

Die Dampfisenbahn



Vereinsnachrichten der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Ausgabe I 2016

Schutzgebühr 2,50 €

Liebe Vereinsmitglieder!

Hallo liebe Mitglieder, ein Jahr voller Turbulenzen ist nun rum. Seit der letzten Hauptversammlung hatte sich dann doch vieles geändert. So auch der Vorstand. Hatte ich anfangs



Bernd Scherer

noch gehofft, dass jemand, der mehr Zeit und Wissen über das ganze komplexe Vereinswesen hat, diesen Posten übernehmen könnte, so stellte sich doch bald heraus, dass alle in Frage kommenden Mitglieder entweder Familiär, in ihrer Arbeitssektion, oder beidem stark eingebunden waren, bzw., sich es sich nicht zutrauten. Durch und mit Walter Siglochs Unterstützung konnte das erste Jahr dennoch, wenn auch mit kleinen Stolperstellen, bewältigt werden. Doch ohne Hilfe von vielen Anderen wäre das nicht zu schaffen gewesen.

Nun aber zu meiner Person, da so mancher mich nicht kennt, stelle ich mich mal vor: Im Jahre 1970 erblickte ich in Geislingen an der Steige das Licht der Welt. Ging später auf die Waldorfschule bis zur

neunten Klasse, anschließend noch zwei Jahre auf eine Realschule und begab mich nach der Prüfung in die Ziseleurlehre der Kunstgießerei Strassacker in Süßen. Später kam noch der Meisterbrief als Metallbildner hinzu und ich habe, nachdem ich die Lehrwerkstatt mehrere Jahre geführt habe, nun die Fertigungsabteilungen Oberflächenbearbeitung, Architekturelemente und Rohgussreparaturen unter mir.

Parallel dazu kamen meine Hobbys Modelleisenbahn, Malen, technisches Zeichnen, Mathematik, Elektrotechnik und Marionettentheater. Wobei ich letzteres im vergangenen Jahr aus Platz- und Zeitgründen abgeben musste (Es waren über 80 Figuren und eine Bühne von 4x3m). In den Anfangsjahren des Alb-Bähnles spielten wir in Oppingen am Kinderfest noch Theaterstücke. Heute kommen die Marionetten teilweise am Teddybärtag noch zum Einsatz. Mit 19 schleppte mich mein Nachbar in den Wald zwischen Geislingen und Amstetten, mit der Begründung, dass da eine Lok stünde. Es war die damals in Aufarbeitung befindliche 997203. Anfangs wurde mitgeholfen, Feldstrassen abzusper-

ren, später Fahrkarten zu verkaufen, dann kam nach vierjähriger Tätigkeit 1994 der Beitritt zum Verein, irgendwann lag dann die Diensterteilung, Weichenkontrolle und noch der stellvertretende Sektionsleiter der Schmalspurbahn Alb-Bähnle vor mir.

So, nun bin ich ein bisschen abgeschweift; was gibt es neues vom Verein zu berichten? derzeit sind wir um die 600 Mitglieder und zur letzten Hauptversammlung sahen alle noch optimistisch in die Zukunft. Wir, das Vorstandsgremium, wollen allerdings unser Rundschreiben fit für die Zukunft machen: d.h. das es für alle informativ sein soll, und gleichzeitig auch als Anregung für neue Helfer und Mitglieder dienen soll.

In diesem Sinne hofft unsere Redaktion immer auf interessante und spannende, sowie lustige und unterhaltsame Berichte. Somit möchte ich mich bei allen bedanken, die vor und hinter den Kulissen, in Werkstätten nach Feierabend, im Urlaub, Rente usw., sich um den Erhalt der Museumseisenbahnen bemühen.

Auf dann, und allseits gute Fahrt, ihr

Bernd Scherer



Fotos: Scherer

In dieser Ausgabe

Sonderfahrt zu Sauschwänzlebahn	2
Verstärkung für LAG-T06	4
Instandhaltungsarbeiten Lokalbahn	5
Landesvater nutzt LAG-T06	5
Kranwagen X713 und seine Radsätze	6
Berichte vom Alb-Bähnle	7
Saisonstart mit Freunden	8
Ausflugserlebnis Rheinhafen	9
HU an 86 346 dauert an	9
Bildeindrücke von UEF-Fahrten	10
Dorset Steam Fair 2015	11
UEF-Internetauftritt runderneuert	12
Impressum, Adressen	12

www.ulmer-eisenbahnfreunde.de

Sonderfahrt zur Sauschwänzlebahn

16.4.2016 – Ein Bericht von unserem Vereinsmitglied und Fahrgast Ekkehard Craney



Fotos diese Doppelseite: Craney

Der Nostalgiezug der Sauschwänzlebahn quert eine der Talbrücken, hier bei Epfenhofen.

Frühstart in der Finsternis

Gegen 4 Uhr 30 in der Früh begann mein Wecker zunächst leise, dann immer aufdringlicher zu bimmeln an diesem Samstag Mitte April.

Zunächst war der Grund dafür mitten im Tiefschlaf gar nicht klar, aber dann begann es mir doch bei tiefer Nachtfinsternis zu dämmern, dass ich mich für eine Dampfzugfahrt mit dem Historischen Dampfschnellzug der Ulmer Eisenbahnfreunde zur

Wutachtalbahn, auch Sauschwänzlebahn genannt, angemeldet hatte. Der Blick aus dem Fenster verhieß nichts Gutes, es regnete in Strömen. Die Wettervorhersage der letzten Tage für Stuttgart und ganz Baden-Württemberg einschließlich meinem Ausflugsziel schien zu stimmen.

Mit der P8 das Neckartal aufwärts

Und dabei habe ich mich so saumäßig auf die Fahrt gefreut ebenso wie

die anderen Fahrgäste wohl auch, die den nahezu ausgebuchten Zug bevölkerten, zu allermeist mit großkalibrigen Kameras ausgestattet.

