

die museums- eisenbahn 1/1976

H 21 393 F

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

DM 4,50



„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

„Die Modellbahn - Ecke“

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

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

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



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

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch



Quellfrisch ins Glas!
VILSA-BRUNNEN
NATÜRLICHE BERGQUELLE OTTO RODEKOH - BRUCHHAUSEN-VILSEN

In Rekordzeit – ein Begriff!

LEHMANN-GROSS-BAHN

Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN

für
DRINNEN und **DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG

Liebe Leserin, lieber Leser!

In diesem Heft haben wir wieder einmal nach langer Zeit eine Eisenbahnstrecke in den Vordergrund gestellt, nämlich die Kleinbahn Vechta–Cloppenburg. Leider war es uns nicht möglich, trotz vieler Bemühungen, historisches Fotomaterial zu beschaffen. Dennoch glauben wir, daß es gelungen ist, ein recht informatives und anschauliches Bild von dieser ehemaligen Privatbahn zu zeichnen. –

Wie wir schon wiederholt berichtet haben, feiert Deutschlands erste Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen – die ja bekanntlich vom Deutschen Eisenbahn-Verein betrieben wird – vom 1. bis 4. Juli 1976 ihr 10jähriges Jubiläum. Aus diesem Grunde bittet die Redaktion ihre Leser und die jeweiligen Vorstände der Eisenbahnclubs einmal darüber nachzudenken, wie sich die Museumseisenbahnen in der Zukunft entwickeln sollen und welche Pläne man zuerst verwirklichen müßte. Vergessen Sie aber bitte nicht, die finanziellen Möglichkeiten der einzelnen Bahnen, die ja ohne jegliche geldliche Unterstützung des Staates arbeiten müssen, zu berücksichtigen. Informativ, richtungsweisende Artikel und Beiträge wollen wir gern in dieser Zeitschrift zur Diskussion stellen. –

Wir möchten Sie auch noch darauf hinweisen, daß am 6. und 7. Juni 1976 bei der IHS in Schierwaldenrath das 1. Internationale Museumsbahntreffen stattfindet. Auch von Seiten der Schriftleitung möchten wir alle europäischen Vereinigungen, die sich mit dem fahrplanmäßigen Betrieb von Museums-Eisenbahnen befassen, bitten, sich aktiv an diesem Treffen zu beteiligen. Ansonsten wünschen alle Mitarbeiter den Museums-Eisenbahnen einen guten Start in das neue Fahrplanjahr 1976!

Ihre Redaktion

die museums- eisenbahn 1/1976

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 Mühlenstroh 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) 31 37 29

Anzeigen

Burkhard Ostersehle, 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 Vesandspesen 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 Bezug 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 Quartalshft.

„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 Mühlenstroh e. V., D-4830 Gütersloh 1, Postdamm 166

Bitte beachten Sie die Beilagen des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V., des Hestra-Verlages, Darmstadt, und der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

am Bahndamm

75 Jahre Jagsttalbahn

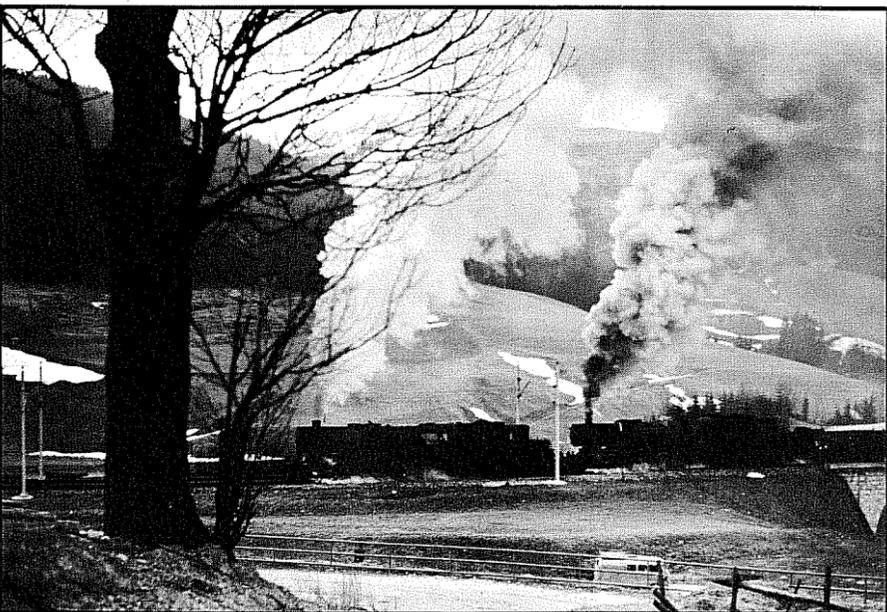
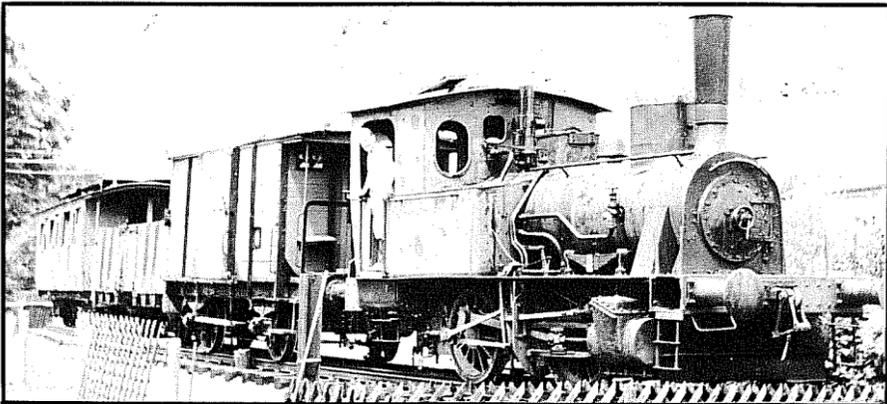
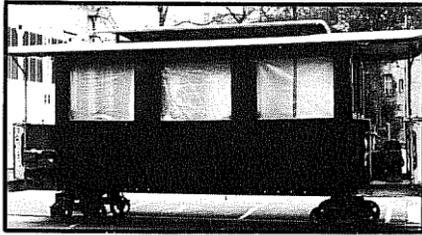
Die letzte in der BRD noch im Betrieb stehende Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite wird in diesem Jahr 75 Jahre alt. Am 15. 3. 1901 wurde die Strecke mit einem Sonderzug für Honoratioren eröffnet und dem Verkehr übergeben. — Die in der reizvollen Landschaft des mittleren Jagsttales verlaufende Bahn ist in den letzten Jahren durch die Dampfzüge der DGEG in der Öffentlichkeit bekannt und beliebt geworden. Sie hat jedoch nach wie vor auch große Bedeutung im Güter- und Personenverkehr. Den 75. Geburtstag des „Bemberle“, wie die Bahn liebevoll im Volksmund genannt wird, nimmt die DGEG zum Anlaß, eine Jubiläumsveranstaltung durchzuführen. Über die Osterfeiertage 1976 ist ein Programm vorgesehen, das durch seine Vielseitigkeit für jeden etwas bietet. Anfragen hierzu bitte an die DGEG, Postfach 2063, 7500 Karlsruhe 1. DGEG

Unser Foto zeigt die Lok „Helene“ mit einem Dampfzug auf der Jagsttalbahn.
Foto: Eberhard Kunst

Filderbahnveteran

Kurz vor Jahreswechsel konnten Mitglieder der DGEG die Arbeit am Aufbau eines alten Filderbahnwagens abschließen. Im Jahre 1888 unter der Fabrik-Nr. 6515 von der Keßlerschen Maschinenfabrik Eßlingen erbaut, stand er nur 14 Jahre lang mit der Bezeichnung FB D 2 in Diensten der damaligen Filderbahn-Gesellschaft. Die Umstellung der Strecke Degerloch-West — Neuhausen/F. auf N-Spur machte den Wagen entbehrlich. Wiederentdeckt wurde der FB D 2 vor einigen Jahren im Vaihinger Dachswald, wo er von einem Liebhaber als Gartenhaus zweckentfremdet worden war. Die DGEG konnte den Wagen vor etwa zwei Jahren — ohne Fahrgestell — erwerben und begann umgehend mit der Aufarbeitung. Nach seiner vollständigen Wiederherstellung soll der FB D 2 den historischen Dampfzug auf der Jagsttalbahn verstärken. DGEG

Das Foto zeigt den Wagen FB D 2 bei der Aufarbeitung.
Foto: Junginger



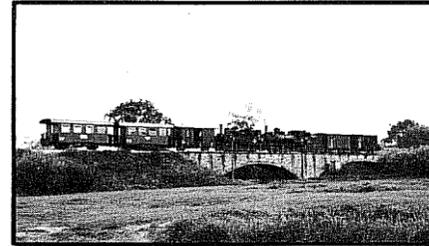
Kerkerbachbahn AG

Die im Jahre 1884 gegründete Kerkerbachbahn eröffnete ihren ersten Streckenabschnitt am 1. 5. 1886 nach Dehrn, Ausgangspunkt war Kerkerbach an der Lahn. Am 5. 11. 1887 erfolgte die Eröffnung der oberen Strecke Kerkerbach — Eschenau, die am 10. 1. 1888 bis Heckholzhausen, 1. 10. 1905 bis Hintermeilingen, 24. 10. 1907 bis Walddebach und am 14. 4. 1908 bis Mengerskirchen verlängert wurde. Die Strecke Kerkerbach — Dehrn war von Anfang an dreischienig, 1000 und 1435 mm ausgelegt, die anderen nur schmalspurig. Bereits 1920 wurde die Strecke Hintermeilingen — Mengerskirchen stillgelegt, 21. 12. 1960 folgte die Strecke Kerkerbach — Hintermeilingen, so daß nur noch die Strecke Kerkerbach — Dehrn, jetzt nur normalspurig, blieb. Dieser Restbetrieb ging am 31. 12. 1974 an die DB über. Nach Abwicklung der Restgeschäfte geht die Kerkerbachbahn in Liquidation.

Zum Andenken an die Bahn wurde ein Denkmalszug aufgestellt. Da die KB selbst keine Dampflok besaß, wurde Lok 4 der Stahl- und Röhrenwerke Reisholz (Borsig) zum Preis von DM 5 300,— gekauft und 1972 in Kerkerbach aufgestellt. 1973 folgten dann Wagen 22 (Packwagen), 235 (Schmalspur, von Brohltalbahn) und 4 (Personenwagen, Schmalspur). Letzterer kam ursprünglich von der Waldbahn Ruhpolding. Zur Restaurierung dieser Fahrzeuge werden noch freiwillige Helfer gesucht. Interessenten melden sich bitte in der Direktion in Kerkerbach, Industriestraße 1. Andreas Christopher

Niederösterreichische Waldviertelbahn

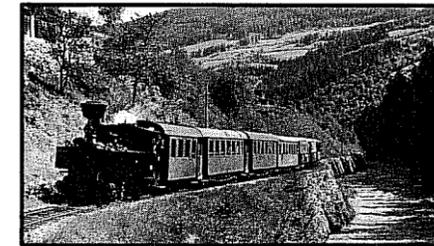
Am 4. 9. 1975 war Lok 298.207 der Zfst. Gmünd wieder beim Verschub in Gmünd anzutreffen, da sich 2092.04 in Reparatur befand. Tags darauf hatte 2095.12 eine 15 000-km-Inspektion, weshalb die Mittagszüge 71432/71433 nach Heidenreichstein sowie 71436/71435 nach Litschau mit der 298 geführt werden sollten. Bei der Rückfahrt aus Heidenreichstein erlitt die 298.207 jedoch bei km 0,7 zwischen Neu Nagelberg und Breitensee einen Federbruch an der Laufachse, so daß sie mit den Schienenräumern auf den Gleisen festlag. Es wurde Lok 299.05 mit einem Hilfszug aus Gmünd herbeigehtolt, um die 298 zu bergen und nach Gmünd zurückzuschleppen. Die 298 wurde mittels Winden angehoben und Holzklötze zwischen Laufgestell und Rahmen eingefügt, so daß sie langsam gezogen werden konnte. Um 17 Uhr, etwa fünf Stunden nach dem Unfall, war die Strecke wieder frei, so daß die abendlichen Personenzüge nach Litschau bzw. Heidenreichstein wieder verkehren konnten. Über Nachmittag wurde Schienensatzverkehr mit Omnibussen durchgeführt. Andreas Christopher



Murtalbahn — Club 760

Die vom Club 760 gerettete Dampflok ÖBB 398.01 (Krauss/Linz 1905, 5330) ex DR 99 811, ex BBO Bh. 1 (erste Heißdampflok Österreichs) erhält eine komplette Hauptuntersuchung im HW Knittelfeld. Voraussichtliche Fertigstellung: Pfingsten 1976. Allerdings wird nach der Fertigstellung ein Tausch zwischen der Bh. 1 und der Kh 111 (Krauss/Linz 1930, 1590) vorgenommen. Die Bh.1 geht ins Eigentum der Steiermärkischen Landesbahn über und der Club 760 erhält dafür die Kh 111 der StLB. Beide Vertragspartner schließen einen Weiterverkauf an Dritte aus und verpflichten sich zur pfleglichen Behandlung der Lokomotiven. — Größtes Projekt ist z. Z. der zu errichtende Lokschuppen in Frojach-Katschtal. Er wird drei Gleise mit je 30 m Nutzlänge erhalten. Vorbild ist der DEV-Lokschuppen in Bruchhausen-Vilsen. — Der Antrag der StLB auf Stilllegung der Strecke Tamsweg — Mauterndorf wurde zurückgezogen.

Unser Bild zeigt einen Sonderzug des Clubs 760 bei Kendsbruck an der Mur. Foto: Alfred Luft



Die Presse über uns

(Pressedienst der Deutschen Bundesbahn)

(dbp) Manch erfahrene Ehefrau wird zustimmend nicken, wenn wir es kühn behaupten: Eisenbahn, das ist eine Krankheit, von der vorwiegend Männer befallen werden. Auch Dr. med. Otto Happel aus Minden ist von der Krankheit Eisenbahn befallen. Freilich — und deshalb wird er hier als Beispiel gewählt — von einer ungewöhnlich krassen Form, womit er an eigener Person den Nachweis erbringt, daß die Krankheit Eisenbahn gutartig verläuft und zugleich streßabbauend wirkt.

Der junge Arzt ist Miteigentümer einer richtigen Lokomotive, die man unter Dampf setzen kann, wann immer es beliebt, die rollt und pfeift, die eben in allem eine richtige Lokomotive ist. 86 Eisenbahnvereine gibt es in der Bundesrepublik, aber nur der Verein, dem Dr. Happel angehört, besitzt eine eigene Eisenbahn mit einer Strecke, die früher einmal zur Befriedigung eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses gedient hat.

Acht Kilometer lang ist diese Strecke zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf, nahe bei Bremen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 18 Stundenkilometern schafft die Vereinsbahn dort bei ihren regelmäßigen Wochenendaufritten zwischen Mai und Oktober, prustend, schnaubend und pfeifend, mit angemessenen Pausen zum Blumenpflücken. Selbstverständlich zieht die Lok auch richtige Personenwagen über ihre Schmalspurgleise. Sie repräsentiert einen beachtlichen Wert. Dr. Happel macht diese Rechnung auf: „Schrottwert 30 DM, Transport 1200 Mark, Wiederherstellung rund 4000 Mark.“

Das Prunkstück im Fahrzeugpark ist ein vierachsiger Dieseltriebwagen, Baujahr 1939. Die nordischen Eisenbahnfreunde haben ihn in der DDR gekauft, wo ihn früher die Franzburger Kreisbahn verwendete. Na bitte, es handelt sich wirklich um eine gutartige Krankheit. Dr. Happel jedenfalls wird niemals jemanden davon heilen wollen.

Das Foto zeigt den Triebwagen DR VT 137 532 (heute DEV T 42) auf der Franzburger Kreisbahn in der DDR. Mai 1967.

ÖBB-Dampfbetrieb

Der Dampfbetrieb bei den Österreichischen Bundesbahnen geht seinem Ende zu. Schwerpunkte für den Dampflok-Einsatz sind die Heizhäuser von Straßhof (drei Loks der Reihe 52 und sechs der Reihe 93), das Heizhaus in Gmünd und jenes in Schwarzenau, wo ebenfalls sechs Maschinen der Reihe 93 in Betrieb stehen. Das Ende des Dampfbetriebes wird für das Heizhaus Straßhof voraussichtlich im Sommer 1976 gekommen sein. Man kann heute schon sagen, daß in Gmünd das letzte Heizhaus der ÖBB sein wird, in dem planmäßig normalspurige Dampfloklokomotiven eingesetzt werden. Im Heizhaus Linz werden Dampflokloks nur im äußersten Fall eingesetzt, doch auch dies wahrscheinlich nur bis zum Frühjahr 1976. Damit verbleiben im Bereich der ÖBB nur mehr Schmalspur-Dampflokloks bei den Dienststellen Gmünd und Garsten, die Normalspur-Dampflokloks der Zahnradbahn über den Präbichl und die Meerspur-Zahnrad-Loks der Ausflugsbahnen auf Schneeberg und Schafberg. ÖBB



BUCHKURS

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Kalender „Reisen und Verkehr“
Für die vielen Freunde des Oldtimerverkehrs hat die Fa. Korsch wieder einen Kalender in Aquarelltechnik herausgebracht. Schon in den vergangenen Jahrgängen des Kalenders fanden die Eisenbahnfreunde interessante Bilder zum Thema Eisenbahn. Sehenswert ist auch wieder der Bildkalender 1976. Von der alten Tenderlok (T 2) der Berliner S-Bahn (ca. 1880) über Segelschiffe, alte Kutschen und Autos, und für den Eisenbahnfreund die Dampflokgemälde: es ist für jeden Liebhaber des „Romantischen Verkehrs“ vergangener Jahrhunderte etwas im Kalender festgehalten. 13 Aquarelle, Format 40 x 29 cm. A. Korsch Verlag, 8000 München 66, Postfach 66 23 20.

