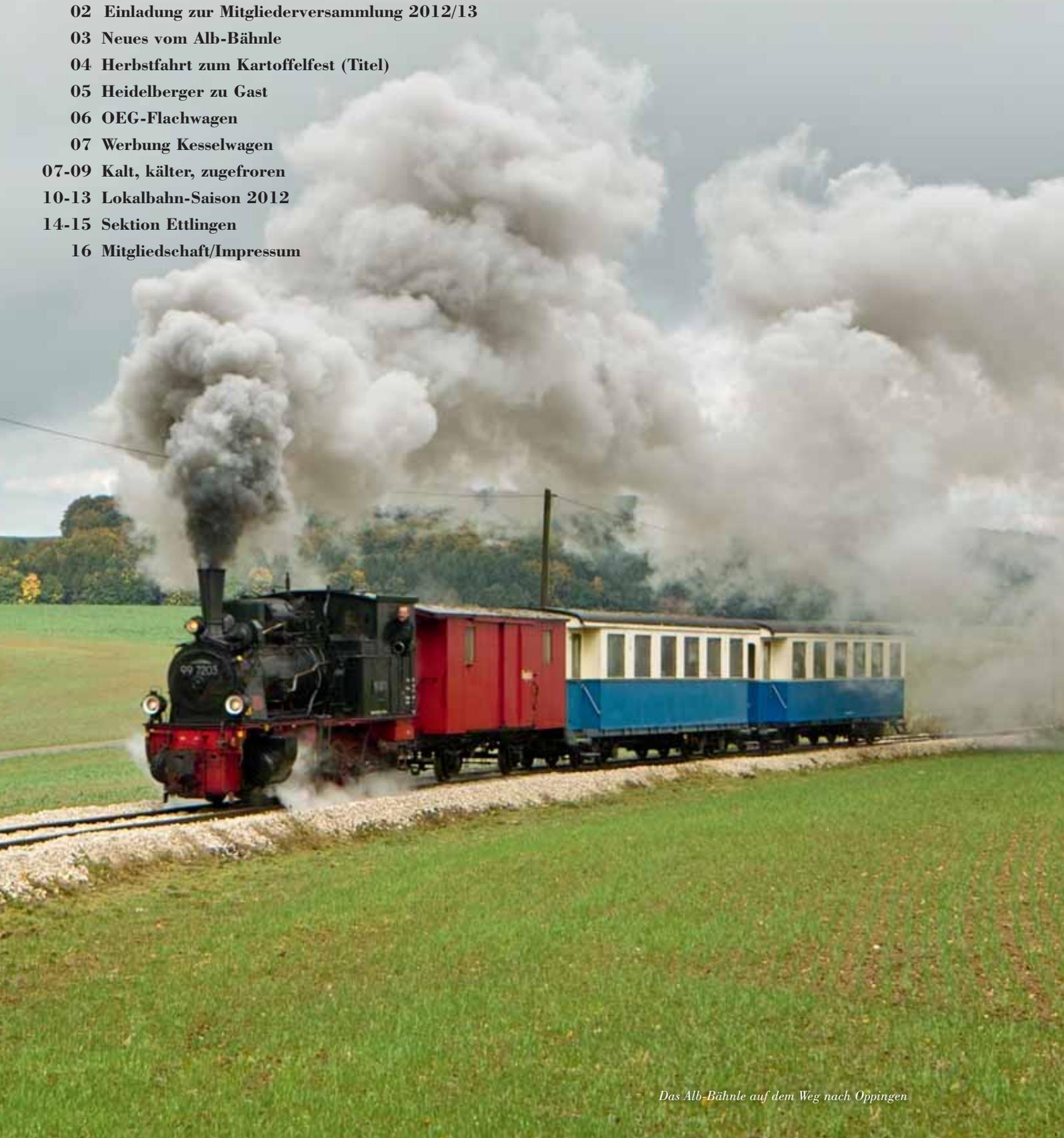
Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

November 2012 • Nummer 2

Schutzgebühr 1,- €

In dieser Ausgabe

- 02 Trauer um Utz Munder
- 02 Einladung zur Mitgliederversammlung 2012/13
- 03 Neues vom Alb-Bähnle
- 04 Herbstfahrt zum Kartoffelfest (Titel)
- 05 Heidelberger zu Gast
- 06 OEG-Flachwagen
- 07 Werbung Kesselwagen
- 07-09 Kalt, kälter, zugefroren
- 10-13 Lokalbahn-Saison 2012
- 14-15 Sektion Ettlingen
- 16 Mitgliedschaft/Impressum



Einladung nach Münsingen zur Mitgliederversammlung

Eine Mitgliederversammlung ist überfällig. Sie konnte erst anberaumt werden, nachdem auch der Rechnungsabschluss 2011 fertig geworden ist. Die Versammlung findet am Samstag, dem 12. Januar 2013 Uhr, 13:30 Uhr in Münsingen, Lokschuppen am Bahnhof, statt. Alle Mitglieder sind hierzu herzlich eingeladen.

Tagesordnung:

- Begrüßung
- Bericht des Vorstandes
- Bericht der Sektionen
- Bericht über die Kassenprüfung
- Entlastung von Vorstand und Kassenprüfer
- Wahl des Vorstandes und der Kassenprüfer
- Ehrungen
- Satzungsänderung
- Anträge, Anfragen

Evtl. Anträge zur Mitgliederversammlung können noch bis Freitag, 21. Dez. 2012 mit Begründung beim 1. Vorsitzenden Walter Sigloch, 73340 Amstetten, Distelweg 19, eingereicht werden.

Satzungsänderung

In die Satzung soll die Regelung aufgenommen werden, dass die von der Bundesregierung beschlossene steuerliche Förderung der ehrenamtlichen Tätigkeit auch von unserem Verein gewährt werden kann.

Außerdem sollen die Fristen für Einberufung der Mitgliederversammlung von 6 Wochen auf 4 Wochen verkürzt werden, ebenso die Frist für Anträge an die Versammlung auf 2 Wochen.

Vor der Versammlung haben wir noch eine Dampfungsfahrt von Münsingen nach Schelklingen und zurück eingeplant. Es fährt die 58 311, die während des Winters in Münsingen zu verschiedenen Fahrten eingesetzt ist:

Abfahrt Münsingen ca. 9:30 Uhr
Schelklingen an ca. 10:30 Uhr
Schelklingen ab ca. 10:45 Uhr
Münsingen an ca. 11:45 Uhr

Es kann somit über Ulm (ab 10:15 Uhr, Gleis 7) mit der DB nach Schelklingen bzw. Münsingen angereist werden.

Anschließend ist ein gemeinsames Mittagessen vorgesehen, das uns vom befreundeten SAB e.V. Münsingen serviert wird.

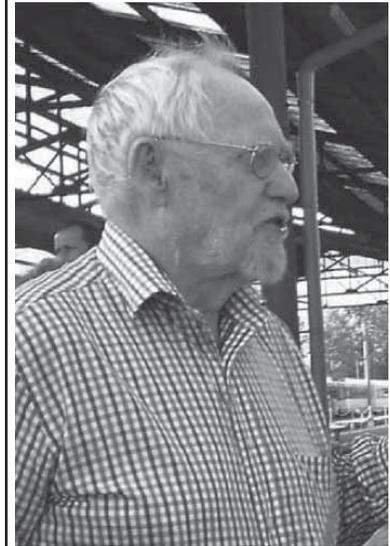
Nach der Versammlung wird nach Schelklingen zurückgefahren. Dort sind stündlich 2 DB-Anschlüsse nach Ulm.

