

die
museums-
eisenbahn
2/1976

H 21 393 F

HERAUSGEGEBEN VOM
DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREIN E. V.
ZWEITES QUARTAL 1976

DM 4,50





Neu im Frühjahr 1976

Alfred B. Gottwaldt:

Eisenbahnbrennpunkt Berlin

Die Deutsche Reichsbahn 1920–1939

112 Seiten mit 119 Fotos. ISBN 3-440-04303-7. Geb. DM 34,—

Das Berlin der zwanziger und dreißiger Jahre war nicht nur Deutschlands politischer und kultureller Mittelpunkt, sondern auch Brennpunkt des riesigen Schienennetzes der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hier wurden die schnellsten Dampflokomotiven, die modernsten Dieseltriebwagen und der beste S-Bahn-Verkehr eingesetzt.

Der Berliner Verkehr mit seiner eigenen Atmosphäre und die weltstädtische Rolle der Stadtbahn werden in lebendigen, zum Teil unveröffentlichten Aufnahmen aus der Vorkriegszeit ebenso liebevoll geschildert wie der Eisenbahnbetrieb am Anhalter, Potsdamer, Lehrter, Stettiner und Görlitzer Bahnhof. Ein faszinierender Bildband!

Richard Roosen:

Ein Leben für die Lokomotive

Aus den Erinnerungen eines Dampflokomotiv- und Maschineningenieurs

160 Seiten mit 90 Fotos. ISBN 3-440-04309-6. Geb. DM 29,50

Prof. Richard Roosen, der langjährige Leiter der Entwicklungsbüros der Lokomotivfabrik Henschel und Sohn in Kassel, berichtet hier aus seiner Arbeit im Bau von Kohlenstaublokomotiven, Dampfturbinenloks, Dampftriebwagen, Dampfautos und Hochdruckloks. Zu den bekanntesten Schöpfungen des Autors zählen beispielsweise die Kondenslokomotiven der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Darüber hinaus erfährt der Leser Wissenswertes und Interessantes, Technisches und Persönliches aus dem Bau und Betrieb dieser Lokomotiven.

Wolfgang Messerschmidt:

Ellok-Raritäten

Kuriositäten und Besonderheiten elektrischer Lokomotiven

112 Seiten mit 140 Fotos und 7 Zeichnungen. ISBN 3-440-04299-5. Kart. DM 19,80

Nach dem großen Erfolg des Buches „Dampflokk-Raritäten“ stellt der Autor, Herausgeber des Lok-Magazins, jetzt entsprechende Ellok-Raritäten vor. Diese Lokomotiven haben immer in konstruktiver und betrieblicher Hinsicht die Interessen der Eisenbahn-Historiker und -Fachleute geweckt.

Aus dem reichhaltigen Archivmaterial werden u. a. vorgestellt: Kokslösch-, Straßenbahn-, Hafenbahn-Lokomotiven sowie Untergrundbahnen, Akku- und Zweikraftlokomotiven.

Gesamtinhaltsverzeichnis Lok-Magazin 1–75

Auf vielfach herangetragenem Wunsch erscheint nun nach der 75. Ausgabe des Lok-Magazins dieses Gesamtinhaltsverzeichnis. Themen und Beiträge sämtlicher bisher erschienener Hefte wurden registerartig unter zahlreichen Oberbegriffen zusammengefaßt, damit ein rationelles Nachschlagen gewährleistet ist. Wichtig für jeden Eisenbahnfreund, der „sein“ Lok-Magazin eingebunden hat.

80 Seiten. ISBN 3-440-58998-6. Kart. DM 12,80

Im September erscheinen:

Die Eisenbahn in Farbe 1977

Franckhs Postkartenkalender

Franckhs Lok-Kalender in Farbe 1977

Bitte jetzt schon vormerken!

Bitte fordern Sie den ausführlichen Prospekt P 157 an.

Franckh'sche Verlagshandlung · 7000 Stuttgart 1 · Postfach 640

Liebe Leserin, lieber Leser

Das vor Ihnen liegende Heft berichtet überwiegend über die DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf. Anlaß hierzu ist das 10jährige Jubiläum dieser Bahn. Ist es doch 1966 in Deutschland zum erstenmal gelungen, trotz vieler Widerstände und finanzieller Sorgen, ein gemeinnütziges Unternehmen Museums-Eisenbahn aufzubauen und es über 10 Jahre hinweg ohne jegliche staatliche Hilfe zu betreiben. Der Staat sollte zumindest seine Anerkennung zollen, was hier Mitglieder und Freunde des Deutschen Eisenbahn-Vereins in ihrer Freizeit geleistet haben: Als die „Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands“ ihren Betrieb eröffnete, waren von allen Beteiligten mehr Schwierigkeiten zu überwinden, als man sich dies vorgestellt hatte. Aber auch heute muß man noch mit Hemmnissen rechnen, wie es z. B. die Aberkennung des Bahnpoststreckenstempels durch den Herrn Bundespostminister ist — und das nach fünf Jahren einwandfreier, unbeanstandeter Führung der „Historischen Bahnpost“. — In den nächsten 10 Jahren werden für den DEV und seine Museums-Eisenbahn noch viele Schwierigkeiten auftreten, die aber bestimmt mit der Hilfe aller „Sympathisanten“ gelöst werden können. Hierzu gehört auch aktive Mitgliederwerbung aller, denn ohne eine mitgliederstarke Vereinigung lassen sich die Ziele einer historischen Kleinbahn nicht verwirklichen. Des weiteren wünscht sich der Autor dieser Zeilen, daß alle Eisenbahn-Vereinigungen ein wenig mehr Gemeinsamkeit pflegen und konstruktiv zusammenarbeiten: wie der DEV, die IHS und die DKBM. Hierin läge ein großes Aufgabengebiet für den Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde. Man würde sich vom BDEF eine beispielhafte Arbeit und eine Vertretung aller Clubs nach „oben“, nämlich zu den Regierungen und der Deutschen Bundesbahn, wünschen: eine zersplitterte Eisenbahnfreunde-Organisation ist nicht in der Lage, eine aktive Arbeit zu leisten.

Als letztes sei dem Autor der Wunsch nach einer besseren Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch mit der Deutschen Reichsbahn und dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR gestattet.

Die Redaktion wünscht allen Museums-Eisenbahnen und ihren Besuchern eine „Gute Fahrt“.

Herzlichst Ihr
Eberhard Kunst

die museums- eisenbahn 2/1976

Herausgeber und Verlag

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.,
D-3094 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 1106
Tel. (0 42 52) 21 11

„die museums-eisenbahn“ ist das offizielle Organ der Vereinigungen „Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.“, „Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V.“ und „Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V.“

Gesamtredaktion

Eberhard Kunst, D-6000 Frankfurt/Main 1,
Postfach 3523, Tel. (06 11) 57 67 09

Redaktion DEV

Günter Henning,
Jörg Reith
Christian Speer.

Redaktion IHS

Hans Schweers,
Uwe Spillner,
Henning Wall.

Redaktion DKBM

Klaus Jördens.

Gestaltung

Rolf Tonner, D-2000 Hamburg 20,
Eppendorfer Weg 171, Tel. (0 40) 49 48 39

Anzeigen

Burkhardt Ostersehlte, D-2800 Bremen 1,
Depkenstraße 42, Tel. (04 21) 21 22 08

Vertrieb:

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Geschäftsstelle
Berlin, D-1000 Berlin 20, Klosterstraße 25,
Tel. (0 30) 3 31 42 14

Vertretung für die Schweiz

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

Satz und Druck

Uhle + Kleimann, D-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 z. Z. 18,— DM einschließlich Versand. Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 15. Dezember des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird. Auslandsabonnements erfolgen auf Anfrage beim Vertrieb. Für Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und angeschlossener Vereinigungen ist der Beitrag mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit schriftlicher Zustimmung der Redaktion und mit Quellenangabe gestattet. Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernehmen wir keine Haftung. Alle Beiträge werden grundsätzlich in ehrenamtlicher Mitarbeit geschrieben. Die Redaktion setzt das Einverständnis zu etwaigen Kürzungen voraus. Mit der Einreichung eines Beitrages stellt der Autor seine Arbeit für eine Veröffentlichung auch zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung. Falls Rücksendung erwünscht wird, bitten wir um einen entsprechenden Vermerk und frankierten Rückumschlag.

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).

Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 1 vom 1. 1. 1975 gültig.

Anschriften

Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V., D-5100 Aachen 1, Postfach 603,
Tel. (02 41) 3 12 61

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V., D-4830 Gütersloh 1, Postdamm 166

Bitte beachten Sie auch die Beilagen/Beihefter des Südafrikanischen Verkehrsbüros, des Motorbuchverlages, der Firma Hermann E. Sieger und des DEV.

am Bahndamm

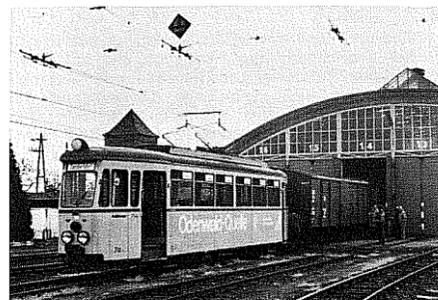
Nachahmenswert für deutsche Behörden

Die vorgesehenen Untersuchungsfristen für Dampfloks in Deutschland folgen recht kurzfristig aufeinander. Diese Zeiten waren einmal für die DB-Dampflokomotiven, die heute nur noch in wenigen Exemplaren vorhanden sind und vor vielen Jahren Tausende von Kilometern im Monat zurücklegten, festgelegt worden. Die heute noch vorhandenen Maschinen auf Museums-Eisenbahnen oder bei anderen Vereinigungen erbringen eine sehr geringe Laufleistung, und deshalb sind die Verschleißerscheinungen wesentlich geringer als bei einem Dauereinsatz von DB-Dampfloks.

Die Behörden Dänemarks haben nun ihr Herz für alte Dampflokomotiven und für die Museums-Eisenbahnen entdeckt. Die Hauptuntersuchung braucht nur noch alle 12 Jahre vorgenommen zu werden. Eine Druckprobe des Kessels erfolgt nach 4 Jahren, und alle wichtigen Teile, wie z. B. die Sicherheitsventile, müssen jährlich überprüft und nachgestellt werden. Diese neuen Vorschriften gelten für die Dampfloks der Dänischen Staatsbahn, die für Sonderfahrten bereit gehalten werden, wie auch für die Loks der Museums-Eisenbahnen. ek

Eisenbahn-Museum in Viernheim

Nach langen Jahren des Suchens nach geeigneten Räumlichkeiten konnte die DGEg nun schließlich im Herbst 1975 eine Bleibe für ihre Sammlung von Schmalspurfahrzeugen finden: in einem Teil der nicht mehr benötigten Wagenhalle der OEG in Viernheim. Die von der DGEg angemietete Wagenhalle hat 6 Gleise von je 116 m Nutzlänge, benutzt werden können davon z. Z. nur drei Gleise, da die 3 anderen noch von der OEG benötigt werden. Eröffnet werden soll das neue Schmalspurmuseum im Frühjahr 1976. DGEg. — Unser Bild zeigt die Fahrzeughalle der DGEg in Viernheim. Foto: Th. Horn



Traditionsbahn Radebeul — Radeburg

Im Jahre 1974 nahm die 1. Museums-Eisenbahn der DDR, die Traditionsbahn Radebeul-Radeburg (in der Nähe Dresdens) ihren Betrieb auf. Auch 1976 werden in den Monaten Juli und August an mehreren Betriebstagen Museumszüge gefahren. Die Schmalspurstrecke (750 mm) wurde in den Jahren 1883-1884 von den Unternehmern Berndt und Neumeister errichtet. 233 Anlieger und 14 Gemeinden mußten für die Trasse, die durch den romantischen Lößnitzgrund nach Moritzburg und von dort nach Radeburg führt, Grund und Boden zur Verfügung stellen. Die Bahn gehörte von Beginn an den sächs. Staatsbahnen.

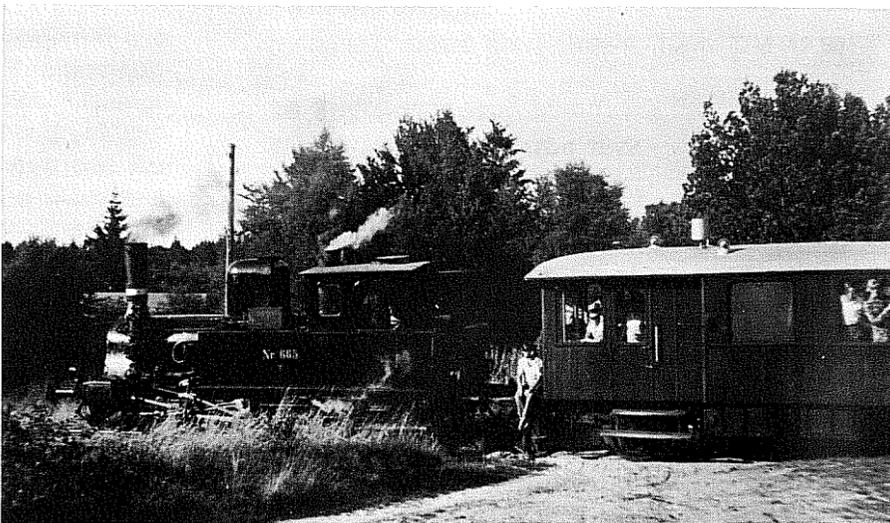
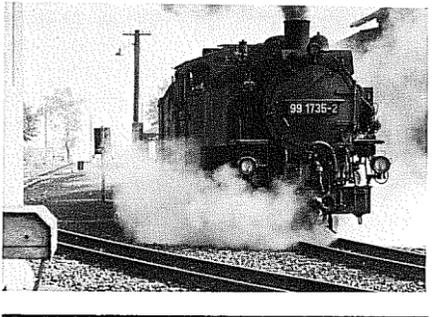
Auf dieser Strecke fahren nun die Museumszüge der Traditionsbahn, die von den Mitgliedern der AG 3/58 des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes und der DR betrieben werden. Als Lokomotiven stehen die „99 539“ und „99 713“ zur Verfügung. Vierachsige Wagen der Baujahre 1898 bis 1930 werden eingesetzt, jedoch soll in den kommenden Jahren ein historischer Personenzug aus zweiachsigen Waggons restauriert werden. Diese wirklich einmaligen Fahrzeuge kann man schon heute auf dem Bahnhof Radebeul Ost besichtigen. Peter-Jürgen Schmidt.

Unser Foto aus der Sammlung P. J. Schmidt zeigt den Traditionszug mit den beiden Loks 99 539 und 99 713 in Radeburg.



Wußten Sie schon . . .

daß die Deutsche Reichsbahn der DDR seit neuestem Eisenbahn-Hobbyreisen zu Schmalspurbahnen der DDR anbietet? Im Farbprospekt, der von unten genanntem Reisebüro bezogen werden kann, kann man lesen: Eine Gruppen-Hobbyreise (also keine Einzelreisen!) beginnt mit dem „Molli“ (Bad Doberan-Kühlungsborn) und führt über den „Rasenden Roland“ (Binz-Göhren/Rügen) zur Harzquerbahn (Werningerode-Nordhausen). Weiter führt die Bahnreise nach Zittau, von dort mit der Schmalspurbahn nach Bertsdorf und Jonsdorf. Dresden bildet den Abschluß der Hobbyreise für Liebhaber alter Bahnen. Prospekte erhalten Sie vom Deutschen Reisebüro, D-1000 Berlin 15, Joachimstaler Str. 17. — Wie romantisch eine Reise zu den DDR-Schmalspurbahnen heute noch sein kann, zeigt unser Bild aus der Sammlung E. Kunst.



Abschiedsfest in Stolberg

Am 3. und 4. April fand im Bw Stolberg (Rheinland) eine Großveranstaltung zur Verabschiedung der letzten Dampflokomotiven der BD Köln statt. Die Bundesbahn hatte keine Kosten und Mühen gescheut, um dieses Abschiedsfest für Eisenbahnfreunde wie für interessierte „Normalbürger“ unvergeßlich werden zu lassen. Mittelpunkt des Geschehens war eine historische Dampflokomotive, wo sich dem Publikum folgende Loks boten: pr T 3, pfälz. T 5, pr T 9, Walsum 5, Elna 146, 01 008, 23 105, 45 010, 55 3345, 66 002 und 97 502 der DGEg, 24 083 des Eisenbahn-Kuriers, 56 3007 und 98 727 der Museumsbahn Darmstadt sowie DB-Loks der Baureihen 41 01, 44 und 50. Alle betriebsfähigen Loks standen unter Dampf! Star der parallel stattfindenden Fahrzeugschau war der Rheingold-Zug des FEK mit der 18 505 an der Spitze. Die Dampfzüge waren alle hoffnungslos überfüllt; insgesamt zählte die DB rund 100 000 Besucher — 60 000 waren „nur“ erwartet worden. Damit hat die BD Köln dem Dampfbetrieb in ihrem Bezirk wohl einen glanzvollen und würdigen Abschied gegeben. — Das Foto von dbp zeigt die Parade der dampfenden Oldtimer im Bw Stolberg.

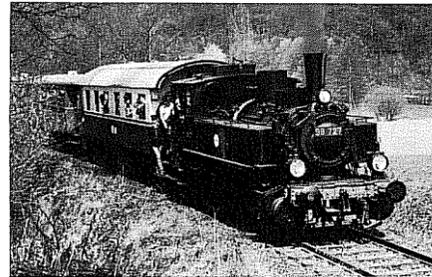


Veteranbanen Bryrup-Vrads

Die VBV nennt sich stolz die „Kleinste Eisenbahn Dänemarks“, hat aber den Vorteil für sich, die schönste Landschaft Jütlands zu durchfahren, was sicherlich keine andere Kleinbahn Dänemarks aufweisen kann. 1899 wurde sie als schmalspurige „Horsens-Bryrup-Bahn“ gegründet und 1929 auf Normalspur umgebaut und in „Horsens-Bryrup-Silkeborg-Bahn“ umbenannt. Bereits am 30. 4. 1968 erfolgte die Stilllegung und im November 1968 wurde die Strecke als Veteranbahn wieder in Betrieb genommen. So fahren an Sonnabenden und Sonntagen (im Juli täglich um 19 und 20 Uhr) die Dampfzüge wieder regelmäßig. Zum Einsatz kommen 2 Dampfloks und 1 Triebwagen. — Unser Foto von Keld Korsager zeigt einen Dampfzug (Lok ex DSB F 665) der VBV in der idyllischen Landschaft Jütlands.

„98 727“

Ostern war für die Freunde der „98 727“ (Zukersusi) ein großer Tag. An drei Tagen wurde die Dampflokomotive aus dem Jahre 1903 der Darmstädter Museumsbahn vor Sonderzügen auf der Kahlgrundbahn von Kahl nach Schöllkrippen eingesetzt. Das sommerlich warme Wetter, eine idyllische Landschaft und die alte Dampflokomotive, die früher einmal der Zuckerfabrik Regensburg gehörte, zogen viele hundert Fahrgäste an. War die Wagengarnitur (Triebwagen-Anhänger der Kahlgrundbahn) auch nicht stillet, so waren doch alle Mitreisenden begeistert, daß es endlich wieder einmal im romantischen Kahlgrundtal dampfte. — Das Foto zeigt den Sonderzug der Museumsbahn Darmstadt mit der Lok 98 727 kurz vor Schlimborn. Foto: E. Kunst

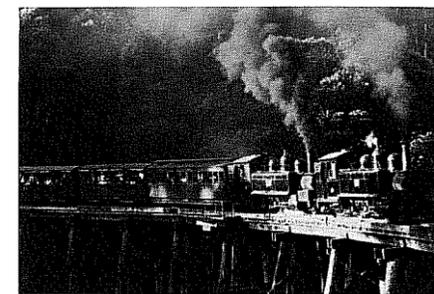


Puffing Billy Railway

Australiens Museums-Eisenbahn „Puffing Billy“ (Spurweite: 762 mm) beförderte seit ihrer Gründung vor 14 Jahren ca. 1,5 Millionen Passagiere, die befahrene Bahntrasse (18 Meilen) erstreckt sich von „Lakeside“ am Emerald See bis nach Belgrave. Die Museums-Eisenbahn hat einen automatischen Telefonrufdienst eingerichtet, der im 24-Stunden-Dienst alle 45 Sek. Informationen über die Bahn bekanntgibt. Bereits über 15 000 Anrufer konnten von diesem Kundendienst profitieren. — Llanfair Railway-Journal. — Das Foto zeigt eine Doppeltraktion auf der australischen Museums-Eisenbahn „Puffing Billy“ bei Pin-nock's Cutting. Foto: PBPS/Belgrave

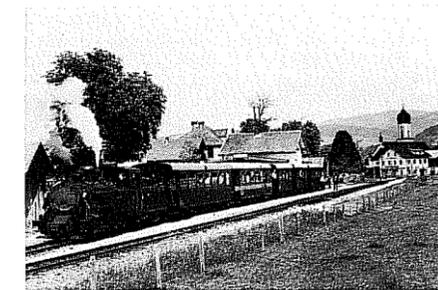
Eisenbahnmuseum Hamar

Im norwegischen NSB-Eisenbahnmuseum Hamar konnten 5 neue Lokomotiven aufgestellt werden. Es handelt sich um vier Dampfloks, NSB 25a.227 (Eidsvold-Otta-Bahn), NSB 27a.234 (Eidsvold-Stören-Bahn), NSB 32a.288 (Eidsvold-Stören-Bahn), NSB 31b.452 (Trondheim) und um eine der ersten NSB-Elektroloks EL.1a.2011. Zur Zeit stehen sie noch im Freien, aber die Fundamente für die neue Halle sind bereits gebaut worden. Damit behelmatet das rührige Eisenbahnmuseum schon 19 Dampfloks und 2 Elektroloks. Unser Bild zeigt die beiden Loks 27a.234 und 31b.452 in Hamar. Foto: Svein Sando/NJK.



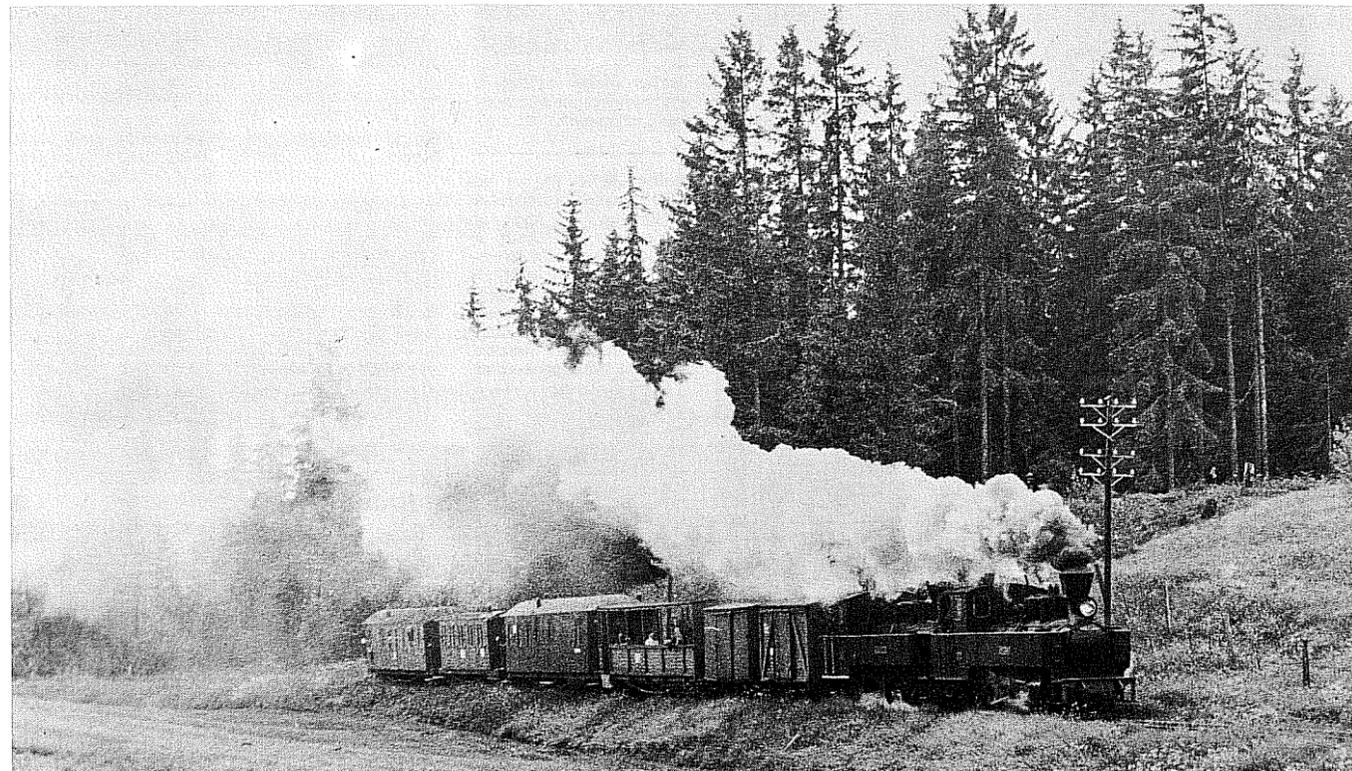
Bregenzerwaldbahn

Auch in diesem Jahr verkehren die beliebten Dampfzüge auf der Bregenzerwaldbahn. Zwischen Bregenz und Bezaun dampfen die Züge vom 9. Mai bis 3. Oktober an Sonn- und Feiertagen sowie im Juli und August am Dienstag / Mittwoch / Donnerstag. Die Fahrten werden mit der Schlepptender-Schmalspurlokomotive „Zillertalbahn Nr. 4“ sowie älteren ÖBB Personenwagen durchgeführt. In jedem Zug ist der originell eingerichtete Barwagen „Wälderschenke“ für das leibliche Wohl der Fahrgäste eingesetzt. Auskünfte sowie ausführliches Informationsmaterial sind beim Verkehrsverein Bregenz, Postfach 187, A-6901 Bregenz erhältlich. Die Durchführung der Fahrten wird wiederum durch die ÖBB, den Verkehrsverein Bregenz, den Verkehrsverband Bregenzerwald und die EUROVAPOR vorgenommen. — Bild: Dampfsonderzug mit ZB-Lok Nr. 4 auf der Bregenzerwaldbahn. Foto: VV Bregenz/Schmid



Urskog-Hölandsbanen

Da im heißen Sommer 1975 die Anzahl der Reisenden auf der norwegischen Museums-Eisenbahn UHB zu wünschen übrig ließ — viele Norweger führen lieber zum Baden — verstärkte man im Jahre 1976 die Dampfbahn-Werbung, um wieder mehr Fahrgäste zu gewinnen. Im Sommerhalbjahr 1976 werden auf der 750-mm-Spurbahn in der Nähe Oslos an jedem Sonntag 4 Dampfzüge von Sörumsand nach Fossum verkehren. Eine gute Werbung für die UHB bedeutet der Einsatz des neu aufgearbeiteten Königswagens (Salonwagen für Ehrengäste) der ehemaligen Sulltjelmabahn, der von 1067 mm auf 750 mm umgespurt werden mußte. — Das Foto zeigt einen Sonderzug der UHB für Kanadische Eisenbahnfreunde, geführt von den Loks „Setskogen“ und „Höland“. Foto: UHB

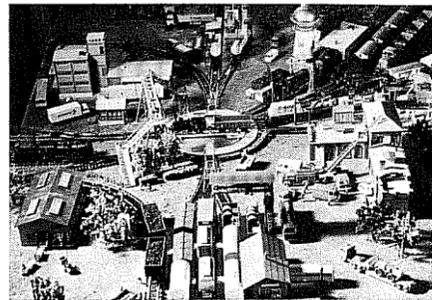


Nürnberger Impressionen

Für die kleinste Eisenbahn der Welt, die Märklin-Spur Z mit nur 6,5 Millimetern Spurweite, gibt es die stärkste Güterzuglokomotive der Bundesbahn, die 151 104-7, nun auch als „mini-club“-Modell. So gibt es künftig für die „mini-club“-Bahn auch die Diesellok 216 in beige-türkis, außerdem kommt als eine von wenigen Dampflok-Neuheiten ein Mini-Modell der 74 701 in den Katalog von Märklin. Für die „Normalspur“ HO sind ebenfalls die 151 104-7 und die 141 015-8 in neuen Farben vorgesehen. Als Schlagergilt das wieder ins Programm aufgenommene „Krokodil“ der Schweizerischen Bundesbahnen.

Bei TRIX steht im Vordergrund des Neuheitenangebotes die Bundesbahn-Schnellzuglokomotive 111, die sowohl für Spur HO als auch für Minitrix in Spur N lieferbar sein wird. Neu für diese kleine und immer beliebtere Bahn nimmt Minitrix auch ein verbessertes Modell der elektrischen Schnellzuglok 103 ins Programm auf, ferner neben mehreren Güterwagen die Güterzug-E-Lok 151 073-4.

Die Bundesbahn-Güterzuglok der Baureihe 151 fehlt auch unter den Fleischmann-Neuheiten nicht. In der neuen Farbgebung wird diese Lokomotive sowohl für HO als auch für N-Spur als „piccolo“-Modell zu haben sein, während sie für HO-Spur auch in der ursprünglichen grünen Lackierung aufgelegt wird. Im übrigen bringt Fleischmann als Überraschung den Nahverkehrs-triebwagen der Baureihe 614 für „piccolo“ auf den Markt.



Wie vielseitig das Angebot von Fleischmann ist, demonstriert eindringlich ein Ausschnitt der Messeanlage.

Arnold-rapido, das einzige nur auf Spur N mit neun Millimetern Spurweite tätige und dementsprechend aktive Unternehmen erweist sich als der Zeit voraus: die elektrische Vorkriegs-Schnellzuglok 119 012-3 wird ebenfalls in beige-türkis angeboten, obwohl sie in Wirklichkeit noch im einfarbig blauen Gewand unterwegs ist. Auch die neue elektrische Schnellzuglok 111 steht in der Neuheitenliste. Zum 70-jährigen Firmenjubiläum gibt es eine zweiachsige Tenderlok mit 24 Karat vergoldet für Sammler, aber auch im üblichen schwarz-rot für Modellbahnfreunde. Neben einem verbesserten Modell der elektrischen Nahverkehrs-Lok Baureihe 141 in der alten grünen Farbgebung verdienen vor allem die früheren „Rheingold“-Wagen erwähnt zu werden. Neu ist auch ein Postwagen in beige-türkis.

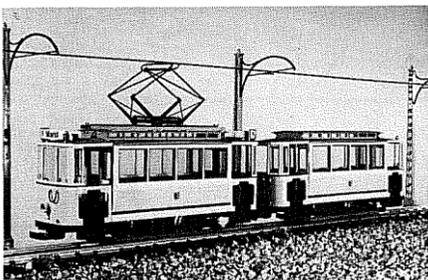
Aus Österreich hat Lilliput wieder Überraschungen zur Messe nach Nürnberg mitgebracht. Die noch verbesserte Dampfschnellzuglok der BR 05 wird es nicht nur in schwarz-rot, sondern auch in grau-schwarz – und vom kommenden Jahr an – stromlinienverkleidet – in weinrot geben. Die österreichische Schnellzuglok als BR 12 mit Reichsbahnbeschriftung ist ebenfalls angekündigt. Was uns bei Lilliput wieder besonders gefiel, war die kleine Schweizer C-Tenderlok N 3/3. Lilliput hat sich mit dieser kleinen Maschine sehr viel Mühe gegeben. Freistehende Kunststoffrohrleitungen und Handläufe, zierliche, indirekt beleuchtete Frontlaternen, Brems- und Heizschläuche sowie Dampfpeife, Rauchkammer-tür-Handrad und Schienenräumer sind nur einige der Details, die dem Kleinbahnfreund sofort auffallen. Hinzu kommt die einmalig schön angelegte Farbgebung, die keine Wünsche offen läßt. Von der E 3/3 gibt es zwei Ausführungen: in

Schwarz als SBB-Rangierlok „Tigerli“ und mit schwarz-grüner Zweifarblackierung mit anderem Dach und angesetzter Kohlschütte als „Feldschlößchen-Brauerei“-Werkslok. Bekanntlich sind bei Lilliput auch die dazu passenden „Feldschlößchen-Wagen“ erhältlich. Auch die Fahreigenschaften dieser Tenderlok – die auf keiner HO-Anlage fehlen sollte – sind hervorragend. Sogar für die skandinavischen Eisenbahnfreunde ist die Maschine interessant, sie ist doch in Norwegen mit einigen Abwandlungen als NSB-Type 25e (Nr. 485–489) gelaufen.



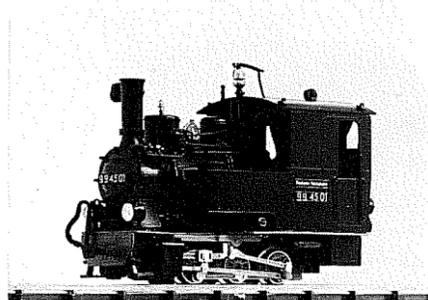
Lilliput's E 3/3 paßt auf jede Kleinbahnstrecke. Das Modell E 3/3 von Lilliput zeigt deutlich die Liebe zum Detail.

Freunde der IIm-Spur finden im Neuheiten-Katalog von Lehmann Dürnberg (LGB) neben einer Ausführung eine elektrische Straßenbahn mit Beiwagen und als Ergänzung dazu einen Turmwagen mit schwenkbarer Plattform. Die Farbgebung der Trambahn ist gelb-weiß und das Modell entspricht einem Darmstädter Straßenbahnzug der im Jahr 1910 von der AEG gebaut wurde. Selbstverständlich ist auch, daß gleichzeitig dazu die passenden Oberleitungen und einige Zubehörteile ausgeliefert werden.



Der Fa. Lehmann (LGB) ist es wieder gelungen, den IIm-Spur-Freunden ein hervorragend gelungenes Straßenbahnmodell zu „schenken“.

Beim Kleinserienhersteller „M + F“ sei besonders die DR-Lok „99 4501“ erwähnt, die früher auf der Prignitzer Kreisbahn lief und nun als HOe-Modell hergestellt werden soll. Auch an die Freunde der DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen hat man gedacht: für sie soll als HOe-Modell die DEV Trambahnlok „Plettenberg“ gefertigt werden (Preis für das Fertigmodell aus Kunststoff: 89,50 DM). Die Kleinserienherstellung kann allerdings nur dann aufgenommen werden, wenn genügend Vorbestellungen getätigt werden.

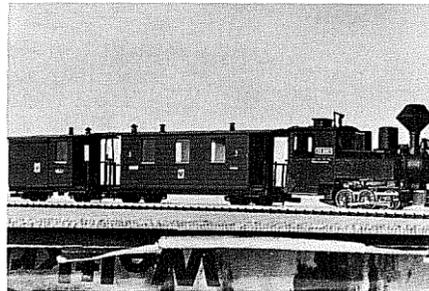


Wie gut die Schmalspurlok „99 4501“ zum HOe-Programm von Merker + Fischer paßt, soll unser Foto zeigen.

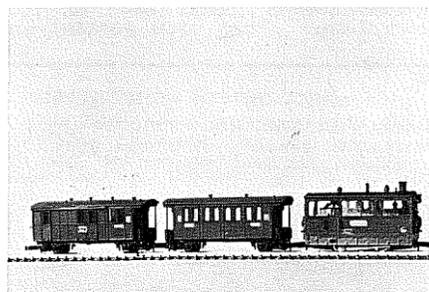


M + F wird – sofern die Nachfrage ausreichend ist – die Lok „Plettenberg“ des DEV als HOe-Lok auf 9 mm Gleis herausbringen. Preis des Fertigmodells: 89,50 DM.

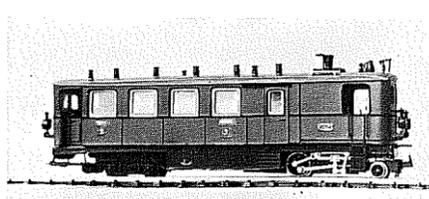
Bei den Firmen „Zuba“ und „Intermodell“ gibt es auch einige Neuheiten und zwar in Spur HO, HOe (12, 9 und 6 mm), N und Nm. Jeder HO- oder N-Bahner hat nun die Möglichkeit, sich eine passende Schmalspurbahn zuzulegen.



