

die museums- eisenbahn 3/1975

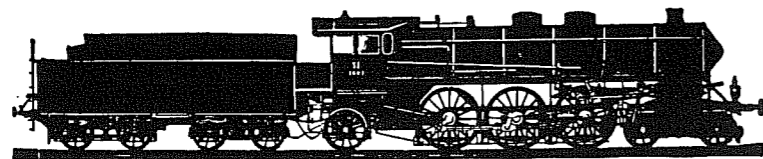
H 21 393 F

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

DM 4,50

Mit Volldampf durch Rügen: 99 4632 mit
Personenzug bei Göhren.
Foto: Sammlung dev





Neu im Herbst 1975

Harald Navé:

Dampflokomotiven in der Schweiz

112 Seiten mit 144 Fotos. ISBN 3-440-04232-4. Geb. DM 34,-

Die großartige schweizerische Alpenwelt mit ihren oft kühn angelegten Strecken bildet eine besonders reizvolle Kulisse, die dem Eisenbahnfreund in diesem herrlichen Bildband immer wieder begegnet.

Daneben stehen Bilder der letzten regelmäßig dampfbetriebenen Strecken von SSB und Privatbahnen, von Einsätzen im Dienstplan elektrischer Lokomotiven und im Rangierdienst, auf verträumten Nebenstrecken und bei Werksbahnen. Ein besonderes Kapitel berichtet schließlich vom Dampfbetrieb an den Landesgrenzen und von schweizerischen Lokomotiven im Ausland.

Alfred B. Gottwaldt:

50 Jahre Einheitslokomotiven

Die Dampflokomotiven der Reichsbahn und ihre Schöpfer

96 Seiten mit 87 Fotos und 40 Zeichnungen. ISBN 3-440-04253-7. Kart. DM 19,80

Im Jahre 1925 wurde die erste Einheitslokomotive der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. Der Anlaß des nun 50jährigen Jubiläums veranlaßte den Verlag zur Herausgabe dieses Rückblicks.

Alfred B. Gottwaldt:

Franckh's Lokbild-Archiv 3

Die Einheitslokomotiven

59 Werkfotos auf 48 Blatt im Schuber. ISBN 3-440-04252-9. DM 24,-

59 ausgesuchte Werkfotografien zeigen auf 48 Einzelblättern sämtliche von 1925 bis 1945

gebauten Standardtypen der Einheitslokomotiven. Eine hervorragende Ergänzung zur Entstehungsgeschichte der Einheitslokomotiven.

Günther Scheingraber:

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Ihre Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild

104 Seiten mit 130 Fotos und 94 Zeichnungen. ISBN 3-440-042233-2. Kart. DM 19,80

Mit diesem Text- und Bildreport will der Autor die Vielfalt von Lokomotiven und Wagen dieser vergangenen Epoche der Eisenbahngeschichte dokumentieren.

Horst J. Obermayer:

Taschenbuch der Eisenbahn 1: Fahrzeuge und Bahntechnik

208 Seiten mit ca. 80 Fotos und 40 zum Teil farbigen Zeichnungen. ISBN 3-440-04248-0. Geb. DM 12,80

Das Taschenbuch der Eisenbahn vermittelt einen umfassenden Einblick in das Großunternehmen der Deutschen Bundesbahn. Das ideale Nachschlagewerk für jeden Eisenbahnfreund.

Neue Kalender

Die Eisenbahn in Farbe 1976

Franckh's Postkartenkalender

12 farbige Monatsblätter, 1 farbiges Deckblatt. ISBN 3-440-04196-4. DM 7,80

Franckh's Lok-Kalender in Farbe 1976

12 farbige Monatsblätter, 1 farbiges Deckblatt. ISBN 3-440-04183-2. DM 12,80

Bitte fordern Sie den ausführlichen Prospekt P 157 an.

Franckh'sche Verlagshandlung · 7000 Stuttgart 1 · Postfach 640

In eigener Sache

Verehrte Leser, die „museums-eisenbahn“ soll Ihre Zeitschrift sein – ob Sie im In- oder Ausland wohnen! Deshalb bittet die Redaktion auch um Ihre Mitarbeit. Insbesondere seien die Leser und Eisenbahnfreunde in der DDR sowie auch die Eisenbahnhistoriker angesprochen. Willkommen sind alle Berichte, sofern sie das große Gebiet der Eisenbahn berühren. Im Vordergrund sollten allerdings die Schmalspurbahnen und die normalspurigen Kleinbahnen stehen. Von seiten der Redaktion besteht immer Interesse an ausführlichen Berichten und Kurzmeldungen aus aller Welt. Je mehr Informationen über Museums-Eisenbahnen eintreffen, desto aktueller können auch die Berichte über die „Historischen Dampfeisenbahnen“ werden. Bitte senden Sie auch Einzelfotos, denn diese werden sehr oft zur Vervollständigung eines Artikels benötigt. Haben Sie aber auch Verständnis dafür, wenn nicht jeder Brief sofort oder nur mit einer Kurzantwort bedacht werden kann, denn alle Mitarbeiter üben einen Beruf aus und arbeiten nur ehrenamtlich. Wir können Ihnen versichern, daß keine Unterlagen verloren gehen und auf Wunsch auch wieder zurückgesandt werden.

Herzlichst
Ihre Redaktion

die
museums-
eisenbahn
3/1975

Herausgeber und Verlag

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

Redaktion

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

Gestaltung

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

Vertrieb

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

Anzeigen

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

Vertretung für die Schweiz

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

Satz und Druck

Uhle & Kleimann, 4990 Lübbecke, Postfach 47

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

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Erlaubnis der Redaktion gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernehmen wir keine Haftung. Beiträge, die mit vollem Namen unterzeichnet sind, entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion. Redaktionsschlusstermine sind der 31. 12. für das erste, der 31. 3. für das zweite, der 30. 6. für das dritte und der 30. 9. für das vierte Quartalshft.

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

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

1976
fährt die
Erste Museums-Eisenbahn
Deutschlands
10 Jahre
in Bruchhausen-Vilsen

* * *

Drei Tage
voller Überraschungen mit
Sonderfahrten
Großkonzerten
Tanzabenden

2.-4. Juli 1976

Erich Staisch
Nostalgie In Dampf
 156 Seiten mit 150 Abbildungen. 19,80 DM. Hoffmann + Campe Verlag, D-2 Hamburg 13.

Viel ist schon über die Eisenbahn geschrieben worden. Hier braust sie in ganz ungewohnter Art auf uns zu: im Zeichenstift der Karikaturisten. In rund 160 Cartoons, hinter denen Witz, Ironie und tiefere Bedeutung ebenso stecken wie ein guter Schuß Weitsicht, erleben wir halb belustigt, halb wehmütig das ungläubige Staunen, die Ängste, die düsteren Zukunftsvisionen, aber auch die ersten praktischen Erfahrungen der Dampflokgeneration. Mit jener atemberaubenden Maschine, die ein Jahrhundert revolutionierte — lebensvolle Dokumente aus der guten alten Eisenbahn-Zeit.

J. Michael Mehlretter
Dampflokomotiven — die letzten In Deutschland
 240 Seiten, 170 Abbildungen, davon 8 Seiten vierfarbig, Großformat, Leinen, 48,— DM. Motorbuch Verlag, 7000 Stuttgart, Postfach 1370.

Dieses Buch berichtet über all jene Dampflokomotiven, die am Anfang der 70er Jahre noch auf Deutschlands Schienen Dienst taten. Ganz besonderer Wert wurde hierbei auf eine fotografisch brillante Darstellung gelegt, die dem Betrachter diese mächtigen Maschinen nochmals in allen Einzelheiten bringen soll.

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth
 Die sympathische Museumsbahn
 24 Seiten A 5, 18 Fotos, 11 Typenzeichnungen M 1 : 50. 2,50 DM. Herausgegeben von der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., 4830 Gütersloh 1, Postdam 166. Zu beziehen über den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V., 2914 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66, durch Vorauszahlung von 3,— DM auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208.

Diese Broschüre gibt eine kleine Einführung in die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth und stellt deren Fahrzeuge vor.

Alfred B. Gottwaldt
Deutsche Reichsbahn 1935
 82 Seiten mit 104 Fotos auf 33 Bildtafeln und 13 Zeichnungen. DM 16,80. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

1935 waren es hundert Jahre, seit die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth ihren Betrieb aufgenommen hatte. Die alte Deutsche Reichsbahn war in diesem Jubiläumjahr das größte und modernste Verkehrsunternehmen der Welt. Eine große Ausstellung in Nürnberg führte Technikern und Laien gleichermaßen die neuen Typen von Lokomotiven und Wagen vor Augen; eine gewaltige Parade auf dem dortigen Rangierbahnhof zeigte die Fahrzeuge für die Wochenschau auch in Fahrt. Mit den Augen des Reporters hat A. B. Gottwaldt die alten Filme, Berichte aus Zeitungen und Zeitschriften benutzt, er hat in den Archiven der ehemaligen Reichsbahn gestöbert, um dem Leser von heute die Eisenbahn des Jahres 1935 so zu zeigen, als sei er selbst dabei gewesen.

Horst J. Obermayer
Franckh's Lokbild-Archiv 2
 40 Fotos in Einzelblättern und 8 Blatt Typenzeichnungen. DM 24,— Franckh'sche Verlagshandlung, 7 Stuttgart 1.

Genau ein Jahr nach Erscheinen der ersten Folge stellt nun die Franckh'sche Verlagshandlung das Franckh Lokbild-Archiv Nr. 2 vor. Auf Kunststoffkarton gedruckt, zeigt Horst J. Obermayer 40 Schwarz-Weiß-Bilder, die von ihm in hervorragender Weise aufgenommen wurden. Es ist ein weit gespannter Rahmen, der, nur um ein paar Typen zu nennen, von der pr. P 8 über die bay. R 3/3 bis zur sächs. VI k reicht. Die Aufnahmen stammen aus den sechziger Jahren. Dazu gehören acht Typenzeichnungen von so bemerkenswerten Baureihen wie 18.3, badische IV h/75.0, württembergische Tssd u. v. a.

REIJU-Diaserien
 Fotoverlag Reinhold Jungels, D-65 Mainz 1, Neutorstraße 7.

Reiju hat wieder in guter Bildqualität einige neue Diaserien herausgegeben. Bemerkenswert sind die Stereo-Serien von der „Lokalbahn Murau-Oberammergau“ und von der „Rigibahn“. Mit der Stereo-Fotografie ist es möglich, noch mehr „optisches Leben“ in die Diaserien zu bringen. Auch Schwarz-Weiß-Dias sind bei Reiju wieder aktuell! Dabei handelt es sich um Fotos, die 1935 bei der 100-Jahr-Feier der DRG in Nürnberg aufgenommen wurden. Es ist schon interessant, die Dampfloko-

motiven zu bewundern, wie sie vor 50 Jahren für die Ausstellung hergerichtet waren. „Aktuelle“ Dias werden auch angeboten. Nachdem auf der „Schiefen Ebene“ die Dampftraktion eingestellt wurde, bringt Reiju Bilder aus dem Jahre 1936, als noch die sächs. XXHV, bayer. S 3/6 und die bayer. Gt 2 x 4/4 ständige Gäste in Marktschorgast waren.

J. Michael Mehlretter
Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn
 160 Seiten, Format 26,5 x 23 cm, 10 Vierfarbentafeln, 152 Schwarz-Weiß-Abbildungen, Leinen. 36,— DM. Motorbuch Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Dieser Bildband berichtet umfassend über die Lokomotivarten und Baureihen, mit Ausnahme der Kleinloks, die zu Beginn der siebziger Jahre noch bzw. erst auf den Schienen der Deutschen Bundesbahn ihren Dienst versahen. Mit einer Einführung für jede Bauart beginnend, stellt das Werk nach Baureihen geordnet die einzelnen Typen vor, wobei Regelabweichungen, Sonderbauarten und Einzeltypen nicht unberücksichtigt bleiben, und ein angegliederter Tabellenteil gibt Aufschluß über die technischen Daten der Lokomotiven.

