

Nachrichten und Informationen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. – Ausgabe 206

# Liebe Freundinnen und Freunde der DGEG!

Ein ausgesprochen wechselhaftes und anspruchsvolles Jahr liegt hinter uns allen – sowohl beruflich wie privat als auch im Verein.

All diejenigen, die dieses Forum in der Eisenbahn-Geschichte regelmäßig lesen, sind informiert über all das, was in unseren Museen in Neustadt und Würzburg stattfindet, werfen immer wieder auch einen Blick in die Geschichte der DGEG oder lesen fallweise von der Arbeit in Archiv und Bibliothek.

Mit Blick auf die Museen darf kurz daran erinnert werden: Lokführer, Zugbegleiter, Fahrkartenverkäufer und all die vielen, die in den Werkstätten unsere Loks und Wagen betriebsfähig erhalten und alte Wagen restaurieren: Sie alle machen das ohne Bezahlung und ehrenamtlich in der Freizeit, die Beruf und Familie ihnen lassen.

Aber sie machen das mit viel Liebe und Hingabe – und nur so war es ihnen möglich, dieses wechselhafte und anspruchsvolle Jahr zu bewältigen. Mit Maske und Abstand, aber eben auch mit Hingabe.

Dass Corona für alle Vereine und damit natürlich auch für die DGEG eine enorme finanzielle Herausforderung darstellt, muss fast nicht erwähnt werden. Denn auch wenn die Züge in diesem Jahr wieder fahren konnten, so durften sie wegen der Regelungen zur Pandemiebekämpfung oft nur mit halber Fahrgastzahl durch die Pfalz oder durch Franken rollen. Selten war die DGEG so sehr auf die Hingabe ihrer Mitarbeiter, auf die Geduld ihrer Fahrgäste und auf die Spenden ihrer Freunde angewiesen wie in diesen Zeiten.

Zur diesjährigen Mitgliederversammlung traf man sich im fränkischen Münnerstadt. Wegen der Unwägbarkeit der sich fortwährend ändernden Corona-Lage konnte kein verlässliches und zudem verantwortungsvoll finanzierbares Rahmenprogramm auf die Beine gestellt werden. Auch war es ausgesprochen schwierig, überhaupt einen passenden und bezahlbaren Veranstaltungsraum zu finden. Der Streik der in der GdL organisierten Eisenbahner tat das seine hinzu. Dass trotz all dem

40 Mitglieder den Weg nach Münnerstadt gefunden haben, freut uns natürlich.

Angeregte Gespräche vorher und hinterher, Diskussionen während der Mitgliederversammlung und die Wahl eines neuen Vorstandes prägten den Tag.

Der bisherige Vorstand stellte sich zur Wiederwahl, lediglich Schatzmeister Holger Lamsfuß schied auf eigenen Wunsch aus. Ekkehard Martin, bisher Vizepräsident, kandidierte als neuer Präsident. Ralf Rudolph, Museumsleiter in Neustadt, kandidierte als

Vizepräsident. Neu hinzu kamen Rolf Swoboda (Leiter des Archivs in Witten) und Stefan Vockrodt als neuer Schatzmeister. In dieser Zusammensetzung wurde der Vorstand von den Mitgliedern mit überwältigender Mehrheit gewählt. Herzlichen Dank!

Ein geselliges Beisammensein rundete den Tag ab: Begegnungen fast wie vor Corona waren ja im Sommer durchaus möglich: bei gutem Wetter, draußen an der frischen Luft – zum Beispiel, wenn DGEG-Urgestein Joachim Kraus in seiner launigen Art von einer Reise nach Polen erzählte, auf der Jagd nach den letzten Dampfloks im Regelbetrieb.

Im nächsten Jahr soll die Mitgliederversammlung in Koblenz stattfinden, Anfang Mai. Ein ansprechendes Rahmenprogramm mit Sonderfahrten und Vorträgen befindet sich in optimistischer Vorbereitung.

Liebe Freunde, ein denkwürdiges Jahr geht zu Ende. Die Nikolausfahrten sind – glücklicherweise – ausgebucht. Wir wünschen Ihnen für die letzten Wochen dieses Jahres und für das ganze kommende Jahr alles Gute, Gesundheit und Zuversicht. Uns allen wünschen wir, dass es uns möglich sein wird, einander wieder häufiger zu begegnen, mit weniger Einschränkungen und geringerem Abstand – und natürlich mit viel mehr Sonderfahrten und Museumsbesuchen!

Mit herzlichen Grüßen Rainer Kolbe, Vorstand der DGEG e.V.

Mitgliederversammlung in der "Alten Aula" in Münnerstadt (links) und geselliges Beisammensein: Joachim Kraus erzählt.

Thomas Benz; Rainer Kolbe







Panoramablick aus dem Führerstand des VB 908 in den historischen Pfalzbahnlokschuppen.



Einmaliges Zusammentreffen des VT 420 "Lucy" und des "Generals" VT 608 im DGEG-Pfalzbahnmuseum.

# Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

# **Ausklang mit viel Diesel**

### Museumsfest

Seit 2014 hatten wir jedes Jahr immer am 3. Oktober zu unserem Kinderfest eingeladen, bei dem speziell für die jüngsten Besucher viele Bastel- und Mitmachaktionen geboten wurden. Unter den aktuellen Coronabedingungen mit Masken- und Abstandsgeboten waren Kinderschminken, Basteltische und Spielflächen mit Bauklötzen und Holzeisenbahn leider nicht opportun. Auch mussten wir auf die umsatzstarken Getränke- und Imbissstände sowie das Kuchenbuffet verzichten, da sich dort wie immer Warteschlangen gebildet hätten und das Einhalten des Mindestabstands nicht möglich gewesen wäre. Ein weiterer Grund für den Verzicht auf den üblichen Essensverkauf war auch die Unsicherheit, ob die geplante Veranstaltung nicht wegen plötzlich ansteigender Inzidenzwerte kurzfristig von den Behörden abgesagt würde und wir dann auf vielen hunderten unverkauften Würsten. Steaks und Brötchen sitzen bleiben würden. Es musste also ein ganz anderes Programm entworfen werden.