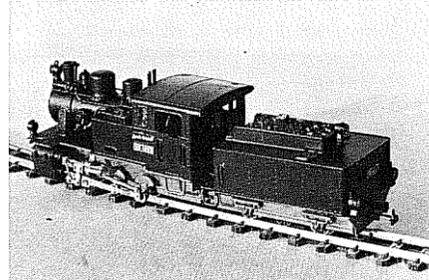
Eine Neuheit der Fa. „Zuba“/„Intermodell“ ist der Schmalspurzug mit der Lok „99 3301“ (Waldeisenbahn Muskau). Spur: HOe/6,5 mm.



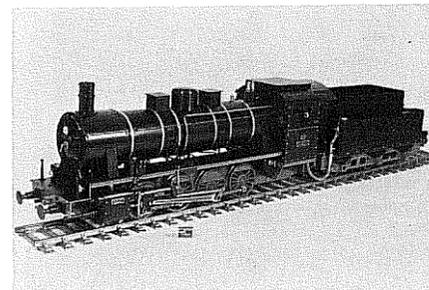
Ein Schmalspurzug mit Trambahnlok und württ. Schmalspurwagen der Fa. „Intermodell“. Spur: Nm.



Der württ. Schmalspur-Triebwagen wird von der Fa. „Intermodell“ gefertigt und ist für HOe/9 mm und Nm-Spur erhältlich.



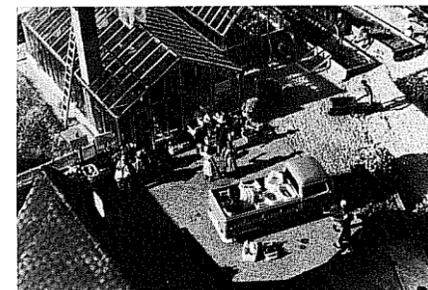
Eine weitere HOe/9 mm Lok (Heeresfeldbahn) von „Intermodell“.



Eine 5"-Spur-Dampflok der Firma Zimmermann.

Als Neuling in Nürnberg war die Fa. „Bemo“ vertreten. Sie wird Fahrzeuge in der Spur HOm und HOe (Schmalspur auf 12 und 9 mm Gleisen) herausbringen. Die bereits gezeigten Muster ließen an der Detaillierung nichts zu wünschen übrig. Auffallend waren die an den Fahrzeugen befindlichen Trichter-Kupplungen, die allerdings nur für eine Handbedienung gedacht sind.

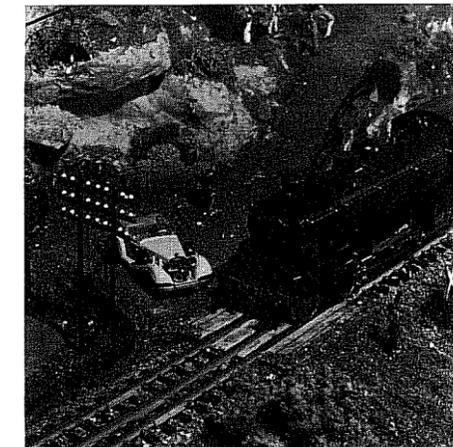
Überraschend vielseitig war das Angebot bei den Zubehörherstellern. Aus Platzmangel können wir leider nicht über alle Firmen berichten. Deshalb seien hier nur zwei Hersteller erwähnt, die – nach der unmaßgeblichen Meinung des Autors – mit Ihrem Zubehör aus dem Rahmen fallen. Bei der Fa. Preiser sind besonders die Gärtnerei-Figuren sehenswert. Horst Preiser hatte dazu liebevoll eine kleine Gärtnerei „Kohl + Co.“ gestaltet. Zu dieser Gärtnerei gibt es auch das typische Zubehör wie Markttische, Obst-kisten und weiteres Kleinzeug. Preiser hat sich auch der Spur-Z-Freunde angenommen und bietet Ihnen jetzt ein reichhaltiges Zubehör-Programm.



Die Firma Faller hat in Nürnberg gleich 16 neue Schnellbausätze vorgestellt. Das Scherengewicht liegt auf den Fachwerkgebäuden, die sicherlich sehr viele Freunde finden werden. Eine hervorragend gestaltete Messe-Anlage demonstrierte die Schönheit der Fachwerkgebäude der „Combi-Kit-Reihe“.

Zum Schluß, da auch das „W“ – wie Wiking – am Ende des Alphabets steht, möge hier noch die Berliner Firma Wiking zu Wort kommen! Außer den bereits erhältlichen Oldtimer-Fahrzeugen gibt es jetzt neu das Goliath-Dreirad und einen roten Mercedes-Reichspost-Lkw.

Wie harmonisch sich der alte Mercedes 540 K/36 von Wiking und eine Dampflok von Lilliput ergänzen, zeigt deutlich unser Bild.



»Die Modellbahn-Ecke«

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

W. Preiss Nachf., Inh. Rolf Freybe
Am Dobben 135, 2800 Bremen 1
Tel. 0421 / 325885

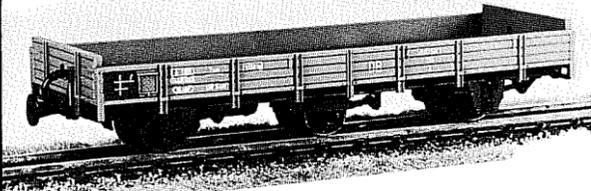
Das Aachener Modellbahnfachgeschäft

Wir führen alle bekannten Fabrikate Lokumbauten

Spielwarenhaus am Markt
M. Hünerbein OHG

Markt 2-12
5100 AACHEN
Ruf 0241 / 33921

Sofort lieferbar:



BEMO Schmalspur-
M1:87 bahn

Niederbordwagen X

Maßstäbliches Modell eines offenen Güterwagens der ehemaligen Württ. Schmalspurbahnen, 3-achsig, Dreipunktlagerung. Handbremse, Sprengwerk, Bremsschläuche und funktionsfähige Schmalspur-Trichterkupplung werden zum individuellen Einbau ohne Aufpreis lose mitgeliefert.
Farbe: braun, LÜP 97 mm

Gedeckter Güterwagen G

Einheitsbauart, 3-achsig, techn. Einzelheiten wie oben.
Farbe: braun, LÜP 97 mm

2001 HOe DB
2201 HOm DB

2002 HOe DB
2202 HOm DB

Wenn Sie sich über unser weiteres Programm informieren wollen, wenden Sie sich an Ihren Fachhändler. Prospekte auch direkt von uns gegen –50 DM Rückporto in Briefmarken.

BEMO-Modelleisenbahnen GmbH
7336 UHINGEN · Stuttgarter Straße 59

Die Deutsche Bundesbahn reduziert ihr Streckennetz — eine Chance für die Privatisierung von Nebenstrecken?

Dipl.-Ing. Henning Wall

Die Deutsche Bundesbahn (DB) hat am 22. Januar 1976 ihr bereits lange vorher diskutiertes Rationalisierungskonzept vorgelegt, nach dem von einem Gesamtstreckennetz von bisher 28 800 km nur noch rund 16 000 km Strecken als betriebswirtschaftlich optimal angesehen werden. Diese als „Optimierung“ verstandene Schrumpfung auf rund die Hälfte der bestehenden Bahnanlagen brächte der Bahn zwar eine relativ bessere Ertragskraft, führt jedoch in den Fördergebieten regionaler Aktionsprogramme zur Umkehr bisheriger raumordnungspolitischer Zielsetzungen. Hierzu gehören unter anderem

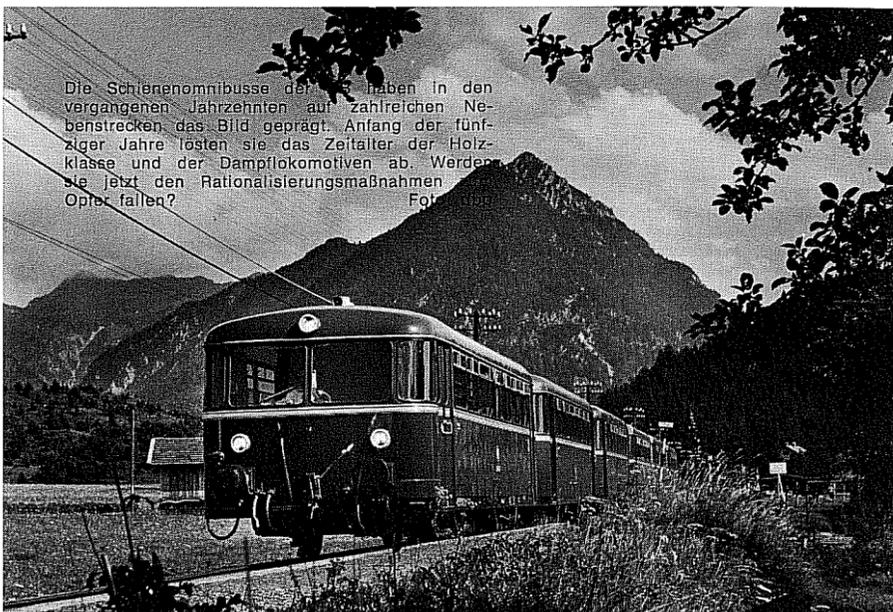
- Verbesserung der Erschließung von strukturschwachen Gebieten;
- Verbesserung der Anbindung dieser Gebiete an Verdichtungsräume, insbesondere mit Berücksichtigung des Zonenrandgebietes¹⁾.

In den Grenzregionen, dem Zonenrandgebiet und den strukturschwachen ländlichen Gebieten (insbesondere im Emsland, in Hessen, der Eifel, dem Hunsrück, auf der Alb und in Oberschwaben sowie im Bayerischen Wald) trägt diese vorgesehene Streckenreduzierung nicht zur Strukturverbesserung als Grundlage für eine wirtschaftliche Gesundung bei, zumal auch das Bundesfernstraßennetz in diesen Regionen noch große „weiße Flecken“ aufweist. Eine Reduzierung der Erschließungsmöglichkeiten strukturschwacher Gebiete durch die Eisenbahn verringert ganz erheblich die Standortqualitäten dieser Gebiete und benachteiligt bereits dort im Rahmen regionaler Aktionsprogramme angesiedelte Unternehmen. Weitere Transportverlagerungen auf die Straße wären die Folge. Bereits die Stilllegungen im Expreßgut- und Stückgutverkehr (Reduzierung von 3200 Stückgutbahnhöfen 1970 auf rund 400 im Jahr 1975) berührte die Existenz vieler Klein- und Mittelbetriebe auf dem flachen Lande.

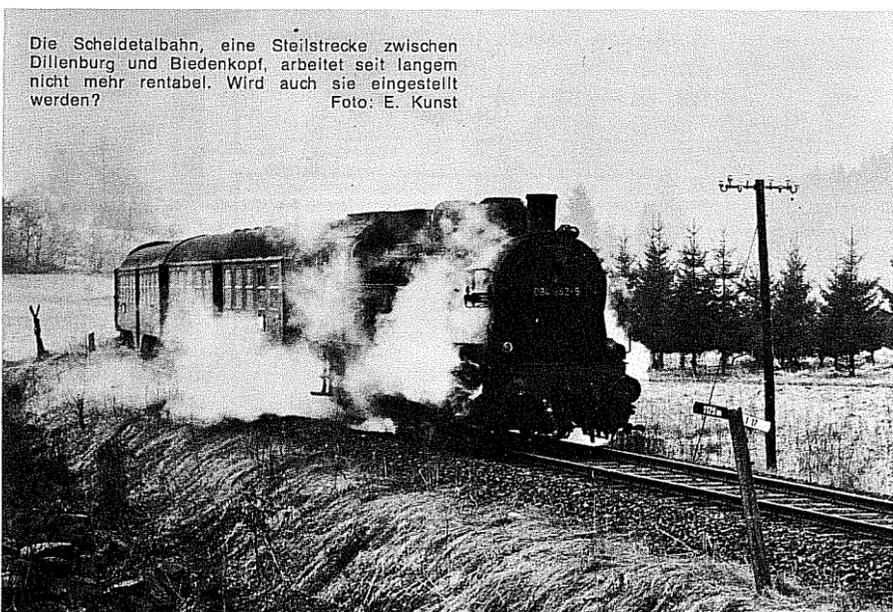
Das Eisenbahnnetz der Bundesrepublik besteht jedoch nicht allein aus dem Schienennetz der Bundesbahn. An Strecken der DB schließen 126 nichtbundes-eigene Eisenbahnen (NE) des öffentlichen Verkehrs sowie weitere 55 Bahnen des nicht-öffentlichen Verkehrs an, die zusammen eine Betriebsstreckenlänge von weiteren 4400 km ergeben. Dazu kommen allein im Bereich der DB 11 500 Privatgleisanschlüsse und Anschlußbahnen. Beide Zubringerarten, die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen sowie die Privatgleisanschlüsse (Anschlußbahnen), stellen für die DB einen nicht unerheblichen Verkehrswert dar. Als Faustformel kann gelten, daß jede vierte Gütertonne, die im deutschen Eisenbahnnetz befördert wird, über nichtbundes-eigene Eisenbahnen rollt. Allein im Jahre 1974 beförderten die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs 96,1 Mio t, die nichtöffentlichen Bahnen 183,5 Mio t²⁾. Im Wechselverkehr mit der DB gingen 184,1 Mio t von den NE auf DB-Strecken über oder wurden von der



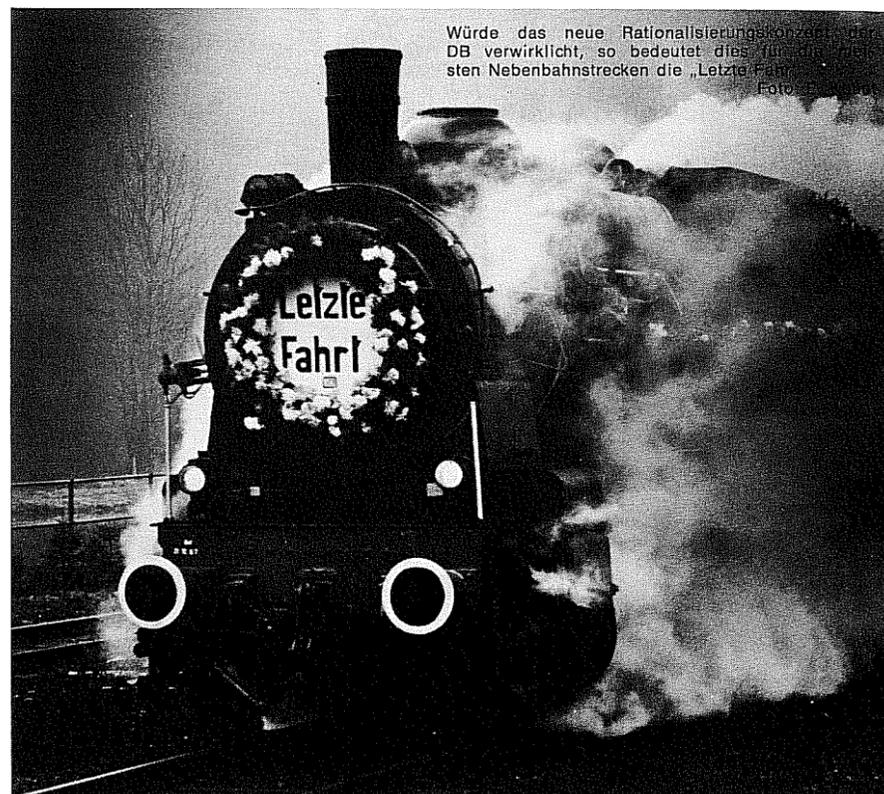
Die Rheinstraße gehört zum DB-Hauptstreckennetz und bleibt erhalten. Foto: DB-Werbeamte Ffm.



Die Schienenomnibusse der DB haben in den vergangenen Jahrzehnten auf zahlreichen Nebenstrecken das Bild geprägt. Anfang der fünfziger Jahre lösten sie das Zeitalter der Holzklasse und der Dampflokomotiven ab. Werden sie jetzt den Rationalisierungsmaßnahmen Opfer fallen? Foto: DB



Die Scheidetalbahn, eine Steilstrecke zwischen Dillenburg und Biedenkopf, arbeitet seit langem nicht mehr rentabel. Wird auch sie eingestellt werden? Foto: E. Kunst



Würde das neue Rationalisierungskonzept der DB verwirklicht, so bedeutet dies für die kleinsten Nebenbahnstrecken die „Letzte Fahrt“. Foto: DB

DB an die NE überstellt. Das Wagenaufkommen³⁾ im Gleisanschlußverkehr der DB betrug 1974 14 802 000 Güterwagen (Gesamtaufkommen im Güterverkehr: 16 669 000 Wagen).

„Mit Sicherheit sind“, nach Aussage des Verbandsdirektors des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen (BDE), „durch die von der DB beabsichtigten Stilllegungen erhebliche Auswirkungen auf die NE zu erwarten, die an zur Stilllegung vorgesehene DB-Strecken anschließen.“ Außer den rechtlichen Fragen, die mit der Konzessionierung der NE zusammenhängen (Konzessionierung der NE nach Landes-eisenbahngesetz, Konzessionierung der DB nach Bundesbahngesetz) und die zum Widerspruch der Länderverkehrsminister gegen diese Bundesentscheidung führen könnten, werden für die NE und die Privatgleisanschlüsse Fragen aktuell, wie sie ohne Transportverlagerung auf die Straße den Anschluß der weiterzubetreibenden NE oder der Anschlußbahn an den nächsten DB-Bahnhof im verbleibenden Rumpfnetz herstellen können.

Weiterhin ist genau zu prüfen, inwieweit „stilllegungsverdächtige“ DB-Strecken erhaltungswürdig sind, die auch nicht Bestandteil des zusätzlich zum 16 000-km-Netz zu erhaltenden politischen Netzes sind, also jenes Netzes, das aus politischen Motiven (z. B. Grenzregionen, Zonenrandgebiet) trotz erkennbar defizitärer Betriebsführung erhalten werden muß. Sofern Nebenstrecken des DB-Netzes ohne Verkehrsbedeutung waren oder unrentabel betrieben wurden, sind sie bei den Stilllegungen der rund 5 000 km seit Kriegsende bereits berücksichtigt und abgebaut worden. „Es stehen also“, nach Geuckler⁴⁾, „Strecken zur Debatte, die in der Vergangenheit nicht schlecht waren, die aber in der Zukunft bei den allgemeinen gestiegenen Kosten und bei vielleicht etwas geringerem Verkehr keinen genügenden Beitrag zur Gesamtrechnung (der DB) erwarten lassen“. Für Strecken dieser Art sowie die Verbindungsstrecken von NE-Netzen zum nächstgelegenen DB-Bahnhof bieten sich die Privatisierung bzw. Überführung aus bundeshoheitlichen Verhältnissen in solche kommunalpolitischer oder regionaler Gebietskörperschaften unter Betriebsführung durch eine (vorhandene oder neu zu gründende NE) an.

Der Vorzug der NE ist nämlich die praxisnahe und verwaltungsmäßig wenig aufwendige Betriebsführung, die umgehende Anpassung an das Verkehrsaufkommen unter Ausnutzung aller Rationalisierungsmöglichkeiten erlaubt. Die Betriebsführung der NE ist so wesentlich flexibler und kann kostengünstiger gestaltet werden als die Betriebsweise mancher durch die DB betriebenen Nebenstrecken.

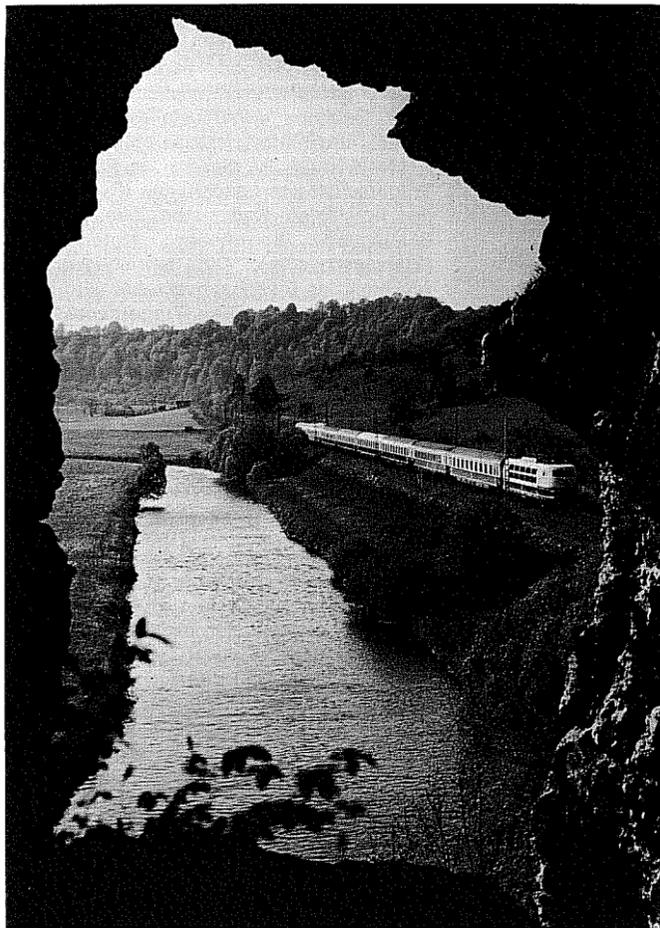
Die Erhaltung des Eisenbahnbetriebes auf Strecken, die die DB abstoßen möchte, ist also zunächst einmal eine regional-

politische Entscheidung, die die Kommunen oder die Vertreter der Gebietskörperschaften (Landkreise, Länder) zu fällen haben, um die verkehrliche Erschließung ihres Gebietes sicherzustellen. Die praktische Durchführung dieser politischen Absichtserklärung ist denkbar in Form einer Trägerschaft des Landes, des Kreises oder der beteiligten Kommunen, eventuell mit Beteiligung betroffener Unternehmen (Gleisanschließer). Die betriebliche Abwicklung des Eisenbahnverkehrs wird einer NE übertragen. Die Trägergesellschaft kann das sächliche Anlagevermögen der Nebenstrecke von dem bisherigen Eigentümer DB mieten, pachten oder käuflich erwerben. Eine pachtweise Übernahme vermeidet indes finanziell zu hohe Belastungen der neuen Trägergesellschaft und bringt überdies der DB eine, wenn auch geringe, Rendite, zudem behalte die DB ihr Eigentum und bräuchte nichts zu veräußern oder gar zu verschenken. Die Betriebsführung durch die NE mag nun in der Weise vor sich gehen, daß die NE entweder mit eigenen Betriebsmitteln und Bediensteten den Betrieb abwickelt, oder, nach Art einer Dienstleistung, die Zustellung der Wagen durch die DB vornehmen läßt, was für die DB volle Kostendeckung für ihre betrieblich erbrachte Leistung bedeutet. Beispiele für dieses eben geschilderte Modell der Weiterführung einer Nebenstrecke bieten sich bereits aus vergangenen Streckenstilllegungen der DB und NE an: eine stillgelegte DB-Nebenstrecke in Bayern wird seit der Stilllegung als Privatbahn durch die angeschlossene Gemeinde⁵⁾ betrieben, die Zustellung erfolgt durch DB-Kleinloks. Eine weitere stillgelegte (NE-) Bahn wurde als Teilstrecke von einer Gemeinde übernommen und wird weiterhin (zum Nutzen der angeschlossenen Industrie und der Gemeinde) als NE-Bahn⁶⁾ betrieben.

Die auf kommunale Interessen abgestellte Weiterführung stilllegungsgefährdeter Nebenbahnen kann überdies für die unmittelbare kommunale Entwicklungspolitik ausgenutzt werden, in dem mögliche in der Bauleitplanung neu auszuweisende Gewerbegebiete, die für industrielle Neuan siedlung, Betriebserweiterungen oder Betriebsverlagerungen vorgesehen sind, von vornherein mit einem Bahnanschluß an die eigene (NE-) Anschlußbahn ausgestattet werden können. Beispiele hierfür sind einige auf rein privatrechtlicher Basis (AG) arbeitende NE. Einige nichtbundes-eigene Eisenbahnen haben sich bereits in den vergangenen Jahren, als die radikalen Schrumpfungabsichten der DB noch nicht zur Diskussion standen, zur Übernahme von DB-Strecken bereit erklärt.

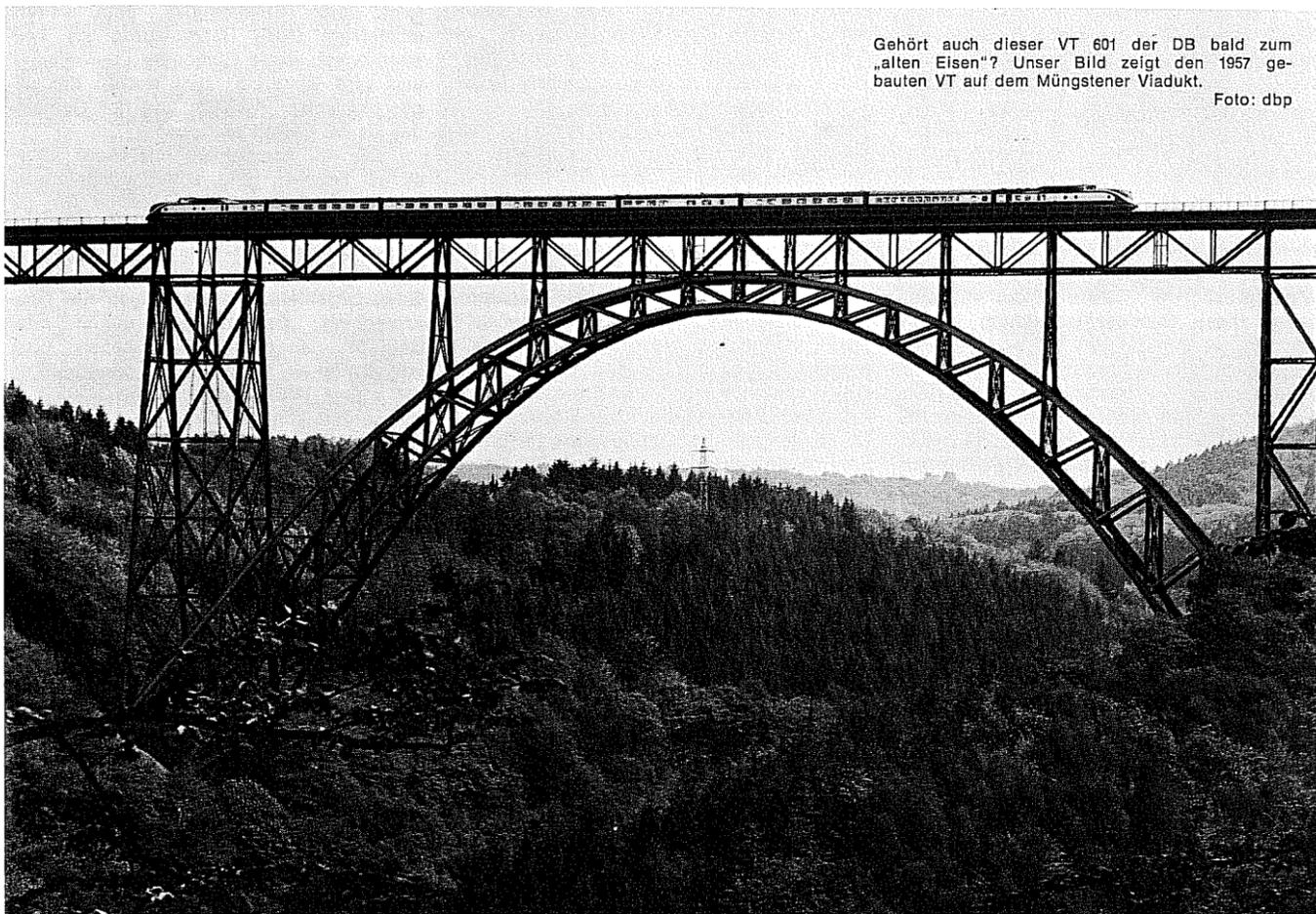
Die oben skizzierte Auslagerung von Nebenstrecken aus dem DB-Bestand und Übernahme durch eine NE-Betriebsführungsgesellschaft ist durch die Absichtserklärung einiger NE und des BDE⁷⁾ nicht bloße Fiktion sondern ein praktikables Modell, das neben der ein verkehrlichen Aufgabe im Rahmen des Gesamt-Eisenbahnnetzes auch wirtschaftliche und sozialpolitische Möglichkeiten eröffnet, indem vielfach die durch Stilllegungsabsichten gefährdeten Arbeitsplätze erhalten werden können.

- 1) Raumordnungsbericht 1974 der Bundesregierung Drucksache 7-3582
- 2) Statistische Zahlen, Stand 1. 1. 1975. Bundesverband deutscher Eisenbahnen (BDE), Köln
- 3) Zahlen von der Deutschen Bundesbahn, Ausgabe 1975. Hrg. von der HVB, Frankfurt
- 4) Beckmann, K. „Nichtbundes-eigene Eisenbahnen und die derzeitige Eisenbahnpolitik“, V + T, 1975, Heft 12
- 5) Geuckler, Dr. Karlheinz, „Gedanken über die Zukunft von Eisenbahn-Nebenstrecken“, Verkehr und Technik 1975, Heft 11
- 6) Monheim (Bayern)
- 7) Reinheim-Reichelsheim, jetzt: Eisenbahn Reinheim-Groß-Bieberau
- 8) siehe Fußnoten 5) und 4)

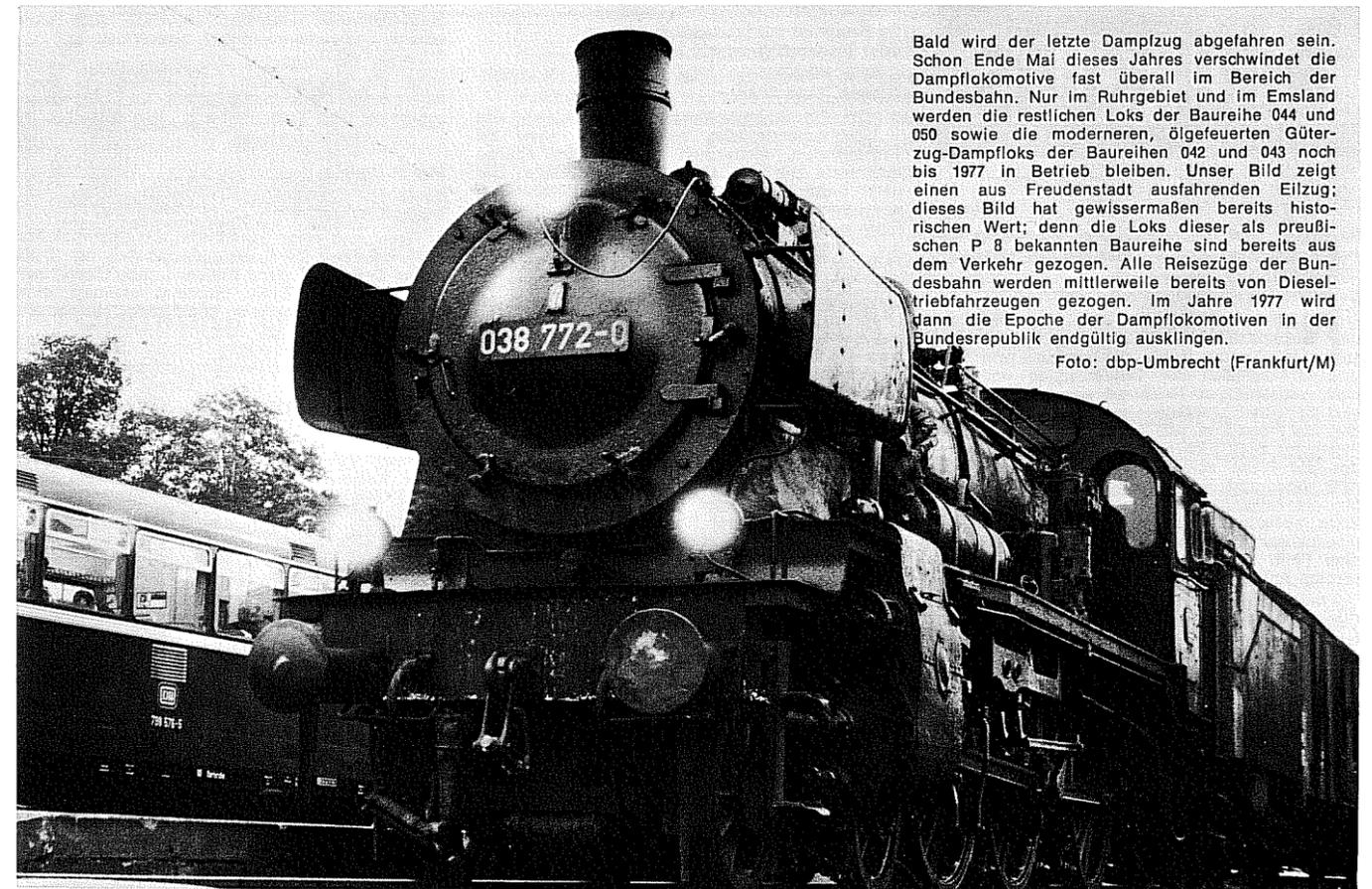


Trotz aller Stilllegungsabsichten werden einige landschaftlich schön gelegene Hauptstrecken erhalten bleiben. Das Foto zeigt den TEE „Rheinpfeil“ im Altmühltal bei Dollstein. Foto: dbp

Moderne Lokomotiven in schlichter Form, dafür mit mehrfacher Kraft, lösen die qualmende Dampflokomotive – die trotzdem umweltfreundlicher ist als eine Diesellok – ab. Schon in wenigen Monaten wird es nur noch in zwei kleinen Teilbezirken des DB-Netzes „dampfen“: im Ruhrgebiet und im Emsland. Foto: dbp



Gehört auch dieser VT 601 der DB bald zum „alten Eisen“? Unser Bild zeigt den 1957 gebauten VT auf dem Müngstener Viadukt. Foto: dbp

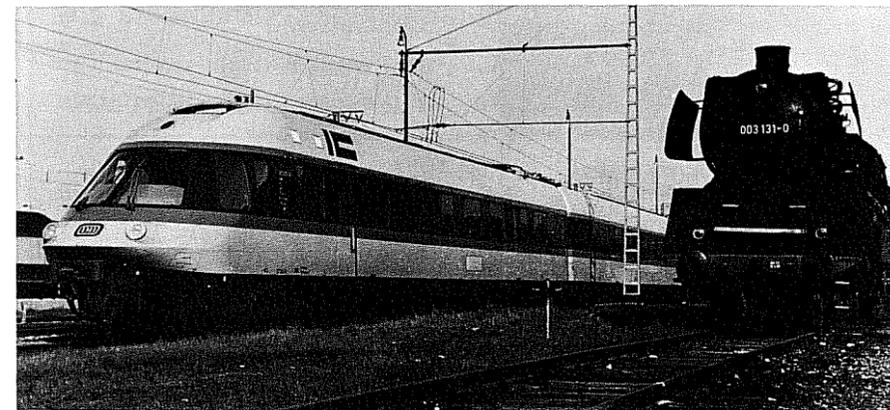


Bald wird der letzte Dampfzug abgefahren sein. Schon Ende Mai dieses Jahres verschwindet die Dampflokomotive fast überall im Bereich der Bundesbahn. Nur im Ruhrgebiet und im Emsland werden die restlichen Loks der Baureihe 044 und 050 sowie die moderneren, ölgefeuerten Güterzug-Dampfloks der Baureihen 042 und 043 noch bis 1977 in Betrieb bleiben. Unser Bild zeigt einen aus Freudenstadt ausfahrenden Eilzug; dieses Bild hat gewissermaßen bereits historischen Wert; denn die Loks dieser als preußischen P 8 bekannten Baureihe sind bereits aus dem Verkehr gezogen. Alle Reisezüge der Bundesbahn werden mittlerweile bereits von Diesellokomotiven gezogen. Im Jahre 1977 wird dann die Epoche der Dampflokomotiven in der Bundesrepublik endgültig ausklingen. Foto: dbp-Umbrecht (Frankfurt/M)

Die Tage der Dampfloks sind gezählt

Schon in diesem Sommer geht ihre Epoche in drei weiteren Bezirken zu Ende

Begegnung zweier Epochen auf der Schiene: Die Zeit der Dampfloks geht ihrem Ende entgegen, die moderne Zukunft der DB repräsentiert der für 200 Stundenkilometer ausgelegte elektrische Schnelltriebwagen ET 403. Nur etwa vierzig Jahre liegen zwischen den beiden Stars der Schiene: der 1933 gebaute Schnellzug-Dampfloks 003 131 und dem modernsten Triebwagen der DB, dem eleganten Intercity-Schnelltriebwagen der BR 403. Wie wird in weiteren 40 Jahren die Deutsche Bundesbahn aussehen? Foto: dbp



(dbp) Schon zum Fahrplanwechsel Ende Mai dieses Jahres wird die Dampflokomotive, die seit 1835 in Deutschland das Erscheinungsbild der Eisenbahn maßgebend geprägt hat, aus drei weiteren Bezirken abgezogen und damit im Bundesgebiet weitgehend verschwinden. Nur im Ruhrgebiet und im Emsland bleibt ein kleiner Rest relativ moderner Dampflokomotiven mit Ölfeuerung noch bis zum Sommer nächsten Jahres in Betrieb.

