

*Liebe Leserin, lieber Leser,*

wenn Sie dieses Heft in den Händen halten, ist zu hoffen, dass die bleierne Last der COVID-19-Pandemie, die sich mehr oder minder stark auf die Gemüter aller schlägt, einer (in den vergangenen Monaten nach meinem Geschmack viel zu oft und viel zu früh bemüht) Aussicht auf Rückkehr zu etwas mehr „Normalität“ gewichen ist.

Auch wenn an dieser Stelle sicherlich nicht der Platz ist, eine omnipräsente Thematik zu „beackern“, der die Mehrheit der Bevölkerung schlicht überdrüssig ist, hat die Inbesitznahme der Welt durch ein Virus auch hinter den Kulissen des laufenden Geschäftsbetriebes und des Vereinslebens der DGEG Auswirkungen, die – vorsichtig ausgedrückt – belastend sind. Die Übernahme der weitreichenden „präsidialen“ Verpflichtungen durch den „Vize“ macht die Dinge nicht leichter, wird aber zu bewältigen sein: Bei Erscheinen dieses Heftes werde ich mich bereits acht Wochen mit Themen und Aufgaben beschäftigt haben, die mir vor anderthalb Jahren noch ebenso fern erschienen wie die Möglichkeit, dass unsere Tochter seit nunmehr über einem halben Jahr zu Hause „beschult“ wird.

Aber es sind nicht die administrativen, rechtlichen und wirtschaftlichen Dinge, die „so nebenbei“ erledigt werden wollen, sondern die damit einhergehenden „sportlichen“ Anforderungen, mit denen wir die „Nach-Pandemie-Zeit“ angehen wollen, die in Erinnerung rufen, dass die Beschäftigung mit dem Verkehrsmittel „Eisenbahn“ eine ebenso vielfältige wie inspirierende ist. Damit begleitet die Hoffnung auf baldige Besserung der Rahmenbedingungen die Hoffnungen und Wünsche auf das Gelingen neuer Projekte – vor allem jedoch auch gemeinschaftliche Tätigkeiten unter dem Dach der DGEG in enger Zusam-



menarbeit mit einer Vielzahl von Institutionen, Einrichtungen und freundschaftlich verbundenen Vereinen. Positive Ansätze gibt es hierfür allerorten. Die aktuell „markantesten“ seien kurz umrissen:

Der Abschluss der Planungsphase des Neubaus der Universitätsbibliothek Dortmund führt unter vertrauensvoller wie konstruktiver Zusammenarbeit zu einer langfristigen Sicherung unserer bibliothekarischen Bestände, die es in diesem Umfang im deutschsprachigen Raum kein zweites Mal gibt. Unter der Federführung von Rolf Swoboda und Peter Neumann wurde ein neues Bestandskonzept entwickelt, mit dem wir den uns von der Bibliothek gestellten Anforderungen gerecht werden können. Bei qualitativer Verbesserung des Erreichten ist die dauerhafte Eingliederung im Neubau der Universitätsbibliothek ein schönes Geschenk zum 2022 anstehenden fünfzigsten Jahrestag der Kooperation. Hand in Hand mit dem Bestandskonzept gehen in Witten Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsstrukturen unseres – Schätze bergenden – Archivs einher.

Mit dem Einrücken der 181 206-4 ins Museum Neustadt an der Weinstraße wurde die E 17 113 in unser dortiges Bahnbetriebswerk versetzt: Unter Leitung von Thomas Woyczak und Joschka Baum wird sie befundet und geprüft mit dem Ziel einer betriebsfähigen Aufarbeitung. Derweil wird unserem Museumsleiter Ralf Rudolph nicht langweilig, gilt es doch, die formal „genehmigte“ Fahrseason mit der Ungewissheit ihrer tatsächlichen Durchführung vorzubereiten. Nach tagesaktuellem Stand spricht vieles dafür, dass die Mühen nicht umsonst sind. Schauen Sie doch einmal selbst vorbei! Besser noch: Fragen Sie, wo Sie mit anpacken dürfen!

## Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



### Eisenbahnmuseum Neustadt

Ab 13. Juni wird das Kuckucksbähnle wieder ins Elmsteiner Tal fahren, die Genehmigung des Ordnungsamtes liegt vor. Bis zum 17. Oktober wird an jedem Sonntag gefahren. Zusätzlich zu den sonntäglichen Fahrten kommen Sonderfahrten hinzu: Am 3. Juli eine Fahrt mit Weinprobe, am 13. August die verschobene Sommernachtsfahrt, am 14. August erneut eine rollende Weinprobe. Weitere Sonderfahrten, die Buchungsmöglichkeiten und den Fahrplan der sonntäglichen Fahrten finden Sie auf der Internetseite des Museums unter [www.eisenbahnmuseum-neustadt.de](http://www.eisenbahnmuseum-neustadt.de).

### Eisenbahnmuseum Würzburg

Wegen der Corona-Pandemie gibt es im Raum Würzburg zur Zeit keine Sonderfahrten. Bitte informieren Sie sich über den weiteren Fortgang auch im Internet unter [www.eisenbahnmuseum-wuerzburg.de](http://www.eisenbahnmuseum-wuerzburg.de).



### Eisenbahnmuseum Bochum

Das Museum ist geschlossen und wird erst ab einem örtlichen Inzidenzwert von unter 100 öffnen. Bitte informieren Sie sich direkt beim Museum.



## 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](mailto:gst@dgeg.de) · [www.dgeg.de](http://www.dgeg.de)

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



Blick zurück nach vorn: 117 113-1 im März 1979 vor einem Sonderzug in Westerstetten.

Auch in Würzburg ein Aufbruch zu neuen Ufern: Unter Federführung von Thomas Benz wurden Konzepte entwickelt, mit denen unter Ordnung der Fahrzeugbestände die Grundlage für eine solide Ausrichtung geschaffen wurde. In der nächsten Ausgabe der EisenbahnGeschichte wird von den Entwicklungen zusammenfassend berichtet werden. Im Fokus steht dabei die geplante Reaktivierung der Mainschleifenbahn mit einer getakteten Nahverkehrsverbindung von Volkach-Astheim nach Würzburg Hbf. Hierbei wird sich zeigen, wie die Koppelung eines modernen ÖPNV mit eisenbahnhistorischen Interessen gelingen kann. Maßgebliche Aufgabe wird es sein, das Wissen und die Fähigkeiten der Aktiven der frühen Jahre erfolgreich in die nächsten Generationen zu tragen. Wer aus erster Hand etwas von unseren „DGEG-Urgesteinen“, den Mitgliedern des vormaligen Arbeitskreises Jagsttal, lernen möchte – sei es vor Ort oder per „Fernwartung“ von zu Hause – ist dazu herzlich eingeladen!

Die Notwendigkeit des Informationstransfers wie die Vermittlung von Interessen bei gleichzeitiger Vergabe von Aufgaben zur verantwortungsvollen Ausführung wurde uns in den vergangenen Monaten so deutlich wie nie zuvor.

Uns geht es hier wie allen befreundeten Organisationen. So wird zur Jahresmitte im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhau-

sen mit Volker Böhm und Nikolai Ingenerf ein neuer – generationenübergreifender – Vorstand antreten. Wir wünschen eine glückliche Hand, um zwischen pandemie-bedingten Schwierigkeiten und der Vorfreude auf die baldige Wiederinbetriebnahme der 38 2267 eine Brücke zwischen Vergangenheitem und Zukünftigem schlagen zu können. Ich erinnere mich gern an die Begegnungen, als vor nahezu exakt 30 Jahren die P 8 vom Denkmalssockel in Wiednitz geholt und nach einer Hauptuntersuchung in Meiningen zum 25. Gründungsjahr der DGEG zu ihrem zweiten Leben erweckt worden war. Mögen der 38 2267 mit tatkräftigen Händen in Bochum noch viele Kilometer Laufleistung gegönnt sein.

Nicht nur für die Vermittlung von handwerklichen Fertigkeiten bedarf es persönlicher Begegnungen. Ob im Archiv oder beim Schotterstopfen im Elmsteiner Tal: Begegnungen sind in den kommenden Monaten noch erschwert, aber sie sind möglich – und sei es via Zoom oder Telefon. Lassen Sie uns in Kontakt bleiben! Wollten Sie nicht ohnedies den netten Reisegefährten der letzten Schienenkreuzfahrt anrufen, um nach seinem Wohlergehen zu fragen und Pläne für eine gemeinsame Exkursionen zu schmieden? Sobald es wieder geht ...

