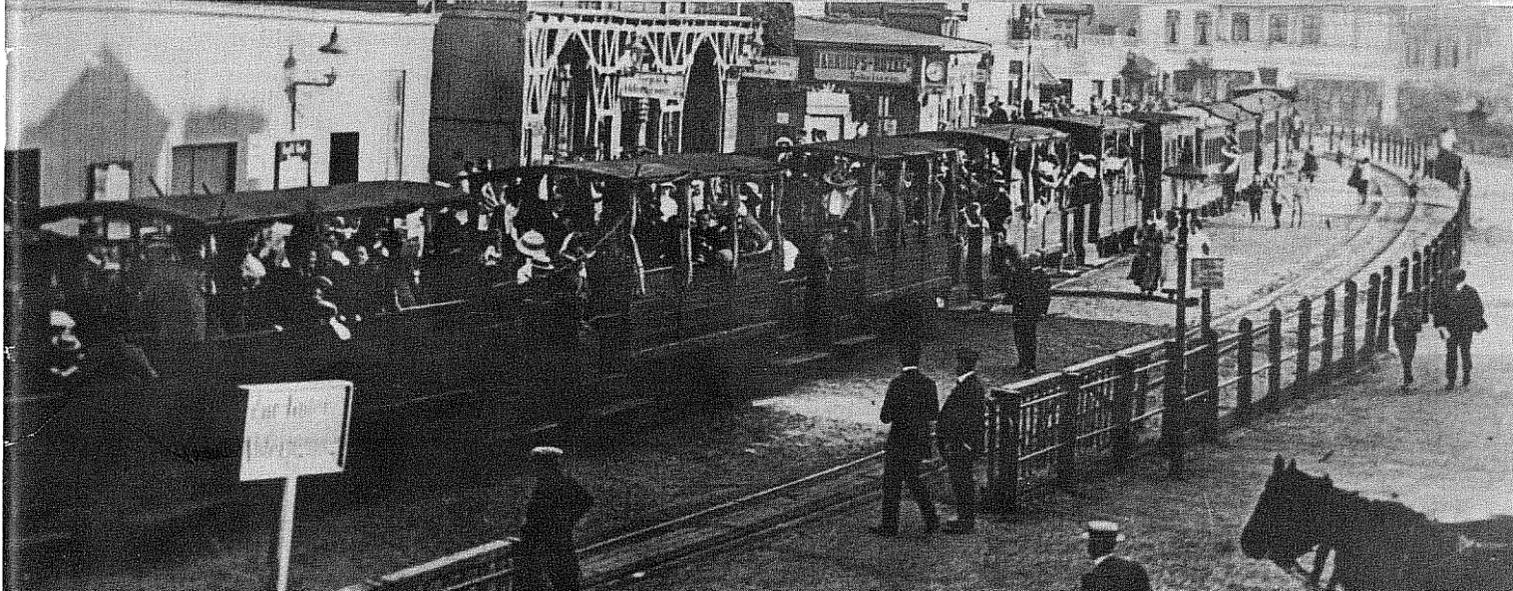
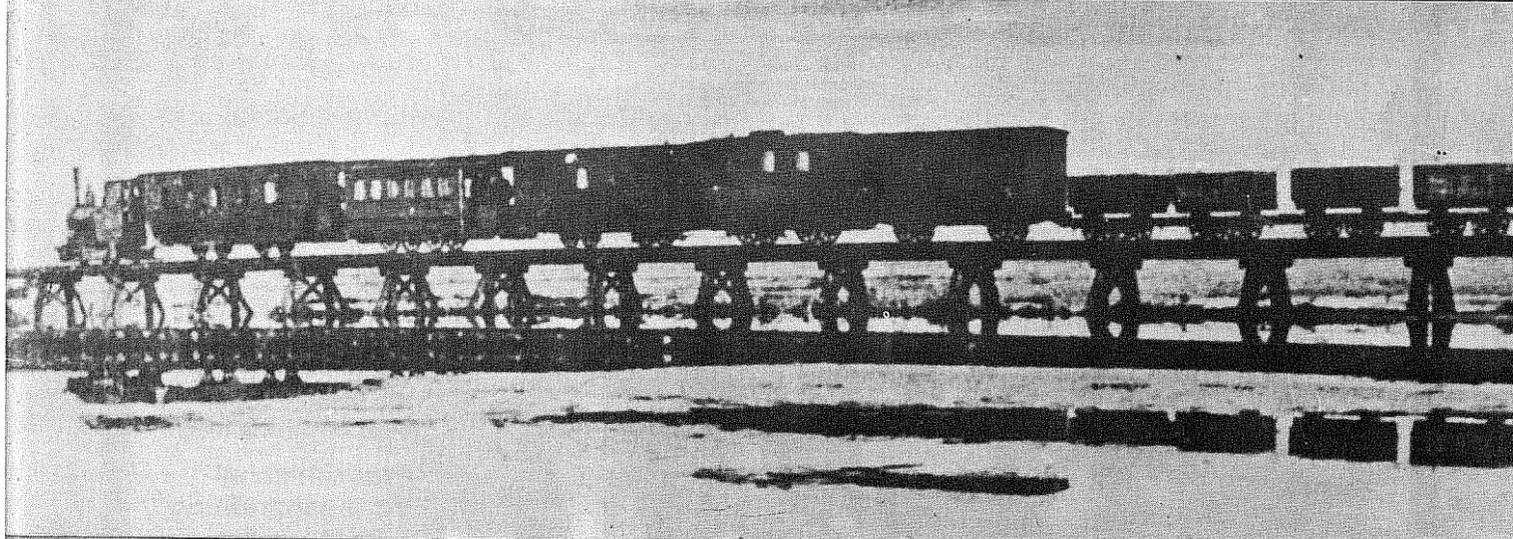
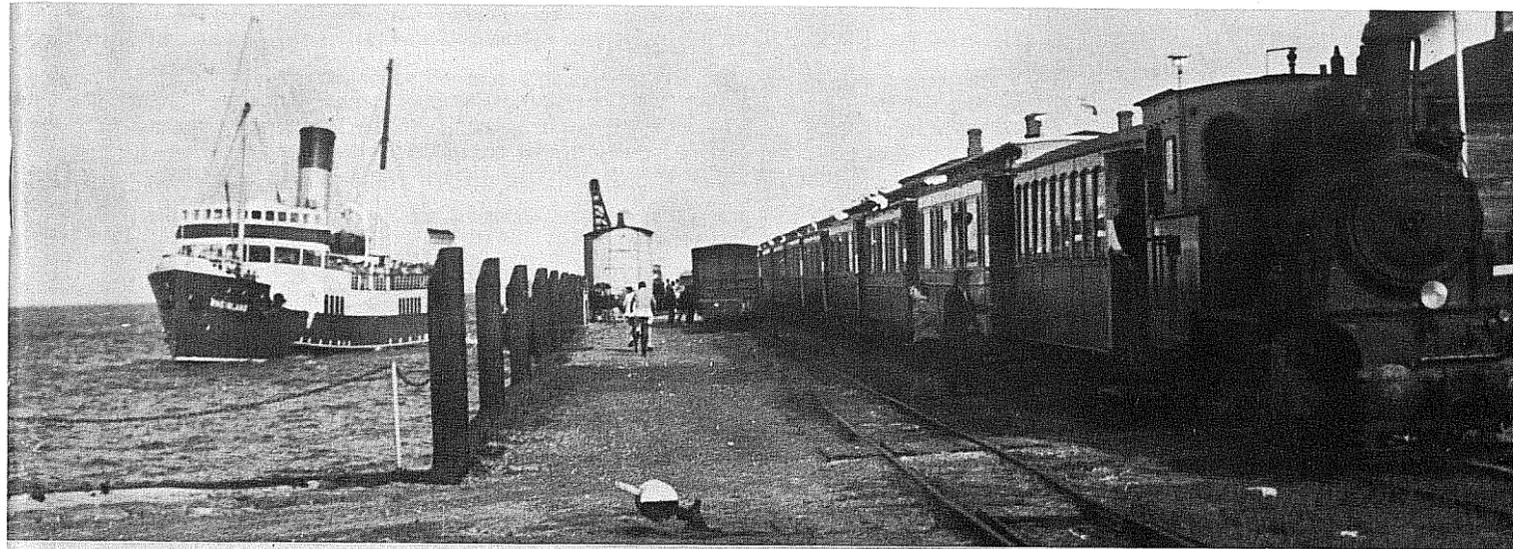


die museums- eisenbahn 2/1975

H 21 393 F

HERAUSGEGEBEN VOM
DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREIN E. V.
ZWEITES QUARTAL 1975

DM 4,50



Franckh Eisenbahnbücher



Ron Ziel/Mike Eagleson
55 Länder der Erde bereisten die Autoren, um eine eindrucksvolle Dokumentation über die noch unter Dampf stehenden Lokomotiven der Welt zu schreiben. Das Ergebnis: Faszinierende Aufnahmen von Lokomotiven der Sowjetischen Staatsbahn, der Deutschen Bundesbahn sowie eindrucksvolle Bilder von fernen Kontinenten wie Amerika und Australien. Noch nie wurde versucht, so umfassend und vollständig wie in diesem Band international Abschied von den Dampflokomotiven zu nehmen.
304 Seiten mit 21 Farb- und 566 SW-Fotos. ISBN 3-440-04175-1. Geb. DM 48,-



Alfred B. Gottwaldt
1935 hatte die Deutsche Reichsbahn die Folgen der Wirtschaftskrise überwinden. Moderne Dampflokomotiven, neue Schnelltriebwagen und Elektroloks sowie brauchbare Diesellokomotiven wurden eingesetzt. Geschwindigkeit, Pünktlichkeit und Komfort verbessert. Bei den Jubiläumsfeiern zum 100. Geburtstag der ersten deutschen Eisenbahn präsentierte sich die Reichsbahn als das größte Verkehrsunternehmen der Welt. Höhepunkte und Alltagsbetrieb des Jahres 1935 kehren in dieser Reportage wieder.
82 Seiten mit 104 Fotos. ISBN 3-440-04193-X. Kart. DM 16,80



K. E. Maedel
Der bekannte Fachautor Karl-Ernst Maedel erzählt hier von der Erfindung der Dampflok, von ihrem Aufschwung und ihren letzten Höhepunkten und berichtet darüber hinaus eine Menge Wissenswertes über die Technik der Dampfkraft. Mit über 180 Abbildungen, sollte dieser Band in keiner Bibliothek des Eisenbahnfreundes fehlen.
244 Seiten mit 183 Fotos. ISBN 3-440-04194-8. Geb. DM 29,50



Franckh's Lokbild-Archiv 2
Länderbahn-Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn I
40 Fotos in Einzelblättern und 8 Blatt Typenzeichnungen für Sammler, Liebhaber und Modellbauer
Sorgfältig ausgesuchte Fotos und Zeichnungen zeigen bekannte und interessante Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Standfotos und Betriebsaufnahmen lassen technische Einzelheiten gut erkennen. Typenzeichnungen geben einen Überblick über die Größenverhältnisse der einzelnen Lokomotivgattungen. Dem Modellbauer vermitteln die Zeichnungen wesentliche Hauptmaße für den Nachbau der Lokomotiven. 48 Bilder im Pappschuber; davon 40 Lok-fotos und 8 Typenzeichnungen von H. J. Obermayer.
ISBN 3-440-04195-6. DM 24,-



Liebe Leser!

In der vorliegenden zweiten Ausgabe der „museums-eisenbahn“ ist die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V. erstmals mit eigenen aktuellen Beiträgen vertreten. Im fünften Jahr des Bestehens der IHS gibt es nun endlich eine „IHS-Mitglieder-Zeitschrift“, wenn diese auch mit dem DEV und anderen Vereinigungen „geteilt“ wird.

Mehrfach wurden wir gefragt, warum wir nicht eine eigene Vereinszeitung herausgeben, die ausschließlich über die Arbeit der IHS berichtet. Nun, die Antwort ist einfach: eine weitere Zersplitterung im Angebot der Eisenbahn-Fachzeitschriften erschien uns nicht mehr sinnvoll, da man bereits heute kaum noch die Zahl der verschiedenen Blätter von Vereinen, Arbeitsgemeinschaften, Modellbahnfirmen usw. überblicken kann. Vielmehr glauben wir, daß eine einzige Museumsbahn-Zeitschrift mit einer entsprechend hohen Auflage allen beteiligten Vereinigungen mehr nützen kann als die Herausgabe eigener Clubblätter mit einer sehr begrenzten Verbreitung.

Zehn Jahre nach der Gründung der ersten deutschen Museumsbahn ist es sicherlich an der Zeit, die Zusammenarbeit zwischen Vereinen ähnlicher Zielsetzung zu verstärken und zu vertiefen. Derartige Bemühungen waren in der Vergangenheit bereits zu verzeichnen; die Zeitschrift „die museums-eisenbahn“ scheint uns ein weiterer wesentlicher Schritt in dieser Richtung zu sein.

In diesem Sinne wünschen wir der „museums-eisenbahn“ viel Erfolg!

Der Vorstand der IHS

H. Steiger

J. P. Sentenbien

die museums-eisenbahn

Herausgeber und Verlag

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.,
2814 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66

Redaktion

Eberhard Kunst, 6000 Frankfurt/M. 1,
Postfach 3523, Telefon (06 11) 57 67 09

Gestaltung

Rolf Tonner, 2000 Hamburg 20,
Eppendorfer Weg 169, Telefon (0 40) 49 48 39

Vertrieb

Alfred Saathoff, 2800 Bremen 1,
Daniel-v.-Büren-Straße 48, Telefon (04 21) 31 37 29

Anzeigen

Burkhard Ostersehle, 2800 Bremen 1,
Depkenstraße 42, Telefon (04 21) 21 22 08

Vertretung für die Schweiz

A. von Hornstein, CH-4054 Basel,
Benkenstraße 36, Telefon (0 61) 39 94 40

Satz und Druck

Uhle & Kleimann, 4990 Lübbecke, Postfach 47

„die museums-eisenbahn“ erscheint vierteljährlich. Sie kann entweder durch den Fachhandel (Einzelheft 4,50 DM inkl. 5,5% Mehrwertsteuer) oder direkt vom Verlag (Vorauszahlung zuzügl. 0,50 DM Versandkosten auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208, BLZ 200 100 20) bezogen werden. Das Jahresabonnement kostet 18,- DM einschließlich Versand. Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 31. 12. schriftlich beim Vertrieb gekündigt wird. Auslandsabonnements erfolgen auf Anfrage beim Vertrieb. Für Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und angeschlossener Vereinigungen ist der Bezug mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Erlaubnis der Redaktion gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernehmen wir keine Haftung. Beiträge, die mit vollem Namen unterzeichnet sind, entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion. Redaktionsschlußtermine sind der 31. 12. für das erste, der 31. 3. für das zweite, der 30. 6. für das dritte und der 30. 9. für das vierte Quartalsheft.

„die museums-eisenbahn“ ist Mitglied der Ferpress (Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung).

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 1 vom 1. 1. 1975.

Bitte fordern Sie unseren speziellen Eisenbahnbücher-Prospekt P 157 an, den wir Ihnen gerne zuschicken. Die Bücher erhalten Sie in jeder Buch- oder Fachhandlung!

**Franckh'sche Verlagshandlung
7 Stuttgart 1
Postfach 640**

Bitte beachten Sie die Beilagen der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr, Franckh'schen Verlagsanstalt, Firma Hermann E. Sieger und des Deutschen Eisenbahn-Vereins.

Ein Rückblick auf 75 Jahre Geilenkirchener Kreisbahn und die Selfkantbahn der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V.

Henning Wall

Wie wohl vielen bekannt, fahren in der Bundesrepublik Deutschland 1975 nur noch wenige schmalspurige Eisenbahnen¹⁾; man kann sie fast an den Fingern beider Hände abzählen²⁾. Dabei gehörte gerade den früheren Kleinbahnen der Verdienst, in vielen Landstrichen eine Verkehrserschließung erst ermöglicht zu haben. In Nordrhein-Westfalen war das Netz der zahlreichen Kleinbahnen sehr dicht, und vielerorts bestand in den Bahnhöfen der Staatsbahn Anschluß zu irgendeiner dieser als „Bimmelbahn“ verunglimpften nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit ihren vereinfachten Betriebsbedingungen und dem charakteristischen Läuten, das den Volksmund zu der erwähnten Namensgebung veranlaßte. Diese Bahnen trugen mit vielen anderen Nebenbahnen dazu bei, das Eisenbahnnetz in den ländlichen Gebieten weiter zu verästeln.

So konnte noch vor etwas mehr als Jahresfrist der Reisende von Krefeld oder Düsseldorf nach Aachen neben dem Bahnhof Geilenkirchen die umfangreichen Gleisanlagen der meterspurigen Geilenkirchener Kreisbahn sehen. Die Kleinbahnzüge der Kreisbahn brachten Reisende aus dem Selfkantgebiet bei Tüddern oder Gangelt nahe der niederländischen Grenze zur Kreisstadt Geilenkirchen oder beförderten Arbeiter aus diesen Orten zu den Gruben des Aachener Steinkohlenreviers bei Baesweiler und Alsdorf. Auch im Güterverkehr leistete diese Schmalspurbahn ein umfangreiches Pensum. Dieser Betriebszweig der Bahn überdauerte sogar die Umstellung des Personenverkehrs auf Kraftverkehr (Omnibus) um zwölf Jahre, und so konnte ein Teil der früheren Schmalspurbahn erhalten werden und wird nun von den Dampfzügen der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. befahren, die sonn- und feiertags als rollendes Eisenbahnmuseum „SELFKANTBAHN“ den Kleinbahncharakter der damaligen Verkehrsmittel demonstrieren.

Kleinbahnvertrag und Konzession

Als Ergänzung zur Staatsbahnstrecke Aachen – Geilenkirchen – Mönchengladbach – Düsseldorf (oder: – Krefeld) seit längerem gefordert, war auf zwei Kreistagsitzungen des Kreises Geilenkirchen am 4. 3. 1895 und am 11. 1. 1896 der Bau einer kreiseigenen Eisenbahn von Süsterseel über Geilenkirchen nach Alsdorf beschlossen worden. Es sollte eine schmalspurige Kleinbahn werden, konzessioniert und betrieben nach dem preußischen Kleinbahngesetz von 1892. Die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz und Co. zu Stettin, die gerade mit den Kreisen Euskirchen und Bergheim Verträge³⁾ über Kleinbahnen abgeschlossen hatte, wurde mit den Vorarbeiten beauftragt, und im Frühjahr 1898 kam es dann zur Vertragsunterzeichnung über den Bau und Betrieb der Hauptstrecke Süsterseel – Geilenkirchen – Alsdorf mit einer Länge von 34,3 Kilometern. Die Kosten sollten 1 260 000 Mark betragen und vom Kreis mittels Anleihe aufgebracht

werden. In gegenseitigem Einvernehmen wurde vertraglich festgelegt, daß Lenz und Co. die Strecke von Süsterseel um 3,73 Kilometer bis Wehr-Tüddern verlängern werde. Hierfür waren nochmals 162 000 Mark veranschlagt. Diese Reststrecke sollte im Eigentum der Gesellschaft verbleiben, aber notfalls vom Kreis erworben werden können. Die Ausführung der Anlagen und die Ausstattung sollten in derselben Weise erfolgen, welche bei der Kreisbahnstrecke angewendet wurde. Binnen zehn Monaten nach Konzessionserteilung war vertragsgemäß der Bau zu beenden und die Bahn dem Betrieb zu übergeben.

Die Konzession wurde am 26. 9. 1899 für zunächst 50 Jahre erteilt, und bereits im Januar 1900 wurde in Zeitungsannoncen im „Echo der Gegenwart“ die baldige Eröffnung bekanntgegeben. Die Personenbeförderung in den beiden Wagenklassen der „II. und III. Classe“ sollte mindestens dreimal täglich in jeder Richtung stattfinden, auf der Strecke Geilenkirchen – Wehr jedoch viermal, die Güterbeförderung sollte mindestens zweimal täglich in jeder Richtung erfolgen. Der erste bereits am 20. 1. 1900 veröffentlichte Fahrplan („gültig vom Tage der Betriebsöffnung“) sah sogar bereits vier Zugpaare auf beiden Teilstrecken vor.

Betriebseröffnung am 7. 4. 1900

Der erste Zug fuhr am 7. April 1900. Am Tage zuvor war zum letzten Male die Postkutsche⁴⁾ gefahren, die bis dahin zweimal täglich die Orte bedient hatte; in der Kutsche hatten jeweils sechs Reisende Platz gefunden, ein weiterer konnte bei Bedarf auf dem Kutschbock platznehmen. Vor der kaiserlichen Postagentur zu Setterich wurde vom Vikar des Ortes noch eine Aufnahme von der Kutsche gemacht, dann hieß es Abschied nehmen von einem lange Jahre vertrauten Verkehrsmittel, das dem technischen Fortschritt weichen mußte, wie der zuständige Zeitungsreporter zu berichten mußte.

Von der Betriebseröffnung der Bahn ab, am 7. April 1900, wurde der Betrieb von der zum Lenz-Konzern gehörenden Westdeutschen Eisenbahngesellschaft einschließlich der ihr selbst gehörenden Verlängerungsstrecke bis Wehr-Tüddern als einheitliche Betriebsstrecke übernommen. Der Vertrag lautete auf 44 Jahre, mindestens aber bis zu demjenigen Zeitpunkt, in welchem die planmäßige Tilgung des vom Kreis als Darlehen aufzunehmenden Anlagenkapitals beendet wäre. Die Baukosten betragen schließlich doch mehr als ursprünglich veranschlagt. Infolge behördlicher Auflagen waren Linienänderungen erforderlich, so daß die Kosten sich auf 1 351 000 Mark beliefen, also rund 40 000 Mark pro Kilometer, was als Standardpreis für die damalige Zeit anzusehen war. Eine Ausführung als Regelspurbahn hätte 80 000 bis 100 000 Mark pro Kilometer erfordert, bei den damaligen Verhältnissen eine schwer aufzubringende Summe. Lediglich die Kosten für eine Schmalspurbahn in 75-

cm-Spur wären mit ca. 30 000 Mark pro Kilometer noch darunter geblieben⁵⁾. Bis 1918 gelang es dann auch der betriebsführenden Gesellschaft, Verzinsung und Tilgung des Anlagenkapitals zu erwirtschaften.

Krisenzeit und Rationalisierungsbestrebungen

Jedoch kamen mit den unruhigen Zeiten der Inflationsjahre auch sehr magere Zeiten auf die Kreisbahn zu. 1923 drohte die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft (WEG) mit Betriebseinstellung wegen Unrentabilität, da die Kosten für Betrieb und Unterhaltung die WEG-Einnahmen für die Oberleitung (Betriebsführung) mehr als aufwießen. Der Kreis übernahm daraufhin die Garantie für die Bahn, und die WEG betrieb die Kreisbahn weiter, allerdings nun auf Rechnung des Kreises Geilenkirchen. Mit der Rentenmark besserten sich auch für die Kreisbahn die finanziellen Verhältnisse. Und 1928 trat die Vereinigte Kleinbahnen AG (VKA) an die Stelle der aufgelösten WEG und übernahm die Betriebsführung. Ein bereits 1925 und 1926 angeregtes Projekt, die Geilenkirchener Kreisbahn auf Normalspur umzuspüren, kam jedoch nicht zustande, so daß die VKA die Kreisbahn weiterhin mit dem gewissen Handikap des Schmalspurbetriebes weiterführte. Sie bemühte sich jedoch um Modernisierung und Rationalisierung des Bahnbetriebes. So wurden in vielen scharfen Kurven die Halbmesser vergrößert und an einzelnen Stellen Trassenverbesserungen vorgenommen. 1938 wurde der Rollwagenverkehr aufgenommen, zunächst auf die Strecke Geilenkirchen-Gillrath beschränkt. Die Ausdehnung auf die gesamte Strecke erfolgte 1940 (mit Ausnahme des Bf. Alsdorf). Bis dahin mußten alle Güter, die nicht Binnenverkehr waren, im Bahnhof Geilenkirchen umgeladen werden. Zu diesem Zweck zweigten Normalspurgleise von der Staatsbahn ab und führten als Umladegleise in den Kreisbahnhof. Stückgutsendungen wurden in Geilenkirchen zunächst in einen kreisbahneigenen Stückgutwagen verladen (regelspuriger ehemaliger Staatsbahnwagen), dann wurde dieser Wagen zum Güterschuppen der Staatsbahn auf der anderen Seite der Bahnhofsgleise rangiert, wo die Stückgutsendungen erneut umgeladen werden mußten.

Überhaupt war man am Ende der 30er Jahre um Rationalisierung und Steigerung der Wirtschaftlichkeit bemüht. 1936 wurde der erste Dieselloktriebwagen angeschafft, und zur weiteren Steigerung des Verkehrs legte man bahneigene Kiesgruben bei Geilenkirchen und Gillrath an, die nur von der Schiene her erreicht werden konnten. Einen weiteren Aufschwung erreichte man erst nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Errichtung von sechs Verladerrampen für Zuckerrübentransporte. Die Bauern erhielten Prämien für den Zuckerrübenanbau und so erklärte sich der verstärkte Bedarf an Verladekapazitäten. Allerdings wurde die Bahn dadurch strukturell recht einseitig auf die Rübentransporte festgelegt.

Güterverkehr der Kreisbahn

Der Güterverkehr der GKB hatte schon immer landwirtschaftliche Bedeutung gehabt. Außer ein paar Ziegeleien gab es ja kaum Industrie im Selfkantgebiet. Die We-

berei in Birgden erhielt gelegentlich Kohlenzüge von der Grube Anna in Alsdorf, wo ein gemeinsamer Gleisanschluß mit der Aachener Kleinbahn bestand. Der übrige Verkehr beschränkte sich auf Kunstdünger, Zuckerrüben, Getreide, Kartoffeln, Sand und Baustoffe. In den letzten Betriebsjahren wurden nur noch Zuckerrüben und Kunstdünger gefahren.