Ich bitte Ihre Teilnahme per Post, Telefon oder eMail an den 1. Vorsitzenden (walter.sigloch@online.de) bis 31.12.2012 anzumelden.

Die Uhrzeiten für die Züge sind noch nicht endgültig und können noch verändert werden. Wir bitten Sie vor der Veranstaltung nach den genauen Zeiten zu erkundigen oder im Internet unter www.uef-dampf.de nachzuschauen.



Trauer um Utz Munder



An den Folgen eines Verkehrsunfalls verstarb unser früherer 1. Vorsitzender und Gründer unseres Vereins

am 1. April 2012. Auch seine Ehefrau wurde schwer verletzt. Herr Munder hatte kurz zuvor sein 83. Lebensjahr vollendet und nahm noch im Herbst 2011 bei unserer Veranstaltung „40 Jahre UEF“ in Ettlingen teil. Er war sehr vital und hatte nur kleine Probleme beim Gehen.

Herr Munder hatte den Verein 1971 mit ein paar Gesinnungsfreunden in Ulm gegründet und wurde 1. Vorsitzender.

Unter seiner Regie wurden die Lokomotiven 98 812, 86 346 und 01 1066 sowie viele Wagen angeschafft, mit denen Fahrten von Ulm an den Bodensee, auf die Alb und zur „Schiefen Ebene“ bei Neuenmarkt-Wirsberg unternommen wurden. Nach dem „Dampflokkverbot“ hatte er die Aktivitäten von Ulm nach Amstetten und Ettlingen verlagert. 1982 gab er sein Amt an Jürgen Regler ab.

Den Gründer unseres Vereins sind wir dankbar und werden ihn in ehrendem Gedächtnis behalten.

Walter Sigloch,
1. Vorsitzender

Beige-Blau nach Oppingen

Bayern's Hausfarben im Duital – zweiter Zugspitzbahn-Wagen im Betrieb!



Endlich konnten wir im August auch die Hauptuntersuchung des zweiten von der Bayerischen Zugspitzbahn übernommenen Personenwagens B 12 abschließen. Nach zwei Diesellokgeführten Probefahrten hatte er seinen ersten Einsatztag im Dampfzug gemeinsam mit seinem „Bruder“ dem B 19 zum Nellinger Kartoffelfest am 7. Oktober.

Nachdem die ursprüngliche hellbeige/enzianblaue Farbgebung erst im

Vorjahr für eine Ausstellung in Aalen ausgebeßert worden war, beschränkte sich der Hauptteil der Arbeiten auf den Innenraum.

Eine Neulackierung (in anderer Farbgebung) ist für das kommende Jahr geplant. Wer die Fahrzeuge also noch in hellbeige/enzianblau fotografieren möchte, sollte sich mit einem Besuch beim Alb-Bähnle nicht allzu viel Zeit lassen.

Instandsetzung Arbeitswagen

Vom Regionalverkehr Bern-Solothurn konnte vor rund einem Jahr ein sehr nützliches Fahrzeug übernommen werden - Eine Neubereifung wird erforderlich.

Der wie die ab den 60er Jahren beschafften Schwerkleinwagen KlV 53 der DB mit einem hydraulischen Greiferarm ausgerüstete Wagen soll in der Unterhaltung der Infrastruktur des Alb-Bähnle zum Einsatz kommen.



Arbeitswagen X 713 mit Ladekran Atlas 3001, Aggregat und Hydraulikölbehälter

Gleisbaugeräte und Material müssen bewegt werden - die Arbeit wird schwerer, unsere Aktiven aber auch älter. Ein Ladekran ist eine große Erleichterung. Leider zeigte sich inzwischen, dass es bei „Meterspur“ doch größere

Unterschiede gibt: Radreifenbreite und Radrückenabstand passen nicht zu den Gegebenheiten beim Alb-Bähnle.



Zu schmal für unsere Weichen: Rad des X 713 am Herzstück.

Die beiden Radsätze müssen neu bereift werden, eine Dienstleistung für die nach ersten Anfragen gut 7000 € veranschlagt werden müssen.

Ein großer Brocken; Die Aktiven des Alb-Bähnle wären daher sehr dankbar, wenn Sie dieses Projekt durch eine Spende auf das Konto des Hauptvereines (siehe Impressum), Stichwort X713 unterstützen könnten.

Kurzmeldungen

Schülerferienprogramm 2012

Abgerundet durch Grillen am Lagerfeuer bot das Alb-Bähnle auch in diesem Jahr den daheimgebliebenen Schülern einen interessanten Tag bei der Eisenbahn.



„Hier ging es früher nach Nellingen“ - ob Nachwuchs unseren Betrieb weiter führen wird?

Fahrwegunterhaltung: Immer gut zu tun

Der Unterhalt unserer Strecke erfordert nicht nur die bekannten, jährlichen große Sanierungsarbeiten in der „Winterpause“ sondern laufend und immer wieder auch viele kleine Arbeiten. Genannt seien hier das Nachziehen von Schrauben, das Anheben eingefahrener Schienenstöße, die Berichtigung der Stoßblöcke, Ersatz abgängiger Schwellen, Erneuerung von Schrauben oder das Freischneiden der in das Lichttraumprofil drängenden Vegetation.

Alles recht spektakuläre Arbeiten, die aber regelmäßig unsere Mannschaft gut beschäftigen..



Schweißtreibend: Heben von Schienenstößen

Als willkommene Hilfe bei großen und kleinen Arbeiten konnten wir in der ersten Septemberwoche für zwei Tage 25 Lehrlinge des ersten Ausbildungsjahres vom Werk Amstetten der Heidelberger Druckmaschinen AG bei uns begrüßen. Mehr hierzu im Beitrag „Heidelberger“ zu Gast beim Alb-Bähnle.

Herbstfahrt zum Kartoffelfest

Alb-Bähnle

Kartoffelfest in Nellingen

Mit dem Dampfzug nach Oppingen und anschließend weiter mit einem Setra-Oldtimerbus zog es auch in diesem Herbst, wieder viele Besucher nach Nellingen. Angesichts des am Vormittag unfreundlich kühlen und nassen Herbstwetters waren unsere Züge gut belegt. Es hat sich offenbar herumgesprochen, dass hier rund um das Heimatmuseum einiges geboten wird. Neben der Sonderausstellung zum Kartoffelfest in der über 200 Sorten gezeigt wurden, finden sich dort weitere fachkundig und liebevoll gestaltete Ausstellungen zu Ursprung und Entstehungsgeschichte des Getreides.

Die umfangreiche Sammlung von Möbeln, Handwerkzeugen und Landwirtschaftlichem Gerät bietet einen tiefen Einblick in das damalige Leben und Arbeiten auf dem Land.

Neben einem eigens der Laichinger Bahn gewidmeten Ausstellungsraum gibt es auch ein Schulzimmer sowie eine kleine Ausstellung mit Miniaturautos in verschiedenen Maßstäben.

Für unsere Aktiven, die an diesem Tag keine Zeit hatten, das Museum zu besichtigen, öffnete das Museum am Samstag danach nur für uns die Pforten.



