

Die DGEG vor 49 Jahren (23)

Die DGEG im Jahre 1976

Der Leihvertrag mit der Deutschen Bundesbahn für die drei Dampfloks, die sich in Neustadt befanden – 18 505, 23 105 und 45 010 – wurde bis zum 31. Dezember 1977 verlängert. Überlegungen zum Kauf dieser Loks mündeten schließlich im Kauf der S 3/6.

Gekauft wurde ferner die pfälzische T 5 (ex DRG 94 002) vom Eschweiler Bergwerksverein. Vor dem Transport nach Neustadt war die bislang als Carl-Alexander Nr. 3 bezeichnete Maschine beim Dampflokschied der BD Köln in Stolberg ausgestellt. Auf der Grube Adolf in Merksteim war die Lok bis September 1974 im Einsatz. Ebenso wurde für Neustadt ein handbetriebener Kranwagen angekauft. Die ehemalige Werkstatt der Signalmeisterei neben dem Lokschuppen konnte angemietet werden. Am 23. Mai wurde gemeinsam mit der DB im Bahnhof Neustadt eine große Fahrzeugschau durchgeführt.

Für das Schmalspurmuseum in Viernheim wurden die Transporte der RSE-Dampfloks 53 (Spurweite 785 mm) und der OEG-Dampfloks 56 realisiert. Aus Heidelberg kam ein KSW-Straßenbahnwagen nach Viernheim sowie ein alter Pferdebahnwagen, außerdem der Tw 76 aus Ludwigshafen. Aus Dahlenhausen kam die Lok 99 604. Am 25. September wurde das Museum feierlich als Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum eröffnet. Dabei konnte die Lok 74, ex Zell-Todtnau, mit vermindertem Kesseldruck für Demonstrationsfahrten genutzt werden. Es fanden u. a. auch Sonderfahrten mit dem Halbzug ET 21/22 sowie dem ET 2 mit Bw 131 statt.

In Dahlenhausen wurde das Sozialgebäude neben dem Lokschuppen von der DGEG angemietet. Die von der Maschinenfabrik Esslingen gestiftete Zahnradloks 97 502 traf im Frühjahr an der Ruhr ein. Umgehend begann eine äußere Aufarbeitung der Lok. Im Sommer fand der ET 85 07 mit Steuerwagen ES 85 16 seinen Weg nach Dahlenhausen.

Beschafft wurde zudem der Stahlabteilwagen Cd 21 4415. Zur Gewinnung von Ersatzteilen waren vorübergehend mit

E 32 20, E 32 27 und E 32 107 drei Loks der Reihe E 32 in Dahlenhausen. Wegen des besseren Zustandes wurde dabei E 32 20 gegen die E 32 27 getauscht. Von der Ruhrkohle konnte die ex Kö I 0129 angekauft werden. Von der BD Hannover wurde ein preußischer vierachsiger Schnellzugwagen erworben. Das bisher im Sozialgebäude untergebrachte Archiv zog in den Bahnhof Herbede um.

In Ansbach für das Verkehrsmuseum Nürnberg hinterstellte Fahrzeuge konnten ebenfalls zunächst leihweise übernommen werden: Dampfloks Bauart Crampton „Pfalz“ und ein Pfalzbahn-Güterwagen. Es wurden der Schienen-Straßen-Omnibus und die E 71 19 gekauft.

Gemäß der Mitgliederversammlung am 24. April in Kassel blieben Dr. Joachim Hotz Präsident, Theodor Horn Vizepräsident. Schatzmeister wurde Wolfgang Wischer. Eine betriebsfähige Herichtung der 18 505 wurde von der Mitgliederversammlung abgelehnt. Gründe für die Ablehnung waren eine nicht sichergestellte Finanzierung der HU, das absehbare Dampfverbot der DB auf ihren Strecken und die Sorge um eine ausreichende Vermarktung. Die DGEG hatte am 31. Dezember 1975 Mitglieder.

Ostern 1976 feierte die Jagstalbahn ihren 75. Geburtstag. Der Arbeitskreis Jagsttal beteiligte sich u. a. mit einem Jubiläumssonderzug über die Gesamtstrecke und zwölf Pendelfahrten von Dörzbach nach Krautheim. Und im Achertal konnte die Lok 28 „Badenia“ wieder in Betrieb genommen werden.

