

Liebe Leserin, lieber Leser,

inzwischen liegt 2020 hinter uns und wir blicken im Grunde optimistisch ins neue Jahr 2021. Unser Lebensrhythmus wird aber weiterhin zu großen Teilen von der Corona-Pandemie bestimmt. Der Teil-Lockdown im November und Dezember des vergangenen Jahres hat nicht die gewünschte Wirkung erzielt.

In „corona-freien“ Jahren würden wir jetzt zur Mitgliederversammlung der DGEG einladen sowie das zugehörige Rahmenprogramm mit Fahrten und Besichtigungen präsentieren. Da derzeit nicht absehbar ist, ob Anfang Mai wieder eine Jahrestagung im üblichen Rahmen möglich ist, haben wir im Vorstand der DGEG vereinbart, uns in diesem Jahr nicht auf den üblichen Termin festzulegen. Wir wollen im ersten Halbjahr abwarten, wie sich die Corona-Lage entwickelt, und erst bei einer deutlichen Entspannung mit der Planung beginnen. Die Jahrestagung wird also erst in der zweiten Jahreshälfte stattfinden können. Sobald wir mit den konkreten Planungen beginnen und einen Termin festgelegt haben, werden wir Sie informieren. Lassen Sie uns hoffen, dass die geltenden Einschränkungen bis zum Sommer gelockert werden können.

Mit besten Grüßen

Jürgen Pfeiffer, Präsident DGEG e. V.



DGEG-Geschäftsstelle

Alle Fragen rund um die DGEG beantwortet Ihnen unsere Geschäftsstelle in Witten.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.
Wideystraße 32 · 58452 Witten

Postanschrift:
Postfach 1348 · 58403 Witten

Bürozeiten:
montags 14 bis 18 Uhr
mittwochs 10 bis 14 Uhr
Tel.: 0 23 02 – 878 89 00
Fax: 0 23 02 – 97 82 55
E-Mail: gst@dgeg.de · www.dgeg.de

Sprechen Sie auf den Anrufbeantworter. Wir rufen Sie gern zurück.

Die DGEG vor 50 Jahren

Folge 4 – Was passierte Anfang 1971 bei der DGEG?

Der Jahreswechsel 1970/71 verlief bei der DGEG wenig spektakulär. Es waren viele schweißtreibende Arbeiten an den Standorten auszuführen, überwiegend solche, die wenig publikumswirksam waren, dafür aber umso notwendiger. So kamen Schmalspurfahrzeuge auf Spezialwagen nach Dahlhausen. Für diese mussten vorab in Eigenbau gefertigte Rollwagen hergestellt werden, die aus Schienenstücken und Radsätzen von Grubenfahrzeugen bestanden. Die ankommenden Fahrzeuge wurden dann mit Hebespindeln von den Güterwagen der DB auf die Rollböcke gesetzt, pro Fahrzeug mehrere Stunden Arbeit. Dennoch begann in Dahlhausen auch schon die Aufarbeitung der Petroleum-Lok der Firma Möhl, die ebenfalls als „Ladegut“ in Dahlhausen angekommen war.

Derweil wurde die T 9.1 in Erndtebrück einer gründlichen Reinigung unterzogen, und ein in der Zuckerfabrik Euskirchen nachträglich angebrachter Kohlenkastenaufbau musste wieder entfernt werden. Auch die 66 002 war nach jahrelanger Abstellung von einer zentimeterdicken Schmutzschicht überlagert. Die bekannte „Moll'sche T 3“, die 89 7159, wurde in dieser Zeit völlig zerlegt. Die Lok gehörte damals noch nicht der DGEG.

Im Jagsttal war im Sommer 1970 die HELENE angekommen, konnte Ende 1970 nach Dörzbach gebracht werden und erhielt ein neues Farbkleid. Im letzten Quartal 1970 wurde der bekannte Fachwerkloksschuppen in Dörzbach nach alten Plänen errichtet.

Im Achertal investierte damals die SWEG erhebliche Mittel an Material und Arbeit in die Untersuchung der Dampflok 28 und der zum Teil schon längere Zeit abgestellt gewesenen Personenzüge. Der Arbeitskreis hat hierbei kräftig mitgeholfen.