Peter Konzelmann, Die Baureihe 41

Mit dem neu vorliegenden Band 7 der Reihe „Deutsche Dampflokomotiven“ des Verlags Eisenbahn-Kurier findet die einzig universell verwendbare Dampflokomotive auf deutschen Schienen die Baureihe 41, ihre verdiente Würdigung. Der Leser erhält die Gelegenheit, eine in beiden deutschen Staaten noch gegenwärtige Dampflokomotive kennenzulernen und ihren letzten Einsätzen nachzuspüren, ehe auch dieser Gattung die Stunde schlägt: nur noch wenige Exemplare laufen als Baureihe 042 (41 mit Ölfeuerung) bei der Bundesbahn, neun Loks werden derzeit noch für planmäßige Güterzüge benötigt, ihr endgültiges Ausscheiden steht für 1976 bevor. 200 Seiten, 175 Fotos, Format 14,5 x 21 cm, Preis 25,— DM, Verlag Eisenbahn-Kurier, 56 Wupperthal 11, Rubensstr. 3.

Karl Grieder, Sternstunden der Dampflokk

Als im Jahre 1804 Richard Trevithicks Dampflokomotive ihre Jungfernfahrt unternahm, ahnte niemand, welche Möglichkeiten in diesem kleinen Vehikel steckten, das sich als erstes ohne Tier- oder Menschenkraft bewegte. — Karl Grieder unternimmt es, die wichtigsten Stufen der Entwicklung der Dampflokomotive in Deutschland und in der Schweiz zu zeichnen. Er beginnt mit einer grundsätzlichen Darstellung der Dampflokomotiven. Nun folgen einige der wichtigsten Entwicklungsstufen, die man kurz unter die Namen „Rocket“, „Drache“, „Bavaria“ zusammenfassen könnte. Den breitesten Raum nehmen die Giganten der Schiene ein, etwa die schweizerischen A 3/5 und C 5/6, die deutschen S 3/6 und BR. 050, die Schnellfahrlok 05002, die 1936 bereits die Traumgeschwindigkeit von 200 km/h überschritt, die Hochdrucklokomotiven von SLM und Henschel und die Kondensationstender- und Kohlenfeuerungsmaschinen von Henschel. Ein Kapitel ist der größten je gebauten Dampflokk der Welt, der amerikanischen „Big Boy“ der Union Pacific, gewidmet. 112 Seiten mit 90 Abbildungen und 12 Schemazeichnungen. Gebunden Fr./DM 35,—. Orell Füssli Verlag, Zürich.

Die Eisenbahnbücher

Gustav Reder

Die Welt der Dampflokomotive

Die Dampflokomotive ist im Begriff, ein historisches Monument zu werden. In vielen Ländern ist sie nur noch in Museen oder bei organisierten Dampf-Fahrten zu sehen. Während die fauchenden Stahlrosse immer seltener werden, wächst gleichzeitig das Interesse für ihre Geschichte, die ein zentrales Kapitel der industriellen und technischen Revolution darstellt. Da die letzte umfassende Darstellung zu diesem Thema mehrere Jahrzehnte zurückliegt und längst nicht mehr greifbar ist, hat es der Eisenbahningenieur und Eisenbahnhistoriker Gustav Reder, ein Mann vom Fach, unternommen, die Geschichte der Dampflokomotive von den vorbereitenden Erfindungen bis zu den letzten Dampfriesen der Gegenwart erneut in einem breit angelegten Standardwerk aufzurollen. Der soeben im Orell Füssli Verlag erschienene Prachtband zeugt von einer stupenden Sachkenntnis des Verfassers, der mit Schwergewicht auf Europa und den USA eine typologische Bestandsaufnahme der zahlreichen historischen Modelle erarbeitet und die Entwicklung der Eisenbahntechnik auf ihrem fortschreitenden Weg zur Perfektionierung verfolgt. Ein umfangreicher Abbildungsteil mit 420 schwarz-weißen und 35 farbigen Bildern — zum Teil außergewöhnliche Raritäten — bereichert dieses Monumentalwerk. Zusammen mit der Fachbiblio-

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füssli Verlag, CH-822 Zürich, Nüscherlerstr. 22.

Die Eisenbahnbücher

Die Eisenbahnbücher

graphie und dem technischen Register machen die Illustrationen das Buch zu einem grundlegenden Kompendium der Dampflokk-Geschichte, das keine Wünsche offenläßt.

336 Seiten mit 35 eingeklebten vierfarbigen Tafeln, 420 schwarzweißen Abbildungen und zahlreichen Schemazeichnungen im Text. Großformat 28 x 31 cm, Leinen, Preis 140,— DM, ISBN 3 280 00754 2.

Orell Füss

DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF

Aktive gesucht! (DEV Bruchhausen-Vilsen)

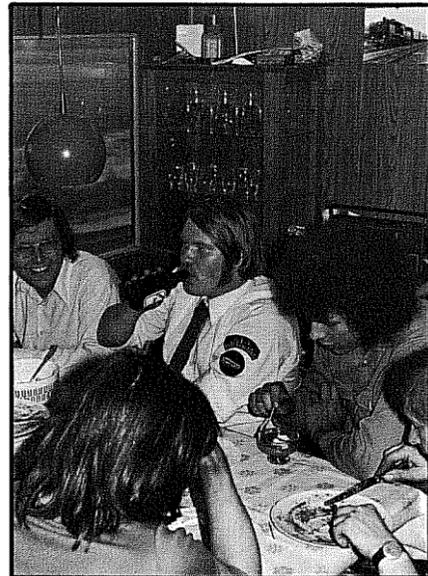
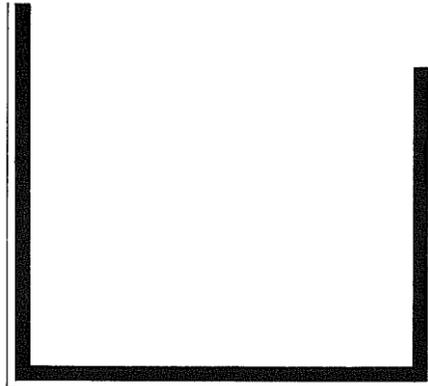
In der „museumseisenbahn“ 4/75 ist auf Seite 6 in geraffter Form ein Überblick über die Arbeiten in Bruchhausen-Vilsen gegeben. Und wie überall, so erledigt sich auch bei der Museumseisenbahn die Arbeit leider nicht von selbst. Zwar wird man in Bruchhausen-Vilsen an jedem Wochenende aktive Mitglieder antreffen, die dort ohne Bezahlung aber mit viel Spaß arbeiten, doch leider sinkt die Zahl dieser Aktiven in jedem Jahr nach Saisonschluß von ca. 20 auf ca. 5 Leute ab und steigt zur Saisonöffnung wieder an.

Aber gerade der Winter wartet mit sehr viel Arbeit auf. Jetzt, wo die Fahrzeuge nicht im Einsatz sind, besteht die Möglichkeit, kleinere und größere Ausbesserungen daran vorzunehmen und auch an der Strecke können jetzt, wo der Zugverkehr ruht, größere Arbeiten ausgeführt werden. Obwohl all dies eigentlich bekannt sein müßte, ändert sich die Situation nicht: Es sind keine „Neuaktiven“ zu finden.

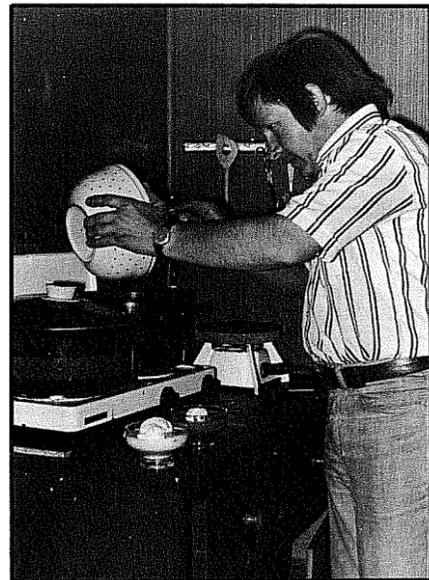
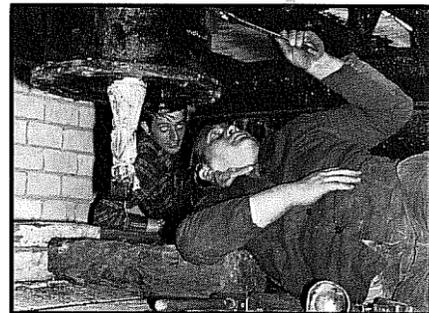
Liegt das vielleicht an den derzeitigen Aktiven? Im „dev-kurier“ 3/74 ist die Rede von einem „exklusiven Klub“ in Bruchhausen-Vilsen. Vielleicht entsteht für den Außenstehenden tatsächlich der Eindruck einer gewissen Überheblichkeit der Aktiven gegenüber den „normalen“ oder „Nur“-Mitgliedern. Doch bitte ich dabei zu verstehen, daß die Aktiven, die Wochenende für Wochenende an der Museumseisenbahn herumwerkeln dadurch ein besonderes Verhältnis zu ihr bekommen und sich dabei schon mehr wie richtige Eisenbahner fühlen und von daher auch schon einmal die Meinung vertreten, die nur-filmenden und -fotografierenden Eisenbahnfreunde seien nur zu ihrer Bestrafung geschaffen.

Doch der Vorwurf „exklusiver Klub“ richtete sich wohl vielmehr gegen uns Aktive, die wir im HEG-Wagen wohnen. Aber wir sind beileibe kein exklusiver Klub, sondern eine echte Gemeinschaft. Und wie in jeder Gemeinschaft so besteht auch bei uns eine gewisse Zurückhaltung gegenüber Neulingen. Doch wenn diese „Distance“ erst einmal überbrückt ist, dann hat der Neuling es geschafft, er ist ein Teil der Gemeinschaft, einer Gemeinschaft, auf die er sich jederzeit verlassen kann.

Natürlich sind wir kein Mädchenpensionat, wo es um jeden Preis ordentlich und ruhig zuzugehen hat, auch wer feinste Tischsitten von uns erwartet, darf diese nicht gerade im HEG-Wagen suchen, schmutzige Finger werden ruhig einmal übersehen. Nun bedeutet all das natürlich nicht, daß wir uns dort wie die Vandalen benehmen, doch wo etwa 10 junge oder junggebliebene Leute auf recht kleinem Raum zusammenleben, lernt man schnell die Stärken und Schwächen der anderen kennen und offenbart auch sehr



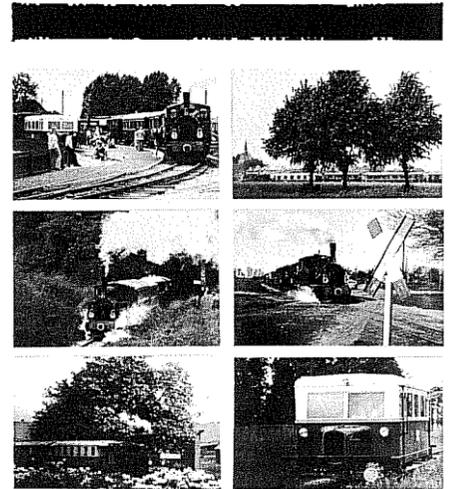
Fotos: Geil, Kunst, DEV



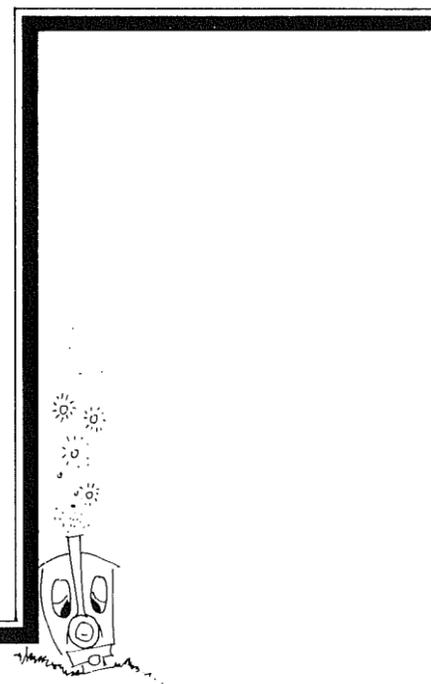
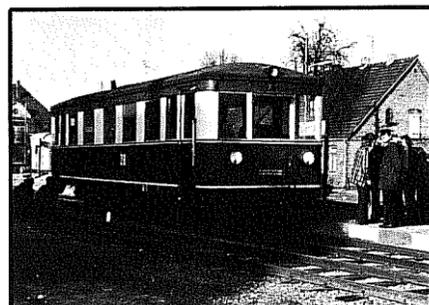
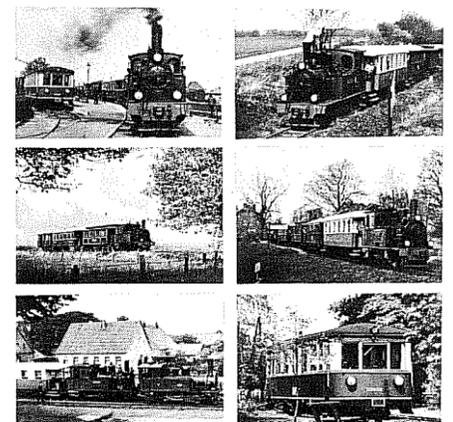
schnell die eigenen Schwächen und benimmt sich dann eben dementsprechend ungezwungener. (Der HEG-Wagen ist ein psychologisches Unternehmen.) Doch wir arbeiten und leben dort nicht nur zusammen, sondern führen auch gemeinsame Unternehmungen durch, so machen wir jedes Jahr im Frühjahr eine „Kohl- und Pinkelfahrt“ auf einer norddeutschen Nebenbahn, machen Sonderfahrten mit oder besuchen andere Museumseisenbahnen.

Alles in allem sind wir also nicht die „bösen Menschen“, als die uns mancher gern hinstellt. Nein, wir hätten wirklich kein Interesse daran, „Neuaktive“ zu vertreiben, im Gegenteil, jedes neue Mitglied stärkt unsere Gemeinschaft, bringt neue Aspekte in unsere „kleine Welt“ und schließlich steht über allem unser gemeinsames Ziel: Der Erhalt unserer Museumseisenbahn!

Wer uns „böse Menschen“ nun mal besichtigen und dabei auch etwas für die Museumbahn tun möchte, ist jederzeit gern gesehen. Ein Schlafplatz (möglichst Schlafsack mitbringen) und ein Platz am Eßtisch ist bei uns immer frei. Alles andere ergibt sich dann bei einem Besuch in Bruchhausen-Vilsen.
Uwe Hellwig



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.



Günter Hannemann
7600 Offenburg/Bd.
Rosenstraße 8

LOK-BILD-SAMMLUNG

Gummistempel nur 20.00 DM
mit Ihren Absenderangaben
und obiger LOK-Abbildung!

Stempelfabrik **SONNENFELD**
7740 Triberg, Postf. 79

Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen (Aktuell)

Zeitraum Oktober, November, Dezember
 Der Wagen 9 ist inzwischen fertiggestellt, was auch für den Wismarer Schienenbus gilt. Daher wird nun mit allen Kräften an dem Wagen 12 von der OEG gearbeitet. Seit meinem letzten Bericht ist der Wagen einmal grün lackiert worden und sind zwei Unterbodenanstriche gemacht worden. Die Fenster wurden geschliffen und einmal lackiert. Außerdem wird zur Zeit von den Sitzbänken die gelb-braune Farbe abgeschliffen (was leider sehr viel Zeit kostet), um sie später nur mit klarem Lack zu streichen. An der „Plettenberg“ wurde ebenfalls gearbeitet, damit Kessel und Feuerbüchse bis zur Begutachtung durch den Kesselprüfer, Herrn Topf, sauber würden. Die Prüfung ergab dann, daß der Kessel nicht mehr so sehr gut sei, d. h., die Hauptuntersuchung der „Plettenberg“ dürfte sehr teuer werden. Daß die Maschine zum Jubiläum schon läuft, halte ich persönlich für unwahrscheinlich. Die Lokomotiven „Hoya“ und „Spreewald“ wurden inzwischen winterfest gemacht. Wegen der Frostgefahr wurde das Wasser abgelassen, und die Maschinen ausgewaschen. Soviel zu den Fahrzeugen.

Die Rotte hat das „Gräben ausheben“ in der Zwischenzeit wegen der schlechten Witterung eingestellt. Von Arbste bis Heiligenberg sind die Gräben, bis auf ein kurzes Stück, von Unkraut, Laub, abgerutschtem Erdreich und sonstigen Hindernissen befreit.

Im Frühjahr wird mit dem Schwellenauswechseln begonnen. Für diesen Zweck wurden schon tausend neue ungebohrte Kiefernwellen gekauft, die Anfang Januar kommen sollen. Der Lokschuppen in Asendorf wird renoviert. Die zur B 6 gelegene Seite wurde eingerissen, dann hat ein Zimmermann das Fachwerk wieder neu aufgebaut. Sobald kein Frost mehr ist, werden auf dieser Schuppen-seite die Flächen zwischen den Balken ausgemauert, während die andere Seite nur ausgebaut wird. Der Schuppen wird auch neue Fenster und einen neuen Fußboden bekommen. Die alte Grube wird mit dem anfallenden Schutt zugeschüttet. Während dieser Bauarbeiten stehen die VGH-Diesellok und unsere „Hermann“ am Bahnsteig in Asendorf.