Glücklicherweise konnten wir die Eigentümer des VT 608 601/VS 908 801 davon überzeugen, dieses einmalige Fahrzeug am 3. Oktober in unserem Museum auszustellen und sogar erstmals für Besichtigungen seiner Innenräume zu öffnen. Letzteres war nur möglich, nachdem zur Schonung der dunkelblauen Teppichböden sämtliche Laufwege mit Malervlies ausgelegt und Absperrbänder gespannt worden waren. Um dieses einmalige Fahrzeug zu schonen und nicht Gefahr zu laufen, von den Massen überrannt zu werden, wurde die Veranstaltung nur kurzfristig

auf unserer Homepage sowie im redaktionellen Teil der örtlichen Tageszeitung angekündigt. Der Hinweis, dass US-Präsident John F. Kennedy diesen Triebwagen bei seinem Besuch der Bundesrepublik im Jahre 1963 genutzt hatte, lockte dann doch über 1000 neugierige Besucher in unser Museum.

Als Kontrastprogramm zu diesem eleganten und sehr komfortabel eingerichteten Dieseltriebwagen konnten wir auf dem Nachbargleis den Schlepptriebwagen LUCY bzw. VT 420 (Typ NE 81, ex WEG Bw Neuffen) präsentieren, welcher von der Firma Thales Deutschland als Versuchsfahrzeug für Neuentwicklungen genutzt wird und hierzu auch öfters im Elmsteiner Tal unterwegs ist. Zusammen mit unserem ET 11 konnten wir somit den Besuchern gleich drei außergewöhnliche Triebwagen-Einzelgänger präsentieren!

Nicht ganz so ultramodern wie im VT 420 ging es in der Mehrsystemlok 181 206-4 zu, deren Maschinenraum und Führerstände von den Besuchern besichtigt werden konnten. Wer Fragen hatte, konnte sich in einem Führerstand an unseren Kollegen und Ex-DB-Lokführer Klaus Schwehm wenden, der neben technischen Daten und Besonderheiten dieser Lok und weiterer Baureihen auch vieles über den Wandel der Betriebsabläufe im Laufe der letzten sechs Jahrzehnte berichten konnte. Und natürlich ließ er es sich nicht nehmen, Anekdoten aus seinem langen Arbeitsleben bei der DB und beim Kuckucksbähnel zum Besten gegeben.

Ein weiterer Themenschwerpunkt der Veranstaltung waren Echtdampfmodelle, die ebenfalls sehr gegensätzlich waren:

Hier die feindetaillierten Einzelstücke und exklusiven Kleinserienmodelle unserer Freunde vom Steam Pack Rhein-Neckar, dort die teils stark bespielten, aber immer noch voll funktionsfähigen Spur-0-Fahrzeuge aus dem Hause BING, welche in ungleich höheren Stückzahlen aus Messingblech und Stahlblech für den Massenmarkt gefertigt wurden. Leihgeber dieser Modelle war Uwe Groll vom Spielzeugmuseum Freinsheim. Auf unserer Gartenbahnanlage indes gab es zwar keinen Echtdampf zu sehen, wohl aber Modelle der Rhätischen Bahn und insbesondere ein Triebwagenmodell der Berninabahn, womit der Bogen zu den anwesenden echten VT und ET geschlossen war.

### Kuckucksbähnel

Im September und Oktober war das Kuckucksbähnel bis zum 17. Oktober an sieben Sonntagen im Regelverkehr unterwegs, wobei die Fahrgastzahlen insbesondere in den Ferienwochen und nach Beginn der Weinlese - wenn die Pfalz zu einem bevorzugten Ziel für Tagesausflügler und Kurzurlauber wird - merklich zunahmen. Höhepunkt war der 17. Oktober, als unser Zug erstmals seit Beginn der Corona-Pandemie wieder einmal richtig ausverkauft war. Ursache hierfür war auch die Tatsache, dass die SPEYERBACH angesichts ihres Fristablaufs an jenem Tag ihre unwiderruflich letzte Regelfahrt im Sommerfahrplan absolvierte, was viele Fans im Zug und entlang der Strecke mobilisierte.

Am 18. und 25. September fanden zusätzlich zwei Musikfahrten statt, bei denen wir nur für die Transportleistungen, nicht aber für das Rahmenprogramm verant-

wortlich zeichneten. Da die coronabedingt maximal zulässige Fahrgastzahl in unserem Museumszug nicht zur Kostendeckung gereicht hätte, wurde vom Veranstalter an beiden Veranstaltungstagen kurzerhand noch ein sogenannter "Badischer Zug" bereitgestellt, welcher rund 200 weitere Musikfans befördern konnte und im Zugleitbetrieb immer etwa eine halbe Stunde nach unserem Dampfzug verkehrte. Jener zusätzliche Zug wurde gebildet aus Lok 211 019-5 sowie vier teils über 70 Jahre alten Eilzugwagen der UEF, eine Komposition, die im Elmsteiner Tal eine absolute Ausnahme darstellte. Die Publikumsreaktionen an beiden Veranstaltungstagen waren überaus positiv, und obwohl auf dem Festivalgelände recht viel Wein ausgeschenkt wurde, gab es bei den Rückfahrten so gut wie keine Probleme, da neben dem Zugpersonal in jedem Wagen und auf den offenen Bühnen zusätzliche Securitykräfte standen, die dafür sorgten, dass niemand über die Stränge schlug.

