

# Öchsle

**Mai  
2022**

## **Aktuell**



**Panoramawagen entsteht  
Neugestaltung Warthausen  
Saisonstart planmäßig**

# Liebe Leserinnen und Leser,

am 1. Mai sind wir dieses Jahr wieder pünktlich in die Öchsle-Saison gestartet und die ersten Fahrgäste konnten bereits eine Fahrt mit unserem Dampfzug genießen.

Nach zwei Jahren Zurückhaltung ist die Nachfrage nach Unternehmungen und Erlebnis groß. Wir freuen uns, diese Nachfrage mit unserem Angebot abdecken zu können.

Auch die Nachfrage nach Sonderfahrten hat bereits stark zugenommen. Viele Unternehmen und Vereine planen wieder Ausflüge mit ihren Mitarbeitern oder Mitgliedern und auch die „Sparte Busreisen“ zieht langsam wieder an. Großes Interesse finden auch unsere Sonderveranstaltungen. So sind zum Beispiel die kulinarische Reise im Juni und eine der Mondscheinfahrten bereits ausgebucht und auch für die Nikolausfahrten im Dezember gibt es schon zahlreiche Anmeldungen.

Diese Nachfrage ist gut, finanziell gesehen sind die Fahrgeldeinnahmen sehr wichtig und in den letzten beiden von Corona geprägten Jahren waren diese stark zurück gegangen.

Allerdings bedeutet eine gestiegene Nachfrage mehr Arbeit und vor allem auch mehr Personaleinsatz. Im Bereich Personal konnten wir in den letzten Jahren ein paar Mitarbeiter dazu gewinnen. Die meisten im Bereich der

Werkstatt. Wir sind aber auch sehr bemüht weiter auszubilden. Aktuell haben wir einen Auszubildenden zum Lokführer und einen als Heizer. Weitere Ausbildungen sind bereits in Planung.

Seit unserer letzten Öchsle-Aktuell Ausgabe hat sich einiges getan. Wir haben mit 99 788 und 99 633 unsere beiden betriebsfähigen Dampflokomotiven für die neue Saison fit gemacht und an allen anderen Fahrzeugen die notwendigen Fristarbeiten durchgeführt. In Ochsenhausen wurde fleißig am Wagen Stg 132 gearbeitet und in Warthausen hat sich auch rund um den Lokschuppen einiges verändert. Näheres zu den durchgeführten Arbeiten gibt es wie immer in den Kurzmitteilungen und den einzelnen Berichten unseres Öchsle-Aktuels zu lesen.

Trotz der vielen durchgeführten Arbeiten gibt es natürlich immer noch einiges zu tun. Viele unserer Projekte laufen über mehrere Jahre und es kommen auch immer wieder neue Arbeiten hinzu. Aktuell läuft noch die Wiederinbetriebnahme der 99 716 und der V51 903. Beide Projekte ziehen sich über einen längeren Zeitraum und sind sehr arbeitsintensiv. An drei Personenwagen stehen dieses Jahr noch

## Impressum

**Herausgeber:** Öchsle 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, Alexander Bückle, Stefanie Günzl, Hans-Joachim Knupfer

**Druck:** Flyerwire.de

**Titel:** Ein wunderschönes Zusammenspiel zwischen Natur und Technik mit den Kornblumen an einem Weichenstellhebel entdeckte Benny Bechter am 29. Mai 2021 in Ochsenhausen.

Hauptuntersuchungen an und auch im Bereich Strecke und Gleisbau stehen weitere Arbeiten an. Wer uns unterstützen und mithelfen möchte kann sich gerne melden. Es gibt immer und für jeden etwas zu tun!

Am Samstag, den 28. Mai um 18.00 Uhr findet unsere Jahreshauptversammlung für das Geschäftsjahr 2021 statt. Die Einladung hierzu gibt es in dieser Ausgabe unseres Öchsle-Aktuells. Es würde uns freuen, hier möglichst viele Mitglieder begrüßen zu dürfen. Die Veranstaltung ist auch eine gute Möglichkeit mit anderen Vereinsmitgliedern und Mitarbeitern ins Gespräch zu kommen.

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

die Restaurierung unseres Wagens Stg 132 verwendet.

**Spendenkonto  
Öchsle Schmalspurbahn e. V.  
Kreissparkasse Biberach**

IBAN: DE32 6545 0070 0000 6169 44  
BIC: SBCRDE66XXX

Auf eine erfolgreiche und unfallfreie Saison 2022!

