FES-Mitteilungen
Ausgabe 2/2023
April 2023

Ausflug nach Bad Tölz

Obus in Esslingen am 16. April

Funtreffen in Freiburg im Mai

Öchslefest am 17. Juni

Stammtische

Liebe Fes'ler,

mit dieser Ausgabe der FES-Mitteilungen erhaltet Ihr das erste Exemplar unserer digitalen Ausführung, in der unser Rundschreiben ab sofort ausschließlich erscheinen wird. Auf Grund einer exorbitanten Preiserhöhung unserer Druckerei als Folge der starken Preissteigerungen bei Papier hat sich der Vorstand entschieden, auf die gedruckte Form ab sofort zu verzichten, da mit zwei Ausnahmen alle Mitglieder per E-Mail erreichbar sind. Zudem sind auch die Portokosten nicht unerheblich gestiegen, da günstige Versandmöglichkeiten wie die Büchersendung nicht mehr existieren.

Mit der von Patrick gestalteten digitalen Ausgabe bieten sich auch neue Möglichkeiten. In Bezug auf den Umfang sind wir nicht mehr auf fixe Seitenzahlen angewiesen und können das Layout freier gestalten. Zudem können nun die Seiten ohne Mehrkosten farbig werden. Die bisherige Struktur soll aber beibehalten werden, wir werden nur die Themenbereiche etwas deutlicher hervorheben. Die Terminübersicht wird wie gehabt auf der letzten Seite zu finden sein. Das Rundschreiben wird als pdf-Dokument im Format DIN A4 erzeugt, sodass beispielsweise die letzte Seite einfach ausgedruckt werden kann und als nicht zu übersehende Erinnerung helfen kann, keinen FES-Termin zu verpassen.

Auch im nächsten Quartal könnt Ihr mit dem FES wieder viel erleben. Im April machen wir eine Fahrt mit dem historischen Obus in Esslingen und erkunden damit eins der letzten drei Obus-Netzen in Deutschland. Außerdem erkunden wir bei dieser Gelegenheit noch Relikte aus der END-Zeit.

Im Mai findet wieder unser Funtreffen statt, zu dem die Anmeldeformulare bereits per Mail versandt wurden. Endlich können wir das Funtreffen in Freiburg nachholen. Unser Orga-Team hat wieder ganze Arbeit geleistet, entsprechend wird wieder eine Menge geboten sein.

Im Juni werden wir dem berühmten Öchsle einen Besuch abstatten. An dem gewählten Wochenende wird nicht nur beim Öchsle das volle Programm geboten, auch Ochsenhausen wird sich mit dem Öchslefest von seiner besten Seite präsentieren.

Auf eine rege Teilnahme an unseren Veranstaltungen freut sich daher

Euer Bernd

Titelbild
Erst mit den ab 2014 in Betrieb genommenen „Flexity“ von Bombardier (heute Alstom) wurden in Basel fast alle Altfahrzeuge ausgemustert. 4× Fahrzeuge („Cornichon“) verkehren noch auf den Linien 15/16 zum Bruderholz und 6. Hier im Bild Tw 495 (BJ 1987) auf Linie 15 zum Bruderholz an der Haltestelle Marktplatz.

Impressum

Herausgeber	Freundeskreis Eisenbahn Süddeutschland e.V., Stuttgart
Bankverbindung	
PSD Bank RheinNeckarSaar	
IBAN	DE49 6009 0900 7819 6766 00
BIC	GENODEF1P20
Redaktion	Bernd Zöllner
Layout und Satz	Patrick Fiala
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/

Joachim Stein gestorben

Am 22. Januar trafen wir uns zu unserer FES-Veranstaltung in der Weissenburg und saßen anschließend noch im Café der Weißenburg beieinander. Am Nachbartisch saß im Kreis einer Spiele-Runde Joachim Stein. Ganz ruhig und unauffällig, wie man es vom „Chef“ der Weissenburg gewohnt war. Zufällig fiel an diesem Abend mein Blick auf ein Bild hinter dem Tresen, auf dem man Joachim gemeinsam mit dem Bundespräsidenten Joachim Gauck sehen konnte. Dieses Bild konnte für mich kaum überzeugender ausdrücken, was Joachim Stein für unsere queere Gemeinschaft in Stuttgart geleistet hat. Umso mehr sind alle erschrocken, als sie nur ein paar Tage später von seinem plötzlichen Tod erfahren mussten. Ausgerechnet an dem Tag, als der 27. Geburtstag der Weissenburg am 5.2.2023 gefeiert werden sollte fehlte er. Die alarmierte Polizei fand ihn schließlich leblos in seiner Wohnung und kurz danach ist er im Krankenaus verstorben.

