

DGEG-Archiv

Das Ende einer Odyssee

Vor einigen Wochen erhielt das DGEG-Archiv in Witten eine dringende Mail aus dem Westfälischen Wirtschaftsarchiv in Dortmund. Tenor: dort lägen Eisenbahn-Archivalien, die nicht dem Sammlungsschwerpunkt des Wirtschaftsarchivs entsprächen und die man aus Platzgründen dort nicht länger aufbewahren könne – eine Formulierung, die bei uns sofort alle Alarmglocken schrillen ließ.

Am 9. Juni konnten wir die Archivalien in Dortmund abholen. Bei der ersten Sichtung entpuppten sie sich als eine Sammlung von etwa 250 bis 300 Weichenplänen. Ein Teil stammt von den württembergischen, badischen und bayrischen Staatsbahnen aus der Zeit zwischen 1900 und 1915. Den weitaus überwiegenden Teil bilden allerdings die Weichenpläne der Deutschen Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern, aus den 1920er Jahren. Zusätzlich noch einige Weichenzeichnungen der Österreichischen Staatsbahn.

Verständlich, dass wir vom Archiv Luftsprünge gemacht haben, dass wir

diese Raritäten für die DGEG und damit für die Nachwelt sichern konnten!

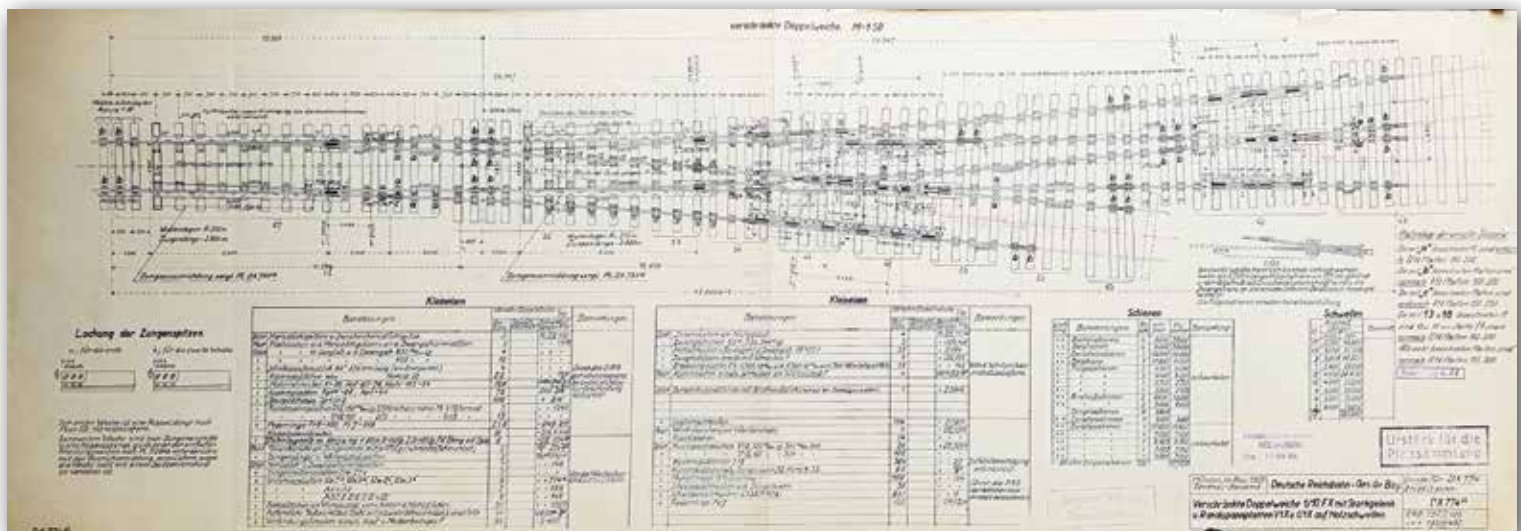
Aber wie kommt das Westfälische Wirtschaftsarchiv überhaupt an diese große Menge von Weichenplänen aus Süddeutschland? Es kümmert sich ja in erster Linie um die Geschichte westfälischer Industriebetriebe. Wir fanden heraus, dass diese Pläne von den Muttental-Eisenbahnern vor etlichen Jahren nach Dortmund gebracht worden sind – und anschließend in Vergessenheit gerieten. Hans-Jörg Frank, der Leiter der Muttentalbahn, erzählte uns, dass im Bundesbahn-Weichenwerk in Witten nach einem Unwetter ein gravierender Wasserschaden entstanden war, der eine Notrettung notwendig machte. Da nirgendwo freie Räumlichkeiten oder Regalflächen aufzutreiben waren, hatte sich das Westfälische Wirtschaftsarchiv bereit erklärt, die Pläne vorübergehend einzulagern.