Betriebliches

Mit der Einführung des Rollfahrzeugbetriebes entfielen zwar die Nachteile der Umladung, jedoch konnten jetzt nicht mehr gemischte Züge gefahren werden, sondern zusätzliche Züge für die „aufgerollten“ Staatsbahnwagen waren jetzt erforderlich, die zudem noch wegen der langen Steigungen auf sechs aufgerollte Wagen beschränkt blieben. Zum Rollwagenverkehr kam später der Rollbockverkehr, der betrieblich einfacher zu handhaben war. Waren die ersten Rollwagenzüge noch handgebremst von Bremsern, die zwischen den Drehgestellen eingeklemmt Wind und Wetter ausgesetzt waren, so wurden die Rollböcke und später auch die Rollwagen mit Luftdruckbremsen von Lastkraftwagen ausgestattet. Der Rollbockbetrieb blieb bis in die letzten Tage der Schmalspurbahn betriebsbestimmend.

Personenverkehrsaufgaben

Der Personenverkehr wickelte sich hauptsächlich zwischen den einzelnen Orten längs der Bahn und Geilenkirchen als Kreisstadt ab. Aber auch einen beträchtlichen Arbeiterverkehr mußte die Kreisbahn bewältigen, als das eigene Auto noch kein selbstverständliches Beförderungsmittel für jedermann war. Bis Alsdorf fuhr für den Arbeiterverkehr der zum EBV gehörenden Grube Anna dem Schichtwechsel angepaßte Züge. Dazu waren anfangs bedeckte Güterwagen mit Sitzbänken ausgestattet worden. Später wurden ältere Personenwagen für den Arbeiterverkehr nach Alsdorf und Baesweiler eingesetzt.

Kriegsbedingte Stilllegung und Wiederaufbau

Am 13. September des Kriegsjahres 1944 war die Bahn wegen der näherrückenden Front stillgelegt worden. Der Geilenkirchener Raum war in den folgenden Kriegereignissen hart umkämpft, und manche Ortschaft wechselte mehrmals den Besitzer, ehe sich die Front weiter auf den Rhein zu verlagerte. Die Orte und die Bahnanlagen waren stark zerstört, die Wurmbrücke gesprengt, die Bahnanlagen vermint. Oberbau und Fahrzeugpark waren nicht mehr betriebsfähig, das Bahnpersonal durch die Kriegereignisse teilweise versprengt. So gelang der Aufbau in den ersten Jahren nach dem Krieg nur schrittweise. Die Strecke nach Alsdorf wurde am 1. 2. 1946 wieder in Betrieb genommen, die Tüdderner Strecke, die am stärksten unter den Kriegsfolgen gelitten hatte, wurde am 6. 9. 1946 ab Bf. Bauchem wieder in Betrieb genommen. Dazu wurde mit einem Straßenroller die Lokomotive 2 Im unter Dampf nach Bauchem überführt, da die zerstörte Wurmbrücke erst später wieder hergestellt werden konnte. Ab 11. 1. 1947 fuhr die Züge nach Tüddern wieder ab Geilenkirchen.

Das Selfkantgebiet wurde 1949 unter niederländische Verwaltung gestellt, und die Strecke Gangelt – Tüddern durfte nicht mehr bedient werden. Damit war Gangelt künftig Endbahnhof. Nach dem Wiederaufbau der Bahn konnten auch die angefangenen Rationalisierungsbestrebungen fortgesetzt werden. 1951 konnte endlich der zweite Dieselloktriebwagen in Dienst gehen, der wegen des Krieges nicht früher angeschafft werden konnte. War der erste Triebwagen der Firma Wismar eine Art Einheitstriebwagen der deutschen Kleinbahnen, so wurde auch dieser zweite Dieselloktriebwagen der Firma Talbot ein Standardtyp (Typ „Eifel“) und eine bekannte Erscheinung auf vielen Meterspurbahnen. Talbot hatte nach Kriegsende auch drei der Drehgestell-Personenwagen rekonstruiert, wegen der knappen Mittel allerdings sehr sparsam und geradezu spartanisch ausgerüstet. Diese Wagen gingen nach Einstellung des Personenverkehrs an die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf und fahren heute auf der Insel Spiekeroog. Die Dampflokomotiven hatten mit der Anschaffung der Dieselloktriebwagen aber noch lange nicht ausgedient. Ursprünglich waren kleine zweiachsige Tenderlokomotiven für die Bahn beschafft worden, jedoch wurden die später hinzugekommenen vier Gelenklokomotiven, Bauart Mallet, der Lokomotivfabrik Hohenzollern ein Charakteristikum der GKB. Erst die Anschaffung von zwei Diesellokomotiven 1955 verdrängte die Dampfloks auf die Reservebank.

Verkehrsrückgang und Umstellung des Schienenverkehrs

Die Alsdorfer Strecke litt am stärksten unter dem Verkehrsrückgang nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Kreisbahn versuchte dem allerdings vorzubauen und nahm bereits 1948 ihre erste Omnibuslinie in Betrieb. Dieser neue Betriebszweig der GKB wurde nach und nach erweitert und der Schienenpersonenverkehr auf diese neue Betriebsart umgestellt. Am 17. 5. 1953 wurde Alsdorf – Geilenkirchen auf Kraftverkehr umgestellt, der Güterverkehr blieb aber noch zunächst bis Puffendorf erhalten und wurde erst am 22. 12. 1963 bis Jakobshäuschen und am 30. 11. 1966 bis Geilenkirchen eingestellt. Am 1. 10. 1960 wurde auch Geilenkirchen - Gangelt umgestellt. Zuvor war bereits eine Omnibuslinie ins niederländische Sittard eingerichtet worden. Nach der Betriebsumstellung auf Bus wurde die Linie Geilenkirchen – Gangelt – Sittard durchgehend bedient. Der Güterverkehr hielt sich jedoch bis zum Anfang der siebziger Jahre. Die Dampflokzeit bei der GKB war 1957 endgültig zu Ende, als die letzte Mallet-Lok verschrottet wurde und einige Dampfloksouvenirs in den Keller des Schrotthändlers wanderten. Die beiden Diesellokomotiven schlepten fortan die schweren Rollbockzüge bergan. Die Anschaffung einer dritten Diesellok unterblieb jedoch. Statt dessen wurde der Wismarer Triebwagen, nach der Einstellung des Personenverkehrs ohnehin entbehrlich, 1959 bis 1960 zum Schlepptriebwagen mit 2 x 145 PS umgebaut. Eine beachtliche Leistung für die kleine Kreisbahnwerkstatt. Doch knapp 10 Jahre später wurde die endgültige Einstellung des Eisenbahnbetriebes beschlossen. Die Bahn war nach dem Krie-

ge vom Kreis selbst betrieben worden und dem Elektrizitätsversorgungsunternehmen zugeschlagen worden, dessen verantwortliche Geschäftsleiter den unrentablen Eisenbahnbetrieb abstoßen wollten. Der schlechte Gleiszustand tat ein übriges. Es wurde solange gefahren, bis es nicht mehr ging. Am 4. 12. 1969 wurde der Abschnitt Gangelt – Schierwaldenrath stillgelegt. Die Abschiedsfahrt fand mit einem Straßenbahnbeiwagen der Aachener Straßenbahn statt, den eine Museumsbahnvereinigung, die VWS, nach Geilenkirchen geholt hatte, um hier wieder regelmäßig Personenzüge als Sonderfahrten einzusetzen. Aber man hatte ja die Einstellung beschlossen und gab dem kleinen Verein ohnehin wenig Chancen, da kam es auf eine Fahrt mehr oder weniger nicht mehr an. Am 1. 7. 1971 wurde der Restbetrieb Schierwaldenrath – Geilenkirchen eingestellt, und man glaubte, diesen lästigen Eisenbahntorso endlich los zu sein. Im Bahnhof Geilenkirchen wurde zwar bis Mai 1973 noch aufgebockt, aber das war nur eine Übergangslösung bis zur Fertigstellung des Normalspurgleises zur Ladestraße des Kreisbahnhofes.

Eröffnung des IHS-Museumsbetriebes⁶⁾

Inzwischen war die Zahl der begeisterten Eisenbahnamateure größer geworden, und eine Dampflok war auf der noch liegengeliebenen Strecke bis Schierwaldenrath Sonntag für Sonntag im Einsatz. Das Verschwinden der alten Kreisbahn in der Versenkung war also doch nicht ohne Spuren zu hinterlassen zu bewerkstelligen. Die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. hatte sich von der Klöckner-Hütte in Hagen-Haspe eine Schmalspurlok gekauft und von 900 mm auf Meterspur umgespurt. Dazu war als Wagengarnitur ein Zweiachserzug der gerade umgestellten Mittelbadischen Eisenbahn beschafft worden. Dieser Zug nahm nun die Tradition des als „Heggeströeper“ im Volksmund bekannten Bähnchens auf und fuhr jedes Wochenende ein paar Touristen über diese letzte Schmalspurstrecke in Nordrhein-Westfalen. Doch jetzt zeigte sich, daß die etwas verwahrloste Strecke den Anforderungen des Personenverkehrs nicht ganz gewachsen war. Jahrelang war keine regelmäßige Unterhaltung mehr betrieben worden, für den bescheidenen Güterverkehr war der Zustand der Gleise ja auch ausreichend. Seit 14 Jahren war wieder eine Dampflok auf den Gleisen der Kreisbahn im Einsatz und dazu von Amateuren betreut, gepflegt und umhättselt. Das konnte nicht gutgehen, so meinte man und gab der ganzen Sache wenig Überlebenschancen. Dennoch wurde am 14. 8. 1971 offiziell der Museumsbetrieb der IHS eröffnet und die vielen Ehrengäste, Musikkapellen und Blumen verhalten der Dampfeisenbahn in dem kleinen Geilenkirchener Bahnhof zu einem „großen Bahnhof“.

Restaurierung der Bahnanlagen

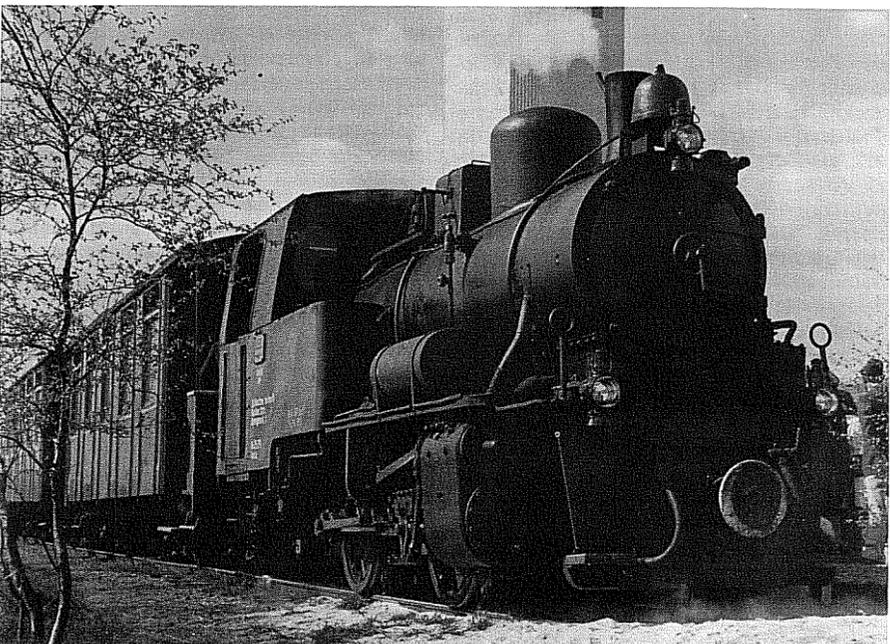
Doch nicht alle Vorhaben der Museumseisenbahn gelangen auf Anhieb. Schon kurz nach der Wiedereröffnung wurde klar, daß einige Brücken dem Straßenbau zum Opfer fielen, wenn nicht... Leider trat diese Befürchtung auch bald ein,

und bereits im zweiten Betriebsjahr konnten die Dampfzüge nur noch von Schierwaldenrath bis Gillrath verkehren. Wegen des Streckenzustandes war der Abschnitt Geilenkirchen – Gillrath nur für Leerzüge passierbar, und mit dem Ausbau einiger querender Straßen waren auch diese Fahrten unterbunden. Die Strecke mußte aufgegeben werden. Fortan konzentrierten sich die Bemühungen der IHS auf den 5,5 km langen Streckenabschnitt von Geilenkirchen/Gillrath nach Schierwaldenrath. Hier galt es, die betriebsgefährdenden Stellen in mühsamer Kleinarbeit auszubessern. Außerdem war in Schierwaldenrath ein neuer Betriebsbahnhof zu erstellen, da hier bei der GKB nur ein Umsetzgleis vorhanden war, was für die betrieblichen Erfordernisse der IHS bei weitem nicht mehr ausreichte.

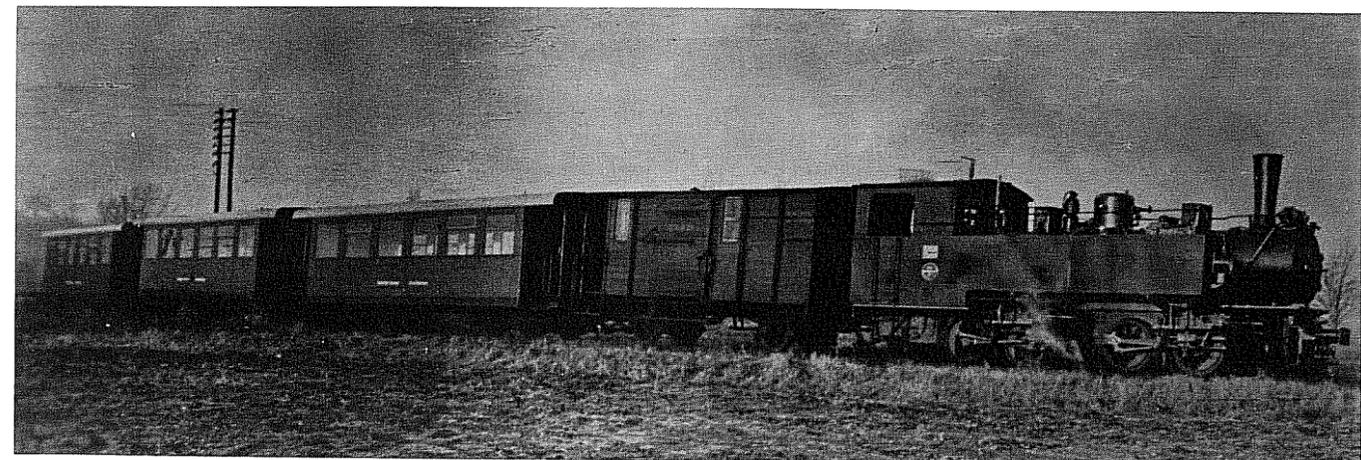


Entwicklung zur Selfkantbahn

Die Kreisbahn war stillgelegt worden, dennoch bestand das Eisenbahnrecht der GKB weiter und die IHS-Züge verkehrten auf der Reststrecke. Um diesen Zustand zu beenden, wurde eine eigene Betriebsführungsgesellschaft gegründet und beim Verkehrsminister für die Museumszugfahrten eine eigene Konzession beantragt. Die Züge der IHS werden seitdem wie eine nichtbundeseigene Eisenbahn betrieben und ebenso wie diese von der Aufsichtsbehörde behandelt. Zu der ersten Dampflok der Anfangszeit sind inzwischen zwei weitere hinzugekommen. Eine Diesellok der ehemaligen Sylter Inselbahn wird für Rangieraufgaben eingesetzt, ein Dieseltriebwagen, T 7 der MEG, soll die Triebwagenzüge der Kleinbahnzeit demonstrieren. Der Triebwagen gehört zu einer größeren Sammlung von Dieseltriebwagen der IHS: Selbstbau LT 4 ex Sylt, T 1 bzw. T 23 ex Rendsburg, T 13 ex MEG, VT 100 ex GKB. Die Personenwagenzahl ist ebenfalls recht beachtlich groß geworden. Zu der ersten Zugarnitur kamen zwei Wagen der ehemaligen Dürener Dampfstraßenbahn, die 1973 beim 600-Jahr-Jubiläum der Stadt Krefeld ihr come-back als Dampfstraßenbahn auf den Gleisen der meterspurigen Krefelder Straßenbahn feierten. Ein kompletter Zug der Sylter Südbahn (HAPAG-Bäderexpress) wurde ebenso hinterstellt wie ein elektrisch angetriebener Halbzug der Oberrheinischen Eisenbahn. Einige Güterwagen verschiedener Kleinbahnen ergänzen den Fahrzeugpark und dienen als Werkstattwagen bzw. Bauzugwagen.



Inzwischen hat sich das Bild der Reststrecke der Geilenkirchener Kreisbahn etwas gewandelt. Die Anforderungen der SELFKANTBAHN gaben der Bahn ihr Gepräge: die Bahnhöfe wurden den Anforderungen des Zugbetriebes angepaßt, in Schierwaldenrath ist ein vollwertiger Betriebsbahnhof entstanden; eine Werkstatt und Anlagen für die Lokbehandlung sollen folgen. Die Strecke wurde durchgearbeitet und inzwischen für eine Geschwindigkeit von 30 km/h statt bisher 20 km/h zugelassen. So ist aus einem anfänglichen Gelegenheitsbetrieb eine eigenständige Bahn geworden, die als rollendes Eisenbahnmuseum SELFKANTBAHN die verkehrsgeschichtlichen Aufgaben der Kleinbahnen demonstriert und das Wesen der „guten alten“ Dampfisenbahn im Betrieb zeigt.



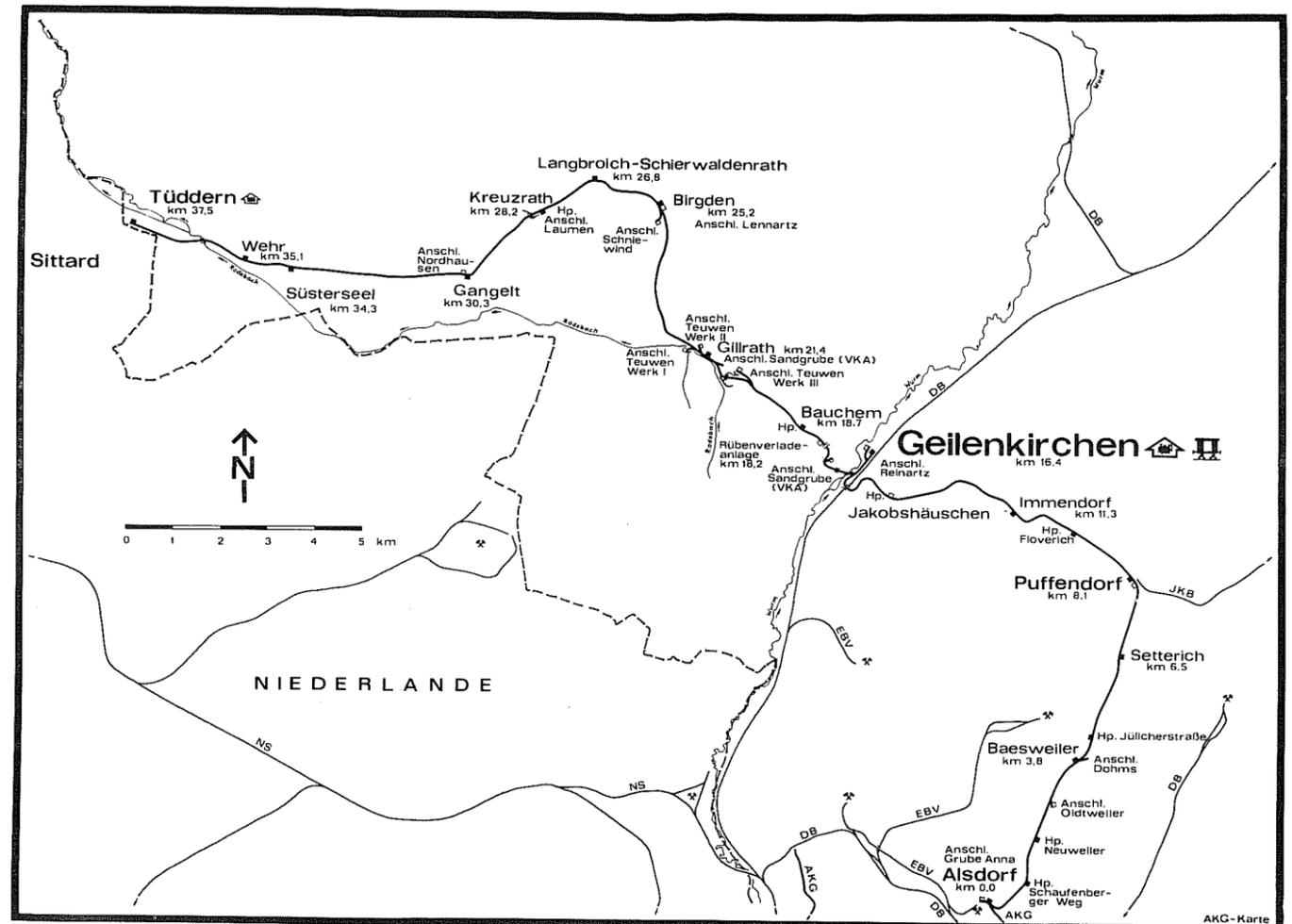
Links oben: VT 101, Talbot 1950, aus Gangelt kommend, läuft in Geilenkirchen ein. Archiv Kreisbahn.

Links: Kreisbahner vor Lok 4 um 1950. Archiv Krb.

Links unten: Lok 19, in Gillrath angekommen. Spillner.

Oben: Kreisbahnzug auf der Fahrt nach Alsdorf. Zuglok ist eine der Hohenzollern-Mallets von 1900. Foto: Archiv Kreisbahn.

Rechts: Kreisbahnlok Nr. 4. Archiv Krb.



Wolfgang Hecht
Sounds vom Schlenenstrang
 Die DampfloK in Ton und Bild

30-cm-Stereo-Langspielschallplatte mit achtseitiger Broschüre und glanzfolienkaschierter Doppelhülle. DM 22,—. Motorbuch Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Der Motorbuch Verlag, der sich seit zwei Jahren auch auf dem Sektor Eisenbahnwesens erfolgreich betätigt, legt nun auch eine Schallplatte mit Hörscenes aus dem DampfloKbetrieb der Deutschen Bundesbahn vor. Da von deutschen Verlegern bisher nur die Franckh'sche Verlagshandlung mit Schallplatten an die Öffentlichkeit getreten ist, stellt der Hörer unwillkürlich einen Vergleich zu den Arbeiten von Johannes C. Klossek an und macht die Feststellung, daß die Schallplatte von Wolfgang Hecht keineswegs so ausgefeilt ist, wie man erwarten könnte. Die Hörscenes wurden 1973 aufgenommen und vermitteln einen Eindruck von den Dampflokomotiven, die damals noch auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn zu hören waren: 01, 01⁵, 01¹⁰, 23, 38, 41, 50 und 78. Zu den einzelnen Hörscenes gibt eine achtseitige Broschüre Erläuterungen, und ein gesprochener Text verbindet die einzelnen Aufnahmen untereinander. Gesprochener und schriftlicher Text vermitteln außerdem Elementarkenntnisse für den Eisenbahnfreund, so daß die Schallplatte geeignet ist, den Eisenbahnfreund-Nachwuchs anzusprechen.

O. S. Nock

Eisenbahnen der Gründerjahre 1851—1895

198 Seiten, davon 80 Seiten vierfarbige Tafeln, Format 13,5 x 19,5 cm. Preis: 25,— Fr. Orell Füssli Verlag, CH-8022 Zürich, Nüscherlerstraße 22.

Dieses typisch englische Buch mit farbigen Zeichnungen von Lokomotiven, Wagen und Eisenbahnbauwerken aus der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts ist ein weiterer Band aus der Reihe „Eisenbahnen der Welt“ des schweizerischen Verlages, das dem Eisenbahnfreund Auskunft über Geschichte und Fahrzeuge der Eisenbahnen des betrachteten Zeitabschnittes gibt, und auch dazu geeignet ist, dem Modellbauer manche Anregung zu vermitteln.

—————

Dipl.-Ing. Leopold Niedersträßer

Die Güterzuglokomotive 55 3345

Eisenbahnen und Museen, Folge 11/12

28 Seiten A 4, 32 Abbildungen, DM 5,—. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., 7500 Karlsruhe 1, Postfach 2063.

Mit zu den bekanntesten Lokomotivgattungen gehören die preußischen Güterzug-Dampflokomotiven der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶, Gattung G 8.1. Der Autor geht in seinen Ausführungen zunächst auf die Geschichte der Gattung G 8.1 ein und schildert die weitere Entwicklung der Güterzug-Lokomotiven nach dieser Baureihe. Einen breiten Raum nimmt die Beschreibung der Lokomotive 55 3345 ein, die sich im Besitz der DGEG befindet, zahlreiche Detailzeichnungen ergänzen den Text. Ein besonderes Kapitel ist den Rauchkammerüberhitzern und dem Wasserrohrkessel der Bauart „Stooman“ gewidmet. Zahlreiche Betriebsaufnahmen sowie zwei Laufplanabdrucke runden den Inhalt des Heftes ab.

—————

Hans Schweers und Henning Wall

Der Betriebsdienst der Rhein-Sieg-Eisenbahn AG (RSE)

Schriftenreihe Historischer Schienenverkehr, Heft 4. 48 Seiten A 5, detaillierte Streckenkarte, Bahnhofs- und Situationspläne, Originalvorschriften von 1925, geschichtliche Überblick, kartoniert. DM 7,—. Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V., 5100 Aachen 1, Postfach 603.

Über die Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) ist schon viel geschrieben worden; geschichtliche Daten über dieses große Schmalspurnetz gibt es also kaum noch zu erhellen. Interessant dürfte dagegen ein Blick hinter die Kulissen eines solchen Bahnbetriebes sein, der erkennen läßt, welche Probleme und Schwierigkeiten alltäglich auf einen Kleinbahnbediensteten zukamen. Die Auswahl an Vorschriften im vorliegenden Heft zeigt die RSE auf der Höhe ihrer Entwicklung. Bahnhofsordnungen für einen kleineren Unterwegsbahnhof und einen

Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?

Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895 — 1897

Geschichtlicher Rückblick auf die ersten drei Jahre der Basler Strassenbahn mit zahlreichen Abbildungen.

Die Geschichte der Basler Strassenbahn, 1880 — 1895 — 1968

Ein Photobuch über das Rollmaterial, die Strecken, den Betrieb, 208 Seiten mit 330 Abbildungen.

Die Entwicklung der Basler Strassen- und Überlandbahnen

Geschichte, Betrieb und Rollmaterial der Birsigthalbahn, Birseckbahn sowie der Basler Strassenbahn auf Überlandlinien, 220 Seiten mit 330 Abbildungen.

Die weiten Spuren

Kompletter Überblick über die Modelleisenbahnen des Hauses Märklin, Göppingen, in den grossen Spurweiten 0, 1, 2 und 3, von 1891 bis 1969. Buch, gebunden, mit über 1000 Abbildungen.

Die Strassen- und Überlandbahnen von Bern und Thun

in diesem Photobuch werden mit Bildern, Plänen und Beschrieben beide Strassen- und Überland-Systeme eingehend gewürdigt.

Erinnerungen an die Bahn Steffisburg–Thun–Interlaken (Sonderdruck)

Die Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

Umfassende Studie über alle selbstfahrenden Fahrzeuge der schweizerischen Staatsbahn, die Streckenlokomotiven, Triebwagen, Rangierlokomotiven, Traktoren, Dienstfahrzeuge und Draisinen aller Typen, mit Bildern und Plänen. 368 Seiten, 630 Bilder und Pläne.

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)

Eingehende Darstellung aller Fahrzeuge der Betriebsgemeinschaft BLS. Beschreibungen mit hunderten von Bildern und Plänen. Eine Fortsetzung der Studie über die SBB. 360 Seiten, 630 Abbildungen.

Die Rhätische Bahn (Stammnetz)

Dieses Buch im Grossformat beinhaltet eine minutiöse Darstellung des gesamten Rollmaterials dieser Schmalspurbahn mit Hauptbahn-Charakter. Ergänzt durch 650 Fotos und Typenpläne aller Gattungen.

Die Gleichstrombahnen Rhätiens

Darstellung der Strecken und des Rollmaterials der nachfolgenden Gleichstromlinien der heutigen Rhätischen Bahn: Die **Berninabahn**, die Bahn **Chur-Arosa** sowie die Strecke Bellinzona-Mesocco.

Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn

Ein Buch, das über die Geschichte, die Strecken des Stammnetzes und deren Dampflokomotivtypen eingehend berichtet. 208 Seiten mit 400 Abbildungen.

Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee

Eingehende Darstellung der 44 wichtigsten Schiffe des öffentlichen Verkehrs. Die Geschichte der Schiffsbetriebe und des Sees. 240 Seiten mit fast 400 Abbildungen.

Komfort auf Schienen (Rollende Hotels, Band II)

Umfassende Darstellung und Würdigung der Entwicklung von Schlaf- und Speisewagen-Typen der europäischen Eisenbahnen, mit zahlreichen Abbildungen und Plänen aus der Geschichte. 420 Seiten, 620 Bilder.

Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern

Schiffe und Bahnen am Thuner- und Brienzensee. Eine Verkehrsstudie mit umfassenden Beschreibungen, unterstützt durch eine grosse Zahl von Bildern und Plänen: Dampfschiffe, Motorschiffe, Strassenbahnen, Bergbahnen sowie die Vorläuferbahnen der BLS.

Die Wiener Strassenbahn, 1945 — 1971 (Band I)

Ein Bericht mit Bildern und Plänen über die Strassenbahn-Fahrzeuge und Strecken Wiens.

Die alten Wiener Tramways, 1865 — 1945 (Band II)

Gespickt mit Bildern und Plänen einer vergangenen Epoche, berichtet dieses Buch über das vergangene Wien mit seinen Tramways. 220 Seiten.

Die Überlandbahnen von Bern nach Worb

Die Geschichte und das Rollmaterial zweier Berner Vorortsbahnen. 210 Bilder und Pläne.

Mittelbadische Eisenbahnen

Von der Strassburger Strassenbahn und der Lahrer Strassenbahn zur Mittelbadische Eisenbahnen AG. Eingehende Studien der Originalakten erbrachten dieses interessante Buch, zahlreiche Abbildungen von Strecken, Fahrzeugen und Gebäuden.

Bing, die Modelleisenbahnen unserer Grossväter

Gegliedert in drei grosse Kapitel, berichtet dieses Werk über die einst grösste Spielwarenfabrik der Erde: Die Geschichte des Hauses Bing, Nürnberg. Darstellung aller Eisenbahnmodelle, Photos aus europäischen Sammlungen. 400 Seiten, über 2000 Abbildungen.

Berliner Strassenbahnen

Unter dem Motto: «Berlin und seine Strassenbahnen» berichtet dieses Werk über die fast vergangene Epoche der Strassenbahn-Betriebe. Hier nahmen sie ihren Anfang und fanden ein vorzeitiges Ende. Das Buch beinhaltet nebst zahlreichen Plänen über 300 seltene Fotos, seit 1865.

Hundert Jahre Frankfurter Strassenbahnen

Ein Jahrhundert Strassenbahn-Geschichte der Stadt Frankfurt am Main ist für alle an der Vergangenheit Interessierten, mit zahlreichen Bildern und Texten, in diesem Buch zusammengefasst. 220 Seiten mit 350 Abbildungen und Plänen.

—————

Diese Bücher sind im **Verlag für Eisenbahn- und Strassenbahn-Literatur** erschienen. Sie wurden von begeisterten Eisenbahn-Amateuren nach jeweiligem eingehendem Studium der einzelnen Bahnen zusammengestellt, um damit einerseits die grosse Bedeutung der öffentlichen Transportmittel einem grösseren Personenkreis näherzubringen und anderseits das Wissen um die Vergangenheit für weitere Generationen lebendig zu erhalten.

Öffnungszeiten der grossen Eisenbahnbibliothek: Dienstag bis Freitag 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 16.00 Uhr.

Wir liefern per Post (zollfrei) beinahe alle Eisenbahnbücher der Welt.

Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH - 5234 Villigen (bei Brugg)

großen Bahnhof mit Anschlußgleisen, eine Dienstanweisung zum Betrieb einer längeren Anschlußbahn sowie die Vorschrift für den Wärterposten an der Siegbücke stehen stellvertretend für die zahlreichen übrigen Dienstvorschriften und sollen dem interessierten Kleinbahnfreund einen Einblick in die Betriebsweise und die technischen Besonderheiten der Rhein-Sieg-Eisenbahn ermöglichen.

—————

Hansjürgen Wenzel

Die Baureihe 57

250 Seiten, Format 14,5 x 21 cm, 240 Fotos, gebunden. DM 20,—. Eisenbahn-Kurier e.V., 5600 Wuppertal 11, Rubensstraße 3.

In bewährter Form legt die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e.V., den sechsten Band der Buchreihe „Deutsche Dampflokomotiven“ vor, der sich der preußischen Güterzugdampflokgattung G 10 widmet. Wer hätte gedacht, daß die BR 57 als Teil der Kriegsmaschinerie in Rußland, in den Ardennen, im Balkan und in Norwegen

zustellen. Als Laien auf dem Werbesektor steht uns nicht das Recht zur Beurteilung zu, ob und inwieweit diese Darstellung der Stilgeschichte der industriellen Werbung vollständig ist und als gelungen bezeichnet werden kann. Diese Sammlung von 275 Inseraten aus Fachzeitschriften dokumentiert die Entwicklung der Anzeigenwerbung in graphischer und drucktechnischer Hinsicht und die Entwicklung des Schienenfahrzeugbaus gleichermaßen. Zahlreiche Kuriositäten finden sich in den Abbildungen wieder, und manche Fahrzeuge sind abgebildet, die damals als fortschrittlich galten, heute aber als Bestandteil eines Museums-eisenbahnbetriebes oder einer stationären Fahrzeugsammlung gepflegt werden.

—————

J. Michael Mehlretter

Lok-Dauerkalender

Dampflokomotiven in Farbe

13 vierfarbige Kunstdruckblätter, Format 60 x 30 cm. DM 18,—. Motorbuch Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Mit Hilfe aufwendiger Großbildtechnik und bestem Vierfarbdruck wird hier dem Eisenbahnfreund ein ausgezeichnetr Kalender geboten, wie er bislang nicht zu haben war. Das Dauerkalendarium ist nicht auf ein bestimmtes Jahr ausgelegt, sondern läßt sich unbegrenzt verwenden, wodurch der Kauf dieses zeitlosen Kalenders besonders zu empfehlen ist.

—————

„Deutsche Eisenbahnen im Bild 1971—1972“

110 Fotos, 104 Seiten, Preis: 18,— DM. Verlag Frank Stenvall, Malmgatan 3, S-211 32 Malmö/Schweden.

Allen Lesern ist sicherlich das DDR-Jahrbuch bekannt, das über die Deutsche Reichsbahn berichtet. In der Bundesrepublik gibt es das entsprechende Jahrbuch vom Hestra-Verlag in Darmstadt, das Artikel über die Deutsche Bundesbahn ebenso wie Berichte über andere europäische Bahnen bringt. Jetzt ist ein neues Jahrbuch der Deutschen Eisenbahnen erschienen und es berichtet über alle Eisenbahnen, ob in der BRD oder in der DDR. Ausgerechnet ein Schwede macht uns vor, daß in zwei deutschen Staaten doch noch Gemeinsamkeiten vorhanden sind: nämlich die Eisenbahnen. Das erste Buch, welches jetzt erschienen ist, zeigt uns Fotos aus den Jahren 1971 und 1972; die Ausgabe 1973 wird demnächst erscheinen. Es ist erstaunlich, wie vielfältig noch 1971-72 die gute alte DampfloK in der DDR und in der BRD eingesetzt wurde und ihr „Plansoll“ voll erfüllte. Die 110 Fotos in diesem Bildband sind sehenswert und zeigen die Vielfalt beider deutscher Eisenbahnen, ob auf Haupt-, Neben- oder Schmalspurstrecken. Auch die Museums-Eisenbahnen und die historischen Dampffahrten kommen nicht zu kurz.

—————

—————

Hinweis zur letzten Ausgabe: Wir vergaßen, den Fotografen der Aufnahmen auf der Seite 13 oben und unten zu erwähnen. Die Aufnahmen stammten von H. G. Hesselink.

—————

Tausche Fleischmann-Lok 1390 gegen 4170, 4330 oder 4369. Zernikow, 4355 Waltrop, Leipziger Str. 6.

—————

Packwagen 0181 ex Mosbach-Mudau

Am 1. Februar traf er endlich bei der Selfkantbahn ein, der langerwartete DB-Packwagen der Odenwaldbahn! Besonders reizvoll ist die Inneneinrichtung des Wagens, der neben einem großen Packabteil ein kleines Zugführerabteil sowie einen Abort, der nur von der Plattform aus zugänglich ist, enthält. Der Wagen wurde sofort gründlich überholt; das Dach wurde neu gedeckt und der Anstrich innen und außen erneuert. Dabei verschwand natürlich auch die so besonders „kleinbahnmäßige“ Nummer, die er zuletzt stolz trug: 60 80 99 - 29 922-4! Bei der Selfkantbahn erhält er vorläufig seine alte Nummer 181. Leider sind die Baudaten nicht erhalten; vielleicht weiß ein Leser Näheres?

—————

Die IHS auf der 4. Verkehrs-ausstellung Essen '75

Das erste Großprojekt des Jahres 1975 war für die IHS die Vorbereitung zur Verkehrsausstellung. Es hatte sich die Möglichkeit ergeben, auf dieser Messe einen eigenen Stand aufzubauen und einen kompletten Schmalspurzug der Selfkantbahn auszustellen.

Bereits Ende Januar verließ der Bi 57 ex Rhätische Bahn die Selfkantbahn per Culemeyer und rollte nach Essen zur Hauptwerkstätte der Essener Verkehrs-AG. Hier wurde er für die Messe hergerichtet und gleichzeitig hauptuntersucht. Ende Februar wurden die Messehalle für den Aufbau der Ausstellung freigegeben und die eigentliche Arbeit begann. Manche Nacht schlug sich Helmut Steiger zusammen mit einer Gruppe von Mitgliedern vom Niederrhein und aus Köln und Bonn um die Ohren, um das Gleis zu bauen, DampfloK 16 und Wagen 57 abzuladen, die Lok zu streichen und den Informationsstand aufzubauen. Am 15. März wurde die Ausstellung eröffnet und der IHS-Stand präsentierte sich dem Publikum in Halle 10 als besonderer Blickfang.

Jeweils zwei bis drei Mitglieder betreuten vom 15. bis 23. März den Informationsstand verkauften Druckschriften und verteilten Werbeblätter. Außerdem wurde halbstündlich eine vertonte Dienschau über die Selfkantbahn gezeigt. Insgesamt wurden 14 000 Handzettel an das Publikum verteilt. Es ist zu hoffen, daß diese Werbeaktion sich in den Fahrgastzahlen der Saison 75 niederschlägt!



—————

—————



—————

Foto: M. Krieg

Vorbereitungen für die Saison 75

Im Januar fand eine Streckenbereisung durch unseren Obersten Betriebsleiter von der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, Frankfurt, statt. Er hatte keine größeren Beanstandungen am Streckenzustand, so daß bis Ostern nur kleinere Arbeiten durchzuführen waren wie Einzelauswechslung von Schwellen, Reparatur eines Schienenbruchs, Ersatz beschädigter Warnkreuze u. ä. Der zu Silvester umgebaute Gleisabschnitt wurde im März von einer Gleisbaufirma gestopft und gerichtet.

Mehrere Fahrzeuge wurden aufgearbeitet: Personenwagen 57 und Packwagen 181; ferner erhielt der Wagen 56 einen neuen Anstrich, und die Lok 19 wurde überholt. Sie bekam neue Puffer nach Sylter Bauart (zur Minderung der Kupplungsprobleme) und wurde neu gespritzt (Fahrwerk rot, Kessel und Führerhaus schwarz mit roten Zierlinien).

Der Bahnhof Schierwaldenrath wurde um einige junge Platanen und zwei Gaslaternen bereichert.

Ein Hinweis für Arbeitslustige: in Schierwaldenrath sind an jedem Wochenende Aktive anzutreffen. Auskünfte telefonisch bei Gaststätte Bekers, Tel. (0 24 54) 52 62. Arbeitsprogramm: Erneuerung des Bahnhofsbirgden und Aufarbeitung von Fahrzeugen.

Sommerfahrplan 1975: Zusätzlich zu den in der Beilage zu diesem Heft angegebenen Zügen verkehren bis einschl. 14. 9. weitere Züge auch um 10.30 und 17.40 ab Schierwaldenrath bzw. um 11.15 und 18.15 ab Gillrath. Die Saison dauert bis einschl. 12. 10. 1975.

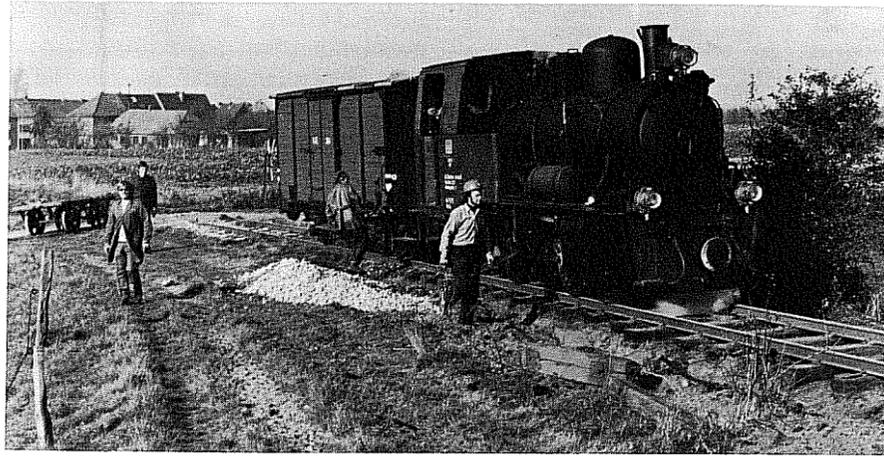
—————

Silvestermeeting 1974/75

Zum dritten Mal nutzten die Aktiven die freien Tage zwischen Weihnachten und Neujahr für einen Großeinsatz im Gleisbau auf der Selfkantbahn. Zweihundert Meter Gleis, die bereits vor Weihnachten abgebaut worden waren, mußten in der Nähe des Birgdorfer Sportplatzes neu verlegt werden. Trotz des kalten, regnerischen Wetters kam eine Handvoll Unentwegter nach Schierwaldenrath. Am Samstag nach Weihnachten dampfte der Bauzug erstmals zur Baustelle. 270 Schwellen und dreizehn Schienenlängen à 15 Meter mußten verlegt werden, ein Pensum, das nach dem geringen Arbeitsfortschritt der ersten Tagen kaum zu schaffen zu sein schien. Am 30. Dezember kamen schließlich doch noch ein paar Helfer dazu, und am Silvestermorgen erhielt die IHS sogar noch Unterstützung durch zwei Museumsbahner aus

Bruchhausen-Vilsen. Dennoch mußte bis in die Dunkelheit gearbeitet werden, bis die Strecke wenigstens wieder provisorisch befahrbar war. Nach dem Putessen, von Frau Luise Beckers mit kundiger Hand zubereitet und serviert, zeigte Herr J.-P. Sentenbien einige seiner Eisenbahn-Tonfilme, u. a. auch von der IHS-Fahrt nach Bruchhausen-Vilsen im Mai 1974. Andere Mitglieder hatten für Umengen von Feuerwerkskörpern gesorgt, so daß das alte Jahr mit einem zünftigen Feuerwerk verabschiedet werden konnte. Anschließend bestieg man in bester Stimmung den bereitstehenden Zug und dampfte nach Birgden, um beim Bahnhofswirt den Neujahrstrunk einzunehmen. Den Abschluß des Silvestertreffens bildete die offizielle Neujahrtsfahrt mit Katerfrühstück, zu der sich wieder etliche Interessenten einfanden. Insbesondere der Barwagen war gut besetzt, was sich erfreulicherweise beim Umsatz von Rollmöpsen und Getränken bemerkbar machte.

Bauzug der Selfkantbahn bei Birgden
Foto: H. Wall



Mit Dampf über die Moerser Kreisbahn

Am 1. 3. 1975 ließ die IHS anlässlich ihrer Jahreshauptversammlung einen Dampfzug über das Streckennetz der Moerser Kreisbahn fahren. Der Zug bestand aus der C-Tenderlok Nr. VI der Zeche Niederberg, den beiden dunkelrot gespritzten Bi 6 und 11 der Moerser Kreisbahn und drei DB-Eilzugwagen.

Vormittags dampfte der Zug über die Nordstrecke nach Rheinberg bei Fotohalten in Baerl und Orsoy. In Rheinberg fuhr der Zug bis in den Bundesbahnhof, da im Kreisbahnhof nicht genügend Umsetzlänge zur Verfügung stand. Nach einer längeren Mittagspause in Moers ging es weiter über die landschaftlich reizvolle Weststrecke Richtung Hoerstgen-Sevelen. Fotohalte wurden bei Schaepfysen und in Oermterberg eingelegt; in Hoerstgen-Sevelen gab es noch eine großartige Scheinausfahrt aus dem Bahnhof.

Den ganzen Tag über spielte auch die Sonne mit, so daß sich die Teilnehmer recht zufrieden über das Gebotene äußerten.

Lok VI der Zeche Niederberg und der VT 22 der Moerser Kreisbahn in Moers (1. 3. 1975)
Foto: F. Mattstedt



Ostern 1975: Saisonöffnung auf der Selfkantbahn

Pünktlich um 13.10 Uhr am Ostersonntag verließ der erste planmäßige Zug den Bahnhof Schierwaldenrath. Er bestand aus Lok 19 in ihrer neuen Farbgebung und den Zweiachsern 45, 56 und 57. Trotz der relativ frühen Jahreszeit und des nicht besonders guten Wetters waren die Züge sehr gut besetzt; vor allem im Zug 4 (15.15 ab Gillrath) waren kaum noch Sitzplätze frei. Wie sich aus Gesprächen mit Fahrgästen ergab, war dieser Erfolg hauptsächlich den großen Ankündigungen in der Presse sowie der Essener Verkehrsausstellung zu verdanken. Die Fahrgastzahlen am Ostermontag waren noch erfreulicher als am Vortag. Insgesamt wurden an den ersten beiden Betriebstagen knapp 800 Beförderungsfälle gezählt, wobei zu berücksichtigen ist, daß vom „Fahrgastsammel-punkt“ Gillrath aus nur jeweils zwei Hin- und Rückfahrten angeboten wurden! Übrigens erhielt jeder Fahrgast ein buntes Osterei als Ostergruß,, so daß die Selfkantbahn allen Mitreisenden in besonders freundlicher Erinnerung bleiben dürfte.

Arbeitseinsätze der Straßenbahnfreunde

Die Straßenbahn-Freunde der IHS treffen sich während der laufenden Saison jeden 2. und 4. Samstag im Monat in Schierwaldenrath. Auf dem Programm steht die Aufarbeitung des T 1 ex OEG. Die Arbeitseinsätze werden koordiniert durch:

Hans Königshofen, 404 Neuß-Weckhoven, Bernhard-Leterhaus-Str. 43, Tel. (0 21 01) 47 10 34.



Eröffnungszug am neuen Bahnsteig in Schierwaldenrath (30. 3. 1975)
Foto: U. Spillner

Die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Das zurückliegende Vierteljahr war bei der DKBM durch eine rege Bautätigkeit gekennzeichnet. Mehrere Bauvorhaben wurden in Angriff genommen, von denen einige inzwischen abgeschlossen werden konnten. Zu dem optisch markantesten zählt ohne Zweifel unsere neue Wagenhalle. Neben Unterstellmöglichkeiten für die Fahrzeuge bietet sie genug Platz für eine Werkstatt, sowie für Unterkunftsräume auswärtiger Mitglieder. Strenge Landschaftsschutzbestimmungen erlaubten die Erstellung der Halle leider nur in einer Holzbauweise. Durch einen entsprechenden Außenanstrich und noch vorzunehmender Anpflanzungen wird sich die Halle später sicherlich harmonisch den umliegenden Gehöften anpassen. Inzwischen ist der Bau soweit gediehen, daß die ersten Fahrzeuge ihren zukünftigen Stammplatz einnehmen konnten.

Mit der Erstellung dieser neuen Halle ergab sich die zwingende Notwendigkeit, auch die Bahnhofsgleise den veränderten Gegebenheiten anzupassen. Drei Hallengleise mußten nun zusätzlich an das vorhandene Gleisnetz angebunden werden. Wie so oft gingen auch diesen Arbeiten umfangreiche Erdbewegungen voraus. Gleichzeitig gaben wir die westliche Bahnhofsausfahrt auf, da das bisherige Ausfahrtgleis als zusätzliches Abstellgleis benötigt wird. Die neue Ausfahrt verlegten wir daraufhin auf die östliche Bahnhofseite. Als Gleisdreieck ausgeführt erlaubt sie uns ein problemloses Wenden der Fahrzeuge.

Bezogen sich die bisher beschriebenen Arbeiten mehr oder weniger auf ortsfeste Anlagen, so wollen wir doch die Arbeiten am Fahrzeugpark nicht ganz unterschlagen. Als größtes Objekt ist hier der Neubau eines 4achsigen Personenwagens zu vermelden. Ursprünglich in 9 400 mm Lüp geplant, ist er inzwischen auf 7 900 mm Lüp geschrumpft. Analog hierzu verringerte sich die Zahl der Seitenfenster von fünf auf vier. Nachträglich können wir sagen, daß die Erstellung des Fahrzeuges mehr Arbeit und auch höhere Kosten verursacht hat, als man ursprünglich überschauen konnte. Allein die Wahl der Druckfedern in den Drehgestellen bedurfte sehr vieler und kostspieliger Versuche. Bewährt hat sich auch bei diesem

Neubau wiederum der Einbau von zusätzlichen Gummielementen. Bekanntlich konnte ja die Lauf-ruhe unserer Zachsigen Personenwagen bedeutend verbessert werden, nachdem die Fahrzeuge nachträglich mit ähnlichen Dämpfungselementen ausgerüstet worden waren. Abschließend können wir sagen, daß der Wagen bisher ganz nach den Wünschen der Erbauer ausgefallen ist. Es bleibt also nur zu hoffen, daß die zukünftigen Fahrgäste ein ähnlich positives Urteil abgeben werden. Zwischenzeitlich erhielt der Wagen die DKBM-Nr. 401.

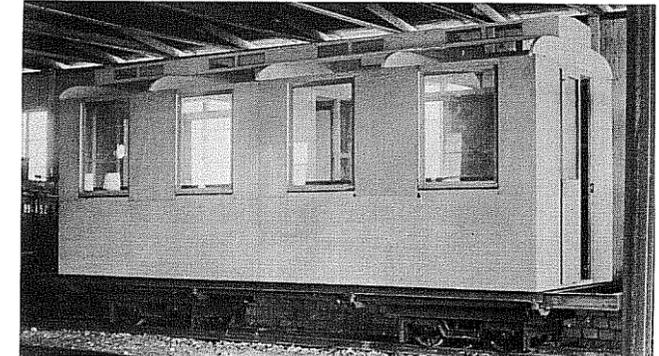
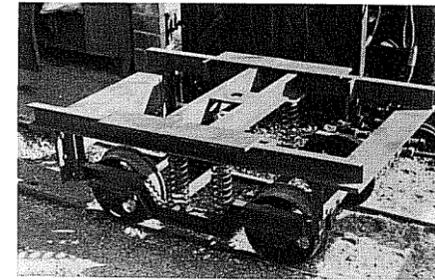
Viel Zeit bleibt uns leider nicht mehr, um die vorgenommenen Arbeiten auch termingerecht abzuschließen. Bekanntlich beginnt bei der DKBM der Fahrbetrieb am 1. Mai. Bis in den Oktober hinein verkehren dann samstags ab 14 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 10–12 und von 14–18 Uhr unsere Personenzüge.

