

50 Jahre

SEV AKTUELL Journal



In dieser Ausgabe:

- **Grußwort vom Vorstand**
- **Redaktionelles**
- **Um-/ Neubauten, Verbesserungen**
 - Umbau der 2095
 - Universelle Bedienelemente
 - Steuerungsüberholung an Lok 99651
 - Neue Achsen für 99651 und Bussen
 - Späne auf den Schwellen
 - Auch Kleinvieh macht Mist
 - Erneuerung zweite 180° Kurve
 - Ausweichgleis und Abstellgruppe
 - Mehr Platz für 5 Zoll
- **Veranstaltungen**
 - Allgemein
 - 11. US-Treffen in Kürnbach 2025
- **Zu Besuch in ...**
 - ... Olingen, Luxemburg
 - ... Zürich, Schweiz



Grußwort vom Vorstand (Text Hans-Jürgen Amberg)

Liebe Mitglieder, geschätzte Förderer und Freunde des Schwäbischen Eisenbahnvereins.

Es ist mir eine große Freude, Sie herzlich zur ersten Ausgabe unseres „**SEVAKTUELL Journal**“ willkommen zu heißen. Dieses Magazin ist nicht nur eine Plattform zur Information, sondern auch ein Spiegelbild unseres gemeinsamen Engagements, unserer Verbundenheit und unserer Ziele.

In diesem neuen Journal, welches 3-mal im Jahr erscheinen wird, soll über die Vorgänge berichtet werden, die nicht in den Protokollen von Beirat und Vorstand erscheinen.

In den Ausgaben möchten wir Ihnen einen umfassenden Einblick in unsere Aktivitäten, Erfolge und zukünftigen Herausforderungen geben. Von spannenden Projekten über bedeutsame Entwicklungen bis hin zu den Menschen, die den Verein tragen. SEV Aktuell bietet Ihnen eine vielfältige Perspektive auf alles, was den Schwäbischen Eisenbahnverein ausmacht.

Besonders stolz sind wir darauf, dass dieses Journal nicht nur die Leistungen des SEV würdigt, sondern auch einen Raum für Dialog und Inspiration schafft. Es ist eine Einladung, eigene Artikel einzubringen. Z.B. über Besuche bei Fahrtagen anderer Vereine oder Berichte über den Bau eigener Fahrzeuge, bis zu Verbesserungsvorschlägen beim SEV.

Ein herzliches Dankeschön gilt allen, die mit ihrer Zeit, ihrer Energie und ihrer Kreativität zur Entstehung dieser Ausgabe beigetragen haben. Ihre Beiträge und Ihr Einsatz sind ein wertvoller Bestandteil unserer Gemeinschaft und zeigen, wie wichtig der Zusammenhalt ist.

Wir hoffen, dass Sie beim Lesen dieser Ausgabe nicht nur interessante Einblicke gewinnen, sondern auch den starken Zusammenhalt spüren. Lassen Sie uns weiterhin gemeinsam an einer erfolgreichen Zukunft arbeiten – für den Schwäbischen Eisenbahnverein und für uns alle.

Mit den besten Grüßen und den besten Wünschen

Der Vorstand



Redaktionelles (Text Jürgen Peters)

Das Jahr 2025 ist für den Schwäbischen Eisenbahnverein e.V. ein ganz besonderes Jahr. Der Verein feiert sein 50-jähriges Jubiläum, was durch eine sehr wechselvolle Geschichte aber auch durch große Erfolge geprägt war.

Ziel war es bei der Vereinsgründung in Ochsenhausen im Jahr 1975, eine dampfbetriebene Museumsbahn auf der jetzigen Öchsle Strecke zu betreiben. Schnell fand man heraus, dass zu viele Schwierigkeiten eine Realisierung unmöglich machten. Aufgrund dessen fasste der Vorstand den Entschluss, was in groß funktioniert, funktioniert auch eine Nummer kleiner.

So plante der Verein im Jahr 1978 eine Anlage mit den Spuren 5" und 10¼ Zoll, die in Aulendorf am Bahnhof um die Denkmalslok der Baureihe 50 herumführen sollte. Die Anlage wuchs schnell aufgrund steigender Mitgliederzahlen und stetig steigender Nachfrage.

Schlussendlich musste der SEV auch diese Anlage wieder aufgeben, da die Gemeinde genau dort eine Umgehungsstraße bauen wollte, die nebenbei gesagt, bis heute nicht realisiert wurde.

Im Jahre 1999 war dann auch Aulendorf Geschichte und man zog in das 7 km entfernte Kürnbach, wo eine neue Anlage direkt beim Oberschwäbischen Museumsdorf Kürnbach realisiert werden konnte. Bis heute betreibt der SEV, in enger Zusammenarbeit mit dem Museum, die Dampfeisenbahn mit großem Erfolg und ständig steigenden Besucherzahlen. Mehr Informationen gibt es auf der SEV-Webseite www.sev-kuernbach.de

Die Fliesen Collage auf Seite 1 zeigt einen kurzen Rückblick durch die Jahre.

