

## Liebe Freunde der Eisenbahngeschichte, liebe Mitglieder der DGEG e.V.

Meine Großeltern mütterlicherseits waren sportlich und spielten bis ins hohe Alter u.a. Tennis. Zu ihrem Tennisplatz gings entlang eines Gleises der Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya, kurz VGH. Der Sportplatz lag und liegt unmittelbar am Gemeinschaftsbahnhof in Hoya/Weser.

Auf dem Weg dorthin muss ich mir vor etwa 60 Jahren ein Virus eingefangen haben, das ich bis heute nicht losbekomme – und keineswegs loswerden möchte!

Mit Tennis hat das nicht das Geringste zu tun. Sehr viel aber mit dem Umstand, dass ich zunächst mit der Mutter, alsbald jedoch regelmäßig alleine (bzw. gemeinsam mit einem meiner jüngeren Brüder „als unbegleitete Minderjährige“) in Schweinfurt/Stadt in einen Kurswagen von Hof/Bad Steben nach Bremerhaven-Lehe gesetzt wurde, der in Würzburg Hbf auf den D 173 übergang. Es hieß, Verantwortung zu übernehmen (für sich wie den Bruder) – zugleich war es ein Abenteuer von Anfang an! Dergestalt zu den Großeltern verschickt, wurden wir Knirpse in Eystrup in Empfang genommen und freuten uns auf die kommenden Wochen.

Gemeinsam mit den Großeltern ging es im Sommer nahezu täglich zu deren beliebtesten Sportstätten. Das waren zum einen das Flussbad an bzw. in der Weser (rechtsseitig etwas oberhalb einer geheimnisvollen Eisenbahnbrücke!), zum anderen die Tennisplätze eben ...

Das Schwimmen lernte ich in der Weser. Mit dem Tennis wurde es allerdings überhaupt nichts. Zumindest mich (der jüngere Christian schien sich mit dem Hobby Fußball „normal“ zu entwickeln, ihm sollte der „Fimmel“ seines Bruders mit „Pfiff-Club“ und Eisenbahn alsbald auf die Nerven gehen) lenkten viel zu sehr die benachbarten exotisch anmutenden Gleisanlagen unterschiedlicher Spurweiten samt ihren ebenso exotischen Fahrzeugen ab ...

Kein Wunder, dass ich mich nun besonders freue, mit Ihnen gemeinsam die Symptome der Infektion, die die davon Befallenen magisch zu Eisenbahnen der Welt zieht, aus allen möglichen Blickwinkeln untersuchen zu können, ja zu pflegen und Sie zur diesjährigen Jahrestagung der DGEG e.V. an Orte meiner „Erstinfektion“ einladen zu dürfen!

Bruchhausen-Vilsen und Umgebung zählen dazu. Dass dort in Form des DEV die erste Deutsche Museumseisenbahn entstand, ist ein besonderer Glücksfall.

Freuen Sie sich auf unser spannendes Rahmenprogramm, gute Gespräche und ein Wiedersehen Anfang Mai in Bruchhausen-Vilsen beim DEV.

*Ihr Ekkehard Martin,  
DGEG-Präsident*



## Die DGEG vor 50 Jahren (21)

# Das Wichtigste im Jahr 1974

### Bochum-Dahlhausen

- Januar: Abschluss der HU an der Elna und sofortige Überführung der Lok zu den Stahlwerken Südwestfalen in Geisweid und Einsatz der Lok zur Verminderung des Dieserverbrauchs. Überführung des Wagens pr 94 Stettin 3173 zur HU nach Recklinghausen.
- Februar: Rückkehr der Walsum 5 vom Ölkriseneinsatz und Zuführung des Wagens 4 der Siegener Kreisbahn nach Dahlhausen.
- Mai: Die 01 008 hat noch den Tender 2'2'T34. Da dieser gegen einen Nietentender der Bauart 2'2'T32 getauscht werden soll, muss die Kohle aus dem Tender entladen werden. Achssenne gereinigt und Hydraulikaggregat zur Reparatur ausgebaut.
- Juni: E 32 20 ging zum Trafotausch ins AW Opladen, Drehscheibe gesandstrahlt, Wismarer Schienenbus wird von der DB abgenommen und für Fahrten zugelassen. Dieter Ehrenhauser hat in Heft 20 der DGEG-Nachrichten stichpunktartig die Mühen beschrieben, um das Fahrzeug wieder in Betrieb nehmen zu können. Die erfolgte HU bei Reuschling in Hattingen



Der Wismarer Schienenbus vor der Halle im Museum Bochum-Dahlhausen am 11. Juli 1976.  
Sammlung Rauschkolb

041 293-2 im Bw Mannheim  
Anfang 1974 mit dem Tender, den  
heute die 01 008 hat.

Sammlung Rauschkolb



umfasste z. B. nicht die Motoren, was abnahmetechnisch bei Brennkraftfahrzeugen nicht zu beanstanden ist. Die Arbeiten, um das Fahrzeug wirklich einsetzen zu können, begannen erst nach der HU. Der Wismarer konnte zwar für Pendelfahrten zum Bahnhof Dahlhausen eingesetzt werden und war auch einmal für die Dahlhausener Aktiven in Bochum-Weitmar, doch blieb das Fahrzeug weiter ein Sorgenkind. Hauptproblem waren die damals im Wismarer vorhandenen beiden Ford-Lkw-Benzinmotore, die nach dem Krieg bei der BTH eingebaut wurden. Wirklich gelöst wurde das erst mit Umbau auf Mercedes-Dieselmotore in den achtziger Jahren.