Winfried Rauschkolb

DGEG-Geschäftsstelle

... für alle Fragen rund um die DGEG.

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

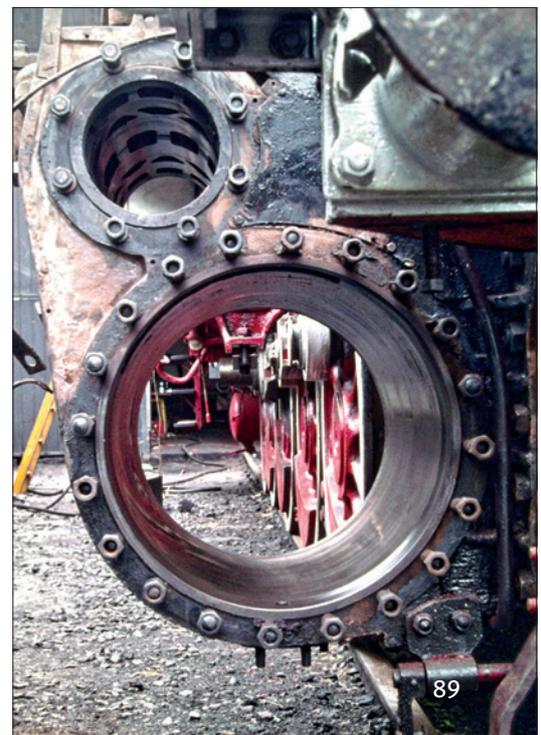
Tel.: (0 23 02) 878 89 00 · Fax: (0 23 02) 97 82 55

E-Mail: gst@dgeg.de · www.dgeg.de

An anderen Wochentagen ist die Geschäftsstelle oft, aber unregelmäßig besetzt. Bitte sprechen Sie auf den Anrufbeantworter, wir rufen gern zurück.

Lok 97 502, Blick durch den rechten vorderen Zylinder.

Manfred Kopka (f)





Eisenbahnmuseum Würzburg

Das dritte Leben der 52 7409

In den vergangenen 14 Jahren wurde an dieser Stelle immer wieder von unserer Würzburger 527409 berichtet, oft eher verhalten. Letztmalig im März 2011 frisch revidiert, hatte im September 2011 eine Havarie die Lok „auf den Rand“ gezwungen. Seitdem standen die Bemühungen um eine Wiederinbetriebnahme nie still, wir hatten aber mit Schwierigkeiten und Rückschlägen zu kämpfen. So wurden z. B. nach dem Unfall von unbekanntem, indessen bestens orientierten Dieben demontierte Bauteile wie Feuertür, Pumpen und andere im Wert von rund 80.000 € gestohlen.

Der gebeutelte Arbeitskreis Würzburg ließ sich aber nicht unterkriegen: Am Samstag, dem 7. Juni 2025, wurde 527409 erstmals wieder angeheizt. Auch wenn sich die für Anfang Juli angedach-

te „Lastprobefahrt“ von Würzburg nach Fladungen angesichts akuter Brandgefahr und letztem „Papierkram“ nicht realisieren ließ, ist zu vermelden: Die DGEG kann wieder auf eine voll betriebsbereite Großdampflokomotive zurückgreifen!

Als Glücksfall kann dabei eine enge Kooperation mit der deutschen Niederlassung der EUROVAPOR gelten. Diese hatte bekanntlich vor nicht allzu langer Zeit im Haus 1 des ehemaligen Bw Würzburg ihr Quartier aufgeschlagen. Justament dort, wo das zweite Leben der 527409 unter der Ägide der DGEG seinen Anfang nahm.

Ein Blick in die Geschichte

Am 16. Dezember 1943 hatte die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf AG unter der Fabriknummer 16862 Lok 527409

Endlich wieder zum Leben erweckt! Zu ihrem dritten Leben.

Ekkehard Martin (2)

(mit einem ihr von der „Gemeinschaft Großdeutscher Lokomotivhersteller“ zugeleiteten Los von „Kriegslokomotiven“ der Type KDL 1) an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert.

