

*Liebe Freunde*innen des Spurkranzes,*

sehr lebhaftere Zeiten erleben wir in den letzten Monaten, erst recht in den letzten Wochen, da unsere Weltordnung auf dem Prüfstand steht. Welche Auswirkungen das auf unseren Verein hat, wird sich zeigen. Die höheren Energiepreise schlagen jetzt schon durch – nicht nur bei der Lokomotivkohle. Höhere Abschlagszahlungen für Gas, Wasser und Strom sind eine direkte Folge der Ereignisse und belasten die Haushalte der verschiedenen Abteilungen der DGEG.

Den Kopf in den Sand stecken ist unsere Sache jedoch nicht, es geht eher darum, wo und wie effizienter gewirtschaftet werden kann, da sind alle Standorte der DGEG gleichermaßen gefragt. Zudem gilt es weiterhin, unsere Standorte zu optimieren und anzupassen. Das Archiv muss mit neuen Ideen der Raumnot Herr werden, Neustadt muss seinen historischen Schuppen innen fertig sanieren und im Betriebswerk den Arbeitsschutz für seine Mitarbeiter weiter verbessern. In Würzburg wurden bei den Fahrzeugen auf dem Gelände klare Besitzverhältnisse geschaffen, das Eigentum der DGEG muss gepflegt und geschützt werden. Dies alles gibt es nicht zum Nulltarif, dafür werden Ihre Mitgliedsbeiträge verwendet, die im Frühjahr eingezogen werden.

Wie und wieviel für die verschiedenen Maßnahmen verwendet werden soll, können Sie dem Zahlenwerk unseres Schatzmeisters entnehmen, das er zur Mitgliederversammlung am 28. Mai in Koblenz vorstellt. Wenn es die Situation erlaubt – wovon wir im Moment alle ausgehen – treffen wir uns im „Soldatenheim Horchheimer Höhe“ in Koblenz in altgewohnter Weise und werden sowohl das vergangene Jahr als auch die zukünftige Ausrichtung der DGEG diskutieren. Ein barrierefreier Zugang ist vorhanden, eine gute halbstündliche Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus der Innenstadt ist



mit der Buslinie 6 gegeben. Weitere Informationen entnehmen Sie bitte der Einladung zur Mitgliederversammlung, die Ihnen im April zugeschickt wird!

Für den Standort Neustadt sind es gerade sehr spannende Tage, soll doch zum 1. Mai der Saisonstart wie in normalen Jahren über die Bühne gehen. Trotz noch andauernder vierter Welle der Pandemie hoffen wir auf ein Abklingen zum Frühjahr und einen Zuspruch zu unserer Eisenbahn wie in „normalen“ Jahren. Zudem ist der Fokus auf die Inbetriebnahme der ÖBB 93 1378 gerichtet, an deren Hauptuntersuchung wir seit zwei Jahren arbeiten. Hoffen wir alle, dass unser

neues Zugpferd die Erwartungen erfüllt.

Sie sind alle herzlich eingeladen, sich vom Standort Neustadt der DGEG ein aktuelles Bild zu machen. Sollte es in diesem Sommer nicht klappen, dann darf ich auf das erste Oktoberwochenende verweisen (1. bis 3. Oktober)! Es wird in und um Neustadt das Jubiläum »175 Jahre Ludwigsbahn Ludwigshafen – Neustadt – Kaiserslautern« gefeiert, mit viel Fahrbetrieb, interessanten Lokomotiven und historischen Wagen. In der nächsten Ausgabe der EisenbahnGeschichte oder auf der Mitgliederversammlung kann ich weitere Informationen liefern. Zentren des Betriebs werden sowohl unser Betriebswerk als auch unser Museum sein. Einfach den Zeitraum im Kalender notieren und dann noch am 3. Oktober mit der Familie das Kinderfest im Museum besuchen.

bleiben Sie gesund und bleiben Sie der DGEG treu!

*Beste Grüße
Prof. Ralf Rudolph,
DGEG-Vizepräsident*

Der Schatzmeister hat eine Bitte ...

Liebe Mitglieder, wie jedes Jahr steht die Zahlung des Mitgliedsbeitrages an. Bitte beachten Sie, sofern Sie uns keine Einzugsermächtigung erteilt haben, die geltenden Beitragsätze:

Normalmitglieder.....	80 €	Rentner / Pensionäre.....	65 €
Familienbeitrag normal:.....	100 €	Familienbeitrag Rentner / Pensionäre.....	65 €
Jugendliche und Auszubildende	40 €		

Bitte passen Sie ggf. Ihren Dauerauftrag entsprechend an und zahlen Sie nur noch auf unser Beitragskonto: DE58 4036 1906 0888 8008 01.

Wenn Sie zusätzlich zu Ihrem Beitrag eine Spende überwiesen haben, ist alles in Ordnung.

Vielen Dank für die Beachtung und herzliche Grüße,
Dr. Stefan Vockrodt, Schatzmeister

Die DGEG vor 50 Jahren

Folge 9 – Was passierte Anfang 1972?

