

Liebe DGEG-Mitglieder,

dieses Heft erscheint genau zu dem Zeitpunkt, da wir uns in Koblenz zur diesjährigen Mitgliederversammlung treffen. Vielleicht lesen Sie es gerade jetzt auf der Reise im Zug? In der kommenden Ausgabe des Forums werden wir von dem Treffen und natürlich auch von den Sonderfahrten berichten.

Auch von der »DGEG vor 50 Jahren« wird im nächsten Heft wieder zu lesen sein; das Sichten und Zusammenstellen von Material und die Auswahl des passenden Fotos fielen der Vorbereitung der Mitgliederversammlung und des Rahmenprogramms »zum Opfer«. Denken Sie bitte daran, dass alle Autoren dieser Seiten, die Fotografen, die Mitglieder des Vorstandes und viele andere mehr ihre Arbeit ehrenamtlich und neben ihrem Broterwerb leisten. Manchmal schafft man nicht alles, was man gern schaffen möchte. Aber wer kennt das nicht.

Eine erfreuliche Nachricht ist, dass die DGEG-Bibliothek entgegen der bisherigen Planung während der Bauarbeiten zum Neubau der Universitätsbibliothek Dortmund weiter genutzt

werden kann! Voraussichtlich bis Ende dieses Jahres bleibt es bei der gewohnten freien Verfügbarkeit, danach wird der DGEG-Bestand in ein Außenlager der Universitätsbibliothek umziehen. Nach kurzer Übergangszeit werden unsere Bestände dann auf Vorbestellung bzw. per Fernleihe wieder zugänglich und doch nicht für drei Jahre unerreichbar sein!

Liebe Mitglieder, wir sehen dem Sommer optimistisch entgegen und hoffen, Sie in Koblenz zu sehen, in einem unserer Museen oder bei einer der Sonderfahrten. Und hoffen vor allem, dass sich die Corona-Lage weiter entspannt und nicht im Herbst neue Einschränkungen kommen müssen. In diesem Sinne: Passen Sie auf sich auf und bleiben Sie gesund!

Mit herzlichen Grüßen

Rainer Kolbe

Mitglied des DGEG-Vorstands

Liebe Mitglieder, Antiquariatskunden und Leser der EisenbahnGeschichte!



Mein Name ist Martin Neumann-Jasper. Ich bin seit dem 1. Januar 2016 Leiter der Geschäftsstelle der DGEG. Meine Aufgaben sind mittlerweile sehr vielfältig. Hauptsächlich bin ich zuständig für die allgemeine Vereinsverwaltung und die Angebots- und Auftragsbearbeitung unseres Antiquariats. Als einziger Mitarbeiter, der fast täglich in der Geschäftsstelle in Witten ist, bin ich auch die Telefon-, E-Mail- und Postzentrale für den Verein. Ich sehe meine Aufgabe als Dienstleister und möchte Sie so freundlich

behandeln, wie ich selbst gern behandelt werden möchte, wenn ich Fragen an andere habe.

Durch die Corona-Pandemie ist gerade die Anzahl der Anfragen, Bestellungen, Fragen und auch manchmal einfach die Suche nach einem Gesprächspartner deutlich angestiegen. Ich versuche, Ihren Wünschen möglichst zeitnah zu entsprechen, habe aber leider keinen Einfluss auf die Menge der zu erledigenden Aufgaben, und so kann es manchmal auch ein bisschen länger dauern.

Ein Beispiel aus meinem Arbeitsalltag: Die Frau eines Mitglieds ruft an. Ihr Mann musste sich einer Operation unterziehen, hatte vorsorglich aber die aktuelle Ausgabe der Eisenbahn-Geschichte im Aufwachzimmer platziert, um etwas zu lesen zu haben, sobald es wieder ging. Er hat dann seine Frau gebeten, ihm aus dem Antiquariatsangebot zwei Bücher zu bestellen. Die Bücher waren verfügbar und ich habe sie umgehend auf

den Weg gebracht. Das Dankeschön der Frau war für mich Bestätigung meiner Arbeit.

Und manchmal gibt es natürlich auch Kritik, jemand ist unzufrieden. Das lässt mich dann überlegen, ob und was ich ändern und verbessern kann.