Es grüßt Sie

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

*Am 13. April 2022 sind 99 633 und 99 788 schon fast wieder einsatzbereit für die nächste Saison. In der Werkstatt Warthausen haben sie für die laufenden Fristarbeiten an den Wagen Platz gemacht und genießen das Frühlingswetter.*

*(Foto: Benny Bechter).*



# Der Panoramawagen entsteht neu

Die Wagenbauart aus der unser Stg 132 stammt, ist in Fachkreisen als „Panoramawagen“ bekannt. Das rührt von seinen außergewöhnlich großen Fenstern her. Man mag es kaum glauben, aber beim Bau der schmalspurigen Strecken spielten auch Gedanken an den Ausflugsverkehr eine Rolle. Insbesondere dafür wurde dieser Wagentyp entwickelt. Die Sitzbänke auf den Bühnen sind sehr wahrscheinlich ein touristisches Requisit. An einen Massen-Personenverkehr mit Bauernleuten und Arbeitern war zumindest anfänglich wohl nicht gedacht. Die erste staatliche Schmalspurstrecke Nagold - Altensteig war zunächst sogar als reine Güterverkehrslinie erwogen worden, während

man für den Personenverkehr angesichts der sparsamen Schwaben kaum einen Bedarf sah, deshalb eher an die gehobenen Stände dachte und deshalb nur einen sehr bescheidenen Fuhrpark mit vier Personenwagen beschaffte. Daher kommt auch die insgesamt sehr hochwertige Bauweise der württembergischen Schmalspurwagen, die atmosphärisch mindestens so gut wie die Vollspur sein sollte. Deshalb wurde auch die sonst für solche Wagen ungewöhnliche Blechverkleidung gewählt, die den Wagen ein sehr modernes und elegantes Aussehen verlieh. Die einfache Landbevölkerung war vermutlich keine Zielgruppe, sonst hätte es Wagen mit einfachen Längsbänken gegeben, wie sie in anderen

*Ein Teil der Ochsenhauser Werkstattmannschaft ist am 9. April 2022 mit dem Einpassen der Stirnwände beschäftigt (von links): Norbert Walter, Kai Dobler, Andreas Stötzner, Gerhard Baum.*

*(Foto: Bernhard Günzl)*



Ländern durchaus Standard waren. Unser Wagen besaß sogar zwei Abteile mit Polsterbänken und den charakteristischen an Ohrensessel angelehnten Kopfstützen. Ganz ging dieses Konzept wohl nicht auf. Auch die einfache Bevölkerung nutzte das neue Verkehrsmittel rege und es bestand vor allem Bedarf an der günstigeren „Holzklasse“, so dass unser Wagen schon 1906 seine gepolsterte 2. Klasse verlor. Alle diese Personenwagentypen bildeten damals weltweit mit weitem Abstand das „Nonplusultra“ für eine Lokalbahn, und das sollten sie wohl auch. Darin liegt bei den württembergischen Öchslewagen das Besondere und es zeigt, dass die staatlichen Schmalspurstrecken keineswegs unbequeme, wacklige Bummelbahnen für die arme Landbevölkerung waren.

Der Aufbau des Wagenkastens schreitet voran und man kann mittlerweile wieder erkennen, wie der Wagen einmal ausgesehen hat und später hoffentlich wieder aussehen wird. Allerdings haben auch wir unter der äußerst angespannten Lage auf dem Beschaffungsmarkt zu leiden. Der Preis für Eichenholz, das wir für das Fachwerk, die Stirnwände, die Zwischenwände, Teile der Innenverkleidung und Inneneinrichtung benötigen, ist im letzten Jahr in die Höhe geschneit. Zum Glück haben wir da einen Lieferanten, der uns die erforderlichen Abmessungen wenigstens relativ kurzfristig und in guter Qualität liefern kann. Ganz anders sieht es da bei vermeintlich einfacherem Holz aus. Bei Lärchendielen für den Boden oder Fichtenbrettern für das Dach sind Lieferzeiten

von drei Monaten keine Seltenheit. Dabei benötigen wir im Vergleich zu einem Hausbau keine großen Mengen. Auch bei anderen Materialien oder Normteilen wie Schrauben ist es derzeit schwierig. Manchmal reagieren Firmen trotz mehrfacher Anfragen gar nicht, schicken sogenannte „Abwehrangebote“ oder teilen mit, dass sie rationieren müssen und nur kleinere Mengen liefern können. Oft ist auch die von uns eigentlich benötigte Holzqualität gar nicht verfügbar und es ist deshalb ein großer Mehraufwand für die Schreiner erforderlich. Allein beim Rohmaterial für die Dachbretter des Wagens war unsere auch schon historische Astlochbohrmaschine im stundenlangen Dauereinsatz. Über 400 Astlöcher mussten ausgebohrt, verleimt, gehobelt und überschliffen werden, bis die Oberfläche unseren Ansprüchen genügte und mit speziell angepassten Fräsmessern das originale

*Einen harten Dauertest führte Mathias Fetscher bei der Aufarbeitung der Dachbretter mit unserer Astlochbohrmaschine durch.*

*(Foto: Bernhard Günzl)*



württembergische Profil eingebracht werden konnte. Mittlerweile konnten die Bretter mehrfach lasiert und lackiert werden und warten auf den Einbau. Zusammen kam hier hauptsächlich Gerhard Baum auf eine zu streichende Gesamtlänge von immerhin 2500 Metern! Als besondere Herausforderung kam hier dazu, dass durch die derzeit laufenden Sicherungsarbeiten an der Lokschuppendecke überall Staub herunterrieselt und deshalb alles ständig sorgfältig abgedeckt werden muss.