- Juli: Arbeiten an 99 604, OEG Tw 2 und der Petroleum-Lok.
- August: Nietentender für die 01 008 von der 41 293 aus Neustadt erhalten.
- September: Transport eines Streckenläutewerks von Berlin, betriebsfähige Herrichtung der Draisine S 3 der RAG.
- Oktober: Vorbereitung des Dampfloklehrstücks aus der 18 427 in München für den Transport nach Dahlhausen. Aufarbeitung der OEG 102 und Beiwagen für Essener Weihnachtsmarkt, Arbeiten an der MEG 46.
- November: Überführung des OEG-Zuges nach Essen, Überführung der 80 014 nach Stolberg zum Weitertransport nach England. Nach Jahrzehnten in England ist die Lok heute in Nördlingen.

### Erndtebrück

Zwischenuntersuchung der Lok 89 7159, Packwagen 102 von der Siegener Kreisbahn erworben und Umbau zum Werkstatt- und Wasserwagen für die Lok. Einsätze der 89 7159 von Erndtebrück nach Bad Wildungen und Pendelfahrten nach Fritzlar zum Hessentag. Weitere Fahrten gingen nach Hilchenbach, in den Raum Siegen-Deuz und zur Westerwaldbahn.

### Jagsttalbahn

Auf der Jagsttalbahn wurden 23 Betriebstage mit insgesamt 5850 Fahrgästen gefahren. Obwohl nicht zuständig, hat der AK Jagsttalbahn die in Krauthelm als Denkmal stehende Lok 24 äußerlich in einen ordentlichen Zustand versetzt. Die Heeresfeldbahndampflok 152 wurde von der SWEG übernommen. Wegen der Menge der Wagen bestand die SWEG darauf, dass die DGEG eigene Abstellgleise anlegt. Hierzu konnten Weichen von der im Abbruch befindlichen Strecke Mosbach – Mudau gekauft werden. Der Arbeitskreis stellt fest, dass die Zusammenarbeit mit Gemeinden und Kreisen nicht über Absichtserklärungen hinausgeht.

### Neustadt an der Weinstraße

In Neustadt wurden viele Arbeiten am übernommenen badischen Werkstattwagen ausgeführt. Ende 1974 traf die von der BASF übernommene V 36 ein, mit der das Rangieren im Museumsgelände einfacher werden soll. Der für die 01 008 in Dahlhausen vorgesehene Tender der 41 293 wurde in Neustadt entleert. Daneben waren Arbeiten an den Gebäuden, wie die Beleuchtung im Schuppen und Holzbohlenüberwege in Grubenbereichen, und an der Zuwegung zum Museum zu erledigen. Festzuhalten ist, dass es 1974 keineswegs sicher war, ob das Museum in Neustadt bleiben kann.

### Ottenhöfen

Der Dampfzug kam nicht nur zwischen Achern und Ottenhöfen zum Einsatz. Im Verlauf des Jahres war er auch im Hammersbachtal unterwegs und fuhr nach Lahr. Der Post-/Packwagen wurde fertiggestellt, der für den AK Ottenhöfen auch als Verkaufs-, Schlaf-, Speise-, Salon- und Kohlewagen zur Verfügung steht.

### Tegernsee

Der Zug des Arbeitskreises Tegernsee war im Verlauf des Jahres mehrfach im Einsatz.

### Archiv und Bibliothek

1974 wurde erstmals ein Katalog aller Bücher der DGEG-Bibliothek erstellt, die in der Bibliothek der Universität Dortmund untergebracht sind.

*Winfried Rauschkolb*

### 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](mailto:gst@dgeg.de) · [www.dgeg.de](http://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 Wolfgang Stoffels (1933–2024)

In Ulm geboren, verbrachte Wolfgang Stoffels seine Schulzeit von 1939 bis 1947 in Weißenhorn (Schwaben). 1948 begann er seine Lehre als Maschinenschlosser im MAN-Werk Augsburg, das damals als Privat-Ausbesserungswerk (PAW) an der Lokausbesserung für die Reichsbahn der Westzonen beteiligt war. Dort wurde sein Interesse an der Bahn in vielerlei Hinsicht gefördert. 1952 erwarb er die Mittlere Reife, bevor er von 1953 bis 1955 ein Studium des Allgemeinen Maschinenbaus an der Akademie für angewandte Technik zu Augsburg (dem Vorläufer der Fachhochschule) ablegte.



1955 begann der erste Teil seiner Ausbildung für den maschinentechnischen Dienst zum TBl bei der BD Regensburg, einschließlich des selbstständigen Dienstes als Heizer auf Dampflokomotiven und der Ablegung der Prüfung zum Lokomotivführer und Führerdienst auf Rangierdampflokomotiven und Reisezügen beim Bw Regensburg. Ab 1957 war er mehrere Jahre in der Maschinen- und Elektroindustrie auf den Gebieten Antriebstechnik und Schienentriebfahrzeuge tätig.