Zu Beginn des Jahres 1972 konnte eine weitere Folge der Reihe „Eisenbahnen und Museen“ veröffentlicht werden. Horst Troche, der der DGEG viele Jahre eng verbunden war, hatte dieses Heft der Akku-Kleinlok 4013 gewidmet, die sich heute in Bochum-Dahlhausen befindet.

Etwa zur gleichen Zeit gelangte der ET 11 01 in den Besitz der DGEG. Der 1934 von Esslingen und der BBC gebaute Triebwagen, der ursprünglich die Nummer eT 1900 trug, sollte den Grundstein für den elektrischen Schnellverkehr von München nach Berlin legen. Durch den Zweiten Weltkrieg wurde aus den Plänen nichts mehr. Nach dem Krieg wurde der ET sowie die beiden anderen Exemplare der Baureihe von München aus nach Frankfurt und Berchtesgaden eingesetzt. Die geringe Kapazität von 77 Sitzplätzen und der Umstand, dass der ET 11 eine Splittergattung war, führte schon 1961 zu seiner Ausmusterung. Der ET 11 01 wurde jedoch noch zu einem Dienstfahrzeug umgebaut und erst 1971 ausgemustert. Eine Wagenhälfte hatte beim Umbau seine ursprüngliche Einrichtung behalten. Das Fahrzeug konnte nach Herrichtung des Lokschuppens in Neustadt dort hinterstellt werden.



Der eT 1900 im April 1980 während der äußerlichen Herrichtung bei Hansawaggon in Bremen.

Manfred Kopka

Weiter konnte die Dampflokomotive 41E der ehemaligen Bergbaugesellschaft Hibernia durch eine großzügige Stiftung erworben werden. Auch gelangte ein Breuer-Traktor von der Firma Schreck-Mieves in Dortmund nach Dahlhausen, der dort lange Jahre für Rangierarbeiten im Museum unverzichtbar war.

Am 27. Februar fand eine Dampfschiedsfahrt von München nach Mitzenwald statt, die mit der Mühlendorfer 50 2241 bespannt war. Es sollte – vor dem Jubiläum 1985 – die letzte Dampfsonderfahrt werden, die in München begann. Ab Garmisch wurde der Zug durch die 144 001 verstärkt.

Vom 7. bis 9. April fand die Jahrestagung der DGEG in Hamburg statt. Ein Auszug aus dem Programm, das so heute nicht mehr möglich ist: Besichtigung von Bw und Rbf Rothenburgsort, Baustelle der City-S-Bahn, Rundfahrt durch den Hamburger Hafen mit V 60 und By1, Rundfahrt Hamburger Straßenbahn, Rundfahrt mit der 012 104 von Hamburg nach Schleswig, mit Diesellok nach Schleswig Altstadt und zurück, weiter mit der 012 nach Flensburg und Rundfahrt auf der Flensburger Straßenbahn. Die Rückfahrt verlief über Lindaunis und Kiel zurück nach Hamburg. *Winfried Rauschkolb*

Die DGEG-Bibliothek in Dortmund

Entwicklungen und Ausblick

Seit fast 50 Jahren besitzt die DGEG eine eigene Bibliothek. Um sie allen Eisenbahn-Interessierten zugänglich zu machen, ist sie seit 1972 bei der Universität Dortmund untergebracht. Maßgeblich vorangetrieben wurde dieses Projekt durch Professor Paul Baron von der Universität Dortmund. Er erreichte, dass die DGEG-Bibliothek in der Universitätsbibliothek (UB) Platz gefunden hat. Die Bestände wurden, analog zu den grundsätzlichen Bibliothekskriterien, unterteilt in Monographien (Signatur EGM) und Periodika/Zeitschriften (EGZ).

Um die Bestände der DGEG von den Beständen der UB abzugrenzen, war die

DGEG-Bibliothek zunächst im „Käfig“ untergebracht. Auf diese Bücher konnte – nach Voranmeldung – jedes DGEG-Mitglied zurückgreifen und anfangs im Lesesaal der UB, später im „Käfig“ mit personalisierter Schlüsselübergabe seine Recherchen durchführen.

Durch die Unterbringung der DGEG-Bibliothek unter dem Dach der zentralen Universitätsbibliothek waren die Bestände an das öffentliche Fernleihesystem der deutschen Bibliotheken angeschlossen. So konnte sich jeder eisenbahngeschichtlich Interessierte über seine örtliche (Stadt-)Bücherei die gewünschten Bestände nach Hause bestellen – ein Ser-

vice, der zwischen 500 und 1000 Mal im Jahr in Anspruch genommen wurde. Von Anfang an waren der Fernleihe allerdings Grenzen gesetzt. Es wurden grundsätzlich nur Monographien (EGM) ausgeliehen. Zeitschriften wurden anfangs in Ausnahmefällen ausgeliehen, sind aber seit Mitte der 2010er Jahre, wie im Bibliothekswesen üblich, grundsätzlich von der Ausleihe ausgeschlossen.

In den späten 1990er Jahren wurde das umständliche Zugangssystem zur DGEG-Bibliothek geändert. Der „Käfig“ wurde aufgegeben und unsere Bestände erhielten ein neues Zuhause im ersten Untergeschoss der UB. Damit war

die DGEG-Bibliothek faktisch ein Teil der Freihandbestände der UB geworden, die jeder ohne Zugangsbeschränkungen nutzen konnte, so dass seither nur noch die Öffnungszeiten der limitierende Faktor für die Nutzung waren.