Nicht nur die von ihm mitbegründete Weissenburg war sein Lebensinhalt, er war aber auch ein bedeutender Bestandteil der queeren Community von Stuttgart. In einem 850-Seelen-Dorf aufgewachsen, war der Diplomverwaltungswirt seit Jahrzehnten als Finanzreferent beim Stadtjugendring tätig und hat sich auf vielen Gebieten dafür eingesetzt, dass alle Menschen gleich behandelt werden, unabhängig von der Herkunft und der sexuellen Orientierung.

Daher war er auf allen Ebenen aktiv. Gründungsvater der Weissenburg, Mitbegründer des schwulen Sommercamps der DGB-Jugend, Mitinitiator des Netzwerks LSBTTIQ Baden-Württemberg, Vorstandsmitglied der Aids-Hilfe Stuttgart, Mitglied im Gleichstellungsbeirat der Stadt Stuttgart, engagiert für die Gedenkstätte Hotel Silber, Mitgründer des Freien Radios Stuttgart.

So haben wir dem unermüdlichen Aktivisten zu verdanken, dass sich viel im positiven Sinne entwickelt hat. Nicht zuletzt deswegen erhielt er wegen seiner Verdienste um das Land Baden-Württemberg vom Ministerpräsidenten im letzten Jahr die Staufermedaille.

Anlässlich unseres 25-jährigen Bestehens lobte er unsere Aktivitäten auch hinsichtlich der damit geschaffenen sozialen Bindungen und die Einbindung unserer Mitglieder in die queere Community, insbesondere durch die Nutzung der Weissenburg, zu deren Trägervereinen auch der FES gehört. Dass die Räumlichkeiten der Weissenburg auch für unsere Veranstaltungen zur Verfügung stehen, haben wir schließlich auch Joachim Stein zu verdanken und werden ihm daher eine ehrendes Andenken bewahren.

Bernd

Winterliche Wanderung bei Bad Tölz

Als erste Tour im neuen Jahr stand eine Wanderung durch die Moorlandschaft um Bad Tölz auf dem Programm. Dazu kamen 7 Personen zusammen, sogar aus Stuttgart hatte Frank zu uns gefunden.

Los ging es pünktlich um 9.30 h mit der BRB, früher BOB, in Richtung Lenggries. In Holzkirchen kuppelte der Wagen Richtung Bayrischzell ab, dann erreichten wir Schaftlach, wo sich der Wage nach Tegernsee verabschiedete. Leider kam dann die Durchsage, dass sich unsere Weiterfahrt auf unbestimmte Zeit verzögert, da ein technisches Problem im Bahnhof Bad Tölz vorliege. Dann hieß es nach einiger Zeit, dass unser Zug nach München zurückfahren werde und wir den nächsten Zug Richtung Bad Tölz nehmen sollten. Das hat dann auch so geklappt.

In München losgefahren war es grau und es hatte Hochnebel. Aber kurz vor Ankunft in Bald Tölz klarte der Himmel auf und die Sonne ließ sich blicken, also gute Aussichten für unsere Rundwanderung, bei der Ernst dann die Führung übernahm.

Zunächst ging es noch ein Stück durch den Ort, dann durch gut verschneite Felder und Wald und auch natürlich durch einen Teil des Moores und dann wieder zum Bahnhof in Tölz. Von dort ging es dann in den Ort zur Einkehr in den Metzger Wirt, wo wir gut und relativ preiswert essen und trinken konnten. So gut gestärkt machten wir uns auf den etwas steilen Weg zum Kalvarienberg, der allerdings durch den Schnee nicht ganz so gut zugehen war.

Leider war die Aussicht auf die Berge von dort nicht so toll, der Himmel bewölkte sich mehr und mehr und so machten wir uns auf den Weg über einen bequemeren aber etwas längeren Weg in den Ort zurück zum Kaffeetrinken in ein Café, wo es leckeren Kuchen gab.

