Mitteilungen der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa e.V.

136

Unfallübung: Sonderfahrt endete in einer Katastrophe ab Seite 21

Besuch der Museumsbahnertagung in Münsingen auf der Schwäbischen Alb Bericht Waßmann ab Seite 3

Der Nikolaus zu Besuch bei der Museumsbahn Seite 25

29. Jahrgang
1. Quartal 2018

Liebe Freunde und Förderer der Museumsbahn!

Unsere alljährliche Mitgliederversammlung steht wieder an. Dieses Mal wollen wir uns am 23.03.2018 um 19 Uhr im Bahnhof Bederkesa treffen. Näheres entnehmen Sie bitte der Einladung in diesem Heft. Anträge sind bis zum 09. März 2018 schriftlich beim Vorstand einzureichen.
Im November letzten Jahres waren Günter Waßmann und ich wieder beim VDMT-Treffen. Dieses Mal war Münsingen auf der Schwäbischen Alb unser Ziel. Es war wieder sehr informativ. Diese Treffen finden zweimal jährlich im gesamten Bundesgebiet und hin und wieder auch im Ausland statt. An diesen Treffen dürfen auch Nichtvorstandsmitglieder gerne teilnehmen. Die Kosten (Anfahrt, Hotel, Verpflegung) werden durch die Teilnehmer selbst getragen. Sollte von Ihrer Seite auch Interesse bestehen, daran einmal teilzunehmen, dann melden Sie sich bitte bei uns. Wir werden Sie dann rechtzeitig über die nächsten Treffen informieren.
Im letzten Heft habe ich über eine Feuerwehrübung in Drangstedt gesprochen, die im Jahre 2017 stattfand. Georg Heil war vor Ort und hatte das Unternehmen gefilmt (https://www.youtube.com/watch?v=3R06HE5kHeQ).In diesem Heft ist jetzt der Beitrag in Wort und Bild von unserem örtlichen Betriebsleiter Horst Kühne zu lesen.
Auch bei der Museumsbahn war der Nikolaus letztes Jahr wieder fleißig gewesen. Alle vier Fahrten waren vollkommen ausgebucht. Deshalb wird es in diesem Jahr drei Fahrtage im Dezember geben. Um rechtzeitige Reservierung wird gebeten.

Bis zum nächsten mal
Ihr
Rolf Thien
Vorsitzender

VDMT Tagung in Münsingen auf der Schwäbischen Alb Seite 03
Unfallübung: Sonderfahrt endete in einer Katastrophe Seite 21
Der Nikolaus zu Besuch bei der Museumsbahn Seite 25
Vereinsnachrichten Seite 27
Einladung zur 33. ordentlichen Mitgliederversammlung Seite 31
Fahrplan 2018 Seite 33
Impressum Seite 35

Deutschlandreise – Besuch der Museumsbahnertagung in Münsingen auf der Schwäbischen Alb

Der Vorsitzende der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e.V. Rolf Thien und der Stv. Vorsitzende Günter Waßmann besuchten die 73. Museumsbahnertagung des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V. (VDMT), die vom 03. – 05.11.2017 in Münsingen auf der Schwäbischen Alb stattfand. Ausrichter war die dort ansässige Schwäbische Alb Bahn (SAB).

Tag 1: Anreise und Vorabendtreff

Anfang November 2017 litt die Region südlich von Bremerhaven noch unter den Auswirkungen des Orkans „Herwart", der am vorherigen Wochenende über Norddeutschland hinweggezogen war und den Bahnverkehr vielerorts zum Erliegen gebracht hatte. Nachdem der Eisenbahnverkehr zwischen Bremerhaven und Bremen am Nachmittag des 29.10.2017 (Sonntag) wieder aufgenommen worden war, fuhren ab Montag, den 30.10.2017 infolge salzverkrusteter Isolatoren der Oberleitung wieder keine Reisezüge auf dieser Strecke. Die Reinigung bzw. der Austausch der Isolatoren sollte dann voraussichtlich bis Mittwoch, den 08.11.2017 dauern. Der Zeitraum betraf damit sowohl unsere Hin- als auch die Rückreise zur Tagung.

