

4. Quartal 1973



Deutsche Spitzenklasse



Größter
Dosenbier-Produzent
der EWG

Karlsberg ist das meistgetrunkene deutsche Dosenbier. Aber auch in Einwegflaschen gehört Karlsberg zu den führenden deutschen Brauereien.

KARLSBERG

... ganz einfach weil es schmeckt

In Rekordzeit — ein Begriff!



LEHMANN-GROSS-BAHN



Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN

für
DRINNEN und
DRAUSSEN

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG

Den Luftkurort
Bruchhausen-Vilsen
erreichen Sie mit den modernen
Verkehrsmitteln der VGH!

Von BREMEN-ZOB fährt die Buslinie 150:
mit wenigen Zwischenhalten direkt nach Br.-Vilsen



Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya ^{Gm}_{bH} (VGH)

— Reisedienst —

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 2514)

Liebe Leserin, lieber Leser!

Um unseren „dev-kurier“ vielseitiger zu gestalten, die Organisation der Redaktionsarbeit zu verbessern und damit in Zukunft auch die Erscheinungstermine besser einhalten zu können, habe ich vorgeschlagen, daß die Redaktionsarbeit nicht von einem einzelnen, sondern künftig von mehreren Redakteuren in Teamarbeit erledigt wird. Damit wird gleichzeitig sichergestellt, daß im Falle eines notwendigen Wechsels in der Redaktion eingearbeitete Mitglieder zur Verfügung stehen, die die Arbeit kontinuierlich fortführen können. Die Mitglieder Eberhard Kunst und Bernd Beckmann, die Ihnen beide schon als Autoren von Berichten im „dev-kurier“ bestens bekannt sind, fanden sich bereit, mich bei der Redaktionsarbeit zu unterstützen. Die Anschriften der neuen Redaktionsmitglieder finden Sie im nebenstehenden Impressum. Herr Kunst wird insbesondere die Themenkreise Museumsbahnen in Skandinavien und Berichte aus der DDR, Herr Beckmann die Themenkreise Ausländische Museumsbahnen (außer Skandinavien), Schmalspurlokomotivbauarbeiten und Berichte über unsere eigene Eisenbahn (ohne die Serie „Aus dem Betriebsdienst“) bearbeiten. Die übrigen Themen werden wir uns nach vorheriger Absprache aufteilen.

Während dieses Heft noch mit etwas Verspätung erscheint, hoffe ich, daß wir mit Heft 1/1974 die Verzögerung in den Erscheinungsterminen wieder aufgeholt haben, und wir werden uns bemühen, daß Sie den „dev-kurier“ dann jeweils Mitte März, Juni, September und Dezember in Händen haben. Von Heft 1/1974 ab wollen wir auch wieder mehr von unserer eigenen Eisenbahn berichten, damit auch diejenigen Mitglieder und Freunde der Museums-Eisenbahn, die nicht oder nur selten aktiv in Bruchhausen-Vilsen tätig sein können, dennoch am Geschehen teilhaben können. Dieser Teil der Berichterstattung war leider in den letzten Heften etwas zu kurz gekommen.

Im Zusammenhang mit der Organisation der Redaktionsarbeit habe ich an Sie eine Bitte: Aus Zeitmangel ist es mir leider nicht möglich, alle Zuschriften schriftlich zu beantworten. Sie erleichtern mir die Arbeit daher sehr, wenn Sie auf Ihren Briefen an die Redaktion eine Rufnummer angeben, unter der ich Sie in den späten Nachmittags- oder frühen Abendstunden fernmündlich erreichen kann.

Für das Jahr 1974 wünschen Ihnen der Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. und die gesamte Kurier-Redaktion alles Gute, viel Erfolg und gute Fahrt auf allen Spurweiten.

Herzlichst
Ihr
Harald Kindermann

Magazin für die Erhaltung
historischer Schienenfahrzeuge
herausgegeben vom Deutschen
Eisenbahn-Verein e. V. zur Förde-
rung seiner kulturhistorischen Ziele

Verlag

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

Gesamtredaktion

Harald O. Kindermann
2000 Hamburg 76
Friedenstraße 6

3094 Bruchhausen-Vilsen
Homfelder Straße 7

Postanschrift:

2000 Hamburg 70
Postfach 13 441
Telefon (0 40) 2 00 70 99

Redaktion

Bernd Beckmann
2800 Bremen 1
Manteuffelstr. 34
Telefon (04 21) 7 18 45

Eberhard Kunst

6000 Frankfurt 1
Postfach 3523

Gestaltung

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

Versand

an Mitglieder und Abonnenten
Peter Weinandt
3070 Nienburg
Raiffeisenstraße 22

sonstiger Versand
Alfred Saathoff
2800 Bremen
Daniel-von-Büren-Straße 48
Telefon (04 21) 31 37 29

Anzeigen

Dipl.-Bibl. Burkhardt Ostersehlte
2800 Bremen
Depkenstraße 42
Telefon (04 21) 21 22 08

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 4
vom 1. 6. 1972

Satz und Druck

Uhle & Kleimann
4990 Lübbecke

Bezugsbedingungen

Einzelpreis 3,— DM zuzügl. —,50 DM Versand-
spesen.
Jahresabonnement (4 Hefte): 12,— DM einschl.
Versand.

Alle Preise enthalten 5,5 % Umsatzsteuer.
Der dev-kurier erscheint vierteljährlich.
Bestellungen auf dem Zahlkartenabschnitt (Post-
scheckkonto Hamburg 16 17 - 208). Für DEV-Mit-
glieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag
enthalten.

Auflage: 2000 Stück

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftli-
cher Genehmigung der Redaktion. Für unver-
langt eingesandte Unterlagen übernehmen wir
keine Haftung. Beiträge, die mit vollem Namen
unterzeichnet sind, entsprechen nicht unbedingt
der Meinung der Redaktion.

Redaktionsschluß für Heft 1/1974
ist der 15. Januar 1974.



Zu dem Artikel „Erinnern wir uns?“ von Bernd Beckmann in Heft 3/1973 möchte ich als einfaches, nach Kräften aktives Mitglied Stellung nehmen:

Das Redaktionsmitglied Bernd Beckmann bemängelt, daß es am Kontakt zwischen Vorstand und Mitgliedern fehle. Wenn man die in den Jahren 1972 und 1973 erschienen Ausgaben des dev-kurier durchsieht, wird man dagegen feststellen, daß in jedem Heft – das letzte ausgenommen – unser Vorstandsmitglied Ulf Otto zur Situation in Bruchhausen-Vilsen, zu unseren Plänen und ihrer Verwirklichung Stellung nimmt. Niemand kann also ernsthaft über fehlende Information von Seiten des Vorstandes klagen. Daß sich nicht alle Vorstandsmitglieder nacheinander in einer für sie bestimmten Rubrik zu Wort melden, liegt wohl nicht zuletzt in der Befürchtung begründet, sich in leerem Gerede zu verlieren. Was hätten z. B. Schriftführer oder Schatzmeister schon regelmäßig über ihre Arbeit zu schreiben? Außerdem raubt die leider unregelmäßige Erscheinungsweise manchem Beitrag seine Aktualität. Wie man auch über fehlende Beiträge einzelner Vorstandsmitglieder denken mag, muß man sich doch fragen, ob es etwa die Aufgabe des Vorstandes ist, der Redaktion leere Seiten zu füllen.

Ich finde es bemerkenswert, daß Herr Beckmann, der im Kurier Nr. 30 noch einen so vorbildlichen Bericht über unsere Arbeiten im Jahre 1972 zu schreiben vermochte, in diesem Jahr so wenig zu sagen mußte. Außer einem Artikel über unsere Saisonöffnung ist in dieser Hinsicht von ihm nichts erschienen. Gab es denn wirklich nichts über den DEV zu sagen, hat es keine Arbeit und etwa kein Vorankommen in Bruchhausen-Vilsen gegeben, das wert wäre, den abseits vom Geschehen wohnenden Mitgliedern mitgeteilt zu werden?

Während der Betriebssaison 1973 erhielten die Wagen Nr. 2 (ex 22), 9 und 22 (ex 44) einen neuen Anstrich. Der Wagen 2 wurde außerdem mit einem neuen Dachbelag versehen. Etwa 2,5 km Strecke wurde durchgearbeitet, wobei ca. 200 Schwellen und mehrere Zentner Schrauben ausgetauscht wurden. Schließlich wurde unsere Lok Nr. 15 in einen ansprechenden Zustand versetzt, worauf sie zur Eröffnung des Freimarktes einen Triumphzug durch Bremen feiern konnte.

Wenn mir Herr Beckmann bei all diesen Gelegenheiten nicht persönlich begegnet wäre, könnte ich glauben, er habe das alles verpaßt. So aber drängt sich bei mir der Eindruck auf, daß er seine Beiträge

gerne vom Vorstand in die Feder diktieren möchte. Ich kann ihm nicht den Vorwurf ersparen, in seiner Eigenschaft als Redaktionsmitglied selbst kein Beispiel an Aktivität zu sein, und muß leider feststellen, daß es eher seine eigene Schuld als die des Vorstandes ist, wenn bei den Kurier-Lesern der Eindruck einer Stagnation im Verein entstehen sollte.

Als einer der angeblich „Rest-Aktiven“ muß ich sagen, daß von einer Vielzahl der Fälle, in denen Aktive ihre Arbeit niedergelegt haben, überhaupt keine Rede sein kann. Es ist m. E. lediglich so, daß sich einige wenige Mitglieder falsche Vorstellungen von ihren Möglichkeiten, den Anforderungen und dem Verhältnis zwischen Einsatz und Resultat gemacht haben. Wenn in diesem Jahr nicht mehr ganz so viele Mitglieder zu Arbeitseinsätzen gekommen sind, liegt es wohl nicht zuletzt daran, daß sie im Vorjahr festgestellt haben, daß in Bruchhausen-Vilsen Knochenarbeit geleistet werden muß, und daß beim Wort „Arbeitsurlaub“ die Betonung hauptsächlich auf „Arbeit“ liegt. Hinzu kommt, daß 1973 mehr Meetings als in den Vorjahren angesetzt waren.

Wenn tatsächlich einige arbeitswillige Mitglieder in der vergangenen Saison keine ihrer Neigung entsprechende Betätigung gefunden haben sollten, liegt das meist am zwangsläufig nicht immer attraktiven Angebot. Leichte Arbeiten, wie die Überholung von Fahrzeugen, stehen im Sommer nur spärlich zur Verfügung, da unser Wagenpark ständig im Einsatz ist. Dagegen können Arbeiten an der Strecke nur in den trockenen Monaten erledigt werden; sie sind jedoch nicht immer jedermanns Sache. Letztlich kann im Zuzdienst nicht jedes zufällig anwesende Mitglied eingesetzt werden, da hier Einarbeitung notwendig ist (Betriebskenntnisse, Tarife usw.) und zur Disposition der Zugbesetzung ein Einsatzplan aufgestellt werden muß, so daß eine vorherige verbindliche Anmeldung unerlässlich ist.

Jetzt in den betriebsfreien Monaten, wo so manches Mitglied die Museums-Eisenbahn in ihrem Winterschlaf glaubt, gibt es Arbeit in Hülle und Fülle. Sie ist im Vorwort des DEV-Kurier Nr. 3 kurz umrissen worden, und es bleibt zu hoffen, daß sich der eine oder andere nach Bruchhausen-Vilsen bemühen wird, um hier und jetzt mit anzupacken.

Ich bin mit Herrn Beckmann der Meinung, daß Selbsterkenntnis nicht schaden kann, jedenfalls sollte mancher, der in unserem Verein Kritik an anderen übt, sich erstmal an die eigene Nase fassen.

Mir ist noch kein Fall bekannt geworden, in dem ein aktives Mitglied an seiner Arbeit gehindert worden wäre, solange es diese selbständig und ohne sich allzusehr auf die anderen zu verlassen erledigt hat.

Gerd Schrammen

Erlauben Sie mir ein Wort zum dev-kurier. Unser Kurier gefällt mir in der Gestaltung, Aufbau und Qualität sehr gut, auch der neue. Es gibt viel, viel schlechtere Vereinszeitschriften als den dev-kurier. Ich persönlich würde ihn noch dreimal so gut bringen, wenn ich könnte wie ich wollte. Man muß den Lesern, Mitgliedern und Spezialisten, noch mehr bieten und knallharte Veröffentlichungen vorsetzen.

Genug der langen Vorrede. Was ich meine, das sind Berichte von Bahnen, speziell Schmalspur. Das ist selbstverständlich. Berichte von Bahnen aus der DDR, die die wenigsten Eisenbahnfreunde kennen, und von denen man so schnell nichts hört. So etwas ist besser als ewig die Berichte von Museumseisenbahnen im In- und Ausland. Nichts gegen die Museumsbahnberichte, aber nicht so oft. Das wird langweilig. Es sollte aber in jedem Kurier etwas über unsere Museumseisenbahn enthalten sein.

Der Bericht über die Spreewaldbahn war zu mager, unvollständig und modern. Es war noch nicht einmal eine einzige Landschaftsaufnahme darin enthalten, geschweige denn Stimmungsfotos. Nur diese nuckeligen Bw-Fotos und Standaufnahmen. Hier gehört mehr Action hinein. Da fehlt das gewisse Salz in der Suppe. Es müssen nicht immer Meterspurbahnen zum Vorbild genommen werden. Im Laufe des nächsten Jahres könnte ich eventuell einen Bericht über die Südharz-Eisenbahn vorlegen. Im Augenblick arbeiten ein Freund und ich an einer Abhandlung über die Gartetalbahn. Es wird allerdings noch etwa zwei Jahre dauern, ehe diese Zusammenstellung vollständig ist. Hat man die Plettenberger Kleinbahn auch schon einmal ins Auge gefaßt?

Gerhard Pastowski, Einbeck

Den Leserbrief von Herrn Lingemann möchte ich doch nicht ganz unwidersprochen lassen. Ich finde es sehr traurig, daß Herr Lingemann in diese Polemik verfallen mußte. Es nützt dem Verein nichts, wenn persönliche Differenzen in solch einer Art und Weise im DEV-Kurier offen ausgetragen werden, wie es hier der Fall ist. Ich frage mich, was außenstehende Leser von unserem Verein denken sollen. Dabei braucht die Museums-Eisenbahn mehr denn je neue Mitglieder und Gönner.

Es geht auch nicht an, daß den wenigen Aktiven, die sich zusammen mit Herrn Hunold um die Erhaltung unserer Gleisanlagen und Fahrzeuge bemühen, Steine in den Weg gelegt werden. Ich persönlich bin auch kein Freund dieses zweifarbigen Anstrichs, jedoch halte ich es für besser, einen Wagen zweifarbig zu streichen, als ihn verkommen zu lassen.

Dirk Kupfer, Gersweiler

Offener Brief

als Antwort auf den Leserbrief von Manfred Lingemann im DEV-Kurier 3/73. Lieber Manfred!

Nachdem es so schien, als gehöre die Zeit der Injurien im Deutschen Eisenbahn-Verein endgültig der Vergangenheit an, nun dieser Brief von Dir im DEV-Kurier. Wie schade. Ist es wirklich so tragisch, wenn der Post/Packwagen nun grün und rotbraun gestrichen ist? Kannst Du wirklich beweisen, daß es das nicht gegeben hat? Und wenn nicht? Hat es vielleicht bei deutschen Kleinbahnen Büffetwagen gegeben oder Fotohalte oder Verkauf von Spielzeuglokomotiven auf dem Bahnsteig? Immerhin hat es in Deutschland Eisenbahnwagen gegeben, die mehrere Farben je nach Klassen- und Funktionszusammenstellungen trugen.

Vielleicht ist im Detail gar nicht so entscheidend, wie etwas gemacht wird,

sondern viel wichtiger, daß etwas gemacht wird! Da solltest Du bei aller persönlicher Aversion nicht einen Mann angreifen, dem kein Weg zu weit und keine Arbeit zu schmutzig ist, wenn es um die Museums-Eisenbahn geht.

Was wäre unsere Eisenbahn, wenn Ulf Otto nicht den Bau der Fahrzeughalle durchgezogen, nicht einen großen Teil der Fahrzeuge restauriert, nicht eine Vielzahl von Meetings und kleineren Arbeitseinsätzen organisiert hätte? Wollen wir ihm da nicht seine menschlichen, allzumenschlichen Schwächen verzeihen, die wir doch alle irgendwie haben? Der „Untergang des Vereins“, würde das nicht eher die Abwahl von Ulf D. Otto sein? Oder kennst Du die fleißigen Männer, die ihn ersetzen werden? Ich nicht!

Herzlichst, Dein Otto Kurbjuweit

Ich muß ehrlich sagen, daß mir unser „neuer“ Post- und Gepäckwagen 44 mit den neuen Farben, Rotbraun-Grün, wesentlich besser gefällt als früher. Der Schluß unseres Museumszuges hat dadurch einen ganz besonderen Akzent bekommen, sozusagen einen Schlußpunkt, der sich vor allen Dingen auch auf den Farbdias bemerkbar macht. Herrn Otto und seinen Helfern muß man dafür danken, daß wieder ein wenig Kleinbahn-Historie erweckt wurde. Hier sei nur unser verdienter Eisenbahnfreund PAUL DOST zitiert: Im „Deutschen Eisenbahnfreund“ Nr. 3/1959 schrieb er: „Zugbildung und Zugförderung in Thorn“:

... zur Uferbahn Thorn-Stadt-Weichselufer (um 1900 zur KED Bromberg gehörig) gehörte eine kleine T 2/2 Maschine, die von Borsig für die „Stargard-Neudamm-Cüstringer Eisenbahn“ gebaut worden war, und einige Wagen der gleichen Bahn. – Über Geschmack läßt sich zwar streiten, aber ästhetisch schön waren die Züge jener Zeit selbst nach unserer Anschauung in ihrer hellen Buntheit, die Packwagen waren rot, Wagen 1. Kl. grün mit gelber Umrandung, II. Kl. grün, III. Kl. schokoladenbraun, IV. Kl. hellgrau, Post grün, PwPost rot und grün, Personewagen mehrerer Klassen mehrfarbig!...

Wir sollten, um unsere Museumsbahn noch attraktiver zu gestalten, der Kleinbahn „Thorn-Stadt-Weichselufer“ nach-eifern.

Eberhard Kunst

Der Brief des Herrn Lingemann soll nicht unwidersprochen bleiben.

Es ist doch primitiv, den Weg über einen Leserbrief zu wählen, um über Herrn Otto zu hetzen; denn gerade Herr Lingemann hat ja bewiesen, daß er unfähig ist, den DEV aktiv zu unterstützen.

Wenn Ulf Otto etwas eigenmächtig gehandelt haben sollte, so ist es mir persönlich lieber, wenn das Fahrzeug durch den Anstrich vor der Witterung und damit vor Rost geschützt ist, als wenn Herr Lingemann nichts tut und durch seinen Brief nur Unruhe in den Verein trägt.

Ich möchte betonen, daß auch ich nicht immer einer Meinung mit Herrn Otto bin, gelegentliche Meinungsverschiedenheiten sich jedoch durch sachliche Gespräche und nicht durch Polemik immer beseitigen ließen und eher fruchtbar als schädlich waren.

Ich würde es begrüßen, wenn Herr Ulf Otto dem nächsten Vorstand wieder angehören würde; denn überlegen wir doch mal, wie weit wäre z. B. der Hallenbau, wenn Herr Otto nicht so aktiv gewesen wäre.

Werner Kückholz

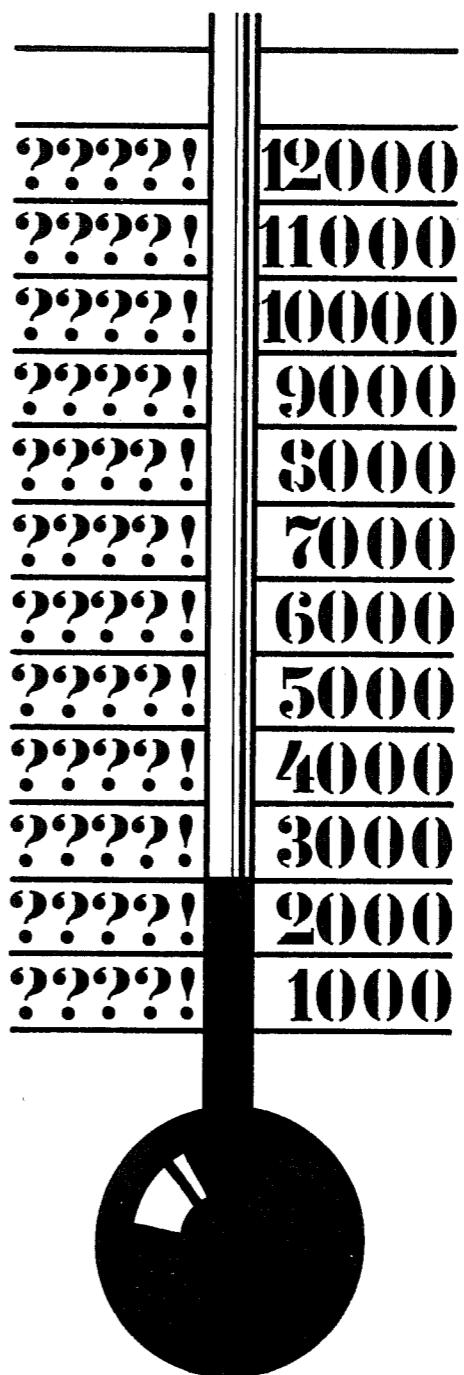
Nun, es ist sicherlich besser, wenn jemand seine Meinung im „kurier“ offen äußert und sich damit der Kritik stellt, als wenn einer seine Ansicht hinter vorgehaltener Hand verbreitet. Nur so haben die Angesprochenen die Möglichkeit, sich zu

rechtfertigen, und nur so kann jeder andere zu der vorgetragenen Meinung Stellung nehmen.

