

Öchsle

Januar
2022

Aktuell



Werbefilm „Arbeiten beim Öchsle“
Viele Lok-Baustellen
Güterbahnhof Ochsenhausen

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2022 hat bereits begonnen und in den ersten Wochen gibt es schon einiges zu berichten. Zuerst möchte ich aber einen kleinen Rückblick auf die Saison und das Jahr 2021 geben. Nach etwas Normalität über den Sommer mussten wir zum Ende des Jahres leider wieder einen Gang zurückschalten. Unsere Winterdampf- und Nikolausfahrten mussten abgesagt werden. Lange sah es so aus, als könnten wir diese durchführen, bis uns die aktuelle Coronasituation letztlich doch einen Strich durch die Rechnung machte.

Dennoch konnten wir in der vergangenen Saison an insgesamt 37 Fahrtagen 18.203 Fahrgäste mit unserer Museumsbahn befördern. Immerhin eine leichte Steigerung zum Vorjahr, das ebenfalls stark durch Corona eingeschränkt war.

Wir hoffen, dass sich die Situation in diesem Jahr wieder beruhigt und wir dann wieder gemeinsam mit Ihnen Volldampf geben können! Wünschenswert wäre ein Saisonstart zum 1. Mai, nachdem wir in den vergangenen

Jahren immer erst im Juli starten konnten.

Bereits zum zweiten Mal in Folge konnte im vergangenen Jahr unser Bahnhofsfest, das es seit dem Jahr 2007 gibt, nicht stattfinden. Allerdings sind in den vergangenen Jahren die Auflagen und die Kosten für die Durchführung dieser Veranstaltung auch deutlich gestiegen. Diesen hohen Kosten, dem großen Aufwand und dem Wetterrisiko stand leider ein stark rückläufiger Überschuss gegenüber. Wir haben uns deshalb entschieden, das Bahnhofsfest zukünftig nicht mehr zu veranstalten und den Schwerpunkt auf das Ochsenhauser Stadtfest im Juni zu legen. Aufgrund der aktuell laufenden Sanierungsarbeiten im Lokschuppen würde es, auch unabhängig von Corona, in diesem Jahr nicht stattfinden können.

In den vergangenen Wochen wurde in unseren Werkstätten fleißig gearbeitet. An der 99 788 wird aktuell neben den jährlichen Fristarbeiten eine Verlängerung der Kesselfrist durchgeführt und die Arbeiten zur umfangreichen Haupt-

Impressum

Herausgeber: Öchle Schmalspurbahn e.V.

Postfach 1228, 88412 Ochsenhausen, Verein@Oechsle-Bahn.de

Erscheinungsweise: 3 x jährlich **Auflage:** 500 Exemplare

Bankverbindung: IBAN: DE11 6309 0100 0185 6640 08, BIC: ULMVDE66

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE3900100000170084

Redaktion und Satz: Bernhard Günzl (Auch alle nicht namentlich gekennzeichneten Artikel und Bilder)

Versand: Jürgen Jauch

Mitarbeiter an dieser Ausgabe: Andreas Albinger, Gerhard Baum, Benny Bechter, Mathias Fetscher, Stefanie Günzl, Wolfgang Schumacher

Druck: Flyerwire.de

Titel: Die Arbeiten an unser V51 903 gehen jetzt gut voran. Trotzdem wird es noch einige Zeit dauern, bis sie wieder wie 1983 bei Rangierarbeiten in Ochsenhausen beobachtet werden kann (Foto: Wolfgang Schumacher).

Rückseite: Schon fast etwas „künstlerisches“ hat der Blick in den Lokschuppen, seit am 14.12.2021 das Gerüst aufgebaut wurde. Dank ausreichender Höhe hat auch der Wagen Stg 132 darunter Platz, so dass die Arbeiten daran weitergehen können. Auch unsere HF-Diesellok kann weiter im Schuppen bleiben. Die Motordraisine und zahlreiches Material sind aber aus Platzgründen in einen Lagercontainer umgezogen. Lediglich 99 651 muss unter einer Plane vor dem Lokschuppen auf die Fertigstellung warten (Foto Benny Bechter).

untersuchung an unserer 99 716 gehen ebenfalls zügig voran. Des Weiteren wird an unseren beiden Großprojekten, der Wiederinbetriebnahme der Diesellok V51 903 und der Aufarbeitung des Personenwagens Stg 132, gearbeitet. Mehr hierzu gibt es in den einzelnen Berichten im Inneren dieser Ausgabe.