Die ersten Exkursionen des Jahres 1971 waren am 26. Februar eine Baustellenbesichtigung der Flughafenbahn in Frankfurt, die heute teilweise schon wieder anders trassiert ist. Tags darauf erfolgte eine Bereisung der stadteigenen Hafenbahn und eine Besichtigung des Straßenbahndepots in Schwanheim, wo schon viele der heutigen Exponate des Museums bewundert werden konnten. Ende Februar folgte eine Sonderfahrt mit dem historischen Dampfzug von Ottenhöfen über Achern und Karlsruhe nach Menzingen anlässlich des 75-jährigen Jubiläums der Nebenbahn Bruchsal – Odenheim – Menzingen. *Winfried Rauschkolb*

Jagsttal, 9. Februar 1974: HELENE muss Wasser fassen, die Fahrgäste vertreten sich die Beine.

H. u. H. Urselmann, DGEG-Archiv



Im Andenken an Peter Reinhard

Kurz vor Weihnachten verstarb unser Mitglied und Ehrenmitglied Peter Reinhard. Die DGEg und die angeschlossenen Gesellschaften verlieren einen tatkräftigen Unterstützer. Geboren 1937 in einer „Papierfamilie“ – sein Vater hatte eine Papiergroßhandlung – übernahm er nach dem Tode des Vaters als Leiter des Finanz- und Rechnungswesens eine wichtige Funktion in dieser Firma. Die heutige Papier Union GmbH, ein Zusammen-



Foto: privat

Peter Reinhard 1937–2020

schluss mehrerer mittelständischer Papiergroßhandlungen, geht auch auf sein Mitwirken zurück. In der Geschäftsführung der Papier Union war er bis 1995 tätig. Nach seinem Übertritt in den „Ruhestand“, der bei ihm beileibe keiner war, wandte er sein Wissen und seine Erfahrungen auf diesem Gebiet bei der DGEg an.

Seit Mai 1969 war er Mitglied der DGEg. 1998 wurde er auf der Mitgliederversammlung der DGEg in Kassel zum Schriftführer als Nachfolger von Helmut Bittner gewählt und gehörte damit dem Vorstand an. Er übergab dieses Amt 2012 an Eckhard Wedding. Das war aber nicht seine einzige Tätigkeit. Nach der Etablierung der diversen DGEg-Gesellschaften unter der Führung der DGEg Holding übernahm er den Vorstandsposten in dieser AG und hatte diesen auch bis 2019 inne. Die Erfahrungen aus seinem beruflichen Umfeld wusste er hier zielführend einzusetzen. Mit Ruhe und Bedachtsamkeit war er bei den Vorstands-, Aktionärs- und Aufsichtsratsversammlungen dabei. Sein großes Interesse lag in der Einheit der DGEg, Querelen innerhalb der DGEg oder zwischen den Museen lehnte er ab, und er appellierte immer wieder an den guten Willen der Mitarbeiter.

Neben diesen Tätigkeiten war er auch Leiter der Mitgliedergruppe Dortmund, bei der er viele und interessante Vorträge organisierte. Er besuchte regelmäßig die Mitgliederversammlungen der

DGEg und nahm an vielen Terminen des Rahmenprogramms teil. Darüber wurde regelmäßig bei den Mitgliedergruppen referiert. Aber es gab auch „hardwaremäßige“ Unterstützung. So besorgte er seinerzeit bei der Herausgabe des „Atlas der preußischen Eisenbahnknoten“ das entsprechende Papier im Sonderformat.

Sein ehrenamtliches Engagement kam nicht nur der DGEg zugute. In seiner Heimatstadt Hemer organisier-

te er regelmäßig Studienfahrten, die minutiös durchgeplant waren. Ein besonderer Höhepunkt für ihn war die Landesgartenschau in Hemer. Hier war er auch im Vorstand des Fördervereins und organisierte Fahrten zu Gartenschauen in anderen Teilen der Republik. Auch im kirchlichen Bereich war er tätig, lange Jahre versah er das Amt eines Presbyters in der evangelischen Kirchengemeinde. Darüber hinaus war er ehrenamtlicher Richter am Finanzgericht Münster. Seine technikgeschichtlichen Interessen fokussierten sich nicht nur auf die Eisenbahn. Beruflich bedingt war er auch im Vorstand der Internationalen Arbeitsgemeinschaft der Papierhistoriker.