Inzwischen sind uns auch die endgültigen Fahrgastzahlen der vergangenen Saison bekannt. Mit 15 606 beförderten Personen wurden 8,6 % weniger Fahrgäste befördert als im Vorjahr.

Hoffen wir, daß uns der kommende Sommer mehr Sonne, und damit auch mehr Fahrgäste beschert.

-ns

Drehgestell des neuen Personenzugens 401.
Foto: Klaus Jördens



Personenzug 401
Foto: Klaus Jördens



Lokparade im Bw Mühlenstroth, v. l. n. r.: Lok 1 „Mölm“, Lok 4 „Frank S.“, Lok 3 „Fürst Pückler“ und Lok 2 „August Bentlage“.
Foto: Klaus Jördens

Die Hohenlimburger Eisenbahn

Reinhard Schmitz

Am 28. Mai 1975 feiert die Hohenlimburger Kleinbahn AG im Sauerland ihr 75jährigen Bestehen. Seit einem Dreiviertel-Jahrhundert steht diese Schmalspurbahn – die letzte mit Güterverkehr in NRW – zu meist wenig beachtet im Dienst der Industrie des Nahmertals, weshalb ihr diese Abhandlung gewidmet sei.

In früheren Jahrhunderten begann man im Sauerland, die zahlreichen mittleren und kleineren Flußläufe als billige Energiequelle für Industriebetriebe auszunutzen. Für solche Unternehmungen bot sich auch das Nahmertal in Hohenlimburg an, und so wurde bereits um 1500 dort der erste Kupferhammer betrieben. Kurz darauf entwickelte sich in Hohenlimburg und Iserlohn das Gewerbe, das auf vier Jahrhunderte das Gesicht dieser Gegend prägen sollte: die Drahtzieherei, an die sich andere eisen- und stahlverarbeitende Betriebe anschlossen. Die Erfindung der Dampfmaschine ermöglichte die Entwicklung des bisherigen Kleingewerbes zur Industrie, doch litt diese, da sie die benötigten Rohstoffe über große Entfernungen heranzuführen und ihre Erzeugnisse in entfernten Gebieten absetzen mußte, unter den völlig unzureichenden Verkehrsverhältnissen.

Die Erfindung der Dampfmaschine schuf aber auch die Voraussetzungen für einen Eisenbahnbetrieb; die Stadt Hohenlimburg erhielt am 21. März 1895 den Anschluß an das sich entwickelnde Eisenbahnnetz, als der 1. Abschnitt Hagen – Letmathe der Ruhr-Sieg-Eisenbahn durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn eröffnet wurde. Wie auch in anderen Orten des Sauerlandes, so beispielsweise in Plettenberg, führte die vollspurige Hauptstrecke an den eigentlichen Produktionsstätten im Nahmertal nicht vorbei. Die dortigen Industriebetriebe benötigten aber einen Anschluß an einen Schienenweg, da die Eisenbahnferne und die damit verbundenen hohen Transportkosten sie nicht mehr konkurrenzfähig werden ließen. So regte sich in Hohenlimburg seit Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts immer mehr das Bedürfnis, die zahlreichen Fabriken im Nahmertal unmittelbar mit dem Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu verbinden; ein aus Fabrikanten und Stadtverordneten gebildetes Komitee nahm bald die Planung für eine Anschlußbahn in Angriff und stellte fest, daß sich das enge und krümmungsreiche Nahmertal für den Bau einer Normalspurbahn nicht eignete. Daher wandte man sich einer Schmalspurbahn in Meterspur zu. Die Pläne wurden am 10. Mai und am 28. Juli 1898 durch die Regierung zu Arnsberg landespolizeilich geprüft, am 19. Juli desselben Jahres erfolgte die Genehmigung der Pläne des Anschlußbahnhofes durch den Minister für öffentliche Arbeiten. Die Genehmigungsurkunde wurde von der Regierung zu Arnsberg am 1. März 1899 ausgestellt, so daß am 29. April 1899 schließlich die Aktiengesellschaft „Hohenlimburger Kleinbahn-Gesellschaft“ amtsgerichtlich eingetragen werden konnte.

Der Bau der Strecke schritt so zügig voran, daß bereits am 5. Dezember 1899 die erste Abnahme erfolgen konnte; am 28. Mai 1900 fand die Eröffnung der Kleinbahn statt. Die Strecke beginnt am Staatsbahnhof und führt mit einer Länge von 3,3 km ins Nahmertal, wo heute insgesamt 11 Werke mit 19 Anschlußgleisen bedient werden. Wegen der zahlreichen Gleisanschlüsse beträgt die Gesamtgleislänge der Hohenlimburger Kleinbahn 11,5 km. Die Strecke weist eine stärkste Steigung von 1:20 auf, der kleinste Kurvenhalbmesser beträgt 15 m. Ursprünglich waren die Gleise auf der gesamten Strecke als Dampfstraßenbahn im Straßenplanum verlegt, doch zwang der immer stärker werdende Straßenverkehr gegen Ende der zwanziger Jahre zu Verlegungen auf einem eigenen Bahnkörper, welche vornehmlich im Bereich der Obernahrerstraße vorgenommen wurden.

Die einzelnen Gleisanschlüsse werden zur Erleichterung des Betriebes zu den Bestimmungsbahnhöfen „Nahrmer“, „Obernahrmer“ und „Hobrackerweg“ zusammengefaßt; die Verteilung der einzelnen Anschlußnehmer auf diese Bestimmungsbahnhöfe ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen. Obwohl die Bestimmungsbahnhöfe laut „Fahles Orts- und Bahnhofsverzeichnis“ auch für Personenverkehr zugelassen sind, dient die Kleinbahn ausschließlich dem Güterverkehr. Ein um 1925 eingerichteter privater Omnibus-Personenverkehr wurde von der Kleinbahn geduldet, da auf der eingleisigen Strecke ein Personenverkehr ohne Behinderung des Güterverkehrs kaum möglich schien. Aufgrund dieser bestehenden privaten Omnibuslinie wurde um 1950 ein Antrag der HKB auf Durchführung eines Personenverkehrs abgelehnt.

Alle im Planungskomitee vertretenen Fabrikanten traten der HKB als Aktionäre bei und verpflichteten sich, alle mit der Staatsbahn ankommenden und dem derselben abgehenden Güter ausschließlich durch die Schmalspurbahn verfrachten zu lassen. Der Güterverkehr wurde von Anfang an mit Rollwagen betrieben, um das kostspielige Umladen der Güter im Staatsbahnhof zu vermeiden; im Bahnhof Hohenlimburg sind hierfür drei Umsetzrampen vorhanden. Daneben bestand bis 1958 auch ein Stückgutverkehr, von dem heute nur noch ein Stück Gleis vor der Güterabfertigung im Bf. Hohenlimburg zeugt. Im ersten Berichtsjahr beförderte die HKB bereits 36 999 t, in den folgenden Jahren stieg das Verkehrsaufkommen weiter an. In den Beförderungsziffern der Kleinbahn spiegeln sich deutlich die jeweilig herrschenden wirtschaftlichen und politischen Zustände wider, große Transportleistungen wurden während der Weltkriege erbracht, so im Jahre 1943 mit 294 464 t das höchste Transportergebnis überhaupt. Nach 1945 stiegen die Beförderungleistungen mit dem Aufschwung von Industrie und Handel bis 1960 auf 208 939 t an, sind inzwischen aber durch die Konkurrenz des Kraftver-

kehrs und die rückläufige Beschäftigung der im Einzugsbereich der HKB liegenden Industrie auf rund 130 000 t jährlich gesunken. Dieses Verkehrsaufkommen bietet der Kleinbahn immer noch eine gesunde Grundlage für ein weiteres Bestehen.

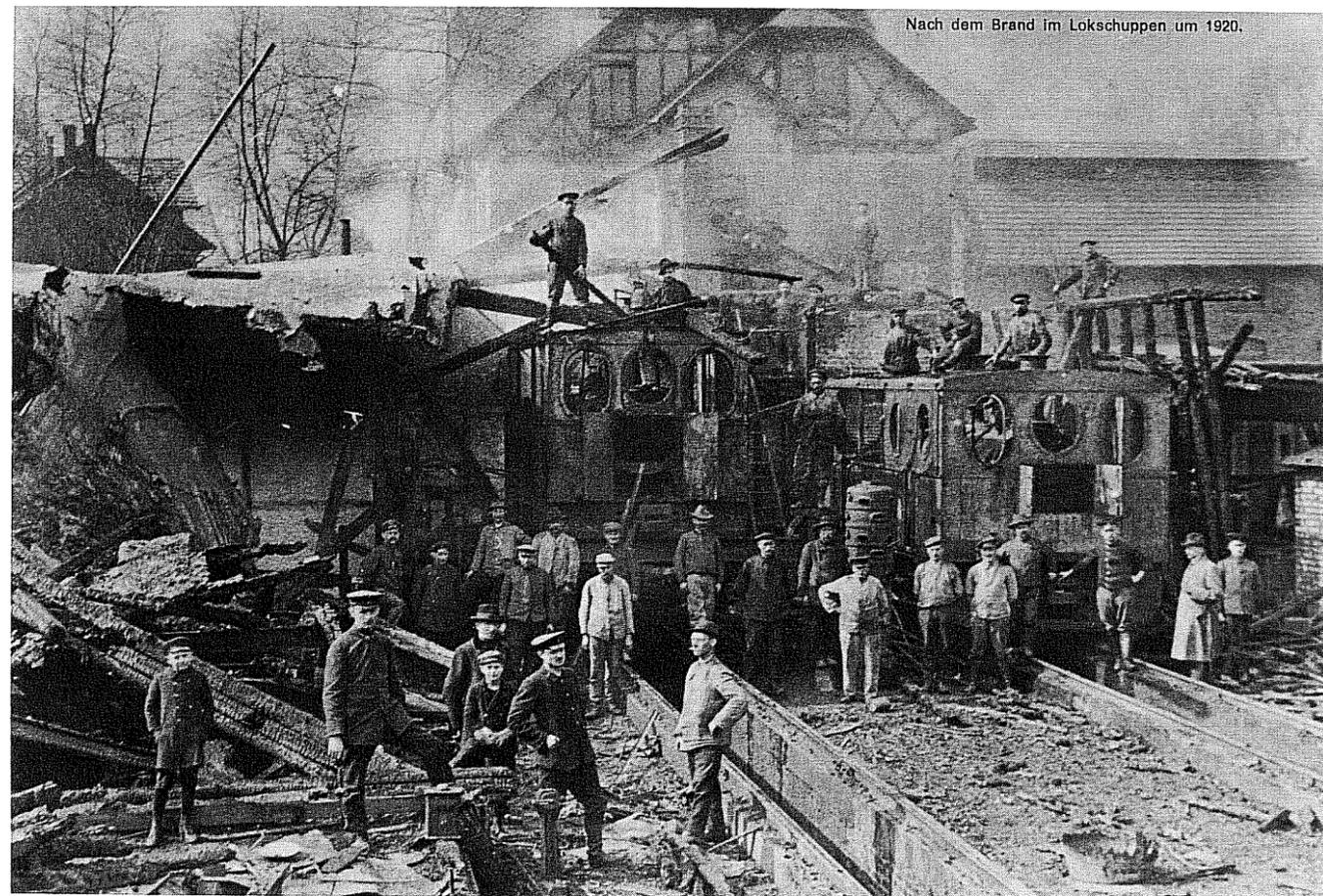
Bei der Betriebsaufnahme der Hohenlimburger Kleinbahn im Jahre 1900 standen drei zweiachsige Straßenbahndampflokomotiven, welche neben den Betriebsnummern 1, 2 und 3 auch noch die Namen „Hohenlimburg“, „Nahrmer“ und „Lenne“ trugen; Lokomotiven dieser Bauart prägten für fast sechs Jahrzehnte das Bild der Schmalspurbahn. Als die ersten Dampflokomotiven für den ansteigenden Verkehr nicht mehr ausreichten, versuchte man, von anderen Schmalspurbahnen gebrauchte Loks anzukaufen, so daß bei der HKB in der Folgezeit Lokomotiven der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn, der Straßenbahn Eltville – Schlangenbad und der Kleinbahn Piesberg – Rheine zum Einsatz kamen. Allerdings bewährten sich diese übernommenen Maschinen meist nicht besonders gut, da sie nicht für die doch recht schwierigen Verhältnisse im Nahmertal konstruiert worden waren; vor allem bereitete die durch den hohen Kalkanteil des Nahrmerwassers hervorgerufene Bildung von Kesselstein große Schwierigkeiten.

Mitte der zwanziger Jahre war der Lokomotivpark der HKB dringend erneuerungsbedürftig, da infolge der Kriegsjahre und der darauffolgenden Krisenzeiten eine sorgfältige Pflege der Lokomotiven nicht möglich gewesen war. Aufgrund der schlechten Erfahrungen, die mit gebrauchten Loks gewonnen worden war, wurden nun und in den folgenden Jahren insgesamt 4 Dampflokomotiven bei Jung in Auftrag gegeben; eine weitere, als Kastenlok ausgeführte Maschine wurde bei Henschel & Sohn bestellt. Diese Kastenlok gilt als die letzte für den Einsatz in Deutschland gebaute Maschine dieses Typs. Diese zwischen 1925 und 1937 bestellten Dampflokosten sämtlich bis zur Verdieselung im Jahre 1960/61 im Einsatz. – Erwähnt werden muß auch noch eine dreiachsige Diesellok mit Stangenantrieb, die im Zuge der Rationalisierung 1934 versuchsweise auf der HKB zum Einsatz kam. Allerdings bewährte sich diese Maschine nicht und wurde bereits 1936 wieder an die Deutschen Werke Kiel zurückgegeben.

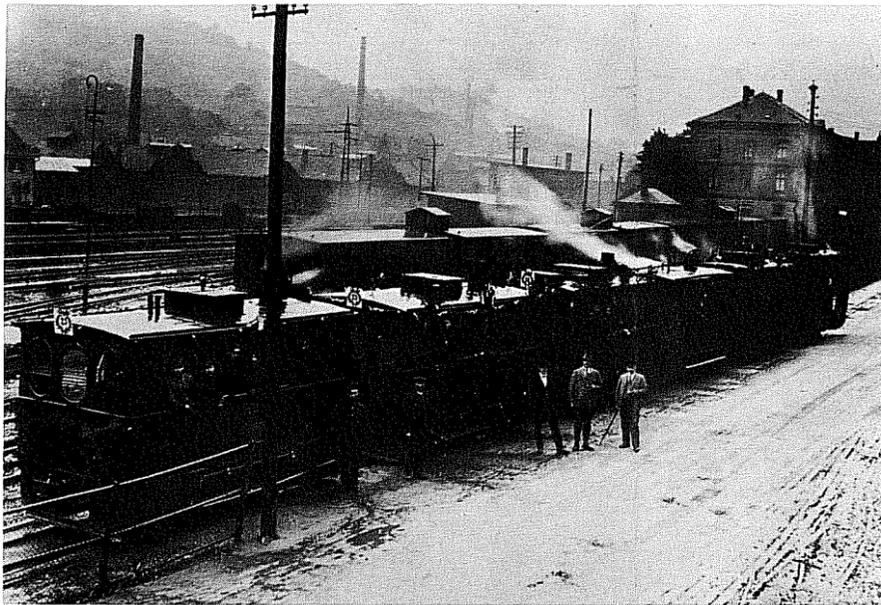
Die Konzessionsurkunde der HKB lief im Jahre 1960 ab und wurde erst nach einem eingehenden Gutachten vom Wirtschafts- und Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen bis zum 31. Mai 1990 verlängert. Dabei wurde der Kleinbahn jedoch die Auflage gemacht, eine Umstellung von der Dampftraktion vorzunehmen, da Anlieger und Straßenverkehr durch die Dampflokosten in nicht zumutbarem Maße belästigt und behindert wurden. Wegen der hohen Kosten für eine Elektrifizierung der Strecke wandte man sich bei der HKB Akku- oder Dieselloks zu, wobei die Entscheidung letztlich zu Gunsten der Diesellokomotiven ausfiel. Aus diesem Grunde wurden bei Orenstein & Koppel in Dortmund-Dorstfeld fünf Dieselloks des Typs MV 8 bestellt, die bis Anfang 1961 eingetroffen waren und die Dampflokosten ablösten. Aufgrund der Bemühungen des Heimatvereins Hohenlimburg konnte die Dampflok-



Bau der Hohenlimburger Kleinbahn im Jahr 1899. Güterzug mit Lok 2 „Nahrmer“ in der Mühltenteichstraße. Der alte Mühltenteich existiert nicht mehr. Heute befindet sich dort das „Trierer Walzwerk“. Aufnahme: Sammlung Schmitz



Nach dem Brand im Lokschuppen um 1920.



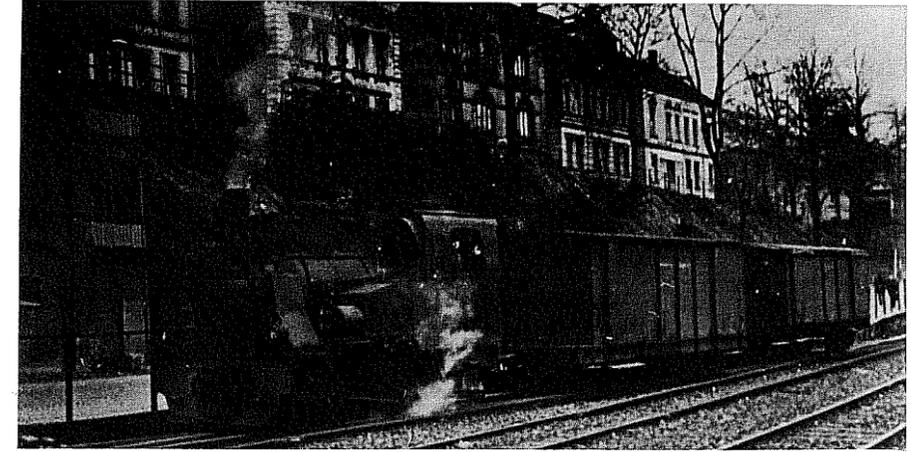
Anlässlich des 25jährigen Bestehens der Hohenlimburger Kleinbahn im Mai 1925 entstand dieses Erinnerungsfoto, auf dem sechs Dampflokomotiven im Festschmuck zu sehen sind.

Aufnahme: Sammlung Wolff

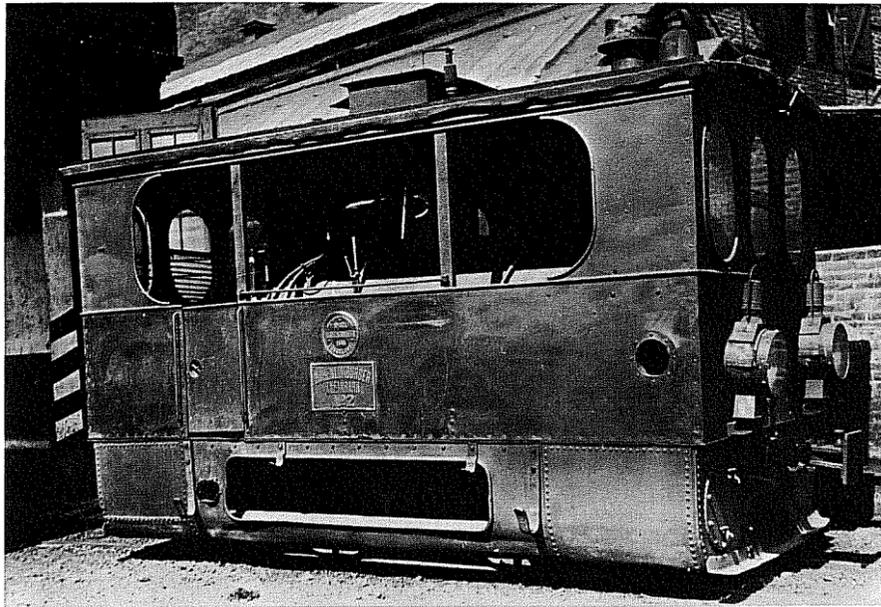
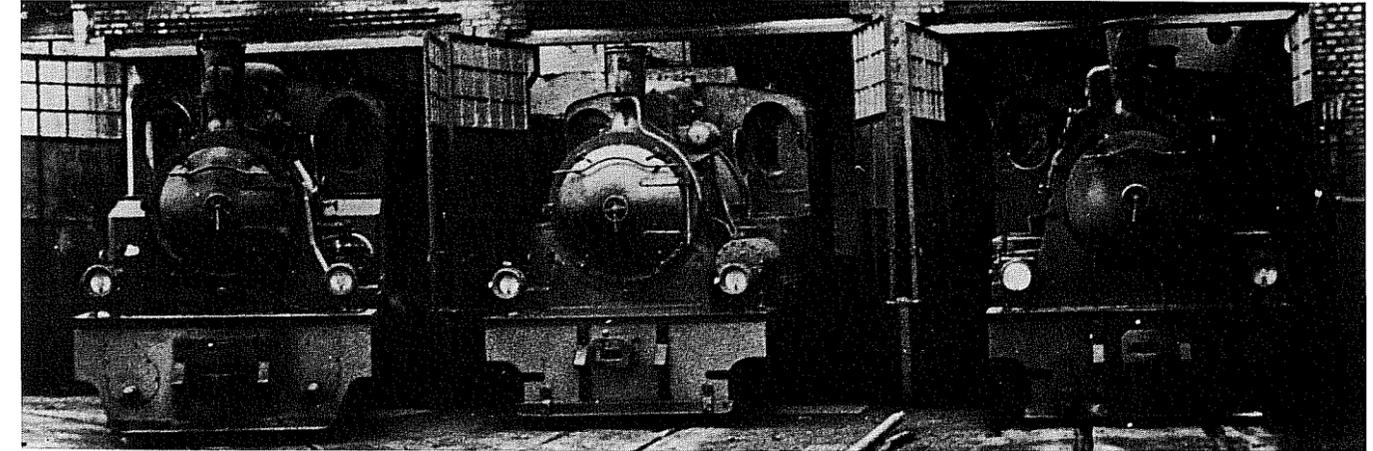
**Hohenlimburger Kleinbahn AG
Dampflokomotive Nr. 2 „Nahmer“**

| | |
|-------------------------|-----------------|
| Baujahr | 1900 |
| Erbauer | Hohenzollern AG |
| Fabrik-Nr. | 1171 |
| Spurweite | 1000 mm |
| Dienstgewicht | 14 600 kg |
| Zugkraft | 2700 kg |
| Fester Achsstand | 1460 mm |

Dampflok Nr. 5 (III) mit Stückgut-Zug in Hohenlimburg.



Drei Dampflokomotiven vor dem neuen Lokschuppen um 1950. Aufnahme: Sammlung Schmitz



Dampflok 2 (1). Aufnahme: Sammlung Wolff

Ein Kesseltransport auf der Hohenlimburger Kleinbahn in den zwanziger Jahren. Die zweite Maschine ist die Lok 1 „Hohenlimburg“.

Aufnahme: Sammlung Wolff



Dampflok 2 (II) der Hohenlimburger Kleinbahn vor einem Rollwagenzug am Kronenburgplatz. Aufnahme: Sammlung Schmitz



Nr. 1 vor der Verschrottung bewahrt werden. Sie wurde im Jahre 1970 dem Fabrikanten E. Koenig in Eslohe (Sauerland) überlassen, der sie in seinem Maschinenmuseum aufstellte.

Hohenlimburger Kleinbahn AG
Dampflokomotive Nr. 2“
Baujahr 1936
Erbauer Henschel & Sohn GmbH
Fabrik-Nr. 22737
Spurweite 1000 mm
Fester Achsstand 1500 mm

Im Jahre der Betriebsaufnahme umfaßte der Wagenpark der Hohenlimburger Kleinbahn 2 gedeckte und 2 offene Güterwagen sowie 15 Rollwagen. Mit dem Ansteigen der Beförderungsleistungen stieg auch die Anzahl der Güterwagen an, so daß 1950 2 offene und 4 gedeckte Güterwagen sowie 38 Rollwagen vorhanden waren. Aufgrund der Einstellung des Stückgutverkehrs im Jahre 1958 wurde der Bestand an Güterwagen, die teilweise von anderen Schmalspurbahnen wie der Kleinbahn Haspe – Breckerfeld und der Kreis Altenaer Eisenbahn übernommen worden waren, auf einen gedeckten Güterwagen verringert, der heute als Gerätewagen dient. Der Bestand an Rollwagen wurde nicht nur bis auf heute 43 Stück vergrößert, auch wurden ältere Fahrzeuge gegen solche mit höherer Tragkraft ausgetauscht. Es sind so auf der HKB Rollwagen im Dienst, die von der Iserlohner Kreisbahn (Kleinbahn Westig – Ihmert – Altena), der Wandsbecker Industriebahn und den Wuppertaler Stadtwerken stammen; diese tragen die Betriebsnummern 17–63 (mit Lücken).

Sämtliche Ausbesserungen und Untersuchungen an den Fahrzeugen werden in der Betriebwerkstätte der HKB vorgenommen, die über den Gleisanschluß des „Trierer Walzwerks“ erreicht wird. Hier befindet sich auch ein dreiständiger Lokschuppen, der im Jahre 1920 durch einen Brand schwer beschädigt wurde. Auch von Kriegseinwirkungen blieb die Hohenlimburger Kleinbahn nicht verschont, am 4. 12. 1944 wurden Lokomotivschuppen und Betriebswerkstätte bei Luftangriffen schwer getroffen. Mit dem Näherrücken der Alliierten mußte der Eisenbahnverkehr am 14. April des folgenden Jahres eingestellt werden und konnte erst im Sommer langsam wieder aufgenommen werden.