Für den Wagenboden können die meisten der alten Dielen aufgearbeitet und wiederverwendet werden. Allerdings wurden im Laufe der Jahre zahlreiche Öffnungen, z.B. für Heizungsrohre und Stromkabel, eingebracht, die teilweise sehr grob ausgeführt waren. Deshalb waren auch einige Bodendielen neu zu fertigen. Im Innenraum ist mittlerweile der Träger unter den Fensteröffnungen angeschraubt und die Planung der Innenverkleidung läuft. Auch hier wird sich die Materialbeschaffung voraussichtlich schwierig gestalten. Nebenbei läuft auch schon die Aufarbeitung der Inneneinrichtung. Die Sitzgestelle sind zum Glück sehr stabil ausgeführt und können wiederverwendet werden. Anders sieht es bei den Sitzlatten aus. Durch das jahrelang undichte Dach sind die meisten davon nicht mehr zu retten.

(Hans-Joachim Knupfer / Bernhard Günzl)



*Über neue Mitarbeiter freuen wir uns natürlich ganz besonders! Eric Havel unterstützt unsere Schreinerwerkstatt seit ein paar Wochen. Manchmal gibt es auch Hilfe von jungen Öchsle-Freunden: Unten schleifen Felicia Günzl, Samuel Friedl und Lukas Weckemann am 2. April 2022 Dachbretter.*



## Dampflok 99 716 „Rosa“

Sämtliche Schrauben und lose Nieten des Rahmens wurden inzwischen ausgebohrt, ausgerieben und anschließend neu gefertigte Passschrauben eingebaut. Der Rahmen wurde zu großen Teilen entrostet. Im Bereich zwischen den Zylindern mussten wir große Mengen an Schlacke, Rost und Dreck aus dem Rahmen entfernen und anschließend diesen Bereich entrostet. Auch der im Rahmen befindliche Wasserkasten wurde einer ersten Reinigung und Entrostung unterzogen.

Sämtliche Achslager der Lokomotive wurden überfräst und aufgearbeitet. Die Auflagepunkte der Federn auf den Achslagern konnten mit neu gefertigten Messingscheiben saniert werden.

Die Lineale des Kreuzkopfes der Steuerung konnten auf unserer CNC-Maschine überfräst werden. Danach wurden die Messingplatten des Kreuzkopfes neu gefertigt.

Im Kohlekasten der Lok wurden mehrere Nieten erneuert, neue Bleche eingeschweißt und der Werkzeugkasten neu gebaut. Die Stahlbauarbeiten am Kohlekasten sind damit abgeschlossen und er kann neu lackiert werden.

Große Teile der Federung der Lok sind sehr stark abgenutzt und ausgeschlagen. Diese Teile werden derzeit bei einer großen Biberacher Maschinenbaufirma neu gefertigt. Die Radsätze der Lok müssen überdreht und zwei Achswellen aufgrund Untermaß erneuert werden. Hier warten wir derzeit auf letzte technische Auskünfte, um diese Arbeiten dann beauftragen zu können.

In den letzten Monaten gab es einen sehr großen Arbeitsfortschritt bei der Aufarbeitung der Lok. Wir hoffen, die Lok im Laufe dieses Jahres wieder auf ihre Radsätze stellen zu können.

*Als erste größere Baugruppe unserer „Rosa“ geht der Kohlenkasten der Fertigstellung entgegen. Thomas Löffler ist am 12. Februar 2022 mit Schleifarbeiten im Innenraum beschäftigt.*

*(Foto: Benny Bechter)*



## Dampflokomotive 99 788 „Berta“

Im März wurden mehrere Stehbolzen des Kessels erneuert und ein paar Kesselrohre im Bereich der Feuerbüchse nachgeschweißt. Um die Stehbolzen erneuern zu können, mussten letztlich beide Wasserkästen der Lok abgebaut werden. Die Schweißarbeiten am Kessel konnten durch eine Kesselbaufirma aus Ravensburg schnell und kostengünstig durchgeführt werden.

Nach Abschluss der Schweißarbeiten wurde der Kessel einer Wasserdruckprobe unterzogen. Nachdem diese problemlos verlaufen war, konnte unser Sachverständiger dem Kessel eine neue Hauptuntersuchung bescheinigen. Im Anschluss an diese Arbeiten wurde die Lok wieder komplettiert. Dabei wurde der Rost der Feuerbüchse teilweise erneuert und ein neuer Feuerschirm in der Feuerbüchse betoniert.

## Diesellokomotive V51 903

An der Diesellokomotive V51 903 wurden im Frühjahr nur wenige Arbeiten ausgeführt. Hintergrund dafür waren die Priorisierung der Arbeiten an der 99 716, um unsere Hubbockanlage wieder frei zu bekommen und die notwendigen Fristarbeiten an den Fahrzeugen aus dem Betriebsbestand durchführen zu können. Hier müssen pünktlich zum Betriebsbeginn am 1. Mai alle Fahrzeuge mit den notwendigen Fristarbeiten versehen sein und teilweise auch Fristen verlängert werden. Darüber hinaus stehen in diesem Jahr auch noch an drei Personenwagen Hauptuntersuchungen an, die aber erst durchgeführt werden können, wenn 99 716 wieder verschiebbar ist und so in unserer Werkstatt Platz geschaffen werden kann.

Dennoch konnten für die V51 weitere Teile der Kühlwasseranlage aufgearbeitet werden.