Aus diesem besonderen Anlass haben wir entschieden, das **SEVAKTUELL Journal** ins Leben zu rufen. Hintergrund und Absicht des Journals ist es, auf regelmäßiger Basis die Mitglieder aber auch alle Interessierten des Schwäbischen Eisenbahnvereins über Allgemeines, Veranstaltungen, durchgeführte Arbeiten an der Anlage bzw. an den Fahrzeugen sowie einen Ausblick auf die nächste Ausgabe zu informieren.

Es ist geplant, das Journal Vierteljährlich (Q2, Q3 und Q4) erscheinen zu lassen, wobei die Ausgabe Q2 eine Zusammenfassung der abgelaufenen Wintermonate über die durchgeführten Arbeiten und Q4 einen Ausblick auf die geplanten Arbeiten in den kommenden Wintermonaten geben soll.

Zum Zwecke der Befüllung des Journals wird die Redaktion einzelne Mitglieder, die an der Durchführung von Aktionen maßgeblich beteiligt oder dafür verantwortlich waren, um entsprechende Beiträge für das Journal bitten. Die Beiträge sollten alle wichtigen Punkte zusammenfassend und bebildert darstellen.

Ich möchte all denen danken, die zum Zustandekommen dieser Ausgabe durch ihre hervorragenden Beiträge und Bebilderungen beigetragen haben. Das hat mir die Arbeit deutlich erleichtert. Ich hoffe, wir können diesen Enthusiasmus beibehalten.



Um-/Neubauten, Verbesserungen

Umbau / Erneuerung der Elektrik für die 2095

(Text und Fotos Reiner Dietrich)

Nach mehr als dreißig Jahren im Einsatz für den SEV, war im Jahr 2023 das Ende der Elektrik erreicht. Brüchige Kabel, obsoleute Bauteile und die Zähne der Mäuse erforderten mehr Reparaturarbeiten und Improvisation als Fahrbereitschaft.



Obige Bilder zeigen die 2095 beim Entkernen nach der Fahrseason 2023. im Herbst und Winter 2023 wurde die neue Elektrik geplant, der Schaltplan erstellt, die entsprechenden Teile bestellt und ein erstes Muster gefertigt. Nach der Säuberung der Lok wurde sie im Januar 2024 zu Helmut Ehrle gebracht, da er angeboten hatte, den Umbau in seiner Werkstatt durchführen zu können.



Zuerst erfolgte der Einbau der neuen Blindfenster, dann der neu gefertigten Batteriewanne mit den seitlichen Bauteilaufnahmeplatten. Anschließend wurden die elektrischen Bauteile eingebaut und verdrahtet. Ein Test auf der Anlage von Helmut verlief erfolgreich.

Zum Schluss wurden noch alle Messinglager der Kuppelstangen durch Igus Gleitlager ersetzt, da die Messingbuchsen sichtlich ausgeschlagen waren. Ende März 2024 wurde die 2095 wieder nach Kürnbach gebracht und auf dem Rundkurs getestet. Im kompletten Jahr 2024 war sie, bis auf einen Unfall, klaglos im Einsatz.

Ein ausführlicher Bericht zum Umbau erscheint demnächst auf der Webpage.



Universelle Bedienteile (Text und Fotos Reiner Dietrich)

Mit dem Neubau der Elektrik der 2095 wurde auch ein universelles Bedienteil für alle SEV-Elektrolokomotiven entwickelt. Ziel war, dass sowohl die Curtis-Steuerungen als auch die 4QD-Steuerungen mit dem neuen Bedienteil betrieben werden können. Nachdem nun das erste Bedienteil ein Jahr an der 2095 getestet wurde, war es an der Zeit, weitere Bedienteile zu fertigen. Der Start erfolgte im Januar 2025 mit der Bestellung der benötigten Bauteile.



Während des Auswinterns der Anlage wurden alle Bedienteile erfolgreich an der 2095 getestet. Der SEV hat jetzt 4 baugleiche Bedienteile und Ersatzteile für ein weiteres Bedienteil.

Drei Bedienelemente sind für die 2095, Nagold 1 und Nagold 2 vorgesehen. Das vierte Bedienteil dient als Ersatz. Sobald das Harzkamel umgebaut ist, wird auch dieses mit dem universellen Bedienteil steuerbar sein. Das alte Bedienteil wird anschließend auf den neuen Standard umgerüstet.