In letzter Zeit sind bei der Hohenlimburger Kleinbahn verschiedene Maßnahmen zur Rationalisierung getroffen worden. So wurden 1972 sämtliche handgebremsten Rollwagen mit Druckluftbremsen ausgestattet, zu Pfingsten 1968 ein bahneigenes Sprechfunknetz aufgebaut, im Personalstand große Einsparungen vorgenommen. Auch die Fahrzeuge sind gegenüber früheren Zeiten wesentlich leistungsfähiger geworden: die Tragfähigkeit der Rollwagen ist von 20 000 kg auf 40 000 kg angestiegen, die Zugkraft der Lokomotiven von ca. 36 PS bei den Dampfloks Nr. 1–3 auf 140 PS bei den heutigen Diesellokomotiven. Die Hohenlimburger Kleinbahn arbeitet somit sparsam und rationell und dürfte auch weiterhin ihre Bedeutung für die angeschlossene Schwerindustrie beibehalten. Sie hat – im Gegen-



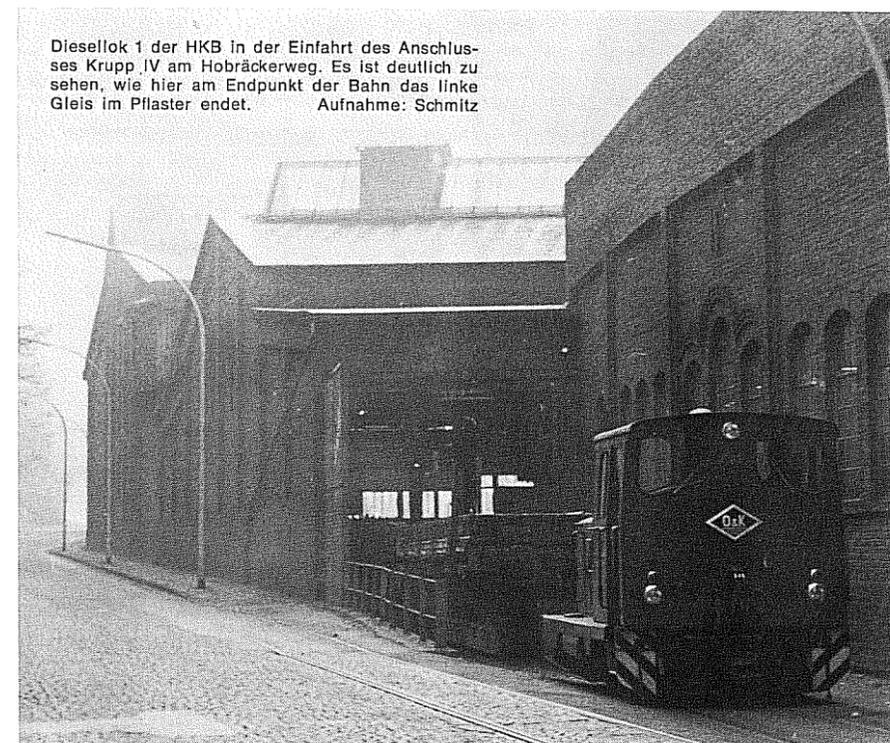
Dampflokomotiven 2 und 4 in Hohenlimburg.
 Aufnahme: Gerd Wolff



Dampflok 4 rangiert am Hohenlimburger Walzwerk,
 Kaltwalzwerk Nahmer. Aufnahme: Gerd Wolff

satz zu vielen anderen Bahnen – einen großen Vorteil aufzuweisen, nämlich, daß sie durch den kleinen Halbmesser, den die Schmalspur erlaubt, und den Rollwagenverkehr bis unmittelbar in die Fabrikhallen der angeschlossenen Werke vordringen kann. Das bedeutet, sie ist im Haus-Haus-Verkehr dem Kraftwagen ebenbürtig. Gefahr besteht nur dann, wenn angeschlossene Industriebetriebe wegen fehlender Ausweitungsmöglichkeiten im engen Nahmental ihre Produktionsstätten in andere Gebiete verlegen würden, was bisher aber noch nicht geschehen ist. Es kann somit der berechtigten Hoffnung Ausdruck verliehen werden, daß die pfeifenden und bimmelnden Züge der Hohenlimburger Kleinbahn auch in absehbarer Zukunft hinein das Stadtbild Hohenlimburgs prägen werden; dies ist der Ausblick im Jubiläumsjahr 1975.

Hohenlimburger Kleinbahn AG
Diesellokomotive 1
Baujahr 1960
Erbauer Orenstein + Koppel
Fabrik-Nr. 25 986
Spurweite 1000 mm
Fester Achsstand 1500 mm
Leistung 140 PS



Diesellok 1 der HKB in der Einfahrt des Anschlusses Krupp IV am Hobrackerweg. Es ist deutlich zu sehen, wie hier am Endpunkt der Bahn das linke Gleis im Pflaster endet. Aufnahme: Schmitz

Fahrzeugliste der Hohenlimburger Kleinbahn AG, Stand 1. 7. 1974

| Betriebs-Nr. | Anzahl | Art des Fahrzeugs |
|--------------|--------|--|
| 1–5 | 5 | Diesellokomotiven, Typ MV 8 |
| 1 | 1 | Gedeckter Güterwagen, Tragfähigkeit 21 t |
| 17–63 | 43 | Rollwagen |

(mit Lücken)

Tabelle sämtlicher Lokomotiven der HKB

| Betriebs-Nr. | in Dienst | Bauart | Baujahr | Lieferwerk | Fabrik-Nr. | Ausmusterung | Bemerkungen |
|------------------|-----------|---------|---------|----------------|------------|--------------|-------------|
| I. II. III. IV. | gestellt | | | | | | |
| Besetzung | | | | | | | |
| 1 | 1900 | B-n2t K | 1899 | Hohenzollern | 1170 | 1927 | |
| 2 | 1900 | B-n2t K | 1900 | Hohenzollern | 1171 | 1934 | |
| 3 | 1900 | B-n2t K | 1900 | Hohenzollern | 1172 | 1934 | |
| 4 | 1906 | B-n2t | 1897 | Hohenzollern | 992 | 1914 | 1) |
| 5 | 1906 | B-n2t K | 1900 | Humboldt | 1330 | 1932 | 2) |
| 6 | 1913 | B-n2t K | 1913 | Henschel | 12480 | 1945 | |
| 7 | 1918 | B-n2t K | 1899 | Henschel | 5118 | 1923 | 3) |
| 8 | 1918 | B-n2t K | 1899 | Henschel | 5119 | 1923 | 3) |
| 4 | 1925 | C-h2t | 1925 | Jung | 3726 | 1960 | |
| 1 | 1927 | C-h2t | 1927 | Jung | 4055 | 1961 | 4) |
| 3 | 1934 | C-V | 1934 | Deutsche Werke | | 1936 | 5) |
| 2 | 1935 | B-h2t K | 1935 | Henschel | 22737 | 1960 | |
| 5 | 1935 | B-n2t | 1904 | Hohenzollern | 1798 | 1939 | 6) |
| 3 | 1937 | B-h2t | 1937 | Jung | 7042 | 1960 | |
| 5 | 1939 | B-h2t | 1939 | Jung | 8638 | 1960 | |
| 1 | 1960 | B-V | 1960 | O & K | 25986 | | |
| 2 | 1960 | B-V | 1960 | O & K | 25987 | | |
| 3 | 1960 | B-V | 1960 | O & K | 25988 | | |
| 4 | 1960 | B-V | 1960 | O & K | 25989 | | |
| 5 | 1961 | B-V | 1961 | O & K | 26149 | | |

K = Kastenlok (viereckige Straßenbahnbauart)

- 1) Von der Köln – Frechen – Benzlerather Eisenbahn 1906 übernommen, 1914 als Werklokomotive an die WURAG verkauft und dort noch etwa 12 Jahre in Betrieb gewesen.
- 2) Von der Continentalen Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft erworben
- 3) Von der Straßenbahn Eltville – Schlangenbad übernommen, 1923 verkauft
- 4) Am 12. 8. 1970 in das Privatmuseum des Fabrikanten Eberhard Koenig in Eslohe (Sauerland) überführt
- 5) 1936 an den Lieferer zurückgegeben, später nach Leverkusen gelangt
- 6) Von der Kleinbahn Piesberg – Rheine übernommen, später an Westdeutsche Laschenfabrik Köln, dann Straßenbahn Bochum

Eisenbahnen und die Briefmarke

von Eberhard Kunst

Deutschland ist eines der europäischen Länder, welches erst im 19. Jh. durch seine Eisenbahnen erschlossen wurde. Auch war es ein Verdienst dieser Bahnen, daß Deutschlands Fürstentümer und Länder näher zusammenrückten und schließlich vereinigt werden konnten. Friedrich List war einer dieser Vorkämpfer, der dafür eintrat, daß Deutschland durch ein gemeinsames Eisenbahnsystem zu einer großen Nation zusammengeschürt werden sollte. Dies alles sind historische Fakten, die in anderen Ländern dazu ausreichen, daß die jeweiligen Postverwaltungen immer neue Postwertzeichen mit dem Thema Eisenbahn herausbrachten und noch herausbringen. Die deutsche Post ist in dieser Hinsicht eine Ausnahme, die herausgegebenen Eisenbahnbriefmarken kann man bequem an 5 Händen abzählen! —

Wenn man dagegen die Vielfalt solcher Marken in anderen Ländern betrachtet, kann man die ausländischen Eisenbahn-Motivsammler nur beneiden. Hier seien nur die Marken von „Jersey“ und „Isle of Man“ erwähnt, die wunderschöne alte Dampflokomotiven zeigen. Sogar ein Land in Südamerika — nämlich Paraguay hat einen Eisenbahnsatz mit 10 Marken herausgegeben, auf dem Dampflokomotiven aller Länder dargestellt sind. Unter anderem auch die 1. deutsche Lokomotive „Adler“. Deutsche Dampflok haben auch andere Länder wie z. B. „Aïman“, „Guinea“, „Shajah“ und „Fujeira“ (die teilweise keine eigenen Eisenbahnen besitzen) dazu verführt, eigene Eisenbahnmarken herauszugeben. Vergessen sollte man auch nicht die Ungarn, die sich mit vielen Marken bemüht haben, der guten alten Dampflok ein ehrwürdiges Denkmal zu setzen. Beim Blick in andere Länder seien noch zum Schluß die Marken aus China, Liberia und Japan erwähnt. China (Vorkriegschina, Volksrepublik China und Taiwan) hat die größte Anzahl von Marken mit Motiven über die Eisenbahn herausgebracht und ist somit ein sehr umfangreiches Gebiet für den Eisenbahn-Motivsammler geworden. —

Liberia, gelegen an der westafrikanischen Nordguineaküste, hat seine erste Motivmarke Eisenbahn bereits im Jahre 1894 gedruckt. Die z. Z. letzten Marken haben als Vorlage romantisch gestaltete Aquarellzeichnungen, auf denen der Graphiker auch der Zeitepoche entsprechend Reisende dazugezeichnet hat. Diese Briefmarken sind zweifellos ein Blickfang für jeden versandten Brief. —

Auch die Marken der Japaner strahlen einen eigentümlichen, fast exotischen Reiz aus. Für die Herstellung der Briefmarken diente allerdings kein Gemälde als Vorlage, sondern echte Fotos aus den Tagen der Dampfloktraktion. Wer schon die hervorragend gestalteten Eisenbahnbildbände Japans bewundert hat, der weiß, daß auch die Briefmarken sehenswert sind! —

Nun aber zu den Eisenbahn-Briefmarken Deutschlands:

Die erste Serie (4 Marken), die bewußt das Thema Eisenbahn-Triebfahrzeug in den Mittelpunkt stellte, war die Ausgabe zur Jahrhundertfeier der Deutschen Eisenbahn-

(10. 7. 1935). Auf dem 6-Pfennig-Wert war die „Adler“ mit dem Eröffnungszug (7. 12. 1835) auf der ersten deutschen Eisenbahn-



linie von Nürnberg nach Fürth abgebildet. Die 12-Pf-Marke zeigt eine Schnellzuglok der BR 03, der 25-Pf-Wert hat als Abbildung den damaligen fliegenden Hamburger (SVT 877), und auf der 40-Pf-Marke ist eine Schnellzuglok mit Stromlinienverkleidung der Baureihe 05 zu sehen. — In den Kriegs- und Nachkriegsjahren erschienen einzelne Marken, die das Thema Eisenbahn berührten, z. B. „Provinz Sachsen (42 + 28 Pf). Erst 1960 gab es wieder eine echte Eisenbahnbriefmarke: nämlich zum 125. Jahrestag der deutschen Eisenbahn. Motiv: Eine der ersten Dampflokomotiven.

In den späteren Jahren gab die Bundespost zwar noch einige Marken heraus, aber das Thema Bahn wurde nur entfernt gestreift (z. B. Verkehrsausstellung 1965, Fahrplankonferenz 1955, Wohlfahrtsmarke 1969 mit einer Dampflok als Zinnfigur). Für den deutschen Briefmarkenfreund wurde das Thema Eisenbahnbriefmarke erst interessant, als die Bundespost Berlin 1971 eine Serie „Berliner Verkehrsmittel“ herausgab. — Aber nun, im Jahre 1975, hat die Post eine Serie (8 Werte) herausgegeben, die die deutsche Lokomotivbaukunst hervorragend würdigt. Wenn es sich auch so mancher Eisenbahnfreund gewünscht hätte, daß die Marken sich an den Vorbildern von Japan oder Liberia orientiert hätten, so wollen wir doch nicht unbescheiden sein und uns an den jetzigen Marken erfreuen. In einigen Jahren wird die letzte Dampflok der Deutschen Bundesbahn ihr Leben ausgehaucht haben, und dann hat die Deutsche Bundespost noch einmal die Möglichkeit der guten alten Dampflokomotive ihre Anerkennung zu zollen, sprich: Briefmarkenserie herauszugeben. — Doch kehren wir zu den jetzigen Jugendmarken zurück, die am 15. April 1975 erschienen sind:

Es gibt von der Deutschen Bundespost-Bonn vier Werte und zwar: Eine 30-Pf-Marke mit einer Diesellok der Baureihe V 218, einen 40-Pf-Wert mit der BR E 103, dann den 50er-Wert mit einer Abbildung des neuen IC-Zuges ET 403 und als letzten Wert der modernen Reihe einen Magnetschwebezug Transrapid, der ja bekanntlich erst in der Erprobung steht.

Doch die schönsten Marken sind bestimmt die 4 Werte, die die Berliner Post herausgebracht hat:

1. Motiv (0,30 + 0,15 DM), die Dampflok „Drache“. Diese Lokomotive wurde 1848 von Henschel für die „Friedrich-Wilhelms Nordbahn“ gebaut.

2. Motiv (0,40 + 0,20 DM), die Dampflok der BR 8970-75. Die preußische T 3 war sowohl die beliebteste Lok der KPEV und ist es auch bis heute bei den Eisenbahnfreunden geblieben. Die abgebildete Lok hat die Nr. „89 7452“.

3. Motiv (0,50 + 0,25), zeigt die Güterzuglok „50 001“, die 1938 von Henschel in Kassel erbaut wurde und 1939 ihrem Haupteinsatzort Leipzig zugewiesen wurde.

4. Motiv (0,70 + 0,35 DM) hat als Abbildung die BR 10. Dieser Neubau der Deutschen Bundesbahn wurde 1957 von Krupp in Essen gebaut und wurde bereits nach 11 Jahren, Anfang 1968 abgestellt.

Zum Schluß sei noch der Hinweis gestattet, daß die neue Postwertzeichen-Dauerserie, die Darstellungen aus Industrie und Technik zeigen wird, auch einen Wert mit einem Nahverkehrszug enthalten wird.

Museums-Eisenbahn dampfte unterm Berliner Funkturm

DEV-Aktivitäten auf der 9. Internationalen Tourismus-Börse in Berlin

von Eberhard Kunst

An den Informationsständen der Fremdenverkehrsorganisationen und der Reisebüros sowie an den Ständen der internationalen Reiseveranstalter konnte sich das Publikum über neue Reiseziele informieren. Um die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich zu ziehen, hatten die Aussteller ihre Stände zum Teil sehr attraktiv gestaltet. Man bummelte auf der „Weltreise an einem Tag“, wie die „ITB“ auch genannt wird, am Canada Saloon oder am Beduinenzelt aus Algerien vorbei, fand am Stand der Deutschen Bundesbahn moderne Triebfahrzeuge vor und konnte einen Mississippi-Dampfer besichtigen, den das Fremdenverkehrsamt der USA auf der 9. ITB Berlin 1975 aufgebaut hatte.

Besonderes Interesse bei vielen Besuchern erregte auf seinem Stand in der Halle 6 a der alte Personenwagen Nr. 11 (ex DR 901-312) von der ehemaligen Franzburger Kreisbahn (FKB), den der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. von der Reichsbahn der DDR erworben hat. Viele Reminiszenzen an frühere Eisenbahnfahrten wurden dadurch wach, und fast alle Besucher erinnerten sich ihrer Jugendjahre, in denen sie noch selbst mit diesen Oldtimerwagen gefahren sind :::

Die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen war mit dem Wagen 11 der Museums-Eisenbahn, die ja bekanntlich dem Deutschen Eisenbahn-Verein gehört, auf der ITB Berlin. Die Gemeinde versprach sich davon eine gute Publicity und dadurch eine Belebung der Besucherzahlen im Luftkurort Bruchhausen-Vilsen. Außer den vielen Naturschönheiten, die die Samtgemeinde bietet, ist sicherlich ein Besuch bei der Museums-Eisenbahn eines der schönsten Ferienerlebnisse in der Grafschaft Hoya. Deshalb hatten die aktiven Berliner Mitglieder und das Presse- und Informationsreferat des DEV die Ausstellung des Ausstellungsstandes unter dem Berliner Funkturm übernommen. Allerdings war mit dieser Übernahme eine nicht

unerhebliche Arbeit der DEV-Mitglieder verbunden. Als erstes mußte der P-Wagen 11, der wahrscheinlich im Jahre 1976 auf der Museums-Eisenbahn eingesetzt werden wird, von Berlin-Spandau zum Funkturm transportiert werden. Dann folgte die teilweise Aufarbeitung des Wagens und eine farbliche Erneuerung innen und außen. Neugierige Besucher, die den Wagen vor der Eröffnung der Messe bereits gesehen hatten, waren später nach der Aufarbeitung sehr erstaunt über die Leistungen aller Beteiligten. Auch der Ausstellungsstand mußte ausgestellt werden: Großfotos aus Bruchhausen-Vilsen, ein betriebsfähiges Läutewerk und last not least der alte Wagen von der ehemaligen FKB zogen die Besucher magisch an. Im Wagen lief eine Nonstop-Diaschau und zeigte die Schönheiten von Bruchhausen-Vilsen, seiner Umgebung und der Museums-Eisenbahn des DEV. Sogar zierliche Koreanerinnen aus Fernost erschienen in Nationaltracht, um sich deutsche Kleinbahnhistorie aus der Nähe anzuschauen. Prominentester Besucher war Jochen Richert, Chef der bekannten Hamburger Fernsehlotterie der ARD. Ob es wohl bei der nächsten Auslosung der Fernsehlotterie Reisen nach Bruchhausen-Vilsen zu gewinnen geben wird? Wie alle Besucher feststellen konnten, ist die Dampflokromantik heute wieder ein Werbefaktor ersten Ranges. Sogar die englische Staatseisenbahn warb mit den noch vorhandenen Dampflokomotiven und mit den englischen Museums-Eisenbahnen. Vielleicht wird auch die Deutsche Bundesbahn eines Tages diese Dampfnostalgie in ihre Werbung mit einbeziehen!

Jedenfalls konnte sich der alte Personenwagen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen nicht über mangelnde Besucherzahlen beklagen, und dies war der schönste Dank an die freiwilligen Helfer in Berlin, die so manche Nacht und viele Tage für eine gemeinsame Sache geopfert hatten.

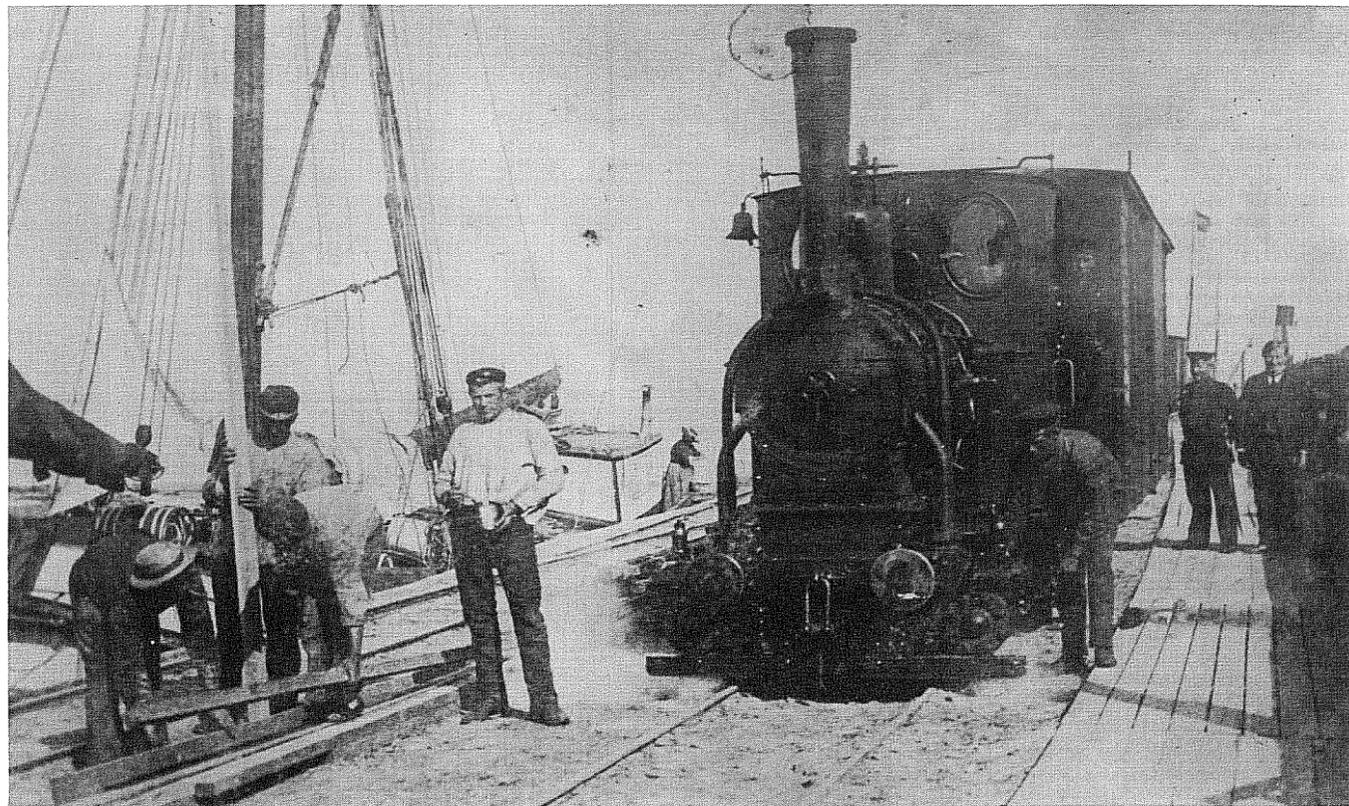
Zwei hübsche Koreanerinnen aus Fernost interessieren sich für den Oldtimerwagen

Unter diesem Foto, das im Pressedienst der DB abgedruckt war, stand folgender Text: Ein Oldtimerwagen des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. war eine der Attraktionen auf der diesjährigen „Internationalen Tourismus-Börse“ in Berlin.



Die Borkumer Inselbahn

Von Jörg Reith



Von der Transportbahn zur Inselbahn

Borkum, die größte der ostfriesischen Inseln, war einer der ersten Badeorte an der Nordsee. Urlauber, die sich in Borkum erholen wollten, mußten allerdings, um dorthin zu kommen, einige Strapazen auf sich nehmen. Mit dem Schiff ging es von Emden nach Borkum, wo der Dampfer vor der „Heimlichen Liebe“ am Südstrand ankerte, und die Passagiere in die im Wasser wartenden Pferdewagen umsteigen mußten. Dies war aber nur bei ruhigem Wetter möglich und recht gefährlich. Außerdem dauerte so eine Überfahrt rund sechs bis acht Stunden. Daher verwundert es gar nicht, daß immer wieder Stimmen laut wurden, die eine anständige Landungsbrücke forderten. Diese sollte dann mit dem Ort durch eine Pferdebahn verbunden werden, um die 90minütige, strapaziöse Fahrt mit dem Pferdewagen zu vermeiden.

Seit dem Jahre 1879 bestand schon eine Materialbahn zwischen dem Ort und der Hopp, einem Wasserarm, der an der Ostseite der Insel ins Meer mündete. Auf diesem Wege wurden alle Baustoffe, die man für die Errichtung des neuen Leuchtturms brauchte, herangeschafft. Als im November 1879 der Leuchtturm fertig war, blieb das Gleis liegen, denn man benutzte es jetzt zum Transport von Bühnenbaumaterial für die Strandbefestigungen. Im Jahr 1883 sollte dann dieser Schienenweg zu einer Inselbahn ausgebaut werden. Allerdings plante man, die Landungsbrücke nicht in der Hopp zu bauen, sondern an der Fischerbalje (heute „Reede“), weil dort das Wasser tiefer sei.

Am 30. Juli 1885 wurde die Konzession zum Bau und Betrieb einer Inselbahn auf Borkum sowie zum Bau einer Landungsbrücke den Emdener Bauunternehmern Habich & Goth erteilt. Der, vom königlichen Landrat von Weyhe unterzeichneten Urkunde, folgte 3 1/2 Monate später der Vertrag. Doch die Finanzierungsfrage konnte nicht so schnell gelöst werden, und so verzögerte sich der Baubeginn bis zum Sommer 1887. Anfang Mai 1888 war die eingleisige, 7,4 Kilometer lange Strecke von der Reede bis zum Ort fertiggestellt, etwas später auch die Landungsbrücke.

Das Gleis war auf den letzten 800 Metern vor der Landungsbrücke ohne großen Unterbau direkt auf das Watt gelegt und wurde bei Flut überspült. Kurz vor der Landungsbrücke war es hochgelegt, so daß die Züge direkt auf die Brücke fahren konnten.