*Die Arbeiten an den Hauben der V51 sind recht zeitintensiv. Unzählige verschiedene Klappen und Öffnungen müssen saniert werden. Georg Kuhrke und Alexander Bückle sind am 12. Februar 2022 damit beschäftigt.*

*(Foto: Benny Bechter)*





*An der 99 633 standen zwar keine größeren Arbeiten an, trotzdem galt es über den Winter einige routinemäßige Wartungsarbeiten auszuführen. Niklas Manz kümmert sich am 2. April 2022 um das Sicherheitsventil der Lok.*

*(Foto: Benny Bechter)*

Extern mussten zahlreiche neue Dichtungen beschafft werden, die wir aus Kostengründen selbst gezeichnet und in entsprechenden Dateien direkt einer Firma zur Fertigung übersandt haben.

### **Dampflok 99 633**

An unserer Mallet standen in diesem Winter zwar keine größeren Wartungsarbeiten an, trotzdem waren auch an dieser Maschine einige Routinearbeiten auszuführen, damit sie in der kommenden Saison wieder zu verschiedenen besonderen Anlässen und zur Freude ihrer zahlreichen Fans über die Strecke dampfen kann.

### **Normalspurwagen Xlm 36**

An unserem normalspurigen Flachwagen mussten noch kleinere Farbausesserungen vorgenommen werden. Danach wurden am Wagen die Zettelhalter montiert und die Beschriftungsfelder schwarz lackiert. Auch die Beschriftung des Wagens konnte inzwischen vollständig aufgebracht werden. Damit ist die Aufarbeitung des Wagens beendet und er steht für die Präsentation in Warthausen auf der Rollbockgrube bereit.

(Andreas Albinger, Alexander Bückle)

# Museumsbahnhof Warthausen

## Bahnhofgelände Warthausen

Im Umfeld der Überladerampe konnten wir den Laufweg zwischen den Gleisen großflächig abtragen, ein Vlies aufbringen und dieses Vlies mit einer Schicht grobem Splitt abdecken. Dieser Gleisbereich hat damit optisch sehr gewonnen. Auch ist dann später unser Schmalspurtransportwagen, der hier seinen Platz finden wird, besser und vollständig für Besucher sichtbar.

Die neuen Holzschwellen unserer Normalspurweiche sind leider nicht sonderlich stark mit Holzschutzmitteln getränkt. Wir haben diese Schwellen nun intensiv nachbehandelt, um deren Haltbarkeit zu steigern.

Unser späteres Umfahrgleis wurde auf einer großen Länge weiter frei gelegt. Den dabei anfallenden Schotter konnten wir bei der Normalspurweiche wieder einbauen.

Die letzten im Bereich der Zufahrt zu unseren Parkplätzen liegenden Weichen, Gleisjoche und sonstigen Gleisbaumaterialien haben wir von dort entfernt. Diese lagern nun südlich des Lokschuppens im Bereich der Fahrzeughalle und damit für unsere Besucher nicht sichtbar.

Im Gleisbereich nördlich des Lokschuppens konnten wir einen Elektroanschlusskasten setzen. Damit sind nun an vier Stellen innerhalb unseres über 500 m langen Bahnhofsgeländes Möglichkeiten zur Stromentnahme vorhanden, was Arbeiten innerhalb des Bahnhofsgeländes sehr erleichtert.

Beide bisher schon eingebauten Normalspurweichen wurden aufgearbeitet und gängig gemacht. Für diese Arbeit musste auch ein Weichenhebel gerichtet werden, der in früheren Jahren beim Abladen der lange Zeit hier lagernden Schmalspurgleisjoche verbogen wurde.

## Ein Lademaß für Warthausen

Ein Lademaß dient der Überprüfung der Ladung der Wagen, ob diese innerhalb der Grenzen des sogenannten Lichtraumprofils der Eisenbahn ist. Wenn die Ladung die Grenzen

des Lichtraumprofils überschreitet, könnte diese mit Signalen, Brücken oder anderen Zügen kollidieren und so erheblicher Sach- oder sogar Personenschaden entstehen. Möglich ist eine Lademaßüberschreitung vor allem bei offenen Wagen oder Holztransporten. Aus diesen Gründen wurden entsprechend beladene Wagen früher, bevor diese einen Bahnhof verließen, kontrolliert. Natürlich war aus diesen Gründen auch in Warthausen ein Lademaß vorhanden, mit dessen Hilfe alle Normalspurwagen die auf die Normalspur übergingen, kontrolliert werden konnten. Betrieblich günstig stand das Lademaß am Ausziehgleis von den Rollbockgruben.

Das früher in Warthausen stehende Lademaß wurde leider von der DB in den achtziger Jahren abgebaut. Die massiven Betonfundamente des Lademaßes blieben jedoch erhalten.

