

FES-Mitteilungen ***Ausgabe 2/2014*** ***April 2014***



Fahrt über die Murgtalbahn am 26.4.

Fahrt nach Weißenhorn am 21.6.

Funtreffen in Leipzig

Veranstaltungen

Liebe Fes'ler,

nachdem sich das Jahr mit unserem Videonachmittag im Januar und der Mitgliederversammlung im Februar in geübter Routine recht gut angelassen hat, wurden wir Anfang März ganz schön auf eine harte Probe gestellt, als uns Andreas ziemlich unvermittelt darüber informierte, dass er aus persönlichen Gründen das diesjährige Funtreffen in Leipzig nicht ausrichten kann. Abgesehen davon, dass wir mit Andreas auf einen ruhigen und besonnenen Zeitgenossen verlieren, der mit den Schmalspurwochenenden gezeigt hat, was er kann, standen wir nun vor dem Problem, ohne unseren ortskundigen Protagonisten nach Möglichkeit das Funtreffen zu retten. Dies wollten wir als Veranstalter auf jeden Fall schaffen und dank der spontanen Bereitschaft von Andreas und Uli, die Heidelberg hervorragend organisiert haben, ist uns das auch gelungen. Und der Zuspruch unserer Freunde aus Hamburg und Köln hat uns darin noch bestärkt. Wie gewohnt findet Ihr daher im aktuellen Rundschreiben das vollständige Programm für Leipzig mit Anmeldeformular. Beachtet bitte auch die etwas verkürzte Anmeldefrist bis Ostern, die wir brauchen, um dann vor Ort noch die letzten Feinheiten rechtzeitig abstimmen zu können.

Daher hoffe ich auf eine rege Teilnahme insbesondere aus den Reihen des FES und freue mich auf ein schönes Funtreffen in Leipzig mit vielen alten Freunden des FES.

Euer Bernd

Titelbild

Uli erkundete am 1.3.2014 den neuen Leipziger Citytunnel. Dabei entstand dieses Foto des Zugangs zur S-Bahn-Station Bayerischer Bahnhof.

Impressum

Herausgeber: Freundeskreis Eisenbahn Süddeutschland e.V.
Postfach 13 11 06
70069 Stuttgart

Bankverbindung

PSD Bank RheinNeckarSaar BLZ 600 909 00
Konto-Nr. 78 19 676 600
IBAN DE49 6009 0900 7819 6766 00
BIC GENODEF1P20

Redaktion: Patrick Fiala, Bernd Zöllner
Erscheinungsweise: vierteljährlich Anfang Januar, April, Juli, Oktober
Namentlich unterzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Kontakt:

1. Vorsitzender Bernd Zöllner: vorstand@fes-online.de
Redaktion FES-Mitteilungen: redaktion@fes-online.de
Veranstaltungsvorschläge: termine@fes-online.de
Internet: <http://www.fes-online.de/>

Mitgliederversammlung 2014 in Stuttgart

A M 16. Februar fand unsere Mitgliederversammlung in der Weissenburg in Stuttgart statt. Zur Information für alle Mitglieder drucken wir hier das Protokoll ab:

Mitgliederversammlung 2014

Ort Schwulesbisches Zentrum „Weissenburg“
Weissenburgstraße 28a
70180 Stuttgart

Zeit Sonntag, 16. Februar 2014, 15:00 Uhr

Agenda

1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden, Feststellung der Beschlussfähigkeit

Bernd Zöllner begrüßt die Anwesenden und stellt bei zwölf anwesenden Mitgliedern zuzüglich fünf Vorstandsmitgliedern die Beschlussfähigkeit fest.

2. Genehmigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

3. Bericht des Vorstandes

• Mitgliederentwicklung

Nach Austritt bzw. Tod einiger Mitglieder und Eintritt neuer Mitglieder Stand heute 51 Mitglieder. Die Mitgliederzahl ist damit stabil, womit wir zufrieden sein können.

• Öffentlichkeitsarbeit

Es werden in diversen Eisenbahnzeitschriften fortlaufend Anzeigen geschaltet. Da der Geschäftsführer (der sich geweigert hat Anzeigen für den FES zu schalten) der Zeitschrift Eisenbahnmagazin in den Ruhestand gegangen ist will Bernd einen neuen Anlauf starten.

Es gibt vier Mal im Jahr das Rundschreiben.

Für Mitglieder und Interessenten gibt es auch den regelmäßigen Newsletter.

Für die Überarbeitung der Homepage gibt es einen Entwurf. Dieser wird später vorgestellt.

Bernd hat einen Entwurf für einen Flyer erstellt.

Eine eigene Präsenz in Facebook wird nicht in Betracht gezogen, eine Verlinkung von Facebook auf die FES-Homepage ist natürlich möglich.

- **Rückblick auf die Veranstaltungen des Jahres 2013**

Bernd läßt in einigen kurzen Worten die Veranstaltungen des vergangenen Jahres Revue passieren.

In München wird von Peter ein regelmäßiger Stammtisch angeboten, weitere Veranstaltungen kaum, da der Zuspruch gering ist.