Der Weg ist das Ziel!



„Heidelberger“ zu Gast beim Alb-Bähnle

Alb-Bähnle

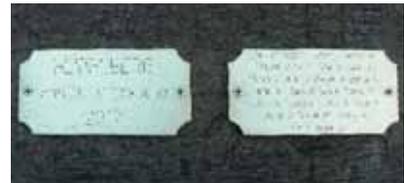
Inzwischen in der 22. Fahrsaison ange-
langt hat das Alb-Bähnle schon viele
Besucher nach Oppingen und zurück
gebracht. Darum ging es den rund 30
Besuchern "aus Heidelberg" - genauer:
Von der Heidelberger Druckmaschinen
AG aber garnicht: Sie kamen zum ar-
beiten! Die Heidelberger Druck, mit
ihrer Gießerei in Amstetten ist der
größte Arbeitgeber im Ort. Wie in
jedem Jahr entsandte das in der Aus-
bildung sehr engagierte Unternehmen
seine gesamten Neustarter im 1.
Lehrjahr in der Einstiegswoche zu
gemeinnütziger Arbeit. Ziel dabei ist
es, das gemeinsame Kennenlernen
aller Neulinge über die Abteilungs-
grenzen hinweg zu fördern, so dass
diese Zueinander und zur Zusammen-
arbeit finden. Das lässt sich "Extern"
leichter bewerkstelligen als in einem
Betrieb mit seinen festen Strukturen.
Gerne hat das Alb-Bähnle dieses
Arbeitsangebot angenommen, nun
mussten nur noch geeignete Aufgaben
gefunden werden. Viele Ideen kamen
und gingen, handelte es sich doch um
Neueinsteiger, Schulabgänger teilweise
ohne handwerkliche Erfahrung. Mit
einem Einzelschwellentausch im nur
schwer mit Großgerät zugänglichen
Abschnitt bei km 2,6 schien für Tag 1
eine gute Aufgabe gefunden.

Nachdem am Wochenende zuvor
schon das Material an der Baustelle
abgeladen worden war, wurde nach
einer kurzen Einweisung zu den
Besonderheiten des Eisenbahnbetrie-
bes "20 Mann" mit dem Arbeitszug
auf die Strecke gebracht. Auf der
Baustelle angekommen, wurde die
Aufgabe erläutert, vier Arbeits-
gruppen gebildet und das Werkzeug
verteilt. Gleich darauf war der ruhige
Wald erfüllt vom Geräusch der
Hacken, Schottergabeln und -krat-
zern. Ein engagiertes Gewusel bei
dem gleich klar wurde, dass uns hier
sehr viel Handarbeit abgenommen
werden würde.

Am 2. Tag standen Arbeiten im Bahn-
hof Amstetten an: Für den Bodenbelag
unseres Flachwagens OEG 706 wurden
gespendete Lärchenholzbretter zu
gesägt und eingepasst, in der Weiche 4
die Gleislage korrigiert - hier waren
mehrere Schwellen auszugraben und zu
ersetzen, das Bremsgestänge der Die-
sellok D8 revidiert und in der Werkstatt
eine vorbereitete Metallkonstruktion
zusammengesetzt und verschraubt. Ein
Koch-Team der Lehrlinge sorgte an bei-
den Tagen für die Verpflegung: Zur
Mittagszeit wurde im Foyer der
Amstetter Grundschule jeweils ein vor-
zügliches Drei-Gänge-Menü serviert.

Bei den Ausbildern, Lehrlingen und
nicht zuletzt der Firmenleitung der
Heidelberger Druckmaschinen AG
möchten wir uns an dieser Stelle noch-
mals für die schöne und erfolgreiche
Arbeitsaktion bedanken.

Zum Abschluss wurde an einer
Schwelle alle Namen der mithelfenden
Auszubildenden verewigt.



OEG-Flachwagen

Mit dem 2006 erfolgten Zugang der beiden geschlossenen Güterwagen Nummern 336 und 348 von der Oberrheinische Eisenbahngesellschaft OEG hat auch die Fortsetzung der Arbeit an unserem Vierachser-Flachwagen OEG SS 706 neuen Schwung bekommen: In den Sommermonaten wurde der Zusammenbau einzelner aufgearbeiteter Komponenten durchgeführt. Leider musste dabei der „Verlust“ einiger am Fahrzeugrahmen angeschraubter Teile festgestellt werden: Beide Drehpfannen fehlten. Sollten sich hier etwa andere Eisenbahnfreunde bedient haben? Unglaublich. So mussten die beiden Drehgestellaufnahmeplatten neu hergestellt werden. Nach dem Zusammenbau des zweiten Drehgestelles wurde der Wagen nach 15 Jahren wieder auf seine eigenen Räder gesetzt. Den Einbau der neuen Lärchenholzbohlen übernahmen dann die Lehrlinge der HDM. Momentan hat der Wagen noch seine OEG-typische Trichterkupplung die er vorerst auch noch behalten wird.

Der Wiedereinbau der Druckluftbremse hat noch nicht begonnen, so dass der Wagen bis dahin nur im Bahnhof Amstetten verwendbar ist. In den kommenden Monaten soll dann das Fahrzeug noch seine zwölf Rungen aus 80er U-Stahl erhalten. Zusammen mit den OEG Wagen 873, 336 und 348 können wir dann einen schönen OEG-Güterzug ausstellen.

Unsere Dampflokomotive 99 7203 und die Diesellokomotive D8 liefen bis auf eine Ausnahme zu unserer Zufriedenheit. Ausgerechnet am Tag des offenen Denkmals gab es Probleme: Nachdem ein wegen eines Fremdkörpers hängengebliebenes Kesselrückschlagventil Dieseltraktion für das dritte Zugpaar erfordert hatte, konnte die Dampflokomotive das vierte Zugpaar wieder übernehmen. Anschließend verließ unsere Lokomotive beim Diesel-Abendzug in km 1,1 die Kräfte: Ursache war Schmutz in der Kraftstoffanlage, die sich auf der Strecke wie sich nach rund 150 m zeigte jedoch nicht nachhaltig beheben ließ.

Die Fahrt musste abgebrochen, der Zug in den Bahnhof zurückgesetzt werden.

Sonstiges:

Vor dem Lokschuppen wurde ordentlich aufgeräumt. Das alte Bauholz von der Pflegeheimbaustelle wurde zu Brennholz zersägt. Der Metallschrott abgefahren und die Schwellen verräumt. Der Kohlenbansen wurde auf die andere Seite des Gleises versetzt und mit einer Kohlenladerampe versehen.



Werbung Kesselwagen

Unser Kesselwagen der in Amstetten als Anschauungsobjekt auf der Rollbockgrube ausgestellt ist eignet sich hervorragend als Werbeträger für ein Unternehmen der Ölbranche, da mit solchen Kesselwagen natürlich auch Öl transportiert wird. Seit Dezember 2011 engagiert sich die Firma Liqui-Moly aus Ulm als Werbesponsor für das Albähnle. Liqui-Moly ist eine bekannter Hersteller für alle Ölsorten und Schmierstoffe im Bereich Automobil, LKW und neuerdings auch für die Eisenbahn. Das Albähnle wird für die nächsten 5 Jahre mit allen benötigten Ölen, Fetten, Reinigern, Additiven, Polituren usw. versorgt.