Los ging es kurz nach 6 Uhr pünktlich am Hauptbahnhof in Stuttgart, jedoch nicht mit der Vereinslok 01 1066, bei der an diesem Wochenende die Arbeiten zur Erneuerung der Heizschlange im Ölbunker abgeschlossen wurden, sondern mit der preußischen P 8 des Eisenbahnmuseums Heilbronn, der Dampflok 38 3199 in Länderbahnlackierung.

Die Fahrt führte durch das Neckartal über mehrere Zustiegshalte bis Horb und dann auf der Gäubahn nach Süden, ebenfalls entlang des immer schmaler werdenden Flusses und Tals bis Rottweil, wo der Neckar in Richtung Tuttlingen und Immendingen im Donautal verlassen wurde. Je weiter wir nach Süden kamen, desto mehr lichtete sich der Himmel und die Sonne erschien sogar zeitweise.

In Immendingen verließ uns unsere Zuglok 38 3199, und die BB 262 Tenderdampflok der Sauschwänzlebahn wartete auf unsere Wagen, um diese weiter über Blumberg-Zollhaus nach Weizen zu bringen, jedoch nicht ohne einen ausgiebigen Fotohalt mit beiden Loks nebeneinander im Bahnhof Immendingen.



Umsetzen der Lok 262 BB in Weizen

Jetzt bei Ankunft im äußersten Südosten des Schwarzwaldes nahe der Schweizer Grenze hatte der Himmel endgültig ein Einsehen mit uns und strafte alle Wetterprognosen Lügen, es schien die Sonne.

Spektakuläre Bahnstrecke

Auf der spektakulären Fahrt von Blumberg-Zollhaus nach Weizen wurden von der Reiseleitung die Eigenheiten, historischen Hintergründe und bahntechnischen Besonderheiten der Wutachtalbahn ausführlich erklärt, und die Blicke aus dem Fenster erhärteten diese Erklärungen durch optisch überwältigende Bilder.

In Weizen setzte die BB 262 um und zog anschließend unseren Zug wieder bergauf nach Blumberg-Zollhaus.

Hier angekommen, trennte sich die Fahrgemeinschaft in drei Gruppen. Eine Busfahrgesellschaft fuhr zum Rheinfall bei Schaffhausen in der Schweiz, eine weitere zur Fotobusfahrt entlang der Bahnstrecke zur Begleitung des Nachmittagszuges auf der Wutachtalbahn und die dritte, wahrscheinlich kleinste Gruppe fuhr die Strecke noch einmal hin und zurück. Ich wählte die letzte Variante, um die gesamte Komplexität und Schönheit der Bahnstrecke noch einmal in mich aufzunehmen – wann kommt man schon wieder mal hierher.

Man kann zwar regelmäßig mit der Wutachtalbahn fahren, aber wann ergibt sich schon einmal die Gelegenheit, von Stuttgart durchgehend mit einem historischen Dampfzug bis Weizen zu fahren? Ohne Umsteigen, ohne Verspätung, mit Zwischenhalt zum Fotografieren und mit fundierten Erklärungen zur Historie! Und mit einem bewirtschafteten Speisewagen.

Und wie gesagt mit einer Pünktlichkeit, die man sonst wohl



Die beiden Zugloks 38 3199 und BB 262 geben sich in Immendingen ein Stelldchein

selten findet, obwohl das Lok- und Wagenmaterial wahrscheinlich älter ist als das Durchschnittsalter der Reisenden. Pünktlich zur Rückfahrt gegen 18 Uhr setzte strömender Regen ein, also war die Wetterprognose mindestens teilweise korrekt.

Die Rückfahrt auf der gleichen Strecke wurde wieder von der P8 bewältigt, die bei Immendingen über ein Gleisdreieck gedreht hatte und alle Fahrgäste pünktlich und ich denke auch glücklich und zufrieden wieder nach Hause brachte.

Reiche Fotoausbeute

Zumindest die Mitfahrer in meinem Abteil, welche alle den Fotobus benutzt hatten, waren mit ihrer Ausbeute offenbar mehr als zufrieden, denn auf der mehr als schweigsamen Heimreise wurden die Bilder rauf und runter betrachtet und herumgezeigt wie Trophäen nach einer erfolgreichen Jagd.

Ein großes Lob für eine tolle Reise kann es wohl kaum geben, wenn alles ergriffen still ist und die Fahrt noch einmal erlebt wird.

Und noch etwas: wenn man sich saumäßig auf etwas freut, wandelt sich eventuell auch das Wetter entgegen aller Prognosen, zumal auf der Sauschwänzlebahn.



Epfenhofer Talbrücke und Blick auf die Höhen des Hotzenwaldes



Für die Zug-Reisenden gab es Fotohalte mit 262 BB.



Für die anderen fuhr ein Fotobus an die schönsten Stellen.



Gerade hat der Zug den Bahnhof Epfenhofen verlassen und fährt nun in einem weiten Bogen um den Ort herum in Richtung Zollhaus-Blumberg.

Verstärkung für LAG-T06?

Fotos diese Seite: Stefan Motz



Güterzug mit VT 09 am 2. Februar 1990 in Onstmettingen

Von den Kollegen der Museums-eisenbahn Friesoythe-Cloppenburg e.V. konnten die UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V. ein Gespann erwerben, das eng mit dem Strukturwandel bei der WEG verbunden ist: Den VT 09 WEG und den VS 111 WEG. Beide Fahrzeuge wurden nach dem Vorbild der 1956 von der Firma Fuchs (Heidelberg) gelieferten Triebwagen 1963 und 1964 in Zusammenarbeit mit der Firma Auwärter (Stuttgart-Möhringen) in der Werkstatt Neuffen der WEG erbaut. Grund für dieses Vorgehen war der

Wunsch nach weiteren Fahrzeugen analog den inzwischen bewährten Fuchs-Triebwagen. Fuchs selbst konnte die aber nicht mehr liefern, weil die Firma 1957 nach einem Eigentümerwechsel in einen Landmaschinenhersteller umgebaut worden war.