# Personelle Veränderungen

Der 14. September war für uns ein besonderes Datum, denn an jenem Tag absolvierte unser allseits geschätzter Kollege Klaus Schwehm seine allerletzte Fahrt als Lokführer. Seine erste "letzte Fahrt" hatte er bereits im Jahre 1995 absolviert, allerdings bei und für seinen damaligen Brötchengeber, die Deutsche Bahn. Er begann 1954 bei der Deutschen Bundesbahn eine Schlosserlehre und war ab 1960 als Lokführer auf vielen Dampf-, E- und Diesellokbaureihen tätig war. Weil das Rentnerdasein etwas zu langweilig für Klaus war, stieß er im Jahre 2005 zu uns und rettete uns seither immer wieder aus der Bre-



Nach 16 Dienstjahren beim Kuckucksbähnel nahm Klaus Schwehm altersbedingt endgültig Abschied vom Führerstand.

douille, wenn beim Dampflokpersonal ein Mann fehlte, insbesondere bei Sonderfahrten an Werktagen oder in der Urlaubszeit: Ein Griff zum Telefon, Klaus sagte zu, und der vielleicht schon eingeteilte Lokführer musste auf die linke Seite wechseln, um die Heizerschaufel zu schwingen, denn diesen Job wollten wir Klaus mit seinen über 70 Lenzen nun wirklich nicht mehr antun. Am 3. Oktober wurde Klaus im Rahmen einer kleinen Feierstunde von Museumsleitung und Mitarbeitersprecher endgültig in den wohlverdienten zweiten (Un-)Ruhestand verabschiedet, allerdings in der Hoffnung, dass er sich noch viele Jahre mit viel Hingabe um Blumenschmuck, Topfpflanzen und Sträucher im Pfalzbahnmuseum kiimmern kann.

#### Werkstätten

An der österreichischen Lok 378.78 wurden die Probleme an der Nachlaufachse mittlerweile gelöst. Nach gründlicher Überarbeitung der Lagerschalen sowie der Achswelle konnte die Nachlaufach-

se Anfang Oktober wieder montiert und ins Fahrgestell der Lok eingebaut werden. Im Verlauf einer erneuten Testfahrt im Neustadter Rangierbahnhof ließ auch an dieser Achse keine signifikante Lagererwärmung mehr feststellen, womit der ins Stocken geratene Zusammenbau des Fahrwerks fortgesetzt werden konnte. Dies betraf zunächst den Einbau aller Achsgabelstege, welche für uns ungewohnt als runde Zugstangen ausgeführt sind, von denen manche an einem Ende mit einem Bolzen am Rahmen eingehängt und dann auf der anderen Seite mit einer Verschraubung befestigt bzw. vorgespannt werden müssen. Nachdem die noch fehlenden Bremseisen und Bremsdreiecke sowie die linke Kuppelstange montiert waren, konnte mit der Überarbeitung der noch fehlenden Gestängeteile begonnen werden, bei denen alle verschlissenen Bolzen und Lagerbuchsen durch Neuanfertigungen ersetzt werden mussten.

Ein paar Meter weiter konnte Joschka Baum einen ersten großen Erfolg bei der geplanten Wiederinbetriebnahme der sogenannten "Sack-Köf 6359" verbuchen, deren seltsamer Spitzname daher rührt, dass diese Lok keine Führerstandstüren, sondern noch die ursprünglichen Vorhänge aus grobem Leinengewebe besitzt: Erstmals seit rund 20 Jahren konnte der Motor wieder für einen Probelauf in Betrieb genommen werden. Ein sehr bemerkenswertes Erlebnis für alle Anwesenden, denn wegen der demontierten Zylinderkopfabdeckung konnte man wunderbar das Spiel der unverkleideten Kipphebel zwischen Nockenwelle und Ventilen beobachten, was einen unweigerlich an Szenen aus dem Spielfilm "Das Boot" erinnerte.

# Im Andenken an Angela Ballentin

Viel zu früh und völlig unerwartet ist unsere allseits geschätzte Kollegin Angela Ballentin am 18. August 2021 verstorben. Angela war im Jahre 2012 im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme zu uns gestoßen. In den darauffolgenden Jahren war sie zunächst als Gehilfin unseres damaligen Schreiners eingesetzt und konnte in dieser Zeit mit viel Eifer ihre Kenntnisse im Schreiner- und Stellmacherhandwerk so weit ausbauen, dass sie ein paar Jahre später die Leitung unserer Holzwerkstatt übernehmen konnte. Ab 2014 war Angela zu-

nächst projektbezogen für uns tätig, bevor sie 2018 aufgrund ihrer Qualifikationen bei uns eine unbefristete Einstellung als



Angela Ballentin

Teilzeitkraft erhielt. Große Verdienste hatte sich Angela bei der Sanierung und Instandsetzung mehrerer hölzerner Wagenkästen sowie dem teilweisen Neubau von deren Bestuhlung und Inneneinrichtungen erworben. Auch sonst brachte sie sich überall dort ein, wo gerade eine Hand gebraucht wurde, sei es im Museumsdienst oder bei Festen und Veranstaltungen.

Auch wenn die meisten von unseren Aktiven Angela aufgrund ihrer abweichenden Arbeitszeiten nur selten persönlich trafen, wird sie für uns beim Anblick aller durch ihr Können und

Geschick wiederauferstandenen Waggons unvergessen bleiben. Reiner Frank, Jürgen Lemke

Fast noch eindrucksvoller wirkte sich das Fehlen des Auspuffschalldämpfers aus, wurden doch nach dem ersten Gasgeben neben Kondensat auch größere Schmutzund Rostbrocken in hohem Bogen aus dem Auspuffkrümmer geschleudert. Auch vernahm man anstelle des von der Köf II gewohnten Geheules nun ein sehr sonores Dröhnen, das eher an einen großen Flugzeugmotor erinnerte und so gar nicht zu der kleinen Lok passen wollte.

