



Am Freitag, 10. Mai bot die DGEG ihren Mitgliedern eine wahrlich exklusive Sonderfahrt an: Mit 364 514 und zwei Holzklasse-Zweiachsern ging es von Neustadt durch den Pfälzer Wald nach Buntenthal-Rumbach und zurück. Hier setzt die V 60 an der Endstation der nicht mehr planmäßig befahrenen Strecke um.

Wolfgang Klee

Ein deutliches Signal

DGEG-Mitgliederversammlung stärkt altem und neuen Vorstand den Rücken

Das war eindeutig: Ohne eine einzige Gegenstimme und bei nur einer Enthaltung haben die 96 anwesenden Stimmberechtigten auf der DGEG-Mitgliederversammlung am 11. Mai im Gemeinschaftshaus Lambrecht dem im Block zur Wahl angetretenen Team Grünes Licht signalisiert. Der für drei Jahre gewählte neue Vorstand entspricht mit einer Ausnahme dem bis dahin im Amt befindlichen und setzt sich folgendermaßen zusammen: Ekkehard Martin als Präsident, Rainer Kolbe als Vizepräsident, Dr. Stefan Vockrodt als Schatzmeister, Wolfgang Klee als Schriftführer, Prof. Ralf Rudolph, Rolf Swoboda und Andreas Böttcher als weitere Mitglieder. Nicht mehr zur Wahl angetreten war Thomas Benz, dafür konnte mit dem auf Eisenbahntechnik spezialisierten Dipl.-Ing. Andreas Böttcher eine frische

Kraft hinzugewonnen werden. Die Mitgliederversammlung war wie üblich von einem Programm aus Sonderfahrten, Vorträgen und Filmvorführungen umrahmt. Hierbei zeigte sich dann auch, dass historische Technik gerne für Überraschungen sorgt. Da die Restarbeiten an einzelnen vorgesehenen Fahrzeugen sich etwas hinzogen, mussten statt der avisierten restaurierten Donnerbüchsen und der V 100 bzw. V 20 am Freitag und Samstag zwei württ. Holzklasse-Wagen aus dem Neustadter Museumszug und 364 514 bzw. Köf 11114 ran – den Teilnehmern hat's gleichwohl sehr gefallen ...

Mehr zur Mitgliederversammlung und den anderen Veranstaltungen lesen Sie dann im Forum der nächsten Eisenbahngeschichte. *wk*

Ähnlich exklusiv war der Foto-GmP, der am Samstag zwischen Lambrecht und Elmstein (Foto) unterwegs war: Köf 11114 (statt der geplanten V 20), ein G10 sowie zwei Württemberger aus dem Standard-Repertoire des Kuckucksbähnchens. Die Rückfahrt musste recht zügig erfolgen, damit die 45 Fahrgäste pünktlich zur Mitgliederversammlung in Lambrecht waren.

Dietrich Bothe



DGEG-Geschäftsstelle

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

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.
Widestraße 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.

Die DGEG vor 50 Jahren (16)

Studienreisen der DGEG 1973

Der Reigen der Studienfahrten der DGEG im zweiten Halbjahr 1973 begann mit der feierlichen Übergabe des Dampfzuges des Modelleisenbahn-Clubs Essen und Umgebung e. V. an die DGEG am 22. Juli. Diese fand im Eisenbahnersportheim Essen-Kupferdreh statt. Anschließend war eine Sonderfahrt auf der Hespertalbahn zum Bahnhof Hesperbrück mit Sperrfahrt zum Bahnsteig der Zeche Pörtingsiepen vorgesehen. Der Fahrpreis für die zweimal 45 Minuten lange Fahrt betrug damals ganze drei Mark. Eine für heutige Verhältnisse geradezu utopische Fahrt führte am 12. August mit einem Esslinger Triebwagen der Kleinbahn Frankfurt-Königstein zur Waldbahn Abreschviller in den Vogesen. Die Reise ging ab Saarbrücken über Saargemünd und Saarburg zur Waldbahn, die natürlich damals auch mit der heute noch vorhandenen Mallet-Lok der Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn befahren werden konnte.