*Ekkehard Martin, Interims-Präsident DGEG e. V.*

## Eisenbahnmuseum Würzburg Frühlingserwachen

Nachdem sich in der zweiten Hälfte des Aprils das grässliche Wetter endlich besserte, sind mit Beginn der Wachstumsphase im Grünbereich wieder erste Arbeiten zur Landschaftspflege notwendig. Viel zu schnell versuchen alle möglichen Kräuter sich der Gleisanlagen zu bemächtigen, zumindest im unmittelbaren Gleisbereich ist deshalb allzu üppiger Begrünung Einhalt zu gebieten. Endlich

kann bei wärmerem und vor allem trockenerem Wetter auch wieder an den Fahrzeugen im Freien unbeschwert gearbeitet werden, selbstverständlich unter Einhaltung der AHA-Regeln.

### Unser Bayer

Umfangreiche Arbeiten sind zur Revision (HU) mit BR 3 an unserem Ci bay 30 (85034 Au, Rathgeber München 1930)

durchzuführen. Neben einer gründlichen Reinigung des Wagens innen und außen ist die Überprüfung nach entsprechenden Vorschriften und, soweit erforderlich, die Instandsetzung der Bremsanlage erforderlich. Hier werden alle Gelenke auf Maßhaltigkeit überprüft und neu gefettet, Luftleitung, Luftbehälter, Bremszylinder auf Dichtheit überprüft und das Steuerventil gewartet. Die Radsätze





Christian Krodel beim Überprüfen der wichtigen Radprofilmaße Sh, Sd, qR mit entsprechendem Messmittel (Bild links). Unser jüngster Mitarbeiter Marlin, 4 Jahre jung, mit seinem Vater Simon Schellhorn bei der Montage der Regenablaufrohre der V 100 (Bild Mitte). Walter Vonhof überarbeitet die Verkabelung der Kühlwasservorwärmung unserer V 100 (Bild rechts).

Helmuth Hombach



Hier müssen Standschäden beseitigt werden. Michael und Simon bauen aus dem Ci bay 30 die Fenster und Fensterheber aus.



Unser alter und neuer MCI-Schreinerwagen bekommt von Joachim Steidle, Michael Brod und Simon Schellhorn einen neuen Anstrich.

erhalten eine Untersuchung nach den DIN-Vorschriften. Leider zeigt sich bei der Arbeitsaufnahme, dass die lange Abstellzeit ohne Fahrzeugsätze, die der Corona-Pandemie geschuldet ist, vor allem in den Fenstertaschen zu Feuchtigkeitsschäden geführt hat. So müssen alle Fenster samt den Rahmen und Fallschachtverkleidungen ausgebaut werden, damit die Fensterheber wieder gängig gemacht und Anrostungen im Fensterschacht beseitigt werden können. Letztendlich ist auch eine Neulackierung des Wagenkastens inklusive Neubeschriftung fällig.

### Kleine Schreinerei

Seit über 20 Jahren ist als „Arbeitsvorrat“ ein abgestellter MCI-43 vorhanden, der in seinem Inneren auch zur Lagerung von Holzvorräten für den weiteren Ausbau unserer Wagen dient. An diesem Wagen sind inzwischen Ausbesserungsarbeiten am hölzernen Wagenkasten erforderlich, die einfachen Fenster mit ihren Holzrahmen sind abzudichten und zum Teil neu einzuglasen, die Regenrinnen müs-

sen erneuert werden. Ein einfacher Anstrich soll das Holz des Wagenkastens vor Witterschäden schützen. Im Innenraum ist nach Aufräumen und Ordnen etwas Platz vorhanden, um eine kleine Schreinerwerkstatt einzurichten. Dann können Holz- und Metallarbeiten weitgehend getrennt voneinander durchgeführt werden. Es ist dann auch möglich, dort fertige Holzteile zu lackieren und in Ruhe trocknen zu lassen ohne Gefahr der Verschmutzung oder des Verstaubens durch Arbeiten in der Fahrzeugwerkstatt.

### Detailarbeiten und Zurüstung

An der V 100 1200 wird die Webasto-Vorwärmanlage überarbeitet. Teilweise sind Verkabelungen der elektrischen Anlagen neu zu verlegen und neueren Anforderungen anzupassen, auch einige wasserführende Rohre sind zu erneuern bzw. neu zu verlegen oder einzupassen. Die Aufarbeitung des Dampfheizkessels für die Zugheizung befindet sich in fortgeschrittenem Stadium. Vorbereitend sind Arbeiten für eine geplante Inbe-

triebnahme der Dampfheizanlage an der Lokomotive vorzunehmen, die Heizdampfleitungen nebst Absperrhähnen sind aufzuarbeiten und auf Dichtheit zu überprüfen.