Die Liebe zur Eisenbahn liegt vielleicht in den Genen der Familie, denn Peter Reinhard's Urgroßvater Gustav Reinhard setzte sich seinerzeit stark für den Bau der Eisenbahn Menden – Hemer ein. Bei den Straßenbahnfreunden Hemer engagierte sich Peter Reinhard ebenfalls und war oft mit Modellen von Straßenbahnfahrzeugen aus der näheren Heimat auf Modellbahnmessen vertreten.

Für all diese ehrenamtlichen Tätigkeiten wurde ihm und seiner Frau Ursula, die bereits im April vergangenen Jahres verstarb, im März 2019 das Bundesverdienstkreuz am Bande verliehen.

Die DGEg hat mit ihm einen treuen, verdienstvollen Mitstreiter verloren.

Günter Krause

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



Unsere Fahrten, unsere Museen

Geplant ist, unsere Museen Anfang März wieder zu öffnen. Ob die Entwicklung der Corona-Pandemie das zulässt, war bei Redaktionsschluss natürlich noch nicht abzusehen. Bitte informieren Sie sich im Internet unter www.eisenbahnmuseum-neustadt.de und www.eisenbahnmuseum-wuerzburg.de.



Eisenbahnmuseum Bochum

Von der Stiftung ist eine Öffnung des Museums für Anfang März geplant. Auch hier gilt es, die Entwicklung abzuwarten. Bitte informieren Sie sich direkt beim Museum: www.eisenbahnmuseum-bochum.de



Neue Bankverbindungen

Bitte beachten Sie unsere neuen Kontonummern, bedingt durch eine Fusion im Bankwesen:

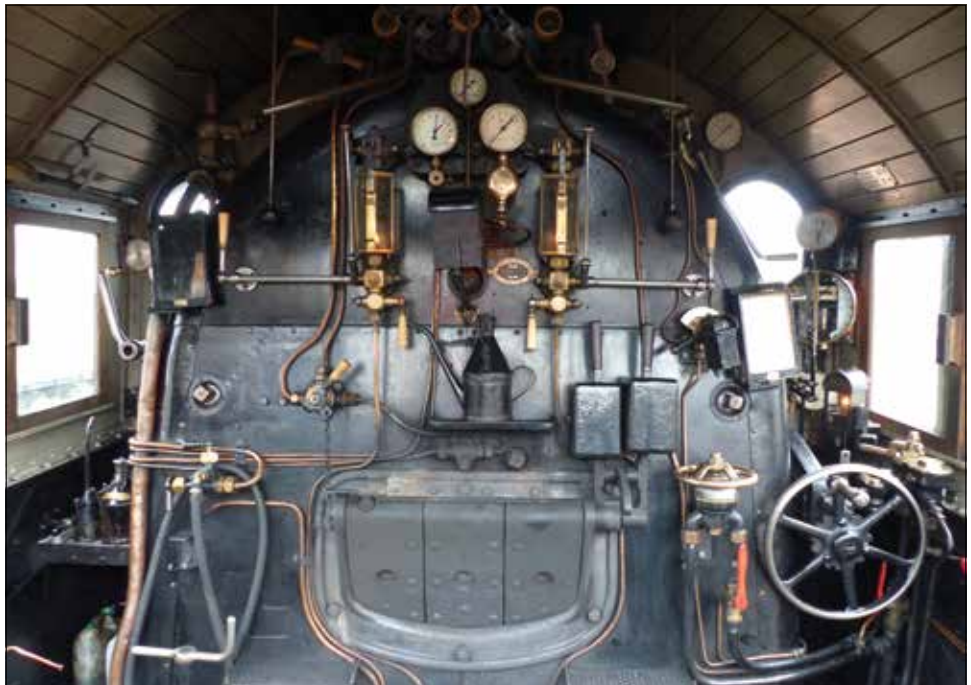
Haupt-/Spendenkonto ... DE85 4036 1906 0888 8008 00
 Beitragskonto ... DE58 4036 1906 0888 8008 01
 Konto Neustadt ... DE31 4036 1906 0888 8008 02
 Konto Würzburg ... DE04 4036 1906 0888 8008 03



Der Gesellschaftswagen WG 250 999 Kar in seiner aktiven Zeit. Werner Bischoff



Die Schweizer Dampflok C 5/6 Nr. 2978 von SBB Historic macht Station bei der DGEG in Würzburg zum Wasserfassen. Links oben der Lokführer beim Abölen. Der Führerstand ist ein Schmuckstück (rechts). Helmut Hombach (3)



Eisenbahnmuseum Würzburg

Nicht unterkriegen lassen

Zuerst eine gute Nachricht. Bisher sind wir Würzburger Aktiven gesund und von Covid-19 verschont geblieben. Wir wünschen allen DGEG-Mitarbeitern, DGEG-Mitgliedern und Eisenbahnfreunden, dass auch sie bis zu einem schützenden Impftermin gesund bleiben.

