

Ochsle

September
2026

Aktuell



Danke Franz!
Herzlichen Glückwunsch Berta!
Willkommen zum Bahnhofsfest!

Liebe Leserinnen und Leser,

seit Mai sind unsere Züge nun wieder zwischen Warthausen und Ochsenhausen unterwegs. Im Mai konnten wir die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr leicht steigern.

In den Monaten Juni und Juli hatten wir allerdings jeweils einen leichten Rückgang zu verzeichnen. Hauptgrund hierfür waren hauptsächlich die teilweise sehr extremen warmen Wetterbedingungen. Bei über 35 Grad wollte die Lust auf eine Dampfbahnfahrt wohl nicht so richtig aufkommen. Verständlich, denn auch für unser Personal waren diese Tage sehr schweißtreibend und anstrengend.

Dennoch können wir mit den Fahrgastzahlen im Großen und Ganzen zufrieden sein. Sicher schaffen wir in diesem Jahr keinen neuen Rekord. Das kann auch nicht immer sein. Aber wir werden sicher an den guten Zahlen der Vorjahre anknüpfen können.

Mitte Juni fand in Ochsenhausen das alljährliche Stadtfest, das „Öchslefest“ statt. Durchgeführt wird dieses von der Stadt Ochsenhausen und zahlreichen teilnehmenden Vereinen aus Ochsenhausen und Umgebung. Auch wir hatten uns, wie immer,

daran beteiligt. Neben einer Bewirtung am Bahnhof konnte der historische Lokschuppen besichtigt werden. Außerdem wurden Fahrten mit der Handhebeldraisine angeboten. Die Bewirtung der Hauptversammlung der Öchsle-Bahn AG in der Kapfhalle mit über 200 Gästen gehört ebenfalls schon seit vielen Jahren zum festen Bestandteil am Öchslefest-Samstag. Auch an diesem Wochenende war es extrem heiß, was eine deutlich geringere Besucherzahl mit sich brachte. Trotzdem sind wir zufrieden und hatten zwei schöne Tage rund um den Bahnhof in Ochsenhausen.

In unseren Werkstätten Ochsenhausen und Warthausen hat sich auch einiges getan. Unter anderem ist der Kessel der 99 716 wieder hier und an unserer V51 903 wurde der erste Motor angebaut. Näheres wie immer in den Werkstattberichten im Inneren unseres Öchsle-Aktuell.

Am Sonntag, 6. September steht das nächste Highlight an. Unser Bahnhofsfest startet zum zweiten Mal mit neuem Konzept. Das Programm gibt es weiter hinten in dieser Ausgabe. Unter anderem führen wir wieder einen Mehrzugbetrieb durch. Neben 99 788,

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: Familie Jauch

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Andreas Albinger, Benny Bechter, Alexander Bückle, Stefanie Günzl, Kilian Müller

Druck: Druckerei Geringswalde GbR

Titel: Im Rahmen einer Sonderfahrt und eines Mitarbeiterfestes wurde unser langjähriger Lokführer Franz Rebholz in den „Lokführer-Ruhestand“ verabschiedet. Als Freund und Hobby-Kollege bleibt er uns hoffentlich noch lange erhalten (Foto: Benny Bechter).

Rückseite: Die Firma Treckel Schiffsservice GmbH aus Rostock hat die beiden Turbolader unserer V51 zu äußerst günstigen Konditionen aufgearbeitet und dabei hervorragende Arbeit geleistet. Wir bedanken uns herzlich für die Unterstützung!

die die planmäßigen Züge zieht, werden auch zusätzliche Züge angeboten, die abwechselnd von unserer 99 633 und der V22-01 gezogen werden.

Wir würden uns freuen, möglichst viele Besucher in Ochsenhausen begrüßen zu dürfen. Kommen Sie vorbei und genießen Sie zusammen mit uns einen Tag rund ums Öchsle!

Auf eine hoffentlich weiterhin erfolgreiche Saison 2026!

Beste Grüße,

Benny Bechter

Vorsitzender

Öchse-Schmalspurbahn e.V.

Der „Einzug der Vereine“ am Öchslefest endete am „Ochsenbrunnen“ auf dem Marktplatz. Die Gelegenheit für ein Gruppenfoto.

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.



