

Liebe Leserin, lieber Leser,

seit der letzten Ausgabe der Eisenbahngeschichte bestimmt ein Hoffen wie ein Bangen die Gedanken um unsere anstehende Mitgliederversammlung. Auch wenn der formale Vorbehalt des weiteren Infektionsgeschehens bleibt, so steht doch zumindest fest, dass wir es wagen (müssen), zu einer Präsenzversammlung einzuladen. Konkret: Samstag, 4. September.

Das gegebene zeitliche Fenster ist schmal, zudem von einer Vielzahl Vorgaben bestimmt. Mehr noch: War bereits vergangenes Jahr angesichts der Pandemie angedacht, sich nicht an der Peripherie, sondern möglichst zentral in Würzburg zu treffen, so stellte sich heraus, dass die neuerlich verlängerten gesetzlichen Regelungen die Suche nach einem geeigneten Tagungsort in der Großstadt erheblich erschweren. Dies, obgleich auf ein Rahmenprogramm, auf welches bei den Planungen üblicherweise Rücksicht zu nehmen ist, zunächst gänzlich verzichtet werden sollte. Durch glückliche Fügungen fand sich nunmehr eine Lösung, die neben dem „Pflichtprogramm“ zumindest Optionen für Begegnungen und Gespräche, ggf. gar doch noch attraktive Exkursionen ermöglicht. Einladungen samt Tagesordnung folgen gesondert.

Lassen Sie sich überraschen und erinnern Sie sich an ein, vielleicht seit längerem gehegtes Vorhaben, einmal mehr der Rhön einen Besuch abzustatten: Hatten wir uns im Jahre 1992 zum 25-jährigen Bestehen der DGEG im thüringischen Feldatal/Rhön getroffen, so geht 2021 der Ruf ins fränkische Lauertal nach Münnerstadt am südlichen Fuße der Rhön. Dort ist die Verkehrsverbindung sicherlich etwas günstiger als zur Mitgliederversammlung vor knapp 30 Jahren, als eigens Busse gechartert werden mussten.

Die heutige KBS 570, Abschnitt der vormaligen Verbindung von Berlin nach Stuttgart, bietet zwar keine P10-geführte Fernschnellzüge mehr, dafür zwischen Würzburg und Schweinfurt bzw. Erfurt einen attraktiven Taktverkehr samt Halt aller RE und RB in Münnerstadt. Vom Bahnhof zum Tagungsort 2021 sind es nur wenige Meter. Denjenigen, denen zwischen Bahnhof und „Alter Aula“ nach „mehr“ ist, bieten sich genügend andere Sehenswürdigkeiten.

Kurz: Der (noch) amtierende Vorstand freut sich darauf, möglichst viele Mitglieder der DGEG in der „Alten Aula“ von Münnerstadt begrüßen zu dürfen, und setzt darauf, dass mit der, seit Mai 2020 überfälligen, Vorstandswahl ab September wieder so etwas wie geordnete Verhältnisse zurückkehren.

Schade nur, dass die Tagung sich nicht bereits 2020 in Münnerstadt ermöglichen ließ. Bis vor Kurzem wäre es die Empfehlung gewesen, bei Anreise per Bahn sich ein bisschen mehr Zeit zu nehmen: über Gemünden nach Bad Kissingen und von dort mit zweimaligen Umsteigen via Ebenhausen/Unterfranken. Bis vor Kurzem hätte eine solche Anreise bereits als Teil des Rahmenprogramms gelten kön-

nen, war doch bis zum Mai 2021 eine jede Bahnfahrt durchs fränkische Saaletal eine eisenbahnhistorische Zeitreise: Bahnsteigkanten aus Altschwellen, besetzte Stationen, mechanische Stellwerke und Signalanlagen, Blumenbeete, Telefonbuden, Kilometersteine, Drehkreuze an Feldwegen, Schranken an Landstraßen und ganz viel Natur drumherum. Allein die derzeit noch (von Gemünden bis Elfershausen-Trimberg) durchgehende Telegrafenanlage mag es möglicherweise bis zum September noch geben. Weshalb erwähne ich in diesem Grußwort dieses nun mit Inbetriebnahme eines ESTW ausgelöschte Kleinod? Weil es im Jahre 1999 einen, leider viel zu kurzen, Zeitraum gab, in dem DGEG an ausgewählten Wochenenden von Würzburg über Gemünden nach Bad Kissingen mit der seinerzeit gerade hauptuntersuchten 52 7409 in Kooperation mit Deutscher Bahn und dem Staatsbad Bad Kissingen regelmäßige Reisezüge fuhr. Als „Plandampf“ mit einer Tagesleistung von 256 km, versteht sich! Wer erinnert sich?

