

Die Dampfeisenbahn



Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Ausgabe 2 2016

Schutzgebühr 2,50 €

Liebe Vereinsmitglieder!

Sommer und Herbst voller Aktivitäten und Einsätzen liegen kaum hinter uns, da galt es schon die Nikolauszüge vorzubereiten und dann neigt sich das Jahr schon wieder dem Ende zu.



Bernd Scherer

Rechtzeitig wollen wir daher berichten, was sich alles in unserem Verein getan hat und auch Ausblicke auf 2017 nehmen. Von der EU zur Schaffung eines Wettbewerbes im

Schienenverkehr getrieben wurde viel im Bereich der Eisenbahngesetzgebung geändert. Dem müssen wir uns stellen und das anpassen, was von einer sicherheitsbewussteren Gesellschaft gefordert wird. Vieles ist dabei neueren Verfahrensweisen und moderner Eisenbahntechnik geschuldet, so daß unser Tätigkeitsfeld objektiv nicht immer betroffen scheint. Aus Prinzip müssen wir aber mithalten, was für viele unserer gewachsenen Betriebseisenbahner schwer zu fallen scheint. Selbstverständlich gewordene Handlungsschritte werden in Prozessen abgebildet, Rahmenbedingungen als Eingangsgrößen im Detail festgelegt, das uns schon immer am Herzen liegende Erlebnis einer zuverlässigen und sicheren Fahrgastbeförderung als Prozessergebnis versachlicht.

Nach mehr als 40 Jahren Museumsbahnbetrieb sollten wir diese kühle Versachlichung des Erlebnisses Eisenbahn wohl ernst, aber nicht als Grund zur Abkehr von unserem vielseitigen Steckenpferd nehmen. Ich wünsche uns weiter viel Freude an der Eisenbahn und bei der Lektüre der vorliegenden „Dampfeisenbahn“!

Ihr

Bernd Scherer

Schiefe Ebene Revival



Foto: Barbara Piek

Eine außergewöhnliche Sternfahrt verschiedener Dampfzüge nach Neuenmarkt-Wirsberg und zur Schiefen Ebene wurde unter der Federführung der Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra und unter gemeinsamer Beteiligung der Dampfloks-Gesellschaft München e.V., dem UEF-Historischen Dampfschnellzug e.V. und dem Bayerischen Eisenbahnmuseum e.V. am Samstag, den 05. 11. 2016 durchgeführt.

Anlässlich des 40. Jahrestages der Übernahme der 41 018 von der Deutschen Bundesbahn durch die damalige gleichnamige Interessengemeinschaft und dem Verkehr des letzten am 26.09.76 überregional veranstalteten Dampfsonderzuges in Süddeutschland mit 01 1066 vor dem Inkrafttreten des 8-jährigen berühmt-berüchtigten DB-Dampfloksverbotes, wurden beide Loks, die bis heute betriebsfähig erhalten sind, noch einmal nach Oberfranken gebracht, um noch ein-

mal gemeinsam wie vor 40 Jahren auf der Schiefen Ebene aufzutreten.

Entsprechend den positiven Aspekten der Veränderungen der letzten 40 Jahre wurde das ursprüngliche Thema zum Einen noch um eine mittlerweile wieder betriebsfähige

Fortsetzung auf Seite 6

In dieser Ausgabe

Aktive des HDS beheben einen Lagerschaden an 01 1066	2
Heizungsinstandsetzung an Bm 238	4
Wagenwerkstatt des HDS	6
Auszubildende beim Alb-Bähnle	7
Fortschritte beim Projekt 2s	8
OEG-Güterzug	9
Jubiläums-Bahnhofsfest	10
Lokalbahn-Jugendausflug	11
Saisonstart mit Problemen	12
Speisewagen mit neuer Farbe	13
Dampfloksseminar in Ettlingen	14
Karlsruh' macht Dampf	15
Impressum, Adressen	16

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de

Aktive des HDS beheben einen Lagerschaden an 01 1066



01 1066 mit ausgebauter Kuppelachse auf der Drehscheibe der Vulkaneifelbahn in Gerolstein.

Bei der Hinfahrt unseres Sonderzuges von Stuttgart nach Trier am 03.09.2016 ist unsere Schnellzugdampflokomotive 01 1066 schadhaft geworden: Zwischen Saarbrücken und Trier erlitt das linke Treibachslager der zweiten Treibachse einen Schaden, infolge dessen das Lagermetall ausschmolz, das Schmierpolster zusetzte und die weitere Schmierung des Achsschenkels versagte.

Nach Ende der Zugfahrt in Trier wurde der Schaden begutachtet. Ohne Demontage des Lagers konnte jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass der Achsschenkel in Mitleidenschaft gezogen wurde. 01 1066 wurde daher zunächst im Werk Trier abgestellt. Die Rückfahrt unseres

Sonderzuges konnte dank einer Ersatzlok ab Trier planmäßig erfolgen.

Nach genauer Untersuchung des Lagers konnte die Lauffähigkeit der Lokomotive festgestellt werden. In der Vulkaneifelbahn in Gerolstein fand sich inzwischen ein Partner mit einer Achssenke als nötige Voraussetzung zum Ausbau der Achse. Die 01 1066 wurde daher am 25.09.2016 nach Gerolstein geschleppt. Dort konnten die Arbeiten zum Ausbau der Treibachse (Demontage Treib- und Kuppelstangen, Lok und Tender trennen, Kuppelstangen und Teile des Innentriebwerks, Teile der Bremse abbauen) durchgeführt werden.

Das defekte Achslager wurde per Kurier zu den Eisenbahnwerkstätten Krefeld (EWK) gesendet, und die Achse mit einer Spedition zur MALOWA gebracht. Die Bearbeitung der Achssenke bei MALOWA sowie die Instandsetzung der Lager mit Ausgießen bei EWK erfolgten nach Plan. Neue Schmierpolster nach original Bundesbahnzeichnung wurden beschafft.

Zwischenzeitlich konnte unser TOUROPA Wagens dank einer günstigen Mitfahrgelegenheit aus München das ehemalige Bw Gerolstein erreichen.

In wechselnden Besetzungen führen die Aktiven des HDS nach Gerolstein um die Arbeiten fortzuführen. So wurden die Stangen für den Einbau vorbereitet und viele Kleinigkeiten erledigt, bevor die Achse mit den zuvor bei EWK angebauten und instandgesetzten Lagerkästen wieder in Gerolstein eintrafen.

Pünktlich zur Fahrt zur Schiefen Eben am 05.11.2016 wurde die Lokomotive fertig und konnte mit dem TOUROPA Wagen zum nächsten Einsatz nach Frankfurt fahren.



Eisenbahnatmosphäre im Lokschuppen.



Ein freier Blick auf den Rahmen.



Das instandgesetzte Achslagergehäuse.



Der Lokschuppen wird auch als Veranstaltungshalle genutzt.



Der Rahmen ist geputzt und vorbereitet für den Einbau.



Die einbaufertige Achse „bereit zur Versenkung“ ...



... und in der Achssenke



Fast hat die Achse wieder ihren Sitz erreicht. Jetzt „nur noch“ die Bremse und die Stangen montieren und den Tender ankuppeln.



Die außerplanmäßige Instandsetzung ist beendet. 01 1066 steht im geräucherten Dunst der Kyll im Bw Gerolstein bereit für den nächsten Einsatz.

Instandsetzung der E-Heizung der 2. Klasse Schnellzugwagen Bm 238

Der HDS: In jeder Hinsicht Spannungsfest

„UEF – Historischer Dampfschnellzug e. V.“: Der Name dieser rechtlich selbständigen Sektion der Ulmer Eisenbahnfreunde e. V. ist Programm und Verpflichtung zugleich. Nach unserer Satzung wollen wir

- Historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge – insbesondere Lokomotiven und Wagen des Dampfschnellzugverkehrs – als technische Kulturgüter unserer Geschichte museal zu pflegen und zu erhalten.

- Ausgewählte historische Eisenbahnfahrzeuge im Rahmen eines authentischen Dampfschnellzuges betriebsfähig zu erhalten und zu betreiben.

