

DGEG-Archiv

Herzliche Einladung zum Festakt

Fast seit Beginn ihres Bestehens besitzt die DGEG eine eigene Bibliothek. Um sie allen Eisenbahn-Interessierten zugänglich zu machen, ist sie seit 1972 in der Räumlichkeiten der Technischen Universität Dortmund untergebracht. Hier können die Bücher und Zeitschriften eingesehen werden, Bücher können ausgeliehen werden, sogar über Fernleihe.

Diese Zusammenarbeit funktioniert seit nun 50 Jahren ganz wunderbar zum beiderseitigen Nutzen. Das soll gefeiert werden mit einem Festakt und einer Ausstellung. Das Motto lautet »Loks und Leute – Eisenbahnen bewegen die TU Dortmund. 50 Jahre Partnerschaft mit der DGEG«.

Der Festakt findet am Samstag, dem 22. Oktober, statt, er beginnt um 12 Uhr: Grußworte, Vorträge, Gespräche (bis ca. 14 Uhr). Damit wird auch eine

Ein Blick in die Bibliothek der DGEG in der TU Dortmund und zugleich ein Blick in die Geschichte: Die Aufnahme ist von 1976. Sammlung DGEG



Ausstellung eröffnet, mit der die DGEG sich und die Zusammenarbeit mit der Universitätsbibliothek präsentiert; sie ist bis Ende des Jahres zu sehen. Der Eintritt ist frei, Sie sind herzlich eingeladen.

Mehr über Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Zusammenarbeit zwischen DGEG und der Universität Dortmund finden Sie in Forum 108 (Eisenbahngeschichte 111).

Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

Kleine Ursache, große Wirkung ...

Nach insgesamt 15 erfolgreichen Betriebstagen im Mai und im Juni hatten sich die Betriebsabläufe gut eingespielt, doch dann wurde unsere Saisonplanung wegen eines Pfennigartikels auf den Kopf gestellt und wir mussten unerwartete Probleme bewältigen.

Im Juli und August absolvierte das Kuckucksbähnle insgesamt zwölf Betriebstage, von denen fünf auf Sonderzüge bzw. Sonderveranstaltungen entfielen, während an den übrigen sieben Tagen nur fahrplanmäßige Züge gefahren wurden. Zwei geplante Sonderfahrten mussten kurzfristig wegen Niedrigwassers storniert werden. Nicht wegen fehlenden

Wassers in den Tendern unserer Loks, sondern weil der Besteller dieser Sonderzüge die damit im Zusammenhang stehenden Flusskreuzfahrten wegen des niedrigen Rheinpegels absagen musste.

Die Mittsommernachtsfahrt am Freitag, dem 1. Juli hätte kaum besser beginnen können: Ein lauschiger, kurzweiliger Sommerabend mit frohgestimmten Fahrgästen im Elmsteiner Bernius-Park, vielen leckeren Getränken und Speisen sowie erstklassigen Künstlern. Doch bei der Rückfahrt bemerkte der Lokführer unmittelbar nach Passieren des Bahnhofes Helmbach außergewöhnliche Stöße und Geräusche, die ihn zu einem Halt



Bei der Hauptkuppelstange wurde der vordere Stangenkopf nach oben weggebogen. O. Brückom



Die Gabel der ersten Kuppelstange wurde beim Verkanten ihres Kuppelbolzens besonders stark deformiert. Oliver Brückom

auf freier Strecke veranlassen. „Kapitaler Schaden!“, so seine niederschmetternde Rückmeldung an seinen Heizer und den anwesenden Azubi. Während der Rückfahrt hatten sich auf der Lokführerseite auf unerklärliche Weise der Splint und die Mutter des Verbindungsbolzens von erster und zweiter Kuppelstange gelockert und waren schließlich abgefallen. Der betroffene Bolzen verschob sich daraufhin langsam nach innen und verfring sich schließlich an Radreifen und Gegengewicht des zweiten Radsatzes, wobei er

aus den Bohrungen der Kuppelstangen gerissen wurde und letztere verbogen hatte.