Nachbau in Neuffen

Also blieb der WEG nicht viel anderes übrig als selbst tätig zu werden und in enger Zusammenarbeit mit Zulieferern auf Basis der gleichen Antriebskomponenten einen Trieb- und

zwei Steuer- bzw. Beiwagen selbst zu bauen.

VT 09 und VS 111 waren dann mehr als 30 Jahre bei der Bahn Albstadt Ebingen – Onstmettingen, der „Talgangbahn“ unterwegs, bevor sie nach Rückgang des Verkehrs auf anderen WEG-Strecken eingesetzt und schließlich abgestellt wurden. Ihr Verkauf brachte sie zu Einsätzen bei einem Bahn-Dienstleister und zwei Museumsbahn-Initiativen im Norden Deutschlands. Zunehmender Vandalismus bewog schließlich die Museumsbahn Friesoythe-Cloppenburg zur Abgabe der Fahrzeuge.

Perspektiven auf der Alb

Nachdem die sonntäglichen Triebwagenfahrten auf der LAG wachsenden Anklang finden, wurde zur Verstärkung des Platzangebotes im T 06 nach einem passenden Bei- bzw. Steuerwagen Ausschau gehalten. Das Angebot kam daher gelegen. So gerne wir beide Fahrzeuge wieder im Einsatz sehen würden, müssen wir im Auge behalten, was uns neben dem laufenden Fahrbetrieb und Unterhalt der vorhandenen Fahrzeuge an Instandsetzungsleistung möglich ist. Zunächst soll deshalb der VS 111 als Verstärkungswagen für den T 06 aufgearbeitet werden. Erst dann – sofern sein Zustand es erlaubt und Zeit und Mittel aufgebracht werden können – kann der VT 09 als Ersatzfahrzeug für den T 06 angegangen werden. Mitarbeit und Unterstützung ist bei der Lokalbahn stets erwünscht – sprechen Sie uns an den Betriebstagen doch einfach an.



15.03.1984, Onstmettingen: Abfahrtszug bestehend aus VT 09, VS 112 und VS 111.



27.10.1977, Albstadt-Ebingen: Umladen von Expressgut in den Zug nach Onstmettingen – bestehend aus dem VT 09.

Instandhaltungsarbeiten



Neuer Radweg auf der Trassen der Lokalbahn? Nein, umfangreiche Instandhaltungsmaßnahmen.

Auch in diesem Jahr fanden auf der Lokalbahn umfangreiche Instandhaltungsarbeiten statt: Die beiden Weichen Stubersheim 1 und Kickethau 5 wurden mit einem kompletten neuen Schwellensatz versehen.

Einige leichte Gleisverwerfungen mit denen wir in diesem Sommer zu kämpfen hatten wurden alle durch Verdichten des Schotterbettes behoben.

Sämtliche Gleislagefehler aus dem Messzugprotokoll 2014 wurden beseitigt, in den meisten Fällen wurde dies durch Spurhaltemaßnahmen erledigt.

Ab der KW 38 wird der Bahnübergang Schalkstetten Landstraße 1229 komplett saniert, hier war Straßen- und Gleislage nicht mehr optimal.

Die technisch gesicherten Bahnübergänge in Schalkstetten und

eine Anlage in Gerstetten mussten aufgrund einer Forderung der Eisenbahnaufsicht signaltechnisch umgerüstet werden. Seit Juni 2015 sind alle mit neuen Mastschildern ausgerüstet worden. Da es sich um alte Anlagen handelt wurden die Schilder selbst und passend zur Anlage angefertigt und montiert.

Seit 05.08.2015 haben wir unsere geplante Gleiserneuerung bei km 4,0 – 4,38 öffentlich ausgeschrieben, die Baumaßnahmen wurden ab Ende Oktober bis Ende November durchgeführt.

Derzeit arbeiten wir bereits den Instandhaltungsplan für 2016 aus, dieser ist nicht weniger Umfangreich als 2015. Zunehmend machen uns die alternden Schwellen sorgen.

Kurzmeldungen

Sandzüge auf der Lokalbahn

Der Güterverkehr auf der Lokalbahn entwickelt sich derzeit sehr positiv, im Schnitt fahren an 3 Tagen jede Woche Sandzüge in die Wifo. Ausfallbedingt kamen manchmal statt der Planlok auch andere Lokomotiven auf die Lokalbahn zum Einsatz. Zeitweise musste und durfte unsere kleine Lok 3 sogar mit-helfen die Wagen im Übergabebahnhof zu verschieben, hier konnte sie zeigen was in ihr steckt.



Sandzüge auf der Lokalbahn

Stolpersteine bei HU von 98 812

Die Lok steht, ab Pufferhöhe demonstriert, begutachtet in Klostermansfeld bei einem Fachbetrieb. Zwei große Stolpersteine stehen den weiteren Arbeiten im Weg. Die geplante Finanzierung durch öffentliche Gelder wegen Änderung der Förderrichtlinien ist im Moment fraglich. Außerdem wurde bei der Zerlegung am Kessel ein Bauteil entfernt das nun eine Bauartänderung nach sich zieht was weitere (massive) Kosten verursacht. Der Vorstand der Lokalbahn sucht hier gemeinsam mit unserem Projektpartner der Gemeinde Gerstetten nach Lösungen. Eine kurzfristige Wiederinbetriebnahme der bayerischen Tenderlokomotive ist daher leider unwahrscheinlich.