Neu am Regler unserer Dampfloks

Am 13. Juni konnten unsere beiden Mitarbeiter und bisherigen Heizer Rouven Kuhrke und Frank zur Heiden nach erfolgreicher Ausbildung ihre Prüfung zum Dampflokführer ablegen. (Foto: Benny Bechter). Beide haben diese souverän bestanden und sind ab sofort auch als Lokführer auf unseren Dampfloks anzutreffen. Rouven ist bereits als Jugendlicher zu uns gestoßen und seither fester Bestandteil unserer Werkstatt. Egal, was es zu drehen, fräsen oder auslasern gibt, bei Rouven ist die Aufgabe in besten Händen. Mittlerweile ist er auch eine der treibenden Kräfte bei der Aufarbeitung unserer „Rosa“ 99 716. Auch Frank ist seit vielen Jahren regelmäßig in unserer Werkstatt anzutreffen. Dabei nimmt er von seinem Wohnort Gerlingen eine ganz schöne Strecke auf sich, um unsere Werkstatt in allen Bereichen tatkräftig zu unterstützen.

Wir gratulieren den beiden ganz herzlich und wünschen stets unfallfreie Fahrt. Und natürlich weiterhin viel Freude bei unserem gemeinsamen Hobby!

In den letzten Jahren konnten wir in allen Bereichen neue Mitarbeiter dazu gewinnen, ausbilden und prüfen. Dies ist wichtig, um unsere Museumsbahn auch weiterhin erfolgreich und sicher betreiben zu können. Auch aktuell haben wir Mitarbeiter in verschiedenen Bereichen in Ausbildung. Weitere Mitarbeiter sind immer willkommen! Egal ob Werkstatt, Zugdienst, Speisewagen oder Streckenarbeiten, bei uns ist für jeden etwas dabei. Vorkenntnisse sind dabei nicht unbedingt erforderlich. Bei Interesse einfach melden oder vorbei kommen.

(Benny Bechter)



Danke Franz!

Was beim Thema „Mitarbeiter“ leider auch dazu gehört, sind Abschiede. So hat am 18. Juli 2026 unser langjähriger Lokführer Franz Rebholz im Rahmen unseres Mitarbeiterfestes seinen letzten Dienst auf der Dampflok absolviert. Extra zu diesem besonderen Tag kam auch sein früherer Stammheizer Rainer Mendler mit auf die Lok, um noch einmal mit „seinem Franz“ zu heizen.

Seit 2002, also seit 24 Jahren, war Franz als Lokführer bei uns tätig. In diesem Zeitraum hatte er an 460 Fahrtagen Dienst als Lokführer, was ungefähr 36.800 gefahrene Kilometer sind und somit fast einmal um die Welt! Aber auch sonst war auf unseren Franz immer Verlass. Egal, ob in der Werkstatt oder auf der Strecke, wenn er gebraucht wurde, dann war er da. Uns bleibt nur Danke zu sagen. Danke Franz, für alles! Wir wünschen Dir weiterhin alles Gute und vor allem Gesundheit. Bleib unserem Öchsle treu!

(Benny Bechter)



Franz Rebholz mit seinem Stammheizer Rainer Mendler (Bild oben).

Rouven Kuhrke hat mit riesiger Mühe ein detailliertes Modell der 99 788 gebaut, sodass Franz „seine Lok“ im Modell mit nach Hause nehmen konnte. Rouven Kuhrke und Maximilian Gerlach präsentieren das Modell.

(Fotos: Benny Bechter)





Mitarbeiterfest 2026

Bei der Verabschiedung unseres Lokführers am 18. Juli 2026 fand auch unser Mitarbeiterfest statt. Bei der ganzen alltäglichen Arbeit darf natürlich auch das gemütliche Beisammensein nicht zu kurz kommen. Nach einer gemütlichen



Fahrt nach Ochsenhausen gab es im Güterschuppen ein „Schwäbisches Vesperbuffet“, ehe es im gemächlichen Öchsle-Tempo wieder zurück nach Warthausen ging.

