

Hans-Joachim Knupfer

Schmalspurdampf auf der schwäb. Alb

Der Konjunktiv ist keine gute Form, Geleistetes zu würdigen, und doch sei zur ersten Fahrt einer Schmalspurdampflok ab Amstetten der Stoßseufzer erlaubt: Wäre der Gedanke, dort Dampfzugbetrieb zu veranstalten, einige Jahre früher gekommen, so hätten wir heute nicht nur 19 km befahrbare Strecke, sondern einen funktionierenden Alltags-Bahnbetrieb dazu, wie es die Bahn Amstetten - Laichingen bis 1985 war.

Am Freitag den 13. Juli 1990 konnte Lok 99 7203 auf der Eröffnungsfahrt mit geladenen Gästen zeigen, daß sie nach 25jähriger Abstinenz vom Rauchen wieder rückfällig geworden ist. Bravourös schleppte sie ihre 3 Wägelchen die Maximalsteigung von 1 : 35 (29 ‰) nach Oppingen hinauf. Die Prominenz wußte es zu würdigen: die Herren von der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG), die die Bahn früher betrieb, von der rührigen Albta-Verkehrsgesellschaft (AVG), der die Rettung der Maschine zu verdanken ist, und von den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF), die in beharrlicher Arbeit die Erhaltung der Strecke und die Herrichtung der Fahrzeuge betrieben haben.

Am folgenden Wochenende nahm die allgemeine Eröffnung ihren Lauf. Verließ der erste Dampfzug noch etwas spärlich besetzt Amstetten, so waren bei späteren Fahrten die 128 Sitzplätze schnell besetzt. Am Sonntag schließlich bereitete es Mühe, überhaupt noch einen Stehplatz zu bekommen. Hatte das Personal der 99er anfänglich noch Probleme, die Fuhre schleudertfrei den Berg hinan zu bringen, so brachte man die Sache mit der Zahl der Fahrten in den Griff.

Nach 15 Minuten Fahrzeit ist bei 5,35 km der Endbahnhof Oppingen erreicht; das Gleis führt bis knapp über den Bahnübergang. Da der Bahnhof recht einsam liegt, soll vorerst ein Straßenbahnbeiwagen als Café dienen. Längerfristig wird eine Verlängerung der Bahn bis Nellingen angestrebt, was die dortige Gemeindeverwaltung und Gastronomie bereits herbeisehnen. Der Bahnhof Nellingen besitzt ein schönes Bahnhofsgebäude und liegt nahe der Ortsmitte; er bietet sich somit als Endpunkt geradezu an.

Von Anfang an als hinfalliges Gebilde bespöttelt, krebseelte die Schmalspurbahn Amstetten - Laichingen immer knapp über und ab Mitte des Jahrhunderts unter der Grenze der Kostendeckung herum. Einer von der Bundesregierung beschlossenen „Subventions-Streichung“ fiel die Strecke 1985 zum Opfer. Bis 1985 erhielten die NE nämlich jenen Anteil der Steuer auf den Diesel-Kraftstoff zurückerstattet, der zum Ausbau des Straßennetzes verwendet wird. Mit der Streichung der Gasöl-Betriebsbeihilfe wurde erreicht, daß heute die NE mit jedem Liter Diesel, den sie verbrauchen, den Straßenbau mitfinanzieren müssen, obwohl sie auch ihren eigenen Gleiskörper selbst unterhalten. Die WEG hatte erst kurz zuvor mehrere Millionen Mark in Betriebsmittel und Anlagen der Schmalspurbahn investiert und die ganze Bahn in einen zeitgemäßen Zustand versetzt. Die Abneigung der maßgebenden Anliegerkommunen gegenüber der Schiene sowie lediglich verbale Unterstützung der übrigen Gemeinden und des Kreises waren ausschlaggebend, den Betrieb einzustellen, den Fahrzeugpark zu verkaufen und die Gleise sofort abzubauen. Aufgrund dieser ungünstigen Konstellation mußten auch die Bemühungen des kurz zuvor gegründeten Laichinger Aktionskreises

„Museumsbahn Schwäbische Alb“ nutzlos verpuffen.