Schon heute gibt es keine Dampflokomotiven mehr in den Bezirken München, Regensburg, Nürnberg, Karlsruhe, Frankfurt (Main) und Hamburg. Hinzu kommen werden im Sommer dieses Jahres die Bezirke Stuttgart, Saarbrücken und Köln. Dann bleibt nur noch in den Bezirken Essen und Hannover der Dampftrieb bei der Bundesbahn aufrechterhalten.

Die gegenwärtige Wirtschaftslage mit relativ geringen Transportanforderungen beschleunigt den Strukturwandel. Die vorhandenen und die von der Industrie neu angelieferten Diesel- und Elektrolokomotiven genügen, um den größten Teil der gegenwärtigen Anforderungen zu bestreiten. So wird die noch unterhaltene Dampflokomotivreserve von gegenwärtig rund 220 Maschinen größtenteils für Ersatzleistungen und untergeordnete Aufgaben eingesetzt. Sollte allerdings ein stärkerer konjunktureller Aufschwung einsetzen, könnte er die gezählten Tage der letzten Dampfrösser noch um etliche vermehren.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Planung rechnet die Bundesbahn damit, im Sommer 1976 die Dampflokomotiven von den Bahnbetriebswerken Crailsheim und Ulm im Bezirk Stuttgart, Saarbrücken im Saarland und Stolberg im Bezirk Köln abziehen zu können. Auch aus Ottbergen und Lehrte im Bezirk Hannover sowie aus Hamm im Bezirk Essen werden die Dampfloks zu diesem Termin verschwinden.

Nur im westlichen Teil der Bezirke Essen und Hannover, bei den Bahnbetriebswerken Gelsenkirchen-Bismarck, Wanne-Eickel, Oberhausen-Osterfeld Süd und Duisburg-Wedau sowie Rheine und Emden wird es noch bis 1977 weiterdampfen. Dort werden die Lok-Baureihen 044 und 050 sowie die ölgefeuerten Güterzuglokomotiven der Baureihen 042 und 043 eingesetzt. Der Ausklang der Dampfepoche wird sich also an der Ruhr und im Emsland vollziehen.

BUCHKURS

Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigstationen der Eisenbahnen Deutschlands.

Bearbeitet im Reichs-Eisenbahn-Amt 1914.

Mit diesem Nachdruck wird eine Lücke in der dokumentarischen Eisenbahn-Literatur geschlossen. Bewußt wurde die Ausgabe von 1914 gewählt, die Zeit der Länderbahnen und des noch vollständigen Reichsgebietes. Wo zu diesem Zeitpunkt Umbauten im Gange waren, wurden die Pläne von 1922 übernommen. In einigen Fällen (so z. B. Eichenberg, Trier, Karthaus) wurden die Pläne sowohl von 1914 als auch von 1922 abgedruckt – eindrucksvolle Dokumentation für die umfangreichen Erweiterungen, die der Erste Weltkrieg bewirkte. Auch für den Modell-eisenbahner ist dieses Buch von Nutzen, der hier eine Fülle von Anregungen für den vorbildgerechten Anlagenbau findet.

Nachdruck 1975. 149 Seiten, 11,80 DM. Verlag Eisenbahn-Kurier, Rubensstraße 3, 56 Wuppertal 11.

Die Lokomotiven der DB und der DR am

1. Juli 1975

Dieses Verzeichnis ist unentbehrlich sowohl für den Lokomotivhistoriker als auch für den Fotografen, der hier erfährt, welche Lok wo zu fotografieren ist; das Heft im handlichen A-5-Format paßt in jede Fototasche. (Redaktions-schluß des DR-Teils: 5. Oktober 1975.) 56 Seiten, 10,- DM, Eisenbahn-Kurier, Rubensstraße 3, 56 Wuppertal 11.

Gunther Martin Alfred Niel

Du Dampfproß mit rauchendem Schlotte oder Eisenbahnbrevier

Großes Neff-Brevier, 288 Seiten mit 150 Abbildungen, 29,80 DM.

Die Eisenbahn war das Riesenspielzeug des 19. Jahrhunderts, das Wirtschaftsmagnaten und Technokraten, Monarchen und Militärs ebenso faszinierte wie den Mann von der Straße. Der neue Band in der Reihe der Großen Neff-Breviere versucht den Zauber einzufangen, den die Eisenbahn als kulturhistorisches Phänomen auf die Menschen ausübt und den sie auch im Jet-Zeitalter nicht eingebüßt hat. Die „Historie des Schienenstranges“ zeigt, wie die Erschließung, durch die unsere Welt verändert wurde, im einzelnen vor sich ging. Haupt- und Kernstück des Bandes ist das „Nützliche und Kuriose Eisenbahn-Alphabet“ mit seinen kaleidoskopartigen Informationen. Wie vom Aroma der Dampflok durchzogen, liest sich der Essay über die Architektur der Bahnhöfe, jene eigenartigen Schöpfungen zwischen Funktion und Repräsentation. Ein weiterer Essay, der überdies eine Fundgrube für Protokollarisches darstellt, beschäftigt sich mit den Hofzügen und Salonwagen, und ein „merkwürdiger Zitatenspiegel“ gibt dem reizvoll illustrierten und in jeder Hinsicht apart gestalteten Band seine grundsätzliche Rundung. Ein Buch über ein anscheinend technisches Thema, dem aber Namen wie Stevenson und Heimito von Doderer das Gepräge geben.

Pauf Neff Verlag, D-1000 Berlin 45, Herwarthstr. 3

40 Jahre Essener Straßenbahnen

Neuaufgabe der 1933 herausgegebenen Jubiläumsschrift, 96 Seiten, Format 16,8 x 23,3 cm, kartoniert, mit hochglänzendem, gelbem Umschlag. 48 Fotos (Fahrzeuge, Gebäude, Betriebsanlagen), 9 Faksimilwiedergaben (Streckenpläne, Fahrpläne, Tarifübersicht) und 21 sonstige Zeichnungen (Fahrzeug, Gleisanlagen, graphische Darstellungen). Aus heutiger Sicht in dieser Reprint als Zeitdokument anzusehen. Der Leser wird nach eingehendem Studium erkennen, daß

die Schrift nicht nur heimatgeschichtlich und technisch-historisch interessant, sondern auch wirtschafts- und verkehrspolitisch hochaktuell ist.

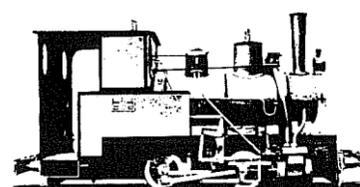
Preis DM 16,80 DM inkl. Porto und Verpackung. Bestellung durch Überweisung auf Post-scheckkonto Dortmund 61506-463, BLZ 440 100 46, zugunsten GbR Frenz/Reimann, 4830 Gütersloh 1.

Max R. Delie

Die letzten Dampflokotiven der Deutschen Reichsbahn

Mehr und mehr nähert sich die Dampflok-Ära auch bei der Deutschen Reichsbahn der DDR ihrem Ende. Mit dem Bildband des Eisenbahn-Fotografen Max Delie erscheint erstmals eine Bild-Dokumentation über die Dampflokotiven der DR.

In 175 großformatigen Fotos, die fast ausnahmslos bis heute unveröffentlicht sind, wird von Max Delie die Dampflokzone einer Eisenbahn-Verwaltung festgehalten, die den meisten Eisenbahnfreunden bis heute verschlossen ist. Seit vielen Jahren bereist Max Delie die DDR, um an allen interessanten Dampflokstrecken seine Kamera zu postieren. So geht sein Bildband über kleine Besonderheiten ebensowenig hinweg wie über die berühmtesten Dampflokotiven der DR. Neben herrlichen Landschaftsaufnahmen der „Großen“ – zum Beispiel der Baureihen 01.5, 03, 19 – finden die Kleinbahn-Idylle im Harz und in Sachsen mit den bauartreichen Gattungen der Reihe 99 ebensoviel Beachtung wie der schwere Güterzugdienst auf den steigungsreichen Strecken des Thüringer Waldes oder der wenig populär gewordene Nahverkehr mit Loks der Baureihe 94.5 vor Doppelstockzügen oder gar die preußische Reihe 92.5 mit Abteilwagen. Zwei „dicke 95er“ vor Güterzug auf einem der großen Vladukte des Frankenwaldes, die elegante 19 201 in voller Fahrt vor einem internationalen D-Zug, die lange Reihe von seltenen Dampflokotiven inmitten der weiten Kornfelder der Mark Brandenburg auf Überführungsfahrt zum Museum, zwei Schnellzug-Lokotiven der Baureihe 19 vor schwerem Reisezug



LOK - PRESS
Sammlung zur Eisenbahn- und Verkehrsgeschichte

Neuerscheinung Frühjahr 76:
Reihe A: Aus den Archiven großer Lokomotivfabriken
Band 2: Festschrift zur 5000. Lokomotive der Firma Henschel/Kassel. Nachdruck der Ausgabe Kassel 1899. 100 Seiten.
ISBN 3 88072 102 5 Bestell-Nr. 102 Ladenpreis **DM 23,80**

Weiter sind lieferbar:
Reihe A: Aus den Archiven großer Lokomotivfabriken
Band 1: Verkaufskatalog für Haupt-, Neben- und Werksbahnlokomotiven der Firma Arnold Jung, Jungenthal. Nachdruck der Ausgabe um 1935. 72 Seiten im Großformat.
ISBN 3 88072 101 7 Bestell-Nr. 101 Ladenpreis **DM 19,80**

Reihe B: Beiträge zur Verkehrsgeschichte
Band 1: Eisenbahnunfälle 1871-1912. Eine Auswahl aus L. Ritter von Stockert, Eisenbahnunfälle. Nachdruck der Ausgabe Leipzig 1913. 100 Seiten im Großformat.
ISBN 3 88072 201 3 Bestell-Nr. 201 Ladenpreis **DM 29,80**

ROLAND VOLZ VERLAG · 5620 Velbert 1 · Postfach 10 13 70



GRAPHIK DESIGN
EPPENDORFER WEG 171
D-2000 HAMBURG 20
TEL: 040-49 48 39

Bestellen und Warten lohnt sich!
Bufe Alpenbahn Kempten-Reutte-Garmisch
150 Seiten Kunstdruck, 18 Farbbilder, ca. 120 Zeichnungen und Fotos, große Ausfaltpläne.
Die ganze Bahngeschichte und Entwicklung in Wort und Bild bis in die Gegenwart, selbst der grafische Fahrplan von 1913 fehlt nicht.
Subskription bis Auslieferung (in Kürze) **DM 29,-**
Später ca. **DM 42,-**

Bufe Karwendelbahn
Das vollständige Buch über die Bahn München-Garmisch-Innsbruck.
Inhalt: Projekte, Entstehung, Betrieb zu allen Zeiten, 180 Bilder, teilweise in Farbe, ca. 200 Seiten, Leinen gebunden. September 1976.
ca. **DM 40,-**

Bufe-Fachbuchversand, Sadelerstraße 23, D-8000 München 19
Bücherliste kostenlos

Spezielle Eisenbahnliteratur
Neueste Veröffentlichungen

Stöckl **Eisenbahnerlebnis Äthiopien** **DM 19,50**
152 S., 28 Zeichn. und Karten, 53 Fotos

Goy **Der Saarbergbau und die Dampflokotiven der Saarbergwerke AG - Der Dampflokotiveneinsatz der BD-Saarbrücken, Wi 74/75** **DM 18,90**
104 S., 56 Foto, 7 Karten

Beschreibung der **Turbinenlokomotive T 18 1001** **DM 18,-**
Beschreibung der **Turbinenlokomotive T 18 1002** **DM 18,-**
je ca. 80-90 S., ca. 40 Zeichnungen

Breslauer Verkehrsbetriebe: **Kriegsfahrplan für die Straßenbahn- und Kraftomnibusse**, 1. 2. 1944 **DM 4,80**

Königsberger Werke und Straßenbahn GmbH: **Fahrplan der Straßenbahn- und Kraftomnibuslinien ab 4. Mai 1938** **DM 4,80**

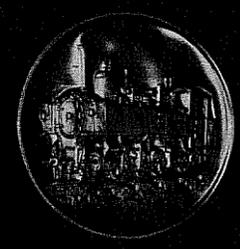
Die Lokomotiven und Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn und ihre Heimat Bw's. Stand 31. 3. 1975 **DM 9,90**

Verteilung des Triebfahrzeugparkes der Deutschen Reichsbahn auf die Reichsbahn-Ausbesserungswerke 1930 bis 1938/42. 74 S. **DM 10,90**

Weitere interessante Veröffentlichungen in Vorbereitung!
Fordern Sie vorgenannte Bücher und den Gratisprospekt an bei:
Dipl.-Ing. Gustav Röhr
Brandenburger Straße 10, D-4150 Krefeld 1

Eisenbahnjubiläen

Offizielle Jubiläumsmedaillen in Silber und Gold

 <p>100 Jahre Arth-Rigi-Bahn</p> <p>Auflage: Silbertaler 5000 Goldtaler vergriffen Goldbatzen-vergriffen</p>	 <p>75 Jahre Zillertalbahnhof</p> <p>Auflage: Silbertaler 5000 Goldtaler 200</p>	<p>Ausgabepreis:</p> <p>Silbertaler DM 30,- Goldtaler DM 520,- Goldbatzen DM 170,-</p> <p>Feinheit: Gold- und Silbertaler 900/1000</p>
 <p>50 Jahre Furka-Oberalp-Bahn</p> <p>Auflage: Silbertaler 5000 Goldbatzen 700 Goldtaler vergriffen</p>	<p>Gewicht: Silbertaler 15 g Goldtaler 20 g Goldbatzen 5 g</p> <p>Durchmesser: Taler 33 mm, Batzen 21 mm</p>	<p>Herausgeber: INTERMÜNZEN GmbH Allschwil Postfach 1701 D 785 Lörrach</p> <p>Erhältlich bei Ihrer Bank oder beim Herausgeber</p>

Als Eisenbahn-Fachbuchhandlung mit einer reichhaltigen Auswahl

grüßen wir die Teilnehmer der 10jährigen Jubiläumsveranstaltung in Bruchhausen-Vilsen und wünschen einen recht guten Verlauf.

Unentbehrlich für Eisenbahnfreunde sind Bücher und Eisenbahn-Zeitschriften, die über das Hobby Eisenbahn eingehend informieren, die Sie bei uns beziehen können.	Bitte besuchen Sie unser umfangreiches Lager, wenn Sie der Weg einmal nach Köln führt.	Beantwortung von Anfragen und Zusendung von Prospekten und Antiquariatslisten ist nur möglich bei Voreinsendung von DM 3,- oder vier internationalen Antwortscheinen.
--	--	---

Hauptstr. 83 · Postfach 50 15 40
Fachbuchhandlung für Eisenbahnliteratur Rudolf Köhl **5000 Köln 50 (Rodenkirchen)**
Telefon 0221/394405

– das alles sind keine übersteigerten Visionen eines phantasiereichen Dampflokfreundes. Delle macht diese und viele andere wertvolle Motive in seinem Bildband für jeden zugänglich.

Großformatiger Bildband, Format 21,5 x 26 cm, 180 Seiten, 175 ganzseitige Fotos, Farbumschlag, gebunden, Preis 39,— DM. Verlag Eisenbahn-Kurier, Rubensstraße 3, 5600 Wuppertal 11.

Bernd Krauskopf

Das Bahnbetriebswerk Dillenburg

Es ist wohl das erste Mal, daß der Eisenbahnfreund, speziell der Dampflokliebhaber, so ausführlich über das Geschehen in einem Eisenbahn-Betriebswerk unterrichtet wird: Von den Anfängen des „Lokbahnhofs Dillenburg“ im Jahre 1862 über die ständig wachsende Bedeutung der „Königlichen Betriebswerkstätte Dillenburg“ der Preußischen Staatsbahn bis hin zur Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 berichtet der erste geschichtliche Teil des Buches. Breiter Raum wird anschließend der Blütezeit der Reichsbahn bis zum 2. Weltkrieg gewidmet sowie der Entwicklung der Dillenburg Dienststelle bei der Deutschen Bundesbahn.

Der zweite Teil des Bandes enthält eine Auswahl von Laufplänen der Dillenburg Dampflokomotiven, Personal-Dienstpläne sowie graphische Darstellungen der Lokbestände. Es folgt ein Verzeichnis aller von 1920 bis 1972 im „Bw Dillenburg“ beheimateten Dampflok und schließlich ein Bildteil mit 130 (!) Seiten mit Fotos der Dillenburg Dampflokära von 1862 bis 1972, die eindrucksvoll belegen, was an der Dampflokzeit so faszinierend war!

262 Seiten mit 220 Fotos, Format 14,5 x 21 cm, Kunstdruckpapier, geb., 27,— DM. Verlag Eisenbahn-Kurier e. V., Rubensstraße 3, 5600 Wuppertal 11.

Reichsbahn-Bahnhoßpläne

Ein Buch für Spezialisten hat der Ferrovia-Verlag, Inzlingen, veröffentlicht: Der Nachdruck einer „Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigbahnhöfe der Reichsbahn“, dessen Original im Jahre 1922 erschien, wird als „Leckerbissen“ für Modelleisenbahner und Eisenbahnhistoriker angepriesen. Dreihundert Bahnhoßpläne aus dem gesamten damaligen Reichsgebiet unterscheiden Personenzug-, Güterzuggleise und Privatbahnen. 144 Seiten, DIN A 5, Paperback, Preis 16,80 DM. Ferrovia-Verlag, 7851 Inzlingen, In der Au 22.

Schmalspurig durch Österreich

Der Titel kommt Kennern der Eisenbahnliteratur nicht von ungefähr bekannt vor; denn – wenn auch unvergleichlich bescheidener – schon 1961 war er zum ersten Mal erschienen und wenig später wieder vergriffen. Die Schmalspurbahn, so schien es damals, werde ebenso rasch aus

dem Verkehr gezogen sein. Doch ausnahmsweise vermochten sich letztlich jene Mahner durchzusetzen, die auch Faktoren wie Umweltfreundlichkeit, Energiebilanz oder Fremdenverkehrsattraktion in der Wirtschaftlichkeitsberechnung eingesetzt sehen wollten. So kann der Verfasser in seinem Vorwort feststellen, selbst Österreichs Bundeskanzler Kresky habe diesen Gesteuerungswandel konstatiert, und auch das neue Unternehmenskonzept der Österreichischen Bundesbahnen bekunde keine Stilllegungsabsichten mehr. Das nunmehr stattdlich ausgestattete wieder erschienene Werk über die Schmalspurbahnen Österreichs könnte demnach noch lange seine aktuelle Bedeutung behalten.

Krobot, Slezak, Sternhart: Schmalspurig durch Österreich. Über 350 Seiten mit 327 Fotos, 1063 Fahrzeugskizzen, 23 Streckenplänen, 36 Bahnhoßplänen und 11 Typenskizzen. Format: 17,5 x 24,5 cm, gebunden: 51,40 DM. Verlag Josef Otto Slezak, A 1040 Wien, Wiedner Hauptstraße 42.

Eisenbahn und Museen

Wenige Tage vor der bereits angesetzten Verschrottung konnte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte im Jahre 1970 die Dampflokomotive 66 002, eine erst nach dem Krieg entwickelte und für die Deutsche Bundesbahn gebaute Maschine, für ihre Sammlung sicherstellen. Ursprünglich sollte die neue Baureihe 66 die alten Lokomotiven der Reihen 24, 38, 64, 74 und 78 ersetzen, doch wurde sie von der raschen Entwicklung des elektrischen und des Dieselmotors selbst „überholt“. So blieb es – wie bei der Baureihe 10 – bei nur zwei Probekolomotiven. Die der Nachwelt erhalten gebliebene 66 002 beschreibt die Folge 15/16 der von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte herausgegebenen Druckschriftenreihe.

Leopold Niederstraßer: die 1'C2'h-Personenzug-Tenderlokomotive 66 002. Format DIN A 4, mit 33 Abbildungen: 5,— DM. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, 87 Würzburg, Brücknerstraße 1, Joachim Kraus.

Wolfgang Messerschmidt

Eilok-Raritäten

Es sind nicht allein die „Dampflok-Raritäten“, die sowohl in konstruktiver als auch in betrieblicher Hinsicht das besondere Interesse der Eisenbahnhistoriker und Fachleute wecken. Auch zahlreiche elektrische Gleichstrom-, Einphasen-Wechselstrom- und Drehstrom-Lokomotiven haben ihre besonderen Reize, zumal sie bereits eine vielfältige lokomotivgeschichtliche Vergangenheit aufweisen, von der mancher noch nicht einmal etwas ahnt, obwohl die Eilok inzwischen längst unsere europäische Zugförderung beherrscht.

1976. 112 Seiten mit 7 Zeichnungen im Text und 140 Fotos auf 72 Seiten Tafeln, kart. 19,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Navé, Harald

Dampflokotiven in der Schweiz

Wenn von den Eisenbahnen der Schweiz die Rede ist, so denkt man unwillkürlich an große Alpenstrecken, kühne Bergbahnen, ein dichtes Bahnnetz, an Pionierleistungen auf dem Gebiet der elektrischen Traktion und die sehr frühzeitige und vollständige Einführung derselben. Liebhaber der Dampflokotiven werden vielleicht etwas wehmütig versuchen, sich vorzustellen, oder falls sie die Zeiten noch erleben, sich zu erinnern, wie der Betrieb vonstatten ging, als Dampfmaschinen das Feld noch unangefochten beherrschten.

In den soeben in der Franckh'schen Verlagshandlung erschienenen umfassenden Bildband: Mit Dampflokotiven in der Schweiz, 144 herrlichen Aufnahmen des Autors und meisterhaften Eisenbahnfotografen Harald Navé, wird der Vielfalt des schweizerischen Dampflokbetriebsdienstes ein Denkmal gesetzt.

1975, 112 Seiten mit 144 Fotos im Text, Format 28 x 22 cm, geb. 34,— DM. Franckh'sche Verlagshandlung, D-7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Gottwaldt, Alfred B.

50 Jahre Einheitslokomotiven

Die Dampflokotiven der Reichsbahn und ihre Schöpfer

1925 wurde die erste Einheitslokomotive der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. Damit trat eine neue Generation von Dampflokotiven auf den Plan, geschaffen mit dem Ziel, allmählich die von den früheren Länderbahnen übernommenen Maschinen abzulösen.

Eisenbahnfreunde kennen die Technik dieser Maschinen aus eigener Anschauung. Weniger vertraut sind wir mit den Umständen, unter denen die Einheitslokomotiven in den Konstruktionsbüros und den Lokomotivfabriken entstanden sind. —

Unterstützt durch ein sehr gutes Fachwissen, hervorragende Quellen und erstklassiges Bildmaterial hat der Autor Alfred B. Gottwaldt der Einheitslokomotive ein würdiges Denkmal gesetzt. Jeder Eisenbahnfreund wird das reich illustrierte Buch gern in die Hand nehmen.

1975. 96 Seiten mit 87 Fotos, auf 32 Seiten Tafeln und 39 Zeichnungen im Text. Kart. 19,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung, D-7000 Stuttgart 1, Postfach 640

Hansjürgen Wenzel

Die Baureihe 03

Nicht einmal 45 Jahre alt wurde die Baureihe 03.0, leichtere Schwester der 01. Die 03 stellt eine der geheimnisumwittertesten Lokomotiven dar: Ab Mitte 1942 wurden zahlreiche Loks in östliche Reichsbahndirektionen verlegt. Ihr Verbleib ist oft nicht feststellbar; die Mehrzahl der 33 bei der PKP eingereichten Maschinen verbirgt ihre Identität; das Schicksal der in Ostpreußen eingeschlossenen Maschinen läßt sich nur erahnen.

Dennoch wurde, nach langjähriger mühevoller Kleinarbeit, wieder ein umfangreiches Porträt möglich, das über alle wichtigen Details informiert: über die Sonderbaureihen, einschließlich der Stromlinienlok, die höhere Geschwindigkeiten ermöglichen sollten; der Herabsetzung des Kesseldrucks von 16 auf 14 atü bei einigen Maschinen in der Kriegszeit – um den Kessel zu schonen; der Kriegsversion der 03 u.a.m.

288 Seiten, 272 Fotos, Format DIN A 5, gebunden, Farbumschlag, Preis 26,— DM. Eisenbahn-Kurier, Rubensstraße 3, 56 Wuppertal 11.

Gottwaldt, Alfred B.

Eisenbahnbrennpunkt Berlin

Die Deutsche Reichsbahn 1920–1939

Berlin in den zwanziger und dreißiger Jahren – Mittelpunkt Deutschlands in politischer, kultureller und wirtschaftlicher Sicht, Brennpunkt auch im Schienennetz der alten Deutschen Reichsbahn.

Was für ein Leben auf den großen Fernbahnhöfen der damaligen Hauptstadt, sei es auf dem Anhalter, dem Potsdamer, dem Lehrter, dem Stettiner, dem Görlitzer oder dem Schlesischen Bahnhof mit ihren Dampfzügen und Schnelltriebwagen, dazu noch zahlreiche Vorortzüge aus alten Abteilwagen und schließlich der dichte elektrische Betrieb auf Stadt- und Ringbahn.

Nirgends bot die Reichsbahn dem Betrachter mehr Abwechslung, nirgends war für den fremden Besucher der Charakter einer Stadt enger mit dem Bild ihrer Bahnanlagen und Züge verbunden als in Berlin, und nirgends in Deutschland war nach dem Zweiten Weltkrieg ein größerer Verlust an diesen Dingen zu verzeichnen als in der alten Metropole.

Um dieses Bild aus der letzten glanzvollen Epoche der Berliner Bahnhöfe zusammenzustellen, hat der Verfasser alle wichtigen Archive seiner Heimatstadt aufgesucht und viele Privatsammlungen ausgewertet. Die in diesem prachtvollen Band vereinigten 190 Fotografien aus den Jahren 1920–1939 verkörpern ein bedeutsames Stück Deutscher Eisenbahngeschichte und Stadtgeschichte Berlins gleichermaßen. Ein Buch für alle Eisenbahnfreunde, vor allem diejenigen aus Berlin und für alle, die sich mit Berlin verbunden fühlen.

1976. 112 Seiten mit 190 Fotos im Text. Gebunden 34,— DM. — Franckh'sche Verlagshandlung, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Victor Hand, Harold Edmonson

The Love of Trains

Steam and Diesel Locomotives in Action Around the World

96 Seiten mit 138 Farbfotos, 5 Schwarzweißfotos und 8 farbigen Karten, £ 2,50, Octopus Books Ltd., London W 1, 59 Grosvenor Street.

Dieser in Deutschland kaum bekannte Bildband, der sich durchweg aus Farbfotos zusammensetzt, bietet mit seinen fotografisch und drucktechnisch hervorragenden Abbildungen einen eindrucksvollen Querschnitt durch die Eisenbahnen in aller Welt. Dampf- und dieselgeogene Züge großer und kleiner Eisenbahnen aus Nord- und Südamerika, England, Frankreich, Südafrika,

Neuseeland und Japan werden auf teilweise doppelseitigen Farbfotos vorgestellt. Die Aufnahmen zeigen interessante Zugkompositionen und Lokomotiven inmitten der von ihnen zu durchquerenden Landschaften. Das Hauptgewicht der Bildauswahl wurde dabei auf die Dampfzüge gelegt. Besonders eindrucksvoll sind die Bilder der Rio Grande-Schmalspurbahn, die ebenso wenig fehlt, wie die Kapspurstrassen durch Südafrikas große Karoo-Wüste oder die Meterspurbahnen durch die Anden in Argentinien. Auch wenn in diesem Buch die deutschen Eisenbahnen nicht vertreten sind, ist dieser Farbbildband ein lesenswertes Buch für alle, die sich für interessante und landschaftlich reizvolle Bahnen des Auslands begeistern können. hw

Prof. Dr. Ing. Richard Roosen

Ein Leben für die Lokomotive

Im Zeitalter der Dampflokotiven wuchs die Firma Henschel & Sohn in Kassel bis zur Jahrhundertwende zur größten Lokomotivfabrik des Kontinenten heran. Diese Spitzenstellung beruhte nicht nur auf der Stückzahl der dort gebauten Maschinen, sondern auch auf dem technischen Rang ihrer Konstruktionen.

Nach dem Ersten Weltkrieg entstanden in Kassel so bekannte Bauarten wie ein Turbinenriebtender für die P 8, eine Kohlenstaubfeuerung für Dampflokotiven, der Henschel-Doble-Dampftriebwagen und die Dampfmotor-Lokomotive 19 1001 für die Deutsche Reichsbahn. Henschel-Kondensationslokomotiven gingen in alle Welt.

Der damalige Leiter der Henschel-Entwicklungsabteilung Prof. Dr. Richard Roosen hat soeben in der Franckh'schen Verlagshandlung in Stuttgart seine Erinnerungen herausgegeben mit dem nicht zu viel versprechenden Titel: Ein Leben für die Lokomotive. Es sind die Erinnerungen eines Dampflokotiv- und Maschineningenieurs. Er beschreibt Entstehung und Schicksal der in langen Jahren entwickelten und erprobten Lokomotiven aus der Sicht des direkt beteiligten Ingenieurs.

1976. 160 Seiten mit 90 Fotos auf 32 Tafeln und 11 Zeichnungen im Text. Gebunden 29,50 DM. — Franckh'sche Verlagshandlung, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Rolf König

Lustiges über die Eisenbahn

Lassen wir dieses Büchlein für sich selbst sprechen:

Es war im Jahre 1891. Ein Bauer aus einem entlegenen Tal kam nach der Osttiroler Stadt Lienz und sah auf dem Bahnhof zum ersten Male eine Lokomotive. Für ihn war es ein riesengroßes teuflisches Ungeheuer aus Eisen, auf dem auf dem hinteren Teil ein Mensch stand, der Schaufel nach Schaufel voller Kohlen in den Bauch des Untiers hineinwarf. Plötzlich wallten weiße Wolken auf, und das schwarze Ungetüm setzte sich keuchend und prustend in Bewegung. Der Bauer stand mit offenem Mund da und staunte. Das sah ein Eisenbahner, und er sprach:

„Da schaut, Bauer, wie schnell das bei uns geht!“

Der Angesprochene fuhr fast erschrocken zusammen, dann hatte er sich aber gefaßt und erwiderte:

„Das wollt! Wenn dir oaner die glühaheten Kohlen hint einenschiebt, da rennst ebenfalls!“

Ein Buch zum Schmunzeln!

Rösler + Zimmer Verlag, Haunstetter Str. 18, D-8900 Augsburg

Scheingraber, Günther

Die Königlich Bayerischen Staatsbahnen

Bayern, das Land, in dem am 7. Dezember 1835 mit der feierlichen Eröffnung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth das Eisenbahnzeitalter in Deutschland begonnen hatte, wandte sich sehr früh dem Staatsbahnprinzip zu. Während beispielsweise in Preußen überhaupt erst in dem auf die Reichsgründung folgenden Jahrzehnt durch die Verstaatlichung der bisher gebauten großen Privatbahnen im Verfolg der Bismarckschen Eisenbahnpolitik ein geschlossenes Eisenbahnnetz entstand, wurde in Bayern der entscheidende Schritt schon beim Bau des Bahnnetzes zum Beginn der vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts getan.

Unter den ehemaligen deutschen Länderbahnen standen die Königlich Bayerischen Staatsbahnen der Größe nach an zweiter Stelle hinter den Preußischen Staatsbahnen. Vielfältige befruchtende Anregungen gingen von ihnen aus und ihre Lokomotiven werden auf ihrem Höhe-

Eisenbahnliteratur · Bücher über Straßenbahnen Publikationen über Modelleisenbahnen · Schifffahrt in der Schweiz

Es gibt tatsächlich einen Fachbuchvertrieb, der sich seit mehr als einem Jahrzehnt nur dieser Buchsparte widmet. Fast alle Publikationen, die sich mit diesen Themen beschäftigen, sind an der nachstehenden Adresse in einer Bücherschau vereinigt und können per Post oder beim Besuch da bezogen werden. Vorbei ist die aufwendige Suche nach seltenen Werken. Hier wird man Ihnen bei auf ganz wenige Ausnahmen helfen können, wenn Sie irgend ein Buch dieser Art benötigen.

	DM (exkl. MWSt.)
1 Elektrische Straßenbahn Basel 1895–97 (erste Betriebsberichte)	9,90
2 Die Geschichte der Basler Straßenbahn 1880–1895–1968 (vergriffen, Einzelstücke)	44,—
3 Basler Straßen- und Überlandbahnen (BEB-BStB-BTB)	44,—
4 Die großen Spurweiten Märklin-Modellbahnen der Spuren 0, 1, 2, 3	49,—
5 Die Straßenbahnen von Bern und Thun	44,—
5a Sonderdruck: Erinnerungen an die Rechtsufrige Thunerseebahn	14,90
6 Berliner Straßenbahnen (1865–1973)	44,—
7 Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 1905–1970	74,—
8 Komfort auf Schienen, Europäische Schlaf- und Speisewagen	49,—
9 Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern 1835–1971 (Schiffe und Bahnen der BLS am Thuner- und Brjenzersee)	49,—
10 Die Wiener Straßenbahn 1945–1971 (Band 1)	44,—
11 Die Überlandbahnen von Bern nach Worb (VBW)	44,—
12 Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) 1910–1971 Das war die Sernftalbahn	74,—
13/14 Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) (2 Bände)	32,50
15 Die alten Wiener Tramways 1865–1945 (Band 2)	58,—
16 Swiss Steam, Rückblick auf die schweizerische Dampflokzeit	44,—
17 Bing, die Modellbahnen unserer Großväter (1866–1966)	74,—
18 Hundert Jahre Frankfurter Straßenbahnen	69,—
19 Die Rhätische Bahn (RhB) (Stammnetz)	44,—
20 Die Gleichstromlinien der Rhätischen Bahn (BB-BM-ChA = RhB)	74,—
21 Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee	49,—
22 Die Dampflokotiven der Rhätischen Bahn (von der LD zur RhB)	69,—
23 Die Oberaargauer Schmalspurbahnen (OJB/SNB)	44,—
24 Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) (1976)	44,—
25 Straßenbahnen in Osteuropa 1. Teil die DDR und Polen	44,—
26 Stuttgarter Straßenbahnen, die Straßenbahnlinien 1868–1975	44,—
27 Bieler Straßenbahnen und die Biel-Meinisberg-Bahn	44,—
28 Gebr. Bing, die großen Nürnberger (Techn. Spielzeug, 1902–1904)	69,—
29 Gebr. Bing, Spielzeug zur Vorkriegszeit, 1912–1915	69,—
30 Dampflokotiven in der Türkei, Turkish Steam	39,—
31 Berliner Straßenbahngeschichte II (1976)	
32 Straßenbahnen in Osteuropa (Band II) (1977)	
33 Die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen (1977)	
99 Die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (100 Jahre EBT)	24,—
100 Nürnberger Spielzeug: Jean Schoenners, Bahnen und Schiffe	39,—

MÄRKLIN, TECHNISCHES SPIELZEUG IM WANDEL DER ZEIT

101 Märklin – Anfang bis Jahrhundertwende, 1859–1903	
102 Märklin – zur Kaiserzeit, bis 1909	je Band 69,—
103 Die Märklin-Spielzeugbahn, 1891 bis 1914	
104 Märklin – neue Wege zum Erfolg, bis 1912 (1976)	
105 Märklin – die Vorkriegszeit, bis 1915 (1976/77)	
106 Märklin – neue Horizonte, 1919 (1977)	
107 Märklin – die goldenen zwanziger Jahre (1977)	
108 Märklins Weg zur Modelleisenbahn, 1915 bis 1945 (1977/78)	
109 Märklin – die große Wende, bis 1945 (1978)	
110 Märklin – die Spurweiten 00 und H0	

DIE ANDEREN NÜRNBERGER (alte Spielzeugkataloge von Nürnberger Fabrikanten)

Band I (Bub, Carette, Distler, Doll und Co.)	je Band 69,—
Band II (J. Falk, Gebr. Fleischmann, Günthermann, Kraus, E. P. Lehmann)	
Band III (J. A. Issmayer, G. Levy, Ernst Plank, Tipp & Co.)	
Band IV Gebr. Einfalt, Emil Hausmann, Jean Schoenner, Conrad Klein, A. Schuhmann (AS)	
Band V Karl Bub (Nachtrag), G. Carette (Nachtrag), Moses Kohnstam, Schuco (Schreyer & Co.), Karl Arnold	

DAMPF-ARCHIV (Heft mit Schallplatten)

1 Schweizer Dampflokotiven in Bild und Ton	14,90
2 Österreichische Schmalspurdampflok in Bild und Ton	14,90
3 Schweiz. Schmalspurdampflok der FO und RhB in Bild und Ton	14,90
4 Die Waldenburgerbahn (Bildbericht) vergriffen, Einzelstücke	14,90
6 Zahnradbahnen in Österreich, in Bild und Ton (Buch, gebunden)	24,—

SCHWEIZERISCHER EISENBahnKALENDER lieferbar sind folgende Jahrgänge: 1970–1971–1972–1973–1974–1975–1976 und 1977

je 12,90

Ein Suchdienst beschäftigt sich damit, vergriffene Publikationen zu finden und zu vermitteln. Haben Sie Wünsche, möchten Sie eine Buchbestellung aufgeben oder haben Sie gar solche Bücher zu verkaufen, so schreiben Sie uns. Druckschriften und Kataloge gegen Fr. 1.50 in Briefmarken. Keine Zollformalitäten für unsere Buchsendungen!