In einer so großen Gruppe Gleichgesinnter, wie es der DEV nun einmal ist, sind unterschiedliche Ansichten in Detailfragen, ja selbst in grundsätzlichen Dingen, eine Selbstverständlichkeit. Der „dev-kurier“ versteht sich als Forum für alle DEV-Mitglieder und Freunde der Museums-Eisenbahn und wird daher nach Möglichkeit jeder Meinung Raum geben. Lediglich bei Platzmangel müssen wir uns vorbehalten, die Zuschriften auf das Wesentliche zu kürzen.

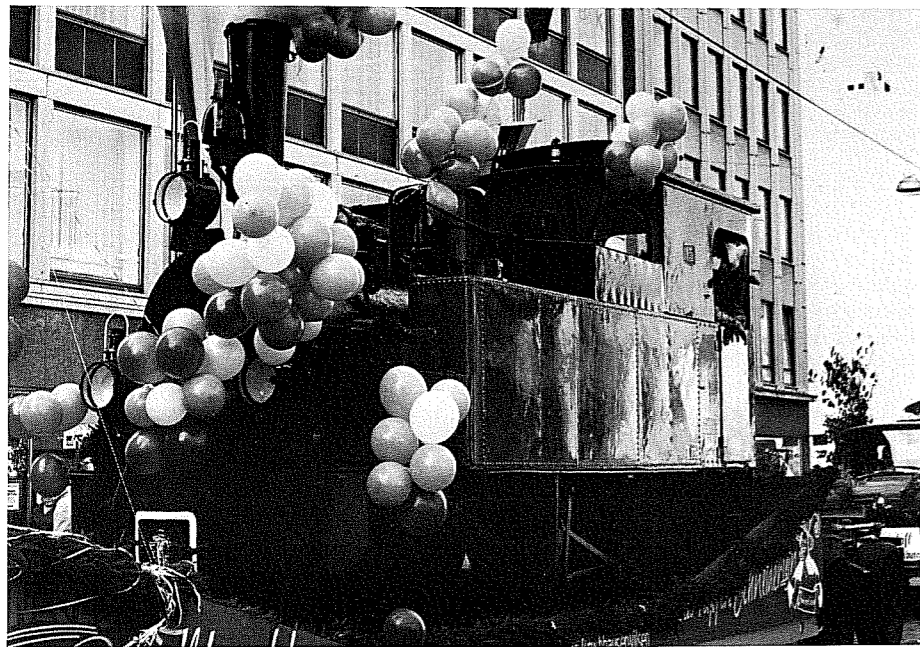
Die Redaktion

Wann wird der Triebwagen T 42 in Bruchhausen-Vilsen sein?



Die Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn über den Ankauf des Triebwagens der ehemaligen Franzburger Kreisbahn sind für den Deutschen Eisenbahn-Verein erfolgreich verlaufen. Von der ursprünglichen Preisvorstellung von 20 000,- DM sind die kompetenten Stellen der DR über 17 000,- und 14 000,- auf 12 000,- DM nach langwierigen Verkaufsgesprächen heruntergegangen. Der Kaufvertrag liegt zur Unterschrift bereit und der T 42 wartet im ehemaligen BW in Barth auf seinen Transport nach Bruchhausen-Vilsen. Die noch zu lösende Schwierigkeit liegt in der Finanzierung des Kaufpreises. Durch die Spendenaufrufe in den DEV-Kurieren sind von relativ wenigen Mitgliedern erhebliche Spendenbeträge eingegangen: Von ca. 25 Mitgliedern sind 3000,- DM gespendet worden. Dieses Ergebnis läßt hoffen, daß sich noch mehr Mitglieder zu einer Spende bereithalten, vor allem wenn man bedenkt, daß es sich um den letzten noch erwerbenden Schmalspurtriebwagen einer vergangenen Epoche in der Geschichte der Schmalspurbahnen handelt. Außerdem besteht Nachfrage einer anderen Reichsbahndirektion, die diesen Triebwagen zu einem Rottenfahrzeug umbauen will. Eile ist also geboten. Alle Spender erhalten bei Einzahlung von mindestens 20,- DM wahlweise ein Großfoto des VT 137.532 bei einem Halt in Altenpleen oder eine Serie von drei Fotos im Postkartenformat von Bahnhöfen aus Mecklenburg vor 1900. Spenden erbitten wir auf das „Sonderkonto Triebwagen“, Konto-Nr. 106 817 bei der Kreissparkasse Vilsen, 3094 Bruchhausen-Vilsen.

Ulf-D. Otto



Freimarktsumzug mit Hermann

Die einzige und somit größte Reise seit seiner Überführung zur Museumseisenbahn hat unsere Lok 15 „Hermann“ („von Lüdenscheid“, wie sie von den aktiven Museumsbahnern neuerdings genannt wird) am 19./20. Oktober 1973 gemacht. Im Schlepptau der „Hoya“ ging es nach Asendorf, wo die Lok per Tieflader vom Niederdeutschen Theater in Bremen für den großen Freimarktsumzug abgeholt wurde. Für Nichtbremer sei hier erwähnt, daß es sich beim Niederdeutschen Theater um eine der vier bremschen Bühnen handelt, in der allerdings, wie der Name sagt, die Stücke in plattdeutscher Sprache aufgeführt werden. Und der Bremer Freimarkt? Die Münchner nennen ihn das Bremer Oktoberfest, und die Kölner bezeichnen ihn als Bremer Karneval. Er ist das alles und noch viel mehr. Dieses Volksfest findet jedes Jahr in der zweiten Oktoberhälfte statt: 15 tolle Tage!

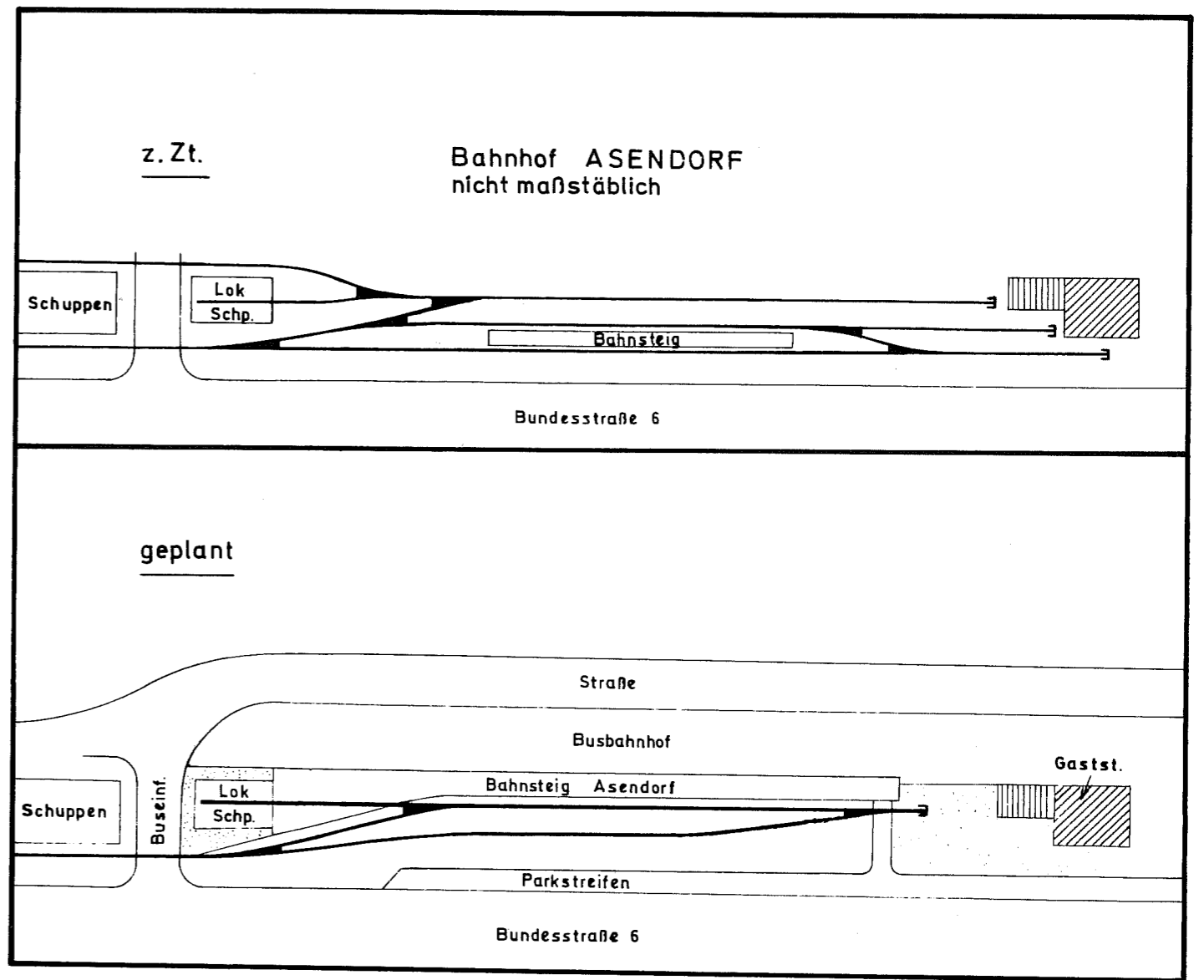
Zu jedem Freimarkt findet der große Freimarktsumzug statt, an dem Musikkapellen aus aller Welt, Spielmanszüge und Firmen mit geschmückten Fahrzeugen teilnehmen. Besonders schön anzusehen sind jedesmal die Brauereigespanne. Diesmal, beim Umzug zum 939. Freimarkt, schoß das Niederdeutsche Theater zusammen mit unserer Museumseisenbahn den Vogel ab. Per Tieflader fuhr „Hermann“ mit, der im neuen Farblock erstrahlte und dadurch häufig für den „Jan Reiners“ gehalten wurde. Vom Theater schwang sich der Räuber Hotzenplotz auf die Lok. Karl Hunold und Henning Piecker waren mit von der Partie. Kräftig wurden Sahnebonbons und Lakritz verteilt. „Hermann“ rauchte und bimmelte auf seiner Fahrt vom Brill durch die Innenstadt zum Bahnhof. Dort scherte der Tieflader aus dem Festzug aus: Das Fahrzeug paßte mit der Lok nicht durch den Gustav-Deetjen-Tunnel. Hier war „Hermanns“ großer Ausflug nach Bremen zu Ende. Tüchtig wurde er von der Bevölkerung noch ein letztes Mal bestaunt, als die Vorbereitungen für die Rückkehr in die Grafschaft Hoya getroffen wurden. War es wirklich das letzte Mal? Gibt es nicht vielleicht ein Wiedersehen auf der Museumseisenbahn im neuen Jahr?
Bernd Beckmann

Umbau Bahnhof Asendorf

Durch die Abgabe eines Streifens Straßenland am Bahnhof Asendorf und durch die von der Gemeinde Asendorf geplante Umgestaltung der ehemaligen Ladestraße zu einem Omnibusbahnhof sind wir leider gezwungen, unseren Bahnhof in Asendorf – wie in untenstehender Skizze gezeigt – umzubauen. Das bisherige Umfahrgleis muß entfernt werden, weil hier ein Parkstreifen für Pkw entstehen soll. Der jetzige Bahnsteig muß verschwinden, und unser bisheriges Bahnsteiggleis wird dann neues Umfahrgleis. Ein Teil der ehemaligen Ladestraße wird zum neuen Bahnsteig. Dieser neue Bahnsteig erhält durch einen Übergang eine Verbindung mit dem neuen Parkstreifen, so daß die Fahrgäste ohne Umwege zu ihren abgestellten Autos gelangen können. Unmittelbar an den Bahnsteig wird sich der Busbahnhof mit Parkraum für Omnibusse anschließen. Die freibleibenden Flächen will die Gemeinde Asendorf mit Grünanlagen versehen.

Das Zufahrtsgleis zum Lokschuppen wird erhalten bleiben. Für später haben wir uns die Renovierung des Lokschuppens vorgenommen. Nach Möglichkeit soll auch wieder ein Wasserkran aufgestellt werden, wie er früher hier vorhanden war. Neben unserer modernen Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen haben wir dann in Asendorf ein nettes kleines historisches Bw mit echter Schmalspurbahn-Atmosphäre.

Da unsere Vereinskasse wegen der Hauptuntersuchung der Lok „Hoya“ aufs äußerste belastet ist, ist der Umbau unserer Bahnhofsanlagen in Asendorf nur mit der tatkräftigen Hilfe der DEV-Mitglieder und Freunde der Museums-Eisenbahn möglich. Es finden deshalb **Selbsthilfe-Einsätze** am 26./27. Januar, 23./24. Februar und 9./10. März statt. Während des **Frühjahrs-Meetings** vom 23. bis 30. März 1974 soll der Umbau dann fertiggestellt werden. **Wir bitten alle DEV-Mitglieder und Freunde der Museums-Eisenbahn um rege Beteiligung an den Arbeiten, damit wir auch in der kommenden Saison weiterhin bis Asendorf fahren können.** Ulf-D. Otto/HOK



Haltepunkt Wiehe-Kurpark neu gestaltet

Im Frühjahr 1973 haben wir den Bahnsteig in Wiehe auf die erforderliche Länge gebracht, planiert und mit einer neuen Kiesdecke versehen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Böschung gerodet und neu bepflanzt. Als Abschluß zum Weg hin wurde ein Zaun gesetzt. Auf dem Bahnsteig haben wir das uns freundlicherweise von den VGH überlassene historische Wartehäuschen des Haltepunktes Tivoli aufgestellt. Ein gleiches Häuschen stand bis 1961 auch in Wiehe, so daß wir das noch vorhandene Fundament wieder verwenden konnten. Auf diese Weise ist der Haltepunkt Wiehe-Kurpark zu einer ansprechenden, dem Kurviertel von Bruchhausen-Vilsen angemessenen Anlage geworden.



aus dem Vereinsleben



Foto Kunst

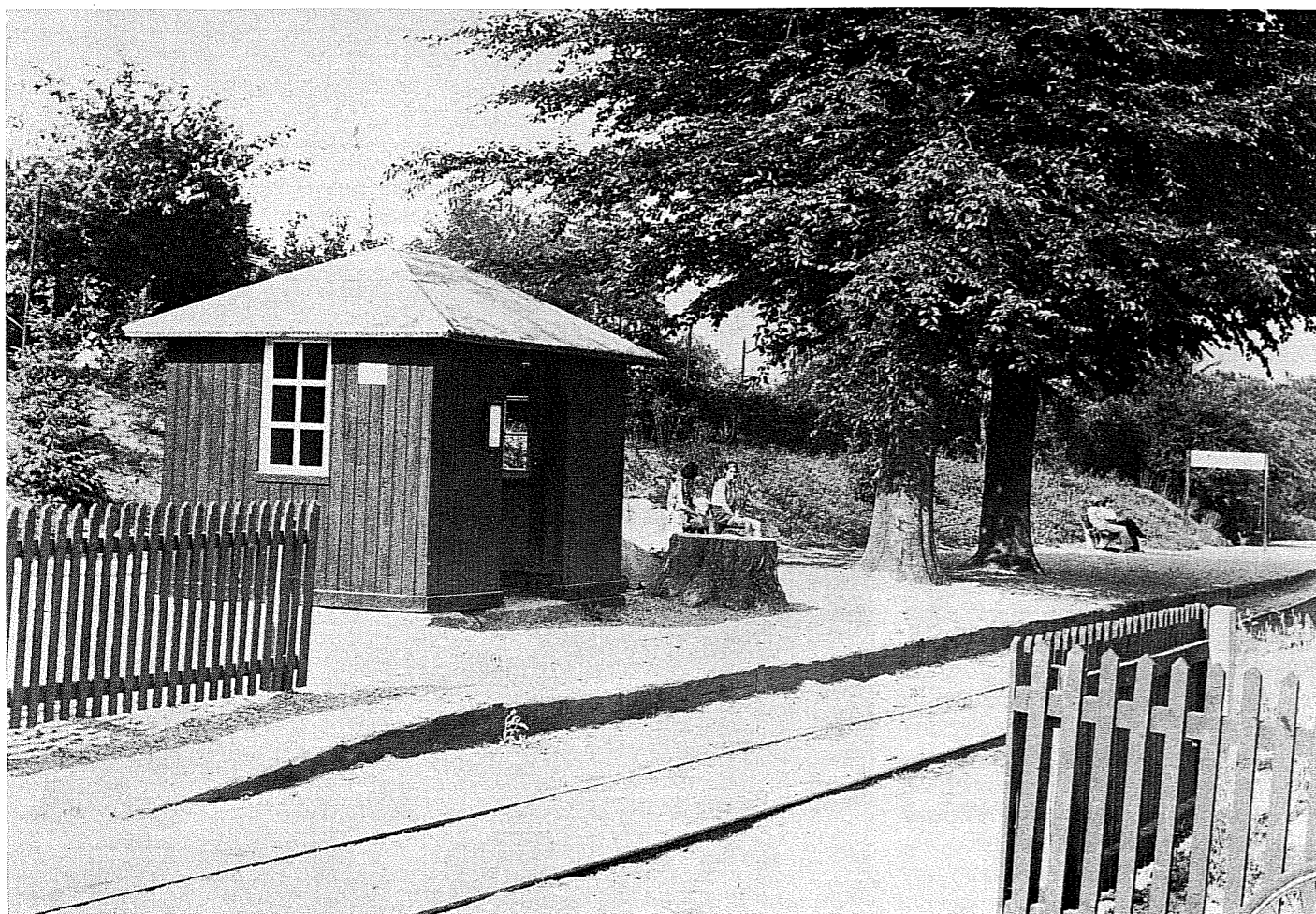


Foto Weilandt

Nachtzug . . .

In unserer Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen sind neben den sanitären Räumen 5 zusätzliche abschließbare Räume eingebaut. Sie sollen voraussichtlich wie folgt genutzt werden: Den Raum mit den zwei Türen im Erdgeschoß erhält Herr Hunold als Werkstatt. Der danebenliegende Raum wird den aktiven Mitgliedern als allgemeine Werkstatt zugänglich sein.

Die Räume im Obergeschoß, die über die Eisentreppe erreichbar sind, sollen als Aufenthaltsräume und als repräsentativer Archivraum eingerichtet werden. Im Archivraum werden unsere vereins-eigenen Bücher und historischen Unterlagen aufbewahrt werden. Interessierte sollen Zutritt erhalten und können sich diese Unterlagen anschauen. Außerdem könnten hier unsere Gäste empfangen werden. Als Aufenthaltsraum für die Mitglieder ist das Eckzimmer mit Blick auf unseren Bahnhof gedacht.

Unser Vorsitzender Herr Piecker hat vorgeschlagen, auch das DEV-Geschäftszimmer, das jetzt in seiner Wohnung in der Bahnhofstraße 61 untergebracht ist, in einen der Räume im Obergeschoß der Halle zu verlegen. Durch diese Maßnahme würde die Miete für den Raum in der Bahnhofstraße eingespart werden können.

Um die Fahrgastwerbung zu unterstützen, werden die Geschäftsstellen gebeten, die Omnibus-Unternehmer ihres Bereiches auf Bruchhausen-Vilsen mit der Museums-Eisenbahn als Fahrtziel aufmerksam zu machen. Auch sollte von hier aus die Initiative für die Beschickung von Ausstellungen ausgehen. Ferner ist sicher in etlichen Schaufenstern Werbung für uns möglich. Unsere Geschäftsstelle Berlin ist gern bereit, Schützenhilfe zu leisten. Claus Hanack

Im Fahrplan 102 im Kursbuch der Deutschen Bundesbahn (Sommer 1973) ist ein Zug mit dem Gattungszeichen „N“ zu finden. Wie man aus den Anmerkungen unterhalb der Tabelle entnehmen kann, handelt es sich nicht um einen Nahschnellverkehrszug, sondern um den Nachtzug der Museums-Eisenbahn. Dieser Zug verkehrte im September 1973 an fünf Sonnabenden jeweils um 20 Uhr ab Bruchhausen-Vilsen (Asend. Bf.) nach Heiligenberg und von dort um 21.30 Uhr wieder zurück.

Fahrgäste waren überwiegend DEV-Mitglieder, die die Romantik ihrer Eisenbahn einmal richtig genießen wollten. Mit Einbruch der Dunkelheit wurden Bahnsteig und Fahrkarten-Ausgabe beleuchtet. Auf Gleis 2 stand der aus den Wagen 14, 7, 6 und 22 gebildete Zug zur Abfahrt bereit. Die Fahrt durch die Nacht, besonders durch das stockfinstere Vilser Holz, die schummrige Wagenbeleuchtung, der kurze Halt in Wiehe-Kurpark, wo mehrere Karbidlampen auf dem Bahnsteig umhergeisterten,

wurden zum Erlebnis. In Heiligenberg gestaltete sich der Aufenthalt dann zu einem geselligen Beisammensein im Buffetwagen: Bei Würstchen, Schluck und Bier ergaben sich Plaudereien und Diskussionen.

Die Eisenbahn-Freunde Hameln ließen es sich nicht nehmen, ihre Verbundenheit mit dem DEV dadurch zu bekunden, daß sie sich mit einer Gruppe zur Nachtfahrt anmeldeten. Mit ihnen kam ihr Ehrenpräsident, Seine Kaiserliche Hoheit Louis Ferdinand Prinz von Preußen. Es war eine gelungene Überraschung. Prinz Louis Ferdinand, der unsere Eisenbahn zum zweiten Mal besuchte, informierte sich eingehend über die Arbeit im DEV und besichtigte mit großem Interesse die fertiggestellte Fahrzeughalle und die neu erstellten Bahnhofsanlagen. Er fand Bewunderung für die in den beiden letzten Jahren vollbrachten Leistungen. Persönliche Gespräche mit Lokführer Karl Hunold und mit Mitgliedern rundeten das Bild ab.

Henning Piecker



Prinz Louis Ferdinand im Gespräch mit Karl Hunold.

Eine Busfahrt, die ist . . .

Auch im Jahre 1973 stellte uns unser DEV-Mitglied Herr Hugo Poddig, Inhaber der einzigen deutschen Spezialfabrik für Autoantennen, seinen doppelstöckigen Berliner Autobus für Fahrten zwischen Berlin und Bruchhausen-Vilsen zur Verfügung. Im Jahre 1972 hat der Bus ja bekanntlich einen guten Überschuß und zahlreiche neue Mitglieder gebracht.