Nun wurde es langsam Zeit für den Rückweg und die Rückfahrt. Da die Strecken im Oberland überwiegend eingleisig sind konnten wir wegen der Verspätung des Gegenzugs erst 15 Minuten später losfahren. Allerdings konnte die Verspätung im Laufe der Zeit aufgeholt werden und so hatten wir in München nur noch knapp 5 Minuten Verspätung!

Trotz der Probleme bei der Bahn, diesmal allerdings nicht direkt bei der DB, war es ein schöner Ausflug und hat Spaß gemacht.

Karl

Erkundung der Isartalbahn

Der Münchener Stammtisch hatte auf Initiative von Peter zu einer Wanderung entlang der ehemaligen Isartalbahn am 18. März eingeladen. Da diese Strecke schon seit 1901 mit Gleichstrom elektrisch betrieben wurde, hatte sie schon immer einen besonderen Reiz für mich und eine Teilnahme war unausweichlich.

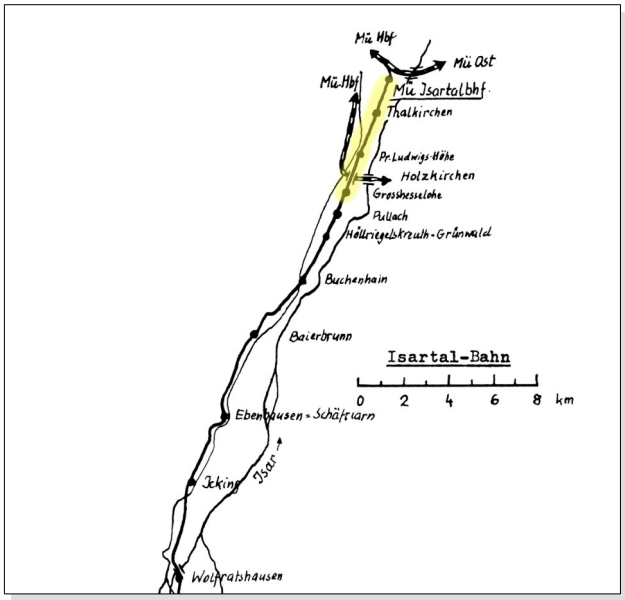
Die Strecke wurde von der Lokalbahn AG München (LAG) erbaut. Die Bauarbeiten begannen am 27. Mai 1890 zwischen Thalkirchen und Wolfratshausen, der erste Streckenabschnitt zwischen Thalkirchen und Ebenhausen wurde bereits am 10. Juni 1891 in Betrieb genommen. Am 27. Juli des gleichen Jahres folgte dann der Abschnitt von Ebenhausen – Icking – Wolfratshausen. Am 10. April 1892 ging schließlich der Streckenabschnitt zwischen Thalkirchen und dem Isartalbahnhof in Betrieb, der dort über eine Verbindungskurve mit der Staatsbahn verbunden wurde.

Ab dem Isartalbahnhof verlief die Strecke parallel zur Schäftlarnstraße bis zum Bahnhof Thalkirchen (km 2,4), hinter dem anschließenden Bahnbetriebswerk wurde nach einer leichten Steigung der ehemalige Haltepunkt Maria Einsiedel (km 3,6) erreicht. Danach begann der bis zu 20‰ starke Anstieg auf das Isarhochufer. Bei km 4,6 gab es ab 1893 die Haltestelle Prinz-Ludwigshöhe, hinter der nach 1 km weiter auf einer 39 m langen Eisenbrücke die Staatsbahn-Linien München – Holzkirchen gekreuzt wurde. Kurz danach kam dann die Station Großhesselohe Isartalbahnhof, das Ziel unserer Wanderung.

Dieser Bahnhof ist heute Teil des Münchener S-Bahn-Netzes, das ab hier die nachfolgende Strecke in der Isartalbahn Richtung Wolfratshausen nutzt.