Sommertour 2015: Landesvater nutzt LAG-T06

Im Rahmen seiner Sommertour kam Ministerpräsident Winfried Kretschmann am 14. August 2015 nach Gerstetten. Von dort aus ging es mit dem Museumstriebwagen T06 weiter nach Amstetten und dann zu Fuß weiter zur Straubmühle, wo Kretschmann den Erlebnispfad Geislinger Steige einweihete. „Es freut mich, dass ich jetzt mal fahren darf“, gibt der Ministerpräsident freimütig zu, als er am Gerstetter Bahnhof ankommt. Er ist leger gekleidet mit Jeans, kurzärmeligem Hemd und braunen Halbschuhen, die unübersehbar schon einige Kilometer auf dem Buckel haben. Ein 60-köpfiges Begrüßungskomitee erwartet bereits den Landesvater, die Fotoapparate und



Ministerpräsident Kretschmann informiert sich nach seiner Triebwagen-Fahrt mit dem historischen T06 über das Angebot der Lokalbahn.

Handykameras im Anschlag. Mit dem Dieseltriebwagen der Lokalbahn rattern Kretschmann und sein Gefolge dann

mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 Stundenkilometern über die Alb, vorbei an abgeernteten Getreidefeldern und dem einen oder anderen Windrad, auf das die Mitreisenden Kretschmann natürlich besonders hinweisen. An den Zwischenstationen gibt es kurze Stopps. Einsteigen will aber niemand, den wenigen Schaulustigen am Bahnsteig reicht ein kurzes Foto mit dem Ministerpräsidenten. Stunde entlang der Bahnstrecke nicht das eine oder andere Polizeiauto – niemand käme wohl auf die Idee, dass der Regierungschef des Ländles unterwegs ist. Von Amstetten ging es zu Fuß weiter zur Geislinger Steige, wo der neugeschaffene Erlebnispfad eröffnet wurde.

Albtal: Saisonstart mit Freunden

Stammlokomotive 58 311 wurde im Mai durch 01 118 (HEF) und 52 7596 (EFZ) vertreten



Zu Saisonstart begegnet uns die Schnellzuglokomotive 01 118 im Frühlingsgrün bei Etzenrot.

Foto: D. Saarburg

Für die Bespannung der Albtal-Dampfzüge am 1. Mai konnte die Lok 01 118 der Historischen Eisenbahn Frankfurt (HEF) eingesetzt werden. Die Dampfzüge am 29. Mai hat dann 52 7596 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) übernommen. Grund für die Nutzung von Lokomotiven befreundeter Vereine ist dass die bei der Sektion Ettlingen stationierte Lok 58 311 noch nicht wieder zur Verfügung steht. Nach den nicht erfreulichen Erfahrungen mit den Druckausgleichsschiebern Bauart Trofimow (die auch die DR bei einigen damit nachträglich ausgerüsteten G12 hat machen müssen) war schon in 2014 der Beschluss gefasst

worden, die Maschine wieder auf Regelkolbenschieber und Winterthur-Druckausgleicher zurückzubauen. Dies sollte zusammen mit dem wegen eines Schadens erforderlich gewordenen Einbau neuer Schieberbuchsen für den linken Zylinder bei den Eisenbahnwerkstätten Krefeld (EWK) im März und April diesen Jahres gemacht werden. Trotz einiger weiterer Arbeiten waren die EWK mit Ihrer Arbeit im Zeitrahmen, nicht aber der Lieferant für die neuen Schieberringe. Aus den veranschlagten sechs Wochen Lieferzeit (!) wurden derer zehn, so dass unsere G12 im Mai nicht mehr zum Einsatz gelangen konnte.



Immer ein Besuchermagnet: Dampflokomotiven am Endbahnhof Bad Herrenalb beim Wasser fassen.

Foto: J. Töppel-Wolf



Zwischen Steinhäusle und Kullenmühle gelang am 29. Mai die Aufnahme des am Vormittag leider nur schwach besetzten Zuges. Foto: J. Töppel-Wolf

Ausflugserlebnis Rheinhafen

Erster Einsatz der G12 nach längerem Reparaturaufenthalt

Daniel Saarboing



Nah am Wasser gebaut: die Gleisanlagen im Karlsruher Rheinhafen, hier mit 58 311 beim Hafenfest

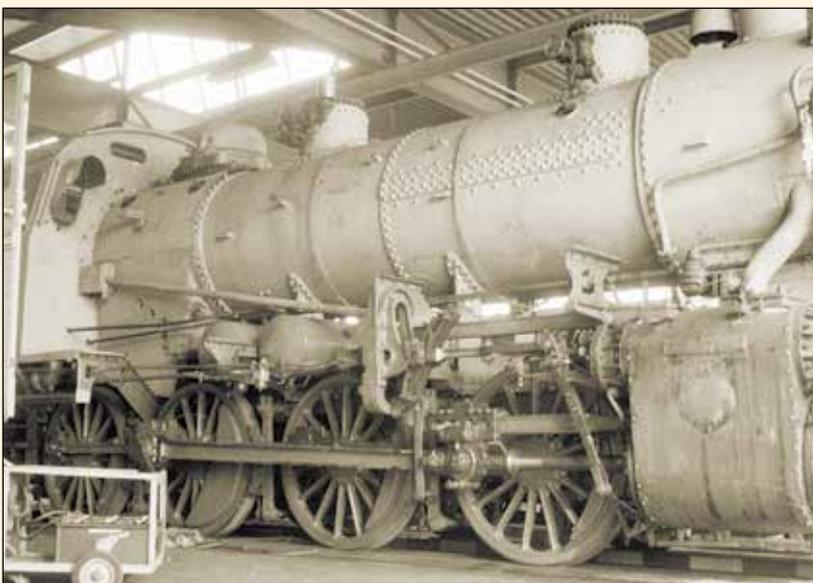
Jedes Jahr Ende Juni veranstaltet der Rheinhafen Karlsruhe das drei Tage andauernde Hafen-Kultur-Fest. Neben den bei solchen Veranstaltungen üblichen kulinarischen und musikalischen Angeboten gab es für die Besucher auch die Möglichkeit, hinter die Kulissen zu schauen. Dazu gehören Angebote für Kinder, historische Hafenführungen

durch Verwaltungsgebäude und Getreidespeicher und Rundfahrten mit der MS Karlsruhe. Fester Bestandteil der Veranstaltung sind schon seit jeher auch die Pendelfahrten mit unserem Dampfzug auf den weitläufigen Gleisanlagen des Hafens. Normalerweise nicht öffentlich zugängliche Bereiche konnten so gefahrlos bereist werden.