Die Corona-Pandemie lähmt leider auch unsere Tätigkeiten. Die Einhaltung der Regeln zum Schutz vor Ansteckung ist auch für unsere Arbeit verpflichtend. So werden Arbeiten möglichst vermieden, die ein enges Zusammenarbeiten zweier Personen erfordern. Atemschutzmaske, Abstand und Händewaschen werden befolgt, Lüften ist in der Halle nicht notwendig, denn diese ist stets gut durchlüftet dank undichter Tore und Oberlichter.

Gearbeitet wird, wenn auch in bescheidenen Umfang wegen der Pandemie, vor allem an unserem Fakultativwagen sowie an der Hauptuntersuchung der zweiachsigen Reisezugwagen Ai-29 und Ci bay-30. Der Innenausbau an unserem WG4ü schreitet voran, hier sind es vor allem umfangreiche Holzarbeiten an den Wandvertäfelungen, an Deckenverkleidungen, Zwischenwänden, Bar- und Technikraum, die zu erledigen sind. Auch muss die komplette elektrische Installation – Beleuchtung, Beschallung, Filmvorführung – erneuert werden, bei

der Medientechnik muss auch vieles den heutigen modernen Erfordernissen an Bild- und Tonwiedergabe angepasst werden.

Auch einer endgültigen Fertigstellung der V 100 1200 steht die Pandemie entgegen. Der Motor ist zwar weitgehend fertiggestellt, aber eine Inbetriebnahme soll erst in Gegenwart des Inhabers der Reparaturfirma vorgenommen werden, um eventuelle Garantieansprüche wahren zu können, doch Reisen sind gegenwärtig nicht sinnvoll.

Wie üblich wurde auch unsere Werkstatt für Fremdreparaturen genutzt; die Firma STRABAG nahm an einem K-Wagen einen Radsatzwechsel vor.

Ein gern gesehener Besuch erfreute uns in dieser unerfreulichen Zeit. Am 20. Dezember kam während ihrer Überführung von Heilbronn nach Meiningen

Zum Hobeln der Dachbretter beim Fakultativwagen werden viele Hände gebraucht – von links sind das die Hände von Joachim Steidle, Albrecht Hufsky, Walter Vonhof und Michael Brod.

die Schweizer C 5/6 2978 bei uns vorbei, um Wasser zu fassen und das Feuer zu behandeln. Die in der Schweiz als „Elefant“ bezeichnete Dampflokomotive gehört SBB Historic, sie wurde 1917 von SLM Winterthur gebaut. Es war sicher das erste Mal, dass ein Schweizer „Elefant“ im Würzburger Rangierbahnhof Station machte, um sich für eine weitere Reise zu rüsten.

Der Bericht über die Würzburger Aktivitäten hat dieses Mal nur einen bescheidenen Umfang, aber wir sind froh, trotz Pandemie und Lockdown überhaupt etwas in unserer Werkstatt arbeiten und davon berichten zu können.

Konkrete Aussichten auf Planungen für Museumszufahrten in diesem Jahr können zurzeit nicht gegeben werden, hier müssen wir die weitere Entwicklung abwarten.

Joachim Kraus





Nachdem wegen der erforderlichen Reparatur des Reglers der Dampfdom abgenommen war, wurde die Gelegenheit genutzt, auch die üblicherweise kaum erreichbaren Zonen im oberen und vorderen Bereich des Kessels auszuwaschen.

Robert Leonard

Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

Verfrühte Winterruhe

Leider hatte das Lokpersonal der SPEYERBACH am Abend des 18. Oktobers beim Einrücken ins Bw den richtigen Riecher, dass man wegen der sich wieder zuspitzenden Corona-Pandemie an diesem Tag wohl die letzte Fahrt im Jahre 2020 absolviert haben dürfte. Das anschließende Abrüsten und Reinigen der Lok erfolgte in eher gedrückt-nachdenklicher Stimmung, da man sich nicht recht vorstellen konnte, wie die anstehenden Nikolausfahrten unter Corona-Bedingungen hätten durchgeführt werden können.