Als ich am Mittwoch, den 01.11.2017 einen Verwandten zum Bremerhavener Hauptbahnhof brachte, fragte ich im Reisezentrum nach: Dort hieß es: „Die direkten Busse nach Bremen Hbf fahren immer zur Minute 36 und benötigen eine Stunde für die Strecke. Für den gebuchten ICE um 07.15 Uhr ab Bremen müssten Sie den Bus um 05.36 Uhr nehmen". Soweit ok bzw. nicht zu ändern. Weitere Frage meinerseits: „Mein Kollege kommt aus Richtung Cuxhaven. Wie sieht es denn da aus?" Nach einem Blick in den Computer folgte die Antwort: „Das kann er gar nicht schaffen. Der erste Zug aus Cuxhaven ist erst um 05.53 Uhr hier". Was nun? Meine Frau hatte sich zum Glück bereit erklärt, uns notfalls nach Bremen zu fahren. Also ließ ich mir schon mal ein Formular für eine eventuelle Fahrgelderstattung aushändigen und zog von dannen. Im Laufe des Tages forschte ich ein wenig im Internet und fand auf der Homepage der DB einen Bus-Ersatzfahrplan für die Strecke Bremerhaven – Bremen. Abfahrt von Bremerhaven Hbf stündlich zur Minute 57. Hä? Vorhin hieß es doch noch: immer zur Minute 36! Also, schauen wir doch mal am Freitag, wie es dann ist. Wir planen mal so: Meine Frau fährt mich zum Bahnhof. Dort Treffen mit Rolf Thien, der mit dem ersten Zug aus Cuxhaven kommt. Wenn die SEV-Busse kommen, nehmen wir diese. Wenn

nicht, fährt meine Frau uns nach Bremen. Pünktlich fünf Minuten vor Sechs rollten drei Busse am Bahnhof vor. Meine Frau konnte wieder in Ruhe nach Hause fahren und wir schaukelten mit dem dritten Bus nach Bremen. Gute Wahl: Dieser Bus war in Bremen der Erste, der am Bahnhof vorrollte. Und Zeit hatten wir dort noch genug.

Im ICE 533 (Oldenburg Hbf - München Hbf), den wir von Bremen Hbf bis Kassel-Wilhelmshöhe nutzten, genossen wir erstmal einen Kaffee. Da wir planmäßig in Kassel einen Aufenthalt von 55 Minuten haben sollten, wollten wir die Pause für ein Frühstück nutzen. Unser Wagen hielt dort in Abschnitt A, die Geschäfte (Buchhandlung, Imbiss, Backshop usw.) befinden sich dort im Abschnitt G. Also erstmal längerer Marsch über diesen schaurig, schönen Bahnhof. Nach dem Frühstück und der Versorgung für die weitere Reise machten wir uns rechtzeitig auf den Rückweg zum Bahnsteig, den unser Wagen im ICE 595 (Berlin-Ostbahnhof – München Hbf, allerdings über Frankfurt (Main) und Stuttgart) sollte natürlich wieder in Abschnitt A halten. Als wir wieder den Bahnsteig betraten, folgte sogleich der obligatorische Blick auf den Zugzielanzeiger: Der Zug war mit einer Verspätung von +20 Minuten avisiert. Da hätten wir uns ja beim Frühstück richtig Zeit lassen können. So durften wir dann die Wartezeit auf dem zugigen, kalten Bahnsteig verbringen. Als der Zug dann endlich kam und wir unsere Plätze eingenommen hatten, folgte ein Blick auf das Smart-Phone: Ankunft in Ulm Hbf mit +3 Minuten. Das passte gut, so können wir unseren Anschlusszug noch erreichen. Aber Pustekuchen, die Verspätung von +20 wurde nie abgebaut. Dazu sind z. B. die Wendezeiten in den Kopfbahnhöfen Frankfurt (Main) Hbf und Stuttgart Hbf viel zu knapp. Darüber hinaus glich die Reise im Bereich südlich von Frankfurt (Main) eher einer gemütlichen Schleichfahrt. Wie uns ein Zugbegleiter bei der Fahrkartenkontrolle mitteilte, war der von uns geplante Zug von Schelklingen nach Münsingen der letzte an diesem Tag (wegen Bauarbeiten). Um nach Münsingen zu kommen, muss man weiter fahren bis Ehingen und von dort mit einem Anrufsammeltaxi nach Münsingen fahren. Da muss man sich aber mindestens eine Stunde vorher anmelden. Ja, was macht man heutzutage ohne Smartphone. Telefonnummer raussuchen über das Internet und anrufen. Verstanden habe ich nicht viel, nur das zwei Personen notiert wurden, konnte ich ob der schwäbischen Mundart entziffern. In Ulm trafen wir dann auf dem ebenfalls durch die Verspätung gestrandeten Kollegen von den Berliner Eisenbahnfreunden, Kurt Tatzel. In Ehingen stieß dann noch ein weiterer Tagungsteilnehmer zu uns. Als noch eine junge Dame in den bereitstehenden Kleinbus stieg, waren wir komplett und der Fahrer brachte uns sicher nach Münsingen zum Bahnhof, wo wir dann mit

einer Verspätung von gut einer Stunde ankamen. Die DBAG darf uns daraufhin mal wieder 25 % des Reisepreises erstatten.

