

die
museums-
eisenbahn
1/1977

HERAUSGEGEBEN VOM
DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREIN E. V.
ERSTES QUARTAL 1977
DM 4,50



FRANCKH EISENBAHNBÜCHER

Dampflok-Spezialitäten in Stereo

Von Johannes C. Klossek. 18 Hörsezen von jugoslawischen, österreichischen, tschechischen und deutschen Dampflokomotiven auf einer 30-cm-Langspielplatte (33 U/min). ISBN 3-440-04367-3. Kompl. DM 39,50



18 Hörsezen von jugoslawischen, österreichischen, tschechischen und deutschen Dampflokomotiven auf einer 30-cm-Langspielplatte in Hi-Fi-Qualität auch in Mono abspielbar

Begleitbuch mit 67 Fotos

Dampflokomotiven in Mittel- und Osteuropa

Harald Navé zeigt in diesem eindrucksvollen Bildband die großen Schnellzüge und deren stolze Lokomotiven, Kriegslokomotiven, typische Personenzüge, eine repräsentative Auswahl der Dampflok-Neubauten, Schmalspurbahnen, die letzten Gelenklokomotiven und schließlich Dampflokomotiven im Bergbetrieb. 112 Seiten, 170 Fotos. ISBN 3-440-04368-1 Geb. DM 38,-



in DDR, Griechenland, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Tschechoslowakei, SSR, Ungarn



96 historische Lok-Postkarten in Farbe
Alfred B. Gottwaldt legt 96 ausgesuchte Wiedergaben alter Lok-Motive aus der Zeit zwischen Jugendstil und den dreißiger Jahren vor.
ISBN 3-440-04385-1
Kompl. DM 29,50



Taschenbuch der Eisenbahn 2 - Bahnanlagen und Fahrdienst
Mit diesem Ergänzungsband zum Taschenbuch der Eisenbahn 1 (Fahrzeuge und Bahntechnik) bringt Horst J. Obermayer ein praktisches Nachschlagewerk über die großen Bereiche „Bahnanlagen und Fahrdienst“. 208 Seiten, 130 ein- und 50 mehrfarbige Abbildungen.
ISBN 3-440-04374-6. Plast. DM 12,80

NEU
FRÜHJAHR
1977

Ausführlich informiert der kostenlose, farbige Prospekt P 157. Bitte beim Verlag anfordern.



Telekosmos Hobby-Elektronik
Friedhelm Schiersching
Elektronisch Pfeifen, Läuten, Bimmeln
Betriebsgeräusche für Modellbahnen - elektronisch erzeugt



K.E. Maedel
Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen
Ihre Geschichte, Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild
In diesem Buch berichtet Karl-Ernst Maedel über den Werdegang des sächsischen Eisenbahnnetzes. Vom ersten Eisenbahnzug über die Gründung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahr 1869 bis zu deren Ende im Jahre 1920 dokumentiert der Autor diesen interessanten Abschnitt der Lokomotivgeschichte. 104 Seiten, 80 Fotos, 87 Zeichnungen. ISBN 3-440-04369-X. Kart. DM 19,80

Elektronisch Pfeifen, Läuten, Bimmeln
Von Friedhelm Schiersching. Die typischen Betriebsgeräusche für die Modellbahn mit elektronischen Mitteln zu erzeugen ist verblüffend einfach, wenn der Bastler sich an die Bauanleitungen dieses Buches hält. 84 Seiten, 10 Fotos, 37 Zeichnungen. ISBN 3-440-04405-X. Kart. DM 8,80

Liebe Leserin, lieber Leser!

Die Redaktion der „dme“ möchte sich auf diesem Wege bei allen bedanken, die zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel ihre Grüße übersandten.

Nach dem Erscheinen der letzten Nummer im Jahre 1976 erreichten die Redaktion sehr viele Leserbriefe mit positiver Zustimmung zu unserer Zeitung. Darüber freuen sich alle Mitarbeiter, scheint es nun doch gelungen zu sein, die „museums-eisenbahn“ nach des Lesers Vorstellung zu gestalten. Das gesamte Redaktionsteam wird auch in Zukunft bemüht sein, nach Möglichkeit allen Lesern immer etwas „Lesenswertes“ zu bringen. Anregungen und Mitarbeit sind stets willkommen. Insbesondere suchen wir noch einigen Mitstreitern, die uns aktuelle Meldungen aus der DDR, von NE-Bahnen der BRD, aus den sozialistischen Ländern und aus Österreich sowie Portugal, Frankreich und aus Übersee zusenden.

Als besonderen Service für unsere Leser haben wir diesem Heft eine Fahrplanbeilage beigelegt. Sie kann herausgetrennt und in der Mitte auseinandergeschnitten werden. So haben Interessenten die Möglichkeit, einen Fahrplan auf ihren Reisen mitzuführen. Diese Beilage werden Sie ab sofort in jeder Nr. 1 der „dme“ vorfinden. Weitere Exemplare können Sie bei den einzelnen Vereinigungen gegen Rückporto anfordern.

Herzlichst Ihr
Eberhard Kunst

Vorausschau auf die nächsten Hefte:

MEG-Dieselmotoren T 13, Dänische und Norwegische Museums-Eisenbahnen, Brohltalbahnhof, Bregtalbahnhof, Nagold-Altensteig, Schwedische Museums-Eisenbahn, Radebeul-Radeburg, Bad Doberan-Kühlungsborn, Franzburger Kreisbahn, Jüterbog-Luckenwalde.

Aktuelle Unterlagen, Fotos und sonstige Hinweise sind immer willkommen.



Eine Bitte...
helfen Sie mit, neue Leser für unsere Zeitschrift zu gewinnen. Kostenlose Werbeblätter erhalten Sie von der Redaktion.

600mm

Der DKBM-Versanddienst bietet an:

Das 600mm-Paket:

- 4 Farbpostkarten der DKBM (sort.)
- 1 Broschüre: DAMPF-KLEINBAHN MÜHLENSTROTH, 24 S., DIN A5, 27 Fotos, 11 Typenskizzen, 2 Karten
- 1 Fahrplanfaltblatt 1977
- 1 Leporello = acht zusammenhängende Postkarten (davon 2 farbig) zum Auseinanderfalten: Bilder aus dem Leben der Heeresfeldbahnlok 99 4752 vom Lieferfoto über den Einsatz auf Rügen bis zur Probefahrt auf der DKBM.
- 1 Werkstypenzeichnung der C-Heeresfeldbahnlok mit Schleppender

alles zusammen für 7,50 DM portofrei. Vorauszahlung erbeten auf Konto 15471 006 bei der Stadtparkasse Gütersloh-Isselhorst mit dem Vermerk: „600mm-Paket“.

Lieferzeit 3-4 Wochen. Bei Anfragen ohne Bestellung bitte Freiumschlag beifügen (Briefporto!)

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Postdamm 166, 4830 Gütersloh 1

die museums-eisenbahn 1/1977

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

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

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

Redaktion DEV Günter Henning, Jörg Reith, Christian Speer.	Redaktion IHS Hans Schweers, Uwe Spillner, Henning Wall.
--	--

Redaktion DKBM
Klaus Jördens.

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

Anzeigen
Burkhard Osterheite, 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 1, Postfach 1147

„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. 0,70 DM Versandkosten auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208, BLZ 200 100 20) bezogen werden. Das Jahresabonnement kostet z. Z. 18,- DM einschließlich Versand. Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 15. Dezember des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird. Auslandsabonnements erfolgen auf Anfrage beim Vertrieb. Für Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und angeschlossener Vereinigungen ist der 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 Quartalsheft.

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

Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom 1. 1. 1977 gültig.

Anschriften
Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V., D-5100 Aachen 1, Postfach 603.

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

am Bahndamm

Berlin-Spandau

Im Rahmen der Verkehrsverhandlungen mit der DDR konnte Ende 1975 die Öffnung des Überganges Staaken für die Hamburger Züge vereinbart werden. Obwohl sich die Tarifentfernung nicht ändert, wird die befahrene Strecke doch um etwa zwanzig Kilometer kürzer. Besonders deutlich wirkt sich der direkte Weg in den Fahrplänen aus: die Reisezeiten verkürzen sich um bis zu fünfzig Minuten.

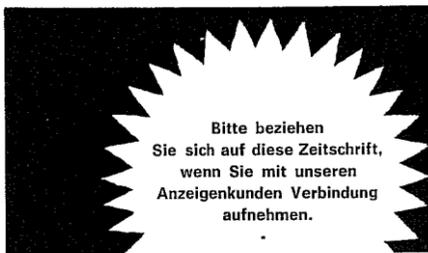
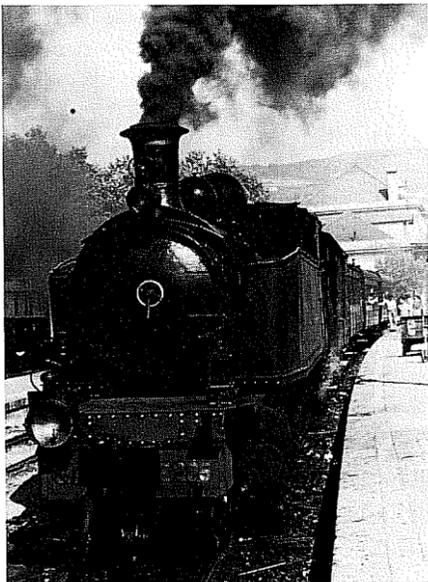
Mit der Führung des Hamburger Verkehrs über Staaken war der Bau einer neuen, rund zwölf Kilometer langen Verbindung zwischen der Stadtbahn und Berlin-Spandau über Ruhleben erforderlich. Obwohl die frühere Trasse wieder benutzt werden konnte, mußten die Bahnanlagen doch völlig neu errichtet werden. Der alte Spandauer Hauptbahnhof, der mit Einstellung des Fernreiseverkehrs mehr und mehr verfallen war, wurde innen und außen grundlegend renoviert. Umfangreiche Vorkehrungen wurden auch unmittelbar an der Grenze zwischen Berlin und der DDR getroffen; die Züge fahren durch eine beiderseitige hohe Mauer und halten zum Zusteigen des DDR-Grenzpersonals in Staaken. Für den Bahnbetrieb mußten, wie schon zuvor in Charlottenburg und Wannsee, auch auf der wieder in Betrieb genommenen Strecke über Ruhleben nach Spandau sämtliche Signal- und Sicherungsanlagen neu hergestellt werden. Das Foto von Günter Neumann zeigt den D 337 von Hamburg Hbf in Berlin-Spandau. Es führt eine in der SU gebaute Diesellok der DR.

Meterspur-Dampf in Portugal

Das Meterspurnetz um Porto wird zunehmend durch Dieselfahrzeuge betrieben. Außer den bereits bestellten neuen Dieseltriebwagen, deren Ablieferung bald erwartet wird, werden statt Dampflok sechs moderne Diesellokomotiven, Baujahr 1976, sowie drei etwas ältere Dieselloks, alle von Alsthom, eingesetzt, die bei den Vortrassen nach Povoia de Varzim und Lousado die Traktion übernehmen. Wer im Raum Porto noch Dampf erleben will (B'B-Mallets und 1'D 1'-Loks von Henschel), muß sich beeilen. Dampflok auf Meterspur gibt es außerhalb des Raumes Porto nur noch auf der Vouga-Linie (Güterverkehr), Tamega-, Tua- und Saborlinie (alle nur Güterverkehr) sowie auf der Corgobahn, wo die schweren 1'B-C-Mallets von Henschel nach wie vor den gesamten Streckendienst versehen. Auf der Breitspur ist in Nordportugal nur ein wenig Güterzugdienst auf der Minhobahn und der Dourobahn übriggeblieben, hauptsächlich vom Depot Contumil (bei Porto), weniger von Regua ausgehend.

(2B)'C-Malletlok E 205 der CP in Regua.

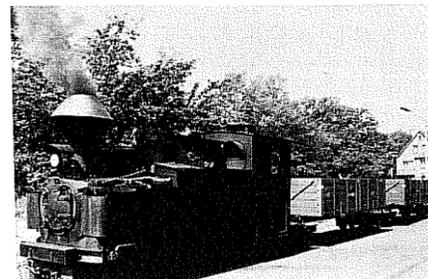
Foto: U. Spillner



WEM fährt und fährt...

Trotz der zum 31. 12. 76 abermals erfolgten Betriebseinstellung befinden sich bei der Wald-Eisenbahn Muskau weiterhin täglich, vor allem auch samstags und sonntags, 2 bis 3 Lokomotiven im Einsatz. Dieser erfreuliche Zustand wird nach Auskunft der Betriebsleitung mindestens im ersten Halbjahr 1977 anhalten, da vorerst keine Verminderung der Transportleistungen abzusehen ist. Optimistisch stimmt es darüber hinaus, daß im Januar der Kessel der 99 3316 noch einmal dem RAW Görlitz zur HU zugeführt wurde, was sogar ein längeres Fortbestehen der Bahn erhoffen läßt.

Hans-Jürgen Hentzschel
Das Foto zeigt die 99 3316 bei Krauschwitz.



Eine Dienstmütze für den Prinzen

(dbp) Um sein bisher „höchstes“ Amt anzutreten, reiste Seine Kaiserliche Hoheit, Prinz Louis Ferdinand von Preußen, in die Schweiz. Genauer gesagt, mit dem modernsten Zug der Bundesbahn ins Berner Oberland und dort per Zahnrad auf das Jungfrauoch, Europas höchste Bahnstation.

Eben dieser, schon 1912 in den Fels gesprengten Bahnstation steht der Enkel des letzten deutschen Kaisers seit dem 8. Oktober 1976 vor: honoris causa. Der Direktor der Jungfrau-Bahn, Dr. Roland Hirni, überreichte Dienstmütze, Signalhorn und Trillerpfeife samt den für einen reibungslosen Betrieb erlassenen Reglements, die unter anderem einen einwandfreien Lebenswandel, pünktlichen Arbeitsbeginn - in der Regel früh um sechs Uhr - sowie Mäßigkeit beim Alkoholgenuß vorschreiben. Er werde sie allesamt binnen angemessener Frist seinem Gedächtnis einprägen, versprach der Geehrte, der nun - wenn er wollte - in der Region des ewigen Schnees seinen Sitz nehmen könnte.

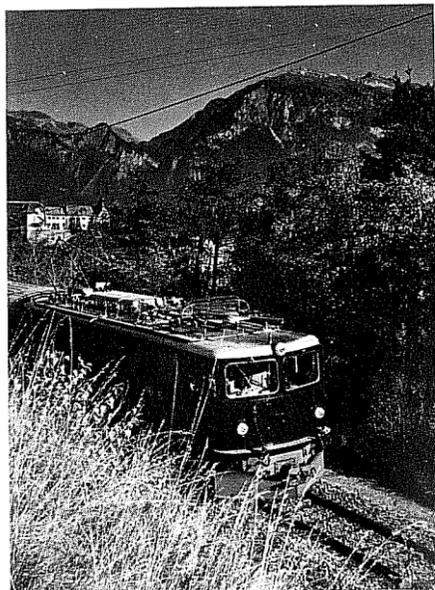
Dr. Louis Ferdinand von Preußen besucht nicht nur das Jungfrauoch, auch auf der DEV Museums-Eisenbahn ist er ein gerngesehener Gast. Unser Bild von E. Kunst zeigt ihn bei einem Besuch in Bruchhausen-Vilsen.



„Panorama Express '77“

Unter dem Namen „Panorama-Express 77“ werden die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vom 1. 3. bis 11. 6. 77 gemeinsam mit der Schweizerischen Verkehrszentrale (SVZ) einen Ausstellungszug verkehren lassen. Der Zug wird in 67 Schweizer Orten zu sehen sein. Grund ist das 75jährige Bestehen der Bundesbahnen, welches zum Anlaß vermehrter Information genommen wird. Die Verkehrszentrale will über Ferien in der Schweiz orientieren und praktische Ratschläge erteilen. Der Ausstellungszug wird aus acht rotgestrichenen Ausstellungswagen bestehen; in einem Wagen werden Eisenbahnutensilien sowie Postkarten, Poster usw. verkauft. Dem Ausstellungszug werden ferner ein historischer Speisewagen sowie der SBB-Kinowagen beigegeben.

svb



Sonderfahrt mit UEF-Lok 86 346

Am 30. und 31. Oktober 1976 setzten die Ulmer Eisenbahn-Freunde (UEF) wieder mehrere Sonderzüge ein, einen davon am Sonntag nach Bad Mergentheim. Anstelle von 01 1066, die durch einen Rauchrohrschaden nicht einsatzfähig war und in Ulm blieb, war 86 346 mit zusätzlichem Wassertankwagen vor den Sonderzug aus „Silberlingen“ gespannt und leistete hörbar ihre altbewährten Dienste. Nach Ankunft des Zuges gegen 12.30 Uhr in Bad Mergentheim und kurzer Film- und Fotopause wurde abgespannt und Lok und Wasserwagen fuhren als „Lz“ nach Lauda, eine der alten Dampf-Hochburgen Nordwürttembergs. Kohlebunkern und Abschlacken, Wasser nehmen und Drehen nahmen vor Hunderten von Eisenbahnfreunden schauspielhafte Züge an; so deutlich war selten zuvor das Ende der Dampf-Epoche vor Augen gewesen! Im Blockabstand zwischen zwei Planzügen wurde, nun mit V 100 als Vorspann, nach Mergentheim zurückgefahren, und nach einigem Rangieren auf dem überfüllten Bahnhof setzte sich gegen 15 Uhr der Sonderzug mit Zuglok 86 346 und Schublok V 100 in Richtung Ulm in Bewegung. Christian Fuhrmann Anknüpfung des UEF-Dampfsonderzuges in Bad Mergentheim.

Foto: Ch. Fuhrmann



160 km/h bei der DSB

Für den schnellen Personenverkehr wollen die Dänischen Staatsbahnen ihre wichtigsten inländischen Strecken elektrifizieren und durch Einsatz von Zügen mit 160 km/h die Geschwindigkeit auf den Hauptstrecken allmählich steigern. Der sogenannte Intercity-Verkehr wurde bereits modernisiert, die Lokal- und Zubringerstrecken sollen verbessert und nicht wie bei der DB stillgelegt werden. Das Endziel: „Von jeder Station jede Stunde eine Verbindung nach allen anderen Stationen.“

Unser Foto von Olaf Skov zeigt einen Dieseltriebzug der DSB und die Dampflok „F 694“ des Kolding Lokomotiv Klubs in Over Jerstal.



Dampfeisenbahn Weserbergland

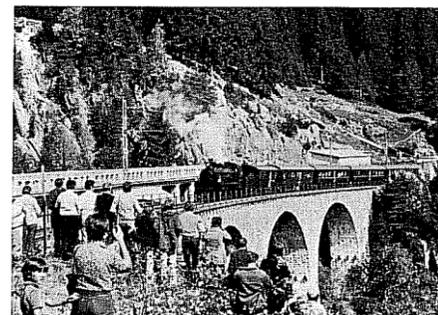
Im vierten Betriebsjahr der DEW wird es einige wichtige Veränderungen geben: Zunächst einmal hat man sich entschlossen, die DEW-Dampfzüge nur noch auf der „Rinteln-Stadthagener-Eisenbahn“ (RStE) verkehren zu lassen, die ja bisher schon den Hauptstützpunkt für den Verein bildet. Außerdem sollen in diesem Jahr erstmals regelmäßige Fahrtermine eingeführt werden,

RhB-Dampf-Extrazüge

Am 25. September fand unter großer Beteiligung der Fotofreunde aus dem In- und Ausland wieder eine der beliebtesten Dampf-Extrazüge auf der Rhätischen Bahn (Schweiz) statt. Die Schleppenderlok G 4/5 Betr.-Nr. 107 und ein Zug aus Bi-Wagen fuhren von Landquart über Chur - Reichenau ins Vorderrheintal bis Disentis, dem Gemeinschaftsbahnhof mit der ebenfalls meterspurigen Furka-Oberalp-Bahn (FO). Nach 4 Stunden Aufenthalt in Disentis fuhr der Dampf-Extrazug abends wieder nach Landquart zurück.

Außer den beiden 1'D-Lokomotiven 107 und 108 gehört die 1'C-Lok 11 „Heidi“ sowie zwei Dampfchneeschleudern zum Reservebestand. Lok 1 „Rhätia“ ist bei der Museumsbahn Blonay-Chamby stationiert.

Unser Foto zeigt den Dampf Extrazug der RhB beim Fotohalt am Russeiner Viadukt.



den, die allen Interessenten die Orientierung über die Betriebstage erleichtern sollen. So werden die DEW-Züge von Mai bis Oktober an jedem ersten und dritten Sonntag im Monat auf der RStE fahren. Abfahrt in Rinteln um 9.35, 13.30 und 16.30 Uhr. Für die Saisonöffnung am 1. Mai sind zusätzliche Züge - und auch interessante Zugkreuzungen bzw. -überholungen - geplant.

Bernd Pietzka



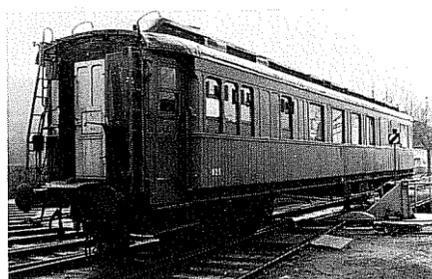
Speisewagen für die DGE

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte e.V. konnte ein bemerkenswertes Fahrzeug für ihre Sammlungen übernehmen: einen Speisewagen aus dem Jahre 1908.

Das Fahrzeug wurde im Jahre 1908 von der Firma MAN für die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft gebaut und mit der Betriebsnummer „ISG 1883“ in Dienst gestellt. 1919 gelangte er an die neugegründete MITROPA und erhielt die Nummer 921. Mit dieser Nummer wurde er auch von der Deutschen Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) bis zum Jahre 1955 eingesetzt und war zuletzt zwischen Frankfurt a.M. - Köln - Hamburg im Umlauf. Heimatbahnhof war zuletzt Köln.

Das neu erworbene Fahrzeug hat noch die Original-Teakholz-Verkleidung der Außenwände und ca. 30 % der ursprünglichen Inneneinrichtung mit kunstvollen Messingarmaturen. Obwohl es eine Menge Arbeit machen wird, den Wagen wieder in den fabrikanneuen Zustand zu rekonstruieren, ist die DGE auf diese Erwerbung besonders stolz.

Foto: H. u. H. Urselmann



Neues für den Eisenbahnfan



Hans Müller
Schiene, Dampf und Kamera
Die letzten Dampflokomotiven in der DDR

Bilddokumente voller Kraft und Dynamik. Durchweht vom Hauch der Romantik: Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Viele von ihnen haben Seltenheitswert und sind heute nur noch in Form eines Bildes erhalten. Auch im anderen Deutschland geht jetzt das Zeitalter der Dampfloks zu Ende. 286 Seiten, 270 Abbildungen, gebunden, mit vierfarbigem, glanzfolienkaschiertem Schutzumschlag, DM 32.-



Alfred B. Gottwald
Reichsbahn-Album
500 Bilder der deutschen Eisenbahn zwischen 1920 und 1940

Ein attraktiver Bildband über die Technik der Reichsbahnlokomotiven, über die Entwicklung der Eisenbahn und über viele geschichtliche Einzelheiten jener Reichsbahn-Zeit. Reiseeindrücke, Menschen, Szenen und Maschinen dieser Epoche zwischen den beiden Weltkriegen werden wieder lebendig. 428, Seiten über 500 (teils farbige) Abbildungen, gebunden, mit vierfarbigem, glanzfolienkaschiertem Schutzumschlag, DM 48.-



Kurt Pierson
Lokomotiven aus Berlin

Im Eisenbahnzeitalter des neunzehnten und frühen zwanzigsten Jahrhunderts wurden in Deutschland allein in einer einzigen Stadt in elf Fabriken Lokomotiven gebaut. Diese in der Welt einmalige Tatsache hat der Autor, selbst ein erfahrener Lokomotivgenieur, in vorliegendem Werk geschildert und diese Schilderung durch Einflechten eigener Erlebnisse zu einem faszinierenden Bild geformt, das den Leser immer wieder fesselt.

164 Seiten, 129 Abbildungen, gebunden, mit vierfarbigem, glanzfolienkaschiertem Schutzumschlag, DM 32.-



Wolfgang Hecht
Sounds vom Schienenstrang (3) - Die Dampfeisenbahn - Läuten und Pfeifen

Läutewerk und Dampfpeife, die Signale der Dampfeisenbahn, im Stereo-Sound. Aus einer Zeit, da die schwarzrußigen Schönheiten noch funkenstiebend, das Führerhaus rotglühend vom Schein der Feuerbüchse, durch die Nacht fauchten. Grandiose Tonbilder einer epochalen Technik.