Große Steuerungsüberholung an Lok 99651 (Text und Fotos Andreas Hofmann)

Beim externen Fahrtag in Frickingen im letzten Jahr fiel auf, dass die Zylinder der 99651 teilweise falsch mit Dampf angesteuert wurden. Eine anschließende Begutachtung in Kürnbach bestätigte schnell: In der Steuerung war deutlich zu viel Spiel vorhanden, nahezu alle Lager hatten übermäßige Lagerluft. Eine bloße Teilreparatur kam für uns nicht in Frage – wenn die Lok schon so weit zerlegt werden muss, wollten wir die Gelegenheit nutzen und eine gründliche Überholung durchführen.

Geplante Maßnahmen:

- Anfertigung neuer Lagerbuchsen
- Austausch aller Nadellager
- Generalüberholung der Zylinder
- Neue Bolzen
- Überarbeitung der Schwinge
- Instandsetzung der Achspumpen

Ende Oktober haben Dany, Florian und ich die Lok zerlegt. Besonders auffällig war, dass fast alle Lagerbuchsen oval waren. Mit eigens angefertigten Bolzen konnten wir sie ausdrücken, neue Buchsen wurden angefertigt und eingepresst.



Ende Oktober haben Dany, Florian und ich die Lok zerlegt. Besonders auffällig war, dass fast alle Lagerbuchsen oval waren. Mit eigens angefertigten Bolzen konnten wir sie ausdrücken, neue Buchsen wurden angefertigt und eingepresst.



Die Zylinder erwiesen sich als eine größere Baustelle: Viele Schrauben ließen sich nicht mehr lösen und mussten ausgebohrt werden. Die Flachschieber wurden plan geschliffen, die Zylinder neu gehont. Zusätzlich haben wir neue Kolben und Kolbenstangen gefertigt und auf Teflon-Kolbenringe umgebaut – eine langlebigere Lösung.



An der Schwinge wurden eingelaufene Stellen entfernt und neue Kulissensteine eingebaut. Auch die Achspumpen wurden überarbeitet: Ventilsitze nachbearbeitet, Kugeln und O-Ringe ersetzt – jetzt fördern sie wieder zuverlässig Wasser in den Kessel.

Besonders spannend war die Fertigung vieler kleiner, gehärteter und geschliffener Bolzen. Solche Arbeiten sind in meiner kleinen Kellerwerkstatt eine Herausforderung, aber auch ein schönes Lernfeld. Im März erfolgte schließlich der Zusammenbau in Kürnbach. Zwei volle Tage Arbeit, unterstützt von meinem Bruder und unserem neuen Mitglied Nathalie. Die anschließende Probefahrt verlief erfolgreich.

Ein kleines Problem zeigte sich allerdings noch: Die Ölpumpe förderte kein Öl. Also musste auch sie kurzfristig überholt werden. Die Freilauflager waren irreparabel und wurden ersetzt. Zusätzlich haben wir einen kleinen Wellendichtring in die Exzenterachse eingebaut, um ein erneutes Verkleben zu verhindern. Die Pumpe erhielt außerdem einen kleinen Hebel, mit dem sich leicht überprüfen lässt, ob sie mitläuft.



Insgesamt war die Überholung eine aufwändige, aber sehr lohnende Arbeit – und die Lok ist jetzt wieder in einem top Zustand für die Saison!



Neue Achsen für Lok 99651 und Bussen

(Text und Fotos Andreas Hofmann)

Im März 2025 mussten bei unseren beiden Loks 99651 und Bussen sämtliche Achsen ausgetauscht werden. Bei einer Kontrolle war deutlich zu sehen, dass die Spurkränze stark abgefahren waren – ein einfaches Nachdrehen war nicht mehr möglich, da die nötigen Maße bereits unterschritten waren.

Eberhard ließ daraufhin in seiner Firma neue Achsen und Radscheiben anfertigen. Gemeinsam mit Dany habe ich die alten Achsen aus beiden Loks ausgebaut.



Anschließend wurden sie zusammen mit den neuen Komponenten an die Firma Zimmermann in Öhringen geschickt. Dort erfolgte die fachgerechte Montage und Einstellung der neuen Radsätze. Bereits im April kamen die überarbeiteten Achsen zurück nach Kürnbach. Zusammen mit Nathalie und Dany haben wir sie wieder eingebaut. Alles verlief reibungslos – ein schöner Moment, die beiden Maschinen wieder sicher auf ihren neuen Achsen stehen zu sehen.

Späne auf den Schwellen – Was war da los?

(Text und Fotos Andreas Hofmann)

Nach einem Fahrtag im Frühjahr fiel beim Aufräumen etwas Ungewöhnliches auf: In mehreren Kurvenabschnitten lagen kleine Metallspäne auf den Schwellen. Das weckte sofort unsere Aufmerksamkeit – so etwas deutet fast immer auf übermäßigen Verschleiß oder mechanische Probleme an einem Fahrzeug hin.