Das Verkehrsaufkommen war von Anfang an sehr groß, insbesondere auch durch den Ausflugsverkehr ins Isartal. Die guten Erfahrungen mit dem elektrischen Betrieb auf der Lokalbahn Meckenbeuren Tettnang bewogen die LAG, auch die Isartalbahn mit 580 V Gleichstrom zu elektrifizieren. Dafür entstand bei Thalkirchen ein Dampfkraftwerk. Am 15. Januar 1901 wurde der elektrische Betrieb mit fünf Triebwagen auf dem Streckenabschnitt bis Höllkriegelskreuth-Grünwald aufgenommen. 1938 wurde die LAG verstaatlicht und der Betrieb ging an die Reichsbahn über. Nach dem Krieg kamen adaptierte Berliner S-Bahn-Triebwagen zum Einsatz, einer entstammte der Peenemünder Werkbahn, 1949 kamen von der Fa. Wegman zwei Züge aus noch nicht fertiggestellten Berliner S-Bahn-Beiwagen hinzu und ersetzten die veralteten Triebwagen der LAG. Nachdem im März 1955 der Gleichrichter im Kraftwerk bei Thalkir-

chen ausgefallen war, stellte die DB die Strecke auf Wechselstrom 15 kV 16 ⅔ Hz um. Fortan wurde der ET 85 eingesetzt. Mit dem Bau des Münchener S-Bahn-Netzes war das Ende der Strecke vom Isartalbahnhof bis Großhesselohe besiegelt. Am 31. Mai 1964 wurde der Personenverkehr eingestellt.



Bei bestem Wetter trafen sich am Samstag, den 18.3.2023 um 10:30 Uhr 11 unerschrockene Eisenbahnfreunde am Sendlinger Tor, um die Tour zum Bahnhof von Großhesselohe in 8 km Entfernung von dort aus zu starten. Zunächst führte uns der Weg am „Bahnwärter Thiel“ vorbei, einem alternativen Kulturzentrum auf dem Viehhof im Gelände der ehemaligen Großviehhalle, das leider noch geschlossen war. In einer Mischung aus aufgestapelten Containern, einem MAN-Triebwagen sowie alten U-Bahn- und Straßenbahnwagen wurde ein alternatives Ambiente geschaffen, das für uns durchaus auch reizvoll gewesen wäre.

Unser erstes Ziel war nun der nicht mehr weit entfernte und gut erhaltene Isartalbahnhof, der heute von den Johannitern als Rettungswache genutzt wird. Von dort marschierten wir entlang der Schäftlarnstraße Richtung Süden. Hier konnte man neben der Straße im Gebüsch teilweise noch Gleisreste erkennen. In Thalkirchen ist vom ehemaligen Bahnhof nichts mehr zusehen, ab da gings auf der zum Fuß- und Radweg umfunktionierten Trasse am ehemaligen Bahnbetriebswerk vorbei weiter. Am Wegesrand konnte man ab und zu noch Reste der Fahrleitungsmasten sehen, die brutal oberhalb des Fundaments mit dem Schweißbrenner abgetrennt worden waren.

Schließlich erreichten wir die ehemalige Brücke über die Staatsbahn, die zwar als technisches Denkmal erhalten geblieben ist, jedoch durch meterhohe Zäune versperrt nicht mehr nutzbar ist. Von dort war es dann nicht mehr weit zum ehemaligen Isartalbahnhof von Großhesselohe, dessen Restaurantbetrieb Gelegenheit zur Mittagspause bot.

Nach der Stärkung brachen wir zum Heimweg auf, der uns über die berühmte Großhesseloher Brücke auf die andere Seite der Isar führte und an deren Ufer wir dann schließlich am Tierpark Hellabrunn vorbei Thalkirchen erreichten. Dort konnten wir noch einen Kaffee genießen, um anschließend mit der U-Bahn den Heimweg anzutreten.

Es war ein schöner und erlebnisreicher Eisenbahn-Archäologie-Tag vom Feinsten, bereichert durch Peters sachkundigen Erklärungen.

Bernd

Fahrt mit dem historischen Obus von Esslingen am 16. April

Angesichts der aktuell enormen energiepolitischen Herausforderungen ist es erstaunlich, dass sich der Obus als emissionsfreies innerstädtisches Transportmittel in Deutschland leider nicht durchsetzen konnte. Außer in Eberswalde, Solingen und Esslingen gibt es in Deutschland keinen Obus-Betrieb mehr. Beim letzten Funtreffen in Salzburg konnten wir uns ein Bild davon machen, wie gut ein weit verzweigter Obus-Betrieb mit modernen Fahrzeugen funktionieren kann.

