

Archiv und Bibliothek

»Vorübergehend geschlossen«

Seit dem 7. August 2023 ist die Universitätsbibliothek Dortmund, wie seit Längerem angekündigt, geschlossen. Damit ist die frühere Freihand-Aufstellung der DGEG-Bibliothek und der damit verbundene freie Zugang zu den Literaturbeständen der DGEG vorerst Geschichte.

Bis zum Herbst 2023 werden nun die Bücher und Zeitschriften der DGEG (wie auch die Bestände der anderen Teil-Bibliotheken) in ein zentrales Speichermagazin umgelagert. Während dieser Zeit ist eine Ausleihe nicht möglich.

Wenn der Umzug der DGEG-Bestände abgeschlossen ist, können Druckstücke aus dem DGEG-Bestand wieder ausgeliehen oder vor Ort in der Emil-Figge-Bibliothek eingesehen werden (Emil-Figge-Straße 50, montags bis freitags 8-22 Uhr, samstags 9-22 Uhr). Die Einsichtnahme und/oder Ausleihe ist aber nur nach vorheriger Bestellung möglich (Vorlaufzeit mindestens ein Werktag). Weitere Details sind dem Bau-Blog der UB Dortmund zu entnehmen: <https://baublog.ub.tu-dortmund.de>.

Ab wann die Benutzung in der Emil-Figge-Bibliothek möglich ist, werden wir in der nächsten Ausgabe und auf unserer Homepage bekanntgeben.
Rolf Swoboda

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 10 bis 14 Uhr · mittwochs 11 bis 17 Uhr
Tel.: 0 23 02 – 878 89 00 · Fax: 0 23 02 – 97 82 55
E-Mail: gst@dgeg.de · www.dgeg.de

An anderen Wochentagen ist die Geschäftsstelle oft besetzt, es gibt aber keine festen Zeiten. Bitte sprechen Sie auf den Anrufbeantworter, wir rufen gern zurück.

Nachruf: Dr. Joachim Braun

Joachim Braun war ein Mann mit vielseitigen Interessen. Neben seinem eigentlichen Fachgebiet, der Medizin, waren Eisenbahn und Geschichte seine Themen. Er verbrachte viel Zeit in Archiven, um den Dingen auf den Grund zu gehen. Von seiner Arbeitsweise und der Intensität seines Erlebens sowie der Präzision seines Erinnerungsvermögens zeugen seine Beiträge für die „EisenbahnGeschichte“ und sein Buch „Umkämpft, zerstört, eingestürzt – die Brücken in Vorpommern“. Noch mit Ende sechzig begann er ein Studium der Literatur- und Geschichtswissenschaft.



Joachim Braun im Stellwerk von Bertsdorf, November 2021
Joachim Stübben

Wir lernten uns im April 2019 auf der viertägigen DGEG-Studienreise durch Norditalien (EG 95) kennen. Er genoss die Fahrten mit den Dampfzügen und die Aufenthalte in den kleinen Bahnhofscafés. Später verabredeten wir uns zu Fototouren entlang der Borkumer Inselbahn und der Zittauer Schmalspurbahn und besuchten Ausstellungen mit histori-

schem Bezug (im Schloss Cecilienhof in Potsdam und im Berliner Museum für Kommunikation).

Die Besichtigung des Stellwerks im Abzweigbahnhof Bertsdorf der Zittauer Schmalspurbahn, dem Bahnhof mit der berühmten Doppelausfahrt von Dampfzügen Richtung Oybin und Jonsdorf, faszinierte ihn besonders. Er, der von Beruf Kardiologe war, war bestrebt, unter Anleitung von Alfred Simm den komplizierten Organismus aus Verriegelungen und Koppelungen, den so ein altes Stellwerkssystem darstellt, zu verstehen und durch richtige Handhabung der Hebel und Schlüssel bedienen zu lernen.