Und dies umfasst Dampflokomotiven und Schnellzugwagen. Die Wagen sind also zu den Lokomotiven gleichberechtigt. Das wurde in der Vergangenheit oft zu Gunsten unsere Schnellzugdampflokomotive 01 1066 ausgelegt, die Instandhaltung der Wagen kam zu kurz. Dies hat u. a. dazu geführt, dass die Elektroheizungen der drei UIC-X Schnellzugwagen der Bauart Bm 238 im Jahre 2015 wegen technischer Mängel außer Betrieb genommen werden musste (D-HDS 56 80 22-40 153-9, D-HDS 56 80 22-40 165-3, D-HDS 56 80 22-40 717-1). Damit konnten wir die Wagen nicht mehr bei unseren beim Fahrgast beliebten Winterfahrten einsetzen. Hier ist es oft der Fall, dass wir mit einer Elektrolokomotive einer angemieteten Dampflokomotive entgegenfahren (Thüringenrundfahrt) oder wir stellen die Traktion mit einer historischen Elektrolokomotive bewusst den Fokus einer Fahrt.

Anfang November 2015 wurde begonnen, ein Konzept für eine Instandsetzung der Elektroheizung zu entwickeln. Dabei wurden zunächst folgende Fragestellungen behandelt:

- Welche Schäden liegen an welchem der drei Wagen vor?
- Welches Know How haben wir im Verein, was können wir uns aneignen und welche Leistungen müssen wir extern einkaufen?
- Welches Werkzeug fehlt uns, das wir kaufen oder uns selber bauen müssen?



Bild: DSC0715.jpg: Ein ungewohnter Anblick: Statt zwei Dampflokomotiven schauen zwei Schnellzugwagen aus dem Lokschuppen in Heilbronn.

- Über welche Ersatzteile verfügt der HDS und welche müssen neu oder gebraucht beschafft werden?

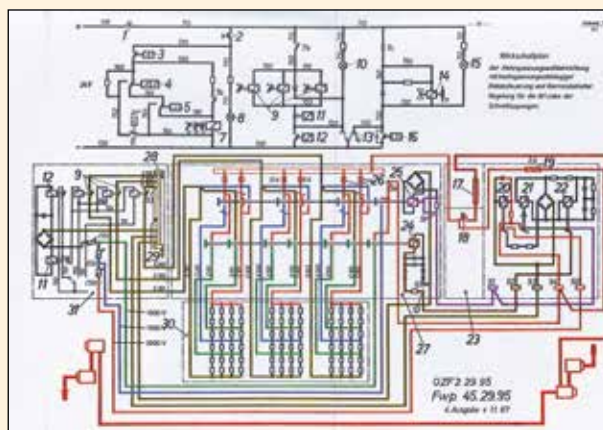
Zwei Dinge haben den Beginn der Vorbereitungen günstig beeinflusst. Patrick Schönenberg als Technischer Leiter des HDS verfügt über die Erfahrung und die Fähigkeit, ein solch großes Instandhaltungsprojekt anzugehen und zu planen und unser Vorstand Walter Urbancik hat es durch geschicktes Verhandeln geschafft, dass nun alle drei Bm 238 nicht nur in der Halterschaft des HDS sind, sondern auch in dessen Eigentum. Damit sind die Investitionen in diese Fahrzeuge gesichert.

Als Ort der Instandsetzung wurde der Standort unserer Dampflokomotive im Süddeutschen Eisenbahnmuseum in Heilbronn gewählt. Hier konnten wir unseren Schuppenplatz mit Gruppe und

auch temporär weitere Werkstattgleise nutzen. 01 1066 musste in den Altbauteil des Lokschuppens ausweichen.

Der Aufbau der Heizung der Wagen ist u. a. in der Dienstvorschrift DV 926/80 „Beschreibung der Warmwasserheizung mit selbsttätiger Regelung der Vorlauftemperatur in Abhängigkeit von der Außentemperatur“ der Deutschen Bundesbahn beschrieben. Die Sache ist eigentlich nicht so kompliziert. In unseren Wagen ist solide Elektrotechnik der 60er Jahre ohne Elektronik verbaut. Das kann man in seiner Funktionsweise verstehen.

Etwas komplizierter wird es dadurch, dass unsere Wagen mehrspannungsfähig sind. Sie können nicht nur mit 1000 V Wechselstrom, sondern auch mit 1500 V und 3000 V Gleichstrom betrieben werden.



DV 926 80
Anlagenteil 16:
Wirkschlupplan der
Mehrspannungswähl-
einrichtung.

Ab der ersten Januarwoche 2016 hat sich eine engagierte Gruppe aus Aktiven jedes Wochenende in Heilbronn getroffen und an den Wagen gearbeitet. Zunächst haben wir uns mit der Technik „am lebenden Objekt“ vertraut gemacht. Unser „Stromer“ Reinhard Wilke hat den Neulingen erklärt, wie die Heizung wirklich funktioniert und wo die Auffälligkeiten der einzelnen Wagen liegen. Da gibt es schon eine Differenz zwischen dem Papier und der Realität.

Im Folgenden sollten mit Bildern einige Eindrücke der Instandsetzung wiedergegeben werden, die nicht den Anspruch haben, die Funktionsweise der Heizung zu erklären.



Einbau der Heizlanzen in das Heizregister. Hier auf dem Kanal stehen normalerweise die Dampflokomotiven zum Ausschlacken und Auswaschen.



Elektromechanische Mehrspannungswähleinrichtung mit mittleren Geräteträger auf der Abteilseite unter dem Wagen („Umschalt-schützekasten“ Nr. 27 im Wirkschaltplan).



Verdrahtete Heizlanzen

Nach dem Einbau wurden die Lanzen wieder verdrahtet, und zwar so, dass es mit dem Wirkschaltplan übereinstimmt.

Im Rahmen der Arbeiten wurden auch weitere Instandsetzungsarbeiten an der Fahrzeugelektrik durchgeführt. So wurden die Batterien gewartet, eine Generatorverkabelung instandgesetzt, die Innenbeleuchtung überprüft usw. Im Umfang der Arbeiten war auch eine Grundreinigung der Schaltkästen und der Geräteträger mit Austausch der Dichtungen enthalten.

Abgeschlossen wurden die Arbeiten mit einer Hochspannungsprüfung in Rastatt.



Heizungssteuerung im Schaltschrank ohne Abdeckung.

Ein sehr arbeitsintensiver Anteil war die Instandsetzung von zwei Heizregistern. Das umlaufende Warmwasser wird in einem Heizregister in Fahrzeugmitte unter dem Wagenboden entweder durch 72 Heizlanzen mit je 500 W oder durch Heizdampf von der Lokomotive erwärmt. Da einige Lanzen defekt waren und andere undicht eingesetzt waren, haben wir alle ausgebaut, den Kasten gereinigt (das ist wie Auswaschen bei der Dampflok) und die Lanzen ergänzt um einige neue wieder eingebaut.



Unser Wagen D-HDS 56 80 22-40 717-1 hat im November 2015 eine neue Hauptuntersuchung erhalten. Auch die Wagenanschrift wurde in Tupftechnik ergänzt.

Damit es unsere Fahrgäste nicht nur warm haben, sondern auch in einem angenehmen Ambiente mit uns reisen, haben wir in neue Reinigungsmaschinen für Fenster, Polster und Böden und neue professionelle Reinigungsmittel

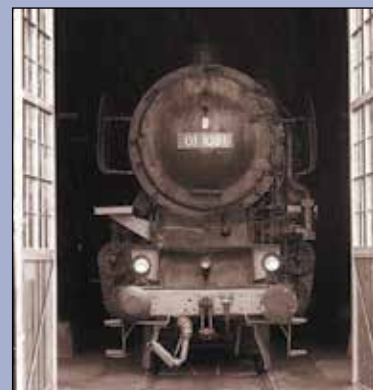
für die Innen- und die Außenreinigung investiert und diese in Heilbronn auch direkt eingesetzt. Damit sind wir nun in der Lage, unsere Fahrzeuge besser zu pflegen und ihren Wert zu erhalten.

Das war eine Großbaustelle gleich an drei Fahrzeugen, die es außerhalb der 01 1066 im HDS schon lange nicht mehr gab. Viele Aktive haben angepackt und auch oft unter der Woche gearbeitet. Wir haben uns technisches Wissen über unsere historischen Fahrzeuge angeeignet und dieses auch im Verein verbreitert.

Unter Dank gilt auch den Kollegen vom Süddeutschen Eisenbahnmuseum in Heilbronn, die unsere Arbeit unterstützt haben und so manches Chaos geduldig ertragen haben.