Am 9. September fand eine Reise mit dem Dampfzug des AK Achertal und der SWEG-Dampflok 28 BADENIA von Ottenhöfen nach Achern und Bühl (über die badische Hauptbahn!) und die damals neue Normalspurstrecke der SWEG nach Schwarzach im Hanauer Land statt.

Vom 29. September bis 5. Oktober reiste die DGEG zum fünften Mal in das Montafon. Mit dem ET 10.103 der Montafonerbahn fuhr ab Mittenwald über Karwendel- und Arlbergbahn nach Bludenz und nach Schruns. Damals waren auch noch Fahrten auf den Anschlussbahnen der Vorarlberger Illwerke möglich. Der ET der Montafoner Bahn durfte in die Schweiz nach Altstätten und nach Landquart.

Unter dem Titel „Wochenende in Oberbayern“ führte die DGEG am 6. Oktober eine Fahrt mit dem Gläsernen Zug von München über Holzkirchen nach Jenbach durch, natürlich mit anschließender Dampfzugfahrt nach Mayrhofen und zurück. Am Folgetag stand eine Fahrt mit dem ET 485 von München nach Oberammergau auf dem Programm.

Am 14. Oktober wurde die Ausflugsfahrt „Vom Taunus zur Wetterau“ durchgeführt. Zum Einsatz kamen Trieb- und Steuerwagen der Kleinbahn



Eine Fahrt führte mit dem ET 10.103 der Montafonerbahn über Karwendel- und Arlbergbahn nach Bludenz und Schruns. Winfried Rauschkolb

Frankfurt-Königstein. Die Fahrt startete in Königstein und führte über Frankfurt auf die Butzbach-Licher-Eisenbahn und deren Strecken bis hinter Pohlgöns, nach Münzenberg und nach Bad Nauheim.

Am 20. Oktober konnte die DGEG eine Mitfahrt im dampfgeführten Güterzug Dg 6835 von Nürnberg nach Schwandorf arrangieren. Am 21. Oktober wurde dann mit der 01 008 eine Sonderzugfahrt von Nürnberg über Treuchtlingen und Ingolstadt nach Regensburg durchgeführt. Knapp sechs Wochen danach rückte die Lok in den Lokschuppen in Dahlhausen ein.

Eine Besichtigungsfahrt zu den Loks und den Tagesförderanlagen der BAG Westfalen wurde am 10. November durchgeführt. Die BAG Westfalen hatte damals noch 37 Dampfloks im Bestand! Per Dampfsonderzug konnte die Werne-Bockum-Höveler Eisenbahn befahren werden. Zu diesen Sonderzugfahrten kamen noch etliche Besichtigungen von Industrie- und Bahnanlagen, deren Aufführung den Rahmen dieses Berichtes sprengen würde. Winfried Rauschkolb

Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

Wieder eine Punktlandung?

Manche Dinge ändern sich nie! Jedes Jahr Anfang Mai nimmt sich unser Werkstattpersonal vor, in der nächsten Winterpause alle Hauptuntersuchungen und sonstige Arbeiten an den Fahrzeugen des Museumszuges früher zu beginnen und besser zu organisieren, um, nicht wie so oft in den letzten Jahren, die anstehenden Arbeiten an den Fahrzeugen des Museumszuges erst auf den allerletzten Drücker – zumeist am Vortag des Saisonbeginns – abschließen zu können. Doch was passierte?