Ein großer Dank geht an dieser Stelle einmal mehr an alle unsere ehrenamtlichen Mitarbeiter, ohne die dies alles nicht möglich wäre!

Wie bereits oben kurz geschrieben, wurde in Ochsenhausen mit der Sanierung des historischen Lokschuppens begonnen. Im ersten Schritt wurde ein Flächengerüst aufgestellt, um die anstehenden Arbeiten an den Innenflächen des Dachs durchführen zu können. Für uns geht hier ein lang gehegter großer Wunsch in Erfüllung. Seit vielen Jahren weisen wir immer wieder auf den schlechten Zustand des Lokschuppens, hauptsächlich des Daches, hin. An vielen Stellen dringt hier seit Jahren Wasser ein. Unsere laufend selbst durchgeführten Reparaturen sind sehr aufwändig und oft nur kurz von Erfolg gekrönt. Allein durch die Sanierung der Dachfläche wird der Erhalt des Lokschuppens deutlich gefördert. Immerhin ist der Lokschuppen Ochsenhausen mit seinem als Schreinerei genutztem Anbau für die Instandhaltung und Sanierung unserer Fahrzeuge von hoher Bedeutung. Aktuell wird hier der Wagenkasten des Wagens 132 neu aufgebaut. Zuvor haben auch schon mehrere unserer Personenwagen hier eine ausführliche Grundsanierung erhalten. Diese Arbeiten zusätzlich in der Werkstatt in Warthausen zu erledigen wäre allein schon aus Platzgründen nicht möglich. Eine große Aufgabe unseres Vereins ist die Gewinnung neuer Mitglieder und vor allem auch neuer Mitarbeiter. Durch unsere große Mitglieder-Werbeaktion konnten wir in den vergangenen Jahren die Zahl unserer Mitglieder von damals 280 auf über 350 steigern. Um zusätzlich neue aktive Mitarbeiter zu gewinnen, haben wir in bewährter Zusammenarbeit mit der Firma Götsch Media aus Maselheim einen „Mitarbeiter-Werbefilm“

produziert. In diesem Film zeigen wir was es bei uns alles zu tun gibt. Einen Link zum Film gibt es auf unserer Homepage unter www.oechsle-bahn.de oder direkt auf YouTube unter „Öchsle Schmalspurbahn“.

Wer die Arbeiten unseres Vereines unterstützen möchte, kann dies auch gerne mit einer Spende tun. Alle Spenden werden aktuell für die Wiederinbetriebnahme unserer V51 903 und der Restaurierung unseres Wagens Stg 132 verwendet.

Auf eine gute und hoffentlich pünktlich beginnende Saison 2022!

Beste Grüße und bleiben sie gesund.

Benny Bechter
Vorsitzender **Öchsle-Schmalspurbahn e.V.**

Wir restaurieren V51 903!

IBAN: DE32 654 500 70 0000 616 944

BIC: SBCRDE66

Als Dank für Ihre Unterstützung erhalten Sie:

Ab 100,- €

eine Stifterurkunde,

ab 251,- €

eine Stifterurkunde in Bronze,

ab 500,- €

eine Stifterurkunde in Silber und
eine Nachfertigung des Fabrikschildes,

ab 903,- €

eine Stifterurkunde in Gold und einen
Eintrag auf der Spendertafel an der Lok.

Werbefilm „Arbeiten beim Öchsle“



Wie vielfältig die Arbeiten bei einer Museumsbahn sind, zeigt unser neuer Mitarbeiterwerbefilm. Ein paar Eindrücke von den Dreharbeiten im Oktober 2021, festgehalten von Benny Bechter.



Herzlichen Glückwunsch!



Rainer Mendler feierte am 28. November seinen 80. Geburtstag. Wir wünschen ihm alles erdenklich Gute und vor allem Gesundheit!