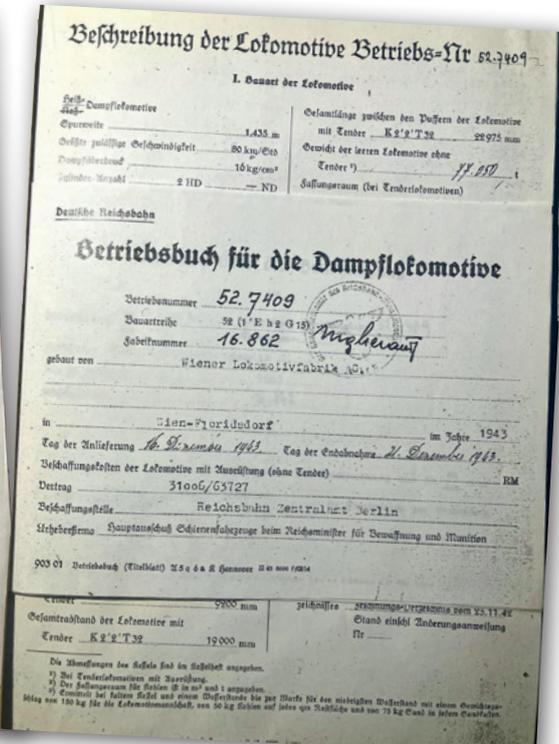
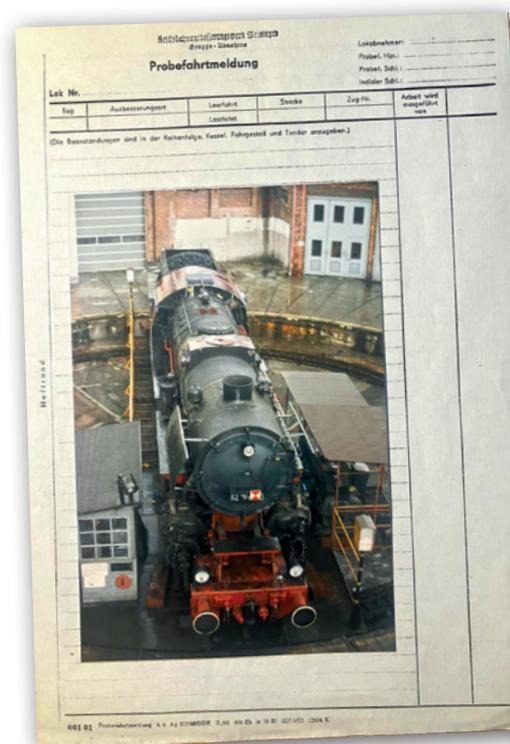
Bis zu ihrer Ausmusterung bei der ÖBB ZfL Linz am 27. Oktober 1978 kam 527409 mit ihren durchgängigen heimatnahen Stationierungen über den Krieg wie die anschließenden Einsätze als „Friedenslokomotive“ mit Stationierungen in Wien West, Mürzzuschlag, Graz, (am längsten in) St. Veit/Glan, Linz, Straßhof, Wien-Ost, sodann nochmals Linz „ganz gut davon“. Das Ende ihres (1943 gänzlich unplanmäßigen) 35-jährigen ersten Lebens in Österreich verlängerten ausgerechnet militärische Aspekte: Als

Teil einer strategischen Reserve stand sie sich zuletzt, ausgerüstet mit Giesl-Ejektor und (österreichischem) Kabinentender, mehr oder minder konserviert, in Linz die „Radreifen platt“.

Im Jahre 1984 machte sich die Stadt Würzburg die guten Kontakte des örtlichen Lokomotivführervereins zu dessen Schwesternverein in Linz zu Nutze. Auf der Suche nach einer eigenen Denkmallokomotive hatten sich Stadträte aus Grombühl an ihre dortigen Dampflokfreunde erinnert. Unter maßgeblicher Führung der kurz zuvor aus dem Jagst-

Seiten aus dem Betriebsbuch der 52 7409.

Sammlung DGEG





Stellvertretend für viele: Christian Sultan am Schieber bei der Vorbereitung zum Freiblasen.

tal „vertriebenen“ DGEGLer, vorneweg Helmuth Hombach und Joachim Kraus, beide seinerzeit zugleich Mitglieder des Lokomotivführervereins Würzburg, wurde das Beste aus der in Auflösung begriffenen österreichischen strategischen Reserve herausgesucht.