### **Pfalzbahnmuseum Neustadt**

Während der 14-tägigen Demonstrationsfahrten des Versuchstriebwagens VT 420 LUCY der Thales Deutschland GmbH wurden die hierzu eingeladenen Fachleute, Kunden sowie Politiker und Pressevertreter morgens im Speisewagenabteil unseres ET 11 mit einem kleinen zweiten Frühstück empfangen, bevor dann mit dem o. g. Triebwagen ins Elmsteiner Tal gefahren wurde. Nach ihrer Rückkehr wurden die Fahrgäste noch-

mals von unserem Vize-Museumsleiter Reinhard Winkler bewirtet und auch bei Bedarf durch das Museum geführt, was bei den aus dem In- und Ausland angereisten Gästen sehr großen Anklang fand. Ähnlich verlief es auch am 17. Oktober, als abends der VT 98 "Roter Flitzer" der Krebsbachtalbahn bzw. des Fördervereins Schienenbus e. V. (Kornwestheim) vor der letzten Etappe einer dreitägigen Rundfahrt in unserem Museum Station machte. Eigentlicher Anlass für diesen zweistündigen Stopp war die im Fahrplan vorgesehene Fahrt zur Tankstelle, doch so hatten die Fahrgäste noch einmal die Gelegenheit, bei uns eine warme Vesper einzunehmen sowie unser Museum oder die Neustadter Altstadt zu besichtigen.

### **Bahnmeisterei Elmstein**

Die Aktivitäten während der beiden Berichtsmonate gestalteten sich eher unspektakulär und waren von Routine geprägt. An mehreren Samstagen wurde zwischen



Am Streckenkilometer musste neben Kleineisen auch eine gebrochene Stahlschwelle ersetzt werden.

den Haltestellen Erfenstein und Breitenstein (Streckenkilometer 6,7 bis 6,8) das Kleineisen überprüft und bei Bedarf getauscht. Bei dieser Gelegenheit stießen wir auch auf ein paar einzelne Schwellen, die bei näherer Betrachtung gravierende Schäden zeigten und daher auch gleich ersetzt wurden.

Der erste Herbststurm in der dritten Oktoberwoche hatte in unmittelbarer Nähe unserer Museumsbahnstrecke nur zwei

# Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



# Eisenbahnmuseum Würzburg

Das Museum ist geöffnet. Immer dienstags und samstags wird an den Fahrzeugen gearbeitet, so dass sich ein Besuch lohnt.



## Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Museum ist vor der Winterpause noch bis zum 19. Dezember geöffnet (mittwochs bis freitags von 10 bis 13 Uhr, samstags und sonntags von 10 bis 16 Uhr). Die Nikolausfahrten waren bei Drucklegung dieser Ausgabe bereits ausgebucht.



## Eisenbahnmuseum Bochum

Das Museum ist bereits in der Winterpause. Aber am 4. und 5. Dezember fährt noch einmal der Museumszug auf der Ruhrtalbahn. Der Nikolaus fährt mit. Unter dem Titel "Überwintern im Eisenbahnmuseum" werden an jedem zweiten Montag im Monat (Dezember bis März) Vorträge und Filme angeboten, immer ab 19.30 Uhr. Diese Veranstaltungen finden nach der 2G-Regel statt (geimpft/genesen; alternativ per Stream). Infos und Anmeldung per Mail an detlef.coorssen@eisenbahnmuseum-bochum.de.

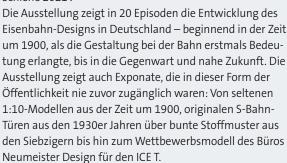


### **Bundesbahn-Flair**

Der Anbieter Nostalgiezugreisen fährt am 11. Dezember einen Bundesbahn-Schnellzug der 70er Jahre nach Erfurt. Sie nehmen Platz im originalen 1.-Klasse-Abteilwagen oder im 2.-Klasse-Abteilwagen der 1970er Jahre. Der Sonderzug ist bewirtschaftet. Als Zuglokomotive ist eine Elektrolok der Baureihe 110 vorgesehen. In Erfurt haben Sie fünf Stunden zur freien Verfügung.

# **Design & Bahn**

2021 widmet sich erstmals in Deutschland eine Ausstellung der Geschichte des Designs bei der Eisenbahn. Die Ausstellung "Design & Bahn" ist zentraler Beitrag der Deutsche Bahn Stiftung zum "Europäischen Jahr der Schiene 2021".





Wie fühlt sich in Zukunft das U-Bahnfahren an? Und wie fuhr es sich mit der Berliner U-Bahn im Jahr 1908? Das Deutsche Technikmuseum in Berlin zeigt in Kooperation mit der BVG und dem Fahrzeughersteller Stadler in der Eisenbahn-Ausstellung im Lokschuppen ein Mock-up der neuen Berliner U-Bahn, ein ein 1:1-Modell der neuen U-Bahn-Baureihe J/JK, das die BVG im Frühjahr 2020 bei Stadler bestellt hat. An der Seite des Neulings sind zwei historische Berliner U-Bahnwagen zu sehen.



umgefallene Bäume zur Folge, die aber nicht weiter störten, da der letzte planmäßige Betriebstag der Sommersaison bereits am Wochenende zuvor gewesen war. So musste man also nicht sofort ausrücken, sondern konnte sich mit der Beseitigung dieser Bäume ein paar Tage lassen und in Ruhe abwarten – aber weitere Beschädigungen entstanden zum Glück keine.

Wegen der noch ausstehenden Nikolausfahrten im Dezember sowie weiterer Testfahrten des Versuchstriebwagens VT 420 LUCY der Thales Deutschland GmbH wurden und werden bis Jahresende nur kleinere Tagesbaustellen sowie einzelne Fahrten mit Skl oder anderen Baufahrzeugen durchgeführt.