Text und Fotos: Burkhard Pick

Kurzmeldungen



01 1066 zurück in Heilbronn

Am 17.09. 2016 kehrte Schnellzugdampflok 01 1081 aus dem Bahnpark Augsburg nach Heilbronn zurück. Zur optischen Aufarbeitung wurde sie in der Wagenhalle abgestellt.

Archivbild: Saarbourg



Neue Heimat für Aue 307

Die fränkische Museumseisenbahn e.V., Nürnberg (FME) meldet die Übernahme eines Schnellzugwagens Aue 307 vom HDS. Es handelt sich um die Betriebsnummer 11032 Stg, Bauart Hapag-Lloyd, Baujahr 1928 Aufnahme in Bludenz: Wingolf/Wikipedia

Die Wagenwerkstatt des Historischen Dampfschnellzugs in Stuttgart

Bei der geringen Zahl der Aktiven musste in den letzten Jahren in der Werkstatt stets improvisiert werden, wenn Reparaturen anstanden, oft mussten von Privatwerkzeuge/Maschinen beigesteuert oder von unserem EFZ-Hallennachbarn Hilfe erbeten werden. Deshalb ist es sehr erfreulich, dass wir ab 2/2015 einen technisch sehr versierten ehemals selbständigen Handwerksmeister als wie sich bald herausstellte Hoch-Aktiven gewinnen konnten. Ihm ist es zu verdanken, dass unsere in einem Vorkriegs-Packwagen (Pw4ü-29) eingerichtete Werkstatt innerhalb weniger Monate auf „Vordermann“ gebracht wurde. Jetzt funktionieren alle Maschinen, neue sind hinzugekommen, Blechschränke sorgen für Übersicht und Ordnung, ein Elektro-Arbeitsplatz konnte eingerichtet werden. Unbefriedigend ist für uns lediglich, dass unsere Reisezugwagen häufig weit draußen im Gleisvorfeld geparkt werden müssen, ein bei der

Arbeit am Wagen vergessenes Werkzeug bedeutet in der Regel einen Fußmarsch von 2x400m.



Die Werkstatt im Vorkriegs-Packwagen (Pw4ü-29)
Foto: Burkhard Pick

Seit Herbst 2015 ist bekannt, dass die straßenseitig an unsere Gleishalle anschließende Post-Logistikhalle seitens des Regierungspräsidiums für einen längeren Zeitraum zur Unterbringung von Flüchtlingen angemietet wurde. Da die Halle über 5.000 m² misst, ist eine Belegung mit über 1000 Personen denkbar. Als langjährige Mieter wurden wir zu Gesprächen mit den Vertretern von Politik, Betreiberunternehmen, Sicherheitsfirma und dem Vermieter (Post-DHL) eingeladen, so dass wir bei auftretenden Problemen jederzeit einen Ansprechpartner finden. Unsere hauptsächliche Einschränkung besteht darin, dass wir bei Belegung der Halle nicht mehr mit Motorfahrzeugen die seitlich durch das Gebäude führende (Feuerwehr-)Zufahrt benutzen dürfen; Gerätschaften, Werkzeuge und last not least die Ladung für den Speisewagen müssen also umständlich mittels Handkarren transportiert werden.

Arno Sturm

Fortsetzung von Seite 1

001 180-9 ergänzt, war diese doch bis 1972 vom Bahnbetriebswerk Hof aus noch mehrfach täglich auf der Strecke nach Bamberg auch auf der Schiefen Ebene planmäßig unterwegs gewesen.

Zum Anderen kam auch noch ein Sonderzug aus Leipzig mit der 03 2155-6 der Firma WFL angereist, ein Programmpunkt, der bei der Ursprungsveranstaltung 1976 schlichtweg als unvorstellbar gegolten hätte, verlief doch östlich von Feilitzsch ein „antifaschistischer Schutzwall“, der aufgrund seiner scheinbar für alle Zeiten betonierten Undurchlässigkeit jegliche gesamtdeutsche Aktivitäten von vornherein ausschloss.

Die in Rosenheim, Frankfurt am Main, Stuttgart und Leipzig gestarteten Zubringerzüge sorgten im Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg und bei insgesamt 4 Fahrten über die Schiefe Ebene bei absolut identischem Dauerregen wie 1976 für eine perfekt getroffene Stimmung, wie diese so schon vor 40 Jahren erlebbar gewesen ist.

Im Dampflokom-Museum war zudem mit 10 001, 01 164 und 93 526 eine kleine

Lokparade aufgebaut, wurden doch genau diese Exponate ab Mitte September 1976 von 41 018 als schon damals spektakulärer Lokzug als erste Leistung im Status einer betriebsfähigen Museumslok von verschiedenen Abstellplätzen in West-Deutschland ins DDM nach Neuenmarkt-Wirsberg gebracht.

Neben einer absolut stimmigen Zusammenarbeit aller beteiligten Vereine, dem DDM, den durchführenden EVUs und nicht zuletzt auch

DB-Netz und DB-StuS ist insbesondere der Werkstatteinsatz der Aktiven des UEF-Historischen Dampfschnellzug e.V. zu erwähnen, die es gerade noch rechtzeitig erreichen konnten, dass die seit September mit schadhafter B-Treibachse abgestellt gewesene 01 1066 „just in time“ wenige Tage vor der Veranstaltung im ehemaligen Bw Gerolstein bei der Vulkan-Eifelbahn wieder einsatzbereit repariert werden konnte. (Siehe Seiten 2/3)



Nach 40 Jahren ungebrochen ist das Interesse an großen Dampflokomotiven im Einsatz



Bei wunderschöner Herbstsonne zuckelt das Alb-Bahnle zum Saisonausklang durchs Duital

Foto: Thomas Kiefer

Auszubildende helfen zwei Tage beim Alb-Bahnle

In der ersten Septemberwoche waren wieder die neuen Azubis von Heidelberger Druck zwei Tage zu Gast. Am ersten Tag wurden 21 Schwellen mit den Azubis zwischen km 2,0 und 2,2 gewechselt. Der zweite Tag bot für die jungen Leute ein etwas abwechslungsreicheres Programm. Eine Gruppe lackierte unserer Diesellok D8. Bei bestem Sommerwetter wurden div. Anbauteile entfernt und der alte Lack angeschliffen. Noch vor der Mittagspause konnten alle notwendigen Bereiche grundiert werden, so dass die Lok am Nachmittag ihr neues Farbkleid in dunkelrot bekommen konnte. Am darauffolgenden Wochenende wurde noch verschiedene Restarbeiten ausgeführt wie das Lackieren der Griffstangen. Die Beschriftung wurde provisorisch aufgebracht, neue Lokschilder in Aluminiumguß sind in Vorbereitung. Eine weitere Gruppe kümmerte sich um das Bremsgestänge unseres Schotterkippers. Dort wurde jeder Bolzen ausgebaut, kontrolliert und frisch gefettet. Eine zeitaufwendige

Arbeit für die ein ganzer Arbeitstag in Anspruch genommen werden musste. Insbesondere der Ausbau des Bremszylinders ist an diesem Fahrzeug mit großen Aufwand verbunden, da dieser schlecht zugänglich verbaut ist. Auch im Bahnhofsgelände Oppingen waren Azubis aktiv. Dort wurde eine Sitzckecke aus alten Eisenbahnbanken installiert.

Begleitet wurden sämtliche Arbeiten von den Ausbildungsmeistern und von Alb-Bahnle-Mitarbeitern. Ein Dank sei hier an die Azubis sowie an die Ausbildungsverantwortlichen gerichtet, welche diese Aktion ermöglicht haben.



Peter Schumacher

Die frische rote Farbe war längst fällig.



JWD, Alb-Bahnle

Bahnhofsgelände mit Schwellen zugestellt

Arbeitsvorrat für die Winterbaustellen

Anfang September erreichte uns eine Lieferung von 450 neuen Meterspurschwellen. Der Großteil wurde am Bf Oppingen abgeladen da unterhalb des Bahnhofes unsere nächste Gleisbaustelle durchgeführt werden soll. Nach den Nikolausfahrten werden wir dort 300 Schwellen austauschen. Je nach Witterung werden die Arbeiten bis in den April andauern. Das Abladen des Lkw ist für uns immer ein großer organisatorischer Aufwand. Zum einen benötigt man dazu einen Gabelstapler und den haben wir nicht, zum anderen braucht es eben auch Platz um die Schwellen bis zum Einbau lagern zu können.