Der Stammtisch in Nürnberg hat sich etabliert.

Ulrich plant in Frankfurt einen Stammtisch zu etablieren. Bisher gibt es in dieser Richtung in Frankfurt keinerlei Aktivitäten.

- **Arbeitstreffen**

Verwendung des Überschusses des Funtreffens 2012. Dieser wird beim FES als Rücklage für eventuelle Verluste bei zukünftigen Funtreffen hinterlegt. Dafür wird ein eigenes Sparbuch angelegt.

Haftpflichtversicherung für vom Verein organisierte Veranstaltungen: die Rechtslage ist unklar. In Baden-Württemberg gibt es eine spezielle Vereinshaftpflichtversicherung, die aber wohl für den FES nicht relevant ist. Roland klärt dieses Thema ab.

Funtreffen der nächsten Jahre: Eckart Schade hat sich für Koblenz angeboten. Martin Kugler hat sich für Innsbruck angeboten.

Andreas Mansch organisiert das diesjährige Funtreffen in Leipzig.

4. **Aussprache zum Bericht des Vorstands**

Keine Wortmeldungen.

5. **Bericht des Kassenwartes**

Roland Möller (Kassenwart) gibt Rechenschaft über die Entwicklung der Finanzen des Vereins 2013 und den Haushaltsplan für 2014.

6. **Bericht der Kassenprüfer**

Die Kassenprüfung fand am 14. Februar statt. Es wurden alle Belege und Buchungen sowie die Kontostände überprüft. Es gab keine Beanstandungen. Die Kassenprüfer empfehlen die Entlastung des Kassenwarts.

7. **Aussprache zum Bericht des Kassenwarts und der Kassenprüfer**

Der Betrag „Gesamtkassenbestand“ in Höhe von 6928,30 € sind 984,56 € enthalten die der FES als Rücklage für zukünftige Funtreffen lediglich verwaltet und diese damit nicht zu seiner alleinigen Verfügung stehen.

Das Sommerfest bei Bernd soll in Zukunft für die Teilnehmer komplett kostenfrei sein.

Der FES kann auch bei Sonderfahrten einen Zuschuß leisten.

Der FES ist 21 Jahre alt, das 25. ist nicht mehr so lange hin, zu dem Anlaß kann der FES eine besondere Veranstaltung durchführen, wofür ein Teil des Kassenbestands verwendet werden kann.

8. Entlastung des Kassenwartes

Der Entlastung wird einstimmig bei einer Enthaltung zugestimmt.

9. Entlastung des Vorstands

Der Entlastung wird einstimmig bei einer Enthaltung zugestimmt.

10. Anträge

Keine Anträge

11. Jahresprogramm 2014

- Januar: Besuch des Echtdampf-Hallentreffens in Karlsruhe.
- Februar: Mitgliederversammlung.
- März: Messe „Faszination Modellbau“ in Karlsruhe. (8.)
- April: Murgtalbahn (26.).
- Mai: Funtreffen in Leipzig.
- Juni: Weißenhorn (15.)
- Juli: Sommerfest bei Bernd. (19.)
- August: Stammtisch im „Haus am See“
- September: Innotrans (Treffen am 26. abends)
- Oktober: Offen
- November: Modellbahn?
- Dezember: Weihnachtsstammtisch in der Weissenburg.

12. Sonstiges

Keine Wortmeldungen

Der Protokollführer
Patrick Fiala

Einverstanden
Bernd Zöllner

Rundfahrt über die Murgtalbahn am 26.4.

IM April wollen wir mal zu einer großen Rundtour mit der Bahn starten. Dazu haben wir den Vorschlag von Ulrich aufgegriffen und statten der Murgtalbahn einen Besuch ab. Zunächst geht es von Stuttgart mit dem IRE nach Karlsruhe und von dort starten wir mit einem AVG-Triebwagen zunächst in Richtung Rastatt. Hier beginnt nun die Murgtalbahn. Die überwiegend eingleisige, 58 km lange Strecke führt nach Freudenstadt und verläuft größtenteils im Tal des Schwarzwaldflusses Murg. Der Streckenbau begann bereits am 19.8.1868, aber bedingt durch die schwierigen topografischen Verhältnisse gestaltete er sich äußerst schwierig. Allein der sechs Kilometer lange Abschnitt von Weisenbach bis Forbach erforderte den Bau von sieben Tunneln, drei großen Brücken und erhebliche Erdarbeiten. Am 14. Juni 1910 konnte der Abschnitt Weisenbach-Forbach nach dreijähriger Bauzeit in Betrieb genommen werden, am 4. Mai 1915 folgte die Teilstrecke bis Raumünzach. Den Weiterbau bis zur Landesgrenze verhinderten der Erste Weltkrieg und Querelen den Ländern Baden und Württemberg. Durch die Gründung der Deutschen Reichsbahn waren diese Themen erledigt und schließlich konnte am 13. Juli 1928 das letzte Teilstück fertig gestellt und die Strecke durchgehend bis Freudenstadt befahren werden. Zu den Besonderheiten dieser Strecke gehört der Steilstreckenabschnitt zwischen Baiersbronn und Freudenstadt mit max. 50 %, der ursprünglich als Zahnstangenabschnitt nach dem System Riggenbach-Klose angelegt worden war.