Und zum Abschluß noch einige Kurznachrichten: Die Bahnsteigbeete in Asendorf wurden bepflanzt. Außerdem stellte die VGH ein zu den Lampen passendes Wartehäuschen am dortigen Busbahn-

steig auf. An dem mittleren Laternenmast hat die Samtgemeinde ein Stationschild „Asendorf“ (beidseitig lesbar) in Frakturschrift angebracht. —

Auf dem Bahngelände in Vilsen leuchten zwei weitere Lampen. Eine an einem Holzmast befestigte alte elektrische Kleinbahnlampe mit Freileitung zur Halle beleuchtet nun den Kohlebansen und seine Umgebung. Die zweite Lampe ähnlicher Bauart erhellt den seitlichen Halleneingang.

Anfang Dezember wurde das hintere Hallentor endlich mit Scharnieren versehen, so daß es sich jetzt wieder bequem öffnen und schließen läßt.

Am 6. Dezember kam der Nikolaus per „JUMBO“ nach Bruchhausen-Vilsen, um über 1000 Kinder, die dort am Bahnsteig warteten, mit Keksen und Nüssen zu beschenken. Im nächsten Jahr soll am Nikolaustag ein Dampfsonderzug für die Kinder fahren.

Die Aktiven haben am darauffolgenden Wochenende eine Sonderfahrt mit der 23 023 von Hannover über die RStE, Löhne, Minden, Nienburg nach Hannover gemacht, was für alle ein großer Spaß war.

Mehr über das „Treiben“ der Aktiven in Bruchhausen-Vilsen in der nächsten Ausgabe. Jörg Reith

bahngeschichtlich interessanten Wagen zu erhalten und wieder in Betrieb zu nehmen.

Der Wagenkasten eines Güterwagens der HSA ist zur Museums-Eisenbahn transportiert worden. Der Wagen hatte in der Nähe des Altenheimes als Garage gedient und wurde dem DEV vom bisherigen Besitzer geschenkt. Der Wagenkasten wird nun als Unterstellplatz für den „Moppel“, das Goliath-Dreirad, dienen.

Günter Henning

Deutscher Eisenbahn-Verein (Presse + Information)

Die Arbeit des DEV-Referats für Presse + Information hat derartig zugenommen, daß nicht alle Anfragen mehr kurzfristig zu erledigen sind. Aber gerade die aktuelle Pressearbeit ist für unsere Werbung sehr wichtig. Deshalb wird ein aktiver Mitarbeiter im Raum Frankfurt/Main gesucht, der eine eigene Dunkelkammer besitzt und von Kleinbild- und 6 x 6-Negativen Schwarz-weiß-Fotos herstellen kann. Interessenten wenden sich bitte an Eberhard Kunst, 6000 Frankfurt/Main 1, Postfach 3523. ek

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen (Fahrdienst)

Für die Saison 1976 werden wieder Mitglieder gesucht, die als Schaffner tätig sein wollen. Eine Schaffnerbesprechung mit einer kurzen (Wieder-) Einführung in den Tarif und in die auszuführenden Arbeiten findet voraussichtlich am 30. April 1976 in Bruchhausen-Vilsen statt. Interessenten können Zeit und Ort kurz vor dem Termin in der Geschäftsstelle Bruchhausen-Vilsen erfragen. Telefon (04252) 2111 (nur abends). G. H.

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

(Geschäftsstelle Bruchhausen-Vilsen)

Der Wagen 4 (ex DB 112 Inselbahn Wangerooe) wird aller Voraussicht nach Mitte Januar nach Bruchhausen-Vilsen überführt werden. Leider hat der Transportpreis bei weitem den Kaufpreis des Wagens (800,- DM) überflügelt. Wir hoffen, daß sich noch einige Spender finden, die sich an den Kosten evtl. beteiligen. Aber es lohnt sich, diesen eisen-

Museums-Eisenbahn (Bruchhausen-Vilsen) Wagen 14

Das 10jährige Jubiläum der Museums-Eisenbahn steht vor der Tür, und mit dem Wagen 14 im bisherigen Zustand hätte sich unsere Bahn sicherlich ein Armutszeugnis ausgestellt, denn schließlich ist es auch „sein“ Jubiläum.

Nach kurzer Absprache mit Herrn Hunold wurde der Wagen in die Halle geschoben, wobei sich der T 41 als Rangierfahrzeug nützlich machte.

Sodann wurde folgendes Programm teils aufgestellt, teils unverzüglich in Angriff genommen:

Die Bleche des Wagenkastens werden abgeschliffen, da sie noch eine lange Lebensdauer erwarten lassen. Es folgen zwei Grundierungen und drei Lackschichten, welche sämtlich gespritzt werden, da sich diese Methode als die in jeder Beziehung günstigste herausgestellt hat. Die Fensterrahmen werden vollzählig erneuert, wobei die wenigen, die bereits früher ausgetauscht wurden, als Reserve aufgehoben werden. Die Farbgebung soll wie bei den Wagen 6 und 9 erfolgen, um die Zweiaxser als Einheit erscheinen zu lassen, was bisher von vielen Seiten vermißt wurde.

Der Dachbelag wurde in einem mitternächtlichen Blitzeinsatz entfernt, wobei sich das darunter befindliche Holz zur Freude aller Beteiligten als besonders gut erhalten erwies. Die neue Dachhaut ist bereits fertig erstellt — Dachdecken ist kein Geheimnis mehr. Der Innenraum soll zunächst nur von Grund auf gereinigt werden. Eine gründliche Überholung ist zwar ins Auge gefaßt, aber die Zahl derer, die in Bruchhausen-Vilsen Hand anlegen, ist leider immer noch recht bescheiden, wozu die rührende Enge in der Unterkunft ihren Teil beiträgt. Andererseits warten wichtige

Arbeiten, insbesondere die Fertigstellung des Wagens 12, Ausbesserungen an den Wagen 7 und 18 und — last not least — unsere Strecke, an der stets gearbeitet wird, wenn das Wetter es zuläßt.

Zurück zum Wagen 14: Der Rahmen soll gesäubert, entrostet und gestrichen werden. Die Zug- und Stoßvorrichtungen, das Fahrwerk und die Bremsen werden revidiert, wobei diese Arbeiten in bewährter Form von Herrn Hunold durchgeführt werden.

Neben diesen zum Teil mühseligen und alltäglichen Arbeiten gibt es Augenblicke, die dem Ganzen eine unvorhergesehene Wende bringen. So begab sich zu fortgeschrittener Stunde folgendes: Um die Bleche des Wagenkastens gründlich schleifen zu können und um das darunter befindliche Holz zu begutachten — es ist übrigens sehr gut erhalten —, lösten wir die Schrauben im unteren Bereich des Wagenkastens. Nachdem wir die Bleche leicht abgehoben hatten, bot sich folgendes Bild:

Der Raum zwischen den Blechen und der Innenverkleidung war vollgestopft mit Fahrkarten aller Art, Zigaretenschachteln, zwei Kugelschreibern, Butterbrotpapier, zwei Trommelstöcken, einem Maikäfer, unzähligen Kirschkernen, zwei Kaffeelöffeln aus dem Büfettwagen, einem noch funktionierenden Feuerzeug, Prospekten und vielem anderen mehr. Der weitere Verlauf des Abends wurde damit verbracht, das Sammelsurium zu ordnen und den größten Teil in den Müllcontainer zu schaffen, insbesondere den Maikäfer. Den moderigen Geruch aber, der von unserem Fund ausging — Kenner wissen ihn als „Kleinbahnmief“ zu schätzen — wird man im Wagen 14 allerdings zukünftig vermissen. Wolfgang Schneider

DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF

Hinweis zu „die museums-eisenbahn“ Nr. 4/75

Zum Artikel „Berliner Gaslaternen“ auf Seite 15 haben wir leider vergessen, den Autor des Fotos zu nennen. Dieses Bild stellte uns freundlicherweise der Ullstein-Bilderdienst zur Verfügung

Suche Kunstbuch: „Die Eisenbahn in der Malerei“ von Heinrich Lützeler, und weitere Literatur mit diesem Thema. R. Tonner Eppendorfer Weg 171 · D-2 Hamburg 20

Suche „dev-kurier“ Nr. 11–16, 18–20 und 23. Elmar Böcker, D-1000 Berlin 20, Klosterstr. 25.

Suche Fotos 7 x 10 bis WPK von deutschen Kleinbahnen; auch Echt-Foto-PK. Gebe andere Fotos und Literatur. O. Zernikow, D-4355 Waltrop, Leipziger Straße 6

DEV — IHS — DKBM — DGEG
 Mitglieder des DEV, der IHS und der DKBM, die an der ständigen, regelmäßigen Zusendung von Veranstaltungseinladungen der DGEG interessiert sind, wenden sich bitte mit Angabe ihrer Mitgliedsnummer an die DGEG, z. H. Herrn Theodor Horn, Sittigstraße 6, 6239 Krieffel.

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands



Sommerfahrplan 1976.

Gültig vom Sonnabend, den 1. Mai bis zum Sonntag, den 26. September 1976

114 Bruchhausen-Vilsen Abend Bf — Heiligenberg — Asendorf und zurück

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Bruchhausen-Vilsen, Telefon (0 42 52) 21 11
 Betriebsführung: Verkehrsbetriebe Graffhoff Hoya GmbH.

(Dampfbetriebene Schmalspurbahn, Spurweite 1 m)

km	Zug-Nr. Klasse	1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3	
		1.2.3	2.	1.2.3	2.	1.2.3	2.	1.2.3	2.	1.2.3	2.	1.2.3	2.
0,0	Bruchhausen-Vilsen Abend Bf	ab	6.30	9.30	10.10	12.00	14.00	...	Sa 15.00	15.20	16.30	18.30	Sa 20.00
0,9	Fischteiche	↓	9.33	10.13	X12.02	14.03	...	15.03	15.23	16.37	X18.32	20.03	...
1,4	Wiehe-Kurpark	↓	9.37	10.17	12.05	14.07	...	15.07	15.27	16.41	X18.35	20.06	...
2,3	Wilsen Holz	↓	9.41	10.21	X12.07	14.16	...	15.16	15.31	16.45	X18.37	20.06	...
3,9	Heiligenberg	an	6.50	9.46	10.26	12.11	14.21	...	15.21	15.36	16.45	18.41	Sa 20.15
4,6	Klosterheide	↓	9.50	10.30	...	14.25	...	15.25	15.40	16.48	18.42	...	...
6,1	Arbste	↓	9.58	10.38	...	14.33	...	15.33	15.51	16.48	X18.43	...	...
7,8	Asendorf	an	10.03	10.43	...	14.38	...	Sa 15.38	15.56	17.00	X18.47	...	...

km	Zug-Nr. Klasse	1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3		1.2.3	
		1.2.3	2.	1.2.3	2.	1.2.3	2.	1.2.3	2.	1.2.3	2.	1.2.3	2.
0,0	Asendorf	ab	10.18	11.00	...	15.30	...	Sa 16.30	16.36	17.30	19.30	...	...
1,7	Arbste	↓	10.23	11.05	...	15.35	...	16.35	16.41	17.30	X19.34	...	...
3,2	Klosterheide	↓	10.30	11.12	...	15.42	...	16.42	16.48	17.42	X19.38	...	...
3,9	Heiligenberg	an	8.00	10.35	11.15	13.00	15.45	...	16.45	16.55	17.45	19.40	Sa 21.30
5,5	Wilsen Holz	↓	8.06	10.41	11.21	X13.04	15.51	...	16.51	17.01	X19.44	...	...
6,4	Wiehe-Kurpark	↓	8.10	10.45	11.25	13.07	15.55	...	16.55	17.05	17.54	19.47	...
6,9	Fischteiche	↓	8.13	10.48	11.28	X13.09	15.58	...	16.58	17.08	X19.49	21.42	...
7,8	Bruchhausen-Vilsen Abend Bf	an	8.16	10.51	11.31	13.11	16.01	...	Sa 17.01	17.11	18.00	X19.51	Sa 21.45

Zeichenerklärung:
 Sa = nur samstags
 † = nur sonn- und feiertags
 1.2.3 = nur am Pflingstsonntag, den 6. Juni
 2. = nur am Pflingstsonntag, den 6. Juni und am Sonntag, den 4. Juli
 1.2.3 = nur im Juli und August
 2. = nur im August
 E = Expreszug
 F = Frieswagen, Platzzahl beschränkt
 X = Zug führt Buftwagen
 o = ohne Gepäckbeförderung
 X = Zug hält nur bei Bedarf
 1.2.3 = an 14.11 Aufenthalt zum
 1.2.3 = an 15.11 Photographieren

Selfkantbahn

Selfkantbahn aktuell Nikolausfahrten 1975

Am 30. 11. und 7. 12. 1975 fanden die traditionellen Nikolausfahrten auf der Selfkantbahn statt. Nachdem 1974 bereits 2 Zugpaare eingesetzt worden waren, wurden die Fahrten diesmal versuchsweise auf 2 Sonntage mit insgesamt 4 Zugpaaren ausgedehnt. Der Erfolg gab uns recht: die Fahrgastzahlen schlugen, vor allem am 30. 11., alle Rekorde. Rund 1200 Beförderungsfälle wurden am ersten Sonntag, 1000 am zweiten gezählt!

St. Nikolaus und Knecht Ruprecht, dargestellt von niederländischen IHS-Mitgliedern, reisten in einem Ponywagen zum Hp. Stahe, wo sie in den Zug stiegen und die mitfahrenden Kinder bescherten. Die Ehefrauen einiger Mitglieder hatten im Packwagen alle Hände voll zu tun, um die leer zurückkommenden Körbe immer wieder mit neuen Weihnachtstüten (enthaltend einen Weckmann mit Tonpfeife und Obst) aufzufüllen. Infolge des übergroßen Andranges gingen am 30. 11. nach dem ersten Zug sogar die Weckmänner aus, so daß in einer Blitzaktion neues Backwerk besorgt werden mußte. In Schierwaldenrath fand jeweils noch eine kleine Nikolausfeier statt, ehe der Zug nach Gillrath zurückfuhr.

Da die Züge teilweise regelrecht überfüllt waren und für 1976 mit einer weiteren Zunahme des Publikums gerechnet werden muß, werden diese Nikolausfahrten wahrscheinlich in Zukunft auf die gesamte Adventszeit ausgedehnt werden. Immerhin ist die Beliebtheit dieser nun schon traditionellen IHS-Veranstaltung von Jahr zu Jahr gestiegen!



Der schwarze Mann, aufgeblüht. Foto: F. Mattstedt



St. Nikolaus erwartet die Selfkantbahn am alten Kreisbahn-Haltepunkt „Stah“. Foto: U. Spillner



Soeben ist der Nikolaus-Sonderzug in Gillrath eingetroffen. Foto: U. Spillner

Pfingsten 6. und 7. Juni 1976 I. Internationales Museumsbahntreffen in Schierwaldenrath

Informations- und Verkaufsausstellung
in- und ausländischer Museumseisenbahnen
mit großem Rahmenprogramm:

- Verschiedene Zuggarnituren der Selfkantbahn
- Dampf-Gartenbahn
- Eisenbahnbücherschau
- Modellbahnausstellung
- Platzkonzerte
- Abends gesellige Veranstaltungen
u.v.a.m.

Genaueres Programm erhältlich ab Ende April 1976 bei

Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V.
Postfach 603
D-51 Aachen 1

Arbeiten an Fahrzeugen und Strecke

Obwohl keine spektakulären Dinge berichtet werden können, wurde auch im zurückliegenden Vierteljahr (1. 10. – 31. 12. 1975) fleißig gearbeitet.

Im Gleisbau ist die Durcharbeitung eines 300 m langen Abschnittes zwischen Stahe und Gelindchen zu melden, die im Frühjahr 1976 noch fortgesetzt wird. Ferner wurden laufende Unterhaltungsarbeiten an verschiedenen Stellen durchgeführt, wie Beseitigung von Spurerweiterungen, Erneuerung der Gleisbettung, Auswechseln von Laschen und Kleineisen u.a.m. Ein Alsdorfer Mitglied startete bereits im Sommer 1975 eine Aktion zur Erneuerung unserer Andreaskreuze, die schon weit fortgeschritten ist; bis Ostern dürften alle Warnkreuze generalüberholt sein. Ein weiterer aktiver Dampfbahner kümmerte sich um die Beleuchtung der Bahnhöfe Birgden und Gillrath; in Birgden stehen nun zwei Gaslaterne, in Gillrath wurden drei alte Bogenlampen aufgestellt.

In Schierwaldenrath richtete die Gaststätte Beckers für den dortigen Schützenverein und die IHS einen eigenen Waschraum mit Toilette ein, der von den eigentlichen Toilettenanlagen der Gaststätte unabhängig ist. Hier wurde auch ein IHS-eigener, hochabgesicherter Stromanschluß installiert, der die Benutzung elektrischer Maschinen im Bahnhofsbereich erleichtert. Für Arbeits-einsätze auf freier Strecke stellte ein Aachener Mitglied ein zu diesem Zweck privat angeschafftes 1,5 kW-Aggregat zur Verfügung, das uns schon gute Dienste geleistet hat.