Fortschritte beim Projekt Aufarbeitung Lokomotive 2s



Funktioniert noch lange nicht – sieht aber schon wieder aus wie eine richtige Lokomotive: Die 2s

Nicht nur Kostengründe sind es, die uns dazu bewogen haben, die Aufarbeitung der für die damals „Laichinger Bahn“ 1901 gebauten 2s heimatnah, in eigener Werkstatt und mit eigenen Mitarbeitern aufarbeiten zu wollen; wir erhoffen uns auch eine engere Bindung unserer Aktiven und eine Beteiligung der Industriebetriebe der Region an

unserem Projekt. Während Anfangs Material und Mittel allein von den Aktiven aufgebracht wurden, haben nun Spenden zum Projektfortschritt beigetragen.

Nach dem Wiederaufbau von Kohlenkästen und Führerhaus wie wir ihn im Sommer 2015 zum 25-jährigen Jubiläum des Alb-Bahnle haben zeigen können, konnte so nun die Kesselverkleidung angegangen werden.

Deren noch vorhandenen Reste sind vermessen, neue Bleche bestellt. Nur noch als Fragmente waren die Einbuchtungen Kesselverkleidung um den Tragfedern ausweichen zu können.

Extern an eine Metalldrückerei vergeben werden musste die Neufertigung der Domhaube. Dieses Bauteil war während der Aufstellung der Lokomotive als „Denkmal“ bei der Laichinger Tiefenhöhle abhanden gekommen.

Vor der Anpassung und Montage der neuen Verkleidungsbleche werden die darunterliegenden Oberflächen des Kessels entrostet und beschichtet.

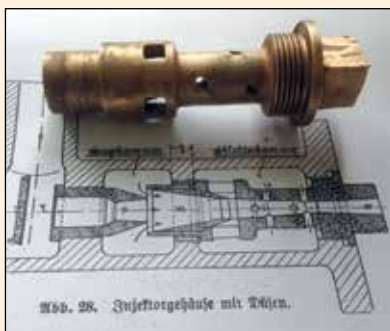
Nach Aufarbeitung des Bremsgestänges konnte auch die Handbremse der Lokomotive wieder eingebaut werden.

Nächste Schritte am Fahrwerk sind die Prüfung und Instandsetzung des Federausgleiches sowie die Aufarbeitung der Stangen und deren Wiederaufbau.

Am Aufbau soll es mit der Ergänzung der Feinausrüstung (Dampfleitungen, Sandfallrohre, Schmierleitungen, Elektroinstallation, ...) Stück um Stück weiter gehen. Parallel können die Kesselarmaturen und die Luftpumpe aufgearbeitet werden.

Im Hinblick auf das Fernziel einer Wiederinbetriebnahme erscheint dieses Vorgehen ungewöhnlich, wird die Maschine doch wieder zusammengebaut, ohne daß deren Hauptbauteile Fahrwerk und Kessel einsatzbereit in Stand gesetzt wurden. Auf diese Weise hat die kleine Gruppe des Alb-Bahnle aber Gelegenheit, die Maschine mit-samt ihrer Instandhaltungsgeschichte intensiv kennen zu lernen und viele zeitaufwendige Arbeiten im Rahmen der eigenen technischen Möglichkeiten zu erledigen. Zwischenergebnis soll eine rollfähig präsentabile Maschine sein, bei der wir die Aufwendungen für eine Wiederinbetriebnahme gut abschätzen können.

Nächster Schritt ist das Einwerben der erforderlichen Mittel und – wenn sie beisammen sind – eine Vergabe der nötigen Fremdleistungen.



Viel Detailarbeit und Detailwissen ist nötig, um etwa Einzelteile des Injektors nachzufertigen.



Wunsch und Wirklichkeit: T3 Kandertalbahn oben rechts und 2s Alb-Bahnle, unten links.

Sektionsausflug zur Kandertalbahn

Die Kandertalbahn war Ziel des diesjährigen Sektionsausfluges des Alb-Bahnle. Im weitest entfernten Winkel Baden-Württembergs gelegen gab es dort gleich zwei Borsig-Lokomotiven zu bestaunen: Die Lok 30, eine normalspurige T3 die mit Baujahr 1904 und Fabriknummer 5528 eine ziemlich direkte Schwester zu unserer 99 7203 Fabriknummer 5326 gewesen sein dürfte und die erst 2012 vom Denkmalssockel an der Münstertalbahn geholt Lok 7, die im Jahr 1907 interessanterweise mit der Fabriknummer 5331 an die Kandertalbahn geliefert worden war. Nach Anreise mit dem Dampfzug nach Kandern führte uns der Museumsbahnerkollege und Leiter des Projektes Lok 7 Wolfgang Schleaf durch die Fahrzeughalle. Der Dieseltriebwagen VT3 von 1928 war dort ebenso zu bestaunen, wie einige auf eine Aufarbeitung wartende Originalwagen der Kandertalbahn und laufende Restaurationsprojekte. Danach zeigte er uns sein Projekt Lok 7 und die Lok 30, an der einige Details wie der Feder-Querausgleich der letzten Kuppelachse, Anordnung des Gestänges und des Betätigungszuges für die Pfeife als Merkmale unserer 2s (Borsig 1901, 4871) wiedererkannt wurden und Aufmerksamkeit der Aktiven fanden.

Der bestehende freundschaftliche Kontakt konnte vertieft werden, der weitere Austausch von Erkenntnissen zu den Anfang der Jahrhundertwende gebauten Borsig-Lokomotiven wird intensiviert weitergehen. Eine erste Fragestellung ist die genaue technische Ausführung der Injektor-Düsen für 80 l/min Fördermenge.

Da uns noch ein langer Heimweg bevorstand haben wir mit dem Nachmittagszug zeitig die Rückreise angetreten.



Kandertal-Projekte: Lok 7 und Lok 30



Zwei mal Neulack: OEG 336 und OEG 696 in der Spätsommersonne

Foto: Schumacher

Unser OEG-Güterzug

Als erste Güterwagen unserer Fahrzeugsammlung konnten wir 1987 von der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft (OEG) zwei Fahrzeuge übernehmen. Im Jahre 2008 folgten nochmals zwei Fahrzeuge welche von einem Privatmann übernommen werden konnten. Der fünfte Güterwagen fand schließlich in 2014 den Weg nach Amstetten.

Im Bestand sind:

- OEG 706, vierachsiger Rungenwagen, Waggonfabrik (WF) Ludwigshafen 1899
- OEG 336, zweiachsiger gedeckter Güterwagen, WF Herbrand 1889
- OEG 348, zweiachsiger gedeckter Güterwagen, WF Herbrand 1890
- OEG 696, zweiachsiger Klappdeckelwagen, Horney & Rödler 1899
- OEG 873, zweiachsiger Niederbordwagen, Horney & Rödler 1899

Als einziger ist der Wagen OEG 348 seit 2014 wieder in Betrieb und normalerweise als Fahrradwagen mit den beiden Personenwagen der Zugspitzbahn im Einsatz. OEG 873 war zu Beginn der 90er Jahre in einen Pufferwagen umgebaut worden und in dieser Form beim Alb-Bahnle auch im Einsatz. Eine Verwendung als Pufferwagen hat aber nie stattgefunden, vielmehr wurde der Wagon im Gleisunterhalt verwendet. Nach Ablauf seiner Untersuchungsfristen war er jahrelang Kohlenlager in Amstetten.

Derzeit erfolgt eine Hauptuntersuchung, welche auch den Rückbau in einen normalen Niederbordwagen beinhaltet. Der Wagen OEG 336 wurde im vergangenen Sommer neu lackiert, allerdings fehlt noch seine Beschriftung. Er dient derzeit als Lager für Gleisbaugeräte im Bahnhof Amstetten und hat keine gültigen Untersuchungsfristen. Über den Klappdeckelwagen 696 wurde im Vereinsrundsreiben verschiedentlich berichtet. Der erst 1962 erstellte Klappdeckelaufbau befindet sich in guten Zustand und schützt durch seine Konstruktion die darunterliegenden Bauteile sehr gut vor Witterungseinflüssen. Der Wagen wurde im vergangenen Jahr in rotbraun neu lackiert und ist in Amstetten abgestellt. Der Rungenwagen 706 ist derzeit nur optisch aufgearbeitet im Bhf Amstetten zu finden. Dort dient er gelegentlich als Zwischenlager für Bahnschwellen.