Reiner Frank, Jürgen Lemke

# **Abschied von Theodor Horn**

Bottwartalbahn, 30. Oktober 1966, Abschiedsfahrt mit der Dampflokomotive 99 651. Zwei Herren aus dem Frankfurter Raum hatten diese Fahrt organisiert. Einer von ihnen war Theodor Horn, geboren am 30. Oktober 1936 in Reichenberg (Nordböhmen, heute Liberec). Seine Familie siedelte sich ab 1946 in Kriftel im Taunus an. Er lernte den Beruf des Elektromechanikers und Technischen Zeichners, und nach einem Fernstudium in Feinwerktechnik war er ab 1961 als Detailkonstrukteur bzw. Konstruktionsgruppenleiter für Kofferradios, Lautsprecher und Boxen, ab 1973 als Konstrukteur für Sprachlehranlagen und ab 1979 bei einem Zulieferer der Autoindustrie tätig. 1993 trat er in den Ruhestand.

Er zählt zu den drei Vätern der DGEG, zusammen mit Dr. Joachim Hotz (†) und Kurt Eckert (†). Am 22. April 1967 gründeten sie in Karlsruhe einen Verein für Eisenbahngeschichte, der nach Vorschlag von Theodor Horn »Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte« genannt wurde. Vom Gründungstag an war Theodor Horn bis 1985 als Vizepräsident und von 1997 bis 2002 als Beauftragter für die Öffentlichkeitsarbeit der DGEG tätig.

Ich lernte Theodor Horn während der ersten großen Sonderfahrt der DGEG persönlich kennen: Am 22. Oktober 1967 fuhren wir mit der 18 323 von Frankfurt/Main nach Nürnberg. Diese Fahrt war Anlass für mich, zum 1. Januar 1968 Mitglied der DGEG zu werden. Umgehend entwickelte sich ein reger Briefverkehr mit Horn, der vor allem um das Thema aktive Mitarbeit am Vereinsaufbau kreiste.

Theodor Horn organisierte in all den Jahren unzählige Studienfahrten für die DGEG. Legendär und bis heute bewundert sind die jährlichen Mehrtagesfahrten mit dem Gläsernen Zug, sie wurden ein Markenzeichen der DGEG.

Ältere Mitglieder werden sich erinnern, dass es üblich war, die jeweiligen Lokomotiven mit Fähnchen zu schmücken und die Fahrtteilnehmer am Zielort mit einer Musikkapelle zu begrüßen. Zur Mittagszeit waren längere Pausen vorgesehen, ein gutes Lokal war reserviert worden, die Teilnehmer konnten im Voraus ein Essen bei der Fahrtanmeldung buchen. Viel Organisationsaufwand, damals alles nur mit Briefpost und Telefon zu erledigen. Zudem erstellte Theodor Horn für jede Fahrt ein Begleitheft mit Beschreibungen von Lok, Strecke und Sehenswürdigkeiten.

Horn kümmerte sich als Vize neben der Organisation der Studienfahrten auch um das stets umfangreiche Rahmenprogramm der Mitgliederversammlungen und die damaligen Arbeitskreise des Vereins. Er besuchte Aktive vor Ort und informierte sich über die Arbeiten bei den Museumsbahnen im Achertal, am Tegernsee, bei der Jagsttalbahn, beim Kuckucksbähnel sowie in den DGEG-Museen.

Stetes Anliegen war ihm ein äußerst sparsamer Umgang mit den finanziellen Mitteln. Als wir 1969 in Möckmühl beim Lokschuppenbau eine Wasserwaage kauften und die kleine Rechnung zur Erstattung einreichten, kam prompt die Bemerkung, eine Wasserwaage hätte jeder Hobbyhandwerker und man könne diese doch von Zuhause mitbringen.

Gern denke ich, von 1973 bis 1995 selbst im Vorstand tätig, an die alljährlich im Februar stattfindenden Vorstandssitzungen mit Etatberatung zurück. Da konnte er, oft noch strenger als der jeweilige Schatzmeister,



Theodor Horn im Juli 1997 während der legendären Sonderfahrt mit dem ET 25 von Karlsruhe nach Bergen. Joachim Seyferth

selbst um kleinste Beträge feilschen im Bemühen, einen ausgeglichenen Haushalt zu erstellen.

Theodor Horn wurde für seine Verdienste um die Eisenbahngeschichte am 5. März 1999 mit Überreichung des Ehrenbriefes des Landes Hessen geehrt, worauf er sehr stolz war.

Auch nach dem Ende seiner Zeit als Vizepräsident und Vorstandsmitglied riss mein Kontakt zu ihm nicht ab. Neben jährlich etwa drei, vier persönlichen Briefen schickten wir auch Ansichtskarten von Reisen und Veranstaltungen. Immer wieder sendete er Grüße von seinen Fahrten nach Liberec.

In den letzten Jahren kamen aber auch Berichte über die altersbedingt nachlassenden Kräfte und bedrohliche Krankheiten hinzu, gegen welche er ankämpfte. Diesen Kampf hat er in der Nacht zum 18. Oktober 2021 verloren, kurz vor seinem 85. Geburtstag. Mit großer Trauer nehmen wir Abschied von einem bedeutenden Mann der Vereinsgeschichte. Eine letzte Sonderfahrt, diesmal nicht von ihm selbst organisiert, führt ihn einem fernen Ziel entgegen. Theodor Horn hinterlässt seine geliebte Ehefrau, eine Stieftochter mit Familie und eine große Zahl trauernder Eisenbahnfreunde. Behalten wir Theodor Horn in unserer Erinnerung als verdienstvollen Förderer der Eisenbahngeschichte.