Auf dem Fahrzeugsektor ist vor allem die Untersuchung des Dieselloktriebwagens T 1 hervorzuheben. Dieses vierachsige Fahrzeug (ex MEG T 13), das bereits seit 1972 im Besitz der IHS ist und bisher bei der Brohlthalbahn abgestellt war, wurde am 31. 10. 1975 nach Schierwaldenrath transportiert. Der betriebsfähige Triebwagen wird bei der Selfkantbahn die Aufgaben der Diesellok V 10 übernehmen, die bekanntlich seit Sommer 1974 mit einem schweren Getriebebeschaden abgestellt ist. Über die Geschichte des Wagens werden wir in der nächsten Nummer berichten.

Ferner wurde der G-Wagen 302 ex OEG mit einer gut durchdachten Inneneinrichtung als Magazinwagen ausgerüstet. Schließlich wurden am Buffetwagen 118 einige Ergänzungen vorgenommen. Er erhielt die vorgesehenen elektrischen Tischlampen und wurde auf beiden Seiten mit einem großen Schriftzug „SELFKANTBAHN“ versehen. Noch rechtzeitig vor dem Nikolaus-Einsatz wurde ein Ofen fest installiert, so daß auch bei Wintersonderfahrten für das leibliche Wohl der Fahrgäste gesorgt werden kann.

Silvestertreffen 1975/76 auf der Selfkantbahn

Die freien Tage zwischen Weihnachten und Neujahr wurden auch diesmal wieder von einer Reihe Aktiver zum Arbeiten (und zum Feiern) genutzt. Dabei wurde die immer wieder verschobene Erneuerung des Bahnhofsbirgden in Angriff genommen. Die Einfahrweiche Seite Schierwaldenrath, deren Zustand äußerst schlecht war, wurde ausgebaut. Sie wurde durch die fast neuwertige „Anschlußweiche Wirtz“ ersetzt, die ebenfalls im Birgdener Hauptgleis lag, jedoch seit fast 10 Jahren nicht mehr gebraucht wurde. Bei dieser Gelegenheit wurde das Privatanschlußgleis der Firma Wirtz abgebrochen; auf dem freiwerdenden Gelände soll im Laufe des Frühjahrs ein neuer Bahnsteig angeschüttet werden. Im Zusammenhang mit dem Ersatz der Einfahrweiche wurden rund 40 m Hauptgleis völlig erneuert. Als nächstes steht der Neubau der Umfahrung an, wofür das Planum schon vorbereitet wurde.

Natürlich wurde nicht nur gearbeitet – es wurde auch viel gefeiert. Am 30. 12. feierte die Gaststätte Beckers, die gleichzeitig mit der Geilenkirchener Kreisbahn gebaut wurde und bis heute im Familienbesitz geblieben ist, ihr 75-jähriges Bestehen. Nach einem kleinen Empfang am Vormittag gab es abends Freibier, Musik und viel Stimmung. Auf diesen anstrengenden Abend und einen arbeitsreichen Tag in Birgden folgte die Silvesterfeier. Das Abendessen wurde bei Beckers eingenommen, dann zog man um in den Buffetwagen 118. Dieser war über einen Holzsteg mit dem Packwagen 81 verbunden, der auf dem Nebengleis stand und zum Tanzwagen umfunktioniert worden war. Schwungvolle Musik, Bier, Sekt und Rollmöpse sowie ein Feuerwerk pünktlich zum Jahreswechsel sorgten auch in dieser Nacht für die nötige Stimmung, die bis zum frühen Morgen anhielt.

Selfkantbahn-Termin kalender

- 14. März: Winterfahrten, 14.00 und 16.30 Uhr ab Gillrath
- 18., 19. April (Ostern): Saisonöffnung 1976
Ab Gillrath: 11.15, 13.45, 15.16, 16.45, 18.15
Anschlußbusse ab Geilenkirchen Bf: 10.58, 15.01, 16.05 (Linie 35 der Kreiswerke Heinsberg Richtung Gangelt)
- 6., 7. Juni (Pfingsten): Museumsbahntreffen mit großem Rahmenprogramm (s. Anzeige in diesem Heft)
- 14., 15. August: Fünf Jahre Dampfbetrieb auf der Selfkantbahn

Sonntag, 21. März 1976

Traditionelle Niederrheinfahrt der IHS auf Straßenbahnstrecken im Rhein-Ruhr-Raum. Abfahrt 10.00 Uhr Düsseldorf Hbf. (Vorplatz). Fahrtroute: Düsseldorf – Neuss – Duisburg – Mülheim – Düsseldorf. Beschränkte Platzzahl. Vorverkauf H. Schütz, Alte Schanze 67, D-4100 Duisburg. Mitglieder und Kinder DM 9,50; Nichtmitglieder DM 14,50.

Verladen des ex MEG T 13 auf DB-Culemeyer. Die meterspürige Verladerrampe stellte dankenswerterweise die befreundete Vereinigung „Bergische Museumsbahnen“ (BMB) zur Verfügung. Foto: U. Spillner



Betriebsstatistik der SELFKANTBAHN 1975

An 37 Betriebstagen in der Zeit vom 30. 4. 1975 bis 12. 10. 1975 fuhren insgesamt 324 fahrplanmäßige Personenzüge der Selfkantbahn, davon 30 Züge als GmP. An 14 Tagen wurden Sonderzüge gefahren, einschließlich der eigenen Sonderzüge (u. a. 75jähriges Jubiläum der GKB, Nikolausfahrten) ergaben sich 56 Sonderzugfahrten. An 14 Tagen war Bauzugverkehr mit 24 eingesetzten Bauzügen. Die Gesamtzahl der Selfkantbahn-Betriebstage ist 66 bei 406 Zugfahrten. Die Beförderungsfälle sind nach allgemeinen Beobachtungen gegenüber 1974 erheblich angestiegen. Die 1975 nach einem anderen Modus gezählten Beförderungsfälle betragen insgesamt 14 217 Beförderungen, davon 1 119 Mitgliederfahrten sowie 3 836 Sonderfahrten. Weitere Angaben:

Gefahrene Zugkilometer	2 016
Bruttotonnenkilometer	99 519
Achskilometer:	
Lok-Achs-km	4 032
Personenwagen-Achs-km	13 260
Packwagen-Achs-km	3 750
Güterwagen-Achs-km	648
Gesamt-Achskilometer	21 690
Personalarbeitstage:	1 330
Arbeitsstunden	10 485
davon Betriebsdienst	3 743

Gattung:	P	P	P	P	WR	P	Pw	ZZ
Fahrzeug-Nr.:	45	54	56	57	118	115	81	1 002
Betriebstage:	31	30	47	53	23	2	58	10
km	970	850	1 510	1 880	660	50	1 875	150
Achs-km	1 940	1 700	3 020	3 760	2 640	200	3 750	600
Bruttotonnen-km	11 640	10 200	18 120	24 328	7 920	600	16 875	1500
Zugzahl	194	170	302	376	132	10	375	30

sowie Wagen G 384 mit 3 Betriebstagen mit 24 km und 240 Bruttotonnenkilometern bei 6 Zügen. Die in dieser Statistik nicht aufgeführten sonstigen Fahrzeuge der IHS gehören nicht zum betriebsfähigen Einsatzbestand der Selfkantbahn, jedoch mit einer Ausnahme: Bahnmeisterwagen GKB Nr. 2, der zweiachsige Hunt, der auch 1975 zu den am meisten eingesetzten Fahrzeugen zählte, und ohne den manche Arbeiten am Gleis nicht denkbar wären.



IHS-Museumszug auf Strecke. Foto: Wilhelm Schulz

HISTORISCHE DAMPFEISENBAHN

Selfkant-Bahn

Sommerfahrplan 1976 (18. April bis 10. Oktober)

(Betrieb nur an Sonntagen und Feiertagen)

Dampfbetriebene Schmalspurbahn 1 m Spurweite

Interessengemeinschaft

Historischer Schienenverkehr e. V.

51 Aachen 1, Postfach 603

Betriebsführung: Touristenbahnen im Rheinland GmbH

52 ■	2	4	6	8 ■	km	Zug-Nr.	51 ■	1	3	5	7 ■
11.15	13.45	15.16	16.45	18.15	0,0	ab Geilenkirchen-Gillrath	10.55	13.35	15.05	16.35	18.05
11.18	13.48	15.19	16.48		0,8	↓ Hp.-Stahe a	10.52	13.32	15.02	16.32	
11.26	13.56	15.27	16.56		2,4	▼ Hp. Gelindchen	10.44	13.24	14.54	16.24	
11.31	14.01	15.32	17.01	18.29	3,7	an Birgden	10.39	13.19	14.49	16.19	17.49
11.33	14.03	15.34	17.03	18.30		ab Birgden	10.37	13.17	14.47	16.17	17.47
11.37	14.07	15.38	17.07		4,7	▼ Hp. Starzend a	10.33	13.13	14.43	16.13	
11.40	14.10	15.41	17.10	18.37	5,2	an Langbroich-Schierwaldenrath	10.30	13.10	14.40	16.10	17.40

■ Zug verkehrt nur vom 1. Mai bis 12. September

Züge ab Gillrath haben Anschluß an die Busse der Kreiswerke.

Sonderzüge und Sonderfahrten jederzeit auf Anfrage, auch außerhalb der Saison.

Betriebsbahnhof Schierwaldenrath (Gaststätte Beckers), Tel. (0 24 54) 52 62.

(ohne Gewähr)

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

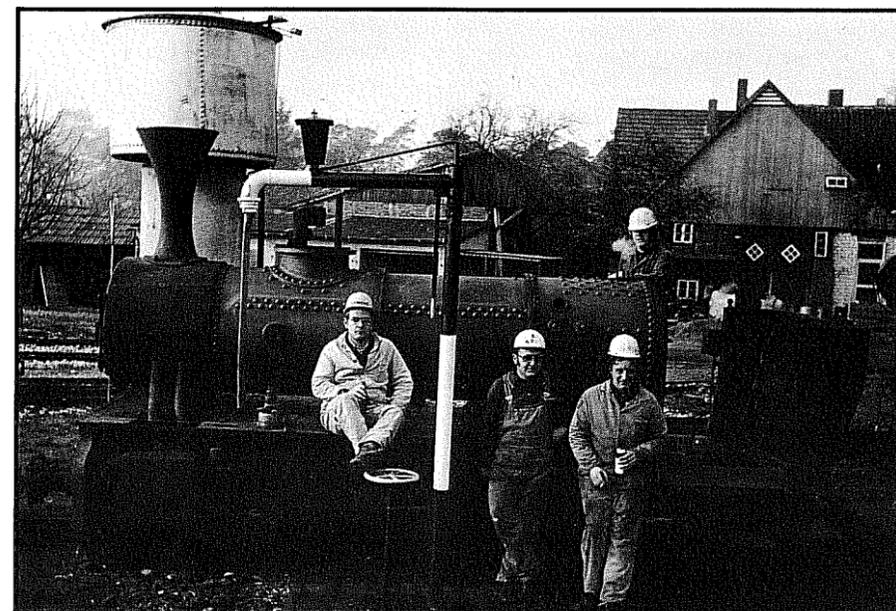
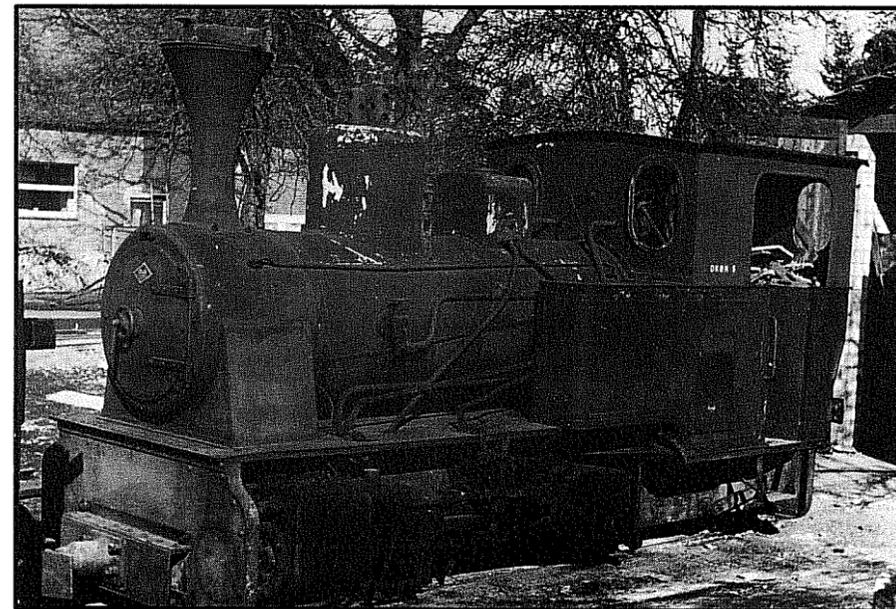
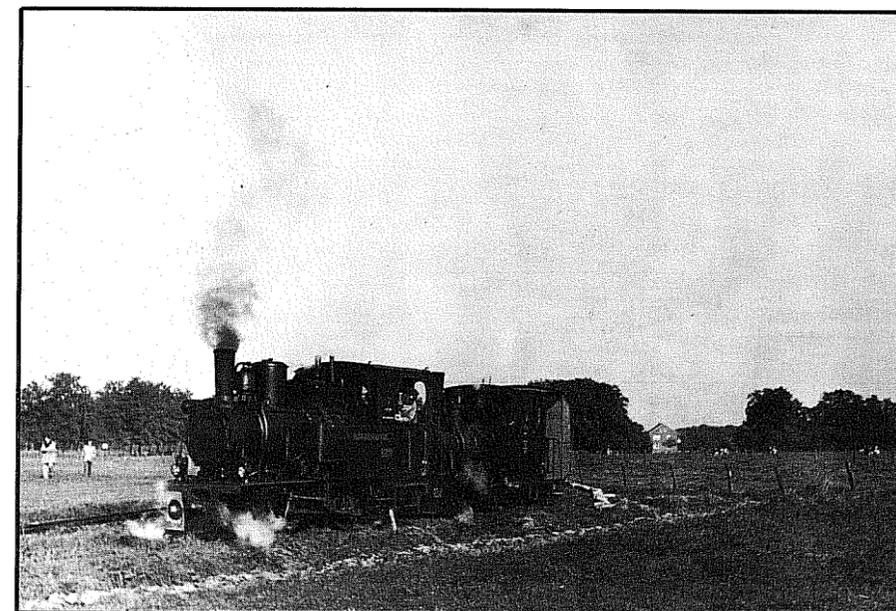
Der letzte Betriebstag war zweifellos der Höhepunkt der vergangenen Fahrsaison. Neben unseren vier fahrbereiten Dampfloks, war der gesamte Personen- und auch Güterwagenpark eingesetzt. Ein Sonderfahrplan, speziell für diesen Betriebstag erstellt, garantierte einen abwechslungsreichen Betriebsablauf. Erstmals in der kurzen DKBM-Geschichte wichen wir dabei von der so „beliebten“ Kreisfahrroute ab und versuchten, einen mehr oder weniger echten Kleinbahnbetrieb abzuwickeln. Voraussetzung hierfür war natürlich das Vorhandensein von zwei entsprechenden Zielbahnhöfen. Während der jetzige Bahnhof „Mühlenstroth“ als Endbahnhof den Erfordernissen genügte (Umsetzmöglichkeit), mußte ein entsprechend zweiter Bahnhof noch angelegt werden. Diesen Bahnhof, wir nannten ihn „Mühlenstroth Kibf.“, platzierten wir schließlich im Bw-Bereich. Mit der Fertigstellung dieses Bahnhofes änderten sich sämtliche Bahnhofsnamen. Aus dem Bahnhof „Mühlenstroth“ wurde der Bahnhof „Postdamm“, und aus dem Haltepunkt „Mühlenstroth-Ost“ der Haltepunkt „Nordhorn“. Bekanntlich konnte der Haltepunkt „Nordhorn“ im letzten Sommer durch eine Ausweiche erweitert werden. So waren alle Voraussetzungen geschaffen, um am letzten Betriebstag endlich einen Mehrzugbetrieb durchzuführen. Der Fahrplan war nun so ausgelegt, daß gleichzeitig zwei Pz bzw. Gz in entgegengesetzter Richtung die Strecke befahren. Kreuzungsbahnhof war „Nordhorn“. Diese Betriebsform ist im allgemeinen von den Fahrgästen positiv aufgenommen worden. Begrüßt haben es sicherlich auch die zahlreich erschienenen Verkehrsamateure, denen auf diese Weise gute Fotografiemöglichkeiten geboten wurden. Da dieser Betriebstag auch in der örtlichen Tagespresse angekündigt worden war, entsprachen die Fahrgastzahlen etwa unseren Erwartungen.

Unmittelbar nach Saisonschluß begannen die umfangreichen Instandsetzungsarbeiten der Lok 5. Zu erwähnen wären hier vielleicht die wichtigsten Arbeiten: Auswechseln der Kesselrohre, Anbringen neuer Zug- und Stoßvorrichtungen sowie der Einbau eines Bremszylinders. In den kommenden Wintermonaten werden wir uns also über mangelnde Arbeiten nicht zu beklagen haben, zumal ja auch noch neue Wagenkästen für die Personenwagen Nr. 100 – Nr. 102 erstellt werden müssen.

Vielleicht ist es an dieser Stelle angebracht, einmal kurz unsere Lok 5 den Lesern vorzustellen. Es handelt sich dabei um eine B-gekuppelte Tenderlokomotive, die O u. K im Jahre 1936, Fabrik-Nr. 12805, fertigte. Bevor sie im Jahre 1973 zur DKBM kam, war sie beim Tief- u. Straßenbauunternehmen Alexander Hoyer GmbH in Duisburg beheimatet.