Kalt, kälter, zugefroren

Von Christian Reber

Kennt jemand eine 01.10 in Sibirien? Ich nicht, aber seit unserem „Nürnberger Wochenende“ kann ich mir sehr gut vorstellen, wie die Lok aussieht!

Doch der Reihe nach.

Einige Tage herrschte eine sibirische Kälte in Deutschland. Einmal tief durch die Nase atmen und man spürte sie sofort. Tief eingepackt liefen die Menschen herum, teilweise schauten nur noch die Augen aus einem Wulst von Kleidung.

Verrückt muss man sein, wenn man bei solcher Kälte eine Dampfsonderfahrt macht und diese zudem noch in ungewohnter Umgebung.

Doch da wir alle verrückt genug sind, solch ein Hobby zu betreiben, muss man auch ab und zu die Grenzen abtasten.

Wie immer startete unsere Zugvorbereitung am Freitagmittag. Erst mal warm anziehen, Leggings Hose und darüber die Arbeitshose, nun zwei T-Shirts und zwei Pullover, darüber die Rangierjacke und zu guter Letzt Arbeitshandschuhe, Wollmütze und Schal. Nun konnte es losgehen.

Getränkekisten wurden geschleppt, Essen in den Speisewagen getragen und dieser für die nächsten zwei Tage vorbereitet.

Danach warten. Warten auf Dampf und Diesel. Warten auf 01 1066 und V100 der NeSA.

Irgendwann schallte der gewohnte Dampflokpfiff aus dem Rosensteintunnel und eine lange Dampfahne zog sich vom Tunnel bis in den Hauptbahnhof. Wenig später stand sie, der Kälte trotzend, dampfend vor uns.

Ich schaute mal nach: Obwohl unsere 01 nicht so dick eingepackt war als ich, hatte sie keine Gänsehaut. Respekt!

Kurz darauf vernahmen wir einen schrillen Pfiff, welcher nur von der V100 kommen konnte. Jetzt konnte es endlich mit dem Rangieren beginnen und die Null-Eins bekam einen Schluck Wasser und die Sandvorräte wurden aufgefüllt.

Eigentlich wollten wir gegen 17 Uhr den Stuttgarter Abrissbahnhof verlassen, doch gab es beim Rangieren Probleme mit den Kupplungen und so zog sich alles ein bisschen in die Länge. Doch letztendlich stand unser Überführungszug bald im Bahnhof vor staunenden ICE-Fahrgästen. Als sich die „Weißwurst“ in die dunkle Nacht verabschiedet hatte, leuchtete endlich ein grünes Licht an unserem Ausfahrtsignal. Ein schriller Pfiff unserer Vorspannlok V100, ein dumpfer Dampfpfiff und es

konnte losgehen. Langsam aber sicher fingen die Motoren der V100 an zu arbeiten. Zur Hilfe gab es Schub von der Zuglok 01 1066.

Auf nach Nürnberg!

Kaum hatten wir unseren, bald zum Haltepunkt degradierten, Stuttgarter Hauptbahnhof verlassen, froren schon die ersten Manometer auf der Dampflok ein. Alles halb so wild, die Fahrt ging trotzdem weiter und so fuhren wir durch die eisige Nacht.

In Aalen hatten wir Gelegenheit, mit Fackeln verschiedene Manometerleitungen zu enteisen. Nach kurzem Aufenthalt ging es weiter.

Irgendwann kam die Meldung vom Zugpersonal, welches im Zug saß, dass die Heizung nicht funktioniere. Beim nächsten Halt gingen wir diesem Hinweis nach und der Grund für die ausgefallene Heizung war bald gefunden.

Da nicht alle Verbindungshähne offen waren, konnte der Dampf nicht durch den kompletten Zug ziehen. So fror zusätzlich der Verbindungsschlauch zwischen Lok und Tender total zu. Wir mussten ihn abbauen und auf der Lok auftauen.

Es musste nun weiterhin ohne Heizung weitergehen, bis die Leitung wieder frei war. Bis Ansbach hatte es gedauert, dort konnten wir mit Hilfe von Hammer und Fackeln die Leitung anbauen und die Heizung wieder einschalten.

Zum Glück war Nürnberg nicht mehr weit.

In Nürnberg angekommen, setzte die V100 um, die 01 zog den Zug in die Abstellung, die V100 verstaute den Zusatzender und wurde selber im Rangierbahnhof abgestellt.

So, und nun hieß es Wasserfassen. Durch einen auf einer Gasflasche angebrachten Heizlüfter wurden die Unterflurhydranten aufgetaut. Auch ein Wasserschlauch musste enteist werden und alles war sch... kalt! Als endlich alles frei war, floss das Wasser in den Tender der Null-Eins. Das Wasserfassen der Wagen wurde auf den nächsten Morgen verschoben.

Zwei Uhr zeigte der Wecker, als es endlich ins Bett ging. Allerdings war um 4.30 Uhr die Nacht schon wieder vorbei. Ab in die Arbeitsklamotten und raus in die Kälte. Der Tender der leise vor sich hin säuselnden Dampflok war seit wenigen Minuten voll und das Wasser floss über.

Jetzt bekam der Speisewagen Wasser. Nach fünf Minuten floss auch hier das Wasser auf der anderen Seite raus. Hä? Schon nach nur fünf Minuten? Da kann was nicht passen! Ab in den Speisewagen und den Wasserhahn aufmachen. Es kam kein Wasser, zudem waren in der Küche Fenster und alles andere gefroren. Wenig später krochen die ersten aus den Schlafsäcken und teilten mit, dass der komplette Zug total kalt und teilweise gefroren sei. Was war mit der Heizung los? Das Lokpersonal wurde geweckt und sie mussten die Dampfheizung anschmeißen.

Mit dem Bewässern der Wagen ging es auch nicht voran. Jeder Hydrant war zugefroren und die Zeit lief davon. Letztendlich mussten wir abrechnen und den Zug bereitstellen. Pünktlich standen wir am Bahnsteig in Nürnberg und begrüßten unsere Fahrgäste. Wenig später begann die Reise. Der Zug wärmte sich so langsam auf. Doch nur in der Küche blieben die Temperaturen auf sibirischem Niveau. Egal, weiter machen! Die Fahrgäste möchten frühstücken und sich aufwärmen.

Wasser floss im Speisewagen immer noch nicht. Zum Glück hatten wir Trinkwasserkanister dabei, welche mit Wasser gefüllt waren, und konnten so Kaffee kochen. In der Küche hatten wir einen Heizlüfter stehen, damit es etwas warm wurde und tatsächlich: Es fing ein Wasserhahn an zu tropfen und kurz darauf floss hier endlich Wasser!

Ein Blick aus dem Fenster, es war herrliches Wetter. Die Sonne strahlte und dazu die weiße Landschaft. Einfach toll. Die Fahrt verlief bisher gut. Allerdings gab es immer wieder Hindernisse, wie z.B. dass das Wasser im Speisewagen nun nicht mehr abfloss. In Oberkotzau konnten wir schauen, was los war. Die Abflussleitung war unten im Freien total zugefroren. Mit Heizlüfter und Hammer wurde diese wieder frei gemacht. Zugleich bekam hier die Dampflok durch die Freiwillige Feuerwehr Wasser. Als die Lok mit Wasser versorgt war, konnte es weitergehen.