Um den Bahnhof Warthausen museal weiter aufzuwerten, haben wir Ausschau nach einem Lademaß gehalten. Wir wurden in Neu-Ulm in einem Industriegleisanschluss fündig und konnten dieses Lademaß am 8. September vergangenen Jahres abbauen. Bei dem übernommenen Lademaß handelt es sich um eine sehr alte und inzwischen sehr seltene Ausführung eines Lademaßes in Form eines Tores aus U-Eisen. Von diesem Tor können verschiedene Teile aus Rundstahl so verdreht bzw. abgesenkt werden, dass ein genaues Maß des Lichtraumprofils entsteht. Ähnliche Lademaße standen früher z.B. im Bahnhof Buchau, Hailtingen und Altensteig. Auch das Lademaß im Güterbahnhof Ochsenhausen war dem übernommenen Lademaß sehr ähnlich, auch wenn das letzte in Warthausen vorhandene Lademaß einer moderneren Bauart angehörte.

Das übernommene Lademaß befand sich in einem guten technischen Zustand. Nach kleineren Ausbesserungen haben wir das Lademaß mit mehreren Anstrichen versehen. Am 13. April 2022 konnte es schließlich auf den vorhandenen alten Fundamenten wieder



*Das frisch aufgearbeitete Lademaß wird am 13.04.2022 an der originalen Position aufgestellt.*

*(Foto: Benny Bechter)*

aufgebaut werden. Wir freuen uns, damit der Wiederherstellung des historischen und musealen Erscheinungsbildes des Bahnhofes Warthausen einen weiteren Baustein hinzufügen zu können. Zusammen mit dem unmittelbar neben dem Lademaß stehenden Waaghäuschen ist ein tolles und sehr fotogenes Ensemble entstanden, welches den Bahnhof Warthausen sehr aufwertet und unseren Gästen sicher gefallen wird.

## **Waaghäuschen der Gleiswaage Warthausen rekonstruiert**

In fast jedem Bahnhof war früher eine Gleiswaage vorhanden. Bei Gleiswaagen handelt es sich um unter dem Gleis eingebaute Waagen, mit denen das Gewicht eines Güterwagens ermittelt werden konnte. Die Schienen wurden im Bereich der Waage ohne Schwellen direkt auf massiven Betonfundamenten befestigt. Zwischen den Betonfundamenten befand sich die Gleiswaage

mit einer Länge von ca. 10 m, die sich unmittelbar neben und nur leicht unter der Oberkante der Schiene befand. Mit den Spurkränzen des Wagens wurde diese Konstruktion nach unten gedrückt und übertrug nun das Gewicht des Wagens mechanisch in die neben den Betonfundamenten befindliche eigentliche Waage. Um die Waage vor Witterungseinflüssen zu schützen, wurde diese mit einem Waaghäuschen umbaut.

Auch beim Öchsle war früher in jedem Bahnhof eine Gleiswaage vorhanden, in Ochsenhausen gab es im Personen- und im Güterbahnhof gleich zwei Exemplare. Zudem war auch in Warthausen eine normalspurige Gleiswaage vorhanden, die am Gleis zu den Rollbockgruben platziert war. So konnte jeder Wagen der vom Öchsle auf die Hauptbahn übergang vor seinem Weitertransport leicht gewogen werden. Die Gleiswaage in Warthausen wurde 1911 noch von den Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen im Zuge des zweigleisigen

Ausbau der Südbahn, bei dem auch der Bahnhof Warthausen gewaltig erweitert wurde, neu erstellt.

Spätestens nach dem 2. Weltkrieg wurden die Tarife der Bahn weniger nach Gewicht sondern nach Volumen oder Wagenladungen bemessen. So wurden die Gleiswaagen überflüssig und im Laufe der Zeit ausgebaut. Lediglich in Maselheim und Warthausen haben die Fundamente der Gleiswaagenhäuschen bis heute überlebt.

Auf Aufnahmen des Bahnhofes Warthausen ist das Gebäude der Gleiswaage 1979 noch vorhanden. Es wurde jedoch bald darauf abgebaut. Auf Bildern von 1981 ist keine Gleiswaage mehr zu sehen. Im Zuge der musealen Herrichtung des Bahnhofes wurde auch das Fundament des Waaghäuschens frei gelegt. Schnell entstand die Idee, auch das eigentliche Häuschen zu rekonstruieren. Nachdem wir mit dem Betrieb und der Unterhaltung unserer Bahn voll ausgelastet sind, hatte Andreas Albinger im vergangenen Dezember Kontakt zum Zimmerer-Ausbildungszentrum Biberach aufgenommen. Dort stießen wir auf offene Ohren, war man doch für einen Restauratorenkurs noch auf der Suche nach einem geeigneten Objekt. Schnell wurden wir uns einig. Das Öchsle und ein engagiertes Mitglied übernahmen die Materialkosten. Alles andere wurde vom Zimmerer-Ausbildungszentrum geleistet.

Von uns wurde das Fundament gesäubert und leicht ausgebessert. In der Zwischenzeit konnte von den fleißigen Zimmermännern das Gebäude nach alter Technik und Plänen aus dem Staatsarchiv Ludwigsburg rekonstruiert und im Ausbildungszentrum vollständig gefertigt werden. Am 10. März war es dann so weit und wir konnten das Gebäude in Biberach abholen. Mit einem Hoflader der Zimmerei Matzenmiller wurde das Gebäude dann vom Chef persönlich auf das Fundament gehoben. Natürlich ließen es sich

die Zimmermänner auch nicht nehmen, eine Aufrichtzeremonie durchzuführen. Von uns wurde ein kleiner Aufrichtschmaus mit Getränken spendiert.