Bauart	Bn2t
Gattung	K 22.7
Treib- und Kuppelrad	560 mm
Länge über Puffer	6000 mm
Höchstgeschwindigkeit	20 kg/h
Steuerung	Heusinger-Steuerung
Rostfläche	0,51 m ²
Verdampfungsheizfläche	25,2 m ²
Zylinder	280 mm
Kolbenhub	320 mm
Lokdienstlast	13,6 Mp
Lokreibungslast	
Wasservorrat	0,75 m ³
Kohlevorrat	0,25 t
Leistung	90 PS
Kesselüberdruck	12 kp/cm ²

Hoffen wir also, daß uns in der kommenden Saison, die ja bekanntlich am 1. Mai 1976 beginnt, ein neues und leistungsfähiges Triebfahrzeug zur Verfügung steht. -ns
Fotos: Klaus Jördens



Kleinb. Vechta-Cloppenburg		Verr-Bf Vechta	
Fahrkarte Nr 03503		Tag der Ausg. 19 1909	
zum vollen Preis *) mit 50% Ermäßigung *) Schülerfahrkarte *) *) Nichtzutreffendes streichen		Personenzug 2. Kl	
für 1 Pers voll Preis	Fahrpreis	DM 1 PF	
für 2 Pers halb Preis			
Vechta Daren Bakum Vestrup	Schwichteler Cappeln Emstek Cloppenburg		

Vechta Cloppenburg

von Klaus-P. Quill

Die letzten Böller der Neujahrsnacht zur Jahrhundertwende waren verklungen. Das Jahr 1900 begann. Der Mann, der aus Alhorn kam und nach Emstek wollte, saß im eiskalten Wartesaal im Cloppenburg Bahnhof und knurrte: „Ne Boan möt wie hebben, ne Boan!“ – Doch er mußte noch lange warten ...

Waren an sich die Eisenbahnen im Großherzogtum Oldenburg recht spät gebaut worden, die erste Strecke zwischen Bremen und Oldenburg konnte am 15. Juli 1867 eröffnet werden, so war der Oldenburgische Staat mit der Vergabe von Konzessionen an Privat-Unternehmer noch kleinlicher gewesen. Erwähnt sei hier die einzige Kleinbahn-Konzession an die Kleinbahn Ocholt – Westerstede, die, 1876 gebaut, bereits 1904 von der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn wieder übernommen worden ist. Es folgten erst 1900 Cloppenburg – Landesgrenze, 1904 Lohne – Dinklage, 1912 Zwischenahn –

Edeweicht, im gleichen Jahr die „grenzüberschreitende“ Kleinbahn Delmenhorst – Harpstedt, endlich 1914 Vechta – Cloppenburg und noch im selben Jahr der oldenburgische Teil der Wittlager Kreisbahn. Mehr Privatunternehmen ließen Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg nicht zu!

Andererseits war bekannt, daß der oldenburgische Staat recht gebefreudig war, und den schon bestehenden Kleinbahnen mit rund 40 % der Bausumme unter die Arme gegriffen hatte! (siehe LOK MAGAZIN 62, hier: Lohne – Dinklage).

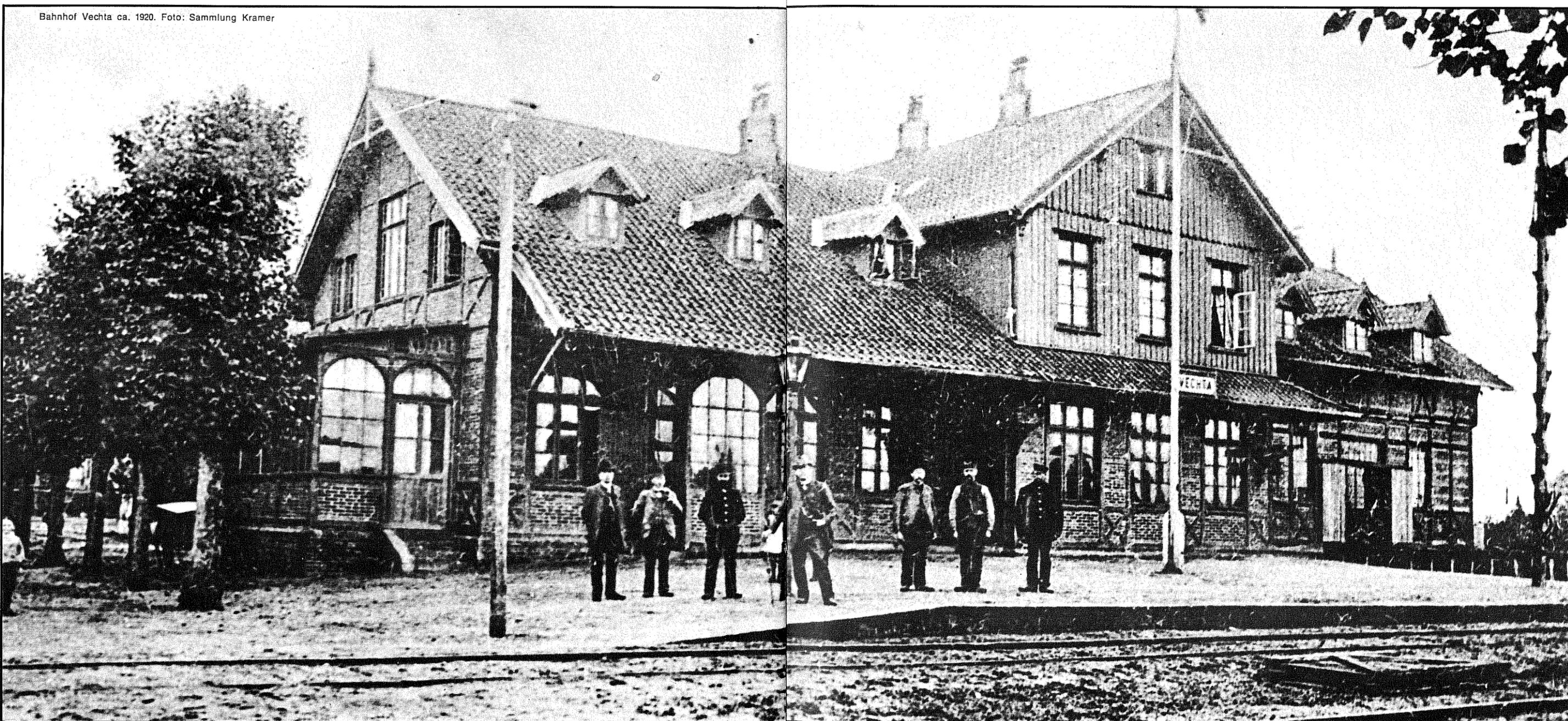
„Wie vom Kreisamt zu erfahren war“, schrieb die Oldenburgische Volkszeitung, „wurde am gestrigen Donnerstag (26. August 1909), dem Großherzoglichen Ministerium des Innern zu Oldenburg vom Amt Vechta der Antrag zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Kleinbahn von Vechta nach Cloppenburg übergeben. Dem Antrag sind eine Lageskizze, Kostenvoran-

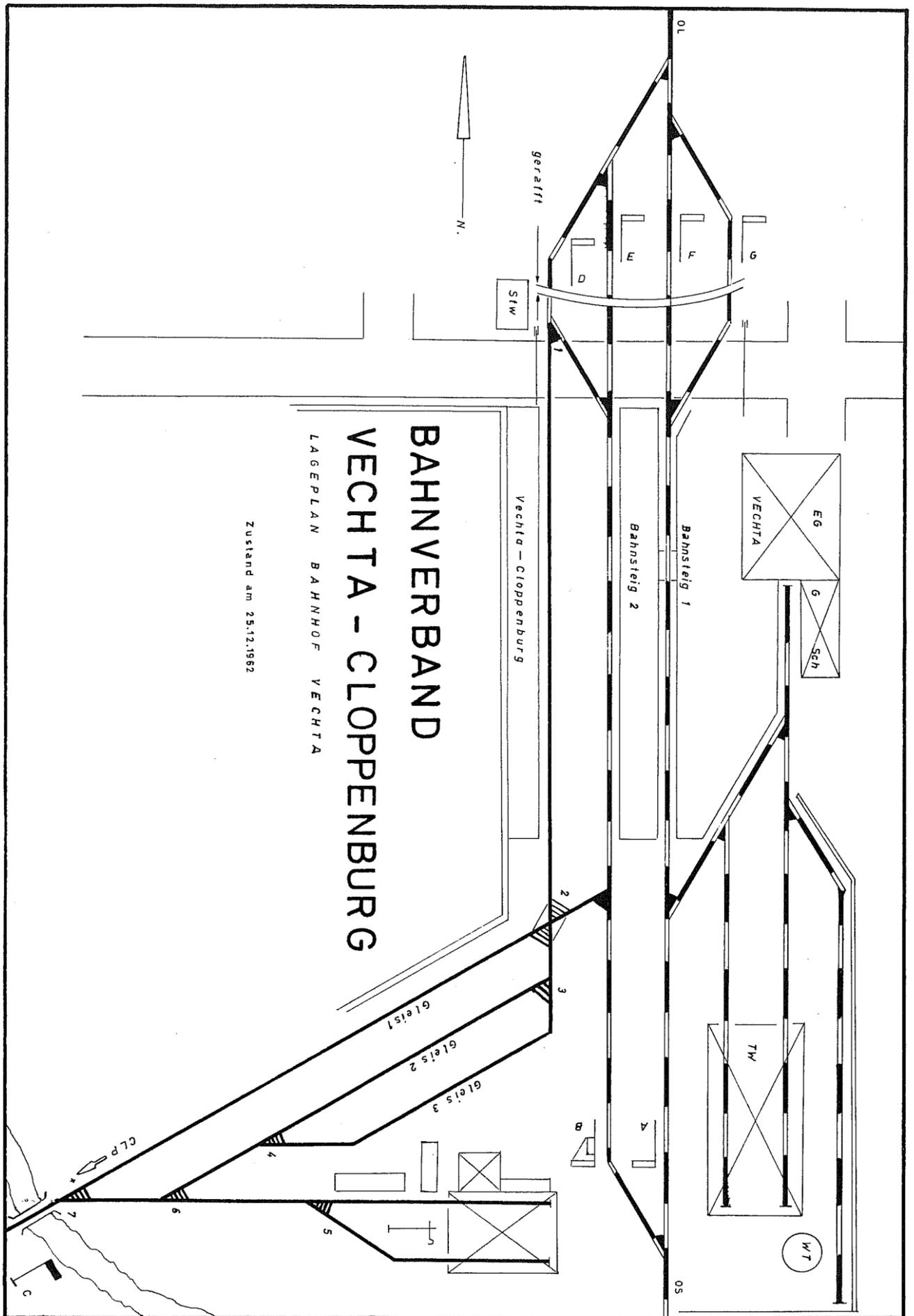
schläge sowie die von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn geforderte Rentabilitäts-Berechnung beigelegt.“

Dann schweigt der Chronist. Inzwischen hatten sich die Ämter Vechta und Cloppenburg zu einem Bahnverband zusammengeschlossen und auch die interessierten Gemeinden mit einbezogen. Federführend war hier der Amtshauptmann von Vechta, der Geheime Regierungsrat Kükens. Aus diesem Grunde wurde als Sitz des Bahnverbandes auch Vechta ausgewählt.

Lange schwieg Oldenburg. Doch die Ämter waren in der Folgezeit nicht untätig geblieben. Die Vorarbeiten zum Streckenbau, und hier sei besonders der Landerwerb zu nennen, waren fast abgeschlossen. Da erreichte den Bahnverband am Freitag, dem 20. Dezember 1912, die Genehmigung des Großherzoglich Oldenburgischen Ministerium des Inneren zum Bau und Betrieb der im Antrag vom 26. August

Bahnhof Vechta ca. 1920. Foto: Sammlung Kramer



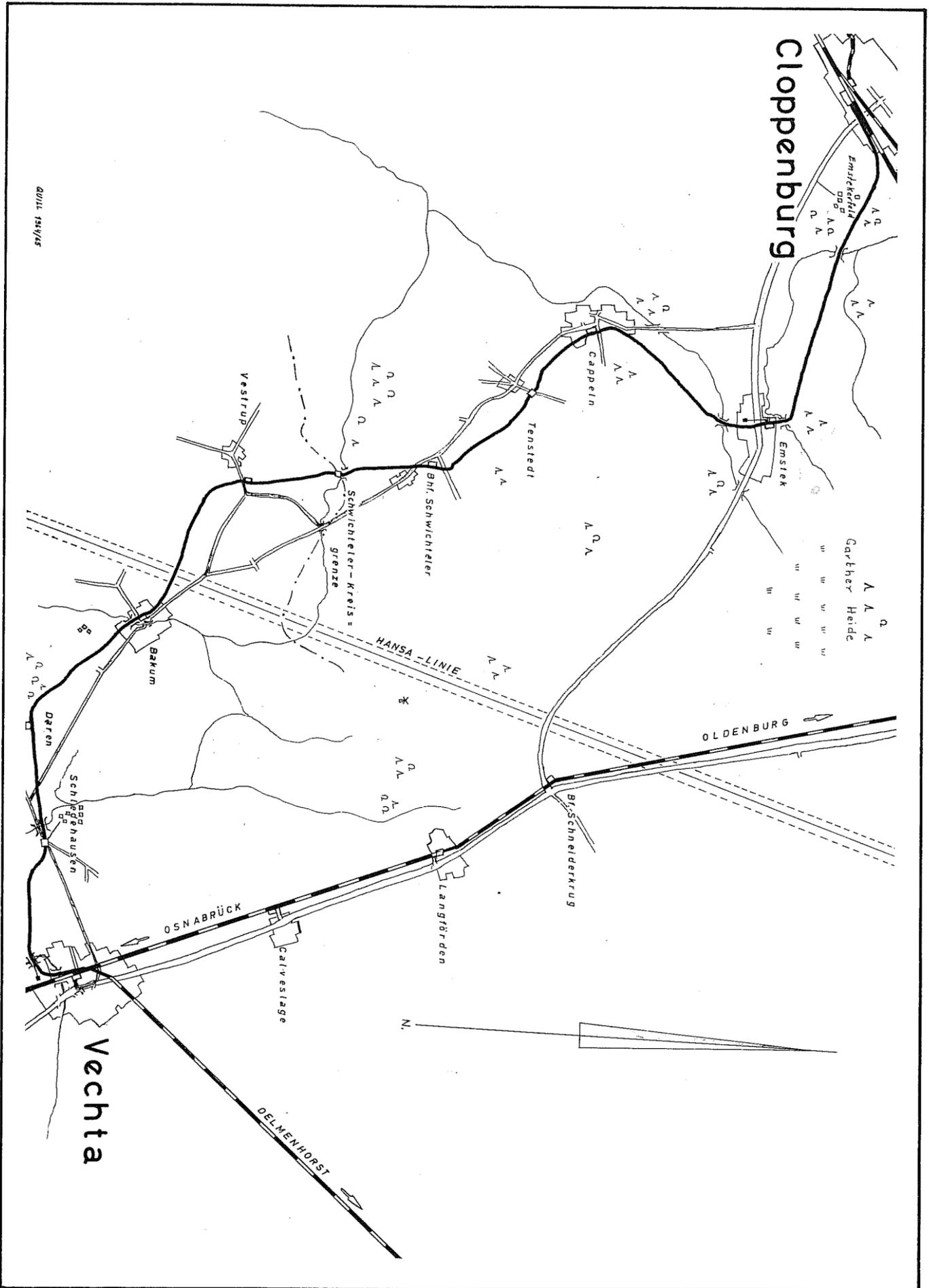


**BAHNVERBAND
VECHTA - CLOPPENBURG**

LAGEPLAN BAHNHOF VECHTA

Zustand am 25.12.1962

QUILL



QUILL 194/55

1909 näher bezeichneten Kleinbahn, jedoch mit der Auflage, die Bahn bis zum Dienstag, dem 20. Oktober 1914, in Betrieb zu nehmen. Dieses sei der äußerste Termin.

— Freilich ein feines Weihnachtsgeschenk für die Ämter Vechta und Cloppenburg! —

Wie bekannt geworden ist, hat die Baufirma Kientop & Niemeyer aus (Hamburg-)Harburg gleich nach Jahresbeginn 1913 die Arbeiten zum Bahnbau aufgenommen. Da es nicht genug einheimische Arbeitskräfte gab, wurden italienische Arbeiter angeworben und vornehmlich mit dem Trassenbau beauftragt.

Die Arbeiten gingen zügig voran und so konnte bereits weit vor dem GOE-Limit am Freitag, dem 8. Mai 1914, das erste Teilstück von Vechta bis zur Kreisgrenze bei Schwichteler in Betrieb genommen werden. Hier wurde ein Haltepunkt mit Materiallager und eine Umsetzanlage errichtet. Doch schon am Samstag, dem 6. Juni des gleichen Jahres, konnte die gesamte Strecke bis Cloppenburg freigegeben werden. Leider entgleiste die Lokomotive VECHTA, aber „Gott sei's gelobt, auf Cloppenburg Gebiet“. Es wurde trotzdem ein großes Fest, das schließlich und endlich mit dem Absingen der oldenburgischen Hymne endete. Es folgte am Sonntag, dem 7. Juni 1914, die offizielle Übergabe.