Die Fahrt lief, bis auf die schon zur Normalität gewordenen „Kälteprobleme“, gut ab.

In Herlasgrün musste der Zug enden, da die weitere Strecke nach Zwickau wegen Bauarbeiten gesperrt war. Hier stiegen unsere Fahrgäste in fünf Busse um, welche nach Annaberg-Buchholz und Jöhstadt fuhren. Der Sonderzug selber fuhr nach Plauen zurück und ging dort in die Zwischenabstellung.

Nach einer guten Stunde Busfahrt erreichten wir Annaberg-Buchholz. Wahnsinn, wie sich der große Bus durch die kleinen und gepflasterten Gassen schlängelte. Manchmal dachte ich wirklich, bis hierhin und weiter kommen wir nicht. Doch der Busfahrer hatte sein Gefährt unter Kontrolle!

Nach zahlreichen engen Gassen erreichten wir die ausgemachte Haltestelle, wo die Leute aussteigen konnten. Danach ging es weiter nach Jöhstadt zur Schmalspurbahn.

Dort angekommen, konnten unsere Fahrgäste erst mal die Einfahrt eines Planzuges fotografieren, welcher natürlich mit Dampf kam. Wenig später kam unser Sonderzug. Als alle eingestiegen waren, schaukelte „s“Zügle“ los. Es war eine schöne, gemütliche Fahrt bei wunderschönem Sonnenschein. Im Endbahnhof Steinbach ging die Dampflok an dem, von vielen Bildern bekanntem, Wasserkran und setzte danach wieder

an den Zug. Zeitgleich konnte die Ausfahrt eines weiteren Planzuges auf dem „Chip“ festgehalten werden.

Diesem folgte unser Sonderzug im Blockabstand mit dem Ziel Wagenhalle der Pressnitztalbahn. Dort hatten unsere Fahrgäste die Möglichkeit, mal hinter die Kulissen zu schauen. Einige Wagen und Dampflok konnte man von unten oder oben bestaunen. Nach dieser Besichtigung fuhr unser Sonderzug noch bis in den Endbahnhof Jöhstadt, wo wir wieder in die Busse wechselten. Noch einmal kurz durch die schmalen Gassen von Annaberg-Buchholz und dann waren wir auch schon wieder in Herlasgrün, wo der große Dampfsonderzug in der Kälte dampfend und nur vom orangen Bahnsteigslicht beleuchtet auf uns wartete.

Als alle Fahrgäste im Zug waren und auch die letzte Tür geschlossen war, setzte sich der Zug in Bewegung und begann die Rückfahrt.

Die Fahrt durch die eisige Nacht lief ohne Probleme. In Oberkotzau bekamen wir noch mal Wasser von den Leuten der Freiwilligen Feuerwehr, welche selber sehr dick eingepackt waren.

In Nürnberg kamen wir mit ca. einer Stunde Verspätung an. doch war für uns selber noch kein Feierabend. Der Zug musste abgestellt und an die Heizung angeschlossen werden. Erst dann konnten wir uns in die warmen Abteile und unsere Schlafsäcke verkriechen.

Am nächsten Morgen konnten wir für HDS-Verhältnisse ausschlafen. Erst gegen acht Uhr klingelte der Wecker. Schon wie am Morgen zuvor ging es wieder in die Arbeitskleidung und kurz danach in die eisige Kälte. Die Wagen mussten mit Wasser befüllt werden. Jedoch gestaltete sich das einmal mehr als ein Problem. Die Anschlüsse an den Wagen waren komplett gefroren. Selbst Fackeln halfen hier teilweise nicht mehr weiter und so mussten wir unverrichteter Dinge zum nächsten Wagen gehen. Und wenn selbst nun das Wasserbefüllen klappte, froh der Adapter sofort an den Wagenanschluss und war nur mit Fackeln zu entfernen.

Bei so viel Wasser wurden sogar langsam die Arbeitshandschuhe hart und steif und die Finger auch. Jede Bewegung der Finger tat so langsam weh!

Doch auch diese Arbeit musste, so gut es ging, getan werden.

Nach der Erledigung ging es schnell wieder in den warmen Zug. Bald spürte man auch seine Finger wieder.

Die Bereitstellung des Sonderzugs verzögerte sich leider noch, da es mit dem Umpumpen des Schweröls aus dem Zusatztender bei solchen Minustemperaturen Probleme gab. Bei solch einer Kälte dauert nun einfach alles etwas länger.

Allerdings stand unser Zug trotzdem bald am Bahnsteig und ließ unsere Fahrgäste ins Warme. Los ging die Reise zur „Schiefen Ebene“.

Das Wetter zeigte sich wieder von seiner besten Seite! Strahlender Sonnenschein, Minustemperaturen und eine super Dampfentwicklung. Doch leider lief nicht alles so schön nach Plan wie das Wetter. Auf Grund der Verspätung mussten wir zwei Scheinanfahrten ausfallen lassen.

Doch die dritte konnte stattfinden und alle Fotografen konnten ihren Chip „vollballern“. Flügelsignale, eine 01.10, ein toller Schnellzug und viel Dampf. Will man noch mehr auf solch einem kleinen Chip haben?

Nach dieser eindrücklichen Vorstellung ging es nun aber endlich weiter zur Schiefen Ebene, welche wir auch bald erreichten. Mit viel Schwung donnerte die 1066 mit den fünf Wagen in die Steigung. Für das Eisenbahnerohr ein wahrer Genuss. Fast kein Fenster am Zug war noch zu.

Auch an der Strecke waren viele Fotografen unterwegs, die dieses Erlebnis festhielten. Doch im Laufe der Steigung wurde der Zug immer langsamer, der Schlag der Lok immer schwerer. Was ist los? Schaffen wir es? Die Anspannung im Zug stieg.

Und dann der berühmte Kilometer 80. Die Lok kommt ins Schleudern und kurz drauf steht der Zug. Wiederholtes Anfahren endete im Schleudern. Immer wieder versuchte die Null-Eins ihre Kraft auf die Gleise zu bringen, doch die Physik spielte einfach nicht mit und die zwei-Meter-Räder rannten im Kreis. Doch was lange währt wird endlich wahr und die Räder fanden wieder Haftung auf den Gleisen. Langsam aber sicher setzte sich der komplette Zug in Bewegung und gewann an Geschwindigkeit.

Wenig später war nun endlich Marktschorgast erreicht.

Dort stellte sich heraus, dass auf einer Seite die Sandfallrohre während der Fahrt komplett eingefroren waren und deshalb die 01 Probleme hatte. Als umgesetzt war, ging es die Steige wieder hinunter. In Neuenmarkt-Wirsberg wurde ein Wagen abgestellt und die Fahrgäste hatten die Möglichkeit, ins dortige Museum zu gehen oder die zweite Bergfahrt mitzumachen. Diese verlief voll nach Plan, war dennoch eindrucksvoll und ein Erlebnis wert! Als auch diese zu Ende war und der Zug in Neuenmarkt stand, ging die Dampflok ins Museum zum Wasserfassen.

Nach einiger Zeit traten wir unsere Rückfahrt mit ca. 1 ½ Stunden Verspätung an.