Hauptuntersuchung der Tenderlok 86 346 dauert an

Kesselarbeiten fortgeschritten – Aufarbeitung der Ventile in Ettligen

Daniel Saarboing



Historisches Werkstatt-Bild aus den 80er Jahren in der AVG-Mehrzweckhalle in Ettligen

Der Teilabschnitt „Kessel“ der Aufarbeitung unserer Lokomotive 86 346 konnte im Sommer 2015 mit dem Einschweißen und Einnieten eines Flickens am hinteren Schuss des Langkessels abgeschlossen werden. Schweißen und Nieten deshalb, weil der Flicker in die Nietnaht zum benachbarten Kesselschuss hineinreichte. Um den Eigenheiten der beiden

Fügeverfahren gerecht zu werden war besondere Sorgfalt geboten. In beiden Verfahren Zuhause ist die Fachfirma Metzger aus Heidelberg. Klärungen zur Frage des Dichtstempens der Nietnaht brachten dabei noch etwas Verzögerung. Reparaturen in diesen Bereichen waren auch bei der Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) und Deutschen Bundesbahn (DB) Gang und Gäbe.

Kurzmeldungen

Projekt „Karlsruher Eilzug“:

Auch am „Karlsruher Eilzug“ geht es voran! Derzeit befinden sich die beiden Eilzugwagen der Gruppe 30 sowie der Speisewagen im Einsatz, ein Eilzugwagen der Gruppe 36 (Wagen 403) befindet sich in Hauptuntersuchung in Rastatt bei der Fa BWR. Jetzt soll der bereits weitgehend fertiggestellte Packwagen der Gruppe 30 (Wagen Nr. 408) ans Laufen gebracht werden. Wir hoffen, daher, dass wir in der Saison 2016 erstmals wieder einen kompletten Eilzug aus 5 Eilzugwagen auf die Reise schicken können! Ergänzt um den Bn-Wagen (ex CFL) stehen dann wieder 300 Sitzplätze zzgl. Plätzen im Speisewagen zur Verfügung.



Ehrenmitgliedschaft für Klaus (†) und Gudrun Bindewald aus Bad Herrenalb

Zu den Aktivitäten im Albtal hat das Ehepaar Bindewald über viele Jahre sehr viel beigetragen. Herausragend dabei ist die jährliche Organisation eines Bücherflohmarktes auf dem Herrenalber Bahnhofsfest und über viele Jahre der „Malwagen“ im Nikolaus-Dampfzug. Für die großen Verdienste für den Verein wurden die beiden von der Mitgliederversammlung zu Ehrenmitgliedern ernannt. Die dazugehörige Urkunde überbrachte der 2. Vorsitzende.

Sektion Ettligen wählt Roland Brunnecker als Sektionsvorsitzenden

Viele Jahre stand Michael Schweizer als Vorsitzender der Sektion Ettligen zur Verfügung. Bereits seit langem hatte er angekündigt, dass er sich aus familiären und beruflichen Gründen vom Vorsitz zurückziehen würde. Zum Glück bleibt er als aktives Mitglied u.a. als Lokführer erhalten. Als sein Nachfolger wurde **Roland Brunnecker (Foto)** an einer Sektionsversammlung einstimmig gewählt. Als Stellvertreter wurde Hans-Peter Fantoli, ebenfalls einstimmig im Amt bestätigt.



Berichte vom Alb-Bahnle

Die 25-Jahr-Feier ist vorbei.

Zeit das vergangene Jahr einmal revue passieren zu lassen:

Am Anfang stand erst einmal, was können wir besonderes bieten? So standen bald die Themenschwerpunkte Oppinging Bahnhof und die 2.s im Vordergrund.

Gleichzeitig durfte unsere Strecke und Fahrzeuge nicht vernachlässigt werden.

Arbeiten an der Strecke

Nachdem mehrere Teilstücke unserer Strecke in den letzten Jahren saniert wurden, war es Zeit, einmal wieder alle Abschnitte professionell durchstopfen zu lassen, was auch im Frühjahr durch die Firma Metrico durchgeführt wurde. Sie gab uns auch Tips, da wir immer wieder an einer Stelle das Problem eines leichten Knicks in der Schiene hatten. Seit dem fährt es sich dort richtig ruhig.

Leider konnten wir einen Bahnübergang nicht gleich mitmachen, da der Linienbusverkehr hier querte und es nur in den Ferien ein Zeitfenster von vier Tagen Ende Mai gab. Mit sechs Einsatzkräften vom Alb-Bahnle und einem Fremdarbeiter konnte das Vorhaben rechtzeitig wieder abgenommen werden.

Bahnhof Oppinging

In eine viermonatige Aufhübschungsphase verviel unser Vereinsheim den Sommer über. Die dicke Latexfarbe, die einst das Gebäude vor Nässe schützen sollte, blätterte an manchen Stellen ab. Zeit also, das Bahnhofsgebäude abzudampfen, Wände zu flicken, Teile isolieren und neu zu streichen.

Um die Farbgestaltung des Bahnhofs originalgetreu wiederzuspiegeln, wurde ein Fachgeschäft konsultiert, der uns die entsprechenden Farbkompositionen dann empfahl. Auch der erst um 1910 entstandene Güterschuppenanbau wurde abgeschliffen, Schadhafte Hölzer ausgetauscht und die Schiebetore wieder gangbar gemacht. Zum Schluss wurde der Toilettenerker angegangen. Dieser Teil des Gebäudes war weder isoliert, noch passte er optisch zum vorhandenen Bahnhof. Sämtliche Verkleidungsbretter wurden ausgetauscht und so gestaltet, dass sich dieser Bauabschnitt unsichtbar in das Gesamtkonzept integrierte.

