

## Die Vorgeschichte der Lokalbahn

07. Dezember 1835 Erste Eisenbahn Deutschlands zwischen Nürnberg und Fürth.

nach 1845 Gerstetter Bürger hoffen, die Hauptbahnstrecke Stuttgart – Ulm möge über Gerstetten führen.

29. Juni 1850 Die auf Entschluss der Königlich-Württ. Staatseisenbahn durch das Filstal verlaufende Hauptbahnstrecke wird eröffnet.

5. Januar 1876 Brenzbahn Aalen – Ulm in Betrieb genommen; Gerstetter Alb liegt nun im „Verkehrsschatten“.

1891 Mehrere Albgemeinden fordern eine „Alb-Überschienenung“ Heidenheim – Amstetten.

Winter 1895 Durch schlechte Verkehrsanbindung erleidet die Bevölkerung immer mehr Nachteile. In Gerstetten wird deshalb der „Verein zur Hebung der Industrie“ gegründet.

19. April 1896 In Gerstetten wird ein Eisenbahnkomitee gegründet. Ziel ist eine Anbindung Gerstettens an die Hauptbahn. Geplant ist zunächst eine schmalspurige Linie Amstetten – Gerstetten – Herbrechtingen.

23. Dezember 1896 Gemeinden der Heidenheimer, Geislinger und Ulmer Alb bitten um Bau einer Schmalspurbahn von Amstetten nach Herbrechtingen. Grund: Besorgniserregende Entvölkerung.

12. Mai 1897 Abgeordnetenkammer empfiehlt Verbindung von Hauptbahn und Brenzbahn.

1898 Staatstechniker leisten erste Vorarbeiten.

10. Januar 1899 Auf Grund des schleppenden Fortgangs ergeht weiteres Gesuch an die Staatsregierung. Diese entscheidet aus finanziellen Gründen, dass es zunächst bei einer Schmalspur-Teilstrecke bis Gerstetten bleiben soll.

13. Mai 1899 Stuttgart: Gründung „Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft AG“ (WEG).

Juli 1899 Ab sofort sind auch private Eisenbahngesellschaften zugelassen. Das Gerstetter Eisenbahnkomitee wendet sich sogleich an die WEG.

22. Oktober 1901 Eröffnung der WEG-Nebenbahn Amstetten – Laichingen.

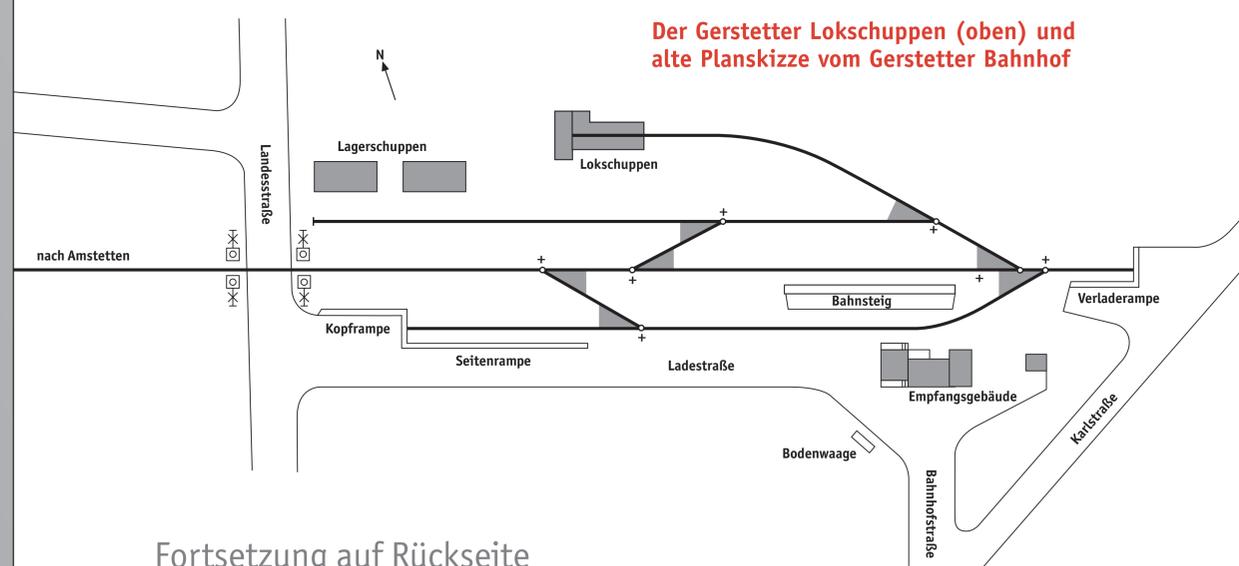
## Gerstetten: Der Bahnhof

Das betriebliche Zentrum der Lokalbahn bildet der Bahnhof Gerstetten. Neben dem Hauptgleis gibt es zwei Umsetzgleise, die in Abstellgleisen münden sowie das Gleis zum Lokschuppen.

### Lokschuppen

Dieser beheimatete rund 50 Jahre lang die zwei Dampflokomotiven der Bahn. In den 1950er Jahren wurde er um einige Meter verlängert und beherbergte fortan den Dieseltriebwagen. Heute befindet sich in dem Gebäude die Hauptwerkstätte des Vereins UEF Lokalbahn. Außer der Dampflok, die meistens im Gleisanschluss zwischen Amstetten und Stubersheim steht, werden alle übrigen Fahrzeuge der Lokalbahn im Gerstettener Lokschuppen gewartet und repariert.

An die Lok-Halle schließt sich ein dreistöckiger Werkstatt- und Lagerbereich an, in dessen oberstem Stockwerk früher ein Wasservorratsbehälter für die Dampflokomotiven eingebaut war. An der Nordseite der Halle wurde zwischen 2000 und 2004 ein Anbau für Werkstatt- und Sozialräume erstellt. Seit 2005 stehen vor dem Lokschuppen auch wieder die bereits früher einmal hier vorhandenen Behandlungsanlagen für Dampflokomotiven: Wasserkran, Kohlebansen und Schlackeplatte.



Fortsetzung auf Rückseite

## Empfangsgebäude

Ursprünglich befanden sich im Erdgeschoß Büroräume, die Warteräume der 2. und 3. Klasse sowie der etwas höher gelegene Güterboden. An diesen schloss sich von etwa 1960 bis 2000 ein Anbau an. Im ersten Stock gab es zwei Wohnungen für die Bahnbediensteten. Die Gemeinde Gerstetten erwarb 1997 den Lokschuppen, das Empfangsgebäude und das früher im Privatbesitz befindliche Bahnhofhotel und ließ alle drei Gebäude in den Jahren 2000 und 2001 grundlegend renovieren, teilweise völlig umbauen.



Empfangsgebäude  
in Gerstetten

## Neue Nutzung für alte Mauern

Im ersten Stock des Empfangsgebäudes befindet sich heute das „Riffmuseum“ der Gemeinde Gerstetten. Im Erdgeschoss sind ein Fahrdienstleiterraum sowie das Eisenbahnmuseum eingerichtet.

### Das Eisenbahnmuseum

Alte Karten und Fotografien erzählen über Geschichte und Streckenführung der Bahn. Neben Eisenbahntechnik sind auch Gleisbaugeräte aus der Anfangszeit der Bahn zu sehen, die in einer Bahnhofs-Ecke stehend die Jahrzehnte überdauert haben.

Der ursprüngliche Warteraum ist heute als historisches Bahnhofs-Büro eingerichtet – Nostalgie pur!



Das historische Bahnhofs-Büro im Eisenbahnmuseum Gerstetten



## Der Lokalbahnweg

bietet Ihnen auf acht Stationen zwischen Gerstetten und Gussenstadt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn.

Gesamtlänge des Themenwegs: ca. 5 km.

- 1 Bahnhof Gerstetten**  
Lokschuppen, Empfangsgebäude, Museum  
2000 m
- 2 Verkehrsleistungen der Lokalbahn**  
Zahlen und Daten aus dem Personen- und Güterverkehr ab 1906  
300 m
- 3 Signale**  
Sicherungstechnik bei der Lokalbahn  
900 m
- 4 Wie Gleise gebaut werden**  
Viele Pläne für eine Strecke  
300 m
- 5 Die Fahrzeuge der WEG**  
Dampflok, Gepäck- und Güterwagen  
Von Dampf zu Diesel  
500 m
- 6 Fahrzeuge der UEF**  
Dampf und Diesel - und mehr...  
500 m
- 7 Die Bahnhöfe**  
Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten,  
Waldhausen, Gussenstadt  
500 m
- 8 Die Lokalbahn-Strecke**  
Nostalgie und Natur auf der Alb

## Im Blick zurück: 1901 bis 1906

4. Dezember 1901 Vorvertrag zwischen WEG und Gemeinden: Grunderwerb und 5000 Mark je Streckenkilometer übernehmen die Gemeinden.  
30. Januar 1902 Extra-Blatt der „Gerstetter Alb-Zeitung“: Der Landtag hat die Bahn Amstetten – Gerstetten ohne Erwägung zur sofortigen Ausführung angenommen.