Joachim Kraus hat diesen würdigenden Nachruf als langjähriger Freund von Theodor Horn verfasst. Der Verstorbene hat sich mit seiner Strenge und Sparsamkeit nicht immer nur Freunde gemacht, und er konnte auch recht streitbar sein – insbesondere im Zusammenhang mit der Neuorganisation der DGEG wie z. B. mit der Übertragung von einigen Aufgaben des Vereins in eigenständige GmbHs. Manche von uns haben deshalb neben guten auch schwierige Erinnerungen an ihn. Und obwohl Theodor Horn 2004 aus der DGEG ausgetreten ist: Seine Verdienste um den Verein und besonders um die Sonderfahrten sind unbestritten und unvergessen – dies soll auch durch unser Foto hervorgehoben werden: Eine Erinnerung an die legendäre Fahrt des ET 25 im Juli 1997 nach Skandinavien. Rainer Kolbe



Fünfzig Jahre ist es her, dass der Museumszugbetrieb auf der Jagsttalbahn in Zusammenarbeit von SWEG und DGEG begann. In Heft 69 der EisenbahnGeschichte wurde ausführlich über den Erwerb und den Transport der Lokomotive HELENE im Jahr 1970 aus Bad Lauterberg (Harz) nach Möckmühl berichtet. In Möckmühl wurde baldigst mit der Herrichtung von HELENE begonnen, Restfristen waren noch vorhanden, so dass frohgemut eine Betriebsaufnahme im Jahr 1971 angestrebt wurde. Auch wenn Fritz Bauer, der langgediente Lokomotivführer der Jagsttalbahn, beim ersten Anblick von HELENE meinte: "Was wollt ihr denn mit der klaane Lok, die laaft sich ja zu Tod mit denne klaane

Neben einer äußeren Aufarbeitung mit Lackauffrischung waren Anpassungsarbeiten an die technischen Gegebenheiten bei der Jagsttalbahn und Ausrüstung mit den für den Einsatz im Personenzugdienst erforderlichen Einrichtungen notwendig. Die umfangreichsten Arbeiten erforderte der Einbau der Druckluftbremse. Neu anzufertigen waren die Zug- und Stoßvorrichtungen mit dem im Jagsttal gebräuchlichen Mittelpuffer-System. Auch war die Ausrüstung mit Dampfgenerator und elektrischem Dreilichtspitzensignal erforderlich. Ein Teil dieser Arbeiten wurde in Dörzbach vorgenommen unter Nutzung des dortigen Lokschuppens mit bescheidener Werkstatt. Langsam legte sich die Skepsis bei den Jagsttäler Eisenbahnern, als sie sahen, mit welchem Eifer und mit Sachkenntnis alle Arbeiten von den Hobbyeisenbahnern durchgeführt wurden.

Im Vorgriff auf den geplanten Museumsbetrieb bewarb sich der Verfasser dieser Zeilen beim Bw Lauda um eine Anstellung als "Studentenheizer", um das Heizerhandwerk zu erlernen. So fuhr er nach 14 Tagen Ausbildung und erfolgreich bestandener Heizerprüfung ein Vierteljahr von Februar bis Ende April als Heizer auf den in Lauda noch im Einsatz stehenden Lokomotiven der Baureihen 03, 23, 50 und 64.

Ende Juni waren alle anstehenden Arbeiten an HELENE auch zur Zufriedenheit des SWEG-Werkmeisters Teuke erledigt. So wurde der 2. Juli 1971 für das erste Anheizen und die Abnahmeprobefahrt festgelegt. Mit klopfendem Herzen wurde am frühen Morgen das erste Feuer in HELE-NES Feuerbüchse entzündet. Nach reichlich vier Stunden war der Spitzendruck von 12 atü erreicht. Werkmeister Teuke kam im langen grauen Arbeitsmantel, ging prüfend um die Lokomotive herum, dann bestieg er den Führerstand. Pflichtgemäß machte ich die vorgeschriebene Ansage: "Ich prüfe den Wasserstand", was zu seiner vollsten Zufriedenheit erfolgte.

Kesseldruck 12 atü, Wasserstand halbes Glas, helles, gut durchgebranntes Feuer, 8 atü im Hauptluftbehälter, 5 atü in der Luftleitung, nach einem prüfenden Rundumblick im Führerstand kommt von Teuke: "Na, dann wolln mer mal", er legt die Händelsteuerung in Fahrtrichtung (rückwärts) aus, herzhaft öffnet er den Regler. Erste Radumdrehungen mit eigener Kraft auf den Gleisen der Jagsttalbahn, flott geht es aus den Bahnhof Dörzbach hinaus in Richtung Krautheim. Wir fahren ohne Wagen als Leerfahrt.

Für mich ist alles ungewohnt. Die Kohlen liegen im Kasten links vom Kessel auf Fußbodenhöhe, ein winziges Kohlenschäufelchen mit kurzem Stiel, winzig auch das

Sonderfahrt für die Beteiligten nach erfolgreicher Abnahme am 2. Juli 1971, hier bei Klepsau auf der Fahrt nach Krautheim, im Führerstand Oberlokführer Fritz Bauer. Alle Fotos: Helmuth Hombach



Wasserdruckprobe von HELENE in Dörzbach am 7. Mai 1971. Links Hartmut Büchner, daneben Dipl.-Ing Helmut Müller.

runde Feuertürchen, der kleine Injektor hängt senkrecht beim Kohlenkasten, das Anstellhandrädchen weist nach oben. Eng ist alles, vor allem für einen Heizer von 1,83 m Größe und einem Lebendgewicht von 125 kg. Ungewohnt, wenn man vorher nur Normalspur fuhr, mit geräumigen Führerständen, großen Kohlenschaufeln und Feuertüren, reichlichen Rostflächen, wo man mit Schwung die Kohlen mittels gut gefüllten Schaufelblechen ins "Höllenfeuer" beförderte. Ich tue mein Bestes. Nach etwa drei Kilometer Fahrtstrecke dreht sich Teuke zu mir um, um mit lauter und fester Stimme zu bekunden: "Herr Kraus, maane Sie, dass so a klaane Lok so viel Kohle braucht?!" Hmm, gut, eine 50er ist HELENE nicht, auch hängen keine 1000 Tonnen am Zughaken. Ein Blick in die Feuerkiste zeigt, es reicht wohl für ein paar Kilometer. In flotter Fahrt ist nach sechs Kilometern bald Krautheim erreicht. Ein Rundgang um die Lok mit Abfühlen aller Lagerstellen der Achsen und des Gestänges zeigt, dass nichts heiß gelaufen ist, alle Lager sind kühl.