Zum Schluss eine kurze Bitte. Wenn Sie die Geschäftsstelle anrufen und der Anrufbeantworter springt an, kann es sein, dass ich gerade telefoniere oder im Bereich der Geschäftsstelle unterwegs bin. Bitte hinterlassen Sie eine Nachricht oder nennen Sie einfach nur Ihren Namen und Ihre Rufnummer oder auch Ihre Mitgliedsnummer. Ich rufe Sie sehr gern zurück.

Vielen Dank und mit freundlichen Grüßen

Martin Neumann-Jasper

DGEG-Geschäftsstelle

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.
Widestraße 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.

Neues aus dem Archiv

In der letzten Ausgabe unseres Forums (EisenbahnGeschichte Heft 111) haben wir vom geplanten Neubau der Universitätsbibliothek Dortmund berichtet und was das für die große Bibliothek der DGEG bedeutet, die dort der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird.

Kurz vor Ostern hat nun der erste Schritt der Aussonderung von Druckstücken aus der DGEG-Bibliothek in Dortmund begonnen. Am 6. April haben Mitarbeiter des Archivs sie aus dem bisherigen Sammlungsbereich Modelleisenbahn von der Universität Dortmund abgeholt, wo sie vorher durch das Universitätspersonal bereitgestellt worden waren. Dabei handelt es sich um etwa 500 Monographien (Signatur EGM) und etwa die gleiche Menge Zeitschriftentitel (Signatur EGZ). Beide ausgesonderten Teilbestände zusammen belaufen sich auf etwa 19 laufende Regalmeter.

Die ausgesonderten Bestände wurden in das Antiquariat nach Witten gebracht, wo sie für den Verkauf vorbereitet werden. Damit ist ein erster und arbeitsintensiver Schritt geschafft.

Nun gibt es innerhalb des bereits bekannten und gut eingeführten Antiquariats-Kataloges eine neue, eigene Rubrik, in der diese ausgesonderten Bücher und Zeitschriften nach und nach zum Verkauf angeboten werden. Genauere Informationen finden Sie auf der Antiquariatsseite (www.dgeg.de/). Wir haben uns entschlossen, alles zu einem besonders günstigen Preis anzubieten. Bitte machen Sie von dem Verkaufsangebot vielfach Gebrauch!

Eine weitere erfreuliche Nachricht ist, dass die DGEG-Bibliothek entgegen der früheren Planung auch während der Bauarbeiten zum Neubau der Universitätsbibliothek Dortmund genutzt werden kann. Voraussichtlich bis Ende

dieses Jahres bleibt es aber noch bei der gewohnten freien Verfügbarkeit, danach wird der DGEG-Bestand zusammen mit den übrigen Bibliotheksdruckstücken in ein Außenlager umziehen. Nach einer kurzen Übergangszeit will die Universitätsbibliothek unsere EGM- und EGZ-Bestände dann wieder zugänglich machen – allerdings nur auf Vorbestellung bzw. über die Fernleihe. In der Regel wird eine Vorbestellfrist von zwei Tagen ausreichend sein. Eine Freihandaufstellung der DGEG-Bestände im Außenlager kann leider nicht angeboten werden, ein spontanes Vorbeischauchen des interessierten Lesers oder Forschenden ist in dieser Zeit nicht möglich. Über den genauen Zeitpunkt der Bibliotheksschließung und die Vorbestell- bzw. Ausleihmodalitäten werden wir Sie in einer der nächsten Ausgaben der EisenbahnGeschichte informieren. *Rolf Swoboda*

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



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.



Mit der 01 509 von Hamburg nach Berlin

Am 18. Juni fährt das Unternehmen Nostalgiezugreisen einen Sonderzug von Hamburg nach Berlin. Von Elmshorn bis Hamburg-Altona befördert eine moderne Elektrolok den Sonderzug, in Altona übernimmt dann die Schnellzug-Dampflok 01 509 stielecht den Sonderzug und bringt diesen über Büchen, Hagenow Land und Wittenberge auf der klassischen Route der ehemaligen Interzonenzüge aus der Zeit der Teilung Deutschlands. Auch 01 509 selbst wurde zu dieser Zeit u. a. von Berlin aus auf dieser Route bis nach Hamburg eingesetzt! Die Fahrt in den komfortablen 6er-Abteilen der Schnellzugwagen aus den 1970er Jahren ist allein schon die Reise wert. Der Zug ist bewirtschaftet, Sie können im Gesellschaftswagen kleine Speisen, heiße und gekühlte Getränke sowie Souvenirs zu günstigen Preisen erwerben. Der Zug fährt direkt auf das Gelände des Technik-Museums Berlin!

Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Museum ist geöffnet. Die Fahrsaison des Kuckucksbähnleins hat begonnen. Sonderfahrten wie die „Rollenden Weinproben“ und die „Sommernachtsfahrt“ sind bereits ausgebucht. Die Nikolausfahrten können voraussichtlich ab Anfang Oktober gebucht werden.

Eisenbahnmuseum Bochum

Das Museum ist geöffnet: Dienstag bis Samstag und an allen Sonn- und Feiertagen von 10 bis 17 Uhr. Über Führungen und die Fahrten mit dem Museumszug auf der Ruhrtalbahn informieren Sie sich bitte auf der Internetseite.

125 Jahre Buckower Kleinbahn

In diesem Jahr wird die Buckower Kleinbahn 125 Jahre alt. Seit mittlerweile auch schon 30 Jahren besteht der dortige Eisenbahnverein und vor nunmehr 20 Jahren begann der Museumsbahnbetrieb in der Märkischen Schweiz auf der elektrifizierten Strecke Müncheberg (Mark) – Buckow, nachdem der planmäßige Zugverkehr 1998 eingestellt worden war. Aus diesem Anlass findet in Buckow am 25. Juni ein Bahnhofsfest statt. Die Anreise kann mit einem VT 95 erfolgen, der in Basdorf startet und über Karow und den östlichen Berliner Innenring zum Bahnhof Berlin-Lichtenberg führt. Über das Biesdorfer Kreuz und Strausberg geht es über die Ostbahn nach Müncheberg (Mark), von dort dann weiter auf der Kleinbahn nach Buckow zum Bahnhofsfest.





Nach Ausbau der Steuerventile wurden die vom Regler kommenden Rohrleitungen mit viel Dampf ausgeblasen und so von Rost und Fremdkörpern befreit.

Torsten Kern

Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

Schrauben, Sägen und eine erneute Punktlandung

In den Wochen vor Beginn der neuen Fahrsaison geht es in Neustadt und Elmstein immer etwas hektischer zu, doch der März und insbesondere der April 2022 dürften unseren Aktiven noch länger in Erinnerung bleiben ...

Aus den Werkstätten

Anfang März sollte die Kaltdruckprobe am Kessel der Lok 378.78 erfolgen. Leider drang schon beim Befüllen des Kessels ein unüberhörbares Plätschern aus der Feuerkiste: Ein Stehbolzen war gebrochen und ließ ein Rinnsal die Rohrwand herunterlaufen. Als der Kessel nach dem Verschließen des Stehbolzens komplett gefüllt war und den Druck des Neustadter Wasserleitungsnetzes erreicht hatte, traten noch ein paar weitere Undichtigkeiten auf – glücklicherweise jedoch nur in

Rohr- und der Rückwand und nicht in den Seitenwänden des Stehkessels, denn Letzteres hätte die zeitaufwändige Demontage der seitlichen Wasserkästen erfordert, womit die Inbetriebnahme der Lok am 1. Mai Makulatur geworden wären. So mussten wir nur die Verschalung im Inneren des Führerhauses sowie im Bereich der Stiefelknechtplatte demontieren und nutzten diese Gelegenheit auch gleich für einen Neuanstrich der betroffenen Bauteile. Den Ausbau der schadhafte Stehbolzen, Neuanfertigung und Einbau der neuen Exemplare übernahm die Eisenbahnwerkstatt Krefeld.

Nachdem die Kaltdruckproben des Kessels sowie des auf dem Lokrahmen platzierten Hauptluftbehälters am 8. April erfolgreich abgeschlossen werden konnten, wurde umgehend mit dem Wieder-