Mit dieser Information glauben wir, die Reise der Weichenpläne nachvollziehen zu können. Wir vermuten, dass sie ursprünglich im Eisenbahn-Ausbesserungswerk Neuaubing lagen. Als dieses 1967 die Weichenfertigung einstellte, gelangten, so vermuten wir, alle Neuauinger Weichenpläne an das Wittener Werk. Dieses wiederum ordnete die modernen Konstruktionsskizzen in ihre Planei ein (die „Planei“ ist die Planverwaltung der Bundesbahn). Die historischen Pläne, die eigentlich niemand mehr brauchte, wurden irgendwo im Keller verstaut. Dort gerieten sie – Duplizität der Ereignisse – ebenfalls in Vergessenheit ...

Wir haben den Weichenzeichnungen nun in unserem DGEG-Archiv einen trockenen Platz reserviert, und wir wollen auf keinen Fall, dass sie ein drittes Mal in Vergessenheit geraten. Die Aufarbeitung wird allerdings einige Zeit in Anspruch nehmen, da andere, bereits begonnene Aufgaben erst abgeschlossen werden müssen.

Das Archiv der DGEG würde sich freuen, wenn jemand unserer Mitglieder bzw. Leser weiteres Licht in die Odyssee der Weichenzeichnungen bringen könnte. Bitte melden Sie sich, wir freuen uns auf Ihre Nachricht.

Rolf Swoboda



Plan einer „verschränkten Doppelweiche“, Zentral-Bauamt München, 1929



Die DGEG vor 50 Jahren

Folge 10 – Was passierte im Sommer 1972?

Am Lokschuppen in Neustadt wurde das Dach saniert, Fensterscheiben repariert und nachträgliche Einbauten an diesem Gebäude wieder entfernt. Als erstes Fahrzeug konnte der kombinierte Pack- und Postwagen D 52 der Butzbach-Licher-Eisenbahn nach Neustadt verbracht werden. Nach Dahlhausen gelangten die beiden von der Belgischen Staatsbahn erworbenen preußischen Abteilwagen 137 und 2317. Dort wurde auch mit der Restaurierung des Langenschwalbachers 035980 Ffm begonnen, der später wieder aus Dahlhausen abgezogen wurde und auch heute noch erhalten sein soll. Gekauft werden konnte von der DB die Ellok E 32 20 und ein offener Güterwagen der Bauart Omm 37 mit Holzaufbau. Als Leihgaben wurden der DGEG die Dampflok 18 505 und 45 010 überlassen und nach Neustadt überstellt. Der bei der 18 505 vorhandene Tender 2'3 T 38 einer 45er konnte gegen den Tender der 18 612 getauscht werden.

Der 1972 von der SNCB angekaufte pr C3 2317 bei Niedermendig hinter der 89 7159 während der Abschiedsveranstaltung für den Dampfbetrieb beim Bw Mayen im Mai 1975.
Wolfgang Löckel, Slg. W. Rauschkolb

Ebenfalls als Leihgabe nach Neustadt kam die letztgebaute DB-Dampflok 23 105. In diesem Leihvertrag waren auch zwei dreiaxlige preußische Abteilwagen 4033 und 4056. Während sich der 4033 noch heute in Dahlhausen befindet, wird der 4056 derzeit bei der luxemburgischen Museumsbahn in Fond-de-Gras betriebsfähig aufgearbeitet. Auch der württembergische Ci 177 ist im Rahmen dieses Vertrags nach Neustadt gelangt.

Um drückende Raumsorgen in Dahlhausen zu lindern, konnten vorübergehend neun Stände im Ringlokschuppen des ehemaligen Bw Recklinghausen angemietet werden.