Kursbuch der Militär-Urlaubszüge
 Winterausgabe 1937/38 und einschließlich großer Übersichtskarte, sowie Sonderteile Frankreich und Rußland mit Karten. 126 Seiten, kartiert. 18,— DM. Motorbuch Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Um den Wehrmachturlaubsverkehr der Vorkriegszeit ohne Störungen des Zivilsektors abwickeln zu können, ließ die Deutsche Reichsbahn planmäßige Sonderzüge verkehren, die die größeren Garnisonsorte mit den zugehörigen Wohnbereichen der eingezogenen Soldaten verbanden. Diese Zugläufe sind in mehrfacher Hinsicht hochinteressant und aufschlußreich.

Mit Kriegsausbruch lösten die „Verzeichnisse der Schnellzüge für „Fronturlauber“ die Wehrmachturlauber-Kursbücher ab. Von den zahlreichen Ausgaben, die das sich laufend wandelnde Kriegsgeschehen notwendig machte, wurde für diesen Faksimile-Nachdruck das 14. Verzeichnis gewählt. Dieser Nachdruck mit den Sonderteilen Frankreich und Rußland, zwei Detailkarten und einer großen, gefaltet beiliegenden Übersichtskarte umfaßt den größten Ausdehnungsraum.

Ron Ziel, Mike Eagleson
Dampflokomotiven der Welt
 304 Seiten mit 566 Schwarzweißfotos und 21 Farbfotos. 48,— DM. Franckh'sche Verlagshandlung, 7 Stuttgart 1.

Von Argentinien und Bangladesch bis Neuseeland und Vietnam haben Ron Ziel und Mike Eagleson die ältesten und die modernsten Maschinen aufgespürt, die hier in 21 Farbtafeln und mit 566 schwarzweißen Betriebsaufnahmen vorgestellt werden. Besonders eindrucksvoll sind die Bilder der großen 44er der Deutschen Bundesbahn in Doppeltraktion bei Meppen, die grünen Dampflokriesen der Sowjetischen Staatsbahn im Winter Sibiriens, aber auch faszinierende Fotos von so fernen Kontinenten wie Südamerika und Australien.

Auch wer sich bisher nur für die einheimischen Loktypen interessiert hat, wird sich beim Anblick deutscher, aber auch Konstruktionen anderer europäischer Länder in der Türkei, in Südafrika, in Indonesien und vielen anderen Ländern für die Schönheit der Dampflokomotiven auf der ganzen Welt begeistern.

Karl-Ernst Maedel
Dampflokomotiven — geliebt und unvergessen
 224 Seiten mit 183 Fotos auf 112 Seiten Tafeln, und 32 Zeichnungen. Ganzleinen, geb. 29,50 DM.

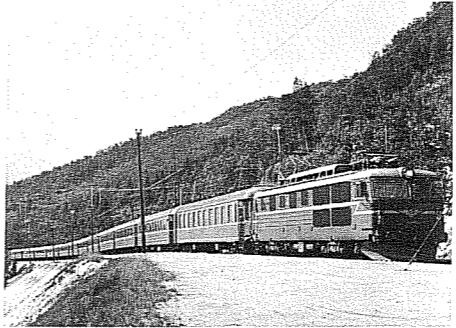
Die Dampflokomotive war für Generationen der Inbegriff aller Technik, das war die Maschine, vor deren Zischen und Schnaufen der von Auto und Flugzeug noch unbelastete Reisende ehrfürchtig erschauerte, bei deren Vorbeifahrt jedermann stehen blieb und ihrer verwehenden Dampfwolke nachblickte. Die Dampflok war identisch mit dem Begriff der Reise, solange die Eisenbahn das Beförderungsmonopol besaß. Ihre letzten Zeugen dampfen noch über die Schienenstränge der Welt, zum Aussterben verurteilt, doch immer noch eindrucksvoll, imposant, unvergleichlich. Mit seinem neuesten Werk setzt Karl-Ernst Maedel, ein erfahrener Eisenbahnfachmann und erfolgreicher Autor zahlreicher Eisenbahnbücher, der Dampflokomotive ein wirkliches Denkmal.

Norwegen

Das durch die topographischen Verhältnisse des Landes bedingte außerordentlich kurvenreiche Netz der Norwegischen Staatsbahn erlaubt auch auf den Hauptlinien nur mäßige Höchstgeschwindigkeiten von etwa 90 km/h. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sollen nun nach ausländischen Vorbildern Triebwagen mit neigbarer Wagenkastensteuerung eingesetzt werden, mit denen Höchstgeschwindigkeiten bis 160 km/h erreicht und Bögen bis 300 Meter Radius noch mit 110 km/h durchfahren werden können. Ihr Einsatz ist ab 1980 geplant. In verschiedenen Ausbaustadien soll danach bis etwa 1990 die Kurvengeschwindigkeit der Reisezüge auf Werte um 40 Prozent gesteigert und die Reisegeschwindigkeit auf 120 km/h angehoben werden.

NSB

Die norwegische Regierung hat für die Eisenbahn des Landes (NSB) 70 Millionen norwegische Kronen zur Neuanschaffung von Eisenbahn-Fahrzeugen bereitgestellt. Ein Teil dieses Geldes wird für Nahverkehrszüge mit Elektroantrieb, die im Raum Oslo eingesetzt werden, ausgegeben. Des weiteren wurden 6 bis 8 neue Thyristorlokomotiven der neuen Baureihe EL 16 in Auftrag gegeben. Die Lokomotiven sollen eine Leistung von 7000 PS erbringen und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h fahren. Die Achslast liegt bei 20 Mp. Die Inbetriebnahme ist für 1977/78 vorgesehen. — Für schnelle Intercityzüge wurden von der NSB 15 neue Personenwagen bestellt.



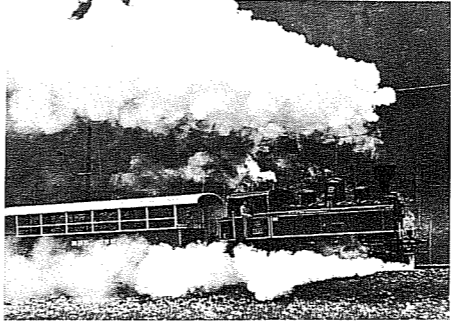
Bald werden diese modernen NSB-Triebfahrzeuge der BR „EL 14“ abgelöst durch die neue BR „EL 16“.

Foto: Eberhard Kunst

ÖBB

Mit Hilfe eines DB Tiefladewagens 990 700-4 führte die ÖBB einen Schwerlasttransport von Weiz/Osterreich zur Montafonerbahn durch. Transportiert wurde ein Drehstromtransformator, der im Rodundwerk der Vorarlberger Illwerke aufgestellt werden sollte. Die besonderen Schwierigkeiten dieses Transportes aber ergaben sich für die Montafonerbahn: Man bespannte den Zug ab Bludenz mit dem ET 10.106 und der der ÖBB gehörigen Museums-Lokomotive 178.84.

Schwierigkeiten bereiteten auf der Montafonerbahn die beiden alten Illbrücken, die das Profil etwas einschränkten. An diesen Stellen mußte der Tiefladewagen in der Längsachse verschoben werden. Für die geringe Geschwindigkeit bei solchen Spezialaufgaben eignet sich bekanntlich eine Dampflokomotive am besten. Die alte Dampflok der ÖBB, die während der Saison Dampfbummelzüge auf der Montafonerbahn führt, hat sich auch bei der Erfüllung dieser schwierigen Transportaufgabe bestens bewährt.



Die ÖBB-Museumslokomotive „178.84“, die sich bei einem Schwerlasttransport auf der Montafonerbahn bestens bewährte.

Foto: Zwirchmayr/Montafonerbahn

Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?

Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895 — 1897
 Geschichtlicher Rückblick auf die ersten drei Jahre der Basler Strassenbahn mit zahlreichen Abbildungen.

Die Geschichte der Basler Strassenbahn, 1880 — 1895 — 1968
 Ein Photobuch über das Rollmaterial, die Strecken, den Betrieb, 208 Seiten mit 330 Abbildungen.

Die Entwicklung der Basler Strassen- und Oberlandbahnen
 Geschichte, Betrieb und Rollmaterial der Birsigthalbahn, Birseckbahn sowie der Basler Strassenbahn auf Oberlandlinien, 220 Seiten mit 330 Abbildungen.

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

Die Strassen- und Oberlandbahnen von Bern und Thun
 In diesem Photobuch werden mit Bildern, Plänen und Beschrieben beide Strassen- und Oberland-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.

Die Rhätische Bahn (Stammnetz)
 Dieses Buch im Grossformat beinhaltet eine minutiöse Darstellung des gesamten Rollmaterials dieser Schmalspurbahn mit Hauptbahn-Charakter. Ergänzt durch 650 Fotos und Typenpläne aller Gattungen.

Die Gleichstrombahnen Rhätiens
 Darstellung der Strecken und des Rollmaterials der nachfolgenden Gleichstromlinien der heutigen Rhätischen Bahn: Die **Berninabahn**, die Bahn **Chur-Arosa** sowie die Strecke **Bellinzona-Mesocco**.

Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn
 Ein Buch, das über die Geschichte, die Strecken des Stammnetzes und deren Dampflokomotivtypen eingehend berichtet. 208 Seiten mit 400 Abbildungen.

Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee
 Eingehende Darstellung der 44 wichtigsten Schiffe des öffentlichen Verkehrs. Die Geschichte der Schiffsbetriebe und des Sees. 240 Seiten mit fast 400 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.

Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern
 Schiffe und Bahnen am Thuner- und Brienzensee. 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, 1945 — 1971 (Band I)
 Ein Bericht mit Bildern und Plänen über die Strassenbahn-Fahrzeuge und Strecken Wiens.

Die alten Wiener Tramways, 1865 — 1945 (Band II)
 Umfassend mit Bildern und Plänen einer vergangenen Epoche, berichtet dieses Buch über das vergangene Wien mit seinen Tramways. 220 Seiten.

Die Oberlandbahnen 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.

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.

Berliner Strassenbahnen
 Unter dem Motto: «Berlin und seine Strassenbahnen» berichtet dieses Werk über die fast vergangene Epoche der Strassenbahn-Betriebe. Hier nahmen sie ihren Anfang und fanden ein vorzeitiges Ende. Das Buch beinhaltet nebst zahlreichen Plänen über 300 seltene Fotos, seit 1865.

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** 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 grossen Eisenbahnbibliothek: Dienstag bis Freitag 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 16.00 Uhr.
 Wir liefern per Post (zollfrei) beinahe alle Eisenbahnbücher der Welt.

Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH - 5234 Villigen (bei Brugg)

Die Mindener Kreisbahnen Die Mindener Straßenbahn

48 Seiten A 4, Kunstdruckpapier, 70 Fotos, Streckenkarte beider Netze, vollständige Triebfahrzeuglisten, Typenzeichnungen sämtlicher MKB-Meterspurdampflokomotiven sowie einer Straßenbahndampflok und anderer interessanter Fahrzeuge, Bildfahrplan und andere Fahrplannachdrucke **DM 6,20**

Dieses Sonderheft des dev-kuriers liefern wir Ihnen nach Einzahlung von **DM 6,20** zuzüglich 0,50 DM Versandspesen auf unser Postscheckkonto Hamburg 1617-208.

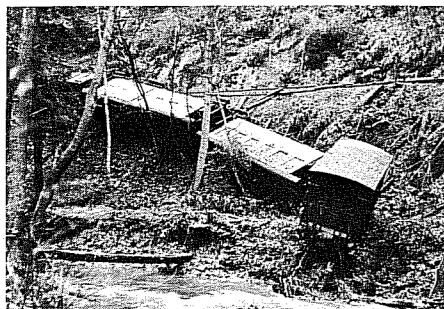
Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., 2814 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66.

Indien

Auch Indien zieht aus der Erdölkrise seine Konsequenz. Da das Land wohl über große Kohlevorkommen, aber nur über wenig Erdölquellen verfügt, wurde entgegen den ursprünglichen Absichten beschlossen, die rund 800 noch vorhandenen Dampflokomotiven in der gegenwärtig laufenden Fünfjahresplanperiode nicht auszumustern und durch Dieselloks zu ersetzen. Die Dampflokomotiven erhalten weiterhin Revisionen und sollen noch durch mindestens 20 Jahre im Einsatz bleiben.