21. Februar 1902 Regierung sagt Staatsbeitrag zu: 32 000 Mark pro Strecken-km.

30. Juli 1902 „Verkehrsabteilung des Königlichen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten“ erteilt der WEG die Konzession für eine eingleisige Nebenbahn von Amstetten über Stubersheim, Schalkstetten, Waldhausen und Gussenstadt nach Gerstetten.

2. Februar 1903 Abschluss Bau- und Betriebsvertrag zwischen WEG und Gemeinden. Gebaut wird nun in Normalspur.

2. Juli 1903 Die ersten Ingenieure treffen ein. Vorarbeiten und Bau sollen jeweils 18 Monate dauern.

1904 Mit Telegramm wird die Baufreigabe erteilt.

1. Dezember 1904 Baubeginn an Normalspur-Strecke Amstetten – Gerstetten. Verlängerung von Gerstetten nach Herbrechtingen aus Geldmangel zunächst zurückgestellt.

1905 Die Dampflokomotiven (Bauart Dn2vt) werden bei Fa. Humboldt gebaut. Die Fahrzeuge erhalten bei WEG die Nr. 9 und 10.

2. Februar 1905 Baugesuch für Bahnhof Gerstetten eingereicht.

21. März 1906 Kurz vor Fertigstellung der Bahn weitere Bitte um Fortsetzung der Strecke nach Herbrechtingen.

Juni 1906 Bahnlinie wird von zuständiger Behörde abgenommen.

# Verkehrsleistungen der Lokalbahn

## Der Personenverkehr

In den Anfangsjahren wurden werktags drei und sonntags vier Zugpaare gefahren. Die Fahrzeiten betragen 50 Minuten und entsprachen damit in etwa denen der heutigen Museumszüge. Die Fahrgastzahlen lagen anfangs bei 80.000/Jahr, schwankten stark zwischen den beiden Weltkriegen – und stiegen nach dem Zweiten Weltkrieg deutlich an. Die aus der Geschichte bekannten Hamsterfahrten brachten der Bahn in den Jahren 1947/48 bis zu 250.000 Reisende. Bis 1954 gingen die Beförderungszahlen dann auf rund 115.000 Fahrgäste zurück.

		a Sb nicht		b nur Sb		271g Amstetten – Gerstetten (Bisher 271d)													
z		4	4	6	6	km	(Werrt. Eisenb.-Ges.)	1	3	W	F	5	5						
7	45	12	15	13	30	18	35	0,0	Ab Amstetten (Werrt.)	271	An	6	20	11	5	17	32	17	40
8	4	12	34	13	49	18	54	5,0	Stubersheim	271	f	6	5	10	50	17	17	17	25
8	12	12	49	13	57	19	2	8,0	Schalkstetten		f	5	57	10	42	17	7	17	17
8	20	12	50	14	5	19	10	10,0	Waldhausen		f	5	49	10	34	16	59	17	9
8	33	13	3	14	18	19	23	15,0	Gussenstadt		f	5	36	10	21	16	46	16	56
8	45	13	15	14	30	19	35	20,0	An Gerstetten		Ab	5	20	10	5	16	30	16	40

Fahrplan-Tabelle der Lokalbahn aus dem Jahr 1927

Mit dem Fahrplanwechsel 1975/76 endete der reguläre Sonntagsverkehr der Lokalbahn. Bis zum Ende des Personenverkehrs im Jahr 1996 gab es nun von Montag bis Freitag zwischen Gerstetten und Amstetten drei und in Gegenrichtung zwei Züge täglich; dazu ein Zugpaar Amstetten – Schalkstetten und zurück, sowie ein Bedarfsgüterzug. Die Personenzüge wurden teilweise als „Güterzug mit Personenbeförderung“ (GmP) gefahren.



Triebwagen T05 mit Güterwagen

Fortsetzung auf Rückseite

## Der Güterverkehr

Im Güterverkehr dominierten anfangs die Transporte für die Land- und Forstwirtschaft.

Ab ca. 1940, als zwischen Amstetten und Stubersheim ein großes Treibstoffdepot der Wehrmacht (später Bundeswehr) entstand, spielte der Militärverkehr die wichtigste Rolle. Dieser Trend verstärkte sich ab 1975 durch die Munitionsverladung an der Verladeanlage Kickethau. Lange Jahre bedeutend war auch der Düngemittelverkehr der 1952 in Gussenstadt angesiedelten Firma Gebrüder Maier („Mairol“-Fabrik). Im ganzen gesehen blieb der Güterverkehr aber immer auf relativ niedrigem Niveau.

Die Stilllegung des Munitionsdepots Steinheim, die Aufgabe der Mairol-Düngemittelverladung sowie die von der DB erzwungene Aufgabe des Stückgutverkehrs (1990) entzogen dem Güterverkehr der Bahn im Laufe der Zeit viel Substanz. Bester, und am Schluss auch einziger verbliebener Kunde, war in dieser Zeit die Bundeswehr.

## An Sonn- und Feiertagen von Mai bis Oktober

### Mit Dampf und Diesel über die Alb

Die sonntägliche Betriebsruhe eröffnete den Ulmer Eisenbahnfreunden e.V. ab 1976 die Möglichkeit, die Strecke mit ihrem Museumsdampfzug zu befahren. Gegenwärtig gibt es jährlich zwischen Mai und Oktober Fahrten mit dem Museumsdampfzug und Museumstriebwagen. Hinzu kommen zahlreiche Sonderfahrten mit Dampf- oder Dieseltraktion.

Die Ausflugsfahrten mit Triebwagen werden seit 2002 in Kooperation mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg angeboten. Durch die optimale Ergänzung mit dem Museumsdampfzug besteht nun an allen Sonn- und Feiertagen zwischen Mai und Oktober die Möglichkeit, die Lokalbahn zu bereisen.



Mit Dampflok oder Triebwagen über die Alb



## Der Lokalbahnweg

bietet Ihnen auf acht Stationen zwischen Gerstetten und Gussenstadt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn.

Gesamtlänge des Themenwegs: ca. 5 km.

- 1 Bahnhof Gerstetten**  
Lokschuppen, Empfangsgebäude, Museum  
2000 m
- 2 Verkehrsleistungen der Lokalbahn**  
Zahlen und Daten aus dem Personen- und Güterverkehr ab 1906  
300 m
- 3 Signale**  
Sicherungstechnik bei der Lokalbahn  
900 m
- 4 Wie Gleise gebaut werden**  
Viele Pläne für eine Strecke  
300 m
- 5 Die Fahrzeuge der WEG**  
Dampflok, Gepäck- und Güterwagen  
Von Dampf zu Diesel  
500 m
- 6 Fahrzeuge der UEF**  
Dampf und Diesel - und mehr...  
500 m
- 7 Die Bahnhöfe**  
Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten,  
Waldhausen, Gussenstadt  
500 m
- 8 Die Lokalbahn-Strecke**  
Nostalgie und Natur auf der Alb

## Im Blick zurück: 1906 bis 1914

30. Juni 1906 Feierliche Eröffnung der Strecke Amstetten – Gerstetten.

1. Juli 1906 Aufnahme des planmäßigen öffentlichen Personen- und Güterverkehrs.

Dezember 1906 bis März 1907 Wegen Schneeverwehungen war der Bahnbetrieb wiederholt gestört; 40 Züge fallen aus.

1906 bis 1907 Nach Vollendung der Bahnlinie verbessern sich die Verkehrsverhältnisse auf der Heidenheimer Alb wesentlich. Die Mechanische Weberei Gerstetten realisiert in der Folge einen Fabrikneubau für 120 mechanische Webstühle.

1. September 1907 Die Baukostenabrechnung liegt vor: Bahnbau und Fahrzeuge kosteten 1.650.000 Mark, der Grunderwerb 140.000 Mark.  
1909 Der elektrische Strom hält in Gerstetten Einzug.