Bei einer genaueren Untersuchung der Züge, die an diesem Tag im Einsatz waren, war schnell ein möglicher Verursacher gefunden: Die Lok „Harzkamel“. Auffällig waren vor allem die vorderen Achsen der beiden Drehgestelle, deren Spurkränze deutliche Schleifspuren aufwiesen. Es sah ganz danach aus, als ob diese in engen Kurven regelrecht an den Schienen entlanggeschabt hatten.

Adolf, Reiner, Dany und ich haben die Lok anschließend auf der Anheizgrube begutachtet und verschiedene Lösungsansätze durchgesprochen. Schließlich wurden die Drehgestelle ausgebaut, um die gesamte Mechanik genauer unter die Lupe zu nehmen.

Dabei zeigten sich mehrere Probleme:

- Die problematischen Achsen wiesen bereits deutliche Einlaufspuren auf.
- Die Antriebsketten waren stark gelängt und sorgten nicht mehr dafür, dass sich alle Achsen gleichmäßig drehten – ein klarer Grund für das gezeigte Verhalten in den Kurven.



Nach eingehender Beratung fiel die Entscheidung:

- Die vorderen Achsen werden nicht mehr angetrieben, also ohne Kette eingebaut.
- Die Räder dieser Achsen werden überdreht, um die Spurkränze zu entlasten.
- Die übrigen Ketten werden durch neue ersetzt – praktischerweise hatte ich noch ein langes Stück passender Kette im Keller, das wir gleich verwenden konnten.

Dank unserer Hebebühne ließ sich der Ausbau der Drehgestelle vergleichsweise unkompliziert durchführen.



Nach dem Ausbau kam Adolf zu uns in die Werkstatt und unterstützte uns tatkräftig beim Zerlegen der Achsen. Anschließend haben Dany und ich die entsprechenden Radsätze überdreht.

An einem darauffolgenden Freitag trafen sich Adolf, Reiner und ich, um die überarbeiteten Achsen wieder einzubauen und die neuen Ketten zu montieren.



Die abschließende Probefahrt verlief problemlos – das Schleifen in den Kurven war verschwunden. Auch beim nächsten regulären Fahrtag zeigte sich: Die Lok läuft wieder rund – keine Späne mehr, kein ungewöhnliches Verhalten.

Ein schöner Erfolg für unser Team und ein gutes Beispiel dafür, wie wichtig regelmäßige Kontrolle und schnelles Handeln bei technischen Auffälligkeiten ist.

Auch Kleinvieh macht Mist (Text und Fotos Andreas Hofmann)

Kleine Reparaturen, große Wirkung

Neben den großen Projekten an unseren Lokomotiven und der Anlage fallen regelmäßig viele kleinere Arbeiten an – oft unspektakulär, aber trotzdem absolut notwendig, damit der Betrieb auf unserer schönen Strecke reibungslos und sicher weiterlaufen kann. Hier ein kleiner Einblick in einige dieser unscheinbaren, aber wichtigen Arbeiten:



Lok „Bussen“ – Wassereinspeisung mit Überraschung

Die Lok Bussen hatte Probleme mit der Wassereinspeisung in den Kessel. Zuerst vermuteten wir, dass die Ventile der Achspumpe nicht mehr sauber schließen. Eigentlich kein großes Ding: Kugelsitze nacharbeiten, neue Kugeln einbauen –und fertig. Doch das Problem blieb.

Die eigentliche Ursache: Die Pumpe zog Luft. Eine verrostete Verschraubung war undicht. Also ging's nochmal in die Werkstatt. Dort wurde das Teil durch ein neues aus Messing ersetzt –das hält jetzt wieder viele Jahre.



Luftpumpe Bussen –Ultraschall hilft

Auch die Luftpumpe der Bussen verweigerte ihren Dienst. Das Gute an den Zimmermann-Speisepumpen: Entweder sie sind verklebt oder verstellt – größere Schäden hatte ich bisher keine auf dem Tisch. Also alles demontiert, gründlich im Ultraschallbad gereinigt, frisch zusammengesetzt, eingestellt –und siehe da: Sie läuft wieder wie geschmiert.



Tss47 –Wellrohr platzt

Bei der Lok Tss47 war ein Wellrohr geplatzt, Ursache war ein zugesetztes Speiseventil. Zum Glück hatte Eberhard noch etwas passendes Wellrohr auf Lager. Ich kürzte es, hatte allerdings nicht die richtigen Fittings zur Hand. Also wurden passende Teile auf der Drehmaschine umgearbeitet und anschließend hart verlötet. Natürlich wurde auch das Speiseventil selbst überholt.

Stainz –Kupfer statt Gummischlauch

An der Stainz war ein Schlauch in der Bypass Leitung undicht. Bereits im letzten Jahr hatte ich auf einer Seite eine Schelle gesetzt, doch nun löste sich auch das andere Ende immer wieder. Gemeinsam mit Nathalie wurde der Gummischlauch schließlich komplett durch ein Kupferrohr ersetzt –eine dauerhafte Lösung, die wieder für Dampf sorgt.