30-cm-LP (Stereo), Spielzeit ca. 45 Minuten, mit achtseitiger Broschüre und vierfarbiger Doppelhülle, DM 22.-

MOTORBUCH-VERLAG
POSTFACH 1370 - 7 STUTTGART 1

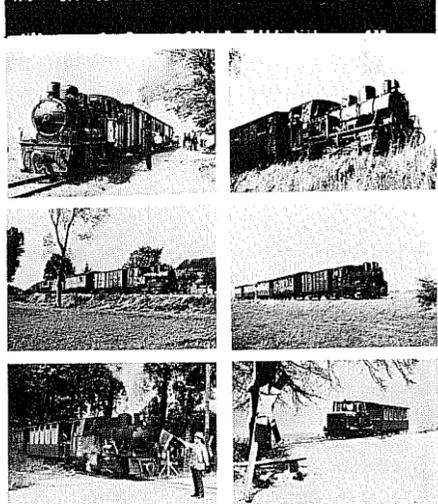


Die Baureihe 55
Hansjürgen Wenzel
Der Verfasser schildert die Entstehung der G 8-Lokomotiven, ihre Weiterentwicklung zur G 8.1 und widmet erstmalig breiten Raum der Umbauform Baureihe 56.2. Umrissen wird nicht nur der Einsatz der Lokomotiven bei den einzelnen Direktionen und Dienststellen vor und nach 1945, sondern auch ihrem Verbleib im Ausland ist gedacht. Veranschaulicht wird die Schilderung durch zahlreiche Übersichten, Laufpläne und amtliche Urkunden. Allein der Lichtbildteil mit 240 unveröffentlichten Aufnahmen von 1902 bis 1972 ist den Preis des Buches wert.
Format DIN A 5, Kunstdruckpapier, 323 Seiten, 240 Fotos, DM 29.-, Verlag EISENBAHN-KURIER, Rubensstraße 3, 5600 Wuppertal 11.

Die Baureihe 53.75
Werner Komotauer
Was diese Baureihe so interessant macht, ist der Umstand, daß sie als kleine Lokgattung ein Alter von 78 (!) Jahren erreichte. Kaum einem der bekanntesten Stars auf den Schienensträngen ist dies gelungen. Ursprünglich nur im Raum

Komotau/Eger/Kladno eingesetzt, verstreuten die Zeitläufe die Lok nicht nur über die gesamte Tschechoslowakei, sondern auch nach Salzburg und Passau, nach Hedderheim, Schwerin und Salzgitter ja sogar nach Dänemark. All dies hat Werner Komotauer nachgezeichnet und mit Lichtbildern belegt, aufgelockert mit Erlebnisberichten etwa über den Besuch im Bw Wallern 1943 oder im RAW Komotau.
Format DIN A 5, DM 12,80. Verlag EISENBAHN-KURIER, Rubensstraße 3, 5600 Wuppertal 11.

Das Bahnbetriebswerk Wiesbaden
Peter Scheffler
Als zweiten Titel in der Reihe „Deutsche Bahnbetriebswerke“ legte der Verlag Eisenbahn-Kurier soeben einen Band über das Bw Wiesbaden vor. Wer heute in Wiesbaden einen Blick auf das dortige Betriebswerk der DB wirft, kann sich kaum vorstellen, daß hier einmal ein Schnellzug-Bw existierte, das jahrelang mit seinen 01 und 03 Schnellzüge bespannte, dessen P 8 und T 18 am Rhein entlang und durch den Taunus brausten, dessen „Teckel“ den Rangierbetrieb im Kopfbahnhof Wiesbaden Hbf besorg-



IHS-Diaserie
Seit kurzer Zeit gibt es nun auch eine Farbdiaserie (6 Einzeldias) über die IHS-Selkantbahn. Eine Serie kostet incl. Versand DM 7,- und ist gegen Vorauszahlung erhältlich beim IHS-Versand H. Wall, Pschtko.: Essen 2490 87-434.



BUCHKURS

ten - und dessen S 3/6 den berühmten „Rheingold“ zwischen Mannheim und Emmerich führten. Format DIN A 5, Kunstdruckpapier, 159 Seiten, 124 Fotos, DM 24,-. Verlag EISENBAHN-KURIER, Rubensstraße 3, 5600 Wuppertal 11.

A. Askanas
Die letzten Dampflokomotiven der Polnischen Staatsbahnen

Mit diesem Bildband schlägt der EK zwei Fliegen mit einer Klappe: erstens belebt ein neues schönes Bilderbuch der bekannten deutschen Dampfloktypen der DRG den deutschen Buchmarkt, zweitens hat der EK damit ein schönes Reiseprospekt für seine Polen-Safaris herausgebracht. Auf 193 Fotoseiten reihen sich ganzseitige Fotos von bekannten Reichsbahn- und Länderbahn-Loks neben einigen weniger bekannten Typen anderer Herstellerländer und wenigen Schmalspurloks. Bei den bekannten DR-Baureihen hätte man sich etwas mehr Landschaftsaufnahmen statt der schräg-rechts-Fotos wünschen können, die Schmalspurbahnen kommen etwas zu kurz weg, die einzelnen Spurweiten werden nicht systematisch geordnet. Der Leser muß sich anhand des fremdartigen PKP-Loknummernschemas seinen eigenen Ariadne-Faden durch das Buch ziehen.

Das Satzbild des einleitenden kurzen Textes und der Bildunterschriften entspricht nicht der gehobenen Qualitätsstufe des Buches (Kunstdruckpapier, starker Einband mit Buchrücken), die Fotos sind drucktechnisch sehr gut wiedergegeben.

In der kurzen Einleitung werden die Loktypen und die Numerierung kurz erläutert (deutsch und englisch), eine kurze Nachhilfe in polnischer Geschichte erscheint hier jedoch als Fremdkörper und wäre entbehrlich. Mit Rücksicht auf die deutschen Leser sollten trotz der politischen Brisanz die deutschen Ortsnamen gewählt werden bzw. in Klammern dazugesetzt werden, sonst hätte man den Text ja auch gleich in polnisch absetzen können.

hw 1976, 208 Seiten, DM 39,-. Eisenbahn-Kurier, Postfach 5560, 7800 Freiburg i. Br., Format 26 x 21,5 cm, Beilage: PKP-Kursbuchkarte.

Die großen Expreßzüge
Martin Page
„Traumzüge von einst“, so könnte man jene großen, luxuriös ausgestatteten Expreßzüge nennen, die rund acht Jahrzehnte lang die Grenzen in Europa überwandern, in Asien und Amerika die

den ein Ausmaß an Komfort und Bequemlichkeit boten, das uns heute nur mehr wie ein Traum erscheint. Dies alles kann der Freund der Eisenbahn in dem neuen Buch „Die großen Expreßzüge“, das mit vielen und seltenen Fotos ausgestattet wurde, nacherleben.
Mit 148 Abbildungen, davon 13 in Farbe. Preis: 47,50 DM. Verlag Fritz Molden, Sandgasse 33, A-1190 Wien.

Die Gotthardbahn
Franz Marti/Walter Trüb

Seit den Auflagen von 1968 und 1971 hat die Gotthardlinie verschiedene Wandlungen erlebt. Die großen Eisenbahnbrücken haben inzwischen neuen Betonkonstruktionen Platz gemacht, die Re 6/6-Lokomotiven erscheinen vor schweren Schnell- und Güterzügen. Auch die Nationalstraße hat das Gesicht des Reusstals stark verändert. Aus diesem Grunde wurden das Bildmaterial und der Text der soeben im Orell Füssli Verlag erschienenen Neuauflage vollständig erneuert. Mit diesem Eisenbahnbildband ist der Betrachter und Leser zu einer Reise über die Gotthardlinie von Norden nach Süden eingeladen, mit Berücksichtigung der Zufahrtlinien Basel - Olten - Luzern, von Schaffhausen über Eglisau und Zürich nach Arth-Goldau sowie der neuen Heitersberglinie Killwangen - Lenzburg - Rapperswil.
174 Seiten mit 6 Farbtafeln und 302 schwarz-weißen Fotos, 1 Karte, Text deutsch, französisch, englisch, Pappband Fr./DM 49,50. Orell Füssli Verlag, Postfach 8022, CH-8001 Zürich.

Franckhs Lokbild-Archiv 4
Alfred B. Gottwald

Jede neue Serie von Franckhs Lokbild-Archiv wird von den Eisenbahnfreunden mit Ungeduld erwartet. Die 4. Lieferung liegt jetzt vor und bringt wiederum 57 hervorragende Werkfotos in der zweiten Folge:

Neubau-Dampflokomotiven der DB und Einheitslokomotiven.

Besonders herausgestellt sind die Neubaudampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn aus dem Bauzeitabschnitt 1950 in Werkfotos. Daneben sind weitere ausgesuchte Bilder von fast allen Einheitslokomotiven der Vorkriegszeit enthalten, welche die vorangegangene Lieferung um zusätzliche technische Varianten um interessante Ansichten von Loks ohne ihre Stromlinienverkleidung und um Aufnahmen der jeweils anderen Maschinenseite ergänzen. Eisenbahnfreunde, Liebhaber oder Sammler sollten sich auch die beiden vorhergehenden Lieferungen noch sichern, bevor auch sie vergriffen sein werden.

48 Blatt mit 57 Werkfotos, in Pappschuber, DM 24,-. Franckhs'sche Verlagshandlung, Postfach 740, D-7000 Stuttgart 1.

Schiene, Dampf und Kamera
Hans Müller

Dieser Band ist eine Kostbarkeit. Bilddokumente voller Kraft und Dynamik, durchweht vom Hauch der Romantik, nahezu alle von erlesener Seltenheit: Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn von der 01 bis zur 99, viele von ihnen nur noch in Form dieser Bilder erhalten, einige noch für kurze Zeit im Betrieb, wenige konserviert im Museum, einzelne auch künftig auf Touristik- und Traditionsbahnen im tätigen Einsatz.

268 Seiten, 270 Abbildungen, Leinen DM 32,-. Motorbuch Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Eisenbahnen der Gegenwart seit 1963
O. S. Nock

In diesem neuen Band der Serie „Eisenbahnen der Welt“ läßt uns O. S. Nock unsere Eisenbahn-Gegenwart an zahlreichen ausgewählten Beispielen erleben, und zwar aus eigener Erfahrung auf seinen Reisen in Europa, in Nordamerika und im Fernen Osten, mit den neuen Eisenerz- und Kohlezügen in Kanada, Australien und Afrika. Ist einerseits nur noch wenig vom Dampftrieb zu sehen, mangelt es andererseits keineswegs an Farbigkeit, wie die prächtigen Farbzeichnungen von Clifford und Wendy Meadway beweisen.

172 Seiten, davon 80 Seiten farbige Abbildungen, Linson, DM/Fr. 25,-. Orell Füssli Verlag, CH-8001 Zürich, Nüscherstr. 22.

Chemnitz - In alten Postkarten, Dresden - In alten Postkarten

Was erfreut uns beim Betrachten alter Postkarten? Es ist die liebevolle und romantische Art der Wiedergabe einzelner Objekte, ausgeschmückt mit phantasievollen Staffagen. Die häufig recht mutigen Farben geben uns ein Beispiel, mit welcher Farbenfreude die Generationen vor uns gern ihre Heimat oder den Ort ihres Besuchs gesehen haben oder vielmehr gesehen

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

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

	DM (exkl. MWSt.)
1 Elektrische Straßenbahn Basel 1895-97 (erste Betriebsberichte)	9,90
2 Die Geschichte der Basler Straßenbahn 1880-1895-1968 (vergriffen, Einzelstücke)	44,-
3 Basler Straßen- und Oberlandbahnen (BEB-BStB-BTB)	44,-
4 Die großen Spurweiten Märklin-Modellbahnen der Spuren 0, 1, 2, 3	49,-
5 Die Straßenbahnen von Bern und Thun	44,-
5a Sonderdruck: Erinnerungen an die Rechtsufrige Thunerseebahn	14,90
6 Berliner Straßenbahnen (1865-1973)	44,-
7 Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 1905-1970	74,-
8 Komfort auf Schienen, Europäische Schlaf- und Speisewagen	49,-
9 Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern 1835-1971 (Schiffe und Bahnen der BLS, am Thuner- und Brienzensee)	49,-
10 Die Wiener Straßenbahn 1945-1971 (Band 1)	44,-
11 Die Oberlandbahnen von Bern nach Worb (VBW)	44,-
12 Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) 1910-1971 Das war die Sernftalbahn	74,-
13/14 Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) (2 Bände)	32,50
15 Die alten Wiener Tramways 1865-1945 (Band 2)	58,-
16 Swiss Steam, Rückblick auf die schweizerische Dampflokomotive	44,-
17 Bing, die Modellbahnen unserer Großväter (1866-1966)	69,-
18 Hundert Jahre Frankfurter Straßenbahnen	44,-
19 Die Rhätische Bahn (RhB) (Stammnetz)	74,-
20 Die Gleichstromlinien der Rhätischen Bahn (BB-BM-ChA = RhB)	74,-
21 Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee	49,-
22 Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn (von der LD zur RhB)	69,-
23 Die Oberaargauer Schmalspurbahnen (OJB/SNB)	44,-
24 Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) (1976)	44,-
25 Straßenbahnen in Osteuropa 1. Teil die DDR und Polen	44,-
26 Stuttgarter Straßenbahnen, die Straßenbahnlinien 1868-1975	44,-
27 Bieler Straßenbahnen und die Biel-Meinsberg-Bahn	44,-
28 Gebr. Bing, die großen Nürnberger (Techn. Spielzeug, 1902-1904)	69,-
29 Gebr. Bing, Spielzeug zur Vorkriegszeit, 1912-1915	69,-
30 Dampflokomotiven in der Türkei, Turkish Steam	39,-
31 Berliner Straßenbahngeschichte II (1976)	
32 Straßenbahnen in Osteuropa (Band II) (1977)	
33 Die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen (1977)	
99 Die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (100 Jahre EBT)	24,-
100 Nürnberger Spielzeug: Jean Schoenners, Bahnen und Schiffe	39,-
MÄRKLIN, TECHNISCHES SPIELZEUG IM WANDEL DER ZEIT	
101 Märklin - Anfang bis Jahrhundertwende, 1859-1903	je Band 69,-
102 Märklin - zur Kaiserzeit, bis 1909	
103 Die Märklin-Spielzeugeisenbahn, 1891 bis 1914	
104 Märklin - neue Wege zum Erfolg, bis 1912 (1976)	
105 Märklin - die Vorkriegszeit, bis 1915 (1976/77)	
106 Märklin - neue Horizonte, 1919 (1977)	
107 Märklin - die goldenen zwanziger Jahre (1977)	
108 Märklins Weg zur Modelleisenbahn, 1915 bis 1945 (1977/78)	
109 Märklin - die große Wende, bis 1945 (1978)	
110 Märklin - die Spurweiten 00 und H0	
DIE ANDEREN NÖRNBERGER (alte Spielzeugkataloge von Nürnberger Fabrikanten)	je Band 69,-
Band I (Bub, Carette, Distler, Doll und Co.)	
Band II (J. Falk, Gebr. Fleischmann, Günthermann, Kraus, E. P. Lehmann)	
Band III (J. A. Issmayer, G. Levy, Ernst Plank, Tipp & Co.)	
Band IV Gebr. Einfalt, Emil Hausmann, Jean Schoenner, Conrad Klein, A. Schuhmann (AS)	
Band V Karl Bub (Nachtrag), G. Carette (Nachtrag), Moses Kohnstam, Schuco (Schreyer & Co.), Karl Arnold	
DAMPF-ARCHIV (Heft mit Schallplatten)	
1 Schweizer Dampflokomotiven in Bild und Ton	14,90
2 Österreichische Schmalspurdampfloks in Bild und Ton	14,90
3 Schweiz. Schmalspurdampfloks der FO und RhB in Bild und Ton	14,90
4 Die Waldenburgerbahn (Bildbericht) vergriffen, Einzelstücke	14,90
6 Zahnradbergbahnen in Österreich, in Bild und Ton (Buch, gebunden)	24,-
SCHWEIZERISCHER EISENBAHNKALENDER lieferbar sind folgende Jahrgänge:	
1970-1971-1972-1973-1974-1975-1976 und 1977	je 12,90
Ein Suchdienst beschäftigt sich damit, vergriffene Publikationen zu finden und zu vermitteln. Haben Sie Wünsche, möchten Sie eine Buchbestellung aufgeben oder haben Sie gar solche Bücher zu verkaufen, so schreiben Sie uns. Druckschriften und Kataloge gegen Fr. 1.50 in Briefmarken. Keine Zollformalitäten für unsere Buchsendungen!	
Verlag Eisenbahn, Buchverlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG (Schweiz), in der Nähe von Waldshut/Säckingen Öffnungszeiten der Eisenbahnbibliothek: Dienstag - Freitag 14-18.30 Uhr, Samstag 9-12 u. 14-16 Uhr.	

haben wollten.
An diesen zwei Bildbänden aus dem Weidlich-Verlag haben uns besonders die alten Straßenbahnen, die fast auf allen Postkarten zu sehen sind, gefallen. Hoffen wir, daß der Weidlich-Verlag auch über alte Eisenbahnfahrzeuge einen Postkartenband herausgeben wird. Beide Bücher - Chemnitz und Dresden - sind für Nahverkehrs- insbesondere Straßenbahnfreunde interessant.
Jeder Band 128 Seiten mit 118 Abbildungen, davon 10 farbig, 21 x 14 cm, unverbindl. Preisempfehlung DM 19,80. Umschau Verlag, 6 Frankfurt am Main, Stuttgarter Str. 18-24.

Reichsbahn-Album
Alfred B. Gottwald
Die Deutsche Reichsbahn der zwanziger und dreißiger Jahre - das waren der Rheingoldexpreß und nagelneue Einheitslokomotiven, waren die legendären Schnelltriebwagen und die Stromlinienloks, waren beschauliche Bähnchen auf heute längst stillgelegten Strecken, doch ebenso die alltäglichen Personenzüge und die namenlosen Gütertransporte. 500 Bilder aus diesen beiden Jahrzehnten, von Berufsfotografen der

Reichsbahn wie von begeisterten Amateuren geschaffen, geben in dem vorliegenden Album nun Aufschluß darüber, wie es damals auf den Bahnhöfen und an den Strecken aussah.
428 Seiten, über 500 (farbige) Abbildungen, Leinen mit vierfarbigem glanzfolienkaschiertem Schutzumschlag, DM 48,-. Motorbuch Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Reisen und Verkehr
Ein Kalender mit 13 Gemälden
Die gute alte Zeit! Mit seinen Bildern vermittelt der Maler W. Tritt einen Eindruck aus den Pioniertagen des Verkehrs. Der Eisenbahnfreund wird sich hauptsächlich für die Gemälde interessieren, die seinem Metier entsprechen. Sehenswert sind u. a. eine Pferdestraßenbahn in Berlin, die Schweizer Rigi-Bahn, eine Unterführung mit Potsdamer Dampflokomotive und das Bild eines Bahnüberganges mit Personenzug. Nach Ablauf des Jahres können alle Motive als Wandschmuck verwendet werden.
13 Gemälde, Format: 29 x 40 cm, DM 24,-. A. Korsch Verlag, Postfach 67 23 20, D-9000 München 66.

DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF

Stolze Leistung aller DEV-Aktiven

Im Jahre 1976 waren die Züge der Museums-Eisenbahn an 77 Tagen unterwegs. Darin sind enthalten 35 planmäßige Betriebstage, 21 Betriebstage, an denen Sonderzüge verkehrten und 21 Betriebstage für Arbeitszüge (z. B. während des Meetings).

Dabei konnten insgesamt 446 Zugfahrten registriert werden. Diese unterteilen sich wie folgt:

Planzüge (Dampf)	193
Planzüge (VT)	100
Planzüge (V-Lok)	2
Planzüge insges.	295
Sonderzüge (Dampf)	44
Sonderzüge (VT)	40
Sonderzüge insges.	84
Arbeitszüge (Dampf)	15
Arbeitszüge (VT)	38
Arbeitszüge (V-Lok)	14
Arbeitszüge insges.	67
Zugfahrten insgesamt	446

Auch die Leistung der Fahrzeuge ist recht beachtlich. Hier die Fahrzeuge mit den größten Kilometer-Leistungen:

„Hoya“	766 km
„Spreewald“	1160 km
„T 42“	1065 km
Wagen 6	1368 km
Wagen 7	1608 km
Wagen 9	1640 km
Wagen 14	1688 km
Wagen 18	1416 km
Wagen 22	1624 km

Insgesamt erreichten die Triebfahrzeuge eine Leistung von 3151 km, die Wagen brachten insgesamt 12228 km auf die Schiene.

Die Achskilometer-Leistung beläuft sich auf insgesamt 11518 km bei den Triebfahrzeugen und 34528 km bei den Wagen.

Die Zahl der beförderten Fahrgäste beläuft sich 1976 auf insgesamt 33117 (einschließlich 98 Hunde). Um diesen Fahrgastansturm zu bewältigen, mußte die Fahrkartenausgabe Bruchhausen-Vilsen insgesamt 9538 Fahrkarten ausgeben; dazu kommen noch 96 Beförderungsscheine und 2941 Kontrollkarten. Schaffner und Zugführer hatten dagegen „nur“ 4125 Fahrausweise zu verkaufen. g.h.

DEV-Dokumentation

Der DEV sucht einen Mitarbeiter, der Presseveröffentlichungen über Eisenbahnen sammelt, aufklebt und sie katalogisiert. Nähere Auskünfte erteilt Ihnen das DEV-Referat für Presse + Information, D-6000 Frankfurt/Main 1, Postfach 3523, Telefon (06 11) 57 67 09.

Meeting in Bruchhausen-Vilsen

Hiermit laden wir alle Eisenbahnfreunde, DEV-Mitglieder und Freunde der Dampflokomotive ein, sich am Ausbau der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen zu beteiligen. Sie wissen sicherlich, daß alle Arbeiten an dieser Schmalspurbahn in ehrenamtlicher Tätigkeit durchgeführt werden. Deshalb auch die Bitte an Sie: Mit ihrer aktiven Mithilfe tragen Sie dazu bei, daß die Museums-Eisenbahn weiter ausgebaut und zu Ihrer und vieler anderer Menschen Freude verkehren kann. Aber wir wollen nicht nur arbeiten, sondern auch Informationen und Meinungen austauschen, sowie Film- und Diaabende veranstalten.

Handeln auch Sie nach dem Motto:

„Trimm Dich, arbeite mal wieder an der Dampflok!“

Merken Sie vor: 2. 4. bis 11. 4. 1977 Treffpunkt Bruchhausen-Vilsen

Die Presse über uns ...

In den „DGEG-Nachrichten“ Nr. 26/1976 fanden wir einen Bericht des DGEG-Vorstandes an seine Mitglieder. Wir wollen hier diesen Bericht, soweit er den DEV betrifft, auszugsweise wiedergeben:

Der mutige Entschluß, auf der Basis eines privaten Vereins mit eisenbahngeschichtlicher Zielsetzung einen historischen Eisenbahnbetrieb aufzubauen, war vor zehn Jahren für Deutschland beispielhaft. Herrn Harald Kindermann und dem kleinen Kreis der Mit-Initiatoren und frühen Mitarbeiter gebührt der aufrichtige Dank aller Freunde der Eisenbahn und der Technikgeschichte. Bei den Überlegungen zu den Zielen unserer Gesellschaft hat das Beispiel des DEV wichtige Anregungen gegeben. Wir freuen uns, daß die Arbeit des DEV in den vergangenen zehn Jahren gute Früchte getragen hat, und danken allen, die am Gelingen Anteil haben, für ihren Einsatz zugunsten eines Anliegens, das auch zu unseren Zielen gehört. Je stärker der technische und strukturelle Wandel im öffentlichen Eisenbahnbetrieb fortschreitet, um so notwendiger wird es, daß die mit der betriebsfähigen Erhaltung von historischen Eisenbahnfahrzeugen befaßten Vereinigungen in der praktischen Arbeit enger zusammenrücken. Wir haben den DEV unseres guten Willens versichert, wann immer wir eine Hilfe bieten können. Unsere Mitglieder, die nicht allzu weit von Bruchhausen-Vilsen entfernt wohnen und zu tätiger Mithilfe in der Lage sind, bitten wir herzlich um Mitarbeit beim DEV.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.

für den Vorstand:

Der Präsident: Dr. Joachim Hotz
Der Vizepräsident: Theodor Horn

Den letzten Worten möchte sich der Deutsche Eisenbahn-Verein anschließen und alle seine Mitglieder bitten – soweit sie keine Möglichkeit haben nach Bruchhausen-Vilsen zu kommen – an den eisenbahngeschichtlichen Projekten der DGEG mitzuarbeiten. ek

Neue Aufgaben

Die bereits seit mehreren Jahren vom Vorstand und von den Mitgliedern gewünschte Neuorientierung des DEV wird mit Beginn der diesjährigen Sommersaison Stück für Stück realisiert. Dazu gehören in diesem Jahr:

1. Verlegung der Saisonöffnung auf den 1. April.
2. Umspurung (von 1435 mm auf 1000 mm) und Elektrifizierung des HSA/HEG-Streck-

kenabschnittes Bruchhausen-Vilsen – Hoya – Eystrup. Der elektrische Betrieb auf dieser Strecke wird voraussichtlich schon am 1. 4. 77 aufgenommen werden können. Der Lokschuppen in Hoya wird als Wartungshalle für elektrische Fahrzeuge umgebaut.

3. Als erstes Fahrzeug soll der jetzt bei der IHS hinterstellte OEG-Halbzug auf der Strecke Bruchh.-Vilsen – Eystrup zum Einsatz kommen. Aller Voraussicht nach werden anschließend noch einige Fahrzeuge von der OEG angekauft werden. Zu diesem Zweck hat die DGEG bereits in Viernheim in einem OEG-Lokschuppen mit der Überprüfung evtl. geeigneter Fahrzeuge begonnen.

4. Auszuschließen ist nicht, daß zu einem späteren Zeitpunkt einige Talstreckenlokomotiven der Zugspitzbahn angekauft werden.