Um weiterentwickelten Vorschriften und Techniken für einen zukünftigen Betrieb der V 100 zu entsprechen und die damit verbundenen Anforderungen zu erfüllen, werden vorbereitende Arbeiten für die Ausrüstung mit GSM-R-Funk durchgeführt, um die dann notwendigen Geräte installieren zu können. Insgesamt sind wir bei unseren betriebsfähigen Fahrzeugen auf dem Laufenden, was den jeweils aktuellen Stand der Technik und Vorschriftenlage betrifft. Dies ist – neben dem Arbeitsaufwand – mit nicht unbedeutenden Aufwendungen finanzieller Art verbunden. Jedoch darf an den weiterentwickelten Einrichtungen für den sicheren Bahnverkehr nicht gespart werden, damit auch weiterhin ein uneingeschränkter Einsatz der historischen Fahrzeuge im öffentlichen Schienennetz möglich ist.

Joachim Kraus



Am 17. April wurde die SPEYERBACH erstmals angeheizt, um die Dichtheit aller Rohrleitungen und Armaturen zu testen und um bei einer Probefahrt die Gestängelager zu überprüfen.

Marcus Klein (3)



## Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

# Sehr ruhige Saisonvorbereitungen

Wir hatten in den vergangenen 36 Betriebsjahren des Kuckucksbähnels nur selten eine derart ruhige Saisonvorbereitungsphase wie in diesem Frühjahr: Abgesehen von der Motorinstandsetzung an unserer Köf 11114 (wir berichteten davon im vorangegangenen Heft) mussten an keinem unserer Fahrzeuge umfangreichere Reparaturen oder gar eine Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Nein, alle anstehenden Frist- und Instandsetzungsarbeiten konnten wie üblich samstags ohne jeglichen Zeitdruck oder Nachtschichten erledigt werden: Auch musste in diesem Frühjahr am Kessel der SPEYERBACH kein einziger Stehbolzen ersetzt werden, was manchem von uns schon etwas seltsam vorkam. Dafür war in der Rauchkammer mal wieder die Anfertigung eines neuen Abdampfrohrs für die Lichtmaschine vonnöten, nachdem

sich das vorherige Exemplar unter der abwechselnden Einwirkung von heißen Abgasen, Feuchtigkeit sowie leicht saurem Ruß immer mehr in seine Bestandteile zerlegt bzw. sich in manchen Bereichen aufgelöst hatte.

Am 16. April wurde die SPEYERBACH dann erstmals wieder angeheizt, um die Verschraubungen ihres Dampfdomes noch einmal in warmem Zustand nachziehen sowie die Dichtheit aller Rohrleitungen, Waschlukn und Armaturen überprüfen zu können. Ferner führten wir auch eine kurze Probefahrt im Rangierbahnhof durch, um sicherzustellen, dass kein Stangenlager oder Stellkeil falsch eingestellt worden war.

Genau wie bei den Loks waren auch bei allen Waggons eine Bremsuntersuchung Br 1 sowie die Überprüfung der Radsätze hinsichtlich ihrer Laufflächen

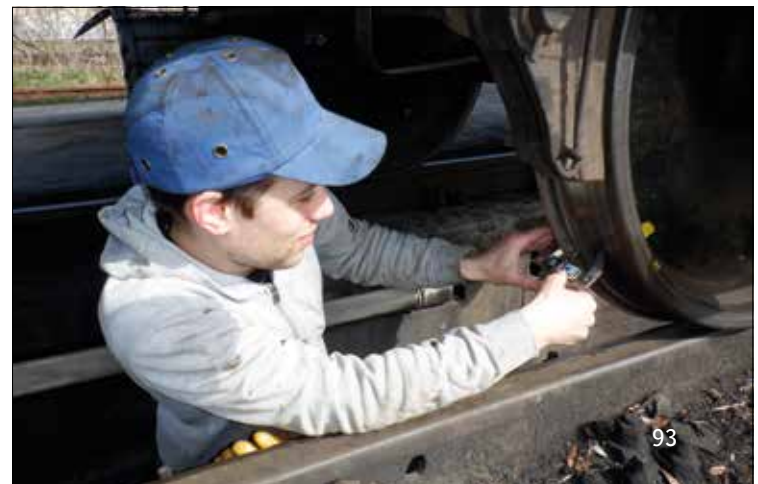
und Profilierung des Spurkranzes obligatorisch, was alles akribisch protokolliert wurde. Eine ebenso wichtige Tätigkeit war die Kontrolle aller Gleitlager, bei denen es zunächst den Zustand der Lagerschale und des darunter befindlichen Schmierfilzes zu überprüfen galt. Im nächsten Schritt wurde dann mit einer Schmierspritze eventuell eingedrungenes Wasser aus dem Ölsumpf abgesaugt und der Schmierstoffvorrat auf die Sollmenge ergänzt. Den Abschluss der wagentechnischen Überprüfungen bildete dann die Begehung der Fahrgasträume, wobei hier unsere Aufmerksamkeit insbesondere dem Vorhandensein aller Warnhinweise und Feuerlöscher sowie dem sicheren Zustand der Bestuhlung galt.