Aufbau-Helfer der ersten Stunde: OEG 873, oben ca. 1988, derzeit in Aufarbeitung (unten)



Fast noch jugendliches Alter: Der Mercedes hat bedeutend weniger Jahre auf dem Buckel als die 95-jährige Dampflokomotive 75 1118

110 Jahre Lokalbahn: Jubiläums-Bahnhofsfest in Gerstetten am 04.09.

Getreu dem Motto „Man soll die Feste feiern, wie sie fallen“, gab es für das diesjährige Bahnhofsfest gleich eine ganze Reihe passender Anlässe. Das 110-jährige Bestehen der Lokalbahn als Sachgesamtheit, seit 20 Jahren Betrieb der Bahn in eigener „Vereins-Regie“, die Wiederinbetriebnahme des Museumstriebwagens T 06 vor 10 Jahren sowie diverse Fahrzeugjubiläen (115 Jahre Bayerischer Packwagen, 95 Jahre Dampflokomotive 75 1118, jeweils 60 Jahre Triebwagen T 06 und Diesellokomotive „Lok 3“) seien hier explizit erwähnt.

Rund um die Eisenbahn war ein buntes Programm für kleine und große Gäste geboten. Neben den regulären Dampfzugfahrten und einem mit Museumstriebwagen T06 gefahrenen

Sonderzug gab es im Bahnhof Gerstetten zahlreiche ausgestellte Fahrzeuge zu besichtigen. Unter anderem wurde auch der älteste Wagen der Lokalbahn, der 1901 gebaute Bayerische Packwagen, nach langjähriger Aufarbeitung erstmals wieder der Öffentlichkeit präsentiert. Stark nachgefragt waren wieder die Führerstandsmitfahrten, bei denen Kinder und Erwachsene den Bahnhof mit den Augen eines Lokführers sehen konnten. Wie im Vorjahr wurden gemütliche Rundfahrten mit einem historischen Omnibus über die Schwäbische Alb angeboten und vom Publikum gut angenommen. Die THW-Ortsgruppe Heidenheim hatte mehrere Einsatzfahrzeuge zur Besichtigung ausgestellt und führte zudem spannende Rettungsübungen vor.

Natürlich kam auch Speis und Trank nicht zu kurz, so dass es sich bei musikalischer Unterhaltung durch den Musikverein Heidenfingen gut und lange verweilen ließ. Gut gestärkt konnten sich die Besucher anschließend auf Entdeckungsreise rund um den Bahnhof machen und die gewonnenen Erkenntnisse sogleich beim spannenden Eisenbahnquiz anwenden. Tolle Gewinne für die ganze Familie warteten auf die Teilnehmer. Hauptgewinn

war eine Führerstandsmitfahrt auf der Dampflokomotive!

Für die kleinen Gäste stand neben einer Hüpfburg auch eine Schminke-, Bastel- und Malecke zur Verfügung. Ein Spaß für Groß und Klein war die, von einer richtigen (!) Echtdampf-Dampflokomotive gezogene, Kindereisenbahn. Ein Stand mit Süßigkeiten sowie Bauernhofeis erfreute sich Dank des guten Wetters großer Nachfrage.

Das umfangreiche und vielfältige Angebot in diesem Jahr brachte viel Aufwand bei Organisation, Vorbereitung und Durchführung mit sich. Die ganzjährig sehr gut besuchte Veranstaltung belohnte jedoch alle Mühen, so dass am Abend nur zufriedene Gesichter zu sehen waren – bei Publikum und Personal.



Großer Andrang bei den Führerstandsmitfahrten musste bewältigt werden.



Lohn für alle Mühen: das Angebot wurde vom Publikum gerne angenommen.

WiFo Lokschuppen erworben

Nachweislich seit Ende 1978 sind die Ulmer Eisenbahnfreunde Mieter des Lokschuppens im früheren Bundeswehrdepot gewesen. Erst war hier nach dem Dampflokkverbot die einzige betriebsfähige Lok der Ulmer, die 86 346 hinterstellt und ab ca. 1980 die 98 812 in Hauptuntersuchung (HU). Der Schuppen ist quasi der Gründungsort der Amstetter Arbeitsgruppe um Max Sontheimer und Gerhard Stabel. Ab Sommer 1982 finden öffentliche Dampfregelfahrten auf der Gerstetter Bahn statt und werden erfolgreich unter dem UEF Namen „Lokalbahn“ vermarktet. Nach dem Auszug der Bundeswehr wurde das Gesamtgelände um 2008 an die Tochter ADIS gGmbH der Lebenshilfe Ulm verkauft. Unsere Interessen konnten nicht durchgesetzt werden, erreicht

wurde aber ein Vorkaufsrecht. In einer gelebten Kooperation blieben wir im Lokschuppen und sorgten im Gegenzug für den Betrieb und die notwendige Instandhaltung der Gleisanlagen. Die ADIS gGmbH hat nun das Gelände wieder abgegeben. So konnten wir „Lokalbahner“ in einigen langwierigen Verhandlungen den Schuppen und das Stumpfgleis erwerben.



Der WiFo-Lokschuppen gehört jetzt der Lokalbahn

Lokalbahn Jugendausflug

Jugendgruppe erkundet die Pfalz mit der Fahrraddraisine

Im pfälzischen Glantal kann man mit der Fahrraddraisine eine gut erhaltene alte Bahnlinie erkunden.

Die Pfalz mit der Fahrraddraisine erkunden und gleichzeitig für neue Mitglieder werben, das war das Ziel der Lokalbahn-Jugendgruppe am 01.08.16. Teilnehmer jeder Altersklasse wagten die weite Reise von Geislingen bis ins Glantal. Stillecht für einen Eisenbahner erfolgte der Ausflug selbstverständlich mit der Bahn. Die Fahrt ging von Geislingen über Stuttgart und Karlsruhe nach Altenglan. Von dort bestimmten wir selbst die Geschwindigkeit. Die Infrastruktur der stillgelegten Bahnlinie von Altenglan nach Staudernheim ist

noch sehr gut erhalten. Signale und Bahnhöfe erstrahlen mit hochbetagtem Charme und machten den Ausflug zu einem ganz besonderen Erlebnis. Da die Strecke oftmals die Straße kreuzt, mussten die „Draisiner“ ihre eigene Ampel drücken, um den Bahnübergang zu sichern und die Straße bei Grün überqueren zu können. Mit bis zu 25km/h rauschten wir über Brücken und durch Tunnel. In Zukunft will die Jugendgruppe regelmäßige Ausflüge veranstalten. Die Ausflüge stehen allen offen, ob jung oder alt.

Infos gibt es bei Jürgen Rau unter (07161)3542129 oder per E-Mail an juergen-rau@live.de



Die Lokalbahn-Jugend beim Ausflug mit der Draisinenbahn in der Pfalz

Kurzmeldungen



Abgabe Speisewagen WRg059

Der „große Speisewagen“ (4 Achser) Bauart „Halberstädter“ wurde nach der VDMT Ausschreibung an eine Firma verkauft die diesen für Events auf dem Firmengelände aufarbeiten lassen wird. Der Wagen wurde am 29.5.16 nach Meiningen abgefahren und wird wohl im einstigen MITROPA Flair neu entstehen.

Rangiergruppe Amstetten:

Im Rangierbahnhof Amstetten wurden an den Weichen 8 und 9 (Südspitze) die maroden Schwellen getauscht.

98 812

Mit Unterstützung aus dem VDMT wird nach einer dauerhaften Lösung des Kesselproblems und einer Einigung mit der Werkstatt MaLoWa gesucht. Die Gespräche laufen nun wieder.

Regelverkehre mit T06

In Zusammenarbeit der Schwäbischen Alb-Bahn GmbH mit der RAB Ulm (Nahverkehr) wurde erreicht, dass die Bahnhöfe unserer Strecke wieder im Tarif der DB aufgenommen sind. Somit kann ab April die Fahrkarte nach Gerstetten am Schalter oder Automaten gekauft werden. Leider wurde übersehen, dass der Dampfzug zwar nach Fahrplan fährt aber durch unseren genehmigten Sondertarif nicht den DB Tarif abdeckt. Hierzu wird es eine Mitteilung im Portal geben und die Fahrten angezeigt.