1963/64 konnte er den zweiten Teil seiner Ausbildung für den maschinentechnischen Dienst bei der DB im Bezirk der BD Stuttgart abschließen; inbegriffen war der praktische Lokfahrdienst als selbstständiger Führer von Güter- und Reisezügen mit Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven beim Bw Ulm. Anschließend war Wolfgang Stoffels von 1965 bis 1967 im Bw Freudenstadt als C-Gruppenleiter in der Dampflok- und übrigen Schienenfahrzeug-Instandhaltung tätig. In seinen Aufgabenbereich fielen auch einige Hilfszugleiter-Einsätze zur Aufgleisung von Güterwagen und Loks. 1967 wurde er dann als Sachbearbeiter für Maschinelle Anlagen und Transportschäden im Güterverkehr für kurze Zeit ins DB-Maschinenamt Ulm berufen, bevor er 1967/68 nochmals als C-Gruppenleiter in Crailsheim tätig war.

Der nächste Karrieresprung war der Wechsel zum Bundesbahn-Zentralamt München, wo er ab dem 1. Oktober 1968 in der Abteilung Maschinentechnik als Sachbearbeiter für den Bereich Antriebsanlagen in Brennkraft-Triebfahrzeugen zuständig war. In dieser Funktion arbeitete Wolfgang Stoffels 1969/70 beim Entwicklungs- und Erprobungsprojekt Hochleistungs-Gasturbinenantrieb in Schienenfahrzeugen mit, wo er Vorplanung, Bau und Inbetriebsetzung der acht Dieselloks der Baureihe 210 mit Zusatzantrieb durch das von KHD in Lizenz gebaute Hubschrauber-Triebwerk AVCO-Lycoming T 53-L-13 betreute.

In seinen Aufgabenbereich fielen auch die Einsatzbegleitung bei Betrieb und Instandhaltung im Bw Kempten, bei Grundüberholungen und der Beseitigung größerer Schäden im KHD-Werk Oberursel. Die Baureihe 210 ent-

sprach weitgehend der DB-Standardlokbaureihe 218. Mit der höheren Antriebsleistung durch Zuschaltung der Gasturbine ergab sich eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit von 140 auf 160 km/h nach dem DB-„Leitprogramm für den Reisezugverkehr“.

1972 folgten weitere Anwendungen eines Gasturbinenantriebs als Hauptmaschine anstelle des Dieselmotors in vier Maschinenwagen der TEE-Schnelltriebzüge VT 11.5 (601). Die Erhöhung der Maschinenleistung von 1100 auf 2000 PS in den dann als Baureihe 602 bezeichneten Triebköpfen erlaubte die Steigerung der Höchstgeschwindigkeit von 140

auf 200 km/h bei Probefahrten und 160 km/h als Intercity-Planzug. Die Triebköpfe wurden in ihrem Herstellerwerk bei MAN in Nürnberg umgebaut und mit der AVCO-Lycoming-Leichtbau-Gasturbine TF 35 sowie neuer Voith-Leistungsübertragung mit Wandler-Kupplung bestückt. Plan- und Sonderfahrt-Einsätze fanden zwischen 1974 und 1978 statt, zunächst im reinen Gasturbinenantrieb, später in gemischter Form mit je einem Diesel- und einem Gasturbinen-Triebkopf pro Zug, da auch diese Kombination für 160 km/h ausreichend war. Aufgrund der hohen Beschaffungs- und Instandhaltungskosten der Turbotriebwerke und der voranschreitenden Elektrifizierung der DB-Hauptstrecken wurde das Gasturbinen-Experiment bei der DB eingestellt.

Wolfgang Stoffels übernahm anschließend in Zusammenarbeit mit der Zentralstelle für den Werkstätdienst Mainz und den zuständigen Ausbesserungswerken Bremen, Kassel und Nürnberg die Bearbeitung technischer Aufgaben aus dem Bereich Abgas- und Kraftstoff-Systeme in Dieseltriebfahrzeugen und den damit verbundenen Umweltproblemen. Zum 30. Juni 1995 endete seine aktive Dienstzeit bei der DB.

Neben Beiträgen zur Bahntechnik in Fachbüchern und Zeitschriften ist der Name Wolfgang Stoffels vielen Eisenbahnfreunden auch als Verfasser der bekannten Bücher „30 Jahre Gasturbinenlokomotive“ (1964), „Lokomotivbau und Dampftechnik“ (1976) sowie „Turbotrains International. Schnelltriebzüge mit Gasturbinenantrieben“ (1983) ein Begriff. Für den Eisenbahn-Kurier verfasste er im Jahr 2000 mit „Das Bw Ulm. 150 Jahre Betriebswerkstätten, Schienenfahrzeuge und technische Anlagen“ eine kleine Geschichte seiner DB-Ausbildungsdienststelle.

Der DGEG war Wolfgang Stoffels über viele Jahre hinweg eng verbunden. Schon zu Lebzeiten übergab er dem DGEG-Archiv in Witten wertvolle Unterlagen seiner DB-Schaffenszeit, nicht nur zum Bereich des Gasturbinenantriebs, die dort wohlverwahrt archiviert sind. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

OLIVER STRÜBER

## Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



### Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Pfalzbahnmuseum ist geöffnet. Die Fahrsaison beginnt am 1. Mai. Die große Spur-1-Anlage ist an allen Museumstagen von 11.30 bis 12 Uhr in Betrieb, an Samstag, Sonntagen und Feiertagen zusätzlich von 14.30 und 15 Uhr.