Die erste Fahrt 1973, über die ich stellvertretend für alle anderen berichten möchte, begann am Samstag, dem 21. 7. 1973, in aller Frühe. Sie stand wieder unter der bewährten Leitung von Klaus Schuchardt und unserem unermüdlichen Fahrer Rüdiger Johannes. Besonderen Dank an Herrn Hartstein, der als 2. Fahrer kurzfristig einsprang. Nach einer schönen und harmonischen Fahrt kamen wir um 12.00 Uhr in Bruchhausen-Vilsen an und bezogen gleich unsere Quartiere, die diesmal ausnahmslos alle in der Ortsmitte lagen. Ein gutes und reichhaltiges Mittagessen bei Wohlers-Meyer schloß sich an. Bald konnte dann der erste Zug bestiegen werden, und wir fuhren nach Asendorf, wo eine größere Rast eingelegt wurde. Besonders die mitreisenden Gäste waren von unserer Bahn ganz begeistert. Am Abend fand ein kleines Fest in der Fahrzeughalle des DEV statt, das dann auch in schönster Eintracht mit Fleisch vom Holzkohlegrill, Bier und Mackenstedter einen schönen Abschluß des Tages brachte.

Der Sonntag stand zur freien Verfügung, und die Reiseteilnehmer konnten die schöne Umgebung des Ortes kennenlernen. Viele von ihnen fuhren jedoch wieder mit unserem Zug. Besonders der GRAF VON HOYA war überfüllt, und im Bufettwagen waren Kaffee und Kuchen bald ausverkauft. Als letzter Punkt stand am Montag eine Fahrt nach Bremen auf dem Programm. Viele DEV-Mitglieder aus allen Gegenden nutzten die Gelegenheit, um diese schöne Stadt einmal kennenzulernen. Leider ging die Zeit dann viel zu schnell vorbei und wir mußten wieder Richtung Berlin fahren. Ohne Zwischenfälle erreichten wir die Stadt um 22 Uhr. Stellvertre-

tend für alle möchte ich Herrn Schuchardt, Herrn Hartstein, Herrn Johannes und ganz besonders Herrn Poddig danken, der es ja erst durch großzügigen technischen Umbau des Busses im Frühjahr 1973 ermöglichte, daß uns das Fahrzeug weiterhin für schöne und erlebnisreiche Fahrten zur Verfügung steht.

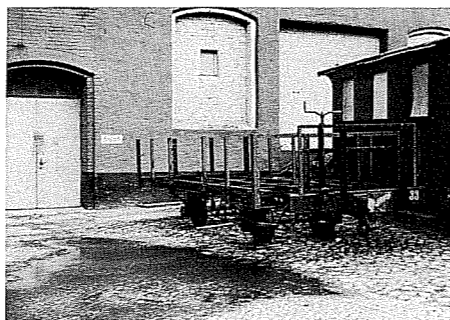
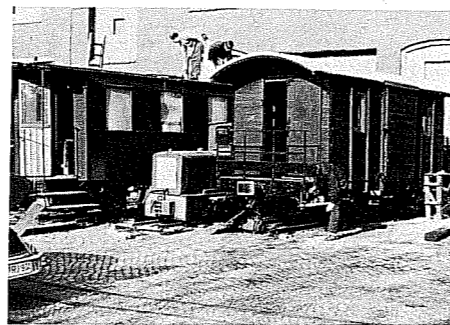
Peter-Jürgen Schmidt

Der Vorstand hat das Wort:

Sie wissen doch: Der DEV ist als gemeinnützig anerkannt. Mitgliedsbeiträge und Spenden können also von der Steuer abgesetzt werden. **Spendenbescheinigungen** für das Finanzamt werden gerne ausgestellt, doch Herr Hase, unser Schatzmeister, beschäftigt in seinem Büro drei Mann: einen Kassierer, einen Buchhalter und einen Zahlmeister. Leider ist das Büro nur klein, und Herr Hase kann nur einen Mann unterbringen. Darum muß er die Arbeit allein machen. Sie können ihm die Arbeit wesentlich erleichtern, wenn Sie für eine Spendenbescheinigung frühzeitig einen frankierten und adressierten Briefumschlag an ihn senden. Ihre Bescheinigung kommt dann sofort! Die Anschrift:

Rudolf Hase
3161 Heeßel
Heisterkampsweg 80

Im Hinblick auf den bevorstehenden Ankauf des Triebwagens der ehemaligen Franzburger Kreisbahn bitten wir, den Jahresbeitrag für 1974 möglichst am Jahresanfang zu zahlen. Herzlichen Dank.



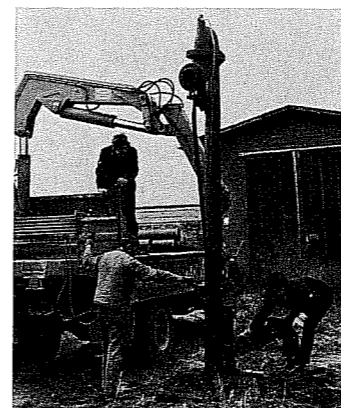
Geschäftsstelle und „AW“ Berlin

Nach der Beendigung der Fahrseason 1973 konnten sich an den Sonnabenden und Sonntagen die Mitglieder der Geschäftsstelle Berlin verstärkt der Arbeit im AW widmen. Sogar Mitglieder aus anderen Geschäftsstellenbereichen des DEV kamen zum AW-Gelände in Berlin-Siemensstadt und halfen kräftig mit. Der Schwerpunkt der Arbeiten konzentriert sich nicht auf die Aufarbeitung eines Wagens, sondern es wird an allen vier Fahrzeugen gleichzeitig gearbeitet. Der O-Wagen 33 wurde entrostet und erhält jetzt einen Schutzanstrich. Bei dem Personenwagen 11 und dem Rottenwagen 37 sind die Dächer ausgebessert und neu gedeckt worden. Mit der Dachreparatur waren die Arbeiten am Wagen 37 beendet, und dieser dient nun aufgearbeitet als Werkstatt und Aufenthaltsraum. Am Wagen 10 wird in Kürze die äußerliche Wiederherrichtung abgeschlossen sein, und es beginnen dann die Arbeiten zur Einrichtung der Abteile der 1. Klasse. Nachzutragen wäre noch, daß die Wagen 11 und 37 anläßlich eines europäischen Treffens der Western Clubs zu Pfingsten durch Berlin rollten und auf dem Veranstaltungsgelände beim Einschlagen des goldenen Nagels, der die Fertigstellung der Streckenverbindung zwischen der Central Pacific und der Union Pacific Rail Road symbolisieren sollte – mit

entsprechenden Aufschriften versehen – Fahrzeuge der genannten Bahngesellschaften darstellten. Mit Prospekten, die von Mitgliedern verteilt wurden, wurde gleichzeitig für den Deutschen Eisenbahn-Verein geworben.

Wegen der umfangreichen Arbeiten bei der Wiederherstellung der Fahrzeuge werden alle Mitglieder eingeladen, an den Arbeitseinsätzen im AW teilzunehmen. Gearbeitet wird jeden Sonnabend und Sonntag ab 10 Uhr. Ins AW gelangt man durch den Eingang „Wernerwerkstraße“. Das Programm der Veranstaltungen des DEV im Winterhalbjahr 73/74 ist über die Geschäftsstelle Berlin erhältlich.

Ulf-D. Otto

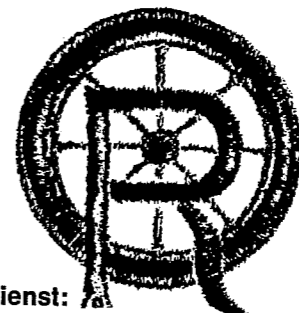


Mittelweser

Höhepunkt der vergangenen Wochen war eine Fahrt zur Eisenbahn Bremen-Thedinghausen am 12. 10. Herr Mittelberg, der Betriebsleiter, gab uns einen Einblick in die Probleme seiner Bahn und beantwortete die vielen an ihn gerichteten Fragen. Er wiederholte sein Angebot über Schwellenplatten und -schrauben, so daß im Laufe des Meetings ein Lkw in Leeste und Thedinghausen beladen werden konnte. Auch der nicht mehr benötigte Wasserkran vom Bahnhof Thedinghausen liegt inzwischen in Bruchhausen-Vilsen. Weiter zeigte uns Herr Mittelberg den Lokschruppen, wo früher auch Meterspurfahrzeuge der Kleinbahn Bremen – Tarmstedt (vgl. DEV-Kurier 29, S. 8 ff.) repariert wurden. Anschließend begann die Jagd nach guten Fotos. Ein Teil der Gruppe besuchte dann noch die Delmenhorst – Harpstedter Eisenbahn und die Verden – Walsroder Eisenbahn. Ausführlicher Bericht erscheint im Nienburger Eisenbahn-Brief Nr. 17. Peter Weinandt

AUS DEM BETRIEBS DIENST

Nach der Fahrseason fallen in allen Bereichen des Betriebsdienstes Arbeiten an, die während der Zeit des Fahrdienstes nicht durchgeführt werden konnten. Hier an dieser Stelle sollen nun Arbeiten in den Fachbereichen genannt werden, die von einzelnen oder mehreren Mitgliedern ihren Eignungen und Neigungen entsprechend an den Wochenenden erledigt werden können:



Rangierdienst:

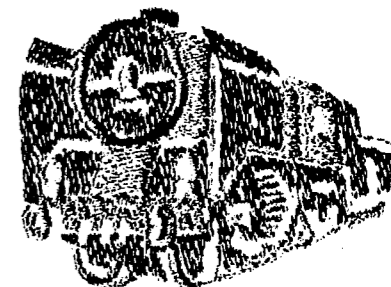
Die Rangierer sollten sich mit der Durchsicht der Wagenfahrstelle beschäftigen. Hier sind die Gleitlager nachzusehen, auszubessern und abzuschmieren. Die Bremsgestänge müssen kontrolliert und eventuell nachgestellt werden. Die Stoß- und Zugvorrichtungen erhalten die jährliche Revision. Bei den fälligen Wagenuntersuchungen unterstützen die Rangierer den Betriebsmeister Hunold. Außerdem sind sämtliche Weichen durchzusehen und zu säubern.



Rottendienst:

Im November und Dezember wurden von der Rotte der VGH die Gleisanlagen in Asendorf abgebaut. Hier müssen nun die alten Schwellen entfernt und Planierungsarbeiten für die neue Trasse

durchgeführt werden. Auf sämtlichen Streckenabschnitten sind die Gräben auszuholzen und auszuräumen. Besonders wichtig ist es, daß die Durchlässe an den Bahnübergängen frei sind, so daß die Gefahr eines Aufstauens des Regenwassers nicht mehr gegeben ist. In den Wintermonaten sind unbedingt die in das Lichtraumprofil ragenden Äste im Streckenbereich Klosterheide, Arbste und Asendorf zu entfernen, denn diese gefährden in steigendem Maße die Fahrgäste und lassen erhebliche Lackschäden an den Fahrzeugen entstehen.



Zugförderungsdienst:

Die im Zugförderungsdienst tätigen Mitglieder können unserem Betriebsmeister Hunold bei der Hauptuntersuchung der Lok Hoya und bei der Zwischenuntersuchung der Lok Spreewald helfen. Alle dazu notwendigen Arbeiten werden von Herrn Hunold vergeben. Mitglieder, die gerne mithelfen wollen, wenden sich bitte vertrauensvoll an ihn.



Zugbegleitdienst:

Während jeder Fahrseason entstehen teils unvermeidliche, teils mutwillige Beschädigungen der Inneneinrichtungen der Personenwagen. Es handelt sich um gesprungene Fensterscheiben, abgerissene Fenstergurte, zerissene Gepäcknetze usw. Außerdem wäre bei allen Personenwagen eine gründliche Säuberung angebracht. Hierbei könnten gleichzeitig kleinere Lackschäden beseitigt werden. Der Wagen 14 hätte eine dringende innere Aufarbeitung nötig. Die verwitterte Farbe der Innenwände und der Bänke müßte abgebrannt und erneuert werden. Auch am Wagen 7 sind am Außenanstrich Schäden aufgetreten. Ulf-Dietrich Otto

DEV-BASAR

5 Jahre Museums-Eisenbahn
34 Seiten mit 3 Bahnhofsplänen,
Fahrzeugliste und 32 Fotos. Voll-
ständige Geschichte der Museums-
Eisenbahn. 3,- DM.



**Vereinsabzeichen in Messing ge-
prägt, mit gerader senkrechter Na-
del oder waagerechter Sicherheits-
nadel. Nur für DEV-Mitglieder**
3,50 DM.

**Biergläser mit Abbildung Dampf-
zug der Museumsbahn. Original-
karton der Hemelinger Brauerei**
mit 12 Gläsern. Portofrei gegen
19,50 DM Vorauszahlung auf Post-
scheckkonto Hamburg 1617-208.

Deutscher Eisenbahn-Verein
Bruchhausen-Vilsen.

**Die Museums-Eisenbahn in Bruch-
hausen-Vilsen und ihre Kleinbahn-
Vorfahren. Mehrfarbiger Offset-
druck, 50 Seiten DIN A 5 quer. Hi-
storische Fahrpläne, Zeichnungen,
Beschreibungen der Fahrzeuge,
viele Fotos. DM 2,50.**

Abziehbild für die Autofenster
85 mm, grün, Stück —,85 DM.

Haftetiketten 10 St. DM 2,50.

Stempel 42 mm, DM 9,50,
(3 Wochen Lieferzeit)

Lieferung nach Vorauszahlung des Gesamt-
betrages + 0,50 DM Versandkosten auf
Postscheckkonto Hamburg 1617-208 des
DEV. Nachnahmen und Lieferungen gegen
Rechnung sind nicht möglich.

Schwedendampf auf 600 mm

Eberhardt Kunst

„Die schmalste Spur“, wie es
schön in einem Prospekt der
„Östra Södermanlands Järnväg“
(ÖSJ) heißt, befindet sich 70 Zug-
minuten von Stockholm entfernt
und hat in dem Ort Mariefred ih-
ren Heimatbahnhof errichtet. Eben-
so bekannt wie die Museumsbahn
dürfte allerdings auch das in der
Nähe liegende Schloß Gripsholm
sein. —

Die kleine Bahn fährt schon
seit dem Jahre 1968 und beförder-
te 1973 weit über 70 000 Fahrgäste.
Der Fuhrpark der „ÖSJ“ besteht

zur Zeit aus 8 fahrfertigen Dampf-
lokomotiven und ca. 50 Wagen. Die
Strecke beginnt an der Dampf-
anlegestelle Mariefred am Mälar-
see und führt 3 km weiter bis Läg-
gesta-Ost. Hier bestanden auf
Grund ungünstiger Gelände-
hältnisse keine Ausweitungsmög-
lichkeiten mehr. So faßte man den
Beschuß, die Bahn um ca. 1 km
zu verlängern. Obwohl die veran-
schlagten Kosten von ca. 552 000
schwedischen Kronen sehr hoch
waren, konnte der Plan dennoch
dank der großzügigen Unterstüt-
zung der schwedischen Staats-
bahn (SJ), in Angriff genommen
werden. Im November 1972 taten

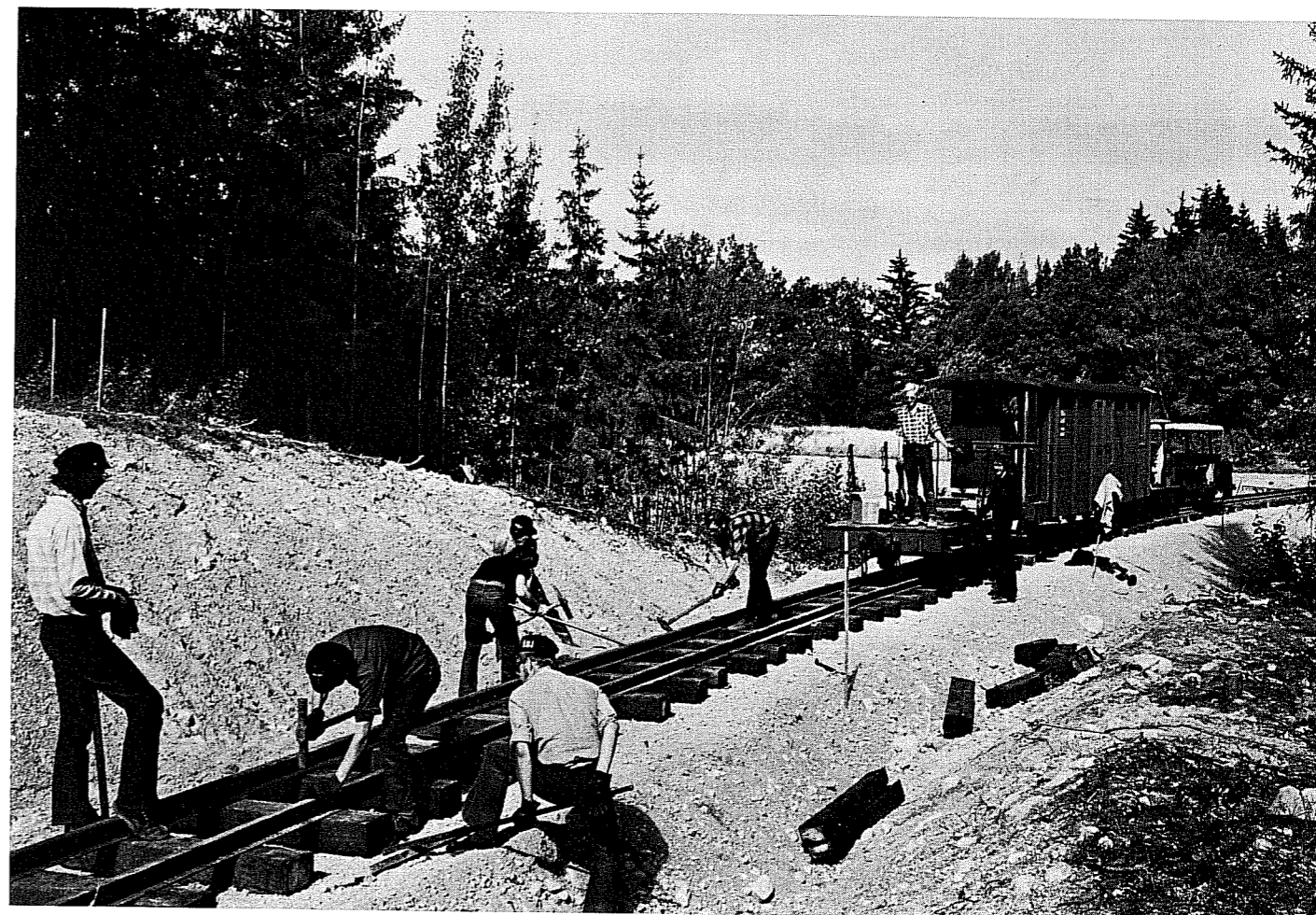
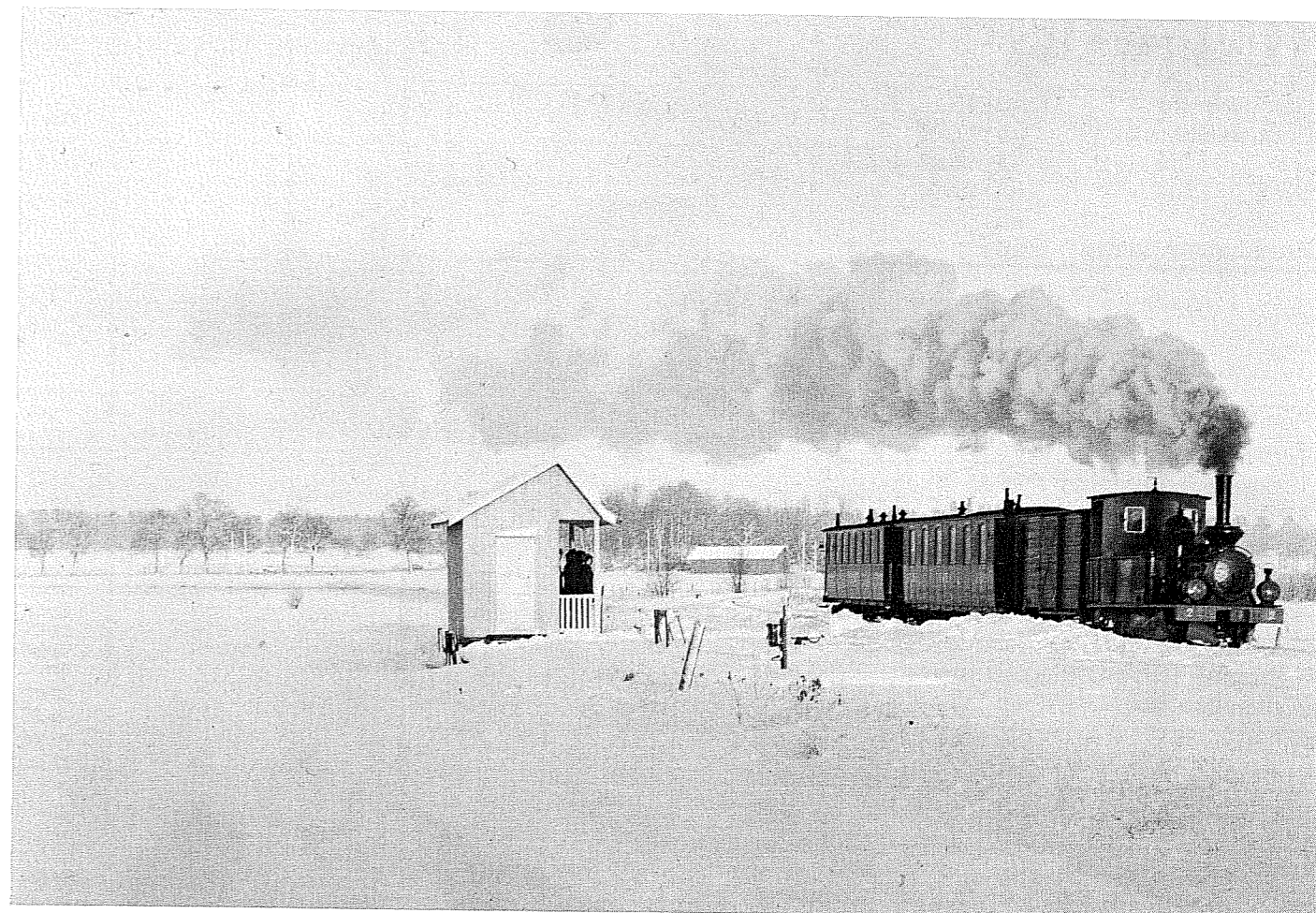
12 Eisenbahnfreunde den ersten
Spatenstich an der Bahnverlänge-
rung. Da die SJ tatkräftige Hilfe
gewährte, konnte man am 23. 9.
1973 um 12.15 Uhr den ersten Bau-
zug mit Lok „Dylta“ auf die Reise
nach Läggesta-Süd schicken. —
Die Schwierigkeiten, die es beim
Bahnbau zu überwinden galt, wa-
ren sehr groß. Bergeinschnitte
mußten geschaffen, Fundamente
für eine 250 Meter lange Stahl-
brücke errichtet und die Brücken-
anfahrten aufgeschüttet werden.
Hinzu kam das Problem einer
Sumpfüberquerung; hier half man
sich mit Pfahlbauten. Doch die
größte Schwierigkeit bedeutete der
Brückenbau über eine elektrifizier-
te Strecke der Staatsbahn. In der
Nacht vom 19. zum 20. August war
es endlich soweit. Als der letzte
Zug die Hauptstrecke passiert
hatte, konnten zwei Kräne die
Längsträger der Brücke einhängen.
Da kein Stromanschluß an der Bau-
stelle vorhanden war, lieferten 5
Motorgeneratoren den Strom für
Beleuchtung, Maschinen und Hand-
werkzeug. Eine weitere Nacht-
schicht brauchte nicht eingelegt zu
werden, da alle großen Arbeiten in
dieser einen Nacht durchgeführt
werden konnten. — Die 600 mm
Bahn führt nun vom alten Endpunkt
„Läggesta-Ost“ über eine Steigung
von 25 ‰ an die neue Brücke über
die Staatsbahn und weiter durch
eine Sumpfggend. Bevor der neue
Endbahnhof erreicht wird, unter-
quert sie noch eine Straße und
fährt in „Läggesta-Süd“ ein. Hier
sind allerdings noch einige Bauten
wie Abstellgleise, Umladungsmög-
lichkeiten zur SJ, Drehscheibe und
Umsetzgleise zu schaffen. — Nur
dem tatkräftigen Einsatz aller Mit-
glieder und der großen, uneigen-
nützigen Mithilfe der „Schwedi-
schen Staatsbahn“ ist es zu verdan-
ken, daß ein Neubauabschnitt von
1 km Länge für die ÖSIJ-Museums-
bahn in Betrieb genommen werden
konnte.