Weitere Termine:

Neben den samstäglich stattfindenden Arbeitseinsätzen in Gerstetten ab 10 Uhr und der WiFo finden nach Absprache mit Gerhard Thumm (07323/6686) in der Regel am auch Mittwochnachmittag in BW Gerstetten Arbeiten statt.

Saisonstart mit Problemen: 75 1118

Unser Zugferd hatte im Winter die fällige Kessel-HU im Dampfloswerk Meiningen. Nach der großen Kesselsanierung vor 4 Jahren standen keine größeren Reparaturen an.

Da die Lok schon in Meiningen stand und wir in unserem Fundus ein Zugbahnfunkgerät Mesa 23 hatten, wollten wir dieses gegen das alte mobile Marconigerät tauschen. In Absprache mit dem Dampfloswerk wurden schon im Lokschuppen in der Wifo vorbereitende Arbeiten durchgeführt um im einen erträglichen Kostenrahmen zu bleiben. Pünktlich Anfang März stand die Lok fertig im Werk. Was fehlte war nur noch der Bescheid des Eisenbahnbundesamtes. Diesen erhielten wir am 22. März mit der Maßgabe, die Lok ist erst einmal stillgelegt!

Langwierige Gespräche und Telefonate, sowie eine lückenlose Dokumentation des Umbau waren die Folge. Die erste Fahrt im Thüringer Wald musste ebenso wie die Teilnahme am Dresdener Dampfloxfest ausfallen.



Foto: Kunhäuser

Auch die traditionelle Fahrt am 01.05. ab Ulm schien ins Wasser zu fallen. Dank freundschaftlicher Kontakte zu den Eisenbahnfreunden Zollernbahn konnte wenigstens diese Fahrt gerettet werden. Mit dem Paradeferd der EFZ 01 519 fuhren wir nach Lindau. An dieser Stelle ein herzliches Danke den Kameraden der EFZ.

Am Vatertag in Amstetten bespannte eine V 100 unseren Donnerbüchsenzug.

Doch langsam kam Licht am Ende des Tunnels. Der abgestellte und mittlerweile verkaufte Halberstädter Speisewagen sollte in Gerstetten von der Pressnitzalbahn abgeholt werden. Die Chance 75 1118 wenigstens im Schlepp nach Amstetten überführen zu können.

Einige Telefonate und Trassenänderungen waren nötig doch am Freitag 27. Mai konnten Hans-Karl und Thomas Kunhäuser in Meiningen die 75 1118 anheizen. Am folgenden Samstag ging es mit Schmierdampf im Schlepp einer DR V 100 zurück nach Amstetten. Ab Juni konnten dann wieder alle Züge auf der Lokalbahn mit Dampfloxf gefahren werden.

Nach dem letzten Fahrtag im Oktober wurde der Kessel ausgewaschen und mit den notwendigen Wartungs- und Pflegearbeiten begonnen. Auch in diesem Winter ist die Liste der Arbeiten lang. Zudem ist beim Fahrwerk die erste Verlängerung notwendig. Dazwischen sind noch die traditionellen Nikolausfahrten am 03. u. 04. Dezember.

Triebwagen-Exkursion, Schnuppertag und Museumsführungen am Abend

Wie in nahezu jedem Verein könnten es auch bei der Lokalbahn gerne ein paar aktive Mitarbeiter mehr sein. Wir haben uns entschlossen, hier in Zukunft besonders aktiv zu werden. Interessierte Besucher konnten daher bereits im Herbst 2016 im Rahmen einiger Sonderveranstaltungen Einblicke in die aktuelle Vereinsarbeit gewinnen. Bewusst wurden dabei verschiedene Schwerpunkte gesetzt. Während es bei den „Museumsführungen am Abend“ vor allem um Geschichte, Gegenwart

und Zukunft der Bahn ging, wurde im Rahmen einer Triebwagen-Exkursion der Fokus ganz gezielt auf die technischen Aspekte von Fahrzeugunterhaltung und Fahrzeugeinsatz gerichtet. Beim Schnuppertag konnte ein detaillierter Blick in den Lokschuppen, die in Arbeit befindlichen Projekte sowie das Arbeitsumfeld der Aktiven geworfen werden. Zahlreiche Teilnehmer waren den Einladungen gefolgt, eine Wiederholung dieser Veranstaltungen ist daher zeitnah vorgesehen.



Foto: Jochen Großh

Hochwasser-Einsatz

Durch massive Regenfälle hat es auf der Stubersheimer Alb am 29. und 30. Mai Hochwasser gegeben. Ein verstopfter Vorfluter unterhalb der WiFo Zufahrt hat die Wassermassen zu uns umgeleitet und eine Nachtschicht auch bei der LAG ausgelöst. So konnte das größte verhindert werden. Im weiteren Verlauf wurde bei Bkm 4,03 ein kompletter Waldwegbelag (ca. 40 Kubikmeter in den Bahngraben der Lokalbahn geschwemmt. Der Bahnabfluss hat die Menge glücklicherweise bis zum Ende geschluckt und ist wohl erst hernach teilweise verlandet. Auf der Albhochfläche ab Stubersheim sind keine weiteren Auffälligkeiten bekannt. Nach Abpumpen mehrerer hundert Kubikmeter durch das THW Geislingen konnte der Verkehr wieder planmäßig laufen.



Foto: GEENA

Stammlokführer von 75 1118 feiert 60. Geburtstag

Seit nun mehr als 40 Jahren ist Hans-Karl Kunhäuser bereits Mitglied bei den Ulmer Eisenbahnfreunde, bei der Sektion Lokalbahn ist er mittlerweile dienstältestes aktives Mitglied.

Eine eindrucksvolle Mitfahrt mit einem UEF-Sonderzug mit 01 173 bewegte ihn zum Beitritt und aktiven Mitarbeit bei der UEF. Im Jahr 1983 absolvierte er seine Prüfung zum Heizer und 1990 absolvierte er erfolgreich die Dampflokführerprüfung. Neben Heizerdiensten auf 86 346, 98 812 und 75 1118 ist er seit 1994 als Stammlokführer von 75 1118 nicht mehr wegzudenken. Wir würden uns freuen wenn er noch einige Jahre am Regler der 75er tätig ist.



Mit dem Lokalbahn-Kalender durch 2017

Mit der Lokalbahn durch das Jahr 2017 – das ist jetzt auch ganz bequem von zu Hause aus möglich. Seit Anfang November ist der, im Format DIN A3 gehaltene und auf 250 Stück limitierte, Bildkalender offiziell erhältlich.

Thematisch ist er bewusst relativ breit angelegt und beleuchtet nicht nur die 20 km lange eigene Strecke sowie deren Fahrzeuge. Unter den zum größten Teil historischen Aufnahmen befinden sich beispielsweise Bilder einer P8 (Baureihe 38) im Ulmer Hauptbahnhof mit Formsignalen, der Lok 98 812 vor einem Güterzug im



Jahr 1968 oder eines Personenzuges auf der längst stillgelegten Tälesbahn Geislingen–Wiesensteig. Natürlich darf auch das langjährige Stammfahrzeug, der Triebwagen T05, sowie ein Bild des aktuellen Sandverkehrs für die Lokalbahn nicht fehlen.

Der Kalender kann zum Preis von 15,- Euro (ggf. zzgl. Porto) erworben werden.

Bestellungen sind per e-Mail an info@uef-lokalbahn.de oder per Post an die Vereinsanschrift möglich. Lieferung nur möglich solange Vorrat.

Mitgliederversammlung



Mitgliederversammlung der Sektion UEF Lokalbahn Amstetten–Gerstetten e.V. am 23.7.2016

Die Mitgliederversammlung hat die beiden geschäftsführenden Vorstände Christian Boxriker und Marcus Vöhringer einstimmig bestätigt. Im erweiterten Vorstand hat Helmut Koch den Aufgabenbereich „Finanzen“ an Reinhold Schüle abgegeben. Ihm sei auch an dieser Stelle für seine hervorragende Arbeit in den letzten Jahren großer Dank ausgesprochen.