Nachdem bereits ab Ende Dezember alle Hauptuntersuchungen und Projekte vorbereitet sowie alle schadhafte Bauteile ausgebaut und ggf. an externe Werkstätten verschickt waren, trat dann doch wieder eine mehrwöchige Phase des relativen Stillstands ein, in der es nicht so richtig

voranging! Hauptgründe hierfür waren zumeist fehlende Werkstoffe, Montage-materialien sowie Verschleißteile wie beispielsweise Dichtungsmaterial in Sondergrößen, für die man in tagelanger Suche Bezugsquellen ausfindig machen musste, welche a) die benötigten Artikel vorrätig hatten, diese b) zu einem günstigen Preis in c) den bei uns benötigten Kleinmengen und dann d) binnen weniger Tage ausliefern würden. Oder es mussten Arbeiten liegen bleiben, wenn der entsprechende Spezialist (Schweißer, Zerspanungstechniker) ein paar Tage verhindert war oder weil Temperatur und Luftfeuchtigkeit für anstehende Lackierarbeiten zu ungünstig waren.

Eine Bedarfsreparatur höchster Priorität war die Instandsetzung des Hallen-

krans, nachdem die Endloskette, mit der die Laufkatze von Hand bewegt wird, von ihrem Kettenrad gerutscht war und somit der gesamte Kran nicht mehr für die Arbeiten genutzt werden konnte. Glücklicherweise passierte dies in besagter Ruhephase, war aber dennoch ärgerlich, weil nun zwischen den voll belegten Schuppengleisen Platz freigeräumt und ein über 8 m hohes Gerüst errichtet werden musste, um die Laufkatze gefahrlos gangbar machen zu können. Selbstredend wurden bei dieser Gelegenheit auch gleich noch alle anderen Antriebe und Rollen des Hallenkranes überprüft und gewartet.

Ein wichtiges Projekt und Neuland für uns war die Reparatur des Überhitzers von Lok 378.78: Wie schon berichtet, mussten an sechs Überhitzerelementen die in



Da zum Anheben schwerer Motorteile ein Hallenkran erforderlich war, wurde die V 100 1019 der UEF ausnahmsweise in unserem alten Lokschuppen repariert.

Jürgen Lemke (z)



Die Montage der Stehkesselverkleidung war wegen der unzähligen kleinen Schrauben und schlechtsitzender Bleche eine sehr mühsame Angelegenheit, die sichtlich wenig Spaß bereitet hatte.

kasten endlich so platziert, dass alle Verschraubungen und sonstigen Anschlussteile montiert werden konnten. Bei dieser Gelegenheit wurde auch ein unnötig großes und viele Arbeiten störendes Verkleidungsblech des Schieberkastens mit dem Trennschleifer einmal geteilt, was den Wiedereinbau und auch künftige Arbeiten im Bereich von Rauchkammer und Steuerung nun wesentlich erleichtern wird.

Was jetzt an der Lok noch fehlte, war das komplette Gestänge auf der Heizerseite, weil sich die zugehörige Kuppelstange noch in einer Fachwerkstatt befand. Auf telefonische Nachfrage hin teilte uns jene Fachfirma dann am Samstagmittag mit, dass die Kuppelstange leider nicht termingerecht fertiggestellt werden könne! – Toll, Saisonöffnung ohne Dampflok, hatte es das bei uns überhaupt schon einmal gegeben? Eine Ersatz-Diesellok stand zwar bereit, nur musste jetzt noch kurzfristig ein hierfür zugelassener Lokführer gefunden werden, womit der Schwarze Peter nun plötzlich bei unserem Dienst-einteiler lag.

Dass wieder einmal (fast) alle Projekte von Lok- und Wagenwerkstatt rechtzeitig vor dem Saisonstart abgeschlossen werden konnten, lag nicht zuletzt am unermüdlischen Einsatz mehrerer Kollegen, die zum Teil auch unter Woche einen oder gar mehrere Tage, ohne auf die Uhr zu schauen, im Bw arbeiteten – nein, geradezu schufteten –, damit die Fahrzeuge rechtzeitig am ersten Fahrtag der neuen Saison wieder in Betrieb genommen werden konnten. – Männer, vielen herzlichen Dank dafür! Dieser Dank gebührt selbstverständlich auch all ihren Familienangehörigen, Partnern und Freunden, die we-