10. Januar 1910 In Gerstetten wird das „nach neuesten Gesichtspunkten“ erbaute Gaswerk seiner Bestimmung übergeben.

1910 Bahnhof Gerstetten wird an das neue Gas- und Elektrizitätswerk angeschlossen; Stationsräume erhalten Gasbeleuchtung, Bahnsteige und Lokomotivschuppen Elektro-Beleuchtung.

29. Oktober 1911 Einweihung neues Gemeindehaus Ursulastift in Gussenstadt. Hier befindet sich heute eines der ältesten Museen Baden-Württembergs.

1911 Die Bahnhöfe Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten, Waldhausen und Gussenstadt erhalten elektrische Beleuchtung.

1912 Nach mehrfacher Anmahnung werden endlich die letzten Grundstücksgeschäfte abgeschlossen.

1913 Waldhausen: Große Hitze erzeugt Gleisverwerfung – ein Zug entgleist.

26. Oktober 1914 Endabnahme der späteren UEF-Dampflokomotive 98 812.

## Signale bei der Lokalbahn

Die Lokalbahn ist nur mit den unbedingt nötigen technischen Einrichtungen versehen, der Verkehrsdichte und Bedeutung angemessen.

Auf der gesamten Lokalbahn gibt es keine Hauptsignale, die dem Lokführer mit rot oder grün anzeigen, ob die Strecke frei ist.

Auf der Lokalbahn herrscht heute „Einzugbetrieb“, bei dem immer nur ein Zug allein die Strecke befahren darf. Bei dieser Betriebsform ist kein Zugleiter erforderlich.

### Was es alles so gibt ...



Signal „Lf 4“  
max. 30 km/h

Außer Lichtsignalen gibt es bei der Eisenbahn noch eine Vielzahl weiterer Signale, zum Beispiel die Langsamfahrzeichen. Sie schreiben das Zehnfache der Zahl darauf als Höchstgeschwindigkeit vor.



Signal „Bü 4“  
zweimal pfeifen

Die Pfeiftafel, ein „P“ auf rechteckiger Tafel, fordert den Lokführer auf, vor einem Bahnübergang zu pfeifen. Zwei Punkte hinter dem „P“ bedeuten, dass der Lokführer zweimal pfeifen muss.



Blinklicht-  
Überwachungssignal

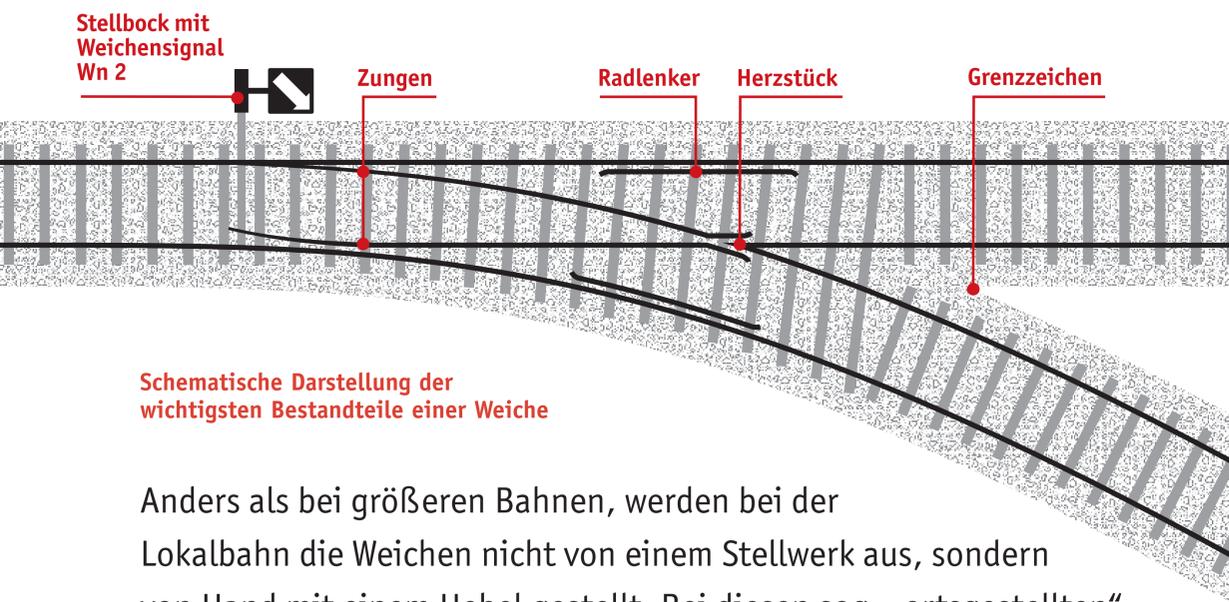
Bahnübergänge mit starkem Autoverkehr müssen besonders gut gesichert sein. Daher haben mehrere Bahnübergänge an der Lokalbahn eine Blinklichtanlage und Halbschranken.

Diese Anlagen werden vom Zug oder mit einem Schlüsselschalter am Bahnhof eingeschaltet. Ein weißes Blinklicht – auch ein Signal – sagt dem Lokführer, dass die Anlage funktioniert und der Bahnübergang befahren werden darf.

Fortsetzung auf Rückseite

## Weichenstellung mit Handbetrieb

Weichen sind Konstruktionen, die Schienenfahrzeugen den Übergang von einem Gleis auf ein anderes ermöglichen.



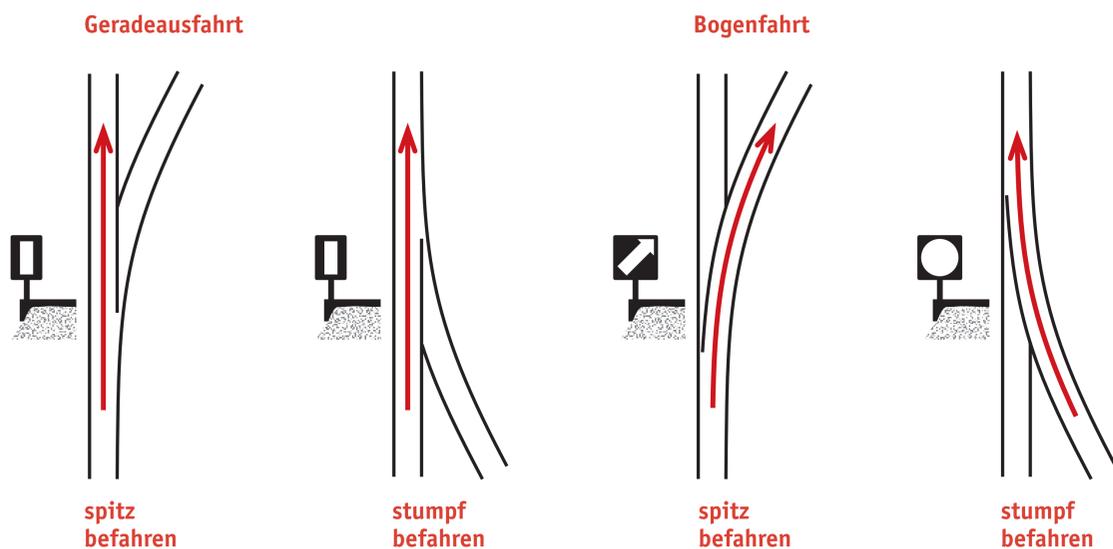
Schematische Darstellung der wichtigsten Bestandteile einer Weiche

Anders als bei größeren Bahnen, werden bei der Lokalbahn die Weichen nicht von einem Stellwerk aus, sondern von Hand mit einem Hebel gestellt. Bei diesen sog. „ortsgestellten“ Weichen befindet sich an der Weichenspitze ein Stellbock, an



dem die Weiche mit Muskelkraft umgestellt wird. Der Stellbock besteht aus dem Weichenhebel und dem Stellgewicht, das die Weiche in der jeweiligen Endlage hält. Meist ist der Stellbock mit einem Weichensignal verbunden.

Das Weichensignal ist in jeder Fahrtrichtung ablesbar. Die Symbole können sich aber bei derselben Weichenstellung für Spitz- und Stumpffahrt unterscheiden. Ist die Weiche auf „Geradeausfahrt“ gestellt, zeigt das Weichensignal in beiden Richtungen einen senkrechten weißen Balken auf schwarzem Grund. Dieselbe Weiche, auf „Bogenfahrt“ gestellt, zeigt für ein spitz auffahrendes Fahrzeug einen schrägen Pfeil, der in die Richtung des abzweigenden Gleises zeigt; ein stumpf auffahrendes Fahrzeug sieht einen weißen Kreis.



Zeichenerklärung:  
roter Pfeil = Fahrtrichtung des Zuges



## Der Lokalbahnweg

bietet Ihnen auf acht Stationen zwischen Gerstetten und Gussenstadt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn.