Unter bewährter Betreuung verbleiben die Bereiche „Dampftraktion“ (Hans-Karl Kunhäuser), „Wagen“ (Friedrich Scholtz) und „Werkstatt/Dieselfahrzeuge“ (Gerhard Thumm). Der Aufgabenbereich „Marketing“ kann von Korbinian Fleischer wegen Zeitmangel nicht weiter betreut werden. Ein Nachfolger konnte in der Versammlung leider nicht bestimmt werden. Gerold Nagel hat sich aber bereit erklärt, die Teilaufgaben Werbung und Fahrplangestaltung zu übernehmen. Im weiteren Verlauf hat die Versammlung den Finanzplan und die geplanten Ausgaben bestätigt.

Kulinarischer Alb-Express erfolgreich gestartet

Einen ganz besonderen Ausflug auf und über die Schwäbische Alb unternahmen Mitte Juli die rund 100 Teilnehmer der Premiere des „Kulinarischen Alb-Express“. Bei sommerlichen Temperaturen begann die außergewöhnliche kulinarische und kulturelle Veranstaltung mit einem Stehempfang am Bahnhof in Amstetten. Die anschließende Fahrt nach Gerstetten und wieder zurück wurde durch ein köstliches

3-Gänge-Menü prämiierter und mehrfach international ausgezeichnete Küchenmeister immer wieder genussvoll „unterbrochen“. Zusammen mit den

Darbietungen eines außergewöhnlichen schwäbischen Komödianten ergab sich so eine unvergessliche Reise an einem schönen Sommerabend. Der äußerst gelungenen Premiere wird im Jahr 2017 eine Wiederholung folgen – dann am 17. Juni. Informationen werden nach Abschluss der Vorplanungen auf der Homepage www.uef-lokalbahn.de veröffentlicht. Merken Sie sich den Termin schon heute vor!



Neuer Name der Sektion Ettlingen

„Fahren Sie heute Abend noch zurück nach Ulm?“ – Diese und ähnliche Fragen bekommen unser Personal oftmals am Ende einer Fahrt gestellt, auch zurecht.

Wieso fahren die ULMER Eisenbahnfreunde in der Region Karlsruhe? Auch wenn man dann die Leute aufklärt, dass wir die Ettlinger Sektion sind, besteht trotzdem noch eine gewisse Verwirrung.

Um auch unseren Bezug zur Region Karlsruhe zu verdeutlichen, haben wir uns dafür entschieden, einem neuen Namen für unsere Sektion zu geben: „Dampfnostalgie Karlsruhe – Eine Sektion der Ulmer Eisenbahnfreunde“. Mit diesem wohlklingenden Namen zeigen wir zum Einen weiterhin Flagge für die UEF, deren direkte Sektion wir weiterhin sind und bleiben, aber auch für die Region Karlsruhe, um auf uns aufmerksam zu machen und auch mögliche, hier in der Region ansässigen, potenzielle Sponsoren anzusprechen.



Überraschungstour nach Ittersbach Industrie die 40%-Rampe zwischen Langensteinbach und Spielberg

Bauarbeiten im Bahnhof Bad Herrenalb

Wegen des Um- beziehungsweise Neubaus auf behindertengerechte „Hochbahnsteige“ und Veränderungen an der Bahnhofshalle, war der Bahnhof Bad Herrenalb mitsamt der Wendeschleife über die Sommermonate für den Zugverkehr gesperrt. Lediglich ein etwa 40 m langer Gleisabschnitt ca. 30 m vor der Bahnhofshalle erlaubte eine Einfahrt mit Triebwagenzügen. Da Zweirichtungstriebwagen nicht zur Verfügung standen, behalf sich die AVG mit Ende-an-Ende gekuppelten Triebwagen Duewag GT 6 N 80 C bzw. GT 8 N 80 C. Kupplung und Steuerung ließen diese Betriebsweise zu.

Ausweichziel unserer Dampfzüge im August und September war deshalb der andere Streckenast mit dem

Wendebahnhof Ittersbach Industrie. Eine Weiterfahrt nach Ittersbach Bahnhof wäre technisch möglich gewesen, jedoch hätte dort unsere Dampflokomotive nicht umgesetzt werden können. Der Mehraufwand einer geschobenen Zugfahrt bei betrieblich bedingt nur kurzem Aufenthalt im Bahnhof Ittersbach schien uns nicht gerechtfertigt, weshalb wir davon abgesehen haben.

Die erste Überraschungstour musste überraschend wegen Waldbrandstufe ausfallen. Bei der zweiten boten die steilen Streckenabschnitte von Busenbach nach Reichenbach und Langensteinbach nach Spielberg unseren Fahrgästen das Erlebnis einer strammen Bergfahrt, der Bahnhof Spielberg einen schönen Rundblick auf den Nordschwarzwald.

Erstes Dampfloksseminar in Ettlingen

Am letzten Septemberwochenende boten wir in Ettlingen erstmalig ein Dampfloksseminar an. Hier konnten die Teilnehmer ein ganzes Wochenende Einblick in die Arbeiten rund um eine Dampfzugfahrt nehmen.

Beginn war Freitagabend mit einer Einweisung und Übersicht für die nächsten Tage. Im Anschluss konnten die Teilnehmer unser aktives Mitglied und ehemaligen Dampfloksführer der Deutschen Reichsbahn, Siegmund Schemmel, mit Fragen zum Thema Dampfloks löchern.

Am nächsten Morgen begann dann der aktivere Teil des Seminars: Unsere 58 311 wurde abgeschmiert, angeheizt

und geputzt, bevor am Nachmittag Rangierarbeiten und eine kleine Fahrt durchgeführt wurden.



Hier durften die Teilnehmer neben dem Lokführer hautnah dabei sein.

Am nächsten Tag erfolgte dann der Höhepunkt: Die Planfahrt im Albtal, und die Teilnehmer saßen nicht, wie die anderen Fahrgäste hinten im Zug, sondern sie fuhren auf dem Führerstand hinauf über die Rampe bei Reichenbach bis nach Ittersbach.

Als Andenken für dieses Wochenende erhielten die Teilnehmer eine persönliche Urkunde und eine Heizermütze.

Wenn auch Sie diesen Einblick erleben möchten: Im kommenden Jahr bieten wir wieder ein Dampfloks-Seminar an! Halten Sie sich auf den Laufenden!

Der Speisewagen im neuen Farbleid



Nachdem der Speiseraum, dank der finanziellen Unterstützung unseres Fördervereins Badischer Museumseisenbahnen (FBM) einen neuen Teppichboden erhielt, wurden die warmen Temperaturen des Sommers genutzt, um im August die Außenlackierung des Speisewagens in Angriff zu nehmen. Zunächst erhielt das, durch die Witterung in Mitleidschaft gezogene Dach einen neuen Anstrich bevor die Seitenwände unter die Rollen und Pinsel kamen. Mit dem neuen Schriftzug präsentierte

sich der Wagen auf der Fahrt nach Donaueschingen den Fahrgästen.

Wenn auch Sie Spaß am Schrauben, Streichen, Schleifen oder allgemein am „werkeln“ haben, dann melden Sie sich doch einfach mal bei uns oder schauen bei uns in der Werkstatt in der Bahnhofstraße 12 in Ettligen vorbei. Wir sind jeden Samstag am 11:00 Uhr vor Ort, außer an einem Fahrtag. Schreiben Sie uns: schrauben@uef-dampf.de oder rufen Sie unsere Servicenummer an: 07243-7159686, da wird Ihnen geholfen!

Karlsruh' macht Dampf! – Eine „dampfnostalgische“ Stadtrundfahrt

Viele Anwohner in Blankenloch, Neureut und Eggenstein konnten ihren Augen nicht trauen: Da fährt doch tatsächlich ein Dampfzug direkt an ihrem Wohnzimmer vorbei und werden noch von den Fahrgästen und dem Personal freundlich mit Winken begrüßt.

So geschehen am 18. September auf unseren Dampfsonderfahrten rund um Karlsruhe.

Start der bedeienden Fahrten war der Karlsruher Hauptbahnhof. Von hier ging es zunächst nach Blankenloch. Dort wurde unsere Jubilarin 58 311, die in diesem Jahr ihren 95-jährigen Geburtstag feiert, umgesetzt, und nachdem der doch etwas schnellere ICE vorbei gelassen wurde, ging es durch den Karlsruher Güterbahnhof über den Karlsruher Stadtteil Bulach nach Karlsruhe West.