der Rauchkammer befindlichen Rohrbögen wegen Durchrostungen ersetzt werden. Da keine der angefragten Firmen Zeit oder Interesse daran hatte, uns die benötigten Rohrsegmente als einbaufertige Halbzeuge zu liefern, mussten wir diese gebogenen Bauteile selbst herstellen. Dies war leider erst ab Anfang April möglich, nachdem endlich das benötigte Material angeliefert worden war. Dank einer eigens angefertigten Biegevorrichtung konnte dann aber das Umformen der benötigten Rohrstücke so weit vereinfacht und beschleunigt werden, dass alle Überhitzer-elemente binnen zwei Wochen repariert waren. Ihr Einbau in der Rauchkammer erfolgte aber selbstverständlich erst nach erfolgreich bestandener Druck- und Dichtigkeitsprüfung.

Leider zog sich die Reparatur der wenigen gebrochenen Stehbolzen unserer Dampflok durch eine Fachfirma über viele quälend lange Wochen bis zum 11.

April hin! Sofort begann unser Werkstattpersonal daraufhin mit dem kniffligen und zeitraubenden Zusammenbau der Stehkesselverkleidung, denn erst nachdem dies erledigt war, konnten alle Wasserkästen, Rohrleitungen und Armaturen, die wegen der Kesselreparatur entfernt worden waren, wieder angebracht werden.

Am Morgen des 27. April fand sich unser Werkstattpersonal schon früh zur hoffentlich letzten Schicht vor Saisonbeginn ein. Begonnen wurde mit dem Anbau des kompletten Gestänges auf der Lokführerseite, gefolgt vom Einbau von Blasrohr und Funkenfänger in der Rauchkammer. Das Aufsetzen des rechten Wasserkastens erwies sich als wesentlich zeitraubender als gedacht, da dieser zunächst nicht auf allen Konsolen des Rahmens satt aufsitzen wollte und man sich unweigerlich fragte, ob und wie dieser immerhin 6 m lange Behälter geschrumpft sein könnte. Erst am frühen Abend hatten wir den Wasser-



An der Unterseite des Kamins wurde dieser neu angefertigte Trichter angeschraubt, an dessen Rand dann die beiden Halbschalen des Funkenfängers aufgehängt werden (links). Thomas Woyczak beim Schweißen eines Überhitzerelements: Links das neue Rohr, rechts das alte, welches noch das Anschlussstück in Position hält (2. v. l.). Um das Innere der Seitenwasserkästen zu reinigen sollte man gelenkig sein und keine Platzangst haben (3. v. l.). Mittels dieser einfachen Vorrichtung wurden die für den Überhitzer benötigten Rohre in glühendem Zustand S-förmig gebogen (rechts). Jürgen Lemke (4)

gen dieser Arbeiten sicherlich manchmal zurückstecken mussten.

Pfalzbahnmuseum Neustadt

Nach dem kalten Winter nahmen mit steigenden Temperaturen die Aktivitäten im Pfalzbahnmuseum Neustadt deutlich zu. So konnte die Fassade des Werkstatt- und Sozialgebäudes nun endlich fertig verputzt und gestrichen werden. Rechtzeitig vor Beginn der Brutsaison erfolgte zunächst der Rückschnitt von Hecken und Bäumen am Hang oberhalb des Signalgartens, gefolgt von Arbeiten an den Grasflächen und Büschen unten im flachen Teil des Geländes. Nicht vergessen werden darf in diesem Zusammenhang natürlich auch die Neubepflanzung zahlreicher Blumenkästen und Pflanzkübel. Die genannten Arbeiten wurden, genau wie die Reinigung der im Museum ausgestellten Exponate, zu einem nicht unerheblichen Teil von Personen verrichtet, die zur Ableistung von Sozialstunden verurteilt worden sind. Derartige Einsätze kamen bei uns in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder vor, und zu nennenswerten Problemen ist es dabei nie gekommen.