Diese lief mehr oder weniger nach Plan. In Nürnberg wieder angekommen, verließen uns die Fahrgäste und gingen nach Hause. Auch wir gingen heim, allerdings dauerte dies! Die 1066 verließ den Zug und holte den Zusatztender ab. Ein weiterer Lokführer fuhr per Taxi in den Rangierbahnhof und holte die V100. Als alles wieder am Zug stand, konnten wir die Heimfahrt antreten. Dieses Mal mit einem warmen Zug. Dadurch, dass alles schön durchgewärmt war, gab es unterwegs keinerlei Probleme und auch die Fahrdienstleiter ließen uns gut fahren. So war schon bald der Lichtschein von Stuttgart am Himmel zu sehen. Noch empfing uns der Hauptbahnhof oben und in seiner vollen Größe. Denn man weiß ja nie, was die über solch ein Wochenende alles anstellen...

Wieder wurde unser Zug von den, ja was sind das eigentlich? Reisende gibt es ja nicht mehr bei der Bahn. Naja, von jenen eben bewundert, die dort in der Kälte froren und auf ihren ICE warteten. Unser Zug stand nach kurzer Zeit im Abstellbahnhof Rosenstein. Die V100 rangierte noch den Zug und die 01 1066 fuhr Lz zurück nach Heilbronn. Nun waren auch wir nach einem wirklich eindrucksvollen, erlebnisreichen und vor allem kalten Wochenende wieder daheim!



Lokalbahn-Saison 2012

Von Johannes Reichert

Liebe Vereinsmitglieder der
Ulmer Eisenbahnfreunde,

gerne möchten wir Ihnen mit diesem Rundschreiben über die aktuelle Saison auf der Schwäbischen Alb zwischen Amstetten und Gerstetten berichten. Doch nicht nur über die Lokalbahn gibt es vieles zu erzählen, auch über so manch große Fahrt.

So geschehen am 01. Mai diesen Jahres, als der traditionelle Sonderzug zur Saisonöffnung zwischen Ulm und Dießen am Ammersee unterwegs war. Über Memmingen, Buchloe und Geltendorf fuhr der ausverkaufte Dampfzug bei strahlendem Sonnenschein dem drittgrößten bayerischen See entgegen.



Dort erwartete die Fahrgäste ein abwechslungsreiches Programm von Stadtführung über Dampferfahrten oder einem Besuch des Kloster Andechs. Dank Ankündigung des Sonderzuges in der örtlichen Presse war der Bahnsteig in Dießen gefüllt mit Schaulustigen.

Ebenfalls im Mai stand auf der Lokalbahn Güterverkehr an. Ein Eisenbahnfreund mietete den Museumstriebwagen T06 anlässlich seines Geburtstages und wünschte als Anhängelast zur Aufwertung des Fotomotives drei Güterwagons. So konnte sich der T06 fühlen wie in vergangenen Tagen, als er noch täglich als Güterschlepptriebwagen im Einsatz war.



Nur einen Tag nach dieser Fotosonderfahrt mit dem T06 stand die nächste große Fahrt von Amstetten ins bayerische Weißenhorn an. Diesmal für die 75 1118. Bei vier Pendelfahrten zwischen Ulm und Weißenhorn wurden über 1.000 Fahrgäste zum Markttag in die Kleinstadt gebracht.

Ende Juli stand die Eröffnung des neuen Albtäler-Radweges an. Der Weg verläuft entlang der Lokalbahnstrecke weshalb die Ehrengäste mit einem Sonderzug, bestehend aus dem T06 und dem Halbpackwagen in Amstetten abgeholt wurden. In Waldhausen stiegen die Teilnehmer auf E-Bikes um und fuhren mit diesen nach Gussenstadt, wo die offizielle Eröffnung des Radweges stattfand. In Gussenstadt stand der Sonderzug dann für die Fahrt in den Lokschuppen nach Gerstetten bereit, wo die Politiker und Vertreter des Radsportverbandes ADFC durch die Lokalbahner bewirtet wurden.



Die nächste große Fahrt absolvierte 75 1118 vom 18. August bis zum 08. September, wo die Lok zunächst bei den UEF Kollegen in Ettlingen im Einsatz war. Zum Bahnhofsfest in Bad Herrenalb half die Lokalbahn-Maschine auf der Albtalbahn nach Bad Herrenalb aus.

Direkt im Anschluss wurde die Lokomotive ins Dampflokwerk nach Meiningen überführt, wo sie im Rahmen der Dampfloktag, direkt am Eingang des Werksgeländes präsentiert wurde. Rechtzeitig zum Bahnhofsfest am 09.09.2012 war die Dampflok dann wieder in Amstetten, wobei sie zuvor

noch beim Lokschuppenfest am 08.09.2012 in Heilbronn zu Gast war. In der Zwischenzeit stand der Verkehr auf der Lokalbahn natürlich nicht still. Der Museumstriebwagen bestritt zahlreiche Regelfahrtage. Am 02.09.2012 trafen sich Freunde des K-70 in Gerstetten.



Der VW K 70 war der erste Volkswagen mit einem Reihenmotor in Front, Frontantrieb und Wasserkühlung. Er wurde von 1970 bis 74 im VW Werk Salzgitter gefertigt und markierte den ersten großen Umbruch in der Fahrzeugtechnik bei Volkswagen. Entwickelt wurde das Auto seit 1965 von NSU.

Direkt ein Wochenende nach dem Oldtimertreffen fand das jährliche Bahnhofsfest mit großem Erfolg statt. Die Dampfzüge waren hervorragend besetzt und bei Speis und Trank im

Lokschuppen Gerstetten herrschte rege Nachfrage. Neben den Dampfzugfahrten standen zahlreiche Fahrzeuge, wie die Dampflok 98 812, die erste Lokomotive der Ulmer Eisen-

bahnfreunde, die Bahnmeisterdrasine und der Museumstriebwagen T06 als Attraktion für die Besucher zur Verfügung. Beim Bahnhofsquiz konnten die Gäste Freifahrkarten gewinnen.



Ende September (vom 28. bis 30.09.) war der Dampfzug mit 751118 erneute auf den Gleisen der DB unterwegs. Diesmal sogar außerhalb Deutschlands. Anlässlich der Bahnhofseröffnung im schweizerischen Wilchingen-Hallau pendelte der Lokalbahnzug zwischen Schaffhausen und dem Ort im Klettgau. Die Besonderheit der Strecke liegt darin, dass diese zwar auf Schweizer Staatsgebiet verläuft, aber unter Regie der DB betrieben wird. Die Überführung des Zuges fand über die Süd- und Bodenseegürtelbahn statt, was auch für das Personal eine besonders reizvolle Fahrt darstellte.



Ein großer Tag für über 50 Kinder war der Tag der deutschen Einheit. Die Lokalbahn nahm am bundesweiten Türöffner-Tag der Kinderserie „Sendung mit der Maus“ teil und öffnete die Tore des Lokschuppens.

Die jungen Bahn-Fans nutzten die Chance um die Funktionsweise einer Dampflok kennenzulernen, einen Zug von unten zu sehen oder die

Führerstände der verschiedenen Fahrzeuge näher zu erforschen. Bei fünf Führungen lernten die Kinder ein kleines Bahnbetriebswerk kennen und durften im Anschluss bei der Fahrt auf der Lokalbahn dem Lokführer über die Schulter schauen. Auch die Eltern konnten den Blick hinter die Türen werfen und waren erstaunt, was sich alles hinter einem Museumsbahnbetrieb verbirgt.