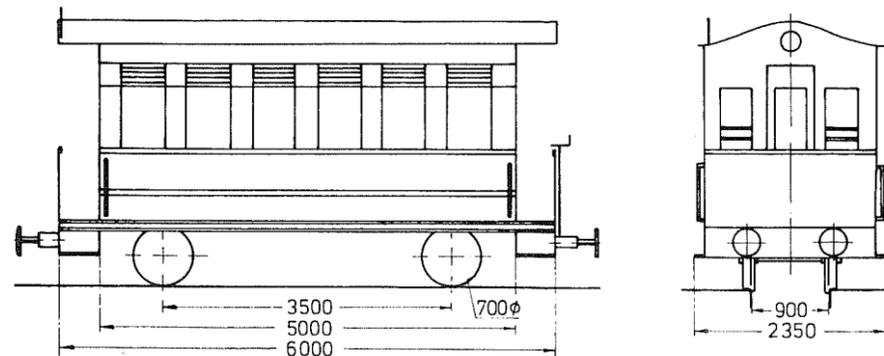
Mit Saisonbeginn 1888 wurde der regelmäßige Betrieb aufgenommen. Allerdings sofort mit Dampf, denn die Pferdebahn wäre unbequemer gewesen. Merkwürdigerweise sträubten sich die Borkumer, den Bahnbetrieb mit zu finanzieren. Sie wollten grundsätzlich nichts mit der Bahn zu tun haben, denn die Fuhrmänner fürchteten, daß all die Baustoffe und Lebensmittel, die sie bisher befördert hatten, nun von der Bahn transportiert würden. So blieben die Emdener Bauunternehmer Habich & Goth die alleinigen Besitzer der Bahn, auch weil sie den Bau größtenteils mit eigenen Mitteln finanziert hatten. Die erste Lokomotive, „Melitta“, war eine Lok, die Habich & Goth schon beim Bau des Ems-Jade-Kanals eingesetzt hatten. Da die Rahmen der dort verwendeten Loren als

Puffer dienten, hatte auch diese Lok zwei Puffer. Durch den Einsatz von „Melitta“ bei der Borkumer Inselbahn erklärten sich die für eine deutsche Kleinbahn ungewöhnlichen Seitenpuffer und die Spurweite von 900 mm.

Doch zurück zum Jahr 1888. Noch im Eröffnungsjahr traf die zweite Lok „Borkum“, ein, ein Neubau von Krauss. Zusammen mit „Melitta“ und fünf von dem Bäckermeister Poppinga aus Emden gekauften Personenwagen besorgte die „Borkum“ den gesamten Saisonverkehr. Zu den ersten Personenwagen sollte man noch erzählen, daß es ausrangierte hannoversche Pferdewagen waren, die der Bäckermeister Poppinga gekauft hatte, um damit in Emden eine Pferdebahn vom Bahnhof zur Nesserlander Schleuse zu betreiben. Das Projekt war genehmigt, das Kapital vorhanden, und man hatte mit den Baumaßnahmen begonnen, doch bei einer Probefahrt mußte man feststellen, daß die doppelstöckigen Wagen für den Rathausbogen zu hoch waren. Das Projekt wurde aus diesem Grund trotz erneuter Versuche anderer nie vollendet. Poppinga verkaufte daher die hannoverschen zweiachsigen Doppelstockwagen nach Borkum, wo sie allerdings vor ihrem ersten Einsatz bei der BKB zu Eindeckern umgebaut wurden.

Die Inselbahn bewährt sich

Dank der jetzt bequemen Aussteigemöglichkeiten nahmen die Kurgastzahlen sprunghaft zu. Um dem wachsenden Bedarf an rollendem Material gerecht zu werden, baute man bei der BKB in Eigenbauweise allein bis zum Jahr 1900 mehr als fünfzehn zweiachsige Personenwagen. Ein



Poppinga-Wagen, 1888 angekauft, ehemals Pferdewagen aus Hannover, Nr. 1-5

Packwagen, von einer unbekanntenen Firma neu gebaut, ergänzte den Wagenpark.

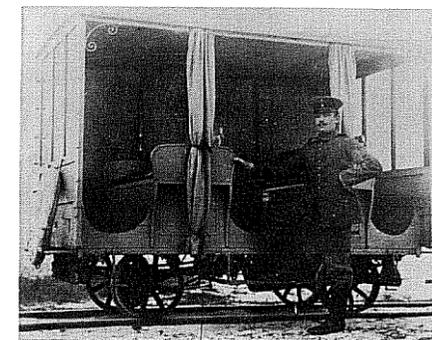
Das Streckenstück vor der Landungsbrücke war bis zur Jahrhundertwende einige Male durch Sturmfluten zerstört worden. So baute man nun die Strecke auf Pfahljochen auf.

Wegen des immer größer werdenden Betriebes konnte die BKB nicht länger ein Privatunternehmen sein. Auf Veranlassung des zuständigen Ministeriums der Regierung in Berlin wurde die BKB daher 1903 in die „Borkumer Kleinbahn- und Dampfschiffahrts AG“ umgewandelt. Die Hauptaktionäre waren die „Dampfschiffahrtsgesellschaft Ems“ in Emden und Franz Habich. Die Inselgemeinde lehnte erneut eine Beteiligung ab. Das Aktienkapital betrug 700 000 Mark. Welche Bedeutung die Inselbahn schon in diesen ersten Jahren erhalten hatte, stellte selbst die kühnsten Erwartungen in den Schatten. Doch der Aufstieg setzte sich noch weiter fort. 1906 kam die dritte Lok, „Emden“, nach Borkum. Zwei Jahre später mußte man ein zweites Gleis parallel zum ersten legen, damit der wachsende Verkehr auch weiterhin bewältigt werden konnte. Die Hochstrecke hatte man beim zweigleisigen Ausbau daher durch einen massiven Damm ersetzt. Aufspülungen an den Landungsbrücken hatten dort schon lange ein etwa 1,5 Quadratkilometer großes Areal entstehen lassen. Man hatte einen festen Hafen angelegt, und die bei Regenwetter glitschige hölzerne Landungsbrücke war verschwunden.

Eine neue Aufgabe lag für die BKB im aufkommenden Güterverkehr. 1909 zum Beispiel waren schon 35 Kippkastenwagen und 10 Güterwagen im Einsatz. Der wachsende Güterverkehr machte auch einige Anschlußgleise notwendig, denn die Kunden wollten das dritte Umladen gern vermeiden. Diese Anschlüsse waren: Schlachthof, Gaswerk, Bootsschuppen und ein langes Gleis zum Bauhof des Wasserschiffahrtsamtes am Badestrand. Letzteres führte durch ein Gleisdreieck, in dem der Betriebsbahnhof lag, von der Hauptstrecke ab, führte über eine Kohlenrampe mit einer Steigung von 1:150 in einer engen 180°-Kurve durch hohe Sanddünen direkt auf die Strandpromenade. Der Anschluß wurde später vom Bauhof etwa 2,5 Kilometer bis zum Sturmeck und in der anderen Richtung etwa 800 Meter bis zur Wilhelmshöhe jeweils parallel zur Strandpromenade verlängert. Später sollte diese Strandbahn noch eine große Bedeutung erlangen.

Die politische Lage im deutschen Reich machte schon Jahre vor dem Ersten Weltkrieg deutlich, daß es bald zu einer Auseinandersetzung zwischen Deutschland und anderen europäischen Ländern kommen würde. Daher war die Militarisierung nicht zu übersehen. Borkum, als dem Festland vorgelagerte Insel, war natürlich strategisch äußerst wichtig. So entstanden nach 1910 an der Reede Kasernen, im fast unbewohnten riesig großen Ostland wurden unzählige Festungsbauten und ebenfalls eine große Kaserne erstellt. Dazu mußte viel Baumaterial herangeschafft werden, und wer konnte das besser als die Inselbahn? Dazu baute man in einer Verlängerung der Stammstrecke vom Bahnhof in einem Bogen um das Dorf eine Strecke ins Ostland. Sie war etwa 3,5 Kilometer lang und endete am Emmichdenkmal. Da

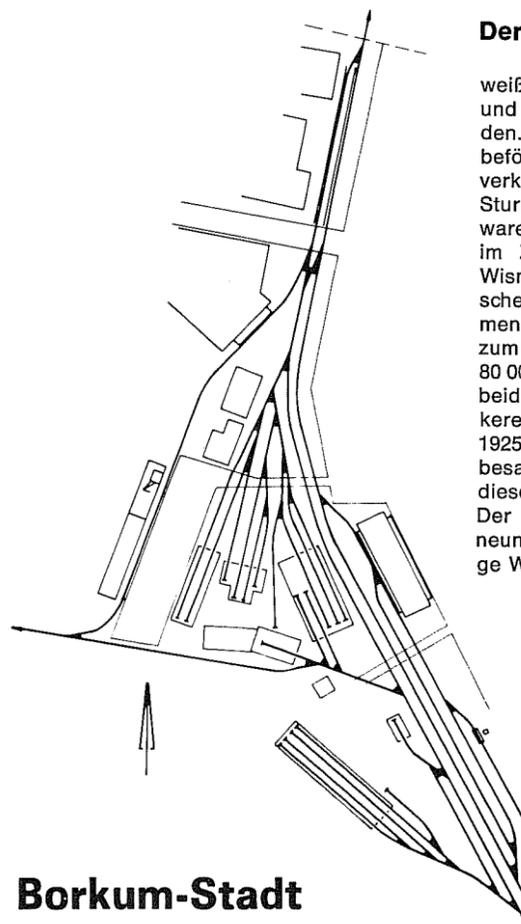
diese Strecke ausschließlich für militärische Zwecke gebaut wurde, übernahm eine Eisenbahnpionierabteilung die Leitung dieser „Festungsbahn“. Die Kommandantur Borkum hatte wegen des Umfangs der Transporte auch eigene Fahrzeuge. Unter anderem drei Dampflok, von denen nicht viel bekannt ist, einige offene Sommerwagen für Soldatentransporte sowie Offiziers- und Bereisungswagen. Für den Güterverkehr standen zum Beispiel 1914 rund 120 Kippkastenwagen vom Bau des Ems-Jade-Kanals und sechs Güterwagen zur Verfügung. Um diese Fahrzeuge warten zu können, baute die Kommandantur in der Nähe der Kaserne „Mitte“ am Barbaraweg einen kleinen Betriebsbahnhof mit ausgedehnten Gleisanlagen und drei Werkstatthallen. Als dann 1914 der Krieg ausbrach, war Borkum zwar gut gerüstet, aber vom eigentlichen Kriegsgeschehen ist es nie berührt worden.



Draisine der Militärbahnen. Foto: Sammlung Reith

Der Höhepunkt

In den zwanziger Jahren wanderte der weiße Badestrand von den großen Hotels und der Kurhalle unaufhörlich nach Norden. Um die Kurgäste zum Badestrand zu befördern, richtete die BKB einen Pendelverkehr auf der Strandbahn zwischen Sturmeck und Wilhelmshöhe ein. Zuerst waren es lokomotivbespannte Züge, erst im Zweiten Weltkrieg setzte man einen Wismarer Schienenbus ein. Trotz der politischen Umstände der Weimarer Zeit nahmen die Beförderungsleistungen zu: 1928 zum Beispiel 34 000 Tonnen Güter und 80 000 Personen. Längst waren die ersten beiden Lokomotiven durch leistungsstärkere ersetzt (1906 „Emden“, 1909 „Aurich“, 1925 „Münster“ und „Leer“). Außerdem besaß die BKB 255 Kippkastenwagen zu diesem Zeitpunkt, sowie 24 Güterwagen. Der Personenwagenpark umfaßte 1928 neunzehn zweiachsige und zehn vierachsige Wagen.



Borkum-Stadt

Triebfahrzeugliste der Inselbahn Borkum

Dampflokomotiven

| Nr. | Name | Baujahr | Hersteller | F.-Nr. | Bauart | Bemerkungen |
|-----|---------|---------|--------------|--------|--------|---|
| 1 | Melitta | 1877 | Krauss | 631 | Bn2t | geliefert an Fa. Brauns in Bischhausen, Baulok der Fa. Habich & Goth, kam 1888 nach Borkum, 1910 oder 1925 an O + K verkauft wie „Melitta“, etwa 1925 an O + K verkauft |
| 2 | Borkum | 1888 | Krauss | 1933 | Bn2t | |
| 3 | Emden | 1906 | Hohenzollern | | Bn2t | |
| 4 | Aurich | 1909 | Hohenzollern | | Bn2t | + 1952 |
| 5 | Münster | 1925 | Hohenzollern | 4509 | Bn2t | |
| 6 | Leer | 1925 | O + K | 10925 | Bn2t | 1944 Kesselexplosion durch Bombentreffer, am 5. 8. 1944 verschrottet |
| 7 | Borkum | 1937 | O + K | 13091 | Bn2t | betriebsunfähig abgestellt |
| 8 | Dollart | 1939 | O + K | 13571 | Bn2t | betriebsunfähig abgestellt |

Diesellokomotiven

| Name | Baujahr | Hersteller | F.-Nr. | Bauart | Bemerkungen |
|---------|---------|------------|--------|--------|--|
| Leer | 1935 | DWK | 551 | B | Wehrmachtslokomotive gelangte nach dem Krieg zur Inselbahn |
| Emden | 1942 | Henschel | 25955 | B | Wehrmachtslokomotive gelangte nach dem Krieg zur Inselbahn |
| Münster | 1957 | Schöma | 1989 | B | diesel-elektrisch |

Triebwagen

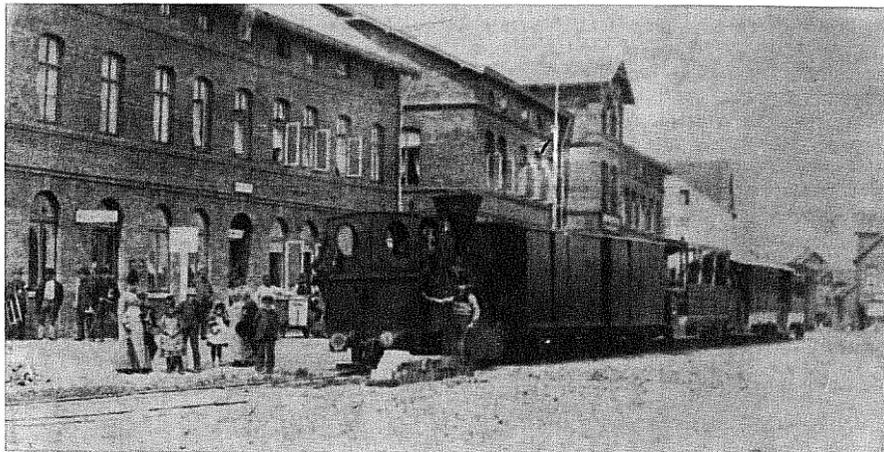
| Nr. | Baujahr | Hersteller | F.-Nr. | Bemerkungen |
|------|---------|---------------------|--------|-------------|
| VT 1 | 1939 | Waggonfabrik Wismar | 21145 | EVA-VT |
| VT 2 | 1939 | Waggonfabrik Wismar | 21123 | EVA-VT |
| VT 3 | 1937 | Draisinenbau Berlin | | Draisine |

In der Hitler-Zeit begann man wieder auf Borkum Bunker und andere militärische Einrichtungen zu bauen. Im Ostland und auf der Ostseite der Stadt wurden Flakbatterien und Kasernen errichtet. Dazu war es nötig, die Ostlandbahn vom Emmich-Denkmal aus um 3,5 Kilometer zu verlängern. Außerdem wurde eine Stichbahn vom Emmich-Denkmal parallel zur anderen Bahn gelegt, die in die Dünen führte. Um den Materialtransport zu erleichtern, gab es unzählige Anschlussgleise von der Ostlandbahn zu den einzelnen Baustellen. Von der Hauptbahn führte nahe beim Ort (km 0,638) ein Gleis zur Bunkergruppe Lüderitz. Da es auch an einem Baustofflager vorbeiführte, wurde es von der BKB noch bis 1970 benutzt.

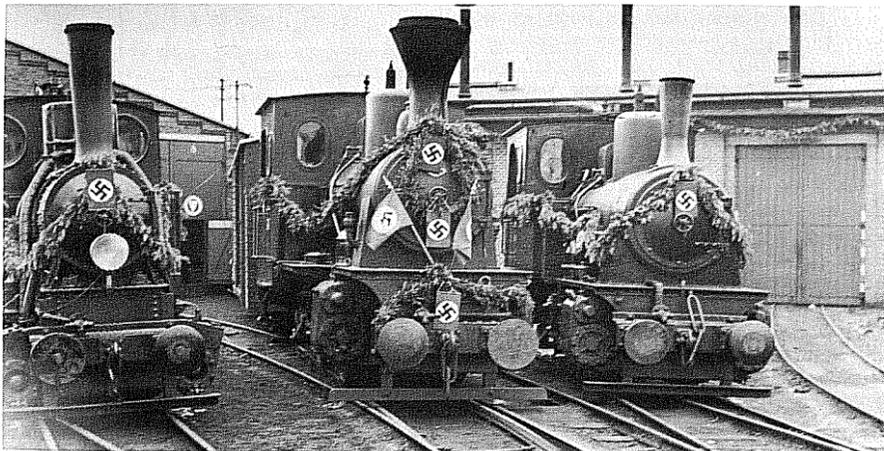
Um mit den Baumaterialien nicht jedesmal durch den Ort und den in jener Zeit stark frequentierten Bahnhof fahren zu müssen, baute man im Zweiten Weltkrieg das „Schlütergleis“. Es verband die Strecke zur Reede mit der Ostlandbahn. Das etwa zwei Kilometer lange Gleis zweigte vor dem Anschluß zum Gaswerk etwa bei km 2,6 von der Hauptstrecke ab und folgte dann der heutigen Betonstraße östlich am Dorf vorbei und mündete schließlich ca. 100 Meter östlich der Werkstätten Barbaraweg auf die Ostlandbahn.

Die BKB hatte mit dem Betrieb auf diesen Strecken nichts zu tun. Die Betriebsführung war von einer Spezialgruppe der Marine übernommen worden. Die eben genannten Strecken und die Ostlandbahn waren bis zum Ende des Krieges militärisches und geheimes Gebiet. Daher wissen viele alte Borkumer nichts von diesen Strecken. So sind auch die vielen Anschlüsse der Ostlandbahn nicht bekannt. 1939 hatte die BKB neunzehn Kilometer Streckenlänge, die Militärbahnen mindestens fünfundzwanzig Kilometer.

Auf der Hochbahn. Lokomotive „Melitta“ mit GmP (etwa 1900). Foto: Sammlung Reith



Parade zum 50jährigen Bestehen der Borkumer Kleinbahn. Von links nach rechts: „Emden“, „Borkum“ (II) und „Leer“. Foto: Sammlung Reith



Die Marine, die in der Hitler-Zeit die Anlagen und Fahrzeuge der Kommandantur übernommen hatte, besaß jedoch nur noch eine der drei Kommandanturloks; die anderen waren inzwischen verschrottet worden. Da die Militärlöcher immer schwerer wurden, versuchte man gegen 1934 eine C-gekuppelte Lok (vermutlich von Jung) einzusetzen. Die Versuche scheiterten, wahrscheinlich an den Gleisen, denn der Gleisunterbau war zu leicht. Die Trassen führten durch lockere Sanddünen. Bei Regen entstanden so oft gefährliche Unterspülungen. Schließlich entschied man sich für eine B-Diesellok. Als 1940 die einzige Marinedampflokomotive verschrottet wurde, erhielt die Marine eine für damalige Zeiten hochmoderne dieselelektrische Lokomotive. Etwa zur selben Zeit hatte die BKB ihre letzten beiden Dampfloks von O & K geliefert bekommen (1939 „Borkum II“, 1940 „Dollart“). Ich möchte einmal wissen, bei welcher deutschen Kleinbahn mit einer Streckenlänge von weniger als acht Kilometern gleichzeitig sechs Dampf- und zwei Diesellokomotiven im Einsatz gewesen sind, wie es auf Borkum der Fall war?

Sowohl die Marine als auch die Borkumer Kleinbahn hatten die Vorteile der Schienenbusse der Bauart Wismar erkannt. So wurde 1939 beziehungsweise 1940 jeweils ein Fahrzeug angeschafft.

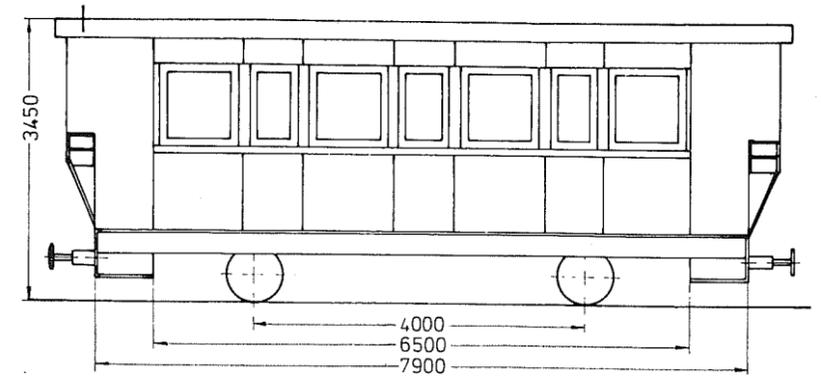
Während des Krieges war die BKB schließlich noch Betriebsführerin der Militärbahnen geworden, so daß der Wagenpark 1940 außer den oben genannten Triebfahrzeugen zwei Draisinen, 32 Personenwagen, 55 Güterwagen und noch etwa 120 Kippkastenwagen umfaßte.

Die Zeit nach dem Krieg

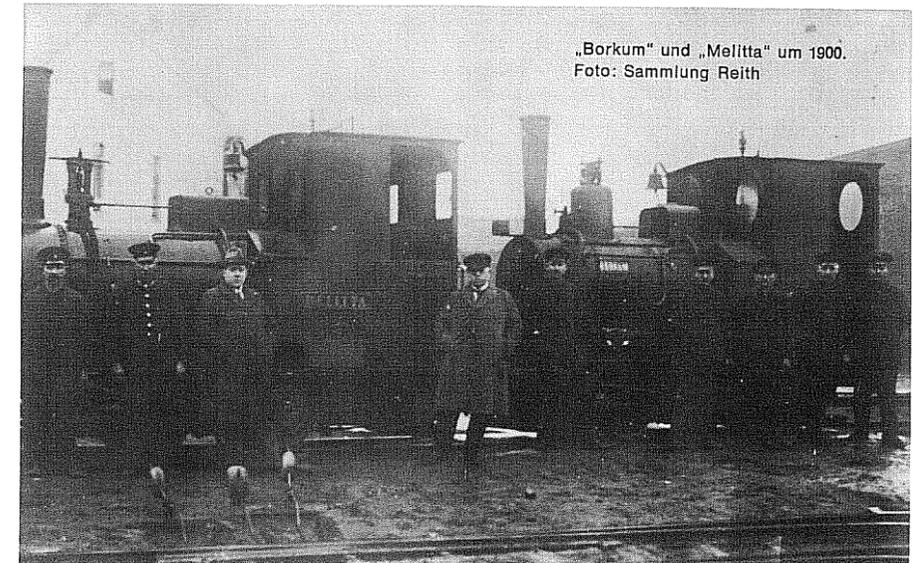
Als 1944 Bomben auf Deutschland fielen, wurde auch Borkum nicht davon verschont. Bei einem Angriff bekam der Bahnhof einen Volltreffer. Die Güterabfertigungshalle wurde zerstört. Ebenfalls das Geschäftszimmer der BKB, und somit auch alle Akten, Dokumente, Betriebsbücher und Aufzeichnungen über die Geschichte der Bahn. Im selben Jahr fiel eine Luftmine vor dem Betriebsbahnhof auf die Lok „Leer“. Obwohl die Mine nicht explodierte, gab es eine Kesselexplosion, bei der leider der Lokführer, Heizer und ein Rangierer getötet wurden. Die Lok wurde später verschrottet. Zum Glück zerstörte der Krieg nicht mehr von der Inselbahn.

Gleich nach der Kapitulation übernahm die BKB sämtliche Fahrzeuge der Marine. Die beiden Dieselloks erhielten die Namen ehemaliger Dampflokomotiven („Emden“ die dieselelektrische und „Leer“ die Diesellok). Die alliierten Truppen sprengten die Bunker und bestanden auf einem Abbau der Ostlandbahn bis zu den Werkstätten Barbaraweg, die von da an von der BKB als solche benutzt wurden. Ebenfalls wurde das „Schlütergleis“ abgebaut.