Joachim Braun verstarb am 8. April, wenige Wochen vor seinem 72. Geburtstag. In der letzten Ausgabe der EisenbahnGeschichte erschien sein Beitrag „Verspätung in Kirchhasel“, in dem er – wiederum mit Liebe zum Detail – eine Episode einer Fahrt mit einem Transitzug im Jahr 1968 schildert.

Joachim Stübben



Blick zurück aus dem Führerstand auf den sehr langen „Giddarischde-Express“. Direkt hinter der Lok laufen zur Verstärkung auch zwei Eilzugwagen der UEF.
Jürgen Lemke (2)

Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße (Zu) viel Betrieb ...

Museumsbahn

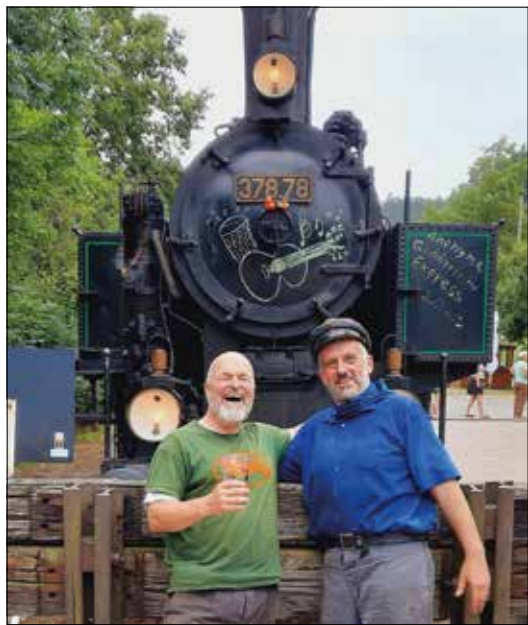
Von einer Ausnahme abgesehen, war unser Museumszug im Juli und August an allen Wochenenden unterwegs und absolvierte – teils auch unter der Woche – insgesamt 13 störungsfreie Betriebstage. Die sieben Sonntage mit fahrplanmäßigem Betrieb für das breite Publikum verliefen derart unspektakulär, dass sie montags in unseren E-Mail-Verteilern nur selten Erwähnung fanden. Einzige Besonderheit war, dass an mehreren Tagen keine Diesellok zum Rangieren verfügbar war, weshalb die Dampflok den im Pfalzbahnlokschuppen stehenden Museumszug auf Gleis 5 hinausrangieren und dann über Gleis 4 umfahren musste, was dem Fahrdienst manchmal nicht zupass kam, insbesondere dann, wenn es beim übrigen Zugverkehr nicht so gut lief und plötzlich alle fünf Bahnsteiggleise belegt waren. Von den übrigen sechs Betriebstagen entfiel jeweils die Hälfte auf privat gebuchte Sonderzüge sowie auf zwei Rollende Weinproben und die alljährliche Musikfahrt.

Der für die und mit der Musikgruppe „Anonyme Giddarischde“ ausgerichtete Sonderzug war in mancherlei Hinsicht eine Besonderheit: Dies fing schon damit an, dass das gesamte Event von einer Veranstaltungsagentur organisiert wurde und wir quasi als Dienstleister ausschließlich für die Bereitstellung von Fahrzeugen und Personal sowie für die Durchführung der Zugfahrt verantwortlich waren.

Auch um die Vermarktung brauchten wir uns nicht zu kümmern, da Zugfahrt und Konzerttickets schon im Frühjahr nur als Komplettpaket im Vorverkauf angeboten wurden – und auch ohne Internet binnen einer Stunde ausverkauft waren, denn die „Anonyme Giddarischde“ genießen in der Pfalz Kultstatus! Da der Veranstalter selbst Getränke verkaufen wollte, wurde auf die Mitnahme unserer Museums-

Die Konzertbühne der „Anonyme Giddarischde“ wurde unmittelbar neben unserem Museumszug aufgebaut.