Verlag Eisenbahn, Buchverlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG (Schweiz), in der Nähe von Waldshut/Säckingen

Öffnungszeiten der Eisenbahnbibliothek: Dienstag – Freitag 14–18.30 Uhr, Samstag 9–12 u. 14–16 Uhr.

punkt der Dampflokzeit mit Recht zu den schönsten und leistungsfähigsten gezählt.

1975, 104 Seiten mit 130 Fotos auf Tafeln und 94 Zeichnungen im Text. Engl. Broschur 19,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung, D-7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Gottwaldt, Alfred B.

Franckhs Lokbildarchiv 3

Die Einheitslokomotiven

49 Werkfotos in 48 Einzelblättern

In kurzer Zeit sind nun schon 3 Folgen von Franckhs Lokbild-Archiv herausgekommen. Das soeben erschienene „Franckhs Lokbild-Archiv 3“, Die Einheitslokomotiven, bringt 49 Fotos auf 48 Einzelblättern im Format 17,5 x 24,5 cm. Sämtliche in den Jahren 1925–1945 gebauten Standardtypen der Einheitslokomotiven werden in hervorragenden Werkfotos gezeigt. Genaue Angaben wie: die Baureihe, die Achsfolge, die Maschinennummer, die Indienststellung, die Fabrik-Nummer und die Hersteller sind jeweils zu ersehen.

Es ist eine Parade hervorragender und bewährter Dampflokotiven, die unter der Bezeichnung Einheitslokomotiven Ihren Weg gemacht haben, Millionen von Streckenkilometern gefahren wurden und heute schon fast Geschichte sind.

1975. 48 Blatt in Pappschuber, Größe 17,5 x 24,5 cm, 24,— DM. Franckh'sche Verlagshandlung, D-7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Suche TRIX Ind. VT 08, auch defekt, sowie HO m 12 mm Fahrzeuge, Rollböcke oder Rollwagen auch als Leihgabe gegen Kautions! Wer hat Erfahrung im Fahrzeugselbst- und -umbau für HO m? Max Demmler, 2060 Bad Oldesloe, Pöltzer Weg 37 b.

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Häufig wird die Meinung vertreten, daß nach Ende der Betriebssaison die DKBM in einen Winterschlaf verfällt. Diese Annahme ist natürlich falsch und entspricht in keiner Weise der Realität. Ohne dieser „Winterpause“ wäre es gar nicht möglich, im Sommer überhaupt einen fahrplangerechten Zugbetrieb abzuwickeln. Nur jetzt bietet sich die Möglichkeit, Neues zu beginnen und größere Reparaturen auszuführen. Sämtliche Mitglieder können zu diesen wichtigen Aufgaben herangezogen werden, da sie nicht für den Fahr-dienst bereitgestellt werden müssen. Über diese winterlichen Aktivitäten soll nun kurz berichtet werden.

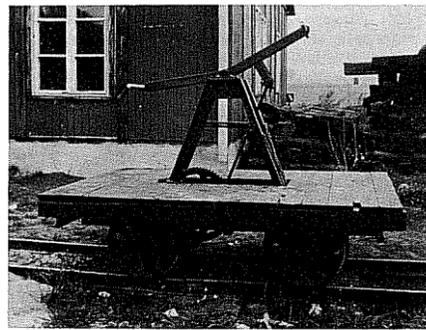
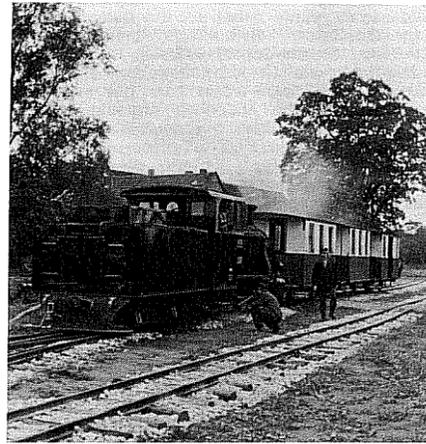
Um es gleich vorweg zu sagen, mit neuen Triebfahrzeugen bzw. Streckenerweiterungen wird die DKMB die kommende Saison nicht beginnen. Rechtzeitig zum 1. Mai werden wir lediglich unsere Personenwagen 100 + 101 mit neuen Wagenkästen vorstellen. Die Wagenkästen sind zwischenzeitlich fertiggestellt und warten nur darauf, auf die vorhandenen Fahrgestelle gesetzt zu werden. Mit dem Umbau verbunden, ist das Ausrüsten dieser Fahrzeuge mit zusätzlichen Blattfedern. Von dieser Maßnahme erhoffen wir uns natürlich eine wesentliche Verbesserung der Fahreigenschaften. Ebenfalls Priorität genießt die Neutrassierung der Süd-Ost-Kurve die bisher ja nur mit wesentlich verminderter Geschwindigkeit durchfahren werden konnte. Die Arbeiten wurden ebenfalls in Angriff genommen. Fortschritte macht auch die Aufarbeitung der Lok 5. Positiv verlief die inzwischen durchgeführte innere Kesselrevision. Trotz vorübergehend schleppendem Arbeitsverlauf, bedingt durch Verzögerungen bei der Materialbeschaffung, denken

wir doch, das Fahrzeug im Laufe dieses Sommers in Betrieb nehmen zu können. Unerwähnt bleiben soll aber auch nicht unsere Großbaustelle. Für den Außenstehenden fast unsichtbar, vollzieht sich zügig der weitere Innenausbau der Fahrzeughalle. Bis auf die Malerarbeiten konnte der größte Teil der Räume fertiggestellt werden. Da wir die Halle im vergangenen Jahr bekanntlich noch an das vorhandene Gleisnetz anbinden konnten, bestand in diesem Winter erstmals die Möglichkeit, sämtliche Triebfahrzeuge witterungsunabhängig unterzustellen.

Was bei anderen Bahnen mit ähnlichem Charakter schon seit Jahren mit großem Erfolg praktiziert wird, soll erstmals auch in diesem Jahr bei der DKBM erprobt werden. Gemeint ist hiermit das sogenannte Arbeitsmeeting. Vorgesehen dafür ist die Zeit vom 18. April bis zum 1. Mai. In dieser Zeit sollen hauptsächlich der Fahrzeugpark und selbstverständlich auch die Gleisanlagen für die bevorstehende Saison hergerichtet werden. Um das Ganze etwas aufzulockern, finden parallel hierzu Probefahrten, TÜV-Abnahmen sowie Dia- und Filmabende statt. Geplant sind auch Besuche bei verschiedenen Privatbahnen. Bleibt zu hoffen, daß viele Mitglieder sich zu diesen Arbeitseinsätzen einfinden, um somit die Erwartungen der Betriebsleitung nicht zu enttäuschen.

Unbekannt dürfte vielen Eisenbahnfreunden bestimmt unsere Handhebeldraisine sein. Nach langem Suchen gelang es uns schließlich, ein entsprechendes Fahrzeug von einer Privatbahn aus dem süddeutschen Raum zu erwerben. Leider hatte die Draisine die falsche Spurweite (1435 mm), was einen sofortigen Einsatz bei uns unmöglich machte. Die Umspürung war problemlos und somit auch schnell vergessen. Die bisher noch nicht wieder angebrachte Fußhebelsbremse erlaubte es aber noch nicht, das Fahrzeug freizügig einzusetzen. Nach vollständig erfolgter Aufarbeitung stellt es sicherlich eine echte Bereicherung des Fahrzeugparks dar.

Klaus Jördens



Selfkantbahn

Ein erfolgreicher Versuch: Winterfahrten

Anfangs stand dem Plan, auch im Winter Dampfzüge auf der Selfkantbahn zu fahren, viel Skepsis gegenüber. Nach den schon traditionellen Nikolausfahrten haben die jetzt erstmals durchgeführten Winterfahrten (am 11. 1., 8. 2. und 14. 3.) aber gezeigt, daß man mit einem kleinen Beiprogramm und etwas Werbung auch im Winter Publikum anziehen kann. Als Überraschung für die Fahrgäste wurde unter den beiden alten Linden am Haltepunkt Gelindchen heißer Glühwein ausgeschenkt; die Kinder erhielten warmen Kakao. Diese Idee kam beim Publikum sehr gut an; insgesamt wurden bei den drei Winterfahrten rund 1 200 Fahrgäste gezählt.

Die einzige Winterfahrt, die tatsächlich durch eine verschneite Landschaft führte, war am 8. Februar; tags zuvor hatte noch ein Arbeitszug ausrücken müssen, um die Strecke zwischen Birgden und Gillrath von Schneeverwehungen freizulegen. Dagegen brachte der 14. März bereits frühlinghaftes Wetter mit strahlender Sonne – und natürlich die meisten Fahrgäste.



Winterbetrieb bei der Selfkantbahn: Das Zugpersonal eines Bauzuges schaufelt eine Schneeverwehung bei Gelindchen frei. Foto: H. Wall

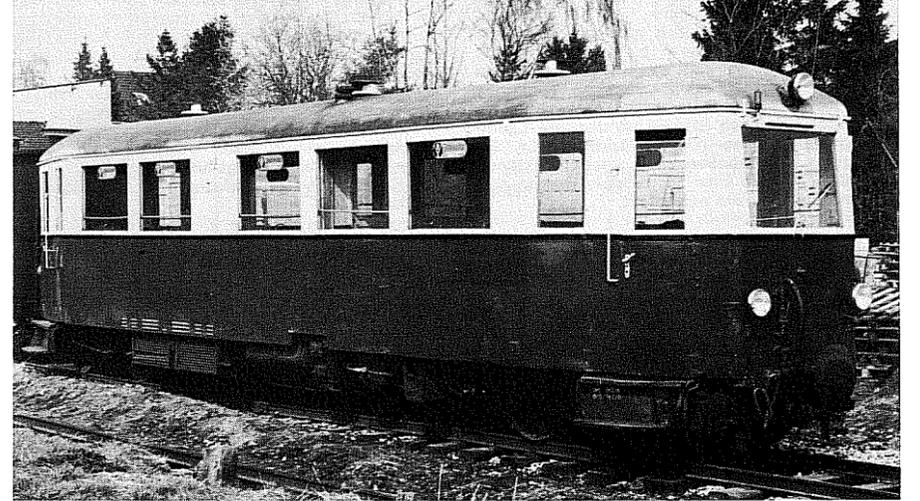
Winterfahrten 1976: Glühweinpause am Gelindchen. Foto: U. Spillner



Schierwaldenrath im Schnee, Februar 1976. Foto: U. Spillner



Triebwagen T 1 in Betrieb genommen
Am 14. März absolvierte der Dieseltriebwagen T 1 seine Abnahmefahrt von Schierwaldenrath nach Gelindchen und zurück, nachdem die Hauptuntersuchung abgeschlossen war.
Foto: U. Spillner



Bereisung durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LFB)

Die diesjährige Bereisung durch die Aufsichtsbehörde fand am 16. März statt. Die Bereisungsdelegation bestand seitens des LFB aus vier Herren von der DB Köln, zuständig für Oberbau und bauliche Anlagen, Betriebsdienst und Maschinendienst sowie einem Vertreter des Landesverkehrsministeriums, seitens der Selfkantbahn war unser Oberster Betriebsleiter, Herr Dr. Geuckler von der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH, der Stellvertreter des örtlichen Betriebsleiters und zwei Vorstandsmitglieder der IHS anwesend. Nach einer kurzen Vorbesprechung in Geilenkirchen, bei der es hauptsächlich um die betrieblichen Vorschriften, die Personalunterlagen und die Fahrtberichte ging, fuhr man in einem Kreisbahn-Bus nach Schierwaldenrath, wo die eigentliche Bereisung begann. Als Bereisungswagen diente der Buffetwagen 118, wo unsere Alsdorfer Aktiven für das leibliche Wohl der Delegation sorgten. Bei der Fahrt über die Strecke wurden im großen und ganzen nur kleinere Mängel festgestellt; es wurde lediglich bestimmt, daß die Züge ab Ostern in Birgden so lange nur das neue Gleis 2 benutzen dürfen, bis auch das Hauptgleis erneuert ist. Diese Regelung war jedoch schon unsererseits so vorgesehen gewesen. Insgesamt wurde anerkannt, daß seit der letzten Bereisung viel getan worden sei und sich Strecke und Fahrzeuge positiv verändert hätten.

Wismarer Schienenbus T 5 verkauft

Im Zuge der Beschränkung auf die Meterspur und die Selfkantbahn trennte sich die IHS vor kurzem auch von ihrem normalspurigen Wismarer Schienenbus. Das Fahrzeug, das die IHS 1970 von der Wittlager Kreisbahn übernommen hatte, kam mehrmals bei Sonderfahrten im Krefelder Raum zum Einsatz. Seit längerer Zeit jedoch fehlen bei uns die Leute und die Zeit dafür, den Triebwagen zu pflegen und weitere Fahrten damit zu veranstalten. Daher wurde der Wagen Anfang des Jahres an die „Noord Nederlandse Museums-Spoorbaan“ bei Assen verkauft, die dort einen Museumsbetrieb einrichten will. Dort ist der T 5 sicher in guten Händen und besser aufgehoben als bei uns, wo er doch nur weiter verstaubt wäre.

Terminkalender

Sonntag, 15. August 1976
5 Jahre Dampftrieb der IHS
Samstag, 21. August 1976
Sonderfahrt mit Bus zur TTA und SNCV

Café-Restaurant „Zur Selfkantbahn“



A. Heinrichs
5133 Schierwaldenrath
am Bahnhof der Selfkantbahn
Tel. (02454) 5262

- gutbürgerlicher Mittagstisch
- Kaffee und Kuchen
- großer und kleiner Gesellschaftsraum
- Bundeskegelbahn
- Kinderspielplatz

Arbeiten an der Strecke

Der wichtigste Punkt im Arbeitsprogramm war der Neubau des zweiten Gleises in Birgden. Mehrere Arbeitstage wurden allein für das Vorbohren der Schwellen benötigt. Mit Bauzügen wurde dann das Material – Schwellen, Schienen, Kleisen – nach Birgden gebracht. Durch mehrere verschneite Wochenenden ging der Bau nicht so voran, wie ursprünglich geplant; bis Mitte März war das Gleis aber bis auf ein kurzes Reststück fertig, so daß es mit Sicherheit bis Ostern in seiner gesamten Länge zur Verfügung stehen wird.

An der gesamten Strecke wurden die Läute- und Pfeiftafeln der neuen Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei NE-Bahnen angepaßt, d. h. die alten Signaltafeln wurden entfernt und überall neue aufgestellt.

Mehrere Tage nahmen auch die Arbeiten zur Verstärkung und Erneuerung der Gleisbettung in Anspruch, die in einem längeren Streckenabschnitt zwischen Birgden und Schierwaldenrath durchgeführt wurden. Einschließlich einer ersten Lieferung für das neue Gleis in Birgden wurden an zwei Wochenenden knapp 100 Tonnen Schotter von unseren Aktiven verarbeitet. Zum Teil wurde der Schotter von Hand auf unseren Bahnmeisterwagen, den sog. „Hunt“, bzw. auf Schubkarren verladen, zum Teil auch mit dem Gabelstapler eines befreundeten Müllers aus Schierwaldenrath auf einen Flachwagen geladen und zur Arbeitsstelle gebracht.

Am 19. März schließlich wurde die gesamte Strecke von einem Team der Firma Bayer mit einem Unkrautvertilgungsmittel gespritzt, wobei der Kesselwagen 1002 wiederum gute Dienste als „Sprengwagen“ leistete.



Sprengzug auf der Selfkantbahn. Foto: H. Wall



Dampfgeführter Bauzug in Birgden – fleißige Hände beim Neubau des Ausweichgleises.



Beladen des Schotterzuges mit Maschinenkraft ... Foto: Henning Wall



... und Einschottern der Strecke von Hand. Foto: Henning Wall



Bahnhof Birgden: die neue Weiche liegt, und nun geht's an die Schließung der Längs-Hauptgleise! Foto: U. Spillner

Niederrheinfahrt 1976 der IHS

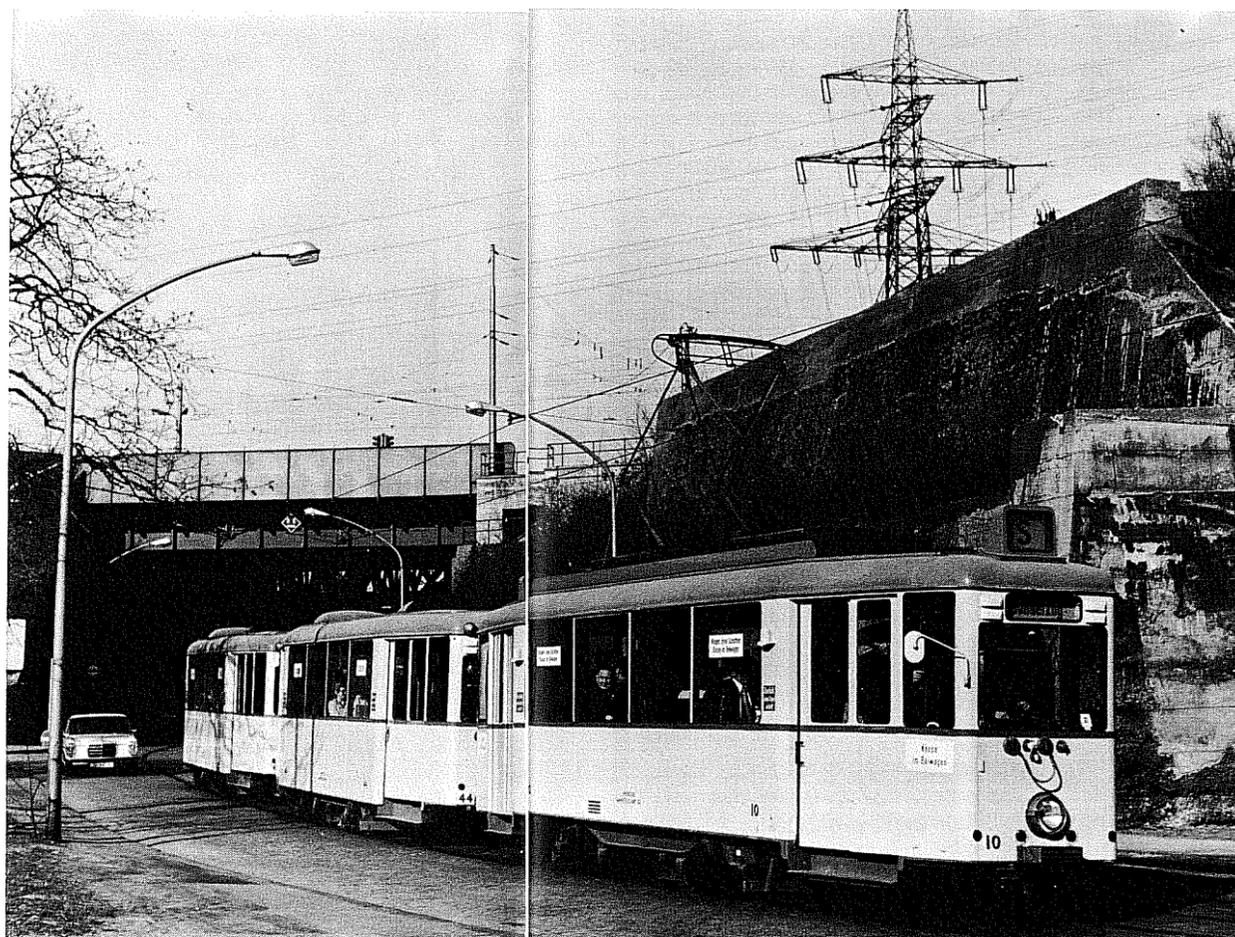
Obwohl die IHS nach einem Vorstandsbeschluß des vergangenen Jahres keine normalspurigen Straßenbahnfahrzeuge mehr erhalten und unterhalten will, besteht doch noch nach wie vor Interesse an Sonderfahrten auf Straßenbahngleisen auch normalspuriger Strecken. So fand am 21. März 1976 wiederum die schon Tradition gewordene Niederrheinfahrt statt. Diesmal wurden die Fahrzeuge für diese Sonderfahrt von der Rheinischen Bahngesellschaft in Düsseldorf (Rheinbahn) gestellt. Es handelte sich um den ex Slegener Zweiachserzug Tw 10 mit den Belwagen 43 und 44 (sag. KSW = Kriegsstraßenbahnwagen, Baujahr 1944).

Die Fahrt begann um 10.35 Uhr ab Düsseldorf Hbf. (Vorplatz) und führte über Düsseldorf-Bilk, Südbücke, Neuß nach Oberkassel und über die neue Schrägellbrücke, die Anfang April ca. 50 m von ihrem bisherigen provisorischen Bauplatz stromab in die endgültige Brückenachse verschoben wurde, über den Rhein zurück nach Düsseldorf. Die Rheinbahn hat bekanntermaßen 1899 beim Bau der Kleinbahnstrecke Düsseldorf – Krefeld erstmals für Düsseldorf eine feste Brücke über den Strom gebaut, die die damalige Schiffsbrücke ersetzte. Für Fuhrwerke und Fußgänger, die die Brücke überqueren wollten, wurde dafür Brückenzoll erhoben. Die später erweiterte Brücke fiel dem Krieg zum Opfer und wurde durch eine zu schmale Behelfsbrücke ersetzt. Erst die neue Oberkasseler Brücke ist wieder ausreichend breit dimensioniert und weist auch einen eigenen Straßenbahngleiskörper auf, der auch die spätere Stadtbahn nach Krefeld und Neuß aufnehmen wird.

Über die Strecke der Fernlinie D, auch eine umtrassierte ehemalige Kleinbahnstrecke ging die Fahrt nach Duisburg Hbf. und weiter nach Mülheim Stadtmitte, wo sich die Normalspur der det und der Betriebshof der DVG besichtigt. Über terspur der Mülheimer Straßenbahn und der von Essen kommenden Straßenbahn treffen. Nach kurzem Fotoaufenthalt an der Wendeschleife ging es zurück auf Duisburger Stadtgebiet und weiter über Meiderich nach Walsum. Hier wurde gewendet und der Betriebshof der DVG besichtigt. Über Hamborn, Norbertuskirche und Obermarxloh, ehemals meterspurige Strecken der Hamborner Stra-

ßenbahn, die bei Übernahme durch die DVG teils umgespurt, teils auf Bus umgestellt wurden, ging es zurück über Ruhrort zum Duisburger Hbf. Von dort führte die Fahrt über Neudorf, Grunewald zurück nach Düsseldorf.

Insgesamt 129 km Straßenbahnstrecken wurden auf dieser ca. 7 Stunden dauernden Rundfahrt bereist, bei sonnigem aber kaltem Frühlingwetter. Rund 40 Fahrgäste, hauptsächlich IHS-Mitglieder, darunter ein Teil der Aktiven der IHS, sowie einige Mitglieder der befreundeten Vereine „Düsseldorfer Verkehrsfreunde“ und „Bergische Museumsbahnen (BMB)“ nahmen an dieser Fahrt teil und hatten bei vielen Fotohalten Gelegenheit zu reicher Fotoausbeute zu gelangen. Die mitfahrenden Bediensteten der Rheinbahn und der DVG gingen auf jeden Wunsch der Fotofreunde ein und trugen so zum Gelingen der Niederrheinfahrt 1976 bei, wofür ihnen hier an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt sei.



Niederrheinfahrt am 21. 3. 1976: IHS-Sonderzug in Duisburg-Laar. Foto: W. Schulz

BÜCHER für den Eisenbahnfreund

Schienezzeppelin

Franz Kruckenberg und die Reichsbahn-Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit 1929–1939

von Alfred B. Gottwaldt; 1973, 128 Seiten mit über 70 z. T. ganzseitigen Abbildungen und zahlr. Zeichnungen, Kunstdruckpapier, Format 21 x 15 cm, geb. 16,80 DM

Trans-Europ-Expreß

Der Werdegang des TEE-Betriebes

von Dr. Fritz Stöckl; 1971, rund 140 Seiten auf Kunstdruckpapier mit vielen Abb. und Grundrissen, geb. 24,— DM

Schwäbische Eisenbahn

Eine Abhandlung zur Verkehrsgeschichte der Lokalbahnen in Mittelschwaben

von Siegfried Baum; 1969, 184 Seiten mit über 200 Abb., Skizzen, Gleis- und Streckenplänen, Kunstdruckpapier, Format 21 x 24 cm, kart. 17,80 DM

Unsere Schwarzwaldbahn

Ein Bildband mit teilweise großformatigen Aufnahmen über die Schwarzwaldbahn und ihre Landschaft

von H. Hangarter; 1972, 180 Seiten mit über 160 Abb., Zeichnungen und Streckenplänen sowie 11 vierfarbige Fotos, Kunstdruckpapier, Format 21 x 24 cm, geb. 28,— DM

Dampfzüge auf Berlins Stadt- und Ringbahn

Vergangenheit und Gegenwart Berlins im Spiegel seiner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen

von Kurt Pierson; 2., durchgesehene Auflage, 1971, 108 Seiten mit 34 Abb. im Text und 72 Schwarzweißfotos auf 28 Kunstdrucktafeln, kart. 17,80 DM

Die Eisenbahn in Hannover

1969, 160 Seiten mit vielen Abb. und Zeichnungen, Kunstdruckpapier, kart. 10,80 DM

Hannover-Altenbekener Eisenbahn

Eine in Wort und Bild informative Schrift über 100 Jahre lokale Eisenbahngeschichte

von Dr.-Ing. E. Born; 1972, 40 Seiten mit 38 Abb. und 9 Tabellen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 4, geh. 5,80 DM

Die Eisenbahnen der Ilse der Hütte

von E. Schüller; 1973, 148 Seiten mit über 120 Abb., 8 Wagenskizzen, 6 Streckenkarten und rd. 20 Tabellen, Kunstdruckpapier, Format 21 x 24 cm, geb. 28,50 DM

Die Geschichte der Remscheider Straßenbahn

der steilsten Adhäsionsbahn Deutschlands

von G. Reuter; 1974, 132 Seiten, rd. 100 Abb. sowie zahlr. Urkunden, Streckenpläne und Zeichnungen, Kunstdruckpapier, Format 21 x 24 cm, geb. 29,50 DM

Schlagader einer Nation

Das Eisenbahnwesen der UdSSR

von J. Petersen; 1973, ca. 160 Seiten mit zahlr. Abb., Kunstdruckpapier, Format 21 x 19 cm, geb. 22,— DM

Bitte fordern Sie kostenlos unseren Eisenbahn-Sonderprospekt an!

Rösler + Zimmer Verlag

**89 AUGSBURG 1
Haunstetter Straße 18**

Noch dampft es bei den Süd-afrikanischen Eisenbahnen

Reiseeindrücke vom Kapspurnetz der Republik Südafrika

von Henning Wall

Ferne Länder verlocken nicht nur Abenteuerer, Politiker und Geschäftsleute, auch immer mehr Dampflokomotiv-Fans glauben, ihr El-Dorado in Übersee oder in tropischen und subtropischen Ländern suchen zu müssen, seit es in England und speziell in der Bundesrepublik mit den Dampflokomotiven nicht mehr so ist wie früher. Die Südafrikanischen Eisenbahnen (SAR) scheinen solch ein Dorado für Dampffans zu sein, denn Reisen nach dort sind sehr in Mode gekommen. Jedoch türmen sich allein schon durch die weite Entfernung und die enormen Anreisekosten Berge von Schwierigkeiten auf, die fast nur Leute mit dicken Brieftaschen bewältigen können. Die Daheimgebliebenen soll dieser Bericht daher mit der South Africa Railways bekannt machen und sie ein wenig trösten, denn auch die SAR kochen ihren Dampf nur mit Wasser.

Rund 31 000 Kilometer Eisenbahnstrecken bilden das hauptsächlich in Kapspur (3 1/2 engl. Fuß = 1067 mm) ausgeführte Netz der SAR. Von diesem Schienennetz sind bereits rund 9000 Kilometer elektrifiziert, denn auch in Südafrika macht der Strukturwandel in der Zuförderung rasch Fortschritte. Aber noch gibt es genug Möglichkeiten, die englisch oder amerikanisch anmutenden Dampfloks, aber auch einige Lokomotiven deutscher Hersteller sowie die exotisch anmutenden Garrat-Gelenklokomotiven „in action“ zu erleben. Zwar sind wichtige Hauptstrecken bereits ganz oder teilweise elektrifiziert, aber auf den Nebenlinien und insbesondere auf den als Schmalspurbahnen bezeichneten Linien mit 610 mm Spur (2 Fuß) dampft es noch, auch unter Fahrdrat sind noch viele Dampflokomotiven eingesetzt. Eine Übersicht über die Traktionsart auf den wichtigsten Strecken gibt die beigefügte Karte.

Der Lokomotiv-Bestand der SAR betrug 1975 (Stand 1. 5.):

Dampflokomotiven:

1875 Stück in 37 Klassen,
davon 66 Stück in 620-mm-Spur

Elloks:

1450 Stück in 18 Klassen

Dieselloks:

783 Stück in 14 Klassen.

Das Kapspurnetz der Republik Südafrika läßt sich am einfachsten anhand der verschiedenen Provinzen erläutern.

1. Transvaal, die nördlichste Provinz mit der Regierungshauptstadt Pretoria hat das dichteste Eisenbahnnetz. Die wichtigsten Linien, insbesondere im Umland von Pretoria und Johannesburg sind elektrifiziert. Nach Rhodesien und Moçambique (Lourenço Marques) führen wichtige grenzüberschreitende Strecken.

2. Die Kapprovinzen um Cape Town und die Garden Route entlang des Indischen Ozeans haben ebenfalls ein dichtes Eisenbahnnetz. Die Vorortstrecken von Kapstadt (Cape Town) und ein Teil der Verbindungsstrecke mit Transvaal (Cape Town

— De Aar) sind elektrifiziert. Bei Port Elizabeth endet die 240 km lange Linie des „Apfel-Expreß“, eine Schmalspurbahn in 610 mm Spur, die als einzige z. T. schon mit Diesellokomotiven ausgestattet ist. Von der Kapprovinz aus begann nicht nur die Besiedlung Südafrikas, auch die ersten Eisenbahnstrecken wurden von hier aus vorangetrieben, und Südafrikas berühmtester Pionier, Cecil Rhodes, hatte gar den Plan, Kapstadt und Kairo mit einer transkontinentalen Eisenbahn zu verbinden.

3. In Natal fuhr 1860 allerdings die erste Eisenbahn, zwischen Durban und Point, wie die 1862 in der Kapprovinz in Betrieb genommene Strecke zunächst in der uns vertrauten Normalspur von 4 Fuß 8 1/2 (1435 mm) erbaut. Durban am Indischen Ozean ist wichtigster Hafen Südafrikas und Mittelpunkt eines teil-elektrifizierten Netzes, das Durban mit Johannesburg und Pretoria verbindet. Aber auch einige Schmalspurstrecken in 2-Fuß-Spurweite sind in Natal noch in Betrieb.

4. Das Netz von Südwestafrika, teilweise von 60 cm Spur der noch unter deutscher Kolonialherrschaft erbauten Strecken auf Kapspur umgespurt, ist über eine weit im Landesinnern verlaufende Strecke über Keetmanshoop — Upington — De Aar mit dem übrigen Netz der SAR verbunden.

Südafrika ist aber nicht nur das Land der Kapspur und der Beyer-Garrats, hier verkehrt auch zweimal wöchentlich der BLUE TRAIN, ein Luxuszug, der in Ausstattung und Service die TEE- und IC-Züge der DB noch übertrifft. Der Blue Train verbindet die drei Hauptstädte der Südafrikanischen Union: Pretoria, den Regierungssitz, Johannesburg, den Sitz des Parlaments im Winter, und Kapstadt, den Sommersitz des Parlaments. Für die 1608 km lange Strecke benötigt er 26 Stunden und überwindet dabei eine Höhendifferenz von 1 750 Metern. Johannesburg liegt 1753 m über dem Meeresspiegel; erst im Küstenbereich fällt das binnenländische Hochplateau, das den größten Teil der Fläche Südafrikas ausmacht, bis auf Meeresspiegellhöhe ab.

Gezogen von blau gespritzten E-Loks mit dekorativem Namensschild „BLUE TRAIN“ an der Stirnfront, verläßt der Zug um 10 Uhr morgens Pretoria. Die Ankunft in Kapstadt (Cape Town) ist um 12.00 Uhr mittags des darauffolgenden Tages. Die Mahlzeiten werden im Zug serviert einschließlich des in Südafrika üblichen „early morning tea“ um 6.00 Uhr morgens.