Begünstigt durch den Ausbau der benachbarten B 462 machte der zunehmende Straßenverkehr der Bahn das Leben immer schwerer. 1966 wurde von Dampf- auf Dieselbetrieb umgestellt, Ende der 80er Jahre kamen Dieseltriebwagen der BR 628 zum Einsatz. Auf der Steilstrecke zwischen Baiersbronn und Freudenstadt kamen schließlich 627 zum Einsatz.

Ab 1995 wurde das Fahrplanangebot deutlich verbessert, er führen auch wieder lokbe-

spannte Züge und sogar D-Züge und später IRs.

Anfang der 90er Jahre interessierte sich die AVG für diese Strecke. Das bedeutete eine Elektrifizierung der Strecke, womit eine deutliche Steigerung der Streckenkapazität möglich wurde. Der Erste Abschnitt bis Raumünzach konnte am 15.6.2002 in Betrieb genommen werden, der Rest wurde bis zum 20. Mai 2004 fertig gestellt. Wegen der schwierigen topografischen Verhältnisse musste man bei der Elektrifizierung besonders kreativ sein. Durch den Einbau von Y-Schwellen, die einen flacheren Oberbau ermöglichten und einer festen Oberleitung, konnte man die Aufweitung der Tunnel vermeiden.

Seitdem ist die Murgtalbahn ein fester und intensiv genutzter Bestandteil des erfolgreichen flächendeckenden S-Bahn-Netzes der AVG.

Die Mittagspause wollen wir in Freudenstadt verbringen.

Freudenstadt wurde 1599 vom Herzog Friedrich I. Von Württemberg gegründet.

Er beauftragte den Baumeister Schickhardt mit der Planung, der quadratische Grundriss für Freudenstadt geht wahrscheinlich auf Zeichnungen Albrecht Dürers in seiner *Festungslehre* zurück. Schickhardt entwarf Freudenstadt auf Geheiß Friedrichs I. am Reißbrett. Nach mehreren Vorentwürfen wurde Freudenstadt schließlich nach dem *Dreizeilenplan* erbaut, wobei das nun in der Mitte der Stadt geplante Schloss und die Festung erst später entstehen sollten. Nach dem Tod von Herzog Friedrich wurden auch die Pläne für das Schloss in „Friedrichs Stadt“ nicht mehr berücksichtigt. Die freie Fläche im Zentrum blieb somit ein riesiger Platz, der heute als *größter bebauter Marktplatz* Deutschlands gilt.

Für die Rückfahrt haben wir die Strecke über Hochdorf und das anschließende Nagoldtal nach Pforzheim zu fahren und von dort die Heimreise nach Stuttgart anzutreten.

Bernd



Fahrplan am 26.4.

Anfahrt aus Stuttgart

Stuttgart Hbf	ab	9:00	IRE 4902
Karlsruhe	an	9:53	

Anfahrt aus Mannheim

Mannheim Hbf	ab	8:40	RB 38827
Karlsruhe Hbf	an	9:32	
Karlsruhe Hbf Vorplatz	ab	10:00	S41
Freudenstadt Stadt	an	11:29	

Mittagspause in Freudenstadt mit Restaurantbesuch, alternativ 2 h 30 min oder 4 h 30 min

Freudenstadt Stadt	ab	14:02	16:02
Hochdorf	an	14:45	16:45
Hochdorf	ab	15:04	17:04
Calw	an	15:32	–
		*	
Calw	ab	16:34	–
Pforzheim Hbf	an	17:05	18:05

* Besichtigung von Calw

Rückfahrt nach Stuttgart

Pforzheim Hbf	ab	18:26	IRE 4913
Stuttgart Hbf	an	18:58	

Rückfahrt nach Mannheim

Pforzheim Hbf	ab	18:26	S5
Mühlacker	an	18:55	
Mühlacker	ab	19:00	RE 19514
Heidelberg Hbf	an	19:49	
Heidelberg Hbf	ab	20:03	S1
Mannheim Hbf	an	20:20	

Fahrt mit dem „Weißenhorner“ am 21.6.

AM 21.6. unternemen wir eine Fahrt mit dem „Weißenhorner“ von Ulm nach Weißenhorn (Kreis Neu-Ulm/Bayern). Hierbei, genauer bei dem Abschnitt von Senden nach Weißenhorn, handelt es sich um die erste für den Personenverkehr reaktivierte Strecke in Bayern.

Bau und Inbetriebnahme als Vizinalbahn

Erste Überlegungen für eine Bahnanbindung von Weißenhorn gab es bereits 1856, kurz nachdem sich in Memmingen ein Verein zur Förderung des Baus der Illertalbahn gegründet hatte. Der Weißenhorner Bürgermeister Jann bemühte sich in Memmingen darum, die Strecke ab Heimertingen nicht im Illertal, sondern im Tal der durch Weißenhorn fließenden Roth zu führen. Entsprechende Anstrengungen blieben allerdings folgenlos, die Bahn zwischen Neu-Ulm und Memmingen wurde in ganzer Länge entlang der Iller erbaut. Auch weitere Bemühungen des Weißenhorner Stadtrats blieben zunächst ohne Erfolg. 1864 wurde immerhin eine Verbindung mit Stellwagen nach Vöhringen eingerichtet und damit ein erster Anschluss an die Illertalbahn geschaffen.