Besondere Fahrten fanden auch am 06.10.2012 statt. Zur Rallye Baden-Württemberg des ADAC verkehrte ein Sondertriebwagen zwischen dem Bahnhof Amstetten und der Anschlussstelle WIFO. Die Motorsportfans konnten so direkt an die Rennstrecke, die durch das alte Bundeswehrdepot führte, fahren.

Die letzten großen Fahrten der Lokalbahn sind alljährlich die Nikolauszüge. Bereits seit August laufen die Vorbereitungen für die acht Züge zwischen Gerstetten und Stubersheim, bei denen wieder 2.000 Menschen in den historischen Zügen mitfahren werden.

Trotz all der Fahrten wurde auch in der Betriebswerkstatt in Gerstetten rege gearbeitet.



An der 20 Kilometer langen Strecke wurde ebenfalls gearbeitet. Dabei nahm die Pflege der 52 Bahnübergänge die meiste Zeit in Anspruch. Vegetation, Spurrillen und Sicherungstechnik forderten die Aufmerksamkeit der Lokalbahner.

Zu guter Letzt seien noch die Instandsetzungsarbeiten am Lager- schuppen neben dem Bahnbetriebswerk in Gerstetten erwähnt. Das Gebäude wurde dem Verein dankenswerterweise von der Gemeinde Gerstetten zur Verfügung gestellt, sodass zahlreiches Material nicht

Die Vereinsmitglieder haben neben den alltäglichen Reparaturen und Wartungsarbeiten an den im Betrieb stehenden Fahrzeugen drei Hauptuntersuchungen durchgeführt. So verfügen die Diesellok Nr. 3, der Gleisbau-Güterwagen und der Flachwagen (Kbs) wieder über Fristen und können auf der Lokalbahn eingesetzt werden.

mehr im Freien, sondern im trockenen Lagerhaus untergebracht werden kann.

Sie sehen also: Es hat sich vieles bewegt in der Saison 2012. Wir hoffen, dass wir Ihnen einen kleinen Eindruck vermitteln konnten und würden uns freuen, wenn Sie vielleicht persönlich in diesem Jahr oder in der nächsten Fahrsaison in Gerstetten vorbeischauchen. Gerne können Sie uns auch bei den vielen Tätigkeiten rund um die Strecke und um die Fahrzeuge unterstützen. Sie finden uns jeden Samstag im Lokschuppen in Gerstetten.

Info



Eisenbahnbücher

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

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

UEF Historischer Dampfschnellzug e.V.

Beim Historischen Dampfschnellzug sind zur Zeit einige interne Diskussionen im Gange. Ein Textbeitrag über das laufende Geschehen liegt deshalb nicht vor. Auf die 40 Mitgliederversammlung am Sonntag, 18.11.12, 11 h in Stuttgart wird hingewiesen.



UEF Sektion Ettlingen

Die Aktivitäten der Sektion Ettlingen waren in 2012 im Wesentlichen von den zähen Arbeiten an 58 311, den Arbeiten an den historischen Eilzugwagen sowie der Suche nach einer dauerhaften Bleibe (Werkstatt, Fahrzeughalle) im Raum Karlsruhe geprägt. Hier sind –um es vorweg zu nehmen - trotz intensiver Bemühungen bisher keine neuen Erfolge vorzuweisen. Spätestens zum Winter 2013/14 ist hier eine Lösung erforderlich, andernfalls werden die Aktivitäten nicht mehr im gewohnten Umfang aufrechterhalten werden können. Es laufen hierzu weiterhin Gespräche mit der Bahn, der Politik sowie Freunden und Partnern.

Sobald es Neuigkeiten gibt, wird hier berichtet werden. Sollten Vereinsmitglieder geeignete Gelände oder Hallen im Großraum Karlsruhe kennen oder wertvolle Hinweise haben, scheuen Sie sich bitte nicht auf die Sektion Ettlingen zuzugehen.

Zum Saisonabschluss wurde eine gelungene Sonderfahrt mit der preußischen P8 38 3199 über die Schwarzwaldbahn zu den Dampftagen nach Rottweil durchgeführt, ein Kälteeinbruch sorgte zwar für ungemütliches Wetter aber auch für tolle Dampfeindrücke. Auch die Oktoberfahrt im Albatal mit 64 419, die den Zug aus Rottweil zurück nach Ettlingen gebracht hatte brachte erste Winter-

dampfeindrücke und einen Ausblick auf den Dreikönigsdampf 2013!

58 311

Nach langwierigen Verzögerungen, Lieferengpässen, Radsatzausbesserungen und endlosen Mail- bzw. Schriftwechseln und Telefonaten konnte die Ersatzteilebeschaffung abgeschlossen und der Zusammenbau der Lok begonnen werden. Der Wiedereinsatz ist für Nikolaus 2012 vorgesehen. Die Lok wurde neu bereift und das Fahrwerk in vielen Teilen aufgearbeitet bzw. erneuert. Nach Fristablauf der 50 2740 Ende 2011 standen wir in 2012 leider und erstmals ohne eigene Dampflokomotive da.



Dennoch konnten alle Fahrtage im Alb- und Murgtal bestritten werden, wenn auch teilweise mit Dieseltraktion. Unser Dank geht an die AVG (Werkstattnutzung Menzingen, Diesellokgestellung), die DBK Historische Bahn (Gestellung der Ersatzdampflok 64 419) sowie weitere Freunde und Kollegen (AEV, HDS, SEH usw.). Ein ausführlicher Bericht erfolgt nach erfolgreichem Wiedereinsatz der Lokomotive.

86 346

Die Lok befindet sich zur Hauptuntersuchung und Wiederinbetriebnahme in Münsingen bei der SAB. Aus den Spendeneinnahmen für die Rohre kann mit der Instandsetzung des Kessels durch eine Stahlbaufirma begonnen werden, nachdem die Vorarbeiten durch den Verein geleistet worden sind. Mit der SAB hat der Verein einen verlässlichen Partner für die Untersuchung und den künftigen Einsatz gefunden. Bei einem Benefizkonzert der württembergischen Philharmonie Reutlingen konnten das Projekt der Wiederinbetriebnahme und die Lok der Öffentlichkeit vorgestellt werden. In Abhängigkeit des Fortschritts der Arbeiten sowie des Spendeneingangs wird eine Inbetriebnahme für Ende 2013 angestrebt. Für die Arbeiten in Münsingen und auch den künftigen Betrieb werden gerne noch engagierte Mitstreiter in die Werkstatt- und Lokmannschaft aufgenommen.

Das Projekt „Karlsruher Eilzug“

Die badische Sektion der UEF betreut unter anderem die 2.-Klasse-Eilzugwagen des Vereins.