Beim Getränkeverkauf auf dem Lambrechter Hausbahnsteig bildeten sich beträchtliche Warteschlangen (o.). Unser Heizer und der Sänger der Anonyme Giddarischde freuen sich gleichermaßen über die sehr gelungene Veranstaltung und die passend dekorierte Lok (l.). J. Lemke (2)

schänke sowie des dahinter laufenden Leitungswagens verzichtet. Was viele unserer Stammkunden doch sehr bedauerten! Um die so entfallenen Sitzplätze zu kompensieren und weitere Kapazitäten zu schaffen, wurden zwei historische Eilzugwagen der UEF angemietet und eigens für diese Veranstaltung aus Ettlingen in die Pfalz überführt. Weitere betriebliche Besonderheit war, dass Zu- und Ausstieg der Fahrgäste nicht wie üblich in Neustadt Hbf, sondern erst eine Station weiter in Lambrecht erfolgen sollten. Dies hatte auch gute Gründe, denn dadurch, dass unser Zug am dortigen Hausbahnsteig bereitgestellt wurde, blieben unsere Fahrgäste unter sich und konnten sich auf die kommende Veranstaltung einstimmen, ohne andere Reisende zu stören. Noch wichtiger war, dass der Veranstalter

jedem der über 400 Fahrgäste am Bahnsteig ein besonderes Weinglas überreichte und ein paar Meter weiter Flaschenwein sowie Mineralwasser verkaufte. Schnell bildeten sich auf dem Bahnsteig lange Warteschlangen, es wurden nach unseren Einschätzungen 600 bis 800 Flaschen quasi direkt aus einem Pkw-Anhänger verkauft, was im Neustadter Hauptbahnhof unmöglich gewesen wäre.

Nachdem alle Fahrgäste versorgt waren und im Zug Platz genommen hatten, ging es in flotter Fahrt ins Elmsteiner Tal, wobei insbesondere das Lokpersonal recht schnell zu spüren bekam, dass sich dieser lange Zug doch deutlich schwerer ziehen ließ als vermutet. Hiervon bekamen wohl nur die wenigstens Fahrgäste etwas mit, da die Künstler musizierend durch die Wagen zogen und für Hochstimmung sorgten. Was während der Fahrt und über mehrere Wagen hinweg auf der Lok sehr gut zu hören war!

In Elmstein begaben sich die zufriedenen und gut gelaunten Fahrgäste in den Berniuspark, wo sie mit über vier Stunden Livemusik bestens unterhalten wurden, während Zug- und insbesondere das Lokpersonal die lange Pause zum Regenerieren nutzten und jeder sich in ein stilles Eckchen verzog. Die für 18 Uhr geplante Rückfahrt begann zwar mit 15 Minuten Verspätung, verlief aber ansonsten erstaunlich geruhsam, was sicherlich auch daran lag, dass stundenlanges Feiern in der Nachmittagshitze bei über 35 °C und der viele Wein früher oder später ihren Tribut forderten, wodurch sich auch das Aussteigen in Lambrecht in die Länge zog und wir den Fahrdienst um eine spätere Weiterfahrt bitten mussten. Irgendwann nach 21.30 Uhr waren dann alle Fahrzeuge weggestellt, gereinigt und für die Nacht versorgt, womit sich auch das Lokpersonal als Letzte endlich auf den Heimweg machen konnte. – Schön war's, gerne wieder!



Im sehr heißen Juli wurden Arbeiten am Motor der V 100 1019 erforderlich, was in unserem schattigen Lokschuppen wesentlich angenehmer war.

Jürgen Lemke

Aus den Werkstätten

Da, wie eingangs erwähnt, der Museumszug an beinahe jedem Wochenende unterwegs war, ließen sich Wartungsarbeiten und kleinere Reparaturen nicht, wie üblich, samstags durchführen, sondern mussten in dringenden Fällen auch unter der Woche erledigt werden. Als Beispiele hierfür seien die Ausbesserung des Feuersehirs sowie die vollständige Zerlegung und Überprüfung von Injektor und Speiseventil der Heizerseite genannt.