Nachdem das Königreich Bayern am 29. April 1869 sein erstes Vizinalbahngesetz verabschiedet hatte, mit dem die Ergänzung des bayerischen Eisenbahnnetzes durch Nebenbahnen gefördert werden sollte, bekamen die Weißenhorner Eisenbahnpläne neuen Auftrieb. 1872 beauftragte die Stadt den Zivilingenieur Karl del Bondio mit der Projektierung zweier alternativer Strecken von Weißenhorn nach Nersingen und Vöhringen. Er untersuchte auch das zu erwartende Verkehrsaufkommen und empfahl die Verbindung nach Nersingen, die zwar länger, aber dafür wesentlich einfacher zu trassieren sei und auch mehr Orte anschließen würde. Auf das entsprechende Gesuch der Stadt um Aufnahme der Strecke in das nächste Vizinalbahngesetz hin beurteilte die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen die Verbindung nach Nersingen als unrentabel und schlug als Alternative eine

Verbindung mit der Illertalbahn in Senden vor. Am 29. Juli 1876 unterschrieb König Ludwig II. das entsprechende Gesetz. Im gleichen Jahr erfolgte noch der Vertragsabschluss zwischen der Stadt Weißenhorn und der Staatsbahn zur anteiligen Übernahme der Baukosten entsprechend den Anforderungen des Vizinalbahngesetzes.

Im Sommer 1877 begannen die Bauarbeiten und nach knapp einem Jahr wurde am 4. September die erste Probefahrt über die Gesamtstrecke durchgeführt. Am 15. September 1878 erfolgte schließlich die offizielle Eröffnung der Strecke als eine von drei Vizinalbahnen im Bezirk Schwaben. Der erste Fahrplan sah vier tägliche Zugpaare vor.

Entwicklung bis zur Einstellung des Personenverkehrs

1908 wurde von der nördlich von Weißenhorn gelegenen Nachbargemeinde Pfaffenhofen an der Roth eine weitere Bahnverbindung vorgeschlagen. Die Strecke sollte von Neu-Ulm über Pfaffenhofen nach Weißenhorn und weiter durch das Rothtal nach Babenhausen mit Anschluss an die Bahnstrecke Kellmünz-Babenhausen führen. Weißenhorn wäre damit Bahnknoten geworden. Die Pläne wurden mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs letztlich begraben.

Das Fahrplanangebot auf der Strecke blieb über die Jahrzehnte weitgehend konstant. Kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs wurden auf der als Kursbuchstrecke 406d verzeichneten Verbindung von Montag bis Freitag sechs Zugpaare angeboten, an den Wochenenden sogar sieben.

Nach Ende des Krieges und mit Beginn der Motorisierung des Individualverkehrs sank die Nachfrage allmählich. Dazu trug auch bei, dass die Deutsche Bundesbahn bereits ab 21. Juli 1952 eine direkte Bahnbuslinie von Weißenhorn nach Ulm eingerichtet hatte, die das bis dahin nötige Umsteigen in Senden überflüssig machte. Das Angebot auf der Straße wurde schrittweise zu einem Studentakt ausgebaut,

dagegen auf der Schiene eingeschränkt. Zuletzt verkehrten noch zwei Zugpaare, die analog zum Bus ab Senden nach Ulm beziehungsweise Neu-Ulm verlängert worden waren. Die Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf der zuletzt als Kursbuchstrecke 407b geführten Strecke erfolgte schließlich am 25. September 1966. Seitdem wurde die Strecke ausschließlich im Güterverkehr bedient, vorwiegend zur Bedienung des Weißenhorner Industriegebiets Eschach, in das ein Anschlussgleis führt.

Wiederinbetriebnahme für den Personenverkehr

Seit den 1990er Jahren gab es immer wieder Forderungen, die Strecke erneut im Personenverkehr zu bedienen. Ab Anfang der 2000er Jahre engagierte sich vor allem die Weißenhorner lokale Agenda Mobilität/Stadtentwicklung für die Strecke. Die Forderung wurde unter anderem mit jährlich durchgeführten Sonderfahrten untermauert, ab 2008 setzten sich auch ortsansässige Firmen für den Erhalt und Ausbau der Strecke ein.