Hoffen wir, dass unsere 52 7409 eines Tages wieder auf Reise gehen kann. Aus technischer Warte sind es weniger die zur Wiederinbetriebnahme notwendigen Restarbeiten, sondern der zunehmend eingeengte Einsatzraum.

Kreative Lösungen in Zusammenarbeit mit Gleichgesinnten sind gefragt. So wie dieser Tage der Einsatz der Mallet „11sm“ der IG Brohltal-Schmalspureisenbahn beim Fête de la Vapeur in Nordfrankreich (zugleich 50-jähriges Jubiläum der Chemin de fer de la Baie de Somme). Was aber hat das mit der DGEG zu tun? Viel!

Das von Wolfgang Distelbarth 1968 in Nürnberg vorgestellte Programm der DGEG zum Erhalt technikgeschichtlich bedeutsamer Fahrzeuge umfasste die (bis 1966 als Resevemaschine bei der Brohltalbahn vorgehaltene) „11sm“. Mit ihr (als schmalspuriger B'F n4vt vom Typ M. 105 der Maschinenbauanstalt Humboldt, Nr. 348, Baujahr 1906) konnte die Bauform Mallet dargestellt werden. Noch im Jahr 1968 wurde die Maschine von der DGEG erworben, verblieb indessen zunächst im Lokschuppen von Brohl, bevor sie (nach äußerlicher Aufarbeitung in Ludwigs- hafen) 1975 in der Schmalspursammlung der DGEG in Viernheim aufgenommen wurde. Mit dem sich 1989 ergebenden Zwang, die Halle in Viernheim zu räumen, gelangte die „11sm“ zurück nach Brohl. Dort unterstand sie fortan der Obhut der IG Brohltal-Schmalspureisenbahn.

Diese erwarb die „11sm“ im Jahre 1998 und versetzte sie in von 2009 mit 2015 in ihren heutigen betriebsfähigen Zustand. Der Erhalt und damit auch der Ausflug der „alten Dame“ im Juli 2021 nach Frankreich zu einem der größten „Dampfspektakel“ Europas haben gezeigt, dass seit Jahrzehnten bestehende Freundschaften es selbst bei zeitweise schwierigsten Rahmenbedingungen ermöglichen, Visionen nicht nur zu verfolgen, sondern in Kooperation miteinander auch umzusetzen und Historie zu bewahren.

So möchten wir es in und mit unserer DGEG auch weiterhin halten. In diesem Sinne auf ein Wiedersehen im September in Münnerstadt!

Ihr

Ekkehard Martin,

Vize-Präsident DGEG e. V.



Die DGEG vor 50 Jahren

Folge 6 – Was passierte im Sommer 1971?

Wichtigster Neuzugang des Jahres 1971 war die Lok 55 3345. Die von Henschel mit der Fabrik-Nr. 13354 gebaute Lok der Gattung pr G 8.1 wurde am 8. Mai 1915 an die KED Cassel abgeliefert und mit der Nummer 5159 Cassel in Betrieb genommen. Nach Gründung der DRG 1925 erfolgte die Umzeichnung in 55 345-3. Die Z-Stellung traf die Lok am 6. Juli 1970 beim Bw Duisburg-Wedau, die Ausmusterung am 27. November 1970. Mit Verkaufsschreiben vom 6. April 1971 wurde die DGEG Eigentümer der Lok. In diesem Jahre veranstaltete der Arbeitskreis Bochum-Dahlhausen erstmals Tage der offenen Tür (am 16. Mai und am 13. Juni). Wie auch zu künftigen Gelegenheiten wurden die Fahrzeuge etwas hergerichtet und viele davon im Freigelände zur Schau gestellt. Damals waren auch noch Schmalspurfahrzeuge in Dahlhausen, die auf selbst gebauten Hilfsstellen ruhten.

Im März 1971 ging der Packwagen 14 der Tegernseebahn an den dortigen Arbeitskreis. Dazu wurde von der Kleinbahn Neheim-Hüsten – Sundern der VBi 11 gekauft, damit genügend Sitzplatzkapazitäten vorhanden waren. Daneben arbeitete der Arbeitskreis Tegernsee am Chiemsee. Dampfmaschine samt Schaufelrad des Dampfers Luitpold war der DGEG geschenkt worden von ihrem Mitglied Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler KG. Heute befinden sich die Reste des 1887 gebauten Dampfschiffs beim Deutschen Technik-Museum in Berlin.