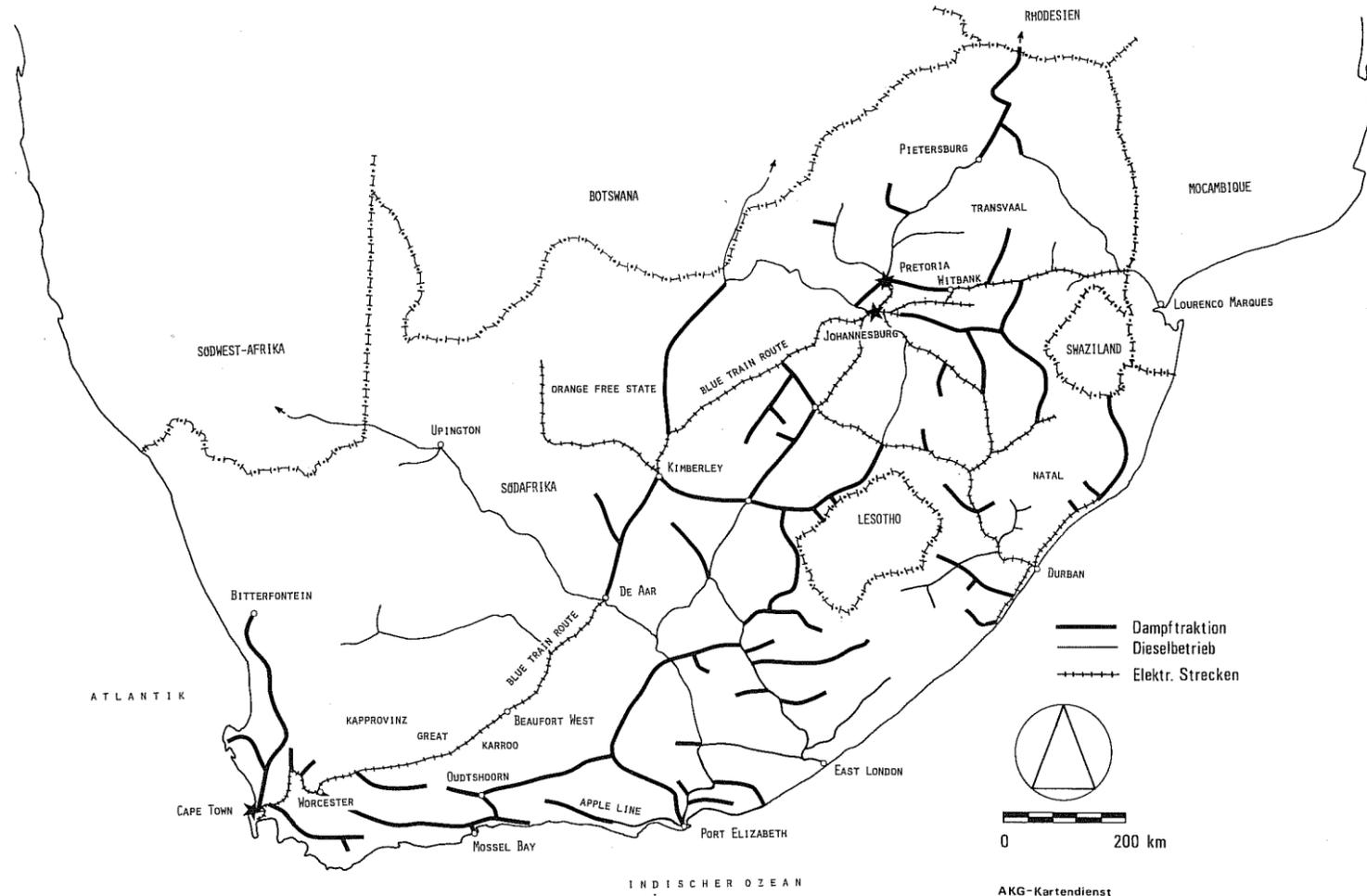
Der Zug besitzt nur die erste Wagenklasse, und je nach Höhe des Zuschlags kann man in der Komfort-Suite mit Lounge (wohnlich ausgestattetes Tagesabteil), Schlafzimmer und eigenem Bad und Toilette oder dem einfacheren Compartment reisen, das nur aus einem geräumigen Abteil mit Einrichtung für Tag-Nacht-Reisen (ähnlich den deutschen Schlafwagenabteilen 1. Klasse, nur wesentlich geräumiger) mit eigenem Bad und Toilette besteht. Die billigste Kategorie ist ein Schlafwagenabteil mit eigener Waschgelegenheit, aber Duscharteil und Toilette an der Einstiegsplattform des Waggons. Der Fahrpreis schwankt demnach zwischen Rand 102 und Rand 59 (1 Rand = 3,40), das entspricht

DM 350,— und DM 200,—. Natürlich sind alle Abteile vollklimatisiert und schallisoliert und besitzen eine ähnliche Grundausstattung wie die IC-Züge der Deutschen Bundesbahn. Die 108 Passagiere des Zuges verteilen sich auf 16 Waggons, entsprechend der Größe der suite oder des compartments, und werden von 26 Mann Personal (einschließlich Lokführer und technischem Personal des Maschinenwagens) betreut. Die südafrikanischen Eisenbahnen bezeichnen den Blue Train gerne als Fünf-Sterne-Hotel auf Rädern, und dementsprechend sind die Abteile auch vorwiegend weißen Passagieren vorbehalten, lediglich fünf Plätze sind für Nicht-Weiße am Ende des Zuges vorgesehen, weisen aber die gleiche Luxusausstattung auf.

Reisen mit Fernzügen unterscheidet sich in Südafrika bereits auf dem Bahnsteig vom Reisen in Europa. An Stelle des bei uns üblichen Wagenstandsanzeigers werden bei den Wagenstandsanzeigern der SAR die Passagiere des Zuges namentlich aufgeführt. Auf der Hinweistafel auf dem Abfahrtsbahnsteig sowie bei der Ankunft im Zielbahnhof stehen neben der Nummer des Wagens und der Abteilnummer die Namen der Passagiere. Eine Karte mit dem Namen des Passagiers ist außerdem am Fenster eines jeden Abteils befestigt. Das Reservierungsschild für den Blue Train ist selbstverständlich ebenso wie die Außenfarbe des Zuges und die Farbe der Fahrkarten und Lunch- und Dinner-Tickets in Blau gehalten.

Zwischen der alten Diamantenstadt Kimberley und dem Eisenbahnknotenpunkt De Aar wird der Zug von zwei starken Diesellokomotiven amerikanischer Bauart gezogen. Die endlose Weite der großen und der kleinen Karoo-Steppe wird des Nachts durchfahren, wo der Blue Train mit 110 km/h seine Höchstgeschwindigkeit (!) entwickelt. Die Karoo (in Afrikaans: Veld) war früher reine Domäne großer 2'D2'-Dampflokomotiven mit Kondensender; die Zahl der Wasserstationen konnte durch den Einsatz dieser Kondensender-Lokomotiven niedrig gehalten werden. Heute ist die Strecke zwischen De Aar und Cape Town bereits elektrifiziert, doch die Kondenslokomotiven der Klasse 25 C (Erbauer: Henschel und North British 1953) sind nach wie vor auf dieser Strecke anzutreffen, hauptsächlich jedoch vor Güterzügen.

Zwischen Worcester (242 m über dem Meer) und Cape Town liegt der kurvenreiche Abstieg durch die landschaftlich schönen Pässe und Schluchten der Drakensteinketten. Hier hat die Strecke den Charakter einer Gebirgsbahn mit allen Finessen der Trassierung im gebirgigen Gelände. Die Verlängerung der ersten Eisenbahnverbindungen über die Drakensteinketten hinaus in das Landesinnere war es auch, die ausschlaggebend die Wahl der schmalen Kapspur beim Bau der Eisenbahn bestimmte. Die 1862 eröffnete normalspurige Linie wurde daraufhin auf Kapspur umgespurt, ebenso wie die Normalspurstrecken in Natal. Die erste normalspurige Dampflokomotive Südafrikas steht heute in der Bahnhofshalle des Hauptbahnhofs von Cape Town.



Dampfkromantik wie sie im Buche steht, ein Güterzug passiert das Kap Kaaimans River Mouth. Foto: Satour



Übersicht über die Kapspur- und 2-Fuß-Spur-Dampflokomotiven der SAR

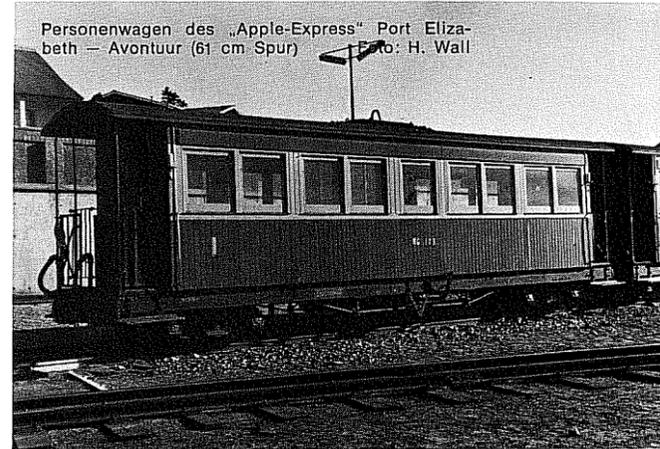
Klasse	Betr.-Nr.	Achsfolge	Erbauer	Bestand 1. 5. 1975	Baujahr	Stationierung/Einsatz
GCA	2190-2202 2600-2625	(1'C1) (1'C1')	Krupp	5	1927 1928	Natal (Durban)
GEA	4001-4050	(2'D1') (1'D2')	Beyer Peacock	46	1945-7	Kapstadt, Port Elizabeth, Natal
GF	2370-2434	(2'C1') (1'C2')	Hanomag, Henschel, Maffei	9	1927-8	Natal
GMA/ GMAM	4051-4170	(2'D1') (1'D2')	Henschel, Beyer Peacock, North British	115	1952-8	Kapstadt, Port Elizabeth, Natal, Pretoria
GO	2572-2596	(2'D1') (1'D2')	Henschel	25		
H 2	227-331	2'D1' früher: 2'E1'	Dübs	8	1901-3	Durban
S	360-373	D	Henschel	13	1928-9	Johannesburg
S 1	374-385	D	Salt River	37	1947	Johannesburg, Pretoria
	3801-3825		North British		1954	
S 2	3701-3800	D	Krupp	100	1952-3	Kapstadt, Port Elizabeth, Natal, Johannesburg, Pretoria
12 R	1494-1519 1859-1878 1931-1960	2'D1'	North British Beyer Peacock Baldwin	73	1912-15 1921 1920	Kimberley, Bloemfontein, Johannesburg
12 A / 12 AR	1520-1550 2103-2138	2'D1'	North British, Henschel	67	1920	Kimberley, East London, Natal, Johannesburg, Durban
14 R	1701-1760 1576-1595 1901-1921	2'D1'	R. Stephenson, Beyer Peacock North British	98	1913-15	Kimberley, Natal
14 CR / 14 CRM / 14 CRB	1761-1900 1991-2010 2026-2038	2'D1'	Montreal	69	1918-22	Kapstadt, East London
15 A / 15 AR	1561-1575 1781-1828 1839-1828 1961-1970 2011-2025 2080-2100	2'D1'	North British, Beyer Peacock, Maffei	119	1914-25	Port Elizabeth, East London, Johannesburg, Pretoria
15 BR	1829-1838 1971-1990	2'D1'	Montreal, Alco	4	1918-20	Kapstadt
15 CA / 15 CB	2039-2077 2801-2857	2'D2'	Alco, Baldwin, Breda, North British	93	1925-30	Johannesburg, Pretoria
15 F	2902-3156	2'D1'	Schwartzkopff, Henschel, North British, Beyer Peacock	252	1938-48	Kapstadt, Kimberley, Bloemfontein, Natal, Johannesburg, Pretoria
16 R / 16 CR 19 / 19 R / 19 A	790-841 675-710	2'C1' 2'D1'	North British Schwartzkopff	21 295	1914-21 1928-48	Port Elizabeth, Johannesburg Kapstadt, Kimberley, Port Elisabeth, East London, Bloemfontein, Natal, Johannesburg Pretoria
19 B / 19 C / 19 D	1401-1414 2435-2484 2506-2545 2626-2770 3321-3370		North British Krupp, Borsig Skoda, Krupp, Borsig North British			
23	2552-2571 3201-3316	2'D1'	Schwartzkopff, Henschel	120	1938	Bloemfontein
24	3601-3700	1'D2'	North British	100	1949-50	Kapstadt, Kimberley, Port Elizabeth, East London, Johannesburg, Pretoria
25	3451-3540	2'D2'	Henschel, North British	81	1953-54	Kimberley
25 NC	3401-3450	2'D2'	North British, Henschel	59	1953-54	Kimberley, Bloemfontein
NG 15	17-19 117-124 132-136 144-148	1'D1'	Henschel Henschel, Franco-Belge	21	1931-57	Port Elizabeth
NGG 13	49-50 58-60 77-83	(1'C1) (1'C1')	Hanomag	11	1927-8	Port Elizabeth, Natal
NGG 16	85-88 109-116 125-131 137-143 149-156	(1'C1) (1'C1')	Cockerill Beyer Peacock Henschel, Taylor	34	1937-58 1967-8	Natal Natal



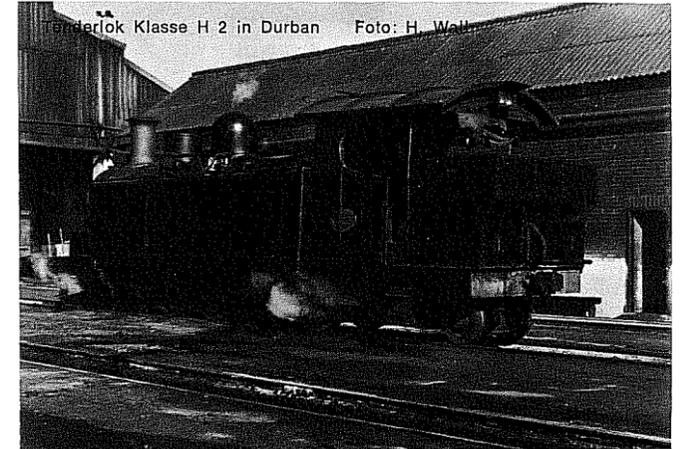
Ein Schmalspurzug überquert die Brücke über den Stads River in der Nähe von Port Elizabeth. Foto: Sator



Einer der berühmtesten Züge der SAR, der sogenannte „Apfel-Express“, der die etwa 240 km lange Strecke Port Elizabeth – Avontuur befährt. Spurweite: 61 cm. Foto: Sator



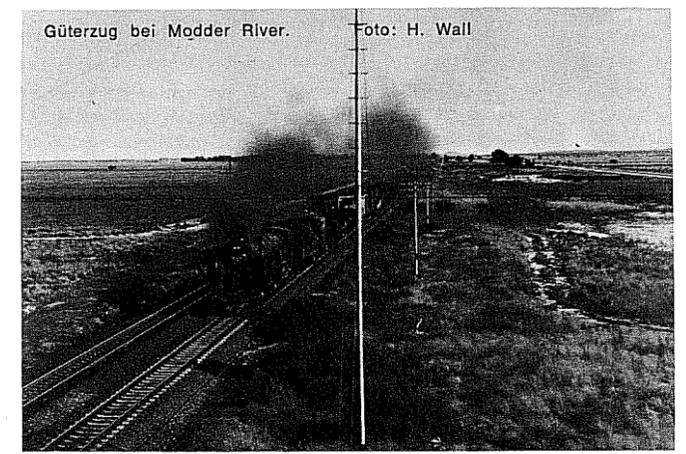
Personenwagen des „Apple-Express“ Port Elizabeth – Avontuur (61 cm Spur) Foto: H. Wall



Dampflokom Klasse H 2 in Durban Foto: H. Wall



Kohlenzug auf der Auffahrrampe zum Kohlenbunker im Lok-Depot Beaconsfield. Foto: H. Wall



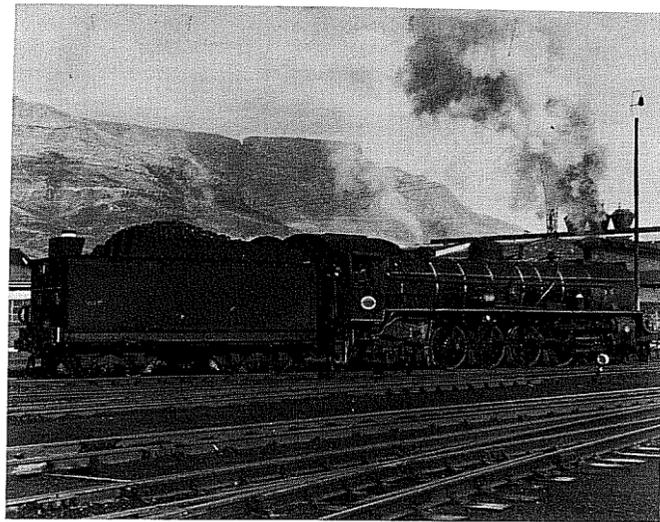
Güterzug bei Modder River. Foto: H. Wall



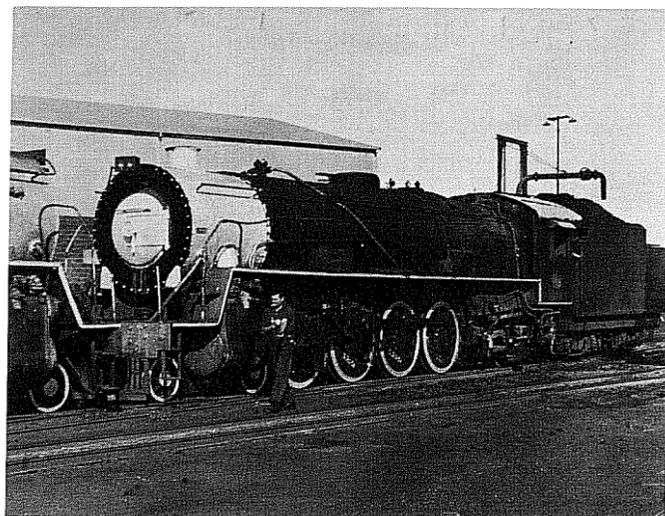
Klasse 24 mit Vanderbuilt-Tender, Lok-Depot Beaconsfield. Foto: H. Wall



Klasse 25 NC mit Frühzug nach Cape Town im Bahnhof von Kimberley. Foto: H. Wall



Lok Nr. 1988 der Klasse 15 BR verläßt das Depot Parden Island bei Cape Town. Im Hintergrund der Tafelberg. Foto: H. Wall



Klasse 15 CA in Witbank Foto: H. Wall



Die 2-Fuß-Schmalspurbahn von Umzinto nach Ixopo in Natal (südlich Durban) dient nur noch dem Güterverkehr. Hier sind die letzten Lokomotiven der Klasse NGG 13 (1'C1' + 1'C1') eingesetzt (Foto: H. Wall)

schen Mosselbaai und Port Elizabeth führt die kurvenreiche Strecke weit im Landesinneren durch das bergige Hinterland. Der eigentliche Küstenstrich zwischen Avontuur und Port Elizabeth wird hingegen von einer Schmalspurbahn mit 61-cm-Spur erschlossen. Hier verkehrt der sog. „Apfel-Expreß“, gezogen von 1'D1' Schleppenderlokomotiven (Klasse NG 15), den einzigen ihrer Art in Südafrika auf der 61-cm-Spur. Während die sog. schmalspurigen Garrats der 2 Fuß – 61-cm-Spur der Klasse NGG 13 (1'C1' + 1'C1') in Port Elizabeth bereits auf dem Abstellgleis stehen, werden schmalspurige Garrats auf den 2-Fuß-Linien Natals im Raum um Durban ausschließlich eingesetzt, um die dort verkehrenden Güterzüge (meist Holz- und Zuckerrohrtransporte) zu befördern. Für den Personenverkehr stehen lediglich in Port Elizabeth (Humewood Road) einige Personenwagen für den Gelegenheitsverkehr auf der Apfel-Linie bereit, die anderen 61-cm-spurigen Linien sind für den Personenverkehr stillgelegt.

In Natal (im Depot Durban) sind auch die einzigen noch verbliebenen Tenderlokomotiven beheimatet, 2'D1'-Maschinen der Klasse H2, alle übrigen Loktypen sind Schleppenderlokomotiven oder Gelenkloks der Bauart Garrat. Während die Loks der Klasse 25 (2'D2') teilweise mit gewöhnlichem Kastentender, teilweise mit Kondentender zur Wasserersparnis ausgerüstet sind, findet man vielfach in den anderen Klassen den für große Wasservorräte konstruierten Vanderbuilt-Tender (kesselwagenähnlicher Tender mit aufgesetzter Kohlschütte), die Garrat-Loks der größten Type, Klassen GO, GMA und GMAM (2'D1' + 1'D2'), haben sogar vielfach Zusatztender in Form eines mitgeführten Kesselwagens.

Die riesigen Kohlenberge in den Lok-Depots, die nötig sind, die mächtigen Garrat- und die Schleppenderlokomotiven unter Dampf zu halten, können nicht darüber hinwegtäuschen, daß auch in Südafrika das Zeitalter der Dampftraktion zu Ende geht: viele Loks fahren bereits unter dem Fahrdrat, insbesondere im Einzugsbereich der Großstädte, auch viele abgestellte Loks künden davon. Die SAR hat eine neue Lieferung E-Loks und Dieselloks in Auftrag gegeben, um ihre Eisenbahn weiter zu modernisieren. Von Sishen im Landesinneren bis Saldanha-Bay am Atlantik wird eine neue 700 km lange Eisenerzbahn gebaut, die das bestehende Eisenbahnnetz entlasten soll. Diese neue Linie soll bereits ausschließlich elektrisch betrieben werden.

Wenn auch an eine Museumseisenbahn als Reservat einiger Dampflokotiven nicht oder noch nicht gedacht wird, so werden doch einige charakteristische Loktypen betriebsfähig von der SAR erhalten werden, um für Sonderfahrten der Eisenbahnfans eingesetzt werden zu können. Doch noch ist die Zeit der großen Dampfloks der SAR nicht vorbei, und wer gerade mal am Kap der guten Hoffnung ist oder Urlaub am Indischen Ozean macht, sollte doch mal vorbeischaun an den Strecken, wo die Garrats noch dampfen. Es sind ja bloß 9417 km von Düsseldorf bis Johannesburg.

Kapstadt ist flächenmäßig die größte Stadt der Union; sie ist zugleich die älteste Ansiedlung aus der Kolonialzeit, ursprünglich von Jan van Riebeeck gegründet als Versorgungsstation für die Schiffe der Holländisch-Ostindischen Gesellschaft. Heute erstreckt sich Kapstadt über eine Fläche von 125 km² bei einer Einwohnerzahl von 1 100 000 Einwohnern. Neben Durban und Port Elizabeth ist Kapstadt der wichtigste Hafen Südafrikas. Die eigentliche Kapspitze (Cape Point) und das benachbarte Kap der guten Hoffnung liegen 51 km südlicher am Südende der Kap-Halbinsel, die als Weinanbaugebiet bekannt ist. Die älteren Gebäude aus der Kolonialzeit weisen mit ihrem sog. kap-holländischen Baustil starke Verwandtschaft zu niederländischem Baustil auf.

Kapstadt ist zugleich die Heimat vieler Lokomotiven der Bauart Garrat, die auf den von Kapstadt ausgehenden Strecken und auf der Garden Route nach Port Elizabeth eingesetzt werden. Im Depot Parden Island, zu Füßen des 1067 m hohen Tafelberges, sind aber neben den Garrat-Klassen auch europäisch anmutende Dampfloks der 1067-mm-Spur beheimatet, wie z. B. die Loks der Klasse 15 F, eine 2'D1'-Schnellzuglokomotive mit großen Wagner-Windleitblechen und hochliegendem mächtigen Kessel mit Stokerfeuerung. Die ersten Typen dieser Baureihe wurden 1938 von Schwartzkopff und Henschel geliefert, die weiteren wurden von britischen Herstellern erbaut.

Charakteristisch für südamerikanische Dampf-BW's sind die großflächigen mehrgleisigen Rechteckschuppen, in deren Gleisvorfeld flache ausgemauerte Wannen für das Entschlacken der Loks sowie die Wasserspendevorrichtungen zu finden sind. Die Lokomotiven werden bis auf wenige Ausnahmen auf großen Gleisdreiecken gewendet; Drehscheiben sind nur in wenigen Depots anzutreffen. Zum Nachfüllen der Bunker der Behohlungsanlagen führen aufgeständerte Gleise aus dem Bahnhofsvorfeld auf die Höhe der Kohlebunker, und in regelmäßigen Abständen werden Kohle-

züge zum Entladen auf die Rampen geschoben. Diese hohen Bunkerkonstruktionen zeigen dem ortsunkundigen Eisenbahnfan schon von weitem den Standort eines Lok-Depots an. Zwar sind die ältesten Kapspur-Loktypen der Klassen 6 (2'C) von 1893, 7 (2'D) von 1892–1902 sowie 8 (2'D) von 1902–1904 inzwischen ausgemustert, dennoch sind eine Reihe dieser Lokomotiven als Lokdenkmal in Depots oder mittelgroßen Knotenbahnhöfen erhalten. So stehen z. B. auf dem Bahnsteig in Kimberley und in Hartenbos an der Garden Route Vertreter dieser Lok-Veteranen und werden vom ortsansässigen Personal liebevoll gepflegt.

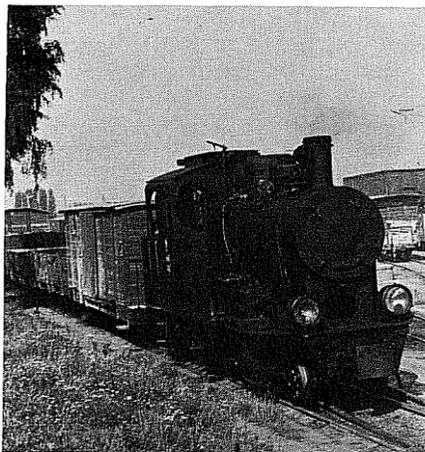
Auch die in Betrieb befindlichen Loktypen der 37 noch verbliebenen Klassen werden auffallend gut gepflegt und haben ein ansprechendes äußeres Erscheinungsbild. Die Grundfarbe der Kessel und Führerhäuser ist zwar schwarz, jedoch sind oftmals Rauchkammertür und Windleitblech (falls vorhanden) bunt verziert weiße Radreifen, silberbronzefarbene Kesselringe sowie der silbrige erste Kesselschuß (Rauchkammer) und messingglänzende ovale Lokschilder lassen erkennen, daß für Putzen und Pflege der Lok viel Personal eingesetzt wird.

Wer von Cape Town nach Port Elizabeth, der 1820 entstandenen Ansiedlung britischer Einwanderer, mit der Eisenbahn entlang der landschaftlich reizvollen Garden Route reisen will, muß 42 Stunden Bahnfahrt aushalten können. Während noch in Kapstadt Hbf. wie in allen großen Bahnhöfen die Passagiere weißer und schwarzer Hautfarbe über verschiedene Empfangsgebäude und Treppenanlagen auf die entgegengesetzt liegenden Bahnsteigenden geschleust werden, sind auf den kleineren Unterwegsbahnhöfen die Auswirkungen der Apartheid nicht so stark zu bemerken, jedoch sind die Waggon des Zuges durch Aufschriften für „whites“ und „non whites“ eingeteilt. Die Strecke nach Port Elizabeth verläuft etwas im Landesinneren und berührt lediglich bei Mosselbaai den Indischen Ozean. Zwi-



Lok-Depot Ixopo. Zwei Schmalspur-Garrats warten vor dem zweigleisigen Lokschuppen auf den nächsten Einsatz. Foto: H. Wall

Rangierende Dampflokomotive „Tyn 3632“ (Vulcan 1928) in Piaseczno. Spurweite: 1000 mm.



Dieser alte Schlachtruf wird auch in diesem Jahr für viele Eisenbahnfreunde aus aller Welt Gültigkeit haben. Deshalb dürften vor der beginnenden Ferienzeit ein paar Reisetips sicherlich willkommen sein.

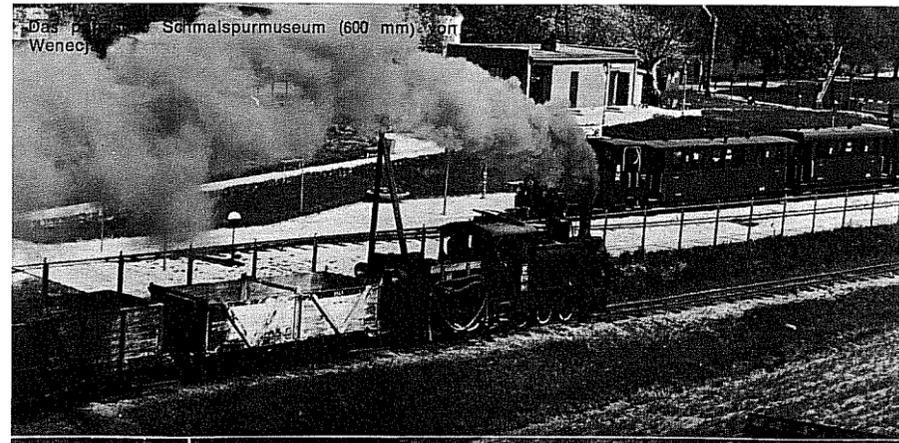
Wenn man Polen heute besuchen will, gibt es nicht nur die Möglichkeit, sich einer Reisegesellschaft anzuschließen, sondern die mittlerweile normalisierten Verhältnisse gestatten es, ebenso individuell vorzugehen. Selbst die Benutzung des eigenen Wagens ist grundsätzlich erlaubt, doch sei gesagt, daß eine reine Bahnreise in Polen zweifellos noch ihre Reize hat.

Unterkunft läßt sich in allen größeren Städten in zufriedenstellenden Hotels finden, die entweder vor Antritt der Reise über ein westdeutsches Reisebüro oder aber auch erst im Land selbst gebucht werden können. Wer dagegen über Freunde in Polen verfügt bzw. dort Bekanntschaften schließt, kann die Hotelkosten sparen und privat wohnen.

Die wichtigste Reisevorbereitung und zugleich die schwierigste ist die Beschaffung einer Fotografierlaubnis. Sie muß rechtzeitig beim Ministerstwo Komunikacji, Ul. Chalubinskiego, Warszawa schriftlich beantragt werden, wobei Normalspur- und Schmalspurbahnen getrennt aufzuführen sind. Für letztere wird sie im allgemeinen ohne weiteres erteilt, während dies für ein Normalspur-BW allerdings eine Seltenheit bedeutet. Ansonsten ist zunächst äußerste Zurückhaltung geboten, aber es gibt oftmals den Weg, sich durch ein kleines Geschenk mit den wachhabenden Bahnpolizisten gutzustellen, um so zu den gewünschten Aufnahmen zu kommen.

Wo zumindest im Spätsommer 1975 noch Dampfbetrieb anzutreffen war, geht aus den Bildunterschriften hervor. Für Schmalspurliebhaber ganz besonders zu empfehlen ist das 600 mm-Netz westlich von Bromberg, auf dem man tagelang nach Herzenslust mit Dampfzügen umherreisen kann. Zudem gibt es dort einen überaus netten und sprachbegabten Betriebsleiter, Herrn Stanislaw Landowski, Plac Zwyciestwa 5, 89-410 Wiecbork, der Ausländern nicht nur herzliche Aufnahme, sondern auch jede Unterstützung zuteil werden läßt. Am besten ist es hierzu, sich vorher brieflich bei ihm anzumelden, was seine Wirkung nicht verfehlen wird.

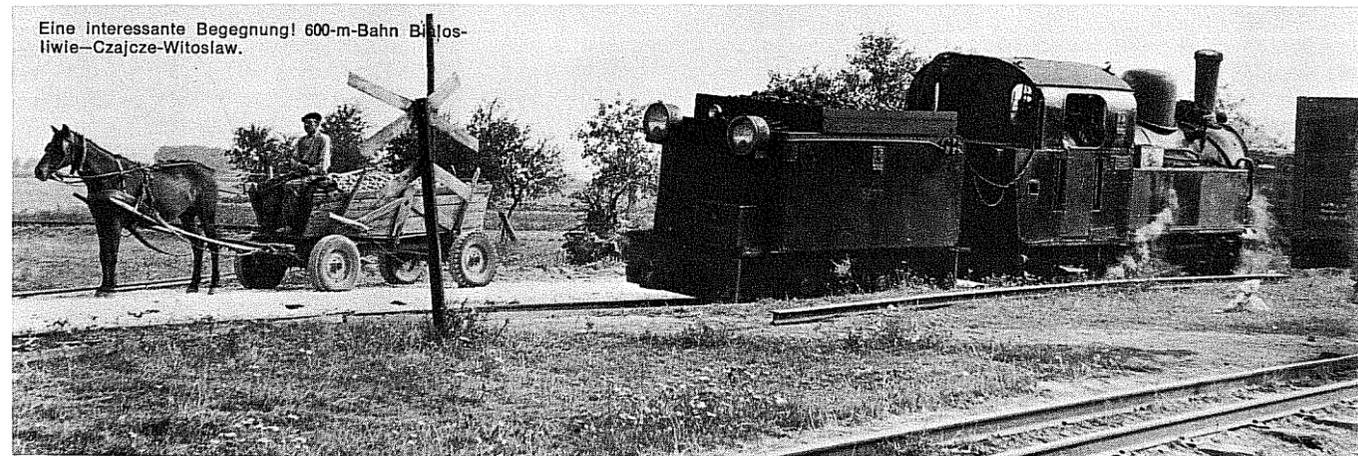
Auf denn und gute Reise in eines der interessantesten Eisenbahnländer Europas!



Das polnische Schmalspurmuseum (600 mm) von Wenej.



Auf der 600-mm-Bahn Bialosliwie-Czajcze-Witoslaw.



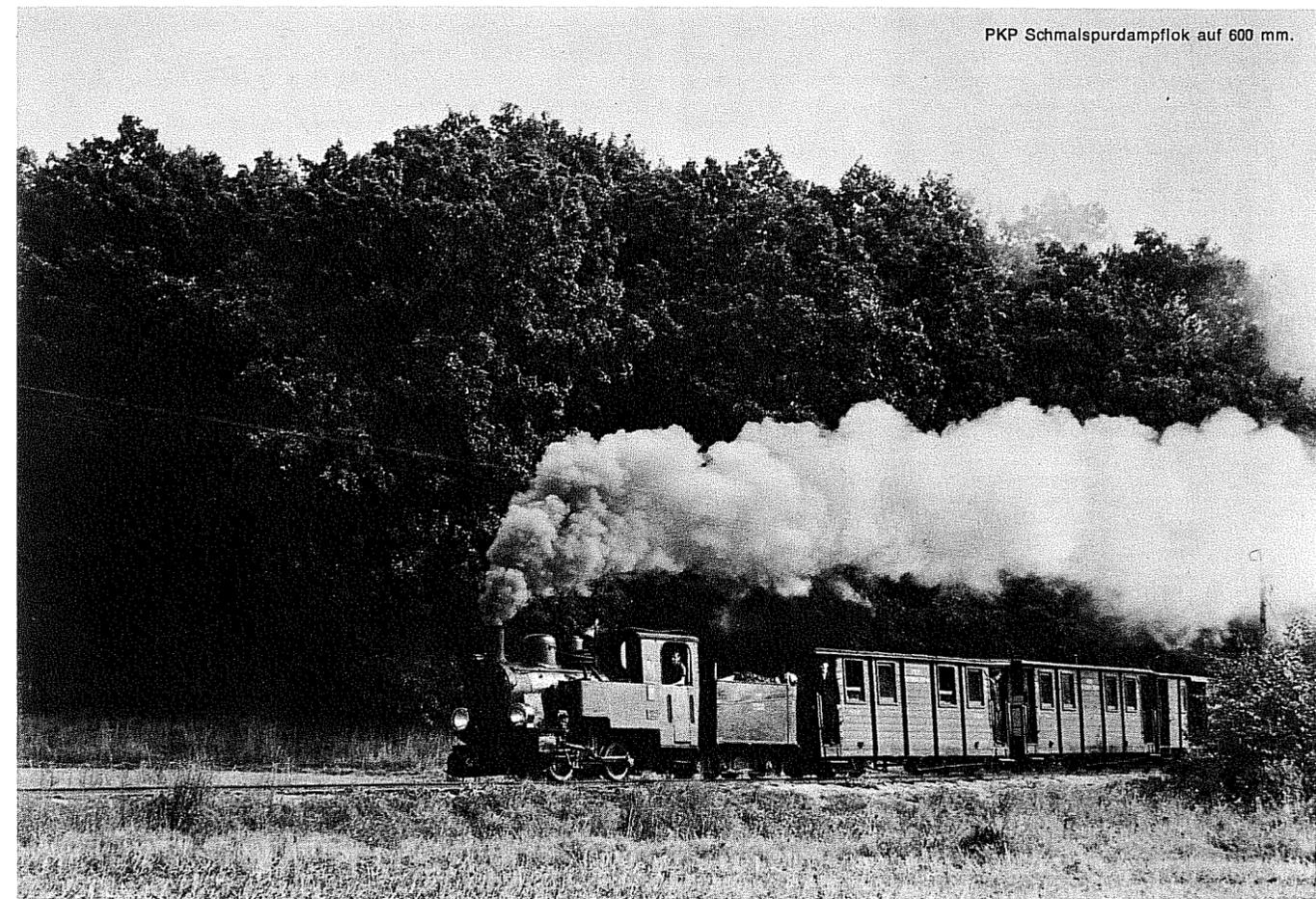
Eine interessante Begegnung! 600-m-Bahn Bialosliwie-Czajcze-Witoslaw.



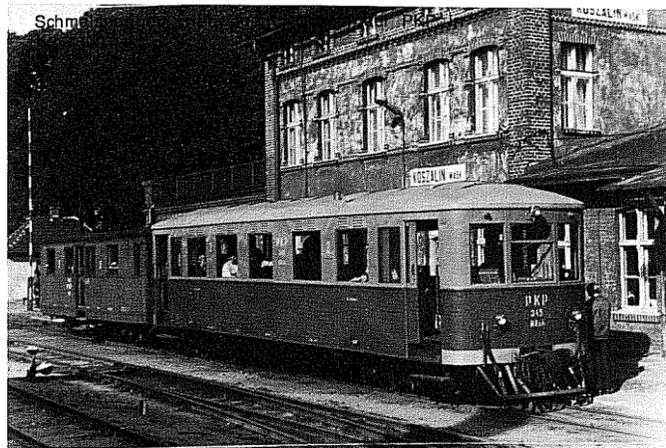
Schmalspurgüterzug (600 mm) im Bf. Lobzenica. PKP 600-mm-Bahn Bialosliwie-Czajcze-Witoslaw westlich von Bromberg.