Gemäß unseren internen Regularien wurden zunächst der Zugführer sowie der diensthabende Notfallmanager über diese schwerwiegende Störung informiert, um die jeweils erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, denn da der Zug im Dunkeln auf einem schmalen Bahndamm und gleich zwei längeren Bachbrücken stand, war eine Evakuierung der Fahrgäste an dieser Stelle nicht ratsam. Letztere nahmen das Ganze recht gelassen auf, deckten sich im Barwagen mit reichlich Getränken und Knabbereien ein und machten es sich einstweilen in den Waggon gemütlich. Das Lokpersonal musste währenddessen auf beiden Seiten der Lok unter denkbar schlechten Bedingungen – also nur mit leichtem Bordwerkzeug und beim schwachen Licht einer Hand-

leuchte – die jeweils erste Kuppelstange einschließlich ihres aufwendigen Lagers abbauen, was auf dem schmalen und steilen Schotterbett alles andere als einfach war. Danach konnte die Lok den Zug vorsichtig und mit Schrittgeschwindigkeit bis in den nächsten Bahnhof Breitenstein schleppen, wo die Fahrgäste in zwei von unserem Notfallmanager organisierte Gelenkbusse umsteigen konnten, welche sie nach Neustadt weiterbeförderten. Im Vergleich zum geplanten Verlauf trafen die Fahrgäste dort mit etwa anderthalb Stunden Verspätung ein, was für eine nächtliche Evakuierung mit spontan zu organisierenden Ersatzbussen – noch dazu im ländlichen Raum – eine außergewöhnlich gute Leistung darstellt.

Um die Wagen des Museumszugs nach Neustadt zu überführen, fand sich auch sofort eine schnelle und elegante Lösung: In unserem Bw stand die V 100 1019 der

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider

Jahrestagung 2022

Liebe Mitglieder der DGEG, den Bericht über die Jahrestagung in Koblenz finden Sie auf unserer Homepage zum Lesen oder zum Download. Alternativ können Sie sich von unserer Geschäftsstelle einen Ausdruck per Post ins Haus schicken lassen.



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). 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.



Eisenbahnmuseum Bochum

Das Museum ist geöffnet: dienstags bis samstags und an allen Sonn- und Feiertagen von 10 bis 17 Uhr. An jedem ersten Dienstag eines Monats 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.

Avdentsrundfahrt zum Schwielowsee

Am 26. November und am 4. Dezember bieten die Berliner Eisenbahnfreunde Avdentsrundfahrten zum Schwielowsee an. Der Museumszug mit der 50 3610 fährt von Berlin-Lichtenberg über den Innenring, Westkreuz, Wannsee und Potsdam. Der Nikolaus fährt mit und verteilt während der Fahrt Süßigkeiten an die Kinder. Der Zug verfügt über einen Buffetwagen mit Getränken und warmen Würstchen, Glühwein und Kinderpunsch.



Berliner Stadtrundfahrt

Am 26. und 27. November machen die Berliner Eisenbahnfreunde mit der 50 3610 eine Stadtrundfahrt: von Berlin-Lichtenberg über den östlichen Berliner Innenring, weiter über Gesundbrunnen und Jungfernheide, vorbei am ICC und dem ehemaligen Flughafen Tempelhof. Hinter Neukölln verlässt der Zug den Innenring und fährt über Schöneweide und Wuhlheide und erreicht über das Biesdorfer Kreuz dann wieder Lichtenberg. Auch auf dieser Fahrt ist der Nikolaus dabei und verteilt während der Fahrt Süßigkeiten an die Kinder. Der Zug verfügt über einen Buffetwagen mit Getränken und warmen Würstchen, Glühwein und Kinderpunsch.

Mit Martin Luther nach Erfurt

Am 3. Dezember fährt der Sonderzugesanbieter Nostalgiezugreisen mit historischer Ellok und klassischen Intercity-Waggonen von Bonn über Wuppertal und Paderborn zum Weihnachtsmarkt nach Erfurt. Für den Zug ist eine Serien-Lok BR 103 des DB Museums Koblenz vorgesehen. Der Zug führt 1.-Klasse-Abteilwagen und 1.-Klasse-Großraumwagen sowie 2.-Klasse-IC-Abteilwagen der 1980er Jahre, in letzteren lassen sich die Fenster öffnen. Der Sonderzug ist bewirtschaftet.