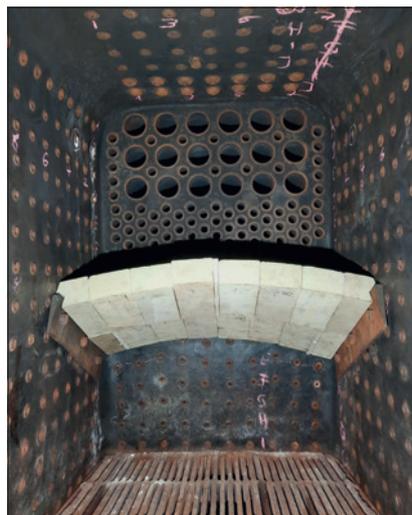
anbau der Kesselverkleidung begonnen, wobei der Scheitel und die Rückwand des Stehkessels zunächst mit Wärmedämmmatten aus dem Behälterbau versehen wurden – eine absolute Notwendigkeit angesichts des beengten und schlecht zu belüftenden Führerhauses! Ebenso von größter Wichtigkeit war die Ermittlung des sogenannten schädlichen Raums in den Dampfzylindern, um ganz sicher zu sein, dass die Dampfkolben nach Einbau der neuen Achslager nicht zu dicht an die Zylinderdeckel gelangen oder gar dagegen prallen. Diese Arbeit musste mangels einer fahrbereiten Diesellok mit bloßer Muskelkraft sowie Kettenzügen erledigt werden, was aber einen Vorteil hatte: Wir konnten die Lok so langsam und feinfühlig bewegen, dass unerwartete Widerstände im Inneren der Zylinder auf jeden Fall bemerkt worden wären.

In den zwei Wochen nach Ostern musste auch unter der Woche an der Lok gearbeitet werden, um die vielen großen und kleinen Restarbeiten termingerecht erledigen zu können: Wiedereinbau der Rostlage sowie Aufbau eines neuen Feuerschirms, Montage und Anschluss sämtlicher Armaturen im Führerstand und Komplettierung der hölzernen Dachverkleidung – um nur einige Punkte zu nennen.

Am 23. April, etwa dreieinhalb Jahre nach ihrem letzten Betriebstag, wurde die 378.78 erstmals wieder angeheizt, um zunächst einmal die Dichtigkeit aller

Ralf Rudolph beim Wiedereinbau der Roststäbe (links). Zum allerersten Mal mussten wir uns auch mit dem Bau eines Feuerschirms beschäftigen (rechts).

Jürgen Lemke (2)





Joschka Baum beim Anmalen der farbigen Markierungen, anhand derer der feste Sitz des Radreifens überprüft werden kann.



Thomas Kayser (li) und Marcus Klein (re) beim Anbau der hinteren Schnee- und Schienenräumer.

Jürgen Lemke (4)



Matthias Dähling beim Weichglühen einer etwas zu steifen Kupfer-Rohrleitung.



Gerhard Hitschler (o) und Marcus Klein (u) beim Wiederaufbau der Zylinderverkleidung mittels winziger Senkkopfschrauben M6x8!

Flanschverbindungen, Verschraubungen, Waschlukn und Stopfbuchsen zu überprüfen und um diese noch einmal in warmem Zustand nachziehen zu können. Doch nicht nur am Kessel, an praktisch jeder Ecke der Lok stand jemand und erledigte noch irgendwelche Kleinigkeiten. Ab 5 bar Kesseldruck wurden dann Stück für Stück alle mit Dampf in Berührung kommenden Anzeige- und Absperrlemente, die Speiseeinrichtungen sowie Lichtmaschine und Luftpumpe hinsichtlich ihrer Funktion überprüft. Krönen der Abschluss dieses langen Tags war für uns das Ausblasen der Dampfleitungen zwischen Regler und den Gehäusen der Ventilsteuerung mit Frischdampf. Diese ungemein schmutzige Prozedur war sehr wichtig, um Rost, Schmutz und eventuell auch Fremdkörper aus besagten Rohrleitungen wieder kontrolliert hinauszubefördern, damit sie nicht in die Zylindergeräten und dort unter Umständen größere Schäden verursachen können.

Am 28. April erfolgte die Warmabnahme des Kessels durch den Kesselprüfer, woraufhin die Lok gleich zu Werkstattfahrten im Bw sowie im angrenzenden Abstellbahnhof startete, um die Funktion der zwischenzeitlich wieder zusammen-

gebauten Ventilsteuerung überprüfen zu können. Nachdem auch dies zu unserer Zufriedenheit erledigt war, stand als letzte größere Aufgabe noch das Einstellen der Federung nach Zeichnungsvorgaben auf dem Programm.

Eine weitere Hürde auf dem Weg zur Wiederinbetriebnahme unserer Lok waren die erstmalige Installation einer PZB-Anlage und eines GSM-R-Funkgeräts sowie deren Abnahme durch die Landeseisenbahnaufsicht. Da uns die ausführende Fachfirma die benötigten Unterlagen leider erst nach Ostern ausgehändigt hatte, war die vierwöchige Genehmigungsfrist ein paar Tage zu lang, um auch schon den Saisonbeginn zum 1. Mai ausschließlich mit Dampftraktion bestreiten zu können.