Am Beispiel Esslingen wird deutlich, dass insbesondere bei beengten Straßenverhältnissen der Obus eine gute Alternative zur Straßenbahn darstellen kann. Sie wurde dort am 10. Juli 1944 auf einer zunächst 7 km langen Strecke durch den Obus-Betrieb ersetzt. Auf dieser Strecke gab es zwei Linien, die Linie 31 zwischen Oberesslingen dem Bahnhof Esslingen und Obertürkheim sowie die Linie 32, die nur zwischen Oberesslingen und dem Bahnhof Esslingen verkehrte. 1961 erfolgte die erste Erweiterung um 1,2 km bis zur Endhaltestelle Lerchenäcker. Bei dieser Gelegenheit wurden die beiden Obuslinien in Linie 1 und 2 umbenannt. 1985 erfolgte bei der Integration in den VVS die Umbenennung beider Linien in 101, bei gleicher Betriebsweise. Dies blieb so bis zum 18. Oktober 1986, danach wurde die gesamte Strecke durchgehend bedient.

Eine Erweiterung zu einem kleinen Netz gab es am 1.9.1990, als die Strecke in den Stadtteil Zollberg in Betrieb genommen wurde. Allerdings mit einer Einschränkung, denn auf der Vogelsangbrücke konnten wegen der Statik keine Oberleitungsmasten gesetzt werden. Erst als diese Masten separat an den Ufern des Neckar aufgestellt wurden (mit der weltweit größten Oberleitungsspannweite von 98 m), konnte der durchgehende Betrieb am 15. November 1991 aufgenommen werden. Eine Erweiterung des Netzes erfolgte mit der Integration der Linie 113 nach Berkheim in den Oberleitungsbetrieb, allerdings mit Hilfe von Duo-Bussen mit Dieselhilfsantrieb.

Die Fahrzeuge

Der Obusbetrieb wurde 1944 mit 10 kurzen „Kriegseinheitsobussen der Normgröße II“ aufgenommen. Die Fahrwerke stammten von MAN, jeweils fünf Aufbauten kamen von den Firmen Schumann und Kässbohrer. Zwischen 1952 und 1971 wurden diese Fahrzeuge durch sieben Wagen des Obus-Typ ÜHIIIs ersetzt. Das war ein Fahrzeugtyp, der als Joint-Venture von der Waggonfabrik Uerdingen und den Henschel-Werken produziert wurde. Dazu kamen noch acht Wagen der Nachfolgebaureihe HS 160 OSL ersetzt, die ausschließlich von Henschel produziert wurden (OSL = Obus – Selbsttragende Schalenbauweise aus Leichtmetall). Eines dieser Fahrzeuge ist das heutige Museumsfahrzeug, das 2013 bis 2019 wieder betriebsbereit restauriert wurde und seit Juli 2019 wieder regelmäßig zu Sonderfahrten eingesetzt wird.

Ab 1975 gab es Versuche mit einem Duo-Bus, der über eine Batterie verfügte, um Streckenabschnitte ohne Oberleitung zu bedienen. Wegen der geringen Lebensdauer der Batterie und des hohen Wartungsaufwands und der hohen Instandhaltungskosten endete der Versuch 1981. 1988 folgten dann 19 Gelenkbusse des Typs O 405 GTD mit zusätzlichem Dieselantrieb von Daimler Benz, mit elektrischer Ausrüstung von AEG. Diese Busse wurden vor allem im Zuge der Schleifenfahrt in Nellingen eingesetzt. Im Jahr 2000 wurde entschieden, das Duo-Bus-Konzept wieder aufzugeben und für die bestehenden Oberleitungsstrecken wieder reine Obusse zu beschaffen. Der letzte Duo-Bus wurde 2008 verkauft.

2001/2002 wurden 9 niederflurige Gelenk-Obusse des Typs AG 300 T mit Dieselhilfsantrieb vom belgischen Hersteller Van Hool beschafft, die auch in Solingen und Salzburg zum Einsatz kamen.