(Bilder: Benny Bechter)

70 Jahre und rüstig

Unsere aktuelle Stammlok 99 788 „Berta“ kann in diesem Jahr einen runden Geburtstag feiern: 1956 wurde sie vom „VEB Lokomotivbau Karl Marx“ in Babelsberg in der ehemaligen DDR gebaut. Dieses Werk ging aus der „Maschinenbau und Bahnbedarf Aktiengesellschaft vormals Orenstein & Koppel“ hervor. Für die ersten Schmalspurstrecken beschafften die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen relativ kleine dreifach-gekuppelte Nassdampflokomotiven. Bei dieser Gattung I K wurde vor allem Wert auf gute Kurvenläufigkeit gelegt. Ihre Leistung genügte jedoch bald nicht mehr den Anforderungen der steigungsreichen Strecken im Erzgebirge. Einer daraus entstandenen Doppellok II K und einer in der Konstruktion von der Bosna-Bahn übernommenen Stütztenderlok waren kein Erfolg vergönnt. Erst die neu entwickelte Gattung IV K mit ihrem Meyer-Triebwerk, bestehend aus zwei zweiachsigen Drehgestellen, überzeugte. Sie wurde in 96

Exemplaren gebaut, von denen einzelne bis heute im Einsatz sind. Ihrem Nachfolger, der V K, wieder mit seitenverschieblichen Achsen, war abermals kein Erfolg gegönnt. Da kam es der Sächsischen Staatseisenbahn nach dem ersten Weltkrieg gerade recht, dass Henschel für 15 kräftige und eigentlich für das Heer gedachte fünfachsigige Heißdampflokomotiven einen Abnehmer suchte. Sie wurden als Gattung VI K eingereiht. Einige dieser Maschinen gelangten später auch nach Württemberg. Unsere 99 651 entstammt dieser Bauserie. Sie bewährten sich gut und so wurde zwischen 1923 und 1927 eine weitere Serie nachgebaut. Unsere 99 716 „Rosa“ stammt aus dieser Serie. Trotzdem bestand weiterhin Bedarf an einer neu zu entwickelnden kräftigen und gut kurvengängigen Lokomotive. So beauftragte die Reichsbahndirektion Dresden die Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz mit Entwicklung und Bau der neuen Lokomotive. Die fünffach-gekuppelte Lok mit zwei Laufachsen

99 788 „Berta“ am 23.11.2019 im Bahnhof Ochsenhausen.

(Foto: Benny Bechter)



überzeugte in Laufeigenschaften und Kurvengängigkeit. In Anlehnung an das alte Länderbahn-Schema wurde sie VII K genannt. 32 Maschinen entstanden bis 1933.

Im 2. Weltkrieg wurden die sächsischen Schmalspurbahnen nur wenig beschädigt, sodass der Verkehr bald wieder aufgenommen werden konnte. Doch es herrschte massiver Lokmangel. Die Loks waren entweder defekt, stark verschlissen oder mussten als Reparationsleistungen an die Sowjetunion abgegeben werden. Außerdem stand kaum mehr Steinkohle zur Verfügung, sodass die Loks mit Braunkohle gefeuert werden mussten, wofür sie nicht ausgelegt waren. Im Jahr 1950 erteilte deshalb die Deutsche Reichsbahn dem VEB Lokomotivbau Karl

Marx in Babelsberg den Auftrag zur Entwicklung einer neuen Dampflokomotive für die Schmalspurbahnen. Man lehnte sich dabei stark an die alte VII K an, verwendete aber moderne Fertigungsverfahren mit geschweißten Rahmen und legte die Maschinen für Braunkohlefeuerung aus. Insgesamt 23 Lokomotiven wurden zwischen 1952 und 1956 gebaut. Unsere 99 788 hat zwar Baujahr 1956, die Abnahme erfolgte aber erst am 11.03.1957. Die Inbetriebnahme der zweiten Bauserie verlief allerdings nicht sehr erfolgreich. Noch bevor die letzten Maschinen ausgeliefert wurden, traten bei den ersten gravierende Schäden auf. Minderwertiges Material und Fertigungsfehler führten zu Rissen an der Feuerbüchse und an

Kein Zug ist 99 788 zu schwer. Mit allen betriebsfähigen Personenwagen ist sie am 12.07.2026 bei Äpfingen unterwegs. Gleiches „Baujahr“ wie Berta hat unser langjähriger Mitarbeiter Gerhard Baum, der in diesem Jahr ebenfalls seinen 70. Geburtstag feiern kann. Viele kennen ihn als Schaffner in den Zügen. Gerhard ist aber auch fast jeden Arbeitstag in der Ochsenhauser Waggonwerkstatt anzutreffen. Wir wünschen beiden alles Gute und noch viele Einsatzjahre bei unserer Museumseisenbahn!