Am 7. Mai 1971 begannen die Pendelfahrten auf der Tegernseebahn mit der Lok 7, sie waren finanziell leider nicht so erfolgreich wie erhofft. Mäßiges Wetter und zu spät angelaufene Werbung wegen Unklarheiten, ob der Betrieb überhaupt stattfinden konnte, führten zu einer zu geringen Auslastung. Immerhin, betrieblich war alles bestens gelaufen. – Auch im Achertal konnte an vier Terminen zwischen Februar und August gefahren werden. Am 16. Mai begannen die Fahrten im damaligen Bahnhof Baden-Oos. Vor der Abfahrt spielte eine Kapelle der damals in Baden-Baden stationierten französischen Streitkräfte.



Beim Dampflokschied der BD Essen im Bw Gelsenkirchen-Bismarck Ende Mai 1977 standen 55 3345 und 044 377 einträchtig nebeneinander. Niemand konnte ahnen, dass sich die beiden 14 Jahre später wieder treffen würden: Seit Oktober 1991 gehört auch die 044 377, die bis Januar 1979 in Bismarck noch als selbstfahrende Heizlok durchhielt, zu den Exponaten im Eisenbahnmuseum Bochum.

Winfried Rauschkolb

Ein sehr reges Interesse fanden die Veranstaltungen der Reihe DGEG-intern. 1971 fanden insgesamt 27 Veranstaltungen mit insgesamt 752 Personen statt. Dabei schwankten die Zahlen allerdings zwischen zwei (Streckenwanderung RLE) und 97 (Dampfabschied bei der BLE).

Auch für das Jahr 1971 entstand wieder ein »Jahrbuch für Eisenbahngeschichte« (Ausgabe 4). Das Inhaltsverzeichnis nennt folgende Themen: Der Erfurter Lokomotivbau 1872-1928 und die Hagans-Gelenklokomotive (Kurt Ewald); Die Eisenbahnen in Finnland (Rolf Löttgers); Die Entstehung der Murgtalbahn (Zweiter Teil Gernsbach – Freudenstadt) (Heinz Sturm); Studienfahrten im Jahr 1970.

Winfried Rauschkolb

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.

DGEG-Jahrestagung 2021

Die diesjährige Jahrestagung der DGEG findet Anfang September in Münsterstadt statt, die **Mitgliederversammlung** wird am Samstag, den **4. September**, um 14 Uhr sein. Änderungen aufgrund der Entwicklung der Corona-Pandemie sind vorbehalten.

Zum **Rahmenprogramm** gehören am Freitag, den **3. September**, eine Sonderfahrt mit dem Rhönzüge von Mellrichstadt nach Fladungen und zurück, enthalten sind Fotohalte und die Besichtigung des Freilandmuseums.

Am **4. September** wird es eine Sonderfahrt von Seligenstadt nach Volkach-Astheim mit dem Schienenbus der Mainschleifenbahn geben, ebenfalls mit Fotohalten.

Weitere Angebote sind in Vorbereitung. Angedacht sind ein Filmabend mit Ton Pruissen, eine Fahrt auf dem Main und die Besichtigung des DGEG-Eisenbahnmuseums Würzburg.

Die Mitglieder der DGEG erhalten eine **gesonderte Einladung zur Mitgliederversammlung**. Das Rahmenprogramm steht allen Interessierten offen. Alle Details und alle Informationen finden Sie auf unserer Homepage unter www.dgeg.de.

Wir freuen uns auf Sie!



Die im Bw Neustadt instandgesetzte und überholte E 94 088 der EZW Ende Juni bei ihrer ersten Probefahrt: bis Lambrecht als Vorspannlok beim Kuckucksbähnle!

Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße Vom Fahren und Blaumachen

Endlich, unser Kuckucksbähnle darf wieder fahren! Nachdem die 19. Corona-Bekämpfungsverordnung Rheinland-Pfalz sowie das zuständige Ordnungsamt Neustadt das sprichwörtliche grüne Licht gegeben hatten, konnte der 13. Juni als Starttermin für die nunmehr schon 37. Fahrsaison der ersten rheinland-pfälzischen Museumsbahn angekündigt werden.