Im Zusammenhang mit der Integration der Linie 113 nach Berkheim in das Obus-Netz erfolgte 2015/2016 schließlich die Beschaffung weiterer Obusse des Typs Trollino 18,75 MetroStyle von der polnischen Firma Solaris mit einem starken Batteriehilfsantrieb, der es gestattet, kurze Streckenabschnitte ohne Oberleitung zu bedienen.

Aktuell sind ausschließlich die insgesamt 10 Fahrzeuge des Typs Trollino im planmäßigen Obusbetrieb im Einsatz.

Unsere Besichtigungstour am 16.4.

Durch die Wiederherstellung eines historischen Fahrzeugs des Typs HS 160 OSL und dem planmäßige Einsatz in den Sommermonaten haben wir die Möglichkeit, den Obusbetrieb Esslingens in historischem Ambiente zu erkunden. Diese Möglichkeit wollen wir am **Sonntag**, den **16. April** nutzen und haben das geplant:

Wir treffen uns gegen 12:30 Uhr vor dem **Bahnhof Stuttgart-Obertürkeim** und fahren dann um 12:50 Uhr mit dem historischen Obus 22 die gesamte Strecke bis zur Endstation Lerchenäcker. Nach einem kurzen Aufenthalt geht es um 13:37 Uhr zurück. Am Bahnhof Esslingen steigen wir aus, um uns auf eine kleine Spurensuche zur END zu begeben, der ehemaligen meterspurigen Überlandstraßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf. Dazu nehmen wir den Bus 120 und fahren nach Nellingen, um uns dort das ehemalige Straßenbahn-Depot anzusehen, das teilweise unter Wahrung des ursprünglichen Erscheinungsbildes erhalten wurde. Anschließend geht es mit dem Bus weiter nach Scharnhausen, um dort die noch existierenden Überreste des elektrischen Betriebes der END zu besichtigen.

Von dort werden wir mit Bus und Stadtbahn wieder in die Stuttgarter Innenstadt fahren und wollen den Tag im Café im Königsbau beschließen.

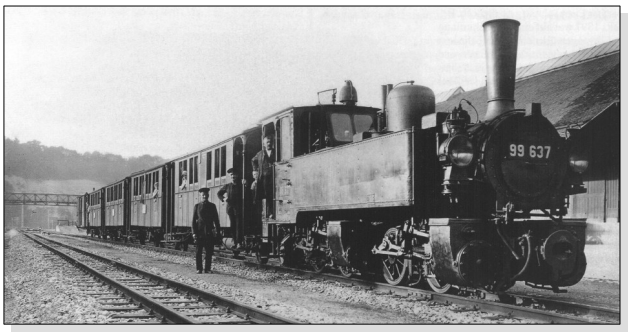
Bernd

Fahrt mit dem Öchsle am 17. Juni

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es überall in Deutschland verstärkte Bemühungen um die Erschließung der Fläche abseits der Hauptstrecken. Dies geschah häufig aus Rentabilitätsgründen mit Hilfe von Schmalspurbahnen, die nicht nur weniger Platz benötigten, sondern auch, weil die einfacher ausgeführte Strecken kostengünstiger zu bauen und zu betreiben waren.

Zu dieser Kategorie gehörte auch die Strecke des „Öchsle“. Ausgehend von Biberach, das an der Hauptstrecke von Ulm nach Friedrichshafen liegt, führte die Strecke zunächst parallel zur Hauptbahn Richtung Warthausen, um dort die Hauptstrecke niveaugleich zu kreuzen und dann Richtung Ochsenhausen abzuzweigen. Ursprünglich als normalspurige Nebenbahn gedacht, entschied sich die württembergischen Staatsbahn jedoch aus Kostengründen zu einer Ausführung als Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite.

Da die Bauarbeiten zwischen Biberach und Warthausen nicht ganz planmäßig verliefen, wurde der Betrieb am 29. November 1899 zunächst zwischen Warthausen und Ochsenhausen aufgenommen. Am 1. März 1900 konnte der Streckenabschnitt nach Biberach schließlich auch in Betrieb gehen. Danach standen für den Betrieb statt der ursprünglich zwei Mallet-Dampfloks des württembergischen Typs Tssd (spätere BR 99 631-639) nun drei Loks der Bauart Mallet zur Verfügung. Mit acht zweiachsigen Personenwagen und zwei Gepäckwagen wurde der Personenverkehr abgewickelt, für den Güterverkehr gab es neben offenen und geschlossenen Güterwagen vor allem Spezialwagen für den Transport von Langholz sowie Rollschemel zur Beförderung von Normalspur-Güterwagen. Trotz hoher Betriebskosten wurden mit dieser Bahnstrecke positive Betriebsergebnisse erzielt.