### 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

Das Eisenbahnmuseum Dahlhausen ist geöffnet. Am Wochenende 26./27. April finden die traditionellen Museumstage statt: P8 unter Dampf, Fahrzeugpräsentation auf der Drehscheibe, Modellbahnanlage, Feldbahn, historische Züge als Zubringer zum S-Bahnhof und Führerstandsmitfahrten. Gastlok ist 01 066 vom bayrischen Eisenbahnmuseum Nördlingen.

## Nachruf Helmut Müller (1938–2024)

Am 2. Oktober 2024 verstarb in Bad Endorf Dipl.-Ing. Helmut Müller. Mit Fug und Recht kann Müller als der Vater der historischen Dampfzüge auf der Jagsttalbahn Möckmühl – Dörzbach bezeichnet werden.

Als am 24. Oktober 1965 die von Henschel & Sohn, Kassel, 1944 an die Heeresfeldbahn gelieferte En2+2T6-Schleppenderlok Nr. 152 der SWEG den letzten Dampfzug durch das romantische Jagsttal zog, waren einige der späteren Gründer der DGEG mit dabei. Der Gedanke wurde geboren, Eisenbahngeschichte im Rahmen eines Vereins bekannter zu machen. Nach einem intensiven Meinungsaustausch erblickte am 22. April 1967 die DGEG das Licht der Welt.

Bereits in der Gründungssitzung führte der erste Präsident der DGEG, Dr. Joachim Hotz, aus: „... Ferner liegt mir sehr an der Möglichkeit zu Dampfzügen auf 750 mm Spur, zu denen sich im Jagsttal ... von Möckmühl nach Dörzbach Gelegenheit bieten kann ...“

Zunächst wurden Sicherungsarbeiten an der Lok Nr. 152 vorgenommen und erste Gespräche mit der Geschäftsleitung der SWEG in Ettlingen geführt. Wenn auch skeptisch, zeigte sich die Führung der SWEG und die Betriebsleitung in Dörzbach offen, und in Helmut Müller fand sich ein engagierter Eisenbahnfreund, der 1969 die DGEG-Mitglieder zwischen Stuttgart, Würzburg, Heilbronn und Schwäbisch Hall zur Mitarbeit einlud.

Am 11. Oktober 1969 trafen sich sechs DGEG-Mitglieder zum ersten Arbeitseinsatz in Möckmühl: Der Arbeitskreis Jagsttalbahn hatte sich gefunden.

Zunächst wurde das Betriebsgelände Möckmühl saniert. Im Hintergrund kümmerte Müller sich um die rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen für die Aufnahme eines historischen Dampfbetriebs, was vor über 50 Jahren zwar auch arbeitsintensiv, jedoch deutlich unbürokratischer war als er es heute ist. So hatte ihm z. B. die wegen Waldbrandgefahr angefragte Forstverwaltung nur mitgeteilt, dass die vielfach bis an die Strecke heranreichenden Klebhänge im unteren Jagsttal sehr feucht seien und dem Dampflokinsatz also nichts im Wege stehe.



Lok HELENE nach erfolgreicher Wasserdruckprobe, Dörzbach, Herbst 1970, Hartmut Büchner, Helmut Müller H. Hombach

Schwieriger war für Müller die Beschaffung einer geeigneten Lok, da die beiden noch vorhandenen DEBG/SWEG-Maschinen, die Nr. 152 und die Nr. 26, in der Instandsetzung nach Jahren des Stillstands als zu aufwändig und für die junge DGEG als zu teuer angesehen wurde. Auch stand die schon damals im Museumsprogramm aufgeführte Mallet-Lokomotive 99 633 noch nicht zur Verfügung. Für deren Aufarbeitung hatte das AW Offenburg Kosten von rund 50.000 DM veranschlagt, die die Vereinskasse nicht hergaben.

Lok HELENE, 1919 unter Fabrik-Nr. 16426 von Henschel in Kassel erbaut und zuletzt

bei der Deutschen Baryt-Industrie Dr. Rudolf Alberti im Dienst, wurde über Jahre zum Markenzeichen der Dampfzüge im Jagsttal. Mit ihr bot sich die in Westdeutschland einzige betriebsfähige Schmalspurlok mit der Spurweite von 750 mm an! Unter der Leitung von Müller wurde sie 1970 in Bad Lauterberg, Grube Hoher Trost, geborgen und in Dörzbach betriebsbereit gemacht. Der gelernte Maschinenbauer Müller war hierfür gerade der Richtige.

Mit dem Eröffnungszug am 25. Juli 1971 von Möckmühl nach Schöntal und zurück ging nicht nur für Helmut Müller ein Traum in Erfüllung. In den folgenden Jahren widmete er sich dem Ausbau der Möckmühler Bahninfrastruktur und der Ausdehnung bis Dörzbach, dem Endpunkt der Bahn.

Im Winterhalbjahr 1971/72 veranlasste Müller noch die fällige Hauptuntersuchung der HELENE im Stuttgarter Bw Rosenstein, um sich dann berufsbedingt etwas zurückziehen. Bitter enttäuscht von einer schmerzlichen persönlichen Erfahrung kehrte er später der DGEG den Rücken und verließ den Verein.

In seiner aktiven Zeit waren Freundschaften zu vielen der Jagsttal-Weggeführten gewachsen, die sich bis zu seinem Tod hielten, auch wenn sie sich gesundheitsbedingt auf gelegentliche Besuche, Telefonate und Schreiben beschränkten.