In den folgenden Tagen wurde das Gebäude dann von uns grundiert, gespachtelt und in den typischen Farben der Württembergischen Staats-Eisenbahnen angestrichen. Nachdem von einem befreundeten Flaschner die Blechverwahrungen des Daches und eine Regenrinne angebracht wurden, konnte das Dach von uns mit Dachziegeln belegt werden. Zur kompletten Fertigstellung fehlen jetzt noch die Signalscheibe auf dem Dach und vier Fenster, die bereits beauftragt wurden.

Das Gebäude ist bereits jetzt ein echter Hingucker und bereichert das Bahnhofsgelände sehr. Zusammen mit dem daneben aufgestellten Lademaß ist ein sehr schönes Ensemble entstanden, welches wir im Rahmen von Führungen vorführen können.

Wir bedanken uns herzlich beim Zimmerer-Ausbildungszentrum Biberach für die gute und unkomplizierte Zusammenarbeit und bei Richard Matzenmiller für die tolle und für uns kostenlose Hilfe. Das Gebäude der Gleiswaage zeigt, was für tolle Einrichtungen in kurzer Zeit und bei sehr überschaubaren Kosten bei uns entstehen können, wenn sich die richtigen Partner finden.

(Andreas Albinger, Foto: Benny Bechter)



# Erinnerungen an die große Schwester

Bekanntlich ist das Öchsle die letzte Linie von einst vier Schmalspurbahnen des Staats Württemberg, von denen noch viel mehr geplant waren. Die längste und bekannteste davon war das 34 km lange Netz der Bottwartalbahn zwischen Marbach, Beilstein und Heilbronn, das bis 1968 existierte. Von dort stammt ein Teil der Öchsle-Fahrzeuge, wie die Güter- oder Pufferwagen Stg 154 und Stg 481, und vermutlich war dort auch die Öchsle-Lok 99 633 als erstes kurz im Einsatz, bevor sie zur Streckenerweiterung Warthausen - Biberach zum Öchsle kam. Unser Personenwagen Stg 132 war in seinen letzten Jahren bei der Bundesbahn auf dieser Strecke unterwegs.

Zwei Mitglieder des Öchsle-Vereins aus dem Raum Stuttgart, Hans-Joachim Knupfer und Wolfram Berner, installieren entlang der alten

Bahntrasse im Bottwartal seit Jahren schrittweise Informationstafeln und Bahn-Erinnerungsobjekte. So steht seit letztem Jahr an der einstigen Haltestelle „Hof und Lembach“ beim Weinort Großbottwar nun an originaler Stelle eine Kombination aus DB-Signaltafeln, wie sie sich bis 1968 dort befanden. Weiter wurde auch eine Kilometer-tafel mit Infosteile aufgestellt. Dort – und auf anderen dieser Tafeln – wird ausdrücklich auf die Öchsle-Bahn als „überlebende kleine Schwester der Bottwarbahn“ hingewiesen.

Der Fuß- und Radweg im Bottwartal wird sehr rege von Touristen genutzt und genau gegenüber der Infotafel gibt es einen Biergarten. So werden bestimmt etliche Bewohner des Stuttgarter Raumes nun verstärkt auf das Öchsle und Oberschwaben aufmerksam werden, das durch die elektrifizierte Südbahn und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm künftig auch für die Stuttgarter sozusagen näher heranrückt.

(Hans-Joachim Knupfer)

**SWERT SCHNAPPT DIE ÖCHSLE MIT 30 „Sachsen“ Richtung Beilstein. Heute wird in Oldenroth auf mit modernen Zügen (langt Tempus 80 gefahren – warum auch nicht?)**

**Zeitfenster**  
Gleicher Blick, gleiche Stelle – eine Öchsle und jetzt 1 Foto (Öchsle und Bundesbahnloks)

**Station Hof und Lembach**  
**Der „Weinbahnhof“**

**Zugegeben – der große Frequenzbringer der Bottwarbahn war die kleine Haltestelle 'Hof und Lembach' nicht. Sie wurde eher als Touristenstation geplant und sollte daher Hof-Lichtenberg heißen, doch die „Eingeborenen“ von Lembach setzten sich durch. In der Summe fuhr auf der Bottwarbahn aber fast die meisten Fahrgäste unter allen Lokalbahnen im Lande.**

**Der „Spiegel“ von Kleinbottwar** Für ihre Lokalbahnen nahmen die sparsamen Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (KWStE) möglichst oft die gleichen Pläne für die Bauwerke. Die kleine Station Hof und Lembach war gleich aufgebaut wie die in Kleinbottwar, nur spiegelbildlich: Ein Mini-„Bahnhofs“gebäude (Typ Kleinbottwar), Weiche, Ladegleis, noch eine Weiche für das Stumpfgleis, und eine Laderampe: das genügte!

**Der „Wein-Kran“**  
**Kostbare Fracht**  
Was gab es hier zu versenden? Nur Bruchsteine – und Wein! Kranwagen 402, gebaut zur Eröffnung der Bottwarbahn 1894, war lange Zeit auf dieser Station beheimatet. Weinfässer sind elliptisch, man kann sie nicht „regeln“ – da braucht es den Kran!