Kleinbahnzug der VC am Bahnsteig in Cloppenburg, 1. 7. 61. Foto: D. Höltge

Bahnanlagen

Die Kleinbahn Vechta — Cloppenburg, eine nebenbahnähnliche Kleinbahn, beginnt mit Spitze Weiche 1 bei Bahnkilometer 0,00 im Bahnhof Vechta (Odlbg). Hier hat die Kleinbahn einen eigenen Bahnsteig, jedoch kein Empfangsgebäude. Hier ist der Sitz der Verwaltung und der Bahnmeisterei. In südlicher Richtung verläuft nun das Streckengleis in Richtung Cloppenburg, um gleich nach Passieren der kleinbahneigenen Betriebswerkstatt nach Westen abzuschwenken. Hier ist das erste Bauwerk, die Brücke über den Moor-Bach, zu überfahren. Zügig geht es weiter und bei Bahnkilometer 3,2 ist der Haltepunkt Schleddehausen erreicht. Der HP besteht nur aus einem Bahnsteig, andere Einrichtungen sind nicht vorhanden. Nach weiteren 1500 Metern hält der Zug erneut. Haltepunkt Daren beim gleichnamigen Gut in BKm 4,7 ist erreicht. Der Haltepunkt hat ein Umfahr- und Lade-Gleis und ist neben einem Bahnsteig mit einem Güterschuppen ausgestattet. In BKm 7,5 liegt der Bahnhof Bakum. Mitten im Ort gelegen, verspricht er schon das große Geschäft. Hier befindet sich ein massives Bahnhofgebäude mit Güterschuppen, und die Bäuerliche Absatz- und Bezugs-Genossenschaft hat hier große Lagerschuppen für ihre Erzeugnisse. In nordwestlicher Richtung geht es weiter, dann macht die Bahn einen scharfen Bogen nach Norden und läuft bei BKm 10,3 in den Bahnhof Vestrup ein. Auch hier wieder das für die Kleinbahn typische Bahnhofgebäude mit Güterschuppen. Hier fallen besonders die großen Rampen für die Verladung von Schweinen auf. Bei BKm 11,9 durchfährt die Bahn den Bedarfshaltepunkt Schwichteler-Kreisgrenze, rumpelt über die Brücke der Bäke und hat seinen nächsten Halt beim BKm 13,7 Bahnhof Schwichteler. Hier ist, wie auch bei den vorher durchfahrenen Bahnhöfen, ein Umfahr- und Lade Gleis vorhanden, ebenso Bahnhofgebäude mit Güterschuppen. Nordwestlich verläuft die Strecke ohne nennenswerte Steigung weiter und bei Bahnkilometer 16,0 ist Tenstedt erreicht. Tenstedt ist nur ein Haltepunkt und

hat außer einem Bahnsteig keine Bahnanlagen. In einer weiten Rechtskurve, sich nordwärts wendend, hält die Bahn nun auf BKm 17,4 Cappeln zu. Der Bahnhof, am Ortsrand gelegen, ist mit einem beidseitig angeordneten Überhol- und Ladegleis, sowie einem Bahnhofgebäude und einem Güterschuppen ausgestattet. Nun ist die Kleinbahn nur noch 3,2 Kilometer von Cloppenburg entfernt, doch was tut sie? Sie wendet sich nach Nordosten, überquert die Sevelter Hase und hat den nächsten Halt in Emstek. Hier in Bahnkilometer 20,5 ist ein emsiges Treiben zu beobachten. Bahnhofgebäude, Güterschuppen und Lagerschuppen der Bäuerlichen Absatz- und Bezugsgenossenschaft geben dem ländlichen Bahnhof sein Gepräge. In der Mitte des beidseitig angeschlossenen Umfahr- und Ladegleises zweigt aus Weiche 2 ein Anschlußgleis ab, das im 2. Weltkrieg erbaut wurde. Es führt zu einer großen Lagerhalle, die zur Kartoffel-Lagerung dienen sollte. — Nun macht die Bahn einen engen Bogen nach Nordwesten, läuft fast schnurgerade in dieser Richtung weiter, überquert die Soeste, umfährt Emstekerfeld, wendet sich erneut nach links, und endet bei BKm 27,6 im kleinbahneigenen Gleis im Bahnhof Cloppenburg. Hier befand sich in den ersten 10 Jahren des Bestehens eine Umsetzanlage, Wasser und Kohlen. Doch diese Baulichkeiten konnten nach einem Vertrag über die Mitbenutzung der Staatsbahngleise und Einrichtungen mit der Deutschen Reichsbahn abgebaut werden. Danach mündete die Kleinbahnstrecke in das Flügelsignal gesicherte Hauptgleis Oldenburg — Osnabrück ein und die Züge hielten am Bahnsteig 1.

Alle verwendeten Weichen hatten Weichen-Laternen. Sie waren sämtlich abschließbar, ihre Lagen im Schlüsselbrett abzulesen.

Betriebswerk Vechta, 29. 6. 1966, Bild Quill

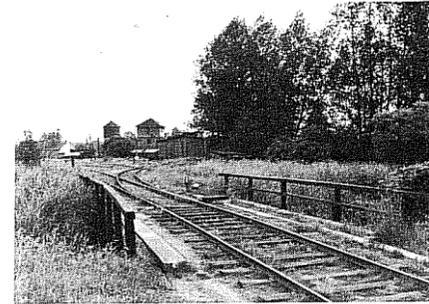
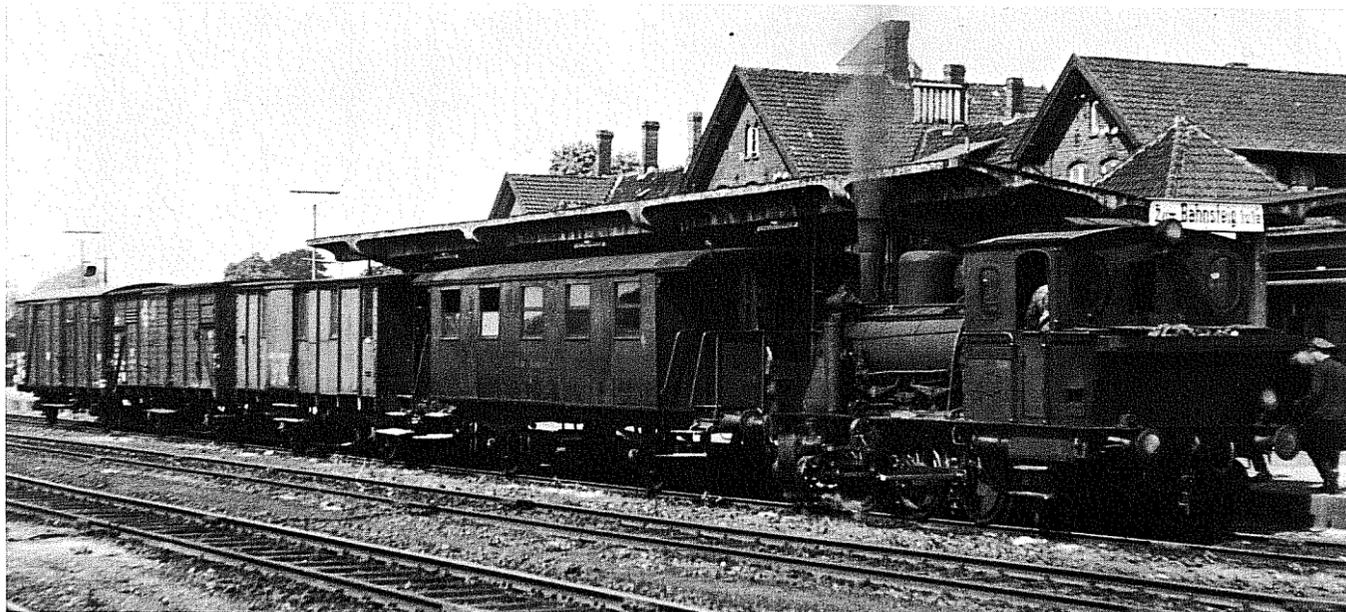
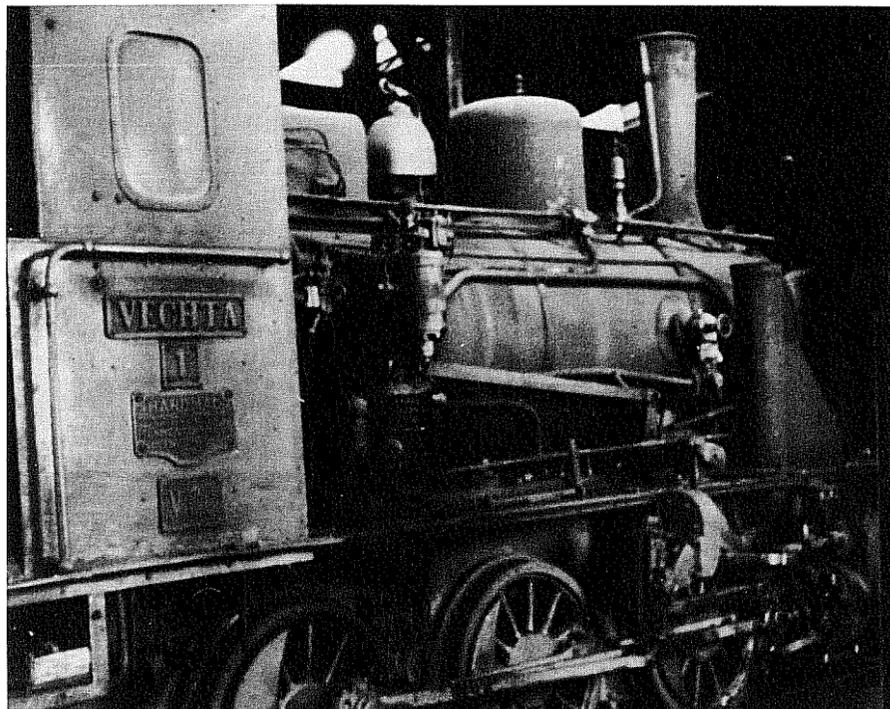


Foto: Hans Vehlber



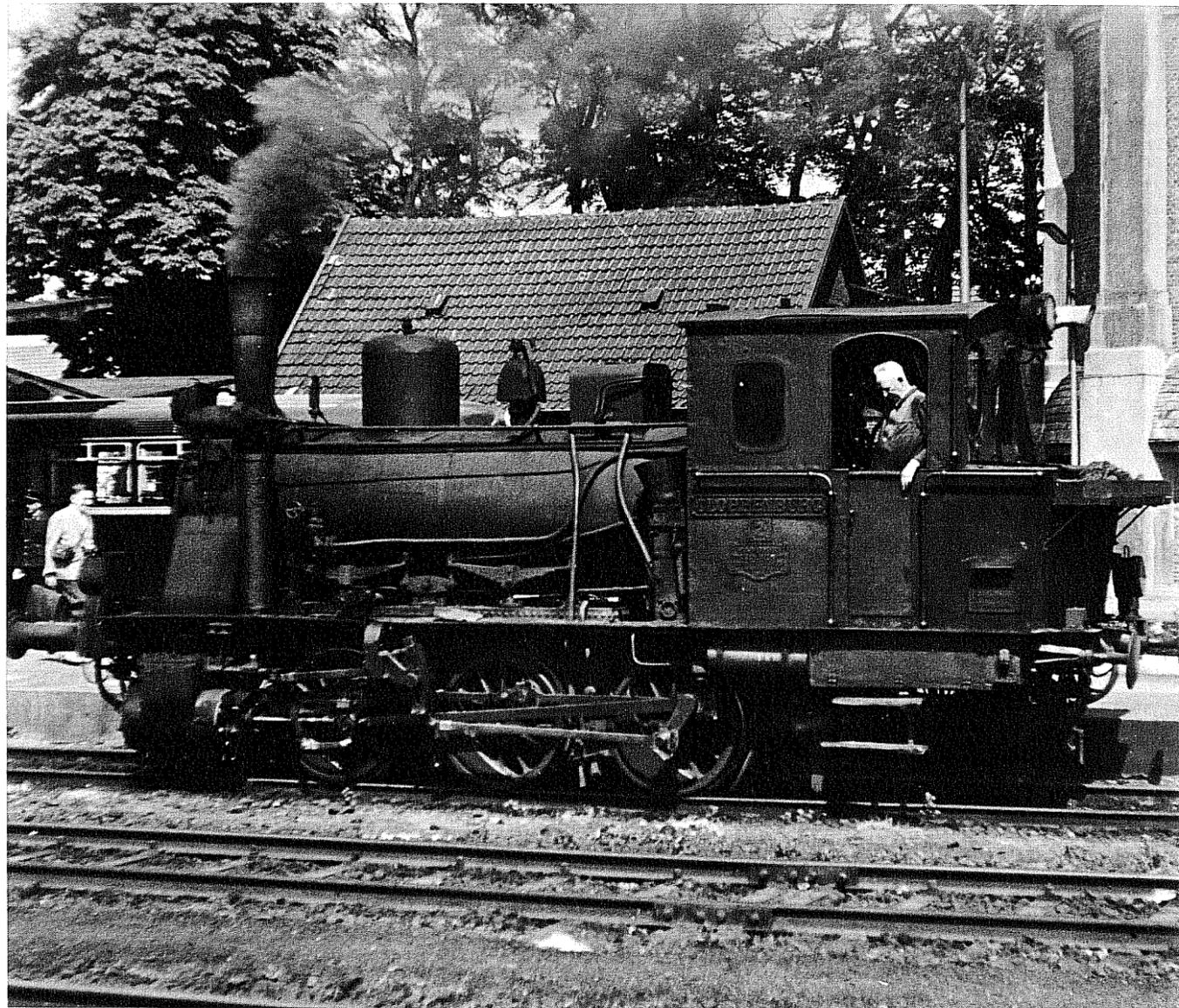
Lok Nr. 2 der VC rangiert auf Bf. Daren, 1. 7. 61. Foto: H. O. Kindermann





Lok VECHTA im Schuppen, Bild Dr. Andreas

Die „Cloppenburg“ rangiert in Cloppenburg.
Foto: D. Höltge



Dampflokomotiven

Die Kleinbahn erwarb zur Betriebs-eröffnung zwei gleiche Naßdampf-Lokomotiven von der HANOMAG (Hannoversche Maschinenbau AG, vormals Georg Egestorff Hannover-Linden), die im Jahre 1914 unter den Fabriknummern 7169 und 7170 zur Ablieferung kamen. Die technischen Hauptdaten beider Maschinen waren:

Zylinderdurchmesser	400 mm
Kolbenhub	550 mm
Treibraddurchmesser	1 100 mm
Achsordnung	C
Achsstand	3 000 mm
Dampfüberdruck	13 kg/cm ²
Rostfläche	1,470 m ²
Heizfläche	75.000 m ²
Leergewicht	32 500 kg
Dienstgewicht	39 400 kg

Der im Rahmen untergebrachte Wasserkasten faßte 4 m³ Wasser, der hinter der Führerhausrückwand angebrachte Kohlenkasten 1 100 kg Brennstoffe.

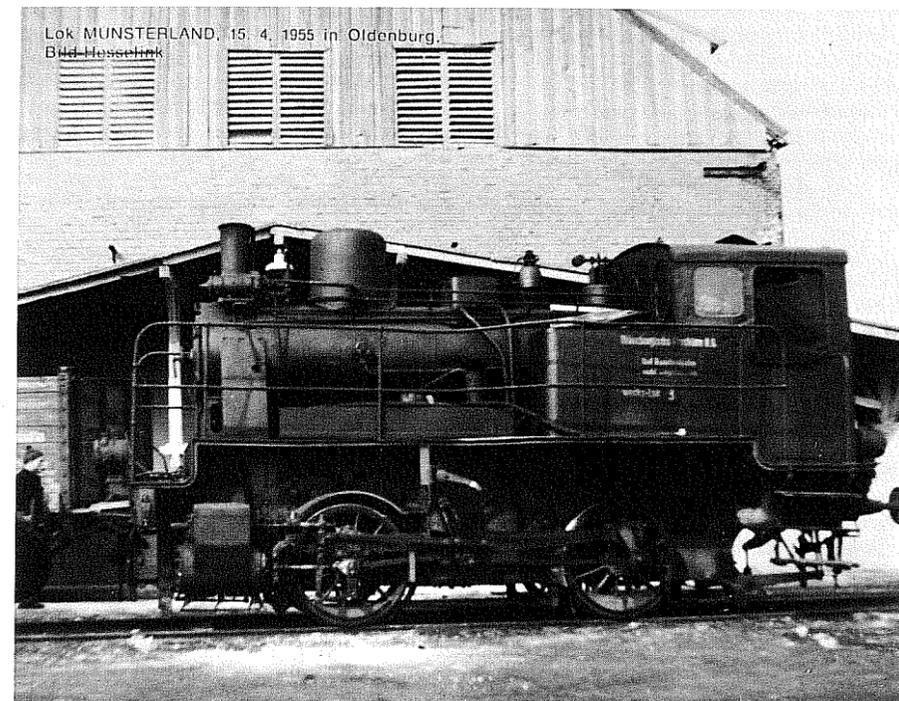
Steuerung nach Heusinger außenliegend, Bremsen nach System Knorr Preßluft. Außerdem war ein Dampfblätwerk nach Latowski, Zentralschmierung und Sandstreu-Einrichtung vorhanden.

Die Fabriknummer 7169 erhielt den Namen VECHTA und die Betriebsnummer 1 V.Cb. Die F.Nr. 7171 bekam den Namen CLOPPENBURG und die Betriebsnummer 2. Mit dieser Beschilderung und dem HANOMAG-Firmenschild waren die Führerhausseitenwände restlos ausgelastet!