Erfolgreich abgeschlossen werden konnten im Berichtszeitraum auch die Verhandlungen mit der Universität Dortmund wegen der Unterbringung und Betreuung der DGEG-Bibliothek. Dieser Vertrag ist bis heute noch gültig! (Mehr dazu in Forum 208/209)
Winfried Rauschkolb

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Museum ist geöffnet: mittwochs bis freitags von 10 bis 13 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen von 10 bis 16 Uhr. Jeden ersten Samstag ist Fahrtag auf der großen Spur-1-Modellbahnanlage (11 bis 16 Uhr). Die Sonderfahrten „Rollende Weinprobe“ sind bereits ausgebucht. Am 3. Oktober findet ein großes Kinderfest statt. Die Nikolausfahrten können voraussichtlich ab Anfang Oktober gebucht werden.



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.



Dampfstraßenbahn

Ab 4. September und an den folgenden Samstagen fährt in Darmstadt „der Feurige Elias“ – Deutschlands einzige Dampfstraßenbahn, betrieben von der Arbeitsgemeinschaft Historische HEAG-Fahrzeuge im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein e.V.



Eisenbahnmuseum Bochum

Das Museum ist geöffnet: dienstags bis samstags und an allen Sonn- und Feiertagen von 10 bis 17 Uhr. An jedem Dienstag bis Dezember bietet das Museum von 20.30 bis 21.30 Uhr Bildvorträge über Zoom an. Über Führungen und die Fahrten mit dem Museumszug auf der Ruhrtalbahn informieren Sie sich bitte auf der Internetseite.



Berlin grenzenlos

Die Berliner Eisenbahnfreunde bieten zwei Schienenbusrundfahrten über die Stadtbahn und Teile von Außen- und Innenring an. Gefahren wird am 3. Oktober mit einem VT 95 samt VB 142.



01.10. mit 01.10

Die legendäre Schnellzug-Dampflok 012 104-6 (01 1104) des Vereins Faszination Dampf e.V. geht in Betrieb! Die Sonderfahrt führt von Mönchengladbach durchs Ruhrgebiet und über die sogenannte „Rollbahn“ nach Hamburg und weiter nach Neumünster: rund 550 Kilometer Volldampf. Am Zugschluss fährt eine historische Elektrolok aus den 1960er Jahren mit, vorgesehen ist die 141 228 des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein. Je nach Wetterlage wird die Ellok auch die Heizung des Zuges übernehmen. Die Rückfahrt des Zuges ab Neumünster erfolgt mit der Elektrolok, die Dampflok verbleibt in Neumünster für weitere Einsätze in Schleswig-Holstein.



Eisenbahnmuseum Würzburg

Ordentlich Druck auf dem Kessel

Lange nichts mehr gelesen ...

... haben Sie von unserer Dampflokomotive 52 7409, doch jetzt gibt es Gutes zu berichten: Am Freitag, 27. Mai, war von 11 bis 17 Uhr der Kesselprüfer bei uns, um den Kessel der Lok zu befunden. Nach ausführlicher Überprüfung aller für einen Weiterbetrieb des Kessels notwendigen Teile und Einrichtungen wurde der gesamte Kessel mit allen Anbauteilen als »gut« eingeschätzt, und der Prüfer sprach die Empfehlung aus, alles für eine Wasserdruckprobe vorzubereiten. Sollte diese ohne Beanstandungen verlaufen, stünde einer Wiederinbetriebnahme nichts entgegen und es könnte somit eine Hauptuntersuchung für den Kessel attestiert werden.

Um alles für eine solche Wasserdruckprobe vorzubereiten, sind die Verkleidungsbleche des Stehkessels zu demontieren, um die Stehbolzen und Deckenanker beobachten zu können. Alle Waschlukken sind einzubauen, die Sicherheitsventile abzubauen und die Öffnungen blind zu flanschen, was ebenso mit allen weiteren Öffnungen für Armaturen vorzunehmen ist. Sollte diese Wasserdruckprobe erfolgreich durchgeführt werden, können die neu angefertigten Überhitzerrohre eingebaut wie auch die Sicherheitsventile, Wasserstandsarmaturen sowie die weitere Kesselausrüstung angebaut werden.

Eine umfangreiche Arbeit erfordert die Anfertigung eines komplett neuen Aschkastens, der alte ist verschlissen. Nachdem die Zug- und Stoßvorrichtungen des Tenders, soweit erforderlich, per Ultraschall überprüft und für einwandfrei befunden wurden, können diese nun an-

gebaut werden. Danach kann endlich die aufgearbeitete Tenderbremsanlage eingebaut werden. Alle diese Arbeiten werden uns noch eine gewisse Zeit beschäftigen, über die Fortschritte wird an dieser Stelle berichtet werden.