Ansonsten war die Fahrt für Eisenbahnfreunde wieder mal sehr interessant. Die umfangreichen Gleisanlagen in und um Frankfurt und Stuttgart hatte ich schon lange nicht mehr gesehen; die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Mannheim und Stuttgart noch nie befahren. Und dann die Strecke zwischen Stuttgart und Ulm mit bei Eisenbahninteressierten so bekannten Orten wie Esslingen (früher Standort der Maschinenfabrik Esslingen, einst bedeutender Eisenbahnfahrzeughersteller / u. a. 4-achsiger Esslinger Triebwagen), Göppingen (Märklin) und Amstetten (Ausgangspunkt der heutigen Museumsbahn nach Gerstetten und der Schmalspurbahn nach Lauchringen, die heute noch museal bis Laichingen betrieben wird). Der Höhepunkt auf der Strecke ist jedoch zweifelsohne die Fahrt über die „Geislinger Steige“, mit der Schwäbische Alb erklommen wird.

Bild 1: Bahnhof Münsingen

Im mustergültig restaurierten Münsinger Bahnhofsgebäude wurden wir von einer SAB-Mitarbeiterin empfangen und erhielten unser Info-Paket und den Schlüssel für unsere Unterkunft. Im Bahnhofs-Buffet konnten wir bereits zahlreiche Kollegen anderer Museumsbahnen begrüßen. Das Vorabendprogramm begann um 18.00 Uhr mit einem Sektempfang, wobei der SAB-Geschäftsführer Bernd-Matthias Weckler die anwesenden Teilnehmer mit launigen Worten begrüßte. Nach einer leckeren Vesper, bestehend aus verschiedenen Salaten, Hausmacherwurst und Brot ging der Abend mit Gesprächen unter den Museumsbahnern zu Ende. Mit einem historischen Bus wurden wir in die Unterkünfte im „Alten Lager" gefahren, wo wir in renovierten ehemaligen Offiziersstuben untergebracht waren (mit Toiletten und Duschen jenseits des Ganges, d. h. am Ende des Flures). Die Nacht war dann auch etwas unruhig durch die Schritte der Nachtschwärmer und der Toilettengänger auf dem Steinfußboden des Flures.

Bild 2: Die Offiziersunterkünfte im „Alten Lager" (Foto: Rolf Thien)

Tag 2: Streckenbesichtigung und Tagung

Der zweite Tag begann, nach der Morgentoilette (um halbsieben war der Betrieb bei den Toiletten und Duschen noch überschaubar), um 08.00 Uhr mit einem ordentlichen Frühstück im 1895 erbauten „Württemberg-Palais", dem ehemaligem Offiziers-Casino des „Alten Lagers". Einen ersten Kaffee bekamen wir auch schon vor der eigentlichen Öffnungszeit und konnten uns in den prächtigen Räumen schon mal ein wenig umschauen. Um 09.00 Uhr

Bild 3: Saurer-Gebirgsbus

Bild 4: Mercedes O 302

wurden die Tagungsteilnehmer mit den historischen Bussen, einem Saurer-Gebirgsbus und einem Mercedes O 302 in SAB-Farben, zum Bahnhof gefahren.

Um 09.38 Uhr war Abfahrt mit einem planmäßigem Zug nach Schelklin-

gen. Die Fahrt wurde mit einer Garnitur aus Triebwagen und Steuerwagen des Typs NE81 durchgeführt. Unterwegs gab es Erläuterungen zur Geschichte der Strecke über die Wagenlautsprecher. Auf dem Rückweg nach Münsingen wurde außerdem noch ein Fotohalt eingelegt. Nach dem Transfer zum „Alten

Bild 5: Triebwagen NE81

Lager“ wurde ein Mittagsimbiss in Form einer „Alb-Laisa“-Suppe (leckere Linsensuppe) mit Brot ausgegeben, bevor um 13.00 Uhr die eigentliche Tagung begann.

Da der Bürgermeister der Stadt Münsingen wegen eines anderen Termins etwas später erschien, begann der Tagungsablauf mit der Begrüßung und einem Vortrag über die Schwäbische Alb-Bahn durch deren Geschäftsführer und 1. Vorsitzenden, Bernd-Matthias Weckler (s. separaten Absatz). Anschließend folgte dann das Grußwort durch Bürgermeister Mike Münzing.

Nach der Begrüßung gedachte die Versammlung den verstorbenen Persönlichkeiten: zum einen dem 1. Vorsitzenden des VDMT, Günther Steinhauer, sowie dem ehemaligen Leiter des Deutschen Dampflokmuseums in Neuenmarkt-Wirsberg, Volker Dietel.