Zum Schluss wurde noch im hinteren Raum des Oppinging Bahnhofs eine kleine Bildergalerie über den Werdegang und der Arbeiten vom Alb-Bahnle in seiner 25-jährigen Geschichte eingerichtet. Der Raum soll auch in Zukunft für fremde Bilder an Fahrtagen, außer Halloween, zur Verfügung gestellt werden.

Filmaufnahmen in Oppinging

Für den Film „Dolores“, der im Herbst diesen Jahres der Öffentlichkeit gezeigt werden soll, suchte das Filmteam eine geeignete Location. Aufmerksam geworden durch die einstigen Dreharbeiten für PRO7-Galileo, trat man an uns heran, mit der Begründung wir hätten doch einen alten Bahnhof, der entsprechend rustikal in ihre Filmszene passen würde. Wir mussten dann allerdings mitteilen das der Bahnhof in den vergangenen vier Monaten sich grundlegend verändert hätte und nicht mehr so alt aussieht. Bei einem Vor-Ort-Termin wurde aber schnell klar, dass sich der Bahnhof doch anbot. Kleine Dinge, wie die Kunststofftürklinke, oder die Bahnhofsneonbeleuchtung wurden noch rechtzeitig ausgetauscht. Jedoch hatten wir für die Frontbeleuchtung kein original Lampenglas mehr, so dass ein Gurkenglas her halten musste. (Hier der Aufruf: hat Jemand ein originales Glas für uns, da zur Zeit immer noch das Gurkenglas den vorderen Giebel ziert, Durchmesser ca. 18cm unten halbrund)

Die Dreharbeiten waren schon ein Erlebnis, nur die Wartezeiten bis man dran ist, sind für drei Darsteller und sieben Komparsen, sowie dem 30-köpfigen Filmteam etwas anstrengend. Interessant war die im Drehbuchbeiblatt stehende Mittagspause, die war auf 20:00 Uhr anberaumt, das Drehende stand gegen 3:00 Uhr morgens an.

Lok 2.s

Rechtzeitig zu unserem Jubiläum konnte die 2.s in einem halbwegs kompakten Zustand von einer Seite gezeigt werden. An Hand der alten Pläne und den noch vorhandenen durchgerosteten Fragmenten wurde das Umlaufblech frisch ausgelasert, gestrichen und zusammen mit den Kohlekästen wieder aufgebaut. Fehlende Lokschilder

angebracht und der einst zum Abgießen abmontierte Zylinder der rechten Seite wieder angeschraubt. Zusammen mit der originalen Lokglocke und leuchtenden Stirnlampen konnten so die 1900 erbaute 2.s neben der 99 7203 von 1904 am Jubiläum fotografiert werden. Derzeit wird die zweite Seite des Führerstandes aufgearbeitet. Die Bleche mussten, korrosionsbedingt, komplett frisch hergestellt werden. Ebenso fehlten die originalen Fenster, bei denen wir nun unsere ersten Nietversuche starten.

Lokschuppen Amstetten

Seit nunmehr acht Jahren feilt unsere Arbeitsgruppe an einem Anbau für unseren Lokschuppen. Über 1000 Blatt Papier sind beschrieben, skizziert und gezeichnet worden. Vor vier Jahren bauten wir Dachbinder einer Lagerhalle ab und zeichneten passend dazu die Halle. Derzeit sind die technischen Zeichnungen beim Statiker.

Rathaus Amstetten

Derzeit befindet sich im Eingangsbereich des Rathauses eine Bilderausstellung, ähnlich der in Oppinging. Hier sind auch Zeichnungen des geplanten Lokschuppens zu sehen. Die Ausstellungswand dient unter anderem dazu, neu hinzugezogenen Mitbürgern unser Hobby näher zu bringen. Die Ausstellungswand wird im Laufe des Jahres auch an anderen Orten präsentiert.

Fahrtage und Fahrgastzahlen

Seit nunmehr fünf Jahren erfreut sich unsere Sektion steigender Fahrgastzahlen. So haben wir im Jahr 2015 umgerechnet eine Person über 40000 km bewegt.

Im Jahr 2016 gibt es noch folgende Fahrtage:

31. Juli (1. Feriensontag)

21. August (Teddybärfahrt)

2. Sept. (Plandampffahrt)

18. Sept. (Plandampffahrt)

2. Okt. (Kartoffelfest in Nellingen mit Oldtimerbuszufuhr)

30. Okt. (Diesellokhalloeenfahrt ab 12:40h)

Außerdem haben wir natürlich noch die beliebten Nikolaus-Fahrten am 3., 4. und 11. Dezember im Programm.

Bildeindrücke vom Alb-Bahnle



Zwei alte Damen in Amstetten: links 99 7203 unter Dampf, rechts Original-Lok 2s - die noch lange nicht dampfen wird.

Foto: P. Sieste



Rangieren in Amstetten

Foto: P. Sieste



Handy und Dampfnostalgie

Foto: P. Sieste



Blick aus dem Fenster

Foto: P. Sieste



Personenzug mit Gütertransport idyllisch inmitten erntereifer Felder.

Foto: T. Kiefer



Personal-Pause

Foto: P. Sieste

Werkstatt-Praxis

Radsatzbereifung bei Thyssenkrupp in Duisburg:



Karusseldrehbank:
Radreifen auf Paßmaß ausdrehen.



Aufziehstand:
Radreifen auf Aufziehtemperatur erwärmen.



Aufziehstand:
Radsatz mit Felge einfahren



Aufziehstand:
Wärmebrenner abstellen, richtigen Sitz der Felge im Radreifen prüfen. Abkühlen lassen. Anschließend wird an der Radsatz mit dem Radreifen herausgehoben und an der Sprengringwalzmaschine der Sprengring eingewalzt.