Die Kollegen unserer Geschäftsstelle bemühten sich zwar in den nachfolgenden Wochen in bewundernswerter Weise und mit viel Herzblut darum, trotz aller Widrigkeiten – seien es nun weitere Verschärfungen der behördlichen Vorgaben oder die Absagen von Partnern gewesen – ein attraktives Programm für die Nikolausfahrten auf die Beine zu stellen. Nachdem jedoch bereits alle für das erste Adventswochenende geplanten Fahrten dem für November 2020 geltenden Teillockdown zum Opfer gefallen waren, mussten wir am 26. November die letzten noch bestehenden Hoffnungen aufgeben und bekannt geben, dass erstmals seit fast 35 Jahren gar keine der beliebten Niko-

lausfahrten des Kuckucksbähnleins stattfinden würden. Glücklicherweise waren zu diesem Zeitpunkt – ganz im Gegensatz zu all den Jahren zuvor – noch keinerlei Fahrtunterlagen verschickt, Waren eingekauft oder Gelder überwiesen worden, wodurch die Absage keinen größeren Arbeitsaufwand zur Folge hatte.

Werkstattbetrieb

Nachdem sicher war, dass die SPEYERBACH im Jahre 2020 nicht mehr angeheizt werden würde, wurde die Lok bereits am 21. November vorzeitig für den Winter vorbereitet: Alle Wasserbehälter, der Hauptluftbehälter sowie der Kessel wurden entleert. Ferner mussten zur Vermeidung von Frostschäden alle Leitungen, in denen sich Kondenswasser befinden könnte, mittels Druckluft ausgeblasen werden, während das Kessel- und Heizungsmanometer demontiert und an einem warmen Ort eingelagert wurden. In der Feuerkiste wurden der komplette Rost ausgebaut und der Aschkasten besenrein von allen Verbrennungsrückständen gesäubert.

Bei den Waggons des Museumszuges wurden ebenfalls alle Wasserbehälter und Rohrleitungen entleert und bei Bedarf ausgeblasen. Ferner wurden die Akkus

der Innenbeleuchtungen ausgebaut und frostsicher eingelagert.

Nicht zuletzt wegen unserer jüngsten Erfahrungen mit dem klemmenden Regler der SPEYERBACH wurde auch bei der österreichischen Lok 378.78 – der „Sissi“ – der Dampfdom geöffnet, um auch hier den Regler zu überprüfen und vorbeugend instand zu setzen. Ebenso wurden die alten und mittlerweile steinhart gewordenen Dichtungspackungen der Reglerstange komplett durch neue Dichtungen ersetzt.

Ferner konnten in Absprache mit der Fachfirma, welche die PZB 90 und das GSM-R-Funkgerät einbauen wird, die meisten vorbereitenden Installationsarbeiten von uns in Eigenleistung abgeschlossen werden. Hierzu zählten insbesondere der Anbau und die Verrohrung einer Lichtmaschine sowie die Installation bislang fehlender Kabelrohre und Schaltkästen. Bei der Instandsetzung der Achslagerschalen kam es leider zu unerwarteten Verzögerungen, da rund 40 Jahre nach Ende des Dampflokbetriebs und mit dem altersbedingten Ausscheiden der früheren Facharbeiter selbst in Fachfirmen das Know-how zur Bearbeitung solch diffiziler Bauteile immer weiter verloren geht. Im Falle unserer Achs-



Blick in den Rundlokschuppen mit der aufgebockten Lok 378.78 „Sissi“ (oben). Um an den Regler der „Sissi“ heranzukommen, muss nur diese relativ kleine Flanschplatte mit den beiden Sicherheitsventilen abgehoben werden (rechts).

Jürgen Lemke (2)

lagerschalen musste unser zuständiger Kollege Oliver Brückom eine Tagesreise nach Essen auf sich nehmen, um durch seine zusätzliche Unterstützungsarbeit vor Ort alle offenen Punkte schnell klären zu können; nur so konnten die Achslagerschalen noch vor Weihnachten fertiggestellt werden. Auch die beiden schadhafte Blattfedern wurden noch vor Jahreswechsel durch die beauftragte Fachfirma repariert und zur Abholung bereit gemeldet. Gleiches galt für die Aufarbeitung diverser Kesselarmaturen. Aktuell warten wir noch auf neue Buchsen und Bolzen für die Ausgleichshebel sowie auf drei neu angefertigte Gleitplatten, damit die Lok endlich wieder eingehacht werden kann.