Danach referierte Jens Reichelt von der 3SeenBahn (Seebrugg / am Schluchsee im Schwarzwald gelegen) in einem sehr interessanten Vortrag über „Uniformen bei Museumsbahnen“. Der Verein hat sich eine eigene Dienstkleiderordnung gegeben, um im Museumsbahnbetrieb einheitlich aufzutreten. Wesentliche Punkte der Kleiderordnung sind u. a. das Auftreten der Zugbegleiter (Jacke aus Luftwaffenuniformen, schwarze Hose, blaues Pilotenhemd) sowie die einheitliche Bekleidung des Servicepersonals, das im Normalfall aus schwarzer Hose mit einem dunkelblauen Polo-Shirt besteht; bei „Events“ wird aber ein hellblaues Hemd und eine Gastro-Schürze getragen.

Im Anschluss folgte ein Vortrag über „Aktuelle Entwicklungen bei der Instandhaltung und dem Betrieb historischer Schienenfahrzeuge“, gehalten von Matthias Kopitzki, beschäftigt bei der Eisenbahnbetriebsleitung der DB-Regio AG und aktiver Museumsbahner bei der Museumsbahn Hanau. Kernpunkte des Vortrages waren:

- *Rahmenbedingungen für die Umsetzung der EU-Vorgaben an die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen*

  Stichwort **ECM**: **E**ntity in **C**harge of **M**aintenance => für die Instandhaltung zuständige Stelle. Danach muss der Fahrzeughalter die zuständige Stelle benennen, die wiederum ein Managementsystem aufbauen muss, das die sichere Instandhaltung der Fahrzeuge gewährleistet. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) empfiehlt, ein Instandhaltungsmanagementsystem nach der EU VO 445/2011 einzurichten.

- *Bericht aus der Arbeitsgruppe „Bedienen und Führen von Dampftriebfahrzeugen“ des VDV (Verband deutscher Verkehrsbetriebe)*

  Ziel der Arbeitsgruppe ist die Erstellung einer VDV-Vorschrift „Regelwerk Dampflokomotive bedienen“.

- *Bericht aus der Arbeitsgruppe „Dampflok Instandhaltung“*

  Ziel der Arbeitsgruppe ist die Erstellung einer VDV-Vorschrift „Regelwerk Dampflokinstandhaltung“

- *Ausschuss „Instandhaltung historischer Schienenfahrzeuge“*

  Dieser Ausschuss hat sich aus Mitgliedern der Betriebsabteilungen der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) gebildet und beschäftigt sich mit dem Auf-

bau eines Instandhaltungsmanagementsystems zur Unterhaltung von Schienenfahrzeugen.

Alle diese Themen sind auch für Museumsbahnen relevant, da diese rechtssicher bzw. konform zu den rechtlichen Bestimmungen arbeiten müssen. Die in den Arbeitskreisen des VDV erarbeiteten Regelwerke werden später anerkannte Regeln der Technik.

Nachfolgend wurde von Gerold Nagel (Ulmer Eisenbahnfreunde) das Thema „Umsatzsteuer bei Museumsbahnen" aufgegriffen. Da von der zuvor verteilten Stichpunktliste so gut wie keine Rückmeldungen gekommen waren, konnte die Problematik nur kurz gestreift werden. Das Thema wird uns in der Zukunft sicherlich noch weiter beschäftigen.

Nach der Kaffeepause referierten Rainer Balzer (Eisenbahnstiftung), Kurt Tatzel (Berliner Eisenbahnfreunde), Bernd Furch (DEV / Kassenwart im VDMT-Vorstand), Olaf Köhnen (Selfkantbahn) sowie Gerold Nagel (UEF) vom Arbeitskreis Marketing über Themen wie z. B.:

- Vorverkauf von Karten für Fahrten und Veranstaltungen (Fahrkarten online buchen)
- Buchungssysteme (z. B. Fahrkartendrucker.de)
- Verkauf von Gutscheinen
- Newsletter
- Werbung (z. B. keine Pressemitteilung, sondern Inserate im Anzeigenblatt)

Ein Höhepunkt der Tagung war dann die Verleihung der Preise der „Stiftung Deutsche Eisenbahn" (SDE). Den SDE-Förderpreis, dotiert mit 4.500 €, erhielt die 3Seen-Bahn für die Wiederherstellung des Bf. Seebrugg. Den Dieter-Junker-Preis in Höhe von 3.500 € erhielt die Öchsle-Museums-Schmalspurbahn für die Restaurierung eines Württembergischen Personenwagens von 1881. Einen Sonderpreis über 500 € ging an die Museumseisenbahn Minden (MEM) für die Restaurierung des Preußenzuges.

Torsten Bäz von der Camman Gobelin Manufaktur in Braunsdorf bei Chemnitz berichtete in einem mit vielen Bildern ausgestatteten Vortrag über die Rekonstruktion von historischen Textilien.