Von 2003 bis 2018 war Rainer an sage und schreibe insgesamt 319 Fahrtagen als Heizer auf unserer Lok tätig! Ganz besonders hilfreich waren dabei seine Einsätze bei den Donnerstagsfahrten und bei Sonderfahrten unter der Woche, wo es besonders schwierig ist Personal zu finden. Dazu kommen zahlreiche Einsätze in der Werkstatt und auf der Strecke.

Wir sagen Danke!

Mitgliedsbeitrag 2022

Trotz aller widrigen Umstände konnten Sie in dieser Ausgabe wieder einiges über unsere vielfältigen Aufgaben und Projekte lesen. Ihr Mitgliedsbeitrag stellt einen wichtigen Teil der Finanzierung der Projekte unseres Vereins dar. Falls Sie uns ein SEPA-Lastschriftmandat erteilt haben, werden wir Ihren Beitrag 2022 in der Kalenderwoche 10 einziehen. Als Mandatsreferenz erscheinen ihre Mitgliedsnummer und unsere Gläubiger-Identifikationsnummer DE3900100000170084. Stimmt Ihre Bankverbindung noch? Vor allem durch Fusionen von Banken kommt es immer wieder

zu Änderungen in der IBAN. Fehlerhafte Daten verursachen uns Kosten und Zusatzaufwand. Denken Sie deshalb bitte daran, uns Änderungen mitzuteilen.

Sollten Sie Ihren Beitrag selbst überweisen und es noch nicht erledigt haben, dann bitten wir Sie, in den nächsten Tagen daran zu denken. Für einen ermäßigten Beitrag benötigen wir bis zum Einzugstermin eine entsprechende aktuelle Bescheinigung.

Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Unterstützung!

Aktionärstage zur Streckenpflege

Nach einem Jahr coronabedingter Absage ist die Strecke an zwei Wochenenden im letzten Herbst wieder in Rahmen von „Aktionärstagen“ ausgeschnitten und gemäht worden. Im vergangenen Winter war dies nur im Rahmen von Arbeitseinsätzen kleiner Gruppen möglich.

An den beiden Samstagen beteiligten sich jeweils knapp 40 Aktionäre der Öchsle Bahn AG und Vereinsmitglieder des Öchsle Schmalspurbahn e.V. an den Arbeitseinsätzen.

Von Seiten der Öchsle Bahn AG waren auch die Vorstandsmitglieder Peter Hirsch und Peter Maucher jeweils an einem Tag tatkräftig mit dabei. Hauptsächlich wurde entlang der gesamten Strecke kräftig störender Pflanzenbewuchs ausgeschnitten, gleich auf unseren Bauzug geladen und nach Maselheim abgefahren. Dort wird das Schnittgut gesammelt und dann von einer Firma gehäckselt und verwertet.

Im Jahr 2020 mussten die sonst immer regelmäßig stattfindenden Arbeitseinsätze wegen der Corona-Pandemie ausfallen. Heuer waren diese Einsätze unter Einhaltung der geltenden Vorgaben wieder möglich. Die Aktionärstage sind ein wichtiger Bestandteil zur Instandhaltung der Öchsle-Strecke. Die Arbeiten würden sonst hohe Kosten für die Öchsle Bahn AG verursachen, die man statt dessen in die Infrastruktur der Strecke investieren kann.

Die Mitglieder unseres Vereins kümmern sich zudem ganzjährig in verschiedenen Arbeitseinsätzen um den Erhalt der Öchslestrecke. Wer hierbei mithelfen möchte, ist jederzeit herzlich willkommen!

Unser Bauzug am 06.11.2021 zwischen dem Scheitelpunkt und Wenedach.