Mit Hinblick auf die Feiern zum 40. Jubiläum des Kuckucksbähnels sowie der im Raum Neustadt stattfindenden 56.

Ordentlichen Mitgliederversammlung der DGEG wurden die Schautafeln der Plakatständer und Vitrinen überarbeitet. Neu hinzugekommen ist auch die Präsentation einiger wunderschöner Lokomotiv-Fabrikschilder, welche der DGEG von Herrn Otto Straznicky (†, Betreiber der OSTRABahn) vermacht worden sind.

Das Pfalzbahnmuseum Neustadt hatte auch in diesem Jahr im Januar und Februar für die Besucher geschlossen, was angesichts einer mehrwöchigen Kältephase im Januar mit Temperaturen im zweistelligen Minusbereich mehr als berechtigt war. Die alljährliche Inventur des Verkaufsguts konnten wir noch in der ersten Januarwoche abschließen, danach wurde es zu kalt, um geplante Arbeiten an der Spur-1-Anlage durchzuführen. Was trotz Kälte noch möglich war, waren Aufräumarbeiten im auf das Notwendigste beheizten Teil des Werkstattgebäudes sowie gärtnerische Arbeiten im Freien: So wurden auf dem Hang oberhalb des Signalgartens wieder einmal die Büsche und in die Höhe geschossene Gehölze in großem Umfang zurückgeschnitten. Auch konnten bis Mitte Februar am Werkstattgebäude die letzten Efeuranken – teilweise sogar mit Wurzelwerk – entfernt werden. Leider traten hierbei auch an mehreren Stellen des Mauerwerks

Salpeterausblühungen zutage. Die hiervon betroffenen Bereiche wurden bereits abgeklopft und anschließend neu verputzt. Der Neuanstrich soll erfolgen, sobald die Temperaturen dies wieder zulassen.

Bahnmeisterei Elmstein:

Während der Monate März und April befassten sich die Mitglieder der Bahnmeisterei weiterhin mit der Überholung des Kleineisens und eventuell erforderlichen Spurweitenkorrekturen in den Abschnitten der Strecke, die noch Gleise mit Oberbau der Pfalzbahn aufweisen, so beispielsweise auf den Streckenkilometern 9,9 bis 10,2 und 10,5 bis 10,7.

Ungeplant war dagegen die Beseitigung mehrerer Bäume, die Ende April durch Windbruch umgestürzt waren.

Natürlich warf der Saisonstart am 1. Mai seinen Schatten voraus. Bei der Begehung der Strecke wurden die Signaltafeln und Beschilderung an den Bahnübergängen kontrolliert und die alljährliche Prüfung der Weichen durchgeführt. Am 27. April, also am letzten Samstag vor dem Beginn des Fahrbetriebs, wurden noch die Aushangfahrpläne an den Haltestellen erneuert und die Bahnsteiganlagen wieder in Ordnung gebracht.

Jürgen Lemke, Reiner Frank

Wenige Tage vor Saisonbeginn stürzte diese stattliche Fichte nach Windbruch ins Gleis. Das Zerlegen und den Abtransport übernahm wieder unsere Bahnmeisterei (links). Insbesondere auf Streckenabschnitten mit altem Pfalzbahnoberbau wird regelmäßig das Kleineisen überprüft und bei Bedarf ersetzt (rechts).

Reiner Frank (2)





Arbeit an einem Radsatz auf der Freigelände in Würzburg Zell.

Christian Krodell

Eisenbahnmuseum Würzburg

Notwendiges Kleinklein und ein Abschied

V 100 1200

Für Mitte Mai ist ein erster Besuch bei der ausführenden Firma für die Überarbeitung des Motors geplant. Bis zu diesem Termin dürfte der Arbeitsumfang im Wesentlichen feststehen. Darüber sowie über die weitere Vorgehensweise wird in der nächsten Ausgabe des Forums berichtet werden.