Matthias Dähling bei der Demontage der schadhaften Gestängebauteile (links). Die verbogenen Kuppelstangen wurden nach dem Glühen mittels dieser hydraulischen Presse wieder in ihre ursprüngliche Form gebracht (rechts).

Oliver Brückom, Eisenbahnwerkstätten Krefeld

Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF), und deren Lokführer war an diesem Abend als Azubi auf der Dampflok unterwegs. Kurzerhand wurde er mit einem Pkw nach Neustadt ins Bw gefahren, wo zwischenzeitlich ein weiterer sachkundiger Mitarbeiter die Lok schon aufgerüstet hatte, sodass sie ohne Zeitverlust nach Erfenstein starten konnte. Dorthin war der Zug von der Dampflok – weiterhin in Schrittgeschwindigkeit – gezogen worden. Weil es Bedenken gab, die Dampflok mit ihrem nur teilweise demontierten Gestänge über die Hauptstrecke zu schleppen, wurde die 378.78 in Erfenstein abgerüstet und dort zurückgelassen, während der Museumszug von der V 100 nach Neustadt gebracht wurde, wo um etwa 2.30 Uhr endlich Feierabend gemacht werden konnte. Vielen herzlichen Dank an alle bei dieser denkwürdigen Fahrt beteiligten Kollegen, es war eine hervorragende Leistung.

So bald als möglich wurde an der Lok 378.78 auch der Rest der rechten Kuppelstange demontiert und zusammen mit

den bereits nach dem Unfall abgebauten Teilen einer Fachwerkstatt übergeben. Dort wurden die in mehreren Richtungen verbogenen und tordierten Stangen nach dem Glühen mittels hydraulischer Pressen gerichtet, bis sie so weit als möglich ihre ursprüngliche Gestalt wiedererlangt hatten. Alle Bereiche, in denen das Material angerissen, ausgebrochen oder zusammengedrückt war, wurden durch entsprechende Schweißungen repariert. Zwischen und nach besagten Arbeitsgängen erfolgten immer wieder Rissprüfungen durch einen zertifizierten Prüfbetrieb. Im nachfolgenden Schritt wurden an den Stangen alle Bohrungen und sonstigen Öffnungen hinsichtlich Maßhaltigkeit und Toleranzen überprüft und nachgearbeitet. Gleiches galt auch für die während des Unfalls beschädigten Lagerschalen, Stellteile und Bolzen, von denen einige neu angefertigt und eingepasst werden mussten.

Diesel statt Dampf

Wie man sich unschwer vorstellen kann, sind all diese Reparaturarbeiten sehr zeitaufwändig, weshalb der Termin für die erhoffte Wiederinbetriebnahme der Lok 378.78 immer wieder nach hinten ver-

schoben werden musste. Natürlich ärgerte es uns sehr, dass wir das Kuckucksbähnchen den angereisten Feriengästen nicht wie gewohnt mit Dampf präsentieren konnten, doch durften wir erleichtert feststellen, dass nur wenige Ausflügler auf die Mitfahrt verzichteten, weil der Zug nun von einer Diesellok gezogen wurde. Ja, und es gab auch mehrere Fahrgäste, die den Einsatz von V 100 oder Köf III durchaus positiv werteten, zumal es in unserer Region wochenlang nicht geregnet hatte und hohe Waldbrandgefahr herrschte.