(Foto: Benny Bechter)



Erinnerungen an den Güterbahnhof

Nur recht wenige Bilder existieren vom Güterbahnhof Ochsenhausen. In den letzten Jahren des Güterverkehrs fand der größte Teil des Umschlags auf der Ladestraße am Personenbahnhof statt, so dass sich nur wenige Fotografen hierher verirrten. In früheren Jahren herrschte in dem 1919 errichteten Güterbahnhof stets Hochbetrieb. Holz, Heu, Stroh, Vieh, Brennstoffe und viele andere landwirtschaftliche Güter wurden umgeschlagen. Mehrere Firmen hatten auf dem Gelände eigene Lagerschuppen. Das Güteraufkommen auf dem Öchsle war bereits vor dem 1. Weltkrieg wesentlich höher, als man bei der Planung der Strecke erwartet hatte, so dass der separate Güterbahnhof dringend erforderlich war. Direkt erreichbar war der Güterbahnhof nur aus Richtung Personenbahnhof. Auf dem Foto unten hat V51 902 mit einem Güterzug nach Warthausen, überwiegend bestehend aus Containertragwagen, einen Kesselwagen mitgebracht. Er wird zum 1983 letzten Kunden

am Güterbahnhof, einem Brennstoffhändler, gebracht. Links neben dem Streckengleis befand sich ein 196 m langes Ladegleis mit einer Gleiswaage. Zu diesem Zeitpunkt existierte sie schon nicht mehr. Ihr ehemaliger Standort ist aber noch gut zu erkennen. An der Stelle dieses Ladegleises verläuft heute die Straße „Am Güterbahnhof“. Ungefähr dort wo die Rangierer stehen befindet sich jetzt der Bahnübergang zum Neubaugebiet „Burghalde“. Das links abzweigende Gleis führte zu den Lagerschuppen und Brennstoffhandlungen. Das Bild auf der nächsten Seite zeigt die Perspektive in die andere Richtung. Der Kesselwagen wird abgekuppelt und dann am Lademaß vorbei auf das Ausziehgleis gezogen. An seiner Stelle befindet sich heute die Zufahrt zum Wertstoffhof.

Das östliche Gleis endete in frühen Jahren in zwei Rollbockgruben. Ihnen folgten zwei normalspurige Ladegleise, ebenfalls mit einer Gleiswaage. Die Normalspurgleise vereinigten



sich mit einer Weiche zu einem Gleis. Da keine normalspurige Rangierlok zur Verfügung stand, musste hier bei Bedarf „von Hand“ rangiert werden. Die Normalspurgleise verschwanden später wieder als genügend Rollböcke zur Verfügung standen. Übrig blieben nur zwei schmalspurige Stumpfgleise (*Bild rechts oben*).

Auf dem Bild unten rechts hat V51 902 den Kesselwagen bereits abgeliefert und fährt zurück an ihren Zug nach Warthausen. Bei der nächsten Tour wird sie den Wagen wieder abholen und zurück nach Warthausen bringen. Auf der Fläche hinter dem Pufferwagen steht heute der Waschpark. Der Ladeplatz des Güterbahnhofs war ursprünglich auf der Straße nur vom Personenbahnhof her in einer Sackgasse zu erreichen. Die durchgehende Straße mit dem hier zu sehenden Bahnübergang und der anschließenden Brücke über die Rottum ist erst später gebaut worden.

Bereits kurz nach Einstellung des Güterverkehrs wurde der größte Teil der Anlagen abgebrochen, um Platz für ein neues Gewerbegebiet zu schaffen. Lediglich die Anschlussweiche, das Lademaß und das Ausziehgleis wurden erst 1994 beim Bau der Zufahrtstraße zum Baugebiet „Burghalde“ entfernt. Zuvor war das Ausziehgleis, mit einer provisorischen Kopframpe versehen, noch gelegentlich zum Verladen von Fahrzeugen verwendet worden. In der mittlerweile umgebauten Halle im Hintergrund befindet sich heute ein Fuhrunternehmen und ein Getränkemarkt. Der vordere Bereich ist mit einem Autohaus überbaut.

Wir bedanken uns ganz besonders bei Wolfgang Schumacher, der uns diese interessanten Bilder zur Verfügung gestellt hat.





Diesellok V 51 903

Nach der Überführung der Lok am 11. September nach Warthausen stand zuerst einmal eine gründliche Reinigung mit unserem Dampfstrahlgerät an. Dabei wurden auch der Motorraum der Lok und weitere schwer zugängliche Stellen nicht vergessen.