So kam es, dass die Köf 11114 aufgrund ihrer Ausrüstung mit PZB und GSM-R als »rollende Funkerbude« zwischen Neustadt und Frankeneck Vorspanndienste leisten durfte. So auch am Abend des 30. April, als die 378.78 mit dem kompletten Museumszug am Haken eine Probefahrt ins Elmsteiner Tal absolvierte, exklusiv nur für die Aktiven von Museum, Werkstätten, Fahrbetrieb und Bahnmeisterei.

Resümee der ersten beiden Einsatztage unserer neuen Lok: Das Fahrwerk läuft sehr ruhig und kommt auch mit engeren Kurven sowie Weichenverbindungen gut zurecht. Die Zugkraft und Geschwindigkeit sind auch in den Steigungen deutlich höher als mit der SPEYERBACH, weshalb eine Schiebelok künftig nur noch selten benötigt werden dürfte. Nachbesserungsbedarf besteht noch bei der Einstellung der Steuerung, die noch etwas holprig klingt. Und natürlich müssen wir uns alle erst einmal an die teils völlig andere Ausrüstung und Bedienung dieser Lok gewöhnen, insbesondere an die anderen Abläufe bei Anheizen und Abrüsten.

Abgesehen von der Wiederinbetriebnahme der Dampflok hatte unsere Werkstatt noch zwei weitere Projekte zu stemmen. So mussten an der Köf III Nr. 11114 die beiden balligen Gummiringe der sogenannten Vulkan-Kupplung ersetzt werden, welche für die Kraftübertragung vom Dieselmotor hin zur Gelenkwelle des hydraulischen Voith-Getriebes sorgt. Um Zeit zu sparen, wurden die Kupplung und besagte Gelenkwelle ohne Demontage des Motoraufbaus aus- und



Erste Begegnung des Kuckucksbähnels mit einem ICE in dieser Saison bei Nonnenthal. Jürgen Lemke

später wieder eingebaut, was wegen der beengten Platzverhältnisse mühsam war. Die eigentliche Reparatur der Kupplung erfolgte außerhalb der Lok und war nach wenigen Minuten erledigt. Nachdem die Köf III wieder fahrtüchtig war, wurde noch an den beiden Wochenenden vor und nach Ostern an allen Wagen des Museumszuges die alljährliche sogenannte Einsatzuntersuchung durchgeführt, in deren Verlauf insbesondere die Beschaffenheit der Radreifen sowie die Funktion der Bremsanlage nach Checklisten zu überprüfen und zu dokumentieren waren, ebenso der Zustand der Zug- und Stoßeinrichtungen sowie sonstiger sicherheitsrelevanter Punkte.

Bahnmeisterei Elmstein

Waren wir im Elmsteiner Tal bei den Auswirkungen der Orkanstürme im Februar noch glimpflich davongekommen, traf es uns in der Nacht vom 8. auf 9. April mit voller Härte. Ein nur wenige Stunden andauernder kurzer Wintereinbruch be-

scherte der in einem schmalen Band zwischen Kaiserslautern und Bad Dürkheim gelegenen Region derart viel Nassschnee, dass nach Angaben der Forstämter über 100.000 Bäume beschädigt oder entwurzelt wurden. Auch unsere eigene Museumsbahnstrecke musste wegen Schneeeintritts und dreier Schäden am Bahndamm sofort komplett gesperrt werden.

Bei 100 umgestürzten oder zusammengebrochenen Bäumen auf knapp zehn Kilometer Betriebslänge haben wir während der Beräumung der Strecke irgendwann aufgehört zu zählen. Alles, was die Vegetation bieten kann, war dabei: von Hecken und Birkenstämmchen mit zehn Zentimetern Durchmesser bis zu kapitalen Buchen und Eichen.

Gleich am 9. April gelang nur eine grobe Schadensaufnahme, da das Begehen der Strecke auch zu Fuß nicht nur schwierig, sondern wegen vieler instabiler Bäume lebensgefährlich war. Der Gesamtschaden konnte daher erst in den nachfolgenden Tagen erfasst werden.