Wenige Jahre später wurden besonders fragile Druckstücke aus der UB in unser Archiv in Witten überführt, wo diese Bestände seither einsehbar sind und für die individuelle Recherche zur Verfügung stehen.

Umfang der Bestände

Seit 1982 ist die Bibliothek der DGEG, im Wesentlichen durch Nachlässe und Schenkungen von Mitgliedern, kontinuierlich angewachsen. Sie umfasst rund 27.000 Monographien und mehr als 31.000 Zeitschriftenbände (Stand 1. Januar 2021).

Neuausrichtung

In den frühen 2000er Jahren kündigten sich Veränderungen an. In der UB Dortmund war, wie bei vielen Neubauten in den 1960er und 1970er Jahren, mit Asbest gebaut worden. Es zeigte sich, dass ein Neubau kostengünstiger ist als die Asbest-Sanierung des bestehenden Gebäudes. Der Baubeginn verschob sich allerdings immer wieder. Nun soll im Sommer diesen Jahres das bestehende Gebäude geräumt werden.

Für die DGEG hat jedoch die vom nordrhein-westfälischen Kultusministerium geforderte Neukonzeption der Universitätsbibliothek gravierendere Auswirkungen: Der Platzbedarf der neuen Bibliothek darf nicht über dem der

alten Bibliothek liegen. Wenn möglich, soll auf digitale Medien zurückgegriffen werden, ältere Bücher sollen gegen neue ausgetauscht werden.

Diese Forderung passt allerdings nicht zu einer historischen Sammlung wie der der DGEG, bei der ja gerade die Bewahrung von „alter Information“ zentral ist. In Verhandlungen mit der Leitung der UB gelang es uns, den DGEG-Beständen zumindest einen angemessenen Platz zu sichern. Dieser entspricht dem Regalmeterbedarf zum Stichtag 31. März 2021: 1154 Meter. Über diesen zur Verfügung gestellten Platz hinaus dürfen keine weitere Bücher und Zeitschriften angeliefert werden.

Da es aber nicht das Ziel der DGEG sein kann, das Sammeln von Eisenbahnliteratur einzustellen, galt es, eine neue Konzeption für unsere Bibliothek zu entwickeln. Diese haben wir vom Archiv in enger Abstimmung mit dem Vorstand der DGEG erarbeitet. Sie fußt auf der Rückbesinnung auf die Kernthemen der DGEG. Dazu gehören, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, Druckstücke zur Fahrzeug- und Streckengeschichte, Werbematerial der Bahn, Vorschriften zur Fahrzeugunterhaltung sowie Unterlagen zur Sozialgeschichte der Bahn und ihrer Mitarbeiter. Räumlich ist die Sammlung auf den deutschsprachigen Raum festgelegt. Die Ausleihstatistik bestätigt, dass Bücher und Zeitschriften dieser Sachgebiete und des deutschsprachigen Raumes bevorzugt nachgefragt werden.

Die genannten Themen wurden bislang auch für den nicht-deutschsprachigen Raum gesammelt. Hier gilt es fortan,

stärker den exemplarischen Charakter ins Auge zu fassen. Die Ausleihstatistik zeigt auch, dass die bislang ebenfalls zur Sammlung gehörenden „Randthemen“ Modelleisenbahn und Nahverkehr im Ausleihverfahren so gut wie nicht nachgefragt werden. Die Ausleihen lagen im letzten Jahrzehnt im niedrigen einstelligen Bereich! Offensichtlich sind diese Themen bei DGEG-Mitgliedern und Eisenbahnfreunden nicht von größerem Rechercheinteresse. Beide Themen aber machen allein etwa 150 laufende Regalmeter aus – Platz, den wir dringend für das künftige Unterbringen von Druckstücken unserer Kernbereiche benötigen.

Die ÖPNV-Bücher und -Zeitschriften werden wir verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaften von lokalen ÖPNV-Betrieben anbieten, verbunden mit einer vertraglichen Zusicherung, dass DGEG-Mitgliedern und anderen Interessenten jederzeit die übergebenen Bestände für Recherchen zur Verfügung gestellt werden.

Die Modellbahnbücher werden wir über das Antiquariat verkaufen. Dazu wird das Antiquariat in den folgenden Monaten gesonderte Verkaufsaktionen starten. Bitte beachten Sie entsprechenden Hinweise in der EisenbahnGeschichte und auf der Seite des Antiquariats auf unserer Homepage.

Dazu kommt eine dritte Gruppe von auszusondernden Druckstücken, die sich mit allgemeinen, nicht auf die Bahn bezogenen Verkehrsthemen beschäftigt wie dem Straßenbau und allgemeinen Ingenieursthemen ohne direkten Eisenbahnbezug. Gleiches betrifft Abhandlungen ohne Bezug zur deutschen Eisenbahn-

»Foto der Woche« auf www.dgeg.de



Im Frühjahr 1976 begegnen sich in Bad Salzuflen ein 624 als Zug 7910 nach Herford und 141 281 mit E 3119 nach Altenbeken. – Einmal pro Woche präsentieren wir auf unserer Internetseite www.dgeg.de ein neues altes Bild aus dem weiten Feld der Eisenbahngeschichte. Schauen Sie doch mal wieder rein!