(Foto unten: Kilian Müller; links: Benny Bechter)



den Rahmen. Der Aufwand, die Loks am Laufen zu halten, war hoch und immer wieder waren aufwändige Ausbesserungen erforderlich. 1987 entstand deshalb der Plan, alle Loks durch rumänische Dieselloks zu ersetzen. Die Wende durchkreuzte diesen Plan. Durch den stark zurückgegangenen Bahnverkehr waren Kapazitäten in den Ausbesserungswerken Görlitz und Meiningen vorhanden. 16 noch vorhandene Loks erhielten deshalb in den Jahren 1991 und 1992 nicht nur neue Kessel, sondern auch neue Rahmen. Da die Identität einer Lok über den Rahmen definiert wird, handelte es sich dabei de facto um Neubauten unter

Verwendung alter Teile. Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG gelangten die Loks in deren Eigentum, wurden an verschiedene Tochtergesellschaften und später an die privaten Betreiber der Strecken weitergegeben. Unsere 99 788 tat zuletzt auf der Lößnitzgrundbahn Radebeul - Radeburg Dienst. Allerdings wurden auch dort nicht mehr so viele betriebsfähige Loks benötigt, sodass sie 2001 von der Öchsle-Bahn AG erworben werden konnte. Nach Umbau auf Druckluftbremse und weiteren Anpassungsarbeiten ging sie zum Saisonstart 2003 auf dem Öchsle in Betrieb und bildet seither das Rückgrat unseres Betriebs.

Öchsle-Nachrichten

Dampflok 99 716 „Rosa“

Am 15. Juni konnten wir den Kessel unserer Rosa in Warthausen wieder im Empfang nehmen. Nachdem der Lkw in unsere Halle fahren konnte, war das Abladen des Kessels mit unseren Hallenkränen schnell erledigt. Nach unserem Eindruck wurden die Arbeiten am Kessel in hoher Qualität durchgeführt.

In den folgenden Wochen haben wir eine Vielzahl von aufgearbeiteten Teilen am Kessel montiert. So die Luftpumpenhalterung, Lichtmaschine, Sicherheitsventile, Pfeife, Steuerungsbock und einige Leitungen. Am 04. Juli haben wir den Kessel zur Probe auf den Rahmen gesetzt und es passte alles auf Anhieb. Dies diente auch dem Zweck, den freien Raum zwischen Kessel und Rahmen für den erforderlichen Neubau des Aschkastens zu ermitteln.

Bei Montage der Druckausgleichsventile zerbrach eines dieser Ventile, welches in der Vergangenheit augenscheinlich schon mehrfach geschweißt wurde. Nachdem die Ventile aus Grauguss bestehen, ist eine

Schweißung sehr schwierig. Kurzentzschlossen haben wir diese beiden Ventile aus Rotguss neu gießen lassen, was auch der Originalausführung dieser Teile entspricht. Die mechanische Bearbeitung der neuen Ventile erfolgte in unserer Werkstatt.

Da bei der Aufarbeitung der Lok im Jahr 1997 im Dampflokwerk Meiningen Veränderungen an den Abdampfrohren zum Blasrohr vorgenommen wurden, müssen diese beiden Rohre nun neu gebaut werden. Die nötigen Rohrbögen und Rohre konnten wir Ende Juli beschaffen.

In früheren Jahren haben wir den Boden des Kohlekastens der Lok höher gesetzt, um unseren Heizern ihre Arbeit zu erleichtern. In dem deshalb freien unteren Bereich des Kohlekastens haben wir nun Betonpflastersteine gestapelt, um das fehlende Gewicht auszugleichen und eine gleichmäßige Belastung aller Radsätze zu erreichen.



Benny Bechter, Andreas Albinger, Rouven Kuhrke und Niklas Manz haben am 15. Juni den Kessel unserer Rosa in Empfang genommen. Nach dem Aufsetzen auf den Rahmen sieht sie schon wieder richtig nach Lokomotive aus.