Polen ist noch nicht verloren . . . !

Hans-Jürgen Hentzschel



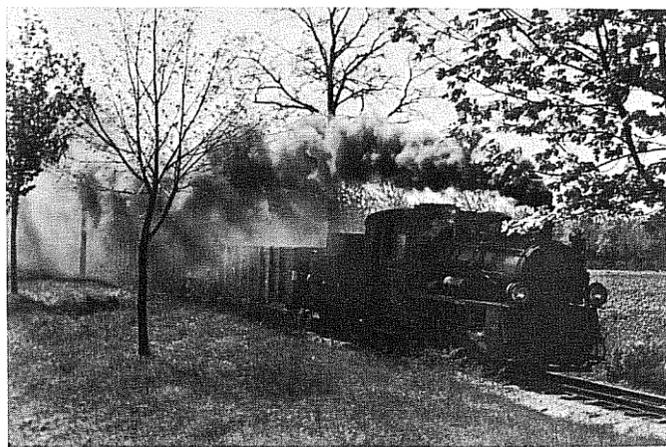
PKP Schmalspurdampflokomotive auf 600 mm.



Schmal-



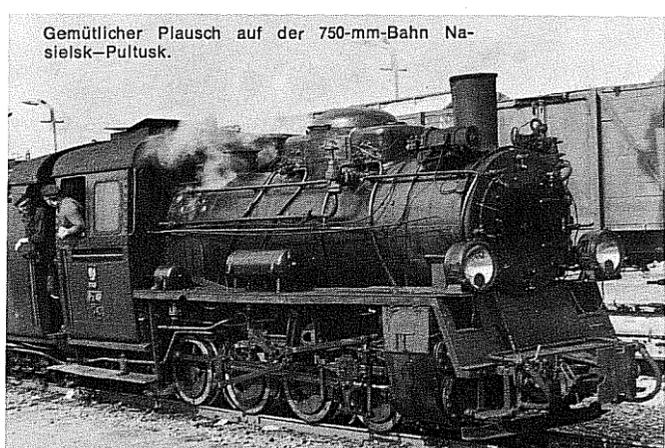
spurbahn in Piaseczno südlich von



PKP Meterspurbahn in Piaseczno südlich von
Warschau.



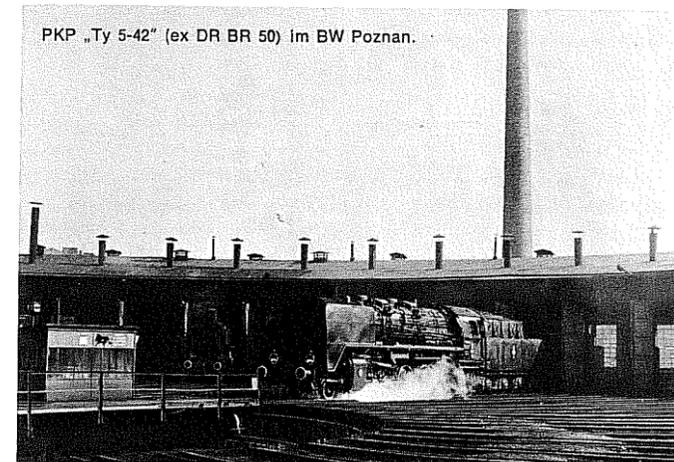
PKP Schmalspur (1000 mm) in Grybice.



Gemütlicher Plausch auf der 750-mm-Bahn Na-
sielsk-Pultusk.



Blick auf den schmalspurigen (750 mm) Bahnhof
von Pultusk.



PKP „Ty 5-42“ (ex DR BR 50) im BW Poznan.



PKP Normalspurlok „Ty 5-33“ und „Ty 5-46“ (ex
DR BR 50) im BW Poznan.



Einfahrender Zug (750 mm) im Bf. Pyzdry.



Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.:

10 Jahre unter Dampf

von Eberhard Kunst

Mit dem Ausklang des Dampflokomotivzeitalters in Deutschland und der übrigen Welt beschäftigen sich immer mehr Eisenbahnfreunde mit der großen Geschichte dieser Maschine und mit der Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge. Im Vordergrund steht hierbei immer die Dampflokomotive, erst in zweiter Linie folgen andere Triebfahrzeuge und Wagen — sehr zu Unrecht. Doch das Endziel, die Erhaltung einer kompletten Eisenbahnanlage mit Fahrzeugen, Bauten und sonstigen Einrichtungen sowie der Betrieb nach Fahrplan gelingt nur sehr wenigen Eisenbahnvereinigungen. —

Einer dieser Eisenbahnclubs ist der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. (DEV), der im Herbst 1964 von einer kleinen Gruppe von Eisenbahnfreunden in Hamburg unter dem Namen Deutscher Kleinbahn-Verein gegründet wurde. Später änderte man den Namen, er hieß nun: „Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.“. Diese Vereinigung von Eisenbahnfreunden hat dann 1966 auf dem meterspurigen Reststück der ehemaligen „Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf“ (HSA) einen Museums-Eisenbahnbetrieb eingerichtet. Sie war zur damaligen Zeit nicht nur die erste ihrer Art in Deutschland, sondern auch der erste Versuch, historische Schienenfahrzeuge vor der Verschrottung zu bewahren und sie betriebsfähig zu erhalten. Die noch kurze Geschichte der Museums-Eisenbahn begann am 2. Juli 1966 in Bruchhausen-Vilsen, das in der Nähe Bremens gelegen ist.

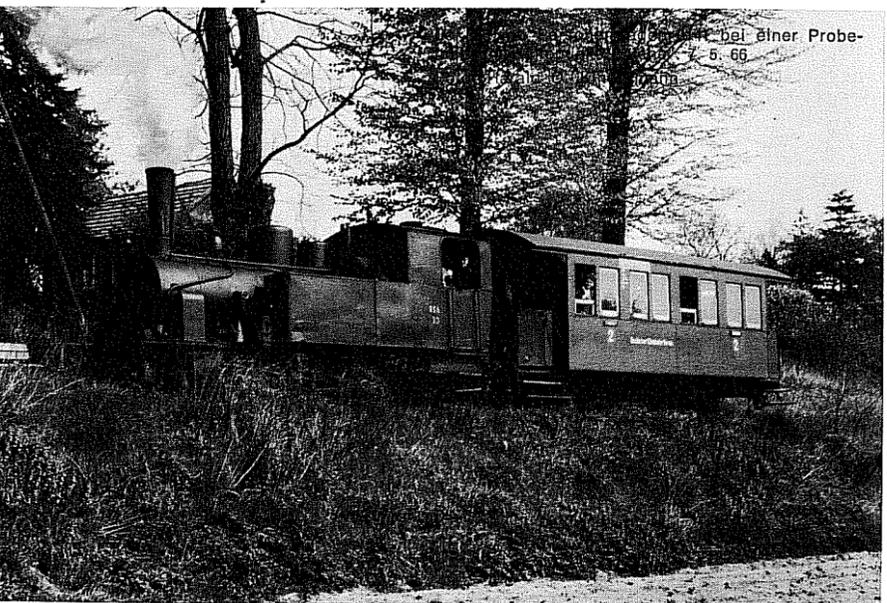
Punkt 14.40 Uhr setzte sich die Dampflokomotive „Bruchhausen“ aus dem Jahre 1899 (zur damaligen Zeit war sie noch Eigentum der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya, Nachfolgerin der HSA) mit einem Personenwagen von der Odenwaldbahn Mosbach-Mudau (Nr. 14) in Bewegung und zog Deutschlands ersten Museumszug nach Heiligenberg hinauf, das damals noch der vorläufige Endpunkt der Bahn war. Geführt wurde die alte Dampflokomotive von Lokführer Karl Hunold und Heizer Heidecke, als Helfer hatte sich Lokführer Gerhard Moll aus Erndtebrück zur Verfügung



VGH-Lok 85 „Bruchhausen“ in der Ortsdurchfahrt Upenen, September 1960.
Foto: Harald O. Kindermann



Eröffnungszug der DEV Museums-Eisenbahn im alten Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Im Bild Lok „Bruchhausen“ und der Personenwagen 0141.
2. 7. 66 Foto: Gerhard Moll



bei einer Probe- fahrt am 5. 6. 66

Der beste Zug ist wichtig — mit CLASEN-Massivbau fahren Sie richtig!

Lassen Sie den Zug nicht ohne Sie abfahren! Zinsen und Baukosten sind niedrig wie nie, billiger wird das Bauen mit Sicherheit nicht. Schon ist ein Ende dieser für jeden Bauherrn günstigen Situation abzusehen.

Entschließen Sie sich rasch für ein **CLASEN-Massivhaus!** Bei einem Baubeginn vor dem **1. Mai 1977** garantieren wir Ihnen den Festpreis unserer heutigen Preisliste! Lassen Sie dieses günstige Angebot nicht vor Ihrer Nase wegfahren. Steigen Sie ein — bei **CLASEN-Massivbau**

* Festpreis schon ab **DM 841,-/qm incl. Fundament und Sohlplatte**, mit sehr guter Ausstattung, wie **POROTON®**-Außenwänden, großzügigen, familiengerechten Grundrissen, Teppichböden, elegante, sanitäre Ausstattung und vielen weiteren Extras, die schon im Festpreis enthalten sind.



CLASEN
M A S S I V B A U K G
Hauptverwaltung: 3091 Asendorf, Tel. 04253/1245

NEIN, ich bin entschieden dagegen, daß mir dieser Zug vor der Nase wegfährt! Senden Sie mir sofort und kostenlos Ihre Unterlagen.
An: CLASEN-MASSIVBAU KG, 3091 Asendorf

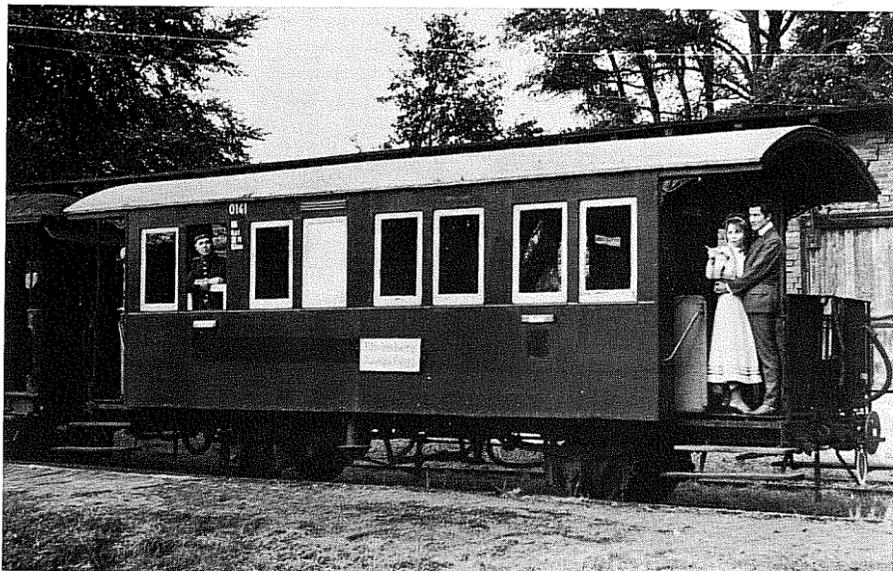
gestellt. Der Jubel unter den Eisenbahnfreunden und den Mitreisenden war groß, vergessen waren alle Schwierigkeiten, die man bei der Einrichtung der Bahn hatte überwinden müssen. Erinnert sei hier auch noch an die Worte, die Prof. Dr. W. Hävernick (Museum für Hamburgische Geschichte) an die Eröffnungsteilnehmer richtete: „Was wir feiern, ist die Haltung der beteiligten Menschen. Es sind nämlich keine alten Männer, die sich ein Stück von früher erhalten wollen, sondern Jugend ist es, die mit offenen Augen den Wandel der Technik verfolgt.“ —

Noch heute profitieren andere Eisenbahn-Vereinigungen von dieser Arbeit, die zur damaligen Zeit der Deutsche Kleinbahn-Verein (später DEV) als „Vorreiter“ hatten leisten müssen. Heute erinnern sich nur noch die wenigsten an diese schwierigen Zeiten. Die Aktion „Museums-Eisenbahn“ hat sich zu einem Unternehmen entwickelt, das in dieser Form in Deutschland wohl kein zweites Mal anzutreffen ist. Wie schrieb doch damals der Herausgeber des „Lok-Magazins“ so richtig: „Die Liebe zur Eisenbahn wird unterschätzt, sie ist größer, als man anzunehmen geneigt ist. Sie äußert sich in vielfältiger Weise, sei es auch nur durch Beschränkungen auf Schimpfen und Nörgeln, wie die anderen alles grundfalsch machen und wie man selbst die Dinge viel besser könnte, wenn man nur wollte!“ —

Auch in der heutigen Zeit hat sich an der Wahrheit dieser vorausblickenden Worte nichts geändert!

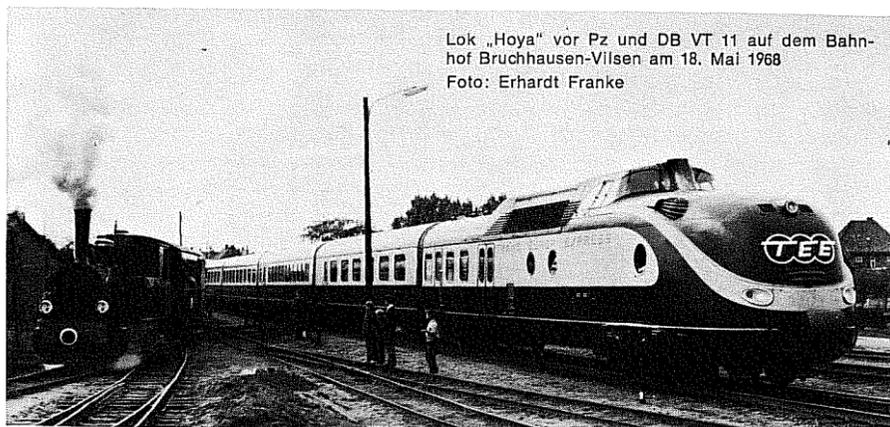
Am Ende des Jahres 1966 besaß der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. bereits neun Fahrzeuge. Allerdings ließ die Zahl der Fahrgäste sehr zu wünschen. Hier schaffte der Spielfilm „Rheinsberg“ Abhilfe, der im September 1967 in Bruchhausen-Vilsen unter der Regie von Kurt Hoffmann gedreht wurde. Die Museums-Eisenbahn des DEV durfte 6 Drehbuchseiten lang von Löwenberg nach Rheinsberg — wo der Film spielte — schnaufen. Diese Filmaufnahmen waren sehr werbewirksam, und so kamen fortan wesentlich mehr Besucher nach Bruchhausen-Vilsen, als das früher der Fall war.

1968 hatte der DEV bereits 180 Mitglieder, und so begann man am 6. 4. 1968 mit dem Ausbau des Betriebsgeländes, auf dem heute der Lokschuppen steht. Als weiteren Erfolg für die Museums-Eisenbahner konnte man die Aufnahme des Fahrplans in das offizielle Kursbuch der Deutschen Bundesbahn (damals: KB-Nr. 219e, heute: KB-Nr. 114) verbuchen. Die Einstellung des Museumsbahnbetriebes drohte, als die Frist der Dampflok „Bruchhausen“ ablief. Aber die VGH half auch hier, sie stellte die Lok „Hoya“ zur Verfügung. Allerdings mußte auch sie einer HU unterzogen werden. Diese Hauptuntersuchung übernahmen 20 Lehrlinge unter Anleitung von Bundesbahnberrät Wunder im Ausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück der Deutschen Bundesbahn. Am 16. Mai 1968 war es geschafft, die „Hoya“ traf aus Bremen kommend in Asendorf ein. Bereits am 18. 5. 1968 war die Lok wieder im Einsatz anzutreffen, wo sie sich sogleich der Konkurrenz, einem VT 11, der mit einer Gruppe von Eisenbahnfreunden aus Hannover eintraf, stellte. — Ein



Dreharbeiten zum Film „Rheinsberg“ mit Cornelia Froboes und Christian Wolff. P-Wagen 141 in Heiligenberg am 31. 8. 67
Foto: Harald O. Kindermann

Ich liebe kleine Eisenbahnen



Lok „Hoya“ vor Pz und DB VT 11 auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen am 18. Mai 1968
Foto: Erhardt Franke



Besuch eines VT 08 der Deutschen Bundesbahn in Bruchhausen-Vilsen. 7. 6. 69
Foto: H. J. Hentzschel

» **HASTRA** «
HANNOVER-BRAUNSCHWEIGISCHE
STROMVERSORGUNGS-A-G.

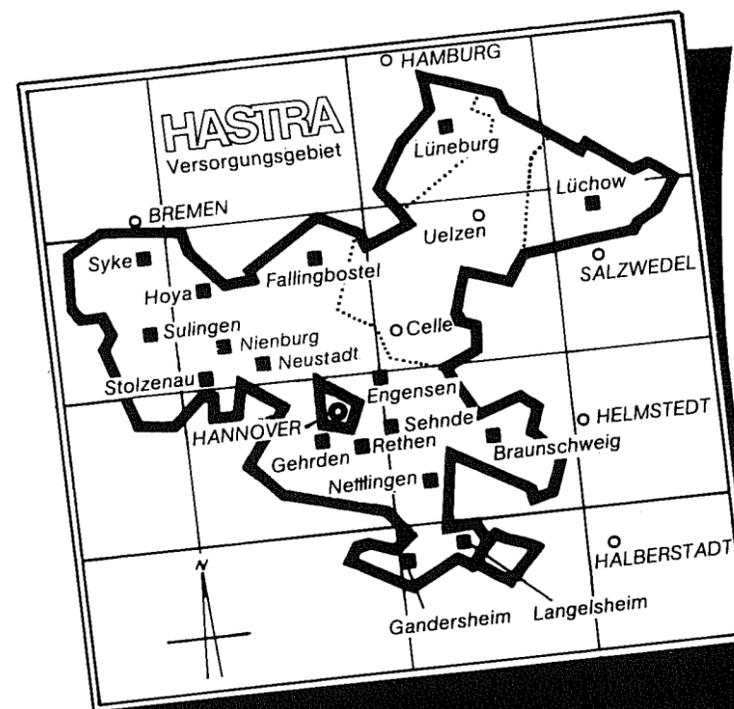
versorgt

in Niedersachsen

ein Gebiet von
13850 Quadratkilometern
mit elektrischer Energie.

... gewährleistet groß-
räumige Stromversorgung
zu gleichen Preisen
in Stadt und Land.

... zuverlässiger Partner
der Bevölkerung und
der Wirtschaft
seit über 45 Jahren.



Mitglied der



Arbeitsgemeinschaft
Regionaler
Energieversorgungs-
Unternehmen e.V.

Als regionales Stromversorgungsunternehmen
in Niedersachsen
lieferte die

HASTRA

1975 insgesamt 4,4 Milliarden Kilowattstunden

STROM

für 1,8 Millionen Menschen.

weiterer Höhepunkt im Sommer 1969 waren die Sonderzüge der DB, die zwischen Hamburg und Bruchhausen-Vilsen verkehrten. Diese DB-Züge erinnerten an die Theaterzüge, die die HEG in früheren Jahren zwischen Hoya und Hamburg fuhr.

1970 wurde zum ersten Male ein historischer Bahnpostwagen (ex Steinhuder Meer-Bahn 44) mitgeführt, in dem ein ehrenamtlich arbeitender Postbeamter mit einem Sonderstempel die eingeworfene Post entwertete. Der obengenannte Bahnpost-Sonderstempel durfte mit einer besonderen Genehmigung von Bundespostminister Dollinger geführt werden. Leider wurde der Bahnpoststempel zum fünften Jahrestag der DEV-Bahnpost von Postminister Gscheidle wieder eingezogen. Hierzu seien nur einige Auszüge aus einem Artikel der „Deutschen Zeitung für Briefmarkenkunde“ zitiert: „... Dann schlug der Amtsschimmel der Deutschen Bundespost unbarmherzig zu, und zwar in Form von neuen Bestimmungen über die „Besonderen Stempel...“ — „... Es bleibt zu hoffen, daß sich der Herr Bundespostminister nicht hinter selbstgemachten Bestimmungen verschanzte und daß im nächsten Jahr das 10jährige Bestehen der Museums-Eisenbahn wieder mit der Genehmigung eines Bahnpost-Streckenstempels honoriert wird...“ Ende des Zitats!

Vielleicht hat Herr Minister Gscheidle doch noch ein Einsehen, hoffen wir weiter!

Die Fahrzeugsammlung des DEV, die Bahnanlagen und der Betrieb wurden in den letzten Jahren ständig erweitert. Heute kann man stolz über 40 Fahrzeuge präsentieren, die teilweise eine sehr wechselhafte Vergangenheit aufzuweisen haben. Der größte Teil dieser Sammlung ist betriebsfähig oder wird mindestens aufgearbeitet. Die Aufarbeitung und die Hauptuntersuchungen werden fast ausschließlich in der eigenen Werkstatt unter der Anleitung eines erfahrenen Lokomotivführers von DEV-Mitgliedern mit aufopferungsvoller Hingabe durchgeführt. Hieran kann man wohl am besten erkennen, daß sich der aktiv mitarbeitende Eisenbahnfreund nicht nur um des Spießes willen mit der Sache befaßt, sondern versucht, tiefer in die Materie einzudringen und somit das Thema Eisenbahn-Historie als beachtenswerte Geschichte betrachtet.

Nicht nur in Bruchhausen-Vilsen, sondern auch in Berlin besteht eine starke Mitgliedergruppe, die überwiegend Fahrzeuge, die man aus der DDR erworben hat, in ihrem kleinen Ausbesserungswerk aufarbeitet.

Auf der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen wird der Fahrbetrieb zur Zeit von 2 Dampflokomotiven durchgeführt. Es sind dies die Maschinen „HOYA“ ex HSA 31 (Cn 2t, Hanomag 3341—1899), die 1968 an die Stelle der ersten Dampflokomotive „Bruchhausen“ ex HSA 33 (Cn 2t Hanomag 3344—1899) trat, und die Dampflokomotive „SPREEWALD“ ex DR 99 5633 (1'Cn 2t, Jung 2519—1917), die in früheren Jahren auf der Pillkaller Kleinbahn in Ostpreußen lief und 1945 zur Spreewaldbahn der Deutschen Reichsbahn kam. Von dort konnte man sie nach der Stilllegung der Spreewaldbahn erwerben und, nach einer Aufarbeitung in Werningerode, sie zum



Der erste Sonder-Streckenstempel der Historischen Bahnpost Bruchhausen-Vilsen. Leider mußte die Postbeförderung auf Geheiß des Bundespostministers eingestellt werden.

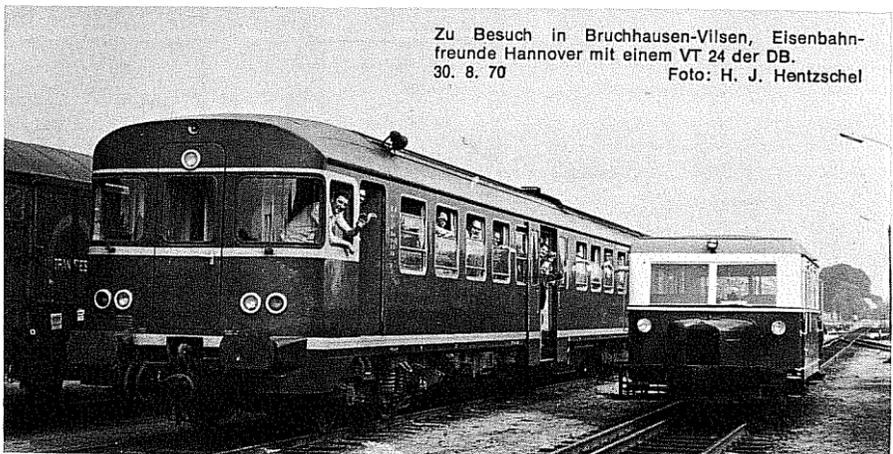
5jährigen Jubiläum der Museums-Eisenbahn in den Fahrbetrieb einreihen. Des Weiteren gibt es auf der DEV Museums-Eisenbahn zwei Triebwagen, den T 41 „Wismarer“ (AA, Waggonfabrik Wismar 1932), und den T 42 „Jumbo“ ((1A)'(1A)', Waggonfabrik Dessau 3244—1932), die beide in betriebsfähigem Zustand sind. Der erste Triebwagen, T 41, wurde 1966 von der Steinhuder Meer-Bahn gekauft und 1969 vom AW Bremen-Sebaldsbrück aufgearbeitet. Hierbei erhielt er auch Motoren vom T 25 der Sylter Inselbahn. Am 26. April 1970 führte der „Wismarer“ die ersten Fahrten in Bruchhausen-Vilsen durch. Der zweite Triebwagen, T 42 — ex DR VT 137 532, kam von der ehemaligen Franzburger Kreisbahn (Stralsund—Barth—



Der alte Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. Lok „Hoya“ (links) und Lok „Spreewald“
Foto: Eberhard Kunst



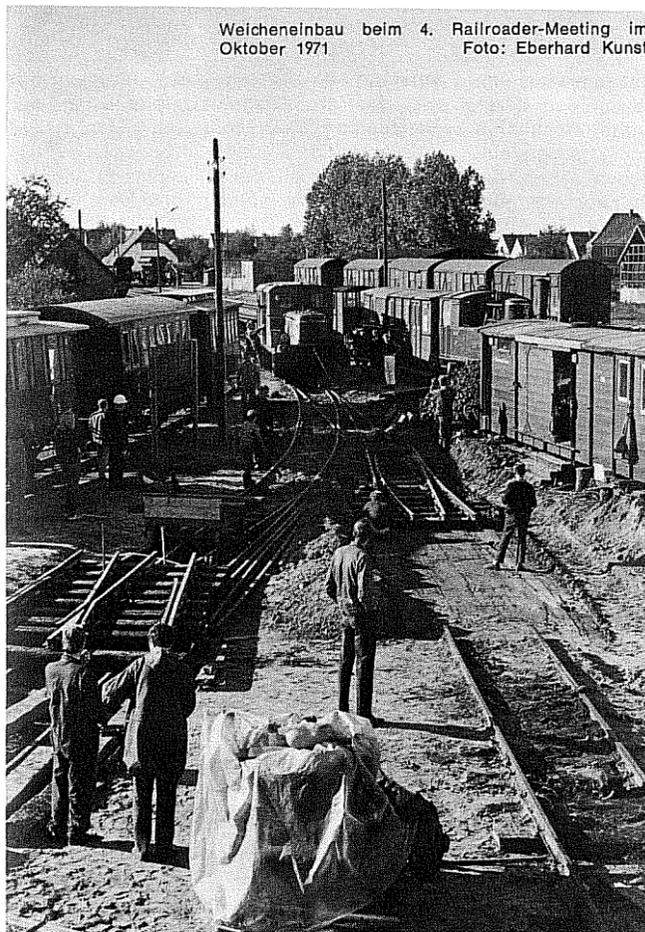
Sonderfahrt der Kölner Eisenbahnfreunde mit einem Wagen des Rheingold-Zuges aus der Vorkriegszeit nach Bruchhausen-Vilsen. 19. 6. 71
Foto: K. H. Steiner



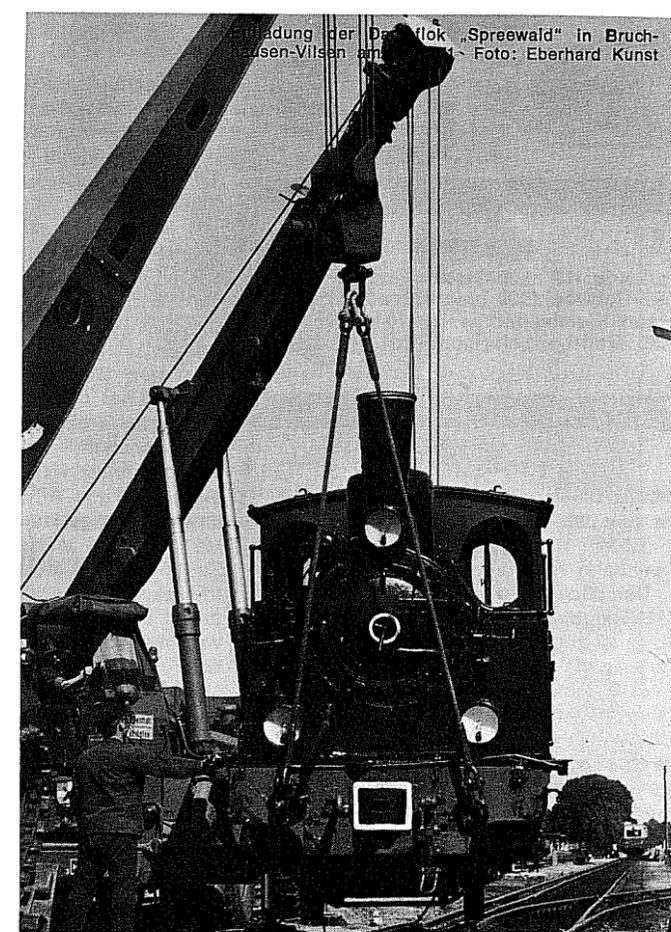
Zu Besuch in Bruchhausen-Vilsen, Eisenbahnfreunde Hannover mit einem VT 24 der DB.
30. 8. 70
Foto: H. J. Hentzschel



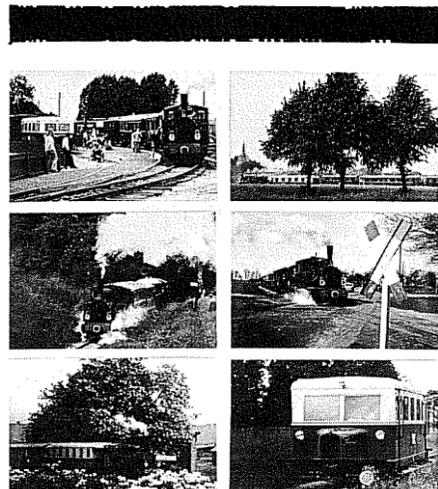
Im Jahre 1966 besteht der DEV-Dampfzug bereits aus drei Wagen und der Lok „Bruchhausen“.
24. 9. 66
Foto: H. J. Hentzschel



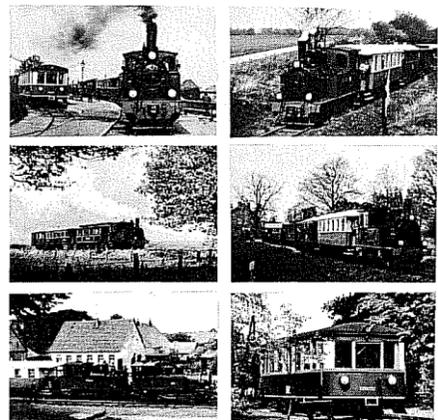
Weicheneinbau beim 4. Railroader-Meeting im Oktober 1971
Foto: Eberhard Kunst



Aufarbeitung der Dampflokomotive „Spreewald“ in Bruchhausen-Vilsen am 1. 11. 71
Foto: Eberhard Kunst



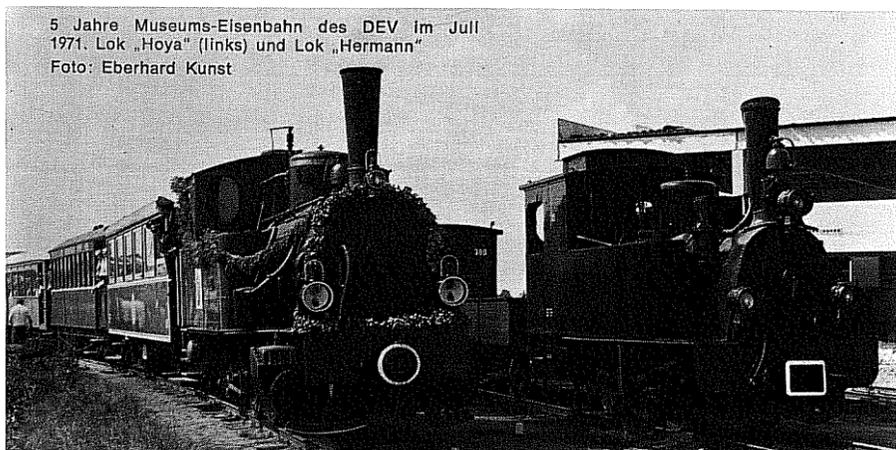
Erhältlich sind wieder zwei neue Farbdiaserien (je 6 Einzeldias) über die DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen. Die Motive sind nicht identisch mit den alten Farbdias. Eine neue Serie kostet 8,- DM. Erhältlich gegen Vorauszahlung des entsprechenden Betrages auf Postscheckkonto Hamburg: 1617-208. Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., 3094 Bruchhausen-Vilsen.



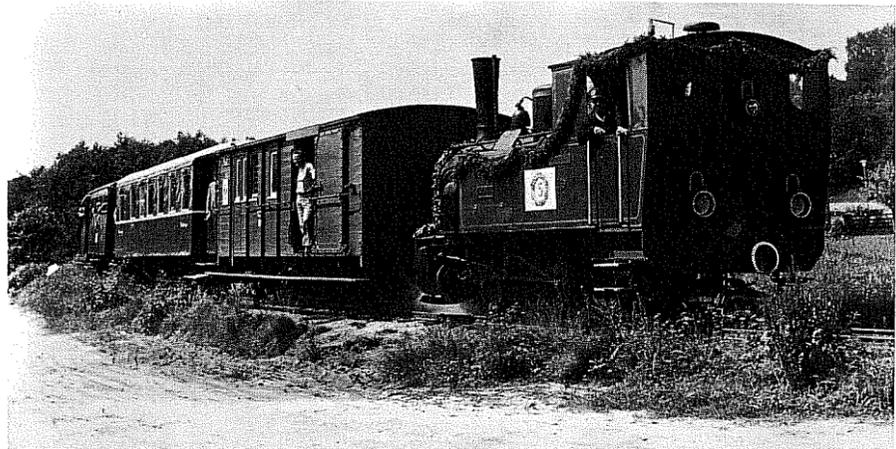
Verkaufe 162 Landkarten deutscher Städte und Gebiete 1900 bis 1936 oder tausche gegen Kleinbahnfotos; Othmar Zernikow, 4355 Waltrop, Leipziger Straße 6.

Ribnitz/Damgarten) der DR und war dort bis zum Jahre 1969 im Einsatz.

Zum Fahrzeugpark des Deutschen Eisenbahn-Vereins gehören noch weitere 3 Dampflokomotiven. Die normalspurige Kittelok (ex Württembergische Staatsbahn KL 2) ist zur Zeit an die Eisenbahnfreunde Vereinigung DEW verliehen und steht dort unter Dampf. Von der Plettenberger Kleinbahn AG holte man die Kastenlok Nr. 3 (Bh 2t, Henschel 20822-1927) zum DEV, sie befindet sich z. Z. in Hauptuntersuchung. "Dampflok „Hermann“ (Cn 2t, Hohenzollern 2798-1911) war in früheren Jahren auf der Kreis Altenaer Eisenbahn unter der Nr. 15 in Betrieb und ist heute in einem ausstellungsfähigen Zustand im Lokschuppen Asendorf des DEV abgestellt.