Gern hätten wir den ersten Fahrtag

noch in den Wonnemonat Mai mit seinen drei zusätzlichen Feiertagen gelegt, doch im Nachhinein betrachtet erwies sich diese Verzögerung sogar als Glücksfall, da der Mai in diesem Jahr in unserer Region außergewöhnlich nass und kühl war, was sich sicherlich negativ auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt hätte. Um die so entgangenen Einnahmen hoffentlich wieder einfahren zu können, wurde früh-

zeitig beschlossen, während der gesamten Saison an jedem Sonn- und Feiertag Regelzüge nach Elmstein anzubieten, was die Bestellung zusätzlicher Fahrplanrasen sowie die Verteilung aktualisierter Werbung erforderte, vor allem Aushangfahrpläne und Prospekte.

Das im Vorjahr erstellte und in unserem Museumszug sowie auf den Bahnsteigen geltende Hygienekonzept wur-



Vor der Bereitstellung jedes Zuges muss sich das gesamte Zug- und Lokpersonal einem Corona-Schnelltest unterziehen.

Rainer Frank

Vor Beginn der Talfahrt wird die recht staubige Kohle intensiv genässt.

Jürgen Lemke (2)





Sebastian Strauß (vorn) und Matthias Dähling (hinten) beim Nachschneiden aller Gewindebohrungen der Achslagerkästen. Jürgen Lemke (3)



Sebastian Strauß, Markus Walle und Marcus Klein (von links) rollen den ersten einbaufertigen Radsatz vor die Lok 378.78.

de für die aktuelle Saison weitgehend übernommen: Kernpunkte sind die Begrenzung der Fahrgastzahl pro Zugfahrt auf maximal 250 Personen, das Tragen medizinischer Schutzmasken sowie die Beachtung der üblichen Abstandsregeln im Zug. Entfallen sind die Erfassung der Kontaktdaten sowie die Verpflichtung zur telefonischen Voranmeldung für bestimmte Zugfahrten, was den Zaungästen vor Ort endlich wieder eine spontane Mitfahrt in unserem Dampfzug ermöglicht. Neu hinzugekommen in unserem Hygienekonzept ist aber der obligatorische Corona-Schnelltest zu Beginn jedes Fahrtages, den ausnahmslos alle beteiligten Lok- und Zugpersonal absolvierten müssen. Diese Tests werden etwa zwei Stunden vor Beginn der ersten Fahrt von entsprechend geschulten Mitarbeitern des Roten Kreuzes Haßloch im Bahnbetriebswerk sowie im Pfalzbahnlokschuppen durchgeführt und dokumentiert.

Auch die Sonne strahlt ...

Zum Saisonstart am 13. Juni herrschte Bilderbuchwetter, und die Personale sowie Fahrgäste strahlten im Neustadter Hauptbahnhof mit der Sonne um die Wette. Nachdem Presse- und Medienvertreter am Bahnsteig ihre Interviews geführt sowie Fotos und Filmaufnahmen im Kasten hatten, ging es in flotter Fahrt mit acht Waggons am Haken über die Hauptstrecke nach Lambrecht, wo der Lokführer erfreut feststellen konnte, dass sich keines der im Frühjahr nachgestellten Stangen- und Achslager übermäßig erwärmt hatte. Nach einem sehr kurzen Zwischenhalt wegen ins Lichtraumprofil ragender Äste konnte unser Zug dann seine Fahrt nach Elmstein ohne weitere Störungen fortsetzen, wo er pünktlich eintraf.

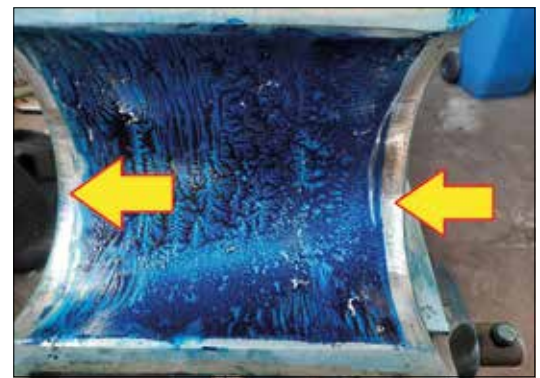
Ein weiterer Schritt zurück zur Normalität war die Wiederaufnahme der sogenannten Zwischenfahrten D4 und D5, welche im letztjährigen Corona-Fahrplan komplett gestrichen worden waren. Nun können die Wanderer wieder an den Zwischenstationen aussteigen und die Fahrt im folgenden Zug fortsetzen.