Der nunmehr über zwei Monate lange Ausfall der Dampflok hatte natürlich große Auswirkungen auf die Dienstpläne und sorgte auch für Frust: Während all jene, die eine Diesellok führen können, in den letzten Wochen recht häufig antreten und auch lange Dienste schieben mussten, hatten die Heizer und Dampflokführer totalen Leerlauf. Letzterer ließ sich leider noch nicht einmal durch häufigere Werkstattarbeit kompensieren, da es am Standort der 378.78 an vielem fehlte, um Aufgaben erledigen zu können, für die jetzt gerade Zeit gewesen wäre. Hinzu kamen auch immer wieder die sorgenvollen Gedanken an die zu erwartenden

Wegen der schadhaften Dampflok wurde auch dieser Sonderzug von der Köf III gezogen. Ernst Langer



DGEG-Geschäftsstelle

Alle Fragen rund um die DGEG beantwortet Ihnen unsere Geschäftsstelle in Witten.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.
Wiedeystraße 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.



Solange unsere Dampflok 378.78 defekt war, wurden alle längeren Züge von der angemieteten V 100 1019 der UEF gezogen.
Hubert Fingerle



Auf diese etwas kuriose Weise befreit unsere Bahnmeisterei das Gleis von zu hohen Laubschichten.
Reiner Frank

Einnahmeausfälle und Reparaturkosten, was für die Motivation nicht gerade förderlich war.

Mitstreiter gesucht

Und schließlich tat sich diesen Sommer bei uns noch ein weiteres Loch auf, weil wir insbesondere den Museumsdienst nur noch mit größter Mühe besetzen können. Die Ursachen hierfür sind vielschichtig. Wir benötigen dringend personelle Verstärkung: Sollten Sie, lieber Leser und liebe Leserin, Zeit und Lust haben, uns zu unterstützen und sich aktiv einzubringen – und vielleicht im (Vor-)Ruhestand sind –, dann schauen Sie doch einfach mal samstags oder sonntags bei uns vorbei! Wir werden sicherlich im Museum, im Fahr- oder Werkstattendienst oder in der Organisation reizvolle Aufgaben finden, die Ihren Vorlieben oder Kenntnissen entsprechen.

Baumaßnahmen

Bereits seit mehreren Monaten führt die Stadt Neustadt umfangreiche Sanierungsarbeiten auf dem Bürgersteig entlang der Schillerstraße durch, welche anfangs nur den Zugang ins Museum sowie die Nutzung unseres Lastenaufzugs beeinträchtigte. Anfang August musste im Zuge dieser Baustelle auf unserem Grundstück nun auch noch ein größeres Baugerüst errichtet werden, von dem aus der obere Bereich der über die Bahngleise führenden Zwickelsbrücke saniert werden sollte. Um dort für die Arbeiter Platz zu schaffen, mussten wir zunächst mehrere Hecken und Sträucher entfernen und zusammen mit weiterem Grünschnitt sowie diversem Schrott auf einen Flachwagen verladen. Positiver Nebeneffekt: Während der für die Bauarbeiten an der Brücke erforderlichen Gleissperrungen hatten wir die einmalige Gelegenheit, auf

dem freigeräumten Areal völlig gefahrlos einen festen Industriezaun zu errichten. Langfristig soll hier ein Unterstand für eine Köf II geschaffen werden, welche dann alle Rangieraufgaben innerhalb des Museumsgebietes übernehmen kann.

Im Betriebswerk konnten ein paar Schäden an der östlichen Umfassungsmauer ausgebessert werden. Ferner sollen nun auch endlich am ältesten Teil des Ringlokschuppens die schon längere Zeit eingelagerten neuen Türflügel angebaut werden, nachdem die aus der Nachkriegszeit stammenden Blechtore infolge fortgeschrittener Korrosion ihrer Versteifungsrippen immer labiler geworden waren.

Bahnmeisterei Elmstein

Während des Sommers waren Mitglieder der Bahnmeisterei überwiegend mit der Beseitigung der Schäden durch den Wintereinbruch vom 8. auf den 9. April beschäftigt. Auch momentan sind die

Solange das benachbarte Streckengleis wegen der Brückenbaustelle gesperrt war, konnte gefahrlos ein neuer Industriezaun errichtet werden.
Ralph Rudolph



Spuren dieses Ereignisses noch an vielen Stellen entlang der Museumsbahnstrecke deutlich zu sehen und verlangen unsere Aufmerksamkeit.