(Foto oben: Bernhard Günzl, unten: Benny Bechter)



Diesellok V 51 903

Die Turbolader der Lok kamen von ihrer Aufarbeitung in Rostock zurück und wurden an die Motoren angebaut. Auch hier war die Instandsetzung aufwändiger als zuerst veranschlagt, da die Turbinenräder einige Schäden aufwiesen. Einen Motor der Lok montierten wir im Juli wieder auf den Rahmen. Sobald dieser Motor soweit angeschlossen ist, soll er zunächst einen Probelauf auf dem Rahmen absolvieren, damit wir prüfen können, ob alle bisher aufgearbeiteten Komponenten einwandfrei arbeiten.

Die Sicherheitsfahrschaltung hat Michael Angele in den letzten Monaten aufgearbeitet. Unsere Lok hat eine wege- und zeitabhängige

Sicherheitsfahrschaltung, die auf rein mechanische und pneumatische Art funktioniert. Die Mechanik dahinter ist recht kompliziert und komplex aufgebaut. Bei der Aufarbeitung wurde festgestellt, dass ein Kolben so fest saß, dass letztendlich eine externe Firma den Kolben überarbeiten und das Gegenstück neu ausbuchen musste. Zwischenzeitlich wurde der Sifa-Kasten wieder zusammengebaut und getestet. Die Endeinstellung und Montage stehen noch bevor.

Da sich der Luftpresser im hinteren Vorbau der Lok befindet, kann er nicht direkt von einem Fahrmotor angetrieben werden. Der Antrieb erfolgt über einen Hydraulikmotor. Die zugehörige Hydrostatikpumpe wurde wieder auf den Rahmen aufgesetzt.

Alexander Bückle und Georg Kuhrke sind am 26. Juni 2026 mit der Montage des ersten Motors auf den Rahmen unserer V51 beschäftigt.

(Foto: Benny Bechter)



Wagen 2078, ex Rhätische Bahn

Bei unserem Großprojekt in der Waggonwerkstatt läuft gerade die Fertigung der neuen unteren Längs- und Querträger. Nicht nur die komplette Schreinerwerkstatt, sondern auch der Bereich davor im Freien und außerdem mindestens vier Helfer werden benötigt, um die bis zu 6m langen Teile aus Eichenholz sauber durch die Hobelmaschine führen zu können. Auch am Wagen selbst laufen Arbeiten. Die oberen Längsträger sollen erhalten werden. An ihnen sind allerdings auch zahlreiche Ausbesserungen erforderlich. Das ständige Arbeiten mit der Oberfräse über Kopf, bei den mittlerweile auch im Lokschuppen nicht mehr angenehmen Temperaturen ist sehr anstrengend. Auch das alte WC ist mittlerweile komplett ausgebaut. Beim Umbau in der Schweiz in den 1950er Jahren wurde ein Fliesenboden auf Estrich eingebaut. Die Fliesen selbst waren zwar zum Teil zerbrochen, der Estrich dagegen war

echte Schweizer Qualität und wehrte sich heftig gegen den Ausbau mit dem Bohrerhammer. Der Holzboden darunter war allerdings stark vermodert. Das WC soll auf Wasserspülung aus dem eingebauten Tank umgebaut werden, wie wir es schon beim Wagen 2077 umgesetzt haben.



Norbert und Simon Walter haben am 11.07. viel Spaß an Demontearbeiten (Foto oben). Kai Dobler, Andreas Stötzner, Mathias Fetscher, Gerhard Baum und Philip Weißbach sind das Hobelteam vom 18.07. (Foto unten).



Bosna Wagen Nr. 757

Nach Entrostung und Neulackierung bei einer externen Firma konnten wir den Rahmen des Wagens am 17. Juli in Ochsenhausen abladen. Nun kann der Zusammenbau des Wagens erfolgen und einzelne Teile haben ihren Platz am Rahmen bereits gefunden.

Die drei Radsätze des Wagens sind entrostet und lackiert. Bei den Entrostungsarbeiten kamen Schlagzahlen an den Radkörpern zum Vorschein. Demnach wurden die Speichenräder im April 1892 im Stahlwerk Phoenix im Ruhrgebiet und nicht bei einem Stahlwerk auf dem Gebiet der damaligen Doppelmonarchie von Österreich-Ungarn geschmiedet. Nachdem der Wagen sehr wahrscheinlich bei der Fa. Ringhoffer in Prag gebaut wurde, hat uns dies doch etwas erstaunt. Offensichtlich gab es damals schon eine weitreichende Zusammenarbeit über große Entfernungen.