Bei der Köf III wurde leider vor ein paar Wochen ein Zylinderkopf undicht und musste aufwendig von einer Fachwerkstatt repariert werden. Der Wiedereinbau soll zeitnah erfolgen, allerdings sind wir noch auf der Suche nach einem passenden Thermostaten. Parallel zu den genannten Arbeiten wird an der Lok auch eine HU durchgeführt, nachdem die letzte große Instandsetzung in Krefeld schon wieder acht Jahre zurückliegt und keine weitere Fristverlängerung mehr möglich ist. – Wie doch die Zeit verrinnt?! Bei der Köf 6359 wird die Einspritzpumpe überholt. Ansonsten ist die Lok bis auf Restarbeiten an der Luftanlage und danach Br3 technisch fertig und bereit für abschließende Untersuchungen sowie Lackierarbeiten.

Auch an der 89 7159 geht es langsam weiter: Nachdem die Luftpumpe und ihre zugehörigen Aggregate überprüft und neu lackiert worden sind, werden derzeit die Puffer wegen nachlassender Federkraft von einer Fachwerkstatt repariert. Dies gab uns Gelegenheit, die Pufferbohlen und insbesondere die in ihrem Inneren platzierten Luftleitungen instand zu setzen und neu zu lackieren.

Ein großer Teil unserer Bahnmeister fand sich im Juli im Bw ein, um dort die neue Ladefläche des Kla 03 447 zu montieren.

Reiner Frank



Bahnmeisterei Elmstein

Für unsere beiden Ski-Anhänger stand in diesem Jahr wieder einmal die gesetzlich vorgeschriebene Hauptuntersuchung an, welche diverse Kontroll- und Instandsetzungsarbeiten, vor allem an Zug- und Stoßeinrichtungen, Fahrgestell, Bremsanlage und den Achsen, erforderten. So konnte der Kla 03 659-7 rasch auch wieder für den Einsatz freigegeben werden.

Am Kla 03 447-7 hingegen war der Zustand der Ladefläche so schlecht, dass ein längerer Aufenthalt im Bw Neustadt erforderlich wurde. Zur Erklärung: Beide Anhänger hatten im Jahr 2006 zum Schutz der hölzernen Ladefläche eine durchgehende Beblechung erhalten. Diese hat sich gut bewährt, traten doch seither keine Schäden mehr auf, die gelegentlich bei der Entladung mit dem Bagger entstehen können. Allerdings ließen die Planken des Kla 03 447-7 schon nach wenigen Jahren deutliche Verwitterungserscheinungen erkennen, was den kompletten Austausch aller Holzteile erforderlich machte.

Im Juni wurden nacheinander die Beblechung des Kla abgehoben, dann deren

stählerner Halterahmen und schließlich alle Holzplanken entfernt. Danach erfolgte die Beseitigung von Rost und das Anbringen des neuen Schutzanstrichs. Im Juli trafen die neuen Planken im Bw ein, die auf Maß zugeschnitten wurden und einen Anstrich mit einem Holzschutzmittel erhielten. Somit konnten die Planken verlegt werden, gefolgt vom Aufsetzen des Halterahmens. Momentan erfolgt als abschließende Arbeit das Anschweißen der Beblechung auf dem äußeren Halterahmen, bevor das Fahrzeug wieder in Betrieb genommen werden kann.

Auch während der Arbeiten am Kla im Bahnbetriebswerk durfte die Strecke im Elmsteiner Tal nicht vernachlässigt werden. Da wir im laufenden Jahr bisher von Unwettern verschont blieben, konnten wir uns auf das übliche Geschäft beschränken, das heißt: Durchführen regelmäßiger Kontrollfahrten – dabei auch gelegentlich Beseitigen geschädigter oder bereits umgefallener Bäume –, Überprüfung der Anlagen, Mähen der Bahnsteige und Freihalten des Lichtraumprofils sowie der Sichtdreiecke an den Bahnübergängen.

Jürgen Lemke, Reiner Frank, Angelo Dangelo

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Museum im historischen Lokschuppen direkt am Neustadter Bahnhof ist mittwochs bis freitags von 10 bis 13 Uhr, samstags und sonntags von 10 bis 16 Uhr geöffnet.