Nach der Übernahme der Strecke durch die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1920 erfolgte eine Verstärkung des gesamten Oberbaus mit stärkeren Schienenprofilen und Stahlschwellen. Ab 1928 übernahmen Lokmotiven der sächsischen Gattung VI K (spätere BR 99 641-655) schwerpunktmäßig den Zugförderungsdienst auf dieser Strecke.

Der Güterverkehr wurde zunehmend mit Normalspurwagen auf Rollböcken abgewickelt.

1954 begann die Bundesbahn damit, den Betrieb durch den Einsatz von Bussen zu ergänzen und wirtschaftlicher zu machen. Bereits 10 Jahre später wurde der Personenverkehr 1964 eingestellt. Zu dieser Zeit wurden die Dampfloks durch zwei Dieselloks der BR V 51 ergänzt, der bis dahin noch gelegentliche Dampfbetrieb endete schließlich 1969. Der Kühlgerätehersteller Liebherr in Ochsenhausen sicherte noch lange den Anschlussverkehr an die Hauptbahn. Nachdem in die Strecke kaum noch investiert worden war, verschlechterte sich der Zustand

derart, dass der Gesamtverkehr auf der knapp 20 km langen Strecke am 31. März 1983 eingestellt wurde.

Bereits 1982 wurde der Verein Öchsle Schmalspurbahn e.V. gegründet, um das Öchsle zu erhalten. Er konnte zunächst verhindern, dass die Strecke abgebaut wurde und erreichen, dass sie von den Anliegergemeinden und dem Landkreis Biberach erworben wurde. Da der Verein als Betreiber einer Museums-Schmalspurbahn überfordert war, wurde von Vereinsmitgliedern die Öchsle Schmalspurbahn GmbH als Betreiber gegründet. Den restlichen Fahrzeugpark übernahm der Öchsle-Schmalspurbahn-Verein. Nach Instandsetzungsarbeiten an der Strecke konnte das Öchsle 1985 den Betrieb als Museumsbahn zwischen Warthausen und Ochsenhausen wieder aufnehmen. Mängel an der Strecke führten Ende 1991 erneut zu einer vorläufigen Einstellung des Betriebs. Entsprechend der seit 1994 für den Eisenbahnbetrieb geltenden Regelungen wurde schließlich 1995 die Öchsle Bahn AG als Eisenbahnstrukturunternehmen gegründet die als Eigentümerin der Gleisanlagen auch für den laufenden Unterhalt der Anlagen verantwortlich ist. Für den Museumsbetrieb wurde die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Ochsenhausen GmbH gegründet, wodurch der Betrieb 1996 wieder aufgenommen werden konnte. Wegen Oberbaumängeln wurde die Strecke Ende des Jahres 2000 jedoch erneut gesperrt.

2001 wurde als neues EVU die Öchsle Bahn Bahn-Betriebs GmbH gegründet, an der als Gesellschafter der Landkreis Biberach, die Anliegergemeinden und die Tourismus GmbH beteiligt sind.

Nach umfangreichen Sanierungsmaßnahmen konnte der Betrieb schließlich am 1. Mai 2002 wieder aufgenommen werden.

Der Fahrzeugpark konnte durch weitere Zukäufe, Anmietungen und Leihgaben ergänzt werden. Das Fahrpersonal wird vom Verein Öchsle Schmalspurbahn e.V. gestellt. Obwohl in den letzten Jahren die jährliche Zahl der Fahrgäste auf über 40.000 gesteigert werden konnte, blieb der Betrieb weiterhin defizitär und erfordert einen jährlichen Zuschuss von € 200.000,–.

Heute stehen für Museumszüge zwei betriebsfähige Dampfloks zur Verfügung. Die 99 633 als württ. Tssd aus der Anfangszeit mit dem Namen „Emil“ und die 99 788, einer DR-Neubaulok mit dem Namen „Berta“. Außerdem steht für alle Fälle noch die Diesellok V 22-1 zur Verfügung.