52 7409

Erfreuliches kann von der 52 7409 berichtet werden. Dank eines neu beschafften Kompressors konnte die aufgearbeitete Luftpumpe per Druckluftantrieb in allen Funktionen überprüft und als betriebsfähig befundet werden.

Der alte Aschkasten ist ausgebaut, zwei Konstruktionszeichnungen für den neu anzufertigenden sind erstellt, je eine für die weiterentwickelten Ausführungen der DR und PKP, die sich im Wesentlichen in der Anordnung der Luftklappen unterscheiden. Jetzt werden hierfür Kostenvorschläge eingeholt. Wir hoffen, in der nächsten Ausgabe konkret berichten und Bilder zeigen zu können.

Wagen

An unserem B3yge 89102 Nür sind wir dabei, das Fahrwerk gründlich zu überholen. Hierzu wurde der Wagen an einem Ende angehoben, so dass der dortige Rad-

satz sowie der Mittelradsatz frei wurden. Die Radsätze werden auf Maßhaltigkeit der Radreifenumrisse vermessen, die Achswellen geschalt, die Federn überprüft und die Gleitachslager neu auf Passsitz geschabt. Am Endradsatz werden auch alle Teile der Bremsanlage aufgearbeitet. Nach Wiedereinbau der beiden Radsätze wird am anderen Ende mit dem dortigen Endradsatz die gleiche Arbeit vorgenommen. Ebenso wird die Lichtmaschine, die an einem Radlager angeflanscht ist, überarbeitet. Vorerst wird der Wagen dann wieder als Einzelwagen eingesetzt. Dies ist möglich, weil am Ende des Übergangs zum Partnerwagen, der über keine Tür verfügt, eine sichere feste Abschlusswand eingesetzt ist. Diese kann nach Fertigstellung des Partnerwagens dann problemlos wieder entfernt werden.

Köf 323 811

Hier werden die Arbeiten für eine Hauptuntersuchung weitergeführt. Nach Fertigstellung wird die Köf jedoch erst zur Abnahme vorgeführt, wenn bei unserer betriebsfähigen Köf 323 801 die Frist abläuft oder sie einen größeren Schaden erleidet. Eine betriebsfähige Köf ist für unseren Betrieb ausreichend, aber es schadet ja nichts, wenn man eine Reserve zur Hand hat, zumal beide Loks von Motor und Getriebe her identisch sind.

Ausklang

Seit der Ausgabe 178 (April/Mai 2017) berichte ich in jedem Forum über die Aktivitäten und Ereignisse am Museumsstandort der DGEG in Würzburg. Gesundheitliche Gründe zwingen mich jetzt leider dazu, kürzerzutreten und die Berichterstattung nur noch fallweise bei ganz besonderen Ereignissen vorzunehmen.

Anfang 1998 stellte die Ärzteschaft bei mir die Erkrankung an Multipler Sklerose (MS) fest, die leider noch nicht heilbar ist. In der Folge dieser Erkrankung wurde ich zum 1. Januar 2002 in die volle Erwerbsunfähigkeit und in die entsprechende Rente überführt. Die mit der Erkrankung auftretenden Behinderungen führten dazu, dass ich auch mein körperliches und handwerkliches Engagement am DGEG-Standort im Rbf Würzburg-Zell immer weiter zurückfahren musste (bis 2010), so blieb mir am Ende nur noch die Berichterstattung in den DGEG Medien, die ich für den dortigen Standort leisten konnte.

Inzwischen bin ich für jeden Schritt auf meinen Rollator angewiesen und nicht mehr mobil. So komme ich nur noch zu unserer Werkstatt, wenn mich ein Mitarbeiter mitsamt Rollator im Auto hinführt und auch wieder zurückbringt. Deshalb bin ich für meine Berichte im Wesentli-

chen auf stichwortartige Angaben zweier altgedienter Mitarbeiter angewiesen, da ich nicht mehr am Ort des Geschehens dabei sein kann.