Es ist im wesentlichen das Werk des Amstettener Bürgermeisters und zweiten Vorsitzenden der UEF daß der schönste Abschnitt der Laichinger Bahn ins Eigentum der Gemeinde Amstetten übergehen konnte und den UEF zur Nutzung freisteht. Selbst innerhalb des Vereins mußten Widerstände überwunden werden, denn eine 99er ist keine freizügig einsetzbare Schnellzuglok, und die in Eigenregie zu betreibende Strecke stellt ebenfalls ein Novum dar, war man doch bisher „nur“ Gast auf anderen Bahnen. Ferner mußte der Betrieb aufgrund behördlicher Vorgaben ganz offiziell als NE konzessioniert werden, so daß die Bundesstatistik nun wieder eine Dampflok mehr aufweisen wird.

Dank des freundlichen Entgegenkommens der schweizer Appenzeller Bahn erreichten 4 altbrauchbare Personenwagen kostenlos Amstetten, von denen sich 3 mit vertretbarem Aufwand herrichten ließen. Einer freundlichen Finte des Voreigentümers ist es schließlich zu verdanken, daß der frühere Laichinger Triebwagen T 34 die Sammlung bereichert. Der dringende Rat, sich gleich einen betriebsfähigen Triebwagen zu sichern, war seinerzeit mit dem Hinweis abgetan worden, es handle sich um einen Dampfbahnverein, obwohl die Satzung dem nicht entgegenstanden wäre. Wie zu erwarten hat sich die Notwendigkeit für ein kurzfristig verfügbares Triebfahrzeug bereits herausgestellt. Und da die brauchbaren Triebwagen T 30 und T 31 im Brohltal bzw. Härtsfeld in festen Händen sind, wird der technikgeschichtlich einmalige T 34 wohl längerfristig diese Funktion übernehmen, auch wenn seine Aufarbeitung einem Neubau gleichkommen wird.

Die fast übermenschliche Aufgabe, mit einem halben Dutzend Aktiver gleichzeitig Dampflok, Wagen und Gleiskörper wiederherzurichten, hat der Verein trotz einiger Rückschläge und Fehlleitungen in bewundernswerter Weise erfüllt. Als am Abend des 30. Juni 1990 die Dampflok erstmals aus eigener Kraft wieder ihr Triebwerk bewegte, gab der Zustand der übrigen Bahnausstattung noch Anlaß zu Pessimismus. Buchstäblich in Tag- und Nacharbeit gelang in den folgenden 2 Wochen die Fertigstellung. Am 9. Juli erfolgte die Abnahme, am Morgen des Einweihungstages fanden die ebenfalls gratis durchgeführten Arbeiten einer Göppinger Gleisbaufirma ihren Abschluß. Dafür besitzt der Verein jetzt ein Schmalspurgleis in einer hervorragenden Substanz und Ausrichtung, von der die WEG-Eisenbahner hatten zeitlebens wohl nur träumen können.

Bei der Dampflok mußte der Kessel neu bohrt, mußten neue Radreifen aufgezogen sowie durchkorrodierte Teile des Führerhauses neu angefertigt werden, um nur die wichtigsten Arbeiten zu nennen. Besonders Kopfzerbrechen berei-

tete die Frage, wie die Zug- und Stoßvorrichtung der Lok der der Schweizer Wagen anzugleichen sei. Der für die Mittelpufferkupplung nötige Raum im Bereich hinter der Trichterkupplung konnte schließlich gewonnen werden, indem der Mittelpuffer auf einen separaten, auf den Rahmen aufgesetzten Stahlfuß montiert wurde. Ein Eingriff in die Pufferbohle verbot sich wegen des Rahmenwasserkastens. Der Zustand der Maschine fand nach dieser 4jährigen Aufarbeitungszeit die uneingeschränkte Zustimmung der Aufsichtsbehörde.