Solche „kleinen“ Reparaturen fallen oft gar nicht auf – aber ohne sie wäre unser Fahrbetrieb nicht möglich. Deshalb gilt:

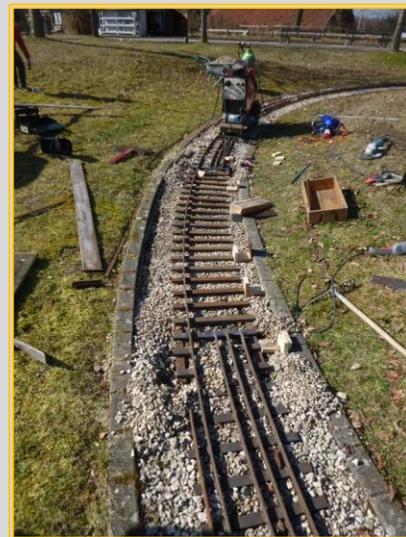
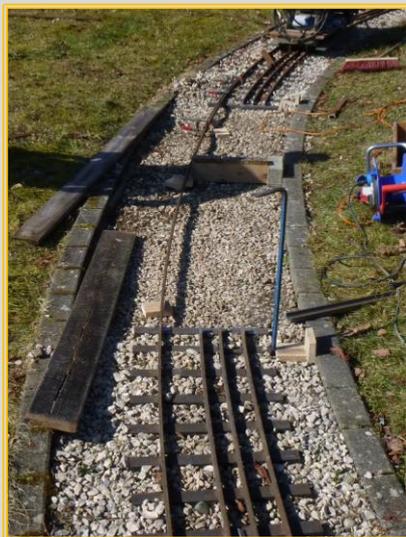
Auch Kleinvieh macht Mist – und verdient Anerkennung!



Erneuerung zweite 180° Kurve

(Text und Fotos Reiner Dietrich)

Schon seit einigen Jahren kommt es an der zweiten 180° Kurve nach der Bahnhofsabfahrt vereinzelt zu Entgleisungen von 5 Zoll Wagen. Die bisherigen Maßnahmen brachten nicht den gewünschten Erfolg. Es war nur immer mit genau dem einen Wagen besser.



Im März dieses Jahres hat Andy sich das Gleisstück mit einer anderen Methode genauer angeschaut und es zeigte sich, dass die Kurve im kritischen Bereich eher aus kleinen geraden Stücken als aus einer durchgehenden gebogenen Kurve bestand. Also hat ein Team um Andy und Adolf in einer Tagesaktion das betroffene Gleisstück komplett herausgetrennt.

Anschließend wurde ein Gleisrechen mit Hilfe einer, aus einem Stück bestehenden Aussenschiene aufgebaut. Um die Übergänge zwischen altem und neuem Gleisstück gegen ein Absinken zu stabilisieren, wurden entsprechende U-Eisen unter den jeweiligen Schwellen angebracht. Die restlichen drei Schienen fügte man dann mit Hilfe von Schienenlehren hinzu. Auch diese Schienen waren aus einem Stück.

Das fertig eingeschotterte Gleis zeigt nun eine eindeutig durchgehende Kurve.



7¼ Zoll Ausweichgleis, 7¼ und 10¼ Zoll Abstellgruppe

(Text Reiner Dietrich; Fotos Adolf Xeller; Rebecca Hofmann)

Zu Beginn der Erstellung der Kürnbacher Dampfbahnanlage stand auf dem Bereich der 7¼ und 10¼ Zoll Abstellgruppe unser Geräteschuppen aus Aulendorf. Die Abstellgruppe wurde kurzerhand um diesen Schuppen gebaut. Mit dem Bau unseres neuen Geräteschuppens im Jahr 2005, wurde der alte Schuppen abgerissen aber bei den Gleisen blieb alles beim Alten.



Im Laufe der Jahre kam der Wunsch nach einem 7¼ Zoll Ausweichgleis auf, auf dem man das Harzkamel mit Personenwagen bei Betriebspausen abstellen kann, ohne bei erneuter Betriebsaufnahme rangieren zu müssen. Nach vielen Diskussionen haben Adolf und ich im Mai 2024 mit dem Einbau der ersten Weiche den Umbau begonnen. Im Juli 2024 war dann das Ausweichgleis fertig und befahrbar.



Oberstes Ziel war ein Umbau, ohne neue Weichen anfertigen zu müssen, sondern mit Weichen aus der vorhandenen Abstellgruppe eine Verbesserung zu erhalten.