Dies alles ist für eine umfassende und flüssige Berichterstattung nicht gerade förderlich, zumal sich auch zuhause die Tage mit Ausfallerscheinungen häufen. Ich habe sicher gerne berichtet und bin auch enttäuscht, dass nach 56 ½ äußerst aktiven Mitgliedsjahren in der DGEG nun der Ausklang der inzwischen wirklich nur noch bescheidenen Tätigkeiten begonnen hat. Gerne nehme ich an allen Geschehnissen innerhalb der DGEG weiterhin teil, wenn auch nur noch in ideeller Form. Den treuen Lesern des Forums wünsche ich auch weiterhin viel Freude an den Berichten aus unseren Standorten.

Joachim Kraus



Michael Brod bei der Demontage der zwei Lichtmaschinen, um den Radsatzausbau zu ermöglichen.

Helmut Hombach

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Museum ist geöffnet mittwochs bis freitags von 10 bis 13 Uhr, samstags und sonntags von 10 bis 16 Uhr. Das Kuckucksbähnlel fährt nach Fahrplan, Fahrtage und Fahrzeiten finden Sie auf der Homepage. – Vom 30. Mai bis 2. Juni findet unsere große Jubiläumsveranstaltung „40 Jahre Kuckucksbähnlel“ statt. – Die Weinprobefahrten sind bereits alle ausverkauft!



DB-Museum

Die Sonderausstellung „Unter Druck“ erzählt die Geschichte der Zugtoilette in Deutschland von den Anfängen bis heute und macht sie anhand von über 150 Exponaten, Dokumenten und Fotografien erlebbar: Vom Nachttopf aus Reichskanzler Otto von Bismarcks Salonwagen über Seifenspender und Toilettenpapier bis hin zum modernen Bioreaktor. Erstmals thematisiert ein Museum die Entwicklung der Zugtoilette in einer eigenen Schau und hebt deren Wechselbeziehungen zu gesellschaftlichen Entwicklungen hervor. Auch Nebenaspekte kommen nicht zu kurz: Spionage, Schmuggel, Republikflucht: Die Zugtoilette dient auch jenseits ihrer eigentlichen Bestimmung verschiedenen Zwecken.



Nostalgiezugreisen

Am 20. Juli mit der Schnellzug-Dampflok 012 104-6 und dem D-Zug „Deichgraf Hauke Haien“ nach Sylt! Aufgrund des großen Erfolges und der hohen Nachfrage wird die Sonderfahrt von Hamburg-Altona nach Westerland wiederholt: Mit der Schnellzug-Dampflok 012 104-6 des Vereins Faszination Dampf e. V. an die Nordsee. Die Maschine wurde 2023 nach 49 Jahren Abstellzeit wieder in Betrieb genommen – erleben Sie fast 500 km Vollandampf mit der berühmten, legendären 01.10.!

Eisenbahnmuseum Würzburg

An jedem zweiten Freitag im Monat treffen sich Vereinsmitglieder und auch Neugierige zum „Stammtisch“ im Aufenthaltsraum des Lokschuppens Würzburg-Zell. Aus dem Kreis der Mitarbeiter und Besucher werden interessante historische wie auch aktuelle Bilder aus dem Bereich der Eisenbahnen gezeigt.



Eisenbahnmuseum Bochum

Am 14. Juli veranstaltet das Eisenbahnmuseum Bochum einen Kindertag. Gefeiert wird ein Fest für und mit Kindern, Eltern, Großeltern und Junggebliebenen. Neben der Gruben- und Feldbahn, die ihre Runden über das Gelände dreht, und den vielen historischen Fahrzeugen im Lokschuppen und auf der Drehscheibe erwarten die kleinen Gäste viele weitere Attraktionen, Überraschungen und Spiele mit und um die Eisenbahn. Verschiedene Stände und Aktivitäten laden zum Spielen und Lachen ein. Bei schlechtem Wetter wird in der großen Wagenhalle gespielt.