Daneben gab es natürlich viel Arbeit mit dem manuellen Rückschnitt wuchernder Brennnesseln und Hecken, vor allem im Bereich Esthal/Sattelmühle, wo wir mehrfach aktiv werden mussten. Im Gegensatz dazu mussten die Rasenmäher für das Mähen der Bahnsteige an den Haltestellen des Zuges deutlich seltener eingesetzt werden, da die dortigen Gras- und Rasenflächen wegen wochenlangender Trockenheit nicht mehr weiterwachsen konnten.

Für die Pflege der Gleisanlagen ist auch ein gewisses „Know-how“ erforderlich, denn in gewissen Streckenabschnitten häuft sich Laub immer wieder an, wird so zu einer Gefahrenquelle für Brände oder nach dem Verrotten zum Nährboden für schädlichen Aufwuchs im Schotterbett und muss daher entfernt werden. Letzteres erfolgt im normalen Eisenbahnbetrieb zumeist schon durch den Fahrtwind der Züge. Da unsere Fahrzeuge jedoch viel zu langsam unterwegs sind, um nennenswerte Luftverwirbelungen zu erzeugen, müssen wir dieses Manko durch den geballten Einsatz von mehreren Laubbläsern kompensieren, die auf einem Flachwagen montiert, das Gleis auf seiner gesamten Breite freiblasen.

Zu Gast war ein Aufnahmeteam des SWR aus Mainz am 16. August, um die Aktivitäten der Gleisbaustruppe zu dokumentieren. Im Vorabendprogramm von SWR Rheinland-Pfalz wurden wir gemeinsam mit weiteren ehrenamtlich tätigen Vereinen und Bürgern in und um Erfenstein am 12. September um 18.45 Uhr einem breiteren Publikum vorgestellt.
Jürgen Lemke, Reiner Frank

Jörg Schulze Chef, Vorbild, lieber Freund – ein Nachruf

Anfang Januar 1971. Irgendwoher erfahren wir von der Möglichkeit, als Student in den Semesterferien in Lauda als Lokomotivheizer tätig zu sein. Da gebe es einen Bundesbahner, einen Herrn Schulze, der diese Möglichkeit kreierte habe. Dieser habe sich vor kurzem von Tübingen nach Lauda versetzen lassen. Für dieses Jahr sei die Aufnahme des Museumsbetriebs auf der Jagsttalbahn mit der Lok HELENE geplant. Gerne wolle man auf ihr als Heizer tätig werden, benötige dafür aber eine entsprechende Ausbildung und möglichst etwas Erfahrung. Ein Anruf im Bw Lauda ergibt: Bewerben, vorbeikommen, vorstellen.

„Jörg Schulze, B-Gruppenleiter“ steht an der Tür. Ich klopfte: „Herein!“ Ein kleiner, drahtiger Herr mit Nickelbrille schaut mich freundlich, aber mit scharfen Blick an. „Du willst als Heizer fahren?“ – „Ja, gerne, wenn dies möglich ist.“ Ich merke an, dass ich kein Student sei. „Aber einen Beruf hast du doch gelernt?“, fragt Herr Schulze. „Aber ja, Maschinenbau!“ – „Prima, solche Leute brauchen wir.“ Zwei Tage später fahre ich mit Freifahrtschein zum Bahnarzt nach Heilbronn und zum Augenarzt nach Stuttgart. Auf der Rückfahrt steige ich in Lauda aus, treffe auf Herrn Schulze, der mir fröhlich eröffnet: „Alles klar, am Montag um sieben Uhr fängst du an!“

Am Montag führt mich Herr Schulze durch sein „Reich“, Lokleitung, Materialausgabe, Aufenthaltsraum, Behandlungsanlagen, Kantine. Dann werde ich eingekleidet und erhalte die notwendigen Vorschriften. Nach dem Umziehen werde ich den Arbeitern am Schlackenkanal übergeben, dieser ist nun von mir erst mal auszuschaufeln. Nach fünf Diensten am Schlackenkanal eröffnet mir Herr Schulze: „Ab morgen fährst du als ‚dritter Mann‘ mit.“ Nach sechs Touren gibt er mir bekannt: „Morgen ist Prüfung!“