Mit Hilfe des Hallenkrans wurden die beiden Kühler der Lok ausgebaut. Schon beim Ausbau der Kühler konnten wir eine Vielzahl von provisorisch geflickten Undichtigkeiten und einen sehr schlechten Zustand der Kühler feststellen. Eine Überprüfung der Kühler in einer Kühlerbaufirma in Ulm brachte dann die Gewissheit, dass beide Kühler nur noch entsorgt werden können. Wir haben deshalb zwei neue Kühler bauen lassen, was einen mittleren vierstelligen Betrag erfordert hat.

Nach dem Ausbau der Kühler wurde die gesamte Kühlanlage der Lok zerlegt. Dazu mussten auch die beiden Lüftergruppen mit Anbauteilen ausgebaut werden. Ein Lüfterrad wurde leider nachträglich durch ein wenig passendes Teil ersetzt, so dass wir dieses erneuern müssen. Die Kühlergehäuse sind stark korrodiert, weshalb sie im Januar zum Sandstrahlen und Lackieren nach Memmingen gebracht wurden. Verschiedene andere Teile wurden bei uns in der Werkstatt aufgearbeitet, mit neuen Dichtungen und Lagern versehen und vormontiert. Die ebenfalls in der Lüfterbaugruppe sitzenden Ölkühler wurden gereinigt. Sie befinden sich aber noch in einem guten Zustand.

Bei der Überführung des Normalspurwagens Xlm 36 Ende Dezember nach Warthausen wurden die Motorhauben der Lok mit überführt. Diese Hauben werden wir in nächster Zeit strahlen und neu lackieren lassen.

Zuvor sind aber noch ein paar Blecharbeiten erforderlich.

Wie durch die jahrelange Nutzung als „Baufahrzeug“ in Spanien zu befürchten war, müssen wir leider einen insgesamt schlechten technischen Zustand der Lok feststellen.

Vermutlich wurde in Spanien keine planmäßige Unterhaltung der Lok durchgeführt und es wurden immer wieder Provisorien verbaut, was die Aufarbeitung verzögern und verteuern wird. So wurden beispielsweise beide Kühlmittelthermostate entfernt und die Leitungen blind verschlossen. Auch die Vorheizanlage ist nur noch in Teilen vorhanden. Hier läuft gerade die Beschaffung von passenden Ersatzteilen.

Dampflok 99 716 „Rosa“

Die am Rahmen der Lok losen Niete und Schrauben der Achshalter wurden zu einem großen Teil bereits ausgebaut. Insgesamt müssen rund 250 Schrauben entfernt, die Löcher ausgebohrt, ausgerieben und anschließend neu gefertigte Passschrauben eingebaut werden. Eine Arbeit die uns bereits viele Tage beschäftigt, da diese Bohrtätigkeit an zudem schwer zugänglichen Stellen des Rahmens sehr zeitaufwändig ist. Extra für diese Arbeiten haben wir eine Magnetbohrmaschine und ein fahrbares Hubgestell beschafft, die sich beide sehr gut bewährt haben.

An den Achshaltern der Lok wurden die Gleitplatten aus Messing entfernt. Diese müssen alle erneuert werden, da sie nicht mehr maßhaltig sind und bereits teilweise unterlegt werden mussten. Das Messingmaterial für die neuen Achshalter hat uns im Januar erreicht. Alle Seitenflächen der Achslager müssen überfräst werden, bevor die neuen Gleitplatten angepasst werden können. Mit diesen Fräsarbeiten haben wir auf unserer kürzlich beschafften CNC-Fräsmaschine begonnen. Auch die Aufarbeitung des Kohlekastens läuft bereits.

Dampflok 99 788 „Berta“

Beide Kesseldome wurden abgebaut und aus dem Speisedom eine größere Menge Kalk und sonstige Rückstände entfernt. Fast alle Armaturen der Lok wurden abgebaut und aufgearbeitet. Am Kessel der Lok müssen zwei



Sehr anstrengend ist das Arbeiten in der engen Feuerbüchse der 99 788. Jürgen Merk hat diese Aufgabe am 19.01.2022 übernommen.