Im Sommer 2008 schrieb die DB Netz AG die Strecke aus. Für Gleiserneuerungen würden in den nächsten fünf Jahren rund sechs Millionen Euro anfallen. Darauf meldeten sich vier Interessenten, wobei schließlich die Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm (SWU Verkehr GmbH) übrig blieb. Diese hat die Strecke Anfang Juli 2009 gepachtet und im Oktober 2013 gekauft. Die SWU Verkehr GmbH betreibt seit der Anpachtung die Schienenanlagen als EIU und hat den Ausbau der Strecke in die Wege geleitet. Zunächst hielt sie die Strecke vor allem für den Güterverkehr vor.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft schrieb im Dezember 2012 den im Stundentakt vorgesehenen Betrieb auf der Linie Ulm–Senden–Weißenhorn aus. Am 27. März 2013 gab sie der DB ZugBus Regionalverkehr Altbodensee den Zuschlag für die Nahverkehrsleistungen, die zunächst ab Fahrplanwechsel im Dezember 2013 für drei Jahre bestellt sind. Der Planfeststellungsbeschluss wurde im Mai 2013 rechtskräftig, so dass die SWU Verkehr GmbH damit beginnen konnte, die Strecke mit

einem Kostenaufwand von 10 Millionen Euro zu modernisieren. Dabei wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h angehoben, um eine attraktive Fahrzeit zu erreichen. Vier Bahnsteige und eine Überführung wurden neu gebaut sowie neun Bahnübergänge technisch gesichert.

Am 14. Dezember 2013 wurde die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Senden und Weißenhorn mit einem Festakt auf dem Weißenhorner Bahnhof gefeiert. Seit 15. Dezember 2013 wird die Strecke unter der Bezeichnung „Der Weißenhorner“ wieder im regulären Personenverkehr bedient. Die Strecke sei damit, so die Pressemitteilung des Regionalverbands Donau-Iller, die erste Reaktivierung einer Bahnstrecke für den Personenverkehr in Bayern seit über vier Jahrzehnten. Die Bahnstrecke Hörpolding–Traunreut wurde allerdings bereits 2006, die Bahnstrecke nach Neustadt (Waldnaab) 2007, reaktiviert.

Streckenführung

Für die Vizinalbahnen entsprechend dem Gesetz von 1869 sahen die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen noch keine besonderen Bauvorschriften vor, grundsätzlich sollte die Trassierung analog zu den bislang gebauten Hauptbahnen erfolgen. Dementsprechend weist die Strecke Senden-Weißenhorn eine vergleichsweise aufwändige Trassierung auf, anders als die meisten später errichteten bayrischen Lokalbahnen. Sichtbar wird dies am tiefen Einschnitt, der für den Bahnhof Witzighausen als einzigen Zwischenbahnhof der Strecke ausgehoben wurde. Auch das Empfangsgebäude dieses Bahnhofs mit seinen drei Stockwerken und die direkt am Bahnhof erbaute Überführung entsprechen eher Hauptbahnstandards.

Die Strecke verlässt den Bahnhof Senden nach Süden und wendet sich in einer langgezogenen Kurve nach Osten. Beim Kilometer 1,4 lag der frühere Haltepunkt Wullenstetten, der bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1966 meist nur als Bedarfshalt bedient wurde. Beim Kilometer 2,1 liegt der seit Dezember 2013 bediente neue Haltepunkt Wullenstetten. Der ehemalige Bahnhof Witzighau-

sen liegt am Kilometer 4,5 in einem langgezogenen Bogen Richtung Südosten. Der heutige Haltepunkt Witzighausen liegt etwa 400 m nordwestlich am Bahnübergang der Illerberger Straße, ungefähr am höchsten Punkt der Strecke. Bis Weißenhorn weist die Strecke ein sanftes Gefälle auf, bei den Kilometern 7,7 beziehungsweise 7,8 liegen die Anschlussgleise in das Eschacher Industriegebiet; bei Letzterem befindet sich auch der Haltepunkt Eschach. Der Bahnhof Weißenhorn liegt westlich der Altstadt.



Foto: Privatfoto/SWP September 1966: Zum letzten Mal kommt der zwischen Senden und Weißenhorn verkehrende Zug am Bahnhof Witzighausen vorbei.

Betrieb

Der Bahnhof Weißenhorn erhielt bereits beim Bau der Strecke eine eigene Lokstation für die einzusetzenden Lokomotiven, die als Außenstelle der Betriebswerkstätte Neu-Ulm fungierte. Stationiert waren zunächst zwei Bayerische D IV-Lokomotiven (DR-Baureihe 88.71). Diese erwiesen sich im Laufe der Jahre als zu schwach für die steigenden Zuglasten. Für 1902 ist der Einsatz von Lokomotiven der Baureihen D VI und D VII (DR-Baureihe 98.75 und 98.76) verzeichnet. Auch in den Jahren bis nach dem Zweiten Weltkrieg wurden fast ausschließlich verschiedene Baureihen bayrischer Lokalbahnlokomotiven eingesetzt, vor allem die Bayerische D XI (DR/DB-Baureihe 98.4) und die Bayerische GtL 4/4 (DR/DB-Baureihe 98.8). Zum Einsatz kamen aber auch die ab 1928 gelieferten Einheitsloks der DR-Baureihe 86.