Museum und Reisen

Wir sind vorsichtig, weil die Corona-Inzidenz-Zahlen steigen, Sonderfahrten planen wir vorerst nicht. Ob es möglich ist, unseren bei der Bevölkerung beliebten Tag der offenen Tür am 3. Oktober durchzuführen, können wir noch nicht sagen.

Mal was anderes sehen

Endlich mal raus nach all den Einschränkungen wegen Corona! So folgten wir gern der Einladung zum Betriebsausflug der Mainschleifenbahn Volkach. Am 22. Mai war eine Omnibusfahrt zur Dampfbahn Fränkische Schweiz nach Ebermannstadt mit Führung durch deren Werkstätten und Fahrzeugsammlungen sowie eine anschließende Fahrt mit dem Dampfzug mit 64 491 nach Behringersmühle und zurück anberaumt. Interessant waren bei der Führung all die Arbeiten und die damit verbundenen Probleme, die wir als Aktive an unserem Standort in gleicher oder ähnlicher Weise zur Genüge selber kennen. Für die gastliche Aufnahme beim DFS e.V. und bei der Mainschleifenbahn Volkach danken wir sehr herzlich!

Von Freitag, 27. Mai, bis Sonntag, 29. Mai, stand ein weiterer Ausflug für die Engagierten unseres Standortes auf dem Programm: die Reise zum Pollo, der Mu-

seumsbahn von Mesendorf nach Lindenberg.

Am Freitag konnten wir unterwegs die Kollegen des Eisenbahnmuseums in Staßfurt besuchen. Einige der aktiven Mitglieder waren mit der Aufarbeitung von DR-Rekowagen beschäftigt. In dem sehr weitläufigen Gelände steht eine große Anzahl vor allem an Wagen in verschiedenen Aufarbeitungszuständen abgestellt. Insgesamt macht das riesige Gelände einen sehr aufgeräumten Eindruck, im Ringlokschuppen stehen die vorhandenen Lokomotiven jedoch eng beieinander, der Schuppen ist gut gefüllt. Auch hier die bekannten Probleme, Museumszugbetrieb findet zur Zeit nicht statt, es fehlt das Geld für die Hauptuntersuchung vorhandener Lokomotiven. Nachdem bei der Weiterfahrt in Havelberg der inzwischen wieder restaurierte Lokschuppen mit Wasserturm von außen besichtigt werden konnte und auch in Glöwen kurz am Bahnhof der Schmalspurbahnen gedacht wurde, kamen wir gegen 16 Uhr in Mesendorf an und platzten mitten in die Aufnahmen für die an diesem Tag anberaumte Veranstaltung für Fotografen und Filmer.

Am Samstag konnten wir, nachdem wir ein Originallokschild der 99 4511 inklusive des für den Erwerb getätigten Schriftverkehrs mit dem Vorbesitzer in der DDR an den Vorsitzenden des Pollovereins übergeben hatten, mit dem schön restaurierten Museumszug, bespannt mit der 99 608, eine Fahrt nach Lindenberg und zurück genießen. Ausführlich wurde danach das kleine Bahnmuseum in Lindenberg besichtigt.



Der Kesselprüfer bei der Arbeit.

Joachim Neumann (3)

Am Nachmittag machten wir eine Rundreise durch die Prignitz, um noch vorhandene Reste sowohl der Schmalspurbahnen wie auch der Ost- und Westprignitzer Normalspurbahnen zu suchen und zu besichtigen. So führte uns der Weg auch nach Perleberg, Karstädt, Putlitz, Kuhbier und Pritzwalk.

Auf der Rückfahrt am Sonntag besuchten wir die stillgelegten Anlagen von BW und Bahnhof in Jerichow, die sich in zerfallendem Zustand präsentierten.

Interessant war der Besuch in Loburg bei der dortigen Museumsbahn, hier konnten wir ausführlich die Wagen des Museumszuges besichtigen und ein paar Anregungen für unseren Fakultativwagen aufnehmen.

Insgesamt haben wir unterwegs und vor Ort viel gesehen. Leider mussten wir aber auch zur Kenntnis nehmen, dass es den besuchten Kollegen an den verschiedenen Standorten ganz genau so geht wie uns selbst – viel Arbeit für die oft nicht in

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.

ausreichender Anzahl vorhandenen aktiven Mitarbeiter, ständige Finanznöte, die die Verwirklichung vieler Pläne verhindern, und ebenso oft die vermisste Unterstützung der öffentlichen Hand.