Dietrich Bothe

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.

geschichte. Diese Schriften werden wir ebenfalls aus den Dortmunder Bibliotheksbeständen separieren und nach und nach über das Antiquariat verkaufen.

Gleichzeitig wird der Zulauf neuer Druckstücke für die Bibliothek auf die oben formulierten „Kernthemen“ der DGEG reduziert. Damit können wir den Umfang der jährlichen Anlieferung von rund neun laufenden Regalmetern auf etwa fünf bis sechs reduzieren. Durch diese Beschränkung auf die Kernthemen gewinnt die DGEG-Bibliothek Platz für etwa 20 weitere Jahre. Die „Bereinigung“

der DGEG-Bestände muss bis Ende Juni 2022 abgeschlossen sein. Bis Ende Juni können unsere Bücher auch ganz wie gewohnt ausgeliehen werden.

Voraussichtlich im Juli 2022 beginnt die Räumung der Bibliothek. Dabei werden unsere Bestände – wie auch die eigenen Bestände der UB – durch Mitarbeiter der UB in Büchereicontainer ausgelagert. Dies ist für die DGEG kostenfrei. Eine Interims-Freihandbibliothek mit maximal tausend Bänden wäre zwar möglich, wird aber von uns nicht angeboten, da es anhand der Ausleihstatistik

keine einzeln zu benennenden Bücher und Zeitschriften gibt, die besonders regelmäßig nachgefragt werden.

Der eigentliche Umbau der UB Dortmund beginnt im Winter 2022/2023 mit dem Abriss des bestehenden Gebäudes und soll drei Jahre dauern. Während dieser Zeit ist eine Ausleihe von Büchern aus den DGEG-Beständen leider nicht möglich.

Angesichts der hier skizzierten Aufgaben verspricht das nächste halbe Jahr für alle Mitarbeiter des Archivs eine äußerst arbeitsreiche Zeit zu werden.

Rolf Swoboda

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider

Mitgliederversammlung 2022

Die diesjährige Mitgliederversammlung wird am Samstag, den 28. Mai, stattfinden im Soldatenheim Horchheimer Höhe in Koblenz in der Von-Galen-Straße / Ecke Alte Heerstraße (alle halbe Stunde mit der Buslinie 6 gut erreichbar).

Ein kurzer Blick auf das Rahmenprogramm: Fototour im Raum Bullay zum Eisenbahnverkehr auf der Moselstrecke samt Abstecher zu Relikten der Moselbahn. – Bustour zum Museum der RSE in Asbach, dem Besucherbergwerk in Bindweide und zum Museumslokschuppen in Westerburg. – Schienenbusfahrt ab Koblenz in den Westerwald über Limburg und Montabaur nach Grenzau. – Bustour am Mittelrhein zu den Relikten der Nassauischen Kleinbahn und der Zahnradbahnen in Assmannshausen und Rüdesheim sowie Fotomöglichkeiten an den beiden Rheintalstrecken.

Wer bereits am Tag vor der Mitgliederversammlung anreist (oder noch früher), kann sich auf einen geselligen Freitagabend freuen und auf den Austausch mit Mitgliedern des DGEG-Vorstandes und anderen Gleichgesinnten.

Die Einladung zur Mitgliederversammlung und das endgültige Rahmenprogramm erhalten Sie Ende April mit der Einladung und der Tagesordnung (per Post oder per Mail).



Eisenbahnmuseum Würzburg

Das Museum kann immer dienstags und samstags ab ca. 13 bis ca. 17 Uhr besucht werden, in diesen Zeiten wird an den Fahrzeugen gearbeitet. Außerhalb dieser Zeiten sind Besuche nach individueller Vereinbarung möglich. Sonderfahrten werden zur Zeit nicht angeboten. Aber es gibt jeden zweiten Freitag im Monat einen „Stammtisch“. Im Aufenthaltsraum des Lokschuppens zeigen u. a. die Brüder Helmuth und Walter Hombach Bilder aus ihrer reichhaltigen Bildersammlung. Vereinsmitglieder wie Nichtmitglieder sind willkommen.



Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Museum ist geöffnet. Die Fahrseason des Kuckucksbähnchens beginnt am 1. Mai. Sonderfahrten wie die „Rollenden Weinproben“ und die „Sommernachtsfahrt“ sind bereits ausgebucht. Am 15. Mai findet jedoch der „Internationale Museumstag“ statt. Das Programm stand bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht fest, bitte informieren Sie sich im Internet oder vor Ort.



Eisenbahnmuseum Bochum

Das Museum ist geöffnet: Dienstag bis Samstag und an allen Sonn- und Feiertagen von 10 bis 17 Uhr. Am 9. und 10. April finden die traditionellen Museumstage statt, das Programm finden Sie rechtzeitig auf der Homepage des Museums.