Für einen Besuch des Öchsle haben wir Samstag, den 17. Juni eingeplant. An diesem Wochenende findet in der Stadt Ochsenhausen auch das traditionelle Öchslefest statt, das Samstag um 11 Uhr mit dem Fassanstich auf dem Marktplatz eröffnet wird. Daher wird neben dem Betrieb auf der Schmalspurbahn auch in der Stadt viel geboten sein. Zahlreiche

Vereine und Gruppierungen sorgen über das Festwochenende genauso wie Kunsthandwerker, Handwerker und Künstler für eine bunte Vielfalt. Bands und Musiker laden zum Tanzen, Mitsingen und Feiern ein. Nicht zu vergessen die vielfältigen kulinarischen Leckerbissen.

An beiden Tagen wird die Museumsbahn nach folgendem Fahrplan fahren (Fahrtdauer einfach ca. 1 Stunde).

10:30 / 14:45 Uhr ab Warthausen
12:00 / 16:15 Uhr ab Ochsenhausen

Der Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt beträgt € 18,–.

Wir werden die Anreise so planen, dass wir den Zug erreichen, der um 10:30 Uhr in Warthausen abfährt. Ab ca. 11:30 Uhr haben wir dann ausreichend Zeit, um uns auf dem Bahngelände und in Ochsenhausen umzusehen und für das leibliche Wohl zu sorgen. Mit dem Zug um 16:15 Uhr geht es dann wieder zurück nach Biberach.

Über den genauen Ablauf unserer Exkursion zum Öchsle werden wir rechtzeitig per Newsletter informieren.

Bernd

Drei FES-Jubilare

Am 1. März dieses Jahres konnten drei Mitglieder 30 Jahre Mitgliedschaft beim FES feiern. Es sind dies unser langjähriger erster Vorsitzender **Bernd** aus Oberasbach bei Nürnberg, unser langjähriger Kassenwart **Roland** aus Stuttgart und unser zweiter Vorsitzender **Wolfgang** aus Stuttgart, die damit alle Gründungsmitglieder des FES sind. Wir danken den dreien für ihr Engegament im FES und wünschen noch viele schöne Jahre gemeinsam mit uns beim FES!

Patrick

FES-Veranstaltungstermine

Aktuelle Informationen finden sich auch jederzeit im Internet:

- Terminkalender-Seite: http://www.fes-online.de/kalender
- Facebook: https://www.facebook.com/gayeisenbahn
- Newsletter: http://fes-online.de/newsletter.php

Stammtische

Stuttgart (in der Regel jeden 2. Dienstag im Monat)

Termine: 11. April + 9. Mai + 13. Juni

Jeweils ab 19:00 Uhr in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart
Info: Wolfgang – E-Mail wolfgang@fes-online.de

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Termine: 28. April + 30. Juni (*der Stammtisch im Mai entfällt wegen des Funtreffens)*

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, Restaurant „Zum Brünnstein“, Elsässer Straße 16
Info: Ernst – ☎ (0 80 91) 35 36 • E-Mail ernst@fes-online.de

Nürnberg (in der Regel jeden 2. Sonntag im Monat)

Termine: 9. April + 14. Mai + 11. Juni

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, café – ess – bar „CARTOON“, An der Sparkasse 6, 90402 Nürnberg
Info: Bernd – ☎ (09 11) 69 66 38 • E-Mail bernd@fes-online.de

Veranstaltungen

16. April – Sonntag
Fahrt mit dem historischen Obus in Esslingen
Nähere Informationen auf Seite 7.
Info: Bernd – ☎ (09 11) 69 66 38 • E-Mail vorstand@fes-online.de

21.–27. Mai
Funtreffen in Freiburg
Programm & Hotelinformation sind ab der nächsten Seite zu finden, das Anmeldeformular (Excel) ist hier zu finden.

KLICK

17. Juni – Samstag
Öchsle Schmalspurbahn und Stadtfest Ochsenhausen
Nähere Informationen auf Seite 9.
Info: Ernst – ☎ (0 80 91) 35 36 • E-Mail ernst@fes-online.de