Joachim Kraus

Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

Das ist anders bei der 378.78

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, wurden die Züge des Kuckucksbähnchens über 35 Jahre lang nur von den beiden dreifach gekuppelten Nebenbahn- bzw. Werksdampflokomotiven 89 7159 und der SPEYERBACH befördert. Wodurch unterscheidet sich die ursprünglich als Vertretung angeschaffte „neue“ österreichische 378.78 von ihren preußischen Vorgängerinnen, was sind ihre Vorzüge und wie wirkt sie auf Personal, welches bislang (fast) ausschließlich diese kleinen preußischen Nassdampfloks gewohnt war?

Bei der ersten Begegnung mit Lok 378.78 bzw. „Sissi“ kam dem Autor spontan eine Floskel aus vielen Wanderbeschreibungen in den Sinn: „Schwindelfreiheit, Trittsicherheit und Kletterkenntnisse sind erforderlich“ – denn die wenigen vorhandenen Tritte und Griffstangen sind recht klein und in weiten Abständen zueinander angebracht. Man muss immer genau hinschauen, wo und womit man als nächstes hintritt oder

hinfasst, um auf die Kohlen- und Wasserkästen zu gelangen und später wieder unbeschadet den Erdboden zu erreichen. Ob diese Kletterei etwa auf die alpenländische Abstammung der Lok zurückzuführen ist?

Der Führerstand der 378.78 ist im Vergleich zu dem der SPEYERBACH über 30 cm höher angeordnet und eher suboptimal eingerichtet: Der Weg hinein führt



Vorbeifahrt eines Hochzeits-Sonderzuges am Bü Sattelmühle.

Hubert Fingerle



Ausblick des Heizers aus dem vorderen Führerstandsfenster: In Rechtskurven ist das eigene Gleis nicht zu sehen (Bild links). Wegen des geringen Abstands zwischen Stehkessel und Führerhausrückwand ist das Beschicken und Putzen des Feuers deutlich schwieriger als damals bei der SPEYERBACH (2. Bild von links). Modernere Zeiten: Oberhalb des etwas umfangreicheren Anzeigepults der Lok 378.78 kann auch ein Tablet-PC angebracht werden, welcher dann tagesaktuell online heruntergeladene Fahrpläne anzeigen kann (3. Bild von links). Der Arbeitsplatz des Heizers auf der 378 ist hell und luftig, kann aber bei Regen auch ziemlich nass werden, im Bild: Andreas Schultz (Bild rechts). Jürgen Lemke (4)

über eine sehr schmale, lange Leiter sowie durch eine zu enge, fast nur brusthohe Tür. Im Innenraum fallen dem Betrachter sofort der mannshohe Stehkessel und dessen zu geringer Abstand zur Führerhausrückwand ins Auge. Die großen Freiflächen zwischen dem Stehkessel und den Seitenwänden können leider nur als Stauraum genutzt werden, sieht man mal von der großen Zentralschmierpumpe für Heißdampföl ab, welche auf der Heizerseite angebracht wurde. In den großen Fensteröffnungen der Seitenwände gibt es weder Fensterscheiben noch Vorhänge, was in der Sommerhitze sehr angenehm ist, bei Kälte, Regen und Schnee aber manchen Fluch zur Folge haben wird.

Andere Feuerbehandlung

Der größte Unterschied zwischen den genannten Lokomotiven betrifft die Feuerbehandlung: Im „Tanzsaal“ der SPEYERBACH hatte der Heizer mehr als ausreichend Platz für ein ungehindertes Arbeiten mit Schürgeräten und Schaufel. Zwar musste man den Brennstoff gut an-

derhalb Meter weit vom Tender bis ins Feuerloch befördern, was aber kein Problem darstellte, weil man im Verlauf dieser Drehung um beinahe 180° zwangsläufig genügend Schwung für das Wegschleudern des Brennstoffs erhielt. Bei der 378.78 hingegen kann der Heizer nur einen Schwenk von maximal 60° machen und muss die Wurfbewegung quasi aus dem Stand heraus allein mit der Schultermuskulatur erzeugen. Da wegen der beengten Platzverhältnisse selbst sehr kurze Schaufeln zumeist nur schräg in das kleine Feuerloch eingeführt werden können, muss man schon sehr genau zielen, um nicht gegen dessen Rand anzuschlagen und um die Kohlen an die gewünschte Stelle zu werfen. Befände sich die Führerhausrückwand 10 cm weiter hinten und wären die Türen entsprechend breiter, dann könnte man dort wesentlich besser arbeiten.