Trotz der eigens dafür konstruierten Hilfsvorrichtung ist das Bohren der unzähligen Löcher im Rahmen der 99 716 eine mühsame und zeitaufwändige Tätigkeit. Christoph Brune und Florian Roschow sind am 11.12.2021 damit beschäftigt.

(Fotos: Benny Bechter)





Stehbolzen erneuert werden. Um die Stehbolzen erneuern zu können, mussten wir aber den linken Wasserkasten abbauen. Wir haben die Arbeiten angefragt. Diese müssen in den kommenden Wochen erfolgen. Nach Abschluss der Arbeiten kann unser Sachverständiger dem Kessel voraussichtlich eine neue Hauptuntersuchung bescheinigen.

Normalspurflachwagen Xlm 36

Über einen Aufruf im Internet bei „Drehscheibe online“ konnten wir inzwischen Nummer und Geschichte weitgehend klären. Demnach hatte unser Wagen die DB-Nummer 470 276. Er wurde im Juli 1964 im AW Kaiserslautern in einen Kranschutzwagen für den Gleisbauhof Duisburg-Wedau umgebaut und erhielt die Bauzugwagennummer ESN 6720. In den Umzeichnungslisten von 1967 und 1971 taucht der Wagen nicht mehr auf. Vermutlich wurde er zuvor an die Hohenzollerische Landesbahn AG verkauft. Von dieser hatten wir den Wagen im Jahr 2005 übernommen.

In Ochsenhausen hat die dortige Werkstatt alle Hölzer der Bordwände neu gefertigt. Auch der Aufbau des Wagens wurde nach DB Bestimmungen endgültig lackiert, so dass jetzt die Bordwände vollständig braun sind. Am 31.12.2021 ging die Reise des Wagens zurück nach Warthausen (*Foto oben: Gerhard Baum*).

Der Beschriftungssatz für den Wagens ist ebenfalls schon fertig. Anbringen werden wir die Beschriftung jedoch erst in den kommenden Monaten, wenn die Temperaturen deutlich gestiegen sind und der Lack etwas gealtert ist. Die Beschriftung ist dann deutlich haltbarer. Auch die Zettelhalter des Wagens wurden aufgearbeitet und werden in den nächsten Wochen wieder am Wagen befestigt.

Neben der Funktion als Schauobjekt kann der Wagen auch gut als rollende Lagerfläche verwendet werden. Bei Unterbringung in unserer Fahrzeughalle können so abgebaute Großteile unserer Fahrzeuge sicher und vor der Witterung geschützt gelagert werden.

Personenwagen Stg 132

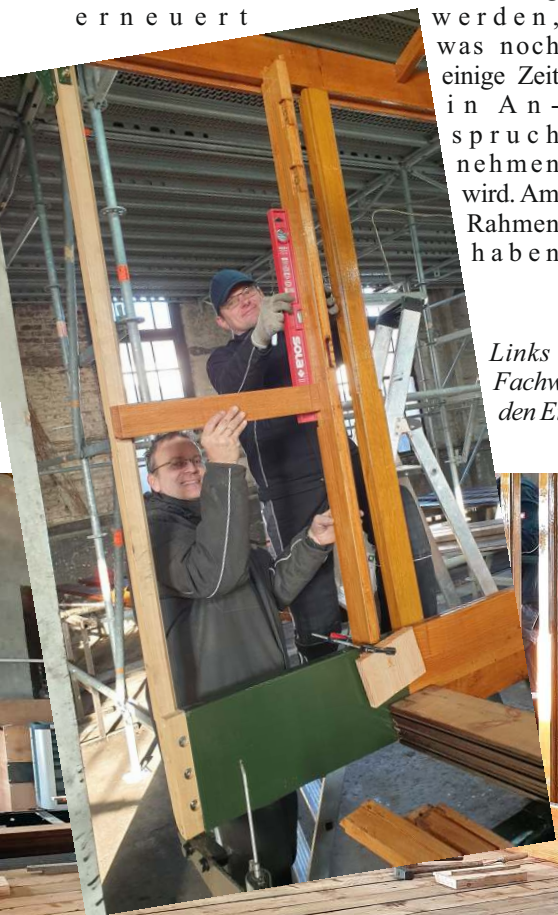
Nach Montage der Fachwerkpfosten wurden der Obergurt und die Dachspriegel eingebaut. Auch die Dachabschlüsse über den Bühnen aus Metall und die Haltestangen des Aufstieges sind schon wieder montiert. Der Wagen kann jetzt wieder als Personenwagen erkannt werden. Die Stirnwände und die beiden Zwischenwände für die kleinen Abteile sind in Arbeit. Auch sie müssen vollständig erneuert werden,

was noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Am Rahmen haben

wir Funkenschutzbleche montiert. Auch das Bremsgestänge ist bereits aufgearbeitet und wieder eingebaut. Der Bremszylinder hat, komplett aufgearbeitet, seinen Platz im Rahmen ebenfalls wieder eingenommen. Mitte Januar konnte so mit dem Einbau des Fußbodens begonnen werden. Hier können wir die originalen Fußbodenbretter verwenden, nachdem wir diese Bretter leicht abgehobelt und mit Holzschutz behandelt haben. Die Puffer des Wagens haben wir aufgearbeitet. Beide Pufferführungen waren stark ausgeschlagen und mussten neu gebaut werden. Die auf Risse geprüften Puffer und die Pufferfedern konnten danach wieder montiert werden.

Links montieren Bernhard Günzl und Kai Dobler Fachwerkpfosten. Gerhard Baum kümmert sich unten um den Einbau des Bodens.

(Fotos: Mathias Fetscher)



Lokschuppen Ochsenhausen

Die Sanierungsarbeiten am Lokschuppen Ochsenhausen haben nach mehrjähriger Planung Ende 2021 begonnen. Als erste Arbeit wurde das Innere des Lokschuppens vollflächig eingerüstet, um das Dach von innen untersuchen und bearbeiten zu können. Durch angepassten Einsatz des Gerüsts können wir den Lokschuppen trotzdem bis auf weiteres nutzen. Dies war uns sehr wichtig, um die Arbeiten am Wagen 132 fortführen zu können.

Die Sanierungskosten werden aktuell auf ca. 1,2 Millionen Euro geschätzt, wobei 400.000 € durch Zuschüsse des Denkmalamtes und der Deutschen Denkmalstiftung getragen werden. Die restlichen Kosten werden von der Stadt Ochsenhausen als Gebäudeeigentümer übernommen. Nach Vorgaben des Denkmalamtes muss der historische Innenputz soweit wie möglich erhalten werden. Grundsätzlich ist dies zu begrüßen, da der Lokschuppen durch den jahrelangen Dampflokeinsatz eine entsprechende Patina angesetzt hat und sehr viel Flair ausstrahlt. Dieser auf Schilfmatten aufgebrachte Putz löst sich jedoch leider großflächig von der Decke. Auch die Unterkonstruktion aus Brettern ist durch das jahrelange Eindringen von Wasser ins Dach geschädigt. Wir wünschen uns, dass sich die Sanierung durch solche Vorgaben nicht zu stark verzögert und vor allem im finanziellen Rahmen bleibt.

Normalspurgleise Warthausen

Sämtliche neu aufgebauten Gleise konnten inzwischen vollständig eingeschottert werden. Zum großen Teil konnten wir den Schotter mit Hilfe unseres Bauzuges und des Baggers verteilen. Einige Bereiche mussten aber auch mühsam von Hand geschottert werden. Um die richtige Höhenlage der Gleise zu erreichen, musste das Gleis an vielen Stellen mit Hilfe einer Handwinde gehoben und mit Schwellenstücken unterbaut werden. Damit das Gleis in seiner Höhenlage bleibt, mussten anschließend anstelle der Schwellenstücke Schotter eingebracht und gestopft werden. Was sich einfach anhört, bedeutet einen großen

Aufwand. Nachdem die Gleise nicht für unseren Bagger zugänglich sind, musste dieser Schotter von Hand verteilt werden. Auch haben wir von Hand den Schotter gestopft. Letztlich konnten wir die letzten Schwellenstücke im November ausbauen und das Gleis liegt seitdem im Schotterbett und nicht mehr auf den Schwellenstücken auf.