5. In der diesjährigen Sommersaison (1. 5. – 25. 9. 77) wird die Deutsche Bundesbahn einen Dampf-Pendelverkehr zwischen Bremen – Syke – Bruchhausen-Vilsen einrichten. Zum Einsatz gelangen die Dampflokomotiven und Oldtimerwagen des Eisenbahn-Kurier e.V. Wie man sieht, ist auch die Deutsche Bundesbahn bemüht, den Dampf-Eisenbahnfreunden keine bürokratischen Hemmnisse in den Weg zu legen. Damit dürfte nun endgültig die Verfügung des DB-Referates 21 der HVB zu den Akten gelegt worden sein.

Ein ausführlicher Bericht zu obengenanntem Themenkreis folgt in der „dme“ Nr. 2/77. Uwe Hellwig/ek

Bitte beziehen Sie sich auf unsere Zeitschrift

die museums-eisenbahn

wenn Sie sich mit unseren Inserenten in Verbindung setzen.

Tourismusbörse Berlin 1977

Die DEV Museums-Eisenbahn „dampfte“ auch in diesem Jahr wieder vom 5. 3. – 13. 3. 77 unter dem Berliner Funkturm. Diesesmal war kein Fahrzeug der Franzburger Kreisbahn zu finden, sondern eine alte „T 3“ des Berliner Verkehrsmuseums. Um allen Gerüchten vorzubeugen: es ist nicht beabsichtigt, die Lok anzukaufen, um eine neue Museums-Eisenbahn zwischen Syke und Eystrup einzurichten. Über die recht umfangreichen Aktivitäten der Berliner DEV-Mitglieder auf der Internationalen Tourismusbörse 77 berichten wir ausführlich im Heft 2/1977.

Wir brauchen auch Ihre Hilfe!

Durch die kalte Jahreszeit bedingt, kommen z. Z. sehr wenige Helfer nach Bruchhausen-Vilsen. Aber gerade jetzt gibt es sehr viel Arbeit. Sie brauchen auch nicht zu frieren, die Halle ist gut beheizt und für die Freizeit steht ein Aufenthaltsraum mit Küche zur Verfügung. Wem das „Kasinoessen“ (Küche im HEG-Wagen) nicht schmeckt, hat Auswahlmöglichkeiten in vielen Vilsener Gaststätten.

Zum Beginn der fahrplanmäßigen Saison, am 1. Mai, werden noch aktive Mit-

glieder gesucht, denen es Freude macht, zu schaffnern, Verkäufer zu spielen, Fahrkarten auszugeben oder sich in unserem Büfettwagen nützlich zu machen. Es besteht für ernsthaft Interessierte die Möglichkeit, sich zum Zugführer, Heizer oder zum Abfertigungsbeamten ausbilden zu lassen. Diese Funktionen setzen allerdings voraus, daß man einige Zeit als Schaffner arbeitet und sich dann einer Prüfung unterzieht (siehe vFV). Aber auch gute Fahrkartenverkäufer und Schaffner sowie

das Personal für den Kiosk tragen dazu bei, daß sich die Attraktivität unserer Eisenbahn in weiten Bevölkerungskreisen herumspricht. Kommen auch Sie, helfen Sie mit, daß die kommende Saison für die Museums-Eisenbahn ein voller Erfolg wird.

Der Deutschen Bundesbahn geht bereits der Dampf aus, bei uns steht er in voller „Blüte“. In Bruchhausen-Vilsen haben Sie Gelegenheit, die Dampfbahnromantik vergangener Jahrzehnte zu erleben. Claus Hanack

Aktive gesucht! (II)

Bereits in Heft 1/76 der „museumseisenbahn“ war ein Artikel unter dieser Überschrift zu finden. – Keine Angst, es folgt jetzt keine Wiederholung dieses Artikels.

Die Resonanz darauf entsprach allerdings nicht ganz den Erwartungen. Vielleicht lag dies auch an den noch recht beengten Wohnverhältnissen im HEG-Wagen. Schließlich ging es zum Schluß schon soweit, daß das Mittagessen in zwei Schichten eingenommen werden mußte, da der Platz nicht ausreichte, um alle Esser auf einmal unterzubringen.

Doch all das wird bei Erscheinen dieses Artikels bereits der Vergangenheit angehören, denn – man horche auf – die Aktiven in Bruchhausen-Vilsen haben einen neuen Aufenthaltsraum und damit auch wieder mehr Platz für neue Aktive.

Die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya stellten in dankenswerter Weise den Triebwagen T 2, der während des Jubiläums die Ferry Ahrlé-Ausstellung beherbergte, der Museumseisenbahn zur Verfügung. Der Triebwagen, inzwischen ohne Motor, sollte uns als neuer Wohn- und Küchenwagen dienen. Dies bot sich schon deshalb an, weil der Triebwagen große Fensterflächen hat, die bei einer Verwendung als Schlafwagen doch zumindest teilweise hätten dichtgemacht werden müssen, was den Gesamteindruck gestört hätte.

Nach Fertigstellung der Planung und Erledigung anderer wichtigerer Arbeiten widmeten sich ab Herbst 3-4 Mann dem Umbau. Zuerst wurde ein Teil der Inneneinrichtung vom Fahrgastraum und vom Führerstand in Richtung Hoya sorgfältig ausgebaut. Der Führerstand in Richtung Syke bleibt bestehen und soll als eine Art „Fahrsimulator“ erhalten bleiben. (Diese Arbeiten schreiten jedoch – zu unser aller Leidwesen – wegen ihres Umfanges, schließlich sollen alle Anzeigergeräte und Schalter wieder gängig gemacht werden, sehr langsam voran). Nach der „Demontage“ wurde eine neue Trennwand als Wand zwischen Küche und Wohnraum eingezogen, die Seitenwände mit Steinwolle und Spanplatten verkleidet sowie ein neuer Fußboden verlegt. Daneben wurden Strom und Wasser in den Wagen gelegt usw. Es wäre müßig und würde den Leser langweilen, hier alle Arbeitsgänge aufzuführen.

Soviel sei jedoch noch gesagt:

Der Wagen wird im Wohnraum mit einem großen Ofen und in der Küche mit einem Kohlebeistellherd beheizt. Im Wohnraum sind jetzt 20 Sitzplätze, im alten HEG-Wagen waren es nur elf.

In der Küche haben wir jetzt 2 Kühlschränke (die im Sommer für ein Wochenende mit 20 Personen auch nötig sind), 2 Elektroherde mit insgesamt 6 Kochplatten und einem Backofen sowie sehr viel mehr Platz. Die neuen Räume sind etwa 2-3mal so groß wie im alten HEG-Wagen.

Wenn die Inneneinrichtung inzwischen auch fertig ist, so gilt es doch im Frühjahr und im Sommer, den Wagen auch äußerlich wieder herzurichten. Dies mußte bis jetzt unterbleiben, da wir den Außenanstrich nicht im Winter aufbringen konnten und der Wagen auch nicht in unsere Halle paßte.

Ausbau des VGH Triebwagens Nr. 2 zum Wohnwagen. 17. 11. 76. Foto: W. Geil

Der frühere Wohnraum im HEG-Wagen ist inzwischen als weiterer Schlafraum umgestaltet worden. Hier haben noch vier Betten zusätzlich Platz gefunden. Also wieder mehr Raum für weitere Aktive, aber das sagte ich ja schon... es wäre schön, wenn dieser Platz jetzt auch tatsächlich von neuen aktiven Mitgliedern ausgefüllt werden würde. Arbeit ist genug da für jeden.

Am Schluß sei noch gesagt, daß für diejenigen, die kein eigenes Auto haben, sehr oft Mitfahrgelegenheiten vorhanden sind. Wer mit dem Zug bis nach Syke oder Eystrup gekommen ist, und es wegen fehlender Busverbindungen nicht schafft, nach Vilsen zu kommen, kann gern beim DEV anrufen, er wird dann vom Bahnhof abgeholt. Eventuelle Mitfahrgelegenheiten können jedes Wochenende telefonisch in Vilsen erfragt werden. Uwe Hellwig

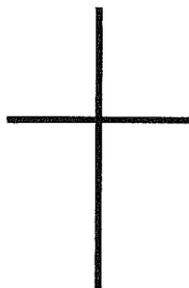


Nachruf

Hans-Joachim Block

Mit Hans-Joachim Block ist — erst achtundfünfzigjährig — ein DEV-Pionier ungewöhnlicher Prägung von uns gegangen. Wer sich an seine markanten Aktivitäten — Bufettwagen, Denkmalslok, 10 Jahre Museums-Eisenbahn — zurückerinnert, wird feststellen müssen, daß er voller Ideen steckte und diese auch mit Elan verwirklichte. Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. und die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen haben ihm viel zu verdanken.

Der DEV und seine Mitglieder werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.



Die nächsten zehn Jahre!?

Gedanken über die Zukunft unseres Vereins.

Der Name unseres Vereins: „Deutscher Eisenbahn Verein“ läßt vermuten, daß wir uns mit dem ganzen Spektrum des Eisenbahnwesens beschäftigen. Doch das ist sicher falsch. In den Anfängen unseres Vereins schwebte dem Gründer, H. Kindermann, die Erhaltung von einigen typischen privaten Kleinbahnen vor, die nach Möglichkeit über die Bundesrepublik verteilt sein sollten. Diese Bahnen mußten nicht einmal meterspurig sein. Doch aus dem Verlauf der vielen Verhandlungen mit den in Frage kommenden Privatbahnen ging schließlich der Museumsbahnbetrieb in Bruchhausen-Vilsen hervor. Diese meterspurige Bahn mit ihren acht Kilometern Strecke in landschaftlich reizvollem Gebiet hat sich heute als unsere Hauptaufgabe herauskristallisiert, und das ist auch gut so. Von 800 Mitgliedern unseres Vereins sind etwa 15 bis 25 aktiv dabei. Sie arbeiten die Wagen und Lokomotiven auf, heizen, schaffern, leiten die DEV-Organisation, betreiben Werbung für die Museums-Eisenbahn oder verkaufen im Fahrkartenschalter und Buffetwagen, bringen die Strecke in einen von Jahr zu Jahr besseren Zustand. Diese Aktiven werden mit der anfallenden Arbeit gut fertig, doch würde ein zweiter Bahnbetrieb mit den gleichen Pflichten und Aufgaben die Arbeitskraft dieser Mitglieder sicherlich überfordern.

So wird also unser Augenmerk auch weiterhin auf unsere Kleinbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf gerichtet bleiben. Wenn man das erst einmal erkannt hat, wird man sich eventuell fragen, was denn da noch zu tun bleibe, die Bahn ist in Ordnung, die Fahrgäste strömen zahlreich und alles läuft beinahe alltäglich nach festem Fahrplan ab. —

Einige unserer Mitglieder und viele Fahrgäste vertreten diese Meinung. Doch ist sie wirklich richtig?? —

Wer unsere Fahrzeuge und die Strecke besser kennt, der wird feststellen, daß noch viel, viel Arbeit erforderlich ist, um beides auch in zwanzig Jahren noch den Besuchern zeigen zu können.

Vielleicht sollte man sich auch in der Satzung unseres Vereins einmal den § 2 „Zweck und Ziele des Vereins“, Absatz 1 in Erinnerung rufen, in dem steht:

Der Verein hat den Zweck:

- Historisches Material über das Eisenbahnwesen (Veröffentlichungen, Dokumente, Bilder, Erinnerungsstücke, Fahrzeuge usw.) zu sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich machen;

- in Deutschland Museumseisenbahnen einzurichten, um historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge als technische Kulturdenkmale im Betrieb zu erhalten;
- seine Mitglieder und die Öffentlichkeit mit der Geschichte, der Entwicklung und der Verkehrsbedeutung der Eisenbahnen sowie der Technik des Eisenbahnwesens vertraut zu machen.

Soweit der Wortlaut der Satzung.

Was haben wir nach zehn Jahren davon erreicht? Wir haben eine Museumseisenbahn aufgebaut, wobei ich oben schon erwähnte, daß weitere Bahnen selbst in den nächsten Jahren nicht in Betracht kommen.

Mehr haben wir jedoch noch nicht erreicht. Während in der Gründerzeit viele neue Fahrzeuge angeschafft wurden, die Strecke übernommen wurde und man eine neue Werkstatt gebaut hatte, schliefen Aktivitäten dieser Art in den vergangenen Jahren ein.

Andere Museumseisenbahnen kauften uns angebotene Fahrzeuge für ihre Bahnen oder Museen (IHS, DGEG) oder die Fahrzeuge wurden an Ort und Stelle verschrottet, weil der DEV daran nicht interessiert war. Es kam die Meinung auf: „Was soll man mit neuen Fahrzeugen? Wir haben doch genug, um den Eisenbahnbetrieb durchzuführen“. Ähnliche Meinungen hörte man auch, wenn es um die Schaffung von Kleinbahnatmosphäre ging. Die Bahnhöfe und Haltepunkte mußten aus verschiedenen Gründen neu- oder umgebaut werden. Das Resultat waren teilweise moderne Bahnsteiganlagen...

Mehr und mehr entstand der Eindruck, daß uns als einziges Ziel vor Augen steht, einen historischen Dampfzug zu erhalten und, ähnlich einer Gartenbahn, nur um der Einnahmen willen, Besucher durch die Gegend zu fahren. Ein kommerzielles Unternehmen könnte es nicht besser machen. Ich glaube, da sind einige Punkte der Satzung verlorengegangen.

Und genau diese Einstellung zu den Zielen unseres Vereins könnte eben diesem eines Tages das Ende bringen.

Denn neue Mitglieder kann man mit diesem Vereinsverständnis nicht gewinnen, alte nicht halten und irgendwann zieht es auch keine Fahrgäste mehr nach Bruchhausen-Vilsen, denn da kennt man ja schon alles und etwas Neues gibt es nicht zu sehen. Eisenbahnfreunde verlieren das Interesse an uns aus gleichen Gründen. Sollte man es tatsächlich soweit kommen lassen?

Meiner Meinung nach muß man in den nächsten Jahren wie folgt verfahren:

Ganz egal, ob wir neue Fahrzeuge

brauchen oder nicht, sollten wir alle noch irgendwie wertvollen Wagen zu uns nach Bruchhausen-Vilsen holen, um sie dort vor der Verschrottung zu retten. Das gilt auch für Güterwagen, die es bei allen Kleinbahnen in verschiedenen Bauarten gab. Natürlich sollte man auch in den nächsten Jahren noch ein bis zwei neue Dampflokomotiven beschaffen.

Diese Neuerwerbungen müssen nicht unbedingt einsatzfähig sein. Sie sollen vorerst als Fundus dienen, auf den man bei Gelegenheit zurückgreifen kann. Doch beschafft werden müssen sie jetzt, denn für die wenigen meterspurigen Fahrzeuge, die noch existieren, gibt es eine Menge Interessenten. Auf der anderen Seite sollte man nicht alles auf einmal wollen, Geld und Abstellflächen müssen auch vorhanden sein.

Um diesen Abstellplatz zu schaffen, müssen neue Gleise verlegt werden, muß ein großzügiges, aber doch historisch aussehendes Bw geschaffen werden. Für Pläne, wie man ein solches Bw gestalten sollte, wäre die Redaktion der „Museumseisenbahn“ jedem Einsender dankbar.

Wir müssen uns außerdem in den nächsten Jahren darum kümmern, die bestehenden Anlagen durch viele Details interessanter zu machen. Anfänge gibt es: In Bruchhausen-Vilsen entstanden Wasserkran, Kohlebansen, Bekohlungsfläche, altertümlische Bw-Lampen mit Freileitungen und die breiten kahlen Flächen zwischen den Gleisen weisen das erste zarte Grün auf. Auch werden noch immer Spender gesucht, die unserem Verein das Geld zum Kauf größerer Bäume für den Vilser Bahnsteig geben. In Asendorf entstand ein nettes kleines Fachwerkempfangsgebäude, das neben öffentlichen Toiletten einen Dienstraum erhält. Dieser Raum soll nach unzähligen Vorbildern mit altem Mobiliar ausgestattet werden. Alte Emailleschilder und eine geeignete Bahnhofsuhr sollen den Eindruck abrunden.

Wir benötigen eben außer einer alten Bimmelbahn auch alte Betriebseinrichtungen, um eine richtige Kleinbahnatmosphäre der guten alten Zeit entstehen zu lassen. Dazu gehören auch acht Kilometer Strecke nebst Bahnhöfen und Haltepunkten.

Und noch eins: In den nächsten Jahren sollte man gemäß § 2 unserer Satzung auch an ein Archiv und an tatsächliche Ausstellungsräume denken, in denen die vielen Objekte und Dokumente, die sich schon heute im Besitz des DEV befinden, ausgestellt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. Das alles zu verwirklichen, wird unsere Aufgabe für das nächste Jahrzehnt sein.

Es werden vielleicht fragen, wie das alles bewältigt werden soll. Es ist mit einer vernünftigen Planung schon vieles erreicht. Sicher würden auch mehr Mitglieder als bisher Lust verspüren, aktiv an den weiteren Aufgaben des Vereins mitzuwirken, weil viele dieser Arbeiten ohne große Geldmittel von einzelnen Mitgliedern durchgeführt werden können, da sie größtenteils nicht Gleisbau, Fahrzeugaufarbeitung oder den Betriebsdienst betreffen, also Arbeiten, die nur von einem Team durchgeführt werden können.

Vielleicht liege ich mit meinen Gedanken falsch, fordere Unmögliches. Doch vielleicht sind meine Gedanken und Vorschläge über Zweck und Ziele unseres Vereins in den nächsten Jahren der Anstoß zu eigenen Überlegungen bei dem einen oder anderen unserer 800 Mitglieder. Und vielleicht läßt sich aus dieser Diskussion ein gemeinsames Konzept entwickeln, wie man den DEV für Eisenbahnfreunde, geschichtlich Interessierte, Mitglieder und Förderer wieder attraktiv machen könnte.

Wenn mir solch eine Diskussion gelingen sollte, und die „Museumseisenbahn“ wird andere Beiträge zu diesem Thema gerne veröffentlichen, dann ist der Zweck meines Beitrages erfüllt. Jörg Reith

Urlaub in Bruchhausen-Vilsen

Freunde der DEV Museums-Eisenbahn haben nun noch einen Grund mehr, nach Bruchhausen-Vilsen zu fahren, nämlich: um dort zu urlauben! Der besonders schön gelegene Ort Bruchhausen-Vilsen hat vom Regierungspräsidenten in Hannover die Genehmigung erhalten, sich ab sofort staatlich anerkannter Luftkurort zu nennen. Um diese Anerkennung zu bekommen, mußte Bruchh.-Vilsen große Anstrengungen unternehmen, um all die Bedingungen zu erfüllen, die für einen staatlich anerkannten Luftkurort gefordert werden. Hierzu gehört als Grundvoraussetzung eine unberührte Natur und eine durch Industrie nicht verschmutzte Luft. Hinzu kommen noch die erforderlichen Kurorteinrichtungen, Unterbringungsmöglichkeiten für Gäste und ein entsprechend ausgebautes Wanderwegenetz. Viele Eisenbahnfreunde, insbesondere die Mitglieder des DEV, kennen den Ort nun schon seit 10 Jahren, weil hier Deutschlands erste Museums-Eisenbahn fährt. 33 000 beförderte Fahrgäste im Jahr 1976 sprechen für sich und zeigen gleichzeitig, wie beliebt diese alte Dampfbahn — durch die aufopferungsvolle Mitarbeit der DEV-Mitglieder in den letzten Jahren geworden ist.

Durch die Anerkennung Bruchhausen-Vilsens zum staatlich anerkannten Luftkurort können nun die Eisenbahnfreunde ihre Familien mitbringen, um im Ort einmal richtig Urlaub zu machen. Denn, Bruchhausen-Vilsen, der verträumte kleine Ort mit seinen Fachwerkgiebeln, mit seinen romantischen Wanderwegen bietet ein reiches Betätigungsfeld für Urlauber, Wanderer, Wochenendgäste und vor allen Dingen für Deutschlands Eisenbahnfreunde mit ihren Familien. Nähere Auskünfte erhalten Sie von: Verkehrs- und Kneippverein e.V., D-3094 Bruchhausen-Vilsen, Brautstr. 15, Telefon: 0 42 52 - 4 36.

Im Luftkurort Bruchhausen-Vilsen finden Sie nicht nur eine Dampf-Eisenbahn, sondern auch eine Landschaft von besonderem Reiz.

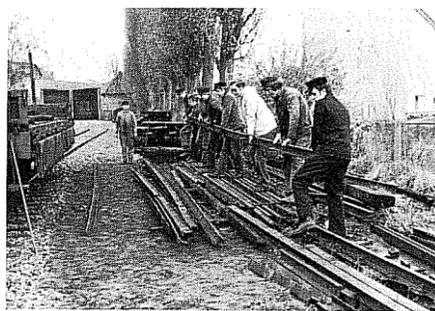


DEV Gleisbau

Nachdem in den ersten Monaten des Jahres 76 die Reste der noch in Heiligenberg lagernden, aus VGH-Zeiten stammenden, Schwellen eingebaut wurden, trafen Mitte März die sehnlichst erwarteten 1000 neuen Schwellen per DB-Güterwagen ein. Der Kauf der Schwellen hatte sich entgegen der ursprünglichen Planung verzögert, da zwischen div. Angeboten abgewogen werden mußte. Der DEV entschloß sich für ungebohrte Kiefernswellen, eine Einsparung von 2000 DM wiegt die zusätzliche Arbeitszeit für das Bohren (über 5 Minuten pro Schwelle) auf. Bis zum Beginn der Saison konnten aber nur noch ca. 90 Schwellen eingebaut werden, da noch andere Arbeiten, u.a. das Stopfen und Richten des 450 m langen, mit den Heiligenberger Schwellen (188 Stück) versehenen, Streckenabschnittes Heiligenberg-Klosterheide anlag. Bei diesen Arbeiten war das Meeting (11. 4. — 17. 4. 76) mit fast 100 Tagewerken eine große Unterstützung für die sonst nur 2-5 Mann starke Rotte. Während der Saison traten die Aktivitäten im Gleisbau naturgemäß in den Hintergrund (Verbot von Gleisarbeiten während des Zugbetriebes), jedoch wurden im Juli und August in der großen Heiligenberger Kurve fast 150 Schwellen eingebaut, außerdem wurde noch eine Anzahl

kleiner und kleinster Arbeiten vorgenommen, deren Aufzählung sich hier nicht lohnt. Kurz vor Saisonende begann man mit der Schwellenerneuerung der mittleren Heiligenberger Weiche, bis Mitte Oktober sind hier 99 neue Schwellen eingebaut worden. Anschließend wechselte die Rotte am Bahnsteig „Fischteiche“ an vier Jochen insgesamt 72 Schwellen aus. An den folgenden Wochenenden arbeiteten die Aktiven an den Weichen in Bruchhausen-Vilsen, u.a. wurden die letzten Schienen Nägel durch Hakenplatten ersetzt, einige Schwellen gewechselt, Spur- und Leitweiten berichtigt und div. Unterleg- und Weichenplatten neu eingebaut. Mitte November wurden diese Arbeiten durch das Auf- (in Verden) bzw. Abladen (in BV) von Schienen, Laschen und Unterlegplatten, die von der „Verden-Walsroder-Eisenbahn“ erworben werden konnten, unterbrochen.

Der Ankauf von Form 6-Schienen (stärkeres Schienenprofil) für Bahnübergänge war vom Vorstand wegen der noch nicht feststehenden Kosten für die Hauptuntersuchung der „Spreewald“ zurückgestellt worden. Der Rest des Winterhalbjahres brachte noch eine Menge Arbeit mit sich, da noch immer ein großer Nachholbedarf aus den Jahren 65-71 besteht, in denen an der Museumsbahnstrecke sehr wenig gearbeitet worden war. Hier ist ins-



Schienenverladung ist keine leichte Arbeit.
14. 11. 76. Foto: W. Geil

besondere die Erneuerung des Abschnittes Asendorf Nord — Asendorf mit dem Bü Hoyaer Straße zu nennen, auf 300 m sind hier mehrere Schwellen sowie einige Schienen auszuwechseln. Außer anderen Arbeiten steht natürlich noch das in jedem Jahr obligatorische Ausholzen des Profiles auf dem Arbeitsprogramm. Jede zusätzliche Arbeitskraft ist in Bruchhausen-Vilsen gern gesehen, insbesondere möchte ich auf das Meeting hinweisen, das wieder in der Karwoche (vom 2. 4. bis 11. 4.) stattfinden wird. Anmeldungen bitte an den DEV, 3094 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 1106, möglichst mit Angabe des Ankunfts- und Abreisetages.