5 Jahre Museums-Eisenbahn des DEV im Juli 1971. Lok „Hoya“ (links) und Lok „Hermann“
Foto: Eberhard Kunst

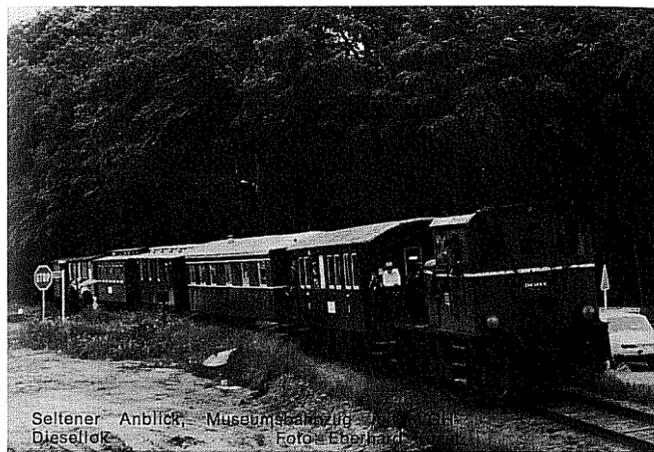


Aber nicht nur die Fahrzeugsammlung, sondern auch die Strecke mit den dazugehörigen Haltepunkten und Bahnhöfen werden weiterhin planmäßig ausgebaut. So mußte in den vergangenen Jahren die Gleisanlage den neuen Betriebsbedingungen der Museums-Eisenbahn angepaßt und stetig überholt werden. Es galt nicht nur, die erforderlichen Abstellgleise für die wachsende Fahrzeugsammlung zu schaffen, sondern es mußte auch eine Halle errichtet werden, um darin Lokomotiven und Wagen aufarbeiten zu können. So entstand in den Jahren 1971 bis 1973 die große dreistöckige Fahrzeughalle am Betriebsbahnhof der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen. Hier können nun die vielfältigen Arbeiten auch in der Winterzeit durchgeführt werden. Seit August 1971, als die VGH den Güterverkehr mit Rollböcken auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen — Asendorf eingestellt hat, wird dieser schmalspurige Streckenteil nur noch von den Zügen der Museums-Eisenbahn befahren. Damit fiel auch die gesamte Unterhaltung der Gleisanlagen dem DEV zu. Hier ist eine Pflicht übernommen worden, die finanzielle Opfer und einen großen personellen Einsatz erforderlich macht. Im Winter 1972/73 und 1973/74 sowie im Sommer 1975 erfolgte der Um- und Ausbau der Endbahnhöfe Bruchhausen-Vilsen und Asendorf sowie des Haltepunktes Arbst. Heiligenberg wird die nächste Station sein, die umgebaut und einen neuen Bahnhof erhalten wird. Es ist sicherlich

verständlich, daß all diese Projekte nur mit der großzügigen Unterstützung der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen gelöst werden können.

Der Betrieb der Museums-Eisenbahn, deren Fahrplan ständig erweitert werden muß, wird vom Deutschen Eisenbahn-Verein durchgeführt. Die Betriebsleitung der Bahn liegt bei den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH), ohne deren Hilfe ein Betriebsablauf in dieser Form wohl nicht hätte bewältigt werden können. Alle anfallenden Arbeiten werden von Mitgliedern und Freunden des DEV in nebenberuflicher Tätigkeit erledigt. Auch für den Fahrbetrieb, außer dem Lokführer, stellt der DEV das gesamte Personal. Da in den letzten Jahren die Sonderzüge während der Woche immer mehr zunehmen, ist auch hier die Schwierigkeit vorhanden, genügend ehrenamtlich arbeitendes Fahrpersonal für diese Sondereinsätze zu finden.

Die wachsende Beliebtheit der ersten deutschen Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen wird auch weiterhin Probleme aufwerfen, die der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. mit seinen Mitgliedern und den anderen Interessierten gemeinschaftlich lösen wird. Zum Schluß sei noch gesagt, daß ein Museums-Eisenbahnbetrieb in der oben angeführten Form nicht nur aus den Fahrgasteinnahmen zu bestreiten ist, sondern auch auf die Mitgliederbeiträge und die Spenden aller Freunde angewiesen ist.



Seltener Anblick: Museumsbahnbüh
Diesellok Foto: Eberhard Kunst

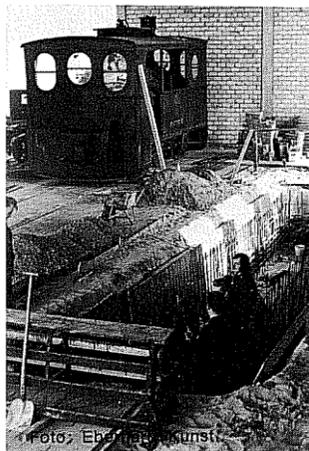


Foto: Eberhard Kunst

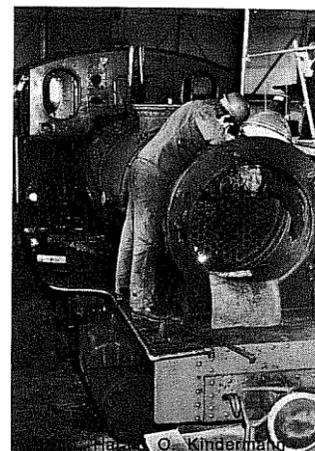


Foto: O. Kindermann



Entladung des Triebwagens T 42 in Bruchhausen-Vilsen. 12. 7. 74
Foto: Peter Weinandt

„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

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



3094 Bruchhausen-Vilsen

Bahnhofstraße 51

Telefon 04252/611



Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch

Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche

Quellfrisch ins Glas!



VILSA-BRUNNEN

NATÜRLICHE BERGQUELLE OTTO RODEKOH — BRUCHHAUSEN-VILSEN



DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

Geschichtliche Daten der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“

22. 11. 1961

Erstmalige Bestrebungen in Deutschland, eine neue, lebendige Form eines Verkehrsmuseums nach skandinavischem und englischem Vorbild zu schaffen. Harald O. Kindermann stellt einen Antrag an den Senator für Wirtschaft und Verkehr der Stadt Hamburg, die stillgelegte Walddörfer Kleinbahn Ohlstedt-Wohldorf in eine Museums-Eisenbahn umzuwandeln.

26. 4. 1962

Der Ortsausschuß Walddörfer stimmt dem Antrag zu.

15. 6. 1962

Das Bezirksparlament Wandsbek stimmt dem Vorhaben „Museums-Eisenbahn“ zu.

26. 11. 1963

Das Schwere Pionier-Bataillon 718 der Bundeswehr will die erforderlichen Instandsetzungsarbeiten an der Strecke übernehmen.

5. 3. 1964

Die Deutsche Bundesbahn (DB) erklärt sich bereit, gebrauchtes Gleismaterial kostenlos zur Verfügung zu stellen.

7. 10. 1964

Die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg lehnt den Antrag zum Bau einer Museums-Eisenbahn ab.

21. 11. 1964

Harald O. Kindermann gründet mit 3 weiteren Freunden den Deutschen Kleinbahn-Verein (heute Deutscher Eisenbahn-Verein – DEV) mit dem Ziel, eine Museums-Eisenbahn an einem anderen Ort in Deutschland zu verwirklichen.

25. 10. 1965

Die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) erklären sich in großzügiger Weise bereit, den Abschnitt Bruchhausen-Vilsen – Heiligenberg ihrer schmalspurigen Zweigstrecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf und die Dampflokomotive „Bruchhausen“, (Bj. 1899) für eine Museums-Eisenbahn zur Verfügung zu stellen.

26. 3. 1966

Der erste vom DEV erworbene Personenwagen (ex Mosbach-Mudau, Bj. 1904) trifft in Bruchhausen-Vilsen ein.

2. 7. 1966

Feierliche Eröffnung der „Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg mit der Lok „Bruchhausen“ und dem Personenwagen 141.

1. 5. 1967

Der Fahrplan der DEV Museums-Eisenbahn ist erstmalig im amtlichen Kursbuch der Deutschen Bundesbahn unter der Nummer 219e verzeichnet.

3. 6. 1967

Inbetriebnahme des von DEV-Mitgliedern selbst angelegten Haltepunktes „Vilser Holz“.

17. 6. 1967

Sonderfahrt der Hamburger Verkehrsamateure mit einem normalspurigen Wismarer Schienenbus (Osthannoversche Eisenbahnen) zur Museums-Eisenbahn.

1. 9. 1967

Dreharbeiten auf der Museums-Eisenbahn zu dem Farbfilm „Rheinsberg“, nach der Novelle von Kurt Tucholsky unter der Regie von Kurt Hoffmann.

6. 4. 1968

Dampflokomotive „Hermann“ (ex Kreis Altenaer Eisenbahn Nr. 15) trifft in Bruchhausen-Vilsen ein.

18. 5. 1968

Die vom Ausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück der DB kostenlos aufgearbeitete Dampflokomotive „Hoya“ übernimmt den Museumszug von der Lok „Bruchhausen“. TEE-Triebwagenzug (VT 11) der Deutschen Bundesbahn besucht die „Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands“.

10. 8. 1968

Erste Probefahrt mit einem DEV-Dampflokomotive nach Asendorf.

7. 6. 1969

Feierliche Streckeneröffnung von Heiligenberg nach Asendorf. Treffen der Oldtimer auf der Museums-Eisenbahn: Dampflokomotive des DEV und Auto-Veteranen des DAVC.

1.–4. 4. 1970

1. Railroader Meeting

4. 4. 1970

Grundsteinlegung für die Fahrzeughalle des DEV in Bruchhausen-Vilsen.

26. 4. 1970

Der von den Lehrlingen des DB-Aws Bremen-Sebaldsbrück aufgearbeitete Wismarer Schienenbus T 41 (ex Steinhuder Meer-Bahn) unternimmt seine „Jungfernfahrt“ auf der Museums-Eisenbahn.

17. 5. 1970

Inbetriebnahme der „Historischen Bahnpost“ mit Sonder-Streckenstempel. (Leider mußte die Historische Bahnpost nach 5jährigem Bestehen auf Veranlassung des Bundespostministers wieder eingestellt werden.) – Der neu eingerichtete Buffetwagen (ex Kreisbahn Aurich 577) wird in Dienst gestellt.

15. 8. 1970

Erstmals waren 2 Züge in Heiligenberg zu sehen, Dampflokomotive mit Lok „Hoya“ und der Wismarer Schienenbus T 41.

30. 8. 1970

Die Eisenbahnfreunde Hannover besuchen mit einem DB-Triebwagen VT 24 die Museums-Eisenbahn.

6. 3. 1971

Der DEV wirbt zum ersten Mal auf der Internationalen Tourismusbörse Berlin für seine Eisenbahn.

2. 4. 1971

Richtfest der von DEV-Mitgliedern errichteten Fahrzeughalle.

Mai 1971

Der DEV erwirbt von der Deutschen Reichsbahn der DDR die Schmalspurdampflokomotive „Spreewald“ (ex DR 99 5633).

19. 6. 1971

Sonderfahrt der Kölner Eisenbahnfreunde mit einem Wagen des Rheingold-Zuges aus der Vorkriegszeit nach Bruchhausen-Vilsen.

2. 7. 1971

Die DEV Museums-Eisenbahn besteht 5 Jahre.

Das Lokdenkmal mit der Dampflokomotive „Bruchhausen“ wird feierlich enthüllt.

Es treffen die Dampflokomotive „Spreewald“, „Plettenberg“ und die normalspurige Kittellokomotive in Bruchhausen-Vilsen ein.

22. 8. 1971

Letztmalig Rollbockverkehr der VGH nach Asendorf.

17. 12. 1972

Die neue Fahrzeughalle des DEV in Bruchhausen-Vilsen wird in Betrieb genommen.

22. 4. 1973

Der neue DEV-Bahnhof Bruchhausen-Vilsen wird eröffnet.

21. 9. 1973

Die Gemeinden Bruchhausen-Vilsen, Homfeld, Asendorf und der Kreis Grafschaft Hoya beschließen den Kauf der VGH-Schmalspurstrecke von Bruchhausen-Vilsen bis Asendorf für einen Preis von 154 000 DM. Der DEV erhält ein grundbuchlich abgesichertes Überfahrts- und Benutzungsrecht. Alle Arbeiten an der Strecke müssen nun vom DEV durchgeführt werden.

Winter 1973/74

DEV-Mitglieder führen erstmalig eine Hauptuntersuchung der Dampflokomotive „Hoya“ in eigener Werkstatt aus.

30. 1. 1974

Der DEV erwirbt von der Deutschen Reichsbahn den Triebwagen T 42 (ex Franzburger Kreisbahn).

1. 9. 1974

Feierliche Einweihung des in Eigenarbeit hergerichteten Salonwagens (ex Karlsruher Lokalbahn) im Beisein von Dr. Prinz Louis Ferdinand von Preußen.

21. 11. 1974

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. (DEV) besteht 10 Jahre.

26. 1. 1975

Der Triebwagen T 42 (ex Franzburger Kreisbahn) befährt zum ersten Mal die Strecke nach Asendorf.

22. 9. 1975

Inbetriebnahme des neu gestalteten Bahnhofs Asendorf.

6. 6. 1976

Erstmalig Zweizug-Betrieb auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.

1.–4. 7. 1976

Die DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen begeht festlich ihr 10jähriges Jubiläum.

Veranstaltungen

Vom 1. bis 4. Juli 1976 feiern der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. und seine Mitglieder sowie die Freunde des DEV das 10jährige Bestehen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.

Am 2. Juli 1966 fuhr auf dieser Strecke der erste Museumszug mit einer Dampflokomotive und einem Personenwagen. Waren es zur damaligen Zeit ca. 100 Besucher, so sind es heute ca. 30 000 Fahrgäste, die im Jahr mit einem alten Dampflokomotive, bestehend aus einer Dampflokomotive und acht (8!) Personenwagen, von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf fahren.

Die Veranstaltungen vom 1. bis 4. Juli 1976 bestehen aus zwei Teilen, einem eisenbahngeschichtlichen und einem Unterhaltungsteil. Für die Freunde der Eisenbahn hat der DEV folgende Veranstaltungen geplant:

Zweizugbetrieb auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf (8 km). Zum Einsatz kommen die Dampflokomotive „HOYA“ und „SPREEWALD“. Der erste Zug besteht aus zweiachsigen und der zweite Zug aus vierachsigen Wagen. Zwischen den Dampflokomotiven verkehren die Triebwagen T 41 (Steinhuder Meer-Bahn) und T 42 (Franzburger Kreisbahn). Zur Ausstellung gelangen die Straßenbahndampflokomotive „PLETTENBERG“ (Plettenberger Klein-

bahn AG) und die Lok „HERMANN“ (Kreis Altenaer Eisenbahn Nr. 15). **Geplant** ist ein normalspuriger Sonderzug der DEV mit der DEV-eigenen Kittellokomotive (Württ. Staatsbahn KL 2) nach Bruchhausen-Vilsen.

Unter dem Motto „Eisenbahn-Impressionen“ steht eine Ausstellung, die in Bruchhausen-Vilsen in einem normalspurigen Triebwagen der VGH veranstaltet wird. Viele der ausgestellten Eisenbahngemälde stammen von dem Frankfurter Maler Ferry Ahrlé, der mit seiner Ausstellung „Signal und Schiene“, die bekanntlich zur Olympiade in München gezeigt wurde, auch unter den Eisenbahnfreunden große Beachtung fand. Viele seiner Bewunderer kennen Ahrlé auch als Schöpfer einer ganzen Reihe wohlgelegener Bahnplakate. Einen Teil dieser Plakate wird man im Lokschuppen der Museums-Eisenbahn bewundern können.

Für die Freunde der Garteneisenbahn kommt „OSTRA“ (Otto Straznicki) mit seinen echten Zimmermann-Dampflokomotiven zur Museums-Eisenbahn. Zuglok wird eine Güterzuglok der BR 55 2781 sein, die auf einer Spurweite von 127 mm läuft und auch Personen auf den angehängten Wagen befördert. Diese Gartenbahn ist ein Hobby für alle diejenigen, die fasziniert sind von der Technik, die zu Hause erleben wollen, wie die Kraft, die in der

Kohle steckt, geweckt wird, wie Dampf erzeugt und in Energie umgesetzt wird. –

Der bekannteste Eisenbahnbuchverlag Deutschlands, die Franckh'sche Verlagsbuchhandlung Stuttgart, wird in einer repräsentativen Ausstellung ihr gesamtes Eisenbahnbuch-Programm zeigen und gern die Meinung der Besucher zu den Büchern hören. Aus diesem Grunde werden leitende Herren des Verlages in Bruchhausen-Vilsen vertreten sein.

Bei einer sehenswerten Diaschau kann sich der Besucher über die Naturschönheiten der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen informieren, und alle Freunde der Museums-Eisenbahn haben die Möglichkeit, sich über Fernsehanlage mit Farbempfängern die filmische Geschichte der DEV Museums-Eisenbahn anzusehen.

Natürlich kommt der Zugbetrieb auf Schmalspurgleisen nicht zu kurz, zahlreiche Sonderzüge werden an allen Tagen verkehren, um die Besucher in die historische Kleinbahnzeit der Jahrhundertwende zu entführen.

In der Zeit vom 1. bis 4. Juli wird auf dem Gelände der Museums-Eisenbahn ein Buchverkaufsstand eingerichtet. Hier wird man alle nationalen und internationalen Eisenbahnbücher, Zeitschriften, Schallplatten und Diaserien erwerben können.

Große Fest-Veranstaltung vom 1.-4. Juli 1976

Fest-Umzüge, Platzkonzerte, Tanz,
bekannte Gäste,
und immer Unterhaltung

Eisenbahn und Musik von Bruchhausen-Vilsen bis Asendorf

Die nächsten 10 Jahre oder Anmerkungen eines Eisenbahnfreundes

Christian Fuhrmann

Dieses Datum wird jedem Museums-Eisenbahner geläufig sein: 2. Juli 1976. An jenem Tag vor 10 Jahren fuhr zum ersten Male in Deutschland ein Museums-Dampfzug zwischen Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg. Der damalige „Kurz-zug“, bestehend aus der Dampflok 33 „Bruchhausen“ der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya und einem zweiachsigen Personenzug der ehemaligen Odenwaldbahn Mosbach-Mudau, hat sich inzwischen durch den Einsatz der DEV-Mitglieder und vieler Museumsbahnfreunde zu einem Fahrzeugpark entwickelt, der in früheren Zeiten sicher mancher Kleinbahn alle Ehre hätte machen können.

Von seinen Zielsetzungen hat der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) in 10 Jahren sehr viel verwirklicht. Es soll hier nur auf die beschränkten Finanzmittel und das sich ständig verringernde Angebot an historischen Fahrzeugen hingewiesen werden. Daß alles ohne die begeisterten Arbeitseinsätze vieler DEV-Mitglieder und Freunde — sozusagen als wöchentliche „Trimm-Dich“-Aktion — unmöglich gewesen wäre, sei am Rande bemerkt. Nach anfänglichem Zögern der Vertreter der Gebietskörperschaften entlang der Museums-Eisenbahn hat sich eine enge Form der Zusammenarbeit mit dem DEV auf allen Gebieten gemeinsamen Interesses entwickelt, die vor allem den Fremdenverkehrswert der Grafschaft Hoya betrifft. Die Bahn ist ein hervorragender Publikumsmagnet, von deren Erfolg auch die Gemeinden profitieren; die beste Voraussetzung für eine zukünftige Zusammenarbeit, um den Fremdenverkehr in dieser Region weiter zu entwickeln. Die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen hat z. B. durch den Ankauf eines bedeutenden Streckenteils und dessen fast kostenlose Vermietung an den DEV einen bedeutenden Anteil am Fortbestehen der Museums-Eisenbahn. Vom Land Niedersachsen, das auch in seiner Fremdenverkehrswerbung die Kleinbahn heranziehen könnte, ist dagegen bislang noch kein Interesse an Unterstützung verkehrshistorischer Arbeit bekundet worden... Ist Hannover so weit entfernt?

Als der DEV noch Deutscher Kleinbahnverein hieß, Anfang der sechziger Jahre, war die Intention der Aufbau einer musealen Schmalspurbahn, aber mehr zur Freude der Vereinsmitglieder denn zur Erhaltung verkehrshistorischer Fahrzeuge für die (zahlende) Allgemeinheit. Mit der Zeit kann aber für sich in Anspruch genommen werden, kulturelle Werte der Technik für die Nachwelt zu bewahren, und vor allem, dieses Material nicht „hinter Glas“, sondern im Betrieb zu zeigen. Damit erwächst auch die Fähigkeit des DEV, als Träger der Museums-Eisenbahn Fremdenverkehrspolitik mitzubestimmen.

Eine Museums-Eisenbahn zu bewerten, kommt sicher sehr selten vor und ist nicht einfach durchzuführen. Viele, eigentlich fast alle Fahrzeuge wurden dem DEV geschenkt oder für einen symboli-

schen Betrag erworben; demgegenüber schlagen die Transportkosten nach Bruchhausen-Vilsen trotz Entgegenkommens der Speditionsunternehmen ganz erheblich zu Buch, ebenso größere Reparaturen. Besonders die Anfertigung von Ersatzteilen in Handarbeit nach dem Original ist sehr teuer. Wie hoch, fragt der Verfasser, sollte die ehrenamtliche Tätigkeit von Betriebs- und Verwaltungspersonal angesetzt werden? Auch die Bahnstrecke mit allen Bauten, die die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya 1973 der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen für 154 000,— Mark verkauft haben, repräsentiert einen beträchtlichen materiellen Wert, der natürlich, wie bei den Fahrzeugen, durch ständige Ausbesserungen erhalten werden muß. Die Streckenanlage steht dem DEV zu einem symbolischen Pauschbetrag solange zur Verfügung, wie ein Eisenbahnzug auf ihr fährt.

Seit 10 Jahren fährt die Bahn, und die Frage nach der Möglichkeit zur wirtschaftlichen Betriebsführung sollte gestellt werden. Neben allem Enthusiasmus der DEVer und Freunde bleibt die Tatsache, daß sich der Bahnbetrieb finanziell selbst tragen muß. Nimmt man die Erstellung der Wartungs- und Fahrzeughalle samt Ausstattung aus der Rechnung der Museums-Eisenbahn heraus, so sind im Jahr 1975 die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf und dem anteiligen Buffetwagenbetrieb niedriger als die Ausgaben für Betriebsmittel (Kohle, Benzin, Dieselöl etc.), Löhne (z. B. Lokführer) und den Einkauf für den Buffetwagen; der reine Bahnbetrieb war demnach defizitär. Jede Ausweitung des Verkehrs ohne die vermehrte Inanspruchnahme durch zahlende Fahrgäste kann deswegen vom wirtschaftlichen Standpunkt nicht befürwortet werden. Andererseits ist die Museums-Eisenbahn natürlich nicht mit „normalen“, kommerziellen Verkehrsbetrieben zu vergleichen, die auf Erzielung von Gewinn hin errichtet worden waren. Sonderfahrten mit Dampf-Doppeltraktion bedeuten besondere Kosten und sollten unter dem Aspekt der Publikumswerbung gesehen werden.

Es wird klar sein, daß auf lange Sicht die Museums-Eisenbahn nur zur Freude aller Eisenbahnfreunde dampfen kann, wenn aus dem Beitrags- und Spendenaufkommen der laufende Bahnbetrieb nicht bezuschußt werden muß. Die Fahrpreise müssen wohl deshalb, der Geldentwertungsrates angepaßt, des öfteren angehoben werden. Der Arbeitsbeitrag der Mitglieder im Fahrdienst bleibt ohnehin erforderlich.

Die technischen Verbesserungen des Fahrzeugbestandes und der Streckenanlage sind anders zu betrachten. Es wird hierbei Geld und Materialeinsatz investiert, was unter den früheren Bedingungen der Kleinbahn Hoya—Syke—Asendorf (HSA) sicher nicht benötigt worden wäre. Allein die Fahrzeughalle hat im Jahr 1975 an Amortisation ca. 10 000,— Mark gekostet. Die laufende Instandhaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte geschieht ebenfalls ausschließlich unter Ansatz der materiellen Ausgaben; eigene Arbeitsleistung bleibt unberücksichtigt. Zur Finanzierung solcher Vorhaben sowie zum Ausbau der

Bahnstrecke und der Erhaltung und Instandsetzung der Fahrzeuge unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Sicherheitsbedingungen müssen mangels anderer Möglichkeiten Mitgliedsbeiträge und Spenden verwendet werden. Zu alledem verlangt das Finanzamt von Vereinen mit gemeinnützigem Anspruch wie dem DEV, keinen steuerrechtlichen Gewinn zu erzielen. Dies bedeutet aber nicht, daß der Vereinszweck „Betrieb einer Museums-Eisenbahn“ nicht wirtschaftlich erreicht werden soll. Aber der Verfasser will dem Leser nicht Betriebswirtschaft nahebringen...

Die nächsten 10 Jahre werden sicher anders verlaufen als die zurückliegenden. Sie werden schwieriger sein, weil Enthusiasmus allein nicht genügen wird, um die Bahn unter Einhaltung aller behördlichen Auflagen kostendeckend jährlich über eine Saison zu betreiben. Sie mögen auch leichter sein, da die Besitz- und Verfügungsverhältnisse klar sind und die Bahn bereits heute auf einen stattlichen Fahrzeug- und Anlagewert bauen kann; die Substanz aller weiteren Anstrengungen. Die Probleme verlagern sich: Verstärkung des bezahlten Fahrpersonals, Streckensicherung für eventuellen Zweizugbetrieb, Rationalisierung der Verwaltung, die noch vorhandene Organisationslücken schließt. Die Enthusiasten der Anfangszeit des DEV hatten einen Nachholbedarf an Interesse und Liebe zur Eisenbahn und ihrer Geschichte, heute ist es noch so —, aber davon auszugehen, alles bliebe in Zukunft so wie 1976, hieße mögliche Veränderungen des Interesses der Allgemeinheit auszuschließen!

Der Verfasser meint, daß die Verbindungen zu den interessierten Gemeinden und Museumsverbänden weiter wesentlich intensiviert werden müssen. Die Bahn kehrt in einem ziemlich gering besiedelten Gebiet. Das bedeutet eine räumlich breiter angelegte Werbung für unsere Museums-Eisenbahn als bisher. Man denke zum Beispiel an den Reklamestil der Deutschen Bundesbahn oder der Städte Bremen, Hannover und Hamburg oder Berlin. Naheliegend ist auch eine Einbeziehung der Eisenbahn in die Fremdenverkehrswerbung für die Lüneburger Heide, die grüne Lunge der nahen Großstädte. Es könnten zwar Schwierigkeiten auftreten, wenn von der gegenwärtigen Regel des Zugverkehrs nur an Wochenenden abgegangen wird und auch in der Woche Sonderfahrten mit Triebwagen — gelegentlich auch mit Dampftraktion — durchgeführt werden; diese Möglichkeiten zusätzlicher Einnahmen ohne wesentliche Steigerung der Kosten sollte aber diskutiert werden. Der Verfasser denkt dabei noch nicht an die regelmäßige Einrichtung eines solchen Betriebes.

Die Beschäftigung von Mitgliedern „hinter den Kulissen“ der Museums-Eisenbahn hat zweifellos inzwischen Ausmaße angenommen, die eher an berufliche Tätigkeit als an Freizeitbeschäftigung erinnern. Der Spaß an der Unterhaltung und dem Ausbau der Bahn könnte zu schnell erlahmen, ein Schluß, der sicher in niemandes Interesse liegt. Ist der Zeitpunkt gekommen, zu dem wir uns überlegen

müssen, die gesamte Schreibtischarbeit an einem Ort zusammenzufassen und hauptberuflichen Mitarbeitern zu übertragen?

Weiter oben wurde angedeutet, daß eine Betriebsausweitung nur vertretbar ist, wenn die Fahrgastzahlen dieses erfordern. Natürlich bietet beispielsweise ein Verkehr mit zwei Zügen zugleich ein besonders lohnenswertes Wochenendziel für viele Eisenbahnfreunde (die auch etwas Kleingeld mitbringen) und andere nostalgisch angehauchte Mitmenschen. Da es darunter sicher viele gibt, die von dieser Attraktion noch nichts gehört haben, braucht man eine „Werbetrommel“ — am besten die Mund-zu-Mund-Reklame. Der Effekt von 800 Werbern wird auch die preiswerteste Methode sein, mehr Interesse an dem Bahnbetrieb zu wecken und neue Fahrgäste unter den Enthusiasten zu gewinnen.

Technische Voraussetzung für einen Mehrzugbetrieb ist eine Signalanlage, die gegenwärtig (noch) nicht vorhanden ist. Auf lange Sicht sollte angestrebt werden, eine Signalanlage zu erstellen, die mit Fernsprechern, Formsignalen und Läute-

werken im Stil der Anfangszeit der Nebenbahnen den Sicherheitsanforderungen entspricht. Bis eine solche Telefon- und Signaleinrichtung in Betrieb genommen werden kann, könnte vorübergehend auch die Möglichkeit des — zugegeben stilwidrigen — Sprechfunks verfolgt werden.

Lohnt sich ein nebenbahnmäßiger Ausbau der Strecke? Diese Frage mag den Leser irritieren, ist doch die Bahnstrecke seit jeher eine kleine Anlage gewesen, die wegen ihres geringen Verkehrs keine Signalisierung erforderte. Eine Aufarbeitung der Streckenanlage wäre unter dem folgenden Gesichtspunkt interessant: Die deutsche Maschinen- und Fahrzeugindustrie baut nach wie vor auch Schmalspur-Diesellokomotiven für das In- und Ausland. Diesen Firmen die Strecke zu Probefahrten neuer Maschinen anzubieten, ist vielleicht möglich und sollte zur Erzielung zusätzlicher Einnahmen geprüft werden. Daneben kann davon ausgegangen werden, daß bis Ende 1976 die letzten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn aus dem planmäßigen Dienst ausscheiden werden. Den meisten jüngeren

Eisenbahnenthusiasten werden dann Dampflok nur noch von Bildern her bekannt sein — die Idee einer typischen Nebenbahn mit Dampftrieb und Zugsicherungseinrichtungen würde an Reiz gewinnen. Vorerst wird sich der Deutsche Eisenbahn-Verein aber darum bemühen, die noch vorhandenen Meterspur-Fahrzeuge von anderen Privatbahnen nach Bruchhausen-Vilsen zu bekommen, dort aufzu-Dabei denkt der Verfasser auch an Kooperation mit dem anderen Eigentümer einer musealen Schmalspurbahn, der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr in Geilenkirchen bei Aachen und gelegentlichen Wagenaustausch sowie den gemeinsamen Erwerb von Fahrzeugen und deren Erhaltung.

Die hier angestellten Überlegungen sind als Diskussionsbeiträge um die Zukunft der Museums-Eisenbahn zu verstehen; Gedanken aus Anlaß ihres 10jährigen Bestehens, um deren Weiterentwicklung in Ansätzen planen zu können.

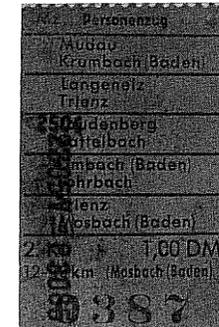
Also denn: Mit Kesselriß und Kolbenbruch durch die nächsten 10 Jahre!

DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF

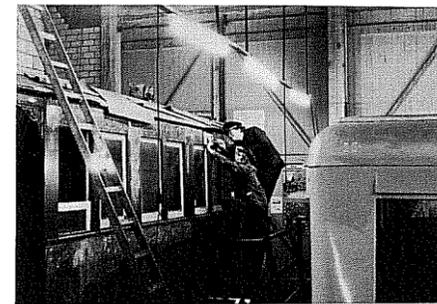
Fieberhaft arbeiteten die Aktiven in den vergangenen Wochen, um alle gesteckten Ziele bis zum Saisonbeginn zu schaffen. Nebenbei gab es aber für uns auch viele außergewöhnliche Arbeiten und viel Spaß.

Der Wagen 12 geht seiner Vollendung entgegen. Wir haben uns mit dem Wagen viel Arbeit gemacht, und das Ergebnis kann sich durchaus sehen lassen, wie ich meine.

Ebenfalls in der Aufarbeitung ist der Wagen 14. Wegen des Jubiläums im Juli sollte er lediglich einen neuen Farbauftrag bekommen, doch es wurde mehr. Nachdem wir die Bleche gelöst hatten, stellten wir fest, daß wischen Außenblech und Innenverkleidung der Müll bis zu den Fensterbrettern lag. In diesem Müll fanden wir viele interessante Dinge, u. a. viele alte Fahrkarten aus der Mosbach-Mudauer Zeit des Wagens, Anträge auf Schülermonatskarten, alte Zeitungen, alles in allem etwa vier bis fünf Schubkarren voll. Beim Abschleifen der alten Farbe kamen dann noch frühere Aufschriften des Wagens aus der Zeit der DEBG zum Vorschein, wie zum Beispiel: „0143 Kar“ in gelber Schrift. Interessant ist, daß der Wagen außer der Nummer 141 auch die Nummer 143 geführt hat. Leider konnten wir bei der Neulackierung des Wagens auf die vielen, oft ineinandergeschriebenen Beschriftungen keine Rücksicht nehmen.



Eine alte Fahrkarte der Kleinbahn Mosbach-Mudau, die man im Wagen 14 während der Aufarbeitung entdeckte.



Außer dem neuen Anstrich erhielt der Wagen neue Fenster und ein neues Dach. Von innen wird der Wagen erst später gemacht, da Bänke und Wände noch brauchbar sind, uns außerdem wegen des nahenden Jubiläums nicht genügend Zeit bleibt.

Die Lokomotiven „Hoya“ und „Spreewald“ sind für die Saison betriebsbereit. Kleinere Reparaturen an beiden Maschinen mußten in den vergangenen Wochen erledigt werden. Die „Plettenberg“-Hauptuntersuchung ist abgebrochen worden, da beide Kessel sich in einem sehr schlechten Zustand befinden. Herr Topf, der Kesselprüfer aus Braunschweig, kommt Ende März zu einer ganz genauen Untersuchung, nach der sich entscheidet, ob der

Abschleifarbeiten am Wagen 14. Foto: Jörg Reith



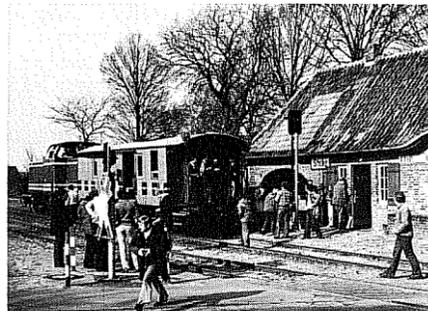
Kessel repariert werden soll (Kosten: Wert ca. 10 bis 15 VW's), oder ob ein neuer Kessel beschafft wird (Kosten: doppelt so hoch). Dabei wird auch geprüft werden, ob die Aufarbeitung einer anderen Lokomotive nicht kostengünstiger ist. Mehr werden wir alle im Laufe dieses Jahres erfahren, beschlossen ist jedenfalls noch nichts. Der Lokschuppen in Asendorf ist auch fast fertig. Er hat ein teilweise neues Fachwerk und Mauerwerk bekommen, außerdem eine neue elektrische Installation... Die alten Fenster werden, neu verglast, demnächst eingesetzt. Im Gespräch sind außerdem ein neuer Fußboden und ein neues Dach sowie neue Schuppentore. Vielleicht ist alles schon bis zum ersten Mai fertig.

Und noch etwas: Asendorf bekommt ein Bahnhofsgebäude aus Fachwerk, einstöckig, mit einem Mitteldurchgang. Von der B 6 aus gesehen, bekommen wir den rechten Teil des Gebäudes, in dem sich die Fahrkartenausgabe und ein Verkaufskiosk befinden werden, im linken Teil öffentliche Toiletten. Die Baukosten trägt die Gemeinde, einen Teil gibt der DEV als Zuschuß. Das Gebäude soll eventuell schon beim Jubiläum im Juli stehen. Am 21. Februar haben die Aktiven des DEV, begleitet von vier IHS-Mitgliedern eine „Kohl und Pinkel“-Fahrt auf der Privatbahn Bremen—Thedinghausen unternommen. Mit einer einzigen Lokomotive, der V-Lok 62 und einem Packwagen befuhren wir morgens die Strecke Leeste—Huchting und zurück. Nach Besichtigung der Werkstätten in Leeste fuhren wir als „GmP“ mit etwa zehn Wagen in Richtung Thedinghausen. Auf den Unterwegsbahnhöfen wurde viel rangiert. Nach einer „Stärkungspause“ in Thedinghausen setzten wir uns in Richtung auf das „Kohl und Pinkel“-Lokal in Riede in Bewegung. An dieser Stelle sei Herr Mittelberg, dem Betriebsleiter der BThE noch einmal ganz herzlich gedankt, denn er hat uns wirklich jeden Wunsch erfüllt. Das anschließende „Kohl und Pinkel“-Essen stärkte die Schwachgewordenen und endete in einer gemütlichen, abendlichen Runde bei Apfelsaft und Bier. Wieder einmal eine gelungene Fahrt.