Anschließend erinnerte Johannes Füngers (2. Vorsitzender des VDMT) an die bevorstehenden Wahlen zum Vorstand, die auf der 26. Mitgliederversammlung im Rahmen der Frühjahrstagung 2018 durchgeführt werden. Nach dem Ableben des 1. Vorsitzenden des VDMT, Günther Steinhauer, ist der Posten vakant. Als Kandidat für den Vorsitz konnte Hans-Jürgen Crede', ehemaliger Geschäftsführer der Technischen Werke Dresden und somit auch der Dresdner Verkehrsbetriebe gewonnen werden. Für den Posten des 2. Vorsitzenden steht nach wie vor Johannes Füngers zur Verfügung, als Kassenwart nach wie vor Bernd Furch. Für den Posten des Beisitzers tritt Volker Wente an, der als Jurist beim VDV beschäftigt ist. Unter diesem Tagesordnungspunkt wurden dann auch allgemeine Themen und Fragen behandelt wie z. B. die Fortführung der Such- und Angebotsliste sowie der Lieferantenliste des VDMT. Auch der Bundesratsbeschluss zur Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, kurz EBO, war ein Thema, insbesondere der verquere Wortlaut zur Häufigkeit der Untersuchung von Fahrzeugen (§32, Absatz 3 EBO), wo es dann heißt: *(3) Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung nach Absatz 2 haben sich nach Zustand und Umfang der Nutzung der Eisenbahnfahrzeuge zu richten. Soweit für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung erforderlich ist oder die für die Instandhaltung zuständige Stelle keine anderweitigen Vorgaben für die Instandhaltung getroffen hat, soll eine Untersuchung mindestens alle sechs Jahre durchgeführt werden. Die Frist zwischen zwei aufeinanderfolgenden Untersuchungen darf in diesen Fällen mehrmals bis zu einem Jahr auf höchstens acht Jahre verlängert werden, wenn festgestellt ist, dass der Zustand des Fahrzeugs dies zulässt.*

Das hätte man vielleicht auch einfacher schreiben können.

Weitere kurze Tagesordnungspunkte waren dann abschließend die Beiträge von Roland Molz zum Thema „Vereinheitlichung von Formularen für meterspurige Museumsbahnen" sowie von Jürgen Sima, der das System „Teamdrive" zur sicheren Ablage von Daten vorstellte.

Zum Abschluss des Tagungsprogramms gab der VDMT-Vorstand noch bekannt, dass die Frühjahrstagung 2018 bei der Museumseisenbahn Minden (MEM) vom 16. – 18.03.2018 stattfinden soll. Da haben wir dann ja mal wieder eine kurze und preiswerte Anreise mit dem Niedersachsenticket.

Der Abend endete mit einem großen „Älbler-Abendbuffett" mit warmen und kalten Speisen aus der Region sowie mit den üblichen Gesprächen mit Museumsbahnkollegen diverser anderer Bahnen im Württemberg-Palais.

Die Schwäbische-Alb-Bahn (SAB)

Die Schwäbische-Alb-Bahn führt im Auftrag der DB ZugBus/Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) auf den Strecken zwischen Engstingen und Münsingen sowie zwischen Münsingen und Schelklingen und weiter auf der DB-Strecke nach Ulm an Schultagen Personennahverkehr durch. In den Schulferien sowie an Samstagen gilt ein reduziertes Zugangebot. An Sonn- und Feiertagen wird Ausflugsverkehr durchgeführt, wobei die Züge teilweise von/bis Ulm Hbf geführt werden. Dazu kommen Sonderfahrten mit Dampflokomotiven und historischen Dieselfahrzeugen. Bei Bedarf wird auch Güterverkehr durchgeführt, wobei Einzelwagen mit den fahrplanmäßigen Personenzügen befördert werden.

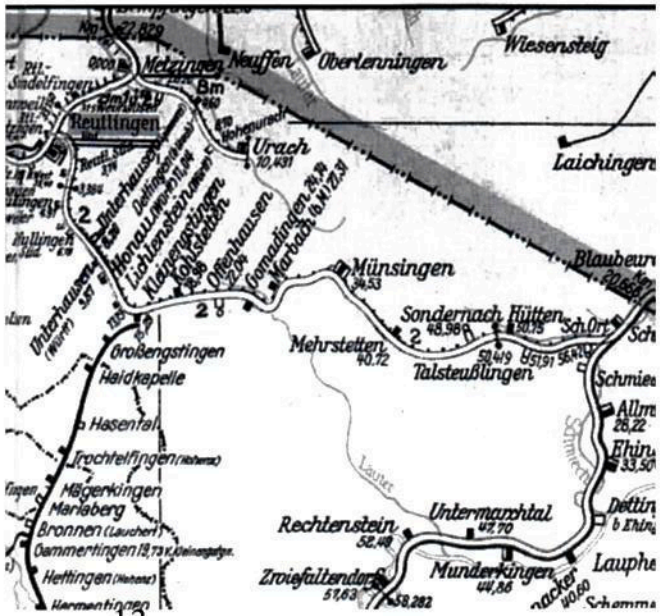
Die Strecke Reutlingen – Münsingen – Schelklingen wurde durch die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn (K.W.St.E) erbaut und in Etappen zwischen 1892 und 1901 eröffnet. Zwischen Honau und Lichtenstein befand sich der mit Zahnstange (System Riggenbach) ausgerüstete Steilstreckenabschnitt, der bei Eisenbahnfreunden auch als Heimat der Dampflokbaureihe 97 sowie