Wann immer etwas Zeit übrig war, wurden die Aufräumarbeiten in unseren Schuppen und Lagerwagen fortgeführt. Mit ausschlaggebend hierfür war das Eintreffen einer größeren Menge Materials, welches preisgünstig aus der Insolvenzmasse einer mittlerweile aufgelösten Firma erworben werden konnten. Hierzu passend trafen zwei 20-Fuß-Seecontainer im Bw ein, welche fortan als Lagerraum dienen werden und uns von der UEF GmbH gestiftet worden sind.

Pfalzbahnmuseum

Das Pfalzbahnmuseum war infolge des Teillockdowns ab dem 3. November für jeglichen Publikumsverkehr geschlossen. Um vor Beginn dieser unerwartet langen Winterpause noch ein paar Einnahmen generieren zu können und unser Bähnel beim Publikum in Erinnerung zu halten, wurde die Idee einer kleinen Sonderverkaufsaktion geboren. Nachdem das Ordnungsamt geprüft und grünes Licht

gegeben hatte, richteten wir im Freien ein Areal mit abgegrenzten Verkaufsflächen und Einbahn-Wegeführung ein. Obwohl die Aktion erst ab dem 6. Dezember beworben wurde und es weder Bewirtung noch irgendein Sonderprogramm geben durfte, erfreute sich die dreistündige Verkaufsaktion am 12. Dezember eines sehr hohen Zuspruchs. Selbst aus dem benachbarten Saarland kamen Eisenbahnfreunde angereist, um uns durch ihre Käufe materiell und ideell zu unterstützen und um wenigstens ein bisschen Eisenbahnatmosphäre bei uns schnuppern zu können. Leider konnten wir die erfolgreiche Veranstaltung nicht wiederholen, da die Corona-Schutzmaßnahmen nochmals verschärft und der Vor-Ort-Verkauf von nicht lebensnotwendigen Artikeln verboten wurde.

Eine der wenigen Aktivitäten des vergangenen Jahres, welche nicht von Corona betroffen war, war die Inventur des Souvenirverkaufs, welche immer in der Zeit zwischen Weihnachten und Silvester durchzuführen ist. Wie üblich mussten im kaum oder gar nicht beheizten Obergeschoss sämtliche in Auslagen und Lagern befindlichen Postkarten, Bücher, Spiele und sonstigen Artikel gesichtet, gezählt und mit zumeist klammen Fingern in Bestandslisten eingetragen werden, welche dann am heimischen PC in Tabellen übertragen wurden. Eine stupide und undankbare Arbeit fernab des Eisenbahnhobbys, für die den Kollegen an dieser Stelle umso mehr gedankt werden soll.

Bahnmeisterei Elmstein

Während der beiden letzten Monate des zu Ende gegangenen Jahres beschäftigte sich unsere Bahnmeisterei weiterhin mit



dem Austausch der Kleineisen zwischen den Streckenkilometern 7,9 und 8,2.

Eine in der Tat sehr zeitaufwändige Tätigkeit. Selbst mit einer Mannschaft von zeitweise bis zu fünf Leuten schaffte man auf die nachfolgend beschriebene Weise an einem Tag bestenfalls ca. 50 m Gleis bzw. ca. 75 Stahlschwellen. Jenes relativ geringe Arbeitspensum war jedoch den geltenden Sicherheitsmaßnahmen wegen der Corona-Pandemie geschuldet, welche uns u. a. zum Einhalten größerer Abstände zwischen den Arbeitenden zwang.