Am Rahmen war bis vor Jahren ein Gußschild für den Klose-Mechanismus angebracht. Dieses konnten wir vom Vorbesitzer für einen Nachguß leihen. Die neuen Schilder für den Wagen werden aktuell nachgegossen.

Streckenarbeiten

Trotz der heißen und trockenen Witterung mussten wir in den vergangenen Monaten mehrfach Büsche und Bäume zurückschneiden, um einen gefahrlosen Betrieb unserer Bahn zu ermöglichen. Ein Teil des Ausschnittgutes konnte bereits auf unseren Lagerplatz in Maselheim gefahren werden. Auch unser selbstfahrender Mulcher kam wiederholt zum Einsatz, um die Vegetation entlang unserer Strecke zu pflegen.

(Andreas Albinger, Alexander Bückle)

Auch die optische Aufarbeitung unserer HF V15 908 ist mittlerweile abgeschlossen. Am 23. April 2026 präsentiert sie sich in neuem Glanz im Bahnhof Ochsenhausen.



Großes Öchsle-Bahnhofsfest

Nachdem das zum Jubiläum im letzten Jahr wieder aufgelebte Bahnhofsfest trotz sehr mäßigen Wetters ein großer Erfolg war und das neue Konzept sehr gut ankam, werden wir auch in diesem Jahr wieder ein Bahnhofsfest veranstalten: Am Sonntag, den 6. September laden wir wieder ganz herzlich dazu ein. Für die Bewirtung sorgen ein Streetfood-Markt auf der Ladestraße und das Öchsle-Café im Bahnhof. Über die Ladestraße verteilt wird es Informationsstände geben. Außerdem dreht eine Mini-Dampfisenbahn mit echter Dampflok ihre Runden. Für Kinder gibt es außerdem noch eine Kinderschminkerin und eine große Hüpfburg. Für musikalische Unterhaltung ist an verschiedenen Stellen auf dem Gelände gesorgt. Im Lokschuppen präsentieren die Modelleisenbahnfreunde Markdorf e.V. eine große Modulanlage. Dort dreht sich auch unser Glücksrad mit vielen Preisen. Über das Gelände verteilt werden

verschiedene Fahrzeuge ausgestellt. Es gibt natürlich auch unsere beliebten Draisinenfahrten. Die Ochsenhauser Waschfrauen werden ihr Museum öffnen und Vorführungen machen.

Als ganz besonderes Schmankerl richten wir im Bahnhof wieder unser historisches Bahn-Postamt ein, in dem Briefe und Postkarten unseren Jubiläums-Sonderstempel erhalten. Außerdem wird eine neue Sonderbriefmarke erhältlich sein.

Auch auf der Schiene ist einiges geboten: Drei Loks werden im Einsatz sein und neben den planmäßigen Zügen weitere Sonderzüge mit unterschiedlichem Wagenpark befördern. Die Kreuzung der Züge findet dabei in Maselheim statt.

Kommen Sie vorbei! Es ist für jeden etwas geboten.

Sonderfahrplan

nur gültig So., 6.9.2026

▶		Dampfzug	Dampfzug	Dieselizeug	Dampfzug
		99 633	99 788	V22-01	99 788
		 	  	 	   
Warthausen	ab	09:00	10:30	12:00	14:45
Maselheim	an	09:26	10:56	12:26	15:11
Maselheim	ab	09:30	11:00	12:40	15:15
Ochsenhausen	an	10:10	11:40	13:20	15:55

◀		Dieselizeug	Dampfzug	Dampfzug	Dampfzug	Dieselizeug
		V22-01	99 788	99 633	99 788	V22-01
		 	  	 	   	 
Ochsenhausen	ab	10:20	12:00	13:30	16:15	17:15
Maselheim	an	10:58	12:38	14:08	16:53	17:53
Maselheim	ab	11:12	12:42	14:12	16:57	17:57
Warthausen	an	11:40	13:10	14:40	17:25	18:25

-  = mit Fahrrad- und Gepäckbeförderung (Platz begrenzt)
-  = mit bewirtschaftetem Restaurationswagen
-  = mit rollstuhlgerectem Wagen (max. 4 Plätze)
-  = mit original württembergischen Fahrzeugen

Weitere Stationen: Herrlishöfen, Barabein, Äpfingen, Sulmingen, Wenedach, Reinstetten.