Am 3. Oktober findet das traditionelle Kinderfest statt: Mitfahrten auf einer Lok, Spielen und Malen, Modellbahn, Kaffee und Kuchen, Gegrilltes und Getränke. – Der letzte reguläre Fahrtag auf dem Kuckucksbähnle ist der 15. Oktober. – Eine Buchung der Nikolausfahrten ist ab Anfang November möglich, bitte informieren Sie sich auf der Website.

Eisenbahnmuseum Würzburg

Am 3. Oktober findet der traditionelle Maus-Türöffner-Tag statt, das Museum ist von 11 bis 18 Uhr geöffnet. – Im Dezember feiert die Lok 52 7409 ihr 80-jähriges Jubiläum. Bitte informieren Sie sich auf der Website.

Eisenbahnmuseum Bochum

Das Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen ist dienstags bis sonntags von 10 bis 17 Uhr geöffnet. – Am 15. Oktober lädt das Museum zu einem Herbstfest ein. – Über die Fahrten mit Dampfzug, Wismarer Schienenbus oder Dieselzug informieren Sie sich bitte auf der Website des Museums.





Lokführer Kuhleemann hat beide Stromabnehmer der E 44 am Fahrdrat, so kann man bestimmt ein paar Meter fahren ...
Helmuth Hombach

Eisenbahnmuseum Würzburg Vor 40 Jahren ...

Sommerfahrplan 1983, letzte Fahrplanperiode mit der Baureihe 144/145 (E 44) im regulären Betriebsdienst. Alle noch vorhandenen Exemplare dieser E-Lok-Baureihe sind im Bw Würzburg stationiert und die noch betriebsfähigen werden von hier aus noch eingesetzt. Mit Ablauf des Sommerfahrplans 1983 Ende September sollen nun alle 144/145 endgültig abgestellt werden.

Im Museumsprogramm der DGEG steht die Beschaffung einer Lokomotive der Baureihe E 44 festgeschrieben. Also „Höchste Eisenbahn, wenn nicht jetzt, wann dann?“, die DGEG muss zu Potte kommen. Bei der Vorstandssitzung vor der Jahrestagung der DGEG in Aachen hole ich mir, als Zuständiger für das Museumsprogramm, die Zustimmung, den Erwerb einer E 44 in die Wege zu leiten. Also Anschreiben mit Äußerung des Kaufwunsches an die Hauptverwaltung der DB in Frankfurt/Main.

Nach einiger Zeit von dort die Nachricht, dass einem Verkauf an die DGEG im Prinzip nichts entgegenstehe. Nachdem alle Lokomotiven der gewünschten Baureihe im Bestand der BD Nürnberg sind, möge ich mich wegen weiterer Verhandlungen dorthin wenden. Von dort werde ich an das Bw Würzburg verwiesen, dort solle ich aus den vorhandenen Loks ein Exemplar aussuchen und dann weiterverhandeln. Es sind bereits viele Exemplare abgestellt, ein größerer Teil im Freien in der Einsatzstelle am Rbf bei der Rothofbrücke. Fleißig werden vorab die Nummern mit Angaben zum äußerlich feststellbaren Zustand notiert, und wer-

den dabei vom Fdl WRAF angemotzt, was wir da trieben.