Gesamtlänge des Themenwegs: ca. 5 km.

- 1 **Bahnhof Gerstetten**  
Lokschuppen, Empfangsgebäude, Museum  
2000 m
- 2 **Verkehrsleistungen der Lokalbahn**  
Zahlen und Daten aus dem Personen- und Güterverkehr ab 1906  
300 m
- 3 **Signale**  
Sicherungstechnik bei der Lokalbahn  
900 m
- 4 **Wie Gleise gebaut werden**  
Viele Pläne für eine Strecke  
300 m
- 5 **Die Fahrzeuge der WEG**  
Dampflok, Gepäck- und Güterwagen  
Von Dampf zu Diesel  
500 m
- 6 **Fahrzeuge der UEF**  
Dampf und Diesel - und mehr...  
500 m
- 7 **Die Bahnhöfe**  
Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten, Waldhausen, Gussenstadt  
500 m
- 8 **Die Lokalbahn-Strecke**  
Nostalgie und Natur auf der Alb

## Im Blick zurück: 1914 bis 1945

1914-1918 1. Weltkrieg: Personal- und Ersatzteilmangel. Viele „Hamsterer“ verursachen überfüllte Züge und „eine große Strapazierung“ der Fahrzeuge.

Nach Kriegsende (1918) Kohlemangel und Geldentwertung führen zu Verkehrseinschränkungen.

1921 Bahnfahrpreise steigen inflationsbedingt. Weitere 10- bis 15-fache Erhöhung angekündigt.

März 1921 Reichsverkehrsministerium lehnt Weiterbau nach Herbrechtingen endgültig ab.

21. Juli 1921 Postkutschenverkehr Gerstetten – Herbrechtingen wird durch Postbuslinie Geislingen – Gerstetten – Herbrechtingen ersetzt.

13. Februar 1922 In Schalkstetten entläuft ein mit Backsteinen beladener Wagen. Ohne Schäden anzurichten erreicht er Amstetten, wo er „mit furchtbarer Wucht“ auf einen Kühlwagen stößt.

Ende 1922 Vervierfachung der Bahnfahrpreise; Kohlemangel und Stromausfälle sind alltäglich.

1929 Lokalbahn-Betriebsjahr erstmals mit Defizit (10.000 RM).

Winter 1930 Zug benötigt für Strecke Gerstetten – Amstetten und zurück trotz Schneeschäufel-Kommandos volle 10 Stunden.

1936 Gerstetter Bahn hat 30-jähriges Jubiläum.

1940 Im „Deutschen Wald“ bei Amstetten errichtet die Wehrmacht ein Treibstofflager – im Volksmund „WiFo“ genannt.

16. März 1944 Lokalbahnzug bei Waldhausen von Tieffliegern angegriffen.

Ab Sommer 1944 Russische Kriegsgefangene bessern Gleisschäden nach Luftangriffen aus.

März 1945 Luftangriff: „Gerstetter Lokomotive wird außer Gefecht gesetzt“.

4.-6. April 1945 WiFo mehrfach bombardiert, bis Gerstetten sieht man Rauchwolken. Weitere schwere Angriffe folgen.

8. April bis 10. November 1945 Bahnbetrieb wegen Schäden an Bahnanlagen und Fahrzeugen eingestellt.

10. November 1945 Wiederaufnahme Bahnbetrieb: Zunächst fährt an jedem 2. Tag ein Zug nach Amstetten.

## Wie Gleise gebaut werden

Gleise (der „Oberbau“) bestehen aus Schienen, hölzernen Schwellen und Schotter. Die Schwellen halten die Schienen im richtigen Abstand – der Spurweite – und der Schotter fixiert wiederum die Schwellen auf dem Bahndamm, dem „Unterbau“.

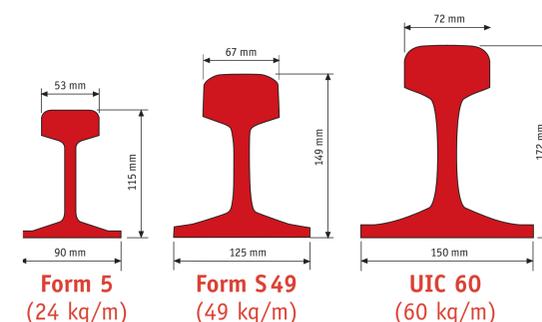
### Im Blick zurück:

Die Lokalbahn wurde in Normalspur gebaut – mit Spurweite 1435 mm. Daher können Züge der Hauptbahn Stuttgart – Ulm bis Gerstetten verkehren. Umgekehrt kann auch der Museumszug die Lokalbahn problemlos verlassen.

Bei Nebenbahnen achtete man aus Kostengründen stets auf einfache Ausführung und baute oftmals gebrauchtes Material ein. Aus diesem Grund gibt es hier noch zahlreiche verschiedene Schientypen.

Von Schienen der „Form 5“ vom Bau der Lokalbahn im Jahr 1905 (Schalkstetten, Gleis 2) bis zu modernen UIC 60-Schienen, wie sie auf den Schnellfahrstrecken der DB AG verwendet werden.

Am häufigsten ist der Typ S 49.



In der Anfangszeit wurden die Schienen zusammen mit einer Metallplatte auf die Schwellen genagelt. Heute werden sie entweder auf Unterlagsplatten geschraubt oder mit Spannnägeln direkt auf den Schwellen befestigt. Je nach Schienenform kommen unterschiedliche Befestigungen zum Einsatz.

Früher wurden die Schienen alle 12 bis 15 m an einem Schienenstoß mit sog. Laschen verschraubt, wodurch beim Fahren ein rhythmisches „Tack-Tack“ entstand. Seit einigen Jahrzehnten werden die Schienen – auch bei der Lokalbahn – aneinander geschweißt.

Für die Gleis-Instandhaltung der Lokalbahn ist heute der Verein UEF Lokalbahn Amstetten – Gerstetten e.V. verantwortlich.

Hierfür gibt es mehrere Baufahrzeuge, die an ihrer gelben Farbe leicht zu erkennen sind.



Gleisbau Bahnhof Amstetten – trotz moderner Technik immer noch viel Handarbeit

# Viele Pläne für eine Strecke

Ende des 19. Jahrhunderts befand sich die Gerstetter Alb in einem Verkehrsschatten zwischen der Hauptstrecke Stuttgart–Ulm und der Brenzbahn Aalen–Heidenheim–Ulm.

Bereits 1891 wurde eine Albüberschienenung von der Bevölkerung gefordert und durch diese im Jahr 1896 ein Eisenbahnkomitee gegründet. Das Königliche Ministerium für auswärtige Angelegenheiten erteilte 1902 die Konzession zum Bau der Lokalbahn Amstetten–Gerstetten.

Bau und Betrieb der Bahn erfolgte durch die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG). Die Bauarbeiten begannen im Dezember 1904 und dauerten 18 Monate.



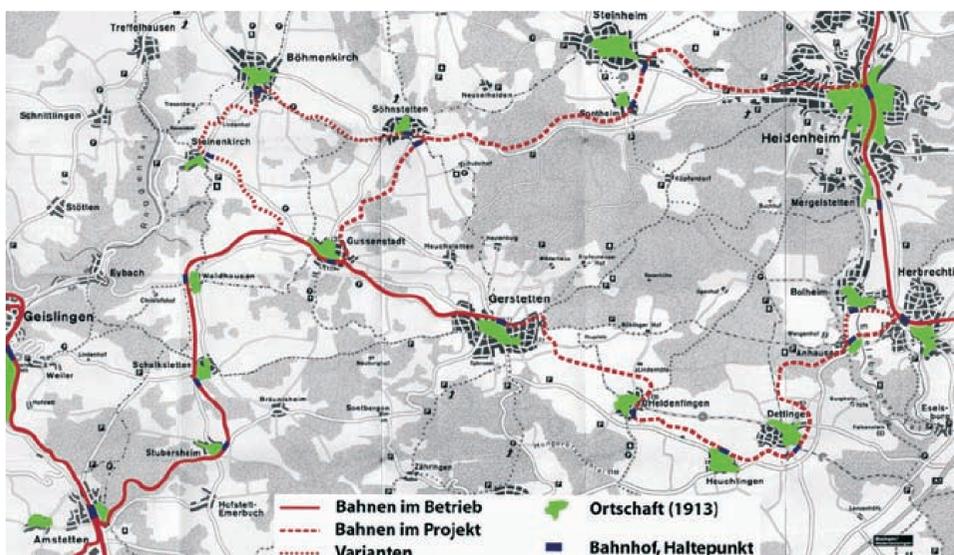
Originalstempel der Konzessionsurkunde



Zum Bau der Bahn wurde eigens eine Feldbahn eingerichtet. Auf dem Bild posieren die Arbeiter vor der kleinen Lok „Maria“.