Mit Hilfe verschiedener Vereinsmitglieder wurden die Schienenstücke auf dem Bahnsteig gefertigt und anschließend an passender Stelle eingebaut. Die Randsteine wurden gelegt und so die Lücke geschlossen. Im April 2025 konnte mit dem Einschottern der letzten Gleise die Aktion abgeschlossen werden.

Wir haben jetzt ein 7¼ Zoll Ausweichgleis, ein kurzes 7¼ Zoll Abstellgleis, welches zum Laden von E-Loks benutzt werden kann, ein langes 7¼ Zoll und 10¼ Zoll Abstellgleis und vier 7¼ Zoll Abstellgleise. Alle Gleise sind nun schlüssig angeordnet und zeigen ein harmonisches Bild.

Ein ausführlicher Bericht ist demnächst auf der Homepage.

Mehr Platz für 5 Zoll – Aufgeständertes Gleis in der Garage (Text und Fotos Andreas Hofmann)

Wer regelmäßig mit unseren 5-Zoll-Fahrzeugen arbeitet, kennt das Problem: Chronischer Platzmangel bei den Abstellgleisen. Um hier Abhilfe zu schaffen, haben Dany und ich beschlossen, ein aufgeständertes Gleis in der Garage zu bauen. Die Idee dahinter: Wir schaffen zusätzlichen Stauraum auf zwei Ebenen, ohne die ohnehin knappen Stellflächen weiter zu blockieren.

Auch wenn in der Praxis wohl überwiegend leichte Wagen dort untergebracht werden, haben wir das Gestell so ausgelegt, dass theoretisch auch schwere Lokomotiven darauf abgestellt werden könnten – sicher ist sicher.



Zunächst wurde die Garage und der angrenzende 5-Zoll-Anbau ausgeräumt. Ein alter Tisch, der in der hinteren Ecke stand, wurde demontiert, die Tischfüße versetzt und der Tisch anschließend im Anbau wieder eingebaut – auch er kann künftig zum Abstellen von Wagen genutzt werden.



In der Garage haben wir anschließend Löcher für Schwerlastanker in die Wand gebohrt, damit das Traggerüst stabil befestigt und bei Bedarf auch wieder demontiert werden kann.

Die eigentliche Konstruktion bestand aus zugesägten und verschweißten Stahlprofilen, die zum Schluss noch einen ordentlichen Anstrich mit Hammerite bekamen – funktional und langlebig.



Zum Abschluss wurde die Garage gründlich ausgefegt, sodass die neue Abstellmöglichkeit sauber und betriebsbereit zur Verfügung steht. Mit dem zusätzlichen Gleis haben wir nun wieder ein Stück Ordnung in unser 5-Zoll-Lager gebracht – und vor allem mehr Luft für die kommende Saison!

Mehr Platz für 5 Zoll – Aufgeständertes Gleis in der Garage

(Text Reiner Dietrich; Fotos Rebecca Hofmann)

Nachdem Bertram den neuen Schalt- und Verteilerkasten geplant und dann mit Nicole intern verdrahtet hatte, war es nun an der Zeit den Kasten einzubauen.

Rechtzeitig vor dem Dampffest, am Samstag, den 7.6.25 wurde von Bertram, Andy, Dany, Rebecca und Reiner der Einbau vorgenommen. Zuerst musste der Kompressor abgebaut werden, damit die Leitungen und der Einbauplatz zugänglich waren.



Dann erfolgte die Befestigung des Schalt- und Verteilerkastens und des neuen Schalters für die Signal- und Weichensteuerung. Anschließend wurde der alte, kleine Verteilerkasten entfernt und der alte Schaltkasten zum Rangierkasten umgebaut. Nun ging es daran dutzende Kabel des Lokschuppens, des Lokschuppenanbaus und der kleinen Grube richtig und fachgerecht an den neuen Schalt- und Verteilerkasten anzuschließen. Nach dem erfolgreichen Test der neuen Verkabelung, musste der 80 kg schwere Kompressor wieder an seinen Platz gewuchtet werden.

Danach galt es noch die ganzen Verkabelungsreste zu entsorgen und den Lokschuppen wieder einzuräumen.

Im Lokschuppen und Anbau gibt es nun Dauerstrom für Licht und Steckdosen.

Mit dem Hauptschalter geschaltet Strom für Kompressor, Hebebühne und die äußere Kontrolllampe.

Mit dem neuen Schalter für die Signal- und Weichensteuerung kann diese nun separat vorne am Lokschuppeneingang ein- und ausgeschaltet werden.





Veranstaltungen

Allgemein

(Text Jürgen Peters)

Auch im Jahr 2025 fängt die Saison wieder mit einer Vielzahl von Veranstaltungen an. Besonders das 2. Quartal ist nach der Winterpause wieder voll mit berichtswürdigen Treffen.