Von dort fuhren wir mit unserem „Karlsruher Eilzug“ über die Verbindungsstrecke nach Mühlburg in Richtung Neureut. Auf der Strecke durch Neureut und Eggenstein, auf

der normalerweise nur Stadtbahnen fahren, vorbei an den oben beschriebenen staunenden Anwohnern fuhren wir bis Eggenstein-Nord. Dort wurde die Lok wieder umgesetzt und es ging zunächst zurück nach Karlsruhe West. Auch hier wurde die Lok erneut an das andere Zugende gesetzt, um zum Wasserfassen über den Rhein nach Wörth zu fahren, bevor es nach einem erneuten Umsetzen zurück zum Karlsruher Hauptbahnhof ging.

Diese Fahrten wurden bereits im vergangenen Jahr in abgeänderter Form anlässlich des 300. Stadtgeburtstages von Karlsruhe veranstaltet und werden auch im kommenden Jahr voraussichtlich am 17. September angeboten.



Kurzmeldungen

„Bahntreff“ im Südwesten

Steigenden Zuspruch erfreut sich der von der Leiterin des Marketing beim Zweckverband Kandertalbahn initiierte „Bahntreff“, zu dem sich im Frühjahr und Herbst jeden Jahres Aktive der Museumsbahnen im Südwesten und dem angrenzenden Elsaß in lockerer Atmosphäre zum Erfahrungsaustausch treffen. Die Sektion Ettligen war mit Hans-Peter Fantoli und Siegmund Schemmel vertreten.

Mit Heuer 37 Teilnehmern wurde ein neuer Rekord aufgestellt.

86 346

An unserer „Wienerin“ konnte in den letzten Monaten leider aufgrund diverser Instandhaltungsarbeiten an der 58 311 nicht viel gearbeitet werden, jedoch ist vorgesehen, dass die Kesselarbeiten bis Ende des Jahres grob abgeschlossen sind, sodass im kommenden Jahr die Arbeiten am Fahrwerk beginnen können. Für diese Arbeiten wird dann eine neue Spendenaktion ins Leben gerufen. Die Spender, die bereits Rohrpaten sind, erhalten in den kommenden Wochen zudem ein Schreiben mit Bildern der Hauptuntersuchung und eine Urkunde als Dankeschön.



Mit Dampf zum Bier – 500 Jahre Reinheitsgebot

Anlässlich des 500-jährigen Jubiläums des deutschen Reinheitsgebots fuhren wir am 03. September über die Schwarzwaldbahn nach Donaueschingen.

Dort erhielt die interessierten Fahrgäste eine Besichtigung der dort ansässigen Fürstenberg-Brauerei. Zunächst wurde der Zug mit der typischen Schwarzwaldbahn-Ellok der Baureihe 139 der Firma Locomotion von Karlsruhe nach Hausach gezogen. Dort wartete bereits unsere badische G12, die den Zug übernahm und ihn über die berühmte Schwarzwaldbahn mit ihren unzähligen Tunnels und Brücken zur Stadt der Donauquelle brachte.

Aktivitäten der UEF Eisenbahn Verkehrsgesellschaft mbH



Beim ÖBL-Kongress in Karlsruhe wurden aktuell anstehende Aufgaben vorgestellt, Lösungswege erörtert und Aufgaben zur Umsetzung verteilt.

Unser ursprünglich für den Betrieb der Lokalbahn Amstetten-Gerstetten 1996 als integrales d. h. für Betrieb, Infrastruktur und die Instandhaltung der eigenen Fahrzeuge gegründetes Eisenbahn Unternehmen „UEF Eisenbahn Verkehrsgesellschaft mbH“ sieht sich im Wandel der Zeit neuen Herausforderungen gegenüber. Während die in 2005 anstehende Erneuerung der Konzession relativ unspektakulär deren zwei, eine für den Bahnbetrieb (EVU) und eine für die Infrastruktur (EIU) mit sich brachte, kommen neue Anforderungen mit Änderungen im Eisenbahnrecht durch die Seitentür:

Zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Bahnbetriebes genügt es seit einigen Jahren nicht mehr, einen angesichts seiner nachgewiesenen Fachkunde von den Aufsichtsbehörden anerkannten Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) an der Spitze der Unternehmung zu haben, sondern es muss – analog zur DIN ISO 9000 – ein Sicherheitsmanagementsystem mit den jeweiligen Prozessabläufen eingeführt sein.

Nachdem unsere Aktiven als gewachsene Eisenbahner Menschen der Praxis sind, die mit viel Wissen und Gefühl für die alte Technik sicher damit umzugehen wissen und alles tun um Gerät und

anvertraute Fahrgäste sicher an ihr Ziel zu bringen, tun sie sich schwer damit, in Prozessen zu denken und zu handeln. Doch das ist nur ein Teil der Anforderungen denen sich die GmbH stellen muss. Um dem wirksam begegnen zu können ist eine gute Kommunikation unter allen Beteiligten besonders wichtig. Neben dem Informationsaustausch über Telefonkonferenzen, oder e-Mail und der Vorhaltung aller betriebswichtiger Unterlagen zu den eingesetzten Fahrzeugen und Personalen auf einem über das Internet zugänglichen Server (sogenannte „Cloud“) ist der persönliche Kontakt ein wichtiger Erfolgsfaktor. Neben den üblichen Überwachungsbesuchen und -begleitfahrten des EBL oder eines von ihm dazu Beauftragten veranstaltet die UEF GmbH zwei bis dreimal jährlich Zusammenkünfte mit den örtlichen Betriebsleitern und Vertretern der Museumsbahnbetriebe. Bei diesen zweitägigen „ÖBL-Kongressen“ werden anstehende Aufgaben vorgestellt, Lösungswege erörtert und Aufgaben zur Umsetzung verteilt. In diesem Jahr fanden Kongresse im Mai in Heilbronn (Räume des SEH) und im August (Räume im Steinbeis-Transferzentrum bei der Hochschule Karlsruhe) mit jeweils rund dreißig Teilnehmern statt.



Otto Haas

† 12.8.2016

Mit einem Trauergottesdienst wurde am 18. August unser aktives Vereinsmitglied Otto Haas verabschiedet und anschließend auf dem Ruppurrer Friedhof beigesetzt. Der Verein UEF mit seiner Ettlinger Sektion hat in Ihm ein treues und langgedientes Mitglied verloren. Otto Haas hat die Sektion Ettlingen mit aufgebaut und hat sich bis zum Schluss aktiv am Vereinsleben beteiligt. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.



Impressum

Herausgeber Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. • Redaktionsleitung: Jens Töppel-Wolf, redaktion@uef-dampf.de, Gestaltung und Satz: Daniel Saabourg. Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag der Ulmer Eisenbahnfreunde enthalten.

Zur Einsendung von Text und Bildbeiträgen: Die Autoren eingesandter Textbeiträge erklären sich mit einer sinnwahren redaktionellen Überarbeitung Ihrer Beiträge einverstanden. Bei Bildbeiträgen erklärt der Einsender, dass er alle erforderlichen Rechte an den eingesandten Bildern hat und diese zur Veröffentlichung in der Mitgliederzeitung „Die Dampfeisenbahn“ abtritt. Eine Verpflichtung zum Abdruck eingesandter Beiträge besteht nicht.

Wichtige Adressen

Erster Vorsitzender: Bernd Scherer, bernd.scherer@uef-dampf.de, Geschäftsstelle: Distelweg 19, 73340 Amstetten

Dampfnostalgie Karlsruhe
(UEF-Sektion Ettlingen)
Albtalbahn/Murgtalbahn
UEF Sektion Ettlingen
Bahnhofstraße 6,
76275 Ettlingen
Telefon 072 43-7 15 96 86
ettlingen@uef-dampf.de

Sektion UEF Lokalbahn
Amstetten - Gerstetten e.V.
UEF Lokalbahn Amstetten -
Gerstetten e.V. • Postfach 1123
89543 Gerstetten • 0160/9898 1151
christian.boxriker@uef-dampf.de
www.uef-lokalbahn.de
lokalbahn@uef-dampf.de

Alb-Bähnle
(UEF-Sektion Amstetten)
Heinrich Biro, Drosselweg 13
73340 Amstetten
Fax 07331 / 7979
alb-baehnle@uef-dampf.de

UEF - Historischer
Dampfschnellzug e. V.
Postfach 10 01 16
70001 Stuttgart

Spendenkonto UEF e.V.: IBAN DE 2363 0901 0000 0242 4002 • BIC BICULMVDE66 (Spenden sind steuerlich absetzbar)