Bei den Wagen mußten sich die Arbeiten auf die äußerliche Herrichtung, das Auffrischen der Innenausstattung sowie eine Bremsuntersuchung beschränken. Obwohl man sich auf einen einheitlichen Farbton nicht einigen konnte, gibt die Wagengarnitur in Verbindung mit der etwas schmaleren Lok ein ausgesprochen hübsches Bild ab. Sinnvollerweise haben die Wagen ihre schweizer Nummern behalten und tragen zur Unterscheidung von den normalspurigen UEF-Wagen den Zusatz K vor der Gattungsbezeichnung. Dem Fahrzeughistoriker mag die Zugbildung das Wasser in die Augen treiben, doch mußte diese Notlösung in Kauf genommen werden. Der zum Schluß vorhandene Laichinger Fahrpark ging glücklicherweise fast geschlossen an die Härtsfeld-Museumsbahn in Neresheim, die sich schon länger daum bemüht hatte. Immerhin sei der ketzerische Gedanke erlaubt, ob das Zusammenwirken beider Vereine an einer Stelle nicht seine Vorteile gehabt hätte.

Eine weiterhin so gute Frequentierung wie an den ersten Betriebstagen könnte Anlaß zur Sorge geben, denn das Leistungsvermögen der 99er läßt das Anhängen weiterer Wagen kaum zu. Weiter muß gefragt werden, ob bei feuchter Witterung und Laubfall die Steigung ohne Schub bewältigt werden kann. Keinen Anlaß zu größerer Klage gab die Funktion der Wagenbremsen bei der Dauerbelastung bei Talfahrt. Die behördli-

Fahrzeugbestand

99 7203	Cn2f	Borsig	5326/1904
1986	ex	Standort DGEK Viernheim	
1976	ex	Standort Gaswerk Karlsruhe	
1965	abgestellt	von AVG	
1964	ex	DB, Bw Müdau	
1931	ex	Betrieb durch DEBG	
T 34	(1A)B'	Wismar	20279/1937
1987	ex	WEG, Bw Laichingen	
1956	ex	Klb. Bremen - Tarmstedt T 4	
B 2	KB41	SIG	1903
1986	ex	Appenzeller Bahn 2	
B 15	KB41	SIG	1906
1986	ex	Appenzeller Bahn 15	
B 18	KB41	SIG	1886
1986	ex	Appenzeller Bahn 18	
BD 30	KBD41	SIG	1886
1986	ex	Appenzeller Bahn 30	
Ow 873	Ow	Wgf. LU	1896
1987	ex	OEG 873	
SSw 706	SSw	Wgf. LU	1894
1987	ex	OEG 706	
19	St. Rollböcke	ME u O & K, Bauj.	ab 1936
2	Bahnmeisterloren		
1987	ex	WEG Laichingen	

che Anordnung, daß jeder der unbeschränkten Feldwegübergänge durch einen Fahnenposten gesichert werden müsse, konnte abgewendet werden; die Ankündigung der Wiederinbetriebnahme der Bahn in den Gemeindeblättern dürfte genügen. Problematisch wäre hierbei das Wiederanfahren des Zuges in der Steigung gewesen.

Für die aktiven UEF-Mitglieder der Arbeitsgruppe Amstetten/Meterspur geht nun die Arbeit erst richtig los:

- Der Oberbau, der sich bereits am Eröffnungstag wegen der sommerlichen Temperatur an 2 Stellen verwarf, muß über den Winter vollends hergerichtet werden,
- das ehemalige Stumpfgleis in Oppingen ist einzubauen, damit für das rollende Café ein Standort verfügbar ist,
- die Güterwagen bedürfen der Überholung, sonst sind keine Bauzüge möglich,
- in Amstetten muß eine vorzeigbare Halle erstellt werden,

Unten links: Erste Probefahrt am 30. Juni 1990 im Bahnhofsgelände Amstetten

Unten rechts: Die Garnitur auf der Fahrt zu Tal bei Reutti, 15. Juli 1990

Ganz unten links: Ankunft des Zuges in Oppingen, 15. Juli 1990

Ganz unten rechts: Die Zuglok hat in Oppingen umgesetzt, 14. Juli 1990

Fotos: Hans-Joachim Knupfer

■ an den Personenwagen sind begehbare Übergangsbrücken anzubauen, damit auf die Besetzung jedes Wagens mit separatem Schaffner verzichtet werden kann,

■ eine Vielzahl wichtiger Kleinigkeiten muß erledigt werden.