Der Kipprost der 378.78 stellt eine echte Erleichterung dar, da man so die auf dem Rost verbliebene Schlacke einfach nach unten in den Aschkasten fal-

len lassen kann, wohingegen man bei der SPEYERBACH und der T 3 die gesamten Verbrennungsrückstände mit einer langen und schweren Schaufel mühsam durch das Feuerloch wieder herausholen musste. Allerdings bedarf der Aschkasten der 378.78 noch Nachbesserungen, da man während der Reinigung sehr dicht an den herunterfallenden und teils noch glühenden Verbrennungsrückständen stehen muss, weil die vorhandenen Querträger des Lokrahmens ein Arbeiten aus sicherer Entfernung nicht zulassen. Auch lassen sich die beiden Funkenschutzgitter des Aschkastens nur sehr umständlich aus- und wieder einzubauen.

Weniger Qualm

Es hat uns überrascht, dass die Lok 378.78 auch bei höherer Rostbelastung bislang kaum qualmte. Wenn man mal von der derzeit verfeuerten Kohle absieht, dürfte dieser positive Effekt auch auf die im Vergleich zu unseren bisherigen Loks ungleich längere Feuerbüchse samt Feuerschirm zurückzuführen sein, denn

Erfolgreicher Saisonstart

Die Saison 2022 des Kuckucksbähnels begann sehr arbeitsreich, galt es doch im Mai und Juni nicht weniger als 15 Fahrtage zu absolvieren. Sehr erfreulich war die Tatsache, dass das Interesse an geschlossenen Sonderfahrten für Familienfeiern und Firmenausflüge wieder deutlich zugenommen hat. Neu hinzugekommen sind auch Charterfahrten für ein Schweizer Reisebüro, welches mehrtägige Flusskreuzfahrten veranstaltet und seinen Passagieren im Rahmen eines Tagesausflugs auch eine Busfahrt in den Pfälzerwald und dort eine Reise in Sonderzügen des Kuckucksbähnels anbietet.

Viele Sonderfahrten finden unter der Woche statt, was aber wiederum bedeutet, dass mindestens vier unserer Kollegen Zeit haben müssen, um als Zugführer, auf der Lok oder im Barwagen ganztätig Dienst zu tun. Vielen Dank an alle, die sich hier aktiv einbringen! Und ein Glück, dass wir in Neustadt für über einen ausreichend großen Stamm an Pensionären verfügen sowie berufstätige Kollegen, für die der Begriff „flexible Arbeitszeitgestaltung“ nicht bloß eine Worthülse ist!

Leider wurden auch wir im Frühjahr von dem geradezu explosionsartigen Anstieg der Kohlepreise überrascht, doch da wir schnell reagiert hatten, konnten wir unseren voraussichtlichen Jahresbedarf noch zu einem recht günstigen Preis decken. Trotz dieser Kostensteigerung wurden die bereits im Vorjahr festgesetzten Fahrkartenpreise für Einzelreisende und Familien unverändert beibehalten, was in der regionalen Presse lobend hervorgehoben und vom zahlenden Publikum natürlich dankbar registriert wurde.

Es entfielen lediglich die geldwerten Vergünstigungen und Rabatte für Reisegruppen. Und natürlich setzten wir unsere Hoffnungen auch darauf, dass unsere neue Lok, die österreichische 378.78, als Heißdampflok im Vergleich zu ihren Vorgängerinnen deutliche Einsparungen beim Brennstoffverbrauch ermöglicht – was sich bislang auch bestätigt hat.

Nachdem unser Personal im Verlauf der über zweijährigen Hauptuntersuchung ausreichend Gelegenheit hatte, den Aufbau und viele Baugruppen der 378.78 auch in zerlegtem Zustand kennenzulernen, musste nun die Bedienung dieser Maschine geübt werden, da sie sich doch in vielen Punkten von unseren bisherigen Loks unterscheidet. Dieses Kennenlernen erfolgte zumeist durch „Learning by doing“, also durch Mitarbeit beim Auf- und Abrüsten und natürlich durch praktische Fahrstunden bzw. Heizer-schichten. Manche Kollegen wagten hierbei den Sprung ins kalte Wasser, während die etwas vorsichtigeren es vorzogen, erst einmal einem Kollegen mit Vorkenntnissen über die Schulter zu sehen und so das Heizen und Fahren dieser Lok zu erlernen, was sich aber als gar nicht so schwierig erwies.