Wie üblich wurden diese Zwischenfahrten nur mit dem historischen Wagenpark gefahren, während Schiebelok und Verstärkungswagen in Elmstein zurückblieben und dort rund vier Stunden Pause hatten.

Alles im Griff

Auf der Dampflok indes hatten Heizer und Lokführer spätestens zu diesem Zeitpunkt alle Handgriffe und Routinen, die während der vorangegangenen achtmonatigen Betriebspause nicht praktiziert werden konnten, wieder so weit verinnerlicht, dass sie auch ohne hinzusehen zielsicher nach Armaturen greifen und diese ohne langes Nachdenken bedienen konnten. Unser Lokpersonal konnte sich also über einen – aus seiner Sicht – problemlosen Saisonstart freuen, auf den man abends im Bw sehr gern mit einem Feierabendbier anstieß.

Für die Mannschaft des Barwagens stellt sich die aktuelle Situation leider etwas schwieriger dar. Üblicherweise wird unsere gemütliche Museumsschänke beim Bereitstellen am Bahnsteig von den Fahrgästen gestürmt und ist während der Fahrt immer zu mindestens 60 % besetzt, meistens jedoch eher überfüllt. Wegen der Corona-Schutzmaßnahmen dürfen dort aber keine offenen Speisen und Getränke verkauft werden, sondern nur originalverpackte Waren. Diese Regelung ließ insbesondere den Weinabsatz deutlich einbrechen, da unsere Gäste nicht mehr das beliebte 0,5 l fassende



Optimal: Die Lauffläche ist mit Tuschiefarbe benetzt, die stirnseitigen Übergangszonen (Pfeile) blieben sauber.

Pfalzer Dubbeglas randvoll am Tresen in Empfang nehmen und sofort – natürlich wegen des schaukelnden Waggons – genussvoll abtrinken „mussten“, sondern eben nur 1-l-Flaschen kaufen konnten, die auch nur am eigenen Sitzplatz im Zug geöffnet und getrunken werden durften. Glücklicherweise gab es beim Absatz von Bier und Erfrischungsgetränken geringere Einbußen, da diese bei uns schon immer nur in Flaschen angeboten wurden bzw. auch in kleineren Flaschen erhältlich sind, welche auch von einer einzelnen Person während der Fahrt leergetrunken werden können und somit für die Gäste attraktiv sind.

Werkstätten

Für die österreichische Lok 378.78 sind mittlerweile die neuen Gleitplatten der Achslagergehäuse angeliefert worden. Diese Bauteile waren zwar schon auf Maß fertig gefräst worden, es fehlten aber noch jeweils sechs Bohrungen für die Befestigungsschrauben, welche genau passend zu den bereits vorhandenen Gewindebohrungen in den Achslagergehäusen angerissen und gebohrt werden mussten. Da für die Montage wegen der vergleichs-



Blick auf die fast einbaufertige Radsatzgruppe. Lediglich der zweite Kuppelradsatz harrt noch seiner Achslagerkästen.

Jürgen Lemke

weise geringen Plattenstärke nur Senkopfschrauben infrage kamen, musste beim Anreißen, Bohren und Senken sehr genau gearbeitet werden, da schon beim kleinsten Versatz die Schrauben die Gleitplatte nur noch auf einer schmalen Linie oder gar nur einem Punkt berührt hätten. Die betroffene Schraube hätte sich somit schon bald gelockert und später bei jedem Einfedern des Radsatzes die Gleitflächen der am Fahrzeugrahmen befestigten Achslagerführungen beschädigt.

Eine weitere höchst knifflige Arbeit war das Einpassen der zwölf Achslagerschalen. Diese hatten alle bei Fremdfirmen einen neuen Weißmetall-Ausguss erhalten und waren hinsichtlich des jeweiligen Wellendurchmessers bereits auf Maß ausgespindelt worden. Unsere Werkstattmannschaft musste somit nur noch jede Achslagerschale so genau wie möglich an die zugehörige Gleitfläche des betroffenen Radsatzes anpassen. Eine überaus verantwortungsvolle Aufgabe, denn bei

fehlerhafter Ausführung hätte beim betroffenen Lager auch der Weißmetallausguss schmelzen und auslaufen können. Im ungünstigsten Fall hätte dann eine mindestens zweimonatige Reparatur angestanden, in deren Verlauf der fast vollständige Ausbau von Gestänge und Bremsanlage erforderlich gewesen wäre, um erst dann die Lok zum Ausachsen wieder anheben zu können. Sofern unser Hubstand da nicht schon wieder durch ein anderes Fahrzeug besetzt gewesen wäre!