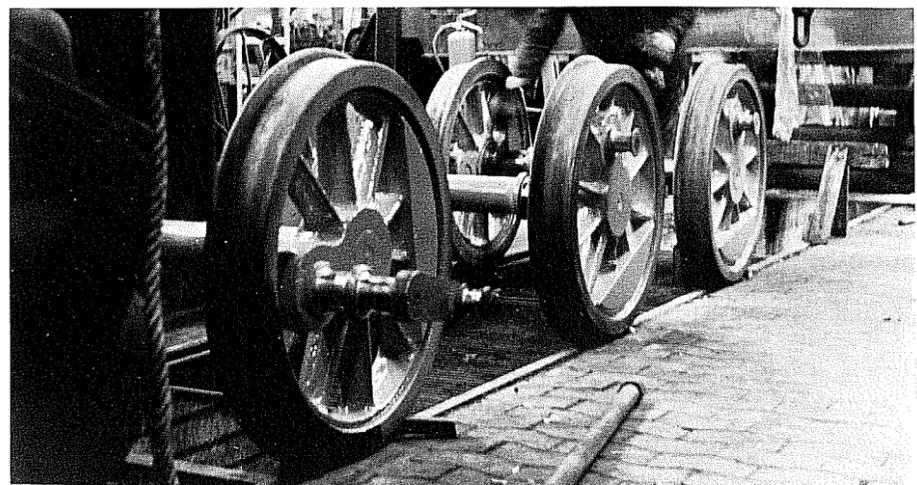
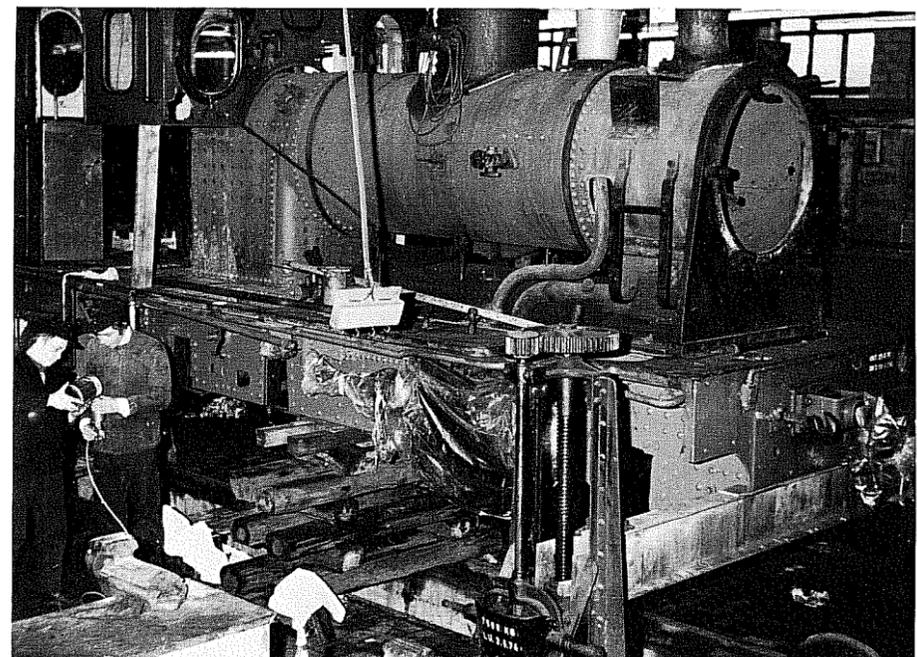
Jan Hauschildt

Fahrplan 1977:

Der Fahrplan für die kommende Betriebszeit der Museums-Eisenbahn steht fest und liegt auch schon in gedruckter Form vor. Er gilt vom 1. Mai bis zum 25. September 1977.

Im Prinzip entspricht er dem Fahrplan des Jahres 1976. Jedoch gibt es einige kleinere Änderungen, auf die an dieser Stelle hingewiesen werden soll. Ein planmäßiger Mehrzugbetrieb findet im Jahre 1977 nur am Pfingstsonntag, dem 29. Mai 1977 statt. Zug Nr. 10 wird bis zum Fahrplanwechsel noch im Plan des Vorjahres verkehren (ab Asendorf 15.30 Uhr); vom 22. Mai an fährt er jedoch schon 10 Minuten früher (ab Asendorf 15.20 Uhr). Diese Maßnahme war notwendig, um dem Personal für die Vorbereitungen für den Expreßzug in Bruchhausen-Vilsen mehr Zeit zu geben. Insbesondere war es für das Lokpersonal durch das notwendige Kohle- und Wasserfassen oft nur unter allergrößten Anstrengungen möglich, für den Expreßzug pünktlich bereitzustehen. Notwendig wurde auch die Einführung eines weiteren Zuges an Samstagen im Juli und August, da das Nachmittags-Zugpaar oft mehr als ausgelastet war.

Der Fahrplan kann, ebenso wie weitere Informationsprospekte über Museums-Eisenbahn und Gemeinde, bei der Geschäftsstelle Bruchhausen-Vilsen des DEV angefordert werden (Postfach 1106, 3094 Bruchhausen-Vilsen). Es wird gebeten, möglichst Rückporto beizufügen. g.h.



Hauptuntersuchung der Lok „Spreewald“, die ersten Farbspritzarbeiten werden vorgenommen. Unser Lokführer Karl Hunold unterweist die DEV-Aktiven in die auszuführenden Arbeiten.
Foto: H.-O. Kindermann

Letzte Meldungen . . .

„Spreewald“ in der Hauptuntersuchung

Nachdem 1974 die erste Hauptuntersuchung an der Lok „Hoya“ im DEV-Betriebswerk durchgeführt worden ist, war zum Jahreswechsel 76/77 die „Spreewald“ an der Reihe. Es ist nun schon sechs Jahre her, daß sie im BW Werningerode der Deutschen Reichsbahn ihre letzte Untersuchung bekam, bevor die Lok aus der DDR nach Bruchhausen-Vilsen überführt wurde. In den vergangenen 6 Jahren hat die „Spreewald“ sich „wacker gehalten“ trotz einiger kleiner Mängel, die aber Dank unseres Lokführers Karl Hunold und seiner Aktiven beseitigt werden konnten.

Die Hauptuntersuchung der Spreewald ist soweit fortgeschritten, daß bereits mit dem Zusammenbau begonnen werden konnte. Hier sei kurz der Ablauf der einzelnen Arbeiten aufgezeigt:

Den Reinigungsarbeiten folgte die innere Untersuchung durch den Kesselprüfer. Der Zustand des Kessels ist erfreulicherweise sehr gut. Anschließend nahm ein Kesselschweißer des AW Bremen die notwendigen Auftragsschweißungen an den Nietköpfen des Bodenringes vor. Die neuen Siederöhre befinden sich zu der Zeit, in der diese Zeilen geschrieben werden, zur Bearbeitung der Rohrenden im AW Bremen und werden nach Rücklieferung eingebaut. Das Fahrwerk ist total zerlegt worden, die Treibstangen wurden zur Überholung der Lager nach Hoya geschafft. Leider hat der DEV noch nicht die notwendigen Werkzeugmaschinen, um diese Arbeiten selbst durchzuführen. Deshalb sei an dieser Stelle der VGH gedankt für ihre uneigennützig Hilfe.

Die Lok war zwischenzeitlich hochgebockt worden, um Achsen und Achslager für die Überholung ausbauen zu können. Wenn dieser Bericht erscheint, so hoffen wir, wird die Spreewald bereits wieder unter Dampf stehen. Gerd Schrammen

Packwagen 26 (ex OEG) und Wagen 5 (ex Aurich)

Die Arbeiten am Fahrgestell des Packwagens 26 sind inzwischen beendet worden. Die neu eingebaute Luftsaugbremse kann erst erprobt werden, sobald eine unserer Dampfloks angeheizt wird. Auch am Aufbau wird nun weitergearbeitet, nachdem es gelungen ist, abgelagertes Eichenholz zu finden. Parallel zu den Arbeiten am Wagen 26 ist der „Auricher“ Nr. 5 zur Überholung des Daches in der Halle gewesen. Dabei wurde der alte Teerpappenbelag vollständig entfernt. Durch jahrelange Undichtigkeiten hat die Holzdecke stark gelitten, so daß etwa 10 % der Bretter sowie einige tragende Balken über den Plattformen erneuert werden mußten. Inzwischen ist auch dieser Wagen fertiggestellt und mit einer „Repanol-Decke“ versehen worden. Gerd Schrammen

Wagen 14 (ex Mosbach-Mudau)

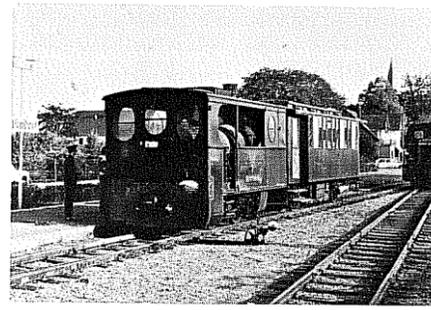
Die zum Saisonbeginn 1976 unterbrochene Aufarbeitung des Wagens 14 wurde fortgesetzt. Nachdem bereits der Außenanstrich, die Fenster und der Dachbelag im letzten Winter erneuert worden waren, ist jetzt die Überholung der Inneneinrichtung an der Reihe. Je nachdem wieviele Arbeitskräfte in der nächsten Zeit zur Verfügung stehen, bekommt auch das Fahrwerk eine Grundüberholung. Gerd Schrammen

Neue Wagen

Im Oktober letzten Jahres holten freiwillige Helfer mit einem Unimog der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen die teilweise aufgearbeiteten Fahrzeuge (Franzburger Kreisbahn und Spreewaldbahn) aus Berlin ab. In Asendorf wurden die Wagen wieder auf die Schienen gesetzt und mit der

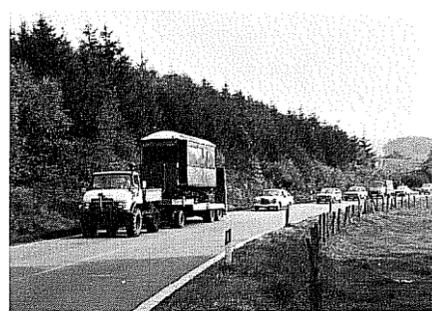


Wagen 37 (ex Franzburger Kreisbahn) trifft in Asendorf ein. 26. 10. 76 Foto: G. Schrammen

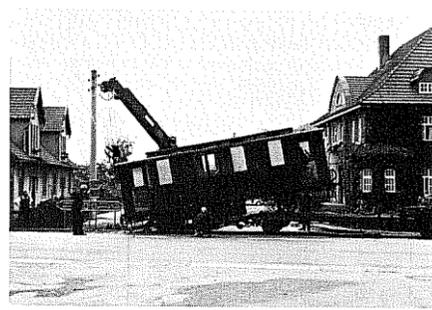


Lok „Plettenberg“ wird im Lokschuppen Asendorf abgestellt. 26. 9. 76 Foto: G. Schrammen

Diesellok nach Bruchh.-Vilsen geschleppt. Gleichzeitig kauften einige DEV-Mitglieder den Wagen 8 (ex KAE 32), der wiederum mit Hilfe des Landkreises und der Samtgemeinde nach Homfeld gebracht werden konnte, wo er vorerst in einer Scheune abgestellt wird. ek

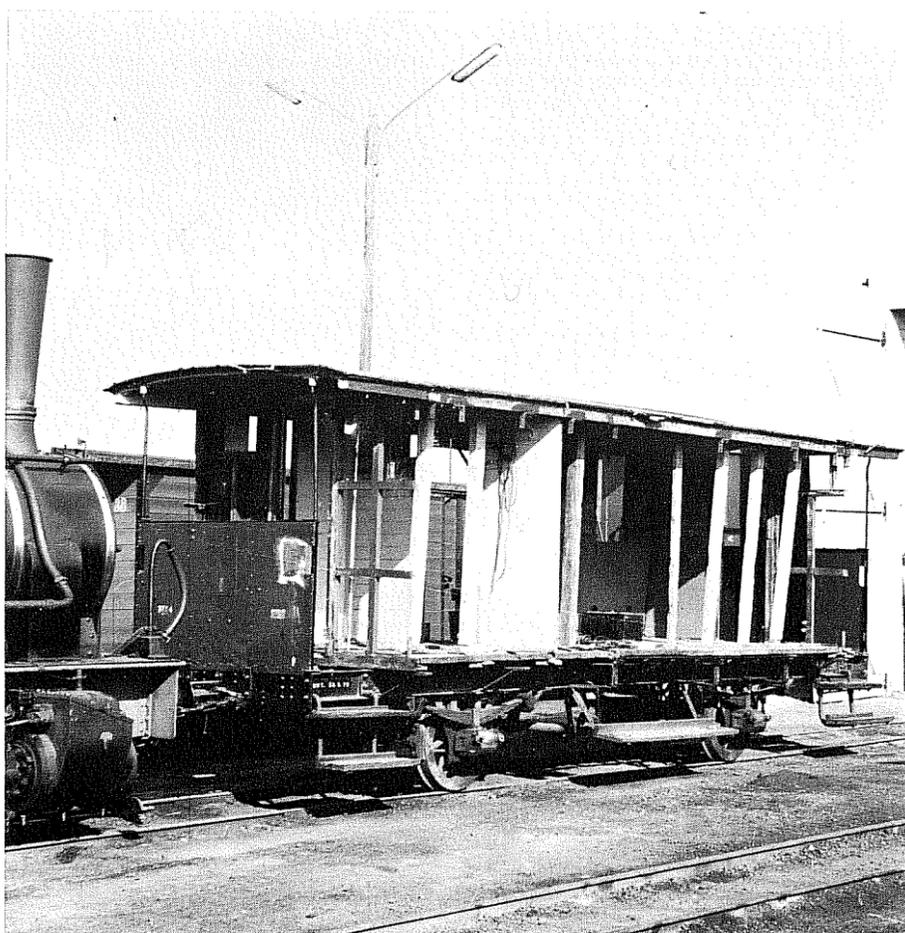


Transportfahrzeug mit Wagen 8 in der Nähe von Remscheid. 9. 10. 76 Foto: G. Schrammen



Wagen 10 (ex Spreewaldbahn) wird in Asendorf abgeladen. 25. 10. 76 Foto: G. Schrammen

Wagen 26 (ex OEG 260) während der Aufarbeitung. 26. 9. 76 Foto: G. Schrammen



Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Die Betriebssaison 1976 der DKBM endete am 10. Oktober. Dieser in jedem Jahr wiederkehrende „Letzte Betriebstag“ wird daher gern zum Anlaß genommen, den gesamten betriebsfähigen Fahrzeugpark einzusetzen. Hierbei sind es natürlich unsere Dampfloks, die die Hauptanziehungskraft auf Fahrgäste und Besucher ausstrahlen. Auch in diesem Jahr, so meinen wir jedenfalls, sind die wieder sehr zahlreich angereisten Besucher bestimmt nicht enttäuscht worden. Waren es doch wieder vier Dampfloks, die den Personen- und Güterzugverkehr bewältigten.

Höhepunkt war ohne Zweifel der in Vierfachtraktion geführte Personenzug am späten Nachmittag. Die trübe Witterung begünstigte die Bildung von mächtigen Dampf- und Rauchpilzen. Akustisch untermauert wurde die Fahrt zusätzlich durch die unterschiedlichsten Auspuffschläge der verschiedenen Loktypen – für Tonbandfreunde sicherlich ein Leckerbissen.

Daß eine solche Betriebsführung natürlich nicht wirtschaftlich sein kann, dürfte jedem einleuchten. Die Fahrgastzahlen an jenem Tag rechtfertigten aber den Aufwand für diesen jährlich nur einmal stattfindenden „Letzten Betriebstag“.

Dem aufmerksamen Besucher wird sicherlich an diesem Tag auch unser neuestes Fahrzeug aufgefallen sein. Der aus einem Lorenfahrgestell und einem 1-achs. PKW-Anhänger entstandene X-Wagen (DKBM 51) konnte erstmals an diesem Tag seine Schienentauglichkeit unter Beweis stellen. Ein zusätzlicher Bremsenplatz, eine vergrößerte Plattform sowie ein verbesserter Mittelpuffer lassen den Güterwagen jetzt als ein typisches 600-mm-Schmalspurfahrzeug erscheinen. Eine Vergrößerung des Radstandes und der Einbau von gefederten Radsätzen hätte zweifellos die Fahreigenschaften verbessert. Dieser aufwändige Umbau ist aber unterblieben.

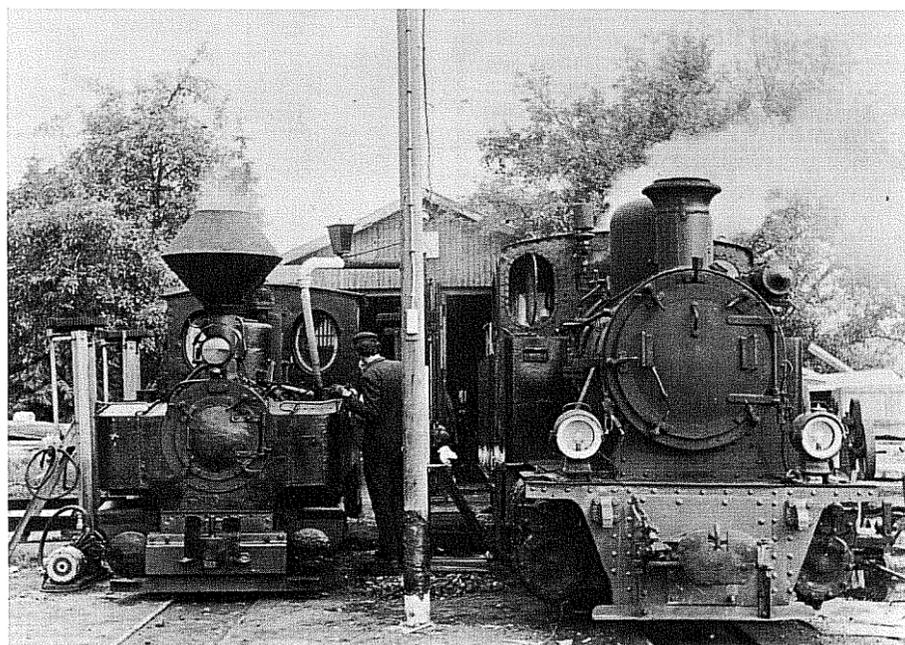
In den nun vor uns liegenden 6 Monaten müssen dringend notwendig gewordene Reparatur- und Ausbesserungsarbeiten ausgeführt werden. Priorität wird aber dem Gleisbau eingeräumt werden müssen. Bei einer Streckenbegehung hat sich gezeigt, daß eine größere Anzahl Schwellen in einem mehr oder weniger guten Erhaltungszustand sind. Um aber in der kommenden Fahrsaison jegliches Risiko auszuschließen, ist es doch für uns zwingend notwendig, die festgestellten Mängel am Oberbau rechtzeitig zu beseitigen. Der Grund dafür, daß wir doch sehr viel Zeit und auch Geld in unsere Gleisanlage investieren müssen, ist in der für uns sehr ungünstigen Bodenbeschaffenheit des Betriebsgeländes zu suchen. Auch die besten Schwellen sind schon nach kurzer Zeit von der Feuchtigkeit derart angegriffen, daß sie ausgewechselt werden müssen.

Hoffen wir, daß nach Ablauf dieser betriebslosen Zeit auch unsere Vorhaben realisiert werden konnten. —ns

Der in Vierfachtraktion geführte Personenzug am späten Nachmittag. Foto: K. Jördens

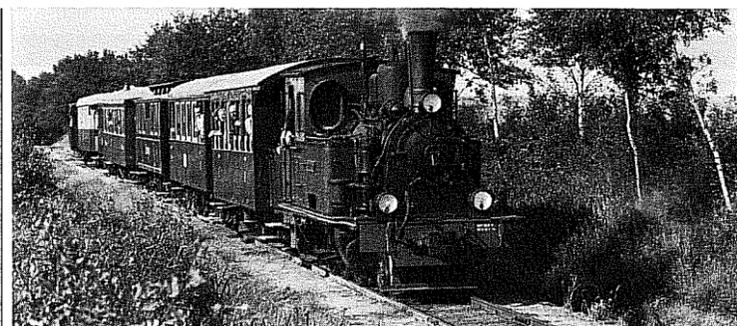
Die beiden Heeresfeldbahnloks werden für ihren nächsten Einsatz aufgerüstet. Foto: K. Jördens

Aus einem Kipplorenfahrgestell und einem PKW-Anhänger entstand unser X-Wagen (DKBM 51). Foto: K. Jördens



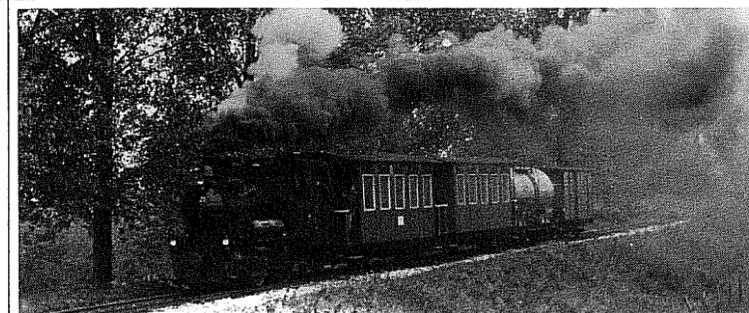
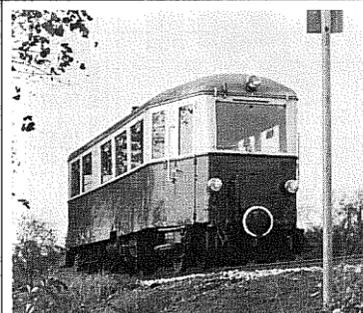
DEV

Museums-Eisenbahn
Bruchhausen-Vilsen
Asendorf



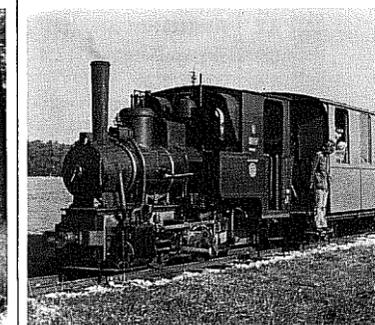
IHS

Selbkantbahn



DKBM

Dampf-Kleinbahn
Mühlenstroth



Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.

Anschriften:

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
Postfach 1106
D-3094 Bruchhausen-Vilsen
Telefon: 0 42 52 - 21 11
Busverbindungen:

Geschäftsstellen des DEV:

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
Geschäftsstelle Bruchh.-Vilsen
Rathaus der Samtgemeinde
Lange Str. 11

DEV-Referat Presse und Information

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
Geschäftsstelle Berlin
Klosterstr. 25
D-1000 Berlin 20
Telefon: 030 - 3 31 42 14
Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
Presse und Information
Postfach 35 23
D-6000 Frankfurt/Main 1
Telefon: 06 11 - 57 67 09

Zeitschrift

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
Redaktion „die museums-eisenbahn“
Postfach 35 23
D-6000 Frankfurt/Main 1
Telefon: 06 11 - 57 67 09

Konten des DEV:

Postbankkonto Hamburg: 1617 208 (Blz 200 100 20)

Hinweise:

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. betreibt in ehrenamtlicher Tätigkeit die Museums-Eisenbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf, in der Nähe Bremens gelegen. Die Züge der historischen Dampfbahn verkehren vom 1. Mai bis 25. September 1977 an jedem Sonnabend, Sonn- und Feiertag. Am Pfingstsonntag, dem 29. Mai wird ein Zweizugbetrieb durchgeführt. An den Samstagen im August fährt um 20 Uhr von Bruchhausen-Vilsen ein Nachtzug nach Heiligenberg. Den genauen Fahrplan aller Züge finden Sie auch im Kursbuch der Deutschen Bundesbahn unter der Nr. 114.

Wichtige Verkehrsverbindungen:

Anfahrt mit PKW und Bus aus Richtung
Norden: E 3 und B 6
Osten: E 8 und B 6
Süden: E 4, E 8 und B 6 oder E 4, B 214 und B 6
Westen: E 3, B 214 bis Sulingen und weiter nach Bruchh.-Vilsen oder E 73, B 482, B 215 und B 6 oder B 401, B 72, B 69 B 214 bis Sulingen und weiter nach Bruchh.-Vilsen.
Eine direkte Busverbindung der VGH besteht zwischen Bremen ZOB und Bruchhausen-Vilsen.

Sonderzüge:

Der Einsatz von Sonderzügen ist in den Monaten von April bis Oktober an den Wochentagen Montag bis Freitag möglich. An Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen können Sonderzüge nur eingesetzt werden, wenn der fahrplanmäßige Betrieb nicht behindert wird. Sonderzüge auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf werden im allgemeinen von Betrieben, Vereinen, Schulen, Reisebüros, Hochzeitsgesellschaften und Omnibusunternehmen für Ausflugsfahrten bestellt. Als Triebfahrzeuge dienen in der Regel Dampflokomotiven oder Triebwagen. In technisch bedingten Ausnahmefällen kann evtl. eine Diesellok zum Einsatz kommen. – Für Fernseh-, Film-, Foto- und Werbeaufnahmen werden ebenfalls Sonderzüge entsprechend der Anforderung zusammengestellt und gefahren. Fachliche Beratung zu den letztgenannten Zügen erhalten Sie vom DEV-Referat für Presse und Information. Die Bestellung von Sonderzügen muß mindestens 14 Tage vorher erfolgen. Sie ist schriftlich, telefonisch oder mündlich an den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V., D-3094 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 1106, Tel.: 0 42 52 - 21 11 oder an die Fahrkartenausgabe der Museums-Eisenbahn in Bruchh.-Vilsen zu richten.

Fahrpreise:

Auf Anforderung senden wir Ihnen gern unsere ausführlichen Tarifbestimmungen zu. DGEV-, IHS- und DKBM-Mitglieder fahren ermäßigt. Mitglieder



Sommerfahrplan 1977.