Alle, die sich gern an Helmut Müller erinnern, werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren – Fiduzit, lieber Helmut.

MICHAEL BROD

## Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

# Von wegen Winter»pause«

### Terra X History

Im November war ein Fernsehteam des ZDF in Neustadt zu Gast und drehte einen Tag lang eine Folge der Serie „Terra X History“. Seit Mitte Januar ist dieser Beitrag mit dem Titel „Wie fährt man eine Dampflok?“ in der ZDF-Mediathek und auf YouTube zu sehen.

In dem Film möchte der bekannte Terra-X-Moderator Mirko Drotschmann als Lokführer eine Dampflok fahren. Dabei lernt er, dass man – anders als bei einem Auto – einfach einsteigen und losfahren kann, sondern dass die Fahrt einer Dampflokomotive stundenlang vorberei-

tet werden muss mit dem Bekohlen, dem Wasserfassen, Anheizen, Schmierern und Ölen, den Sicherheitschecks und anderem mehr.

An dem kühlen, grauen November-Tag starteten die Vorarbeiten des fünfköpfigen Fernsehteam schon vor Sonnenaufgang mit dem Aufbau und der Verkabelung der Film- und Tontechnik. Am Vormittag wurden dann die ersten Szenen mit Drotschmann im Außengelände des Bahnbetriebswerks im Eisenbahnmuseum Neustadt gedreht. Danach ging es in den Ringlokschuppen, wo unsere Personale die 378.78 angeheizt und vorbereitet



Erste Szene bei den ZDF-Dreharbeiten für Terra-X am Vormittag im Bw Neustadt. Hark-Oluf Asbahr



Balanceakt: Moderator Mirko Drotschmann beim Öffnen des Funkenfängers.

Hark-Oluf Asbahr

de mit den Um- und Neuaufbauten sowie Auffrischungsarbeiten weitergewerkelt. Teilweise haben die Mitglieder unseres Spur-1-Teams im eigenen Hobbyraum an Zubehörteilen und Lokomotiven gearbeitet. Diese Zubehörteile konnten jetzt auf unserer Anlage eingebaut werden.

Des Weiteren geht die Neugestaltung der Ausstellung im ersten Obergeschoss u. a. mit Bestückung der Vitrinen weiter voran. Und auch wenn bis zur Museumsöffnung am 1. März nicht alles fertig war, so konnten wir unseren Gästen doch ein sehr ansprechendes Museum bieten.

hatten. Hier erklärte unser Kollege Oliver Brückom dem Terra-X-Moderator, was alles vor dem Einsatz einer Dampflok gemacht werden muss. Einige Stunden lang wurde im Lokschuppen gedreht mit immer wieder neuen Einstellungen und Wiederholungen von Szenen. Dabei prallten technische Welten aufeinander vom topmodernen digitalen Filmequipment gegenüber der fast 100 Jahre alten robusten Dampfloktechnologie.

Viele Einstellungen von Arbeiten rund um die Lok wurden gedreht: Festigkeitsprüfung der Schrauben, Nachfüllen von Öl in die Getriebe, Reinigen des Funkenfängers, Inspektion der Lok von unten sowie natürlich Aufnahmen im Führerstand. Nachdem die Dreharbeiten im Lokschuppen abgeschlossen waren, fuhr die 378.78 via Drehscheibe zum Wasserfassen. Diese Sequenz wurde u. a. mit einer Drohne gefilmt. Beim Filmen des Befüllens der Wassertanks stand einer der beiden Kameraleute sogar im Kohletender, um den Vorgang hautnah und authentisch zu dokumentieren. Anschließend wurden die Württemberger Personenwagen angekuppelt und das ganze Team fuhr ins Elmsteiner Tal, wo noch schöne Außenaufnahmen – zum Teil auch wieder mit der Drohne – gedreht wurden. Als gegen 17 Uhr die Dämmerung einbrach, waren alle Aufnahmen „im Kasten“.

Wenn man den sehr gelungenen zwölfminütigen Film anschaut, kann man sich

gar nicht vorstellen, wieviel Detailarbeit und stundenlanger Aufwand hierfür notwendig ist. Der lange Drehtag hat nicht nur dem Filmteam, sondern auch allen Beteiligten vom Eisenbahnmuseum viel Spaß gemacht. Außerdem freuen wir uns über den Nebeneffekt einer tollen Werbung für unseren Museumszug.

### Museum

Im Museum am Neustadter Hauptbahnhof herrschte von Mitte Dezember bis zum 1. März Winterpause. Diese Zeit wurde genutzt, um den in den letzten Jahren stark zugewachsenen steilen 180 m langen Hang oberhalb des Museums von einem professionellen Gartenbaubetrieb roden zu lassen. Hierfür waren jede Menge Vor- und Nacharbeiten des Museumsteams notwendig. Die Gartenbahnanlage musste komplett abgebaut werden, um Beschädigungen zu vermeiden. Gleichzeitig wurde das Gelände des Signalgartens gerodet, der Zaun abgebaut und das Gelände geebnet. Anschließend sollen die Signale optisch und technisch aufgearbeitet werden, um dann die Gartenbahn neu aufzubauen und das Gelände neu zu gestalten. Der Efeubewuchs am Toiletteneingang zum Sozialgebäude wurde entfernt, und sobald die Witterung es zulässt, wird der Putz der Wand erneuert und gestrichen.