Foto: ÖSIJ

Auch im Winter werden einige Dampf-
zugfahrten durchgeführt, die bei Eisen-
bahnfreunden immer willkommen sind. Im Bild
der ÖSIJ-Zug mit Dampflok „Virao“.

Foto: ÖSIJ

Die Gleisbaurotte der ÖSIJ bei der Arbeit.
Der Rottenführer gibt vom Bahnbauwagen
aus Anweisungen für die Ausrichtung der
Schienen.



HINFAHRT

freitags abends

Hamburg Hbf	ab	16.10 E		17.20 E
Bremen Hbf	an	17.29		18.39
Syke	ab	17.32 N	17.51 E	18.45
	an	18.04	18.13	Bus
Bruchhausen-Vilsen	ab		18.15 Bus	
	an		18.50	19.42

samstags

sonntags

Hamburg Hbf	ab	5.30 E	7.00 D	10.10 E	7.00 D
Bremen Hbf	an	6.46	8.10	11.31	8.10
Syke	ab	7.16 N	9.00 Bus	12.13 N	9.00 Bus
	an	7.37		12.43	
Bruchhausen-Vilsen	ab	7.55 Bus		13.15 Bus	
	an	8.30	9.55	13.54	9.55

freitags ab.

samstags

Hannover Hbf	ab	16.04 N+E	6.20 E	11.00 E
Eystrup	an	17.29 ¹⁾	7.13	11.50
Bruchhausen-Vilsen	ab	17.30 Bus	7.25 Bus	12.00 Bus
	an	18.35	8.05 ²⁾	12.35

1) in Nienburg umsteigen

2) nicht während der Schulferien in Niedersachsen

RÜCKFAHRT

samstags

sonntags

Bruchhausen-Vilsen	ab	13.54 Bus		20.50 Bus
Eystrup	an	14.30		21.30
Hannover Hbf	ab	15.18 E	15.14	21.36 E
	an	16.09	⋮ E	22.28
Bruchhausen-Vilsen	ab		⋮	20.04 Bus
Bremen Hbf	an		15.49	20.55
Hamburg Hbf	ab		16.20 D	21.16 E
	an		17.29	22.34

An Sonn- und Feiertagen mit **Pkw-Fahrverbot** bestehen **zusätzlich** folgende Rückfahr-Möglichkeiten:

Bruchhausen-Vilsen Bf.	ab	14.05	17.31 Bus	
Eystrup	an		18.05	
Hannover Hbf	ab	⋮ Bus	18.11 E	18.32
	an		19.03	⋮ E
Bremen Hbf	an	14.50		19.09
Hamburg Hbf	ab	15.04 D		19.42 D
	an	16.14		20.49

VERKEHRSVERBINDUNGEN MIT BRUCHHAUSEN-VILSEN



75 Jahre Harzquerbahn

Am 27. 3. 1899 wurde nach fast dreijähriger Bauzeit der Zugverkehr auf der meterspurigen Harzquerbahn von Nordhausen nach Wernigerode und von Drei-Annen-Hohne zum Brocken aufgenommen. Im März 1974 soll nun mit einer eindrucksvollen Veranstaltung das 75jährige Bestehen dieser Bahn gefeiert werden.

Wenn heute auch den letzten Schmalspurbahnen durch die zunehmende Motorisierung die Betriebseinstellung droht, so kann man sich doch kaum vorstellen, daß diese romantische Bahn einmal durch andere Verkehrsträger ersetzt werden könnte. Dem Vernehmen nach soll die Strecke auch erhalten bleiben. Es soll sogar Pläne geben, die frühere Verbindung zur Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (Selketalbahn) über Straßberg – Stiege wieder herzustellen.

Der Personenverkehr auf der Harzquerbahn ist beachtlich. Der Güterverkehr wird mit Rollbockzügen abgewickelt. Die Stückgutbeförderung mußte leider an den Straßenverkehr abgegeben werden. Die Strecke der Harzquerbahn dient auch der Erprobung von Schmalspurfahrzeugen aus der Produktion der DDR.

Wir können nur hoffen, daß die Schmalspurbahnen im Harz als letztes Paradies für Eisenbahnfreunde in Deutschland noch lange erhalten bleiben.

Am 27. 3. 1974 ist eine Sonderfahrt für DEV-Mitglieder zum 75jährigen Bestehen der Harzquerbahn geplant. Nähere Auskunft durch Ulf D. Otto, 1000 Berlin 20, Jaczostraße 69.

Günter Neumann

BÜCHERWAND

Peter Konzelmann: **Die Baureihe 01.10**

114 Seiten, 114 Fotos, zahlreiche Umlaufpläne, Fahrplanauszüge und Tabellen. Zu beziehen durch Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier, 565 Solingen 1, Alfred-Nobel-Straße 56. DM 16,-.

In bewährter Form wird hier wieder ein Band vorgelegt, der zeigt, daß auch bei nur 55 gebauten Lokomotiven eine Fülle von Besonderheiten gegeben sein kann. Wer weiß, daß 01 1095 bis 1962 mit dem Kessel der 01 193 lief? Alle wichtigen Zahlenangaben über die 55 Maschinen, einschließlich ihrer Einsatzorte und einiger Umlaufpläne sind in dem Band enthalten. 26 Fotos zeigen die ursprüngliche verkleidete oder dann entkleidete Ausführung mit altem Kessel und der charakteristischen Vorwärmanordnung. Fast jede Lok wird auf zwei verschiedenen Bildern gezeigt. Mit den durchweg sehr gut reproduzierten Fotos werden nahezu alle Wünsche erfüllt. Ein rundum gelungener Band. We

Eisenbahnen und Museen, Folge 7

„Die Eisenbahnabteilung im Deutschen Museum München“ von Dipl.-Ing. Johannes Pfeifer und Ernst Schörner. 16 Seiten DIN A 4 hoch, 22 Abbildungen. Verkaufspreis DM 2,-. Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1973.

In diesem Jahr besteht das weltweit bekannte Deutsche Museum in München 70 Jahre. Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. nahm das Jubiläum zum Anlaß, im Rahmen ihrer Schriftenreihe „Eisenbahnen und Museen“ eine umfassende Abhandlung über die Eisenbahnabteilung des Museums zu veröffentlichen. Die Autoren gehen auf die geschichtliche Entwicklung des Museum und

speziell auf die der Eisenbahnabteilung ein. Mit Stand vom 1. 1. 1973 werden alle Ausstellungsgegenstände listenmäßig erfaßt und beschrieben, der Verbleib früherer Stücke erwähnt und auf Schienenfahrzeuge hingewiesen, die nicht in der Fahrzeughalle stehen. Immer wiederkehrende Fragen werden beantwortet und Fahrzeuge erwähnt, deren Beschaffung für das Museum vorgesehen ist. Die zahlreichen Abbildungen ergänzen anschaulich die textlichen Ausführungen.

„Die Fahrzeugsammlung Bochum-Dahlhausen“ von Dipl.-Ing. Wolfgang Distelbarth. 32 Seiten DIN A 5 quer, 20 Abbildungen. Verkaufspreis DM 3,-. Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1973.

Mit dieser kleinen Schrift legt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. erstmals eine umfassende Darstellung ihrer Fahrzeugsammlung für Regelspur vor. Die Veröffentlichung erwähnt alle nach dem Stand vom 15. 3. 1973 bereits beschafften oder noch zu beschaffenden Fahrzeuge gemäß des Grundprogramms der Gesellschaft. Neben technischen Angaben wird erläutert, welche Epoche jedes Fahrzeug repräsentiert oder warum es für die Erhaltung ausgewählt worden ist. Neben den bekannten Fahrzeugen T 9.1; G 8.1; 66 002; E 32 20 usw. werden auch die 001 008 sowie die 117 und 236 vorgestellt. Der Erlös aus der Schrift dient der Aufarbeitung vorhandener bzw. der Beschaffung weiterer Fahrzeuge.

„Die Fahrzeugsammlung Pfalz“ von Dipl.-Ing. Wolfgang Distelbarth, 20 Seiten DIN A 5 quer, 12 Abbildungen. Verkaufspreis DM 2,-. Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1973.

In gleicher Aufmachung wie die Schrift „Die Fahrzeugsammlung Bochum-Dahlhausen“ erschien eine Übersicht der Fahrzeuge, die vorwiegend in Neustadt/Weinstraße von der DGEG hinterstellt oder für dort vorgesehen sind. Neben einigen Fahrzeugen des Grundprogramms wie die Lok BERG oder die pfälzische T 5 sind in Neustadt die Ergänzungsfahrzeuge hinterstellt, z. B. 18 050, 23 105, 45 010 und werden in der Schrift behandelt. Erwähnung finden auch die der Universität Karlsruhe gehörenden und von der DGEG betreuten Fahrzeuge 75 1118 und E 244 31. Auch hier dient der Erlös aus dem Verkauf der Schrift der Arbeit bei der Fahrzeugerhaltung.

„75 Jahre Nebenbahn Achern – Ottenhöfen 1898 – 1973“ von Dieter Höltge und Theodor Horn. 18 Seiten DIN A 5 hoch, 14 Abbildungen. Verkaufspreis DM 2,-. Herausgeber im Selbstverlag Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1973.

Am 1. September 1973 jährt sich zum 75. mal der Tag der Eröffnungsfahrt auf der Nebenbahn Achern – Ottenhöfen im Nordschwarzwald. Rechtzeitig zum Jubiläum dieser Bahn, die erst in den letzten 6 Jahren durch die historischen Dampfzugfahrten bekannt geworden ist, hat die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte eine kleine Schrift veröffentlicht.

Eine umfangreiche Darstellung ist der geschichtlichen Entwicklung der Bahnstrecke gewidmet, Streckenbeschreibung, Fahrzeuge und Betrieb sind weitere Kapitel. Ein besonderer Abschnitt befaßt sich mit dem historischen Dampfzug. Ansprechende Fotos aus Vergangenheit und Gegenwart der noch heute ihre Aufgaben erfüllenden und nicht zu ersetzenden Nebenbahn runden die Textbeiträge ab.

„125 Jahre Henschel-Lokomotiven“. Herausgegeben von Rheinstahl AG/Henschel-Lokomotiven, Kassel und Alba-Buchverlag Düsseldorf.

„125 Jahre Henschel“ eine stolze Zahl! Das zu diesem Anlaß herausgegebene Buch setzt den vielen Henschel-Lokomotiven (heute Rheinstahl) ein verdientes Denkmal. Für den größten Teil der Eisenbahnfreunde werden es in der Hauptsache die Dampflokomotiven sein, die Interesse erwecken. Der zweite Teil des Buches ist den leider nicht mehr dampfenden „Giganten der Schiene“ vorbehalten. Hier wird ein repräsentativer Querschnitt der in alle Welt gelieferten Henschel-Lokomotiven gezeigt. – Ob es die KPEV-Loks, die vielen Werksbahnmaschinen, die Beyer-Garrats für Thailand und Südafrika oder die Einheitslokomotiven für die Deutsche Reichsbahn sind, ein stolzes Ergebnis der Kasseler Lokbaufirma. Im Anhang findet man Nachdrucke aus alten Henschel-Heften von 1935–38.

An den Alba-Verlag, als Mitherausgeber dieses Buches, sei hier der Wunsch gerichtet, einen guten Querschnitt der anderen alten Henschel-Hefte als Nachdruck herauszugeben. Eberhard Kunst

Rolf Martens

125 Jahre Eisenbahn in Bremen

Format DIN A 5, 36 Seiten Text, 18 teils ganzseitige Fotos, 7 Karten, 1 Typenskizze, 7 Maßskizzen, Chronik, Anhang, ausführliches Literaturverzeichnis. DM 5,- (+ 0,70 DM für Porto). Herausgeber: Eisenbahnfreunde Bremen e. V. Zu beziehen über Bernd Beckmann, 2800 Bremen 1, Mantuffelstraße 34.

Rolf Martens, Eisenbahnhistorikern durch seine Veröffentlichungen über britische Bahnen bekannt, legt mit diesem Büchlein seine erste Schrift über den Schienenverkehr in Bremen vor. Es ist ein Auszug aus einem umfangreichen Werk, zu dessen Abdruck sich bedauerlicherweise bisher kein Verlag bereit fand, und erschien zum 125jährigen Bestehen der Hannover – Bremer Eisenbahn. Auf insgesamt 56 Seiten gibt der Autor einen sehr ausführlichen Einblick in Planung, Bau und Betrieb dieser Eisenbahnverbindung und deren Fortführung nach Bremerhaven. Die historischen Fotos und Karten mit den verschiedenen Streckenverläufen tragen wesentlich zum ausgezeichneten Gesamteindruck bei. Nur kurz finden die anderen Eisenbahnlinien nach Bremen Erwähnung. Ihnen werden weitere Veröffentlichungen gewidmet sein, die mit Sicherheit genauso interessant sein dürften wie die „125 Jahre Eisenbahn in Bremen“. Be

Gerd Wolff

Deutsche Klein- und Privatbahnen,

Teil 2: Niedersachsen, Format DIN A 5, 324 Seiten, 474 Fotos, 58 Streckenskizzen. Preis: DM 45,-. Verlag: Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstraße 43.

Der zweite Band der fünftelligen Buchreihe über deutsche Klein- und Privatbahnen widmet sich dem Bundesland Niedersachsen. Jede der 58 (!) Bahnen wird mit einer knappen Schilderung der Geschichte und Streckenbeschreibung vorgestellt. Streckenskizzen und Angaben über die Verkehrsleistungen fehlen ebensowenig wie detaillierte Triebfahrzeuglisten, und nicht zuletzt das umfangreiche Bildmaterial macht dieses Buch zu einem Leckerbissen für den Kleinbahnfreund. Durch die Vielzahl der behandelten Eisenbahnen ist der ziemlich erweiterte Umfang des zweiten Bandes zu erklären. Bedauerlicherweise haben sich dadurch auch einige Fehler eingeschlichen, die hätten vermieden werden können. Der Preis von DM 45,- erscheint hoch, ist aber dem Aufwand und Informationsgehalt des Buches durchaus angemessen. Be

Kurt Pierson

BORSIG – ein Name geht um die Welt

200 Seiten mit 105 Abbildungen und einigen im Text befindlichen Zeichnungen, Leinen mit Schutzumschlag, Subskriptionspreis 36,80 DM bis 31. 12. 1973, später 42,80 DM. Rembrandt Verlag, Berlin.

In diesem Buch bietet uns Kurt Pierson eine Fülle von Daten und Fakten aus vier Bereichen Geschichte: Die Geschichte des Berliner Maschinenbaus speziell des Lokomotivbaus, ein wenig Berliner Geschichte, die Geschichte der „Borsigs“ und die Geschichte der Borsigwerke. Aus jeder Zeile dieses Buches spricht der Fachmann, so daß ein Werk entstanden ist, das seinesgleichen sucht. Für den eisenbahninteressierten Leser stellen sich u. a. 8 verschiedene Berliner Eisenbahnbau-Unternehmen vor; wer hat gewußt, daß diese zum großen Teil eng miteinander verknüpft waren? Herausragend jedoch, schon wegen seiner Größe, ist das Borsig-Werk, oder besser, die Borsig-Werke, die einem mannigfachen Wandel unterworfen waren. Ausgesuchte Fotos und ergänzende Zeichnungen runden das sehr flüssig zu lesende Buch ab. Es ist zu hoffen, daß das Buch die ihm seiner Bedeutung wegen zukommende Verbreitung finden wird. EGL

E. G. Lichte und G. Ungerbieler

Die Uetersener Eisenbahn, 100 Jahre Eisenbahngeschichte zwischen Uetersen und Tornesch.

73 Fotos, 57 Zeichnungen und Pläne auf Kunstdruckpapier, Preis 18,90 DM; erschienen im Eigenverlag E. G. Lichte, 2000 Hamburg 52, Uhdeweg 21.

„Uetersen und seine Eisenbahn -- so bedeutend, daß derartige Betrachtungen notwendig sind?“, so beginnt dieses Buch. Wer kennt sie auch schon, die knapp 5 km lange Eisenbahnstrecke von Tornesch nach

Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?

Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895—1897

Geschichtlicher Rückblick auf die ersten drei Jahre der Basler Strassenbahn mit zahlr. Abb.

Die Geschichte der Basler Strassenbahn, 1880—1895—1968

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

Die Entwicklung der Basler Strassen- und Überlandbahnen

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

Die weiten Spuren

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

Die Strassen- und Überlandbahnen von Bern und Thun

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

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

Die Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

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

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)

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

Komfort auf Schienen (Rollende Hotels, Band II)

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

Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern

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

Die Wiener Strassenbahn, 1845—1971 (Band I)

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

Die Überlandbahnen von Bern nach Worb

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

Mittelbadische Eisenbahnen

Von der Strassburger Strassenbahn und der Lahrer Strassenbahn zur Mittelbadische Eisenbahnen AG. Eingehende Studien der Originalakten erbrachten dieses interessante Buch, zahlreiche Abbildungen von Strecken, Fahrzeugen und Gebäuden auf 220 Seiten.

Bing, die Modelleisenbahnen unserer Grossväter

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

Die alten Berliner Strassenbahnen

Ein Buch mit zahlreichen Abbildungen aus Berlins Verkehrsgeschichte (I. Teil).

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

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

Hundert Jahre Frankfurter Strassenbahnen

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

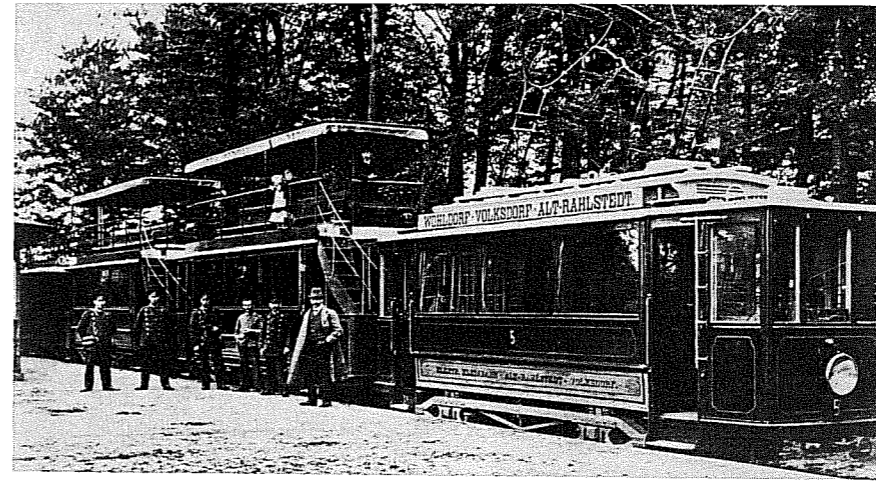
Diese Bücher sind im **Verlag für Eisenbahn- und Strassenbahn-Literatur in Villigen AG** erschienen. Sie wurden von begeisterten Eisenbahn-Amateuren nach jeweiligem eingehendem Studium der einzelnen Bahnen zusammengestellt, um damit einerseits die grosse Bedeutung der öffentlichen Transportmittel einem grösseren Personenkreis näherzubringen und andererseits das Wissen um die Vergangenheit für weitere Generationen lebendig zu erhalten. Öffnungszeiten der Bibliothek: Dienstag bis Freitag 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 17.00 Uhr.

Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG

Uetersen? Doch was sich in 100 Jahren gerade bei dieser Bahn ereignete, stellt manch größeres Eisenbahnunternehmen in den Schatten. So sei nur erwähnt, daß sie als Pferdebahn begann, daß später Trambahnlokomotiven und Dampftriebwagen verkehrten, daß es auf dieser Regelspurbahn Rollböcke für Regelspurwagen gab und daß hier in den 65 Betriebsjahren, in denen mit Maschinenkraft gefahren wurde, insgesamt 24 Triebfahrzeuge vorhanden waren, fast alle von unterschiedlicher Bauart. Und das auf knapp 5 km Strecke! Oder in welchem Buch findet man Körting-

bremse, Preßkohlenheizung oder die Bauart verschiedener stehender Eisenbahndampfkessel beschrieben? Das für diese relativ kleine Eisenbahn ausgesprochen reichhaltige Bild- und Zeichnungsmaterial (im Buchdruck) sowie ein ausführlicher Quellennachweis zeigen die Genauigkeit, mit der dieses Buch zusammengestellt wurde. Für Kleinbahnfreunde ist diese Veröffentlichung daher ein „Muß“. Aber auch der allgemein an Eisenbahntechnik Interessierte wird manches finden, was er bisher vermifste.

HOK



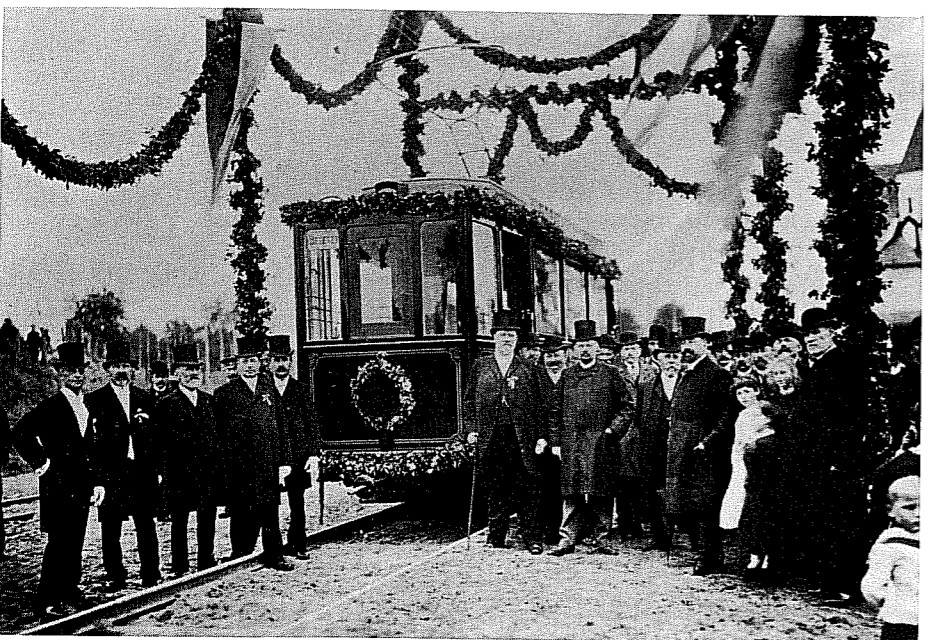
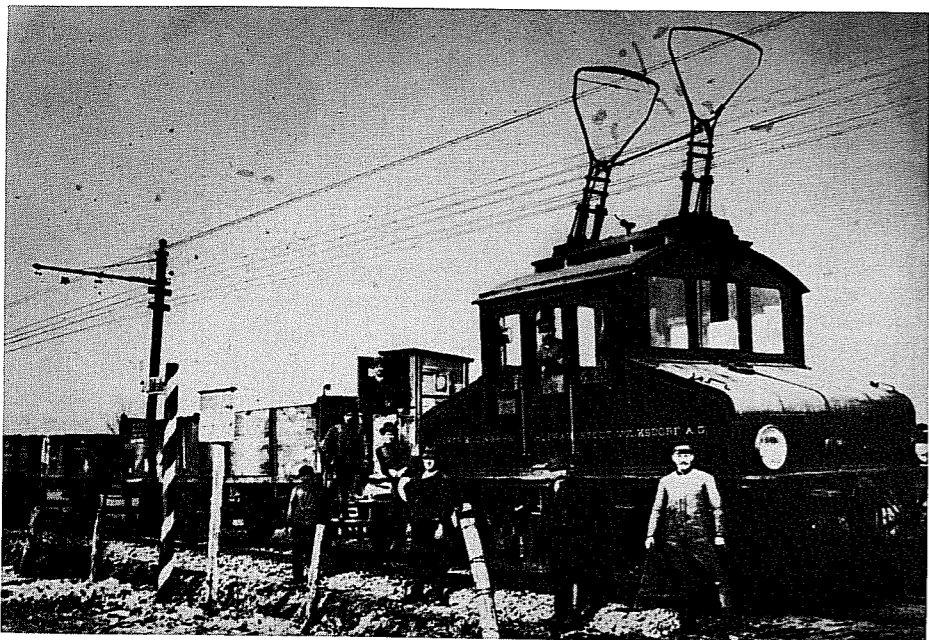
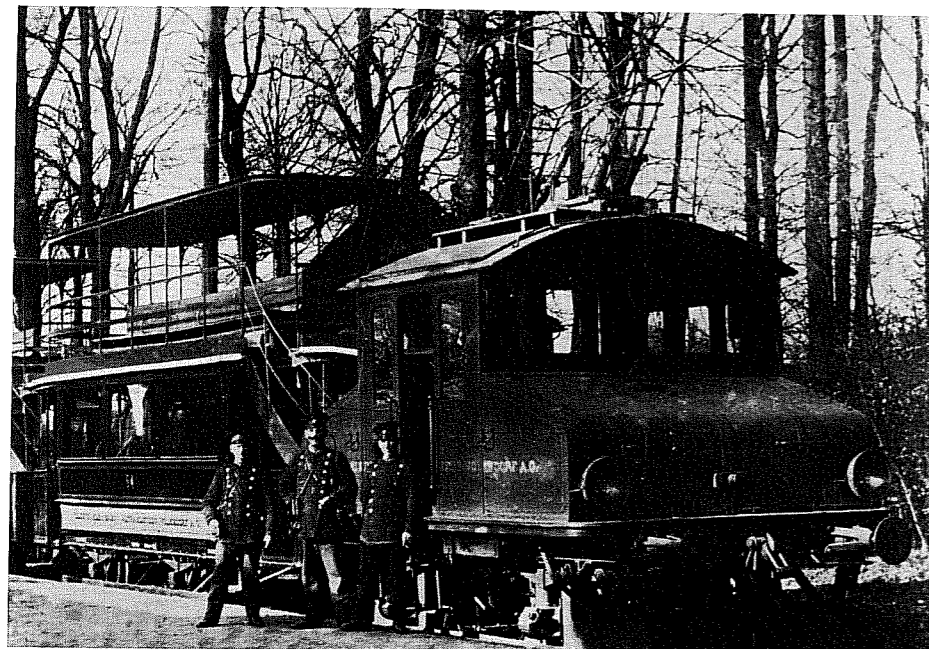
**Eine unvergessene
Kleinbahn ...
Die elektrische Kleinbahn
Altrahlstedt – Volksdorf –
Wohldorf**

Ernst-Günter Lichte



Neben den seit 1937 zu Hamburg gekommenen Elbgemeinden waren und sind auch heute noch die nordöstlich der Hansestadt gelegenen hamburgischen Walddörfer, die schon seit mehr als 500 Jahren zu Hamburg gehören, ein beliebtes Ausflugsziel. Leider waren sie jedoch bis Anfang dieses Jahrhunderts nur schwer zu erreichen. „Die Herstellung einer Bahnverbindung nach Volksdorf und Wohldorf ist daher sowohl im Interesse dieser Gemeinden wie namentlich auch im Interesse der städtischen Bevölkerung, welcher damit die Möglichkeit eröffnet wird, in diesen walddreichen und landschaftlich schönen hamburgischen Gebietsteilen Ruhe und Erholung zu suchen, als ein dringendes Bedürfnis allseitig anerkannt.“ So hieß es in dem Antrag des Senats an die Hamburger Bürgerschaft „betreffend Herstellung einer Kleinbahn-Verbindung von Altrahlstedt nach Volksdorf“.

Soweit hamburgisches Gebiet betreffend, erteilte der Hamburger Senat der Firma Gebr. Körting am 7. 6. 1899 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Kleinbahn vom Bahnhof Altrahlstedt (heute Hamburg-Rahlstedt) an der Strecke Hamburg – Lübeck über Volksdorf nach Wohldorf. Die Ausführung des Abschnittes Volksdorf – Wohldorf scheiterte jedoch an dem Widerstand der preußischen Behörden, da die Strecke auch auf diesem Abschnitt teilweise über preußisches Gebiet geführt werden mußte. Man entschloß sich daher, zunächst nur von Altrahlstedt bis Volksdorf zu bauen. Eine entsprechende preußische Konzession datiert vom 23. 3. 1901. Am 30. 11. 1903 wurde mit dem Bahnbau begonnen und



am 29. September 1904 konnte die Strecke eröffnet werden.

Die Strecke begann am Bahnhof Altrahlstedt parallel zu den Gleisen der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Die Endstation für den Personenverkehr lag 400 m vom Ausgangspunkt entfernt in der Parallelstraße (heute Doberaner Weg). Die Strecke führte dann auf der linken Seite der Oldenfelder Bahnhofstraße, in der die Haltepunkte Farmsener Weg (km 0,8) und Oldenfelde Schule (km 1,25) lagen, nach Norden. Sie bog von hier in die Meiendorfer Straße ein. Es folgten die Haltepunkte Oldenfelde „Eggers“ (km 1,3) und Meiendorf „Aue“ (km 1,55). Bei km 1,85 lag der erste Bahnhof (Meiendorf „Lorenz“, 2 Weichen). Hierauf folgten die Haltepunkte Meiendorf „Eggers“ (Mühlenkrug, km 2,25), Meiendorf „Soetebier“ (km 2,65) und Ahrensburger Chaussee (km 2,85). Bis hierher war die Strecke wie eine Straßenbahn mit im Straßenplanum eingepflasterten Rillenschienen angelegt. Am Haltepunkt Ahrensburger Chaussee verließ sie jedoch die Straße und führte auf eigenem Bahnkörper weiter. Nach der Station Meiendorfer Feldmark (km 3,5; 2 Weichen) verließ die Trasse bei km 4,3 das preußische Gebiet und trat in das Gebiet der hamburgischen Enklave Volksdorf ein. Sie durchschnitt zunächst den Staatsforst mit der Station Volksdorfer Wald (km 4,5; 2 Weichen), um über die Haltepunkte Oberförsterei (km 4,9) und Siebenbuchen (km 5,35) nach Durchquerung einer Senke auf einem Damm leicht ansteigend den Bahnhof Volksdorf (km 6,1; auf der Westseite des heutigen U-Bahnhofes Volksdorf gelegen) zu erreichen. Hier befanden sich ein größeres Bw mit Werkstattanbau sowie die zur Abwicklung des Personen- und Güterverkehrs erforderlichen Anlagen.

Der Betrieb wurde von Anfang

Ellok 27 mit EB 54 und 55 auf Bahnhof Wohldorf am 16. April 1922

Ellok 28 mit Güterzug am 1. Februar 1914

Eröffnung der ersten Teilstrecke am 1. Oktober 1904: Triebwagen 2 auf Bahnhof Volksdorf.

an elektrisch mit 500 V Gleichstrom durchgeführt. Die Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf gehört somit zu den ersten elektrisch betriebenen Eisenbahnen Deutschlands. Für den Personenverkehr waren 2 zweiachsige Triebwagen (Nr. 1 und 2) von der Waggonfabrik W. C. F. Busch in Hamburg beschafft worden. Die Fahrt von Altrahlstedt nach Volksdorf kostete 20 Pf. Eineinhalb Jahre nach der Eröffnung waren schon 3 Triebwagen (Nr. 1 bis 3), 6 Beiwagen und 1 Post- und Gepäckwagen im Einsatz. Die Beiwagen waren doppelstöckig mit offenem Oberdeck, eine in Deutschland wohl einmalige Konstruktion für eine Eisenbahn.

Nachdem nun Volksdorf mit einer Bahnverbindung an das allgemeine Eisenbahnnetz angeschlossen war, dauerte es nicht lange, bis vor allem seitens der Gemeinde Wohldorf-Ohlstedt um eine Verlängerung der Kleinbahn nach Wohldorf ersucht wurde. Von preussischer Seite wurde die noch ausstehende Genehmigung am 11. 4. 1905 erteilt. Am 9. 5. 1907 konnte die neue Strecke eröffnet werden.

Die Verlängerung zog sich vom Bahnhof Volksdorf in einer Linkskurve zum Haltepunkt Bergstedter Weg (km 6,6) hin. Ab September 1921 befand sich hinter dieser Linkskurve ein Ausweich- und ein Übergabegleis zur Strecke Volksdorf – Ohlstedt der Walddörferbahn (U-Bahn). Vom Hp. Bergstedter Weg stieg die Strecke erheblich an (1 : 90 auf 570 m), bis sie kurz vor der Station Volksdorfer Feldmark (km 7,4; 2 Weichen) ihren höchsten Punkt (48,95 m über NN) erreichte. Am Rande des Gehölzes „Ohlendorffs Tannen“ zog sie sich dann zur gleichnamigen Haltestelle (km 8,3; 2 Weichen) hin und erreichte kurz vor dem Bahnhof Lottbeck (km 9,3; 3 Weichen) wieder preussisches Gebiet. Hinter dem Bahnhof trat die Strecke in das Gebiet der hamburgischen Enklave Wohldorf-Ohlstedt ein. Es folgte der Bahnhof Ohlstedt-Sthamerstraße bei km 11,1 mit 5 Weichen. Zweihundert Meter weiter, vor der de-Chapeaurouge-Straße (heute Alte Dorfstraße) lag der Haltepunkt Ohlstedt. Hinter der Alten Dorfstraße bog die Strecke nach links ab und trat bei dem

1921 eingerichteten Haltepunkt Kupferredder (km 11,7) in den Wohldorfer Wald ein. Die Kleinbahn durchschnitt das staatliche Forstrevier etwa in Richtung auf die Schleuse beim Zusammenfluß von Alster und Aue. Unmittelbar hinter dem Drosselbek, noch vor der Straße Mühlenredder, lag mitten im Walde die Haltestelle „Tannenallee“ (km 12,3; 2 Weichen). Sich rechts wendend zog sich nun die Strecke am Waldsaum entlang, bis sie vor dem Schleusenredder in einem größeren Gleissystem endete: Bahnhof Wohldorf (km 12,9; 22 m über NN).

Zu den Anlagen der Kleinbahn gehörte noch die später gebaute, am Haltepunkt Oberförsterei abzweigende 3,18 km lange Strecke zum Güterbahnhof Oldenfelde (6 Weichen), der zwischen den U-Bahn-Stationen Farmsen und Berne lag. Die Strecke diente dem Güterverkehr. Als Schienenprofil war überall Form Preußen 5 verwendet worden.

Im Dezember 1912 waren an Fahrzeugen vorhanden:

- 1 Ellok (Nr. 29, Achsfolge B₀)
- 6 ET (Nr. 1 bis 6, Achsfolge B₀)
- 10 EB (Nr. 50 bis 59, doppelstöckig)
- 1 PwPost (Nr. 30)
- 3 Güterwagen
- 1 Turmwagen für Fahrleitungsarbeiten (Nr. 31).

Wegen des unruhigen Laufs der ersten drei Triebwagen mit nur 2,5 m Achsstand hatte man die Triebwagen 4 bis 6 mit 3,3 m Achsstand gebaut. In den Jahren 1913/1914 kamen noch drei weitere Elloks für den Güterverkehr hinzu (Nr. 26 bis 28, Achsfolge ebenfalls B₀). Die für den Betrieb der Kleinbahn benötigte elektrische Energie wurde in einem kleinbahneigenen Kraftwerk am Bahnhof Volksdorf erzeugt.

Am 14. 9. 1913 beschaffte die Kleinbahn eine Dampflok. Ihr Einsatz war jedoch nur auf Hamburger Gebiet und in Lottbeck zugelassen, nicht aber in Meiendorf, Oldenfelde und Altrahlstedt (wegen der Lage der Strecke auf öffentlichen Straßen). Wegen dieser beschränkten Einsatzmöglichkeiten wurde sie daher bald wieder abgegeben. Technische Daten dieser Lok sind leider nicht bekannt; auch gibt es offenbar keine Fotos von ihr.

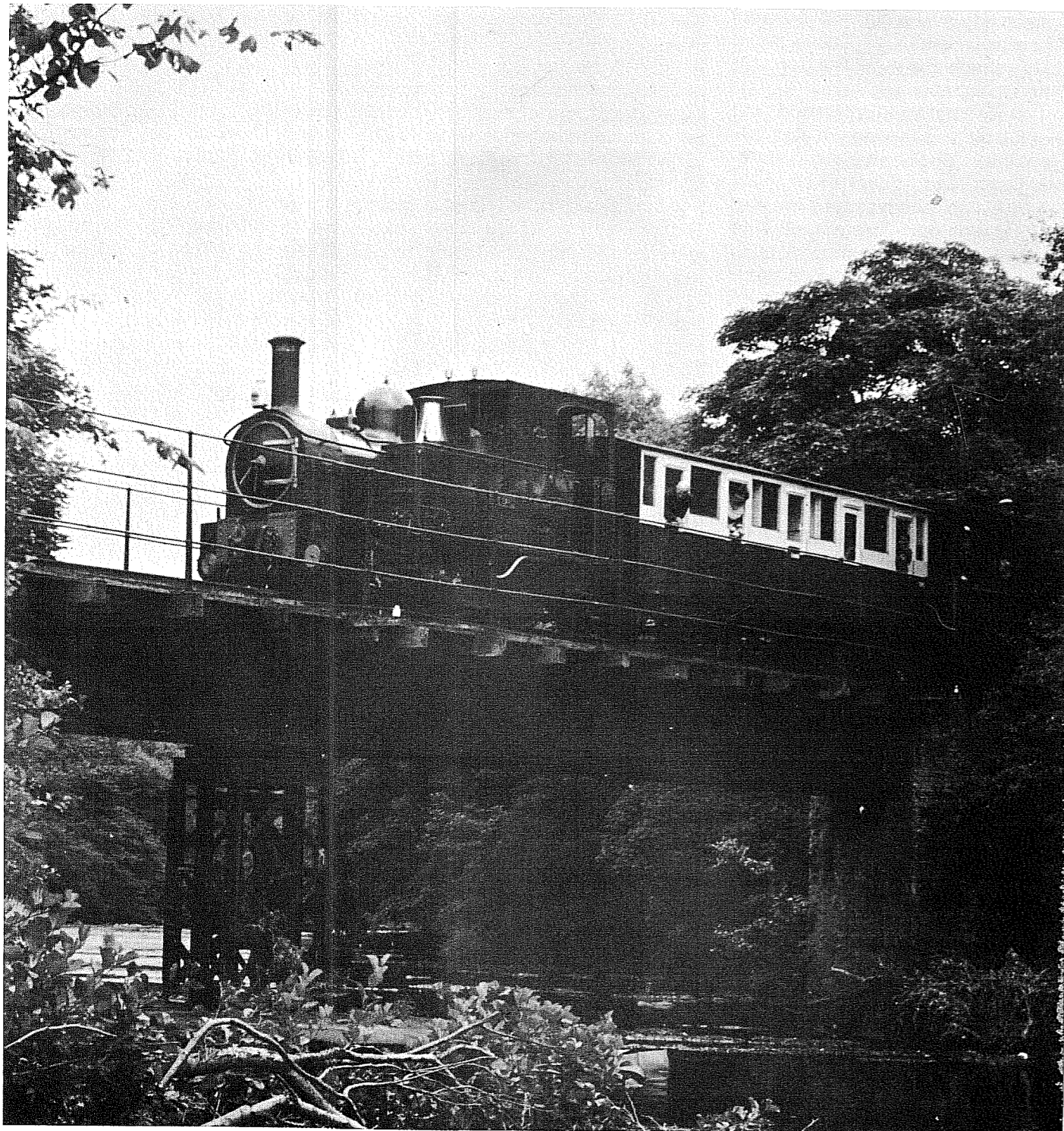
Der Fahrplan der Kleinbahn hatte sich zu allem anderen als einem Kleinbahn-Fahrplan entwickelt. Im Jahre 1912 verkehrten wöchentlich mehr als 200 Züge in jeder Richtung, das sind täglich durchschnittlich 29. Die Fahrzeit von Hamburg Hbf nach Wohldorf betrug z. B. im Jahre 1907 einschließlich Umsteigen in Altrahlstedt 51 Minuten. Heute fährt man mit U-Bahn und Bus 47 Minuten. Man bedenke dabei, daß die Kleinbahn wesentlich mehr Haltestellen hatte als heute die U-Bahn (z. B. auf Volksdorfer Gebiet allein sieben gegenüber drei U-Bahn-Stationen auf demselben Abschnitt), so daß viele Bewohner der Walddörfer damals erheblich kürzere Wege zur nächsten Bahnstation hatten. O welch' ein Fortschritt in 60 Jahren Hamburger Schnellbahnbau!

Am 6. September 1920 nahm die Hamburger Hochbahn A.G. (HHA) den Betrieb auf der zunächst noch eingleisigen Walddörferbahn-Strecke (U-Bahn) von Barmbek nach Volksdorf auf. Von da ab ließ der Personenverkehr auf dem Abschnitt Altrahlstedt – Volksdorf der Kleinbahn sehr stark nach. Die Kleinbahn-Gesellschaft sah sich daher gezwungen, den Betrieb einzuschränken und 13 Beschäftigte zu entlassen. Am 15. 4. 1923 mußte der Personenverkehr zwischen Altrahlstedt und Volksdorf ganz eingestellt werden.