Bild 6: Blick in das Württemberg-Palais

der Triebwagenbaureihe VT 97 bekannt ist. Die Strecke wurde später von der Deutschen Reichsbahn übernommen und ging nach dem zweiten Weltkrieg an die Deutsche Bundesbahn über. Wegen des Truppenübungsplatzes bei Münsingen hatte die Strecke große Bedeutung im Militärverkehr. Für die Panzer-Ent- und Beladung wurde in Oberheutal (zwischen Münsingen und Schelklingen gelegen) ein viergleisiger Bahnhof gebaut, der heute wieder im Güterverkehr genutzt wird. Auch der Ausflugsverkehr hatte immer schon einige Bedeutung.

Zeittafel zur Streckengeschichte:

1892 Eröffnung Reutlingen-Honau
1893 Eröffnung Honau-Münsingen
1901 Eröffnung Münsingen-Schelklingen
1922 Einführung der Zahnradloks der württ. Baureihe Hz
1958 Einführung VT 95/98 mit Schiebebetrieb auf der Steilstrecke
1962 Generalrevision der Zahnradbahn, Einsatz VT 97, letzte Fahrt einer Zahnradlok
1969 Einstellung Honau-Münsingen
1970 Abbau Kleinengstingen-Honau
1972 Bau des Verladebahnhofs Oberheutal
1981 Einstellung PV Reutlingen-Honau
1983 Einstellung GV Reutlingen Süd- Honau
1984 Abbruch Reutlingen Süd-Honau, die Bahn auf der Albhochfläche bleibt aus militärischen Gründen bestehen
1999 Stilllegungsantrag Oberheutal-Kleinengstingen, ENAG pachtet diesen Streckenteil, Einführung Touristikverkehr an Sonntagen



2003 Stilllegungsantrag Schelklingen-Oberheutal, Gründung SAB e.V., ENAG pachtet auch diesen Teil, Neubau Bahnsteige Münsingen
2004 Verdoppelung des Touristikverkehrs und Einführung des Schülerverkehrs
2005 Neubau Haltepunkt Grafeneck, Reaktivierung Haltepunkt Schmiechen Ort
2008 Sanierung des Bahnsteigs Sondernach
2010 Einweihung des Münsinger Lokschuppens, Wiedereinführung des Güterverkehrs
2012 Reaktivierung der Güterverkehrsstelle Kleinengstingen
2013 Abschied vom „Ulmer Spatz"
2014 Übernahme des Ulm-Verkehrs durch die SAB, Umbau des Gemeinschaftsbahnhofs Engstingen
2016 SAB übernimmt Schülerverkehr

Abkürzungen: ENAG = Erms-Neckar-Bahn AG, PV = Personenverkehr, GV = Güterverkehr

Organisationsstruktur der SAB:

ENAG	SAB-Verein	SAB GmbH
Pacht der Strecke	260 Mitglieder	21 Mitarbeiter
Betriebsführung	ca. 40 Aktive	11 Vollzeit
Infrastruktur	Non-Profit	Kommerzieller Betrieb
Trasseneinnahmen	Eigenwirtschaftlicher Betrieb	PV: Bestellerentgelt

Handelnde Personen vor Ort identisch, Wahrnehmung in der Öffentlichkeit als Eisenbahn im klassischen Verbund aus Fahrweg, Betrieb und Verkehr
Untypisch: Regulärer PV, Güterverkehr, Museumsverkehr

Abkürzungen: LEFG = Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz, EkrG = Eisenbahnkreuzungsgesetz

Eckpunkte des bisherigen Weges:

- Verankerung im Bewusstsein der Bevölkerung „Wir lassen uns unsere Eisenbahn nicht wegnehmen"
- Schulterschluss aller Politischen Ebenen, Schirmherrschaft durch Bundestags- und Landtagsabgeordnete
- Öffentlichkeitsarbeit
- Präsenz der SAB in wichtigen Entscheidungsgremien (Gemeinderäte, Tourismusverband, Regionalentwicklung, IHK)
- Zusammenarbeit mit anderen Museumsbahnvereinen
- Aufbau eigener Infrastruktur vor Beschaffung von Fahrzeugpark