Um acht Uhr sitze ich ihm im Büro gegenüber, Fragen zu Technik und erforderliche Ausrüstungen der Lok, zu Signallbuch und Fahrdienstvorschriften müssen beantwortet werden. Dann geht es hinaus, 064 136, Übergabezug Lauda – Zimmern mit Rangieren in Gerlachsheim, Grünsfeld und Zimmern. Nach der Ankunft in Lauda geht es wieder ins Büro, er stempelt und unterschreibt ein Formblatt, gibt mir die Hand: Gratuliere zur bestandenen Prüfung, ab Morgen fährst du als Heizer. Übrigens, du gehörst jetzt zur Familie, ich bin der Jörg.

Nach einer Woche auf den Baureihen 23, 50 und 64 kommt er zu mir: „Die Kollegen sagen mir, du stellst dich recht geschickt an. Morgen mit 03 nach Backnang.“ Die Spitzenleistung! Jörg achtete sehr auf seine Lokführer und Heizer, stand auch mal plötzlich an der Lok, um sich über das „Dienstliche“ zu erkundigen. Man



musste aber auch mal eine Ermahnung hinnehmen, wenn sich die Kurgäste aus Bad Mergentheim beschwerten, weil früh kurz vor sechs eine Dampflok mit Getöse vor den Kurhotels abgeblasen hat. Dabei funkelten einem jedoch freundlich seine Augen an, verbunden mit schmunzelnden Mundwinkeln.

Er konnte mich auch überraschen. So bestellte er beim Kollegen in Aschaffenburg einmal die Bespannung des „Lademaß“ mit einer 65er. Mit seiner Ente fuhr er mit mir dem Zug bis Wertheim entgegen, um ein paar Fotos zu machen. Dann die Überraschung: „Ab Lauda fahre ich den Zug mit der 65er nach Crailsheim, und du bist mein Heizer!“ Er fuhr gerne selbst, wenn er eine besondere Fahrt organisieren konnte, bevorzugt auf seiner geliebten 03. Jörg

fuhr gerne mit „starkem Arm“ da musste dann die bevorzugte 03 zeigen, was in ihr steckte. Auch schwärmte er von den französischen Vierzylinder-Schnellzugloks. Gerne hätte er mich für eine Laufbahn mit Studium des Ingenieurwesens gewonnen, aber leider erforderten persönliche Gründe, dass ich Ende Mai zurück in die elterliche Firma musste.

Ich habe viel von ihm gelernt, nicht nur betriebliche Dinge, sondern auch beim Umgang mit den Kollegen. Er war stets bemüht, ihnen die Freude am Beruf zu erhalten, und er nahm seine Mitarbeiter in Schutz, wenn mal was nicht so gut lief und Beschwerden kamen.

Wir blieben Freunde. Er ließ sich nach 1972 nach Crailsheim versetzen, wo er sich intensiv für die Dampflok und für einen möglichst langen Betrieb mit ihnen einsetzte. Wir Würzburger haben ihn oft besucht, und wenn wir einen Wunsch nach Ersatz- oder Verbrauchsteilen für Möckmühl hatten, wurde dieser immer großzügig erfüllt.

Nach Ende des Dampfbetriebs in Crailsheim ging er zurück nach Tübingen. Kontakt bestand weiterhin, trafen sich doch ab 2007 jährlich einmal in Lauda die ehemaligen „Studentenheizer“, an deren Treffen er gerne teilnahm. Die Eisenbahn, die Eisenbahnfreunde und nicht zuletzt die DGEG haben ihm viel zu verdanken.