Und schließlich wären die Gleise bis Nellingen (km 8,55) zu verlegen. Die Trasse ist etwa zur Hälfte noch vorhanden, könnte aber problemlos parallel zur Landstraße wieder angelegt werden. Ob das unverbaute Bahnhofsgelände wieder der Befahrung freisteht, ist eine Frage der Eigentumsverhältnisse. Sollte sich bis dann das nötige Wunder in der Verkehrspolitik ereignet haben, so wären die UEF imstande, mit dem Triebwagen und den Rollböcken auch das dortige Lagerhaus wieder zu bedienen. Etwas Kopfzerbrechen muß übrigens das diesbezügliche Bewußtsein des Vereins bereiten, weiß doch der UEF-Prospekt, daß nach Anstetten „für Eisenbahnfreunde mit der Bahn gute Anschlußmöglichkeiten bestehen“. Scheinbar wird die Bahn nicht als beliebiges Verkehrsmittel angesehen, sondern zu deren Benutzung Sachinteresse vorausgesetzt - als ob jeder Pkw-Benutzer ein veränderter Automechaniker wäre. Auch die Abstimmung der Museumsbahnfahrzeiten auf die (fürwahr spärlichen) Halte der DB-Züge in Amstetten läßt zu wünschen übrig. Zugebenermaßen ist es unmöglich, von Amstetten aus sonntags mit dem Bus etwa die Laichinger Tiefenhöhle zu erreichen. Doch sollte gerade das Ansporn sein, hier an Verbesserungen zu arbeiten und zuvörderst für die Anreise mit der DB zu werben. Für spezielle Gelegenheiten

wäre ein (Oldtimer-)Busanschluß ab Oppingen denkbar.

Trotz mancher aufgezeigter Unzulänglichkeiten, die bei jedem neuen Unternehmen auftauchen dürften, müssen einem die bisherigen Leistungen Bewunderung abnötigen. Der Ausweitung des Betriebs auf der Meterspur könnte in kurzer Zeit eine erheblich größere Bedeutung zukommen: Bisher war die Bundeswehr bester Kunde der Gerstetterer WEG-Strecke, da sie über 2 Depots mit Gleisanschluß (bei Amstetten und bei Gussenstadt) verfügt. Außer für die nicht häufigen, aber umfangreichen Transporte erhielt die WEG Finanzzuwendungen speziell für die Unterhaltung des Oberbaus, so daß die Substanz dieser Linie momentan als gesichert angesehen werden kann. Jedoch ist der friedliche Bahnbetrieb durch die jetzt mehr pazifistisch orientierte Militärstrategie allen ernstens bedroht: Das Depot in Gussenstadt soll aufgelöst werden. Damit wäre eine Basis für den Weiterbetrieb nicht mehr gegeben. Da sich der Verein außerstande sieht, hier eine weitere eigenständige Museumsbahn aufzumachen, bedeutet dies das Ende der regelspurigen UEF-Dampfzüge auf der Alb, so daß nur die Schmalspurbahn übrig bliebe.

Einen Trost bietet die derzeitige Situation doch, und zwar für Patrioten des im Bundesland Baden-Württemberg erstgenannten Teils: Nur der erwiesenen Zuverlässigkeit zweier badischer Maschinen ist es derzeit zu verdanken, daß man sich das Erlebnis begeisternder Dampfzugfahrten auf der württembergischen Alb gönnen kann.