Pfalzbahnmuseum Neustadt

Das vor ein paar Monaten gegründete Spur-1-Team hat während der letzten Wochen an der Elektrik der im 1. Obergeschoss untergebrachten Modellbahnanlage gearbeitet. So werden augenblicklich die meisten Weichen mit Decodern ausgerüstet, und auch einzelne Streckengleise wurden an ein modernes Digitalsystem angeschlossen. Hierdurch besteht nun die Möglichkeit, jeweils am ersten Samstag des Monats besondere Fahrtage zu veranstalten, an denen Besucher ihre eigenen Modelle mitbringen und auf unserer Anlage fahren lassen können.

Nach zweijähriger Unterbrechung wagten wir einen Neuanfang und boten am Muttertag sowie am Internationalen Museumstag erstmals wieder ein etwas erweitertes Programm einschließlich Bewirtschaftung an. Die Besucherzahlen blieben zwar etwas hinter unseren Erwartungen zurück – schönes Wetter ist eben kein Museumswetter, zumal es auch viele weitere Veranstaltungen gab –, doch die Verweildauer der Gäste war bemerkenswert lang und die Reaktionen waren durchweg positiv. *Jürgen Lemke*



OBE Pfiffige Lösung: Die Lösche wird in einem rechteckigen Behälter unterhalb der eigentlichen Rauchkammer gesammelt. Dies erleichtert die Reinigung und die Rohrwand bleibt sauber und trocken.

UNTE Blick in die Feuerkiste beim Putzen des Feuers: Die zu Platten zusammengebackene Schlacke wurde aufgerichtet und kann nun durch die Öffnung des Kipprosts in den Aschkasten gezogen werden.



so müssen die Flammen einen entsprechend weiteren Weg bis zum Erreichen der Rohrwand zurücklegen, wodurch der freigesetzte Kohlenstoff genügend Zeit hat, vollständig und somit qualmfrei zu verbrennen.

Sehr angetan sind alle Kollegen von den Speiseeinrichtungen, denn die selbstansaugenden Friedmann-Injektoren sprangen bislang immer sofort an! Kein Vergleich zur SPEYERBACH und zur T 3, deren Körting-Injektoren unwillig wurden, sobald die Temperatur des Speisewassers auch nur um wenige Grad zunahm, was letztlich den Arbeitsrhythmus des Heizers ganz empfindlich durcheinanderbringen konnte.

Mehr Kraft

Für die Lokführer ungewohnt ist der Seitenzugregler, den man zum Öffnen an sich heranziehen muss, was auch auf den letzten Zentimetern einen höheren Kraftaufwand erfordert. Und wegen des dicken Kessels und der hohen Wasserkästen ist die Streckensicht deutlich schlechter als bei unseren bisherigen Loks. Ebenso gibt

es keine Blickmöglichkeit auf die Puffersteller oder Pufferbohlen, wodurch das Heranfahren an Wagen erschwert wird.

Die 378.78 hat durch ihre Lentz-Ventilsteuerung und den leistungsstärkeren Heißdampfkessel deutlich mehr „Biss“ beim Anfahren und setzt sich auch mit mehreren angehängten Wagen eher ruckartig und mit scharfem Auspuffschlag in Bewegung. Bei der SPEYERBACH und der 89 7159 hingegen war das Anfahrverhalten wesentlich weicher, dafür sorgten ihre Flachschieber im Leerlauf für ein sehr lautes Geklapper, sofern man ihnen nicht auch bergab etwas Schmierdampf gab und sie so am Abheben hinderte.

Wer gut schmiert ...