In einem ersten Schritt wurden zunächst auf beiden Längsseiten keilförmige Einlaufzonen in das zähe Weißmetall gefeilt, welche sicherstellen sollen, dass die Gleitfläche der Radsatzwelle bei jeder Umdrehung immer genügend Öl von den Schmierpolstern aufnehmen und nach oben unter die Lagerschale fördern wird. Sodann mussten die gewölbten Übergangszonen jeder Achslagerschale so lange mittels Dreikantschaber bearbeitet werden, bis sich nur die zylindrischen

und planen Gleitflächen von Radsatz und Achslagerschale jeweils vollflächig berühren konnten. Die Qualität dieser Arbeiten wurde mittels des sogenannten Tragbilds überprüft. Hierbei legte man die Achslagerschale auf die zugehörige und zuvor mit blauer Tuschiefarbe dünn eingepinselte Radsatzgleitfläche und prüfte zunächst, wie leicht sich diese Gleitflächen gegeneinander bewegen ließen. Hob man dann die Achslagerschale wieder ab, dann durften nur deren vorgesehene Gleitflächen einen gleichmäßigen blauen Abklatsch bzw. Farbschleier aufweisen. Wenn jedoch hierbei etwas klemmte, die Tuschiefarbe gar nicht oder an falschen Stellen von der Welle auf die Achslagerschale übergegangen war, dann mussten die entsprechenden Zonen so oft nachgeschabt und überprüft werden, bis sich das gewünschte Tragbild zeigte. Eine mitunter sehr langwierige, wegen der schweren Bauteile körperlich anstrengende und auch schmutzige Arbeit, die bei den Beteiligten deutlich sichtbare Spuren hinterließ, da sich die blaue Tuschiefarbe nur schlecht von den Händen abwaschen ließ und tagelang sichtbar blieb. Nach drei mühsamen Samstagsschichten hatten dann alle Lagerschalen den Sollzustand erreicht, womit die Achslagergehäuse endlich wieder zusammengesetzt und an den Radsätzen angebracht werden konnten.

Ein paar Hallenstände weiter herrschte ebenfalls emsiges Treiben: Dort hatte die Stuttgarter EZW (Elektrische Zugförderung Württemberg e. V.) einen Hallenstand mit Grubengleis gemietet, um wegen der anstehenden Hauptuntersuchung ihrer Lok E 94 088 Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an Fahrwerk, Antrieb und Bremsanlage vornehmen zu können. Selbstverständlich ließen es sich unsere Lokmannschaften und Schlosser nicht nehmen, mal in und unter diese Lok zu steigen – um schwer beeindruckt festzustellen, wie grundsolide die E 94 einst konstruiert worden war und wie zierlich unsere eigenen Loks im Vergleich dazu erscheinen.

Bahnmeisterei Elmstein

Rückschnitt der Vegetation, zumindest was den Bereich der Museumsbahn betrifft, war in diesem Frühjahr eines der

Dieter Barnert beim Anziehen der letzten Befestigungsschraube des neuen Brückengeländers an Streckenkilometer 11,009.

Reiner Frank



Hauptthemen der Bahnmeisterei, da die vergleichsweise feuchte Witterung dem Pflanzenwachstum entlang unserer Bahnlinie sehr förderlich war und wir daher so manche Fläche ein zweites Mal schneiden mussten, weil sie schon wieder von Sträuchern und insbesondere Gräsern zugewuchert war.

Neben dem Mähen des Grases auf den Bahnsteigen – welche „echte Eisenbahn“ kennt denn so etwas noch? – galt das Augenmerk besonders dem Gleisbereich, wo das angrenzende Gelände dem Gewässerschutz unterliegt und aufkommendes Gras und zumeist Brombeerranken abschließend von Hand entfernt werden dürfen.

Die Palette unserer Tätigkeiten umfasst natürlich noch weitere Aufgaben. So konnte das Geländer der Brücke, die bei Streckenkilometer 11,009 den Speyerbach überquert, am 17. Mai fertiggestellt werden.

Anschließend sah unser Arbeitsprogramm den Austausch der Gleissperre des Abstellgleises am Haltepunkt Helmbach vor. Wegen des fortgeschrittenen Zerfalls der Holzschwellen ließ sich die Gleissperre nur noch mit viel Kraftaufwand umstellen und barg somit eine erhöhte Ver-



Im Abstellgleis des Haltepunkts Helmbach wurde eine neue Gleissperre eingebaut.