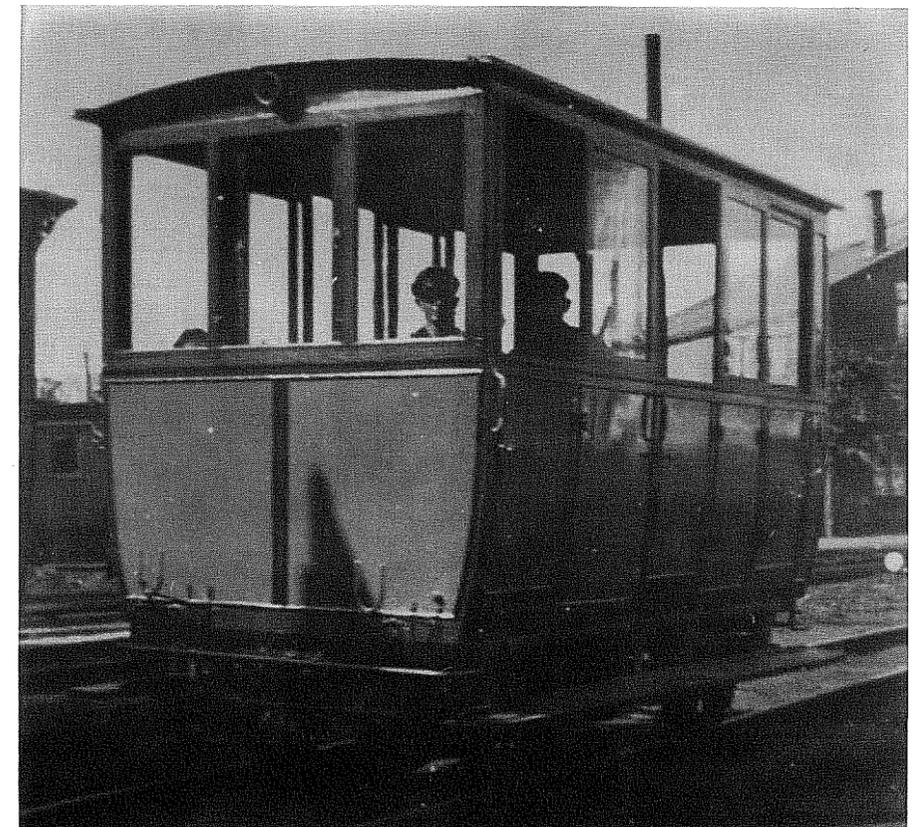
Die Beförderungszahlen der ersten Nachkriegsjahre war gleich denen der Kriegsjahre, d. h. etwa 250 000 Personen und 25 000 Tonnen Güter. Doch das Ende der Inselbahn war schon damals nur noch eine Frage der Zeit. Denn die Marine hatte in den letzten Kriegsjahren parallel zu der Stammstrecke zur Reede eine breite Betonstraße gebaut. Bisher konnten alle Güter, die im Hafen gelöscht wurden, nur durch die Inselbahn zum Ort befördert wer-

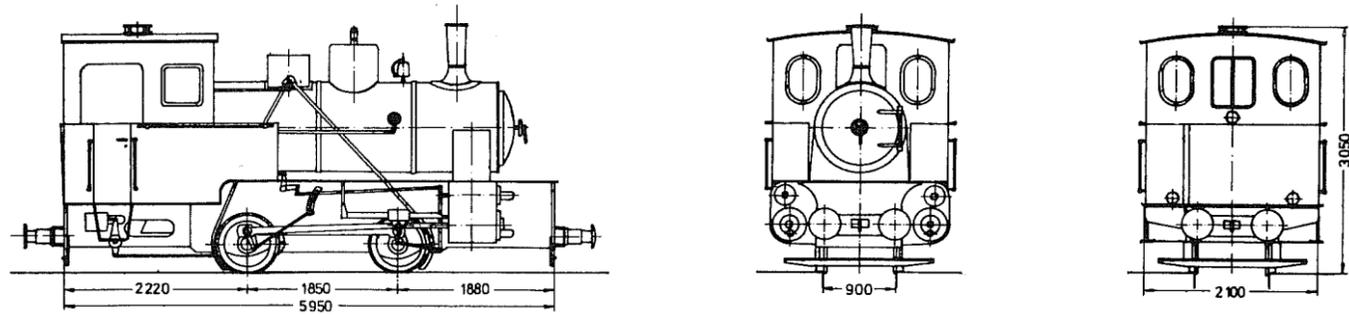


Selbstbauwagen, 1905, 22 Sitzplätze auf Längsbänken, Nr. 26



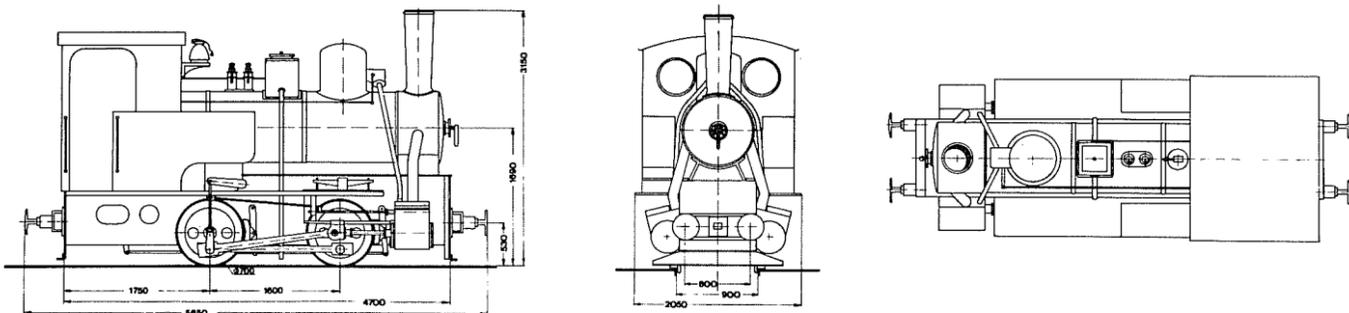
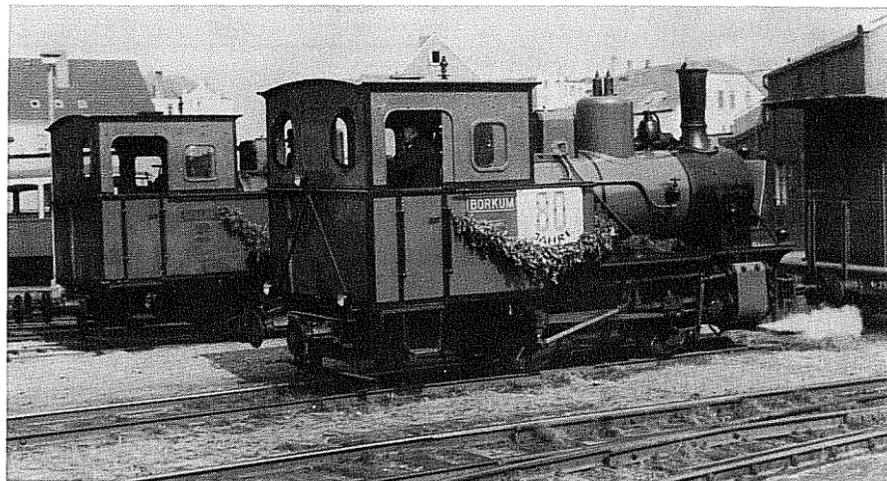
„Borkum“ und „Melitta“ um 1900. Foto: Sammlung Reith





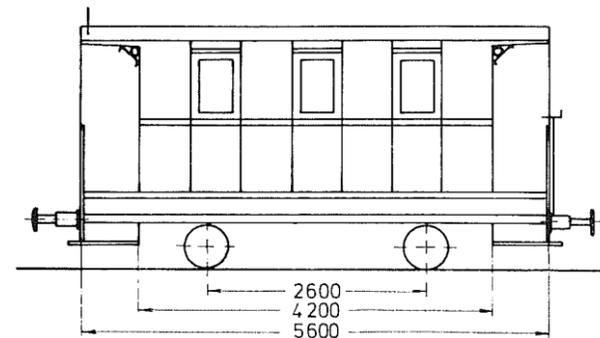
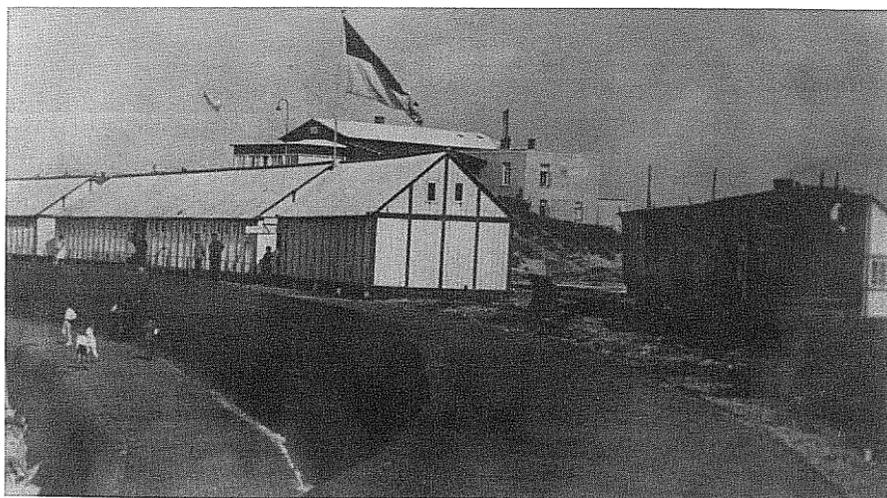
Die Lokomotive „Borkum“ (II) „Dollart“ dahinter 1968 während des 80jährigen Jubiläums der Inselbahn am Bahnhof Borkum.

| | | |
|---|-------------------------|--------|
| Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH | | |
| Lokomotive | „Borkum“ (II) „Dollart“ | |
| Baujahr | 1937 | 1938 |
| Erbauer | Orenstein + Koppel | |
| Fabrik-Nr. | 13 051 | 13 571 |
| Spurweite | 900 mm | |
| Zylinderdurchmesser | 290 mm | |
| Kolbenhub | 400 mm | |
| Treibraddurchmesser | 800 mm | |
| Dampfüberdruck | 11 kg/cm ² | |
| Rostfläche | 0,6 m ² | |
| Kesselheizfläche | | |
| Leergewicht | 12 000 kg | |
| Dienstgewicht | 14 000 kg | |
| Wasservorrat | 1,2 m ³ | |
| Kohlenvorrat | 0,7 t | |
| Fester Achsstand | 1850 mm | |
| Höchstgeschwindigkeit | 30 km/h | |

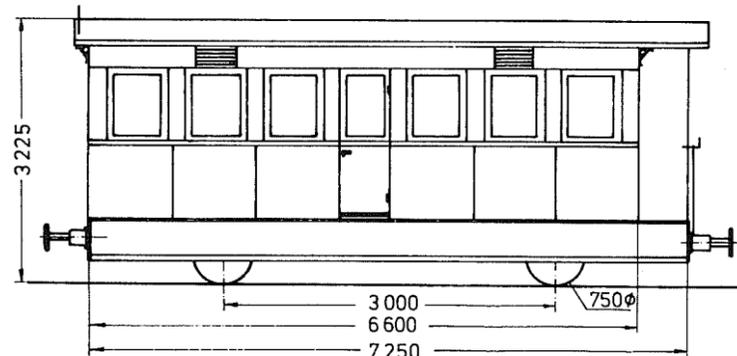


Zug am Sturmeck, dem Ende der Strandbahn (etwa 1938). Foto: Sammlung Reith

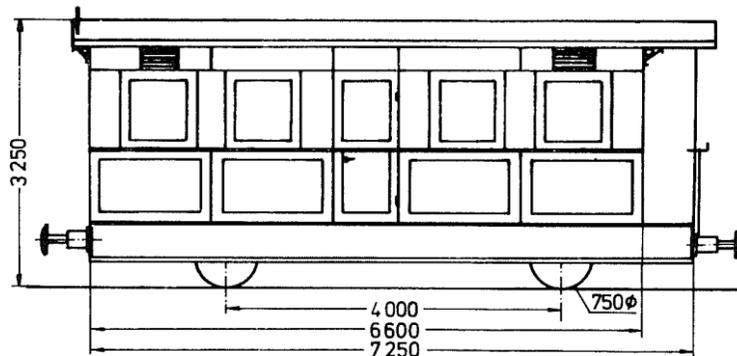
| | | |
|---|-----------------------|--|
| Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH | | |
| Lokomotive | „Münster“ | |
| Baujahr | 1925 | |
| Erbauer | Hohenzollern AG | |
| Fabrik-Nr. | 4509 | |
| Spurweite | 900 mm | |
| Zylinderdurchmesser | 260 mm | |
| Kolbenhub | 400 mm | |
| Treibraddurchmesser | 800 mm | |
| Dampfüberdruck | 12 kg/cm ² | |
| Rostfläche | 0,52 m ² | |
| Kesselheizfläche | 26,70 m ² | |
| Leergewicht | 11 500 kg | |
| Dienstgewicht | 14 600 kg | |
| Wasservorrat | 1,45 m ³ | |
| Kohlenvorrat | 0,56 t | |
| Fester Achsstand | 1600 mm | |
| Zugkraft (0,6 p) | 2433 kp | |
| Höchstgeschwindigkeit | 25 km/h | |



Selbstbauwagen, 1890, vierzehn Sitzplätze auf Längsbänken, Nr. 12–19



Selbstbauwagen, 1892/96, Mitteltür einseitig zugebaut, 26 Sitzplätze auf Längsbänken, einige Wagen mit Bremse, Nr. 21–25



Selbstbauwagen, 1889, Mitteltür einseitig zugebaut, Längsbänke, einige Wagen mit Bremse, wahrscheinlich Nr. 6–11

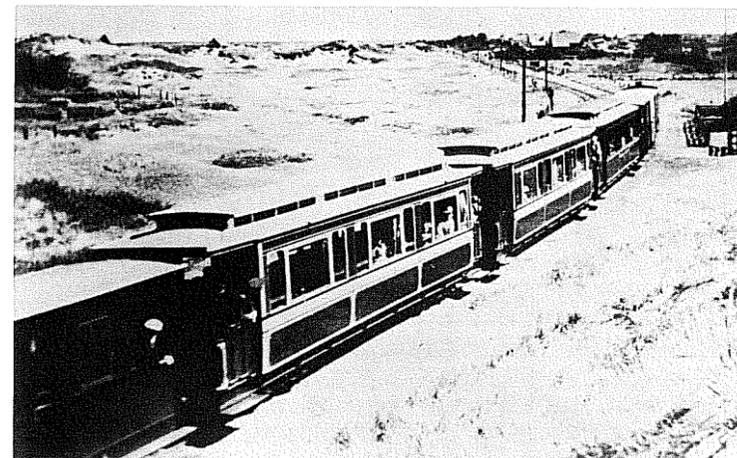
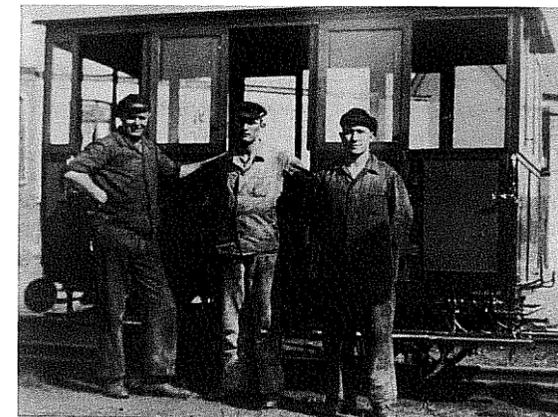


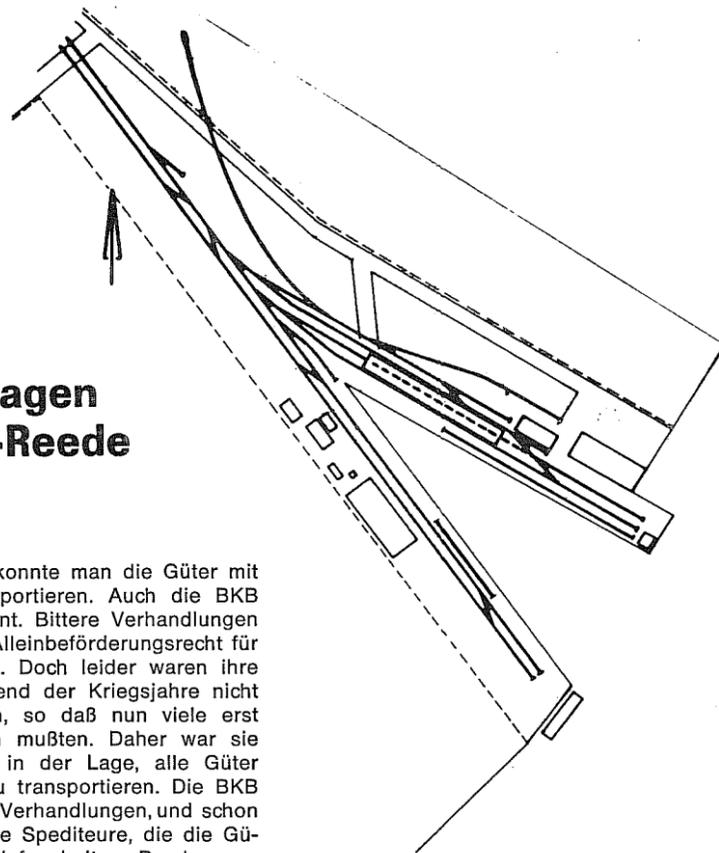
Foto: Sammlung Reith



Im Bahnhof Borkum. Foto: Lange



Gleisanlagen Borkum-Reede



den, doch jetzt konnte man die Güter mit Lastwagen transportieren. Auch die BKB hatte dies erkannt. Bittere Verhandlungen wurden um ein Alleinbeförderungsrecht für die BKB geführt. Doch leider waren ihre Fahrzeuge während der Kriegsjahre nicht gewartet worden, so daß nun viele erst repariert werden mußten. Daher war sie manchmal nicht in der Lage, alle Güter schnell genug zu transportieren. Die BKB verlor daher die Verhandlungen, und schon bald gab es erste Spediteure, die die Güter selbst vom Hafen holten. Durch enorme Rationalisierungen versuchte die BKB, die Frachtraten zu senken, um die Spediteure zu unterbieten. Ihre Maßnahmen bestanden darin, daß die Lackierung der Fahrzeuge vereinfacht wurde (die weißen Buchstaben mit Goldschattierung BORKUMER KLEINBAHN fielen fort), der Fahrzeugpark wurde stark verkleinert, und zwei der 1954 vorhandenen Dampflok wurden verschrottet („Aurich“ und „Münster“). Parallel dazu erwarb die Borkumer Kleinbahn mehrere Lastkraftwagen. Der Verfall der Inselbahn wird zwar schon zu der Zeit 1954 sichtbar, doch der starke Personenverkehr beruhigte.

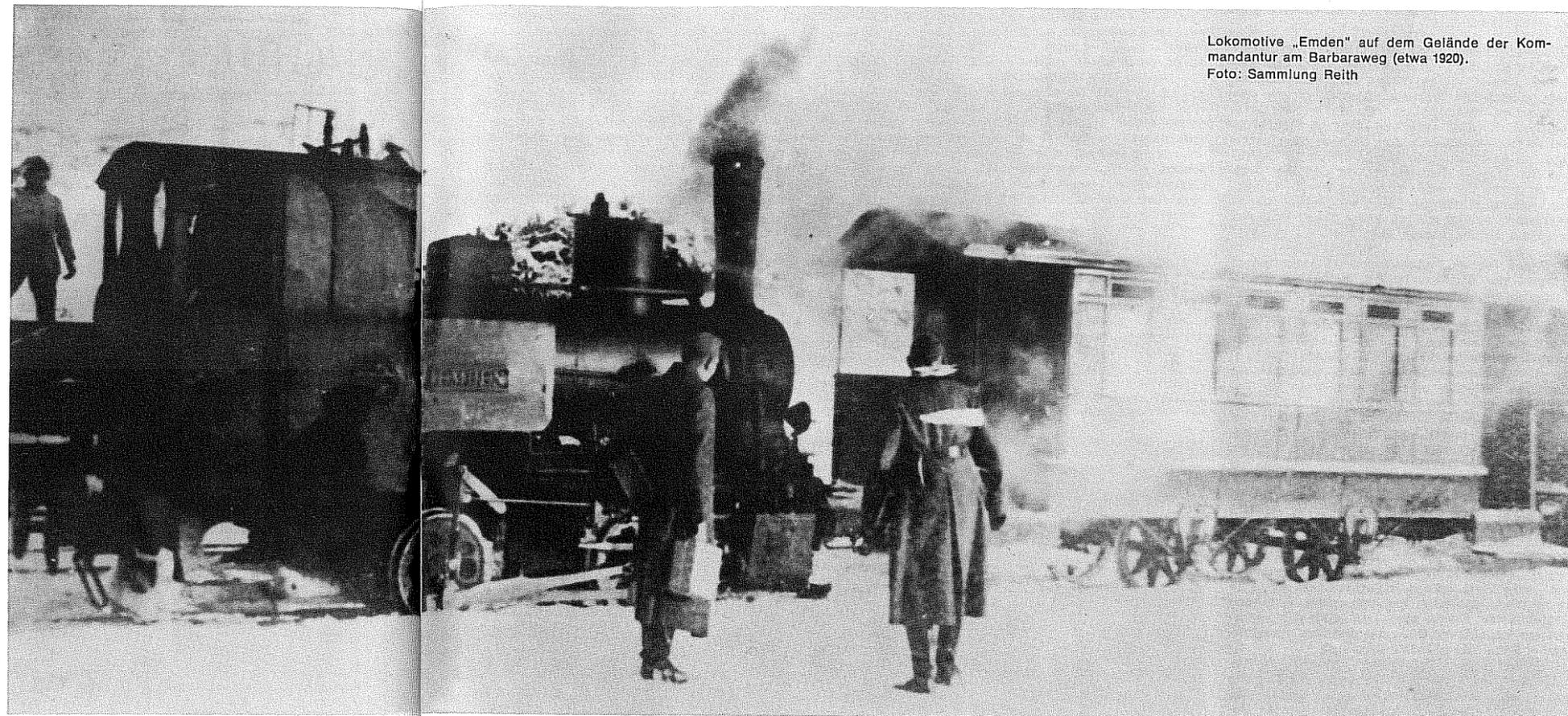
Im Jahre 1954 war der Badestrand endlich wieder an der alten Stelle vor dem Musikpavillon. Das bedeutete aber, daß das Strandgleis nun überflüssig war. Es wurde daher bis auf den Rest zum Bauhof des Wasserschiffahrtsamtes abgebaut. Um dem ständig wachsenden Personenverkehr (1956: 310 000 Personen) gerecht zu werden, kaufte die Borkumer Kleinbahn 1956 sechs vierachsige Personenwagen der Bielefelder Kreisbahn. Der Verkehr nahm sogar so stark zu, daß man noch im selben Jahr eine neue B-Diesellok bestellte, die 1957 ihren Dienst aufnahm. Die Werkstätten Barbaraweg waren durch den stark verkleinerten Wagenpark überflüssig geworden. Man verkaufte sie an die Marine und baute die Gleise sofort im Jahr 1956 ab.

Das Ende?

Bis 1960 sind alle zweiachsigen Personenwagen mit Ausnahme der Wagen 2, 17 und 38 verschrottet worden, ebenso die letzten der einst 260 Kippkastenwagen und bis 1964 die Hälfte aller Güterwagen. Um das Unternehmen wieder wirtschaftlicher zu machen, wandelte man die Borkumer

Kleinbahn und Dampfschiffahrtsgesellschaft AG in eine GmbH um. Die Gesellschaft besitzt seit dieser Zeit auch keine Schiffe mehr. Sämtliche Anteile sind im Besitz der Reederei AG Ems. Als weitere Rationalisierungsmaßnahme wurden die beiden noch verbliebenen Dampflok im selben Jahr (1964) zur Reserve abgestellt. Vier Jahre später feierte die BKB ihr 80jähriges Bestehen. Ein letztes Mal fuhr ein Zug auf die Strandpromenade. Er bestand aus der „Borkum“ und den Personenwagen 1“ und 38. Danach wurde das Strandgleis vollständig abgebaut. Im selben Jahr stellte die Reederei AG Ems die erste Autofähre in Dienst. Nun konnte jeder Kurgast sein Auto mit auf die Insel nehmen. Als Folge ging der BKB der letzte entscheidende Teil des Güterverkehrs, die Gepäckbeförderung, verloren. Das Gepäck der Kurgäste wurde von nun an in Emden in große Container geladen, mit denen man auf das Schiff und in Borkum vom Schiff direkt zu den Hotels und Pensionen fahren konnte: Roll on – Roll off – Verkehr! Doch 1968 brachte eine weitere Wende. Erstmals wurde außerhalb der Saison der Personenverkehr eingestellt und durch Busse ersetzt. Denn die Borkumer Kleinbahn hatte sich schon vor Jahren einen kleinen Buspark von fünf ehemaligen Linienbussen zugelegt, mit denen sie auf Borkum während der Saison drei Linien betrieb: Bahnhof – Reede, Bahnhof – Ostland und Reede – Ostland – Bahnhof. Mit anderen Worten: Linien, die schon einmal von der Kleinbahn bedient worden sind („Schlütergleis“ und Ostlandbahn).

Bis 1973 schaffte sich die „AG Ems“ drei weitere Fähren an. Die Kurgäste machten von dem Angebot, ihren Wagen mit auf



Lokomotive „Emden“ auf dem Gelände der Kommandantur am Barbaraweg (etwa 1920).
Foto: Sammlung Reith

die Insel zu nehmen, regen Gebrauch, besonders weil die Autogaragen in Emden teurer sind als die Fähre. Was sollte die BKB da noch mit den vielen Güterwagen und den großartigen Gleisanlagen? 1973 wurden die restlichen Güterwagen daher verschrottet, bis auf einen Flach-, einen Güter- und vier total verrostete Trichterwagen sowie zwei Arbeitswagen. Die beiden Dampflok hatten spätestens 1971 ihre Hauptuntersuchung nötig, die aber nicht mehr durchgeführt wurden. Sie stehen seitdem im Schuppen und vergammeln langsam. Die Wismarer Schienenbusse waren seit langem abgemeldet. Der VT 1 wurde jedoch im April 1974 erneut in Betrieb genommen. Seit 1970 verschwanden in Borkum-Hbf. alle Gleisanlagen, bis auf die zu den Schuppen führenden und die beiden Bahnsteiggleise. Der Triebwagenschuppen wurde schon 1970 abgerissen. An der Reede sieht es ähnlich aus. Die Gleisanlagen bestehen nur noch aus den Gleisen 1 und 2 und den nötigen Umsetzweichen. Ein Gleis zweigt zu dem 1960 gebauten Güterschuppen ab.

Betrachtet man die Zukunft dieser Bahn, so kann man feststellen, daß sie keinesfalls rosig aussieht. Die Bedingungen, unter denen die BKB betrieben wird, führen zwangsläufig zum Ende dieser interessanten Bahn. Es ist nur noch eine Frage der Zeit. Viele Beschäftigte der BKB antworteten mir bei meinem Besuch im April 1974, daß die Bahn nur noch betrieben wird, damit die Kurgäste „ihre Bimmelbahn“ haben. Die Wagen und Lokomotiven hat man daher auch kritisch bunt lackiert. Ob die Borkumer Kleinbahn wohl noch ihr 90jähriges Bestehen feiern kann? 1978 werden wir es wissen.