Jörg Schulze wurde am 18. November 1938 geboren und war seit dem 5. Dezember 1968 Mitglied der DGEG. Leider mussten wir nun erfahren, dass er am 16. Juli 2022 verstorben ist. Ob er jetzt im „ewigen Leben“ mit „seiner“ 03 und Volldampf über die Berge in „Badisch Sibirien“ jagen kann? Fahr wohl, lieber Jörg! Wir, seine Freunde, haben einen treuen Kollegen verloren und trauern um ihn. Gerne bewahren wir ihn in unserem Herzen und in der Erinnerung an gemeinsame, erlebnisreiche Zeiten.

Joachim Kraus



Der Kessel unserer 52 7409 ist für die anstehende Wasserdruckprobe gefüllt, die Akteure machen eine Pause für den Fotografen. Helmuth Hombach (3)



Ausbau des Getriebes aus der Köf II, gebaut von der Klöckner Humboldt Deutz A.G. Köln, für die Eisenwerke Friedrich Wilhelm Düker AG.

Eisenbahnmuseum Würzburg

Langsam, aber stetig ...

... kommen nun wieder einige Arbeiten an der 52 7409 in Gang. Alle Waschlukn sind eingesetzt, alle Kesselöffnungen sind verschlossen bzw. blind verflanscht. Die Verkleidungsbleche im Stehkesselbereich sind abgenommen, so dass alle Stehbolzen und Queranker frei zugänglich sind. Seit Jahren erstmals wurde der Kessel nun auch mit Wasser für eine Druckprobe gefüllt, für die der Termin mit dem Kesselprüfer noch anzuberaumen ist. Um nach der langen Stillstandszeit Schieber und Kolben überprüfen zu können, werden diese aus ihren Gehäusen gezogen und, falls nötig, aufgearbeitet.

Sollte die Wasserdruckprobe erfolgreich verlaufen und keinen Grund zur Beanstandung ergeben, werden die Kessel-ausrüstungsteile ebenso wie der neue Überhitzer montiert. Als sehr umfangreiche Arbeit steht darüber hinaus noch die Anfertigung eines neuen Aschkastens und sein Einbau an. Hier werden in erster Linie die zur Verfügung stehenden finan-

ziellen Mittel über den Arbeitsfortschritt entscheiden. Manche Dinge sind leider fast nicht mehr bezahlbar.

Man muss sich auch mal trennen können.

Seit Jahren steht in unserer Sammlung eine Köf II als Ersatzteilsponder für unsere Schuppen-Köf Nr. 6731 (323 801-1). Dieser Ersatzteilsponder war Werkklo bei den Eisenwerken „Friedrich Wilhelm Düker AG“ in Karlstadt. Vielleicht kommen manche unserer Leser auch fast täglich mit Produkten dieser Firma in direkte Berührung, sie stellt neben anderen Metallwaren die in den vielen Haushalten vorhandenen emaillierten Guss- und Tiefziehblechbadewannen her. Die Köf verfügt über ein Getriebe, welches Kollegen in Belgien dringend für eine Reparatur ihrer Köf suchten. Durch bestehende Kontakte zwischen den Belgiern und Kollegen der Brohltalbahn, zu denen wiederum wir gute Kontakte

pflügen, konnte hier die Lösung des Problems gefunden werden. Ein Kollege der Brohltalbahn baute mit unserer Hilfe das Getriebe aus und überführte es mit dem LKW der Brohltalbahn nach Belgien. Wir wünschen unseren dortigen Kollegen viel Erfolg bei der Reparatur.

Bahnhofsfest

Für den 17. September war ein kleines Bahnhofsfest seitens der örtlichen DB-Dienststellen in Würzburg geplant und wir waren gebeten worden, doch aus unserem Fundus ein paar Fahrzeuge als Ausstellungsstücke zur Verfügung zu stellen. Motto des Festes: „Tag der Schiene“ – anlässlich des Abschlusses der siebenjährigen Umbauarbeiten zum barrierefreien Bahnhof. Gern haben wir uns beteiligt. Einige Wagen mussten für eine solche Ausstellung etwas aufgefrischt werden. Da die Veranstaltung nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe der EisenbahnGeschichte war, können wir Ihnen leider keine Bilder zeigen. Wir holen das nach!