Reiner Frank

letzungsgefahr für das Bedienpersonal. In der letzten Maiwoche wurde eine andere Gleissperre in der Werkstatt zum Einbau vorbereitet, und am 29. Mai konnte die alte Anlage ersetzt werden. Ausgewechselt wurden natürlich auch die alten Holzschwellen. Im angrenzenden Bereich wurde neues Kleineisen eingebaut und damit auch eine Korrektur der Spurweite vorgenommen.

Am Streckenkilometer 3,3 – bei der ehemaligen Haltestelle Esthal (Sattelmühle) – war im Laufe der Zeit der Entwässerungsgraben durch abgerutschtes

Erdreich und vermodernde Vegetation so weit aufgefüllt worden, dass kaum noch von einer Entwässerung gesprochen werden konnte. Der Graben wurde daher am ersten Samstag im Juni mit Hilfe des Zweibegebaggers bzw. von Hand wieder ausgehoben und instandgesetzt.

Im Rahmen der letzten Kontrollfahrt am Vortag des Saisonstarts am 13. Juni wurden die Spurrillen der Bahnübergänge geräumt und alle Weichen nochmals überprüft und geschmiert.

Und dann ging es los ...

Reiner Frank, Jürgen Lemke

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Museum ist wieder geöffnet. Und bis zum 17. Oktober wird das Kuckucksbähnchen an jedem Sonntag fahren. Zusätzlich zu den sonntäglichen Fahrten kommen Sonderfahrten hinzu: Am 13. August die verschobene Mittsommernachtsfahrt, am 14. und 21. August erneut rollende Weinproben.



InterCity mit 103

Der Anbieter Nostalgiezugreisen fährt am 28. August einen InterCity der 1980er Jahre von Hannover nach Regensburg über Göttingen, Eichenberg, Bebra und Bad Hersfeld. Zum Einsatz kommen die 103 113 und verschiedene InterCity-Wagen 1. und 2. Klasse des DB-Museums Koblenz-Lützel.



Schiefe Ebene

Nostalgie Zugfahrten mit der Lokomotive 01 519 rund um Neuenmarkt-Wirsberg und über die „Schiefe Ebene“ an drei Wochenenden zwischen dem 31. Juli und dem 29. August. Veranstalter sind das Deutsche Dampflokomotivmuseum Neuenmarkt-Wirsberg und die Eisenbahnfreunde Zollernbahn.

Eisenbahnmuseum Würzburg

Das Museum ist wieder geöffnet. Die erste Sonderfahrt in diesem Jahr führt am 19. September nach Mannheim. Bespannt wird der Sonderzug voraussichtlich mit der Dampflokomotive 50 2998, ein Buffetwagen wird mitgeführt.



Eisenbahnmuseum Bochum

Das Museum ist wieder geöffnet. Es verkehren auch die Museumszüge im Ruhrtal wieder, abwechselnd mit der 38er, der 212er oder dem Wismarer Schienenbus.



Müngstener Brücke

Vielen Eisenbahnfreunden ist das „Brückenfest“ an der Müngstener Brücke zwischen Solingen und Remscheid in guter Erinnerung. Leider war die Brücke sanierungsbedürftig, über viele Jahre war gar kein Zugverkehr möglich und mit schweren Dampflokomotiven sowieso nicht. 2020 wurde die sanierte Brücke wieder für schwerere Züge freigegeben. Das Unternehmen Nostalgiezugreisen will mit dem Sonderzug „Bergische Runde“ am 28. August an die Tradition anknüpfen, Zuglok wird Dampflokomotive 78 468 der Eisenbahn-Tradition Lengerich e. V. sein.





Probemontage der Motorhaubenabdeckung der V 100 durch Simon Schellhorn, Günter Röling und Stefan Gärditz. Links: Christian Sultan arbeitet am Ci bay 30. Helmuth Hombach, Christian Krodell

Eisenbahnmuseum Würzburg

Gut Ding braucht Weile

Am historischen Personenwagen Ci bay 30 85034 Augsburg laufen noch umfangreiche Arbeiten für die Hauptuntersuchung (HU). Die Fenster sind alle ausgebaut und zum Teil auch schon aufgearbeitet. Unser Mitarbeiter Albrecht Hufsky hat sich der teilweise arg verschlissenen kleinen Ablagebrettchen vor den Fenstern angenommen und auch für einige nicht mehr aufarbeitungswürdige Brettchen neue angefertigt.