**Die „Kleine Schwester“ der Bottwarbahn – noch in Betrieb! Einfach mal mitfahren: [www.oechsle-bahn.de](http://www.oechsle-bahn.de)**

**Der handbetriebene Kranwagen – der Stück davon besitzt die Bottwarbahn seit 1894 in der 1950er Jahre**

**105**  
Wir sind bei Bahnkilometer 10,5 ab Marbach

Heilbronn Süd km 34,0  
Beilstein km 14,4  
Oberstenfeld km 11,7  
Hof und Lembach km 10,5  
Großbottwar km 8,7  
Kleinbottwar km 6,25  
Steinhelm (Murr) km 4,3  
Murr km 2,8  
Marbach km 0,0

**LP 15**  
**LL**

**TEIL GEFERT VON BANK LÖDOWAN [WWW.LEKTROFOTOFYNDLÖDOWAN.DE](http://WWW.LEKTROFOTOFYNDLÖDOWAN.DE)**

**bottwartal**  
**zbahe**

**BAHNWANDERWEG BOTTWARTALBAHN**  
[WWW.BOTTWARTALBAHN.DE](http://WWW.BOTTWARTALBAHN.DE)



# Einladung zur Jahreshauptversammlung

am Samstag, den 28. Mai 2022 um 18.00 Uhr  
im Hotel Mohren in Ochsenhausen.

## Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Bericht des Geschäftsführers der Betriebsgesellschaft
3. Feststellung der Beschlussfähigkeit
4. Bericht des Vorstands
5. Bericht des Schatzmeisters
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Bericht des Fördervereins
8. Aussprache zu den Berichten
9. Genehmigung des Rechnungsabschlusses für das Jahr 2021
10. Entlastung des Vorstands und des Schatzmeisters
11. Wahl der Kassenprüfer
12. Beschlussfassung über weitere Anträge
13. Sonstiges

Anträge zur Hauptversammlung sind schriftlich bis spätestens 23. Mai 2022 an die Vereinsadresse zu senden: Postfach 1228, 88412 Ochsenhausen.  
Im Anschluss besteht die Möglichkeit zum gemeinsamen Abendessen.

## Veranstaltungen im Öchsle-Land 2022

**Samstag, 18.06. und Sonntag, 19.06.2022**  
**Öchslefest in Ochsenhausen**  
[www.oechslefest-ochsenhausen.de](http://www.oechslefest-ochsenhausen.de)

**Sonntag, 09.10.2022**  
**Saisonabschluss** mit Most und Zwiebelkuchen  
im Restaurationswagen.

**Samstag, 25.06.2022**  
**Kulinarische Reise** (ausgebucht!)

**Freitag, 14.10. und Samstag, 15.10.2022**  
**Mondscheinfahrten**  
mit Musik, Vesper und „rustikalem  
Dromrom“ (Anmeldung erforderlich).

**Samstag, 02.07. und 25.09.2022**  
**Erlebniswelt Eisenbahn**  
**Tagesseminar mit dem Bildungswerk**  
Anmeldung: [www.bw-ox.de](http://www.bw-ox.de)

**Samstag, 26.11. und Sonntag, 27.11.2022**  
**Winterdampffahrten**  
zum Weihnachtsmarkt Ochsenhausen

**Sonntag, 10.07.2022**  
**Teddybärtag** Jedes Kind bis 14 Jahren mit  
einem Teddybär fährt kostenlos.

**Fr., 02.12./Sa., 03.12./So., 04.12.2022**  
**Nikolausfahrten** (Anmeldung erforderlich)  
Weihnachtliche Bewirtung in Maselheim.  
Weihnachtsmarkt in Warthausen.

**Donnerstag, 14.07.2022**  
Start der **Donnerstagsfahrten** (bis 08.09.)

Anmeldung, soweit nicht anders angegeben:  
Tourist-Information, Tel.: 07352/922026

# Neuerscheinungen

## Das Öchsle

Die Schmalspurbahn Biberach-Ochsenhausen

Autoren:

Andreas Albinger, Alexander Bückle,  
Bernhard Günzl

Herausgeber: **Öchsle-Schmalspurbahn e.V.**

ISBN 978-3-00-071997-4

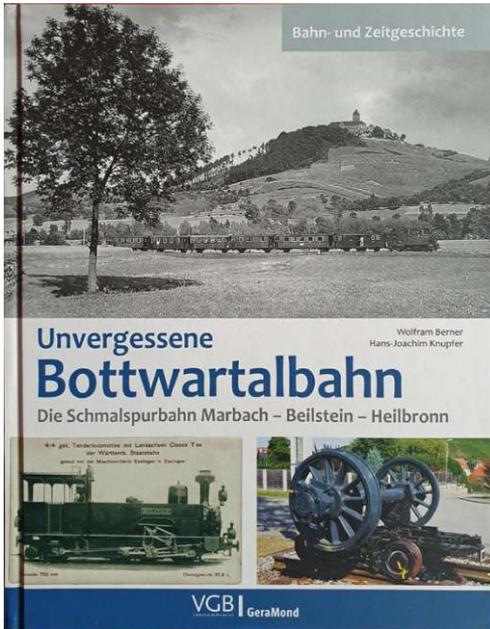
104 Seiten, Format DIN A5, viele Farb- und  
Schwarzweißbilder, Preis: 9,50 €

Broschüre zur Geschichte der Schmalspurbahn Biberach-Ochsenhausen mit vielen Informationen zum Museumsbetrieb. Beschreibung aller Fahrzeuge der Museums-eisenbahn.