Mit der E03 nach Berlin

Am 14. Mai fährt Sie die Schnellfahrlok E03 001 im TEE der 80er Jahre nach Berlin. Die Reise führt von Köln über Düsseldorf, Essen, Dortmund, Bielefeld und Minden nach Berlin. Erleben Sie die imposante Lok der legendären Baureihe E03 des DB-Museums Koblenz-Lützel vor originalen TEE-Wagen der 1980er Jahre.



Jagsttalbahn

Generell findet jeden Samstag ab etwa 9 Uhr ein Arbeitseinsatz im Bahnhof Dörzbach statt. Am zweiten Sonntag jeden Monats von Mai bis September findet ein Fahrtag im Bahnhof Dörzbach statt. Am 14. und 15. Mai ist die feierliche Einweihung mit Fahrbetrieb im Bahnhof Dörzbach in Verbindung mit der Jagsttal-Wiesen-Wanderung. Es gibt Kaffee, Kuchen und kalte Getränke.



VT 95-Sonderfahrt

Zu einer Rundfahrt mit dem VT 95 durch die Uckermark laden am Ostersonntag, den 16. April, die Berliner Eisenbahnfreunde ein. Der historische Panoramaschienenbus VT 95 samt Beiwagen startet im Bahnhof Basdorf zu einer Rundfahrt durch die Uckermark.





Matthias Dähling beim Einbau eines neuen Bläasers in Lok 378.78 (gr. Foto). Da Lok 378.78 moderne Bremsähne mit Rastfunktion erhielt, mussten hierfür unauffällige Verdrehsicherungen angefertigt werden (oben rechts). Andreas Schulz (links) und Ralf Rudolph bei der Montage des linken Triebstangenlagers der 378.78 (darunter).

Jürgen Lemke (3)

Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

Winterzeit – Werkstattzeit

Aus den Werkstätten

Im neuen Jahr ist der Zusammenbau der österreichischen Dampflokomotive 378.78 das wichtigste Projekt für unsere Werkstattmannschaft, damit die Lok bis zum Saisonstart am 1. Mai ihre Kessel- und Fahrwerksfristen erhält und für den Fahrdienst beim Kuckucksbähnle zur Verfügung steht.

Ein Aufgabenschwerpunkt – im wahren Sinne des Wortes – war der Zusammenbau der Bremsanlage sowie beider Triebwerke, deren Bauteile im Vergleich zu denen der uns bestens vertrauten SPEYERBACH oder T 3 ungleich größer und schwerer waren und ganz andere Vorgehensweisen beim Anheben und Zusammenfügen erforderten. Im Vergleich zu diesen Arbeiten erschien der Zusammenbau des übrigen Gestänges geradezu als Klacks: Da diese Lok eine leichtgängige Ventilsteuerung besitzt, sind die meisten hierzu gehörenden Stangen und Hebel vergleichsweise leicht und schlank gebaut. Dieser Aha-Effekt setzte sich fort, sobald man feststellte, wie mühelos sich die Ein- und Ausströmventile der Steuerung bewegen ließen, wenn man den Voreilhebel mit nur einer Hand hin und her schob, was bei den schweren Flachschiebern unserer preußischen Loks völlig unmöglich war.

Im Zusammenhang mit den Arbeiten am Gestänge muss an dieser Stelle

unser Kollege Karlheinz Kuntz gelobt werden: Da er Rentner ist und eine sehr gut ausgestattete Hobbywerkstatt sein Eigen nennt, konnte er unter der Woche die vielen Lagerbuchsen, Bolzen sowie Montagevorrichtungen in Eigenleistung instand setzen oder neu anfertigen, was unserem wegen Covid-19 reduzierten Budget sehr zupass kam.

Der Kessel sorgte leider für so manche Sorgenfalten: Dies fing gleich bei den Wasserstandsarmaturen an, die sich trotz neu angefertigter Dichtkegel erst nach vielen Fehlversuchen abdichten ließen.

Ebenfalls für Frust sorgte das Gestängeventil, welches zwar von einer Fachwerkstatt überholt worden war, sich aber schon bei der ersten Kaltwasserprobe des Kessels partout nicht öffnen ließ. Während vorne in der Rauchkammer ein aus dickwandigem Stahlrohr neu angefertigter Bläser eingebaut wurde, musste im Inneren der Feuerbüchse bei allen Stehbolzen die Tiefe ihrer Kontrollbohrungen ausgemessen und in Datenblättern dokumentiert werden. Eigentlich kein Hexenwerk und dennoch eine Spezialaufgabe ausschließlich für solche Kollegen, welche sich Dank schmaler Schulter- und Beckenknochen noch durch das kleine Feuerloch dieses Kessels hindurchzwängen konnten.