Am 1. 7. 1924 übernahm die Hamburger Hochbahn A.G. die Kleinbahn als Rechtsnachfolgerin. Herr Direktor Liebenberg, der seit 1905 die Kleinbahn geleitet hatte, wurde von Herrn Dr.-Ing. v. Matersdorf abgelöst. Als die HHA am 1. 2. 1925 die U-Bahn-Strecke (Walddörferbahn) Volksdorf – Ohlstedt eröffnete, wurde auch auf diesem Abschnitt der Kleinbahn der Personenverkehr bis auf die noch einige Jahre sonn- und feiertags verkehrenden Entlastungszüge eingestellt. Der Personenverkehr auf dem 1,6 km Teilstück Ohlstedt – Wohldorf und der Güterverkehr auf der gesamten Strecke wurden jedoch aufrecht erhalten.

(Fortsetzung folgt in Heft 1/1974)

THE WELSHPOOL & LLANFAIR LIGHT RAILWAY



Die freundliche Eisenbahn

Bernd Beckmann

Der Autofahrer, der von den Midlands auf der A 458 mit dem Auto an die walisische Küste fährt, wird dreizehn Kilometer hinter Welshpool von alten Formsignalen auf der linken Straßenseite begrüßt und auf einen Kleinbahnhof aufmerksam gemacht. Hier im Tale des Banwy, vor dem Ortseingang des Dorfes Llanfair Caereinion, befindet sich der Ausgangspunkt einer einzigartigen walisischen Schmalspurreisenbahn, der Welshpool & Llanfair Light Railway. Durch ihre Freundschaft mit der Zillertalbahn und den Einsatz von Fahrzeugen dieser Bahn ist sie auch hier bekannt geworden. Im Betrieb und den daraus resultierenden Problemen läßt sich eine gewisse Ähnlichkeit mit der Museumseisenbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf nicht leugnen. Die Welshpool & Llanfair Light Railway sollte uns daher eine nähere Betrachtung wert sein.

Die Geschichte dieser Eisenbahn begann eigentlich schon 1797, als Welshpool durch einen Kanal an das Ellesmere und Montgomeryshire Wasserstraßennetz angeschlossen und durch Gesetz die Errichtung von Zubringerpferdebahnen bis zu einer Länge von drei englischen Meilen (= 4,8 km) gestattet wurde. Es entstanden verschiedene solcher Bahnen, darunter auch die Welsh Pool Rail Road vom Standard Quarry am Westrand von Welshpool zum Kanal.

Im Zeitalter der Eisenbahnen gab es zahlreiche Pläne einer Schienenverbindung zwischen der mehr als 2500 Einwohner zählenden Ortschaft Llanfair Caereinion und dem Handelsplatz Welshpool. 1862 und 1875 bestand ernsthaft Aussicht auf Erfolg. 1877 und 1887 wurden sogar Eisenbahngesellschaften gegründet, doch die Realisierung der Eisenbahnlinie scheiterte entweder an der Finanzierungsfrage oder an der umstrittenen Streckenführung. Im Prinzip gab es zwei Möglichkeiten: Einmal von Llanfair Caereinion längs des Banwy bis Cyfronydd und weiter über Castle Caereinion und Sylfaen nach Welshpool, oder, was

aufgrund der geographischen Verhältnisse wesentlich eleganter gewesen wäre, von Llanfair Caereinion längs des Banwy über Meifod nach Llanymynech mit Anschluß über die Cambrian Railways nach Welshpool.

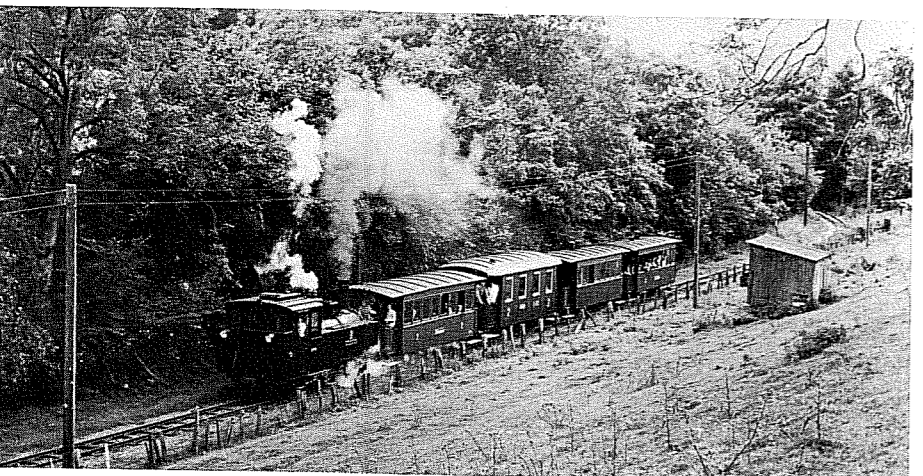
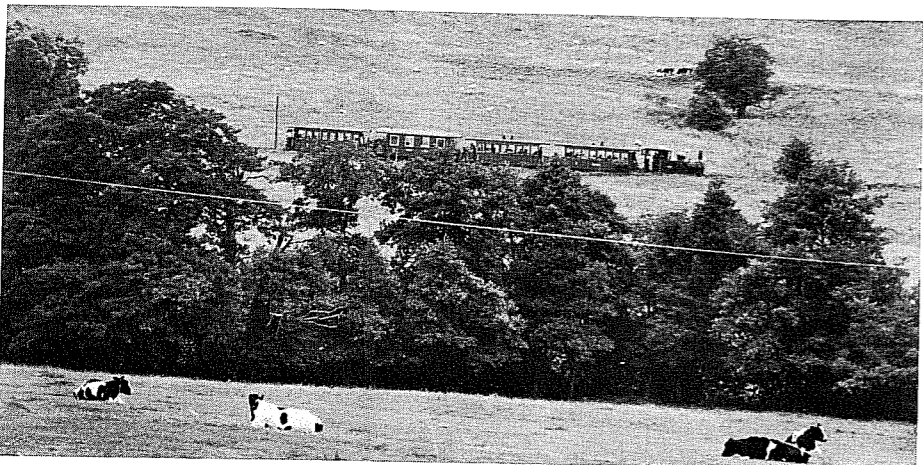
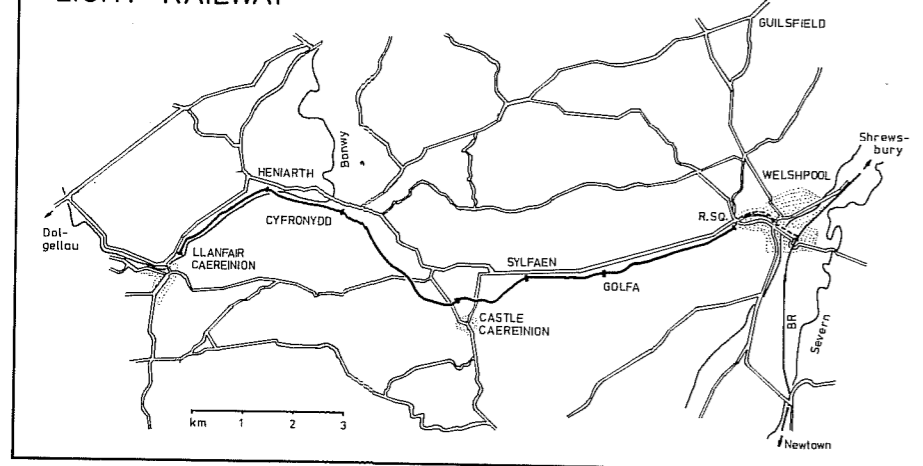
Den Anstoß zum endgültigen Bau der Welshpool & Llanfair Light Railway gab schließlich das Kleinbahngesetz von 1896, unter dem 1899 die WLLR als erste Kleinbahn konzessioniert wurde. Zur Ausführung kam die erstgenannte Streckenführung. Vom ersten Spaten-

Auf der Banwybrücke in Richtung Llanfair

„The Earl“ trifft in Llanfair mit Zug aus Sylfaen ein.



WELSHPOOL & LLANFAIR
LIGHT RAILWAY



stich am 30. Mai 1901 bis zu Fertigstellung der 13,4 km langen und 762 mm-spurigen Eisenbahn vergingen fast zwei Jahre. Als interessanteste Bauwerke wurden die Brücke über den Banwy in Heniarth und der Brynelin-Viadukt in Cyfronydd errichtet. Eine eindrucksvolle Steilrampe entstand zwischen Welshpool und Sylfaen: Mit einer Neigung von 1 : 29 ist die „Golfa incline“ 1600 m lang! In Welshpool selbst schlängelte sich das Gleis in einer engen Ortsdurchfahrt vom Raven Square zwischen den Häusern hindurch zum Bahnhof.

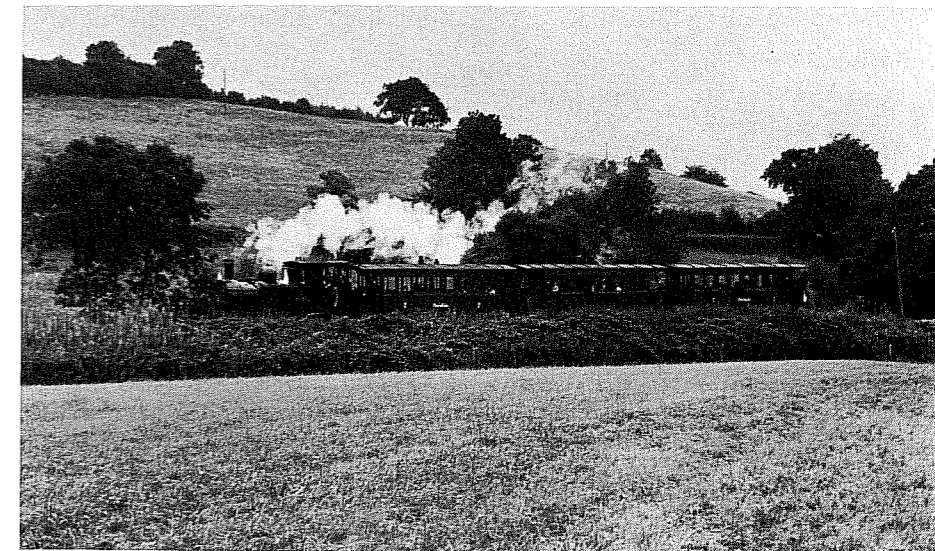
Zur Betriebseröffnung lieferte die Lokomotivfabrik Beyer Peacock in Manchester die beiden Dampflokomotiven „The Earl“ und „The Countess“. Weiter wurden ein Personenwagen dritter Klasse, zwei Personenwagen erster und dritter Klasse sowie eine große Anzahl verschiedenster Güterwagen beschafft. Nach Abnahme der Strecke wurde der Güterverkehr am 9. März 1903 aufgenommen. Die offizielle Eröffnung fand am 4. April in Anwesenheit des Grafen von Powis bei Aufnahme der Personenbeförderung statt.

Obwohl es sich bei der WLLR um eine unabhängige und selbständige Eisenbahngesellschaft handelte, wurde der Betrieb auf der Kleinbahn von den Cambrian Railways, der größten walisischen Eisenbahngesellschaft durchgeführt. Sie erhielt dafür 60 % der Einnahmen. Die Züge, im wesentlichen GmPs, verkehrten nur werktags. Befördert wurden Agrarprodukte, Kohle und Bauholz. Damit stand die WLLR ganz im Gegensatz zu den meisten anderen walisischen Schmalspurbahnen, die

fast ausschließlich Schiefer oder Erze beförderten. Infolge höherer Frachtraten als auf der Straße entsprachen die Transportleistungen keineswegs den Erwartungen und verschärfte die Situation der Eisenbahngesellschaft erheblich, die bei ihrer Gründung auf keine allzu solide finanzielle Grundlage gestellt worden war.

Bereits im Alter von 23 Jahren verlor die Gesellschaft wie auch die Betriebsführerin 1923 infolge der Neugruppierung der britischen Eisenbahnen ihre Selbständigkeit und ging in der Great Western Railway auf. Doch auch unter der neuen Leitung trat keine wesentliche Verbesserung der Lage ein. Im Gegenteil. Um einer möglichen Konkurrenz zuvorzukommen, eröffnete die GWR 1925 eine schnellere parallele Buslinie und verlagerte den Personenverkehr auf die Straße. 1931 wurde die Personenbeförderung auf der Schiene eingestellt. Lediglich der Gütertransport wurde, allerdings mit Einschränkungen beibehalten, auch als die GWR 1948 verstaatlicht wurde. Das Verkehrsaufkommen nahm zwar nicht ab, dennoch war die Betriebseinstellung nicht aufzuhalten. Kostspielige Reparaturen an den 1923 rekonstruierten Maschinen, die sich nicht mehr aufschieben ließen, und der weiterhin defizitäre Betrieb zwangen die Britischen Eisenbahnen zur Schließung der Bahn. Am 3. November 1956 war es schließlich soweit. Ein Sonderzug des Lokomotiv-Clubs von Großbritannien bildete den vorläufigen Abschluß des Kapitels Welshpool & Llanfair Light Railway.

Doch es wurde nicht still um die kleine Eisenbahn. Als die Bri-



Bei der Ausfahrt aus Sylfaen

Einfahrt in Heniarth

Auf der Strecke hinter Sylfaen

„The Earl“ in Richtung Castle Caereinion

Bei Dolrhyd Mill

„Sir Drefaldwyn“ in Llanfair Caereinion

Triebfahrzeugliste – Welshpool & Llanfair Light Railway Preservation Company Ltd.

Dampflokomotiven

Nr.	Name	Typ	Hersteller	Fabrik-Nr.	Bau-jahr	Bemerkungen
1	The Earl	C-n2t	Beyer Peacock	3496	1902	1961 ex British Railways 822, vorm. Great Western Railway 822, urspr. Welshpool & Llanfair Light Railway 1
2	The Countess	C-n2t	Beyer Peacock	3497	1902	1962 ex British Railways 823, vorm. Great Western Railway 823, urspr. Welshpool & Llanfair Light Railway 2.
5	Nutty	2achsige	Sentinel	7701	1929	1964 ex Narrow Gauge Railway Museum, Towyn, vorm. London Brick Co. 1971 zurück an Narrow Gauge Railway Museum, Towyn
6	Monarch	B'B'-h4t	W.G. Bagnall	3024	1953	1966 ex Bowater Paper Mills, Sittingbourne, Kent
8	Dougal	B-n2t	A. Barclay	2207	1946	1969 als Leihgabe, vorm. Provan Works, Glasgow Corp. Gas Department
10	Sir Drefaldwyn	D-h2t	Franco-Belge	2855	1944	1969 ex Steiermärkische Landesbahnen (Weiz-Birkfeld-Ratten) 699.01, vorm. Salzkammergutlokalbahn, urspr. deutsche Heeresfeldbahn
12	Joan	C 1'-n2t	Kerr Stuart	4404	1927	1971 ex Antigua Sugar Factory, Antigua, Westindische Inseln

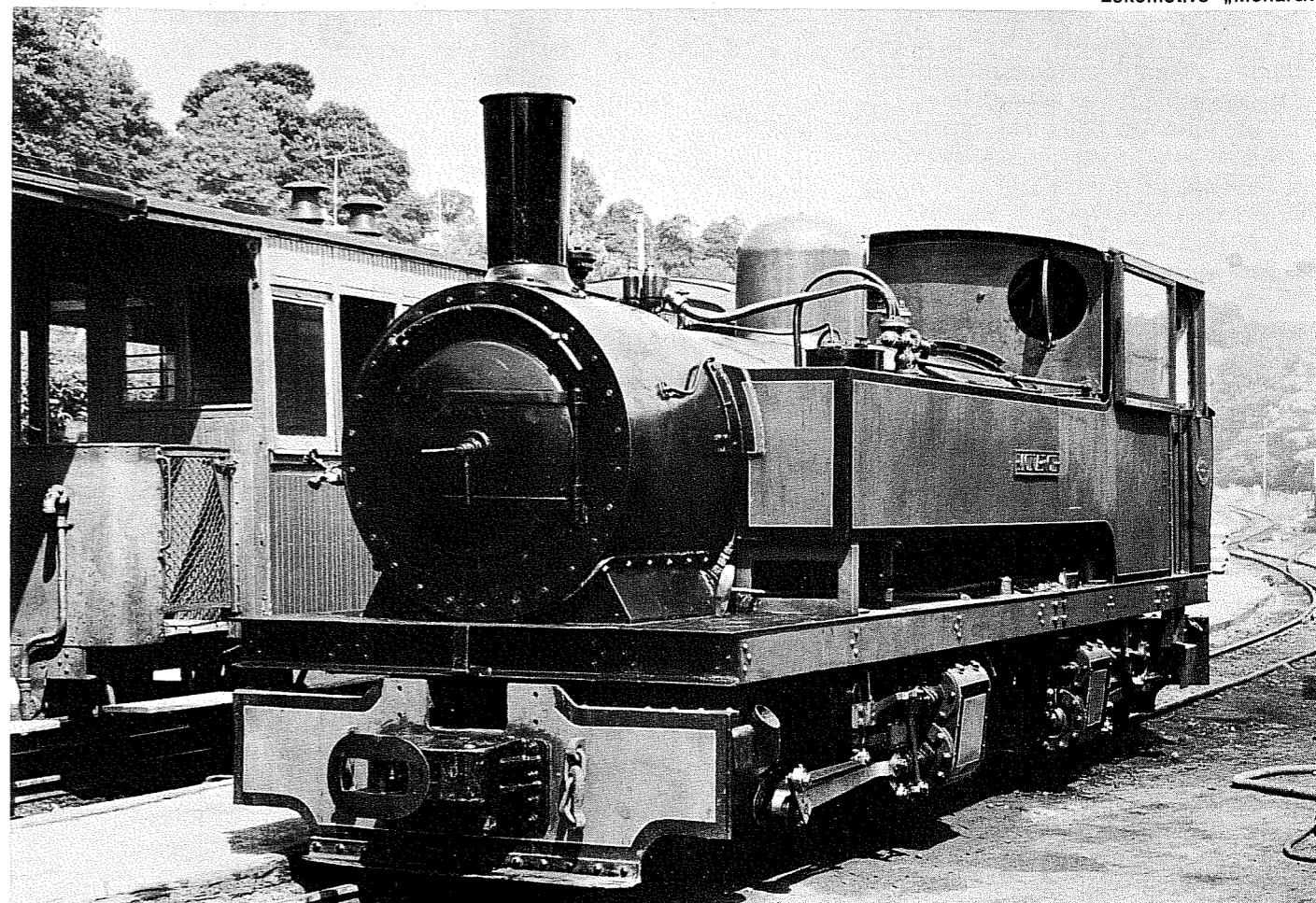
Diesellokomotiven

Nr.	Typ	Hersteller	Fabrik-Nr.	Bau-jahr	Bemerkungen
3	2achsige	Rust & Hornsby	170 374	1934	1961 ex John Scunthorpe Works Ltd., vorm. Mid Lincolnshire Ironstone Co., 1971 abgestellt
4	2achsige	Hibberd	3687	1954	1962 ex Lodge Hill & Upnor, 1969 an Festiniog Railway
7	C	E.E. Baguley	2263	1949	1968 ex Broughton Moor Marinedepot, vorm. Ernsettle Depot, urspr. Lodge Hill & Upnor
9	C	J. Fowler	4 160 005	1951	1969 ex British Portland Cement
11	B	Hunslet	2251	1940	1971 ex Dean Hill Marinedepot