(Karte, Zeittafel, Organisationsstruktur und Eckpunkte wurden dem Vortrag des SAB-Geschäftsführers Bernd-Matthias Weckler entnommen)

Tag 3: Dampfzugfahrt und Beginn der Rückreise

Das Sonntagsprogramm begann um 08.30 Uhr mit einem wiederum guten Frühstück im historischen Palais des Alten Lagers. Bereits um 09.30 Uhr war Abfahrt mit den historischen Omnibussen zum Bahnhof Münsingen. Schnell das Gepäck bei den freundlichen Kollegen von der SAB hinterstellen und ab ins Bahnhofsgelände, um den historischen Sonderzug aus überwiegend württembergischen Wagen zu besichtigen. Als Zuglok war heute die württembergische T3 Nr. 930 der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) vorgesehen. Pünktlich um 10.00 Uhr ging die Fahrt dann los nach Engstingen. Unterwegs wurde noch ein Fotohalt eingelegt, später folgte auch noch eine Scheinfahrt. Zusammen mit einigen Kollegen hatten Rolf Thien und ich im mitgeführten Barwagen Plätze gefunden und konnten uns am süffigen Bier laben. Nach dem Umsetzen der Dampflok ging es um 11.00 Uhr von Engstingen retour nach Münsingen. Leider fand die gesamte Fahrt im strömenden Regen statt, der rechtzeitig zur Abfahrt am Morgen einsetzte. Vor dem Stationsbuffett am Münsinger Bahnhof konnte man als Mittagsimbiss einen „Alb-Burger" erwerben, der aus Brötchen, Salat und einer Maultasche bestand. Für Bewohner Norddeutschlands eine etwas ungewöhnlich Speise, aber doch sehr schmackhaft. Anschließend wurden Führungen durch den modernen Lokschuppen mit Werkstatt durchgeführt, die SAB-Geschäftsführer Bernd-Matthias Weckler mit interessanten Informationen und viel Humor versah.

Bild 7: Württ. T3 Nr. 930

Bild 8:Dampflok 20 im Lokschuppen Münsingen

Um 13.40 Uhr war Abfahrt des Sonderzuges nach Schelklingen, gebildet aus einer MAN-Triebwagen-Garnitur. Noch einmal konnten wir die landschaftlich sehr schön gelegene Strecke genießen. In Schelklingen hatte man Anschluss an den planmäßigen RE in Richtung Ulm und von dort weiter in alle Regionen Deutschlands.

Bild 9: MAN-Triebwagen-Garnitur im Bahnhof Schelklingen

Bereits im Vorfeld, bei der Planung der Reise, hatten wir auf Grund der großen Entfernung des Tagungsortes von der Heimat überlegt, einen Tag länger vor Ort zu bleiben, wie wir es bei längeren Fahrten schon öfter getan haben. Das Ziel Bremerhaven wäre planmäßig noch zu erreichen gewesen, Cuxhaven aber nicht mehr. Und planmäßig war auf Grund der Nachwirkungen von Orkan „Herwart“ ja auch mehr als unsicher. Nach Auskunft des Veranstalters war eine Verlängerungsnacht im „Alten Lager“ nicht möglich, da Übernachtungen nur bei Events (Tagungen, Hochzeitsgesellschaften usw.) angeboten werden. Darauf wurde uns ein Hotel in Münsingen angeboten oder aber die Möglichkeit, doch in Ulm zu übernachten, da man von dort ja am Morgen in alle Richtungen gut weiterreisen könnte. Bei der Buchung der Zimmer im vor-