Zum Arbeitsvorgang selbst: Bei dem in diesem Fall noch aus Zeiten der Pfalzbahn stammenden Oberbau ist jede Schiene mittels zweier Verschraubungen mit der zugehörigen Stahlschwelle verbunden. Jede dieser Befestigungen musste einzeln überprüft werden, wobei der bisherige Federring auf jeden Fall durch ein neues Exemplar zu ersetzen war. Oftmals war es aber erforderlich, komplette Kleineisenpäckchen zu tauschen, also auch Klemmschraube mit Mutter, Federring und das Spurplättchen, welches den Schienenfuß auf die Schwelle presst. Bei den hier vorliegenden Pfalzbahn-Stahlschwellen können die schadhafte Klemmschrauben nur von der Unterseite der betroffenen Schwelle her entfernt und eingesetzt werden, was wiederum das teilweise Entfernen des Schotterbetts erforderte. Falls die alte

Liebe Mitglieder, ob die einzelnen Treffen, Termine und Vorträge der Mitgliedergruppen stattfinden können, erfragen Sie bitte **unbedingt bei den Verantwortlichen vor Ort** per Mail oder telefonisch. Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Mitgliedergruppen – Termine & Informationen

► Berlin/Brandenburg

TREFFPUNKT: An jedem dritten Donnerstag im Monat im Restaurant „Poseidon“, Fritz-Wildung-Str. 7a, 14199 Berlin (Schmargendorf), nahe S-Bhf Hohenzollerndamm, ab 19 Uhr

INFO: Bernhard Damerau, Conradstr. 40, 13509 Berlin, Telefon: 0 30/81 01 09 94

► Dortmund

TREFFPUNKT: Auslandsgesellschaft Nordrhein-Westfalen, Steinstr. 48, 44147 Dortmund, am zweiten Mittwoch jeden Monats, 19 Uhr.

INFO: Eckhard Wedding, Schmiedestr. 8, 45721 Haltern am See, Tel. 0 23 64/21 03, mg-dortmund@dgeg.de

TERMINE:

Mi, 10. Feb., 19 Uhr: Jürgen Wensorra präsentiert einen Jahresabriss ab Mai 1984.

Mi, 10. März, 19 Uhr: Ansgar Völmicke: Von Witten nach Hagen Anfang der 80er Jahre

Wegen der beschränkten Zuhörerzahl im Vortragsraum ist eine Anmeldung unbedingt erforderlich.

► Karlsruhe

TREFFPUNKT: Am zweiten Dienstag eines jeden Monats um 19.00 Uhr im Nebenzimmer der Gaststätte der Eisenbahner-Sportgemeinschaft (ESG) Frankonia, Durlacher Allee 112.

INFO: Walter Vögele, Belchenplatz 5, 76199 Karlsruhe, Tel. 07 21/88 13 64, WalterW.Voegele@t-online.de

► München

TREFFPUNKT: Ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heyse-Unterführung), 80335 München. S-/U-Bahn zum „Hauptbahnhof“, Ausgang Arnulfstraße, Tram-Linie 16/17, Haltestelle „Hopfenstraße“, Wann: In der Regel an einem Montag, 18.30 Uhr

INFO: Gerald Bendrien, Tel. 0 80 92/3 33 48

► Nord

TREFFPUNKT: „Kunstverein Harburger Bahnhof“, ehemaliger Wartesaal im Empfangsgebäude (Inselgebäude); Zugang oberhalb des Bahnsteigs der Gleise 3 und 4 in der Mitte des Fußgängersteigs, der Bahnsteige und Bahnhofsvorplatz miteinander verbindet. Beginn der Vorträge um 19 Uhr, Ende gegen 21 Uhr, an jedem vierten Dienstag in den ungeraden Monaten (außer im Juli). Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!

INFO: Dietrich Bothe, Tel. 0 23 02/878 89 03, dietrich.bothe@dgeg.de oder Rainer Kolbe, Tel. 0 23 02/878 89 08, rainer.kolbe@dgeg.de

► Rheinland

TREFFPUNKT: Vogthaus, Münsterplatz 10-12, 41460 Neuss.

INFO: Gert Salfer, Dechant-Janssen-Weg 3, 41065 M'gladbach, Tel. 0 21 61/59 13 75, mobil 01 51/51 47 62 66, mg-rheinland@dgeg.de, Uwe Dittmann, Tel.: 0 21 03/8 89 33, uwe.dittmann@dgeg.de

► Rhein-Main

TREFFPUNKT: Gaststätte „Zur Waldlust“, Frankfurt-Nied, Oeserstr. 16 (S-Bhf F-Nied), Frankfurt, am zweiten Freitag im Monat ab 18 Uhr.