Für das Abschmieren der 378.78 benötigt man etwa die doppelte Zeit, weil sie deutlich mehr Schmiergefäße aufweist, welche zudem auch noch mit unterschiedlichen Schlüsseln mühsam auf- und wieder zugeschraubt werden müssen. Bei der SPEYERBACH und auch der T 3 hingegen wurden die Achslager sowie unbewegten Schmiergefäße der

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, 10. Aug. 2022, 19 Uhr: Winfried Rauschkolb: Rückblick auf die Rahmenprogramme der Jahrestagungen 2022 in Koblenz, und 1997 in Cottbus

► 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

TERMINE

Di, 9. Aug. 2022, 19 Uhr: Joachim Buer: Der Altvorlandtunnel; Joachim Buer war beim Bau des Altvorlandtunnels im Zuge der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm beteiligt und wird uns über Bauausführung und bautechnische Besonderheiten berichten.

► 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

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

► 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 40/69 65 93 99, 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, 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

Mi, 28. Sep. 2022, 18.30 Uhr: „Eisenbahnen im Umfeld von Mönchengladbach, Teil 1“; Beamer-Vortrag, Referent: Gert Salfer

Mi, 26. Okt. 2022, 18.30 Uhr: „Eisenbahnen im Umfeld von Mönchengladbach, Teil 2“; 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 Girkenroth, Tel. 01 70/2 47 62 87, h-p.guenther@t-online.de

► Rhein-Neckar

TREFFPUNKT: Die Mitgliedergruppe Rhein-Neckar trifft sich, soweit 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

TERMINE

Sa, 13. Aug. 2022: Sommertour – Exkursion entlang der ehemaligen Bahnstrecke Grünstadt – Altleiningen

► 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 0. 0171/4 06 58 83, schreinerspringer@t-online.de

► Weser-Ems

TREFFPUNKT A: Gasthof Burgdorf, Hohe Str. 21, 27798 Hude, direkt am Bahnhof, Südseite.

TREFFPUNKT B: Gaststätte Landhaus, Weserstr. 2, 27572 Bremerhaven

INFO: Axel Meyer, Im Steller Sande 23, 28816 Stuhr, Tel. 0 42 06/44 67 58, mg-weser-ems@dgeg.de

► Würzburg

TREFFPUNKT: Aufenthaltsraum im Lokschuppen zwischen den Gleisen des Würzburger Rangierbahnhofs an der Bahnstrecke nach Gemünden. Fußweg ab Bf Würzburg-Zell: An der Ampel auf der Rothofbrücke in Richtung Norden gehen, nach ca. 50 m links über den Bahnübergang, dann auf der schmalen Straße zwischen den Gleisen entlang ca. 500 m bis zum Schuppen. Treffen an jedem zweiten Freitag im Monat um 20 Uhr.

INFO: Christian 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.

INFO: Dietrich Hoff, Friedrich-Ebert-Str. 384, 42117 Wuppertal, Tel. 02 02/71 16 08

Steuerung bereits von Zentralschmierpumpen versorgt. Auch hatten wir nach Möglichkeit viele Lagerstellen auf Fettschmierung umgestellt, wodurch diese nur noch alle paar Wochen nachbehandelt werden mussten und die Lok auch sauberer blieb.

Hinsichtlich der Arbeitszeit ist festzustellen, dass die größeren Abmessungen des Kessels beim Anheizen fast doppelt so viel Zeit und Brennholz erfordern, als dies bei der T 3 und der SPEYERBACH der Fall gewesen war: Bei letztgenannten reichte es vollkommen aus, wenn der

Heizer morgens um 5 Uhr das Feuer entzündete, um fünf Stunden später bereit zum Ausrücken zu sein. Bei der 378.78 muss man auf jeden Fall schon am Vorabend mit dem Anheizen beginnen und ein Ruhefeuer anlegen, damit der Kessel genügend Zeit hat, gleichmäßig durchzuwärmen und Druck aufzubauen. Dieser Mehraufwand relativiert sich jedoch während der Fahrt, da der Heizer wegen des sparsameren Verbrauchs an Wasser und Kohle auch mal mehrere Minuten am Fenster stehen und geruhsam die Strecke beobachten kann.

Vorläufiges Fazit: Bislang hat die „neue“ 378.78 die meisten unserer Erwartungen erfüllt und wird uns viel Freude bereiten, wenn sich jeder an den Umgang mit dieser Maschine gewöhnt hat und die im Text angesprochenen Mängel beseitigt werden.

Und doch vermissen wir alle insgeheim unsere SPEYERBACH, da sie aufgrund ihrer größeren Vorräte in Elmstein nie am Hydranten Wasser fassen musste und wir so in den Genuss deutlich längerer Mittag- und Kaffeepausen kamen ...

Jürgen Lemke