Vulkan-Express

Am jeweils ersten Sonntag im Monat wird auf Burg Olbrück eine spannende Burgführung angeboten. Erleben Sie eine Zeitreise vom Vulkanismus bis zum Rittertum – der historische „Vulkan-Express“ bringt Sie hin und zurück! Los geht es am Brohltalbahnhof in Brohl-Lützing um 09.30 Uhr. Sie fahren bis Engeln, wo Sie Zeit für eine Mittagsrast haben. Gegen 12 Uhr wandern Sie individuell zur Burg Olbrück. Dort treffen Sie den qualifizierten Vulkanparkführer, der Ihnen die einzigartige Burg Olbrück näherbringt. Bei der Besteigung des Bergfrieds genießen Sie – gutes Wetter vorausgesetzt – den Panoramablick bis zum Kölner Dom! Nach der Burgführung treten Sie den Rückweg an zum Bahnhof Oberzissen, wo Sie den „Vulkan-Express“ erreichen, Rückkunft in Brohl um 17.40 Uhr.



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, 12. Jun. 2024: Manfred Bilz: Erinnerungen und Anekdoten aus 40 Jahren Eisenbahndienst

Mi, 3. Jul. 2024: Georg Heete: Straßenroller nach System Culemeyer - Die Eisenbahn ins Haus

Im **August** kein Vortrag - auch die Auslandsgesellschaft macht Ferien!

► 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

TERMINE

Di, 18. Jun. 2024: *Abweichender Termin!* Thomas R. C. Mayer berichtet über Südamerika mit Bildern aus: Mendoza (Argentinien), Santos (Brasilien), Tampinas (Museumsstraßenbahn), Campos de Jordão

► 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 des 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

► Nord

TREFFPUNKT: „Kunstverein Harburger Bahnhof“, ehemaliger Wartesaal im Empfangsgebäude (Inselgebäude); Zugang oberhalb des Bahnsteigs der Gleise 3 und 4 in der Mitte des Fußgängerstegs, 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. Wir treffen uns an jedem vierten Mittwoch des Monats um 18:30 Uhr (Ausnahme: Dezember – am zweiten Mittwoch). Straßenbahn Linie 709 bis Neuss, Glockhammer oder Neuss, Markt.

INFO: Gert Salfer, Tel. 0 21 61/59 13 75, Uwe Dittmann

► 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.guenter@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.

TERMINE

Fr, 14. Jun. 2024, 19:30 Uhr: Preußischer Adler, hessischer Löwe und die Römer – die Eisenbahn in Mainz; Vortrag von Bernhard Hager

► 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: Am 3. Sonnabend des Monats, 19 Uhr. Ab sofort finden unsere Treffen statt im Restaurant „TUS Herrensohr“ in Saarbrücken-Dudweiler, Herrensohrer Weg 10, Tel. 0 68 97 – 76 51 11. ÖPNV: Bahnhof Dudweiler (RB 73) etwa 12 min Fußweg, SaarVV Haltestelle (Linien 103, 104, 125) „Herrensohrer Weg“ nur 100 m

INFO: Martin Springer, Wiesenstr. 18, 66636 Tholey-Lindscheid, Tel. 0 68 88/17 53 oder 0171/4 06 58 83, schreiner@springer@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: Die Mitgliedergruppe befindet sich z.Zt. in der Neuaufstellung! Aktuelle Informationen erhalten Sie über unsere Webseite

► 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. Jun. 2024, 19:15 Uhr: Die DB vor 50 Jahren (1974); Vortragender: Marcus Behrens



Werden Sie Mitglied bei der DGEG

Ihre Mitgliedschaft fördert unsere vielfältige Arbeit und beinhaltet folgende Vorteile:

- Freier Eintritt in unsere 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 €