Angefangen mit dem Andampfen bzw. das Frühjahrsfest im Museumsdorf, gab es das Oldtimer Trecker Treffen, das 11. US-Treffen, das 25. Kürnbacher Dampffest und diverse kleinere Veranstaltungen und Fahrtage. Von jedem einzelnen Treffen hier zu berichten, würde den Rahmen des Journals sprengen und eine gewisse Langeweile beim Lesen wäre fast nicht zu vermeiden.

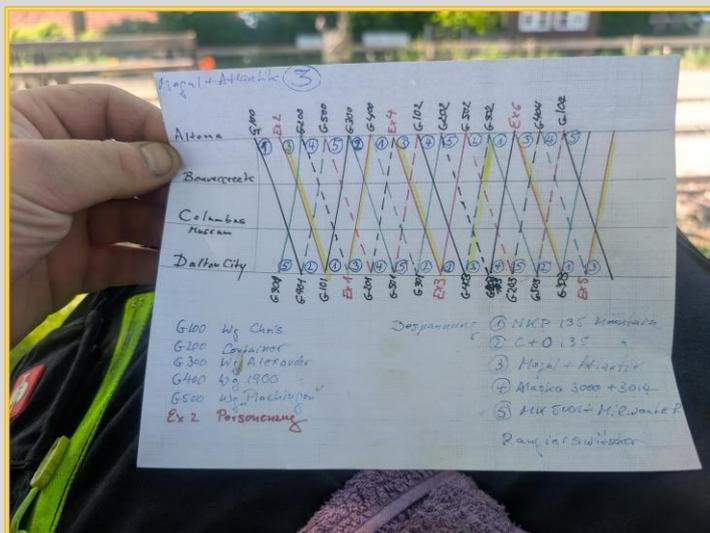
Deshalb beschränken wir uns in dieser Ausgabe auf das alljährliche US-Treffen. In der nächsten Ausgabe des Journals werden wir dann noch ausführlicher über das 25. Kürnbacher Dampffest berichten.

11. US-Treffen beim SEV Kürnbach (29.-31. Mai 2025)

(Text und Fotos Alexander Rudin)

Zum 11. Mal trafen sich die 5 Zoll US Gartenbahner beim SEV in Kürnbach. Das erste Treffen fand am 2./3. Oktober 2015 statt.

Bei trockenem Wetter und angenehm warmen Temperaturen waren 6 - 7 Züge unterwegs. Gefahren wurde in beide Richtungen. Dazu hatten wir in den Ausfahrten des Bahnhofes und den Ausweichstellen US Semaphore Signale montiert. Die Weichen bei den zwei Ausweichstellen wurden mittels Federn zu Rückfallweichen umgerüstet. Im Gegenverkehr konnten die ersten zwei Weichen der Bahnhofseinfahrt per Fernbedienung pneumatisch angesteuert werden, d.h. es konnte Gleis A, B oder C gewählt werden.



Am Freitag wurde Betrieb nach Fahrplan gemacht, wobei die Wagen als Zug komplett blieben, die Loks aber immer nach einer Runde in die andere Richtung mit neuem Zug fuhren. Dampflok und teilweise die Dieselloks mussten auf der Drehscheibe gedreht und die Caboose jeweils ans andere Zugende rangiert werden.



Der Betrieb in beide Richtungen wurde mittels farbigen Token kontrolliert. Die Eingleisabschnitte waren rot, grün und schwarz. Nur wer den Token hatte, durfte in den entsprechenden Gleisabschnitt einfahren. Die Token mussten an den Signalen eingehängt werden und gaben damit die Strecke frei. Beim Nachtfahren hatten die Signale rot oder grün beleuchtete Anzeigen.



Es waren 3 abwechslungsreiche Fahrtage und wir werden im nächsten Jahr voraussichtlich das 12. US-Treffen veranstalten.

Zu Besuch in ...

... Olingen, Luxemburg

(Text und Fotos Hans-Jürgen Amberg)

Am 07. Juni 2025 wurde die neue 5-Zoll-Anlage feierlich eingeweiht. Die Veranstaltung zog zahlreiche Besucher an, darunter hochrangige Persönlichkeiten wie Bürgermeister Marc Ries, Innenminister Leon Gloden und Kultusminister Lex Delles. Ihre Anwesenheit unterstrich die Bedeutung dieses Projekts für die Region.





Die Idee für die 5-Zoll-Anlage wurde vor fünf Jahren ins Leben gerufen, als erste konkrete Pläne entstanden. Damit der Bau realisiert werden konnte, musste der Bebauungsplan geändert werden. Innerhalb eines Jahres wurde die Anlage aufgebaut und ist nun bereit, offiziell in Betrieb genommen zu werden.

Die Anlage hat eine Streckenlänge von 370 Metern. Ein kurzes Stück ist eingleisig und wird durch Signale gesichert im Gegenverkehr befahren. Geplant ist eine weitere Brücke, damit das eingleisige Stück entfällt.