Ab 1956 verschwanden die bayrischen Lokalbahnlokomotiven. Sie wurden durch die neueren Einheitsloks der Baureihe 64 ersetzt, die bis zur Einstellung des Personenverkehrs die meisten Züge fuhren, unterstützt durch Uerdinger Schienenbusse der Baureihe VT 95. Den letzten Personenzug am 24. September 1966 bespannte mit der Lokomotive 64 001 die erste Lokomotive dieser Baureihe, dem Anlass entsprechend mit blumengeschmückter Rauchkammertür. Ab 1961 wurden auch die ersten Dieselloks der Baureihe V 100 eingesetzt. Diese Loks übernahmen auch nach Einstellung des Personenverkehrs den Güterverkehr, wobei noch bis 1975 gelegentlich Dampfloks der Baureihe 50 des Bahnbetriebswerks Ulm eingesetzt wurden. Dieses Bw teilte sich seit Schließung des Bahnbetriebswerks Neu-Ulm 1960 den Einsatz auf der Strecke mit Loks des Bahnbetriebswerks Kempten.

Seit Abzug der Baureihe V 100 aus Kempten wird der Güterverkehr mit Dieselloks der Baureihe 294 mit einem werktäglichen Zugpaar abgewickelt. Noch Mitte der 1980er Jahre war aufgrund des damals recht hohen Güteraufkommens der Einsatz von zwei Zugpaaren erforderlich.

Mindestens einmal im Jahr fanden seit Anfang der 2000er Jahre Sonderfahrten mit modernen Dieseltriebwagen der DB-Tochterfirma Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) anlässlich des Aktionstages Ohne Auto - mobil! Mitte September zwischen Ulm und Weißenhorn statt. Federführend wurden diese durch den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING) und vor Ort von der kommunalen AGENDA21 Weißenhorn, Arbeitsgruppe Mobilität/Stadtentwicklung, organisiert, die sich für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs engagiert haben.

Der Personenverkehr wird seit Dezember 2013 durch Dieseltriebwagen der DB-Baureihe 650 der RAB bedient.



Zwei Triebwagen der Baureihe 650 (Regio-Shuttle) warten am Bahnhof Weißenhorn auf die Abfahrt in Richtung Ulm.

ser Bahnstrecke. Für unseren Ausflug ist geplant, mit dem Zug um 13:32 Uhr ab Ulm nach Weißenhorn zu fahren. Dort können wir einen kleinen Bummel durch die Altstadt unternehmen und auch in ein Café einkehren die Rückfahrt von dort ist für 16:02 Uhr angedacht.

Bei entsprechendem Interesse besteht natürlich die Möglichkeit zu Mittagessen in Ulm.

Gegebenenfalls werden die Details im Newsletter bekannt gegeben.

Übrigens gilt auf der Strecke nach Weißenhorn das Baden-Württemberg-Ticket, Gäste auch Bayern können natürlich auch das Bayern-Ticket nutzen.

Heiko

Der FES plant für den 21.6. den Besuch die-

Fahrplan

Mannheim	ab	09:35	RE 4823, Gl. 10b
Stuttgart	an	11:46	RB 39919
Stuttgart	ab	12:02	IRE 4227, Gl.12
Ulm	an	13:02	
Ulm	ab	13:32	RB 26469, Gl 5b
Weißenhorn	an	13:57	
Weißenhorn	ab	16:02	RB 26474
Ulm	an	16:26	
Ulm	ab	16:54	IRE 4234, Gl. 3
Stuttgart	an	17:56	
Stuttgart	ab	18:15	RB 39926, Gl. 7
Mannheim	an	20:22	RE 4830



Liebe Eisenbahnfreunde,

es fällt mir heute unsagbar schwer, die folgenden Zeilen zu formulieren.

Ich habe mich entschließen müssen, die „Eisenbahn-Erlebnistage“, die im Mai in Leipzig stattfinden sollten, abzusagen. Ich weiß, daß Ihr Euch alle auf das traditionelle Treffen gefreut habet und nun sehr enttäuscht sein werdet.

Die Gründe hierfür liegen ausschließlich bei mir und meinem persönlichen Umfeld. So haben sich von mir nicht beeinflussbare äußere Umstände ergeben, die mir in den letzten Monaten so viel Kraft gekostet haben, daß ich mittlerweile physisch und psychisch ausgebrannt bin. Nötige Detailabstimmungen im Programm mit den Leistungsträgern und Endkalkulationen habe ich immer wieder angefangen und unvollendet abgebrochen. Ich kapselte mich von Freunden und Bekannten ab, beschränkte die Kommunikation auf das Allernötigste des täglichen Lebens. So hoffte ich Ruhe zu finden, das Gegenteil war der Fall. Ich bin heute aufgewühlter denn je und muß nun ohne jeglichen Druck von außen wieder zu mir finden, um weiteren Schaden von mir abzuwenden.

Mein Ruhestands-dasein hatte ich mir etwas anders vorgestellt. Aber ich muß mir nun selbst eingestehen, daß man mit 67 nicht mehr die Leistungen erbringt wie noch vor 20 Jahren. So ist mir die Aufgabe der Ausrichtung des Treffens im Mai über den Kopf gewachsen. Bernds Unterstützungsangebote habe ich in Selbstüberschätzung in den Wind geschlagen, da ich ja die sechs FES-Schmalspurbahnwochenenden in den letzten Jahren auch immer erfolgreich auf die Beine stellen konnte.