Die Maschinen bewährten sich gut und waren bis auf die obligaten Abstellzeiten für Haupt- und Zwischenuntersuchungen bis Ende 1944 im Einsatz. Aufgrund einer irrsinnigen Anordnung sollten die Fahrzeuge der Kleinbahn nicht dem Feind in die Hände fallen. Sie wurden daher samt und sonders zusammengekuppelt und mit den Fahrzeugen von der Kleinbahn Lohne-Dinklage zu einer Vernichtungsaktion in die Nähe von Delmenhorst abgefahren. Da die Route über Oldenburg führte, und dort die Strecke unter Feindeinwirkung lag, blieb der Konvoi liegen. Dabei wurden besonders die Lok CLOPPENBURG und der PwCi 21 schwer beschädigt. Danach „durften“ die Fahrzeuge wieder zurückgebracht werden... Wieder repariert, nahm die Maschine wieder ihren Dienst zusammen mit der VECHTA auf. Beide Lokomotiven dienten danach noch bis zum Jahre 1962 der Kleinbahn, wurden dann überflüssig und bei der Firma Heine in Oldenburg verschrottet.

Nach der Wiederbelebung des allgemeinen Verkehrs nach dem Ersten Weltkrieg stiegen auch die Betriebsleistungen der Kleinbahn immer mehr an. Die beiden vorhandenen Lokomotiven waren ständig im Einsatz, und Ersatz war dringend nötig. Da bot die Reichsbahn-Direktion Oldenburg, der legitime Nachfolger der G.O.E., der Kleinbahn ausgemusterte, von der Deutschen Reichsbahn nicht mehr übernommene ehemalige G.O.E.-Maschinen an.

Die Wahl des Bahnverbandes fiel auf die Serie T¹², von der man bereits wußte, da die Kleinbahn Lohne-Dinklage gleiche Maschinen verwendete, daß sie sich im harten Betriebe bestens bewährt hatte und zudem recht wartungsfreundlich war. Diese T¹²er waren im Jahre 1871 von der Ei-



Lok MUNSTERLAND, 15. 4. 1955 in Oldenburg.
Bild Hesse/htk

Foto: Hans Vehlber



Lok Nr. 2 der VC vor GmP auf Bf. Emstek.
1. 7. 61. Foto: Harald-O. Kindermann



senbahn-Werkstatt Oldenburg der G.O.E. selbst gebaut und dienten dem Verschiebedienst und unterstanden den Bahnmeistereien für Arbeits- und Bauzüge. Ab 1888 wurden diese Lokomotiven von Hohenzollern in Düsseldorf-Grafenberg in verbesserter Ausführung gebaut.

Von diesem Typ, die G.O.E. hatte einst 34 Exemplare im Einsatz, übernahm die DR noch 5 (98 7401—05). Der Rest wurde spätestens 1920 ausgemustert. Die Kleinbahn Vechta—Cloppenburg kaufte daher drei Maschinen dieser Gattung. Es waren die 1888 von der A.-G. für Lokomotivbau Hohenzollern in Düsseldorf-Grafenberg hergestellten und unter der Fabriknummer 440 und 441 an die G.O.E. gelieferten B-Kuppler Nr. 67 und 68 mit den Namen GEEST und MOOR und die von der gleichen Fabrik stammende FNr. 557 aus dem Jahre 1890, die die G.O.E.-Nummer 81 und den Namen DÜNE führte.

Die technischen Hauptabmessungen der drei Maschinen:

Zylinderdurchmesser	255 mm
Kolbenhub	500 mm
Treibraddurchmesser	1 130 mm
Achsstand	2 300 mm
Dampfüberdruck	12 kg/cm ²
Rostfläche	0,590 m ²
Heizfläche	36,000 m ²
Leergewicht	14 600 kg
Dienstgewicht	19 400 kg

Die seitlichen Wasserkästen faßten 2,25 Kubikmeter Wasser, darauf lagerten 900 kg Kohle. Die Maschinen besaßen keinen Dampfdom. Sie hatten dafür ein innenliegendes Sammelrohr. Auch hatten sie keine Preßluft-Bremsen und es war ursprünglich daran gedacht, sie als Betriebslok in Vechta und Cloppenburg und als Reserve vorzuhalten. Doch daraus wurde nichts. Die relativ besterhaltene Maschine war die DÜNE. Betriebsfähig kam sie nach Vechta und wurde zum Zwecke des Verschiebens und für Kurz-Güterzüge eingesetzt. Die beiden anderen Lokomotiven waren nicht so besonders gut in der Erhaltung. So mußte Lok MOOR kurz nach der Überstellung nach Cloppenburg schadhafte wieder zurückgerufen werden. Lok GEEST diente daraufhin sofort als Ersatzteilspender. Doch mit der MOOR wurde es nicht recht was. Nach einem Pilgerzug war sie erneut schadhafte und mußte abgeschleppt werden. Als 1926 die Lok DÜNE eine Zwischenuntersuchung erhielt, mußte auch Lok MOOR Ersatzteile lassen und kam endgültig zum alten Eisen. Die Lokomotive DÜNE war daraufhin noch bis 1928 im Einsatz, wurde dann abgestellt und 1939 verschrottet. Als „Andenken“ an den mißlungenen Versuch wurden die Führerhäuser der MOOR und GEEST als Toiletten-Häuschen verwendet und erst 1961 „verschrottet“!

Als Ersatz für die ausgemusterte DÜNE konnte die Verwaltung der Kleinbahn eine weitere Dampflok ankaufen.

Es war dieses die Lok EDEWECHT, Betriebsnummer 1 der Kleinbahn Edewecht — Bad Zwischenahn. Die Maschine war bei der Edewechter Kleinbahn überflüssig geworden, da dort eine stärkere Maschine der Achsfolge C 1' von den Hesperer Torfwerken erworben werden konnte.

Die Lokomotive EDEWECHT war 1913

bei HANOMAG in Hannover-Linden unter der Fabriknummer 6798 gebaut worden. Sie war ein hochbeiniger B-Kuppler und war überdies für Torffuerung ausgelegt. Die Maschine hatte ein Rundum-Geländer, ähnlich wie bei den Maschinen von Lohne-Dinklage, die dem Zugbegleiter einen gefahrlosen Übergang von den Wagen zur Lok und umgekehrt gewährleisteten.

Bevor jedoch die Lokomotive nach Vechta kam, wurde sie bei der HANOMAG auf Kohlefeuerung umgebaut.

1954 hatte diese Maschine bei der Kleinbahn Vechta-Cloppenburg ausgedient. Da sie sich noch in einem recht passablen Zustand befand, konnte sie an die Oldenburgische Glashütte A.-G. in Oldenburg, jetzt Gerresheimer Glasindustrie, verkauft werden.

Dort war sie bis zur Übernahme durch die Gerresheimer Glasindustrie im Einsatz, wurde dann abgestellt und im Jahre 1959 an die Firma Frings in Düsseldorf als Schrott verkauft.

Damit ist die Geschichte der Dampflokomotiven der Kleinbahn Vechta—Cloppenburg erzählt.

Doch es dampfte trotzdem, wenn auch nur kurz, zwischenzeitlich auf den Kleinbahn-Gleisen!

Die Verwaltung hatte zur Rationalisierung des Personenverkehrs einen Dampf-Triebwagen der Bauart Kittel von der Württembergischen Kleinbahn erworben!

Es soll, darüber sind jedoch keine sicheren Angaben zu erhalten gewesen, sich um einen Esslinger Triebwagen aus der Serie 1A-h der WüStB, Betr.Nr. 11 bis 14 gehandelt haben, der über die WN oder die WEG nach Vechta gekommen ist. Sicher bekannt ist nur, daß der Wagen im Jahre 1922 angeliefert worden ist, noch im gleichen Jahr wegen Achsbruches entgleiste, erheblich beschädigt wurde und dann aufs Altenteil in Form der Ausmusterung gelangte.

Unter Umständen weiß ein Leser genaueres?!

Die Diesellok

Im Jahre 1962 wurde der Betrieb der Kleinbahn verdieselt. Diese Verdieselung erfolgte in Form einer SCHÖMA-Lok. Diese Maschine lieferte Christoph Schöttler G.M.B.H. Maschinenfabrik Diepholz (Bez. Bremen) unter der Fabriknummer 2438. Es handelt sich um eine B-Diesellok, deren Achsen kardangetrieben sind und deren Motor 170 PS leistet. Das Dienstgewicht beträgt 21 t, das Bremsgewicht 16 t. Die Achsen sind gummigefedert. Die Maschine erhielt die Aufschrift „Vechta-Cloppenburg 3“ in Form eines gegossenen Metallschildes.

Diese Lokomotive erfreute sich ob ihrer Wartungsfreundlichkeit großer Beliebtheit und absolvierte alle ihre Fahrten zur vollsten Zufriedenheit von Bahn und Kunden.

1966 stand sie zum Verkauf. Zunächst wollte die Kleinbahn Lohne—Dinklage die Lokomotive übernehmen, doch war dort das Anmieten einer DB-Kleinlok billiger. Auch war Edewecht—Zwischenahn im Gespräch, doch dort hatte man mit der eigenen Jung-Diesellok ein gutes Auskommen.

So wurde die Vechtaer Lok schließlich im Oktober 1966 an die Continental-Werke nach Hannover verkauft.

Die Personenwagen

Zur Betriebseröffnung standen der Kleinbahn zwei Personenwagen zur Verfügung, die 1913 von der Hannoverschen Wggf. geliefert worden waren. Betriebsnummer 1 war ein BCi, Betriebsnummer 2 ein Ci.

Diese beiden Wagen genügten vorerst. Doch als nach dem Ersten Weltkrieg der Personenverkehr anstieg, genügten sie nicht mehr. Es kamen auf Betreiben der G.O.E. 1919 13 belgische Beute-Personenwagen nach Vechta. Sie wurden jedoch nicht eingenummert sondern erhielten ihre angestammten Betriebsnummern. Die Wagen kamen gelegentlich zum Einsatz, meistens zu Pilgerfahrten nach Bethen bei Cloppenburg und zu anderen Sonderfahrten. 1923 mußten sie wieder zurückgegeben werden.

1922, in Erwartung der Ablieferung der Beutewagen, kaufte die Kleinbahn von der Deutschen Reichsbahn acht Personenwagen der Klasse Ci, die wegen Überalterung dort ausgemustert worden waren. In der Kleinbahneigenen Werkstatt wurden die aus verschiedenen Werkstätten und Baujahren stammenden Wagen aufgearbeitet und modernisiert. In der Reihenfolge ihrer Wiederinbetriebnahme wurden sie mit den Betriebsnummern 3 bis 10 versehen. 1923 kam ein weiterer Ci dazu, der die Betriebsnummer 11 erhielt. 1924 schließlich wurde aus dem ehemaligen Hofzug des Großherzogs von Oldenburg der Salonwagen, ein S4i übernommen, der im Interieur mit rotem Plüschsofa und großem runden Tisch ausgestattet war. Dieser Wagen sollte für Allerhöchste Kirchliche Würdenträger vorbehalten werden, wurde aber, da es nicht zur vorgesehenen Verwendung kam, als Streckenreinigungswagen benutzt. Mitte der dreißiger Jahre wurde der S4i verkauft.

Die anderen Personenwagen wurden noch bis 1956 verwendet. Dann wurden sie überflüssig und nach und nach verschrottet oder verkauft. Zuerst blieben noch 6 Wagen, zuletzt noch einer übrig. Dieser „Letzte“, der einstige 4er, mußte sich 1961 einen Umbau gefallen lassen. Dazu wurden verschiedene Sitze entfernt und der Wagen zu einem CPwi gewandelt. Er erhielt, in Anbetracht seiner Stellung, die Betriebsnummer 1, nun freilich in der zweiten Besetzung.

Als ich ihn das letzte Mal traf, es war am 29. Juni 1966, stand er einsam, abgemeldet und im Regen am Prellbock des Freiladegleises in Cloppenburg . . .

Die Güterwagen

Zu den beiden Personenwagen gesellte sich ein Post-Packwagen. Er führte die Betriebsnummer 20 und war ebenfalls bei der Wggf. Hannover im Jahre 1913 hergestellt worden. Um die „Post“ beim Übergang vom Packabteil zum übrigen Wagenzug nicht betreten zu müssen, was übrigens Nichtpostlern strengstens verboten war, hatte der Pw einen offenen Seitengang.

1922 wurde ein weiterer Packwagen erworben, der jedoch nicht ein Postabteil sondern ein Sitzabteil der Dritten Klasse führte. Ein CPwi also.

Dieser Wagen hatte im Gegensatz zur Nr. 20 auf beiden Seiten überdachte Bühnen. Er erhielt die Betriebsnummer 21, diente der Bahn 22 Jahre und wurde bei der schon beschriebenen Vernichtungsaktion schwer beschädigt. Er konnte nicht wieder voll aufgebaut werden und wurde als einer der ersten verschrottet.

Durch Zufall sind die Maße des Packwagens Nr. 20 erhalten geblieben, da ich ihn als Schüler einmal „vermessen“ hatte:

Achsstand	4 270 mm
Länge über Puffer	9 790 mm
Länge des Wagenskastens	7 730 mm
Länge des Postraumes	4 050 mm
Länge des Packraumes*)	3 455 mm
Breite des Packraumes*)	2 310 mm
Breite des Packraumes	2 810 mm
Innenhöhe	2 200 mm

*) jeweils innen

Der Wagen hatte nur an der Postseite einen Übergang mit Bühne, die Post selbst konnte nur durch die Schiebetür betreten werden. Vom Seitengang her konnten die Betriebsbediensteten den Packraum betreten und unter Umständen durch eine Übergangstür an der rückseitigen Stirnseite, die keine Bühne hatte, wieder verlassen. Ich selbst habe allerdings nie gesehen, daß diese Tür benutzt wurde, da der Wagen so gedreht war, daß er mit der zuletzt erwähnten Seite entweder der Zugschluß war, oder direkt vor der Lok hing. Auch war zu meiner Zeit die Schiebetür der Post an der gangabgewandten Seite entfernt und durchgehend Seitenwand geworden.

Von den anderen Güterwagen, es sind insgesamt acht Stück gewesen, habe ich nur einen dreiaxigen X-Wagen zu Gesicht bekommen. Die anderen Wagen waren wohl in den Staatsbahnhof eingestellt.

Fahrdienst

Ab der Betriebseröffnung verkehrten täglich drei Zugpaare zu den klassischen Kleinbahn-Zeiten: morgens — mittags — abends. Es wurden stets Güterzüge mit Personenverkehr gefahren, oder wie man eine Zeitlang sagte, Güterzüge, zur Beförderung von Personen freigegeben. Doch schon am Sonntag, dem 2. August 1914, war die Kleinbahnherrlichkeit erst einmal zu Ende. Mobilmachung! Das hieß für unsere Bahn Militärzüge vorrangig zu fahren, alles andere zur Nebensache herabzuwürdigen. Dazu steigende Verkehrsleistungen und an beiden Bahnenenden Vechta wie Cloppenburg die Anschlußzüge einhalten! — Nach vier harten Jahren war am 11. November 1918 das Ringen zu Ende. — Doch eine nicht unerhebliche Erfahrung hatte die Kleinbahn machen können: die GmP waren zu langsam und genügten dem Verkehr nicht mehr. So wurden ab Frühjahr 1919 reine Personenzüge gefahren, dazwischen die Güterzüge, und wenn das Frachtaufkommen manchmal stärker wurde, zusätzliche Bedarfs-Güterzüge. Dieser Rhythmus wurde bis zum Beginn des II. Weltkrieges beibehalten. Ein Blick ins Kursbuch des Sommers 1939 zeigt, daß der normale Personenzug an Werktagen 1 Stunde und 3 Minuten von Vechta nach Cloppenburg

brauchte, der Gegenzug 1 Stunde und 14 Minuten. Das gleiche Zugpaar benötigte sonntags für beide Richtungen je eine Stunde. Der Mittagszug verkehrte nur Montag, Mittwoch und Samstag. Interessant ist der Zug W 5, der als GmP gefahren wurde, 1 Stunde und 25 Minuten Zeit bekam. Ausdrücklich steht hierzu vermerkt, daß dieser Zug auf den Zwischenstationen bis zu 5 Minuten früher abfahren kann!

Zurück kam er als gewöhnlicher W 6 in der bekannten Zeit. — Der 2. Weltkrieg endete auch für die Kleinbahn mit einem Donnerschlag. Während das Rollmaterial gerade noch davon kam, sprengten zurückflutende Einheiten der Wehrmacht die Straßenbrücke bei Schleddehausen und die Kleinbahnbrücke gleich mit. Der Verkehr brach zusammen. Über die Staatsbahngleise wurde das am besten erhaltene Rollmaterial nach Cloppenburg überstellt, der Verkehr von dort aus provisorisch bis zur gesprengten Brücke gefahren. Den Rest des Weges ging man zu Fuß, man war's gewöhnt. In den letzten Septembertagen des Jahres 1945 konnte eine Notbrücke errichtet werden. Diese „Notbrücke“, bei der das Gleis einfach verschwenkt und neben den gesprengten Fundamenten entlanggeführt wurde, blieb später eine Dauerlösung, indem die Träger verstärkt und die Fundamente erweitert wurden. So entstand auf der Straße ein doppelgleisiger Bahnübergang, der bis 1968 erhalten blieb.

Mit dem vorhandenen, überalterten Material vollbrachte die Kleinbahn in den Nachkriegsjahren wahre Wunder.

Doch nach 1949 ging's bergab! Der Wettbewerb Straße — Schiene begann und die Straße gewann. In einer Ausschuß-Sitzung wurde im Februar 1949 beschlossen, den Bahnverband aufzulösen und die Betriebsführung in die Hände der Reichsbahn zu legen.

Am 1. September 1949 wurde der Bahnvorstand aufgelöst und die Geschäfts- und Betriebsführung ging auf die ED Münster über. Im Frühjahr 1950 mußte der Sonntagsverkehr auf der Schiene eingestellt werden. Ersatzlos!

Am 5. Oktober 1952 wurde der Personenverkehr auf der Schiene ganz eingestellt und ein Kraftverkehrsbetrieb eröffnet. Der Betrieb wird im Auftrag auf eigene Rechnung von einem Busunternehmer durchgeführt.