Die neue 5-Zoll-Anlage wird nicht nur zur Freizeitgestaltung beitragen, sondern auch als Plattform für Veranstaltungen, Workshops und andere kulturelle Aktivitäten dienen. Bürgermeister Marc Ries, Innenminister Leon Gloden und Kultusminister Lex Delles betonten in ihren Reden die positiven Auswirkungen auf die lokale Gemeinschaft und die Bedeutung, die solche Initiativen für die Förderung regionaler Kultur und Bildung haben.



Neben der Gleisanlage wurde auch ein großer neuer Spielplatz gebaut. Dieser hat von Sandkasten, Schaukeln bis zu Wasserspielplatz alles zu bieten. Realisiert wurde dies auf dem Gelände der ehemaligen Al Millen (alte Mühle).



In Zukunft wird die Minibahn bei entsprechendem Wetter jeden Samstag fahren, und zwar kostenlos. Ein Mitarbeiter des Betriebshof der Gemeinde wird die Bahn fahren.



... Zürich, Schweiz

(Text und Fotos Hans-Jürgen Peters)

In diesem Jahr lud der Dampfmodellclub der Schweiz am 14.-15. Juni 2025 zum 15. Internationalen 5^{te} Modellbahnertreffen auf seine Anlage in Zürich ein. Unter den vielen eingeladenen Gästen waren auch wieder sechs Mitglieder des Schwäbischen Eisenbahn Vereins vertreten.

Dieses Modellbahnertreffen zeichnet sich besonders dadurch aus, dass an den beiden Fahrtagen keine Besucher auf der Anlage sind, womit den Teilnehmern die gesamte Anlage ohne Einschränkungen für ihr Fahrvergnügen zur Verfügung steht.

Die Anlage des DMC-CH steht auf einem 12.000 m² großen Areal in zentraler Lage, welches der Verein von der Stadt Zürich gepachtet hat. Mit einer Streckenlänge von 2 km im Endausbau, bietet sie ein unbeschreibliches Fahrvergnügen. Insgesamt 7 Brücken / Viadukte, ein großer Bahnhof mit BW und Drehscheibe, ein Tunnel und mehrere Abstellgleise sorgen dafür, daß nie ein langweiliger Betrieb entsteht.



(Graphik DMC-CH)

Die Mitglieder des DMC-CH gaben sich sehr viel Mühe, die zwei Tage wieder so angenehm als möglich für die Teilnehmer zu gestalten. Dazu gehörte auch die Verpflegung, die wieder einmal hervorragend war. Egal ob Frühstück, Mittag- oder Nachtessen sowie Getränke, es war immer genügend für alle Teilnehmer vorhanden. Am Ende überlies es der Verein den Teilnehmern, was sie für die Verpflegung in die Spendenbox gaben.

Der große Nachteil an diesen Fahrtagen waren die Temperaturen. Das Thermometer zeigte an allen Tagen Temperaturen bis weit in die 30 Grad. Am nächsten Morgen sah man viele müde Augen denn auch das Schlafen in den Wohnmobilen war bei Temperaturen um die 30 Grad eine Herausforderung.

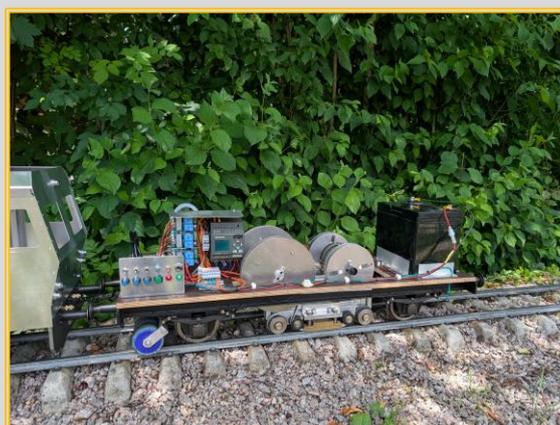
Ein Fahrzeug auf der Anlage verdient es noch besonders erwähnt zu werden...



... eine Gleishebe-/ und Stopfmaschine.



Dieses voll funktionsfähige Unikat wurde von einem Mitglied des DMC-CH in allerhöchster Modellbau Kunst realisiert und fand natürlich unter den Modellbahnern reges Interesse. Angehängt war der Gleishebe-/ und Stopfmaschine ein Schienenreinigungswagen.



Auch dieser entsprach wieder allerhöchsten Modellbau Ansprüchen. Über die vordere Walze (blau) wurde Ammoniak auf die Schienen gegeben. Dieses wurde dann mittels einem Fließtuchband von der hinteren Aluminium Rolle über den Schleifer auf den Schienen von der vorderen Aluminium Rolle abgerollt. So wurde die Schiene von dem Ammoniak und dem Schmutz gesäubert.