Das Eisenbahnkomitee verfolgte bereits 1896 eine Planung zum Weiterbau nach Herbrechtingen. Aus Kostengründen blieb es allerdings bei der „Teilstrecke“ bis Gerstetten.

Nach der Eröffnung im Jahre 1906 gab es zahlreiche Überlegungen zum Weiterbau. 1921 wurde dies durch das Reichsverkehrsministerium endgültig abgelehnt.



Planungen zur Anbindung an die Brenzbahn (1913)



## Der Lokalbahnweg

bietet Ihnen auf acht Stationen zwischen Gerstetten und Gussenstadt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn.

Gesamtlänge des Themenwegs: ca. 5 km.

### 1 Bahnhof Gerstetten

Lokschuppen, Empfangsgebäude, Museum

2000 m

### 2 Verkehrsleistungen der Lokalbahn

Zahlen und Daten aus dem Personen- und Güterverkehr ab 1906

300 m

### 3 Signale

Sicherungstechnik bei der Lokalbahn

900 m

### 4 Wie Gleise gebaut werden

Viele Pläne für eine Strecke

300 m

### 5 Die Fahrzeuge der WEG

Dampflokomotive, Gepäck- und Güterwagen  
Von Dampf zu Diesel

500 m

### 6 Fahrzeuge der UEF

Dampf und Diesel - und mehr...

500 m

### 7 Die Bahnhöfe

Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten,  
Waldhausen, Gussenstadt

500 m

### 8 Die Lokalbahn-Strecke

Nostalgie und Natur auf der Alb

## Im Blick zurück: 1952 bis 1981

1952 Gussenstadt: Firma „Mairol Blumen-dünger“ siedelt sich an – für die Bahn ein bedeutender Kunde im Güterverkehr.

ab 1955 Schülerverkehr nimmt stark zu, da Amstetten und Geislingen sog. „Mittelpunktschulen“ einrichten.

2. Juli 1956 Moderner Dieseltriebwagen (T 05) löst alte Dampflokomotiven ab.

1956 Haltepunkt Gussenstadt-Siedlung eingerichtet.

1957 Die erste der zwei noch vorhandenen Dampflokomotiven (Lok 11) verlässt Gerstetten.

1957 Bahn-Postbeförderung eingestellt.

1963 Gerstetten: letzte Dampflokomotive (Lok 10) verschrottet.

1965 Güterboden am Empfangsgebäude Gerstetten angebaut.

1968 Schülerbeförderung: WEG richtet Parallelverkehr mit Bussen ein.

1968 Zwei der drei Personenwagen gehen an andere WEG-Nebenbahn.

1971 Ulm: Verein Ulmer Eisenbahnfreunde e.V. (UEF) gegründet.

1975 Zwischen Gussenstadt und Gerstetten: Verladeanlage Kickethau eingerichtet; die Bundeswehr verlädt hier Munition.

seit Winterfahrplan 1975/76 Planmäßiger Sonntagsverkehr eingestellt.

1976 UEF veranstalten erste Dampfbahnfahrten auf der Lokalbahn.

1976 Ersatz für letzten Personenwagen aus der Dampflokomotivezeit: Bahn erhält modernen Triebwagen-Beiwagen.

19. Februar 1978 Waldhausen: Dampfsonderzug zur UEF-Hauptversammlung bleibt bei Waldhausen im Schnee stecken.

ab 1981 Umbauprogramm (4,2 Mio DM) soll die Bahn für die nächsten Jahrzehnte fit machen. Oberbau und Bahnanlagen werden erneuert.

4./5. Juli 1981 Jubiläumsveranstaltung „75 Jahre Lokalbahn“.

## Fahrzeuge der WEG: Dampflokomotive, Gepäck- und Güterwagen ...

Für den Betrieb auf der Lokalbahn standen in den Anfangsjahren zur Verfügung:

- 2 Dampflokomotiven
- 3 Personenwagen
- 1 kombinierter Post-/Gepäckwagen
- sowie einige Güterwagen

Die Dampflokomotiven wurden 1905 von der Firma Humboldt in Köln gebaut und fabrikneu an die Württembergische Eisenbahn Gesellschaft (WEG) ausgeliefert. Ab 1937 kamen auch Maschinen anderer WEG-Bahnen zum Einsatz.



WEG Lok 10 in Gerstetten



WEG-Personenwagen



WEG-Dampfbahn in Amstetten

Im Jahr 1957 ging eine der beiden Dampflokomotiven an eine andere WEG-Strecke. Die zweite Lok blieb als Reserve in Gerstetten und wurde dort 1963 verschrottet.

Das Ende des Dampfbetriebs überlebten drei Personenwagen. Zwei davon wurden 1968 abgegeben, der letzte war immerhin noch bis 1976 als Begleitwagen zum Triebwagen eingesetzt. Erst danach ersetzte ihn ein moderner Triebwagen-Beiwagen, der als eines der wenigen Originalfahrzeuge der Bahn bis heute erhalten geblieben ist.

# 1956: Von Dampf zu Diesel

Zum 50-jährigen Bestehen der Bahn wurde 1956 der (damals) hochmoderne Dieseltriebwagen T 05 in Betrieb genommen.

Das Fahrzeug wechselte während seiner Dienstzeit auf der Alb dreimal sein Aussehen: Die Ursprungsfarbgebung rot/beige wurde durch einfarbige Lackierung (orange) und anschließend durch orange/weiß/blau Farbgebung mit Wappen der Gemeinden Amstetten und Gerstetten ersetzt.

Um das personalintensive Rangiergeschäft zu rationalisieren, erhielt der Triebwagen 1991 eine Funkfernsteuerung für den Güterverkehr im Ein-Mann-Betrieb.

Während der Umbaumaßnahmen kam das Schwesterfahrzeug T 06 – das ist der heute hier verkehrende Museumstriebwagen – auf der Lokalbahn zum Einsatz.

Nach der Betriebseinstellung wurde der T 05 am 11.09.1996 – exakt 40 Jahre, zwei Monate und 11 Tage nach der Indienststellung – von seiner Heimatstrecke abgezogen.



Triebwagen T05



Triebwagen-Beiwagen im Bahnhof Amstetten



## Der Lokalbahnweg

bietet Ihnen auf acht Stationen zwischen Gerstetten und Gussenstadt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn.

Gesamtlänge des Themenwegs: ca. 5 km.

- 1 Bahnhof Gerstetten**  
Lokschuppen, Empfangsgebäude, Museum  
2000 m
- 2 Verkehrsleistungen der Lokalbahn**  
Zahlen und Daten aus dem Personen- und Güterverkehr ab 1906  
300 m
- 3 Signale**  
Sicherungstechnik bei der Lokalbahn  
900 m
- 4 Wie Gleise gebaut werden**  
Viele Pläne für eine Strecke  
300 m
- 5 Die Fahrzeuge der WEG**  
Dampflok, Gepäck- und Güterwagen  
Von Dampf zu Diesel  
500 m
- 6 Fahrzeuge der UEF**  
Dampf und Diesel - und mehr...  
500 m
- 7 Die Bahnhöfe**  
Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten, Waldhausen, Gussenstadt  
500 m
- 8 Die Lokalbahn-Strecke**  
Nostalgie und Natur auf der Alb



## Im Blick zurück: 1982 bis 1995

1982 Stubersheim: Ladegleis der Sägerei (1908/09) abgebaut.

7. August 1982 Eröffnungsfahrt: aufgearbeitete UEF-Lok 98 812 wieder in Betrieb genommen.

1982 Stückgut-Aufkommen geht gegenüber 1981 um 25 % zurück. WEG hofft auf neuen Steinbruch mit Stein-Abfuhr per Zug ab Waldhausen.

seit Fahrplanwechsel 1983 Triebwagen fährt an schulfreien Samstagen nicht mehr.

1983 Bahn erwirtschaftet trotz 88.551 verkaufter Fahrkarten und 20.478 Tonnen Fracht im 4. Jahr in Folge ein Defizit.

1985 WEG stellt 1. Antrag auf Streckenstilllegung. Betrieb in der Folge nur noch mit Zuschüssen von Gemeinden, Landkreisen und Bundeswehr möglich.

10./11. August 1985 Streckenstilllegung vorerst abgewendet. WEG feiert in Gerstetten deshalb ein großes Eisenbahnfest.

ab August 1985 Oberbau wird auf Teilabschnitten erneuert (Investitionsvolumen rd. 1 Mio. DM).