Kranwagen X 713 und seine Radsätze

Geöffnete Schweißnaht am Speichenstern – Suche nach dokumentiertem bewährtem Reparaturverfahren dauert an.

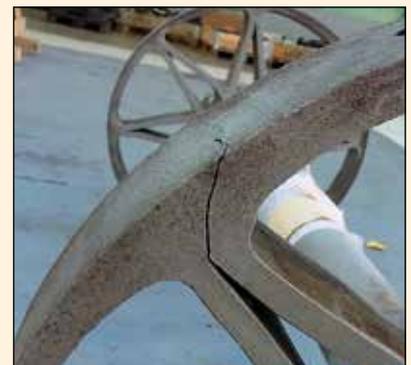


Der Kranwagen X 713 wurde von der Regionalbahn Bern-Solothurn aus der Schweiz übernommen

Fotos diese Seite: Jens Wolf

Rasch und professionell sollte sie gehen, die wegen der zu schmalen Bandagen vorgesehene Neubereifung der Radsätze unseres Kranwagens X 713. Hierzu hatten wir -eine Sondergröße war notwendig- zusammen mit den Kollegen der Brohltalbahn vier passende Radreifen beschafft. Beim ausgewählten Fachbetrieb Thyssenkrupp in Duisburg zeigten sich nach dem Entfernen der alten Radreifen aber an zwei Radsternen (je einer an je einem der beiden Radsätze) Spalten zwischen dem aus gewalzten Flacheisen gebogenen Speichen und einem der Außen in das Radsterngewölbe eingesetztem Füllstück. Bei der Herstellung der solcherart „gebauten“ Radsterne soll dieses Füllstück bei hoher Temperatur in einer Art Gesenk mit einem Dampfhammer hinein-schmiedegeschweißt worden sein. Leider gibt es zu dem bis in die 1920er Jahre genutzten Herstellverfahren durchaus noch Beschreibungen und Abbildungen, aber ein Regularium wie ein Öffnen dieser Schweiß-Stelle vor einer Neubereifung des Radsternes repariert wurde war bisher nicht zu finden. Vermutlich -und naheliegend- mit einer Schweißung. Das aber ist bei neueren (und sicherlich auch höher Belasteten)

Radsätzen im Vorschriftenwerk nicht mehr vorgesehen. Keiner der angesprochenen Spezialisten (mitsamt des „Fachausschusses Schienenfahrzeuge“ beim Deutschen Institut für Normung) konnte hierzu bisher einen brauchbaren Rat geben. „Verschrotten und durch neu herzustellende Scheibenräder ersetzen“ erscheint uns nicht als langfristig hilfreiche Lösung weil wir bei unserer Schmalspurbahn noch etliche Radsterne dieser (im Übrigen recht bewährten) Bauart haben. Auch dort könnten sich bei Neubereifungen solche Bilder zeigen. Wir sind sicher, dass das reparabel ist und wollen diesen Weg auch gehen. Wer kann uns hier mit fachlicher Erfahrung und/oder Literatur weiterhelfen?



Riss am Radsatz, hier ohne Bandagen

Dorsett Steam Fair 2015

Großbritanniens Dampf-Fans zeigen was mit (schienenlosem) Dampf möglich ist

Endlich wahrgemacht habe ich meinen Wunsch die große englische Dampfmesse „Great Dorsett Steam Fair“ zu besuchen im Sommer des vergangenen Jahres. Mit dem Komplettangebot eines Busreiseveranstalters ging es in zwei Etappen nach England.

Busfahrt nach Hoek van Holland, Nachfähre nach Harwich, Fahrt nach Portsmouth mit Besichtigung des „Spinnaker Tower“ und des Museumshafens der englischen Marine, dann weiter in das Quartier in Bournemouth. Nach einem unerwartet guten Frühstück brachte uns der Bus zum ~ 40 km entfernten Ausstellungsgelände. Schon von weitem war der Jahrmarkt, bestehend aus einem aktuellen und einem historischen Teil und viele-viele Stände und Fahrzeuge zu sehen.

Dampf-Giganten auf der Straße

Was ich dann im Ausstellungsgelände zu sehen bekam ist für festlandseuropäische Maßstäbe unglaublich: Zehn arbeitende mobile Sägewerksgespanne bestehend aus ~ 9 m langem Vorschubrahmen mit Kreissäge und Lokomobil als Zug- und Antriebsmaschine, dazwischen ein Dampfkran-Lokomobil, das die Stämme nachlegte, daneben fünf durch Lokomobile angetriebene

Dreschmaschinen und – ganz am Rande des Ausstellungsgeländes – drei arbeitende Dampfplugsätze (zwei durch Drahtseil an dem ein Pfluggestell eingesetzt ist miteinander verbundene mobile Dampfmaschinen mit einer Seiltrommel). Auf einer Anhöhe waren gut ein Dutzend Dampfkran-Lokomobile zu sehen, gleich daneben in einer Senke ein Rundkurs (ca. 500m x 200m) auf dem zahlreiche Lokomobile mit und ohne Anhängelast ihre Runden drehten. Am spektakulärsten war das Tiefladegespann mit aufgeladener 2-D-Dampflokomotive, das von Gespannen aus drei bis vier Lokomobilen mit hörbarem Auspuffschlag über den Rundkurs gezogen wurde. Am Rande des Rundkurses war aus Anlass des vor einem Jahrhundert stattgefundenen I. Weltkrieges eine Frontabschnittsszenerie bestehend aus Schützengräben, Drahtverhau, MG-Nestern und Unterständen mit sämtlicher zugehörigen Armeefahrzeuge (Lokomobile, Dampf-LKW und sogar dem Holz-Nachbau eines Sherman MK1) nachgebaut worden, die sich eines regen Besucherinteresses erfreuten. Im Bereich des historischen Jahrmarktes waren fünfunddreissig „Showmanns Engines“ aufgereiht, die abends die Energie für die zugehörigen Stände

lieferten. Zwei Dampf-Karussells und eine Dampf-Schiffsschaukel (beides seit über hundert Jahren im Besitz der in England bestens bekannten Schaustellerfamilie Carter), etliche Orgeln sowie weitere für die Jahrmärkte der Jahrhundertwende typische Exponate bereicherten die Szenerie. Zahlreiche weitere Stände mit dem gesamten Spektrum eines Teile- und Veteranenmarktes aber auch Festzelte mit Programmangeboten rundeten das Angebot ab. Überall begegnetem einem die Betreiber und Aussteller mit großer Freundlichkeit und gaben bereitwillig Auskunft über ihr Steckenpferd.