Teuke meint, für eine erste Probefahrt reicht die zurückgelegte Strecke, er will zurück nach Dörzbach. Er legt die Steuerung um und nun geht es Schornstein voraus recht

flott nach Dörzbach zurück. Dort warten einige unserer Mitarbeiter mit gespanntem Blick auf unsere Rückkehr. Alles klar, keine Beanstandungen. Am Bahnsteig steht auch Fritz Bauer, damals der einzige Dampflokführer der Jagsttalbahn. Nun will er auch mal fahren, diesmal soll allerdings auch der Reisezugwagen Nr. MD 3 mit. Der ist schnell angekuppelt und die Mitarbeiter sind eingestiegen, mit dabei auch ein Holzfässchen mit Gerstensaft. Fritz guckt erst etwas kritisch, sie erinnern sich: "die laaft sich ja zu Tod, mit denne klaane Radli" aber HELENE folgt willig seinen Handhabungen an Regler und Steuerungshändel. Fritz ist zufrieden. In Krautheim wird der Wagen umfahren, in ihm ist inzwischen das Fässchen Bier angestochen.

Fritz meint, dass er sich auch ein Bier verdient hat, so dass Teuke die Rückfahrt machen muss. Kurz hinter Klepsau, zisch, rumms, die Luft ist weg, wir stehen. Ratlos gucken Teuke und ich uns an. Da ertönt laut aus dem Dreier die Stimme vom Fritz: "Bei der Schaukelei kann man ja kein Bier in Ruhe trinken." Das Notbremsventil sitzt bei den württembergischen Schmalspurwagen oben auf dem Dach, da will ohne Leiter keiner hochklettern, also Lufthahn zu und Wagen auslösen, dann geht es weiter nach Dörzbach. Dort muss sich Fritz eine Standpauke von Teuke anhören, missmutig holt er eine Leiter, klettert aufs Dach und schließt das Notbremsventil. HELENE wird abgespeist und dann kann auch ich mein wohlverdientes Bier trinken. Bilanz des ersten Tages: HELENE legte 24 km zurück, 12 km alleine und 12 km zusammen mit Wagen MD 3. Alle Lagerstellen des Fahrwerkes blieben kalt, Luftpumpe, Bremse, Generator, Beleuchtung, Dampfstrahlpumpen, alle Teile funktionierten störungsfrei. Kohlen- und Wasserverbrauch waren wesentlich geringer als bei den bisher vom Heizer gewohnten Lokomotiven. Der Heizer muss sich jedoch unbedingt an die Enge des Führerstandes und an die Miniaturausführungen von Kohlenkasten, Schaufel, Feuerloch und Rost gewöhnen, HELENE aber auch an den kräftigen Heizer.



Möckmühl, 25. Juli 1971: Eröffnungszug mit unserem ersten Präsidenten Dr. Joachim Hotz (der Herr im Anzug, mit roter Krawatte). Auf dem Führerstand der HELENE Oberlokführer Fritz Bauer.

Am 18. Juli 1971 wurde HELENE von Dörzbach unter Dampf nach Möckmühl überführt, bei dieser Fahrt erhielt als erster unserer Mitarbeiter Walter Hombach eine Schnelleinweisung als Heizer durch Fritz Bauer. Feierlich wurde dann am 25. Juli 1971 in Möckmühl die Eröffnungsfahrt des Museumsbahnbetriebes mit Lok HELENE im Jagsttal gestartet. Der Betriebsleiter der SWEG war anfänglich sehr vorsichtig in Bezug auf den Museumszugverkehr und so waren die Fahrten auf die Strecke Möckmühl – Schöntal beschränkt. Im Laufe der ersten Fahrsaison 1971 erhielten noch unsere Mitarbeiter Michael Brod und Helmuth Hombach eine Einweisung als Heizer. So gab es in 1971 zehn planmäßige Betriebstage, zusammen mit der Abnahmeprobefahrt und der Überführung mit insgesamt 649 km.

In all den Jahren, in denen die DGEG den Museumszugbetrieb im Jagsttal mitgestaltete, wurden mit HELENE insgesamt 487 Betriebstage abgewickelt und 31.769 km unter Dampf zurückgelegt. Letzter Betriebstag der HELENE war der 22. April 1984, auch wieder mit Heizer Kraus.

Und "... mit denne klaane Radli..." hatte sich bald erledigt. Ein alter weiser Spruch von Lokführer Fritz Bauer (und er war wirklich ein weiser Mann) lautete: "Wenn ichs eilig hab, mach ich langsam", manchmal hatte er es aber überhaupt nicht eilig, und dann fuhr HELENE mit Fritz am Regler und Joachim an der Schaufel statt der zugelassenen 30 km/h auch schon mal mit 60 km/h und dabei drehte sich Fritz in aller Ruhe zwischen Daumen und Zeigefinger eine Zigarette, rauchte diese dann zufrieden lächelnd, während wir uns ein Fläschchen Bier genehmigten. Einmal wurden wir in Dörzbach dann vom neuen Werkmeister Stolz erwartet, der uns fuchsteufelswild abkanzelte, er habe uns auf dem Streckenstück von ... bis ... gestoppt und habe 60 km/h errechnet, was wir uns erlauben würden! Weise Erwiderung von Fritz: Das könne wohl kaum sein, denn HELENE habe ja gar keinen Geschwindigkeitsmesser und sein Gefühl würde ihn niemals trügen. Und sein Gefühl habe ihm höchsten 35 km/h angezeigt. Wenn Herr Werk-

meister dies nicht glauben würde, könnten wir sofort die Strecke nochmals genau so zurücklegen. Außerdem sei die Strecke ja ohnehin nur etwas über 39 Kilometer lang, so dass 60 km/h da ja gar nicht möglich wären. Diesen Tatsachen konnte Werkmeister Stolz nichts entgegensetzen. Und Heizer Kraus gewöhnte sich auch an den kleinen Führerstand von HELENE, an die kleine Schaufel, das kleine Feuerloch, die winzige Feuerbüchse. Böse Zungen behaupteten sogar, dass HELENE beim durch Heizer Kraus erhöhten Reibungsgewicht im Stande war, zwei Wagen mehr zu ziehen.