geschlagenen „Intercity-Hotel“, das gleich neben dem Ulmer Hbf liegt, stolperte ich doch über die recht hohen Preise, zumal das Frühstücksbuffet noch 14,00 € extra kosten sollte. Da wird es doch sicherlich noch was Günstigeres geben. Nach Rücksprache mit Rolf buchte ich dann zwei Zimmer im „LeoMar Flatrate Hotel“, das 1,2 km hinter dem Hauptbahnhof liegt. 55,95 € incl. Frühstücksbuffet pro Zimmer, das war doch i. O. Bei Ankunft in Ulm, nachdem wir uns von den mitreisenden Kollegen verabschiedet hatten, machten wir uns sogleich auf den Weg zu unserer Unterkunft. Leider hatte der Regen zwischenzeitlich wieder eingesetzt und wir kamen durchnässt im Hotel an. Beim Einchecken wurde uns schon klar, dass wir eine gute Wahl getroffen hatten: 1 Flasche Wasser und einen Obstteller gratis auf dem Zimmer und die Möglichkeit, den ganzen Tag über kostenlos Kaffee aus der Maschine im Frühstücksraum zu nehmen wurde uns dargeboten. Nachdem wir unsere sehr geräumigen Zimmer bezogen hatten und uns erstmal einigermaßen trockengelegt hatten, trafen wir uns zum Kaffee im Frühstücksraum, um den weiteren Tag zu planen. Da wir beide zuvor noch nie in Ulm gewesen waren, wollten wir unbedingt das Münster sehen (eine Turmbesteigung des höchsten Kirchturmes der Welt war am Nachmittag nicht mehr möglich) und auch von dem netten „Fischerviertel“ mit seinen vielen Lokalen hatte ich schon im Vorfeld gehört. So machten wir uns nach dem Regen auf den Weg, blickten nochmals von einer langen Fußgängerbrücke auf das geschäftige Treiben auf den Gleisen des Hauptbahnhofs, bummelten durch die City über den Marktplatz mit dem Münster, spazierten ein Stück an der Donau entlang, um schließlich im ältesten Lokal der Stadt, im Wirtshaus „Krone“ zu speisen. Im Hotel genehmigte ich mir noch ein Feierabendbier und einen Absacker aus dem Kühlschrank an der Rezeption und bald war dann Nachtruhe angesagt.

Tag 4: Rückfahrt von Ulm

Der Montag begann mit einem sehr guten Frühstück im Hotel. Da hatte ich ob des guten Services doch eine gute Wahl getroffen. Nach der Bezahlung und dem Auschecken machten Rolf und ich uns auf dem Weg zum Ulmer Hauptbahnhof. Da es nicht regnete, gingen wir wieder zu Fuß. Pünktlich um 10.00 Uhr fuhr unser Zug der Gattung IRE in Richtung Aalen Hbf. Am letzten Halt vor Aalen, in Oberkochen, musste der Zug auf einen verspäteten Gegenzug warten, was uns +6 Minuten Verspätung einbrachte, und das bei einer Umsteigezeit von 7 Minuten! Zum Glück war der IC von Karlsruhe nach Nürnberg ebenfalls verspätet, sodass der Übergang gerettet war. So warteten wir am Südende des Bahnsteigs, wo die Wagen der 1. Klasse halten sollen. Unmittelbar vor Ankunft des Zuges, die Ansage war bereits erfolgt, änderte sich die Anzeige: Geänderte Wagenreihung. Die Wagen der 1. Klasse laufen am anderen Ende des Zuges. Also hieß es sich sputen. Eine entgegenkommende Dame rief uns noch zu: „Die meisten Türen da vorne sind kaputt. Nur die Tür am 1. Klasse-Wagen geht.“ Na gut, da wollten wir ja sowieso hin. Aber was war das für eine abgewrackte Intercity-Garnitur! Irgendwo stand dran: Ersatzgarnitur. Die meisten Türen hatten den bekannten Zettel an der Scheibe: „Tür defekt“. Die Wagennummern waren mit roter Farbe auf die Scheiben geschmiert worden. Das Zugpersonal saß mangels Abteilwagen im Großraumwagen 1. Klasse. Elektronische Reservierungsanzeigen waren vorhanden und auch im Betrieb, aber eine zu uns passende Relation Aalen Hbf – Nürnberg Hbf war beim besten Willen nicht zu finden. Zum Glück gab es genügend freie Plätze. So schaukelten wir dann über Ellwangen, Crailsheim und Ansbach in Richtung Nürnberg. Wegen einer Störung am Triebfahrzeug wuchs unsere Verspätung auf +11 Minuten. Da wird der Umstieg in Nürnberg Hbf schon wieder knapp: Regulär wären es 16 Minuten gewesen, aber wir müssen auch noch von Gleis 15 nach Gleis 7! Aber das Umsteigen klappte dann doch noch problemlos und mit +2 verließ der ICE nach Hamburg/Bremen die Frankenmetropole. Pünktlich erreichten wir am späten Nachmittag Bremen Hbf.

In den letzten Tagen hatten wir immer wieder unterschiedliche Nachrichten über den Reisezugbetrieb zwischen Bremen und Bremerhaven erhalten. Hieß es zunächst, die Züge fahren erst wieder am Mittwoch, hörte man dann zwischenzeitlich die Meldung: Die Reparaturtrupps kommen schneller voran, vielleicht fahren schon am Montag wieder Reisezüge. Dann hieß es, die Züge fahren erst wieder am Dienstag. Letztendlich fuhren die Züge dann doch wieder ab Montagvormittag. So kamen wir doch zügig mit dem RE wieder zurück nach Bremerhaven.

MAN-Triebwagen im Bahnhof Münsingen

Die Fotos stammen, sowie nicht anders genannt, vom Autor dieses Artikels.

gw