Das zweite Leben

Mit einer Anzahl von Ersatzteilen erreichte 52 7409 im Schlepp hinter einer E-Lok am 17. August 1984 ihre neue Heimat Würzburg. Mit der Ankunft am Main begann das zweite Leben von 52 7409. Dieses war zunächst von dem seit 1977 bestehenden Dampfverbot auf Gleisen der DB geprägt. Eigentümerin war seinerzeit noch die Stadt Würzburg. Diese unterstützte (mit mäßigem materiellem, indessen vollem moralischem Elan) unsere Truppe, welche sich (je nach Interessenlage) unter dem Dach „Lokführerverein Würzburg“, alsbald auch „BSW-Gruppe historische Fahrzeuge Würzburg-Schweinfurt“, vor allem jedoch als der im Aufbau befindliche neue „Arbeitskreis Würzburg der DGEGL“ der Sache annahm:

Der rollende Schrotthaufen 52 7409 wurde mit Freude und Freunden aus dem vormaligen Lokführerverein bis zur letzten Schraube zerlegt, die Bauteile metallisch blank aufgearbeitet und (lackiert) wieder zusammengesetzt. Etwa 20.000 Arbeitsstunden wurden investiert, bis es zu einem Treffen mit dem amtierenden Oberbürgermeister Dr. Zeitler sowie weiteren wohlgesinnten Stadträten kam.

Noch immer stand der Plan der Stadt, die Lok im Eisenbahnerstadtteil Grombühl als Denkmal im Freien aufzustellen. Diese Vorstellung änderte sich gänzlich unbürokratisch, als dem OB erklärt wurde, man sei kurz davor, die Lok wieder in Betrieb nehmen zu können.

Ob es das vierte Weizenbier oder schlicht die pragmatische Weitsicht des OB war: Zeitler erklärte schlicht „dann macht die Lok doch betriebsfähig!“. Auftrag und Befehl des Eigentümers zugleich ...

Nach Endabnahme im AW Meiningen zog 52 7409 unter der Ägide der DGEGL ab dem 25. Juli 1998 eine Vielzahl von Sonderzügen in der Region, war ständiger Gast bei Gazetten, Radio- und TV-Stationen. In einer Fahrplanperiode erschienen die planmäßigen Sonderzüge mit 52 7409 (von Würzburg über Gemünden/Main durch das Tal der fränkischen Saale nach Bad Kissingen) gar im amtlichen Kursbuch der DB. 2010 wurde die Maschine als bewegliches Denkmal in die Liste C des bayrischen Denkmalamtes aufgenommen. Die Stadt Würzburg übereignete (auf gutes Zureden) kurz drauf 52 7409 der DGEGL, schien die Verantwortung für die Lok der Stadt doch zu groß.

Alles schien gut zu sein und zu bleiben, bis es nach einer längeren Fahrwerksrevision zu Rückschlägen kam. Diese waren markiert durch eine sich im Nachhinein als fatal erweisende neue „Vermarktungsphilosophie“. Dies, als dem Würzburger Arbeitskreis zunächst die eigene Kraft ausging, sich um alles selbst kümmern zu müssen (worauf er „Hilfe“ durch eine Art „Zwangsverwalter“ erhielt), der (wie sich

Die 52 7409 – erstmals wieder angeheizt am 7. Juni 2025.

Alexander Machacek

leider zu spät herausstellte) nicht etwa im Interesse der DGEGL, sondern seinem eigenen agierte und hierzu die Parole ausgab, die in Würzburg aufgearbeiteten Fahrzeuge nicht mehr selbst auf Reisen zu schicken, sondern aus kommerziellen Gesichtspunkten nur noch an (wechselnde) Betreiber zu vermieten. Die unmittelbare Folge war unter fremdem Fahrpersonal bereits im September eine Havarie bei Plochingen. Ein schwerer Achslagerschaden beendete das zweite Leben der 52 7409 an Ort und Stelle.

Skepsis und neuer Elan

Die folgenden Versuche, in Eigenregie des Arbeitskreises eine (bei Zeitablauf erneut fällig gewordene) weitere HU (unter Behebung von Diebstahl- und sonstigen Schäden) zu bewältigen, bestätigten zwar eine insgesamt gute Substanz der Maschine, ließen sich bei verschlissenen Aschkasten wie weiteren technischen Mängeln das Ansinnen, 52 7409 bereits zum 50-jährigen Jubiläum der DGEGL (2017) in Fahrt zu bekommen, nicht realisieren. Administrative wie personelle Veränderungen des Umfeldes, steigende Kosten der Instandsetzung wie das Abwandern bisheriger, lokal verwurzelter Mitstreiter machten deutlich, dass es der Kooperation bedurfte. Dies wurde wiederum von manchem mit Skepsis betrachtet, wobei nicht zu leugnen ist, dass im Ergebnis die Dinge „auf der Stelle traten“, obgleich konstant und eifrig gewerkelt wurde.