14. September 1985 Strecke Amstetten – Laichingen stillgelegt.

27. September 1985 Stilllegungsantrag für die Bahn Amstetten-Gerstetten von WEG offiziell zurückgezogen.

22. November 1985 Triebwagen T 05 als sog. „Solidaritätstriebwagen“ eingeweiht.

1988 UEF-Dampflok 75 1118 erstmals eingesetzt.

1988 Letzte Zuckerrüben-Abfuhr auf der Schiene.

1989 Zugbahnfunk eingeführt.

1. September 1990 Verlagerung des Stückgutverkehrs auf die Straße (durch DB): Bahn verliert rd. 1/3 der Einnahmen.

1991 Rationalisierung: Triebwagen bekommt Funkfernsteuerung für Güterverkehr im Ein-Mann-Betrieb. Während des Umbaus wird das Schwesterfahrzeug T 06 eingesetzt. Dieser Triebwagen ist heute im Besitz des Vereins.

31. Oktober 1995 WEG stellt beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg Antrag auf Stilllegung der Strecke Amstetten – Gerstetten.

## Fahrzeuge der UEF: Dampf und Diesel – und noch viel mehr...

Der Verein UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V. besitzt sechs Triebfahrzeuge und verschiedene Wagen.

### Dampflokomotiven

Die kleinere der beiden Dampflok trägt die Nummer 98 812 und wurde 1911 von der Lokfabrik Krauss & Comp. in München gebaut. Als „Hauptpreis“ eines Preisausschreibens der Deutschen Bundesbahn gewann sie Anfang der 1970er Jahre ein Student. Da der Gewinner die Auflage erhielt, die Lok nicht zu verschrotten, gelangte sie zu dem Verein Ulmer Eisenbahnfreunde. Zurzeit ist die Maschine abgestellt und wartet auf einen neuen Dampfkessel.

Die größere, im Museumsbetrieb eingesetzte Dampflok hat die Nummer 75 1118, gebaut 1921 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe. Es ist die letzte erhaltene Lok dieser Gattung weltweit.

### Technische Daten der Museumsfahrzeuge

Lok-Nr.	Baujahr	Leistung kW (PS)	Höchstgeschwindigkeit in km/h	Länge über Puffer in m
75 1118	1921	580 (790)	90	12,70
98 812	1914	330 (450)	40	9,25
T 06	1956	2 x 154 (210) = 308 (420)	60	13,43



Dampflokomotive 75 1118



Blauer Klaus im Güterverkehr, bei Amstetten

### Diesellokomotiven

Die beiden Diesellokomotiven wurden Mitte der 1950er Jahre von Deutz für die Werkbahn der Firma Voith in Heidenheim gebaut. Nachdem die Loks dort nicht mehr benötigt wurden, kam 1987 die Lok Nummer 2 – bei der Übernahme „Blauer Klaus“ getauft – und zehn Jahre später die Lok-Nr. 3 zur Lokalbahn.

Fortsetzung auf Rückseite



Dieses Projekt wurde gefördert durch die Europäische Union und das Land Baden-Württemberg über die Gemeinschaftsinitiative LEADER+.



### Museumstriebwagen

40 Jahre lang setzte die Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG) Triebwagen für den Personen- und Gütertransport auf der Lokalbahn ein. Um den heutigen Besuchern diese Epoche demonstrieren zu können, entschlossen sich die Eisenbahnfreunde 2002 zum Kauf eines entsprechenden Fahrzeugs. Nach mehrjähriger Aufarbeitung, bei der u.a. über 4000 ehrenamtliche Arbeitsstunden geleistet wurden, konnte der Museumstriebwagen T 06 im Juli 2006 wieder in Betrieb gehen. Der zweite vorhandene Triebwagen wartet noch auf seine Aufarbeitung.

### Personenwagen

Der Lokalbahn-Dampfbus setzt sich in der Regel aus „Donnerbüchsen“ und „Spantenwagen“ zusammen. Neben dem Aussehen unterscheiden sich die Wagen vor allem durch ihre Herkunft: Donnerbüchsen wurden für die Deutsche Reichsbahn, Spantenwagen für die Österreichischen Bundesbahnen gebaut.

### Was sind „Donnerbüchsen“?

Damit bezeichnet man die zweiachsigen Durchgangs-Personenwagen der Deutschen Reichsbahn, die ab 1921 gebaut wurden – und zwar vollständig aus Eisen oder Stahl. Wegen der fehlenden Abteiwände neigen die Wagen zum Dröhnen, was ihnen den Spitznamen „Donnerbüchsen“ einbrachte.



„Donnerbüchse“



## Der Lokalbahnweg

bietet Ihnen auf acht Stationen zwischen Gerstetten und Gussenstadt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn.

Gesamtlänge des Themenwegs: ca. 5 km.

- 1 **Bahnhof Gerstetten**  
Lokschuppen, Empfangsgebäude, Museum  
2000 m
- 2 **Verkehrsleistungen der Lokalbahn**  
Zahlen und Daten aus dem Personen- und Güterverkehr ab 1906  
300 m
- 3 **Signale**  
Sicherungstechnik bei der Lokalbahn  
900 m
- 4 **Wie Gleise gebaut werden**  
Viele Pläne für eine Strecke  
300 m
- 5 **Die Fahrzeuge der WEG**  
Dampflokomotive, Gepäck- und Güterwagen  
Von Dampf zu Diesel  
500 m
- 6 **Fahrzeuge der UEF**  
Dampf und Diesel - und mehr...  
500 m
- 7 **Die Bahnhöfe**  
Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten,  
Waldhausen, Gussenstadt  
500 m
- 8 **Die Lokalbahn-Strecke**  
Nostalgie und Natur auf der Alb



## Blick zurück: Von 1996 bis 2006

1. März 1996 Regulärer Personenverkehr auf der Schiene eingestellt. Güterverkehr läuft unter WEG-Regie bis 31. Juli 1996 weiter.

11. September 1996 Triebwagen T 05 verlässt „Heimatstrecke“ Amstetten – Gerstetten nach rund 40 Jahren Dienstzeit.

1996-1998 UEF übernehmen Güterverkehr zum Bundeswehrdepot.

1. Juli 1997 In einmaligem Kraftakt von Verein und Gemeinden entsteht solides Fundament für die Zukunft der Bahn: Die Kommunen erwerben Grundstücke im Bereich der zu ihrer Gemarkung gehörenden Bahnhöfe. Der Verein kauft sonstige Grundstücke und alle Gleisanlagen.

1997/98 Kickethau, ehem. Bundeswehr-Verladeanlage: Neue Holzaufbereitungsanlage entsteht.

1998-2002 Güterverkehr geht an DB Cargo. Zum Jahresende 2002 wird Bahnhof Amstetten nicht mehr angefahren; der Güterverkehr endet.

15. Dezember 1999 Verein „UEF Lokalbahn Amstetten-Gerstetten e.V.“ (UEF-LAG) gegründet. Er ist rechtlich und wirtschaftlich eigenständige Sektion des „Dachvereins“ Ulmer Eisenbahnfreunde.

2000/2001 Gerstetten: Empfangsgebäude samt Lokschuppen und Bahnhotel von Gemeinde renoviert.

23./24. Juni 2001 Großes Fest in Gerstetten: Renoviertes Bahnhofsensemble eingeweiht. Juni 2002 Verein UEF-LAG kauft von WEG die Triebwagen T 06 und T 11.

16. Juni 2002 Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg unterstützt Einführung sog. „Touristikzüge“.

Sommer 2004 Gerstetten: Wiederhergestellte Infrastrukturanlagen (Kohlebansen, Wasserkrän) für Dampfbetrieb eingeweiht.

1. Dezember 2004 Baubeginn der Lokalbahn jährt sich zum 100. Male.

2004-2006 Museumstriebwagen T 06 von Grund auf restauriert (rund 4000 Arbeitsstunden).

# Die Bahnhöfe: Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten, Waldhausen, Gussenstadt

## Amstetten

Die Museumszüge der Lokalbahn fahren direkt gegenüber dem DB-Empfangsgebäude ab. Bis 2006 gab es neben dem Bahnsteig auch ein Umfahrgleis, einen Wasserkran und einen Kohlebansen. Das Umfahrgleis wurde zum Be- und Entladen von Güterwagen sowie zum Umsetzen von Lokomotiven verwendet. Ein eigenes Empfangsgebäude gab es hier nie. Stets wurden Gebäude und Gleisanlagen der DB mitgenutzt. Diese Gleisanlagen wurden 2002 vom Verein UEF Lokalbahn erworben.