Drei Wochen später, am 13. März, gab es wieder etwas nicht Alltägliches. Morgens gegen 6 Uhr kam der Wagen 11, ex Franzburger Kreisbahnen, aus Berlin in Asendorf an. Die Berliner hatten mit ihrem Wagen sich selbst gleich mitgebracht und wollten das Abladen auch gern übernehmen. Schon gegen mittag befanden wir uns mit dem „Jumbo“ als Vorspann auf Probefahrt. Am selben Tag sollte auch der Wagen 4, ex Inselbahn Wangerooge 112, bei der Museumsbahn eintreffen, der dann aber doch bis Montagabend auf sich warten ließ. Während der Wagen 11 auf U-Profilen über das Heck des Tiefladers rollte, mußte der Wangerooger Wagen mit Winden hochgebockt werden, so daß der Tieflader darunter wegfahren konnte. Das Abladen des „4“ in Asendorf war nicht nur gefährlich, sondern auch langwierig. Erst gegen 1 Uhr morgens stand der Wagen auf den Schienen.

Doch wie die Woche begann, so endete sie auch, mit außergewöhnlichen Vorkommnissen. Am Mittwoch kamen mit der VGH zwei R-Wagen, hochbeladen mit 1000 neuen Meterspurschwellen für den DEV. Am Sonnabend wurden die beiden Wagen aufgebockt, wobei natürlich die HEG-Wagen von der Rollbockgrube auf andere Gleise rangiert werden mußten. Mit der „Hoya“, dem Zwischenwagen und den zwei aufgebockten R-Wagen fuhren wir dann ohne Schwierigkeiten nach Heiligenberg; zum „Schwellenabladen“. Die ganze Aktion wurde fast zu einem kleinen Fest.

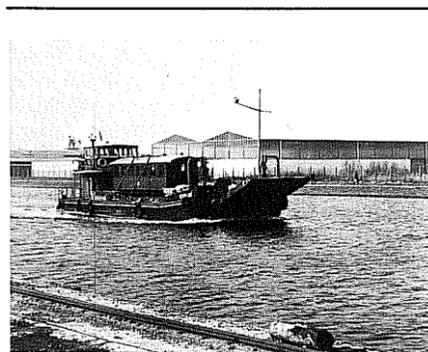
Und da sage einer, der Güterverkehr auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen—Asendorf sei eingestellt. Jörg Reith



Fotohalt in Stuhr. Die DEV-Aktiven bei einer „Kohl und Pinkel“-Sonderfahrt auf der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn. 21. 2. 76
Foto: Gerd Schrammen



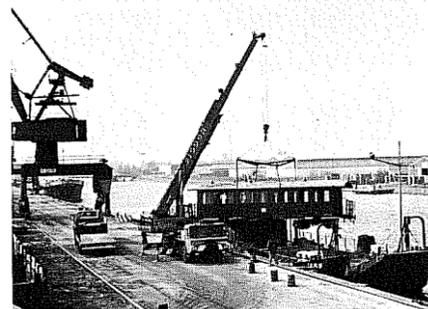
„Kohl und Pinkel“-Fahrt der Aktiven von Bruchhausen-Vilsen auf der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn, hier im Bahnhof Stuhr. 21. 2. 76
Foto: Gerd Schrammen



Ankunft des Wangerooger Wagens mit einem Landungsboot in Wilhelmshaven.
Foto: Gerd Schrammen

Na, wenn das man gut geht! Aber es ging gut! Abladen des Wagens 4 in Wilhelmshaven am 15. 3. 76
Foto: Gerd Schrammen

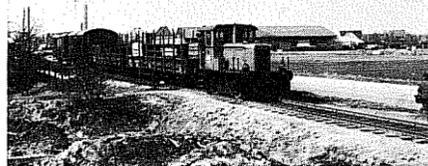
Wagen 4 ist endlich auf dem Tieflader. Bei einem Betriebshalt in Bockhorn. 15. 3. 76
Foto: Gerd Schrammen



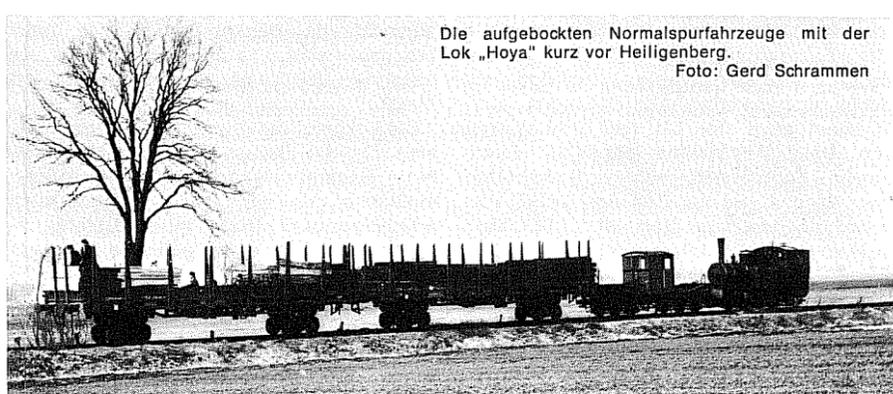
Bereitstellen der Rungenwagen zum Aufbocken. An der Zugs Spitze V 121 (früher Meterspur), am Zugschluß die DEV HEG-Wagen (Normalspur).
Foto: Gerd Schrammen



Rangieren der aufgebockten Wagen im Bahnhof Bv.
Foto: Gerd Schrammen



Die aufgebockten Normalspurfahrzeuge mit der Lok „Hoya“ kurz vor Heiligenberg.
Foto: Gerd Schrammen



DVE-Rotte beim Bau eines neuen Abstellgleises hinter der Fahrzeughalle. Foto: Jörg Reith

Eine neue „alte“ Laterne bringt nun auch während der Abendstunden Licht in den Kohlebanen.
Foto: Jörg Reith

DEV Dampflokonterhaltung

In den Monaten Februar und März wurden unsere Dampflokomotiven „Hoya“ und „Spreewald“ von DEV-Aktiven unter Anleitung von Herrn Hunold für die kommende Saison betriebsfähig hergerichtet. Nach dem gründlichen Auswaschen des Kessels wurden bei beiden Maschinen die Lukenpilze gereinigt und wieder eingesetzt. Einzelne Lukenfutter mußten gefräst werden. Anschließend nahm man den Zusammenbau der Rohrleitung vor.

Die Ventile und Hähne wurden sorgfältig geschliffen, alle Dichtungen und Packungen durch neue ersetzt. Die vollständige Demontage war in diesem Winter letztmalig erforderlich, um ein Einfrieren zu verhindern. Die inzwischen installierte Hallenheizung wird hier in mancher Hinsicht Abhilfe schaffen. Die Lok „Spreewald“ ist für die Zwischenuntersuchung

vorbereitet worden. Der Aschkasten mußte demontiert werden, damit wir einen Zugang in die Feuerkiste bekamen. Diese wurde gesäubert, desgleichen auch die Rauchkammern. Die Sicherheitsventile mußten für die Zwischenuntersuchung festgesetzt werden, da der Abnahmedruck bei der Wasserdruckprobe weit über dem Betriebsdruck liegt. Ferner mußte ein Anschluß für die Druckpumpe angefertigt werden.

Bei beiden Maschinen wurde zur gleichen Zeit die Bremsrevision durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, daß die „Hoya“ neue Spanschlösser im Bremsgestänge erhalten mußte. Dies bringt gleichzeitig eine Vereinfachung mit sich, da bisher zum Nachstellen der Bremsen ein ganzes Sortiment von Schraubenschlüsseln erforderlich war.

Aufgrund der relativ geringen Fahrleistung der Dampflokomotiven und besonders durch die intensive Wartung durch die Aktiven in Bruchhausen-Vilsen sind während der letzten Saison größere Reparaturen nicht angefallen.

Wolfgang Schneider



Wagen Nr. 11

Am Sonnabend, dem 13. März 1976, traf der Personenwagen 11 des DEV von Berlin kommend in Asendorf ein, wo er sogleich vom Straßentransporter abgeladen und mit dem Triebwagen T 42 nach Bruchhausen-Vilsen gebracht wurde. Das Fahrzeug ist in Berlin sorgfältig aufgearbeitet worden, wobei besonders die Inneneinrichtung ins Auge fällt, die teilweise von der Deutschen Reichsbahn der DDR erworben werden konnte. Äußerlich bedarf eine Fahrzeuglängsseite kleinerer Nacharbeiten und insbesondere einer Lackierung, da dies in der Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen besser möglich ist als in Berlin. Ferner müssen die Kupplungen unserem System angepaßt und eine Bremsleitung verlegt werden.

Obwohl die durchschnittliche Besetzung in der Werkstatt auf fünf Personen gesunken ist, hoffen wir, auch diesen Wagen bis Pfingsten 1976 fertiggestellt zu haben.

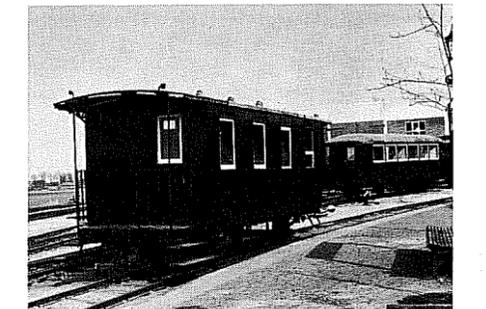
Der DEV hatte diesen Personenwagen (ex DR 901-312) der ehemaligen Franzburger Kreisbahn 1973 von der DR erworben. Er stammt noch aus der Gründungszeit der FKB und ist eine sogenannte „Lenz-Type“, die ehemals mit einer Gewichtshebel-Seilzugbremse und Ofenheizung ausgerüstet war. Dieses Fahrzeug wird nach der Indienststellung eine willkommene Ergänzung des Fahrzeugparks der DEV Museums-Eisenbahn, speziell der Zweitgaritur, darstellen.

Leider sind die technischen Daten noch nicht einwandfrei festgestellt. Anzunehmen ist, daß der Wagen 1894 als Ci 7 von der Firma Beuchelt geliefert wurde. Nach 1945 erhielt er von der DR die Bezeichnung 901-312.

Wir würden uns freuen, wenn einer unserer Leser diese Daten bestätigen und ergänzen könnte. WS/ek

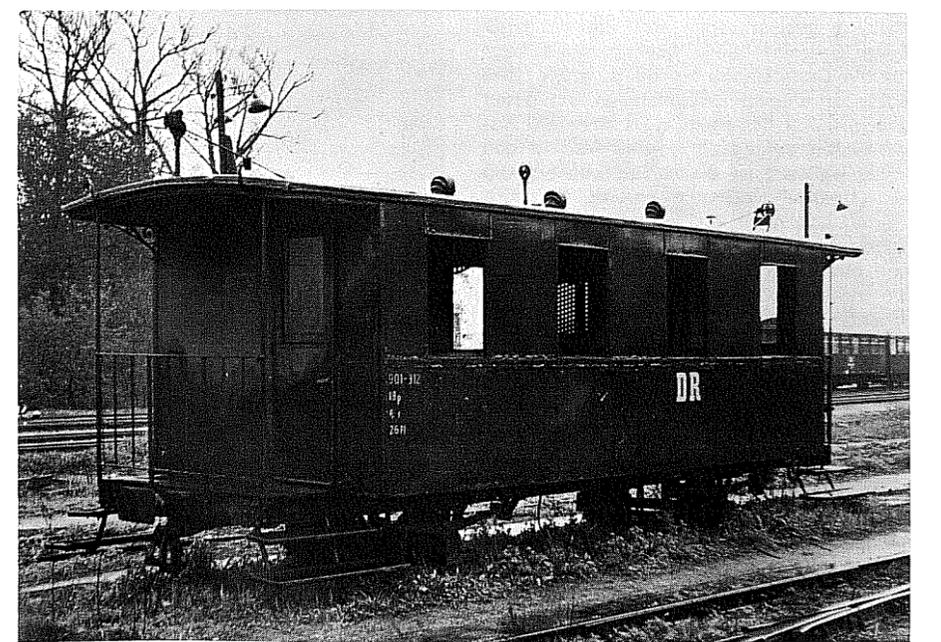


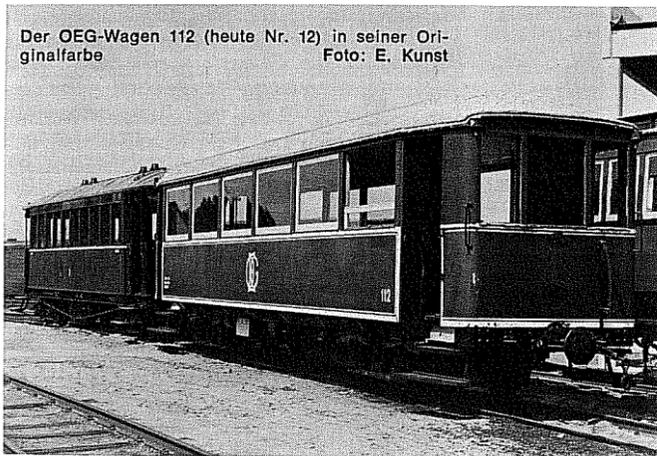
Wagen 11 bei der Ankunft in Asendorf am 13. 3. 1976
Foto: Gerd Schrammen



Nr. 11 steht wieder auf den Schienen.
Foto: Gerd Schrammen

Der Wagen Nr. 11 (DR 901-312) im Jahre 1973 auf der ehemaligen Franzburger Kreisbahn in Barth
Foto: H.-J. Hentzschel





Der OEG-Wagen 112 (heute Nr. 12) in seiner Originalfarbe
Foto: E. Kunst

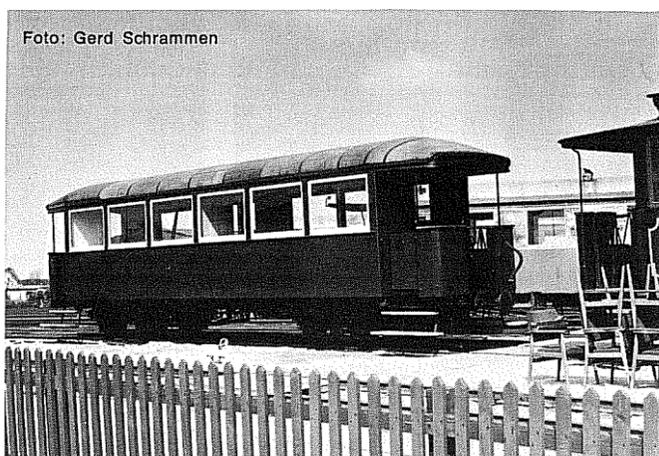


Foto: Gerd Schrammen

Der „OEG“

Das älteste Fahrzeug des DEV ist sein jüngstes!

Gerd Schrammen

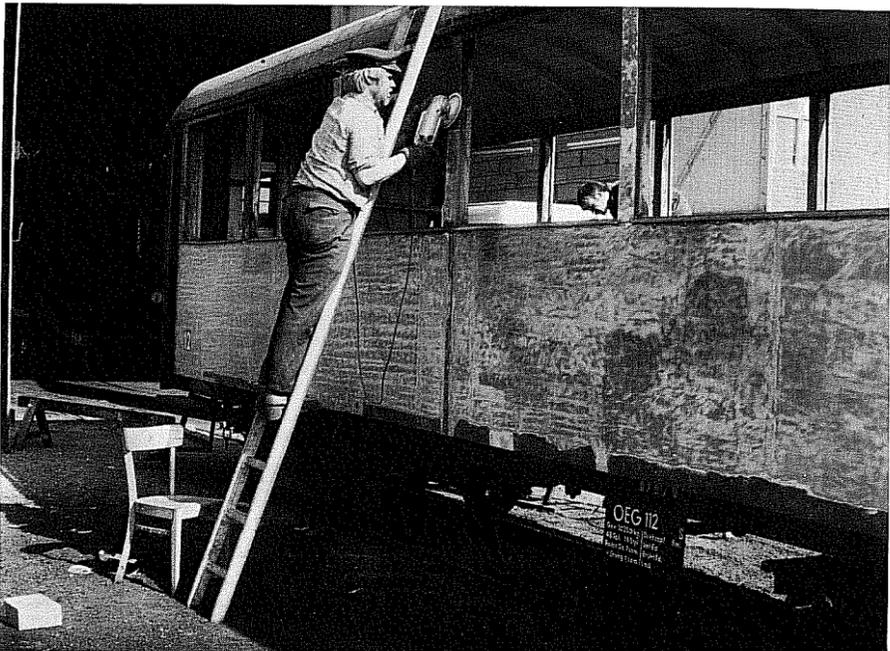
Das erstmal im Blickpunkt der Öffentlichkeit stand der Personenwagen Nr. 12 anlässlich der 1200-Jahr-Feier der Stadt Schriesheim im Jahre 1964, als er, damals noch unter der Bezeichnung B4i 112, gemeinsam mit der Trambahnlok Nr. 102 und den B4i 114 und 131 als Jubiläumzug auf den Strecken der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft verkehrte. 1968 wurde dieser Zug mit Ausnahme des nicht mehr erhaltungswürdigen Wagens 114 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte als Grundstock ihrer im Aufbau befindlichen Schmalspursammlung geschenkt. Da man dort jedoch nur für einen der beiden Personenwagen Verwendung hatte, kam der B4i 112 schließlich nach Bruchhausen-Vilsen, wo er am 6. 4. 1968 eintraf. Hier wurde er als dringend benötigter vierter Personenwagen unter seiner alten Bezeichnung in den Wagenpark der Museumseisenbahn eingereiht und als ältestes Fahrzeug des DEV dem Publikum vorgestellt. Tatsächlich gilt der Wagen in den Fahrzeuglisten der OEG als im Jahre 1890 bei Herbrand für die Lokalbahn Mannheim – Weinheim – Heidelberg gebaut, doch trifft das angegebene Baujahr heute günstigenfalls noch für die Drehgestelle zu, da im Jahre 1949 auf eben diesen Drehgestellen ein neuer geschweißter Rahmen mit hölzernen Wagenkasten aufgesetzt worden war. In den Fahrzeuglisten ist diese Tatsache schlicht als „Umbau“ vermerkt worden. Da auch die Achsen nicht von Herbrand stammen, sie sind mit „van der Zypen“ gekennzeichnet, bleibt nur zu hoffen, daß wenigstens die nackten Drehgestellrahmen den bescheidenen Rest des Originalwagens von 1890 verkörpern.

Noch vor dem ersten Einsatz in der Saison 1968 mußten einige Veränderungen am Fahrzeug vorgenommen werden: die automatische Scharfenbergkupplung wich der beim DEV gebräuchlichen Mittelpufferkonstruktion, die Druckluftbremsanlage wurde totgelegt und eine durchgehende Leitung für die Saugluftbremse eingebaut. Ein neuer Anstrich des Wageninneren im Frühjahr 1969 verlieh dem Fahrzeug für mehrere Jahre ein gepflegtes Aussehen. Drei Fahrplanperioden lang konnte man

Foto: Gerd Schrammen



Foto: W. Geil



und nun als erstes Fahrzeug „in eigener Werkstatt“ aufgearbeitet. Die Verblechung wurde teilweise abgenommen und auf der Innenseite konserviert, die Risse im Dach wurden ausgespachtelt und die Decke erhielt einen neuen Anstrich. Einem neuen Außenanstrich fielen die Zierlinien und das populäre OEG-Emblem zum Opfer, das zwar erst seit dem erwähnten Jubiläum am Wagen angebracht war, früher jedoch die Lokomotiven zierte, allerdings in wesentlich kleinerem Maßstab.

Im Laufe der Zeit begann sich ein wesentlicher Nachteil des Wagens abzuzeichnen und sorgte für seine Verbannung in die Reservegarnitur. Die geschlossenen Plattformen boten keine Übergangsmöglichkeiten in andere Fahrzeuge, was vom Publikum im Hinblick auf den Buffetwagen oft als schmerzhaft empfunden wurde. Außerdem behinderte die geschlossene Stirnwand diejenigen Fahrgäste, die von der Plattform des meist an der Zugspitze laufenden Wagens aus die Lokomotive während der Bergfahrt erleben wollten.

Als im Winter 73/74 wieder Wasser durch die rissige Dachhaut drang, wurde rechtzeitig vor Saisonbeginn das schlechteste Wagenende mit PVC-Folie überdeckt. Während des Sommers mußte der Wagen, er war inzwischen aus Vereinheitlichungsgründen in „12“ umgezeichnet worden, wegen des starken Andranges öfter mitlaufen, als für ihn gut war: im Herbst 1974 war er dem Verfall nahe. Das Dach regnete durch, die Einrichtung war feucht und die Innenverkleidung aufgequollen. Tür- und Fensterrahmen hatten sich verzogen und der Geruch nach Schimmel wurde immer penetranter. So unumgänglich eine gründliche Aufarbeitung auch war, in der Werkstatt standen zu dieser Zeit die Wagen 3 und 6, deren Überholung ebenfalls drängte und im Falle des KAE-Wagens schon im Vorjahr begonnen hatte. Es blieb also nichts anderes übrig, als den OEG-Wagen mit einer Plastikplane zu überziehen und abzustellen.

Im Frühjahr 1975 wurde der Wagen schließlich in die Halle genommen und total ausgeschlachtet. Das Dachleinen wurde entfernt, Bänke und Fenster ausgebaut und die gesamte Sperrholztäfelung sowie die Lattenroste auf dem Fußboden herausgerissen. Um keine Zeit im Kampf gegen den Rost zu verlieren, wurde zunächst nur die Verblechung blankgeschliffen und beidseitig konserviert.

Da im Mai der Wagen 9 vorzeitig in die Werkstatt genommen werden mußte, um der sich abbahnenden Verwitterung rechtzeitig Einhalt zu gebieten und einen nötigen Achswechsel vorzunehmen, verschob sich die Aufarbeitung des OEG-Wagens auf den Herbst.

Während der Zwischenzeit bot sich die Gelegenheit, die zukünftige Gestaltung des Wagens zu entwerfen. Nach dem „Umbau“ im Jahre 1949 war ein straßenbahnähnliches Fahrzeug entstanden, das mit dem Kleinbahnwagen von 1890 nicht mehr viel gemein hatte. Die ursprüngliche Gestalt ließ sich von den Schwesterfahrzeugen Nr. 131 (DGEG) und 114 (im Frühjahr 1976 bei der OEG verschrottet) herleiten. Die Oberlichter auf dem Dach waren bei allen drei Wagen im Laufe der

Zeit entfernt worden und nicht mehr wiederherzustellen, ebensowenig die originale Fensterteilung und der im unteren Bereich gewölbte Wagenkasten (entsprechend dem Salonwagen Nr. 18). Möglich war es dagegen, die Stirnwände oberhalb der Brüstung zu entfernen und so die offenen Plattformen zu rekonstruieren, wie sie bei allen Personenwagen der OEG in der Anfangszeit üblich waren. Gleichzeitig wurde den betrieblichen Erfordernissen bei der Museumseisenbahn Rechnung getragen und die Übergangsmöglichkeit auf andere Wagen vorgesehen. Die verbleibende Brüstung wurde wie auch schon bei den Wagen 3, 6 und 18 mit Edelholzbrettern abgedeckt. Das Dach erhielt den inzwischen bewährten PVC-Belag und die verrottete Regenrinne wurde durch eine Tropfleiste ersetzt. Nachdem der Wagenkasten von den Drehgestellen abgehoben worden war, folgte die gründliche Reinigung und Konservierung aller Fahrgestellteile. Leider mußte ein beabsichtigter Achswechsel wegen ungewöhnlicher Achsachsenmaße unterbleiben. Gelungen ist dagegen der Einbau einer Saugluftbremse, so daß sich der Wagen in Zukunft noch freizügiger einsetzen läßt.

Das Wageninnere ist weitgehend dem Original nachempfunden worden. Eine Mittelwand mit offenem Durchgang wurde eingezogen, die glatte Sperrholzverkleidung unterhalb der Fenster durch Stabretter ersetzt, wie sie auch beim Wagen 5 zu finden sind, und die Täfelung der Stirn- und Mittelwände wurde gesenkt eingelassen und mit Leisten abgesetzt. Die Eisenwinkelfüße der Sitzbänke wichen gedrehten Holzbeinen und schließlich wurden die primitiven hölzernen Gepäckträger an den Längswänden nicht wieder eingebaut sondern verschnörkelte Gepäcknetze an den Stirn- und Mittelwänden montiert. Da wegen der zahlreichen verwitterten Anstriche der Vergangenheit alle Holzteile der Inneneinrichtung vollständig abgeschmirgelt werden mußten, sind Bänke, Fensterrahmen und -einfassungen farblos lackiert worden, wodurch der Wagen im Aussehen deutlich gewonnen hat. Die Seitenwände wurden unterhalb der Fenster dunkelbraun, alle übrigen Wandflächen und die Decke altweiß lackiert. Schließlich wurde der Wagenkasten selbst in dem einheitlichen Grün gespritzt, wobei einzelne erhabene Leisten sowie die Gitter der Plattformübergänge schwarz abgesetzt sind.

Obwohl der Wagen 12 so, wie er 1968 nach Bruchhausen-Vilsen kam, kaum einen historischen Wert besaß, verdankt der DEV einem glücklichen Umstand ein Fahrzeug, das in seinem überwiegenden Teil noch nicht einmal dreißig Jahre alt und deshalb im Material überdurchschnittlich gut erhalten ist. Immerhin bleibt zu hoffen, daß durch die versuchte Angleichung an das Original in einigen wenigen Details dem Benutzer wenigstens eine Spur von Kleinbahnromantik vermittelt wird. In der Fahrzeugliste des DEV sollte auf jeden Fall vermerkt werden:

B4i 12 ex OEG 112

1890 gebaut bei Herbrand

1949 umgebaut bei Fuchs

1976 rekonstruiert beim DEV

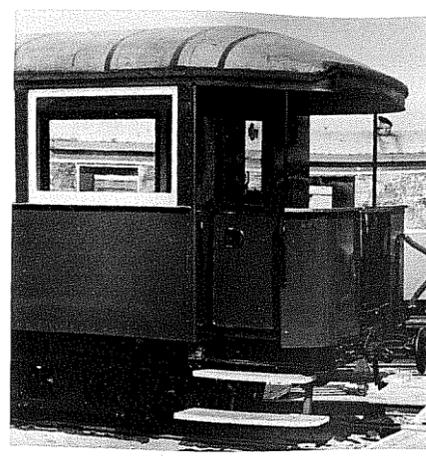


Foto: Gerd Schrammen

Foto: W. Geil

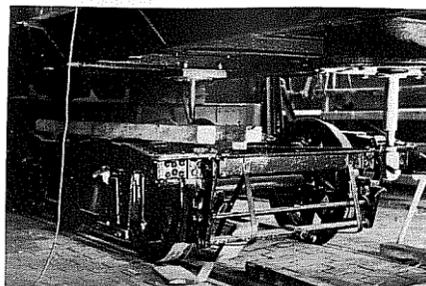
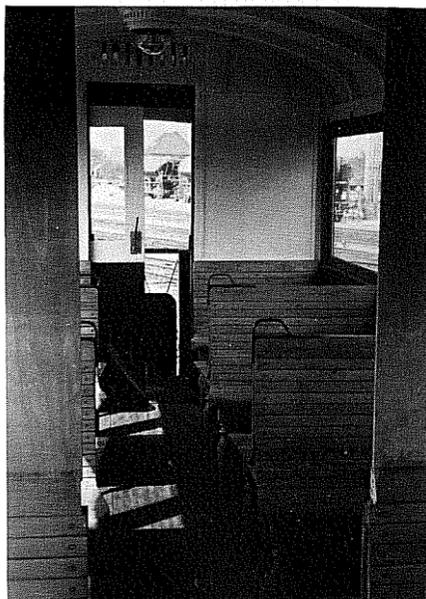
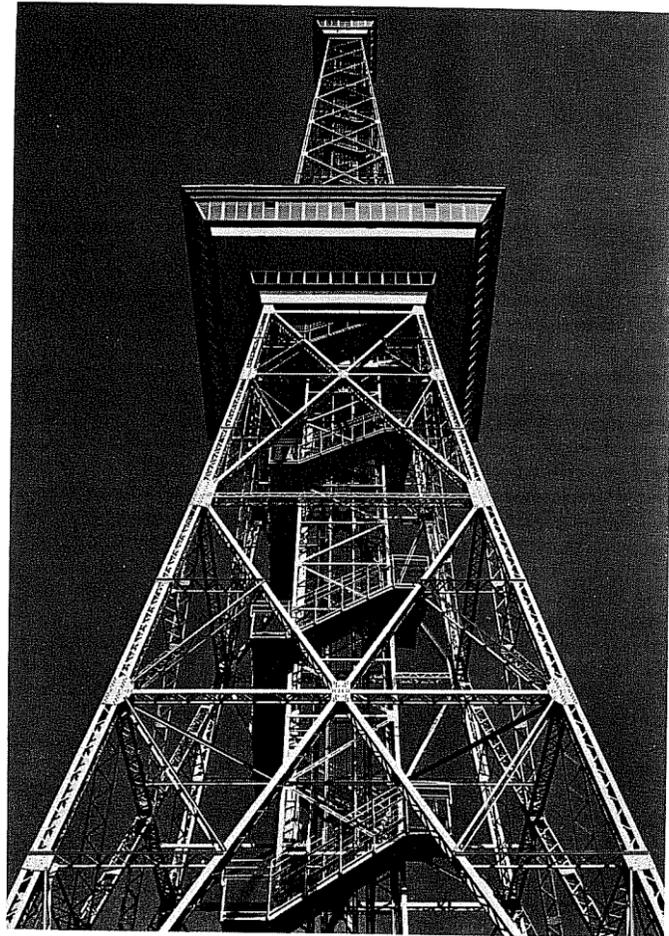


Foto: Gerd Schrammen



seiner den 112er“ in fast jedem Zug finden, war er doch mit seinen 48 Sitzplätzen neben dem „Auricher“ Nr. 5 das geräumigste Fahrzeug des DEV. Darüber hinaus erfreute er sich wegen der relativ guten Laufeigenschaften großer Beliebtheit beim Publikum.

Im Laufe der Saison 1971 verschlechterte sich plötzlich der Zustand des Wagens: an den Stößen der Außenverblechung zeigte sich Rost, das Leinendach war rissig geworden und der Anstrich im Wageninneren litt unter eingedrungenem Regenwasser. Noch im August desselben Jahres wurde der Wagen unter das Dach der gerade gerichteten Halle geschoben



Berlin ist eine Reise wert!

Die 10. Internationale Tourismus-Börse (ITB) Berlin 1976 hatte in diesem Jahr mit Ausstellern aus 68 Ländern eine ausländische Beteiligung nie gekannten Ausmaßes zu verzeichnen. Seit Jahren hat sie Weltgeltung und ist jährlicher Mittelpunkt der in- und ausländischen Tourismus-Wirtschaft.



Unter dem 50jährigen Funkturm fand auch in diesem Jahr die Internationale Tourismus-Börse Berlin statt.

Foto: Landesbildstelle Berlin



Prominentester Gast war Jochen Richert von der Deutschen Fernsehlotterie. Er ließ es sich nicht nehmen, in die Uniform eines DEV Museums-Eisenbahners zu schlüpfen und für die zahlreich klickenden Fotoapparate vor dem alten Personenwagen zu posieren.

Foto: Eberhard Kunst

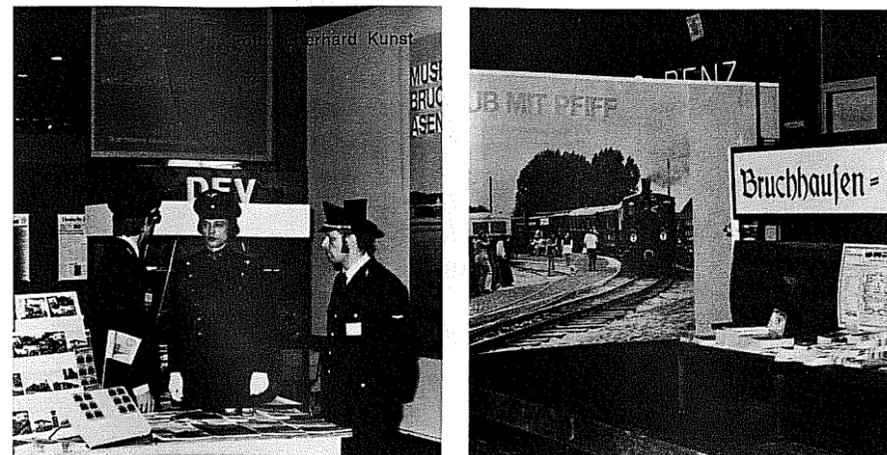


Der Direktor der ARD-Fernsehlotterie, Jochen Richert (Mitte), und sein Vertreter, Herr Pasch (rechts).

Foto: Eberhard Kunst

Abendliche Beratung zwischen den Standbetreuern des DEV und den Vertretern der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen.

Foto: Böcker



Auch die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) war in Gestalt eines alten Personenwagens der ehemaligen Franzfurter Kreisbahn in Halle 9 anzutreffen. Gemeinsam hatten DEV und die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen einen Ausstellungsstand gemietet und DEV-Mitglieder aus Berlin betreuten ihn. Man versprach sich von dem Ausstellungsstand, auf dem auch eine ansprechende Diaschau lief, neue Urlaubsgäste für die DEV Museums-Eisenbahn. Der alte Personenwagen konnte den Ansturm der vielen Besucher zeitweise nicht mehr aufnehmen, und so entstanden für manchen Gast Wartezeiten, um das Innere des Wagens, das mit Fotos ausgeschmückt war, betrachten zu können. Anziehungspunkt war auch das alte, betriebsfähige Läutewerk, welches mit seinen dumpfen Gong-Gong-Schlägen weit hin durch die Halle dröhnte.

Prominentester Besucher war auch in diesem Jahr wieder der Direktor der Deutschen Fernsehlotterie, Jochen Richert, mit seinen Mitarbeitern. Bekanntlich hat ja die Deutsche Fernsehlotterie auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen einen Werbefilm gedreht, der am 16. März 1976 über die Bildschirme des 1. Fernsehprogramms (ARD) „flimmerte“.

Jochen Richert versprach, daß die Deutsche Fernsehlotterie noch einmal Bruchhausen-Vilsen und die DEV Museums-Eisenbahn besuchen wird.

Sicherlich hat der Ausstellungsstand auf der ITB dazu beigetragen, daß viele neue Urlauber und Fahrgäste nach Bruchhausen-Vilsen finden werden, um die Naturschönheiten dieser Gemeinde und eine Reise in die Eisenbahnhistorie zu erleben.

ek



Die Museums-Eisenbahner des DEV haben sich im Schatten des Berliner Funkturms sehr wohl gefühlt. Kein Wunder, er gehört zu Berlin wie der Berliner Bär oder die Berliner Weiße. Zu seinen Füßen hat es schon viele Messen gegeben, und noch viele Internationale Tourismus-Börsen werden hier abgewickelt werden. Der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. sendet die herzlichsten Glückwünsche zum 50. Geburtstag des Berliner Funkturms am 3. September 1976.

Foto: Landesbildstelle Berlin



Bahnhof 5600. Schnellbausatz aus Spezialkarton und Plastik
Maßstab 1:22,5. Für die LGB-Innenanlage

In weitgehend wetterfester Ausführung aus hochwertigem
Kunststoff sind wieder lieferbar:
Bahnsteig-Bausatz 5401. Lokschuppen-Bausatz 5403
Anbau zu Lokschuppen-Bausatz 5404. Güterschuppen-Bausatz 5405
Figurenserie 5021 „Wartende Reisende“

ORIGINAL
Preiser

Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser KG. Steinsfeld
D-8803 Rothenburg ob der Tauber - Postfach 99

Die Museums- Bahn fährt auch zu Hause...

... bei Ihnen zu Hause, denn von LGB
gibt es weltberühmte Kleinbahnmodelle
naturgetreu im Maßstab 1:22,5.
20 verschiedene Lokomotiven mit über
40 Waggons – alle mit besonderer Liebe
zum Detail gestaltet.

Verlangen Sie den großen vierfarbigen
LGB-Katalog im Spielwarenfachhandel
oder direkt von uns!

L·G·B

die große Bahn für Haus
und Garten



ERNST PAUL LEHMANN
Patentwerk
8500 Nürnberg (BRD)
Saganer Straße 2-4