Neben den genannten technischen Vorbereitungen hatten bis Mitte April alle Personale auch schon ihren jewei-

Marcus Klein bei der alljährlichen Überprüfung eines Gleitlagers.



Tobias Böttcher beim Überprüfen des sogenannten qR-Maßes an einem Radsatz.



gen Dienstunterricht und bei Bedarf den Besuch bei einem entsprechend qualifizierten Arbeitsmediziner – früher: Bahnarzt – absolviert, sodass wir uns geradezu tiefenentspannt auf den geplanten Saisonbeginn hätten freuen können. Doch dann kam uns die so genannte Corona-Notbremse des Bundes dazwischen: Da Ende April die Inzidenzwerte in unserer Region stabil unter dem Schwellenwert von 100 lagen, hätten wir nach unserer Auffassung das Kuckucksbähnle wie angekündigt am 1. Mai wieder fahren lassen dürfen, aber angesichts sich in jenen Tagen fast täglich ändernder Vorgaben und ohne die konkreten Zustimmungserklärungen gleich mehrerer Behörden war uns das Ganze zu unsicher, weshalb wir es vorzogen, die Fahrsaison später beginnen zu lassen.

### Wir fahren wieder!

Nun aber ist es soweit: Ab 13. Juni wird das Kuckucksbähnle wieder ins Elmsteiner Tal fahren, die Genehmigung des Ordnungsamtes liegt vor. Und bis zum 17. Oktober wird an jedem Sonntag gefahren!

### »Sissi«

Leider waren bei unserer österreichischen Lok 378.78 auf den ersten Blick nur vergleichsweise geringe Fortschritte zu erkennen. Die Arbeiten an der Elektrik wurden zwar weitergeführt, auch trafen weitere überholte Kesselarmaturen ein und es wurden auch schon die meisten Bauteile der Federung wieder montiert. Dennoch muss die Lok wegen der coronabedingt verzögerten Fertigstellung tragender Bauteile noch immer auf den Trägern des Hubstands ruhen, anstatt sich endlich wieder auf ihren längst fertig gestellten Radsätzen abzustützen, was si-

Unsere pfälzische T 5 besitzt nun endlich auch Nachbildungen typisch pfälzischer Laternen.

Reinhard Winkler



cherlich ein großer Motivationsschub für das Werkstattpersonal wäre.

### Pfalzbahnmuseum geöffnet

Am 28. März konnte unser Pfalzbahnmuseum nach viermonatiger Winter- und Corona-Zwangspause wieder für die Besucher öffnen. Wir hätten sogar ein paar Wochen früher öffnen dürfen, doch mussten wir, nachdem gleich mehrere Kollegen ganz oder zumindest für mehrere Monate ausfallen würden, erst einmal den Museumsdienst umorganisieren und den Mittwoch als Besuchstag wieder streichen, da für den Dienst an Werktagen nicht genügend Personal organisiert werden konnte.

Da sich auf behördliche Anordnung hin zeitgleich nur maximal 30 Personen – einschließlich Personal – unter Beachtung eines strengen Hygienekonzepts auf dem Museumsgelände aufhalten dürfen, haben wir bislang in den regionalen Medien auf entsprechende Werbung verzichtet. Dennoch entwickelte sich die Zahl der verkauften Eintrittskarten von Anfang an recht positiv und die Besucher – überwiegend Einzelbesucher oder Familien – waren überaus dankbar dafür, endlich wieder ein zusätzliches Ausflugs-

ziel zu haben und eben auch unserer Sammlung sehen zu können.