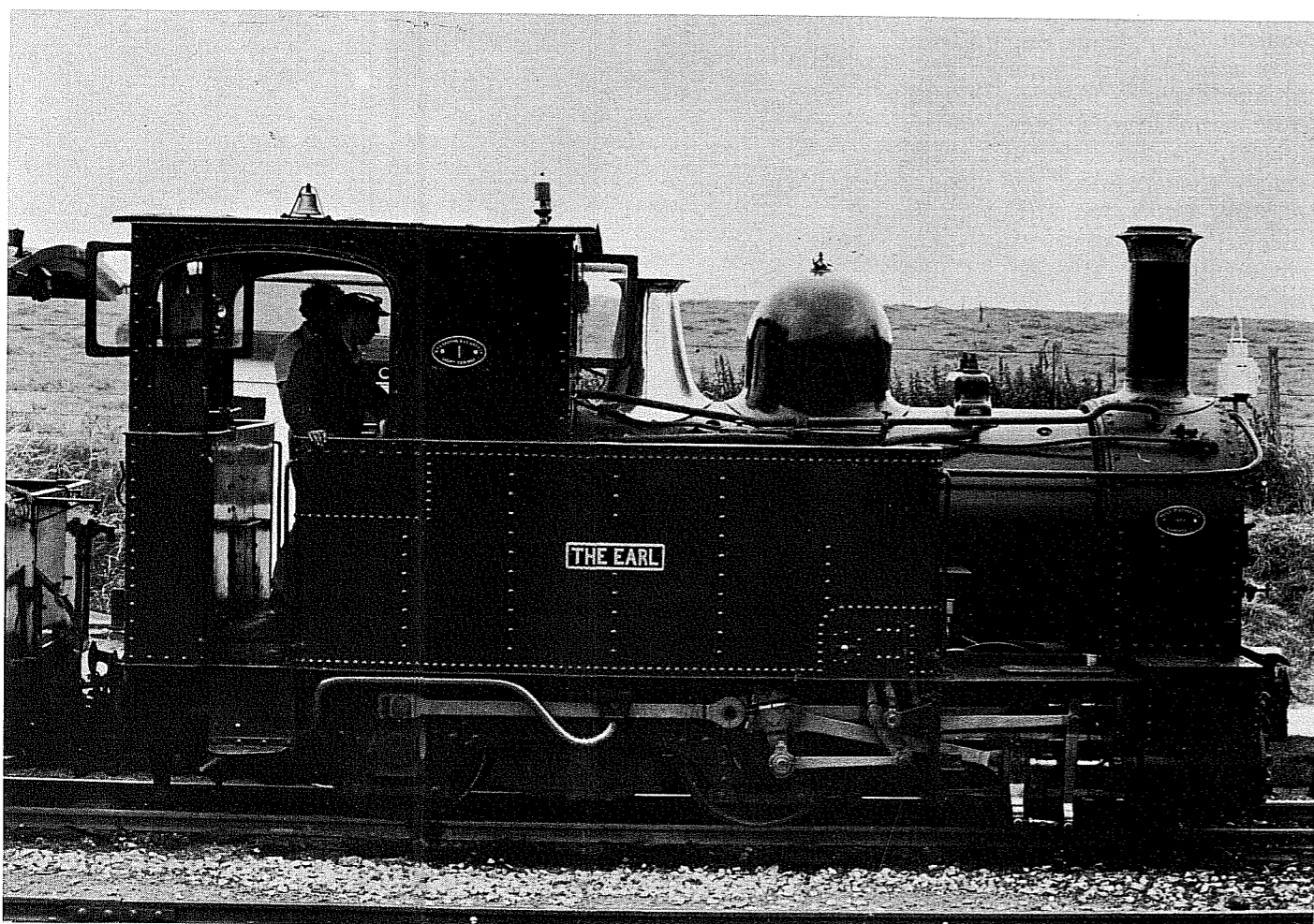
Draisinen

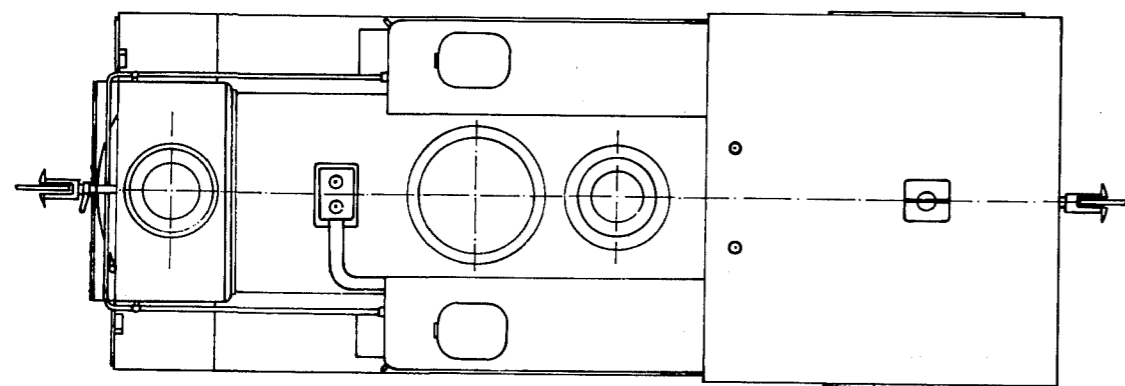
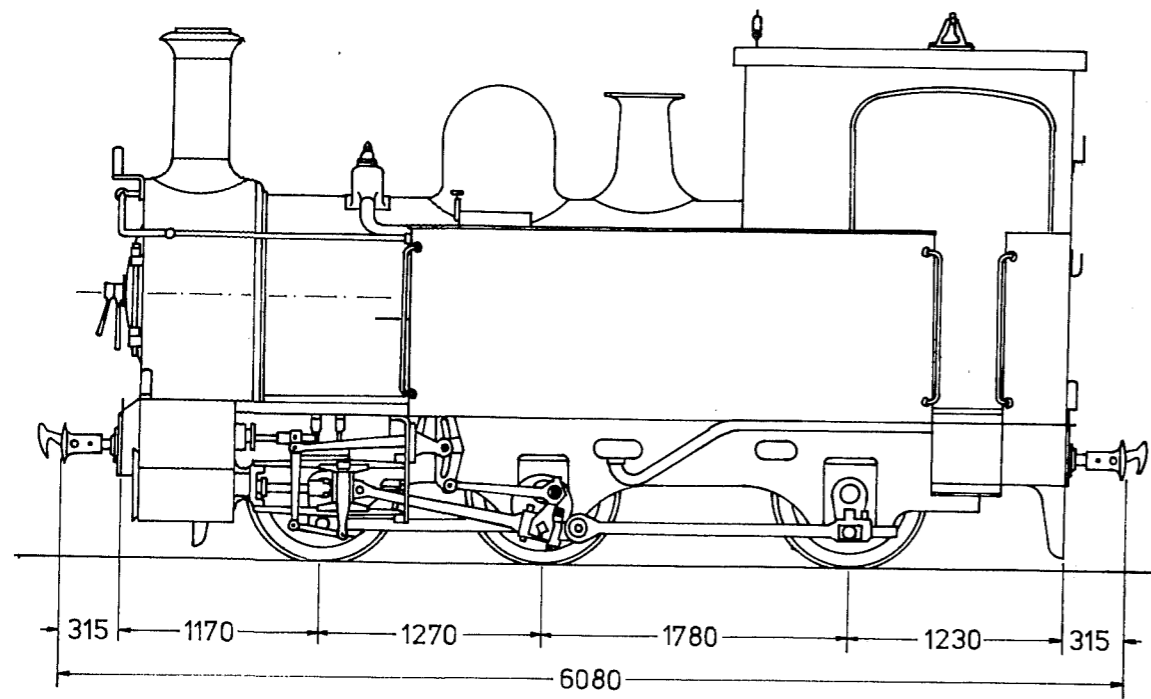
Nr.	Typ	Hersteller	Bau-jahr	Bemerkungen
12	2achsige	Wickham	1940	1959 erworben
14	2achsige	W&LLR Preserv.Co.	1961	Eigenbau, 1966 verschrottet

Lokomotive „Monarch“

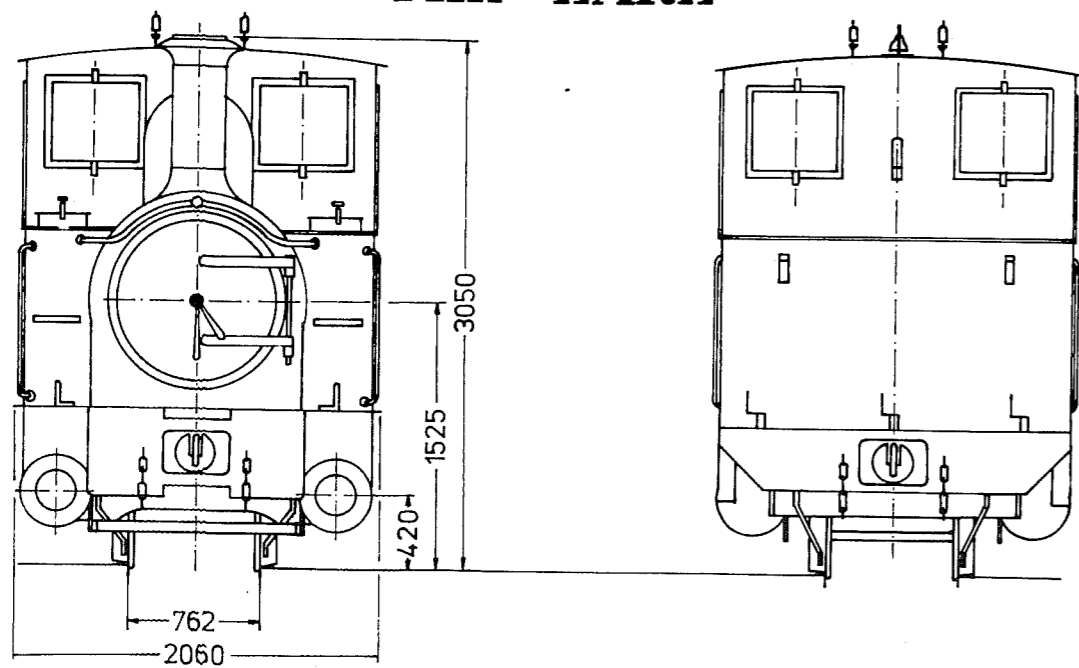


„Sir Drefaldwyn“





THE EARL



1:43,5

Lokomotiven „The Earl“ und „The Countess“

Welshpool & Llanfair Light Railway No. 1 und 2

(„The Earl“ und „The Countess“)

ex British Railways No. 822 und 823

ex Great Western Railway No. 822 und 823

ex Welshpool & Llanfair Light Railway No. 1 und 2

Hersteller: Beyer Peacock

Fabriknummer: 3496 und 3497

Baujahr: 1902

Bauart: C-n2t

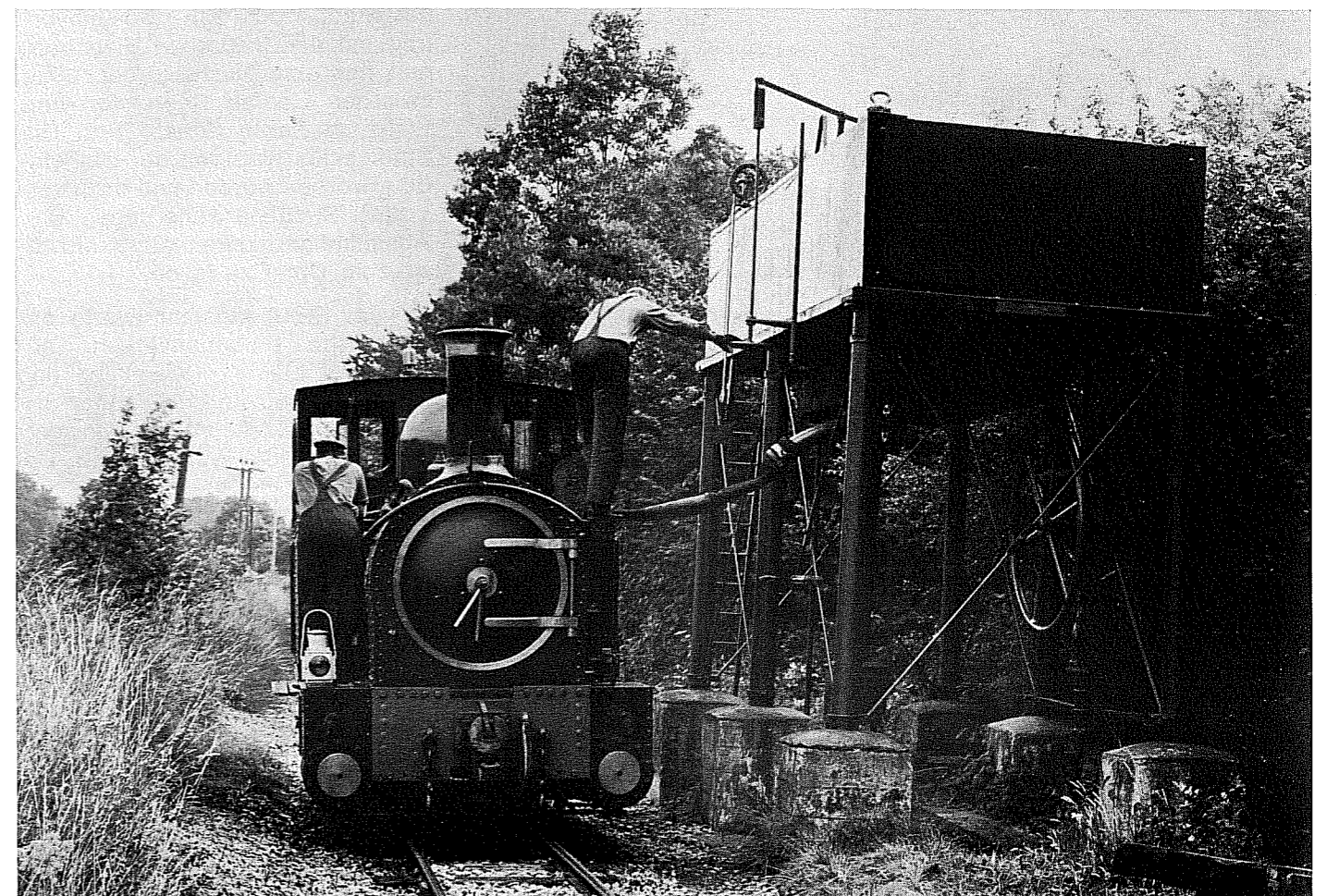
Gezeichnet für dev-kurier von

Bernold Beckmann

Benutzung für persönliche Zwecke und zur Herstellung von Modellen gestattet
Kommerzieller Nachdruck und Vervielfältigungen aller Art bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages.

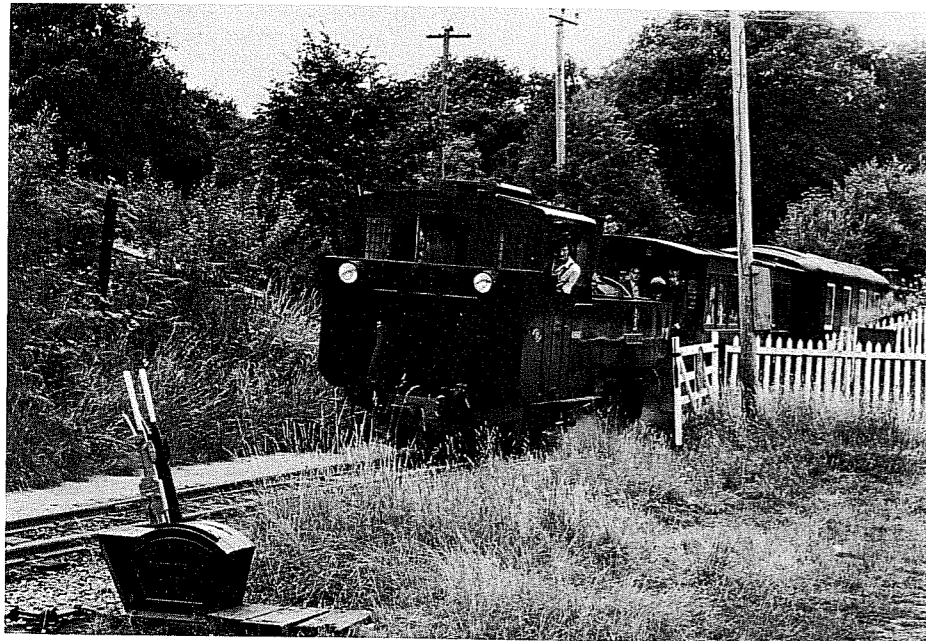
tischen Eisenbahnen zu erkennen gaben, daß sie keinen Verkauf der Strecke beabsichtigten, setzten Bemühungen ein, die Linie als Museumseisenbahn zu erhalten. Ein Verein wurde gegründet, eine Auswahl von Original-Güterwagen erworben und mit den Arbeiten an der Strecke begonnen. 1960 entstand in Nachfolge des Vereins die heutige Welshpool & Llanfair Light Railway Preservation Company Ltd., eine Gesellschaft ohne Aktienkapital, die nur durch Bürgschaften haftet, und deren Mitglieder gleiche Stimmrechte besitzen, sofern sie den vollen Mitgliedsbeitrag entrichten.

Zahlreichen Schwierigkeiten, besonders finanzieller Art, sah sich die junge Gesellschaft gegenüber. Doch aus allen Problemen wurde ein zufriedenstellender Ausweg gefunden. Mit den Britischen Eisenbahnen wurde ein Leihvertrag über die Benutzung der Strecke mit einer Laufzeit von 21 Jahren geschlossen. Im gleichen Jahr, nämlich 1962, erhielt die Gesellschaft die Genehmigung zum Betrieb der Bahn. Bis zur Wieder-



Lokomotive No. 10 „Sir Drefaldwyn“
Welshpool & Llanfair Light Railway No. 10 („Sir Drefaldwyn“)
 ex Steiermärkische Landesbahnen Nr. 699 01
 ex Salzkammergutlokalbahn No. 19
 ex Deutsche Heeresfeldbahnen
 Hersteller: Franco-Belge
 Fabriknummer: 2855
 Baujahr: 1944
 Bauart: D-h2t

Gezeichnet für dev-kurier von
Koltz
 Benutzung für persönliche Zwecke und zur Herstellung von Modellen gestattet
 Kommerzieller Nachdruck und Vervielfältigungen aller Art bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages.



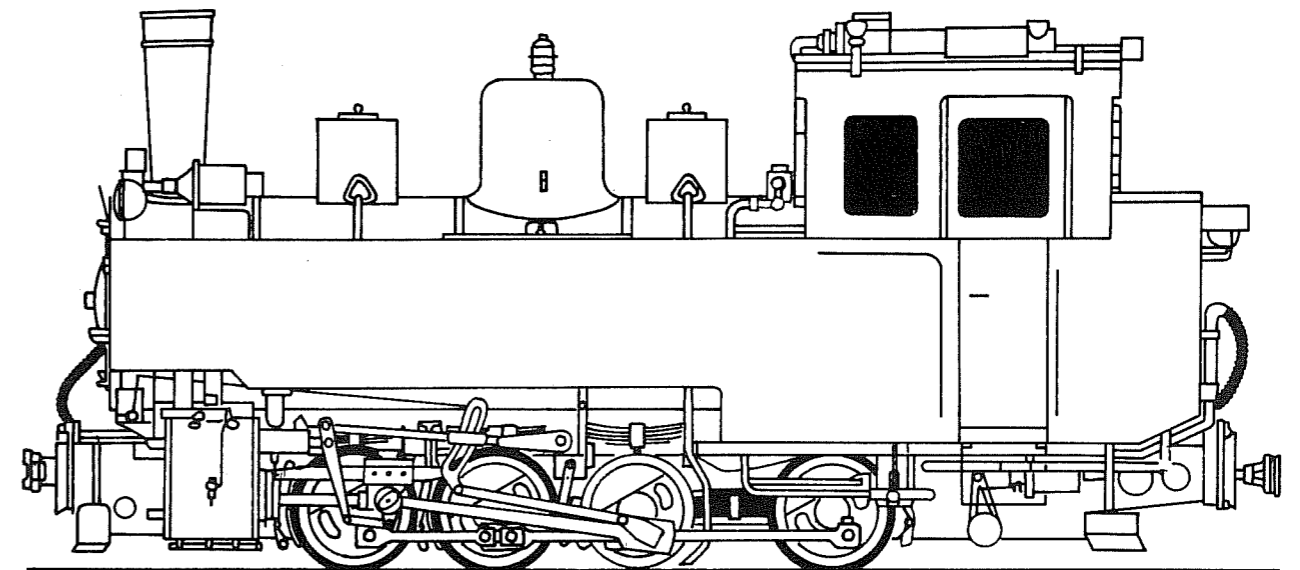
eröffnung konnten die beiden Originallokomotiven in betriebsfähigem Zustand von den Britischen Eisenbahnen erworben werden. Schwierigkeiten bereitete dagegen die Beschaffung von Personenwagen, denn die Originalwaggons waren nach der Einstellung des Personenverkehrs verschrottet worden. Die Suche nach geeignetem Material wurde zusätzlich durch die Tatsache erschwert, daß es in Großbritannien nur eine zweite öffentliche Schmalspurbahn gleicher Spurweite gegeben hatte, die Leek & Manifold Light Railway. Ihr Schicksal hatte sie schon viel früher ereilt. Glücklicherweise gelang die Beschaffung von Personenwagen der stillgelegten Lodge Hill & Upnor Railway der britischen Marine. Nach ihrem Eintreffen auf der WLLR stand der Betriebsaufnahme nichts mehr entgegen.

Fast auf den Tag genau 60 Jahre nach der Eröffnung fand die Wiederaufnahme des Personenverkehrs der WLLR am 6. April 1963 in Anwesenheit des Grafen von Powis statt. Der Eröffnungszug befuhr noch den Streckenabschnitt in der Stadt, doch sah der Leihvertrag mit den Britischen Eisenbahnen nur eine Nutzung der Linie zwischen Llanfair Caereinion und Welshpool Raven Square vor. Die Stadtsektion war von der Gemeinde erworben worden und dazu verurteilt, Straßenerweiterungen und Abstellmöglichkeiten für Kraftzeuge zum Opfer zu fallen.