Publikum breit gefächert

Das interessierte Publikum bestand nicht nur aus „Spezialisten“ wie man es von Dampf-Veranstaltungen hierzulande gewöhnt ist, sondern aus ganz normalen Familien, die sich für die in England erfundene Technik begeistern. „Die Dampfmaschine“ wie überhaupt die Begeisterung für den Erhalt und Betrieb historischer Technik scheint sich in England einer viel breiteren (ganze Familien) Basis zu erfreuen als hierzulande. Für mich steht fest, dass ich die Great Dorsett Steam wieder besuchen werde.

Jens Töppel-Wolf



Dampf-Mobile so weit das Auge reicht – und das auch noch ganz ohne Schienen. Erlebar auf der Great Dorsett Steam Fair in Großbritannien.

UEF-Internetauftritt Runderneuert

Ganz neues System – Möglichkeit zur Mitarbeit auf breite Basis gestellt – Drei Jahre Arbeit

Unser bisheriger Internetauftritt hatte den großen Nachteil, dass man zur Bearbeitung der Seiten ein spezielles Programm benötigte. Seit einigen Jahren gibt es aber Systeme, bei denen man von jedem Internetcomputer aus neue Inhalte auf die Seiten stellen kann. Durch die Fülle an Informationen, die wir unseren Besuchern bieten, ist ein Umzug ein sehr aufwändiges Unterfangen. Wie die meisten Tätigkeiten wurde das alles in ehrenamtlicher Tätigkeit durchgeführt.

Verzögerung durch Technische Probleme

Etwa 3 Jahre hat die Umstellung unserer Seite auf ein solches System gebraucht. Zwischendurch hatten wir mit ein paar technischen Problemen



zu kämpfen, die uns etwa ein Jahr Zeit gekostet haben. Anfang 2016 war dann endlich die Zielgerade erreicht war und im März/April kurz vor Saisonbeginn konnten wir die ersten Teile der Seite veröffentlichen.

Das neue System ist natürlich nur so gut wie seine Benutzer. Jetzt müssen die örtlichen Mitarbeiter nur noch im Umgang damit geschult werden. Eine telefonische Schulung und eine Präsenz-Schulung fand bereits statt. Weitere Schulungen sind vorgesehen.

Mitarbeiter werden geschult

Für die einfache Bearbeitung von Seiten ist nur die Kenntnis beim Umgang mit handelsüblichen Office-Programmen erforderlich. Will man einen Artikel schreiben, braucht es etwas mehr Wissen und ein Verständnis von der Seitenstruktur. Das zu vermitteln ist ein wichtiger Bestandteil der Schulungen. Interessierte Aktive sind willkommen sich hier zu engagieren.

In eigener Sache – Mitarbeiter gesucht

Die rechtzeitige Aufbereitung der von den Sektionen zugelieferten Beiträge für unsere Vereinszeitung „Die Dampfeisenbahn“ war mir (oder dem mit der Aufgabe betrauten vereinskollegen) aus persönlichen (Wohnungsauflösung) und beruflichen Gründen (Vertretung eines erkrankten Kollegen) leider nicht möglich.

Verzug bei Rundzeitung

Hierfür muss ich Mitgliedschaft und Vorstandskollegen um Entschuldigung bitten.

Gedanke der Zeitung ist, nach Innen wie Außen aktuell und anschaulich über unsere Arbeit

bei Erhaltung und Betrieb des anvertrauten historisch wertvollen Eisenbahnmaterials zu berichten. Dies erfordert ein gut organisiertes (Terminplan) Zusammenwirken von der Quelle (Lieferung von Text- und Bildbeiträgen) über die „Redaktion“ (Abstimmung/Zusammenstellung/Aufbereitung der Beiträge), die Kontrolle (Korrektur) bis zu Satz (Layout) und dem Versand.

STELLENANGEBOT

Es liegt auf der Hand, dass eine rasche Bewältigung der Aufgaben ehrenamtlich nur über die Zu- und

Zusammenarbeit einer breiteren Mitarbeiterbasis gelingen kann.

Gleiches gilt im Prinzip auch für unseren Internet-Auftritt. **Es werden daher Mitarbeiter für Zeitung und Internet-Auftritt gesucht.** Ein Zweierteam je Sektion ermöglicht einen gedanklichen Austausch und wechselseitige Vertretung.

Voraussetzungen: Freude am Umgang mit Texten, Kommunikationsfähigkeit, Computer-Arbeitsplatz mit Officeprogrammen bzw. Internetanbindung
Vergütung: die Freude, zur betriebsfähigen Erhaltung von Dampfeisenbahnen beigetragen zu haben ist eigentlich unbezahlbar.

Impressum

Herausgeber Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. • Redaktionsleitung: Jens Töppel-Wolf, redaktion@uef-dampf.de, Gestaltung und Satz: Daniel Saarboung. 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, Distelweg 19, 73340 Amstetten, bernd.scherer@uef-dampf.de

Sektion Ettlingen
Albtalbahnhof/Murgtalbahnhof
UEF Sektion Ettlingen
Bahnhofstraße 6,
76275 Ettlingen
Telefon 0 72 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

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

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

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