Geschichte des Eilzuges

Eilzüge wurden ab dem Ende der 20er-Jahre als Zubringerzüge zwischen den großen Hauptbahnen und den Städten an Nebenstrecken eingeführt. Hierfür wurden einheitliche Wagen konzipiert, welche zunächst in der genieteten Form gebaut wurden, wie unsere Wagen 401 und 402. Wenige Jahre später stieg man um auf die geschweißte Form, zu denen unsere Wagen 403, 406, 407, 409 gehören. Erkennungsmerkmale solcher Eilzugwagen sind die Übergänge zwischen

den Wagen, welche zunächst Scherengitter besaßen, später aber dann Faltenbalge bekamen. Weiter typisch für diese Wagengattung sind die an beiden Wagenenden verschlossenen Plattformen mit jeweils 4 Eingangstüren, um den Zu- und Ausstiegsvorgang zu verkürzen. Diese Wagen wurden zu Beginn als 3.-Klasse-Wagen ausgeschrieben, nach mehreren Umbaumaßnahmen dann in der Mitte der 50er-Jahre bei der Deutschen Bundesbahn als 2.-Klasse umgezeichnet. In diesem Zuge wurden sowohl die genietete als auch die geschweißte Bauarten der Gattung Bye in der Verwendungsgruppe 30 zusammengefasst, da sie sich optisch kaum unterschieden. Somit gaben Eilzüge mit dieser Verwendungsgruppe ein einheitliches Bild ab, was von nun an als Charakteristik für den Eilzug galt. Solche Eilzüge wurden u.a. auch in der Region Karlsruhe z.B. für die Strecke von Karlsruhe in Richtung Landau (Pfalz) eingesetzt. Bespannt wurden diese Züge unter anderem auch mit den Baureihen 50 und 86.

Unsere Eilzugwagen waren in den vergangenen Jahrzehnten der Hauptbestandteil unserer Dampffzugfahrten. Diese Wagen wurden von den Anfängen der Albtfahrten bis vor etwa 15 Jahren grundsätzlich durch den Eigentümer der Wagen, die AVG, aufgearbeitet, gewartet und Instandgehalten. Diese Fahrzeuge sind nun ca. 80 Jahre alt und benötigen dadurch immer mehr Pflegeaufwand. Mit Stichtag Ende Oktober 2012 sind nach Abschluss der HU des Wagens 401 nun wieder zwei Eilzugwagen und der UEF-Speisewagen betriebsfähig. Um in den nächsten Jahren diesen Zug wieder zu komplettieren wurde das Projekt „Karlsruher Eilzug“ ins Leben gerufen!

Ziel des Projekts

Ziel ist es einen stilechten Eilzug der 50er/60er Jahre aufzuarbeiten und instandzuhalten. Zu diesem Zug gehören insgesamt 6 Sitzwagen der Bauart B4ye, der Packwagen (Dye) („Der Alte Fritz“ – wegen seines Einsatzes bei der Überführung der Preußen-Könige von Hechingen nach Potsdam nach der Wende) und neben unserem Ettlinger Speisewagen auch ein ehemaliger Gesellschaftswagen.

Dieser wurde in den 50er Jahren im Ausbesserungswerk Karlsruhe von einem Sitzwagen in einen Gesellschaftswagen umgebaut. Somit kann dieser sowohl als Ergänzung zu unserem beliebten Speisewagen als auch als Tanzwagen verwendet werden. Damit wäre es nach Abstellung fast aller Wagen des ehemaligen Verkehrsmuseums Nürnberg möglich, einen stilreinen 50er/60er-Jahre-Eilzug ins Rollen zu bringen.

Um dieses Ziel zu erreichen begann die Wagenmannschaft bereits 2008 mit der HU des Packwagens, nach der äußerlichen Aufarbeitung des Wagens 401, konnte am Wagen 402 im Winter 2011/2012 die erforderliche Untersuchung durchgeführt werden und am 26.10.12 konnte nach nunmehriger Aufarbeitung und Einbau neuer Drehgestelle sowie der Bremsanlage die Hauptuntersuchung am Wagen 401 abgeschlossen werden.

Derzeit erschweren die enorm gestiegenen Kosten für die Wiederinbetriebnahme der 58 311 sowie die fehlende Werkstatt- und Unterstellhalle die Arbeiten der motivierten Mannschaft an den wertvollen Eisenbahnfahrzeugen. Für den Winter 2012/2013 sind dennoch weitere Arbeiten zum Substanzerhalt der Eilzugwagen sowie die Untersuchung eines weiteren B4ye der 36er Bauart vorgesehen, so dass für die Saison 2013 hoffentlich Entspannung an der Wagenfront vermeldet werden kann.

Auf der Internetseite www.karlsruher-eilzug.de finden sich in nächster Zeit nach und nach alle wichtigen Informationen zum wieder entstehenden Karlsruher Eilzug, zu den jeweiligen Wagen lässt sich dann der Status der Arbeiten entnehmen und auch eine Spendenaktion ähnlich der Rohrpatenschaft zur Aufarbeitung der 86 346 ist vorgesehen.

Helfen auch Sie diesen Zug wieder ans Fahren zu bringen!

Termine:

06.12.2012

Nikolaus im Alb- und Murgtal mit 58 311

06.01.2013

Dreikönigsdampf in Zusammenarbeit mit den

EFZ mit 01 1066/58311/52 7596

Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Mitgliedsbeitrag 2013



Der Jahresbeitrag 2013

Mitglied auf	55,00 €
Familie	82,50 €
Jugendliche, Schüler, Studenten	27,50 €

Nichtabbucher möchten ihn bitte auf unser Girokonto Nr. 2424002 bei der Volksbank Ulm-Biberach eG (BLZ 630 901 00) einzahlen (IBAN Nr. DE 23 63090100 0002 4240 02 BIC: ULMVD66). Auch Mitglieder unserer Sektionen UEF-Lokalbahn und UEF-Historischer Dampfschnellzug zahlen auf dieses Konto ein. Schweizer Mitglieder können auch auf das Schweizer Postfinance-Konto Nr. 80-38645-0 einzahlen.

Eine gesonderte Rechnung wird nicht versandt.

Mitgliedsbeiträge und Spenden sind steuerbegünstigt.

Für Beiträge und Spenden bis 200 € legen Sie bitte diese Beitragsrechnung vor.

Hiermit wird bestätigt, dass die Zuwendung nur zur Förderung von Kunst und Kultur (§ 52 AO) verwendet wird. Die Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. sind durch Bescheinigung des Finanzamts Ulm Nr. 88048/52505 vom 24.8.2011 als gemeinnützig anerkannt.



Die Großrädigen des Historischen Dampfschnellzugs e.V.

von Wolfgang Reber

Insgesamt 84 Seiten informieren über den Historischen Dampfschnellzug e.V. und über das Leben und Erlebte unserer Dampfschnellzugloks. Persönliche Erzählungen und farbige Bilder aus längst vergangenen Zeiten runden das Büchlein (Magazinformat) ab und machen es zu einem Muss für jeden Fan des UEF - Historischen Dampfschnellzug e.V.

Wer eine der limitierten und begehrten Broschüren haben möchte, kann diese gerne ab sofort bei uns bestellen.

Einzelpreis: 11,80 EUR

Alle Preise inklusive Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten.

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)
Heinrich Biro
Industriestraße 41
73340 Amstetten
alb-baehnle@uef-dampf.de

Sektion UEF-Historischer
Dampfschnellzug e.V.
c/o Sebastian Bauer
Stuttgart
schnellzug@uef-dampf.de

Spendenkonto: 2 424 002 bei der Ulmer Volksbank, BLZ 630 901 00. (Spenden sind steuerlich absetzbar)
BICULMVD66, IBAN DE 23 630901000002424002