DR

Auf der seit 1887 bestehenden Selketalbahn (1000 mm) von Gernrode nach Harzgerode gab es im letzten Herbst (3. 10. 74) einen bedauerlichen Eisenbahnunfall. Obwohl der Gleisoberbau erneuert worden war, kam es infolge einer Spurerweiterung zu einer schweren Entgleisung. Personenschaden gab es nicht. Leider konnte nicht geklärt werden, welche der auf dieser Strecke verkehrenden Dampfloks, die alle zum BW Werningerode gehören, in diesen Unfall verwickelt war. Zu Beginn des Sommerfahrplans 1975 wurde der Personenverkehr zwischen Gernrode und Alexisbad wieder aufgenommen. Zwischen Alexisbad und Harzgerode besteht eine Omnibusverbindung.



Der entgleiste GmP am Flußufer der Selke bei km 12,3.

Inselbahn Spiekeroog

Der Betrieb der ca. 3 km langen Inselbahn, die Spiekeroog mit dem Hafen verbindet, ist für die Gemeinde finanziell nicht mehr tragbar. Für die notwendige Erneuerung des Wagenparks und für die Instandsetzung des Gleiskörpers sind keine Geldmittel vorhanden. Als Ersatz ist ein neuer Hafen in Dorfnähe geplant, der keine Eisenbahnverbindung mehr benötigen wird. Das Programm kann allerdings nur verwirklicht werden, sofern das Land Geldmittel dafür bewilligt.

Wir erinnern an ...

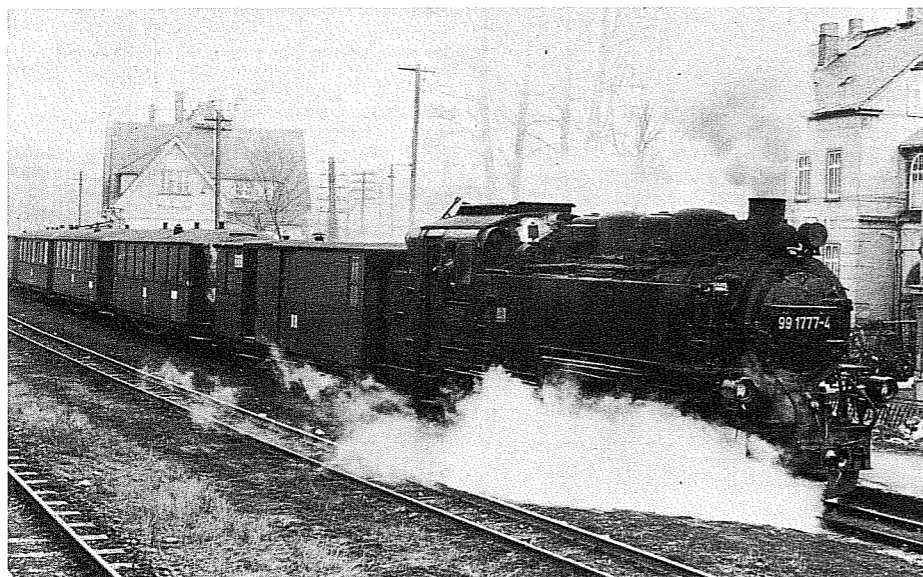
... die Schmalspurbahn Thum — Meinersdorf (441). Auf diesem ehemals 43,3 km langen Schmalspurnetz (750 mm), das von Meinersdorf über Thum nach Schönfeld-Wiesa und von Thum nach Wilischthal führte, wurde der Personenverkehr entgeltlich eingestellt. Die beiden Teilstrecken von Thum nach Schönfeld-Wiesa waren bereits seit Jahren für den gesamten Verkehr gesperrt. Der minimale Güterverkehr, der lediglich aus Holz, Kohlen und geringen Mengen Stückgut besteht, wird dazu führen, daß die Deutsche Reichsbahn auch diese 750 mm Schmalspurbahn im mittleren Erzgebirge alsbald schließen wird. Zur Zeit sind noch 3 Dampflokomotiven in Thum stationiert; es sind die Maschinen 99 777, 99 778 und 99 785, sie unterstehen dem BW Aue.

Unser Foto vom März 1972 zeigt die Lok „99 787“ in Thum.

Eine Erinnerung an vergangene Zeiten, der Personenzug nach Thum hat Ausfahrt in Meinersdorf.



Lok 99 7202 (Borsig 5325/1904) in Mudau.



Privatbahn-Lokdenkmäler Folge 2: Lokomotive 99 7202 (DB) der Nebenbahn Mosbach-Mudau

Andreas Christopher

Einige Leser werden sich jetzt fragen, warum dieser Artikel unter dem Titel ‚Privatbahn-Lokdenkmäler‘ erscheint, handelt es sich hierbei doch um eine Strecke der Deutschen Bundesbahn. Das ist zweifelsohne richtig, doch schaut man in einer alten Karte nach, so findet man die Strecke Mosbach-Mudau dort als eine Privatbahn verzeichnet.

Die Bahn wurde vom Badischen Staat gebaut, von der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, Berlin (DEBG), Betriebsleitung Karlsruhe, betrieben und erst im Jahre 1931 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Der Bahnbau begann 1902 mit der in Baden bei öffentlichen Schmalspurbahnen ausschließlich verwendeten Spurweite von 1000 mm. Infolge der schwierigen Geländeverhältnisse im östlichen Teil des Odenwaldes zog sich der Bahnbau über zwei Jahre hin. Gebaut werden mußten einige größere Brücken, darunter als größte der Viadukt bei Lohrbach. Erst Ende des Jahres 1904 erfolgte die Eröffnung der 28,1 Kilometer langen Bahnlinie Mosbach/Bd. — Mudau.

Bei der Betriebseröffnung standen vier im Jahre 1904 von Borsig in Berlin mit den Fabriknummern 5234–37 gebaute Dampflokomotiven der Bauart Cn2t zur Verfügung, darunter auch die heute in Mudau stehende Lokomotive. Die Maschinen trugen die Betriebsnummern 1–4. Sie waren vom Aufbau her eine etwas leichtere Ausführung der preußischen T 33 der Feldbahn, jedoch ohne lange seitliche Wasserkästen, denn der Rahmen war hier als Wasserkasten ausgebildet. Diese typisch preußische Bauform kam durch die betriebsführende Verwaltung, die DEBG, zustande, die ja ihren Hauptsitz in Berlin hatte. Die Maschinen besaßen Allansteuerung. Sie wurden früher als bad. C bezeichnet, die Gattungsbezeichnung war bei der Deutschen Reichsbahn K 33.8.

Wie schon erwähnt, wurde die Nebenbahn Mosbach-Mudau am 1. 5. 1931 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und mit ihr auch die vier Lokomotiven, die jetzt die Nummern 99 7201-04 erhielten, was auf eine damals beabsichtigte baldige Ausmusterung schließen läßt. Doch dazu kam es nicht. Die Maschinen liefen auch weiterhin. Der Bestand von vier Loks reichte für den Bedarf ohne weiteres aus, da im Plandienst normalerweise immer nur zwei Maschinen gleichzeitig benötigt wurden. Erst nach dem Krieg, am 17. 9. 1952, kam eine fünfte Lok nach Mudau, und zwar die 99 291 (Orenstein + Koppel 4801/1911), eine ehemalige Heeresfeldbahnlok, die über die Walhallabahn nach Mudau gelangte. Aber für diese weitere Lok bestand kein Bedarf, so daß sie schon am 22. 12. 1955 ausgemustert wurde.

Die Nebenbahn Mosbach-Mudau gehörte übrigens bis zum 31. 12. 1952 zur Eisenbahndirektion Stuttgart, ab 1. 1. 1953 zur Bundesbahndirektion Karlsruhe; die Lokomotiven waren beim Bw Neckarelz,



seit 1956 beim Bw Heidelberg, Lokstelle Mudau, beheimatet.

Am 26. 10. 1964 wurde mit der 99 7203 die erste Maschine der Ursprungsbestückung ausgemustert und anschließend an die Albtalbahn verkauft, wo sie zwecks Streckenabbau noch bis 1966 als Baulokomotive auf der Strecke Busenbach-Ittersbach aushalf und heute für Museumszwecke im Karlsruher Gaswerk abgestellt ist.

Als Ende 1964 zwei neue Diesellokomotiven mit den Betriebsnummern V 52 901/02, die von Gmeinder in Mosbach gebaut worden waren, für die Nebenbahn zur Verfügung standen, konnten auch die restlichen drei Lokomotiven am 10. 5. 1965 ausgemustert werden. Die drei Maschinen standen noch lange in Mudau. Ein kanadischer Eisenbahnfreund wollte eine Lokomotive kaufen und auf seiner Farm weiterhin einsetzen. Dieses Vorhaben scheiterte aber.

Als erste verschwand 1968 die Lok 99 7201 aus Mudau; sie steht jetzt in einem Garten in Angl bei Passau. Ihr folgte 1969 die Lok 99 7204, die jetzt in Bernbach bei Aichach sauber restauriert und gepflegt in einem Privatgrundstück steht. 1972 folgte dann schließlich die 99 7202; sie wurde erst noch im Lokschuppen in Mudau etwas restauriert und steht heute vor der Odenwaldhalle in Mudau. Leider wurde hierbei die Restaurierung nicht so vorbildlich ausgeführt wie bei der 99 7204, denn für die Aufschriften wurden z. B. unmaßstäbliche Klebebuchstaben verwendet die zum großen Teil wieder abgeblättert sind.

Eine kleine Geschichte von der Lok 99 7202 wurde mir von den Eisenbahnern von Mudau überliefert. Einmal hatte ein Lokführer der Bahn etwas zuviel getrunken. Als er mit seinem Zug Ausfahrt in Mudau hatte, hatte zur gleichen Zeit auch gerade ein Hauptbahnzug Ausfahrt. Die Strecke der Nebenbahn führte noch auf etwa 2,5 Kilometer parallel zur Hauptbahn. Der Lokführer drehte den Regler der Schmalspurlokomotive voll auf, und es begann eine Wettfahrt, ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit der Hauptbahnlok, die traurig endete. Die Schmalspurlok entgleiste.

Nun aber noch zum weiteren Geschehen in Mudau: Zusammen mit den neuen Diesellokomotiven wurden auch neue vierachsige Personenwagen mit offenen Plattformen beschafft, so daß die alten Wagen aus dem Eröffnungsjahr überflüssig wurden. Ein Packwagen steht jetzt an der Ortsausfahrt Mudau in Richtung Amorbach als Gartenlaube, und der Wagen 0141 Kar (Wumag 1904) ging 1966 an den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. Er war der erste Wagen der Museums-Eisenbahn und bildete am 2. 7. 1966 zusammen mit der Lok „Bruchhausen“ den Eröffnungszug.

Anfang 1972 plante die BD Karlsruhe die Einstellung der inzwischen letzten Meterspurstrecke der DB auf dem Festland. Das Land Baden-Württemberg wehrte sich zunächst heftig dagegen, hatte es doch Finanzhilfe bei der Beschaffung des neuen Rollmaterials gegeben. Am 2. 6. 1973 erfolgte dann die endgültige Stilllegung. Hauptgrund war neben der Un-