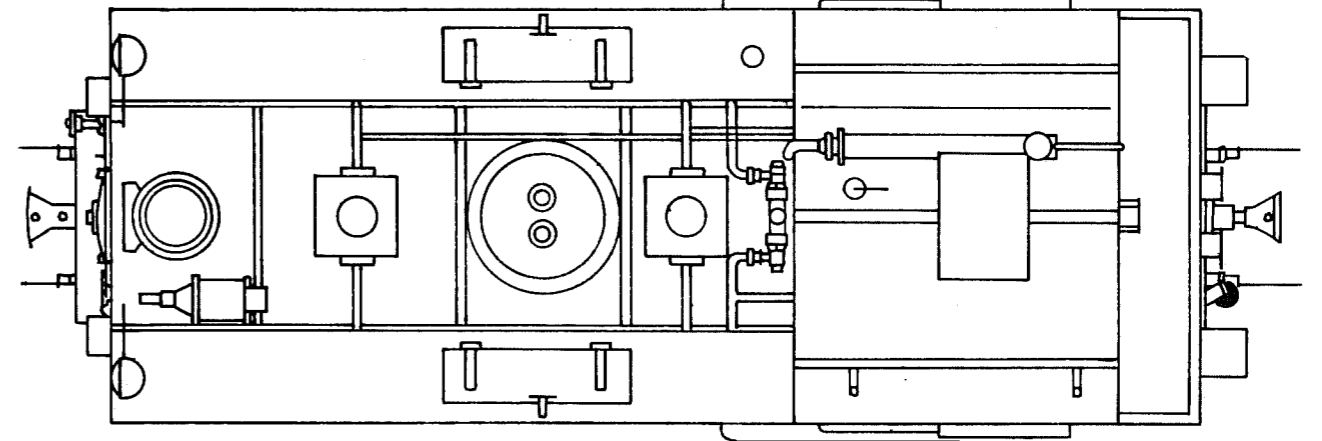
Im Eröffnungsjahr wurde der öffentliche Personenverkehr nur zwischen Llanfair Caereinion und Castle Caereinion (1964 sogar Sylfaen) abgewickelt. Ein schwerer Schlag traf die WLLR am 13. De-

Einfahrt in Castle Caereinion

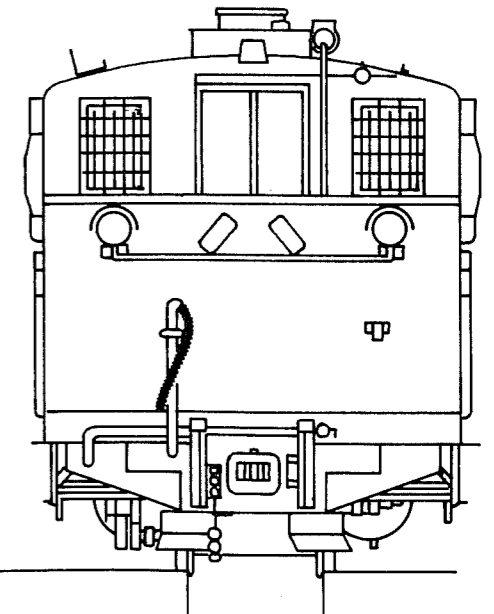
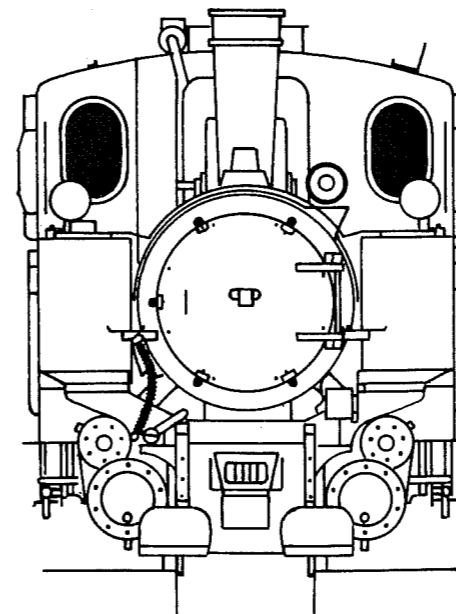
Einfahrt in Llanfair Caereinion



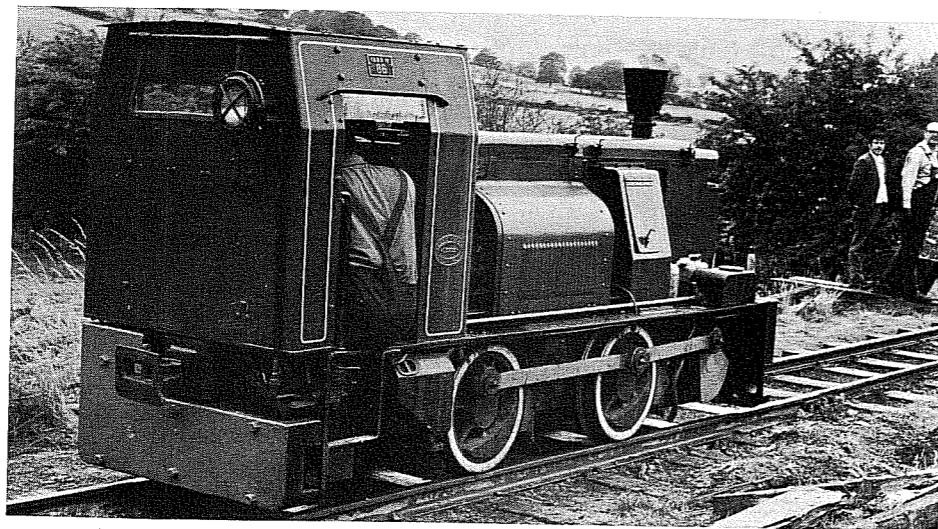
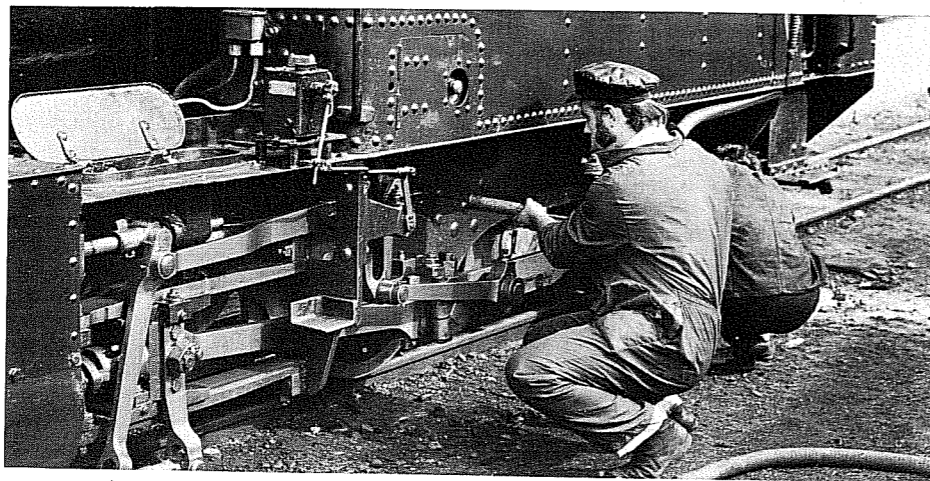
0 1 2 3 4 5 6 METER



SIR DREFALDWIN



1:43,5



zember 1964, als sich durch Hochwasser ein Pfeiler der Banwy-Brücke senkte und die Brücke teilweise einstürzte. Vom Frühjahr bis zum Herbst arbeiteten Pioniere der britischen Armee an ihrem Wiederaufbau, während der Zugverkehr bis Heniarth zurückgezogen werden mußte. Normalerweise hat der Banwy an der Brücke eine Tiefe von etwa einem halben Meter. Bei „walisischem Wetter“, d. h. anhaltenden Regengüssen, steigt der Wasserpiegel sehr stark an und setzt u. U. die Eisenbahn samt Brücke unter Wasser. So zum Beispiel stieg der Wasserspiegel am 5. und 6. August, als innerhalb von 24 Stunden zehn Zentimeter Regen fielen, um drei Meter an und setzte die Kleinbahn auf der Brücke fast einen Meter unter Wasser. Der Betrieb mußte eingestellt werden und konnte erst am übernächsten Tag wieder aufgenommen werden, nachdem sich keine schwerwiegenden Oberbauschäden feststellen ließen.

Nach Fertigstellung der Brücke im Jahre 1965 blieb lange Zeit Castle Caereinion Endpunkt der befahrenen Strecke. Ehe man an eine Ausdehnung des Betriebes dachte, mußte zunächst der Oberbau zwischen Llanfair Caereinion und Castle Caereinion abschnittsweise erneuert werden. 1971 wurde der Zugverkehr nach Sylfaen wiedereröffnet. Hier ist lediglich ein Stichgleis vorhanden. Umgesetzt wird daher mit Diesellok oder, wenn sie nicht anspringt, von Hand. Ziel der Eisenbahngesellschaft ist die Ausdehnung des Betriebes bis zum Raven Square in Welshpool. Für Mitglieder werden dorthin schon Sonderfahrten veranstaltet, doch bedarf es zur Aufnahme des öffentlichen Personenverkehrs einer Überarbeitung des Oberbaues und der Ausrüstung der Personenwagen mit Luftsaugbremsen wegen der Steige von Golfa. Inzwischen gehört die Strecke nun auch den Eisenbahnfreunden. Mit dem Auslaufen des Leihvertrages wurde die Bahn von den Britischen Eisenbahnen zum Preis von 8000 Pfund (= 48 000 DM) erworben.

Diesellokomotive „Raven“

Heute verfügt die WLLR über einen äußerst interessanten Triebfahrzeugpark. Hierzu gehört neben den beiden Originallokomotiven „The Earl“ und „The Countess“ die Nr. 10 „Sir Drefaldwyn“ (walisisch für Montgomeryshire). Sie wurde 1944 von der Lokomotivfabrik Franco-Belge für die deutschen Heeresfeldbahnen gebaut. Nach dem Krieg gelangte die Schleppenderlok zur Salzkammergutlokalbahn und von dort zu den Steiermärkischen Landesbahnen, wo sie zwischen Weiz und Ratten eingesetzt war. Die St.L.B. rekonstruierte die 699 01 im Jahre 1957 zur Tenderlok und verkauften sie 12 Jahre später an die WLLR. Zusammen mit den 1968 von der Zillertalbahn geschenkten Personenwagen ergibt sich eine nette österreichische Zugkomposition. Zu erwähnen sind weiterhin die „Monarch“, die eine moderne Drehgestell-Lokomotive der Bauart Meyer von der Papierfabrik Bowater in Sittingbourne, Kent, die aufgrund ihrer Größe nur bei Sonderfahrten, nicht aber im regulären Verkehr Verwendung findet, und „Joan“ von der Zuckerfabrik auf der westindischen Insel Antigua. Sie wird gegenwärtig in der Werkstatt in Llanfair Caereinion generalüberholt. Außerdem sind noch diverse Diesellokomotiven für Bauzüge und zum Rangieren vorhanden.

Interessant ist ein Blick auf die Farbgebung der Fahrzeuge. Mit Ausnahme der Personenwagen von der Marine sind alle Fahrzeuge in einer Farbgebung gehalten, in der sie einmal gelaufen sind. So zum Beispiel „The Earl“ im Grün der GWR, „The Countess“ im Schwarz der Cambrian Railways. Ursprünglich hatte man beabsichtigt, alle Fahrzeuge einheitlich im Farbschema der Cambrian Railways anzustreichen. Von dieser Regelung kam man jedoch bald wieder ab, nachdem man feststellte, daß sich dieses Schema (Lokomotiven schwarz mit Zierlinien, Personenwagen bronze-grün und weiß, Güterwagen grau und Gebäude schwarz mit weißen Fensterrahmen) schlecht für eine Eisenbahn eignet, die nur zum Vergnügen ihrer Benutzer fährt.

Die WLLR ist die einzige Museumseisenbahn in Wales, die mit Ausnahme des General Managers

völlig auf ehrenamtlicher Grundlage betrieben wird. Diese Tatsache trägt wesentlich zum Attribut der „freundlichen Eisenbahn“ bei. Nur das im Vergleich zu anderen Bahnen niedrige Verkehrsaufkommen von etwa 40 000 Reisenden pro Jahr ermöglicht diese Betriebsform. Die WLLR liegt nicht in einem vom Massentourismus heimgesuchten Landstrich. Hauptsächlich Urlauber, die sich auf der Durchreise von oder an die walisische Küste befinden, machen eine Fahrt mit dieser Bahn. Verkehrstage sind alle Wochenenden von Mai bis September. In der Hauptsaison werden sogar täglich zwei bis drei Zugpaare gefahren.

Die Fahrt mit dem „Llanfair Train“ ist ein unvergeßliches Erlebnis. Mit maximal 25 km/h schnauft der Zug über starke Steigungen und durch enge Kurven in der hügeligen Grafschaft Montgomery. Vor jedem Bahnübergang hält der Zug an, der Heizer steigt aus und sperrt den Übergang mit der roten Fahne für die Kraftfahrzeuge. Erst dann darf der Zug seinen Weg fortsetzen. Mehr als 20 Kilometer Zaun hat die Eisenbahngesellschaft längs der Gleisanlagen zu unterhalten. Nicht selten finden Kühe und Schafe ein Loch und blockieren die Strecke. Dann heißt es langsam fahren und notfalls anhalten und die Tiere mit der Hand vertreiben, wenn sie sich allzu hartnäckig weigern, den Weg zu räumen.

Wer die „freundliche Eisenbahn“ besuchen möchte, dem sei geraten, dieses auf einer Rundreise zu den walisischen Schmalspurbahnen zu tun (siehe auch dev-kurier 1-74). Am besten erreicht man die Welshpool & Llanfair Railway mit dem eigenen Kraftfahrzeug. Aber auch öffentliche Verkehrsmittel führen nach Llanfair Caereinion, und zwar die Eisenbahn über Shrewsbury bis Welshpool und von dort der Bus.

Das Jahr 1973 war das Jahr des 70jährigen Bestehens der Welshpool & Llanfair Light Railway und des 10jährigen Jubiläums des Museumsbahnbetriebes. So wünschen wir, daß es dieser Eisenbahn nicht an Unterstützung fehlt, sie auch weiterhin zu unterhalten, sie auch weiterhin zu unterhalten, sie auszubauen und den Betrieb bis Welshpool wieder aufzunehmen.



Eberhard Kunst

125 Jahre Eisenbahnstrecke Löbau – Zittau Ein Rückblick auf das Dampf- geschehen in der DDR

Hunderte begeisterter Eisenbahnfreunde und Zuschauer waren dabei, als anlässlich des 125jährigen Bestehens der Löbau-Zittauer Eisenbahn (DDR) der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR zwei Dampfsonderzüge fuhr. Der Zug ab Dresden bestand aus 10 Schnellzugwagen vom Typ Y und wurde geführt von der Lok 01 2066. Ab Löbau übernahm dann die BR 58 1246 den Zug und fuhr ihn bis Oberoderwitz und zurück. —

Auf der Strecke Dresden-Görlitz fuhren bis 1945 einige Loks der BR 01 gemeinsam mit anderen Schnellzugbaureihen den D-Zugverkehr. Nach 1945 waren die 01er sehr selten auf der Strecke zu sehen, da das BW Görlitz die Züge hauptsächlich mit der pr. P 10 fuhr. Im Sommer 1972 gab es wieder ein Schnellzugpaar mit der 01 von Dresden nach Görlitz und zurück. — Von der BR 58 (G 12) sind bei der DR nur noch sehr wenige Maschinen vorhanden; einige Exemplare findet man noch in den BWs Aue, Riesa und Dresden. — Der DMV-Sonderzug des Bezirksvorstandes Cottbus hingegen bestand aus fünf Bi-Wagen der DRB-Zeit und hatte als „Zugpferd“ die ehemalige DR 89 6024, früher auf der Kyffhäuser Kleinbahn und der Kleinbahn AG Bebitz-Alsleben zu

Hause und einer pr. T 3 sehr ähnlich, die ihre letzten Wochen im RAW Cottbus/Görlitz als Werklokomotive abdient. Außerdem hatte man die ehemalige BR 75 501 herausgeputzt und sie zusammen mit alten Abteilwagen in Löbau ausgestellt.

Foto: Archiv Kunst

Die BR 58 1246 übernimmt einen Eisenbahnfreunde-Sonderzug der gerade aus Dresden in Löbau eingetroffen war.

In jeder Ausgabe berichtet der dev-kurier ausführlich über eine ausländische Museumseisenbahn. In dieser Serie wurden bisher vorgestellt:

Talylyn Railway	Heft 2-72
Szechenyi-Museumseisenbahn	3-72
Setesdalsbahn	4-72
Festiniog Railway	1-73
Museumsbahn Forssa-Humppila	2-73
Stoomtram Hoorn-Medemblik	3-73
Welshpool & Llanfair Light Railway	4-73

Alle Hefte sind zum Preis von 3,00 DM zuzüglich 0,50 DM Porto über den DEV-Versand bei Vorauszahlung auf Postscheckkonto Hamburg 1617-208 erhältlich

* H - FILM *

offeriert:

Baureihe 62

◦ Super-8 COLOR! ◦

Betriebsaufnahmen ◦ DR

— ca. 30 m * 75,- DM —

Lokbildarchiv K:D.HOLZBORN
71 Heilbronn 1 - Bismarckstr. 101

Faller-Modellbau-Magazin, Hefte 34 bis 62, geschlossen gegen Gebot abzugeben. Verkäufe: „125 Jahre Eisenbahn in Bremen“, DM 5,70; W & LLR Farbpostkarten, 8 Stück DM 3,-. Alle Preise inklusive Versand. Vorkasse Kto. 10 276 806, Sparkasse in Bremen. Bernd Beckmann, 2800 Bremen 1, Manteuffelstr. 34.

Bastler gibt ab: **Polystrolplatten**, der ideale Modellbauwerkstoff, 20 x 30 cm, 1 mm 1,80 DM, 2 mm dick 3,60 DM + —,70 DM Versandpauschale. Vorauszahlung (mind. 6,— DM) auf Konto 79 24 81 Stadtparkasse Nienburg, Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienburg/W., Warthestraße 21.

Mit Rauch und Dampf in den winterlichen Oberharz

Die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier veranstaltet am 17. 2. 1974 eine Sonderfahrt mit BR 094 und Bi-Wagen von Hildesheim nach Altenau. Anmeldeunterlagen erhalten Sie von Kurt Meyer, 32 Hildesheim, Annenstraße 44.

Verkehrsbetriebe zwischen Rhein und Saar und im Rhein-Neckar-Raum.

Geschichte, Wagenpark, Streckennetz von 29 Betrieben (Strab / Kom / Obus / Dampf-Kleinbahn / Bergbahn). Ca. 120 Seiten (DIN A 4), 24 Fotos, 30 Streckennetzkizzen, ca. DM 12,—.

Verkehrsamateure Kaiserslautern, Werner Bremer, 6750 Kaiserslautern 1, Auf der Vogelweide 1.

Rhätische Bahn

Das spezielle, reichlich illustrierte Oktoberheft der Zeitschrift „Terra Grischunas“ (dem Kanton Graubünden gewidmet) mit dem Hauptthema „Die Rhätische Bahn“ in all ihren Aspekten zu erhalten für DM 5,10 bei P. den Tex, Bilkthoven, Holland (Postscheckkonto 194990-505 Köln).

Gästehaus Hagemann

Fernruf (04252) 436

lädt ein zu angenehmen Kur- und Erholungsaufenthalt
Zimmer und Ausstattung in neuzeitlicher Ausrichtung
Ruhige Lage am alt-ehrwürdigen Vilser Kirchplatz (Ortsmitte)
Teeküchen — Duschbad — Elektr. Heizung
Parkplatz — Garten
Nähe Schwimmbad, Kurpark und Kurmittelhaus.

Uniform-Mützen, Uniform-Hemden sowie sämtlichen Uniform-Zubehör liefert Ihnen das Spezial-Versandhaus
ERICH BEINHORN, Abt. 26
33 Braunschweig, Steinwegpassage,
Postfach 14 44

Hotel Mühlengrund

G. Weber
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN
Telefon (04252) 21 77

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

„Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

3091 DILLE-Heiligenberg an der B 6, Museumsbahnhof
Ruf (04252) 7 80

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

Heinz Pier

Buchhandlung & Fachgeschäft für Modelleisenbahnen
5042 Erftstadt-Liblar
Carl-Schurz-Straße 98

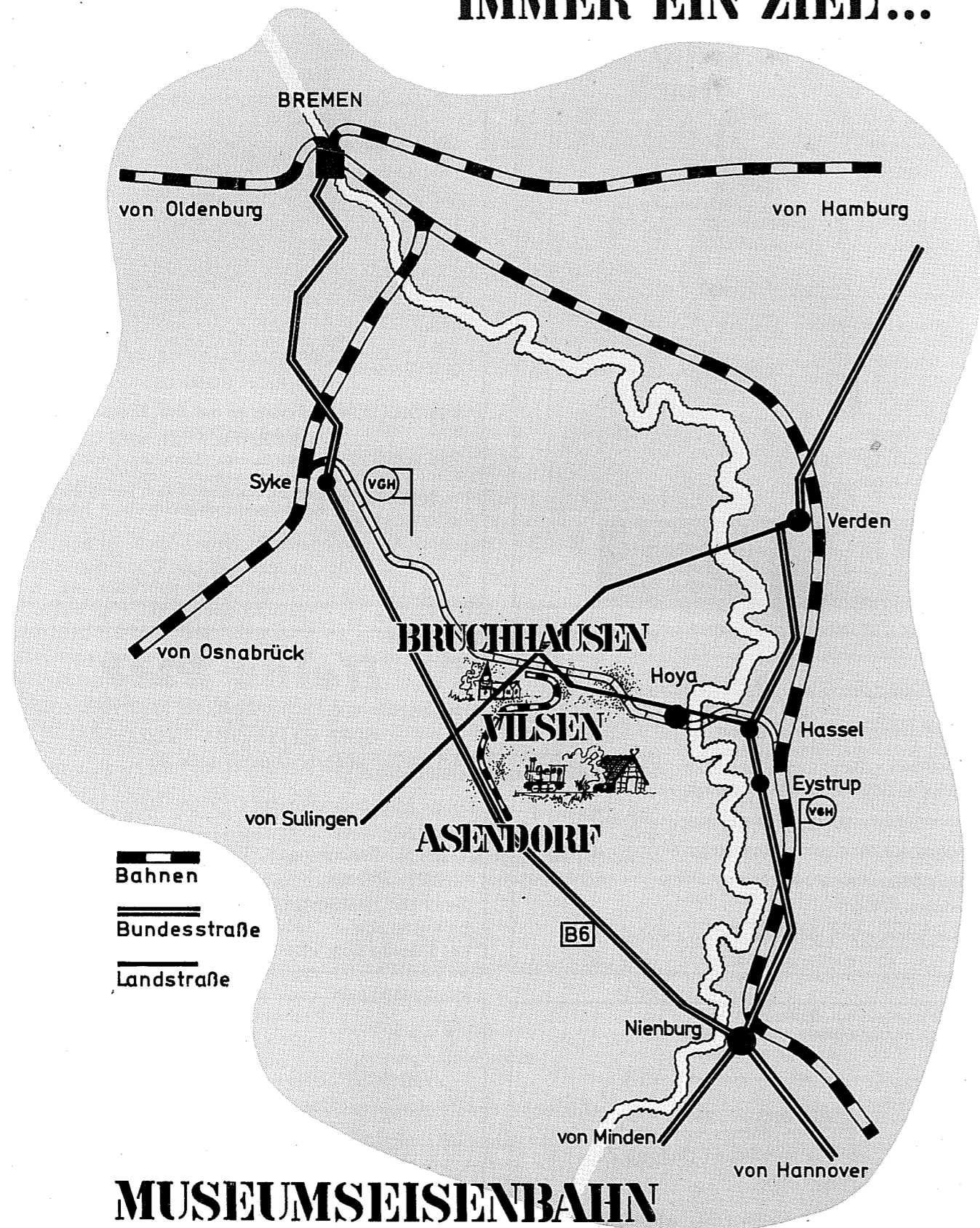
Unser Eisenbahnextperte OSTRÄ (Otto Straznicky) bietet an:
Märklin, Fleischmann, LGB, Arnold, Faller, KIBRI, Vollmer.
Reichhaltiges Sortiment in Eisenbahn- und Modellbahnliteratur.
Bei Käufen über 25,— DM portofreie Zusendung!

„Die Modellbahn-Ecke“

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

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

IMMER EIN ZIEL...



MUSEUMSEISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF