

# die museums- eisenbahn 1/1975

H 21 393 F

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

DM 4,50



# Franckh Eisenbahnbücher

## Dampflokomotiven in Deutschland

Jean-Michel Hartmann



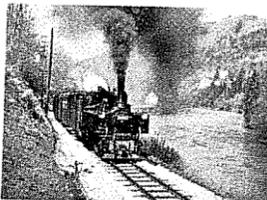
Von Jean-Michel Hartmann. Die Tage der Dampflokomotive sind in ganz Europa gezählt. Jean-Michel Hartmann, der Fotograf und Gestalter dieses Bildbandes, gehört zu den bedeutendsten Fotografen dieses Metiers in Europa. Hartmann geht es bei seinen Aufnahmen weniger um die Technik, als vielmehr um die ganze Atmosphäre des Dampfbetriebes. Dieser außergewöhnliche Bildband vermag mit 116 ausgesuchten Fotos von einmaliger Schönheit die ganze Faszination dieser fast verklungenen Epoche Verkehrsgeschichte noch einmal nachzuerleben. 112 Seiten, 116 Fotos. ISBN 3-440-04145-X. Geb. DM 34,-.



Von C. Klosssek. 16 Hörszene von deutschen, österreichischen und ungarischen Lokomotiven auf einer 30-cm-Langspielfplatte in Hi-Fi-Qualität. Begleitbuch mit 61 Fotos. Diese neue Stereoschallplatte bringt jedem Eisenbahnfreund einen Hauch von Dampflokomotiven-Romantik direkt ins Haus. 30-cm-Langspielfplatte in Stereo 33 U/min. und Begleitbuch mit 40 Seiten und 61 Fotos. ISBN 3-440-04150-6. Kompl. DM 34,-

## Dampflokomotiven auf der Steyrtalbahn

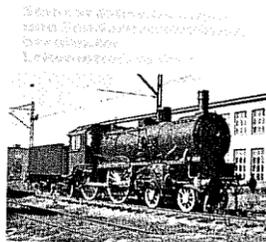
Wilhelm Tausche



Österreichs älteste Lokalbahn mit 760 mm Spurweite

Von Wilhelm Tausche. Österreichs älteste Lokalbahn mit 760 mm Spurweite. Die 1889 eröffnete Steyrtalbahn ist bis heute ein Reservat der Dampflok geblieben. Der Autor berichtet von dem wechselhaften Schicksal der Bahn, gibt Auskunft über den Bestand an Fahrzeugen und den Ablauf des Betriebsdienstes. 72 Seiten, 72 Fotos. ISBN 3-440-04142-5. Kart. DM 19,80

## Dampflokomotiven-Raritäten



Von Wolfgang Messerschmidt. Dieser Band stellt die Lokomotiv-Raritäten einer vergangenen Epoche in Wort und Bild vor. Dabei würdigt der Verfasser vor allem diejenigen Leistungen, denen aus verschiedenen Gründen der gewünschte Erfolg versagt blieb. 112 Seiten, 132 Fotos. ISBN 3-440-04151-4. Geb. DM 19,80

Bitte fordern Sie unseren speziellen Eisenbahnbücher-Prospekt P 157 an, den wir Ihnen gerne zuschicken.

Die Bücher erhalten Sie in jeder Buch- oder Fachhandlung!

Franckh'sche Verlagshandlung  
7 Stuttgart 1  
Postfach 640

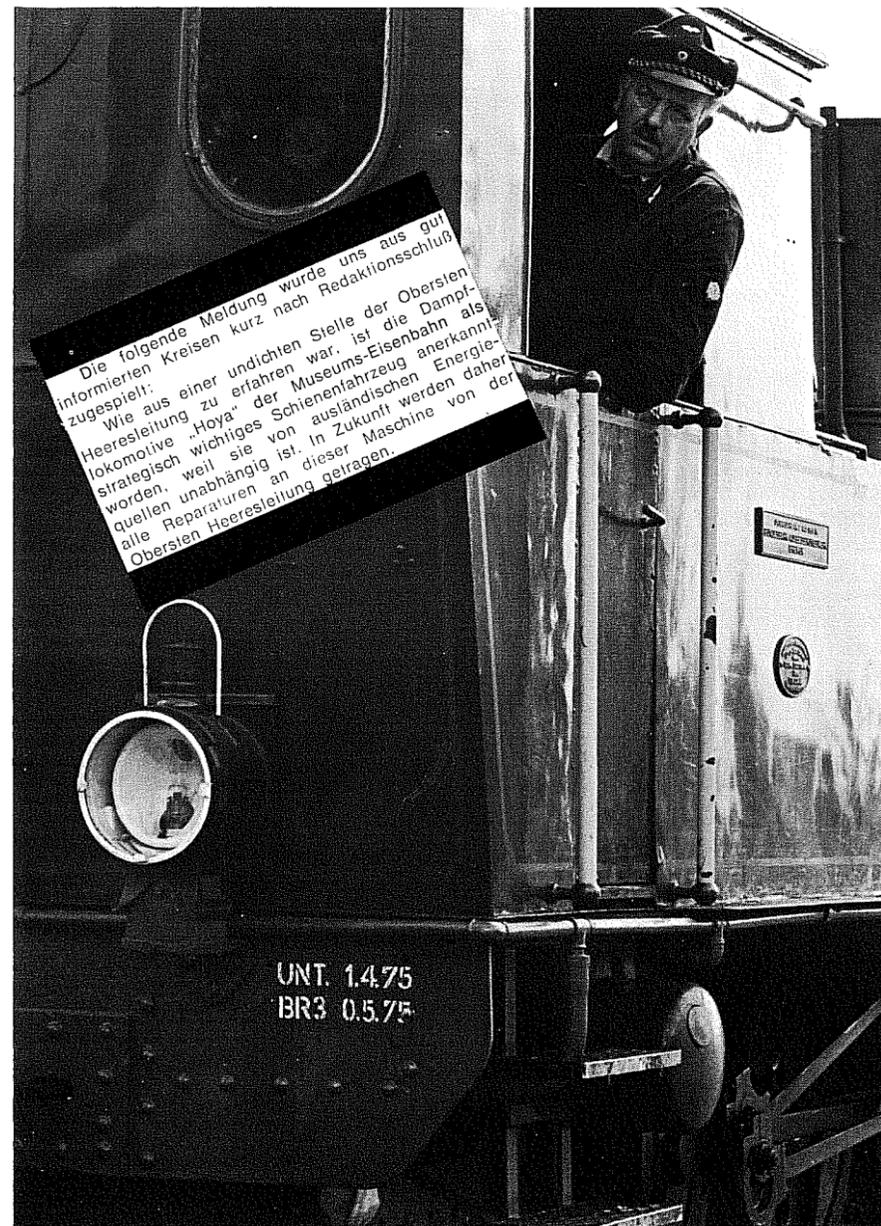
Neu im Herbst 74

## In eigener Sache

Sie halten nun das erste Heft unserer Zeitschrift „die museums-eisenbahn“ in Händen. Mit dieser Zeitschrift möchten wir alle die ansprechen, die Freude an der Eisenbahnromantik haben, und die mit Interesse die Arbeit der deutschen Museums-Eisenbahnen verfolgen. Die Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge ist das zentrale Thema der „museums-eisenbahn“, aber neben der musealen Information veröffentlichen wir auch Dokumentationen über Klein- und Schmalspurbahnen in Ost und West, Beiträge zur Triebfahrzeuggeschichte, Typenzeichnungen im Spur-0-Maßstab 1:45 und vieles andere mehr. Sicherlich haben wir uns viel vorgenommen, aber wenn Sie uns helfen, durch Kritik oder mit Hilfe von Text- und Bildmaterial, werden wir das gesteckte Ziel erreichen! Auch die Museumseisenbahnvereinigungen möchten wir zu einer Mitarbeit auffordern, sofern sie sich noch nicht der „museums-eisenbahn“ angeschlossen haben, denn ohne ihre Mitwirkung ist eine umfassende Berichterstattung und eine repräsentative Darstellung des deutschen Museumseisenbahnwesens nicht möglich.

Herzlichst

Ihre Redaktion



Die folgende Meldung wurde uns aus gut informierten Kreisen kurz nach Redaktionsschluss zugespielt:  
Wie aus einer undichten Stelle der Obersten Heeresleitung zu erfahren war, ist die Dampflokstrategie „Hoya“ der Museums-Eisenbahn als strategisch wichtiges Schienenfahrzeug anerkannt worden, weil sie von ausländischen Energiequellen unabhängig ist. In Zukunft werden daher alle Reparaturen an dieser Maschine von der Obersten Heeresleitung getragen.

UNT. 1.4.75  
BR3 0.5.75

# die museums-eisenbahn 1/1975

## Herausgeber und Verlag

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

## Redaktion

Bernd Beckmann, 2800 Bremen 1,  
Manteuffelstraße 34, Telefon (04 21) 7 18 45  
Eberhard Kunst, 6000 Frankfurt/M. 1,  
Postfach 3523, Telefon (06 11) 57 67 09

## Anschrift der Redaktion:

2800 Bremen 1, Manteuffelstraße 34

## Gestaltung

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

## Vertrieb

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

## Anzeigen

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

## Vertretung für die Schweiz

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

## Satz und Druck

Uhle & Kleimann, 4990 Lübbecke, Postfach 47

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

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Erlaubnis der Redaktion gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernehmen wir keine Haftung. Beiträge, die mit vollem Namen unterzeichnet sind, entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion. Redaktionsschlussstermine 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 Quartalshft. „die museums-eisenbahn“ ist Mitglied der Ferpress (Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung).

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

Hinweis auf Beilagen Wir bitten um freundliche Beachtung.

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

## Fünf Jahre „Historische Bahnpost“ ein Rückblick

Fünf Jahre „Historische Bahnpost“ auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ist bestimmt keine geschichtliche Zahl im Sinne der allgemeinen Bahnpost schlechthin. Für den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. und seine Freunde jedoch ist diese Zahl einen Rückblick wert!

Vor 5 Jahren, an Pfingsten 1970, wurde sie aus der Taufe gehoben, um die Erinnerung an die alten Bahnposten, wie sie früher auf jeder Kleinbahn üblich waren, wachzuhalten. —

Wenn auch die „Post“ der Museums-Eisenbahn erst fünf Jahre besteht, konnte doch die Bahnpost in Deutschland bereits im Mai 1974 ihr 125jähriges Jubiläum feiern. England, das Mutterland der Eisenbahnen, führte versuchsweise am 6. 1. 1838 einen Bahnpostdienst auf der Strecke London – Birmingham ein. Da der Versuch sich bewährte, wurde daraus eine ständige Einrichtung. Auch Deutschland folgte 1849 (Baden bereits 1 Jahr früher) und richtete ständige Bahnpostämter in Berlin, Breslau, Halle, Magdeburg und Deutz ein. Zu diesem Zweck wurden Gepäckwagen für die Bearbeitung der mitgeführten Postsendungen umgebaut. In die Längsseiten der Wagen wurden Schlitz eingearbeitet, in denen man zu befördernde Briefe einwerfen konnte. Als Merkmal ihrer Bearbeitung bekam diese Post einen ovalen Bahnpoststempel. — In späteren Jahren entstanden auch eigene Fahrzeuge, die speziell für die Bahnpost konstruiert waren. Verschiedene Länderbahnen, z. B. in Preußen, Bayern, Baden und Oldenburg, besaßen Haupt- und Nebenbahnwagen mit Postabteil. Die weit häufigere, kombinierte Bauart, die PwPostwagen, waren in zwei-

später dreiachsiger Ausführung zuerst in „Kurier-Zügen“ anzutreffen, sie wanderten dann im Lauf der Zeit auf Nebenstrecken ab. Äußerlich glichen sie sich weitgehend der Personenwagen-Bauweise mit Oberlicht- oder Tonnendach an. —

Doch heute ist der Höhepunkt des Bahnpostwesens längst überschritten, Auslandspost sowie Inlandspost wird vielfach mit dem Flugzeug oder mit dem Kraftwagen transportiert. —

Doch kehren wir zurück zur „Historischen Bahnpost“ nach Bruchhausen-Vilsen. Als im Jahre 1968 der Gepäckwagen

Nr. 543 (frühere Nr. 44) mit Postabteil von der Steinhuder Meerbahn erworben werden konnte, dachte niemand an eine Postbeförderung, sondern vielmehr an den Transport von Gerätschaften und Gepäck. Der 1927 von der Hannoverschen Waggonbauanstalt (HAWA) gebaute Wagen war in einem sehr desolaten Zustand. Im Frühjahr 1969 wurden zuerst das Fahrwerk und die Bremsanlage aufgearbeitet. Es sollte aber noch ein Jahr vergehen, bis er im Frühjahr 1970 auch äußerlich in neuem Glanz erstrahlte. Der neu hergerichtete Postraum führte dann zu der Idee,



eine historische Bahnpost auf Kleinbahngleisen einzurichten. Hatten doch früher gerade diese Kleinbahnen die abseits von den großen Städten lebende Bevölkerung regelmäßig mit Post versorgt und so die Verbindung mit der großen Welt hergestellt. Den Gedanken einer Bahnpost in die Tat umzusetzen, erwies sich als nicht ganz einfach. Erst mit Zustimmung des Bundespostministeriums war es dann möglich, Pfingsten 1970 die Postbeförderung aufzunehmen und Briefe oder Karten mit einem Sonderstempel zu versehen. Die „Historische Bahnpost“ erhielt allerdings die Auflage, die Post nur von einem echten Postbeamten in einem dafür zur Verfügung stehenden, geschlossenen Raum bearbeiten zu lassen. Der „Postschaffner“ fand sich bald, und war obendrein noch Mitglied des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. So versieht er heute seinen ehrenamtlichen Dienst im PwPost des Expreßzuges „Graf von Hoya“. —

Im Herbst 1973 erhielt der Post/Packwagen im Rahmen einer Aufarbeitung einen neuen „vielbeachteten“ Außenanstrich, nämlich rotbraun (Packabteil) und grün (Postabteil). Um nun nicht wieder eine neue Diskussion zu entfachen, sei hier nochmals die Farbgebung genannt, mit der die meisten Kleinbahn-Fahrzeuge (auch die der Steinhuder Meer-Bahn) der Jahrhundertwende eingesetzt wurden:

- I. Klasse = grün mit gelber Umrandung
- II. Klasse = grün
- III. Klasse = dunkelbraun
- IV. Klasse = grau
- Packwagen = rotbraun
- Postwagen = grün

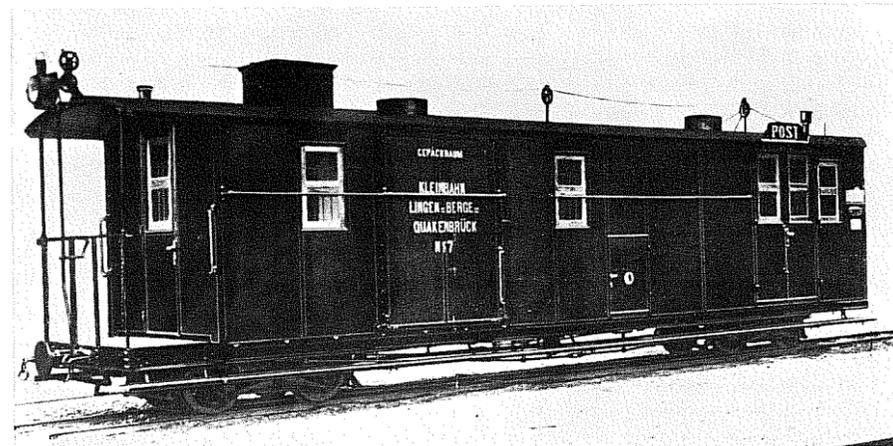
Führten Abteilwagen mehrere Klassen, so bekamen die jeweiligen Abteile auch die entsprechenden Farben. Es gab sogar Personenwagen, die alle vier Klassen hatten! —

Doch blicken wir nochmals zurück in das Jahr 1960, und zwar zur Steinhuder Meer-Bahn, von der ja bekanntlich der PwPost 44 (heute hat er die Nr. 22) stammt. Wie hieß es da so schön im Amtsdeutsch: Der Sonntagszug Nr. 15 (werktags wurde die Post mittels Bus transportiert)

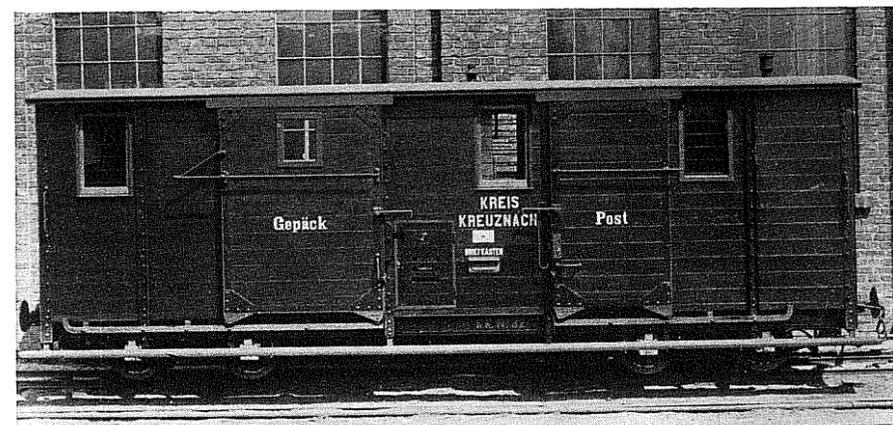
Ab Wunstorf	19.34 Uhr
An Rehburg-Stadt	20.34 Uhr
Ab Rehburg-Stadt	20.37 Uhr
An Wunstorf	21.37 Uhr

befördert Post durch eine sogenannte Esenbahnschaffner-Bahnpost. Übersetzt heißt das: Beförderung von verschlossenen Briefbeuteln durch das Eisenbahn-Zugpersonal. Eine ausdrückliche Bemerkung sagt noch: am Packwagen befindet sich ein Briefkasten, der auf dem jeweiligen Bahnhof von Postbeamten gelehrt wird. Im PwPost fand keine Bearbeitung der mitgeführten Sendungen statt, und es gab auch keinen ovalen Postbeförderungsstempel. —

Wie sah es nun zur gleichen Zeit bei der HSA (Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf) aus? Auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf wurde schon lange keine Postbeförderung mehr durchgeführt. Dafür gab es aber auf der Strecke Hoya – Syke-Stadt noch einen Zug, der Hoya um 16.39 Uhr verließ und sogenannte Kursbeutel (Postsäcke, die bereits fertig bearbeitet waren) nach Wachendorf (Ankunft



Sammlung Wolff



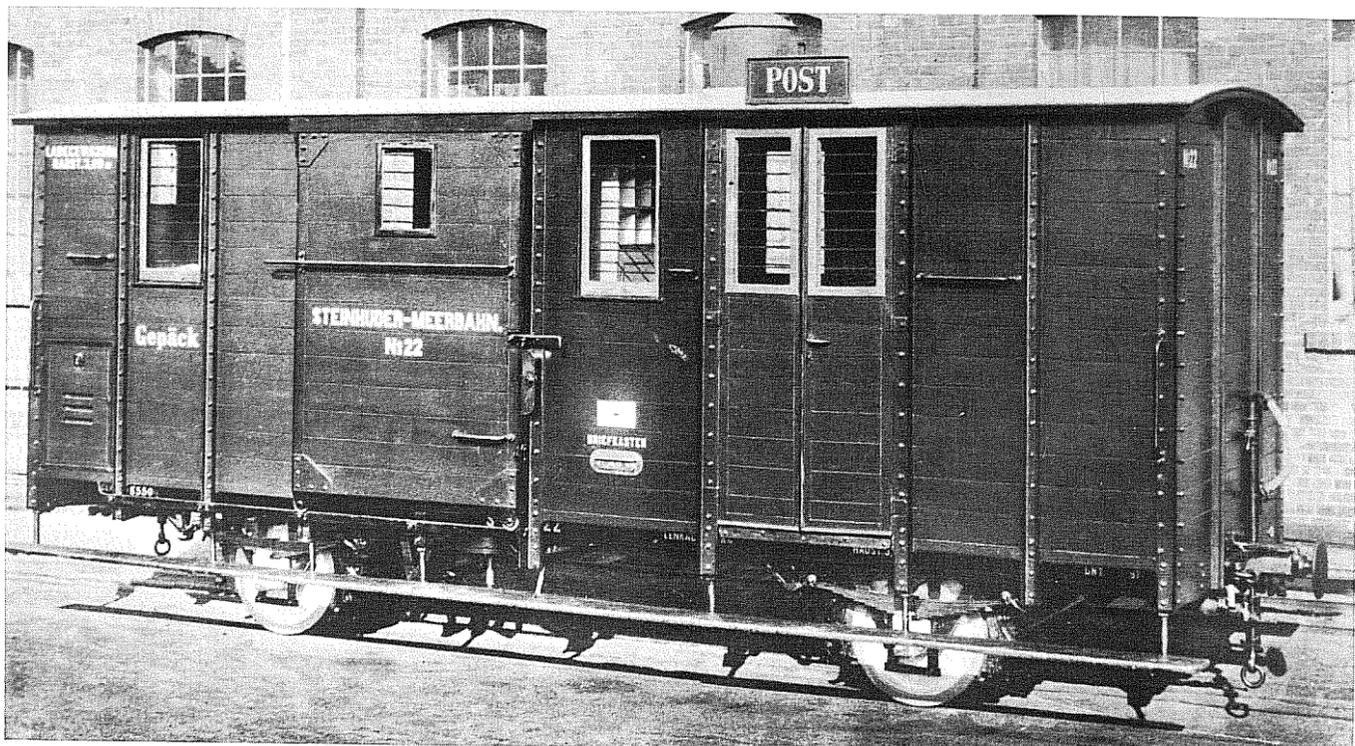
Sammlung Wolff



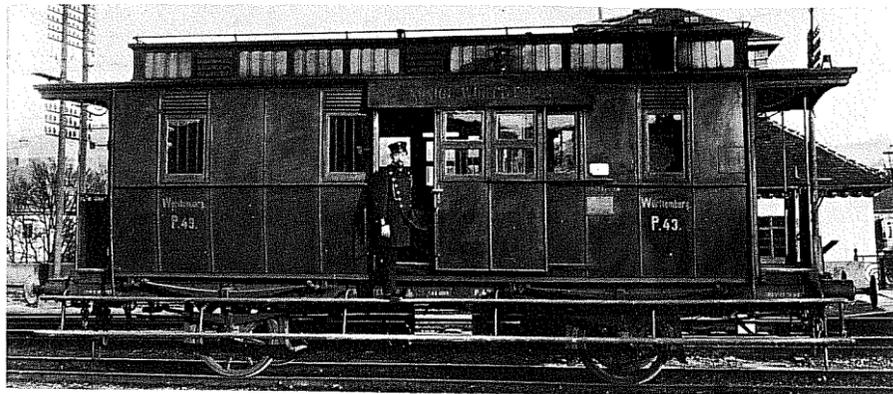
Sammlung Wolff



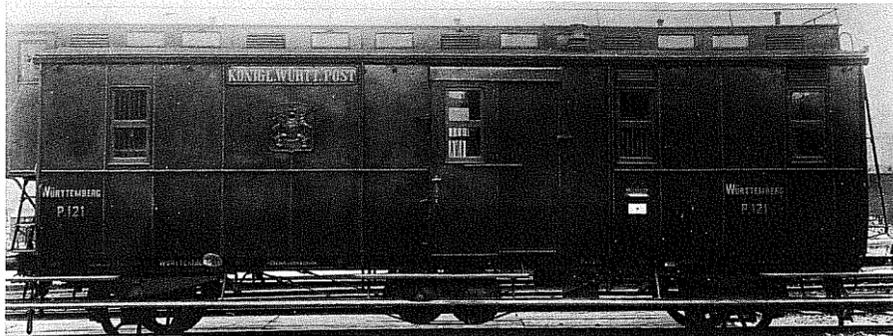
Sammlung E. Kunst



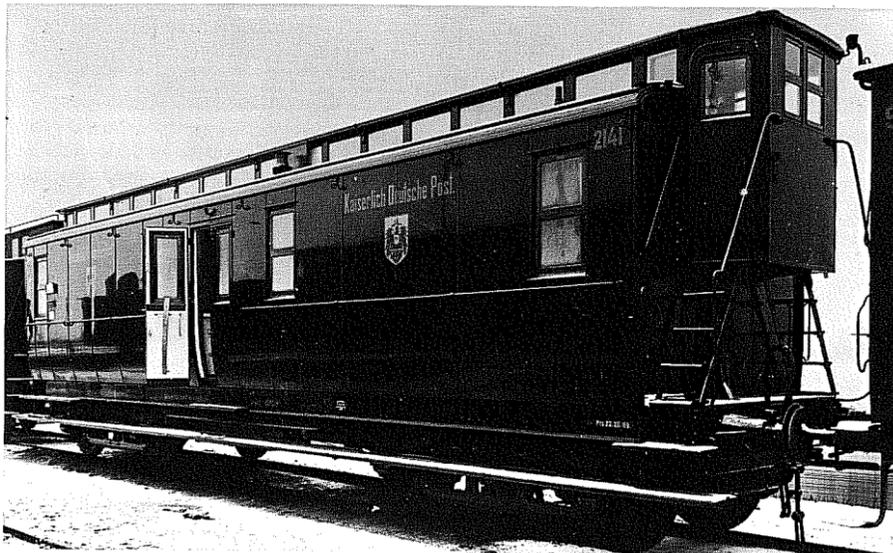
Sammlung Wolff



Sammlung E. Kunst



Sammlung E. Kunst



Sammlung E. Kunst

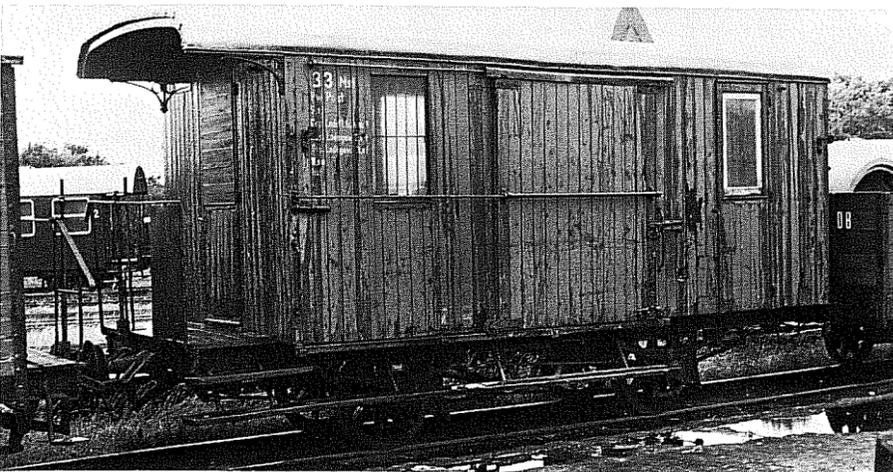


Foto: Wolff

17.18 Uhr) und Heiligenfelde (Ankunft 17.24 Uhr) mitführte. Gleichzeitig übernahm der Zug Post aus den vorgenannten Orten und beförderte sie nach Syke-Stadt, wo er um 17.36 eintraf. Bei dieser Art von Postbeförderung handelte es sich ebenfalls um eine Eisenbahnschaffner-Bahnpost. Beförderungsstempel gab es auch auf dieser Kleinbahnstrecke schon seit vielen Jahren nicht mehr. —

Die große Zeit der Bahnposten auf Kleinbahngleisen war am 27. 5. 1972 endgültig beendet: An diesem Tag stellte die Bundespost ihren letzten Bahnpostkurs auf der Regentalbahn (Viechtach — Gotteszell) ein.

Die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und die vielen Freunde der Bahnpost sollten alles daran setzen, daß dieses Stück deutscher Bahnpostgeschichte erhalten bleibt und möglichst wieder ausgebaut wird. Dazu gehört auch die Führung eines echten Bahnpostbeförderungsstempels (mit Motiv der Museums-Eisenbahn), die würdige Ausstattung des Postinnenraumes, historische Uniformen für die Postbeamten und last but not least auf dem Bahnsteig von Bruchhausen-Vilsen ein historischer Briefkasten. Hier seien vor allen Dingen auch das Bundespostministerium in Bonn und das Postmuseum in Frankfurt am Main angesprochen, die sicherlich wertvolle Hilfe bei der Erhaltung eines Teiles deutscher Postgeschichte leisten könnten. —

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß die Bundespost und die Berliner Post am 15. April 1975 je vier Briefmarken mit Dampflokomotiven und modernen DB-Fahrzeugen herausgeben werden. So hat der Eisenbahnfreund die Möglichkeit, echte Eisenbahnpostromantik zu versenden, also Eisenbahnpostkarte mit Dampflokbriefmarke und Beförderungsstempel der „Historischen Bahnpost“ Bruchhausen-Vilsen — Asendorf.

Eberhard Kunst

#### Literaturhinweise:

„Deutsche Klein- und Privatbahnen“ von Gerd Wolff. Erschienen im Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstr. 14.

„Archiv für Postgeschichte“, Nr. 2/1974

„Auf schmaler Spur“, Nr. 2

„Berichte Bahnpost“, Nr. 3/1974, der AG Bahnpost Frankfurt/Main

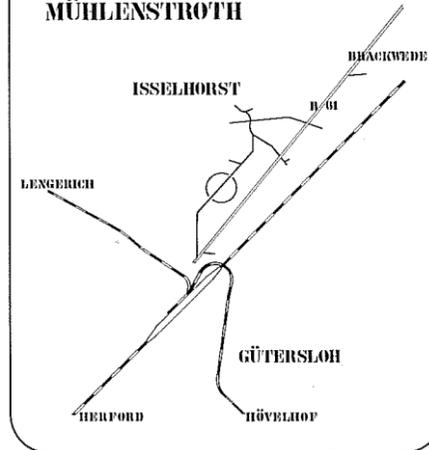
„Deutscher Eisenbahnfreund“, Nr. 12/1961

„Presse Mitteilungen“ Nr. 4/1974 des Bundespostministeriums

„Die Kleinbahn“, Nr. 73/1974, Verlag W. Zeunert, Gifhorn.

„Die Eisenbahntechnik“, Nr. 2/1974, DDR

#### DIE DAMPF-KLEINBAHN MÜHLENSTROTH

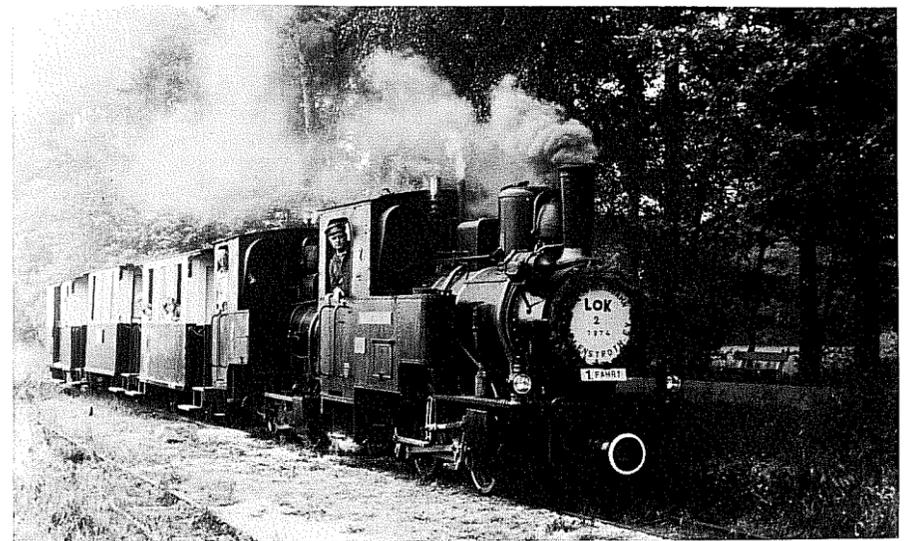


Da an dieser Stelle schon mehrfach über die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth berichtet wurde, kann ich mit meinem heutigen Bericht direkt auf Neuigkeiten und Veränderungen bei unserer Museums-Eisenbahn eingehen.

Für die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth war das Jahr 1974 durchaus erfolgreich. Neben der Inbetriebnahme dreier Dampflokomotiven konnten im Laufe des Sommers fünf Mitglieder die Fahrerlaubnis für Dampfloks erwerben. Fünf weitere Mitglieder haben sich inzwischen soweit qualifiziert, daß sie wahrscheinlich im kommenden Jahr zur Prüfung zugelassen werden. Damit würde der Verein über zwölf Lokführer verfügen. Wir wären dann unserem Ziel ein großes Stück näher gekommen, jedes Mitglied aktiv am Fahrdienst zu beteiligen. Durch regelmäßige Schulungsabende versuchen wir, unseren Aspiranten das nötige Wissen zu vermitteln. Besonderer Dank gilt hierbei unserem 1. Vorsitzenden, Herrn Fersing, der in seiner Freizeit auch noch diese Lehrgänge leitet. Der Fahrgast, aber auch der Eisenbahnfreund, nimmt natürlich an diesen wichtigen vereinsinternen Angelegenheiten sehr geringen Anteil. Für ihn sind fast ausschließlich Fahrzeuge, insbesondere aber Dampfloks, wichtiger. Gerade der letztgenannte Personenkreis dürfte über drei Dampflokzugänge in diesem Jahr überrascht sein.

In mühevoller Kleinarbeit gelang es dem Verein, im Winter 1973/74 die Dampflok 2 aufzuarbeiten und dem Technischen Überwachungs-Verein vorzustellen. Nach erfolgreich verlaufener Abnahme konnte die Lok Pfingsten 1974 in Betrieb genommen werden. Frau Benilage taufte die Lok auf den Namen ihres verstorbenen Mannes — August Benilage —, der maßgebend an der Realisierung der Museumseisenbahn in Gütersloh beteiligt war. Die Dampflok 3 (ex DR 99 3318) traf am 28. April 1974 in Gütersloh ein. Schon wenige Wochen nach der Ankunft waren die Anpassungsarbeiten beendet. Als schließlich auch hier der TÜV sein Jawort gegeben hatte, konnten wir auch diese Lok einsetzen. Sechs Wochen nach Inbetriebnahme der Lok 2 traf unsere zukünftige Lok 4 bei uns ein (ex DR 99 4652). Was keiner von uns für möglich gehalten hatte, ist doch noch eingetroffen. Am letzten Betriebsstag war sie soweit hergerichtet, daß sie schon vor Planzügen eingesetzt wurde. Gewisse Verschönerungs- und Anpassungsarbeiten können aber erst im Winter von uns erledigt werden. Überhaupt sind die Wintermonate für den Verein ebenso wichtig wie die Sommermonate, trotz fehlender Fahrgeldeinnahmen. Hier kann ein jeder sein berufliches Können verwirklichen. Kräftige Hände werden sowohl in der Werkstatt als auch beim Gleisbau gebraucht. Vielleicht ist an dieser Stelle noch einmal der Hinweis erlaubt, daß eine Mitgliedschaft bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth u. a. auch an einen sechstägigen Arbeitseinsatz pro Jahr gebunden ist.

Sollte es die Witterung erlauben, wird in den Wintermonaten die Gleisanlage erweitert und eine Werkstatthalle errichtet. Begonnen wurde ebenfalls mit der Fertigung neuer Drehgestelle für unsere zukünftigen Personenwagen. Über den Fortschritt all dieser Aufgaben denke ich, in der nächsten Ausgabe der „museums-eisenbahn“ berichten zu können. ns

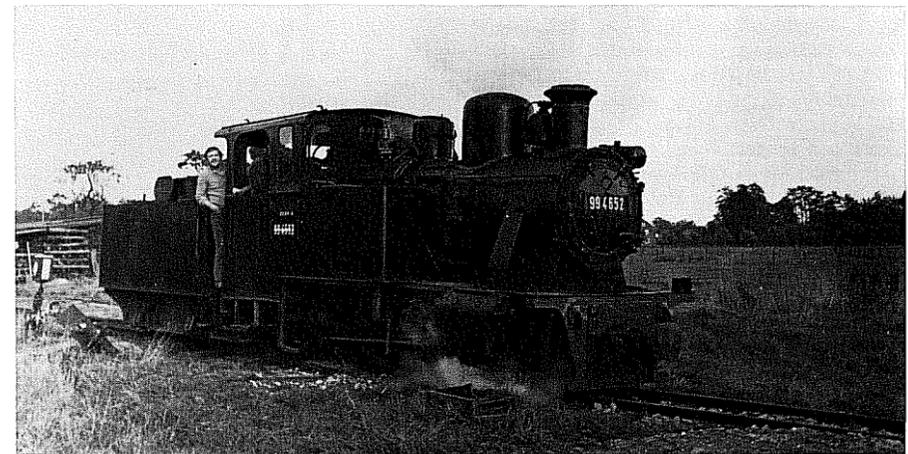


## Die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Inbetriebnahme der Dampflokomotive 2 am 2. Juni 1974. Es wurde ganztägig mit Doppeltraktion gefahren. Foto: Klaus Jördens

Dampflokomotive 4 unmittelbar nach der Abnahme durch den TÜV am 19. Oktober 1974. Foto: Klaus Jördens

Dampflokomotive 3 im Bahnhof Mühlenstroth/Westf. Foto: Klaus Jördens



## Privatbahn-Lokdenkmäler

### Folge 1: Lokomotive 11 der Nebenbahn Aalen – Neresheim – Dillingen

Andreas Christopher

Die Härtsfeldbahn, die die offizielle Bezeichnung Nebenbahn Aalen – Neresheim – Dillingen (Donau) führte, wurde am 30. 10. 1901 auf dem württembergischen Abschnitt Aalen – Neresheim – Ballmertshofen eröffnet. Am 4. 4. 1906 folgte der bayerische Teil Ballmertshofen – Dillingen (Donau).

Den Bau und Betrieb führten zunächst die „Württembergischen Lokaleisenbahnen“ (WLE), eine Tochtergesellschaft der „Badischen Lokaleisenbahn AG“ (BLEAG) durch. 1910 ging dann die Härtsfeldbahn an die „Württembergischen Nebenbahnen AG“ (WN) über.

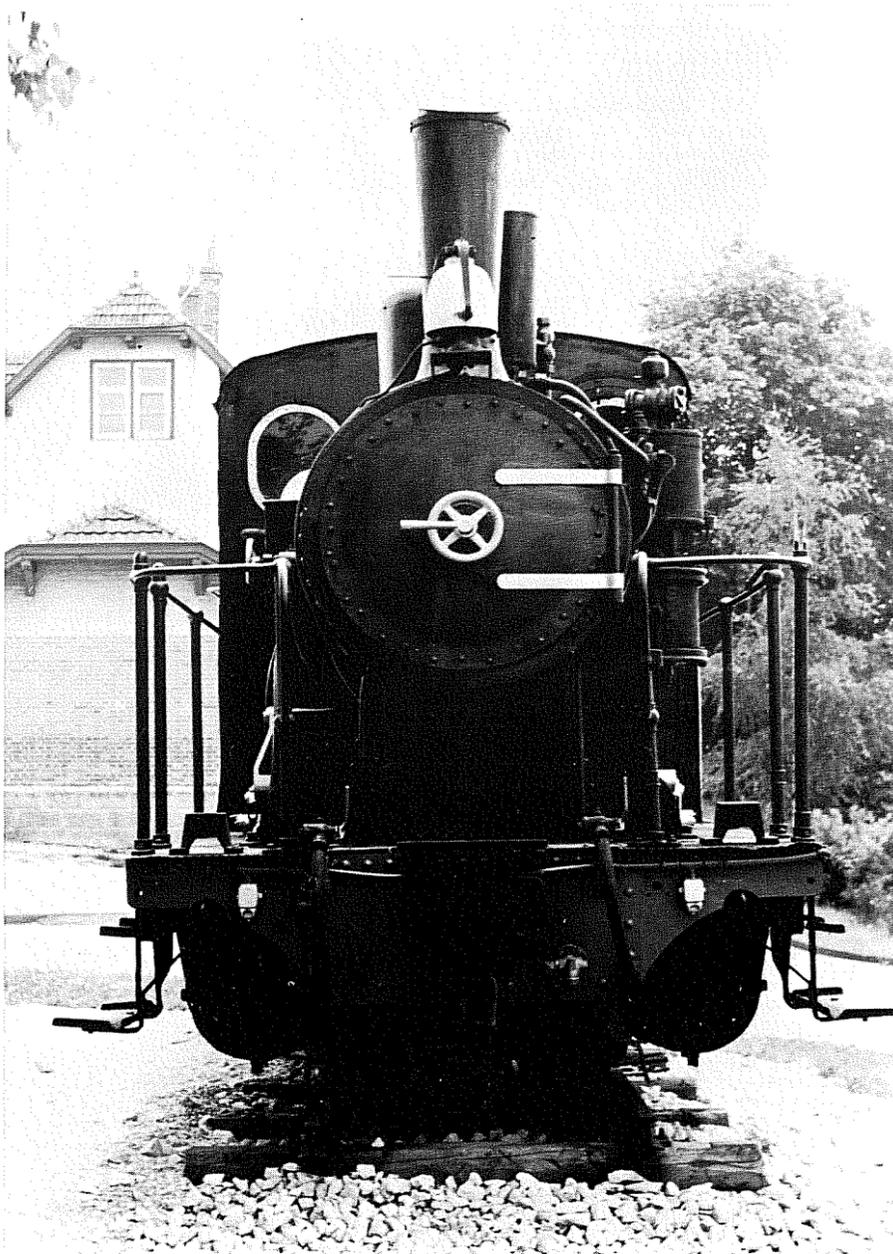
Die 55,5 Kilometer lange Strecke wies lange Steigungen 1 : 35 (Albaufstieg Unterkochen) auf. Diese langgezogenen Steigungen, die sich über neun Kilometer erstreckten, erforderten von Anfang an recht robuste Lokomotiven.

Die ersten Lokomotiven waren B'Bn4vt-Malletloks von Hohenzollern (Nr. 1–4), zu denen sich noch Bn2t- und Cn2t-Loks der Filderbahn (FB) der Maschinenfabrik Esslingen gesellten (Nr. 5–7). Die FB-Loks waren jedoch zu schwach für die Härtsfeldbahn, und so wurden 1913 zwei Bh2t-Lokomotiven bei der Maschinenfabrik Esslingen bestellt.

Entworfen wurden die Lokomotiven, die bei der WN die Betriebsnummern 11 und 12 erhielten, von Dr.-Ing. Mayer. Die Loks waren für den Einmannbetrieb eingerichtet. Deshalb besaßen die Lokomotiven auch ein mit Seitengeländern gesichertes Umlaufblech, Übergangsbrücken sowie Stirnwandtüren im Führerstand, um vom Zug aus bequem in die Lokomotive zu gelangen.

Die Loks besaßen einen großen Dampfkessel mit großflächigem Rost, Rauchrohrüberhitzer und Abdampfvorwärmer und waren deshalb besonders wirtschaftlich. Wegen der Wirtschaftlichkeit und der Leistungsfähigkeit des Heißdampfes waren sie bald beliebter beim Personal als die komplizierten Malletloks und bildeten das Rückgrat der Zugförderung.

Während bei der Umstellung vom Dampf auf Dieselmotoren zum Winterfahrplan 1956/57 alle übrigen Dampflok abgestellt und wenig später verschrottet wurden, blieben die beiden Esslinger Loks als Reservemaschinen weiterhin im Bestand. Den Verkehr versahen jetzt je zwei Dieseltriebwagen von Fuchs (Bj. 1956) und Wismar (Bj. 1934 und 1937, 1956 ex Kib. Bremen-Tarmstedt). Die Fuchs-VTs bedienten auch den Güterverkehr auf Rollböcken mit und zogen ihre schwere Last brummend über den Albaufstieg. Als 1964 ein weiterer Schlepptriebwagen (MAN 1960) von der Südhärtsfeldbahn gekauft werden konnte, verzichtete man auf die Loks 11 und 12 ganz und musterte sie ebenfalls aus. Sie wurden jedoch nicht verschrottet, sondern werden der Nachwelt erhalten bleiben.



Fotos: Andreas Christopher



Lok 11 steht sauber gepflegt am ehemaligen Bahnhof Neresheim der Härtsfeldbahn. Sie ist mit einer Tafel der Hauptabmessungen versehen. Die Lok 12 steht auf einem Kinderspielplatz in Heidenheim (Brenz) in der Bergstraße aufgestellt, befindet sich jedoch leider nicht mehr in bestem Zustand.

Unlängst, am 30. 9. 1972, stellte die Härtsfeldbahn den Personen- und am 30. 11. 1972 auch den Güterverkehr ein. 1973 wurde die Bahn abgebaut. Neben der markanten Streckentrasse über den Albaufstieg mit einem 85 Meter langen und 26 Meter hohen Viadukt und dem 96 Meter langen Kocherbergtunnel wird hoffentlich noch recht lange die Lok 11 am Bahnhof Neresheim an die Härtsfeldbahn erinnern. Außerdem bietet sich das bekannte Kloster in Neresheim und die reizvolle Karstlandschaft des Härtsfeldes mit waldreicher Landschaft, auf dem Schafe weiden, das sich urplötzlich durch Steilabbrüche in liebliche bewaldete Gebirgstäler verwandelt, zum Besuch an. Na, wie wäre es mit einer Fahrt ins Härtsfeld im Urlaub oder zum Wochenende?

#### Einige technische Daten der Lok 11 der Härtsfeldbahn

Betriebsnummer	11
Baujahr	1913
Erbauer	Maschinenfabrik Esslingen
Fabriknummer	3710
Spurweite	1000 mm
Achsstand	2000 mm
Treibraddurchmesser	800 mm
Zylinderdurchmesser	320 mm
Kolbenhub	360 mm
Länge	6300 mm
Höhe	3600 mm
Dampfdruck	12 kg/cm <sup>2</sup>
Rostfläche	0,66 m <sup>2</sup>
Heizfläche	31,00 m <sup>2</sup>
Überhitzerheizfläche	16,70 m <sup>2</sup>
Leergewicht	14,3 t
Dienstgewicht	18,1 t
Kohlenvorrat	0,5 t
Wasservorrat	1,57 m <sup>3</sup>
Höchstgeschwindigkeit	20 km/h

Weiterführende Literatur über die Nebenbahn Aalen – Neresheim – Dillingen:

1. Dr. Kurt Seidel: „Brücke zum Härtsfeld“, erschienen im Eigenverlag von Dr. Kurt Seidel, Schwäbisch Gmünd, 1962 (vergriffen).
2. Dr. Hermann Bürnheim: „Nebenbahn Aalen – Neresheim – Dillingen“, erschienen im Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn 1971.
3. Dr. Hermann Bürnheim: „Die beiden bedeutendsten nichtsbundeseigenen Eisenbahngesellschaften in Württemberg: WEG und WN“, VdEF-Mitteilungen Nr. 1–4/1965.

#### Ergänzungen zum Beitrag „Die Schloßberger Kleinbahn“ von Erika Tietze im dev-kurier 3/74

Aus der DDR erhielten wir zum Beitrag über die Schloßberger Kleinbahn den Hinweis, daß ihr Fahrplan zumindest zeitweise im Reichskursbuch veröffentlicht wurde; jedenfalls enthält das Kursbuch, das vom 1. 4. 1940 an gültig war, einen Fahrplan der Schloßberger Kleinbahn, den wir aus Platzgründen nur mit den wichtigsten Bahnhöfen wiedergeben können. Gemäß eines Vermerkes des Kursbuches war dieser Fahrplan auch schon 1939 gültig.

Km	Bf.	Zug-Nr.
0,0	Schloßberg Klb.	
11,0	Grumbkowsfelde	
16,4	Wetterau	
30,0	Haselberg	Zug-Nr.
Km	Bf.	
0,0	Haselberg	
13,6	Wetterau	
19,0	Grumbkowsfelde	
30,0	Schloßberg Klb.	Zug-Nr.
Km	Bf.	
0,0	Grumbkowsfelde	
19,6	Schirwindt	Zug-Nr.
Km	Bf.	
11,3	Doristhal	
Km	Bf.	Zug-Nr.
0,0	Schirwindt	
19,6	Grumbkowsfelde	Zug-Nr.
Km	Bf.	
0,0	Doristhal	
11,3	Wetterau	

	2	4	6	
ab	8.52	14.12	20.08	
an	9.18	14.38	20.34	
ab	9.21	14.41	20.37	
an	9.35	14.54	20.50	
ab	9.45	14.57	20.53	
an	10.08	15.30	21.26	
	1	3	5	7
ab	6.20	10.44	w16.30	s18.30
an	6.55	11.17	17.03	19.01
ab	6.58	11.18	17.05	19.04
an	7.14	11.31	17.18	19.16
ab	7.17	11.34	17.20	19.19
an	7.45	12.00	w17.46	s19.40

ab	9.21			
an	10.08			
	12	14		
ab	14.57	20.53		
an	15.29	21.25		
ab	21			
an	10.38			
ab	11.31			
	11	13	15	
ab	6.20	w16.30	s18.34	
an	6.54	w17.02	s19.00	

Von den Kurswagenübergängen in Grumbkowsfelde bzw. Wetterau ist nichts vermerkt. Die teilweise recht kurzen Aufenthalte lassen es auch unwahrscheinlich erscheinen, daß noch rangiert werden mußte.

#### Aus der Verwaltung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V.

Wenn in einer Museumseisenbahnvereinigung von den „Aktiven“ gesprochen wird, dann ist meist nur von den Personen die Rede, die in ihrer Freizeit direkt am Aufbau und an der Unterhaltung einer Museumsbahn mitwirken. Man tut damit den Leuten Unrecht, die von der Öffentlichkeit kaum bemerkt, im eigenen Heim viel Zeit und Arbeit in die Verwaltung ihres Vereins investieren und dabei nur in wenigen Fällen einen Ausgleich zu ihrem beruflichen Alltag haben. So und nicht anders sieht es auch beim Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. aus. Dabei ist der DEV in der glücklichen Lage, eine relativ kleine und leistungsfähige Verwaltung zu besitzen, die trotz

## Veranstaltungskalender

Hinweise auf Veranstaltungen nimmt die Redaktion gerne entgegen. Voraussetzung für eine Veröffentlichung ist, daß die Veranstaltung der Öffentlichkeit zugänglich sind. Bei Einsendungen bitten wir um Beachtung der Redaktionsschluß- und Erscheinungstermine. Leser, die gerne nähere Informationen haben möchten, wenden sich bitte an den jeweiligen Veranstalter und legen ihrer Anfrage einen mit Drucksachenporto frankierten Briefumschlag bei.

15. bis 31. März 1975: Meet the Preservation – Railroader-Frühjahrsmeeting in Bruchhausen-Vilsen: Arbeiten an der Museums-Eisenbahn, Exkursionen und Besichtigungen, Erfahrungsaustausch. Kostenlose Gemeinschaftsunterkunft, Gemeinschaftsverpflegung zu günstigem Preis. Anmeldung und Information: Ulf-Dietrich Otto, 1000 Berlin 20, Jaczostraße 69.

19. März 1975: Besichtigung des Bundesbahnausbesserungswerkes Bremen. Beginn 10.30 Uhr. Treffpunkt: Werkseingang Brebacher Straße 34. Veranstalter: Deutscher Eisenbahn-Verein e. V. Anmeldung und Information: Ulf-Dietrich Otto, 1000 Berlin 20, Jaczostraße 69.

19. März 1975: Besichtigung des Modellraumes der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft am Überseehafen. Beginn 15.00 Uhr. Treffpunkt: BLG-Gebäude am Überseehafen. Veranstalter: Deutscher Eisenbahn-Verein e. V. Anmeldung und Information: Ulf-Dietrich Otto, 1000 Berlin 20, Jaczostraße 69. Die Anmeldung zu diesen beiden Besichtigungen, die im Rahmen des Railroader-Frühjahrsmeetings stattfinden, ist aus organisatorischen Gründen seitens der Deutschen Bundesbahn und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft erforderlich.

21. bis 24. März 1975: Fahrt mit dem „Gläsernen Zug“ von München nach Essen anlässlich der Verkehrsausstellung „Schiene und Straße“. In diesem Zusammenhang werden am 22. März je eine Vormittags- und Nachmittagsfahrt und am 23. März tagsüber einige Pendelfahrten mit dem „Gläsernen Zug“ ab Essen veranstaltet. Anmeldung und Information: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., 7500 Karlsruhe 1, Postfach 2053.

30. März 1975: Exkursion von Bruchhausen-Vilsen zur Meppen-Haselünner Eisenbahn mit Sonderfahrt auf dieser Privatbahn. Anmeldung und Information: Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., 2814 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66.

wachsender Aufgaben einen erhöhten Personalbestand bisher durch zahlreiche Rationalisierungsmaßnahmen vermeiden konnte. Welche Arbeiten hier 1974 durchgeführt bzw. in Angriff genommen worden sind, darüber soll dieser Beitrag informieren.

Die getroffenen Rationalisierungsmaßnahmen drücken sich in der Hauptsache bei der „museums-eisenbahn“, beim dev-versand und im Werbeferat in einer Neuordnung von Zuständigkeiten und Kompetenzen sowie in einer Neuordnung des Vertriebes der „museums-eisenbahn“ aus.

An die Einhaltung finanzieller Richtlinien sind weitreichende Entscheidungsbefugnisse gebunden, die der Redaktion in Sachen „die museums-eisenbahn“ eingeräumt worden sind. Ziel dieser Maßnahme ist eine wirtschaftliche Führung dieser Zeitschrift, die vorher infolge der Kompetenz- und Zuständigkeitsteilung zwischen Redaktion und Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. nur bedingt möglich war.

Rationeller arbeitet auch der Vertrieb der „museums-eisenbahn“, seitdem die Versandabteilung in Nienburg/Weser zum Jahresende aufgelöst worden ist. Drei Jahre lang hatten sich Herr Weinandt in Nienburg und Herr Saathoff in Bremen und ihre Helfer die Arbeit geteilt. Die Gründe, die zu dieser Maßnahme führten, sind in personellen Schwierigkeiten in Nienburg, die zu leichten Verzögerungen bei der Auslieferung der Mitglieder- und Abonnentenhefte führten, und in wachsenden Vertriebsaufgaben infolge des Anschlusses weiterer Vereinigungen an „die museums-eisenbahn“ zu suchen, die bei einem „zweigleisigen“ Versand einen wesentlich höheren Verwaltungsaufwand zur Folge gehabt hätten. Durch die Neuorganisation des Vertriebes ist es möglich, den Verwaltungsaufwand auf ein Minimum

zu beschränken, Kosten einzusparen und die Lagerhaltung zu vereinfachen. Auch die Leser dieser Zeitschrift werden von dieser Maßnahme profitieren, weil die Auslieferung der Hefte beschleunigt wird.

Im dev-kurier 3/74 wurde dem Bedauern Ausdruck gegeben, daß dem dev-versand 1974 kaum Mittel zur Erweiterung des Angebotes zur Verfügung gestellt worden sind. Unter anderem war das der Anlaß zu der Zuschrift eines entrüsteten Lesers, der fragte, was wohl wichtiger sei, die Museums-Eisenbahn oder das Drum und Dran? Diese Einstellung zeugt von einer ungenauen Kenntnis der Realitäten: Der Betrieb der Museums-Eisenbahn trägt sich zwar selbst, aber die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb reichen längst nicht aus, um auch die erforderlichen Kapitalinvestitionen durchführen zu können. Die Mittel für den Gleisbau, für die Restaurierung von Fahrzeugen und für andere Arbeiten werden im Büfettwagen, im Verkaufstand der Museums-Eisenbahn und im dev-versand erwirtschaftet. Dementsprechend ist der Versand nicht als Zweck, sondern als ein Mittel zum Zweck, als Beitrag zur Unterhaltung der Museums-Eisenbahn anzusehen. Unter diesem Gesichtspunkt müssen auch die Bemühungen zur Erweiterung und Ergänzung des Versandangebotes gesehen werden.

Nachdem im Verlauf des Jahres 1974 fast alle älteren Versandartikel ausverkauft und das Angebot um wenige Drucksachen erweitert werden konnte, kann der dev-versand zu Beginn des Jahres 1975 mit zahlreichen Neuheiten aufwarten. Das größte Interesse werden mit Sicherheit die britischen HOe-Modellbausätze von Fahrzeugen der Talylyn Railway finden. Hierbei handelt es sich um Weißmetall-Gehäusebausätze der zweiachsigen Tenderlokomotiven „Dolgoch“ und „Douglas“, die durch Arnold-rapido-Fahrgestelle fahrbereit gemacht werden können. Passend dazu sind Kunststoff-/Weißmetall-Bausätze eines zwelachsigen Abteilwagens, eines zwelachsigen Packwagens, eines vierachsigen Abteilwagens, eines kombinierten vierachsigen Personen-/Packwagens und einer Schieferlore erhältlich. Die Fahrzeuge, die mit zu anderen Fabrikaten passenden Kupplungen versehen sind, eignen sich stilistisch auch für den Einsatz auf der Modelleisenbahnanlage des deutschen Modelleisenbahners. Wenn sich diese zwei Lokomotiven und fünf Wagen gut einführen, wird der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. das HOe-Modellbahnangebot aus britischer Fertigung um weitere interessante Fahrzeuge (z. B. eine 1'C 1'-Tenderlok, verschiedene Personen- und Güterwagen) und Zubehör erweitern.

Mehr Beachtung als bisher wird in der Zukunft dem Postkartenangebot gewidmet. Das gilt sowohl für eisenbahngeschichtliche Postkarten als auch für Karten mit Motiven der Museums-Eisenbahn. Bereits im November 1974 sollte eine Schwarzweißkarte mit dem Werkfoto einer Schwesterlook der „Spreewald“ erscheinen, jedoch erreichte uns das Repro nicht rechtzeitig, so daß sich die Auslieferung etwas verzögerte, wofür wir um Entschuldigung bitten. Neben dieser Postkarte erscheinen im Frühjahr vier weitere SW-Postkarten mit Motiven der Hoyaer Eisenbahn, der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf und der Museums-Eisenbahn. Weitere eisenbahngeschichtliche Postkarten werden folgen, wobei wir uns über jede Unterstützung mit Filmmaterial aus der Leserschaft freuen würden. Falls Sie uns helfen möchten, wenden Sie sich bitte an Herrn Bernd Beckmann in 2800 Bremen 1, Manteuffelstraße 34. Bis zum Beginn der diesjährigen Fahrsaison werden voraussichtlich noch zwei weitere Farbkarten der Museums-Eisenbahn erscheinen. Daneben beabsichtigt der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. auch die Herausgabe von Dia-Serien von der Museums-Eisenbahn und ihren Fahrzeugen. Hier befinden sich die Arbeiten noch im vorbereitenden Stadium, so daß wir an dieser Stelle noch keine konkreten Angaben machen können.

Weiterhin erhältlich ist der Buchfahrplan 1974 der Museums-Eisenbahn. Da sich der Fahrplan der Saison 1975 gegenüber dem des Vorjahres nicht geändert hat, wird ein Berichtigungsbblatt für den diesjährigen Fahrbetrieb herausgegeben.

Von sechzehn Aufnahmen der Stereo-Langspielplatte „Dampflok-Romantik in Stereo“ von Johannes C. Klossek sind allein vier Hörszeneen auf der Museums-Eisenbahn aufgenommen worden. Aus diesem Grund ist die Schallplatte beim Verkaufstand in Bruchhausen-Vilsen und auch über den dev-versand erhältlich. Wer noch nicht genug Dampflokgeräuschkonserven im Platten-schrank stehen hat und an weiteren Stereo-Lp's und -Ep's mit Aufnahmen aus Deutschland, Österreich, Frankreich und anderen Ländern in-

teressiert ist, die er nicht so leicht in deutschen Geschäften erwerben kann, der wende sich bitte ebenfalls an Herrn Beckmann. Sollte ausreichen-des Interesse bestehen, ist der dev-versand gerne bereit, auch hier sein Angebot zu erweitern.

Nachdem die Weihnachtskarte des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. mit Ausnahme des ersten Jahres, in dem ein Dampfzug der Barytbahn mit der „Helene“ abgebildet war, durchweg Motive aus der DDR zeigte, ist 1975 erstmalig ein Winterbild der Museums-Eisenbahn abgebildet. Dabei handelt es sich um das Aquarell von Ferry Ahrlé, das dem dev-kurier 4/74 als Titelbild diente.

Aus Gründen der Beschränkung des Verwaltungsaufwandes auf ein Minimum hat der Deutsche Eisenbahn-Verein bisher immer vermieden, beim dev-versand gegen Rechnung zu liefern. Bei kleinen Beträge, die ursprünglich fast ausschließlich den Warenwert bei Bestellungen ausmachten, ist das auch sinnvoll. Mittlerweile umfaßt das Angebot des Versandes auch zahlreiche Artikel, deren Wert über 20,— DM liegt, so daß mehrfach der Wunsch nach Lieferung gegen Rechnung laut wurde. Diesem Verlangen kommt der DEV ab sofort gerne nach, wenn der Bestellwert 25,— DM nicht unterschreitet. Unterhalb dieser Grenze ist eine Lieferung auch weiterhin nur bei Vorauszahlung des betreffenden Betrages zuzüglich 1,— DM Versandspesenanteil auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208 möglich, weil sonst der Verwaltungsaufwand unnötig anwächst, und Aufwand und Nutzen in ein schiefes Verhältnis geraten.

Das Werbereferrat des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. begann während der Wintermonate mit der Realisierung seines bisher umfangreichsten Projektes. Nachdem bereits im Vorjahr bei den Drucksachen des dev-kuriers eine neugestaltete und einheitliche Aufmachung erzielt werden konnte, sollte dies auch im ganzen Bereich des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und der Museums-Eisenbahn geschehen. Anders als beim dev-kurier fanden die Vorstellungen des Werbereferrates zunächst noch keine irragfähige Mehrheit. An der Notwendigkeit einer einheitlichen Neugestaltung der Drucksachen unter Verwendung neuer Schriftzüge und Embleme wurde nicht ge-zweifelt, jedoch diskutierte man sich an Detailfragen fest. Erst im Dezember, nach dem Erscheinen des Mitgliederwerbeblattes, gelang überraschend schnell der Durchbruch, und es konnte das Startsignal für die weitere Arbeit gegeben werden. Sie galt zunächst einmal den wichtigsten Drucksachen, wie z. B. der Sommerfahrplan 1975, der Tarifordnung, der Satzung, dem Versandprospekt und anderem. Gemeinsames Kennzeichen dieser Drucksachen ist das Format A 4/3 und eine unterschiedliche Farbgebung, an der jede einzelne Drucksache sofort erkannt werden kann. Im Laufe der Zeit werden alle weiteren Drucksachen nach und nach in neuer Gestaltung folgen. Mit einer schnellen Umstellung ist jedoch nicht zu rechnen. So umfangreich ist die zu bewältigende Arbeit, als daß sie in kürzester Zeit von ehrenamtlich tätigen Mitgliedern erledigt werden könnte, die auch noch weitere Aufgaben im Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. erfüllen.

### Aus der Arbeit der regionalen Mitgliedergruppen des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V.

#### Berlin

Mitgliedertreffen der Regionalgruppe Berlin finden an jedem ersten Dienstag im Monat in der Berliner-Kiendl-Gaststätte am S-Bahnhof Tempelhof statt. Auf dem Programm stehen folgende Vorträge: 1. April: Manfred Nafe — Schmale Spur in Sachsen und in Thüringen. 6. Mai: Peter-Jürgen Schmidt — Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Nebenbahnen. 3. Juni: Rainer Baumann — BR 94 und Bahnen in Österreich.

#### Hamburg

An der Werbung für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf beteiligten sich im Frühjahr 1974 weitere Betriebe der Hansestadt. Auch konnte auf der Hamburger Messe eine größere Anzahl Prospekte an Interessenten vergeben werden. Die Werbung bei der Deutschen Lufthansa wurde fortgesetzt, und es konnte wieder eine Zunahme der dort verkauften Fahrausweise verzeichnet werden. Im Sommerhalbjahr fanden keine Zusammenkünfte statt, weil ein Teil der Mitglieder ständig im aktiven Einsatz in Bruchhausen-Vilsen stand. Im Winter treffen wir uns wieder regelmäßig im Hobby-Keller von Herrn Kindermann.

### Fahrzeugzugang, Fahrzeugabgang und Fahrzeugunterhaltung

Fast ein Jahr lang hatte sich der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. um die Erhaltung des Personenwagens 112 der Inselbahn Wangeroooge (Deutsche Bundesbahn) bemüht, bevor er dieses Fahrzeug im November 1974 zum Preis von 800,— DM erwerben konnte. Damit rückten die zuständigen Bundesbahndienststellen ganz erheblich von ihren ursprünglichen Preisvorstellungen ab, die beim Schrottpreis (ca. 4000,— DM) lagen.

Der Wagen 112 der Inselbahn Wangeroooge kam erst 1963 zusammen mit dem gleichartigen Wagen 111 auf die ostfriesische Insel. Zuvor waren beide Fahrzeuge auf der Nebenbahn Nagold — Altensteig bis zur Stilllegung dieser württembergischen Schmalspurbahn im Einsatz gewesen, für die sie 1935 von der Firma Düsseldorfer Eisenbahnbedarf gebaut worden waren. Als nach Einstellung der Odenwaldbahn Mosbach — Mudau in Baden deren letzte vier moderne Drehgestellpersonenwagen nach Wangeroooge überführt worden waren, wurden die Wagen 111 und 112 überflüssig und sollten nach Abbau des Wagenkastens als Flachwagen weiter Verwendung finden, falls sich keine Museumsbahnvereinigung für ihre Erhaltung bereitgefunden hätte.

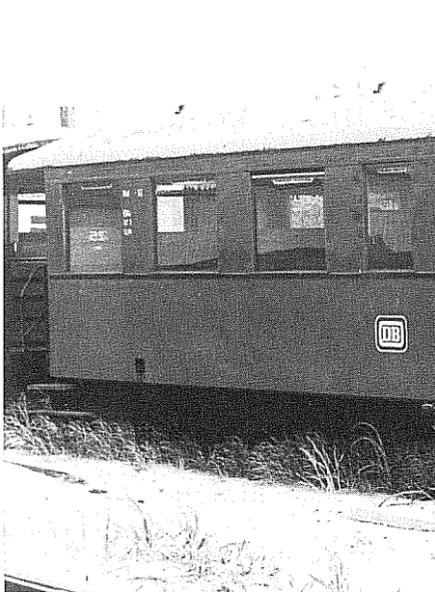
Mehrere Gründe waren für den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. maßgebend, sich nach Bekanntwerden dieser Pläne für den Kauf eines von beiden, nämlich des Wagens 112, einzusetzen. Beide Wagen sind zum einen eisenbahngeschichtlich interessant — sie besitzen Görlitzer Drehgestelle in Meterspurausführung und sehen aus wie Schmalspurreizugwagen der Deutschen Reichsbahn — zum anderen bieten sich die Wagen 111 und 112 mit dem hohen Fassungsvermögen von je 52 Sitzplätzen geradezu als Ergänzung für den Fahrzeugpark der Museums-Eisenbahn an, denn infolge der ständig wachsenden Betriebsleistungen und der zunehmenden Unterhaltungsarbeiten am Fahrzeugpark ist die Inbetriebnahme weiterer Personenwagen erforderlich, obwohl die Museums-Eisenbahn 1975 mit den Wagen 2, 3, 5, 6, 7, 9, 12, 14 und 18 bereits über neun betriebsfähige Personenwagen verfügt. Aber nur der Wagen 112 wäre aufgrund seines Zustandes nach Überführung zur Museums-Eisenbahn praktisch sofort einsetzbar.

Während der Kauf des Wagens 112 voll und ganz durch Spenden finanziert werden konnte — 860,— DM kamen in einer spontanen Aktion zusammen — bleibt zu hoffen, daß es gelingt, durch Spenden auch einen Teil der nicht unerheblichen Frachtkosten zum Festland und weiter nach Bruchhausen-Vilsen zu finanzieren. Gerade die Schiffsreise ist problematisch weil in Harle kein Kran zum Entladen des Schiffes vorhanden ist, und bedarf noch der Klärung. Obwohl der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. sich bemüht, den Wagen zu möglichst geringen Kosten zur Museums-Eisenbahn zu überführen, muß dennoch mit Ausgaben in Höhe von 4000,— DM und mehr zumindest gerechnet werden.

Neben dem Zugang des Wangeroooger Personenwagens hat die Fahrzeugsammlung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. auch einen Abgang zu verzeichnen. Dabei handelt es sich um den normalspurigen Personenwagen Nr. 7 (ex Niebüll — Dagebüll), der an die Dampfeisenbahn Weserbergland verschenkt worden ist, in deren Obhut er sich bereits seit 1972 als Leihgabe befand. Der Wagen ist außen und innen nicht in der besten Verfassung. Eine Herrichtung dieses historischen Fahrzeuges mit einem Kapitalaufwand von 5000,— DM und mehr lohnt sich für die DEW aus verständlichen Gründen nur dann, wenn sie langfristig die Nutzungsrechte des Wagens besitzt. In der Absicht, ihn käuflich zu erwerben, wandte sich die Dampfeisenbahn Weserbergland an den Deutschen Eisenbahn-Verein e. V., dessen Vorstand beschloß, das Fahrzeug zu verschenken. Er machte aber der DEW dabei zur Auflage, daß der Wagen, falls er nicht hergerichtet wird, vor der Verschrottung der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e. V. zum Ausschlichten angeboten wird.

An anderer Stelle in diesem Heft wird die Zukunft des Straßenbahnbeiwagens 134 (ex Stadwerke Pforzheim) als ungewiß geschildert. Nach Fertigstellung des Beitrages ergab sich überraschend eine neue Perspektive: Wenn alles klappt, wird der Wagen 134 in diesem Jahr eine Reise nach Süddeutschland antreten. Dort hat er nämlich einen neuen Liebhaber gefunden. Es handelt sich hierbei um den Inhaber des Heimerdin-

ger Kutschenhofes (zwischen Stuttgart und Pforzheim), der den Wagen restaurieren und im Originalzustand als Barwagen im Garten seiner Gaststätte aufstellen möchte. Die Werkstatt der Museums-Eisenbahn Bruchh.-Vilsen—Asendorf in Bruchhausen-Vilsen stand während der vergangenen Monate im Zeichen bisher nie dagewesener Winteraktivität. An allen Wochenenden waren im Durchschnitt immer zehn Mitglieder anwesend und beteiligten sich an der gründlichen Überholung der Personenwagen 6 und 3. Der Wagen 6 war bis zum Jahreswechsel fast fertiggestellt und hatte auch schon seinen grünen Außenanstrich erhalten. Da die graue Grundfarbe nicht witterungsbeständig ist, war das warme Wetter am Dezemberanfang dazu genutzt worden, den Wagen auch schon mit dem Außenanstrich



#### dev-adreßbuch

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.  
2814 Bruchhausen-Vilsen  
Bahnhofstraße 61, Postfach 66  
Telefon (0 42 52) 21 11  
Montags und donnerstags 18—20 Uhr  
An Betriebstagen:  
Sonntags 8—18 Uhr, samstags 13—18 Uhr

#### Geschäftsstellen der regionalen Mitgliedergruppen

**Berlin:** Edith Kückholz, 1000 Berlin 47, Egisheimer Weg 5, Telefon (0 30) 7 41 85 55

**Hamburg:** Heinrich Peters, 2000 Norderstedt 1, Kiebitzreihe 23

**Mittelweser:** Harald Schaefer, 3070 Nienburg/Weser Rehmenweg 37, Telefon (0 52 21) 34 69

**Nordharz:** Hans-Peter Müller, 3380 Goslar 1, Talstraße 21, Telefon (0 53 21) 6 16 13

**Osweslfalen:** Hans-Dieter Horst, 4801 Theesen, Straßburger Straße 323, Telefon (0 52 06) 6 06

**Rhein-Main:** Eberhard Kunst, 6000 Frankfurt/M. 1, Postfach 3523, Telefon (06 11) 57 67 09

**Saarland:** Dirk Kupfer, 6606 Gersweiler-Ottenhausen, Langheck 2

**Südniedersachen:** Gerhard Pastowski, 3352 Einbeck, Am Weidenfeld 60

#### Presse + Information

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

#### dev-versand

Eberhard Blutau, 3012 Langenhagen, Fasanenweg 13, Telefon (05 11) 73 16 47

#### Konten

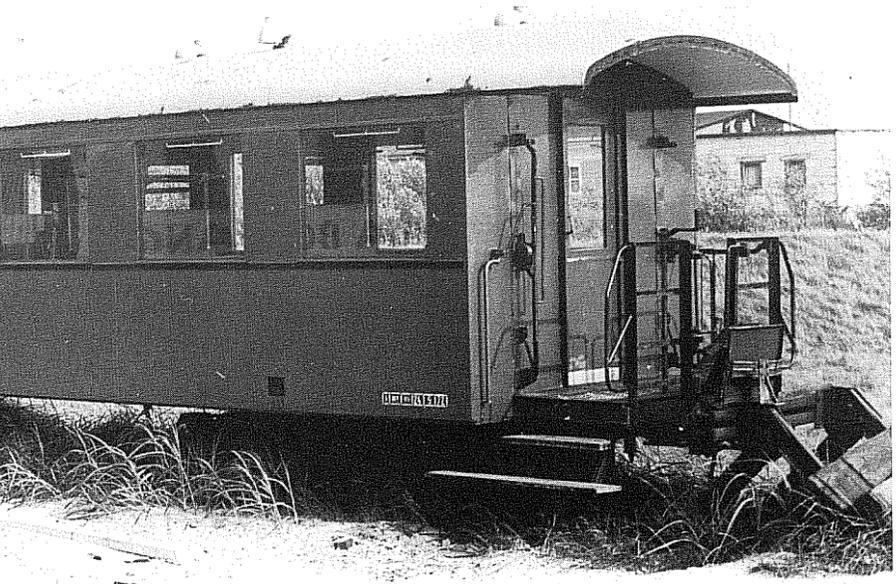
Spenden und Mitgliedsbeiträge:  
Kreissparkasse Vilsen in 2814 Bruchhausen-Vilsen, Konto 655 (BLZ 291 517 55)  
Postscheckamt Hamburg, Konto 3132 81-200 (BLZ 200 100 20)

Versand:  
Postscheckkonto Hamburg, Konto 1617-208 (BLZ 200 100 20)

zu versehen. Wachsende Aktivität in Bruchhausen-Vilsen und daher rührende beengte Raumverhältnisse im Aufenthaltsraum der normalspurigen Rottenwagen waren der Anlaß, das 1.-Klasse-Abteil, das ursprünglich erhalten bleiben sollte, nun doch auszuräumen und einen zweiten Aufenthaltsraum zu schaffen. Die Arbeit an den Triebfahrzeugen der Museums-Eisenbahn konzentrierte sich im wesentlichen auf die Lokomotive „Spreewald“, die in diesem Winter die letzte Zwischenuntersuchung vor ihrer nächsten Hauptuntersuchung erhält. 1975 wird die „Spreewald“ auch wieder mit einem Fabrikschild fahren, genauer gesagt mit einem Duplikat, das Herr Hunold nach fotografischen Vorlagen angefertigt hat. Betätigungsmöglichkeiten bestehen auf der Museums-Eisenbahn an jedem Wochenende. Der im

dev-kurier 4/74 angekündigte Arbeitseinsatz in der Karwoche wird auf die ganze Woche ausgedehnt und in das Frühjahrsmeeting mit einbezogen. Im Beiprogramm des Meetings werden am Mittwoch, dem 19. März, das Ausbesserungswerk der Deutschen Bundesbahn in Bremen und der Modellraum der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft besichtigt. Eine Woche darauf findet ein Ruhe- und Wandertag statt, der zum Besuch in Bruchhausen-Vilsen heimischer Betriebe benutzt wird. Zum Abschluß des Meetings führt ein Ausflug zur Meppen—Haselünner Eisenbahn.

Personenwagen Mst 112 der Inselbahn Wangeroooge.  
Foto: Peter Weinandt



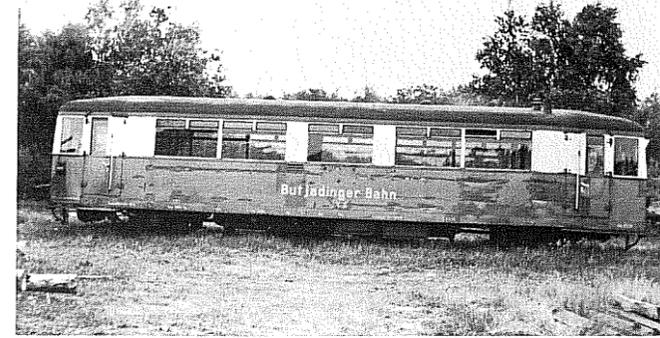
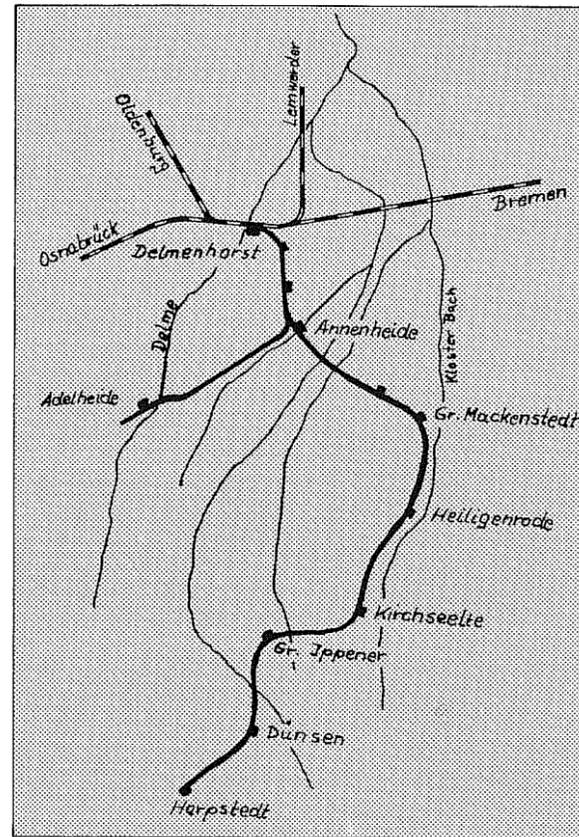
Museums-Eisenbahn-Lokführer Karl Hunold und Heizer Simon Köhler. Beide verstehen nicht nur, gemeinsam eine Dampflokomotive zu bedienen, sondern auch Tandem zu fahren, offenbar mit großem Vergnügen. Gerhard Pastowski schoß diesen Schnappschuß

# Die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH

## Geschichtliche Entwicklung und Streckenführung

Am 6. Juni 1912 wurde die Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt GmbH in Betrieb genommen. Sie wurde gegründet, um den Harpstedter Raum und die an der Strecke liegenden Gemeinden mit der Stadt Delmenhorst zu verbinden. Gründer der Bahn waren Preußen, Oldenburg und anliegende Gemeinden (Gründungsurkunden des Hannoverschen Regierungpräsidenten vom 19. 9. 1910 und des Großherzoglich Oldenburgischen Staatsministeriums vom 15. August 1912).

Die in Normalspur erbaute Strecke hat sich, von einigen Anschlußgleisen abgesehen, bis heute in ihrer Linienführung nicht geändert. Ab 1924 war das Landeskleinbahnamt Hannover der Betriebsführer. 1956 wurde der Betrieb in eigene Regie übernommen. Ihren heutigen Namen Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH hat die Bahn am 14. 6. 1951 erhalten.



T 172 in Harpstedt

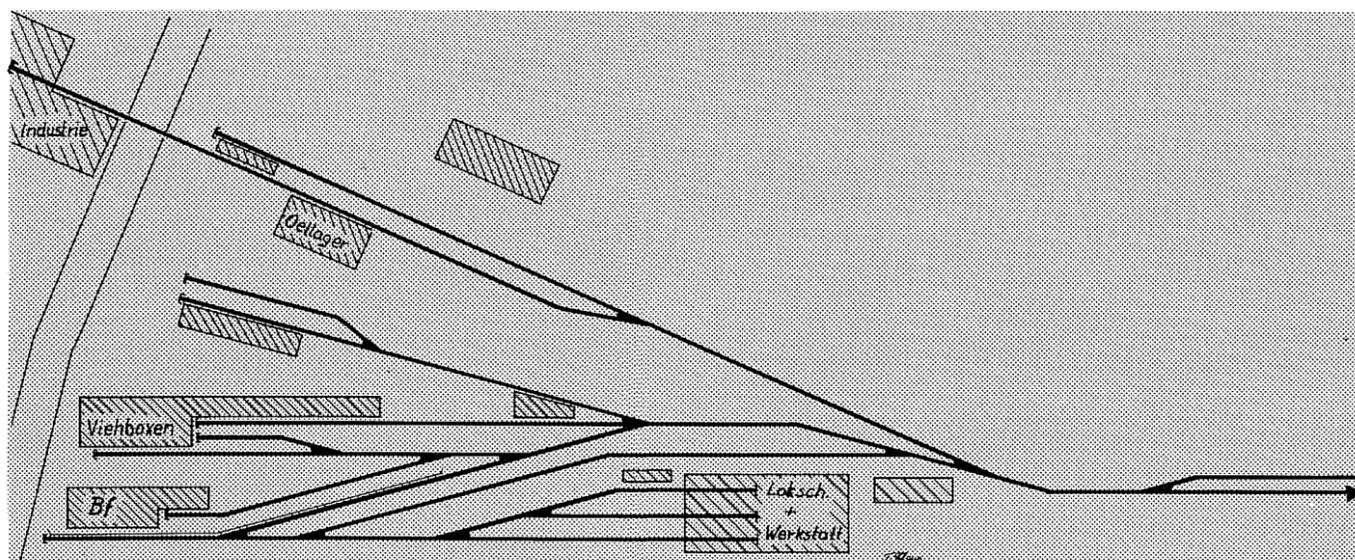
Foto: Gerd Wolff

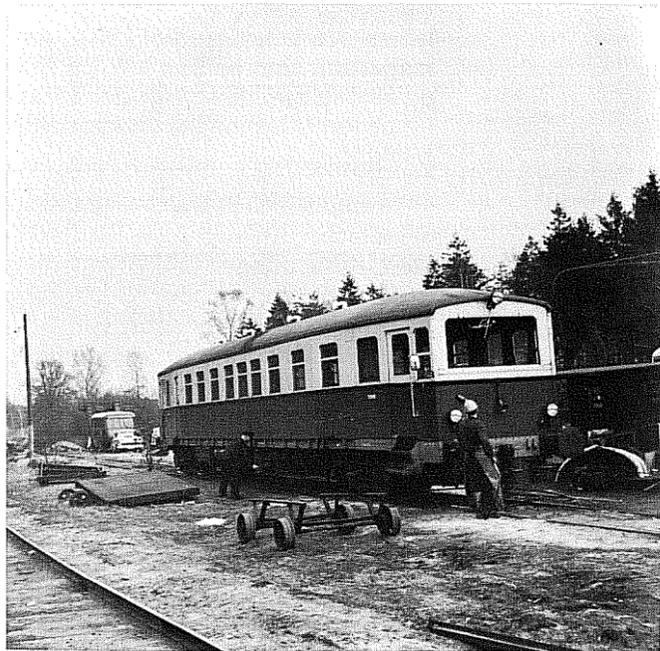
Die Streckenlänge für den öffentlichen Verkehr beträgt 22,5 km, insgesamt sind es 25,4 km. Es sind 50 km/h zugelassen. An der Strecke liegen 9 Bahnhöfe und 2 Haltepunkte.

Hauptsächlich werden landwirtschaftliche Erzeugnisse, Schlachtvieh, Kunstdünger und Brennstoffe befördert. Von großer Bedeutung war auch der Abtransport von Grubenholz. Das größte Aufkommen hatten die Bahnhöfe Groß Mackenstedt, Heiligenrode und Harpstedt (größter Holzabfuhrplatz in der Grafschaft Hoya). Besonders wichtig sind heute die Industrieanlüsse im Einzugsbereich von Delmenhorst und Annenheide sowie Truppentransporte nach Adelheide. In früheren Jahren herrschte lebhafter Ausflugsverkehr in die ausgedehnten Wälder um Dunsen und Harpstedt. Die langen Bahnsteige einiger Bahnhöfe erinnern noch heute an diese Zeiten. In den 30er Jahren fuhren die Ausflugszüge sogar ab Bremen Hbf.

### 220 k. Gegenrichtung 221

Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt																
220 k. Delmenhorst - Harpstedt						221 k. Harpstedt - Delmenhorst										
Zug Nr.	Delmenhorst	Annenheide	Gr. Mackenstedt	Heiligenrode	Kirchseele	Gr. Ippener	Dunsen	Harpstedt	Harpstedt	Dunsen	Gr. Ippener	Kirchseele	Heiligenrode	Gr. Mackenstedt	Annenheide	Delmenhorst
102	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
103	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
104	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
105	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
106	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
107	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
108	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
109	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
110	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
111	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
112	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
113	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
114	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
115	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
116	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
117	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
118	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
119	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1
120	5	22	10	16	15	24	10	6	10	1	10	1	10	1	10	1





T 172 in Harpstedt

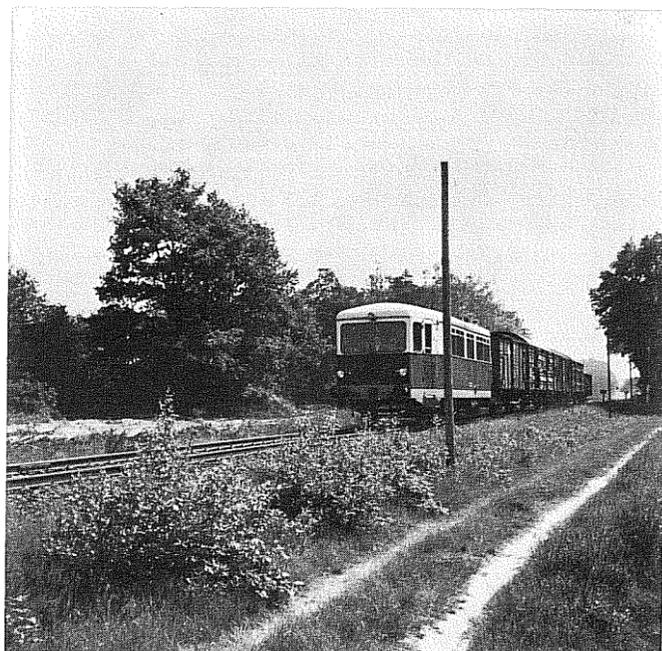


Foto: F. Claus T 121 zwischen Kirchseelte und Heiligenrode

Foto: F. Claus

Auf der DR-Strecke wurden diese Züge jedoch mit einer DR-Lok befördert. Erst in Delmenhorst kam die DHE-Lok vor den Zug. Zwischen 1963 und 1966 führte die DHE Zustellfahrten auf den DB-

Strecken Delmenhorst – Bremen-Huchting sowie Delmenhorst – Lemwerder durch.

Die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn hat in Delmenhorst Anschluß an die Bundesbahnstrecke

Bremen–Hude. Die Personenzüge der DHE hielten meist am Bahnsteig Nr. 11 auf einem Stumpfgleis. In östlicher Richtung verließen die Züge den DB-Bahnhof in Richtung Harpstedt. Mit einer scharfen

Foto: Gerd Wolff

Diesellok 273 in Harpstedt



Dampflok 301 mit Personenzug in Delmenhorst

Foto: H.-J. Sievers



Lok 353 und T 148 vor dem Schuppen in Harpstedt.

Foto: F. Claus

Rechtskurve ging es am Gaswerk vorbei.

Nach dem gesamten Umbau des DB-Bahnhofes (Höherlegung) wurde das Gleis der DHE 1971 direkt in den Rangierbahnhof ein-

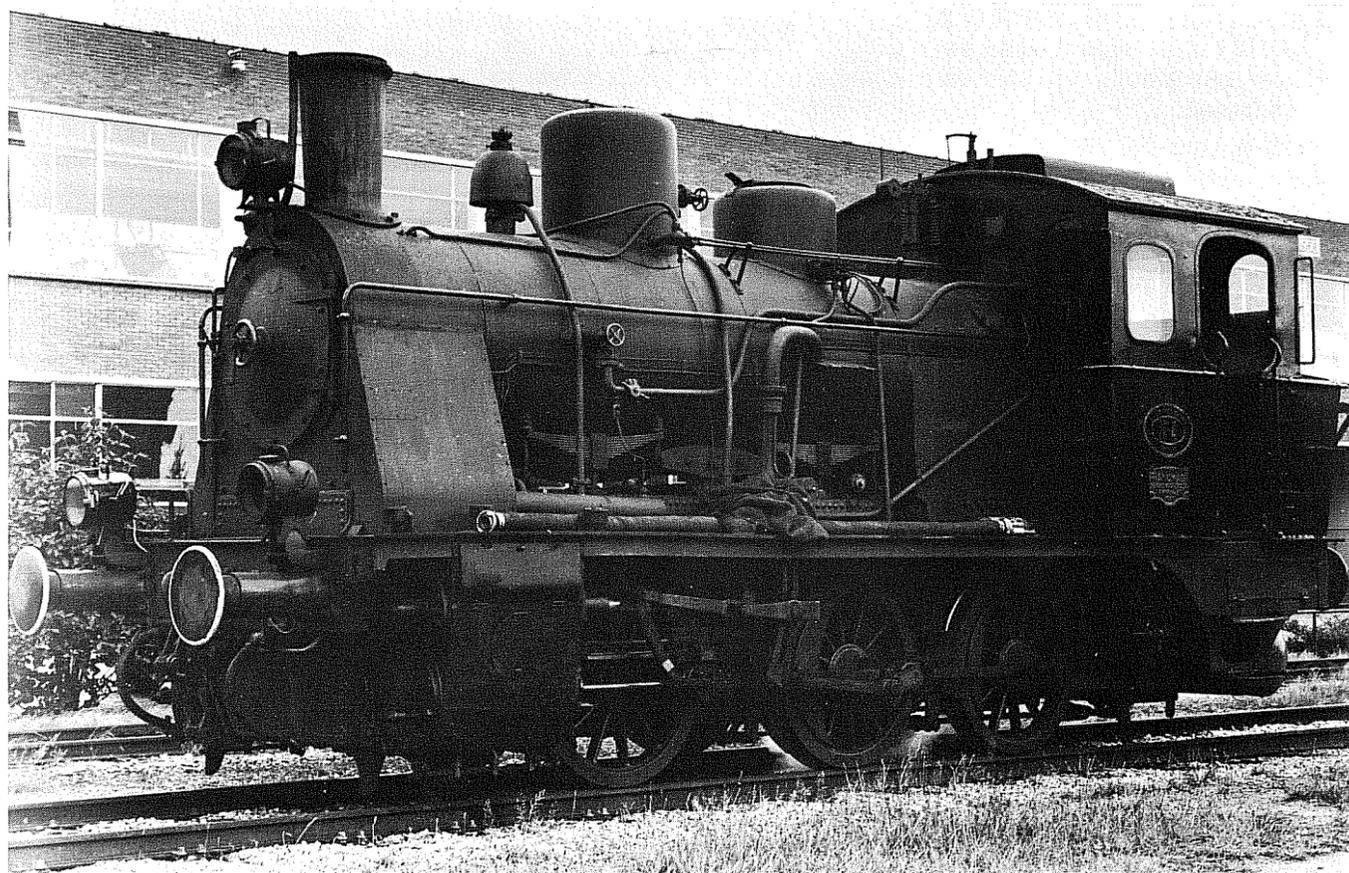
geführt, da Personenverkehr ja sowieso nicht mehr bestand.

Etwa nach 1 km erreichen wir den Bahnhof Delmenhorst-Süd, einen umfangreichen Güterbahnhof. Mehrere Anlieger (Margarine-

werk, Kaffeerösterei und Kohlenhandlung) haben eigene Gleisanschlüsse. Am Haltepunkt Hasporter Damm vorbei verlassen wir allmählich das Stadtgebiet von Delmenhorst. Unter der Umgehungs-

Dampflok 353 der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn als Nr. 4 auf der Museumseisenbahn Enschede-Haaksbergen.

Foto: Kuschy





T 148 in Kirchseelte



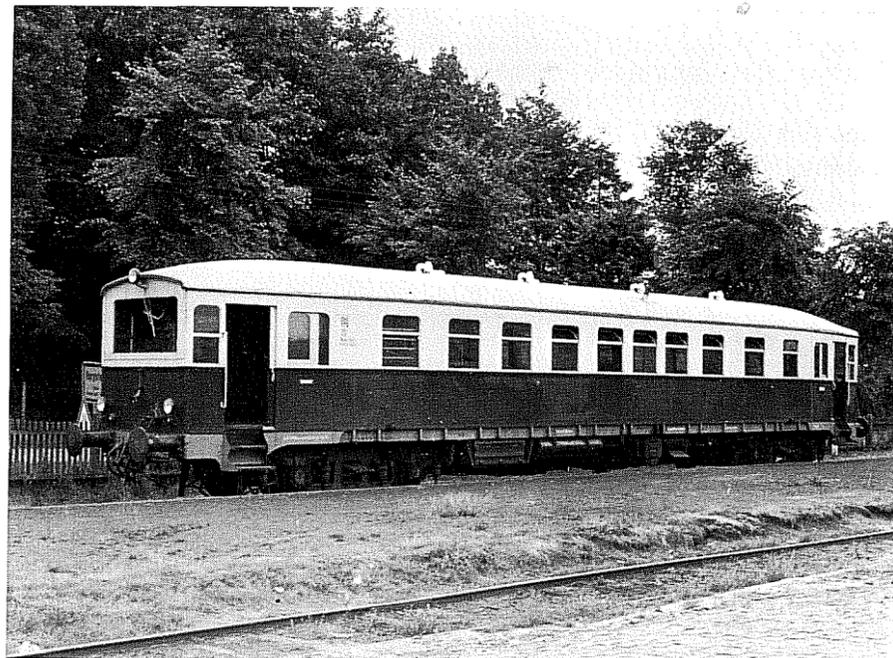
Foto: F. Claus Motordraisine der DHE.

Foto: F. Claus

straße hindurch erreichen wir Annenheide. Eine Papierfabrik sorgt für regen Güterverkehr. Von hier aus führt auch das Stichgleis zum Flugplatz Adelheide. 1936/37 ist es in Betrieb genommen worden. Das Rangieren der langen Militärzüge war dann auch vor einigen Jahren Hauptgrund zur Einführung des Zugfunks. Weitere Bedeutung hat dieses Gleis in letzter Zeit durch zahlreiche Industrieanschlüsse bekommen. 5 Anschlußgleise sind bereits vorhanden.

Wir fahren nun durch flaches Weide- und Wiesenland. Zahlreiche Gräben werden überbrückt. Den Haltepunkt Stelle erkennt man nur an einem Bahnsteig ohne Stationsschild. Bald darauf erreichen wir Groß Mackenstedt. Von Bedeutung ist hier der Holz- und Viehumschlag. Über Heiligenrode kommen wir zum idyllisch gelegenen Bahnhof Kirchseelte. Dicht beim Bahnhof befinden sich große Sandgruben. 1957/58 wurden hier von der DHE gewaltige Sandmassen zum Bau der Umgehungsstraße bei Delmenhorst abgefahren. Rund um die Uhr fahren täglich 12 bis 14 Züge mit ca. 12 Waggons. Es war eigens hierfür ein Gleis in die Grube gelegt worden. An der Baustelle in Delmenhorst wurde bei einem Unfall Lok 301 so schwer beschädigt, daß sie verschrottet werden mußte.

Weiter gehts durch landwirtschaftlich genutzte Flächen nach



Handdraisine der DHE

Foto: F. Claus

Groß Ippener. 1935 wurde hier ein 2,4 km langes Anschlußgleis zu einem Munitionslager gebaut. Nach dem Krieg wurde es nach und nach abgebaut.

Wir kommen nun in die ausgedehnten Kiefernwälder um Dünsen und Harpstedt. Diese waren früher Ziel zahlreicher Ausflugszüge der DHE. Nun fahren wir ein in den Endbahnhof, Bf Harpstedt. Vorbei am 3ständigen Lokschuppen mit angeschlossener Werkstatt fahren wir an den Bahnsteig vor dem großen Verwaltungsgebäude. Der Bahnhof liegt am östlichen

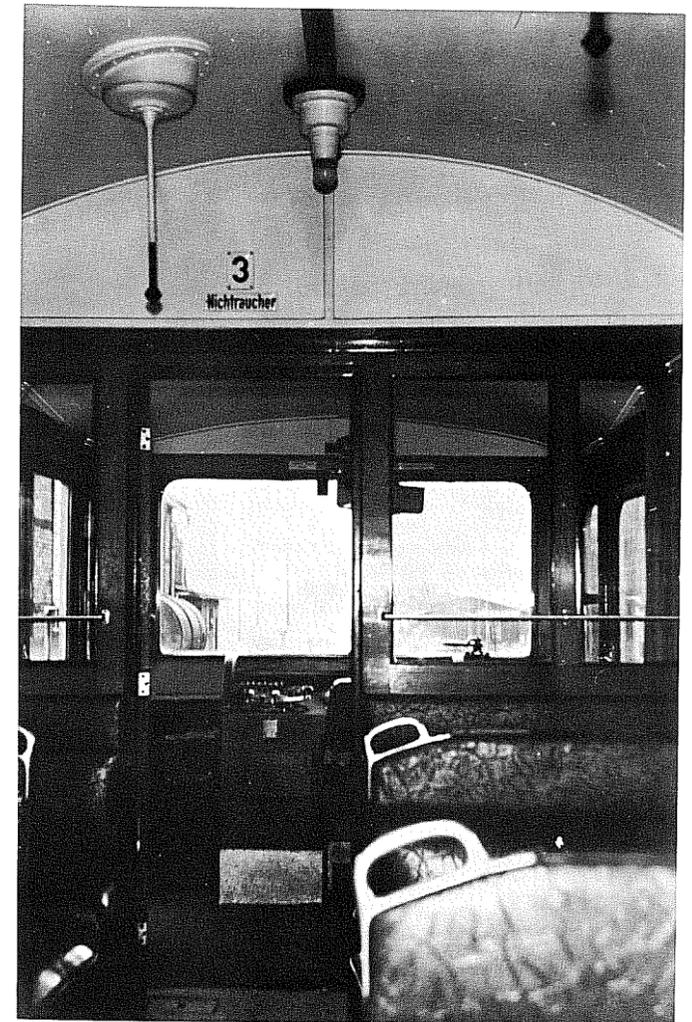
Ortsrand. Eine lange Ladestraße, große Schuppen und eine Schweinebucht bestimmen hier das Bild.

Bis zum Zweiten Weltkrieg bestanden Pläne, die Bahn südlich über Harpstedt hinaus um 28 km über Colnrade nach Barnstorf an die Hauptstrecke Bremen – Osnabrück zu verlängern. Zur Verwirklichung kam es jedoch nicht.

Durch Verlagerung der Verkehrsströme in Richtung Bremen verlor der Personenverkehr immer mehr an Bedeutung und wurde am 23. 9. 1967 eingestellt. Der Abschiedszug wurde von Lok 353 ge-

führt. Heute hat die DHE nur noch 2 Triebfahrzeuge, Lok 273 und Triebwagen 121. Diese Fahrzeuge dienen der Bewältigung des Güteraufkommens.

Der wichtigste Betriebszweig ist heute zweifellos der Straßenverkehr. Die DHE hat einen großen Bus- und Lkw-Park, mit dem sie einen umfangreichen Gelegenheits- und Liniendienst durchführt.



Beförderungsleistungen auf der Schiene:

Jahr	Personen	t	Jahr	Personen	t
1935	90 000	178 000	1961	83 311	77 104
1913	119 000	38 000	1938	138 810	84 019
1928	140 687	70 858	1947	657 000	57 000
			1972		78 500

### Liste der Triebfahrzeuge

#### 1. Dampflokomotiven

Betr.-Nr.	Bauart	km/h	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bemerkungen
1 = 301	Cn2t	40	Borsig	1911	8165	ausgemustert 1956
2 = 302	Cn2t	40	Borsig	1911	8166	ausgemustert 1960
3 = 332	Cn2t	40	Henschel	1912	11014	ausgemustert 1957; 1930 ex Hersfelder Kreisbahn Nr. 4
4 = 353	Cn2t	40	Hanomag	1925	10431	1969 verk. an MBS Enschede
5	Bn2t		Hanomag	1925	10453	1934 verk. an Smoschewer & Co., Iresheim

#### 2. Diesellokomotiven

Betr.-Nr.	Bauart	km/h	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bemerkungen
6 = 273	C	50	Henschel	1956	28638	360 PS

#### 3. Triebwagen

Betr.-Nr.	Bauart	km/h	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bemerkungen
1 = 148	VT2	50	Wismar	1936	20256	2 x 50 PS EVA-Typ 1968 verk. an MBS Enschede
2	VT2	50	Wismar	1936	20257	2 x 50 PS EVA-Typ 1947 verk. an Verden-Walsroder Eisenbahn
121	VT2	65	Wumag	1939	71004	2 x 145 PS 1957 ex Butjadinger Eisenbahn
172	VT4	75	Wumag	1927		2 x 145 PS 1954 ex DB 66901, Umbau, 1957 in Dienst gestellt, 1967 verk. an SWEG

zusätzlich 1 Rottenwagen: VW-Motor, A1, 30 km/h, Eigenbau

inzwischen nicht mehr vorhanden: 1 mit Radsätzen ausgerüsteter Unimog

### Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH

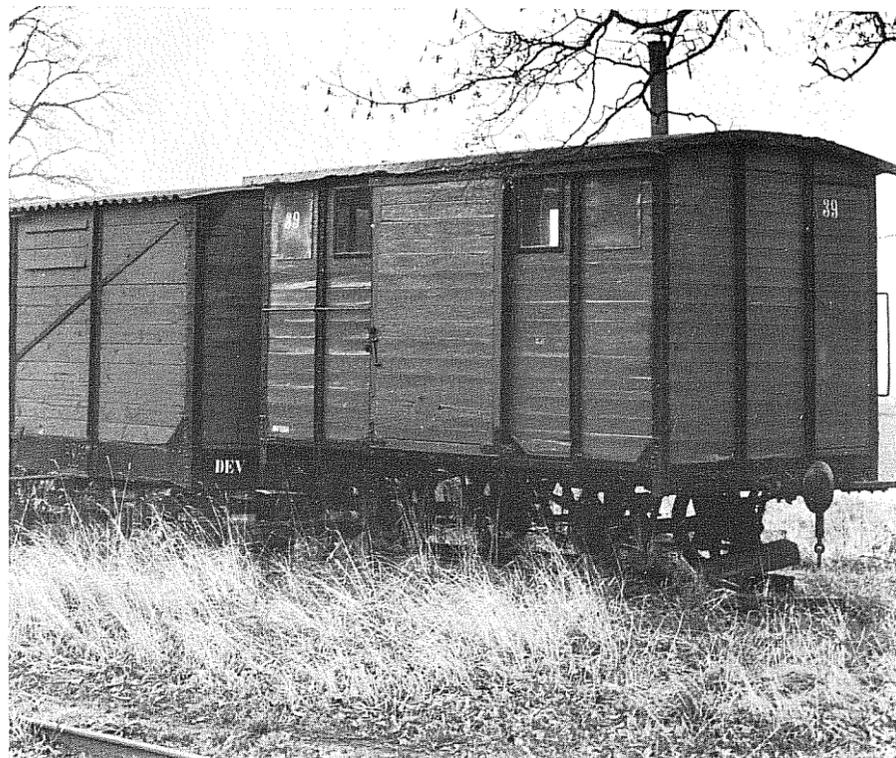


Die Fahrzeugsammlung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ist auf vier Orte verteilt: Bruchhausen-Vilsen, Heiligenberg, Asendorf und Berlin. Vier in der DDR erworbene Personen- und Güterwagen der ehemaligen Franzburger Kreisbahn und der Spreewaldbahn befinden sich in dem „Aw Siemensstadt“ und werden dort von Berliner Mitgliedern restauriert bzw. sind in einem Fall schon restauriert worden. Die Dampflokomotive „Hermann“ von der ehemaligen Kreis Altenaer Eisenbahn ist im historischen Lokschuppen des Bahnhofes Asendorf untergestellt. In Bruchhausen-Vilsen, dem unteren Endbahnhof der Museums-Eisenbahn mit dem Bahnbetriebswerk und der Werkstatt, befinden sich die betriebsfähigen, die in der Untersuchung und andere in der Restaurierung befindlichen Fahrzeuge, während der sogenannte „Schrott“ in Heiligenberg abgestellt ist – sehr zum Verdruss des Fremdenverkehrsvereins Homfeld-Heiligenberg, dem viel an der Beseitigung dieses „Schandfleckes“ gelegen ist. Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. beabsichtigt aber keineswegs, den Bahnhof Heiligenberg als Dauerdeponie für unansehnliche Fahrzeuge zu benutzen. Das beweist die stückweise Restaurierung der dort abgestellten Fahrzeuge, deren Zahl sich in den letzten Jahren ständig verringert hat und nur noch sieben Stück beträgt.

Dort ist einmal der Wagen 39 zu finden. Dieser reizende zweiachsige Güterwagen mit der extrem kurzen Länge von nur 5150 Millimetern kam 1966 zusammen mit dem gleichfalls in Heiligenberg abgestellten Packwagen 21 und dem offenen Güterwagen 31 von der Herforder Kleinbahn nach ihrer Stilllegung zur Museums-Eisenbahn. Während die Wagen 21 und 31 sofort in Betrieb genommen werden konnten, verhinderten beim Wagen 39 schmale Radlaufflächen und scharfe Spurränder seinen betrieblichen Einsatz, weshalb er bald nach Heiligenberg abgeschoben wurde und seitdem dort als Mannschaftswagen, zeitweilig auch als Fahrkartenausgabe diente. 1972/73 wurde er dort von Mitgliedern des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. aus Einbeck und aus dem Saarland restauriert und ist seitdem das Schmuckstück von Heiligenberg.

Der Packwagen 21 war nur von 1966 bis 1968 auf der Museums-Eisenbahn im Einsatz. Weil die Federn durchsackten, und der Pufferteller unter den der Lok zu laufen drohte, wurde der Pw 21 aus dem Verkehr gezogen und durch den Post-/Packwagen 22 ersetzt, den die Berliner Mitglieder restauriert hatten. Bedauerlicherweise sind die Mängel am Pw 21 noch nicht behoben, so daß der Wagen immer noch betriebsunfähig in Heiligenberg abgestellt ist.

Der Personenwagen 1 wurde bereits im dekurrier 3/74 ausführlich und mit einer Typenzeichnung vorgestellt. Aus diesem Grund möchten wir an dieser Stelle nur kurz auf ihn zu sprechen kommen. Zwar fanden im Sommer 1974 wieder Restaurierungsarbeiten statt, sie wurden aber eingestellt, weil die völlige Herrichtung dieses Fahrzeuges zu den schon für Material ausgegebenen viertausend Mark einen zweiten Betrag dieser Größenordnung erfordert hätte. Der Eigentümer verzichtete gleichzeitig aber auch auf die Verschrottung bis zum Erwerb eines gleichartigen, aber im Zustand besseren Personenwagens.



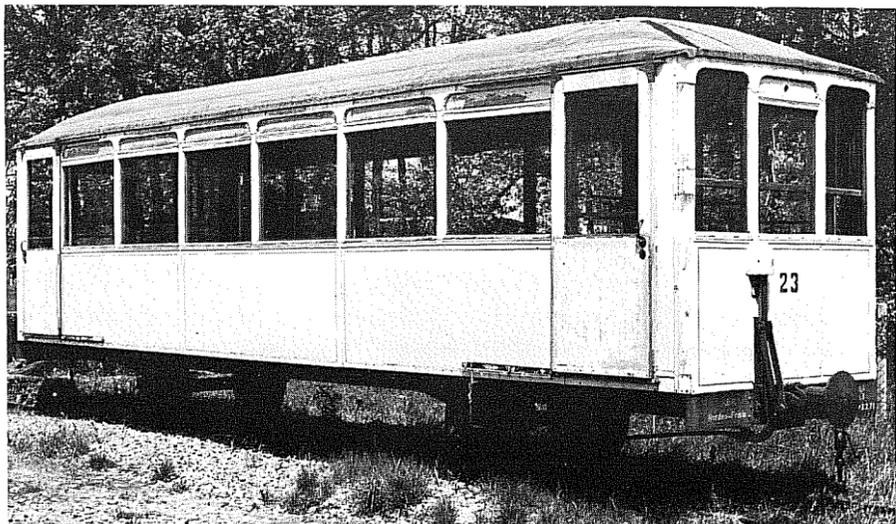
Die Wagen 1560 und 39 in Heiligenberg.

Foto: Beckmann



Personenwagen 1.

Foto: Beckmann



Personenwagen 23.

Foto: Beckmann

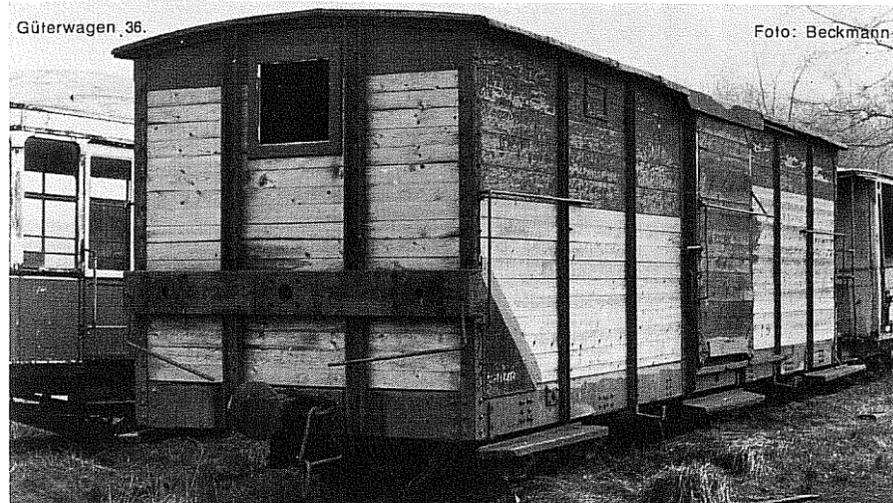
Beiwagen 134 der Stadtwerke Pforzheim auf dem Gelände des Bahnhofes Ittersbach zur Verschrottung abgestellt (1969).

Foto: Roll



Güterwagen 36.

Foto: Beckmann



Bei dem Personenwagen 23 handelt es sich um die zweite sogenannte „Mülltonne“. Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. erwarb ihn 1970 zusammen mit den Wagen 2 und 18 im Tausch gegen einen Flachwagen der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft von der Inselbahn Juist. Von diesen drei Fahrzeugen wurde zunächst der Wg 2 restauriert und 1971 als Wagen vierter Klasse in Betrieb genommen. Wegen des grauen Anstriches erhielt er bald den Spitznamen „Mülltonne“. Der vierachsige Wagen 18 folgte erst im September 1974 als Salonwagen. Auch der Wagen 23 soll eines Tages hergerichtet und wieder in Betrieb genommen werden. Wann dies aber geschehen wird, läßt sich heute noch nicht sagen.

Nicht restauriert wird dagegen der vierachsige gedeckte Güterwagen 1560, der auch unter dem Namen „Wellblech“ bekannt geworden ist. Vor sieben Jahren kam er von den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya zur Museums-Eisenbahn und diente dort als Gerätewagen, bis er 1973 seine Achsen für den Salonwagen 18 opfern mußte, und der Wagenkasten der Drehgestelle beraubt in Heiligenberg aufgebockt wurde. Dort steht er auf dem Abstellgleis, soll aber noch an einem festen Standort auf dem Bahngelände aufgestellt werden.

Von der Steinhuder Meer-Bahn stammt der zweite vierachsige gedeckte Güterwagen, der Wg 36, bei dem sich eine Restaurierung im Gegensatz zum „Wellblech“ lohnt. Mit den Arbeiten war auch schon einmal begonnen worden. Sie wurden jedoch zugunsten der Herrichtung von Personenwagen für den Fahrbetrieb unterbrochen, dürften aber bald wieder fortgesetzt werden.

Völlig ungewiß sieht die Zukunft des Personenwagens 134 aus, der siebente und schließlich letzte Wagen in Heiligenberg. Der 1927 von der Waggonfabrik Rastatt gebaute Wagen stammt aus einer Serie von zwölf Beiwagen für die Pforzheimer Straßenbahn, verkehrte zumeist jedoch auf der elektrischen Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach. Dem Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. wurde er 1969 von einem Mitglied geschenkt. Aufgrund seiner für Straßenbahnfahrzeuge typischen Rahmenkonstruktion kann er keine großen Zugkräfte übertragen und nur am Zugschluß mitlaufen. Zunächst war im Gespräch, ihn als Verkaufs- und Informationswagen zu verwenden. Dann zeigte der Verein Deutsches Straßenbahnmuseum Hannover Interesse an der Erhaltung des „Pforzheimers“. Als er jedoch seinen Worten keine Taten folgen ließ und den Beiwagen nicht abholte, geriet der 134er in den Mittelpunkt von Überlegungen, in Asendorf ein Wagencafé mit acht bis zehn Sitzplätzen zu schaffen. Obwohl es an Arbeitskraft und Kapital zur Ausführung dieses Planes nicht gefehlt hätte, wurde auch dieses Vorhaben auf Eis gelegt. Die vielen Überlegungen haben also nicht zur Klärung des Schicksals beigetragen, und der Zustand des Fahrzeuges verschlimmert sich immer mehr. Die Zukunft des „Pforzheimers“ bleibt ungewiß bis auf eins: Wenn der Verein Deutsches Straßenbahnmuseum Hannover nicht doch noch den Wagen abholt, dürfte der 134er auch weiterhin den Bahnhof Heiligenberg durch seine Anwesenheit erfreuen.

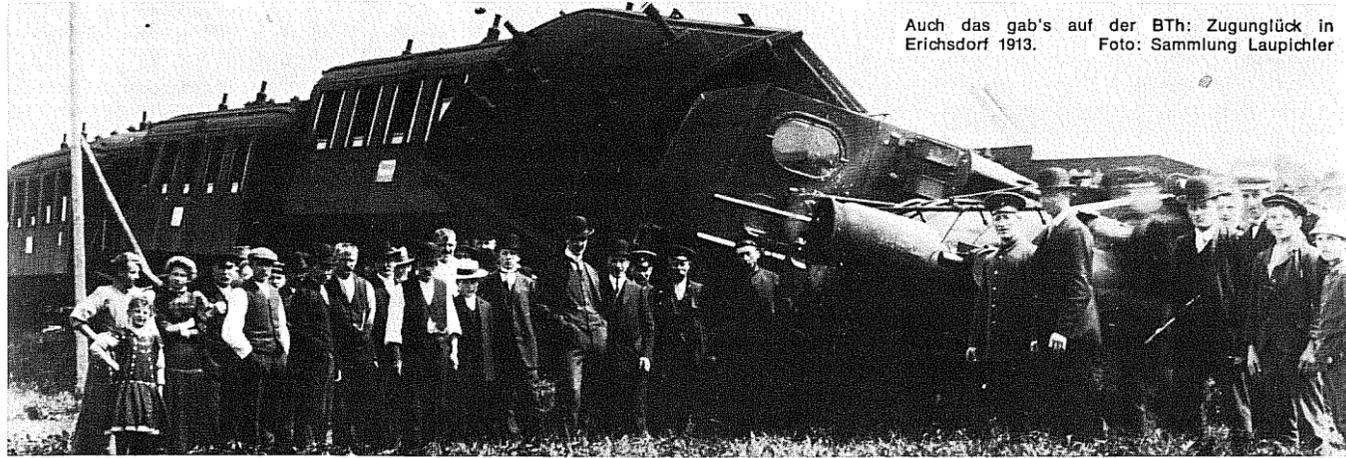
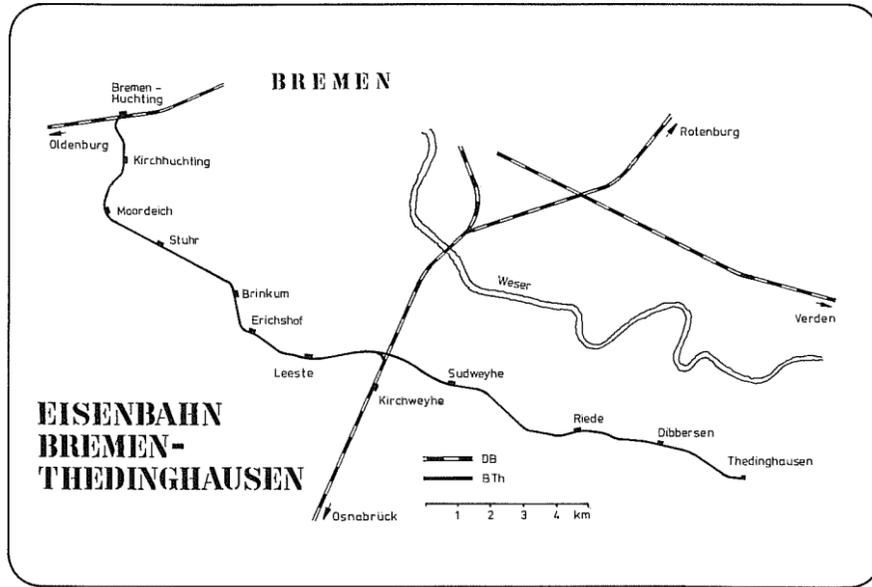
# DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF



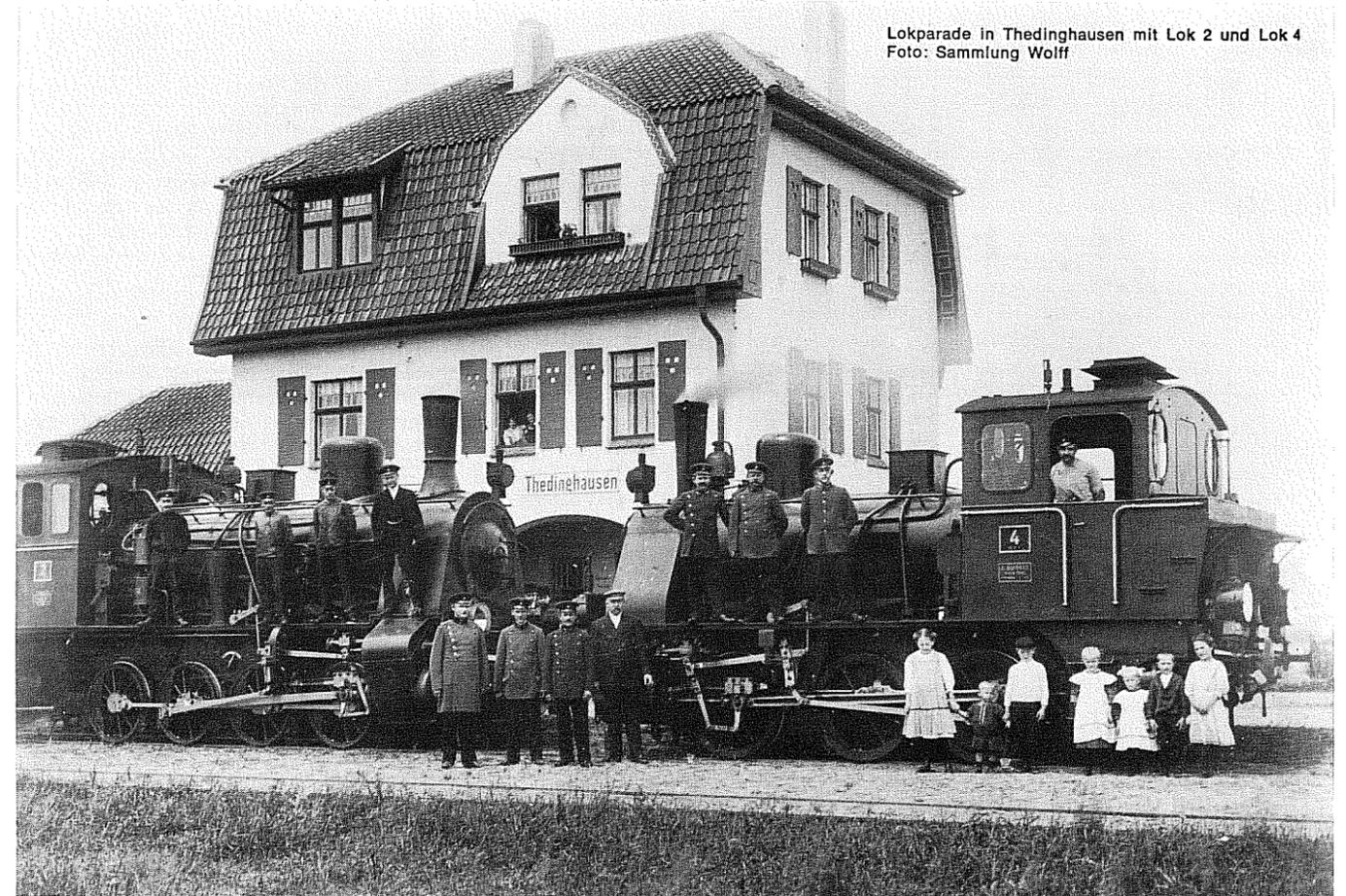
# Die Eisenbahn Bremen — Thedinghausen und ihre Vorgeschichte

Rolf Martens

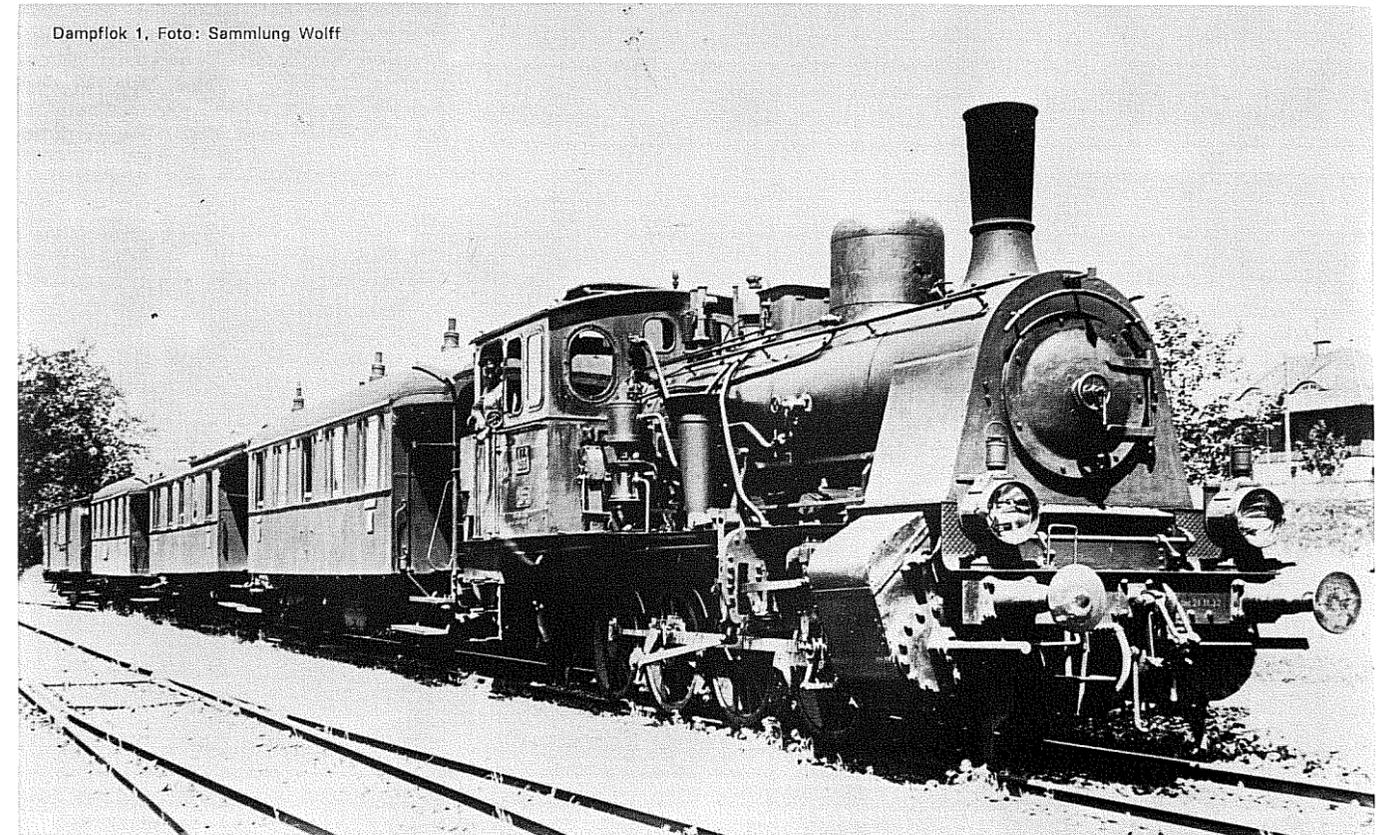
Während sich Bremens berühmte „Jan-Reiners“-Strecke nach Tarmstedt noch im Bau befand, sprach der Bremer Senat in einer Mitteilung an die Bürgerschaft der Hansestadt von einem neuen Kleinbahnprojekt (23. Januar 1900) „Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft A.G., Abteilung Berlin, hat im Oktober v. J. dem Senat angezeigt, daß sie in Gemeinschaft mit den interessierten Gemeinden das Projekt der Erbauung einer normalspurigen Kleinbahn verfolge, die von Arsterdamm über Kattenturm, Brinkum, Mackenstedt, Heiligenrode nach Harptstedt und von Mackenstedt über Stuhr nach Bahnhof Huchting, wo sie an die Großherzoglich Oldenburgische Staatsbahn sich anschließen werde, führen solle.“



Auch das gab's auf der BTh: Zugunglück in Erichsdorf 1913. Foto: Sammlung Laupichler



Lokparade in Thedinghausen mit Lok 2 und Lok 4  
Foto: Sammlung Wolff



Dampflok 1. Foto: Sammlung Wolff

## Triebfahrzeugliste der Eisenbahn Bremen – Thedinghausen

### Dampflokomotiven

Nr.	Bauart	Hersteller	F.-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
1	Dn2vt	Borsig	6679	1908	1914 verkauft an die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft
2	Dn2vt	Borsig	6680	1908	1914 verkauft an die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft
3	Dn2vt	Borsig	6681	1908	1914 verkauft an die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft
4	Cn2t	Borsig	8024	1911	1947 abgestellt 1952 +
5=27	Cn2t	Borsig	8343	1911	1949 verkauft an Beuel-Großenbusch
KN 1	C1'n2t	Borsig	5184	1903	1927 ex Klb. Kassel-Naumburg 1944 an Eberswalde-Schöppfurth
1 (I)	Cn2t	Henschel	1425	1882	1912 ex Klb. Frankfurt-Königstein verkauft an Beuel-Großenbusch
1 (II)	Cn2t	Borsig	4875	1901	ca. 1913 ex Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft 1953 +
203=184	Dh2t	Henschel	25657	1946	1966 ex Farge-Vegesacker Eisenbahn 1967 an Rinteln-Stadthagener Eisenb.
TWE 23	Cn2t	Borsig	4792	1900	1946 ex Teutoburger Wald-Eisenbahn 1954 +
24=26	Cn2t	Humboldt	416	1910	1954 ex Kiel-Schöneberg 1957 verkauft an Beuel-Großenbusch
32=36	Cn2t	Henschel	17397	1919	1951 ex Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn 1962 verkauft an Beuel-Großenbusch
3 (II)	Cn2t	Maschinenfabrik Esslingen	3086	1900	1925 ex Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft Nr. 1 1936 an Kaldenkirchen-Brüggen

### Diesellokomotiven

Nr.	Bauart	Hersteller	F.-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
V 21	B	Deutz	20245	1943	1949 ex Klb. Kassel-Naumburg 1951 zurück
V 22	B	Jung	9582	1940	1949 ex DEGA
V 62	D	MaK	600 129	1958	1950 an Farge-Vegesacker Eisenbahn

### Triebwagen

Nr.	Bauart	Hersteller	F.-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
1=30	AA	Wismar	20245	1934	1956 an Kiel-Schöneberg
2	AA	Wismar	20268	1936	ab 1949 vermietet an die Butzbacher Eisenbahn 1968 verkauft an die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

(1) Eine im August 1899 verfaßte Denkschrift habe von 1,930 Millionen Mark Kosten gesprochen, und „in der Voraussetzung, daß die Einnahmen der Bahn nicht schon von Anfang an zur Sicherung einer angemessenen Verzinsung ausreichen würden, werde davon ausgegangen, daß von den Interessenten (einzelne Personen, den an der Bahn liegenden Ortschaften, den von der Bahn berührten Staaten, Provinzen, Kreisen) eine Garantie übernommen werde... Zur Sicherung dieser Garantieverpflichtung solle ein Garantiefonds in Höhe von 260 000 Mark gebildet werden... An Stelle einer Beteiligung an der erwähnten Garantie könne auch die Gewährung von Zuschüssen a fonds perdu... treten.“ Die Gesellschaft bat Bremen deshalb um 60 000 Mark Zuschuß sowie um unentgeltliche Nutzung bremischen Grund und Bodens. Letztere Forderung lehnte die Bürgerschaft allerdings ab, da es sich ausschließlich um private Grundstücke handele. Schon im November 1899 erfolgte aber die Mitteilung, „daß die Interessenten infolge des ablehnenden Verhaltens der Gemeinde Brinkum übereingekommen seien, den Flügel Mackenstedt – Brinkum – Arsterdamm fallen zu lassen, mithin die Bahn von Harpstedt über Mackenstedt und Stuhr nach Huchting mit direktem Güterwagenübergang auf die Gleise der Oldenburgischen Staatsbahn in Ausführung zu bringen.“

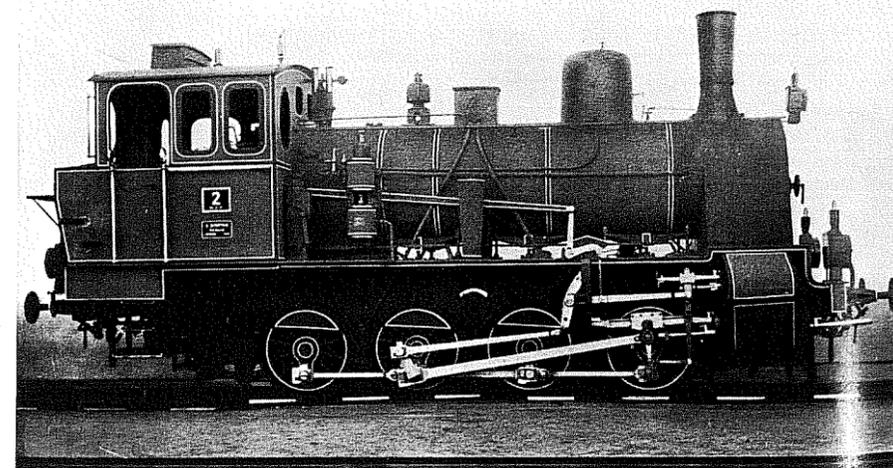
Die Länge dieser Bahn von Huchting nach Harpstedt betrage etwa 25 km, und die Kosten würden jetzt auf etwa 1,6 bis 1,65 Millionen Mark geschätzt, wobei das hügelige Gelände zwischen Mackenstedt und Harpstedt viele Erdarbeiten erfordere. „Für die Bewertung des Bremischen Interesses an dem Unternehmen kommt besonders in Betracht, daß die Bahn in Normalspur gebaut wird. Es wird beabsichtigt, die Güter- (und Vieh-) Wagen direkt

nach Bremen verkehren zu lassen, so daß beispielsweise die von der Strecke der Kleinbahn kommenden Viehwagen direkt auf den Schlachthof überführt werden können.“ Oldenburg habe sich im Prinzip mit dem Übergang der Güterwagen einverstanden erklärt. Die Bürgerschaft ist von der Bedeutung dieser Kleinbahn überzeugt und bewilligt 30 000 Mark verlorenen Zuschuß, die am Tage der Betriebseröffnung auszuzahlen seien.

Dann bleibt dieses Kleinbahnunternehmen allerdings in der Planung stecken, und nachdem fünf volle Jahre ergebnislos verstrichen sind, teilt der Senat der Gesellschaft am 5. Januar 1905 schließlich mit, „daß der in Aussicht gestellte Betrag von 30 000 Mark zurückgezogen werde.“ Noch im gleichen Jahre nimmt nämlich ein neues Projekt allmählich greifbare Formen an, das den bremischen Teil der Bahn Huchting – Harpstedt für eine Bahn nach Thedinghausen nutzen möchte. (Die Harpstedter Strecke ist dann später von Delmenhorst aus erbaut worden. Siehe auch die museums-eisenbahn 1/75). Auch dieses Unternehmen wird bereits seit Jahren von einem in Thedinghausen gegründeten Komitee verfolgt, doch 1905 tritt es endlich in die entscheidende Phase. Jedenfalls wird die bremische Bürgerschaft am 15. September 1905 darüber umfassend informiert (2).

Die in Bremen vom Bau der Tarmstedter Bahn (siehe dev-kurier 3/72) her bereits bekannte „A.G. für Bahn-Bau und Betrieb“ in Frankfurt hat das Thedinghausener Projekt nunmehr in die Hand genommen und bittet um die bremische Konzession sowie um einen Zuschuß von 50 000 Mark – das ist ein Fünftel der von preußischer, braunschweigischer und oldenburgischer Seite zu erwartenden Gelder. Sobald die Gesamtsumme von 300 000 Mark verllorener Zuschüsse gedeckt ist, will die Frankfurter Gesellschaft der „Bre-

Sammlung Wolff



In Thedinghausen 1910.  
Foto: Sammlung Laupichler



Lok. Nr. 184 in Leeste (1967). Foto: Laupichler



misch-Hannoverschen Kleinbahn A.G." ein Aktienkapital bis zu 2,3 Millionen Mark zur Verfügung stellen. Die bereits verstrichenen Jahre erklären sich vor allem aus der Tatsache, daß die Thedinghauser Bahn vier Konzessionen erfordert, denn sie berührt die Hoheitsgebiete von Preußen, Braunschweig, Oldenburg und Bremen.

„Die Bahn soll von der Station Huchting der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn abzweigen, zwischen den Dörfern Kirchhuchting und Mittelhuchting hindurch auf einer Strecke von etwa drei Kilometer bremisches Gebiet berühren, dann über Stuhr nach Brinkum laufen, letzteren Ort im Bogen südlich umgehend zwischen Hörde und Leeste hindurchführen, die Staatsbahn Bremen – Osnabrück nördlich des Bahnhofgeländes Kirchweyhe kreuzen und über Kirchweyhe, Sudweyhe, Riede den Flecken Thedinghausen erreichen.“ Die 26 km lange Bahn solle etwa 2 600 000 Mark kosten, normalspurig angelegt werden und damit einen direkten Übergang mit durchgehenden Tarifen auf die Oldenburgische Staatsbahn ermöglichen. Von Bremen werden dann sogar durchlaufende Personenzüge zur Bedingung gemacht, und alle Personenzüge der Bahn begannen bzw. endeten später in Bremen-Neustadt. Der „Bremisch-Hannoverschen Kleinbahn A.G.“ wird die Konzession erteilt, und die bremische Bürgerschaft bewilligt am 27. September 1905 die geforderten 50 000 Mark, unter der Voraussetzung, daß die übrigen fünf Sechstel gleichfalls aufgebracht werden. (3) Der Betrieb soll bis spätestens 1. Oktober 1908 aufgenommen werden, und die Zahlung erfolgt erst danach.

Der am 19. September 1908 veröffentlichte Fahrplan der „Kleinbahn Bremen – Thedinghausen“ gab dann freilich die Eröffnung zum 1. Oktober 1908 nur auf dem 12,3 km langen Abschnitt Bremen – Neustadt – Huchting – Brinkum bekannt, und es sollten noch einmal genau zwei Jahre vergehen, bevor endlich am 30. September 1910 der erste Zug „mit Girlanden und Flaggen geschmückt“ von Huchting bis nach Thedinghausen dampfte. Die Überbrückung der Staatsbahn bei Kirchweyhe hatte sich in die Länge gezogen, allerdings fand zwischen Bremen und Leeste bereits ein reger Verkehr statt, wenn man den Worten der „Bremer Nachrichten“ glauben darf. Landwirtschaftliche Produkte gingen in die Hansestadt – Kohlen, Baumaterialien und Düngemittel fanden den Weg in die Landgemeinden. (4) Natürlich fand die Eröffnung mit allem Pomp der wilhelminischen Zeit statt: Kriegervereine auf den Bahnsteigen – in Brinkum sogar zwei – durften ebensowenig fehlen wie Ehrenjungfrauen und Schulkinder. In Leeste, wo sich die Betriebsleitung der neuen Bahn etabliert hatte, „entzückten

**Quellen und Anmerkungen:**

- (1) Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft 1900, Seite 37–39.
- (2) daselbst 1905, S. 821–823.
- (3) daselbst 1905, S. 847.
- (4) „Bremer Nachrichten“ 1. Oktober 1910 (Nr. 270).



V 62 mit Güterzug in Kirchhuchting (1967).  
Foto: Laupichler

besonders drei kleine Mädchen, die ebenso wie ein Knabe mit heller Stimme Begrüßungsgedichte darbrachten.“ In Dübbersen erklangen sodann „die drolligerherzigen Klänge der braunschweigischen Nationalhymne“, und in Thedinghausen begrüßte der um den Bahnbau verdiente Gemeindevorsteher Wilckens den Zug. Nach zehn Jahren (!) durfte er endlich die Realisierung der lange gehegten Pläne erleben. Bei einem Festmahl im Hotel Meyerholz wurde auch der tüchtige Direktor Köhler der Bahngesellschaft besonders geehrt.

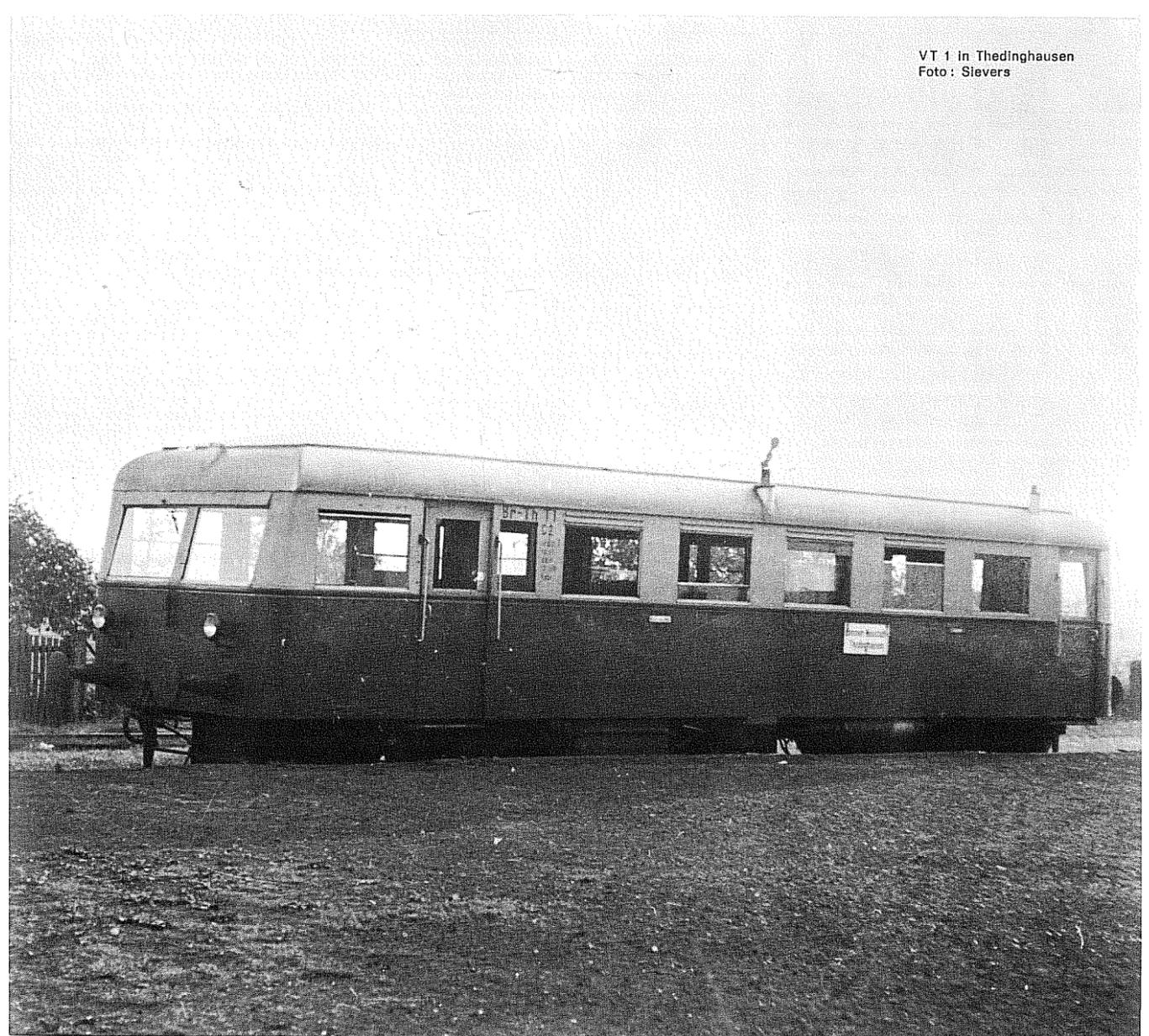
Für Bremen hat die Thedinghausener Bahn jedoch niemals die Bedeutung erlangt, wie sie die Tarmstedter Bahn immerhin gespielt hat, und die ursprünglich

geplante Verlängerung bis Hoya ist nie Wirklichkeit geworden. Andererseits hat natürlich die Normalspur der Bahn das Überleben bis in die Gegenwart ermöglicht, und wenn auch der Personenverkehr am 1. Oktober 1955 eingestellt wurde, so kommt die Diskussion um diesen Schienenweg immer wieder in Gang. Erschließt die Strecke doch das in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren zunehmend bebaute Gebiet Huchting – Moordeich – Stuhr – Brinkum und könnte bei entsprechendem Ausbau auch als Güterbahn von der Oldenburger zur Osnabrücker Bahn dienen – eine Funktion, die sie in den „brückenlosen Monaten“ des Jahres 1945 schon einmal ganz gut erfüllt hat.

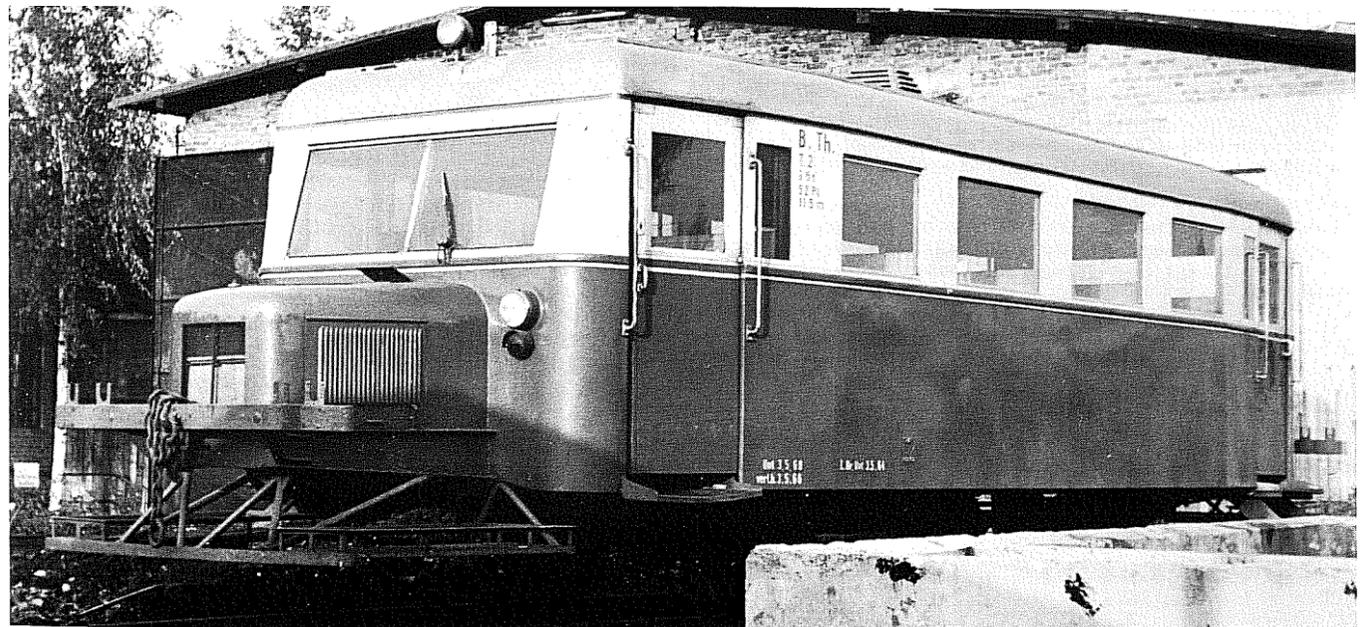
Draisine 1 in Leeste. Foto: Laupichler



VT 1 in Thedinghausen  
Foto: Sievers

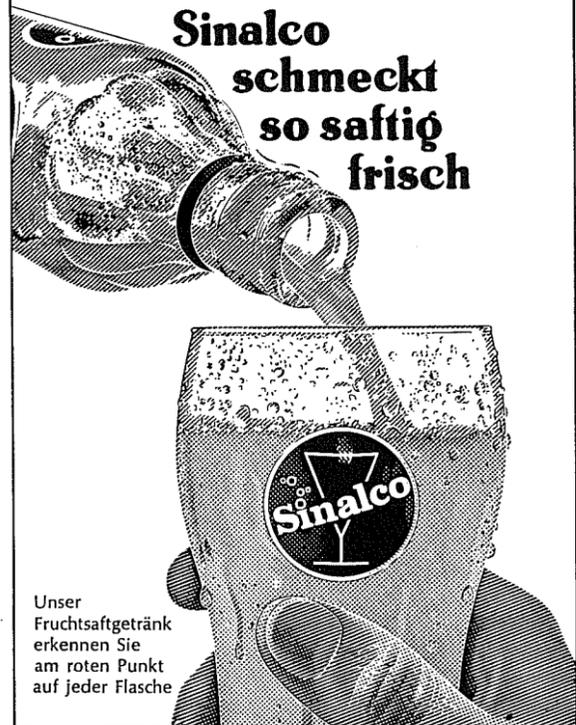


VT 2 der Eisenbahn Bremen–Thedinghausen auf der Butzbach-Licher Eisenbahn. Foto: Burlein





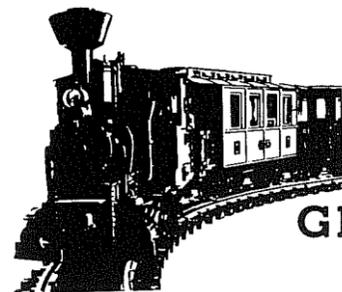
**Sinalco  
schmeckt  
so saftig  
frisch**



Unser  
Fruchtsaftgetränk  
erkennen Sie  
am roten Punkt  
auf jeder Flasche



**VILSA-BRUNNEN**  
Natürliche Bergquelle  
**Otto Rodekohl**  
3094 Bruchhausen-Vilsen



Die  
**ERSTE**  
und  
**EINZIGE**  
**GROSSBAHN**

für und  
**DRINNEN DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

**ERNST PAUL LEHMANN**  
PATENTWERK  
**NÜRNBERG**

**„Zum Dillertal“**  
HEINRICH BOMHOFF

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

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

**Hotel Mühlengrund**

G. Weber  
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN  
Telefon (04252) 21 77

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

**Dunkers Gasthaus**

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

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

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



3094 Bruchhausen-Vilsen  
Bahnhofstraße 51  
Telefon 0 42 52 / 6 11