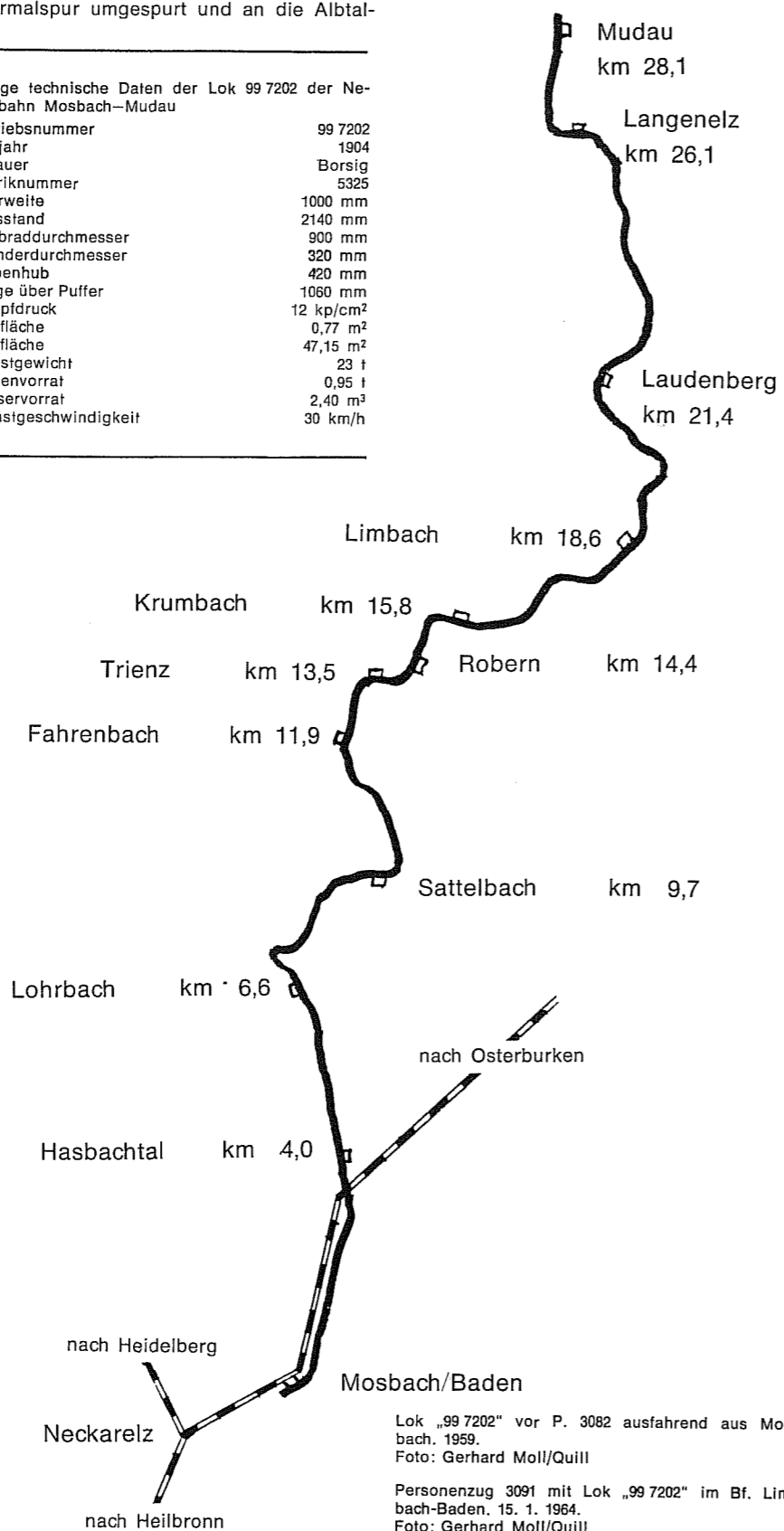
rentabilität (zuletzt werktäglich nur je ein Güterzugpaar Mosbach-Krumbach/Bd.) die Elektrifizierung der Strecke Neckarelz-Osterburken, die einen Neubau der Nebenbahnbrücke über diese Strecke wegen zu engem Lichtraumprofil zur Folge gehabt hätte. Das Wagenmaterial ging zur Inselbahn Wangerooge, die Diesellokomotiven 252 901/02 dagegen nicht, da deren Achsdruck zu groß für eine Verwendung auf Wangerooge ist. Sie wurden 1974 auf Normalspur umgespurt und an die Albtal-

bahn und Kaiserstuhlbahn verkauft. Der Abbau der Odenwaldbahn Mosbach-Mudau ist bereits erfolgt.

Wer sich also für die Nebenbahn Mosbach – Mudau interessiert, der hat bald nur noch Gelegenheit hierzu, wenn er das Lokdenkmal in Mudau besucht oder eine Fahrt mit dem Wagen 0141 auf der Museums-Eisenbahn des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. unternimmt.

Einige technische Daten der Lok 99 7202 der Nebenbahn Mosbach–Mudau

Betriebsnummer	99 7202
Baujahr	1904
Erbauer	Borsig
Fabriknummer	5325
Spurweite	1000 mm
Achsstand	2140 mm
Treibraddurchmesser	900 mm
Zylinderdurchmesser	320 mm
Kolbenhub	420 mm
Länge über Puffer	1060 mm
Dampfdruck	12 kp/cm ²
Rostfläche	0,77 m ²
Heizfläche	47,15 m ²
Dienstgewicht	23 t
Kohlenvorrat	0,95 t
Wasservorrat	2,40 m ³
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h



Lok „99 7202“ vor P. 3082 ausfahrend aus Mosbach, 1959.
Foto: Gerhard Moll/Quill

Personenzug 3091 mit Lok „99 7202“ im Bf. Limbach-Baden, 15. 1. 1964.
Foto: Gerhard Moll/Quill



Kolding Lokomotiv Klub

von Olaf Skov

Anfang der sechziger Jahre erwachte in Dänemark das Interesse für die alte Dampfisenbahn, dies führte dazu, daß im Lande mehrere Eisenbahnclubs gegründet wurden. Zu den ersten gehörte der „Kolding Lokomotivklub“ (KLK), der 1962 von mehreren Eisenbahnfreunden gebildet wurde. Die ursprüngliche Absicht der Vereinigung war, Teile des rollenden Materials der 1917 eröffneten und 97 km langen Eisenbahn „Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane“ (TKVJ) vor der Verschrottung zu bewahren. Es gelang schließlich, einen ganzen Zug dieser Privatbahn zu erwerben, zu einem Zeitpunkt, als die Stilllegung bereits vollzogen war. Unter den erworbenen Fahrzeugen befand sich die Lokomotive „TKVJ 12“. Diese Lok ist die größte Dampflok, die je auf einer privaten Eisenbahn Dänemarks gelaufen ist. Der Kolding Lokomotiv Klub ging nun daran, alle Fahrzeuge aufzuarbeiten und mit ihnen einige Dampfsonderzüge zu fahren. Der Verein erreichte mit diesen Fahrten eine starke Popularität und dadurch wurden zahlreiche Eisenbahnfreunde des ganzen Landes spontan Mitglied im KLK. Der Zustrom vieler neuer Mitglieder ermöglichte es, weitere Fahrzeuge anzuschaffen. 1972 war das Jahr, in dem der KLK seine Oldtimerzüge zu besonderen Anlässen auf verschiedenen Strecken Dänemarks fast regelmäßig einsetzte.

— Der Kolding Lokomotiv Klub hat sich zwar einen großen Fahrzeugpark geschaffen, der im Lokschuppen von Lunderskov beheimatet ist, beabsichtigt aber nicht, sich eine eigene Bahnstrecke zu kaufen. Die Zusammenarbeit zwischen KLK und der Dänischen Staatsbahn (DSB) ist so gut, daß die Züge zu jeder Zeit und zu aktuellen Ereignissen recht kurzfristig auf DSB-Strecken eingesetzt werden können. Schließlich gibt es auch einige Bahnen, auf denen die Dampfzüge zu regelmäßigen Zeiten im Jahr verkehren. Hierzu gehören die Strecken „Haderslev – Vojens“, „Aabenraa – Röddekro“, „Fredericia – Strib“ (über die kleine Beltbrücke) und „Odense – Fruens Bøge“. Am 3. Juni 1973 rollte ein Oldtimerzug des KLK über die dänisch/deutsche Grenze nach Flensburg. Es war das erste Mal, daß ein dänischer Museumsbahnzug über DB-eigene Gleise in den deutschen Nachbarstaat fuhr. In den letzten zwei Jahren wurden noch mehrere Fahrten nach Deutschland durchgeführt. — Heute bedeuten die „Historischen Dampfsonderzüge“ eine wichtige Arbeit innerhalb des Clubs, aber es gibt auch noch andere Aufgaben: zum Beispiel die Herausgabe der Eisenbahn-Zeitschrift „Togfløjten“ (Zugpfeife) und mehrerer geschichtlicher Eisenbahnbücher. Als das neue dänische Eisenbahn-Museum in Odense im April dieses Jahres eröffnet wurde, verkehrte täglich ein KLK-Zug zwischen dem Museum und Fruens Bøge. Die vielen Besucher des Eisenbahnmuseums bekamen damit einen „lebendigen“ Einblick in die historische Geschichte der dänischen Eisenbahnen.

„TKVJ 12“ (1'C)

Die Dampflokomotive TKVJ 12 wurde 1916 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für die „Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane“ (TKVJ) gebaut, auf der sie auch bis 1955 eingesetzt wurde. Nach der Abstellung erwarb sie der KLK, leider ist sie nicht mehr betriebsfähig.

„DSB F 694“ (Ct)

Die Dampflok „F 694“ wurde 1920 von Frichs in Aarhus (Dänemark) mit der Fabriknummer 20 gebaut, sie ist eine der 12 Maschinen dieser Baureihe, die Frichs geliefert hat. Die F 694 stand bis 1960 bei der DSB in Betrieb und wurde dann abgestellt. 1972 erwarb sie der KLK, ließ sie hauptuntersuchen und stellte die Lok wieder in Dienst. Seitdem fährt die kleine Maschine fast alle Sonderzüge.

„DSB Q 345“ (Dt)

Die Dampflok Q 345 erbaute 1943 ebenfalls Frichs in Aarhus mit der Fabriknummer 323. 1974 erworben vom KLK und seitdem Ersatzlok für die F 694, sie ist voll einsatzfähig.

„DSB E 996“ (2'C 1')

Die ehemalige DSB-Dampflok E 996 ist die größte Lokomotive, die der KLK besitzt und somit auch der Stolz des Clubs. Man konnte die 4-Zylinder-Heißdampflokomotive, die 143 Tonnen wiegt, 1974 von der Dänischen Staatsbahn erwerben, und man ist z. Z. dabei, sie wieder in einen fahrbereiten Zustand zu versetzen. Interessant dürfte die Geschichte dieser Baureihe sein: 1914–16 baute die Schwedische Staatsbahn (SJ) 11 Maschinen dieser Typenreihe (SJ „F 1200 – 1209, 1271“), sie wurden für große Expreßzüge verwendet. Diese Lokomotive war die größte Dampflok im Norden Europas und auch die erste „Pacific-Maschine“. Als in den dreißiger Jahren ein großer Teil der schwedischen Hauptbahnen elektrifiziert wurde, erwarb die DSB 1937 die 11 Loks von der SJ. Nach kleineren Umbau- und Instandsetzungsarbeiten wurden sie mit der Bezeichnung „E 964 – 974“ in Dänemark eingesetzt. Als im letzten Krieg die Dampflokomotiven immer knapper wurden, erteilte die DSB den Auftrag, 25 Maschinen des gleichen Typs nachzubauen. Zur Diskussion stand auch die deutsche BR 03, aber schließlich baute man doch die alte schwedische Dampflok nach Bauplänen aus dem Jahre 1914 nach. Ausgeliefert wurden sie 1942 – 1950.

Doch zurück zur E 996; die Lok wurde 1963 von der DSB in Kopenhagen abgestellt. Einige Jahre später erfolgte die Überstellung nach Brande, und von dort kam sie in den KLK-Lokschuppen nach Lunderskov.

„FJ IV“ (1'C)

Dem Kolding Lokomotiv Klub gehört auch diese kleine Dampflok, die 1907 von Krauss für die „Faxe-Industriebahn“ gebaut wurde. Allerdings wird die bis 1974 in Betrieb stehende Maschine mit einer Spurweite von 791 mm vorläufig nicht eingesetzt werden.

„TKVJ M 5“

Dieser „Triebwagen“ wurde 1916 von Scandia/Randers als Personenwagen erbaut. Erst 1935 erfolgte der Umbau, und als Antrieb bekam der Wagen einen 125

PS Benzinmotor. Auf seiner Einsatzbahn „Vejen–Gesten“ erhielt er den Namen „Kleiner Johannes“. 1969 erwarb der KLK den Triebwagen, allerdings ohne Motor. Nach langem Suchen fand man einen geeigneten Motor, und seitdem ist das Fahrzeug wieder einsatzbereit. Die Außenverkleidung besteht, wie es früher in Skandinavien üblich war, aus Teakholz. —

Wagen

Der Wagenpark besteht zur Zeit aus 6 Personenwagen, 1 Post- und Gepäckwagen und vier Güterwagen. Diese Fahrzeuge wurden in den Jahren 1894 bis 1924 gebaut.

Alle Aufnahmen fotografierte unser Mitarbeiter Olaf Skov aus Horsens/Dänemark.

Lok Nr. 12 der ehemaligen TKVJ in Lunderskov. Die größte Privatbahnlokomotive Dänemarks, heute im Besitz des KLK.

Der KLK-Triebwagen „TKVJ M 5“ in Lunderskov. Er wurde in den dreißiger Jahren aus einem Personenwagen umgebaut.