An der großen Spur-1-Modellbahnanlage im Obergeschoss des Museums wur-

### Bahnmeisterei Elmstein

Der Schwerpunkt der Aktivitäten der Bahnmeisterei waren im Winter Routinearbeiten. Im Januar wurden zwei Samstage für Unterricht und Weiterbildung genutzt. Für die geplante Baustelle zwischen Erfenstein und Breitenstein wurden im Februar 105 Betonschwellen (B 58) aus dem Lagerbestand aussortiert und mit dem Klv 053 vor Ort transportiert. Das alte Gleis soll zwischen km 6,4 und 6,7 auf rund 320 Metern Länge ausgetauscht werden – nach dem Saisonende im Oktober.

Daneben gilt es, sich während der Wintermonate entlang der gesamten Strecke um den Rückschnitt der Vegetation zu kümmern.

Überrascht wurden wir im Februar durch einen Getriebeschaden am Klv 053,



Geöffnetes Wendegetriebe des Klv 053 während der Reparatur.

Reiner Frank

Alle packen mit an bei der Neugestaltung des Signalgartens (links). Vereinte Kräfte beim Umsetzen des Fernsprechküchens (Mitte). Erik Koch beim vorsichtigen Abbau der Gartenbahn vor den Rodungsarbeiten am darüber gelegenen Hang (rechts).

Jürgen Lemke (2), Lothar Kopp





Erste Vorbereitung für die Gleisfelderneuerung: Fleißige Helfer verladen Betonschwellen zum Transport zur Baustelle.

Reiner Frank



Auch das gehört zur Saisonvorbereitung: Kein Dampf ohne Kohle!

Robert-Eric Leonard

als sich die Fahrrichtung nicht mehr ändern ließ. Bei der Suche nach dem Fehler stellte sich heraus, dass die Umstellvorrichtung am Deckel des Wendegetriebes gebrochen war. Glücklicherweise war an diesem Tag ein Mitglied mit Fachkenntnis anwesend. Nach dem Ausbau des schadhafte Teils wurde es umgehend instandgesetzt – und zwei Stunden später konnte der Klv 053 schon wieder in Betrieb gehen!

### Fahrbetrieb

Für den Start des Fahrbetriebs am 1. Mai laufen seit Ende letzten Jahres die Planungen. 2025 wird es ein paar Neuerungen geben: Neben den 16 Kuckucksbähnelfahrten mit unserer österreichischen Dampflok 378.78 wird es zwei Fahrten mit der V 100 geben, um unser Personal etwas zu entlasten. Aufgrund des großen Erfolgs im letzten Jahr wiederholen wir am 29. Mai (Christi Himmelfahrt) die Pfalzrundfahrt von Neustadt über Landau, Pirmasens und Kaiserslautern zurück nach Neustadt mit V 100 und Donnerbüchsen. Am 9. Juni (Pfungstmontag) bieten wir eine weitere Sonderfahrt von Neustadt nach Annweiler und zurück mit Dampflok 378.78 und historischen Personenwagen an. Am 6. September findet die Fahrt mit der Pfälzer Kultband „Anonyme Giddarische“ statt. Die vier Weinprobefahrten im Juni und August waren im Januar innerhalb kürzester Zeit ausgebucht – die ersten drei Züge zwei Stunden nach Verkaufstart, der vierte einen Tag später!

### Bahnbetriebswerk

Auch in unserem Bw wird die Zeit bis zum 1. Mai genutzt, um Revisionsarbeiten und Reparaturen durchzuführen, damit das Kuckucksbähnelfahren und alle Sonderfahrten stattfinden können.

Eine der wichtigsten Arbeiten ist die Behebung des Fahrwerkschadens unserer 378.78, der, wie im letzten Heft berichtet, bei der ersten Nikolausfahrt aufgetreten war. Nach umfangreichen Vorbereitungen (Treib- und Kuppelstangen abbauen, Zylinderverkleidung abnehmen usw.) wurde die Lok angehoben, die defekten Federpakete wurden herausgenommen, sie gehen zur Aufarbeitung an eine Fachfirma in Krefeld. Der Tender erhält einen zusätzlichen Aufbauahmen, um den Kohlenvorrat etwas zu erhöhen. Für die anstehende fällige Kesselprüfung der 378.78 wurde der Kessel ausgewaschen, alle Waschlukn demontiert und alle Stehbolzen freigeböhrt.

Sobald die Hebeböcke wieder frei sind, wird der Boden in der Lokhalle neu betoniert und für höhere Traglasten ausgelegt.

Auch viele „kleine“, aber wichtige Arbeiten, ohne die der Betrieb nicht läuft, wurden erledigt. Der Kohlebagger wurde repariert: Der sogenannte Greiferschließzylinder war undicht geworden und wurde durch eine Neustadter Firma instandgesetzt. Beim Wiedereinbau durch uns erfuhr auch das restliche Greiferaggregat Zuwendung. Die „Sack-Köf“ indes nähert sich ihrer Fertigstellung: Die Puffer wurden wieder angebaut, nachdem sie kurzfristig als Reservepuffer für eine andere Lok erhalten mussten. Durch die Auflösung des Süddeutschen Eisenbahnmuseums Heilbronn konnten wir einen E44-Radsatz als Ersatzteil und eine Köf II als Ersatzteilträger erhalten, weil es für manche Ersatzteile eng wird.