Ab dem Jahre 2022 fand sich in Würzburg eine neue engagierte Gruppe zusam-

men, die unter der Leitung von Joachim Neumann und Christian Sultan als verjüngte „Dampfloktruppe“ mit neuer Vision und Kraft an die Arbeit ging.

Hierzu einige „Meilensteine“ der wieder in Schwung geratenen Instandsetzungsarbeiten: Am 27. Mai 2022 fand ein erster Teil der Kesselprüfung unter Augen des TÜV Süd statt. Am 2. September 2022 folgte als Teil 2 eine Kaltdruckprobe (bis 22 bar), am 4. Februar 2023 die Ultraschallprüfung von Achsen und Zughaken, am 20 und 21. März 2023 der Einbau eines neuen digitalen Bahnfunktelefons GMS-R.

Mit Hilfe des DLW Meiningen wurden sodann am 26. und 27. April 2023 neue Überhitzererlemente eingebaut, am 28. Oktober 2023 fand die vollständige Überarbeitung der Tenderbremse ihren Abschluss, der verschlissene Aschkasten wurde (nach gründlichen Vorplanungen) bis zum 5. März 2024 vollständig demontriert, worauf (nach ca. anderthalb Jahren der Konstruktion und Neuanfertigung) am 17. April 2025 der neue Aschkasten der Firma Felten eingebaut werden konnte. Es folgte der Abschluss der ständig vorangetriebenen Feinarbeiten. Ein wesentlicher, in erster Linie administrativer



Mit mehr Fahrtwind wird man sie erkennen können ...

Alexander Machacek

Schritt zur Wiederinbetriebnahme von 52 7409 gelang durch die engen und freundschaftlichen Kontakte mit der örtlichen Niederlassung der EUROVAPOR unter Führung von Alexander Machacek. Diese hat mit ihrer Eintragung als Halter der Lok im nationalen Fahrzeugregister die Voraussetzung geschaffen, unter Wahrung des ECM-Regimes, 52 7409 künftig landesweit freizügig einsetzen und vermarkten zu können.

Die Kooperation, nicht zuletzt mit führenden Köpfen der DGEG aus Neustadt/W., zeigt, dass gemeinsam (scheinbar) Unmögliches doch zu be-

werkstelligen ist. Dazu zählt der fachliche Austausch und die begonnene Ausbildung unseres neuen Lokpersonals, das in Zukunft nicht nur Lok 52 7409 bedienen können, sondern auch dürfen.

Die Mannschaft um Joachim Neumann und Christian Sultan ist zu ihrer Ausdauer, ihrer Freude und ihrem Eifer für die gemeinsame Sache zu gratulieren! Namentlich sind hier als „Aktivisten“ der jüngeren Zeit zu erwähnen: Christian Krodell, Helmuth Hombach, Walter Vönhof, Daniel Heckmann, Dieter Jansky, Andreas Hafenrichter, Simon Schellhorn und Rupert Stitzinger.

Der bildlich leider nicht festgehaltene Freudensprung auf dem Umlauf der am 7. Juni 2025 seit 14 Jahren erstmals wieder angeheizten und damit in ihr drittes Leben eintretenden 52 7409 durch Gruppenleiter Joachim Neumann, als die (zuletzt noch Verdross bescherende) Luftpumpe auf Antrieb störungsfrei zu arbeiten begann, soll sinnbildlich für einen glücklichen, alsbaldigen offiziellen Start der „Stadt Würzburg“ alias 52 7409 stehen.

Der gesamte Vorstand der DGEG wünscht der schönen Lok und ihren Betreuern allzeit eine gute Fahrt!

Ekkehard Martin

Kurz notiert ... Infos für Mitglieder & Insider



Eisenbahnmuseum Neustadt

Das Pfalzbaumuseum ist geöffnet, das Kuckucksbähnle fährt nach Fahrplan, die große Spur-1-Modellbahnanlage ist an allen Tagen, an denen das Museum geöffnet ist, von 11.30 bis 12 Uhr in Betrieb, an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen zusätzlich von 14.30 bis 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 31. August steht das Museum wieder Kopf für kleine Gäste. Beim Kindertag werden zahlreiche Spiele für Kinder und Mitfahrmöglichkeiten auf historischen Fahrzeugen für die ganze Familie angeboten. Technikgeschichte wird leicht verständlich und spielerisch vermittelt. Groß und Klein haben die Möglichkeit, alte Technik mal anders zu erleben.

Nachruf

Wir trauern um **Joachim Kraus** aus Würzburg (1948–2025), ein „Urgestein“ der DGEG, der nach langer Krankheit Ende Juni verstorben ist.

Bis zu seinem Tode war er an der Eisenbahngeschichte und dem Werdegang der DGEG überaus interessiert – und wer das

Vergnügen hatte zu erleben, wie Joachim launig und knorrig von seinen Erlebnissen als Heizer, Lokführer oder Schaffner berichtete, wird es nicht vergessen. Wir werden seiner in der kommenden Ausgabe in einem ausführlichen Nachruf gedenken.

Rainer Kolbe



Eisenbahnmuseum Neustadt an der Weinstraße

Erfolgreicher Start mit Sonderfahrten

Fahrbetrieb

Unsere 378.78 sowie die badischen und württembergischen Wagen waren – wie berichtet – durch den Einsatz der Bw-Kollegen rechtzeitig einsatzbereit zum Saisonstart am 1. Mai. Die drei Fahrten im Mai waren gut frequentiert, die Fahrt am Pfingstsonntag war sehr gut ausgelastet. Die Fahrgäste, teilweise von weit angereist, waren begeistert. So spielte z. B. der CVJM-Posaunenchor Plochingen als Dank für die schöne Mitfahrt im Bahnhof Elmstein dem Lokpersonal mehrere Lieder.

Die besonderen Höhepunkte in der gerade begonnenen Fahrtsaison waren die reservierungspflichtigen Sonderzüge von Neustadt nach Bingen und Annweiler am Trifels. Beide Züge waren bereits im Vorfeld komplett ausverkauft.

An Christi Himmelfahrt fuhren wir mit V100 und fünf Donnerbüchsen über die Alsenzbahn nach Bingen. In Bingen sowie am Zwischenhalt in Bad Münster am Stein wurden zusätzlich Sonderfahrten in Oldtimerbussen aus den 1950er Jahren angeboten. Dabei ging es von Bingen aus den Rhein entlang bis zur Loreley. Die Fahrgäste waren voll des Lobes für diesen besonderen

Einer der Oldtimerbusse für die Sonderfahrten in Annweiler und Bingen.

Hark-Oluf Asbahr



Vatertagsausflug. Auch das Engagement des Teams, das während der Fahrt Kaltgetränke anbot, wurde sehr gelobt.

Nachdem wir in Neustadt mit der 378.78 nun eine Dampflok in Betrieb haben, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h etwas schneller ist als unser langjähriges Zugpferd „Speyerbach“, können wir nun auch Sonderfahrten in der Region anbieten. Bisher war es wegen des sehr dichten Taktverkehrs rund um



Bereitstellung des Sonderzuges nach Annweiler (oben); Team der Ehrenamtlichen.

Jürgen Lemke, Ernst Langer



Auf dem Weg von Neustadt (Weinstr) nach Annweiler am Trifels, im Hintergrund auf der Anhöhe das Hambacher Schloss.

Andreas Bergs

Neustadt fast unmöglich geworden, Trassen für 30 oder 40 km/h zu finden.

So konnten wir am Pfingstmontag eine weitere Sonderfahrt mit 378.78, fünf Donnerbüchsen sowie einem G10 für den Transport von Kinderwagen und Fahrrädern von Neustadt über Landau und die Queichtalbahn nach Annweiler am Trifels anbieten. Auch von Annweiler aus wurden wieder Sonderfahrten mit Oldtimerbussen angeboten, hier entlang des südlichen Teils der Deutschen Weinstraße. Um den langen Aufenthalt bis zur Rückfahrt sinnvoll zu nutzen, gab es zusätzlich eine Fahrt von Annweiler nach Landau Hbf und wieder zurück. Dieser Pendel war mir 90 % gut ausgelastet und zog viele winkende Zaungäste entlang der Strecke an. Auch unser Fahrpersonal genoss diesen herrlichen Tag. Denn immer nur die gleiche Strecke der Regelfahrten ins Elmsteiner Tal zu fahren, kann auf Dauer auch etwas langweilig werden. Der große Erfolg beider Sonderfahrten ruft nach einer Wiederholung im kommenden Jahr!

V100 und Donnerbüchsen - der Sonderzug nach Bingen (Rhein)

Hark-Oluf Asbahr





Mit Jazzband und Weinprinzessin: Warten auf die Abfahrt in Neustadt zur Weinprobefahrt.

Am 20. und 21. Juni fanden unsere ersten beiden Weinprobefahrten statt. Beide waren schon im Januar innerhalb von wenigen Stunden ausverkauft. Die Dampfzüge wurden bei der Einfahrt in den Neustadter Hbf von einer Dixie-Band und den örtlichen Weinhoheiten begrüßt. Während der Zugfahrt von Neustadt nach Elmstein wurden die Fahrgäste mit Sekt begrüßt. In Elmstein kredenzt vier Winzer ihre Weine im Bernius-Park, gleich neben dem Bahnhof. Auch diese Fahrten fanden viel Lob und glücklich strahlende (und in manchen Fällen auch ein wenig beschwipste) Gesichter.

Museum

Auch aus dem Eisenbahnmuseum am Neustadter Hbf gibt es erfreuliches zu berichten. In den ersten drei Öffnungsmonaten März, April und Mai haben sich die Besucherzahlen gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahezu verdoppelt! Über Ostern war die 97 501 der ZHL als besondere Attraktion zu Gast im Museum. Am 24. Mai weilte die 23 058-1 der Eurovapor als Gast im Museum. Um auch zukünftig weitere Besuchsanreize zu schaffen, ist geplant, Loks aus unserem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Bw ins Museum zu stellen, so dass immer wieder „neue“ Ausstellungsstücke präsentiert werden können.

Währenddessen laufen die Umbauarbeiten im Signalgarten weiter und die teilweise museale Elektrik wird schrittweise erneuert durch neue Leitungen, Verteilerkästen und LED-Technik. Sehr gefreut haben wir uns über das Erbe von gut erhaltenen LGB-Gleisen und auch Modellen für unser Museum, die für den Wiederaufbau der Gartenbahn nach Fertigstellung des Signalgartens verwendet werden sollen.

Bahnmeisterei

Mittlerweile schon traditionell ist die Sperrung der Museumsbahnstrecke im Zeitraum ab Weihnachten bis zum Saisonstart am 1. Mai des Folgejahres, um Bauarbeiten an der Infrastruktur vornehmen zu können. Dieses Jahr wurde jedoch davon abgewichen wegen einer Sonderfahrt mit dem 628 475 von DB Regio von Ludwigshafen/Rhein nach Elmstein.

Mühe bereitete eine mächtige Erle am Ufer des Speyerbachs, die bei der Sattelmühle im Streckenkilometer 3,1 umgefallen war – zum Glück in den Bach und nicht auf das Gleis. Das Ausmaß des Stammes verursachte ein Anstauen des Wassers, zugleich verfring sich an dieser Stelle eine Menge Treibgut in den Zweigen. Der Stau unmittelbar am Fuße des Bahndamms drohte, Auswirkungen auf die Bahnanlage zu haben. Eine Sperrung der Strecke wäre ohne beherztes Eingreifen unvermeidlich geworden. Unsere Truppe konnte mit Unterstützung des Zweigebaggers das Hindernis beseitigen. Im Verlauf der Beräumung kam auch eine alte Ausmauerung mit behauenen rotem Buntsandstein am Bachufer zum Vorschein. Der Bauart nach zu urteilen, dürfte sie noch aus der Zeit des Bahnbaus aus dem Jahr 1891 stammen. Der Zustand der Ausmauerung erwies



Zuschnitt von Sandsteinplatten für einen Fußweg im Signalgarten. Jürgen Lemke (3)

sich noch als gut intakt und so konnte sie als Basis für den Wiederaufbau der Dammbefestigung genutzt werden.