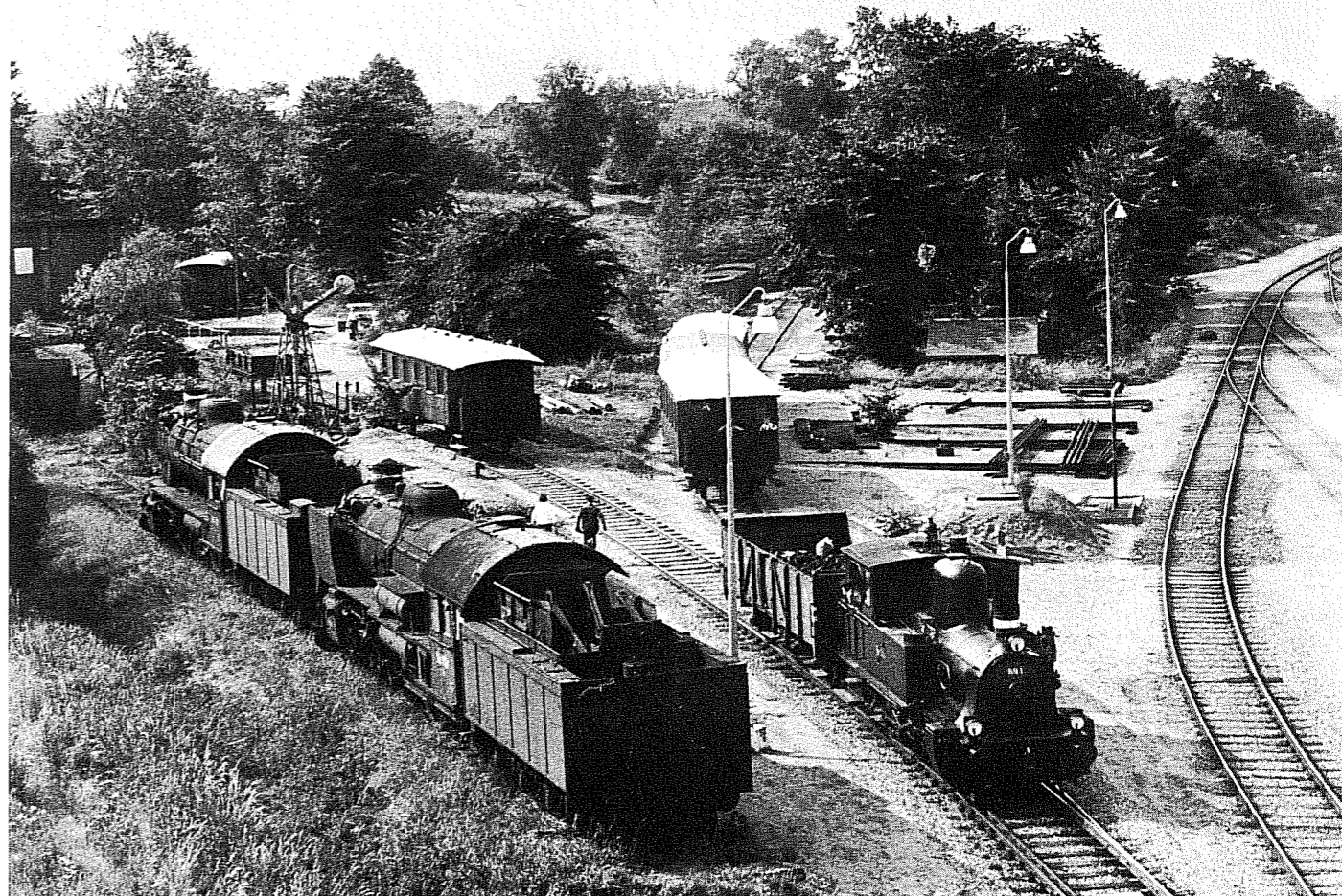
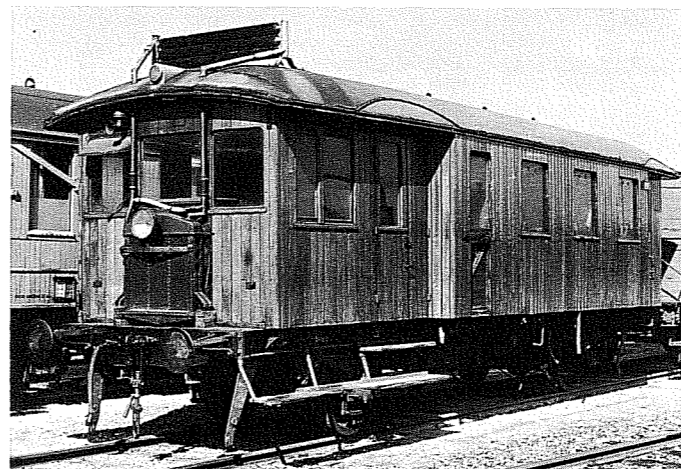
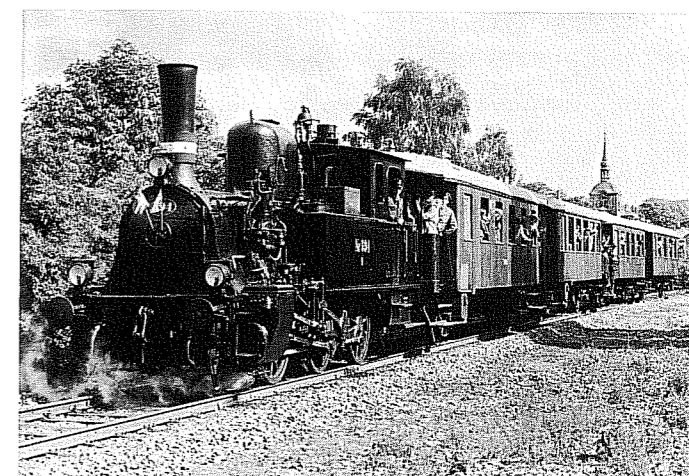
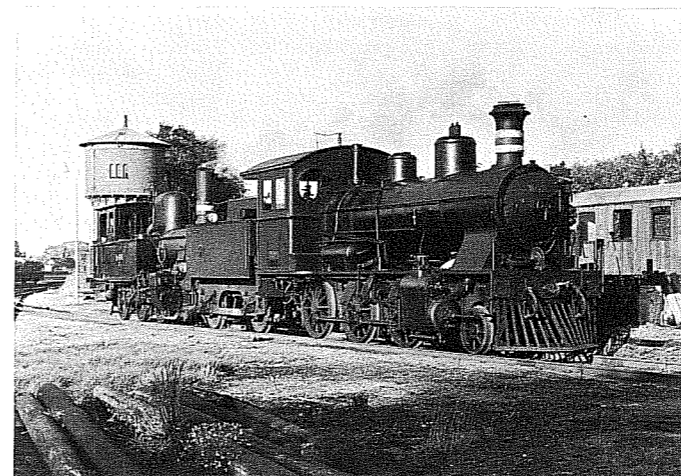
Eine Sonderfahrt des „Kolding Lokomotiv Klubs“ auf der Flensburger Hafenbahn, 9. 6. 74.

Die etwas ältere Schwester (DSB E 991) der KLK-Dampflok DSB E 996 führt einen Dampfsonderzug. Odense 1970.

KLK-Dampflok „F 694“ rangiert in Flensburg, 3. 6. 73.



Das Bahnbetriebswerk des Kolding Lokomotiv Klubs in Lunderskov/Dänemark.



Dampf über Österreichs Schmalspurbahnen

Viele österreichische Schmalspurbahnen fahren heute noch mit Dampf, setzen historische Dampfzüge ein oder veranstalten Sonderfahrten für den Eisenbahnfreund. Österreichs Schmalspurbahnen haben ihr Herz für den Liebhaber der guten alten Dampflokomotive entdeckt. Der Eisenbahnfan sollte dieses Entgegenkommen nicht enttäuschen und regelmäßig Abstecher ins romantische Nachbarland unternehmen. In einem Kurzbericht wollen wir Ihnen die schönsten Schmalspurstrecken Österreichs näherbringen.

Nähere Auskünfte über Sonderzüge und Informationsmaterial erhalten Sie von folgenden Stellen:

Bregenzerwaldbahn:
Verkehrsverein Bregenz, A-6900 Bregenz, Weiherstraße 3

Steyrtalbahn:
Fremdenverkehrsverband Steyr, A-4400 Steyr, Rathaus

Zillertalbahn:
Zillertaler Verkehrsbetriebe AG, A-6200 Jenbach, Austraße 1

Murtalbahn:
Murtalbahn Betriebsleitung, A-8850 Murau

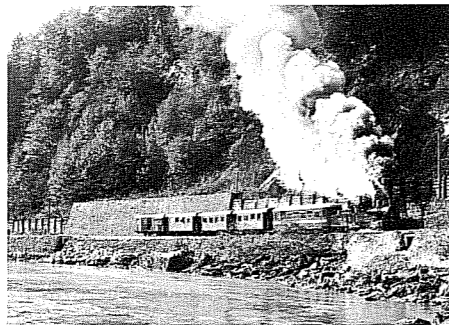
Gurktalbahn:
Verein der Kärntner Eisenbahnfreunde, A-9010 Klagenfurt, Postfach 321

Allgemein Österreich:
Österreichische Fremdenverkehrswerbung, 6-Frankfurt/Main 1, Roßmarkt 12

Bregenzerwaldbahn

Die Bregenzerwaldbahn wurde 1902 eröffnet und untersteht der ÖBB. Sie ist die westlichste Schmalspurbahn Österreichs und verbindet die Landeshauptstadt Bregenz mit der Marktgemeinde Bezau. Die Strecke mit einer Spurweite von 760 mm führt während der ersten 5 km durch das Bregenzer Siedlungsgebiet und schlängelt sich anschließend am Flußrand der Bregenzer Ache entlang. Erst im Ferienort Egg verläßt sie das enge Flußtal und fährt nun durch das Hochtal des Bregenzerwaldes nach Bezau. — Normalerweise verkehren täglich in jeder Richtung fünf Personenzüge und sonntags deren vier. Dazu werden zwei Garnituren benötigt, die sich jeweils in den Bahnhöfen Egg oder Doren-Sulzberg kreuzen. Ein Güterzugpaar verkehrt jeweils von Montag bis Freitag. Leider ist infolge des beschränkten Lichttraumprofils ein Rollwagenverkehr nicht möglich, so daß alle Güter umgeladen werden müssen.—

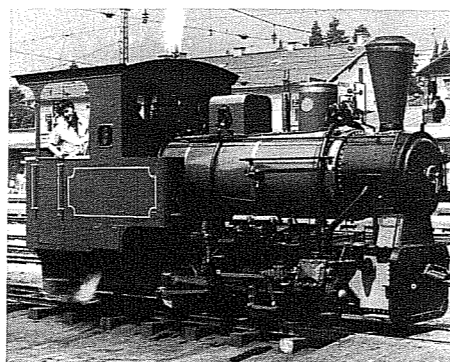
Nachdem es 10 Jahre auf der 35,3 km langen Bregenzerwaldbahn nicht mehr gedampft hat, wurden 1974 wieder die ersten Dampfsonderzüge mit der Zillertalbahn-Lokomotive Nr. 4 „Castel Careinion“ gefahren. Dank des selbstlosen Einsatzes von Eurovapor und des Verkehrsvereins Bregenz konnte die ehemalige deutsche Heeresfeldbahnlok (Borsig 14806/1939) von der Zillertalbahn geliehen und anschließend aufgearbeitet werden. Nachdem bereits 1974 zwölftausend Personen mit 76 Planzügen befördert werden konnten, verspricht man sich 1975 ein beträchtliches Anwachsen der Fahrgastziffern. Auch wird in Erwägung gezogen, eine zweite Schlepptenderlok von der Murtalbahn anzukaufen und sie in Betrieb zu nehmen.



Gurktalbahn

Dem Verein der Kärntner Eisenbahnfreunde ist es im letzten Jahr gelungen, auf einem Teilstück der 28,9 km langen Gurktalbahn (760 mm) die „Erste Museumsbahn Österreichs“ zu eröffnen. Dieses Teilstück ist ca. 3,3 km lang und liegt zwischen Treibach-Althofen und Pöckstein-Zwischenwässern in der Nähe von Klagenfurt/Kärnten. Gefahren wird alle 14 Tage an Sonntagen und zwar dreimal ab Treibach-Althofen. Für Verliebte werden Mondscheinfahrten mit dem Dampfzug veranstaltet. — Interessant für deutsche Eisenbahnfreunde dürfte die dem VKEF gehörende Dampflokomotive 998.01 (Kraus-Maffei 7651/1920) sein, die von der Bad Kreuznacher Kleinbahn stammt. — Ein Fahrpreis für die Mitfahrt im Dampfzug braucht nicht entrichtet zu werden, man erwartet eine angemessene Spende, die für das Weiterbestehen der Gurktalbahn Verwendung findet.