Gültig vom Sonntag, den 1. Mai bis zum Sonntag, den 25. September 1977

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

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

(Dampfbetriebene Schmalspurbahn, Spurweite 1 m)

km	Zug-Nr. Klasse	Er 1 1.2. [X]	3 2.	5 1.2. [X]	T 107 2. oG	9 1.2. [X]	29 1.2. [X]	11 2.	Er 13 1.2. [X]	33 2.	T 115 2. oG	37 1.2. [X]	Er 1		
													ab	an	
0,0	Bruchhausen-Vilsen Abend Bf	ab	6.30	9.30	10.10	12.00	14.00	Ga 14.30	15.20	16.30	Ga 17.00	18.30	Ga 20.00	...	...
0,9	Fischteiche	ab	6.33	9.33	10.13	X12.02	14.03	14.33	15.23	16.37	17.03	X18.32	20.03	...	...
1,4	Wiehe-Kurpark	ab	6.37	9.37	10.17	12.05	14.07	14.37	15.27	16.41	17.07	X18.35	20.06	...	...
2,3	Wilsen Holz	ab	6.45	9.41	10.21	X12.07	14.16	14.46	15.31	16.45	17.11	X18.37	20.08	...	...
3,9	Heiligenberg	an	6.50	9.46	10.26	12.11	14.21	14.51	15.36	16.48	17.16	18.41	Ga 20.15	...	...
4,6	Klosterheide	an	...	9.50	10.30	...	14.25	14.55	15.43	16.48	17.20	18.42	...	...
6,1	Wilsen	an	...	9.58	10.38	...	14.33	15.03	15.51	16.48	17.28	X18.43	...	...
7,8	Wendorf	an	...	10.03	10.43	...	14.38	Ga 15.08	15.56	17.00	Ga 17.33	18.51	...	...

km	Zug-Nr. Klasse	2 1.2. [X]	4 2.	6 1.2. [X]	T 108 2. oG	10 1.2. [X]	30 1.2. [X]	12 2.	Er 14 1.2. [X]	34 2.	T 116 2. oG	38 1.2. [X]	Er 1		
													ab	an	
0,0	Wendorf	ab	...	10.15	11.00	...	15.20	Ga 15.40	16.35	17.30	Ga 18.00	19.30	...	...
1,7	Wilsen	ab	...	10.20	11.05	...	15.25	15.45	16.40	17.30	18.05	X19.34	...	...
3,2	Klosterheide	ab	...	10.27	11.12	...	15.32	15.52	16.47	17.42	18.12	X19.40	...	...
3,9	Heiligenberg	an	...	10.27	11.12	...	15.32	15.52	16.47	17.42	18.12	X19.40	...	...
5,5	Wilsen Holz	an	...	10.35	11.15	...	15.35	15.55	16.55	17.45	18.15	X19.40	...	...
6,4	Wiehe-Kurpark	an	...	10.41	11.21	...	X13.04	15.41	16.01	17.01	18.21	X19.44	...	...
6,9	Fischteiche	an	...	10.45	11.25	...	13.07	15.45	16.05	17.05	18.25	X19.47	21.09	...	
7,8	Bruchhausen-Vilsen Abend Bf	an	...	10.48	11.28	...	X13.09	15.48	16.08	17.08	18.28	X19.49	21.12	...	
7,8	Bruchhausen-Vilsen Abend Bf	an	...	8.16	10.51	11.31	13.11	15.51	Ga 16.11	17.11	18.00	Ga 18.31	19.51	Ga 21.15	...

Zeichenerklärung:
 Er 1 = nur am Pfingstsonntag, den 29. Mai
 Er 2 = nur im Juli und August
 Ga = nur samstags
 + = nur sonn- und feiertags
 Er = Expreszug
 T = Triebwagen, Platzzahl beschränkt
 X = Zug führt Dufftwagen
 oG = ohne Gepäckbeförderung
 X = Zug hält nur bei Bedarf
 1 = an 14.11 | Aufenthalt zum
 2 = an 14.11 | Fotografieren

Herzlich willkommen im
Luftkurort
Bruchhausen
VILSEN

Der Luftkurort Bruchhausen-Vilsen ist durch den hohen Geestrandrücken mit seinen schönen Tälern ein landschaftliches Kleinod in seiner Umgebung. Im neuen Kurhaus steht allen Gästen ganzjährig eine medizinische Bäderabteilung offen und im Wiehe-Tal lädt eine „Kneipp-Freianlage“ ein. Bruchhausen-Vilsen bietet Ihnen zu jeder Jahreszeit Ruhe und Erholung sowie einen interessanten Ausflug in die Jahrhundertwende: mit der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands.

Nähere Auskünfte erhalten Sie von: **Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen (Verkehrsamt), D-3094 Bruchhausen-Vilsen, Rathaus, Telefon: 0 42 52 - 23 03 oder: Verkehrs- und Kneippverein e.V., D-3094 Bruchhausen-Vilsen, Brautstr. 15, Telefon: 0 42 52 - 4 37.**

**Historische Dampfeisenbahn
Selfkant-Bahn**

gültig vom 10. 4. 1977 bis 9. 10. 1977

Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. Betrieb nur an Sonntagen und Feiertagen
 5100 Aachen 1, Postfach 683 Dampfbetriebene Schmalspurbahn 1 m Spurweite
 Betriebsführung: Touristenbahnen im Rheinland GmbH

GmP52	2	4	6	Et 8	km	Zug-Nr.	GmP51	1	3	5	Et 7	km
11.15	13.45	15.16	16.45	18.15	0,0	ab / Geilenkirchen-Gillrath	10.55	13.35	15.05	16.05	18.05	
11.18	13.48	15.19	16.48		0,8	Hp.-Stahe	10.52	13.32	15.02	16.32		
11.26	13.56	15.27	16.56		2,4	Hp.-Gellindchen	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	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 bis 11. September
 Et = Eiltriebwagen
 GmP = Güterzug mit Personenbeförderung

Besondere Veranstaltungen 1977:

10. und 11. 4. 77 (Ostern): Saisonöffnung mit verstärktem Fahrplan und Mehrzugbetrieb, Zugkreuzungen in Birgden. Zusätzliche Abfahrten um 14.30, 16 und 17.30 Uhr ab Gillrath und 15.25 und 16.55 Uhr ab Schierwaldenrath.
 29. und 30. 5. 77 (Pfingsten): Fahrplan wie Ostern
 9. 10. 77 (Saisonabschluss): Fahrplan wie Ostern
 14. 8. 77 (IHS-Dampffest): Fahrplan wie Ostern
 27. 11., 4. 12. und 11. 12. 77: Traditionelle Nikolaus-Sonderfahrten
 Die Direktion behält sich vor, den Fahrplan ganz oder teilweise abzuändern, insbesondere, was die Traktionsart der Züge anbelangt.

**Interessengemeinschaft
Historischer Schienenverkehr e.V.**

Anschriften
 Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V.,
 Postfach 603, D-5100 Aachen 1

IHS-Agentuur Nederland: L. Titelaar, Limbrechterstraat 11, NL-Sittard
 IHS-Geschäftsstelle Schweiz: c/o Reisebüro Nord GmbH, Kapellgasse 5, CH 9320 Arbon
 Betriebsbahnhof Schierwaldenrath (Gaststätte Beckers-Heinrichs), Am Bahnhof 13, D-5133 Gangelt 5, Tel.: (0 24 54) 52 62
 Betriebsführung: Touristenbahnen im Rheinland GmbH, Postfach 1152, D-5133 Gangelt 1

Konten der IHS e.V.:
 Kreissparkasse Heinsberg (BLZ 312 512 20) Kto.-Nr. 3300 431,
 Postscheckamt Essen (BLZ 360 100 43) Kto.-Nr. 14742-433

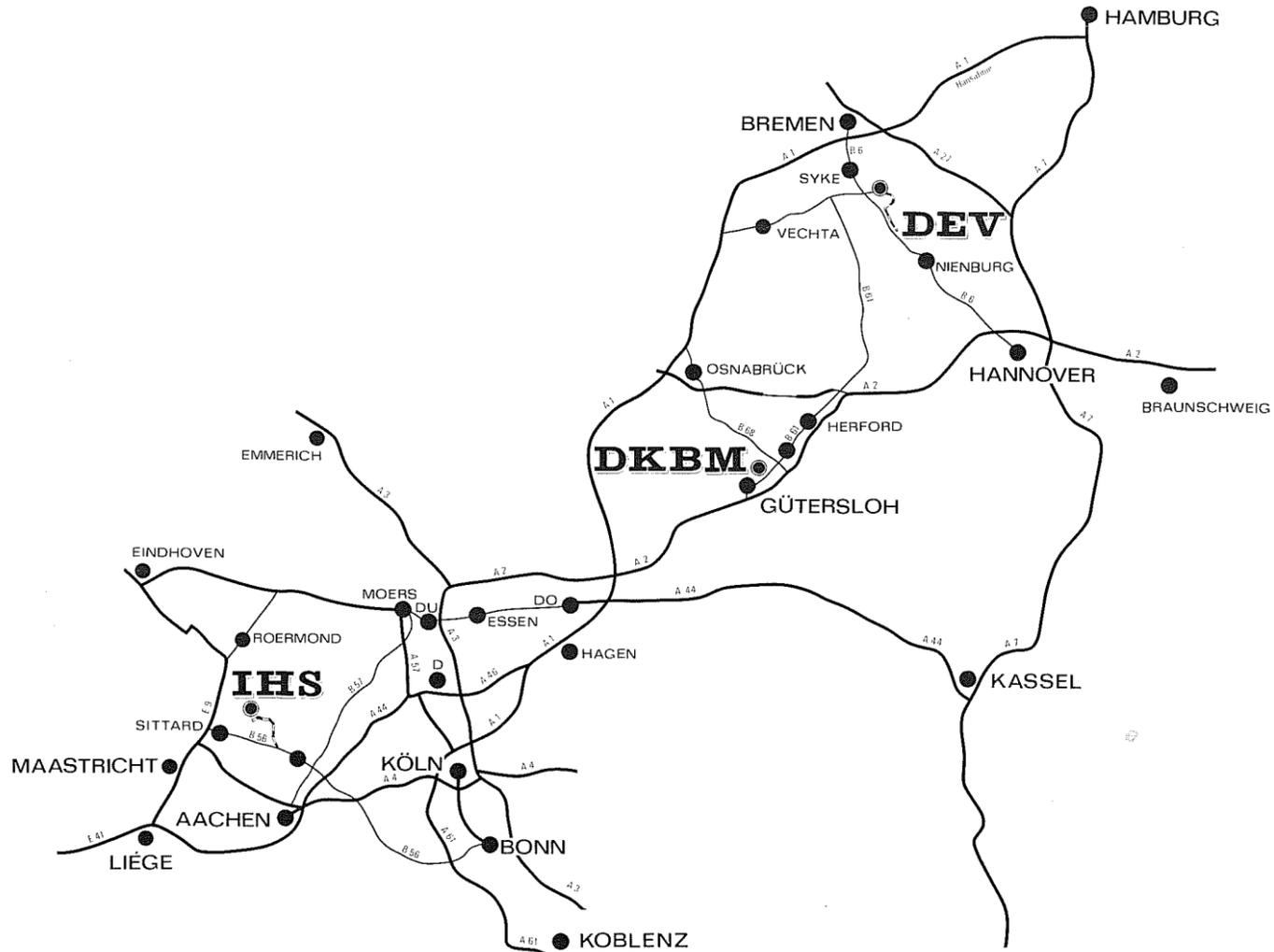
Fahrpreise:
 Rückfahrkarte Erwachsene DM 5,-, Rückfahrkarte Kinder DM 3,50
 DEV- und DKBM-Mitglieder fahren ermäßigt. IHS-Mitglieder haben Freifahrt.

Hinweise
 Die Züge der Selfkantbahn verkehren von Ostern bis 9. 10. 1977 jeden Sonn- und Feiertag. Besondere Verkehrstage nebenstehend. Sonderfahrten ganzjährig möglich.

Wichtige Verkehrsverbindungen:
Bahnstationen: 1. Geilenkirchen (Eilzugstation), DB-Strecke: 450 Aachen-Mönchengladbach. 2. Sittard (Niederlande, Schnellzugstation), Strecke Maastricht - Roermond - Eindhoven - Amsterdam
Busverbindung: Linie 35 der Geilenkirchener Kreisbahn ab Geilenkirchen DB nach Gillrath: 10.58, 12.15, 15.01 und 16.05 Uhr. Ab Sittard (Linie 35/36) nach Schierwaldenrath: 13.10 und 17.03 Uhr.
 Gillrath liegt an der B 56 zwischen Geilenkirchen und Sittard; ausreichende Parkmöglichkeit am Bf. Gillrath.

Sonstiges:
 Vom 1. 4. - 31. 10. 77: Fahrrad am Bahnhof"-Service in Geilenkirchen DB





Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V. (Spurweite 60 cm)

Postdamm 166
D-4830 Gütersloh 1

Die DKBM ist keine Museumsbahn im eigentlichen Sinne, sondern eine „Dampf-eisenbahn unter technikgeschichtlichen Aspekten“.

Hier werden alle Dienste und Arbeiten, incl. Heizer und Lokführer nur von Mitgliedern wahrgenommen.

Auf einer ringförmigen Demonstrationsstrecke wird mit Eigenbau-Personenwagen öffentlicher Personenverkehr durchgeführt, fallweise auch Güterverkehr mit Feldbahnmaterial.

Hauptattraktion der DKBM sind die typenmäßig sehr interessanten und unterschiedlichen Lokomotiven.

Fahrplan 1977

Abfahrt der Züge vom Bhf. Mühlenstroth-Postdamm:

10.27	10.46	11.04	11.20
11.43	11.59	12.16	
14.19	14.35	14.52	15.09
15.33	15.47	16.00	16.12
16.32	16.44	16.57	17.12
17.35	17.52	18.07	

Die Züge verkehren sonn- und feiertags vom 1. Mai bis 9. Oktober 1977.

Achtung! ZWEIZUGBETRIEB findet 1977 an folgenden Tagen statt:

1. 5., 29. 5., 12. 6., 10. 7., 7. 8., 21. 8., 18. 9., 9. 10.

Änderungen vorbehalten.

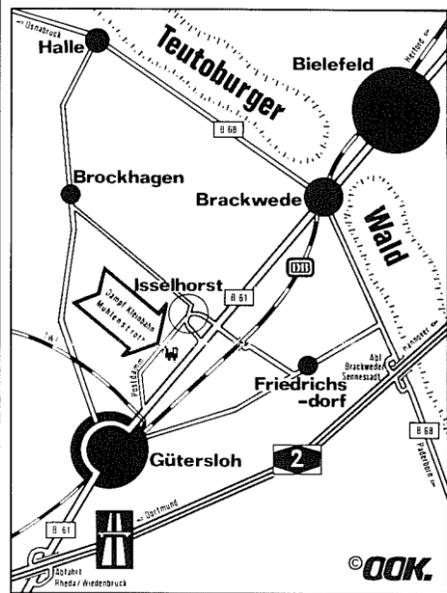
Hier die Triebfahrzeugliste:

- 1 „MöLM“ Bn2t, Hohenzollern 1897
- 2 „August Bentlage“ Bn2t, Henschel 1948
- 3 „Fürst Pückler“ Dn2t, Borsig 1918 ex Muskauer Waldbahn, ex HF-Brigadelok
- 4 „Frank S.“ Cn2 m. Schlepptender, Henschel 1941 ex Rügen, ex Heeresfeldbahn
- 5 – Bn2t, Orenstein & Koppel 1936
- V 11 B, Chr. Schöttler 1950
- V 12 B, Deutz 1941

Lok 1-4 sind betriebsfähig und werden abwechselnd oft auch zwei, drei ausnahmsweise auch



So finden Sie nach Mühlenstroth:



Eine Bitte an alle Eisenbahnfreunde:

Eine Fahrt auf der DKBM kostet nur 1,- DM. Daher bitte nicht nur fotografieren, sondern mehrmals mitfahren und Ansichtskarten und Broschüren kaufen. Allein damit kann der Fortbestand und der Ausbau der Bahn gesichert werden.

Selfkantbahn

Geschäftsstelle Aachen der IHS zieht um

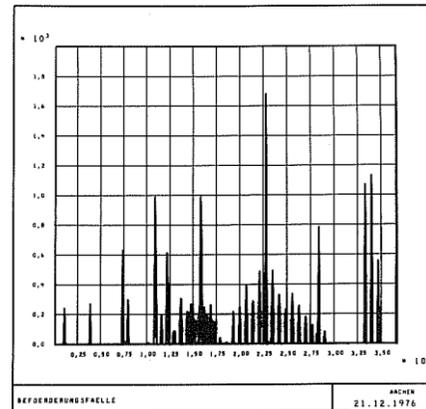
Wie jedem bekannt sein dürfte, befindet sich die Hauptgeschäftsstelle der IHS in der dem Betrieb „Selfkantbahn“ nächstgelegenen Großstadt, in Aachen, da auch hier die für die IHS zuständigen Behörden (TUV, Finanzamt) ihren Sitz haben. Die Akten sowie die ein- und ausgehende Post wurden dabei bisher in der Privatwohnung eines Aachener Mitgliedes bearbeitet, der seine Räumlichkeiten für die Geschäftsstunden sowie eine Abstellkammer für die Aktenberge (ca. ein Kubikmeter Papier) unentgeltlich zur Verfügung stellte. Da infolge Umzugs sich die Geschäftsstelle nach neuen Räumlichkeiten umsehen mußte, wollten wir nun ebenfalls in das Rathaus verlegen und hatten zunächst den Krönungssaal des historischen Aachener Rathauses ausgewählt. Da sich der Hausherr (Kaiser Karl der Große, der als Bronzestatue in einer Ecke des Saales steht) jedoch zur Frage der Mitgliedschaft in der IHS nicht eindeutig äußern konnte, wird die Bearbeitung der Akten, die Postsortierung und die Redaktionsarbeit für die („Museumseisenbahn“) nach wie vor in einer Privatwohnung stattfinden; die Räumlichkeiten wie auch die Arbeitskraft der Sachbearbeiter werden nach wie vor unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die Anschrift bleibt jedoch weiterhin dieselbe (Postfach 603 in Aachen). Auch der Telefonanschluß ändert sich nicht: Wir haben keinen. Die bislang im Impressum der dme falsch gedruckte und als falsch wiederholt reklamierte Nummer war der Privatanschluß eines Mitgliedes und nie der IHS-Anschluß. Infolge Umzugs ist nun auch diese Privatnummer unzutreffend. Fernmündlich können Anfragen lediglich über die Gaststätte Beckers-Heinrichs in Gangelt 5 (Schlierwaldenrath, 0 24 54 / 52 62) oder die Privatanschlüsse der Vorstandsmitglieder erfolgen.

Schriftliche Anfragen an die Geschäftsstelle können übrigens zur Freude des Auskunftsuchenden und unseres Kassierers zügiger und billiger beantwortet werden, wenn ein Rückumschlag oder Rückporto beigelegt wird, da im anderen Falle erst ein (fünffach ausgefüllter) Antrag der Geschäftsstelle an unseren Kassierer eingereicht werden muß, um die Portoauslagen aus unserer so arg strapazierten Vereinskasse zu bewilligen. hw

Statistisches aus den 750 Betriebstagen der Selfkantbahn in 1976

In der Saison 1976 führen vom 19. 4. 1976 bis 1. 10. 1976 insgesamt 308 Züge lt. veröffentlichtem Fahrplan, zusätzlich mit den eingesetzten Sonderzügen und Sonderveranstaltungen ergibt das in der Summe 368 Züge im Personenverkehr. Die Beförderungsfälle sind trotz geringerer Zugzahl gegenüber 1975 (324 Züge Planverkehr, 370 Zugfahrten gesamt 1975) leicht angestiegen von 14 217 auf 17 335 in 1976, die Mitgliederfahrten betragen davon etwa 10 % (1786). Wie sehr die Beförderungsziffern bei einer Museumsbahn schwanken, zeigt die Graphik, die die Beförderungsziffern jedes Tages als schlanke Säulen darstellt (waagerechte Achse: Tagesordnungsziffern 0-365, gedruckt in Hunderstel; senkrechte Achse: Beförderungsziffern, gedruckt in Tausendstel). Diese Unregelmäßigkeiten in der Besetzung der Züge, schwankend zwischen den Extremwerten von 7 Beförderungsfällen (4. Juli bei 39 Grad im Schatten, 186. Tag) und 1683 Beförderungsfällen (IHS-Dampffest: 5 Jahre Dampfbetrieb, 15. August, 228. Tag) entspricht natürlich keineswegs den angestrebten betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten einer Touristikbahn (siehe Artikel in dem Heft 3/1976), sondern unterliegt den Zufälligkeiten von Wetter, Werbung und weiteren zugkräftigen Freizeitveranstaltungen im Vergleich zur Selfkantbahn. Jeder Betriebstag, der in Werbeaktionen der Mitglieder (Handzettel- und Plakatwerbung) sowie Presseankündigungen werbemäßig vorbereitet war, schlägt in der Betriebsstatistik zu Buche (extrem hohe Säulen in der Graphik). Die Sonn- und Feiertage dazwischen, die nicht extra mit Werbekampagnen vorbereitet wurden, in der Meinung, die Fahrgäste kämen ja eh und kennen den Fahrplan, das genüge, zeichnen sich durch niedrige Beförderungsziffern und unangünstige Platzausnutzungsziffern aus. Die durchschnittliche Platzausnutzung lag 1976 bei 37,6 % und läßt

sich somit durchaus mit gewerbsmäßig betriebenen Nahverkehrsunternehmen vergleichen (zum Vergleich: Hamburger Hochbahn ca. 15 %), einige Tage weisen 100 % und mehr auf (insbesondere bestellte Sonderzüge), die Tage der sommerlichen Hitzeperiode sind das andere Extrem. Im vergangenen Jahr wurde erstmals das Verhältnis der Erwachsenen zu den Kindern unter den Fahrgästen beobachtet und aufgeschrieben, um Vergleiche und Vorausberechnungen zu ermöglichen (im Zusammenhang mit dem Durchschnittspreis). Das Verhältnis liegt im Jahresmittel bei 1,75 Erwachsenen je Kind, bei den Nikolaus-Sonderfahrten (kinderfreundliches Beiprogramm) bei 1,16-1,29, bei den Eisenbahnfreunde-Sonderveranstaltungen bei 2,31 (15. August) bis 3,15 (Pflingsten, intern. Museumsbahntreffen). Weitere statistische Angaben für 1976: Personenkilometer 86 574, gefahrene Zug-Kilometer 1 831, angebotene Sitzplätze (alle Züge) 46 012. Auf eine weitere Aufschlüsselung (insbesondere je Fahrzeug) wird an dieser Stelle verzichtet und auf die Jahreshauptversammlung verwiesen. hw



Beförderungstatistik der IHS-Selfkantbahn 1976

Gleisbau

In der Vergangenheit wurde auch der Gleisbau nicht vernachlässigt und so können im Bahnhof Birgden beide Gleise nach Grundenerneuerung wieder befahren werden. Die Bahnhofssanierung erstreckte sich auch bis zum Bahnübergang L 227, der selbst auch erneuert und in der Höhenlage der Straße angeglichen wurde. Auf der Strecke wurde unter anderem auch bei der Hochspannungsleitung einzelne Schwellen ausgewechselt und an einem Wochenende sogar ein ganzes Joch, wobei sich, wie schon beim Einschottern in Birgden, ein Traktor mit Frontladeschaufel, den ein Kölner Mitglied eigens für diesen Zweck angeschafft hat, sehr zweckmäßig erwies (siehe Fotos). U.Sp.

Das neueste IHS-Gleisbaugerät im Einsatz: mit seiner Hilfe wurde ein 15-m-Gleisjoch in 6 Stunden erneuert. Foto: H. Wall

Letzte Gleisarbeiten im Bereich des Bahnhofs Birgden und des erneuerten Bahnübergangs L 227 Foto: H. Wall

Terminkalender

Ostern, 10. und 11. April: Saisonöffnung; an beiden Tagen Mehrzugbetrieb.
Pflingsten, 29. und 30. Mai: an beiden Tagen Mehrzugbetrieb.

Ende Juli (vorauss. 22. bis 31. Juli): 4. IHS-Studienreise. Reiseroute: Köln - Kempen - Reutte - Garmisch-Partenkirchen - Innsbruck - Brenner - Meran - St. Moritz - Tirano - St. Moritz - Andermatt - Zermatt - Lötschberg - Basel - Köln. Aufenthalt in Garmisch-Partenkirchen, Innsbruck, Meran, St. Moritz und Zermatt mit Ausflügen nach Oberammergau, Zugspitze, Stubaital/Achensee/Zillertal, Salomonenfahrt auf der Rhätischen Bahn.

Reiseunterlagen erhältlich bei IHS, Postfach 703, 5100 Aachen. Bitte Rückporto beilegen!



Erstmals bei den Nikolausfahrten wurde eine neue Zugbeleuchtung in Betrieb genommen. Bisher wurde die 24 V-Beleuchtung der Wagen vom Lokgenerator aus versorgt, dessen Leistung von 500 W aber für lange Züge wie z. B. zu Nikolaus nicht ausreichte. Deshalb wurde im Packwagen ein leistungsfähiger Transformator eingebaut, der von einem mitgeführten Stromerzeugeraggregat gespeist wird und die erzeugten 220 V auf 24 V transformiert und damit dann die Wagen versorgt. Neben der dreifachen Leistung hat diese neue Anlage auch den Vorteil, daß der Zug auch beim Umsetzen der Lok beleuchtet bleibt und sogar in Schierwaldenrath am Bahnsteig an das ortsfeste 220 V-Netz angeschlossen werden kann, z. B. für ein gemütliches Beisammensein im Buffetwagen.

Noch vor den Nikolausfahrten wurden alle 4 Achsfedern des ex MEG Wagens 54 ausgebaut und bei einer Aachener Firma überholt. Bei den Probefahrten nach dem Wiedereinbau wurde eine wesentliche Verbesserung des Federungskomforts festgestellt. U.Sp.