Also ins naheliegende Bw Würzburg stiefeln, dem Dienststellenleiter mein Begehrt vortragen, und einen Termin vorgewarnt. Vorab werden auch alle im Bw-Bereich vorhandenen Lokomotiven notiert. Am 1. September 1983 endlich der vereinbarte Besichtigungstermin, bei dem auch der Wunsch geäußert wird, mit den Lokomotiven Probefahrten zu machen. Der Dienststellenleiter rauft sich die Haare, das gehe ja wirklich zu weit, auch habe er nicht ewig Zeit, er müsse sich jetzt anderen Arbeiten widmen. Ich erkläre ihm schnell, dass ich nur die E 44 probefahren will, die ich ins Auge gefasst hätte, dies seien vorerst nur fünf Exemplare. Sei da das Gewünschte dabei, sei die Sache schnell erledigt. Also ein paar Tage später ein neuer Termin. Vor der E-Werkstatt stehen die benannten Exemplare bereit. Innerhalb des Bw-Bereichs auf etwa 400 m Gleislänge jede Lok zweimal hin und her fahren, davon einmal mit angezogener Zusatzbremse, um eine Belastung zu simulieren, einmal mit maximaler Beschleunigung, die Vorschrift 10 km/h im Bw-Bereich missachtend, auf dem kurzen Gleisstück bis 50 km/h.

Die Entscheidung fällt auf die 144 150, der Kaufantrag an die BD Nürnberg wird gestellt. Von dort kommt nach „reiflicher“ Überlegung der Bescheid, diese Lok stehe zum Verkauf nicht zur Verfügung, denn sie könnte mit ihrer Nummer zu den geplanten Feierlichkeiten „150 Jahre Eisenbahn“ passen. Wir sollten uns eine ande-

re aussuchen. Einspruch! Beschwerde bei der Hauptverwaltung! Zuletzt zahlt sich meine Hartnäckigkeit aus: Die DGEG erwirbt die E 44 150 für ihre Sammlung für den Museumsstandort Neustadt an der Weinstraße. In Würzburg wird über längere Zeit die äußerliche Aufarbeitung mit Neulackierung vorgenommen, bevor E 44 150 bei einer Rücküberführung Neustadter Lokomotiven von einer Ausstellung nach Neustadt gebracht wird. „Kinder, wie die Zeit vergeht, das ist jetzt wirklich schon 40 Jahre her!“

Aktuelles

Der Einbau der Tenderbremse bei der 52 7409 steht vor dem Abschluss. Bei der Gelegenheit wurden alle Luftbehälter von Lok und Tender im Beisein des Kesselprüfers einer Wasserdruckprobe unterzogen und für gut befunden. Wir warten nun auf die Anfertigung und den Einbau des beauftragten Aschkastens. Hier leiden wir, wie inzwischen überall im Handwerk, unter dem Mangel von Mitarbeitern bei den Firmen; Aufträge sind genügend vorhanden, aber kein Personal mehr.

An zwei unserer zweiachsigen Reisezugwagen, Ciu-27 82813 Stg und Ci bay-30 85034 Au, sind die Hauptuntersuchungen inzwischen abgeschlossen, mit die letzten Arbeiten waren die Überprüfungen der Radsätze mittels Ultraschall. Auch an den weiteren Wagen wird beständig gearbeitet.

Gern wird unsere Werkstatt von den diversen Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen für ihre Zwecke genutzt, hier vor allem für Fristarbeiten an deren Lokomotiven und Wagenreparaturen, meist Achsentsatz wegen Flachstellen, und Beseitigung von Bremsstörungen. Interessant ist zum Beispiel, dass bei einer ex-V 100 die Drehgestelle ausgebaut und zur Aufarbeitung nach Norden gehen, während die restliche Lok auf der Straße per Tief-lader nach Österreich geht, um dort neue Drehgestelle zu erhalten.

Maustag

Am 3. Oktober soll nun auch wieder unser „Tag der offenen Tür“ stattfinden. Für die Besucher gibt es, wie gewohnt, nicht nur unsere Fahrzeuge zu besichtigen, es werden Führungen durch unsere Werkstatt und Wagen sowie alle gewünschten technischen Erklärungen zu unseren Lokomotiven angeboten. Für Speis und Trank wird von einem bewährten Team gesorgt.
Joachim Kraus

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 18.30 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, 18. Okt. 2023, 19 Uhr: Gerd Atrops: Dampf im Revier und Diverse (Holland, Rheine/Emden und Münster/Sauerland)

Mi, 8. Nov. 2023, 19 Uhr: Jürgen Wensorra: Jahresabriss Winter 1984/85 bis Sommer 1985