Buch und Broschüre sind im Buchhandel erhältlich oder über den Souvenirverkauf:

**Öchsle-Schmalspurbahn e.V.**

Postfach 1228, 88412 Ochsenhausen,  
souvenir@oechsle-bahn.de



## Unvergessene Bottwartalbahn

Die Schmalspurbahn Marbach – Beilstein – Heilbronn

Autoren:

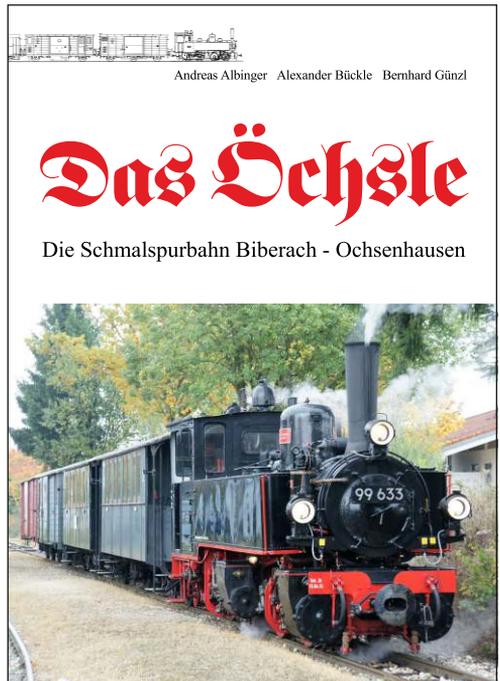
Wolfram Berner, Hans-Joachim Knupfer

Verlagsgruppe Bahn, München

ISBN: 978-3-96453-295-4

256 Seiten, rund 320 Abbildungen, Format 23 x  
30 cm, gebunden, Preis: 45,- €

Die 34 Kilometer lange Bottwartalbahn gehört zu den bekanntesten deutschen Schmalspurbahnen. Auch wenn sie seit über 50 Jahren fast von der Bildfläche verschwunden ist, denkt jeder Eisenbahnfreund beim Begriff „Bottwartal“ sofort an die 750-mm-Bahnstrecke. Der legendären Bahnlinie wird mit diesem Buch ein besonderes Denkmal gesetzt, das sich durch die regionale Kenntnis der beiden Autoren stark von bisher erschienenen und längst vergriffenen Werken abgrenzt. Und in der aktuellen politischen Diskussion ist sogar eine Wiederinbetriebnahme der Strecke im Gespräch. Auch das wird im Buch nicht vergessen.



# Öchsle

M · U · S · E · U · M · S · S · C · H · M · A · L · S · P · U · R · B · A · H · N

## Fahrtage 2022

- alle Sonntage vom 01.05. bis 09.10.
- am 1. Samstag/Monat vom 07.05. bis 01.10.
- alle Donnerstage vom 14.07. bis 08.09.

## Sonderfahrten

**Kulinarische Reise:** € 69,-\* Sa. 25.06.

**Mondscheinfahrten:** € 34,-, Kinder € 15,-\*

Fr. 14.10., Sa. 15.10.2022 ab 18.00 Uhr

\* Warthausen – Ochsenhausen und zurück

**Winterdampffahrten:** Fahrpreis regulär

Sa. 26.11. + So. 27.11.2022

Warthausen ab 10.30 Uhr / 14.00 Uhr

Ochsenhausen ab 12.00 Uhr / 17.45 Uhr

**Nikolausfahrten:** € 16,-, Kinder € 10,-

Fr. 02.12., Sa. 03.12., So. 04.12.2022

Warthausen ab 11.00 / 14.00 / 17.00 Uhr

Warthausen – Mäselheim und zurück

99 633

Unt. Jb  
15.04.15

## Infos & Buchen

Tourist-Information  
Marktplatz 1  
88416 Ochsenhausen  
Telefon 07352 922026  
info@oechsle-bahn.de



## Bahnhofsführungen

Wissenswertes zu Geschichte, Fahrzeugen und Gebäuden  
Jeden 1. Samstag von Mai – Oktober • Dauer ca. 30 Min.  
Für Gruppen auch außerhalb der festen Zeiten

### Bahnhof Warthausen

Treffpunkt Öchsle-Bahnhof um 14.00 Uhr

### Bahnhof Ochsenhausen

Treffpunkt Souvenir-Laden um 15.20 Uhr

Änderungen vorbehalten, bitte informieren Sie sich hier: [www.oechsle-bahn.de](http://www.oechsle-bahn.de)

Wir sind bei Facebook:  
[fb.me/oechslebahn](https://www.facebook.com/oechslebahn)