Nikolaus '76

Am 28. November 1976 war es wieder einmal soweit: der von den Aktiven alljährlich schon fast gefürchtete, vom Kassenwart herbeigesehnte „Schlachttag“ der ersten Nikolausfahrt war da! Nachdem die Selkantbahn im Jahr zuvor beim gleichen Anlaß vor dem Fahrgastansturm hatte kapitulieren müssen und einen Teil der Besucher nicht mehr im Zug hatte unterbringen können, sollte uns diesmal ein ausgeklügelter Fahrplan und eine bis ins letzte durchdachte Organisation vor größeren Überraschungen bewahren.

Ein Großaufgebot an Aktiven stand für die Abwicklung des Programms bereit: 2 Lokführer, 2 Heizer, 1 Zugführer pro Wagen (max. 6 Personenwagen im Einsatz) je ein Schaffner, unsere gesamte Damenriege als Packwagen-Besatzung (für den Weckmänner-Nachschub) ja sogar zwei Nikoläuse und zwei „Schwarze Männer“. Hinzu kamen diejenigen, die den Verkaufstand und die Fahrkartenausgabe in Gillrath betreuten, ein „Kraftfahrer vom Dienst“ der den Nikolaus zum Einstiegspunkt Stahe brachte, ein Einsatzleiter in Schierwaldenrath, der die Mikrofonanlage in der Gaststätte überwachte und den Nikoläusen beim Anziehen ihrer Gewänder half, ein Einsatzleiter auf dem Zug sowie ein Fachmann für die Licht- und Stromversorgung des Zuges. Nicht vergessen wollen wir bei dieser Aufstellung die Aachener Bäckerei Kaussen, die uns 1000 Weckmänner für die Weihnachtstüten lieferte, die Firma Josef Palmen, die uns kostenlos Äpfel und Mandarinen überließ und sicher nicht zuletzt das Personal der Gaststätte Beckers-Heinrichs, das um das leibliche Wohl der Fahrgäste besorgt war. Allen Beteiligten ist für den erfolgreichen und reibungslosen Verlauf der Nikolausfahrten zu danken.

Um eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf unser beschränktes Sitzplatzangebot zu erreichen, wurden die Fahrten auf drei Sonntage ausgedehnt; ferner wurden pro Sonntag drei Nikolauszüge anstelle von nur zweien im Jahr 1975 angeboten. Diese Erweiterung des Fahrplans wurde durch den Einsatz des Triebwagens T1 erreicht, der den Zug in Schierwaldenrath umrangierte. Währenddessen konnte Dampflok 21 Kohlen und Wasser fassen, wodurch die betrieblich erforderliche Aufenthaltszeit auf 10 Min. herabgesetzt werden konnte. Gleichzeitig fand in der Gaststätte Beckers die Nikolausfeier statt. Zum Ende dieser Feier kam der Zug aus Richtung Gillrath zum zweiten Mal in Schierwaldenrath an; die Fahrgäste stiegen aus und folgten St. Nikolaus in die Gaststätte, während die Teilnehmer der ersten Fahrt wieder die Rückreise antraten.

Alle drei Sonntage verliefen planmäßig und ohne Pannen. Glückliche Gesichter bei den vom Nikolaus bescherten Kindern, zufriedene Mienen bei unseren Aktiven und 2832 Beförderungsfälle für die Statistik waren das schöne Ergebnis der diesjährigen Nikolausfahrten. Hans Schweers

Am alten Haltepunkt Stahe kam der Nikolaus mit einem Pony-Gespänn angefahren und bestieg den Zug, um den mitfahrenden Kindern Weckmänner und Äpfel zu überreichen. Foto: H. Wall
St. Nikolaus geht durch den Zug. Foto: U. Spillner

Silvester in Schierwaldenrath

Die arbeitgeberfreundliche Lage der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage brachte es mit sich, daß viele unserer Aktiven während der Silvesterwoche nicht in den Selkant kommen konnten so daß diesmal keine weltbewegenden Arbeitsergebnisse vom traditionellen Silvestertreffen gemeldet werden können. Dennoch wurde manche Kleinarbeit erledigt, die immer wieder liegengeblieben war.

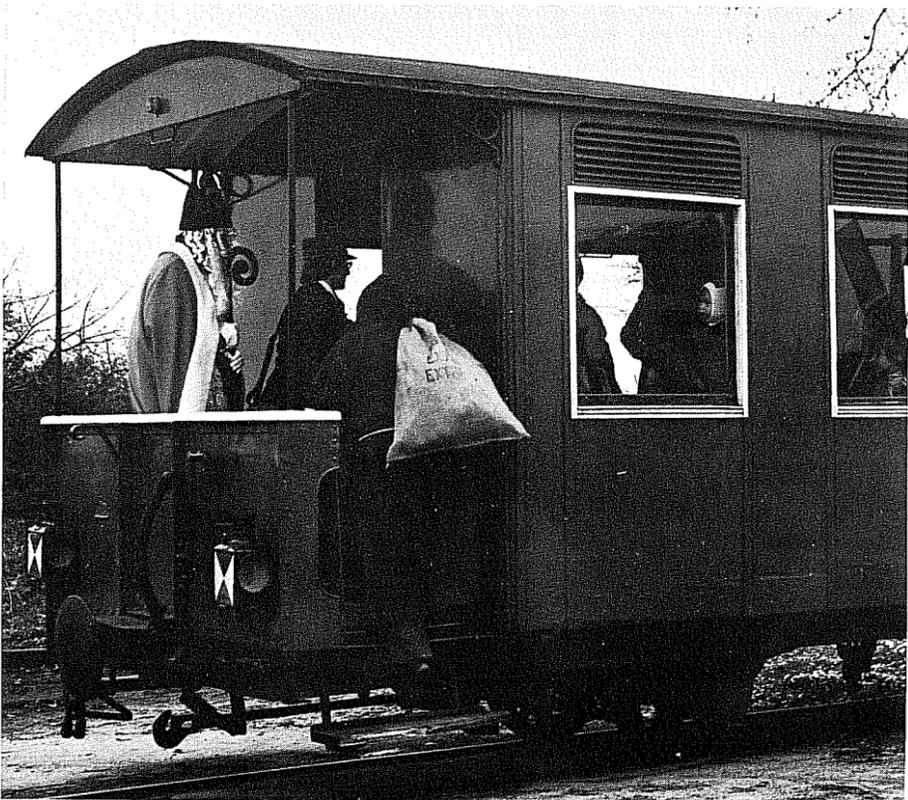
Diesmal klappte es denn endlich auch einmal, am letzten Tag im alten Jahr die Arbeit schon mittags zu beenden und die seit Jahren geplante „Eisenbahner-Auto-Rallye“ zu starten. Rund 20 Aktive in insgesamt sieben Gruppen wurden mit allerlei kniffligen und nicht immer ganz ernst zu nehmenden Aufgaben („Was kostet eine Rückfahrkarte von Geilenkirchen nach Neapel?“) kreuz und quer durch den Selkant geschickt. Da waren die Schwellen auf der Kreisbahnbrücke über die Wurm zu zählen, ein altes Bahnhofsgebäude anhand eines Fotos zu identifizieren, eine Rechenaufgabe zu lösen, die die Fabriknummer unserer Lok 13 enthielt und zum Schluß einen bestimmten Kilometerstein der Geilenkirchener Kreisbahn ergab u. a. m. Ganz Fin-

dige lösten mehrere Aufgaben, die sich auf die Kreisbahn bezogen, indem sie einfach unseren Betriebsleiter Albert Schippers in seiner Mittagsruhe störten und ausfragten. Sonderaufgabe war das Dichten eines Liedes über die Selkantbahn; hier eine Kostprobe aus den abgelieferten Kunstwerken. gereimt von Jean-Pierre Sentenbien, unserem 2. Vorsitzenden:

Auf dem kleinen Selkantbähnchen
Sieht man heut noch weiße Fähnchen,
Und es freut sich jedermann,
Daß sie weiter dampfen kann.
Auf dem kleinen Selkantbähnchen
Weint der Heizer nie ein Tränchen:
Hab'n Sie unsere Lok gesehen?
Sie macht Dampf im Handumdrehen.

Nach der abendlichen Siegerehrung, bei der hochprozentige Preise verteilt wurden, gingen die letzten Stunden des alten Jahres bei Musik, Sekt und guter Stimmung schnell vorüber. Mit einem bunten Feuerwerk wurde das Neue Jahr begrüßt, das sich uns hoffentlich nur von der angenehmen Seite zeigen wird.

Übrigens die Rückfahrkarte Geilenkirchen-Neapel kostet genau DM 300,40! hs





141 R 420 — Eine Amerikanerin in Frankreich

Jean-Pierre Sentenbien

Nein, es handelt sich hier nicht um ein unbekanntes Werk Arthur Honeggers oder George Gershwins. Bleiben wir auf den Schienen, denn es handelt sich wirklich um eine Dampflokomotive. Aber laßt uns alles der Reihe nach erzählen . . .

Kurz vor Ende des Krieges reiste eine französische Delegation in die USA, um die Lieferung einer großen Serie von Lokomotiven für die unmittelbarsten Bedürfnisse der schwer betroffenen SNCF — von 19 000 Lokomotiven waren nur noch knapp 3 000 einsatzfähig — sofort nach der Befreiung Frankreichs festzulegen. Der Wunsch lautete auf eine kräftige, unkomplizierte Gemischtzuglokomotive, bei der angesichts der Verhältnisse in der Nachkriegszeit mehr Wert auf leichte Unterhaltung und einfachen Betrieb als auf besondere Wirtschaftlichkeit gelegt wurde. Eine einfache und robuste Konzeption war in diesen schweren Zeiten der SNCF lieber als ästhetische und technisch raffinierte Anwendungen. In den Köpfen der Delegationsmitglieder kreisten die Gedanken um eine zweizylindrige Version der mittlerweile sehr populären 141 P (eine 1D1 h4v-Lokomotive von André Chapelon), die zur Beschleunigung von Entwurf und Herstellung in vielen Teilen amerikanischen Normen und der dortigen Praxis folgen sollte. Diese Verschmelzung französischer Ideen mit amerikanischer Übung war nicht neu, denn die P.O. hatte bereits 1914 eine zweizylindrige „Mikado“ mit 30 Exemplaren geplant, aufgrund des Krieges aber nur zwei fertiggestellt. Später kamen auch 2C1-Maschinen — überhaupt die ersten Pacifics Europas. Man kann wohl sagen, daß ohne die besonderen Umstände des Krieges niemals eine so von den französischen Gepflogenheiten abweichende Maschine über die Gleise der SNCF gelaufen wäre. Ebenso sicher ist, daß sie auch nirgendwo sonst gefahren wäre, denn trotz der Entstehung nach amerikanischen Fertigungsverfahren und amerikanischer Detailkonstruktion hob sie sich von der dortigen Praxis noch viel stärker ab als von den Verhältnissen in Frankreich.

So wurden alsbald nicht weniger als 1 340 Maschinen vom Typ 1D1 h2 bestellt und unter der Baureihen-Nummer 141 R eingesetzt. Siebzehn Maschinen erreichten allerdings den französischen Boden nie — sie gingen am 13. April 1947 während eines schweren Sturms im Nordatlantik mit dem norwegischen Dampfer „Belpamela“ unter.

Als „Liberation-Typ“ (Befreiung) bezeichnet, hatten diese Lokomotiven recht beachtliche Leistungen. Die große Einfachheit in ihrer Auslegung machten die 604 ölgefeuerten und die 719 kohlegefeuerten Lokomotiven mit mechanischer Rostbeschickung ideal geeignet für die Erfüllung ihrer Aufgabe, den vom Krieg gestörten Betrieb der SNCF wieder in Gang zu bringen. Nachdem die Krise vorüber war und Frankreich sich der Elektrifizierung zuwandte, blieben die „Liberations“ im Betrieb, dank ihrer Fähigkeit, an einem Tag lange Güterzüge und am nächsten Tag rasche Expresszüge zu befördern (offiziell war ihre Belastungsnorm 1 350 Tonnen für Güterzüge mit 48 km/h oder 540 Tonnen für Personenzüge mit 104 km/h). Die Zwei-

zylinder-Lokomotiven mit einfacher Expansion wurden wegen des hohen Brennstoffverbrauchs recht oft kritisiert. Sie verbrauchten oft 50 % mehr als die nach dem Krieg in Frankreich gebauten flinkeren, eleganteren Verbund-1D1 der 141 P-Serie. Aber als die Jahre vergingen, leisteten die stämmigen Lokomotiven weiterhin ihren Dienst unter Bedingungen, welche ihre temperamentvolleren französischen Vettern zum Schwanken brachten. Man machte dann in Frankreich die Erfahrung, welche die amerikanischen Eisenbahner vor Jahren gelernt hatten: wenn die Arbeitslöhne die Unterhaltungskosten in die Höhe treiben und gelernte Handwerker in andern, besser bezahlten Industrien Arbeit finden, rollt die einfache, rauhe Dampflok weiter. In Deutschland machte und macht man heute noch zum Teil die gleiche Erfahrung mit den Baureihen 41, 44 und 50. Die 141 R war tatsächlich weniger in den Depots und länger auf der Strecke, und sie bewies nun erst ihre andersgeartete Wirtschaftlichkeit. So kam es in Frankreich, daß, während die 241 P sich in temporäre Asyle in Le Mans und Nevers zurückziehen mußten, die kräftigen „Liberations“ nahezu alle noch mit Dampf betriebenen Strecken Frankreichs befuhren. Mit schwerem Rauch und lautem Auspuff zeigten sie eindrücklich für welche Art von Verkehr sie eigentlich daherkamen. Als zum Beispiel die Pacifics in Calais Anfang 1969 optimistisch-erwartungsvoll zurückgezogen wurden, haben die 141 R einen Sommer lang, wegen fehlender Diesellokomotiven nicht weniger als den „Flèche d'Or“ („Goldener Pfeil“ - Schnellzug zwischen Paris und London) befördert. Sie hielten die Fahrzeit so gut, daß die 201 in den BW's verblieben. Wie sollte es dann anders sein: der letzte planmäßige Dampfzug der SNCF fuhr am 9. März 1974 von Bening nach Sarreguemines mit einer 141 R (Zug-Nr. 71025). Dieses Ereignis wurde leider weder bekanntgegeben, noch wurde es Gegenstand irgendwelcher Festlichkeiten. Für uns ist es hier aber interessant genug, zu wissen, daß die Lokomotive, die die lange und glorreiche Tradition des französischen Dampfes zu schließen hatte, keine andere war als 141 R 420 (BW Sarreguemines). Wie viele andere Dampflokomotiven war ihr Schicksal bereits beschlossen, und sie sollte nach Ablauf der Kesselfrist in den Hochofen verschwinden. Um dies aber zu vermeiden, raffte sich eine kleine Gruppe ehemaliger Dampflokführer zusammen, zu der zahlreiche Dampfenthusiasten sich alsbald gesellten, um die Lokomotive vor dem beschämenden Ende zu retten, um sie später vor Museumszügen wieder einzusetzen. Eine rechtmäßige Gesellschaft wurde zu diesem Zweck gegründet, die Société Civile de Conservation de la 141 R 420 (Gesellschaft für die Erhaltung der 141 R 420), die die SNCF dazu bewegte, ihr die Maschine zum Schrottpreis zu überlassen, immerhin 70 000 F (ca. DM 42 000). Um diese nicht unbedeutende Summe für Lok und Ersatzteile aufbringen zu können, werden 1 000 Anteile zu je 70 F (DM 42,-) angeboten, die jeden, der sie erwirbt, zum Miteigentümer der Lokomotive macht.

Alle hoffen — und wir natürlich auch — daß die 141 R 420 bald den Schuppen in Sarreguemines verlassen können, wo sie die SNCF freundlicherweise unterbringt, um in einer neuen Pracht vor Museumszügen voller winkender und jubeln-

der Fahrgäste den Schienenstrang wieder erobert. Ein Vorhaben, das eigentlich auch von deutscher Seite Unterstützung verdient.

Helft mit!

(Interessenten wenden sich bitte an Jean-Pierre Sentenbien, Weyerstraße 27, 5000 Köln 1)

Die 141 R

Erbauer: USA: Lima

141 R 1 — 180

1021 — 1100

1101 — 1120 (280 Stück)

Alco

141 R 181 — 440

861 — 1020

1121 — 1160 (460 Stück)

Baldwin

141 R 441 — 700

701 — 860

1161 — 1200 (460 Stück)

Canada:

Montreal Loc. Works

Canadian Loc. Works

141 R 1201 — 1300 (100 Stück)

141 R 1301 — 1340 (40 Stück)

Lieferzeit: 1945 — 1947

Stückzahl: 1340 (Mit dem Untergang der Belpamela gingen die Lokomotiven 141 R 1220 — 1235 und 141 R 1241 verloren).

Bauart: 1 'D 1' h2
 Dampfüberdruck: 15,5 kg/cm²
 Rostfläche: 5,16 qm
 Heizrohre: 175
 Rauchrohre: 36
 Heizfläche: 250,74 qm
 Überhitzfläche: 65,4 qm
 Kesselinhalt: 10,695 m³ Wasser
 4,205 m³ Dampf

Zylinderdurchmesser: 597 mm
 Kolbenhub: 711 mm
 Treibraddurchmesser: 1650 mm
 Laufraddurchmesser vorn: 914 mm
 Laufraddurchmesser hinten: 1067 mm
 Achsdruck: 20 Tonnen
 Zugkraft: 24,2 Mp
 Gesamtgewicht mit Tender: 187 Mp
 Reibungsgewicht: 80 Mp
 LÜP: 23487 mm

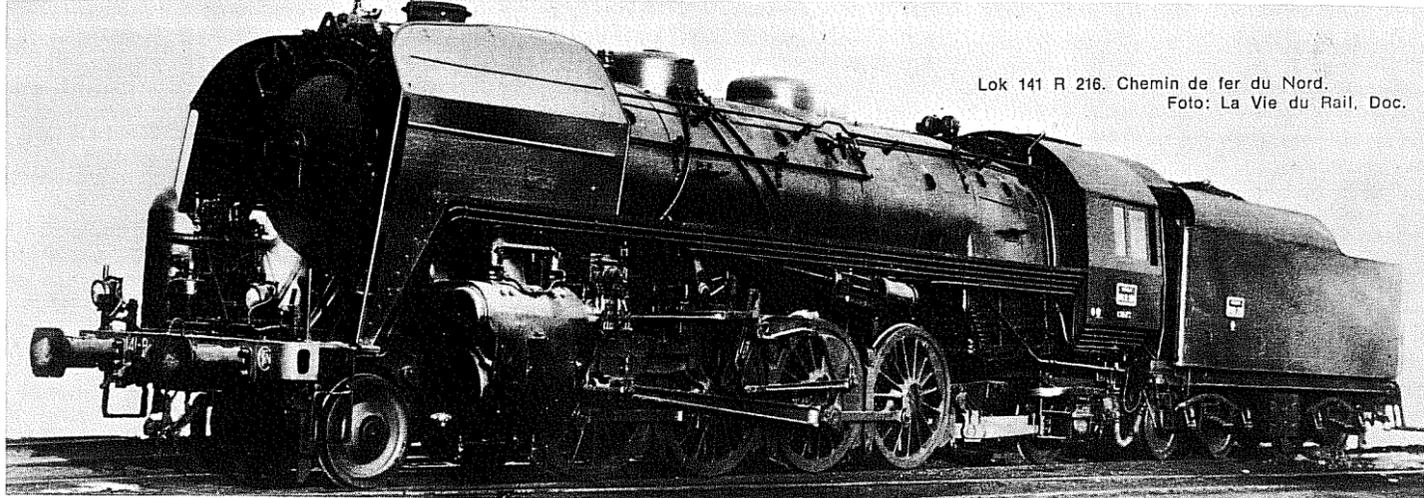
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
 Indizierte Leistung: 2928 PSI
 Tender: 30 R - Typ
 Kohle 11,5 t
 (21,6 m³ □)
 Wasser 30 m³
 Gewicht 72 t

Die Lieferungen unterscheiden sich wie folgt:

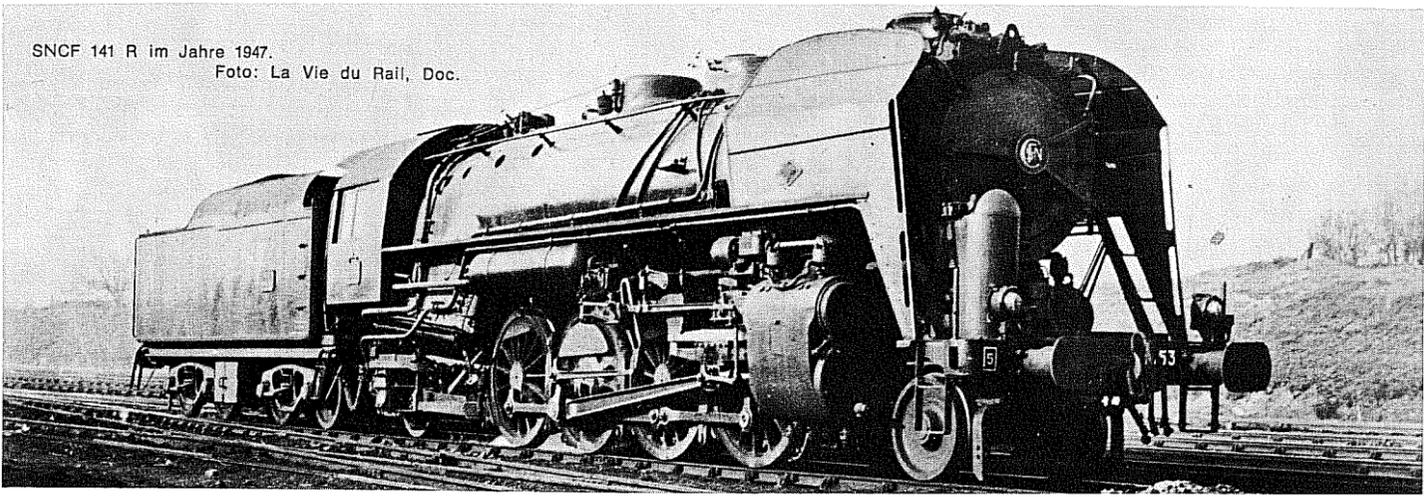
141 R 1 — 700 Kohlenfeuerung mit Stoker, amerikanische Saugzuganlage, Speichenräder
 141 R 701 — 1200 Ölfeuerung, Kylchap - Saugzuganlage, Antriebsachse mit Boxpok-Rädern
 141 R 1201 — 1219 Kohlenfeuerung mit Stoker, Kylchap-Saugzuganlage, Boxpok-Räder auf allen angetriebenen Achsen
 141 R 1236 — 1240 Ölfeuerung, Kylchap-Saugzuganlage, Boxpok-Räder auf allen angetriebenen Achsen
 141 R 1242 — 1340 Ölfeuerung, Kylchap-Saugzuganlage, Boxpok-Räder auf allen angetriebenen Achsen

Einsatzgebiete:

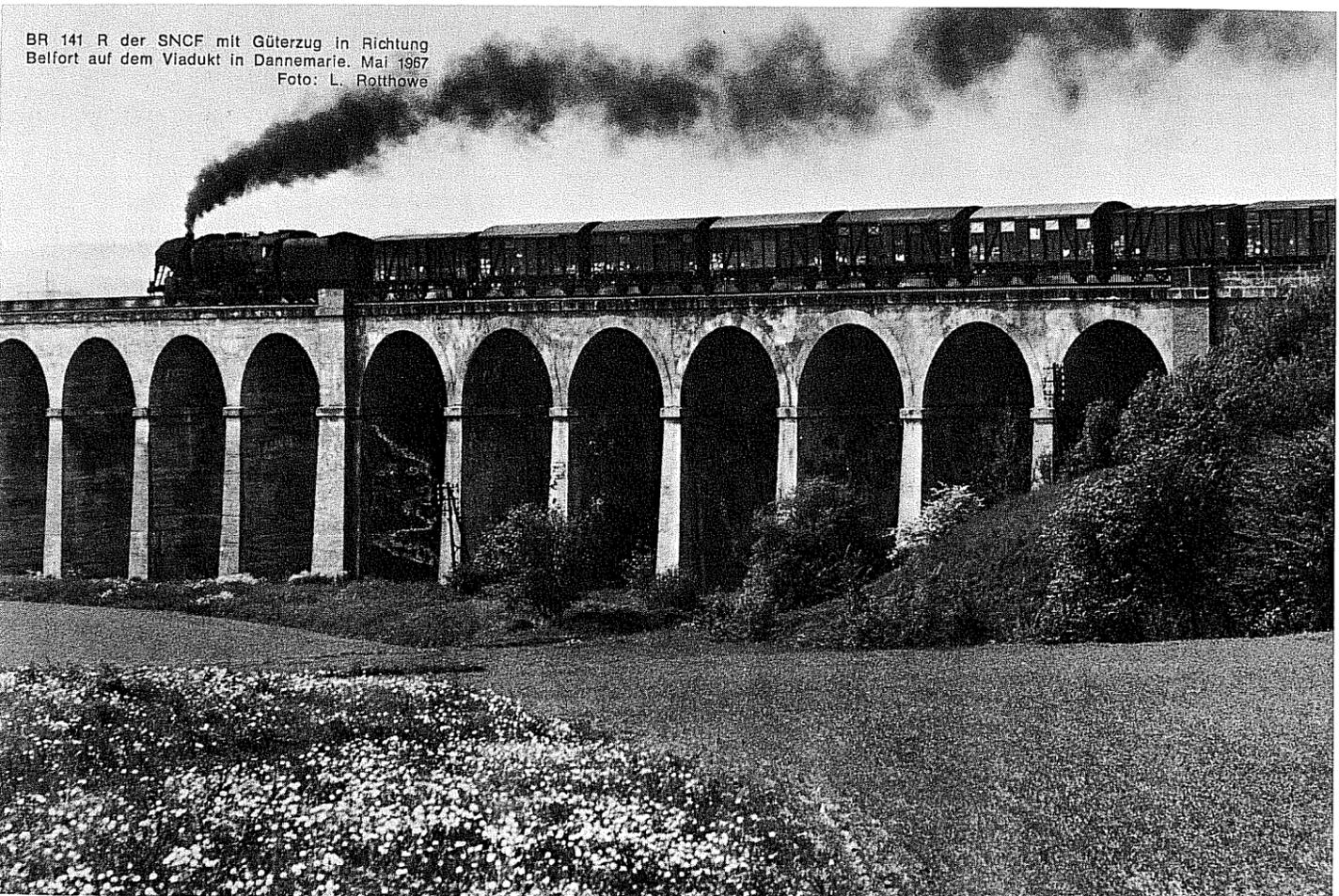
Bahnregion:	Ölfeuerung	Kohlenfeuerung:
Ost	340	—
Nord	234	—
West	—	219
Südwest	80	166
Süd	15	219
S N C F	719	604



Lok 141 R 216. Chemin de fer du Nord.
Foto: La Vie du Rail, Doc.