### Förderbescheid übergeben

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe kam Katrin Eder zu uns in die Bahnmeisterei nach Erfenstein. Die rheinland-pfälzische Ministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität übergab einen Förderbescheid in Höhe von

130.000 Euro an die Kuckucksbähnelfahrten-Betriebs-GmbH. Die Mittel werden verwendet für die erwähnte Gleiserneuerung zwischen Erfenstein und Breitenstein sowie die Überarbeitung zweier Bahnübergänge. Die Gleisfelderneuerung umfasst den Austausch der Schienen und Schwellen sowie die Wiederherstellung des Entwässerungsgrabens. Die Schwellen stammen aus dem Jahr 1886, die Schienen von 1907. Sie wurden zunächst auf der Hauptstrecke zwischen Neustadt und Kaiserslautern verbaut. 1930 wurden sie auf der Hauptstrecke ausgebaut und anschließend im Elmsteiner Tal verlegt. Die gesamte Baumaßnahme kostet 260.000 Euro. Die zweite Hälfte der Kosten wird zu gleichen Teilen von der Verbandsgemeinde Lambrecht, der Stadt Neustadt und dem Landkreis Bad Dürkheim finanziert. In ihrer Ansprache lobte Ministerin Eder das ehrenamtliche Engagement des Eisenbahnmuseums Neustadt, mit dem es möglich ist, die Bahninfrastruktur im Elmsteiner Tal zu erhalten.

*Hark-Oluf Asbahr*



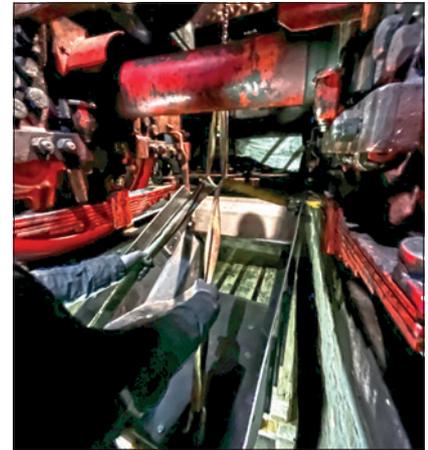
Übergabe des Förderbescheids durch Ministerin Eder (Mitte), dahinter Marc Weigel (Oberbürgermeister Neustadt) und Genrot Kuhn (Bürgermeister der Verbandsgemeinde Lambrecht), in den roten Arbeitsjacken v. l. n. r.: Benjamin Cron, Reiner Frank und Wolfgang Harsch (Eisenbahnmuseum Neustadt), vorne vor dem Klv 053: Ralf Rudolph (Vorsitzender Eisenbahnmuseum Neustadt).

Hark-Oluf Asbahr



LINKS Helmuth Hombach und Matthias Marquardt bei der Montage des Dachblechs nach erfolgtem Einbau des Dieseltanks.

Alle Bilder: Joachim Neumann



OBEN/RECHTS Die Unterkästen des neuen Aschkastens beim Einbau.

## Eisenbahnmuseum Würzburg

# Besuch von der LEA

Planmäßig alle vier Jahre kommt die Landes-eisenbahnaufsicht (LEA) Nordbayern zur Besichtigung der Infrastruktur privater Anschlussbahnen. Am 29. Januar erschienen zwei Mitarbeiter der LEA am Standort Würzburg und kontrollierten unsere Anlagen auf Herz und Nieren.

Lagepläne, Messprotokolle, Personalunterlagen, Versicherungsnachweise, die neu erstellte Bedienungsanweisung und selbst das Übergabebuch der Rangierlok wurden geprüft. Nach gut zwei Stunden Aktenstudium ging es bei bitterer Kälte ins Freie, um Weichen, Gleise, Gleissperren und Prellböcke auf Zustand und Funktion zu überprüfen. Zugleich wurde kontrolliert, ob die Punkte aus dem Protokoll der letzten Bereisung abgearbeitet worden waren.

Besonders positiv wurde die komplette Erneuerung der Schwellensätze unserer Weiche 138 und der DB-Weichen 139 und 140 im Januar 2021 vermerkt, für die wir viel Geld in die Hand genommen hatten. Nach einer Abschlussbesprechung im Warmen haben uns die beiden Kollegen von der LEA einen guten Zustand der Anlagen bescheinigt und uns mit ein paar kleinen „Hausaufgaben“ entlassen, die nun abzarbeiten sind.

### Von der Anschlussbahn zur Serviceeinrichtung

Derzeit erreichen uns immer mehr Anfragen von anderen Eisenbahnunternehmen und Instandhaltern für die Mitnutzung unserer Anlagen in Würzburg. Eine intakte Infrastruktur ist bares Geld wert,

macht aber auch viel Arbeit und erfordert eine passende Organisationsform.

So haben wir uns in Absprache mit der LEA entschlossen, den Betrieb der gesamten Infrastruktur vom Verein auf die Würzburger GmbH zu verlagern und zugleich aus der bisher nicht-öffentlichen Anschlussbahn eine so genannte Serviceeinrichtung zu machen, um Kundenaufträge vernünftig abwickeln zu können. Das erfordert viel „Papierkram“ im Hintergrund: von einer passenden Versicherung über das Aufstellen von Nutzungsbedingungen und Preislisten bis hin zu Mitarbeitern, die die Anlagen technisch betreuen, pflegen und aktiv vermarkten.