Umso erfreulicher war das Echo zur Mithilfe bei der Beseitigung dieses Chaos: Ein Teil unserer Aktiven opferte Urlaubstage oder „feierte“ Überstunden ab, um, mit der privaten Motorsäge ausgerüstet, bei der Räumung der Strecke zu helfen. An einem Einsatztag waren wir mit elf Leuten im Einsatz, die von unserem Zweibegebagger und dem Skl unterstützt wurden. Insgesamt nahm die erste, grobe Räumung vier Tage in Anspruch. Weitere drei Tage brauchten wir, um die Schäden am Bahndamm bei Streckenkilometern 5,2 und 10,4 zu beseitigen. Hier hatte das Wurzelwerk mehrerer Bäume, die zusammen in Richtung des Speyerbachs umgestürzt waren, große Lücken in den Bahndamm gerissen, die umgehend verfüllt werden mussten, um die Lagestabilität des Gleises wieder herzustellen.

Am 27. April um 15 Uhr konnte die Sperrung der Strecke Frankeneck – Elmstein wieder aufgehoben werden.

Zum Schluss sei allen gedankt, die in dieser außerordentlichen Notlage mit ihrem Einsatz halfen, dass die Strecke des Kuckucksbähnels innerhalb weniger Tage wieder für den Bahnbetrieb zur Verfügung stand. Nicht zuletzt trug auch der Förderverein für das Kuckucksbähnlel zum Gelingen bei, indem er die Finanzierung der Mannschaftsverpflegung übernahm.

Es lässt positiv in die Zukunft blicken, dass nicht nur die immer gleichen „Alten“ bei dieser Hauruckaktion teilnahmen, sondern sich auch eine ganze Reihe junger DGE-Mitglieder aus der Verbandsgemeinde Lambrecht mit einbrachten, die übrigens auch bei ganz alltäglichen Einsätzen an der Museumsbahnstrecke und auf dem Zug dabei sind.

Reiner Frank, Jürgen Lemke

So wie im Bild links waren fast überall entlang unserer Museumsbahnstrecke Bäume ins Gleis gestürzt. Beiseitigte Schäden am Bahndamm (r.). R. Frank (2)





Beim Cgid 703 021 arbeiten Michael und Joachim an der Vervollständigung der linken Seitenwandverbreiterung.

Alle Bilder: Helmuth Hombach

Eisenbahnmuseum Würzburg

Vorbereitung auf zukünftige Fahrten

Im vergangenen Jahr wurden die sich zuvor im Privatbesitz befindenden beiden Waggons der CFL der DGEG übereignet. Die Wagen entsprechen im Wesentlichen den bei der DB gebräuchlichen Wagen der »Silberling-Bauart«, sind aber in der zuletzt bei der CFL gebräuchlichen Zweifarbigkeit lackiert. Die Wagen befinden sich weitgehend in einem kompletten Zustand mit vorhandener Inneneinrichtung. Sie besitzen Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz-Leicht, wie sie auch bei den »Silberlingen« in Gebrauch waren.

Im Hinblick auf zukünftige Sonderfahrten, vor allem auch von anderen DGEG-Standorten wie Neustadt an der Weinstraße aus, wollen wir eine sich bietende günstige Gelegenheit nutzen und an diesen beiden Wagen parallel mit Fahrzeugen anderer Vereine in einem Ausbesserungswerk in Ungarn eine Hauptuntersuchung vornehmen lassen. In diesem »Paketangebot« stellen sich die Kosten je Wagen insgesamt günstiger dar als bei einem Einzelauftrag. Um auch hier noch Aufwand und Kosten zu sparen, werden

im Vorgriff einige Arbeiten in unserer Werkstatt vorab erledigt. So wurden zum Beispiel alle Bremsleitungsabschlusshähne (insgesamt je acht Stück Bremsluftleitung und Hauptbremsbehälterleitung) durch heute im internationalen Verkehr vorgeschriebene Hähne mit Rastung in den jeweiligen Endstellungen ersetzt.