SNCF 141 R im Jahre 1947.
Foto: La Vie du Rail, Doc.



BR 141 R der SNCF mit Güterzug in Richtung Belfort auf dem Viadukt in Dannemarie. Mai 1967
Foto: L. Rolthowe

Eine Begegnung mit der Oberweißbergbahn von Klaus-P. Quill

„Obstfelderschmiede!“ rief der Zugführer, „Obstfelderschmiede!“ Sekunden zuvor hatte der D 900 Dresden – Gera – Katzhütte quietschend gehalten. Eine Minute später brummte die 118er mit ihrer Wagenlast weiter. Ein Menschenstrom hatte sich aus den Wagen ergossen und eilte nun dem Treppenaufgang zur Talstation der Bergbahn zu. Im Nu waren alle Plätze besetzt und die vordere Plattform, voll verglast, als besonderer Aussichtspunkt schon überbelegt. Pünktlich 11.11 Uhr ruckte der Wagen, nach kurzer Verständigung mit der Bergstation per Funk, als Zug Nr. 17 an und fuhr los. —

Schon lange hatte mich diese Bahn interessiert, ja fasziniert. Im Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe von 1936 hatte ich sie gefunden. Im II. Teil, bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen unter der laufenden Nummer 174 steht sie verzeichnet: Die „Oberweißbacher Bergbahn AG“ in Lichtenhain (Kreis Rudolstadt) Thüringen.

Leitung: Oberregierungsrat Lehmann, Reg. Baum. a. D. Dreyzehner. Aktiengesellschaft. Kapitel 404 200 RM.

Linienführung: Obstfelderschmiede Reichsb. (Schwarzatal)-Lichtenhain (Standseilbahn 1,4 km, 320 m Höhenunterschied), Lichtenhain-Cursdorf (normalspurige Flachbahn 2,6 km).

Spur: Steilstrecke 1800 mm, Flachstrecke 1435 mm. Streckenlänge 4,0 km (eingleisig).

Betriebsmittel: 1 Dampflokomotive, 1 Triebwagen, 1 Personenwagen, 2 Güterwagen, 2 Spezialwagen.

Gefolgschaft: 12.
Verkehr, Betriebsleistung und Betriebs-einnahme 1935: 62 632 beförderte Personen, 3 648 t, 159 389 Personenkm, 11 067 tkm, 49 359 RM. —

1967 erschien im „LOK MAGAZIN“ ein erster Bericht über die Bahn und 1968 ein weiterer, gar vom Erbauer der Bahn. Nun wußte ich schon einiges mehr und die Ungeduld wuchs, diese Kleinbahn endlich selbst kennen zu lernen.

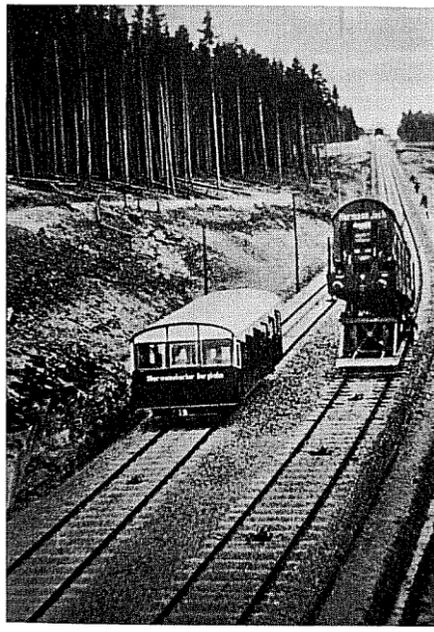
Doch ich mußte mich noch weitere sieben Jahre in Geduld üben, bis mir Eisenbahnfreunde aus der DDR die Einreise ermöglichten. Und dann war es soweit: „Obstfelderschmiede!“

Doch möchte ich zunächst die Geschichte der Bahn wiedergeben, wie ich sie mir in den Jahren vor 1975 zusammengestoppelt habe, einschließlich der Ergänzungen und Richtigstellungen, die ich an Ort und Stelle Dank eines Eisenbahners machen konnte.

1900. Jahrhundertwende. Boxeraufstand in China — Kolonial-Briefmarken auf des Kaisers Wunsch — Ein 4-PS-Daimler erreicht das Langstrecken-Rekordtempo von 14 km/h! Das sind die Schlagzeilen von 1900 und in dieser Zeit kommt es zur ersten Planfassung über verschiedene Bahnprojekte im Thüringer Wald, deren Mittelpunkt stets Cursdorf ist.

1918/19. Der Erste Weltkrieg ist zuende — Kaiser Wilhelm dankt ab — Deutschland wird Republik — Versailler Vertrag — Prohibition in den USA! In dieser Zeit schlägt der Baurat Professor Doktor Ingenieur Bäseler eine Standseilbahn vor.

Im Juni 1919 wird die „Oberweißba-



Erste Weiche am Anfang der Steilstrecke
Planmäßige Begegnung mit der Plattform in der Ausweiche.

cher Bergbahn AG“ gegründet. Veranschlagte Baukosten: 1,3 Mio Mark.

Doch schon im März 1920 mußte die Summe der schleichenden Inflation wegen auf 4,8 Mio Mark erhöht werden.

Doch der Bahnbau beginnt endlich, jedoch in Cursdorf. Viele Arbeitslose können eingestellt werden. Fichten aus dem Thüringer Wald und gebrauchte Schienen waren das hauptsächliche Baumaterial. Neben Pferdekraft wurde für die zwei Bauwagen eine DEUTZ Gasol-Lokomotive vom Städtischen Gaswerk Erfurt verwendet.

1921 wurde das Kleingeld knapp. Die vier Bahngemeinden Cursdorf, Deesbach, Lichtenhain und Oberweißbach beschlossen eigenes Notgeld drucken zu lassen. Die Wiedemannsche Druckerei AG in Saalfeld i. Th. übernahm die Aufgabe. Die Nennseite des ersten, am 1. Juli 1921 ausgegebenen 50-Pfennig-Scheines, zeigt die Wappen der vier Bahngemeinden. Die Bildseite, mit der Überschrift „Oberweißbacher Bergbahn, steilste Bahn der Welt“,

zeigt einen mit Wasserkraft angetriebenen Schmiedehammer. Der Schmied davor zeigt auf den Spruch: „Nach Oberweißbach, Lichtenhain, nach Cursdorf, Deesbach steigt hier ein“. — Der zweite Schein zeigt auf der Nennseite u.a. zwei Arbeiter, die Felsbrocken weghebeln. Auf einer Bildseite ist die Ausweiche mit dem Bergbahnwagen, der Plattform und aufgesetztem Personenwagen zu sehen. Auch dieser Schein lautet über 50 Pfennige. Darunter der Spruch: „Zur Bergeshöh für wenig Geld, trägt Dich die steilste Bahn der Welt“. Drumherum staunen die Zwerge des Thüringer Waldes.

Der Dritte im Bunde schließlich hält den Lorbeerkrantz hoch, gehalten von einem Streckenarbeiter und einem Bahnbeamten. Die Bildseite gibt einen Überblick über Lichtenhain mit seinen Bahnanlagen. Darunter der Spruch: „In schwerer Zeit, vereinte Kraft hat dieses stolze Werk vollbracht“. Auch dieser Schein zu 50 Pfennige.

Demnach war also bis zur Drucklegung dieser Geldscheine die komplette Anlage der Bahn fertiggestellt. Das Fahrgestell des Bergbahnwagens und die Plattform hatte die Gothaer Waggonfabrik Gotha geliefert. Zusammengebaut wurden beide an Ort und Stelle. Die Seilwinden in der Bergstation wurden von der Firma Bergseilbahn Heckel, Saarbrücken und Achern (Baden) geliefert, die elektrischen Teile kamen von Bergmann-Elektricitäts-Werke, Berlin.

Als vorgezogenes Weihnachtsgeschenk ging der erste Wagen am 21. Dezember 1921 über die Steilstrecke. Die vorausgeplante Bauzeit von 1 1/2 Jahren hatte sich damit auf über drei Jahre verlängert.

1922. Außenminister Rathenau wird ermordet — Ein Kleid kostet mittlerweile 46 Mio Mark — Rundfunk und Luftfahrt werden Vorreiter eines neuen technischen Zeitalters.

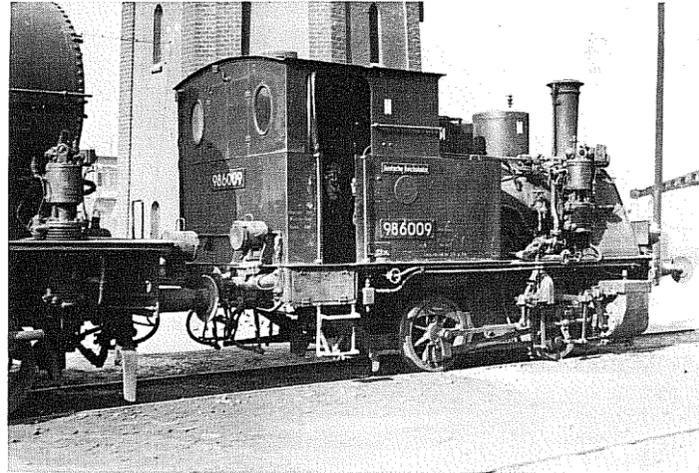
Die Bergbahn bekommt ihre Dampflokomotive für den Güterverkehr vom Smoschewer, eine B-Naßdampf mit extrem kurzem Radstand und 10 t Achsdruck. Der Oberleitungstriebwagen für die Flachstrecke trifft ein. Auch ihn hat die Wggf. Gotha geliefert. Schon werden sonntags die ersten Passagiere befördert, der Güterverkehr läuft bereits seit Februar. Da reißt es den Motor der Seilwinde infolge unsachgemäßer Behandlung auseinander! Die Reparatur zog sich in die Länge. Die Goldmark war mittlerweile zur Billmark (1 000 000 000 000) geworden. Trotzdem wurde auf der Flachbahn am 1. März 1923 der Gesamtverkehr feierlich eröffnet.

Gefahren wurde mit dem Gothaer Triebwagen, der elektrifiziert, seinen 500 Volt Fahr-Gleichstrom über einseitig nach links versetzte Lyrabügel aus einer Eisenfahrleitung bezog. Eingespeist wurde in Lichtenhain mit dem Generator der Seilwinde und mit hintereinander geschalteten Batterien.

Am 15. Mai 1923 konnte das Gesamtwerk der Öffentlichkeit übergeben werden. Es war geschafft!

Als dann am 13. Oktober desselben Jahres das Ermächtigungs-Gesetz verabschiedet wurde, stand auch dem Glück der Oberweißbacher Bergbahn nichts mehr im Wege!

Der Sommerfahrplan sah 28 Züge täglich vor. Zug Nr. 1 „durchraste“ die Flachbahn in nur 7 Minuten. In Cursdorf wurde gewendet und sofort zurückgefahren. Dieser Zug Nr. 2 hatte 8 Minuten Fahr-



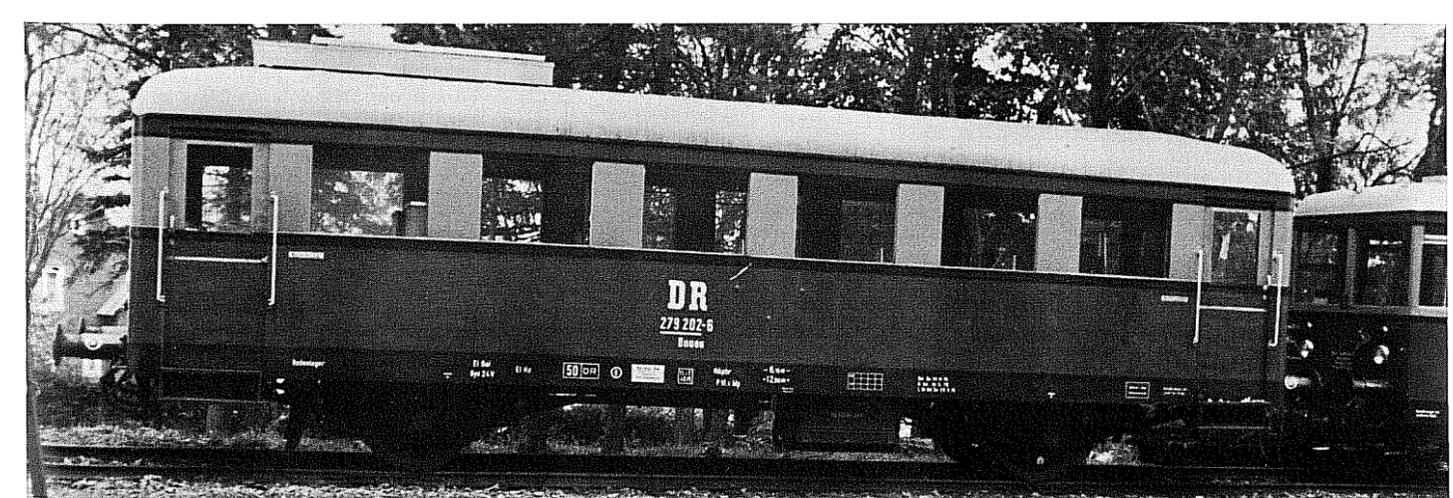
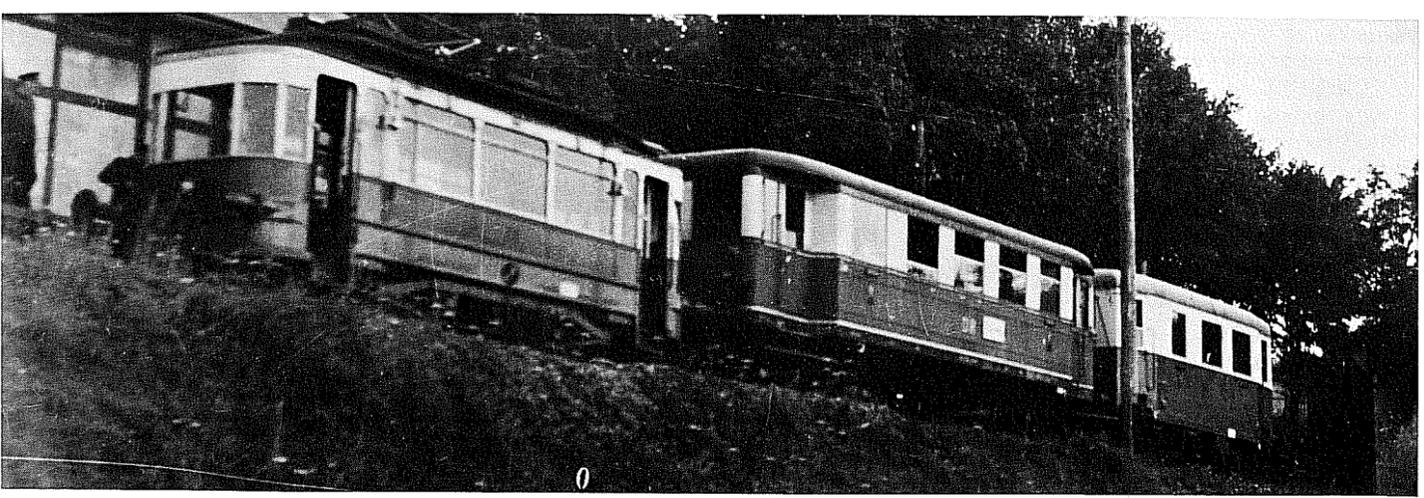
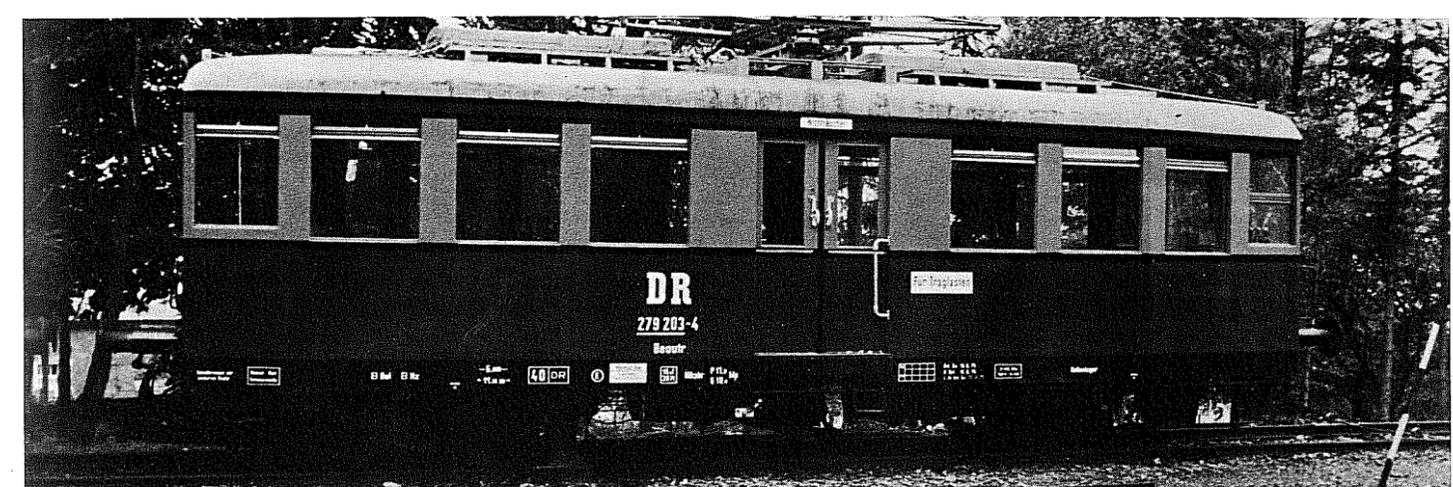
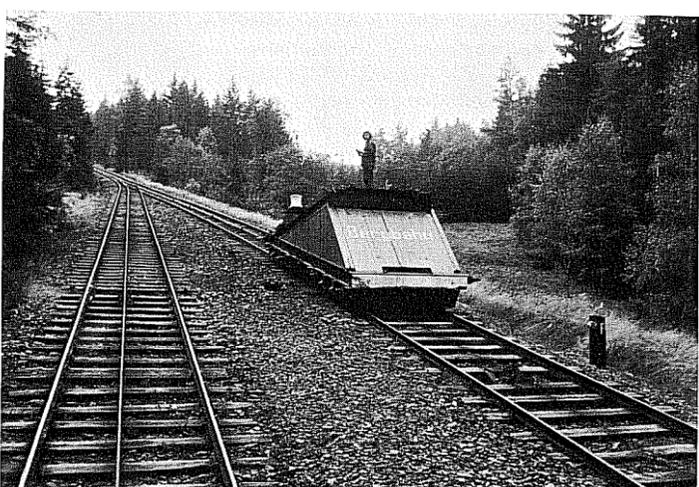
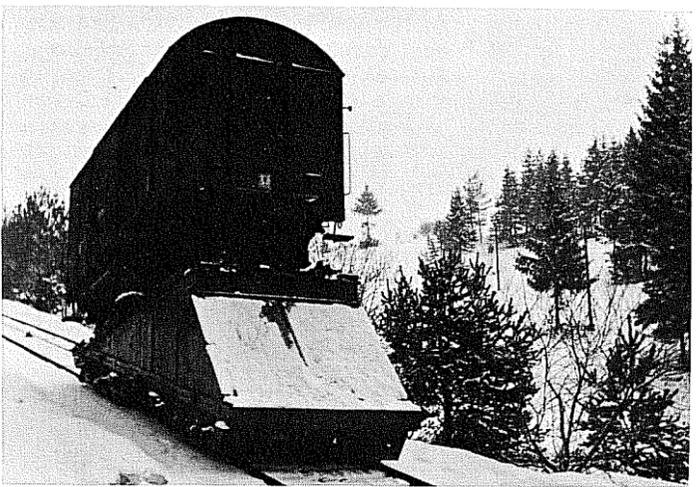
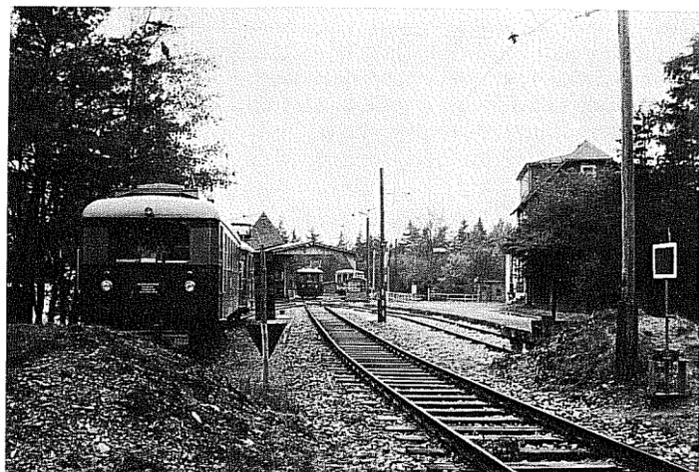
Lichtenhain a d Bergbahn - Cursdorf

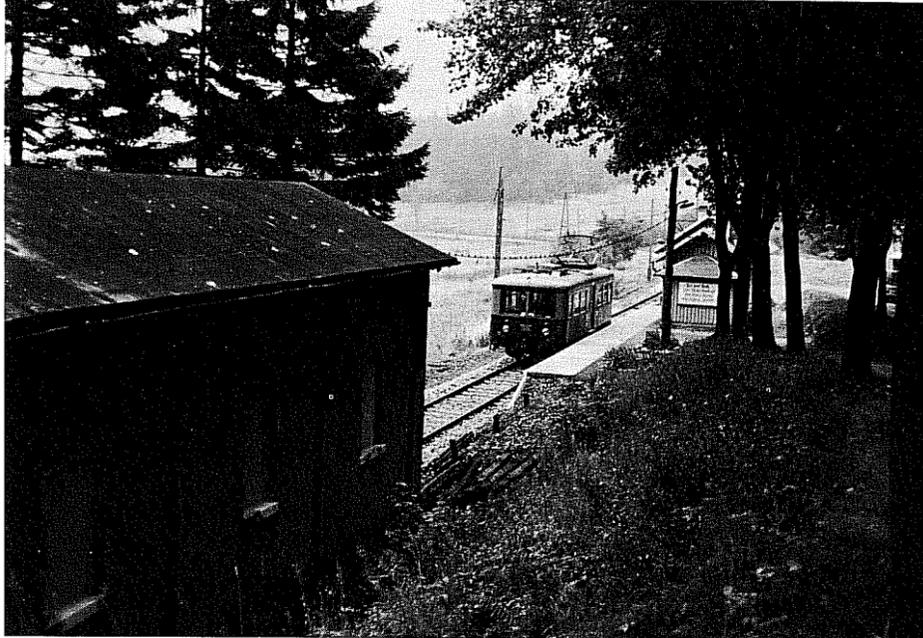
2.Kl. Personenzug 0,30 M
 Fahrschein gilt auf der durch Lochung be-
 zeichneten Strecke und nur am Lösungstag
 Keine Fahrtunterbrechung

3 km

Verrechnungsbf: Lichtenhain a d Bergb (D)

Reihe B **03028** 0,30 M





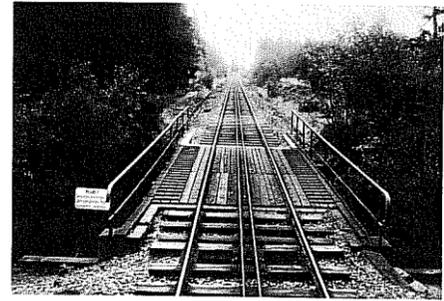
Gleisende in Cursdorf mit Bf. und Lokschuppen.



Bergstation „Lichtenhain“.