Mi, 13. Dez. 2023, 19 Uhr: Rolf Swoboda: „Man lebt nur dreimal...“ oder: Die Geschichte der Westfälischen Eisenbahn

► Karlsruhe

TREFFPUNKT: Am zweiten Dienstag eines jeden Monats um 19 Uhr, kleine Kegelbahn der Gaststätte der Eisenbahner-Sportgemeinschaft (ESG) Frankonia, Durlacher Allee 112, Straßenbahnhaltestelle Weinweg. Bei Abweichungen von dieser Regel wird besonders darauf hingewiesen.

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

selgebäude); 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, 25. Okt. 2023, 18.30 Uhr: „Mit Bahnen in der Zentral- und Nordostschweiz 2016 und 2019 unterwegs“; Referent: Peter Leimbach

Mi, 22. Nov. 2023, 18.30 Uhr: „Kohlenbahn Ponferrada - Villablino (E), 1979 - 2001“; Referent: Norbert Cremers

Mi, 13. Dez. 2023, 18.30 Uhr: „Von West nach Nord und Süd - eine Reise durch Deutschland“; Referent: Günther Voswinkel

► 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

Wir suchen noch Vortragsthemen für die Mitgliedergruppe Rhein/Main. Wenn Sie etwas in Ihrem Archiv haben, setzen Sie sich bitte mit Hans-Peter Günther in Verbindung.

► Rhein-Neckar

TREFFPUNKT: Die Mitgliedergruppe Rhein-Neckar trifft sich, soweit nicht anders angegeben, am 3. Dienstag im ungeraden Monat in der Gaststätte „Braustübel“, 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: Am 3. Sonnabend des Monats, 19 Uhr. Ab sofort finden unsere Treffen statt im Restaurant „TUS Herrenschr“ in Saarbrücken-Dudweiler, Herrenschr Weg 10, Tel. 0 68 97 – 76 51 11. ÖPNV: Bahnhof Dudweiler (RB 73) etwa 12 min Fussweg, SaarVV Haltestelle (Linien 103, 104, 125) „Herrenschr Weg“ nur 100 m

INFO: Martin Springer, Wiesenstr. 18, 66636 Tholey-Lindscheid, Tel. 0 68 88/17 53 oder 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 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, 18. Okt. 2023, 18 Uhr: Die Berninabahn im Sommer und Winter; Vortragender: Herr Kenneweg-Kamp



www.dgeg.de

Impressum: Alle auf den Seiten der DGEG e.V. (DGEG-Forum) abgedruckten Beiträge – gleich welcher Art – geben stets nur die persönliche Meinung des jeweiligen Verfassers wieder und nicht die Meinung der DGEG e.V. oder der Redaktion von „EisenbahnGeschichte“. Redaktionsschluss für die jeweils kommende Ausgabe ist immer der 25. der geraden Monate. Die Redaktion behält sich die Kürzung von Leserbriefen vor. V.i.S.d.P.: Rainer Kolbe, Melanchthonstraße 7a, 22525 Hamburg

Werden Sie Mitglied bei der DGEG

Ihre Mitgliedschaft fördert unsere vielfältige Arbeit und beinhaltet folgende Vorteile:

- Kostenfreie Besuche in unseren Museen
- Bezug der *EisenbahnGeschichte*
- Ermäßigte Preise für den Kauf des „Jahrbuch für Eisenbahngeschichte“ und die Teilnahme an unseren Studienfahrten
- 50 % Rabatt bei planmäßigen Fahrten unserer historischen Züge

Die Jahresbeiträge

Normalmitgliedschaft..... 80 €
Jugendliche/Auszubildende gegen jährlichen Nachweis.... 40 €
Rentner/Pensionäre (gegen einmaligen Nachweis) . 65 €
Familien 100 €



Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. · Wideystraße 32 · 58452 Witten
Tel.: 0 23 02 – 878 89 00 · E-Mail: gst@dgeg.de · www.dgeg.de