Aktuelle Informationen:
www.oechsle-bahn.de

Öchsle

MUSEUMSCHMALSPURBAHN



Bahnhofsfest Sonntag, 6.9.2026 10 – 17 Uhr

Öchsle

Bahnhofsfest am Sonntag,
6.9.2026 von 10 – 17 Uhr

Aus dem Programm

- Streetfood Stände
- Bierinsel
- Kaffee und Kuchen im Öchsle Café
- Waschfrauen am Bahnhof
- Geöffneter Lokschuppen, Führungen
- Zusätzliche Züge (Fahrplan)
- 99 788, 99 633 und V22-01 im Einsatz
- Fahrzeugausstellung
- Eisenbahnmarkt
- Mini Dampfbahn & Draisinenfahrten
- Modellbahn-Ausstellung im Lokschuppen
- Musikalische Umrahmung

Tourist-Info

Bahnhofstraße 11
88416 Ochsenhausen

Tel. 07352 922026

info@oechsle-bahn.de

www.oechsle-bahn.de

 facebook.com/oechslebahn

 @oechsle_schmalspurbahn

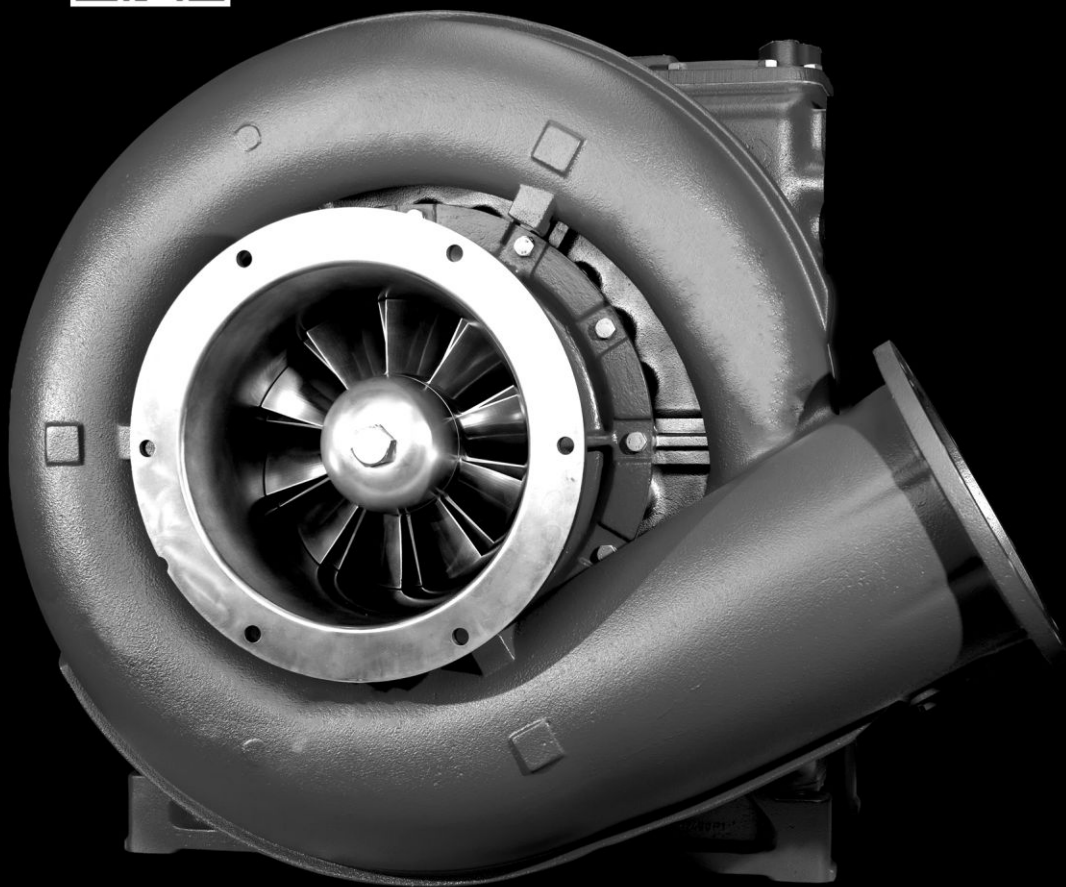


FRITZ





treckel.com



Wir leben Turbo!