Den Bereich zwischen den aufgebauten Gleisen bei den Rollbockgruben haben wir mit Vlies abgedeckt und mit Schotter vollständig aufgefüllt. Im Umfeld der Überladerampe sind die Laufwege zwischen den Gleisen leider deutlich höher als die Schwellenoberkante. Deshalb wird hier ständig Material in das Schotterbett eingetragen. Wir haben diese Oberflächen großflächig abgetragen. Den dabei anfallenden Schotter konnten wir vor Ort gleich wieder einbauen. Wir werden diese Laufwege nun auch mit Vlies abdecken und mit einer Schicht groben Splitts versehen. Als Nebeneffekt müssen diese Flächen zukünftig nicht mehr gemäht oder mit Pflanzenschutzmitteln behandelt werden, so dass dieser Bereich wenig Pflege erfordern wird.

Bis auf das vollständige Stopfen der Gleise sind die Arbeiten an den neuen Gleisen weitgehend abgeschlossen. Nachdem der Wiederaufbau gut geklappt hat, wollen wir nun in einem nächsten Schritt auch die Umfahrungsmöglichkeit wiederherstellen.

Verladeplatz in Warthausen

Bisher waren bei uns keine Gleisanlagen vorhanden, die auf einer gewissen Länge von Straßenfahrzeugen befahren werden konnten. Das führte dazu, dass beim Entladen von Fahrzeugen von Lastwagen ohne Zuhilfenahme eines Krans mit recht großem Aufwand vor dem Lokschuppen in Warthausen ein Hilfsgleis aufgebaut werden musste. Beim An- und Abtransport der Stopfmaschine musste zu diesem Zwecke sogar die Bundesstraße 312 in Ochsenhausen gesperrt werden, da nur im dortigen Kreisverkehr unser Gleis auf einer passenden Länge mit Straßenfahrzeugen befahrbar ist. Um diesem Missstand abzu- helfen, haben wir hinter dem Lokschuppen

Warthausen einen Verladeplatz für Fahrzeuge angelegt. Nachdem dort das Gleis schon ein Stück weit in einer Betonplatte liegt, war hier der Aufwand am geringsten. Im Anschluss an die Betonplatte wurde der Schotter bis auf Höhe der Schwellen entfernt. Auf diesen Untergrund haben wir ein Vlies verlegt. Darauf wurden rund 50 Tonnen Kalkschottergemisch eingebracht und verdichtet. Der so entstandene Verladeplatz mit einer Länge von ca. 35 m hatte seine erste Bewährungsprobe am 26. Juli beim Verladen der Mallet 99 633 nach Zittau auf den schweren Transport-Lkw. (Foto unten: Benny Bechter). Das Auf- und Abladen der Mallet konnte mit der Rampe der Transportfirma und nur drei Mann in je einer Stunde erfolgen.

Schrottaktion Warthausen

Nachdem die Gleise der Fahrzeughalle und unsere neu aufgebauten Normalspurgleise fertig gestellt waren, hierfür wurde fast ausschließlich vorhandenes gebrauchtes Material aus unserem Lagerbestand verwendet, haben wir unseren restlichen Bestand an

Schienen einer kritischen Überprüfung unterzogen. Der gesamte Vorrat an Schienen musste aufgrund des Baus der Fahrzeughalle vom Gelände der Fahrzeughalle entfernt werden und lag seitdem recht störend im Bereich unseres Lokschuppens. Wir haben uns entschieden lediglich Schienen der Form S 49 und S 33 weiter zu lagern. Alle anderen Schienen und auch stark abgefahrene oder stark korrodierte Schienen wurden verschrottet.

Um den Schrotterlös nicht zu mindern, wurden die Schienen von uns in passende Längen geschnitten und mit Hilfe unseres Baggers in die Schrottcontainer befördert. Dazu mussten rund 100 Trennschnitte mit unserem motorgetriebenen Schientrennschleifer erfolgen. Eine sehr anstrengende und körperlich fordernde Arbeit! Rund 20 Tonnen Schienenschrott fiel letztlich an und wurde in zwei Schrottcontainern abgefahren.

(Andreas Albinger)