Der Behelfspersonenwagen MCi ist außen nun wieder wetterfest angestrichen. Um die originalen Übersetzfenster zu schützen, wurden sie bis zu einer gründlichen Aufarbeitung mit vorgesetzten Plexiglasscheiben versehen. Im Inneren ist der MCi nun als „Schreinerei“ nutzbar.

Fortschritte sind auch bei den Arbeiten am Fakultativwagen und am Innenausbau des Gesellschaftswagens erzielt worden. Mangels Mitarbeitern mit genügend der Freizeit kommen diese Arbeiten nur

langsam voran, zumal die Arbeiten hohe Ansprüche an die Arbeitsqualität stellen. Unsere jahrzehntelange Erfahrung mit der Aufarbeitung historischer Eisenbahnfahrzeuge hat uns jedoch gelehrt, dass gründliche und nachhaltige Arbeit für eine langfristige Erhaltung unbedingte Voraussetzung ist und Nachlässigkeit in der Aufarbeitung sich schon nach kurzer Zeit in einem erhöhten Unterhaltungsaufwand rächt.

Mitgliedertreffen

Nach mehr als einem Jahr Unterbrechung, bedingt durch die Corona-Pandemie, konnte am 11. Juni erstmals wieder ein Mitgliedertreffen in unserem Gesellschaftswagen durchgeführt werden. Klaus Glück zeigte Schwarzweiß-Aufnahmen der 1960er Jahren aus dem unterfränkischen, dem nordbadischen und dem Hohenloher Raum. Sollte die Entwicklung der Inzidenzwerte weiterhin günstig sein,

werden wir diese Mitgliedertreffen wieder regelmäßig durchführen.

V 100

Auch das Kapitel Reparatur der V 100 1200 kann wohl bald ein Ende finden. Die Hauben der Motorabdeckung am langen Vorbau konnten nach leider erforderlichen Anpassungsarbeiten auf den Rahmen aufgebracht werden. Die letzten noch fehlenden Rohrverbindungen für Öl- und Wasserkreisläufe sind angeschlossen. Als schwierig stellte sich die Beschaffung des vom Motorenreparateur geforderten Spezial-Motorenöls für die Erstbefüllung heraus, es musste lange nach einem geeigneten Hersteller und Lieferanten gesucht werden. Vorbereitend werden auch die Installationen für den Einbau des zukünftig geforderten Zugbahnfunks GSM-R Mesa 23 durchgeführt, hier sind Umrüstungen für die zuverlässige Entstörung der neuen Anlage notwendig.

Michael Brod bringt einen Grundanstrich auf.

Christian Krodell (2)

Altersunabhängig: Gemeinsam geht das. Simon und Marlin Schellhorn.



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: Ausländergesellschaft 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

18. Aug., 19 Uhr: Nahverkehr in Budapest und Kosice; Lichtbildervortrag von Walter Rink und Winfried Rauschkolb zur DGEG-Reise im Winter 2019. Gezeigt werden Bilder vom Betriebsgeschehen und von unseren Sonderfahrten bei der Budapester Straßenbahn, der Vorortbahn HEV, der Metro, O-Bus, Kinder-Eisenbahn und der Zahnradbahn auf den Schwabenberg. Dazu noch einige schon historische Aufnahmen aus dem Jahr 1980. Weiter Aufnahmen von der Straßenbahn Kosice in der Slowakei sowie von den Tatabahnen in und um Poprad-Tatry.

8. Sep., 19 Uhr: Tonfilm-Vortrag von Eduard Erdmann: DGEG-Exkursionen der frühen Jahre

► 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 (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 o. 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

Kurios mutet mitunter an, was heute beim „großen Vorbild“ inzwischen möglich oder besser gesagt: unmöglich geworden ist. Vom „Weltunternehmen“ DB-Cargo wurden wir um Hilfe gebeten: An vier Holztransportwagen mussten zwölf Radsätze mittels unserer Radsatzsenke getauscht werden, damit die Wagen zur Aufarbeitung ins AW Paderborn überführt werden konnten. Der Berichterstatter kann sich noch an Zeiten erinnern (1970/80er Jahre), in denen die Lage eher umgekehrt war und wir froh waren, wenn uns eine DB-Werkstatt behilflich war ... So ändern sich die Zeiten! *Joachim Kraus*

Ein seltenes Bild:
Gleich 16 Radsätze
auf einem
Res-Wagen, bereit
zum Einbau.
Helmut Hombach