Es wird für den Standort Würzburg immer schwieriger, Fahrpläne mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu bestellen. Alle von Würzburg ausgehenden Strecken sind elektrifizierte Hauptstrecken mit starker Belegung sowohl mit Reise- als auch Güterzügen. Nebenstrecken, über welche wir »gemütlich« mit 70 bis 80 km/h zuckeln können, sind selbst im größeren Umkreis nicht vorhanden. Unsere betriebsfähigen bzw. gerade in HU befindlichen Reisezugwagen sind, weil zwei- und dreiachsig, alle nur für 80 oder 90 km/h zugelassen. So nützt es auch nichts, wenn schnellere Lokomotiven der Baureihen 01, 01.5, 23, V 200, E 10 usw. zwar für Fahrten angemietet werden können, dann aber kein passen-

der Wagenpark vorhanden ist. In Neustadt sind die Verhältnisse ähnlich, es besteht auch dort der Wunsch nach Wagen, die für höhere Geschwindigkeiten als 80 km/h zugelassen sind. Hier können sich in Zukunft beide Standorte der DGEG mit ihrem jeweils verfügbaren Wagenpark sinnvoll ergänzen.

Fakultativwagen

Gute Fortschritte macht die Wiederherstellung unseres Fakultativwagens. Beide Seitenwände sind versuchsweise mit den Brettern ausgerüstet, die der jeweiligen Position genau angepasst sind. Es folgen bald die Bretter für die Stirnseiten. Sobald alle Bretter passgenau an ihrer richtigen Stelle sitzen und entsprechend bearbeitet sind, werden diese nummeriert, wieder ausgebaut und einer gründlichen Imprägnierung, Grundierung und Farbgebung unterzogen. Vorbereitungen am Fahrwerk für den Einbau einer Druckluftbremsanlage werden dann durchgeführt und diese montiert, bevor der Wagenfußboden eingebracht wird.

Weiterhin wird am Ci bay 30 gearbeitet, der wohl bald wieder dem Betrieb zur Verfügung steht. Auch am Gesellschaftswagen WG4ü wird am Innenausbau gewerkelt, auch wenn hier die Fortschritte langsamer vonstatten gehen als wir uns dies wünschen.

Netter Besuch

Am Sonntag, den 24. April, konnten wir mal wieder so richtig Dampflok schnup-

Vorarbeiten zur Revision des Bn-Wagens ABD4nb 40 481: Albrecht und Daniel beim Einbau der neuen Bremsluftbauteile (links). Walter und Alexander beim Aufarbeiten von Bauteilen für unsere Bn-Wagen (rechts).



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

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 Nebenraum 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

► 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 Fußgänger-

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

Mi, 27. Jul. 2022, 18.30 Uhr: „Zeit für Züge - Nürnberg 1985 und Oberpfalz-Rundfahrt“; Beamer-Vortrag, Referent: Günther Voswinkel

Mi, 24. Aug. 2022, 18.30 Uhr: „Bilder aus vergangenen Jahrzehnten“ von Rolf Gollata; Beamer-Vortrag

„Erinnerungen an zwei Bahnstrecken im Bergischen Land“ (Samba u. Wuppertalbahn); Beamer-Vortrag, Referent: Michael Malicke

► 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 (Nebenraum), 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

pern. Die 01 519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) kam mit ihrem Personal während einer Überführung zu Besuch bei uns vorbei und blieb über Nacht bis Montag, um gegen 9.30 Uhr nach Amstetten weiterzufahren.

Zum x-ten Mal

So langsam wird es zu etwas Alltäglichem. Wieder steht ein Schiebedachwagen (Hbbillns) mit „viereckigen“ Radsätzen vor unserer Werkstatt und möchte wieder runde Räder haben. Die neuen Radsätze sind per Lkw bereits angeliefert;

in der ersten Maiwoche sollen die Radsätze von einem Reparaturteam getauscht werden. Die Radsätze sind durch eine feste Bremse so stark heruntergeschmirgelt, dass sich an der Außenseite ein zweiter „Spurkranz“ gebildet hat. Der Wagen konnte nur noch mit größter Vorsicht nach Würzburg überführt werden. Auch die Bremsklötze mit ihren Haltern und Hängeeisen müssen ausgetauscht werden.

Nachholbedarf

Am 24. April konnte nach längerer Zeit endlich eine Ordentliche Gesellschafter-

versammlung der DGEG Bahnen & Reisen Würzburg GmbH abgehalten werden. Auch hier war durch die Corona-Pandemie eine regelmäßige Durchführung aller Regularien nicht immer möglich. Wir hoffen darauf, dass in Zukunft die erforderlichen Versammlungen wieder ohne pandemiebedingte Beschränkungen durchgeführt werden können. Bei dieser Versammlung wurde auch des fünfundfünfzigsten Geburtstags der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte gedacht: gegründet am 22. April 1967.

Joachim Kraus