Abschied nehmen

Lange Jahre lag bei uns im Lager noch eine Zwischentür aus einem Schmalspurwagen. Für den Betrieb auf der Jagstalbahn waren Anfang der siebziger Jahre zwei Reisezugwagenkästen von der WEG-Strecke Amstetten – Laichingen erworben worden. Später konnte für den einen davon auch ein passendes dreiachsiges Fahrgestell durch Abbruch eines Triebwagenanhängers erworben und umgespurt werden. Über die Jahre hinweg wurden Kasten und Fahrgestell zu einem Schmuckstück



Übergabe einer historischen Tür an die Kollegen der Härtsfelder Bahn.

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, 19. Okt. 2022, 19 Uhr: Winfried Rauschkolb: 1. *Beamer-vortrag:* Rückblick auf das Rahmenprogramm der Jahrestagung 2022 in Koblenz
2. *Diavortrag:* Rückblick auf das Rahmenprogramm der Jahrestagung 1984 in Augsburg.

Mi, 9. Nov. 2022, 19 Uhr: Wolf-Dietmar Loos: Auf den Spuren von „Theodor Fontane – Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ in den 90ern

► Karlsruhe

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

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

TERMINE

Di, 11. Okt. 2022, 19 Uhr: Joachim Buer: Der Albvorlandtunnel; Joachim Buer war beim Bau des Albvorlandtunnels 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

► 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, 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, 26. Okt. 2022, 18.30 Uhr: „Eisenbahnen im Umfeld von Mönchengladbach, Teil 2“; Beamer-Vortrag, Referent: Gert Salfer

Mi, 23. Nov. 2022, 18.30 Uhr: „Chemin de Fer de la Baie de Somme (CFBS) – Bilder aus den letzten fünf Jahren“; Beamer-Vortrag, Referent: Norbert Cremers

► 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, 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

► 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, 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 Krodel, Tel. 0 91 93/6 85 90 41, mg-wuerzburg@dgeg.de

► Wuppertal

TREFFPUNKT: Am 3. Mittwoch jeden Monats ab 18 Uhr im „Bürgerbahnhof Vohwinkel“ im Empfangsgebäude des Bahnhofes W.-Vohwinkel. Die Vorträge beginnen um 19.15 Uhr.

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

TERMINE

Mi, 19. Okt. 2022, 19.15 Uhr: „Dampf in Baden-Württemberg 1971–1975“; Vortragender: Gerd Höffgens

Mi, 16. Nov. 2022, 19.15 Uhr: „Die Geschichte der Deutschen Schlaf- und Speisewagengesellschaft von 1949 bis 1993“; Vortragender: Armin Gaertner

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.

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

von Schmalspurwagen aufgearbeitet, leider verhinderte dann die Stilllegung der Jagstalbahn die Inbetriebnahme. Nach längerer Standzeit konnte der Wagen an die Härtsfeldbahn vermietet werden, die ihn wieder auf Meterspur umspurte und in ihrem Museumszug einsetzt. Es ist der ehemalige Brüning-Bahnwagen Nr. 7.

Unsere Erfahrung im Museumsbahnbetrieb auf der Jagstalbahn hatte uns

gelehrt, dass Türen in den Zwischenwänden von Wagen eher hinderlich sind, vor allem wenn sie kein Fenster aufweisen, und so wurde die Tür damals fortgelassen. Am 14. September konnten wir nun diese Tür den Kollegen im Härtsfeld anlässlich einer Dampfstage-Veranstaltung übergeben. Diese Tür ist im Zustand aus der Zeit bei der Laichinger Bahn, in der oberen Vertäfelung klebt noch ein Fahr-

plan von 1955: Laichingen – Amstetten. Sie soll nun im Museum der Härtsfeldbahn ausgestellt werden, und zwar in dem nicht aufgearbeiteten, verwitterten und zum Teil morschen Zustand, um als Beispiel dafür zu dienen, wie viel Arbeit in Fahrzeugteile investiert werden muss, bis diese zwar museumsgerecht, aber so gut wie neuwertig zum Einsatz kommen können.

Joachim Kraus