Hobbylok der Zillertalbahn (ZB Nr. 6)



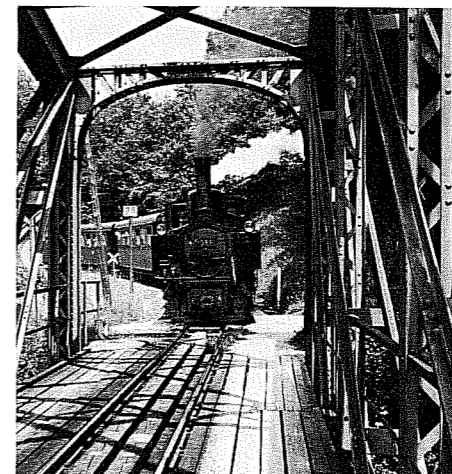
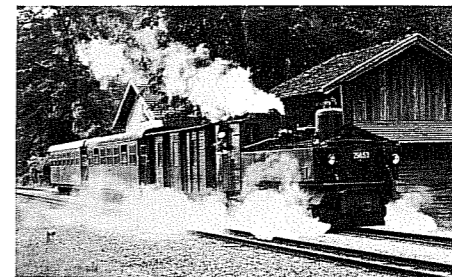
Murtalbahn

Diese 1894 eröffnete Schmalspurbahnstrecke von Unzmarkt nach Mauterndorf ist die zweitlängste Schmalspurbahn (76,1 km) Österreichs und wird seit 1921 von der Steiermärkischen Landesbahn betrieben. Mit einer Spurweite von 760 mm durchzieht die Bahn die „Niedere Tauern“ und schlängelt sich am idyllischen Fluß Mur entlang. Bei Eisenbahnfreunden wurde die Schmalspurbahn erst bekannt, als man auf der Lok „Stainz 2“ seinen Amateurlokführerschein ablegen konnte. Heute werden für die Dampfsonderzüge auch die Dampflokomotiven „U 40“ und „U 43“ eingesetzt, auf denen auch Amateurlokfahrten möglich sind. Zum Schluß sei noch der Club 760 erwähnt, der durch seine Arbeit viel dazu beigetragen hat, daß die Murtalbahn vielen deutschen sowie europäischen Eisenbahnfreunden bekannt wurde. Nicht zuletzt durch den Ankauf und durch die Aufarbeitung historischer Personenwagen hat der Club 760 die Möglichkeit eröffnet, auf der Murtalbahn wieder historische Dampfsonderzüge fahren zu können.



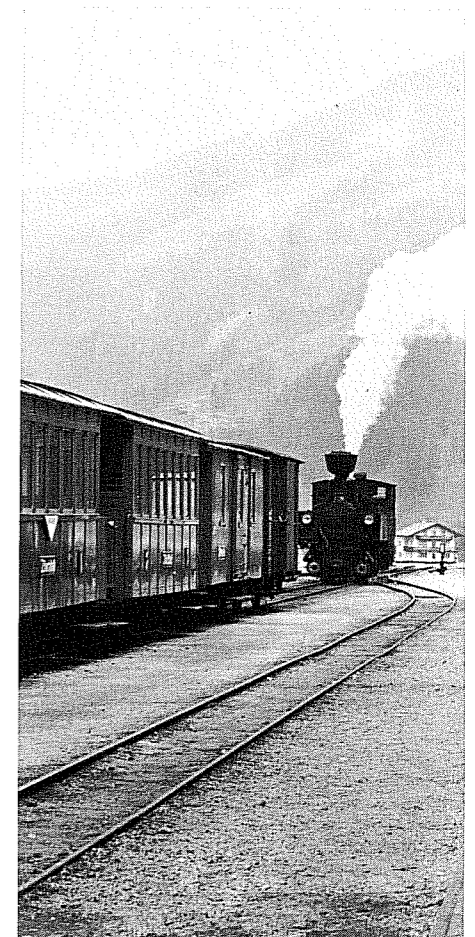
Steyrtalbahn

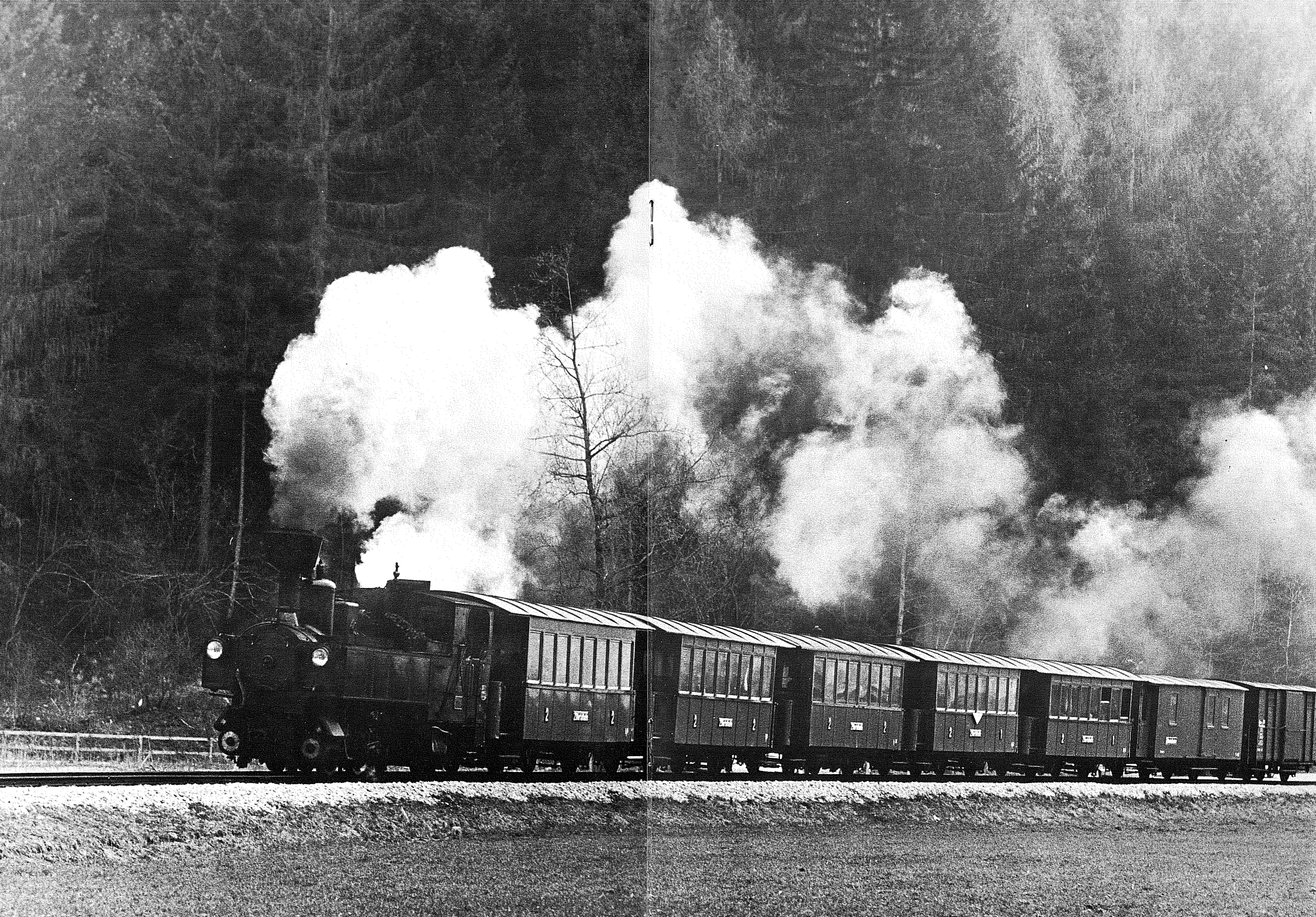
Die 1889 eröffnete Steyrtalbahn (760 mm) von Garsten bis Klaus (39,8 km) hatte ursprünglich noch eine Zweigstrecke, die bei Pergern abzweigte und bis Bad Hall (15,4 km) führte. Ein Teil dieser Zweigstrecke, von Sierning bis Bad Hall, wurde bereits 1933 stillgelegt und 1939 abgetragen. Am 28.2.1931 ging der Betrieb von der „Steyrtalbahn AG“ auf die „Österreichischen Bundesbahnen“ über, die ihn auch heute noch durchführt. — Da zur Zeit alle Züge mit Dampfzügen bespannt werden, Plan- sowie auch Sonderzüge, ist die Steyrtalbahn die letzte echte dampfbetriebene Schmalspurbahn Europas. Die gefahrenen Planzüge bestehen wie in alten Zeiten größtenteils aus Haubendach- und sogar aus Flachdachwagen. Die in Zusammenarbeit von ÖBB und dem Fremdenverkehrsverband Steyr erstmals 1971 eingesetzten Dampfsonderzüge haben einen so großen Anklang gefunden, daß man einige Züge mehr einsetzen muß als im Jahre 1974. Auch der Eisenbahnfreund, der gern einmal Lokführer sein möchte, kommt hier zu seinem Recht. — Als Triebfahrzeuge findet man auf der Steyrtalbahn noch 6 Dampflokomotiven der Baureihe 298, die in den Jahren von 1898 bis 1923 in der Lokomotivfabrik Krauß + Co in Linz/D. gebaut wurden.



Zillertalbahn

Daß die 1900 in Betrieb genommene Zillertalbahn heute noch besteht, ist wohl ihrer rührigen Betriebsverwaltung zu verdanken, die sich auch in schlechten Zeiten gegen diverse Stilllegungsabsichten mit allen Mitteln zur Wehr setzte. Unterstützt wurde sie darin von vielen Freunden der Zillertalbahn in aller Welt, insbesondere von englischen und deutschen Eisenbahnfreunden. Auch die Einstellungsgefahr durch eine neue Autobahn dürfte nun endlich gebannt sein, diese Autostrada wird nicht durch das Zillertal geführt. So werden Eisenbahnfreunde auch in Zukunft die Möglichkeit haben, diese rührige Bahngesellschaft zu besuchen und sich in Oldtimerzügen durch das romantische Zillertal „schaukeln“ zu lassen. Neben Triebwagen und Dieseltraktion werden auch viele Regel- und Sonderzüge mit Dampflokomotiven bespannt. Hinzu kommt der jederzeit einsatzbereite Hobbyzug mit Selbstfahrlök, den jedermann für einen Obulus mieten kann. An Dampfzügen sind noch 6 Maschinen vorhanden, von denen die Nr. 4 an die Bregenzerwaldbahn ausgeliehen wurde, und die Nr. 1 „Raimund“ sich im Tiroler Landesmuseum in Innsbruck befindet.





Dampf im Kandertal

Harald Mettenberger

Am 1. Mai dieses Jahres begann die sechste Saison der von der Eisenbahnfreundevereinigung EUROVAPOR und der Südwestdeutschen Eisenbahnen AG gemeinsam durchgeführten Dampfzugfahrten auf der Kandertalbahn.

Waren die ersten dieser Fahrten vornehmlich aus Anlaß des 75jährigen Betriebsjubiläums der Nebenbahn am 1. Mai 1970 organisiert worden, so machte sich in der Folgezeit sehr bald bemerkbar, daß solche Fahrten mit alten Fahrzeugen nicht nur im Ausnahmefall beliebt sind, sondern über Jahre hinweg geführt werden können, ohne daß sich ein Sinken der Frequenz bemerkbar macht. Natürlich sind es auch Eisenbahnfreunde, die sich an den Betriebstagen (jeweils am 1. Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober, zusätzlich am 1. Mai eines jeden Jahres) in Kandern ein Stelldichein geben, doch in der Mehrzahl sind es Wanderlustige, Einheimische und Gäste aus der nahen Schweiz, die mit dem Dampfzug ins romantische Kandertal im südlichen Schwarzwald fahren, dort den Tag verbringen, und abends mit dem historischen Zug die Heimfahrt antreten.