„Obstfelderschmiede“, Talstation der Bergbahn.



zeit und in Lichtenhain Anschluß an den Zug gleicher Nummer der Bergbahn. 20 Minuten konnte dann der Bergbahnwagen Obstfelderschmiede zufahren. Vier Minuten später hatte der Reisende dann Anschluß an die große weite Welt, in Form des Personenzuges 2981 der Reichsbahn. — Zugpaar 12/13 war ein reiner Güterzug. Zwischen 13.15 Uhr und 14 Uhr bediente er die Strecke. Bei Bedarf war in Oberweißbach-Deesbach eine Kreuzung mit P 14 oder 15 vorgesehen. — Der „Lumpensammler“ verkehrte als Zug 27 vor Sonntagen und Sonntags 0.49 ab Obstfelderschmiede und war um 1.13 Uhr in Cursdorf, wendete, fuhr als Zug 28 zurück und endete 1.20 Uhr in Lichtenhain. Um 4.45 Uhr ging bereits Z 1...

Inzwischen war ein weiterer Triebwagen von Gotha zum Einsatz gelangt, der bei Untersuchungen oder Ausfall des ursprünglichen Fahrzeuges als Ersatz bereitstand.

Der Zweite Weltkrieg raste über das Land und vernichtete auch bei der Bergbahn einiges. Die Zonengrenzen wurden gezogen und die Bergbahn stand im Gespräch der Demontage. Dank der Umsichtigkeit einiger Weniger konnte es verhindert werden.

Der Verkehr wurde eingeschränkt, die Kohleknappheit machte sich bemerkbar. Doch es ging irgendwie immer wieder weiter.

Wie man heute weiß, gab die Militärverwaltung der sowjetischen Zone am 29. August 1947 bekannt: Da die als Reparaturleistung für die Sowjetunion vorgesehenen Eisenbahnschienen aus der britischen und amerikanischen Besatzungszone nicht geliefert wurden, müssen diese Schienen in der sowjetischen Zone demontriert werden. — Doch auch dieser Kelch geht an Oberweißbach vorbei.

Personenzug
Obstfelderschmiede
Cursdorf
2.Kl (B) 0,80 M
9 km
Obstfeld(B) - Cursdorf R
6099

Doppelkarte
Personenzug
Obstfelderschmiede
Cursdorf
und zurück
gültig 4 Tage
2.Kl (B) 1,60 M
H 9 km R C
6261

Kinderdoppelkarte
Personenzug
Obstfelderschmiede
Cursdorf
und zurück
gültig nur für Gesamtstrecke
keine Fahrkartenabrechnung
2.Kl (B) 0,80 M
H 9 km R
6572

Dann wird die Bahn in Gemeineigentum überführt und das Kapitel Privatbahn ist damit zuende.

Die Dampflok wird von der nachfolgenden „Treuhand-Gesellschaft“ mit der Betriebsnummer 712 (entsprechend ihrer Fabriknummer) versehen. 1951 übernimmt die Reichsbahn den Betrieb und die Lokomotive erhält die Betriebsnummer 98 6009. Schon 1952 wird sie von der Bergbahn abgezogen um im Betriebswerk Göschwitz als Betriebslok zu fungieren. Danach wird es still um sie. —

Die Triebwagen müssen nun die Aufgabe des Güterverkehrs im vollen Umfang übernehmen.

Die Folge: Frühzeitige Alterung durch hohen Verschleiß und schlechte Wartung.

1957 gibt der letzte Original-Triebwagen seinen Geist endgültig auf und wird zum Beiwagen umgebaut. Zum Ersatz wird, da kein anderes Fahrzeug zur Verfügung steht, ein Straßenbahn-Triebwagen der „Großen Leipziger Straßenbahn“ herangezogen. Daß dieses Fahrzeug eine Spurweite von 1456 mm hat und nur Klauenkupplung, stört wenig. Die Umbauten sind rasch erledigt und der Triebwagen bewährt sich. Bis zur Anlieferung der ET 188 der DR, war das Aussehen der Fahrzeuge immer ein wenig abenteuerlich. Nun wandelte es sich ins Moderne.

Der Bergbahnwagen kam 1959 in die MITROPA-Reparaturwerkstatt nach Gotha und erhielt eine Generalüberholung. Modernisiert kehrte er zurück und ist seitdem unverändert im Einsatz.

1966 wurde der Güterverkehr eingestellt, die Gütergleise nach und nach zurück- oder abgebaut.

1970 erhielten die Fahrzeuge der Flachbahn neue Betriebsnummern. Die Buckower und Lichtenhainer 188er erhielten eine besondere Nummerngruppe zugeteilt. Die Bukower: 279⁰, die Lichtenhainer:

279². So sind nun in Lichtenhain die 279 201-8 (ET), 279 202-6 (EB) und der 279 203-4 (ET) zuhause. Unterstellt sind sie dem Bw Schöneweide.

Im März 1973 wurde mit einer Festwoche das 50jährige Bestehen der Oberweißbacher Bergbahn gefeiert.

Soweit die Vergangenheit der Bahn. Wir bestiegen den Zug 19 der Bergbahn. Vordere Plattform, ganz klar, wir wollten ja etwas sehen. Der Bergbahnwagen, terrassenartig gebaut, hängt am Zugseil. Ein kurzer Funkspruch zur Bergstation, das Seil strafft sich ein wenig, der Wagen ruckt an und fährt. Über schräggestellte, sich der Last entgegenstemmende Laufrollen spult sich das Zugseil ab. Der Wagen wird von seinen linken Rädern mit Doppelflanschen in der Spur gehalten. Daher befindet sich das Seil auch nicht in der Mitte des Wagens, sondern mehr links-außen. Die rechten Räder sind spurkranzlos, ja sie ähneln einer Walze. Der erste spannende Augenblick kommt auf uns zu — die Weiche! Herzstück- und zungenlos, dazu noch zwei Durchlässe für das Seil! Ganz klar, die Außenräder führen. — Das Tempo erhöht sich etwas. Das rhythmische Klopfen der Schienenstöße beweist es. Wir nähern uns der Mitte der Bergbahn, der Ausweiche. Neun Minuten sind bis hierher vergangen. Unter Ballast nähert sich die talgehende Plattform. Kein Personenwagen obendrauf.

Warum auch, die Saison ist ohnehin vorbei. Zwei Bahnbedienstete sind dabei, von der Plattform aus Laufrollen für das Zugseil auszulegen, die die Rotte später auswechseln wird.

Das Gefährt gleitet vorbei. — An einem der Wasserdurchlässe ein Warnschild: „Halt! Dein Leben ist in Gefahr! Überschreiten des Bahnkörpers verboten!“ — Wir nähern uns dem Ende der Strecke. Die freundliche Schaffnerin setzt nun die rote Mütze auf und fungiert als Aufsichtsbeamtin. Die große, überdimensionierte Halle nimmt uns samt dem Bergbahnwagen auf, ein Ruck, die Bahn steht still. Erwartungsvoll blicken wir uns um. Da beginnt also die sogenannte Flachbahn! Links steht am Bahnsteig der Triebwagen 279 201-8. Tatsächlich, einseitig nach links versetzte Panthographen mit doppelten Schleifstücken. Und eine Anzahl abgestellter Fahrzeuge... Doch dafür ist jetzt leider keine Zeit. Zwei Minuten nach der Ankunft des Bergbahnwagens in „Lichtenhain an der Bergbahn“ setzt sich der ET als Zug 14019 in Bewegung. Er rumpelt über die hier vorhandene Drehscheibe, pfeift kräftig und flitzt dann mit fast 50 km/h und straßenbahnmäßigem Geheule davon. Die Strecke ist glatt und eben. Schon nach 1,6 km hält er an der Haltetafel in Oberweißbach-Deesbach, dem Bahnhof, dessen Ort der Bahn ihren Namen gab. Nun wird unter lautem Pfeifen ein breiterer Weg überquert und der ET nimmt wieder Fahrt auf. Doch der Ton der Motore wird tiefer, sonorer. Ein Blick durch die Windschutzscheibe, über die Schulter des Triebfahrzeugführers hinweg zeigt, daß die Strecke in einer engen Kurve stark ansteigt. Nach einem weiteren Kilometer war der Endpunkt Cursdorf erreicht. Die Bahn hatte auf diesem einen Kilometer 15 Meter Höhenunterschied überwunden. An der Haltetafel, am Bahnsteigende hielt der ET. Theoretisch hätte er 10 Meter weiter einen Lokschuppen vor sich gehabt, doch der wird schon

lange nicht mehr genutzt und die Tore sind ausgehängt, die Fenster zugemauert. — Die Fahrt hatte acht Minuten gedauert, viel zu schnell, um eine neue Bahn kennenzulernen!

Der Lokschuppen, wie schon erwähnt, am Gleisende ungenutzt. Die Schwellen sauber in hellem Schotter gebettet, erinnerten an die Bahnen auf der Schwäbischen Alb. Güterschuppen, Empfangsgebäude und Wartehalle blitzsauber. Das Ladegleis war schon einige Jahre abgebaut, doch sahen wir seinen Verlauf noch an der ehemaligen Bettung. Auch die Isolatoren an den Querverspannungen waren noch nicht abgebaut und der Prellbock (Sandhaufen mit Bohle) zeigte das ehemalige Ende des Ladegleises an. Dieses Ladegleis hat früher auch als Schutzgleis gegen die Strecke fungiert. Entgegen der Gewohnheit der Personenzüge, die bzw. den Beiwagen bergauf zu schieben, zog die Lok, und später auch die ET's, die Güterwagen in Richtung Cursdorf, um sie dort rückwärts in das Ladegleis zu drücken. Abzuholende Wagen wurden ebenso behandelt, sodaß ein Umsetzen und die damit verbundenen Rücklaufgleise nicht nötig waren.

Danach wanderten wir nach Oberweißbach, von dort zum Bahnhof, um auch ihn zu begutachten.



Bf. Oberweißbach-Deesbach.

Das Gleis zum Güterschuppen liegt vor dem Bahnsteig, wieder als Schutzgleis gegen die Strecke gebaut. Daran ein beachtlicher Güterschuppen mit Seitenrampe. Gegenüber der Wartehalle und dem Hauptgleis sind deutlich die Reste eines abgebauten Ladegleises zu erkennen. Teilweise liegen die Schwellen noch und auch die Isolatoren der Tragwerke zeigen den ehemaligen Verlauf. Nach Lage des Hauptgleises und nach der Angabe, daß hier zu Dampflok-Zeiten Bedarfskreuzungen stattfanden, kann angenommen werden, daß das Ladegleis ein ehemaliges Umfahrgleis ist und mit dem Hauptgleis mittels einer Rechtsweiche verbunden war. Leider fand sich an Ort und Stelle niemand, der diese Theorie bestätigen konnte.

Mit dem Zug 14 022 ging's zurück nach Lichtenhain. Kurz vor dem Erreichen des Bahnhofs fiel mir etwas auf, das ich bei der Abfahrt übersehen hatte: Eine Scheibe nach Signal Sh 2 (Schutzhalt), das hier als Brückendeckungs-Signal verwendet wird. Es sichert somit die gesamte Bahnhofsanlage gegen das Hauptgleis, wenn rangiert wird. Rangiert wird übrigens mit einer Windhoff-Rangierspill-Anlage. — Da die Bergbahn erst wieder um 15.07 Uhr verkehrte, war genügend Zeit, die Anla-

Die Fotos stellten uns freundlicherweise zur Verfügung: Klaus-Peter Quill, Eberhard Kunst und Gerhard Werth.

gen zu inspizieren. Doch Vorsicht! Mit der uns im „Westen“ eigenen Ungezwungenheit, kann man sich hier nicht einfach auf die Wagen und Anlagen stürzen! Eine Mischung aus Fingerspitzengefühl und blitzschnellen Abdrücken der Kamera muß man sich aneignen, sonst geht's schief. Nun, ich hatte Glück und man war mir freundlich gesinnt und so konnte ich ungehindert Bilder machen. — Die Gleisanlage ist so einfach wie raffiniert. Echt sparsam ausgelegt und bietet doch optimale Nutzungsmöglichkeiten. Ankommende Güterwagen, es wurde ja immer nur einer mit der Plattform nach oben befördert, wurden mittels Rangierspills von der Bühne gezogen, auf der Drehscheibe in das links neben dem Hauptgleis befindliche Gleis gedreht und von der gegenüber wartenden Lok dort hineingedrückt. Der nächste Güterwagen wurde auf dieselbe Art und Weise in das Hauptgleis gezogen und über die Drehscheibe an das Ende des Gleises befördert. Für den ankommenden ET war immer noch genügend Platz vorhanden. War der ET wieder auf der Strecke, konnte die Lok ihren Güterzug gemütlich, Wagen für Wagen im Hauptgleis zusammenstellen und abdampfen. Heute, nach Einstellung des Güterverkehrs, sind solche Rangiermanöver freilich selten geworden. Hier stand als einziger „Güterwagen“ ein Bahnmeisterwägelchen, ein Knochenrüttler.

Alle anderen örtlichen Besonderheiten gehen aus Bildern, bzw. aus den Skizzen hervor.

Noch ein paar Zahlen, die bisher nicht genannt wurden:

Die Spurbreite der Bergbahn ist 1000 mm, entgegen den Angaben im Handbuch

von 1936.

Der Seilbahnmotor hat eine Leistung von 8 kW.

Die Fahrleitungen werden mit 600 V Gleichstrom gespeist, gegenüber früher 500 V.

Die beiden ET 279 201-8 und 279 203-4 haben je 2 Fahrmotore mit 34 Kw. Die Typenbezeichnung ist USL 253a.

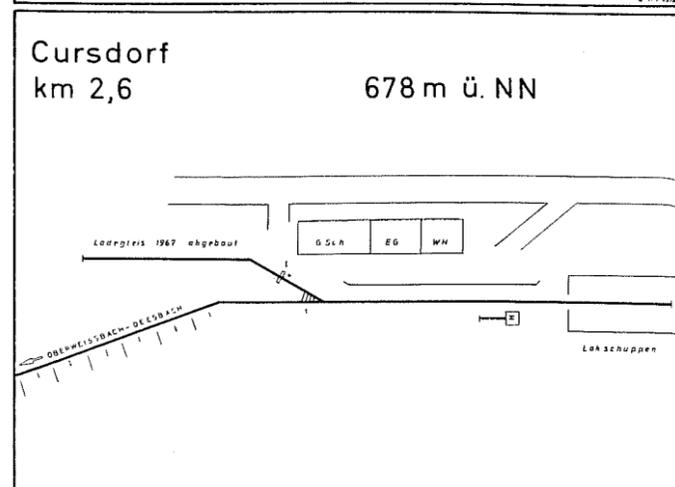
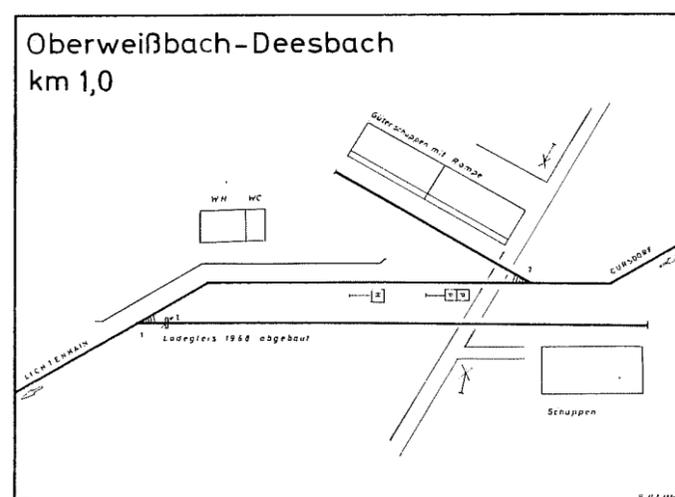
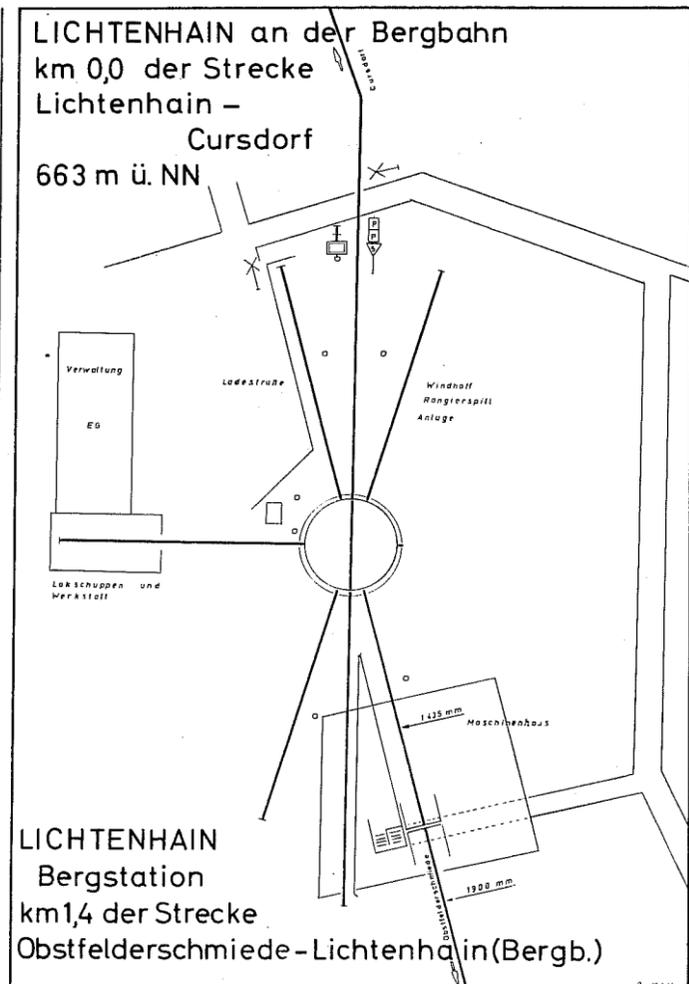
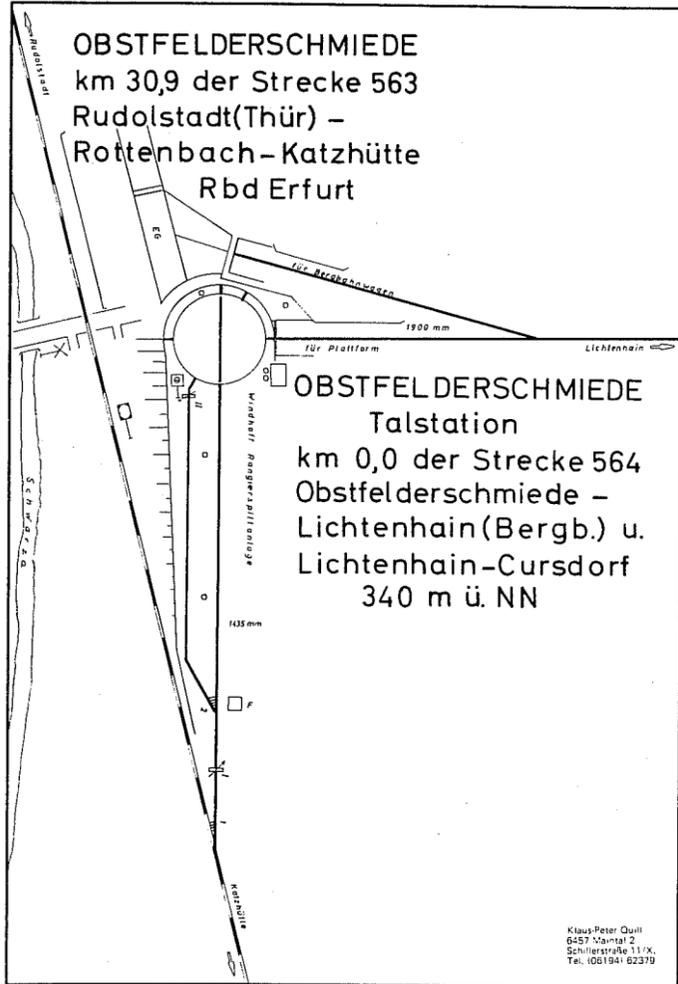
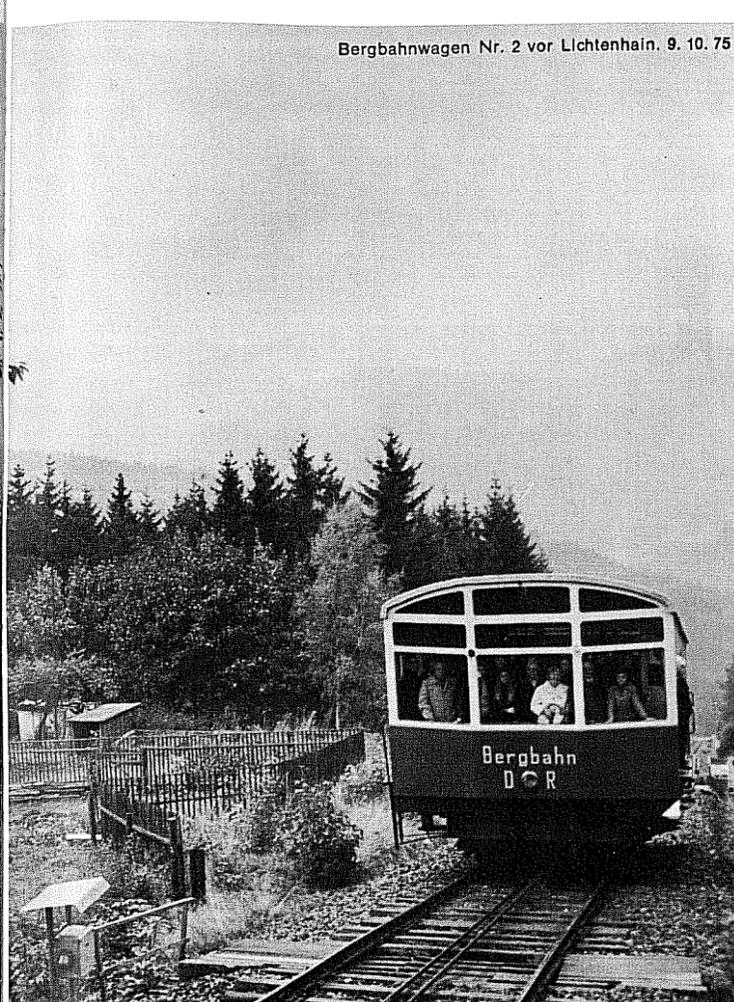
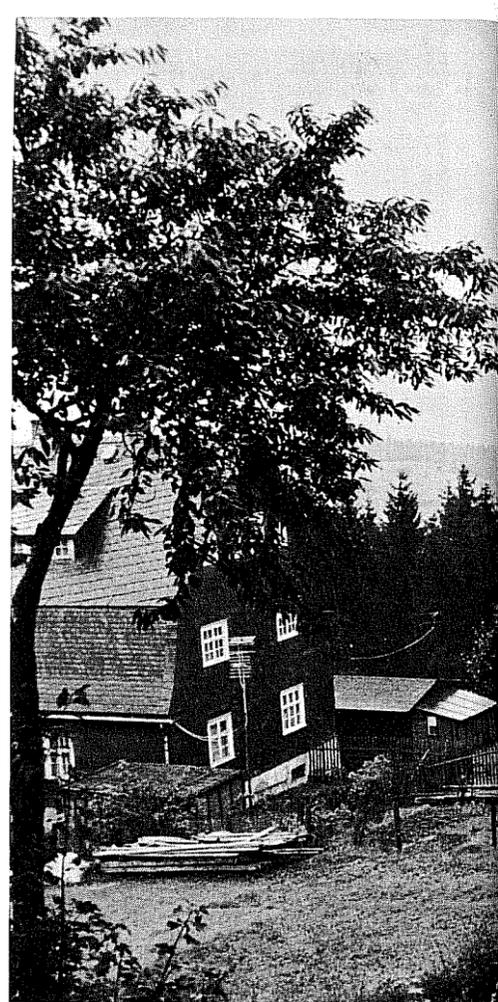
Sie sind mit Hikpr-Bremse ausgerüstet, umstellbar für G und P. Sie wiegen 15,3 to und haben wegen des Traglastabteils nur 20 Sitzplätze. Der Radstand beträgt 5 m, die LÜP 11,36 m. Elektrische Beleuchtung und ebensolche Heizung versteht sich.

Unterhaltungsmäßig gehören sie zum Raw Schöneweide.

Der EB 279 202-6 hat ebenfalls eine Hikpr-Bremse, jedoch nicht umstellbar. Sein Eigengewicht: 13,3 to. Er bietet 40 Plätze und ist mit einem Radstand von 6,15 m und einer LÜP von 12,50 m auch ein wenig länger als die ET's. Auch er hat elektrische Beleuchtung und Elektro-Heizung, ist aber zusätzlich noch mit einem 24 V Generator ausgerüstet und unter seinem Bauch hängt eine Batterie von 125 Ah.

Zu dem, auf der Plattform aufzustellenden Personenwagen, ist leider nicht viel zu sagen. Es ist ein sehr leichter Wagen ohne Zug- und Stoßeinrichtung und ist ungebremst. Seine Außenanschriften sind spärlich und geben keinen Aufschluß über die Herkunft. —

Die Zeit für die Abfahrt rückte näher, Zug 24 der Bergbahn nahm uns auf und brachte uns sicher, wie seit 52 Jahren, zurück nach Obstfelderschmiede, dem Ausgangspunkt unserer Exkursion.



„Zum Dillertal“
HEINRICH BOMHOFF

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

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

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

Dillen-Grill
GRILL-RESTAURANT

3094 Bruchhausen-Vilsen
Bahnhofstraße 51
Telefon 04252 / 611

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch

Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche

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



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

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

ORIGINAL
Preiser

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

Die Museums- Bahn fährt auch zu Hause...

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

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

LGB

die große Bahn für Haus
und Garten



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