Am Rahmen der Lok schließlich wurden vorne links sowie unter der rechten

Führerhausseite Halterungen und Anschlussleitungen für die künftig benötigten Indusimagnete installiert. Letztere entnahmen wir aus Kostengründen der seit Dezember z-gestellten SPEYERBACH, welche dafür als Ersatz zwei defekte Magnete aus unserem Fundus erhielt. Unsere bisherige Stammlok wurde nach ihrer Z-Stellung für das nun folgende längere Stilllager eingemottet. Hierzu gehörten unter anderem die Reinigung des Kessels innen wie außen, das Entwässern aller Rohrleitungen, Pumpen und Achslager sowie das Entleeren der Kohlen-, Asch- und Wasserkästen. Auch wurden vorbeugend alle großen und kleinen beweglichen Utensilien entfernt, welche „echte Fans“ hätten in Versuchung führen können, Sachen mitzunehmen, bevor sie ein anderer klaut ...

Pfalzbahnmuseum Neustadt

Da das Museum zwischen Weihnachten und dem ersten Märzwochenende für den Publikumsverkehr geschlossen war, wurden dort angesichts der überwiegend unbeheizten Räumlichkeiten nur Reinigungsarbeiten sowie kleinere Bedarfsreparaturen durchgeführt. Auch konnten durch Auf- und Umräumen zusätzliche Lagerflächen für die in der kommenden Saison benötigten Materialien wie beispielsweise Wein und Probiergläser für



An den Enden der Gleise 59 und 60 mussten die Grubenwände im oberen Bereich komplett abgetragen und dann mit Beton neu gegossen werden.



Bei der diesjährigen Grünschnittaktion wurde insbesondere das Gestrüpp oberhalb der großen Stützmauer zurückgeschnitten. J. Lemke (r.), W. Harsch (l.)

die nächsten „Rollenden Weinproben“ sowie natürlich Werbemittel geschaffen werden. Letztere mussten dann für die Weiterleitung an unsere Verteilstellen in Tourismusbüros, Gastronomie und Modellbahngeschäften kommissioniert werden.

Da uns der letzte Sommer im Vergleich zu den Vorjahren regelmäßiger und etwas ergiebiger Niederschläge beschert hatte, war der Bewuchs oberhalb der Museumsgebäude sehr ins Kraut geschossen und musste rechtzeitig vor Beginn der Brutsaison gestutzt werden. Am 19. Februar trafen sich hierzu etwa zehn Kollegen, die besonders im Bereich oberhalb der Stützmauer teils mannshohe Wildreben, Brombeerbüsche, Efeu und sonstige Gehölze so weit als möglich abschnitten und in unseren Signalgärten fallen ließen. Obwohl dort ein Häcksler fünf Stunden lang nonstop lief, konnte nur ein kleiner Teil des angefallenen Materials zerkleinert werden. Damit wenigstens die Fußwege bis zum Abend wieder begehbar waren, musste der große Rest des Schnittguts auf einem Gleisstumpf zwischengelagert werden, wo er in den nächsten Wochen weiter zu Mulch oder Brennholz für die Lok verarbeitet wird.

Sanierung der Schuppengleise 59 und 60

Im Bahnbetriebswerk stand im Januar die Sanierung der beiden Schuppengleise 59 und 60 auf dem Programm, weil sich die oberen Steine der gemauerten Grubenwände in einem schlechten Zustand befanden. Ebenso sollte der Boden rings um beide Grubengleise planiert und betoniert werden. Da die mit der Bauausführung beauftragte Firma nur von Montag bis Freitag arbeiten wollte, mussten unsere Kollegen, die beratend und auch handwerklich in diesem Projekt beteiligt waren, z. T. sogar Urlaubstage opfern,

um diese Arbeiten zügig abschließen zu können.

Den Anfang machten ein paar Mitglieder unserer Bahnmeisterei, indem sie zunächst bei beiden Gruben die Schienen am Gleisende komplett entfernten, damit die schadhafte Teile der Grubenumrandung schneller abgetragen werden konnten. Des Weiteren entfernte die Baufirma den alten, überwiegend aus Steinplatten, Altschotter und Sand bestehenden Hallenboden und bereitete den Untergrund für den Betonboden vor.

Nachdem unsere Gleisbauer die Schienen neu ausgerichtet hatten, erfolgte der Einbau von Schalungen, um zunächst die Grubenwände bis in Höhe der Schienenbefestigungen neu betonieren zu können. Außerhalb der Gruben hingegen wurde der Beton bis in Höhe der Schienenköpfe ausgebracht. Den Materialtransport innerhalb des Lokschuppens übernahm unser Zweibegebagger mittels einer sogenannten Betonbombe.

Bahnmeisterei Elmstein

Da das Jahr ohne Schnee und mit recht milden Temperaturen begann, konnte die Bahnmeisterei Elmstein ihre Aktivitäten draußen an der Strecke ohne Unterbrechung fortsetzen: Zunächst widmeten wir uns dem Nebengleis an der Sattelmühle, wo der Austausch zweier schadhafter Metallschwellen anstand, um die Nutzbarkeit des Gleises weiter zu gewährleisten. Ferner musste das Gleis von üppigen Brombeerranken befreit werden. Gleichzeitig wurden am benachbarten Bahnübergang 3,471 die Spurrillen gereinigt sowie ein schadhaftes Andreaskreuz ausgetauscht.