Begonnen hatte alles damit, daß die SWEG, Eigentümerin der Nebenbahn von Haltingen nach Kandern, die letzte Dampflok dieser Strecke, eine Vertreterin der Gattung pr.T3 aus dem Jahre 1904 mit der Betriebsnummer 30, in Kandern abstellte, da die beiden vorhandenen Verbrennungstriebwagen das Verkehrsaufkommen alleine bewältigen konnten. Die Dampflok stand dann einige Zeit auf einem Nebengleis im Freien und der „Zahn der Zeit“ hatte schon an ihr zu nageln begonnen, als die EUROVAPOR in einer Versammlung den Ankauf dieser Maschine beschloß. Die Lok wurde alsbald im Schlepp eines Verbrennungstriebwagens nach Haltingen ins Bundesbahnbetriebswerk verbracht und von den Eisenbahnfreunden – mit Unterstützung der Bundesbahn – aufgearbeitet. Damit war der Grundstein für den heutigen Museums-Dampfbetrieb im Kandertal gelegt, doch musste noch einige Zeit voller Anstrengungen vergehen, bis sich zu der ersten Dampflok zwei weitere gesellten und schliesslich auch ein Park von 12 Reisezugwagen und einem Packwagen vorhanden war.

Die Nebenbahn Haltingen - Kandern war in einer Zeit entstanden, als die deutschen Staaten bereits ein größeres Netz von Hauptbahnen angelegt hatten, als bereits viele Orte in die Nähe einer Eisenbahnstrecke gelangt, aber eben doch nicht unmittelbar mit dem Schienennetz verbunden worden waren. Vielerorts – auch in Kandern und seinen Nachbarorten – wurden Wünsche laut nach der Erstellung einer Anschlußbahn, im Kandertal wollte man eine Verbindung zur bereits seit 1855 auf voller Länge betriebenen badischen Hauptstadt Mannheim - Basel. Dieser Wunsch wurde auch an die Staatsregierung herangetragen, die jedoch über solche Pläne nicht erbaut war, weil die Staatskasse durch frühere Bahnbauten bereits sehr in Mitleidenschaft gezogen worden war. Immerhin waren zu dieser Zeit schon die

Schwarzwald- und die Höllentalbahn im Betrieb, beides Gebirgsstrecken, deren Bau durch die zahlreichen Kunstbauten nicht eben billig gewesen war.

Der Staat Baden beschied das Ersuchen aus dem Kandertal abschlägig, und man mußte nach anderen Wegen suchen, um doch noch zu einer Eisenbahnverbindung zu gelangen.

Es gab damals private Unternehmen, die Bahnbauten ausführten und die Strecken nach Fertigstellung betrieben, und zum Teil waren dies große Firmen, denken wir an das Eisenbahnkonsortium von Hermann Bachstein, oder an Vering & Wächter. Und eben das Unternehmen von Vering & Wächter war es, das mit dem Bau einer eingleisigen Nebenbahn in der Regelspur durch das Kandertal von Haltingen bis Kandern betraut wurde.

Am 1. Mai des Jahres 1895 wurde die 12,9 Kilometer lange Kandertalbahn feierlich dem Betrieb übergeben. Die Anlagen waren recht sparsam angelegt worden, offensichtlich war man sich nicht ganz sicher, ob die Strecke einmal große Gewinne abwerfen würde. Lediglich in Kandern hatte man ein festes Bahnhofsgebäude erstellt sowie einige Nebengleise mit Lokschuppen.

Die fünf Unterwegsstationen mußten sich einstweilen mit Wellblechhütten und einem kurzen Nebengleis begnügen. Indes, was die Wirtschaftsergebnisse anging, wurde die Bahneigentümerin alsbald angenehm überrascht: die Bahn wurde von der Bevölkerung eifrig benutzt und erbrachte Überschüsse in ungeahnter Höhe. Die Betriebsführung lag seit 1898 bei der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft DEBG, einer Tochtergesellschaft von Vering & Wächter, und diese DEBG sah sich bald genötigt, die vorhandenen Anlagen zu erweitern. Die Station Wollbach erhielt ein festes Bahnhofsgebäude, in Rümplingen und Wittlingen wurden die Wellblechbuden durch kleine, steinerne Gebäude abgelöst. Die Nebengleise wurden erweitert und die ersten Fabrikanschlüsse eingerichtet, durch den Erwerb einer dritten Dampflok mußte der einstündige Lokschuppen in Kandern verlängert werden.

Dann kam der Erste Weltkrieg und bald war die Blütezeit der Kandertalbahn auch schon wieder vorbei; die guten Ergebnisse der ersten Betriebsjahre konnten nach 1918 nie mehr auch nur annähernd erreicht werden.

Die Gründe hierfür sind bekannt, und bei fast allen vergleichbaren Nebenbahnen kam es nach dem ersten Weltkrieg zu den gleichen Schwierigkeiten. Bei der Nebenbahn Haltingen-Kandern kam erschwerend noch eines hinzu: diese Strecke ist auf Grund ihrer Streckenführung mit dem Übergang an die Staatsbahn in Haltingen gegen Basel orientiert. Die Mehrzahl der berufstätigen Pendler, der markttreibenden Bauern und der Oberschüler aus Kandern und den anderen Gemeinden des Kantons muß jedoch nach Lörrach fahren. Bis Binzen, der letzten Station vor dem Übergangsbahnhof Haltingen „stimmt die Richtung“, das heißt, die Bahn nähert sich der Stadt Lörrach, und von Binzen sind es nur noch wenige Kilometer Luftlinie bis zu der Fabrikstadt im Wiesental. Als Hindernis türmt sich zwischen dem Wiesental und

dem Kandertal jedoch ein Ausläufer des Schwarzwaldes auf, der von Bahnstrecken zwar umfahren wird, vom Kandertal aus auf dem Schienenwege jedoch nur unter Inkaufnahme eines Umweges über Weil am Rhein oder Basel mit zweimaligem Umsteigen umgangen werden kann.

Dieser Umweg nahm natürlich ein spürbares „Mehr“ an Geld und Zeit in Anspruch, und so ist es durchaus verständlich, daß die DEBG bereits im Jahre 1930 eine Buslinie Kandern-Lörrach ins Leben rief. Diese, bis Binzen parallel zur Schienenstrecke verlaufende Buslinie nahm der Bahn natürlich einen ganz großen Teil des Verkehrsaufkommens weg. Durch eine weitere Buslinie von Kandern nach Schliengen hatte man sich eine zweite „Konkurrenz im eigenen Hause“ zugezogen, denn diese Linie verband Kandern ebenfalls mit der Badischen Hauptbahn Basel-Mannheim und für Reisende von und nach dem Norden (Frankfurt - Hannover usw.) war der Weg mit dieser Linie wiederum kürzer als die Bahnverbindung über Haltingen.

Bis 1937 war das Netz von Kandern aus betriebenen DEBG-Buslinien auf über 100 Kilometer angewachsen.

Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurden die Busfahrten bald eingestellt, und die Bahn kam nochmals zu Ehren. Nach der Währungsreform 1948 begann sich die wirtschaftliche und politische Situation zu normalisieren; das Wirtschaftswunder nahm seinen Anfang und das Neben- und Kleinbahnsterben war nicht mehr weit.

In Kandern hatte man den Busbetrieb wieder in erweitertem Umfang aufgenommen, und erstmals tauchten in den frühen 50er Jahren Stilllegungsgerüchte auf. Die Züge wurden nach und nach durch Omnibusse ersetzt und bald blieb nur noch ein Zugpaar morgens und abends übrig, das vornehmlich den – immer geringer werdenden – Güterverkehr bediente. Der Zustand des Oberbaues war nun so heruntergewirtschaftet, daß trotz der wenigen Züge Entgleisungen an der Tagesordnung waren. Die DEBG hielt mit ihren Zukunftsplänen schließlich nicht mehr zurück; man kündigte offen die Einstellung des Schienenbetriebes an.

Und nun passierte etwas, das überaus selten gewesen ist in jenen Jahren, als man daranging, den meisten Neben- und Kleinbahnen den Garaus zu machen: die Öffentlichkeit wehrte sich so gegen die Stilllegungsabsichten, der Druck der Bevölkerung und ihrer Vertreter in den Kommunen wurde so groß, daß die Bahneigentümerin sich veranlaßt sah, nachzugeben.

Dies hat sich in Baden nur noch einmal wiederholt, und zwar Jahre später, als die Bundesbahn den schon eingestellten Betrieb auf der Renchtalbahn wieder in vollem Umfang aufnehmen mußte.

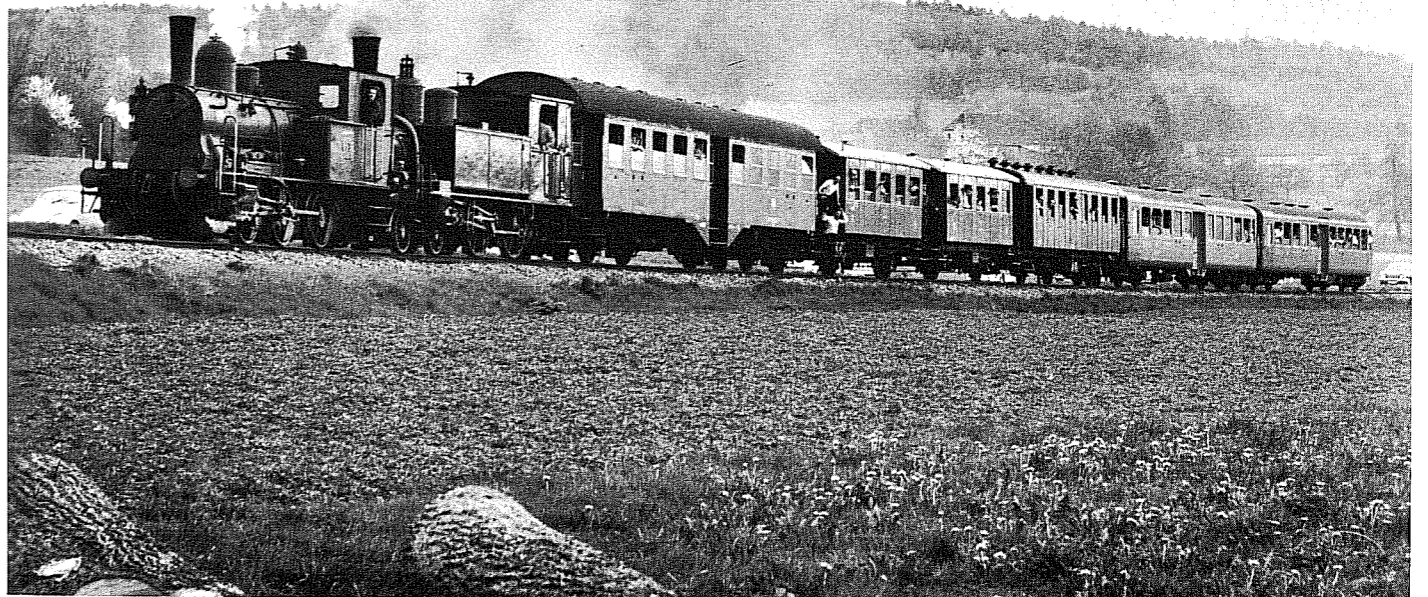
Die DEBG trat jetzt die „Flucht nach vorn“ an. Sie reparierte die ärgsten Schäden am Gleiskörper, teilte dem BW Kandern einen allerdings gebrauchten Brennkrafttriebswagen zu, und ab 1958 wurden erstmals durchgehende Züge zwischen Kandern und Basel Bad Bf. gefahren, was der Bahn namentlich an Sonntagen einen spürbaren Verkehrszuwachs gab.

Trotz dieser Maßnahmen war die Still-



Dampflok Nr. 30 (pr. T 3, Borsig 1904/5528) mit Personenzug der Eurovapor im Bf. Spaichingen. Dieser Zug, der sonst auf der Strecke Haltingen-Kandern eingesetzt wird, wurde nach Stuttgart überführt aus Anlaß eines „Tages der offenen Tür“ der BD Stuttgart.
Foto: Eurovapor/Kranz

Dampfzug auf der Strecke Haltingen - Kandern mit den Lokomotiven E 3/3 8532 und Eb 2/4 5469 der Eurovapor.
Foto: Eurovapor/Apoloni



legung noch nicht völlig abgewendet, im Gegenteil. Denn nun begann die DEBG ihren Rückzug aus Baden, sie stellte kurzerhand Stilllegungsantrag für ihre sämtlichen in Süddeutschland gelegenen Bahn-, Bus- und LKW-Betriebe.