Einen Einblick in die Aufgaben und Tätigkeiten der Bahnmeisterei wollten zwei Aktive der UEF gewinnen, die am 31. Mai aus Baden-Württemberg angereist waren und bei uns eine Schnupper-schicht genossen.

Bahnbetriebswerk

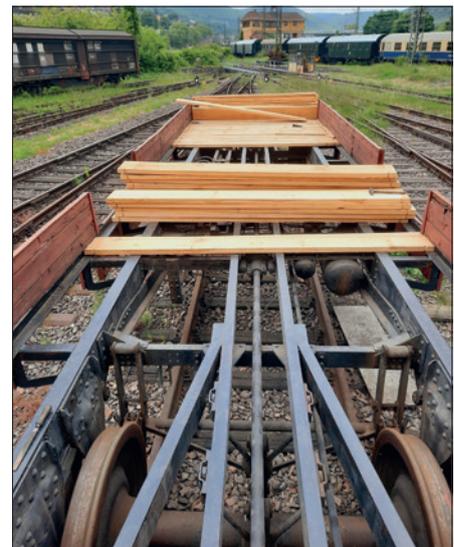
Nach abschließenden Arbeiten ist die Köf 6359 („Sack-Köf“) nach insgesamt fünf Jahren Arbeit wieder voll betriebsfähig. Neben der Haupt- und Bremsuntersuchung wurde noch eine Reparatur am Getriebe durchgeführt und die Lok wieder „historisch korrekt“ beschriftet.

Unser Niederbordwagen erhält derzeit neue Bodenbretter. Ansonsten ist es im Bw eher ruhig, denn erfreulicherweise hat unsere 378.78 ihre bisherigen Arbeitseinsätze ohne Probleme absolviert, so dass nur normale Wartungsarbeiten an der Lok ausgeführt werden mussten. Die etwas weniger betriebsame Zeit wird genutzt, um die Ertüchtigung des Hallenbodens für unsere Hebeböcke voranzubringen. Mit schwerem Gerät wurde begonnen, die bisherige Magerbetondecke zu entfernen und Platz für die Gründung belastbarer Fundamente zu schaffen. Hark-Oluf Asbahr



LINKS Geschäft – nach getaner Arbeit am Bachufer.

Timo Frieß



RECHTS Unser Niederbordwagen erhält neue Bodenbretter.

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: Auslandsgesellschaft Nordrhein-Westfalen, Steinstr. 48, 44147 Dortmund, am zweiten Mittwoch jeden Monats, 19 Uhr.

INFO: Eckhard Wedding, Schmiedestr. 8, 45721 Haltern am See, Tel. 0 23 64/21 03, mg-dortmund@dgeg.de

TERMINE

Mi, 10. Sep. 2025: Hans Jürgen Pfeiffer: „USA Transkontinental“ - Mit der Eisenbahn von der Ostküste an die Westküste der USA

► 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, 9. Sep. 2025: Die Bodenseegürtelbahn; Thomas R. C. Mayer führt uns mit schönen Bildern am Bodensee entlang, von Radolfzell bis Bregenz.

Di, 14. Okt. 2025: Der Bau des neuen Karlsruher Hauptbahnhofs; Wolfgang Dörflinger zeigt anhand von Fotografien der Firma Dyckerhoff den Bau des neuen Karlsruher Hauptbahnhofs

► 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 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

► 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, 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

TERMINE

Das nächste Treffen ist am **23. September**. Das Thema das Abends steht noch nicht fest.

Die dann folgenden Treffen sind am **25. November** und am **27. Januar 2026**. Im November wird Klaus-Peter Baumgarten berichten: „Besuche des Schmalspurnetzes im Ostharz 2003–2025 (HSB)“.

► 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), 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 trifft sich, soweit nicht anders angegeben, am 3. Dienstag im ungeraden Monat im Restaurant Santorini, Mörscher Str. 30, 67227 Frankenthal

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

TERMINE

Di, 16. Sep. · Di, 18. Nov. 2025

► 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, 20. Aug. 2025: Die Steyrtalbahn (2023/2024); Vortragender: Edwin Rotzal

Mi, 17. Sep. 2025: Die DB in den 2000er Jahren; Vortragender: Ralph Thiel

Mi, 15. Okt. 2025: Von der Bahnhofsgaststätte bis zum Inter-City-Restaurant; Vortragender: Armin Gärtner

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

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