Mehrere Tage waren zur Verladung und Transport von Betonschwellen erforderlich, um sie an unsere nächste größere Baustelle zwischen Erfenstein und Breitenstein zu verbringen. Dort sollen



Im Bereich der nächsten Gleisbaustelle wurden auf einer Länge von 270 m bereits Betonschwellen ausgelegt. Reiner Frank



Bei Helmbach wurde eine Kiefer entwurzelt und kippte auf das Streckengleis. Wolfgang Harsch

die Betonschwellen bei der nächstmöglichen Gelegenheit auf einer Länge von ca. 270 m schadhafte Stahlschwellen ersetzen.

Die Orkanstürme zu Beginn des Februars hielten auch uns in Atem. Zum Glück fielen entlang der Bahnstrecke den Unwettern nur drei Bäume zum Opfer. Allerdings mussten wir vorbeugend einige weitere Bäume bei Breitenstein fallen lassen, um drohende Schäden auf benachbarten Privatgrundstücken und an der Gleisanlage zu vermeiden. Alle gefälltten Bäume wurden anschließend so weit zersägt, dass sie auf die Anhänger unseres KlV 053 verladen werden konnten, um sie auf dem Schienenweg in den Bahnhof Erfenstein zu transportieren.

Reiner Frank, Jürgen Lemke



Ansicht der Fahrzeughalle, rechts das Stellwerk 13 (links), Innenansicht vom Stellwerk 13 mit Hebelbank (rechts).

Helmut Hombach (2)

Eisenbahnmuseum Würzburg

Über allen Weichen ist Ruh ...

Würzburg-Rangierbahnhof, rechtsmännlich auf etwa 3 km Länge parallel zur Hauptstrecke Würzburg – Gemünden – Frankfurt/Fulda gelegen, genau gegenüber dem linksmännlichen Ort Zell am Main. Einst wichtiger Rangierbahnhof mit einer Bergleistung von 2500 Wagen pro Tag – weniger wichtig für örtliches Güteraufkommen als für intensiven Austausch von Güterwagen auf den Gütermagistralen im Nord/Süd- und West/Ost-Verkehr der sich hier gebündelt treffenden Hauptverkehrsstrecken. Große und kleine Stellwerke mit ihren Fahrdienstleitern und Weichenstellern sorgen für sicheren Betrieb.

Ab 1999 hatte der DGEG-Arbeitskreis seine neue Heimat in der ehemaligen „Oberen Wagenwerkstatt“, einer dreigleisigen Backsteinhalle mit kleinen seitlichen Nebenräumen neben den im südlichen Bereich liegenden Ordnungsgleisen. Bei Fahrdienstleitern und Weichenstellern waren wir bald bekannt, und so kamen wir mit unseren Fahrzeugen ohne große Probleme stets zu den gewünschten Zielen.

Anfang der 2000er Jahre wurde rationalisiert, viele Gleise wurden stillgelegt, Stellwerke aufgegeben, und die wichtigsten Fahrstraßen werden nun von einem Zentralstellwerk in München gestellt. Für einen Teil der weiteren Fahrmöglichkeiten wurden zwei EOW-Bereiche (elektrisch ortsgestellte Weichen) eingerichtet, der noch genutzte Rest verfügt nur noch über Handweichen. Vor Ort waren keine Ansprechpartner mehr. Wenn wir mit einem unserer Sonderzüge aus- oder einrücken wollten, musste der Fahrweg per Funk in München angefordert werden, was jedoch nicht immer zufriedenstellend erfolgte. Inzwischen werden die Gleise wieder intensiver im Güterverkehr

genutzt. Die örtlichen Stellwerke bleiben stillgelegt.

Auf hoher Warte

An der südwestlichen Ecke unserer Fahrzeughalle befindet sich ein kleines Stellwerk, das bis Ende 2021 nicht Bestandteil des Mietvertrages für die Halle war. Auch dieses kleine Stellwerk mit der Nummer 13 wurde stillgelegt wie alle anderen. Aus der Halle heraus gibt es keinen Zugang zu diesem Stellwerk: Eine schmale, steile Treppe führt von einem Eingang auf der Gleisseite hoch in den Stellraum.

Werden Gebäude oder Räume nicht mehr genutzt, beginnen sie langsam aber sicher zu verwittern. Um es nicht soweit kommen zu lassen und aus der Erkenntnis heraus, dass sich die Mitarbeiter der DGEG ohnehin um den Erhalt der Fahrzeughalle kümmern, bot man uns die Übernahme des Stellwerks 13 an – damit verfügen wir nach Herrichtung über ein interessantes Ausstellungsstück mehr.

Das Stellwerk ist noch mit der Hebelbank, den Winklampen für die Signalisierung von Rangieraufträgen und den elektrischen Schaltschränken eingerichtet. Die Drahtzüge zu den früher von hier aus gestellten Weichen und Rangier-signalen sind entfernt. Um interessierten Besuchern die Funktionsweise von Stellwerken mit Handhebelbänken zu erklären, sind die Stelldrähte nicht unbedingt nötig, könnten aber zumindest bis zum Keller mit den Spannungsgewichten wieder gezogen werden. Wir freuen uns, die einst häufigste Stellwerkstechnik auf kleinem Raum erhalten zu können. Undichtigkeiten im Dach müssen behoben werden, Treppenhaus und Stellwerksraum benötigen einen neuen Wandanstrich, die Fensterrahmen freuen sich auf frische Farbe.