Eine schöne, unwiederbringliche Zeit für alle Aktiven. Leider endete sie nach weiteren 22 Betriebstagen und 1054 Kilometern mit 99 633 am 10. November 1984 aufgrund unerfüllbarer Forderungen seitens der SWEG-Betriebsleitung. 1988 endete dann jeglicher Zugverkehr im Jagsttal, nachdem das Landeseisenbahnamt die Strecke wegen des schlechten Zustandes der Gleise endgültig sperrte. Gern denken jedoch alle Aktiven an Fritz Bauer zurück. Ein einzigartiger Lokomotivführer, wie es ihn wohl nur bei einer Kleinbahn geben konnte. Wir haben viel von ihm gelernt. Mussten doch bei solchen Bahnen wie Möckmühl - Dörzbach die Eisenbahner mit bescheidensten Mitteln äußerst kreativ den Laden am Laufen halten. Aus nichts irgendetwas machen, mit Idee und Geschicklichkeit jedes Problem irgendwie lösen, auch mal fünfe gerade sein lassen, Hauptsache die Bahn fährt. Improvisation und Entscheidungsfreude, dabei großes handwerkliches Können und ein guter Schuss Bauernschläue, all dies täte heutzutage manchem Bahnunternehmen, Bahnmitarbeiter und Hobbyeisenbahner gut.

Die ersten Fahrten mit HELENE sind 50 Jahre her. Die Jagsttalbahn existiert leider nicht mehr, unsere Arbeitsgruppe innerhalb der DGEG gibt es aber sehr wohl noch. An anderem Standort zwar, nicht mehr in Möckmühl, aber in Würzburg. Und nach wie vor sind die Aktiven der ersten Stunde im Jagsttal (Oktober 1969)

94 Eisenbahn<mark>Geschichte</mark> 109

Liebe Mitglieder, ob und wie 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**

Bis auf Weiteres gelten folgende corona-bedingte Einschränkungen: Maximale Teilnehmerzahl 12, Anmeldepflicht, Abstand halten, Pflicht zur Bedeckung von Mund und Nase (FFP2-Maske) im Gebäude der Auslandsgesellschaft (ausgenommen Sitzplatz im Vortragsraum). Nachweis der vollständigen Impfung oder Genesung, oder Vorlage eines aktuellen negativen Schnelltests (schriftlich oder digital). Ohne diese ist die Teilnahme am Vortrag nicht möglich. (Stand 29.08.2021).

**Mi, 8. Dez. 2021, 19 Uhr:** Rolf Swoboda: Die Vogelfluglinie gestern, heute und morgen

Mi, 12. Jan. 2022, 19 Uhr: Walter Rink & Winfried Rauschkolb: Nahverkehr in Budapest und Kosice - DGEG-Reise im Winter 2019

Mi, 9. Feb. 2022, 19 Uhr: Günter Krause: Eisenbahn-Artillerie weltweit

### ► 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.Voegele@t-online.de

#### TERMINE

**Di, 14. Dez. 2021, 19 Uhr:** Wolfgang Dörflinger: Paris und seine Eisenbahnen

**Di, 11. Jan. 2022, 19 Uhr:** Das beliebte Neujahrs-Quiz von und mit Klaus Klempt

### **►** 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 Fußgängerstegs, 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,

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 Mitgliedergruppe Rhein-Neckar trifft sich, so weit nicht anders angegeben, am 3. Dienstag im ungeraden Monat in der

Gaststätte "Braustübl", Mörscher Str. 30, 67227 Frankenthal (Pfalz) – (ca. 12 Minuten vom Frankenthaler Hbf zu Fuß).

**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, schreinereispringer@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

auch heute noch bei der Aufarbeitung der Fahrzeuge des Eisenbahnmuseums Würzburg tätig. Inzwischen eine "Rentnertruppe", aber unverdrossen der Arbeit mit der Eisenbahngeschichte verpflichtet. Manchmal aber möchten wir einfach vor dem Lokschuppen im Sonnenschein auf der Bank sitzen, ein Gläschen Bier in der Hand, den jungen Mitarbeitern zusehen, ab und zu bemerken "früher ham mir des aber besser hingekriegt" und den Lebensabend genießen. Doch noch können wir nicht die Hände in den Schoß legen,

unsere Mitarbeit ist nach wie vor wichtig. Immer dringender wird die Frage nach engagierten jungen Mitarbeitern, die unsere Arbeit gewissenhaft fortführen wollen.

Alle acht Wochen berichten wir an dieser Stelle über unsere Aktivitäten am Museumsstandort Würzburg der DGEG. Sie lesen über die Arbeiten an unseren Fahrzeugen und wie wir dank unserer gut ausgerüsteten Werkstatt auch anderen Vereinen helfen können. Wir bemühen uns, unsere Tradition innerhalb der DGEG weiterhin zu pflegen. Jüngere Vereinsmit-

glieder wissen oft nicht viel über die Geschichte der DGEG und was sich alles in den inzwischen 54 Jahren der Vereinsgeschichte alles ereignet hat. Deshalb sei mir verziehen, dass ich ausnahmsweise einmal aus der Geschichte berichtet habe statt über heutige Arbeiten. Für langjährige Aktive ist es durchaus interessant zu erfahren, wie die Jüngeren unter den Mitgliedern sich über die lange Geschichte der DGEG informieren und welche Ideen zur weiteren Entwicklung des Vereins sie haben.

Joachim Kraus