Deshalb hege ich auch die Hoffnung, daß Ihr wenigstens diese Veranstaltungen im Harz, im Erzgebirge und in der Oberlausitz in guter Erinnerung behalten werdet. Ich werde mich nun aus allen Aktivitäten in den Vereinen, denen ich bisher angehörte, zurückziehen und die mir gegebene Zeit neu ordnen. Ich wünsche Euch weiterhin viel Spaß bei der Beschäftigung mit kleinen und großen Eisenbahnen!

Abschließend habe ich noch die Bitte, von persönlichen Anfragen zu dieser Thematik an mich abzusehen. Einerseits schäme ich mich, dieses Eingeständnis heute machen zu müssen. Andererseits möchte ich die tieferen Gründe, die mich in diese Situation brachten, nicht weiter nach außen tragen. Ich hoffe diesbezüglich auf Euer Verständnis.

Andreas

Nachtrag

Niemand von uns weiß, was in einem Menschen vorgeht, wenn er lieb Gewordenes einfach hinwirft. Insbesondere dann, wenn es dabei um Dinge geht, die als wichtiger Bestandteil seines eigenen Selbstverständnisses auch immer Antriebsfeder für das eigene Handeln waren.

Da müssen Dinge passiert sein, die wir als Außenstehende nicht ergründen können und die gezogenen Konsequenzen müssen wir in Respekt vor der Person zur Kenntnis nehmen.

Dies gibt mir aber auch Gelegenheit, noch einmal auf die Verdienste hinzuweisen, die sich Andreas für unseren Verein, aber auch die Gemeinschaft aller schwulen Eisenbahnfreunde erworben hat. Bei sechs gut besuchten und von ihm allein organisierten Schmalspur-Wochenenden konnte er alle Teilnehmer mit einem interessanten und kurzweiligen Programm begeistern. Das diesjährige Fun-Treffen in Leipzig wäre sicher der krönende Abschluss geworden, nach dem Andreas seinen wohlverdienten Ruhestand erreicht hatte. Dass es jetzt nicht so gekommen ist, ist wirklich schade, sollte aber kein Anlass zur Resignation sein. In diesem Sinne haben wir versucht, das Funtreffen zu retten und wir sollten versuchen, dies als Hommage an die Heimatstadt von Andreas zu verstehen und es einfach zu genießen.

Bernd



Funtreffen 2014 in Leipzig

Liebe Bahnfreunde

wir freuen uns, Euch im Namen des FES zum Funtreffen 2014 nach Leipzig einzuladen.

Nachdem uns Andreas Anfang März völlig überraschend mitteilte, dass er sich aus persönlichen Gründen nicht mehr in der Lage sieht, das Funtreffen durchzuführen haben wir kurz durch geschnauft und dann voller Elan die Ärmel hochgekrempelt. Mit Hilfe des bewährten Orga-Teams des letzten Funtreffens ist es uns schließlich in kurzer Zeit gelungen, alle von Andreas vorbereiteten Veranstaltungen zu retten. Daher können wir das Funtreffen in Leipzig wie geplant durchführen. Es findet in diesem Jahr eine Woche vor Pfingsten, von Samstag, den 24. Mai 2014 bis Sonntag, den 1. Juni 2014 statt.

Im folgenden eine Übersicht der Programmpunkte. Das ausführliche Programm wird Mitte April ins Netz gestellt.

Programm

Samstag, 24. Mai

Am Samstag früh fahren wir mit der S-Bahn nach Halle (Saale), um das dortige DB-Museum zu besichtigen. Nach einer kurzen Stärkung sind wir bei den Halleschen Straßenbahnfreunden. Dort besichtigen wir das Museum und starten eine Sonderfahrt nach Bad Dürrenberg. Mit der Regionalbahn fahren wir zurück nach Leipzig.

www.dbmuseum.de

www.hallesche-strassenbahnfreunde.de

Sonntag, 25. Mai



Heute geht es über Chemnitz zur Augustusburg. Unsere Fahrt führt uns über Zwickau, St. Egidien, und von Stollberg(Sachs) mit der City Bahn nach Chemnitz und mit der Regionalbahn nach Erdmannsdorf-Augustusburg. Hier steigen wir in die Drahtseilbahn, um uns dann auf der „Augustusburg“ bei Mittagessen oder Kaffee und Kuchen zu vergnügen, vielleicht auch bei einer Besichtigung oder einer kleinen Wanderung.

Am späten Nachmittag treten wir dann unsere Rückreise direkt über Chemnitz nach Leipzig an.

www.strassenbahn-chemnitz.de

www.city-bahn.de

www.drahtseilbahn-augustusburg.de

Montag, 26. Mai

Eine Regionalbahn bringt uns heute in das Ellok-Ausbesserungswerk Dessau, wo wir zu einer Besichtigung erwartet werden. Am frühen Nachmittag fahren wir mit dem

Doppelstock-Schienenbus zum Weltkulturerbe „Wörlitzer Gärten und Schlösser“.