Bei der Aufarbeitung unserer pfälzischen T 5 hat es einen kleinen, aber augenfälligen Fortschritt gegeben: Unser Kollege Klaus Radgen hatte es sich zur Aufgabe gemacht, dieser Lok nun endlich die bis dato fehlenden Laternen zu spendieren. Da es von diesen Laternen keinerlei Zeichnungen mehr gibt, mussten die fehlenden Maße durch Ausmessen auf stark vergrößerten Fotos ermittelt werden. Auch wenn vielleicht nicht die allerletzten Details nachgebildet werden konnten, wirken diese Nachbauten dennoch überzeugend. Auf den ersten Blick ungewohnt ist ihre grüne Lackierung, doch gemäß Literatur war es bei den Pfalzbahnen durchaus üblich, die Laternen in Fahrzeugfarbe zu lackieren.

### Bahnmeisterei Elmstein

Am 17. April konnten wir den Austausch des verschlissenen Kleineisens und damit einhergehend die Spurweitenkorrektur zwischen km 9,5 und 9,7 (bei Helmbach) erfolgreich beenden. In normalen Zeiten hätte dieses Ereignis auch Anlass für eine kleine Festveranstaltung sein können, da hiermit nun auch die letzten Meter unserer Bahnlinie saniert worden sind.

Hierzu muss man wissen, dass sich der originale Pfalzbahn-Oberbau aufgrund der Art, wie Schienen und Schwellen miteinander verbunden sind, nicht mit heutigen Gleisbaumaschinen, sondern nur mit viel Handarbeit instand setzen lässt, was heutzutage mit bezahlten Arbeitskräften nicht mehr finanzierbar ist. Aus diesem Grund konnte die Instandsetzung aller Streckenabschnitte mit originalem Oberbau seit 1983 nur durch die ehrenamtlichen Mit-

Im Bahnhof Helmbach wurde das Stumpfgleis mit einem ein altbrauchbaren Prellbock gesichert.

Wolfgang Harsch (2)





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

### ► Karlsruhe

**TREFFPUNKT:** Am zweiten Dienstag eines jeden Monats um 19 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.Voegel@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 (In-

selgebäude); 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 o. 0171/4 06 58 83, schreinerspringer@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 Krodel, 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

arbeiter unserer Bahnmeisterei ausgeführt werden. All jene Gleise aber, bei denen das vorhandene Oberbaumaterial zu sehr verschlissen und nicht mehr mit vertretbarem Aufwand zu erhalten war, wurden in den vergangenen Jahren je nach Dringlichkeit sukzessive in Abschnitten von mehreren Hundert Metern Länge von Grund auf erneuert: Austausch der alten Oberbaustoffe wie Schienen und Schwellen und deren Ersatz durch alt-brauchbare oder neuwertige Teile, die oft kostengünstig zur Verfügung standen. Für deren Einbau konnten auch moderne Baumethoden durch Gleisbaufirmen angewendet werden.

Mittlerweile weisen rund zehn Kilometer der Bahnstrecke moder-

nere Oberbauformen mit Stahl- oder Betonschwellen auf. Die übrigen drei Kilometer mit Gleismaterial aus der Zeit des 19. Jahrhunderts sollen nach Möglichkeit auch weiterhin erhalten werden, um den Fahrgästen auch in Zukunft noch das für Nebenbahnen so typische Klack-Klack

Um die Sicht auf einen nahen Bahnübergang dauerhaft zu verbessern, mussten aus dem hier gezeigten Hang diverse Gehölze einschließlich Wurzelwerk entfernt werden.



und Wippen der Wagen beim Befahren der Schienenstöße bieten zu können.

Ein weiteres Dauerthema ist in jedem Frühjahr der Rückschnitt der Vegetation entlang der Bahnstrecke, um das Lichtraumprofil freizuhalten. Spektakulär war in diesem Frühling das Freischneiden der sogenannten Schlucht, die kurz vor Erreichen des Bahnhofs Elmstein durchfahren wird und wo Gestrüpp für 14 Skl-Anhänger anfiel. Der Eingriff war notwendig geworden, weil die letzten größeren Arbeiten an diesen Felsen und deren Bewuchs anlässlich der Sanierung der Bogenbrücke im Jahre 2005 erfolgt waren und nach dieser Zeit wieder Handlungsbedarf bestand.

*Reiner Frank, Jürgen Lemke*