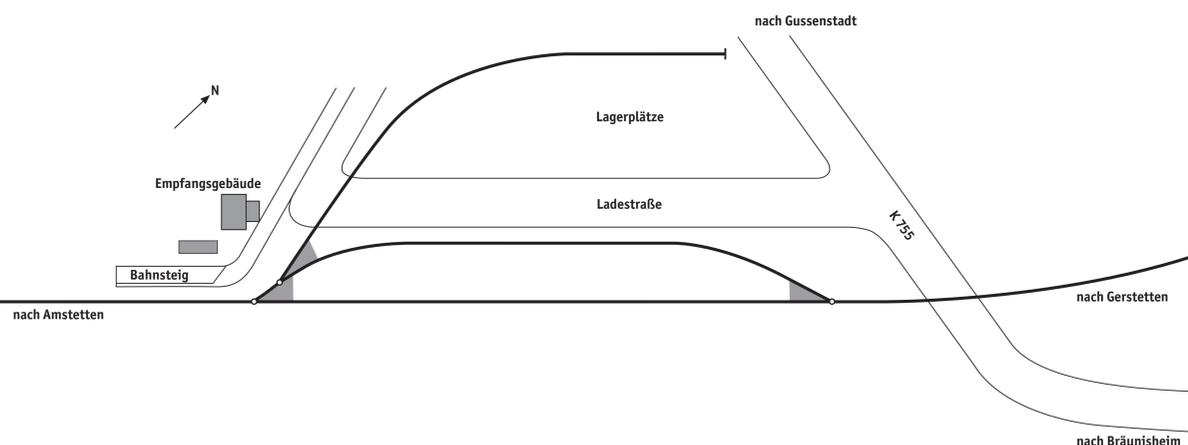
## Stubersheim

Wie bei allen Bahnhöfen der Strecke gibt es ein Umfahrgleis, das früher vor allem als Ladegleis diente. Es ist mit 126 m das längste aller Lokalbahn-Bahnhöfe. Wegen der starken Steigung konnten schwere Güterzüge oft nicht im ganzen von Amstetten nach Gerstetten gefahren werden. Sie kamen deshalb in Gruppen zu je 2-3 Wagen (max. 100 t) nach Stubersheim, sind dort gesammelt und als ein Komplett-Zug weiter befördert worden. Von 1913 bis 1982 war ein zusätzliches Stumpfgleis für die umfangreiche Holzverladung des Sägewerks vorhanden.



Empfangsgebäude Stubersheim

## Planskizze des Bahnhofs Stubersheim



Fortsetzung auf Rückseite



Dieses Projekt wurde gefördert durch die Europäische Union und das Land Baden-Württemberg über die Gemeinschaftsinitiative LEADER+



## Schalkstetten und Waldhausen

Das Empfangsgebäude Schalkstetten entspricht im Baustil dem Stubersheimer und Waldhausener. Neben dem Umsetzgleis steht ein landwirtschaftlich genutztes Lagerhaus mit einem hohen Getreidesilo. Bei der Dampflok 98 812 der UEF ist hier nach jeder Bergfahrt der Wasservorrat ergänzt worden, bei der größeren Tenderlok 75 1118 ist das nicht mehr notwendig.

Auch beim Empfangsgebäude Waldhausen genügte entsprechend den damaligen Ansprüchen und Bedürfnissen ein kleiner T-förmiger Fachwerkbau mit einem Dienst- und einem Warteraum. Genau in der Mitte der Strecke gelegen, eignet sich das Umfahrgleis besonders für Zugkreuzungen bei Zweizug-Betrieb. Zur WEG-Dampflokzeit soll hier eine Wasserstation gewesen sein.



Empfangsgebäude Schalkstetten und Waldhausen

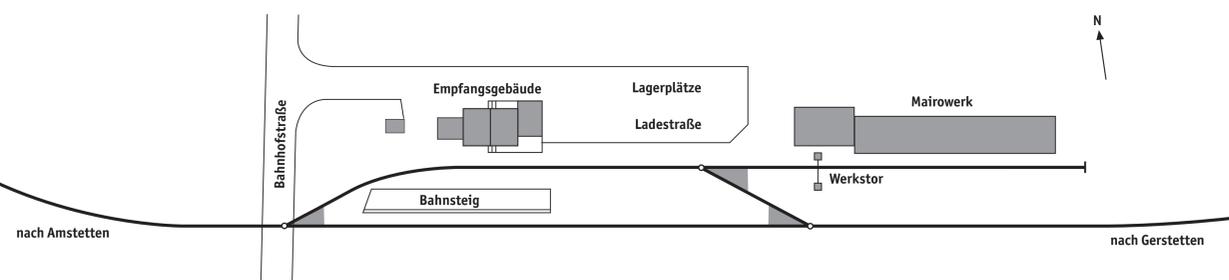
## Gussenstadt

Die frühere Bedeutung des Ortes spiegelt sich deutlich in der Dimension des Empfangsgebäudes wider. Es ist, im Gegensatz zu den anderen Stationsgebäuden, zweistöckig und es besaß ein separates Toilettenhäuschen.

Beide Gebäude wurden von ihrem privaten Eigentümer grundlegend renoviert. Am Ende des langen Umsetzgleises: Der früher rege genutzte Gleisanschluss der Firma Mairol.



Empfangsgebäude Gussenstadt



Planskizze des Bahnhofs Gussenstadt



## Der Lokalbahnweg

bietet Ihnen auf acht Stationen zwischen Gerstetten und Gussenstadt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn.

Gesamtlänge des Themenwegs: ca. 5 km.

### 1 Bahnhof Gerstetten

Lokschuppen, Empfangsgebäude, Museum

2000 m

### 2 Verkehrsleistungen der Lokalbahn

Zahlen und Daten aus dem Personen- und Güterverkehr ab 1906

300 m

### 3 Signale

Sicherungstechnik bei der Lokalbahn

900 m

### 4 Wie Gleise gebaut werden

Viele Pläne für eine Strecke

300 m

### 5 Die Fahrzeuge der WEG

Dampflok, Gepäck- und Güterwagen  
Von Dampf zu Diesel

500 m

### 6 Fahrzeuge der UEF

Dampf und Diesel - und mehr...

500 m

### 7 Die Bahnhöfe

Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten,  
Waldhausen, Gussenstadt

500 m

### 8 Die Lokalbahn-Strecke

Nostalgie und Natur auf der Alb



## Blick auf heute und in die Zukunft

1./2. Juli 2006 Jubiläum „100 Jahre Lokalbahn Amstetten-Gerstetten“ wird mit zweitägigem Fest groß gefeiert. Der Museums-Triebwagen T 06 kann nach über 4.000 ehrenamtlich geleisteten Arbeitsstunden wieder in Betrieb genommen werden.

2007 Der Museumstriebwagen T 06 entwickelt sich in seiner ersten kompletten Fahrsaison zum Besuchermagneten.

2008 Der Themenweg „Lokalbahn“ wird eingeweiht und bietet nun allen Besuchern tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn zwischen Amstetten und Gerstetten.

## Rückblick ...

Schon viele Jahre ist die Lokalbahn nun in Obhut des Vereins UEF Lokalbahn. In den vergangenen Jahren konnte erfolgreich am Weiterbetrieb gearbeitet werden. Neben Güter- und Personenverkehr gibt es vielzählige Aufgaben wie z.B. Fahrzeugunterhaltung, Gleisbau und Streckendienst.

Besondere Anstrengungen erforderte in den letzten Jahren die Streckenunterhaltung, die Wiederinbetriebnahme und Restaurierung des Museumstriebwagen T06 sowie der Betrieb der Dampflokomotive 75 1118. Darüber hinaus konnte die Infrastruktur im Bahnhof Gerstetten saniert und erweitert werden.

## ... und Ausblick

Die größten Herausforderungen für die Zukunft der Lokalbahn liegen in der Unterhaltung und regelmäßigen Erneuerung des Oberbaus.

Gerne können auch Sie mithelfen! Aktive Mitarbeit oder auch Spenden sind gerne gesehen. Informationen unter [www.uef-lokalbahn.de](http://www.uef-lokalbahn.de).

# Die Lokalbahn-Strecke: Alb-Natur und Nostalgie

Die Lokalbahn ist der realisierte Teil einer geplanten, doch nie vollendeten Verbindung der Hauptbahn (Stuttgart – Ulm) mit der Brenzbahn (Ulm – Heidenheim – Aalen).