So wird man demnächst – nach Prüfung durch die Bundesnetzagentur – entsprechende Angaben im Internet finden. Die erwirtschafteten Einnahmen fließen zum großen Teil an den Verein zurück und ermöglichen dort die Aufarbeitung von Fahrzeugen am Standort Würzburg.

### Aschkasten der 52 und Reserve-Köf

Mit dem neuen Aschkasten der Dampflok 52 7409 geht es voran: Nach dem Einbau des kompletten Grundkörpers mit Ober- und Unterkästen wurden die vorderen und hinteren Luftklappen, die Bodenklappen und die gesamte Bedienmechanik eingebaut. Sobald der Feuerrost wieder eingelegt ist, erfolgt das erste Anheizen der Lok, um die Injektoren und die vorab instandgesetzte Luftpumpe zu überprüfen. Nach dem Freiblasen der gesamten Lok folgt die Wärmdruckprobe unter den wachsamen Augen des Kesselprüfers.



Christian Krodell reinigt die Treibstangen der 52er.

Parallel dazu werden bis zum Erscheinen dieses Hefts die kürzlich ausgebauten Schieber, die sich in einem sehr guten Zustand befinden, wieder ein- und die beiden Treibstangen wieder angebaut sein. Nach mehr als zehn Jahren Lagerung in der Halle war auch hier eine gründliche Reinigung fällig.

Die Reserve-Köf 323 811, die derzeit aufgearbeitet wird, hat nach umfangreichen Arbeiten am Führerhaus einen neuen Hauptluftbehälter erhalten. Ein großes Dankeschön geht an alle Helfer, die Woche für Woche, teilweise täglich, in Zell „schaffen“, immer wieder Werkzeuge und Ersatzteile besorgen, Müll und Wertstoffe wegbringen, und an die verständnisvollen Partnerinnen und Partner zuhause, die danach unsere Klamotten waschen, uns verpflegen und unser zeitaufwändiges und manchmal leicht verrücktes Hobby tolerieren. *Stefan Gärditz*

# Mitgliedergruppen – Termine & Informationen

## ► Berlin/Brandenburg

**TREFFPUNKT:** An jedem dritten Donnerstag im Monat im Restaurant „Poseidon“, Fritz-Wildung-Straße 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:** Auslands-Gesellschaft 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, 9. Apr. 2025:** Manfred Bilz: Gotthard – Lötschberg – Albulas; Eine fotografische Reise durch das Land der Eidgenossen in den 80er und 90er Jahren bis zum Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in der Schweiz“ im Jahre 1997.

**Mi, 14. Mai 2025:** Winfried Rauschkolb: Bochum-Dahlhausen – Der Weg von der Fahrzeugsammlung zum Museum

**Mi, 11. Jun. 2025:** Günter Krause: Dampf in der Börde – Die Eisenbahn im Kreis Soest

## ► Karlsruhe

**TREFFPUNKT:** Am zweiten Dienstag eines jeden Monats um 19 Uhr, kleine Kegelbahn der Gaststätte der Eisenbahner-Sportgemeinschaft (ESG) Frankonia, Durlacher Allee 112, Straßenbahnhalttestelle 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, 8. Apr. 2025:** Dampf bei der Deutschen Reichsbahn (DDR) – 2. Teil; Lichtbildvortrag von Peter Mohr

**Di, 13. Mai 2025:** 170 Jahre Semmeringbahn; Lichtbildvortrag von Wolfgang Dörflinger

**Di, 10. Jun. 2025:** Spektakuläre Unfälle und ihre Ursachen; Lichtbildvortrag von Joachim Buer

## ► 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, 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,

## ► 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 im Café Ideal, schräg gegenüber dem Hauptbahnhof Frankenthal.

**INFO:** Veit Schönberger, Tel. 0 62 33/4 59 69 26 mg-rhein-neckar@dgeg.de

### TERMINE

**Sa, 17. Mai 2025:** Gemeinsamer Besuch des Bachbahnmuseums. **Termin noch nicht bestätigt!** [www.bachbahn-museum.de](http://www.bachbahn-museum.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, 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:** 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 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, 16. Apr. 2025:** Sonderfahrt nach Bruchhausen-Vilsen und Museumsbesuch; Vortragender: Franz-Peter Schulz

**Mi, 21. Mai 2025:** Das Dampflokmjahr 2024; Vortragender: Edwin Rotzal

**Mi, 18. Jun. 2025:** Eisenbahnen am Bodensee (Deutschland/Österreich/Schweiz); Vortragender: Franz-Peter Schulz

**Impressum:** Alle auf den Seiten des 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

# 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 das „Jahrbuch für Eisenbahngeschichte“ und die Teilnahme an unseren Studienfahrten
- 50 % Rabatt bei planmäßigen Fahrten unserer historischen Züge

## Die Jahresbeiträge

Normalmitgliedschaft ..... 90 €  
Jugendliche/Auszubildende  
gegen jährlichen Nachweis ... 45 €  
Rentner/Pensionäre  
(gegen einmaligen Nachweis) . 75 €  
Familien ..... 110 €

**DGEG**  
Deutsche  
Gesellschaft für Eisenbahngeschichte