INFO: H.-P. Günther, Bergstraße 12, 56459 Girkenroth, Tel. 01 70/2 47 62 87, h-p.guenther@t-online.de

► Rhein-Neckar

TREFFPUNKT: Die Treffen finden jeden dritten Dienstag in den ungeraden Monaten statt. Ein neuer Treffpunkt wird noch bekannt gegeben.

INFO: Veit Schönberger, Tel. 0 62 33/4 59 69 26 mg-rhein-neckar@dgeg.de

► Saar

TREFFPUNKT: Restaurant Sudhaus (Nebenzimmer), Sudstraße 7, 66125 Saarbrücken-Dudweiler am 3. Sonnabend des Monats, 19 Uhr.

INFO: Martin Springer, Wiesenstr. 18, 66636 Tholey-Lindscheid, Tel. 0 68 88/17 53 oder 0171/4 06 58 83, schreinerreispringer@t-online.de

► Weser-Ems

TREFFPUNKT A: Gasthof Burgdorf, Hohe Str. 21, 27798 Hude, direkt am Bahnhof, Südseite.

TREFFPUNKT B: Gaststätte Landhaus, Weserstr. 2, 27572 Bremerhaven

INFO: Axel Meyer, Im Steller Sande 23, 28816 Stuhr, Tel. 0 42 06/44 67 58, mg-weser-ems@dgeg.de

► Würzburg

TREFFPUNKT: Aufenthaltsraum im Lokschuppen zwischen den Gleisen des Würzburger Rangierbahnhofs an der Bahnstrecke nach Gemünden. Fußweg ab Bf Würzburg-Zell: An der Ampel auf der Rothofbrücke in Richtung Norden gehen, nach ca. 50 m links über den Bahnübergang, dann auf der schmalen Straße zwischen den Gleisen entlang ca. 500 m bis zum Schuppen. Treffen an jedem zweiten Freitag im Monat um 20 Uhr.

INFO: Christian Krodell, Tel. 0 91 93/6 85 90 41, mg-wuerzburg@dgeg.de

► Wuppertal

TREFFPUNKT: Am 3. Mittwoch jeden Monats ab 18 Uhr im „Bürgerbahnhof Vohwinkel“ im Empfangsgebäude des Bahnhofes W.-Vohwinkel. Die Vorträge beginnen um 19.15 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt muss der Vortragsraum abgeschlossen werden. Nachzügler bitte (vorher) unter der unten angegebenen Nummer oder direkt unter 0175/895 76 59 bei Dietrich Hoff melden!

INFO: Dietrich Hoff, Friedrich-Ebert-Str. 384, 42117 Wuppertal, Tel. 02 02/71 16 08



Impressum: Alle auf den Seiten der DGEG e.V. (DGEG-Forum) abgedruckten Beiträge – gleich welcher Art – geben stets nur die persönliche Meinung des jeweiligen Verfassers wieder und nicht die Meinung der DGEG e.V. oder der Redaktion von „EisenbahnGeschichte“. Redaktionsschluss ist jeweils Ende Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen vor. V. i. S. d. P.: Rainer Kolbe, Anna-Susanna-Stieg 12, 22457 Hamburg

Klemmschraube festgerostet war, wurde diese mittels elektrischem Bohrhammer und passendem Meißel nach unten aus der Schwelle herausgetrieben.

Wenn im Verlauf der geschilderten Arbeiten weitere Schäden festgestellt wurden, hatte das den Austausch der betroffenen Schwelle zur Folge. Zum Anziehen der Befestigungsmuttern kam ein Motorschrauber mit Viertakt-Motor oder ein Akkuschauber zum Einsatz. Nach Arbeiten am Schotterbett musste dieses mittels elektrischer Stopfhämmer wiederhergestellt werden.

Leider zwang uns die Entwicklung der Covid-19-Infektionen und der damit verbundenen behördlichen Maßnahmen und Einschränkungen dazu, dass wir Mitte Dezember alle nur von mehreren Personen durchführbaren Aktivitäten bis auf Weiteres einstellen mussten. Bis zum Jahresende ließen sich daher leider nur noch solche Wartungsarbeiten am Zweibegebagger, KlV 053, Kleingeräten und sonstiger Ausrüstung erledigen, welche von einer einzelnen Person risikolos ausgeführt werden konnten.

Jürgen Lemke, Reiner Frank



Wolfgang Harsch und Timo Frieß beim Stopfen einer neu eingesetzten Schwelle. R. Frank