Dampfzug mit der Lokomotive „Dollart“ am Hafen. (1955).
Foto: Klaus-Bernd Lange

Leserbriefe

Als Mitglied der beiden Museumsbahnvereinigungen DEV und IHS und langjähriger Leser des devkuriers scheint mir bei vielen Eisenbahnfreunden eine gewisse babylonische Sprachverwirrung vorzuherrschen, wenn es um den Begriff der „Museumsbahn“ geht. Und von Jahr zu Jahr stoßen weitere Vereine mit dem Wunsch nach Erhaltung von alten Loks und Wagen in das Tätigkeitsfeld der Museumsbahnen vor, so daß man sich einmal genau überlegen muß, was eine Museumsbahn eigentlich ist. Ihre Zeitschrift „die museums-eisenbahn“ scheint mir mit ihrem neuen Titel das geeignete Forum, diesen Begriff einmal abzuklären.

Wenn ich die angeschnittene Frage einem Fahrgast der SELFKANTBAHN gegenüber beantworten müßte, würde ich sagen: „Eine Museums-eisenbahn fährt mit erhalten gebliebenen Fahrzeugen auf einer festen Strecke und will Ihnen und Ihren Enkeln Opas Eisenbahn demonstrieren.“ Diese Definition reicht aber bei weitem nicht aus; es ist vielmehr erforderlich, etwas konkreter die einzelnen Kriterien einer Museumsbahn zu beschreiben: „Eine echte Museumsbahn ist eine unter verkehrshistorischen und nicht gewerblichen Gesichtspunkten betriebene öffentliche Schienenbahn, deren Fahrzeuge auf einer festen Strecke verkehren. Der Betrieb einer Museumsbahn im Sinne dieser Definition erfolgt nach den allgemeinen Bestimmungen und Betriebsvorschriften für Bahnen (EBO, ESBO, BOStrab) unter Aufsicht einer Aufsichtsbehörde und auf der Grundlage einer Konzession. Die Mitarbeiter einer solchen Museumsbahn sind in der Regel in einem Verein zusammengeschlossen und arbeiten ehrenamtlich und, soweit sie keinen fachverwandten Beruf in einem Verkehrsbetrieb ausüben, unter Anleitung ausgebildeter Kräfte nach den allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und den Vorschriften der Bahn (wie in Satz 2 angeführt).“

Neben diesem Begriff der echten Museumsbahn muß es dann folgerichtig andere Begriffe geben wie „museumsbahnmäßig betriebene Museumszüge“, die die Tätigkeiten derjenigen Vereinigungen abdecken, die lediglich auf noch in Betrieb stehenden Strecken eigene oder fremde Züge fahren lassen, aber eben doch nicht alle Sparten aus dem Eisenbahnwesen ausfüllen und somit keine eigenständige Bahn sind.

Mit diesem Versuch, den Begriff der Museumsbahn zu konkretisieren und abzugrenzen, wünsche ich dem Magazin „die museums-eisenbahn“ eine große und interessierte Leserschaft und einen gelungenen Start als Organ vieler Museumsbahnvereinigungen, die so die Gelegenheit zur Zusammenarbeit und zu freundschaftlichem Näherücken erhalten.

Henning Wall, Aachen

Zusammenarbeit DEV – IHS

Um eine Festigung und eine Verbesserung der schon geknüpften Kontakte zwischen der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. und dem Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. zu erreichen, wurde von den Vereinsvorständen eine gegenseitige Mitgliedschaft in der jeweils anderen Vereinigung vereinbart. DEV-Mitglieder haben nun die Möglichkeit, Fahrpreismäßigungen auf der Selkantbahn und noch einige andere Vergünstigungen, die die IHS ihren Mitgliedern gewährt, in Anspruch zu nehmen. Dafür erhalten IHS-Mitglieder auf der DEV-Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf 25 % Fahrpreismäßigungen und dürfen auch Vergünstigungen in Anspruch nehmen, die der Deutsche Eisenbahn-Verein seinen eigenen Mitgliedern gewährt.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Mit Beginn der 75er Saison am 1. Mai brach das zehnte Jahr des Bestehens der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf an. Nachdem 1974 32 600 Fahrgäste befördert werden konnten, trachten alle Mitarbeiter danach, diese Zahl 1975 zu überbieten und den vielen Gästen noch mehr Komfort und Gemütlichkeit zu bieten. So wurden in der kalten Jahreszeit die Wagen 6 und 3 innen und außen aufgearbeitet und sind nun wieder eine wahre Zierde für unseren Museumszug geworden. Der bei den Fahrgästen sehr beliebte 1.-Klasse-Wagen bekam gleichzeitig neue Zierrahmen und den Schriftzug „Salonwagen“. – Von den Triebfahrzeugen bekam die „Spreewald“

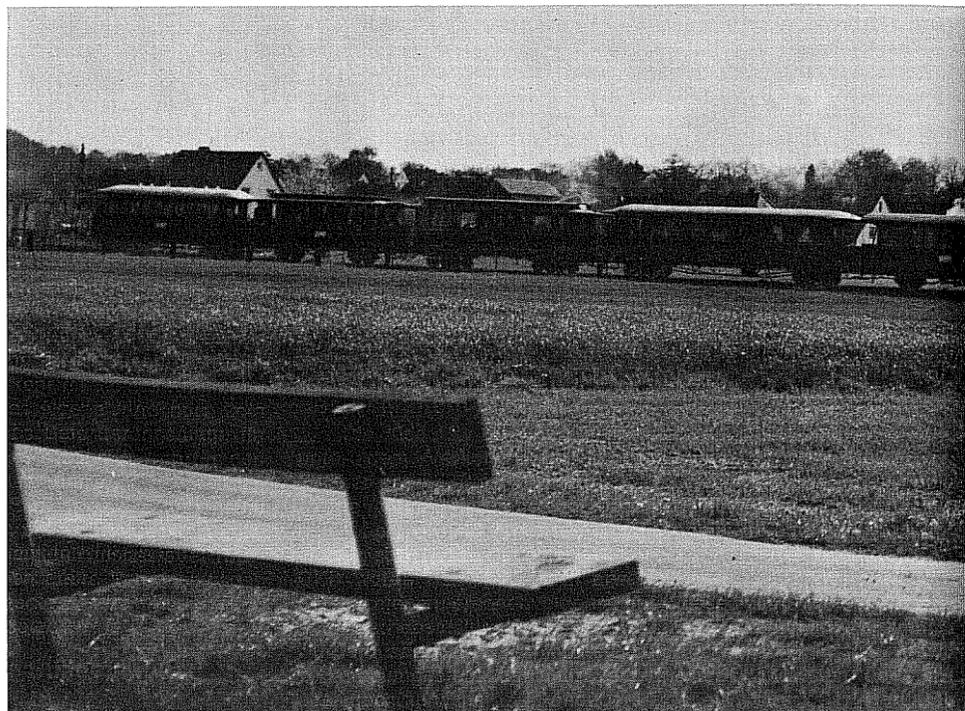
eine Triebwerksausbesserung, und der Kessel wurde vom Kesselpfeifer kontrolliert. – Da am „Wismarer“ ein Kühler nicht mehr reparabel war, wurde er durch einen neuen ersetzt. Leider ist es Karl Hunold trotz intensiver Suche nicht gelungen, den gleichen Kühler zu beschaffen, und so mußte er in aufopferungsvoller Kleinarbeit aus zwei kleineren einen großen Kühler herstellen. – Der vierachsige „Jumbo“ (T 42) erhielt eine Motorüberholung und ein neuer Zylinderkopf wurde eingebaut. Am 26. Januar und am 2. Februar war es dann endlich soweit; unser neuestes Triebfahrzeug konnte seine ersten Reisen nach Asendorf unternehmen. Aber wer von den ersten Mitreisenden hat sich bei diesen Fahrten daran erinnert, wieviele Schwierigkeiten es bereitet hat, bis der Triebwagen der ehemaligen Franzburger Kreisbahn von der DR erworben werden konnte.

Somit stehen der Museums-Eisenbahn des DEV vier betriebsbereite Triebfahrzeuge in dieser Saison zur Verfügung. Es sind dies die Dampflokomotiven „Hoya“ und „Spreewald“ sowie die Triebwagen „T 41“ (Wismarer) und „T 42“ (Jumbo).

Der in der „museums-eisenbahn“ Nr. 1/75 vorgestellte Personenwagen 112 der Inselbahn Wangerooge gehört nun dem Deutschen Eisenbahn-

packen, um den vielen angereisten Fahrgästen ein paar schöne Stunden auf der Museums-Eisenbahn zu bereiten. Immerhin wurden am ersten Pfingstfeiertag 1560 und am 2. Feiertag 1050 Beförderungsfälle gezählt. Der Expreßzug „Graf von Hoya“ am Nachmittag war an beiden Tagen voll ausgebucht, und man hörte von den vielen Fahrgästen nur Worte der Bewunderung für die Museums-Eisenbahn. Aber auch in der Werkstatt wurde durchgehend gearbeitet, die Wagen 9 und 12 stehen zur Überholung an. Wagen 9 bekommt eine neue Bedachung, und er wird insgesamt etwas höher gesetzt. Auch der Außenanstrich muß erneuert werden; allerdings sollte die braune Farbe erhalten werden, da diese Farbgebung sich harmonisch in das Gesamtbild des Zuges einfügt. Der OEG-Wagen 112 wird innen und außen ebenfalls neu aufgearbeitet, wobei alle Bänke wieder naturfarben werden sollen. Außerdem wird er außen wieder die weißen Zierrahmen erhalten. Bei diesen Arbeiten wurden gleichzeitig die Kupplungen verstärkt.

Zum Schluß noch eine kleine Mitteilung für die Freunde der „Plettenberg“: Lokführer Hunold und seine Mannschaft werden demnächst die Lok zerlegen, um sie entweder zu überholen oder um –



Verein e. V., und er wäre auch nach kleineren Arbeiten sofort einsetzbar. Dqch leider hat sich der Transport nach Bruchhausen-Vilsen als sehr schwierig herausgestellt. Eine vierstellige Summe ist nötig, um den 112er recht bald nach Bruchhausen-Vilsen bringen zu können. Vielleicht könnte ein Mitglied oder eine Firma mit tatkräftiger Hilfe einspringen? –

Das Ostermeeting in der Zeit vom 15. bis 31. März war wieder ein voller Erfolg. Konnten doch trotz teilweise sehr schlechten Wetters einige dringend notwendige Gleisarbeiten am Haltepunkt Wiehe-Kurpark sowie zwischen Arbste und Asendorf durchgeführt werden. Mit der Übernahme der gesamten Strecke hat der DEV leider auch das Problem der Gleisunterhaltung zu lösen. Wenn auch seit Einstellung des Güterverkehrs im Jahre 1971 viele „wunde Punkte“ beseitigt werden konnten, so wird es doch weiterhin Probleme geben. Da ist zum Beispiel die Frage der Schwellenbeschaffung: Wer stellt heute noch zu einem annehmbaren Preis Schmalspurschwellen für 1 m Spurweite her? Durch größere finanzielle Unterstützung von Firmen, Freunden und Mitgliedern ließen sich viele Probleme wesentlich schneller und einfacher lösen.

Pfingsten 1975 beim DEV

Wenn Pfingsten für viele Menschen geringe Feiertage bedeuten, so mußten doch einige Mitglieder des DEV in Bruchhausen-Vilsen hart zu-

bei größeren Schäden – festzustellen, welche neuen Teile benötigt werden, um sie wieder fahrtüchtig zu machen. Das heißt also: daß die „Plettenberg“ im günstigsten Falle zum 10jährigen Jubiläum unserer Bahn wieder unter Dampf stehen kann.

Statistische Angaben aus dem Bahnbetrieb

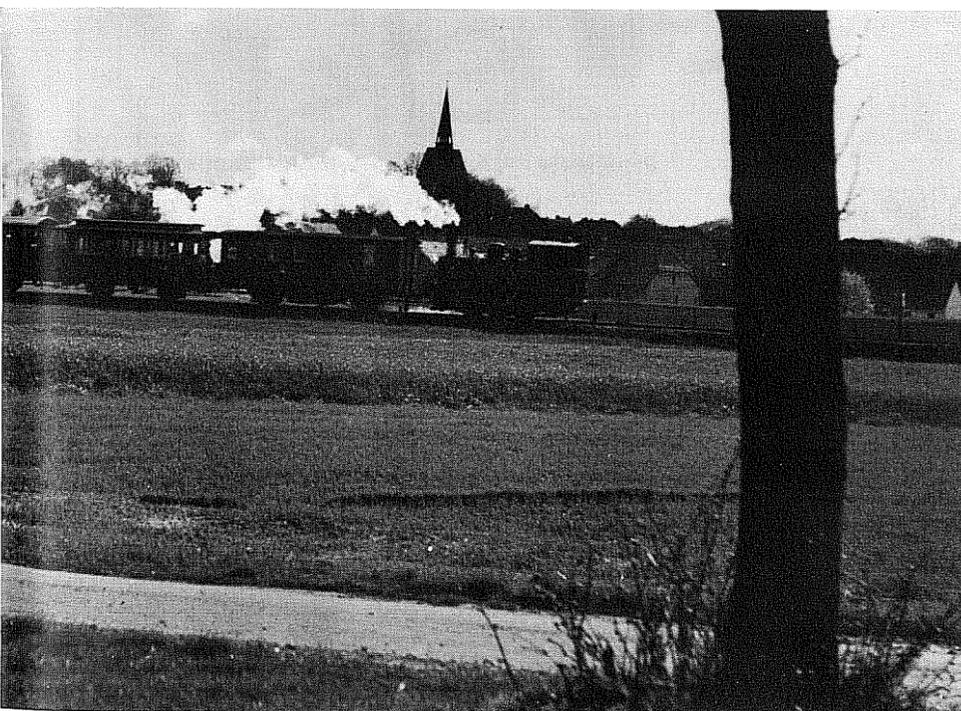
Das Betriebsjahr 1974 der Museums-Eisenbahn liegt hinter uns. Es war zweifellos die erfolgreichste Fahrperiode des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. seit der Eröffnung, wurden doch erstmals über 30 000 Fahrgäste befördert. Dies soll Anlaß sein, einmal an Hand von Zahlen aus dem Bahnbetrieb Rückschau auf das vergangene Jahr zu halten. In Klammern werden jeweils die Werte des Betriebsjahres 1973 angegeben. In den Werten sind Arbeitszüge u. ä. nicht enthalten.

Die Museums-Eisenbahn verkehrte insgesamt an 67 (82) Betriebstagen, davon an 35 (42) laut Fahrplan. Zusätzlich wurden an 32 (40) weiteren Tagen Sonderzüge eingelegt.

Es wurden folgende Fahrkarten 2. Klasse für Einzelreisende ausgegeben:
 Fahrkartenausgabe
 Bruchhausen-Vilsen 7 693 (7 103) Stück



Letzte Fahrt auf der Kleinbahn Mosbach-Mudau am 2. Juni 1973
 Foto: DB-Pressedienst



Schaffnerverkauf in den Zügen 3 794 (3 437) Stück
 Verkauf bei der Lufthansa/Hamburg 49 (11) Stück
 11 536 (10 551) Stück

Auch 1974 war die Rückfahrkarte Bruchhausen-Vilsen – Asendorf für Erwachsene mit einer Stückzahl von 3 622 (3 104) der meistverkaufte Fahrausweis. Dagegen konnte weder 1973 noch 1974 eine einzige Jahresfahrkarte für Einzelreisende abgesetzt werden.

Vom 31. August 1974 an wurde erstmals der Salonwagen erster Klasse (Betriebs-Nummer 18) eingesetzt. Er wurde von 429 Einzelreisenden benutzt, was einer Auslastung von 67 % entspricht.

Seit dem 1. Mai 1974 werden bei der Museums-Eisenbahn bekanntlich auch spezielle Hundefahrkarten ausgegeben. Auf einen derartigen Fahrausweis reisten 1974 insgesamt 58 Vierbeiner.

In den fahrplanmäßigen Zügen wurden weiterhin 4 293 (4 302) Reisegruppen angehörende Personen mit Beförderungsscheinen abgefertigt.

Insgesamt wurden, einschließlich der zahlreichen Sonderzüge, im zurückliegenden Jahr 32 619 (28 919) Reisende befördert, davon 429 in der 1. Wagenklasse. Hinzu kommen noch die erwähnten 58 Hunde. Wie in den vergangenen Jahren war der Andrang an den einzelnen Betriebstagen unterschiedlich. Der absolute Rekord wurde am Pfingstsonntag, dem 2. Juni, mit 1 546 beförderten Personen erreicht (Beförderungsleistung am

19. August 1973: 999 Personen). Die Anzahl der Personenkilometer betrug 224 240 (207 182) Personenkilometer.

Um dieses Verkehrsaufkommen zu bewältigen, waren natürlich von Fahrzeugen und auch Personal erhebliche Leistungen zu erbringen. Es verkehrten an Zugpaaren:

| Bespannung mit | plänmäßige Züge | Sonderzüge |
|----------------|-----------------|---------------------|
| Dampflok | 98 (98) | 40 (25) = 138 (123) |
| Diesellok | (1) | = (1) |
| Triebwagen | 47 (40) | 15 (29) = 62 (69) |
| | 145 (139) | 55 (54) = 200 (193) |

Für die Laufleistungen der Triebfahrzeuge ergab sich:
 Dampflok „Hoya“ 1 590 (1 261) km
 Dampflok „Spreewald“ 549 (560) km
 Diesellok (16) km
 Triebwagen T 41 763 (880) km
 insgesamt 2 902 (2 717) km

Da die Lokomotiven „Hoya“ und „Spreewald“ 1974 insgesamt 40 km in Doppeltraktion zurücklegten, ergibt sich eine Leistung von 2 862 (2 717) Zugkilometern.

Abschließend dürften noch die Laufleistungen der im Personenverkehr eingesetzten Wagen interessant sein:

| | | |
|-------------------|-------|------------|
| Wagen Betr.-Nr. 2 | 336 | km |
| Wagen Betr.-Nr. 3 | (320) | km |
| Wagen Betr.-Nr. 5 | 1 288 | (1 597) km |
| Wagen Betr.-Nr. 6 | 1 917 | (1 821) km |

»Die Modellbahn-Ecke«

Das Fachgeschäft für Ihr Hobby Märklin, Fleischmann, Liliput, Röwa, Mini-Trix, Peco, Titan, Sommerfeldt, Busch, Faller, Kibri, Volmer, Wiking u. a. Ihre LGB-Station

W. Preiss Nachf., Inh. Rolf Freybe
 Bremen, Am Dobben 135,
 Tel. 32 58 85

| | | |
|--------------------|--------|-------------|
| Wagen Betr.-Nr. 7 | 1 765 | (1 765) km |
| Wagen Betr.-Nr. 9 | 2 045 | (1 493) km |
| Wagen Betr.-Nr. 12 | 624 | (320) km |
| Wagen Betr.-Nr. 14 | 1 981 | (1 709) km |
| Wagen Betr.-Nr. 18 | 330 | km |
| Wagen Betr.-Nr. 22 | 2 073 | (1 829) km |
| insgesamt | 12 359 | (10 854) km |

Hieraus ergeben sich für die Wagenachskilometer: 32 732 (29 712) km. Diesen Zahlen gegenüber sind die Kilometerleistungen unserer Güterwagen und sonstigen Fahrzeuge derart gering, daß auf ihre Angabe hier verzichtet wird.



Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen DM 59,80
 242 Seiten, Farbteil und 215 Bilder, Faltspektrenkarte zum Kursbuch 1939, 28 x 28 cm.
 „Als interessanteste und bedeutendste eisenbahngeschichtliche Publikation des Jahres 1974 muß das Buch bezeichnet werden. Wenn man ein Buch besonders empfehlen kann, so sind es die „Ostdeutschen Eisenbahnerinnerungen.““ (Museumbahn 1/75)
Bufe/Klaer: Eisenbahnen in Schlesien 24,00
 Der Bestseller von 1971 – nur noch Restauflage
Bufe/Schröpfer: Eisenbahn im Sudetenland 34,00
 von den Anfängen bis 1945, reich illustriert
100 Jahre Bahn zum Isarwinkel 5,00
 illustrierte Bahngeschichte mit Fotodokumentation BR 78 im Oberland
Im Herbst erscheint – Subskription 29,00
Bufe: Alpenbahn Kempten - Reutte - Garmisch, Hier bieten wir erstmals auch innen teilweise Farbbilder! Sie zeigen den Gemeinschaftsbetrieb DB/ÖBB in herrlicher Landschaft. E 44, 1145 u.a. Im s/w-Bildteil historische Fotos vom Dampftrieb im Allgäu. Dennoch kein Bildband sondern illustrierte Bahngeschichte mit Lage-, Gleis- und Fahrplänen.
Dies und alle anderen Bahnfachbücher frei Haus ohne Vorkasse, ab DM 50,00 portofrei.
Bufe-Fachbuchversand, 8000 München 19,
 Sadelerstraße 23, Tel. (089) 15 44 32

Seit 1910
HESSE & CO.

Kaltwalzwerk
585 Hohenlimburg

Postfach 164

Wir liefern kaltgewalzten Bandstahl nach DIN 1624/1544 bis 400 mm Breite für jede spanlose Fertigung. Stahlbearbeitungen, wie Beizen, Spalten, Glühen, Richten bis zu 5 mm Stärke.

Fernsprech-Sammel-Nr. 02334/3648
Telex-Nr. 821805

BORKUM

INSEL IM HOCHSEEKLIMA

Das
Nordseeheilbad mit Tradition

1850 - 1975

Kur und Erholung zu jeder
Jahreszeit

Prospekte, Anfragen und Informationen:
KURVERWALTUNG
NORDSEEBAD BORKUM GMBH,
2972 Borkum, Postfach 1680
und über Ihr Reisebüro am Ort

„Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

3091 DILLE-Heiligenberg an der B 6, Museumsbahnhof
Ruf (04252) 780

Gutbürgerliche Küche – Großer Parkplatz – Sommergarten – Kaffeeterrasse
Kinderspielplatz – Kleintierzucht – Ponyfahrten
Klubräume für Tagungen und Gesellschaften für 12 bis 150 Personen
Neue Bundesdoppelkegelbahn

Hotel Mühlengrund

G. Weber
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN
Telefon (04252) 21 77

- Modern eingerichtete Gästezimmer z. T. mit Bad und WC
- Vollpension
- Kaffeeterrasse ● Liegewiese
- Schöne Waldwanderwege
Wald ist ca. 3 Min. vom Haus entfernt

Dunkers Gasthaus

Inh. G. Weiß
3094 BRUCHHAUSEN-VILSEN
Bahnhofstr. 56 - Tel. (04252) 2288

Angenehmer Aufenthalt für Sommergäste und Ausflügler – gut bürgerliche Küche – Räume für Gesellschaftsfahrten – Fremdenzimmer mit Dusche – Sommergarten – automatische Kegelbahn.

Das Grill-Restaurant mit der eigenen Note
im Luftkurort Bruchhausen-Vilsen

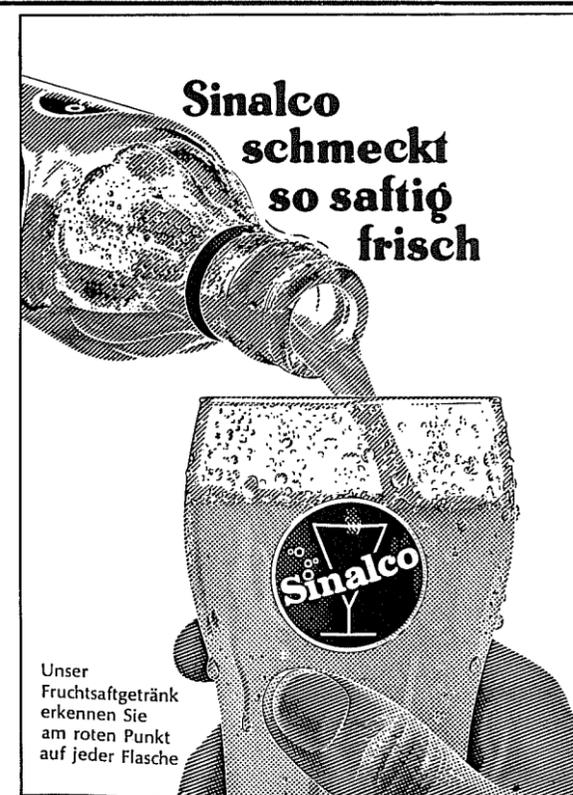


3094 Bruchhausen-Vilsen
Bahnhofstraße 51
Telefon 04252 / 611

Stahlformung Weiterverarbeitung

**HOESCH
ESTEL**

Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG
585 Hohenlimburg · Postfach 168
Telefon (02 34) 8 81 · Telex 8 21891 hoeh d

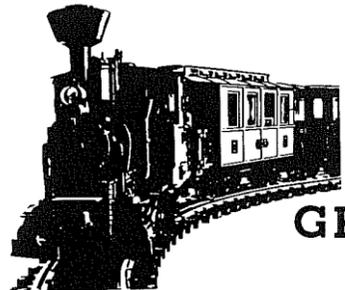


VILSA-BRUNNEN
Natürliche Bergquelle
Otto Rodekoer
3094 Bruchhausen-Vilsen

In Rekordzeit – ein Begriff!



L.G.B.
LEHMANN-GROSS-BAHN



Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN

für
DRINNEN und **DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NURNBERG



HINWEIS für alle Freunde der Dampf- und Museumseisenbahnen!

*** 1976 ***

2. bis 4. Juli

Die Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands fährt 1976

10 JAHRE

*** 3 TAGE ***
*** voller Überraschungen:

SONDERFAHRTEN
Verschiedene Zugzusammenstellungen

An 3 Abenden Großkonzerte:

"Historische Märsche und Lieder"

Im Anschluß kameradschaftliches Zusammensein und Tanz für alle
Gäste aus nah und fern.

Es wirken u.a. mit: Der Deutsche Eisenbahnverein

**DIE
MUSEUMS-EISENBAHN
BRUCHHAUSEN-VILSEN
ASENDORF**

Das UNIFORMIERTE PRIVILIGIERTE GARDECORPS
der Stadt Hallein des Landes Salzburg aus
dem Jahre 1282
und viele andere mehr.

Denken Sie rechtzeitig an Ihr Quartier!

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.
3094 Bruchhausen-Vilsen