Die 20 km lange Strecke gehörte rund 90 Jahre lang der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) und ist seit 1997 Eigentum des Vereins UEF Lokalbahn.

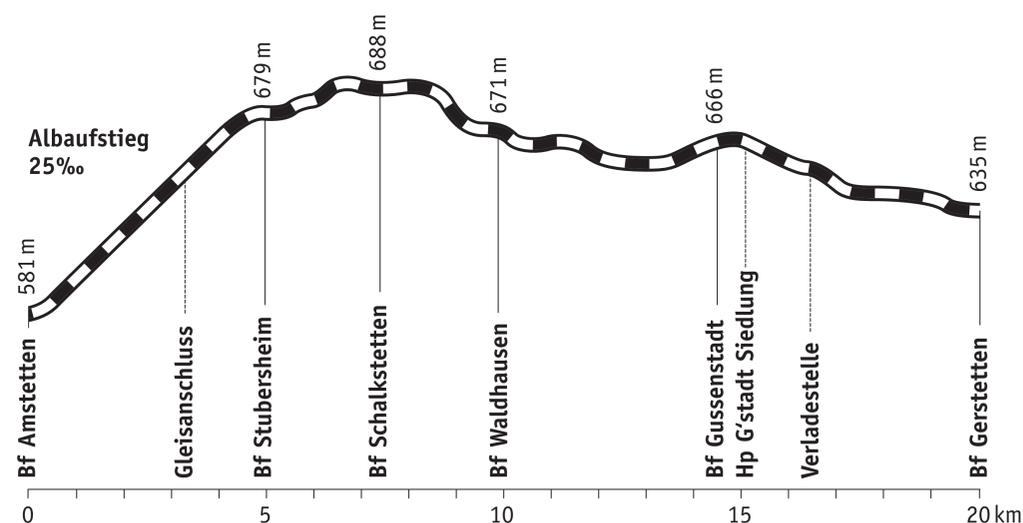


Dampfzug auf der Bergfahrt zwischen Amstetten und Stubersheim

**Amstetten** (km 67,0 der Hauptbahn, km 0,0 der Lokalbahn; 581 m ü. N.N.) liegt am oberen Endpunkt der „Geislinger Steige“. Kurz nach dem Bahnhof ist mit 578 m über Meereshöhe der tiefste Punkt der ganzen Bahnstrecke. Danach geht's 4,5 km durch dichtes Waldgebiet mit vielen engen Kurven stetig bergauf. Bis Stubersheim überwindet die Bahn rund 100 Höhenmeter. Beachtlich: Mit 25 ‰ ist dieser Anstieg steiler als die „Geislinger Steige“. Mitten in der Steigung bei Kilometer 3,4 gibt es einen Gleisanschluss.

Am Ende der „Bergfahrt“ ist bei km 5,0 – der Bahnhof **Stubersheim** (679 m ü. N.N.) erreicht. Danach wendet sich die Bahn nach Norden, fährt durch einen Buchenwald: **Schalkstetten** kommt in Sicht. Direkt nach dem Bahnhof kommt die höchste Stelle der Lokalbahn (688 m ü. N.N.): Die Bahn fährt nun auf bzw. direkt neben der europäischen Hauptwasserscheide zwischen Rhein (Nordwesten) und Donau (Südosten).

Genau in der Strecken-Mitte (km 10,0) liegt der Bahnhof **Waldhausen** (671 m ü. N.N.). Bis Gerstetten geht es nun weiter in Richtung Osten.



Fortsetzung auf Rückseite



Dieses Projekt wurde gefördert durch die Europäische Union und das Land Baden-Württemberg über die Gemeinschaftsinitiative LEADER+



**Gussenstadt** (666 m ü. N.N., km 14,61). Die zahlreichen, unübersichtlichen Bahnübergänge im Ortsbereich sind Ursache für die Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h und für das häufige Pfeifen. Insgesamt gibt es auf der Lokalbahn über 50 solcher Kreuzungspunkte. Kurz vor Ortsende: Haltepunkt Gussenstadt Siedlung (km 15,15).

Am Ende des Waldstücks Kickethau kommt **Gerstetten** in Sicht (635 m ü. N.N.), hier endet die Lokalbahn genau bei Kilometer 20,048.



Museumstriebwagen auf der Albhochfläche zwischen Waldhausen und Gussenstadt

### Lokalbahn-Fakten für Eisenbahn-Kenner

Spurweite ..... 1435 mm (Normalspur)

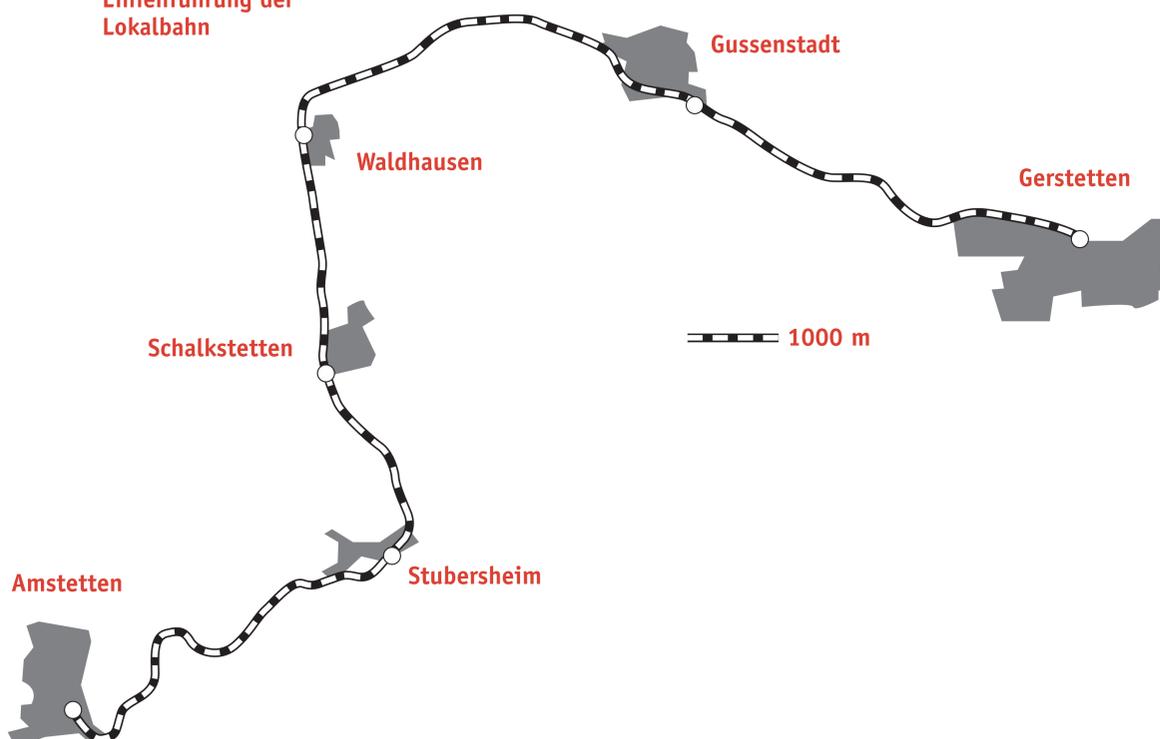
Länge ..... 20,05 km

Größte Steigung ..... 25 ‰ (1:40)

Kleinster Bogenhalbmesser ..... 200 m (180 m im Bf Amstetten)

Zulässige Achslast ..... 20 t

Linienführung der Lokalbahn



### Der Lokalbahnweg

bietet Ihnen auf acht Stationen zwischen Gerstetten und Gussenstadt einen tiefen Einblick in die Geschichte der Bahn.

Gesamtlänge des Themenwegs: ca. 5 km.

#### 1 Bahnhof Gerstetten

Lokschuppen, Empfangsgebäude, Museum

2000 m

#### 2 Verkehrsleistungen der Lokalbahn

Zahlen und Daten aus dem Personen- und Güterverkehr ab 1906

300 m

#### 3 Signale

Sicherungstechnik bei der Lokalbahn

900 m

#### 4 Wie Gleise gebaut werden

Viele Pläne für eine Strecke

300 m

#### 5 Die Fahrzeuge der WEG

Dampflok, Gepäck- und Güterwagen  
Von Dampf zu Diesel

500 m

#### 6 Fahrzeuge der UEF

Dampf und Diesel - und mehr...

500 m

#### 7 Die Bahnhöfe

Amstetten, Stubersheim, Schalkstetten,  
Waldhausen, Gussenstadt

500 m

#### 8 Die Lokalbahn-Strecke

Nostalgie und Natur auf der Alb