Gleichzeitig verschwanden die Edmonsenschen Fahrkarten der Kleinbahn. Da dem täglichen Güterzug der nun zum CPwi umgebaute Wagen Nummer 1 beigelegt war, ergab sich auch weiterhin eine Mitfahrmöglichkeit von Vechta nach Cloppenburg und umgekehrt. Im letztgenannten Bahnhof gab es am Fahrkartenschalter der Bundesbahn einen Berechtigungsschein zur Benutzung der Kleinbahn, im Zuge dann die Fahrscheine. Der letzte Fahrplan vom Sommer 1952 sah noch drei Zugpaare vor. Absoluter Spitzenreiter war Zug-Nummer 2405 mit nur 58 Minuten! Dagegen benötigte der 9924 1 Stunde und 40 Minuten! Am 5. Oktober war's dann vorbei. Es gab nur noch Zug Nummer 9925 und 9926, beides GmP mit durchschnittlich 1 1/2-stündiger Fahrzeit. Doch meistens wurden es, wegen des hohen Güteraufkommens, mehr als zwei Stunden.

Nach und nach veräußerte die Klein-

bahn nun ihre Fahrzeuge, die Werkstatt-einrichtung und sonstiges abgängiges Material. Überflüssige und in der Unterhaltung aufwendige Gleisanlagen im Bw-Gelände Vechta wurden entfernt. Die Bahn entfeinerte sich, rationalisierte bis „zum Gehntichtmehr“. Die drei Mann Personal machten so ziemlich alles, vom Gleisbau bis zur Reparatur!

Doch Anfang 1965 war das Ende der Kleinbahn im Gespräch. Die Autobahn E 3 „Hansa-Linie“ von Bremen nach Dortmund nahm bedrohliche Gestalt an. Die Kreise Cloppenburg und Vechta stimmten dem Verkauf der gesamten Anlage der Kleinbahn an die Autobahn-Baugesellschaft zu. Die zwei Millionen DM, die dafür gezahlt werden, kommen einigen Gemeinden aus beiden Kreisen für ihren Straßenbau zugute. Der Landkreis Vechta stellte danach an die Bundesbahn den Antrag, den Bahnverband Vechta-Cloppenburg bis zum 30. September 1965 von der Betriebspflicht zu entbinden.

So geschehen! Am Donnerstag, dem 30. September, „dampfte“ der Güterzug mit Personenbeförderung um 8 Uhr aus dem Bahnhof Vechta. Auch auf seiner letzten Reise war ihm kein Triumph der Pünktlichkeit beschieden! Das Rangieren auf den Unterwegsbahnhöfen brachte soviel Unvorhersehbares, daß der Zug erst um 9.50 Uhr in Cloppenburg eintraf. Bundesbahnoberrat Krause, der Verwalter der Kreiseisenbahnbetriebe im Raum Weser-Ems verabschiedete den Zug dann um 10.25 Uhr im Cloppener Bahnhof und bedauerte die Einstellung dieser so wirtschaftlich arbeitenden Bahn. Dagegen allerdings standen die 2 Mio. Mark vom Bundesverkehrsministerium . . .

Mit fünf Güterwagen, den Personenwagen vollgestopft mit zwei Schulklassen der katholischen Volksschule in Emstek und der trauerumflorten Lok verließ der Zug ein letztes Mal den Bahnhof Cloppenburg.

Kaum hatte der Zug die Autobahnbaustelle in Höhe von Schwichteler passiert, begann dort schon die Demontage der Gleise!

Doch ganz tot war die Kleinbahn noch nicht. Einige Mitglieder beider Kreistage hatten seinerzeit den Wunsch geäußert, einige Anschlussstrecken nicht abzubauen. Die Stadt Cloppenburg zum Beispiel teilte dem Landkreis und der Bundesbahn mit, daß das Gleis im Stadtgebiet und bis zur Gemeindegrenze Emstek liegenbleibt. Diese 3,4 km lange Strecke soll das Industriegelände in Emstekerfeld auch weiterhin an das Bundesbahnnetz anschließen. Auch in der Gemeinde Emstek gibt es einen Großbetrieb, der bis zum Jahresende an einem Fortbestehen des Schienenweges interessiert ist.

In Vechta blieben zunächst noch 3 Kilometer und in Bakum 500 Meter Gleis liegen.

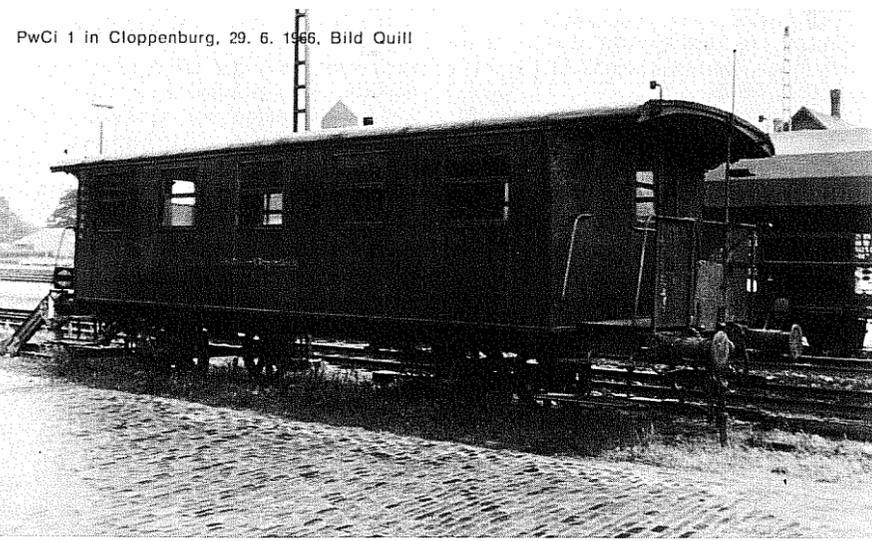
Und was ist seit 1965 geschehen? Die Straßenbaufirma in Cloppenburg zeigte bald wenig Interesse am Schienenverkehr und die Industrie in Emstekerfeld wollte dann auch nicht mehr so richtig. Das Gleis wurde abgebaut.

Erst 1971, als mit dem Neubau eines Raiffeisen-Lager- und Silo-Gebäudes begonnen wurde, bekam die alte Trasse wie-

der Aktualität! Das Gleis konnte neu errichtet werden. 2 Kilometer VC leben wieder!

In Vechta hat das ehemalige Streckengleis nur noch knappe 800 Meter. Die Maschinenfabrik Weyhausen brauchte diesen Anschluß. Sowohl in Vechta als auch in Cloppenburg bedient eine DB-Kleinlok die Anschlüsse.

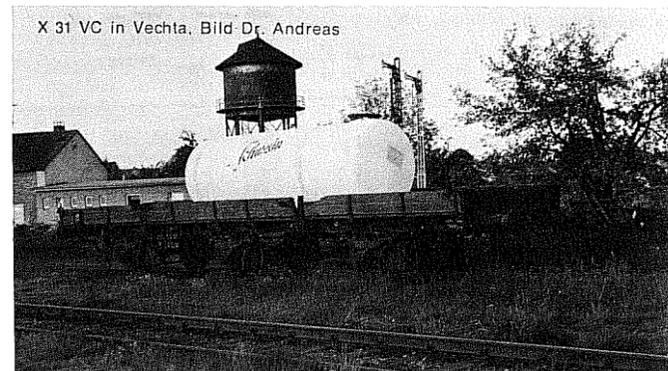
Ein Schlußwort? Nun, ich bin der festen Überzeugung, daß die Kleinbahn Vechta-Cloppenburg heute noch rentabel arbeiten könnte. Die Kleinbahn Lohne-Dinklage, 8 Kilometer südlich, hat's bewiesen. — Befährt man die Hansa-Linie, so sieht man speziell zwischen Wildeshausen-Nord und Neuenkirchen/Vörden 10 Auf- und Abfahrten, rund alle 6 km! Dazwischen ungezählte Brücken für Genossenschaftswege, zu Mühlen und Einzelgehöften. Eine dieser Brücken hätte für die Kleinbahn da sein müssen. Aber 2 Mio. DM...



PwCi 1 in Cloppenburg, 29. 6. 1966, Bild Quill



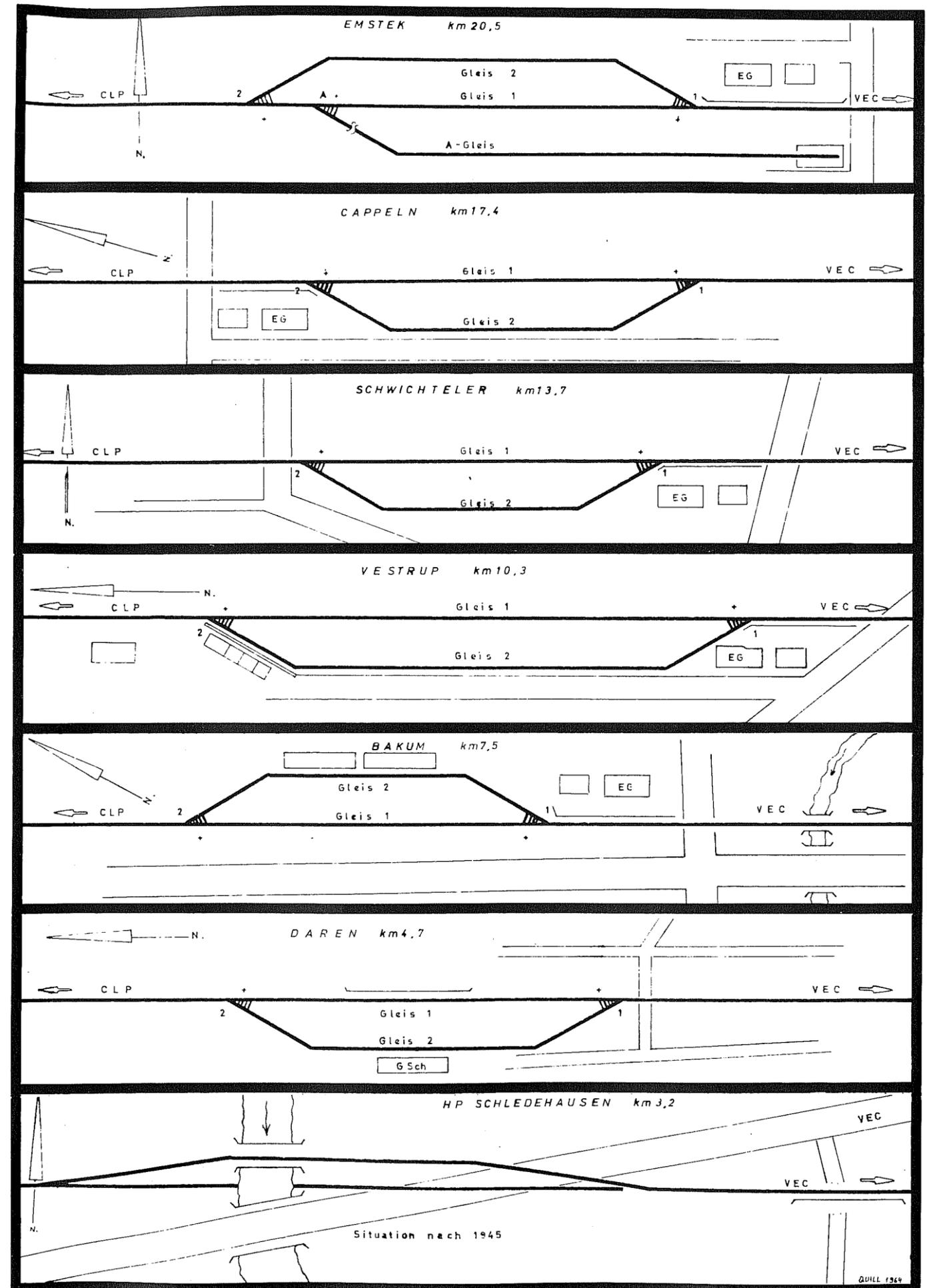
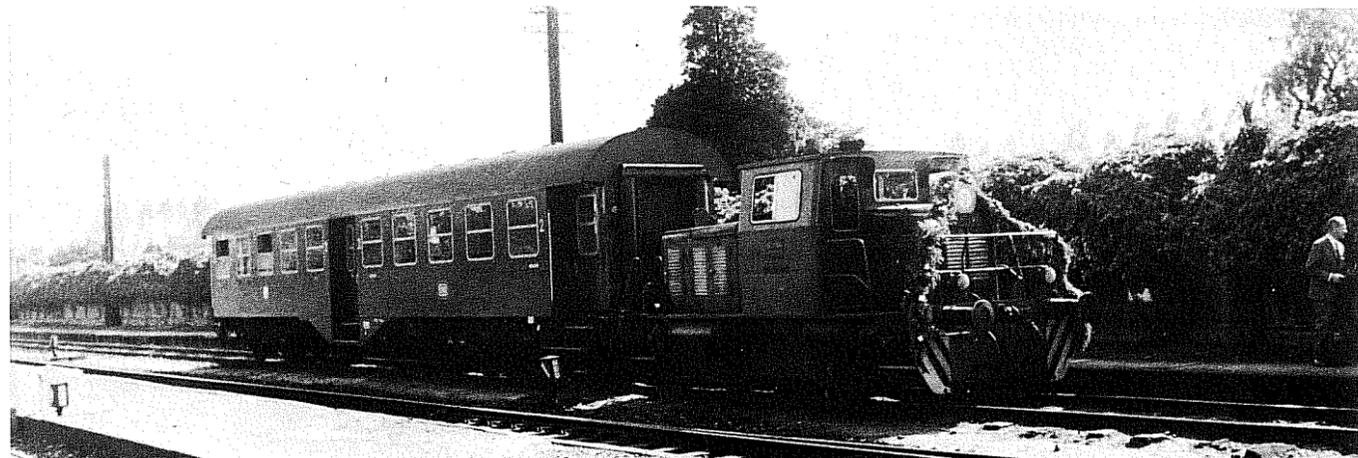
PwPosti 20 in Vechta, Bild Dr. Andreas



X 31 VC in Vechta, Bild Dr. Andreas



Diesellok 3 in Vechta 1964, mit Leihwagen Mst 76 193, Bild Quill



Atelier Salt Sommer

2 Hamburg 20
 eppendorfer weg 169
 tel 040/49 48 39

Eugen Kreidler

Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsen- mächte im Zweiten Weltkrieg

440 Seiten, 47 Abb., 12 Karten, Leinen DM 98,-
 (Studien und Dokumente zur Geschichte des
 Zweiten Weltkrieges, Band 15)

Mit diesem Werk erscheint erstmalig eine ausführliche Gesamtdarstellung über die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte. Im ersten Teil des Buches wird zunächst die Rolle der Eisenbahnen in der Vorkriegszeit und dann im Rahmen des historischen Ablaufs der wechselhaften Ereignisse auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen behandelt, während der zweite Teil sich mit ihrem Einsatz für die Kriegswirtschaft und Wehrmacht und mit den inneren Verhältnissen der Deutschen Reichsbahn befaßt.

Bitte fordern Sie Prospekte an!



MUSTER-SCHMIDT Göttingen, Postfach 421 · Zürich, Waldmannstr. 10a · Frankfurt, Roßmarkt 23

Das Fachgeschäft für die Modellbahn,
 unweit der IHS.

Wir führen über 300 verschiedene Lokomotiven
 in den Spuren
 Z, N, TT, HO, O, LGB

Modellbahn-Shop

Kleikstraße 40
 5120 Herzogenrath

Unser neuester Schlager:

Nachdruck: **Übersichtsgleispläne** wichtiger Abzweigbahnhöfe 1914,
 ergänzt durch ausgewählte Pläne von 1922.

Von Tilsit bis Basel und Mülhausen, von Flensburg bis Myslowitz
 und Freilassing nur 11,80 DM

Nach wie vor lieferbar:

Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen 59,80 DM

Eisenbahnen in Schlesien 24,- DM

Eisenbahnen im Sudetenland 34,- DM

In Herstellung (Bestellung erbeten):

Straßenbahnen in Schlesien ca. 36,- DM

mit Fahrplan BVB 1944 (Nachdruck) 4,80 DM

Alpenbahn Kempten-Reutte-Garmisch 29,- DM

Alle Bahnfachbücher - Liste kostenlos

Bufe-Fachbuchversand
 8000 München 19
 Sadelerstraße 23
 Telefon (0 89) 15 44 32

Lang erwartet, jetzt wieder lieferbar

Schmalspurig durch Österreich

Zweite, bedeutend erweiterte Auflage
 Format 17 x 24 cm, 352 Seiten, 327 Fotos
 1133 Zeichnungen DM 51,40
 Viele Bilder und Daten aus der DRB-Zeit

Josef Otto Slezak

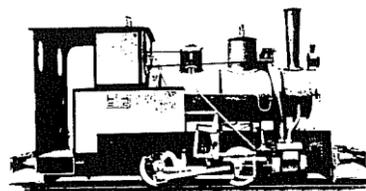
Buchhandlung und Modelleisenbahnen (Liliput, Roco, Piko)

Wiedner Hauptstraße 42

A-1040 Wien

10 Minuten von der Oper

Versand in alle Welt · Postscheckkonto in München



LOK - PRESS

Sammlung zur
 Eisenbahn- und
 Verkehrsgeschichte

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 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 Bestell-Nr. 201 Ladenpreis **DM 29.80**

Subskriptionsfrist erloschen. Weitere Titel sind in Vorbereitung. Bestellungen
 nimmt jede Buchhandlung entgegen.

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