Hier ist genügend Zeit um den Park und das Schloss zu erkunden. Am späten Nachmittag bringt uns die Baureihe 670 wieder zurück nach Dessau, um von dort aus die Heimreise nach Leipzig anzutreten.

www.db-fzi.com/fahrzeuginstandhaltung-de/start/Werke/Werk_Dessau.html
www.dwe-web.info
www.gartenreich.com/de/gartenreich/unesco/unesco.html

Dienstag, 27. Mai

Die Leipziger Straßenbahn bringt uns nach Markkleeberg-Ost. An der Seepromenade in Markkleeberg besteigen wir ein Ausflugsschiff und machen eine ausführliche Rundfahrt über den Markkleeberger und den Strömthaler See. Hierbei gibt es Gelegenheit zum Kaffee zu trinken oder zu speisen. Am Nachmittag besuchen wir den Modellbaupark in der Auenhainer Bucht. Gegen Abend wird der Abschluss des Tages bei den Modellbahnfreunden Friedrich List sein, die gleichzeitig einen kleinen Imbiss für uns vorbereitet haben.

www.personenschiffahrt-leipzig.de
www.modellbaupark.de
www.mev-friedrich-list.org

Mittwoch, 28. Mai



Heute besuchen wir die Kohlebahnen. Die S-Bahn bringt uns nach Regis-Breitungen. Hier erwartet uns ein umfangreiches Programm der Kohlebahnen. Hier gibt es noch 15 km im Museumsbetrieb der seltenen Spurweite von

900 mm, ein Überbleibsel des einstmaligen Braunkohlerevierts. Anschließend fahren wir nach Leipzig über Deutzen, wo wir einen Blick über die riesigen Abbaugruben werfen können.
www.kohlebahnen.de
www.lokrundschau.de/inhalt/Magazin/238/00b.html

Zur diesjährigen Eröffnung des Hauptprogrammes würden wir uns freuen, Euch alle um 18:00 Uhr im Dampfbaumuseum Leipzig-Plagwitz begrüßen zu dürfen. Für leibliches Wohl und Getränke ist gesorgt.

www.dampfbahnmuseum.de
www.lokrundschau.de/inhalt/Magazin/238/00b.html

Donnerstag, 29. Mai, Christi Himmelfahrt

Leipzig steht heute im Mittelpunkt. Wir beginnen mit einer Stadtrundfahrt mit dem „Gläsernen Leipziger“. Am Nachmittag besuchen wir die Parkeisenbahn Auensee mit Rundfahrt und Kaffee und Kuchen. Am Spätnachmittag findet noch eine Führung durch die Leipziger Innenstadt statt.

www.parkeisenbahn-auensee-leipzig.de

Freitag, 30. Mai



Mit der Regionalbahn fahren wir nach Oschatz. Hier startet ein Dampfzug, der uns nach Glossen bringt. In Glossen werden wir von den dortigen Feldbahnfreunden erwartet, die uns auch einen kleinen Imbiss anbieten werden. Am Nachmittag fährt uns ein Sonderzug wieder zurück nach Oschatz, von wo aus wir die Rückreise nach Leipzig antreten.

www.doellnitzbahn.de

www.feldbahn-glossen.de

Am Abend findet im Bayerischen Bahnhof der vorgezogene Abschiedsabend statt, da am Samstag für diese Veranstaltung kein Zeitfenster mehr zur Verfügung stand.

www.bayerischer-bahnhof.de

Samstag, 31. Mai



Heute sind wir schon sehr früh auf den Beinen. Wir werden über Halle(Saale) zum Eisenbahnfest des Traditions-Bw nach Staßfurt fahren. Um keine Langeweile aufkommen zu lassen werden wir gegen Mittag mit einem Sonderbus weiter nach Blankenburg reisen. Hier besteigen wir einen Dampfsonderzug der legendären Rübelandbahn. Der Höhepunkt des Tages wird die Fahrt mit der „Bergkönigin“ 95 027 über diese Steilstrecke sein. In Rübeland haben wir die Möglichkeit zu Kaffee und Kuchen oder zur Besichtigung der „Rübelerde Tropfsteinhöhlen“.

Am späten Nachmittag geht es über Halberstadt und Halle(Saale) per Bahn zurück nach Leipzig.

www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de

www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de

www.ruebelandbahn.de

Sonntag, 1. Juni



Am Vormittag besuchen wir den historischen Straßenbahn-Bahnhof in Möckern.

Von der Aussichtsplattform des City-Hochhauses (120 m über dem Augustusplatz) genießen wir einen einmaligen Ausblick über die Dächer der Stadt, um die letzten Tage Revue passieren zu lassen. Hier verabschieden wir uns bei einem Glas Sekt. Vom nahe gelegenen Hauptbahnhof sind die Rückfahrten ab ca. 14 Uhr möglich.

www.strassenbahnmuseum.de

Wir würden uns über eine rege Teilnahme freuen und erwarten euch in Leipzig.

Für das Orgateam Andreas Erfurt, Ulrich Oestinger & Bernd Zöllner