Um das Stellwerk Besuchern zu präsentieren, muss jedoch ein Zugang von der Halle aus zulässig sein, da der Zugang von der Gleisseite aus Sicherheitsgründen für Besucher nicht möglich ist. Eine praktikable Lösung wird sich finden – wichtig ist, dass das Stellwerk 13 erhalten werden kann.

Abwechslungsreiche Routine

Leider wurden unsere Arbeiten infolge der Corona-Pandemie doch merklich eingeschränkt. Seit Jahreswechsel liegen die Inzidenzwerte in Stadt und Landkreis sehr hoch, tageweise bei 3000. Fast alle Mitarbeiter sind vollständig geimpft und geboostert, trotzdem müssen Abstands- und Hygieneregeln eingehalten werden. Deshalb schreiten die Arbeiten an der Hauptuntersuchung unseres Wagens Ci bay 30 Nr. 85 034 Au langsamer voran als geplant. Umfangreich sind die Holzarbeiten im Inneren des Wagens, hier werden größere Flächen der Wandverkleidungen neu angefertigt. Auch die Arbeiten am Neuaufbau des Fakultativwagens und am Innenausbau des WG4ky 250 999 gehen langsam, aber beständig fort. Trotz aller Routine, vor allem bei den ständig wiederkehrenden Arbeiten an den Hauptuntersuchungen der Wagen, bleiben diese durchaus abwechslungsreich, da stets neue „Wehwechen“ an den Fahrzeugen auftauchen und behoben werden wollen.

Ein kleines Jubiläum (und ein großes)

Im Sommer, bei hoffentlich schönem Wetter und Lockerungen der Corona-Einschränkungen, wollen wir gemütlich in froher Runde feiern: Unsere DGEG-Mitgliedergruppe wird 50 Jahre alt! Angefangen hat sie im Jahr 1972 als Eisenbahnfreunde-Stammtisch für DGEG-

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.

Mi, 6. Apr. 2022, 19 Uhr: Winfried Rauschkolb/Walter Rink: Nahverkehr in Budapest und Kosice – DGEG-Reise im Winter 2019

Mi, 11. Mai 2022, 19 Uhr: Dr. Markus Meinold: Werkbahnen der Hammer Zechenstandorte einschl. Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn

Mi, 8. Jun. 2022, 19 Uhr: Harald Vogelsang:
1. Filmbericht über die Bundesverbandstagung deutscher Eisenbahnfreunde 1964 in Stuttgart
2. Bildbericht über Kauf, Restaurierung und Einsatz eines preußischen Abteilwagens

► Karlsruhe

TREFFPUNKT: Am zweiten Dienstag eines jeden Monats um 19 Uhr im Nebenzimmer der Gaststätte der Eisenbahner-Sportgemeinschaft (ESG) Frankonia, Durlacher Allee 112, Straßenbahnhaltestelle Weinweg

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

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

► München

TREFFPUNKT: Ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heise-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, uwe.dittmann@dgeg.de

TERMINE

Mi, 27. Apr. 2022, 18.30 Uhr: „Jubiläums-Sonderfahrten 1985 in Franken“; Beamer-Vortrag, Referent: Günther Voswinckel

Mi, 25. Mai 2022, 18.30 Uhr: „Bahnhöfe im Kreis ME - einst und jetzt“; Powerpoint-Vortrag, Referent: Uwe Dittmann

Mi, 22. Jun. 2022, 18.30 Uhr: „Eisenbahnen im Umfeld von MG“; Beamer-Vortrag, Referent: Gert Salfer

► 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 Girkentroth, 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, schreinerispringer@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

Aktive und Gäste und findet seitdem regelmäßig immer am zweiten Freitag jeden Monats statt. Ungezählt sind die Dias, die dort oft stundenlang aus aller Herren Länder und deren Eisenbahnen gezeigt wurden, stets verbunden mit interessanten Reiseberichten. Die „Jüngeren“, also diejenigen, die noch keine 60 Jahre alt sind, staunen ungläubig, was alleine in Würzburg und Umgebung los war und fotografiert werden konnte. Doch auch

die moderne Bahn kommt nicht zu kurz, oft mit Bildern aus Ländern, die man selbst so ohne Weiteres nicht aufsuchen würde. Und dann ab und zu die Erzählungen eines Urgesteins der DGEG, das aus seinem reichen Leben über die DGEG, die Jagstalbahn, die Heizerzeit und seine Jahre als Zugführer bei der DB erzählen kann wie kein zweiter.

Nebenbei werden wir auch noch ein weiteres Jubiläum feiern, zwar nicht am

eigentlichen Jubiläumstag, sondern erst im Sommer, wenn es warm und schön ist. Am 22. April 1967 wurde die DGEG gegründet und kann 2022 ihren 55. Geburtstag feiern. Gratulieren wir dieser Gesellschaft recht herzlich zu ihrem Jubiläum und wünschen wir ihr ein noch langes segensreiches Wirken für die Eisenbahngeschichte. Wir werden uns bemühen, alles uns Mögliche dazu beizutragen.

Joachim Kraus