An dem Bundesland Baden-Württemberg war es nun, einen Ausweg aus dieser Situation zu finden, und noch im Dezember 1962 wurde die landeseigene SWEG – Südwestdeutsche Eisenbahn GmbH gegründet, die Anfang 1963 9 DEBG-Betriebe mit allem Inventar übernahm und weiterbetrieb. Die DEBG verfügte dann noch über zwei Betriebe im Raume Hameln, wohin nach dem Zweiten Weltkrieg der Sitz der Hauptverwaltung verlegt worden war. Bald löste sich die, weitgehend von privatem Kapital getragene, DEBG auch hier von ihren Verpflichtungen, und heute existiert dieses einstmals blühende Verkehrsunternehmen nicht mehr.

Die SWEG setzte die Bemühungen ihrer Vorgängerin, die Kandertalbahn zu erhalten, konsequent fort. Gründlich wurde in den folgenden Jahren der Oberbau nahezu auf der vollen Länge erneuert, der Lokschruppen in Kandern wurde abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt. Mit dem Vierachs-Dieseltriebwagen der Bauart Maschinenfabrik Esslingen und dem zugehörigen Steuerwagen stand für den Reisezugverkehr eine Garnitur zur Verfügung, die vollauf genügte. Mit dem Einsatz des VT 1, einem alten zweiachsigen Triebwagen, der 1961 von der Waggonfabrik Rastatt erneuert und gleichzeitig in einen Schlepptriebwagen umgebaut worden war, hatte die letzte Dampflok der Nebenbahn ausgedient.

Wie eingangs erwähnt, ging diese Lok in den Besitz der EUROVAPOR über und während sie in Haltingen aufgearbeitet wurde, begannen in Kandern schon die ersten Vorbereitungen für das 75jährige Betriebsjubiläum, das Bahnhofsgebäude wurde renoviert und erhielt einen Anbau in welchem eine Bahnhofsirtschaft untergebracht ist. Noch im Herbst 1969 folgten die ersten Probefahrten mit der T 3 Nr. 30 und zum 1. Mai 1970 standen bereits die ersten „Oldtimer-Reisezugwagen“ bereit. Die Tage vom 1. bis zum 3. Mai 1970 sind in die Chronik der Nebenbahn eingegangen, sie sahen eine begeisterte Bevölkerung, die dem „Geburtstagskind“ wahre Ovationen brachte. Neben den planmäßigen Zug- und Busfahrten wurden die ersten historischen Dampfzugfahrten durchgeführt und die Herren der Ettliger SWEG-Direktion kamen mit einem aus drei SWEG-Triebwagen bestehenden Sonderzug angereist. Mit dem „Oldtimerzug“ wurde auch die offizielle Jubiläumsfahrt gestaltet, die von Haltingen nach Kandern führte. Mit einer Ausnahme waren alle Unterwegsstationen festlich ausgeschmückt, die Honoratioren des jeweiligen Ortes und die Bevölkerung hatten sich am Bahnsteig eingefunden. Die ganze Geburtstagsfeier hatte den Charakter eines großen Volksfestes, das fünf Ortschaften umfaßte.

Viele gute Wünsche bezüglich der Zukunft der Nebenbahn wurden damals laut, und nicht zuletzt wurden solche Wünsche voll Optimismus von den Vertretern der SWEG-Direktion geäußert. Es hat sich sehr bald gezeigt, daß die Wünsche nicht gar

so ernst gemeint waren, denn sehr schnell begann man wieder einmal damit, Züge zu streichen, Zugfahrten ersatzweise durch Omnibusse auf der Strasse durchzuführen. Bald war der auch heute noch geltende Fahrplan erreicht: 4 Zugpaare täglich, samstags nur deren drei. An den Betriebstagen „mit Dampf“ werden die ersten drei Züge mit der historischen Garnitur geführt, das letzte Zugpaar wird mit dem Triebwagen und Steuerwagen bestückt.

Der von Kandern aus eingesetzte Fahrzeugpark der EUROVAPOR hat sich ständig vergrößert. Zur bereits genannten Dampflok T 3 Nr. 30 (Borsig-5528, 1904) kam alsbald eine weitere dreiachsige Lok, diesmal eine „Schweizerin“ und zwar eine Vertreterin der früher verbreiteten Gattung E 3/3 mit der Betriebsnummer 8532, hinzu. Während diese beiden Maschinen seit längerer Zeit ausschließlich von Kandern aus zum Einsatz gelangen, ist die dritte Dampflok nur gelegentlich hier anzutreffen. Gemeint ist die aus dem Jahre 1891 stammende Schnellzugtenderlok der Baureihe Eb 2/4 Nr. 5469, ebenfalls eine „Schweizerin“. Der Wagenpark ist jetzt auf 12 Reisezugwagen und einen kombinierten Post/Packwagen angewachsen. Dieser und zwei Reisezugwagen stammen noch von der Kandertalbahn, die anderen Fahrzeuge sind von „allen möglichen“ Bahngesellschaften gekommen, so von deutschen Nebenbahnen, aber auch aus der Schweiz und aus Bundesbahnbeständen. Ein dreiachsiger ehemals preußischer Abteilwagen fehlt ebensowenig wie ein Vierachser mit offenen Bühnen der Bauart „Langenschwalbacher“.

Da die Zahl der in Kandern tätigen „aktiven“ Eisenbahnfreunde nicht sehr groß ist, läßt sich denken, daß immer einige Fahrzeuge reparaturbedürftig abgestellt sind, und dies ist der Grund dafür, daß an beinahe jedem Betriebstage von der Bundesbahn zusätzliche Waggons entliehen werden müssen.

Streiten kann man sich natürlich darüber, ob der Einsatz von DB-3yg-Einheiten „stilrein“ ist. Streiten kann man ferner

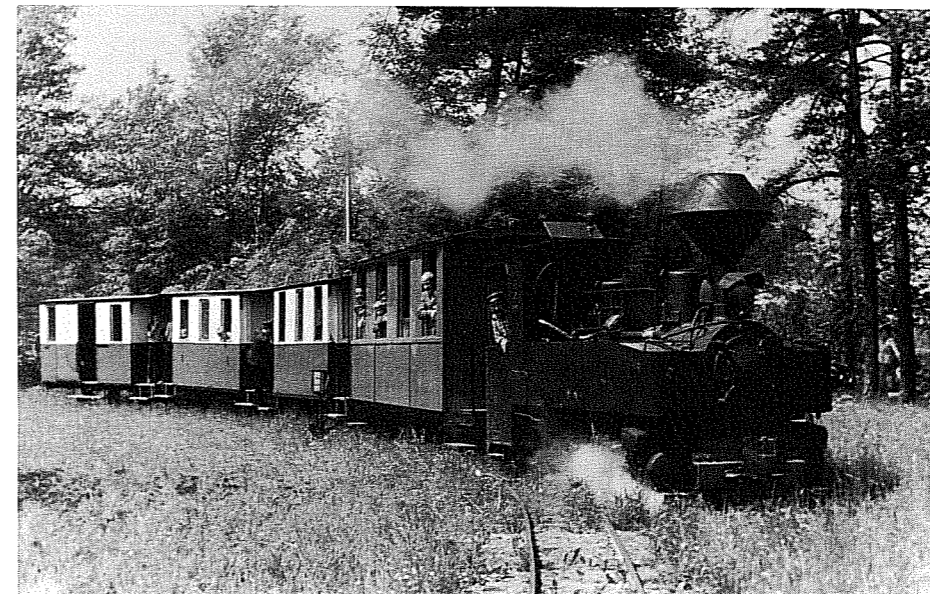
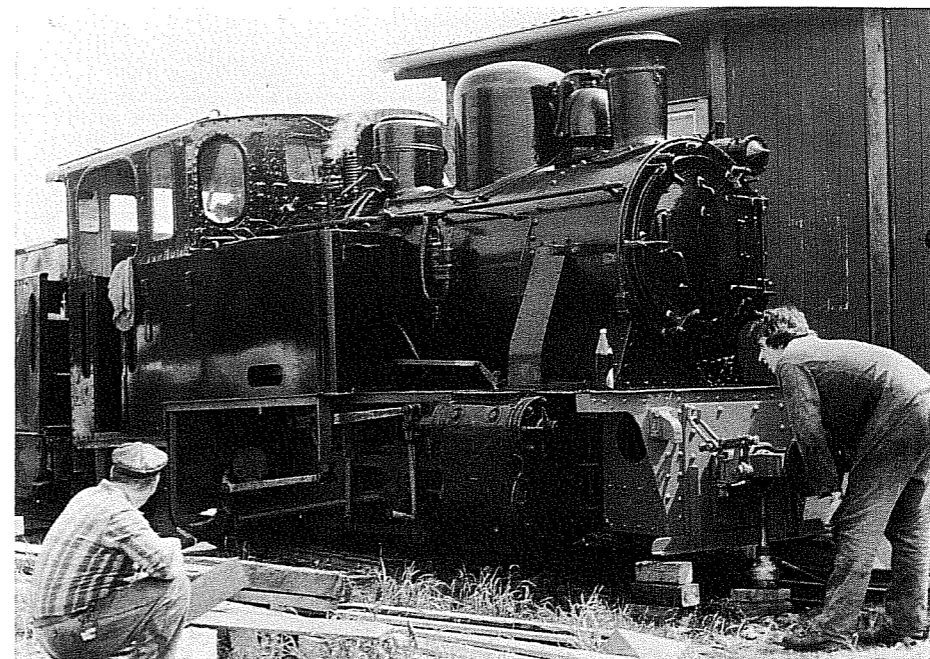


darüber, daß die historischen Züge auf einer deutschen Nebenbahn nicht ausschließlich mit „passenden“ Waggons und Triebfahrzeugen geführt werden. Immerhin, die Wanderlustigen, die gern wieder einmal mit einem Dampfzug befördert werden möchten, wird dieser Umstand nicht stören, und die Eisenbahnfreunde sollten daran denken, daß ein „zusammengewürfeltes“, aber historischer Wagenpark immer noch besser ist als der Weg zum Schrottplatz, den die letzten Dampfloks und die Vertreter früherer Wagenbauarten dann zweifellos antreten müßten.

Der Dampfzug kann auch von Gesellschaften, Firmen, Vereinen u.ä. „gechartert“ werden, und von dieser Möglichkeit wird jedes Jahr einige Male Gebrauch gemacht. Im Rahmen solcher Fahrten verläßt der Zug gelegentlich seine „Stammstrecke“, so war im Herbst des vergangenen Jahres ein Zug zu führen, der auch die Bahnstrecken Weil (Rhein)-Lörrach und Lörrach-Base Bad Bf. befuhr. Wegen des großen Andranges waren an diesem Zug alle drei (!) vorerwähnten Dampfloks im Einsatz.

Die Organisation und die Durchführung der historischen Dampfzüge auf der SWEG-Nebenbahn von Haltingen nach Kandern geht nicht immer völlig reibungslos vonstatten. Wie auch anderorts, wo Museumszüge verkehren, kam und kommt es gelegentlich zu Problemen. Das sind Probleme, die durch einzelne „Spinner“ und Fanatiker in den Reihen der Eisenbahnfreunde hervorgerufen werden, aber auch Probleme, die bei der Kommunikation zwischen der Eisenbahnfreunde-Gesellschaft und der Bahneigentümerin auftreten. Und schließlich ist auch die Unterhaltung der größtenteils hochbejahrten Fahrzeuge nicht problemlos, sowohl was die Finanzen angeht als auch was das „Personalproblem“ betrifft.

Immerhin, aller Schwierigkeiten zum Trotz wurde der Historische Dampfzugverkehr auf der Kandertalbahn aufgebaut und – mit Erfolg – bis heute und damit ins 6. Betriebsjahr bewältigt.



Die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Wie in den vergangenen Jahren begann auch in diesem Jahr der Fahrzeugbetrieb bei der DKBM am 1. Mai. Punkt 10 Uhr konnte der Personenzug, geführt von der „Muskauer“, abgepfiffen werden. Viele Schaulustige hatten sich eingefunden, um nach der langen Winterpause nun den Beginn der Fahrsaison 1975 mitzerleben. Herrlichster Sonnenschein ließ den Tag für alle Beteiligten zu einem Erlebnis werden.

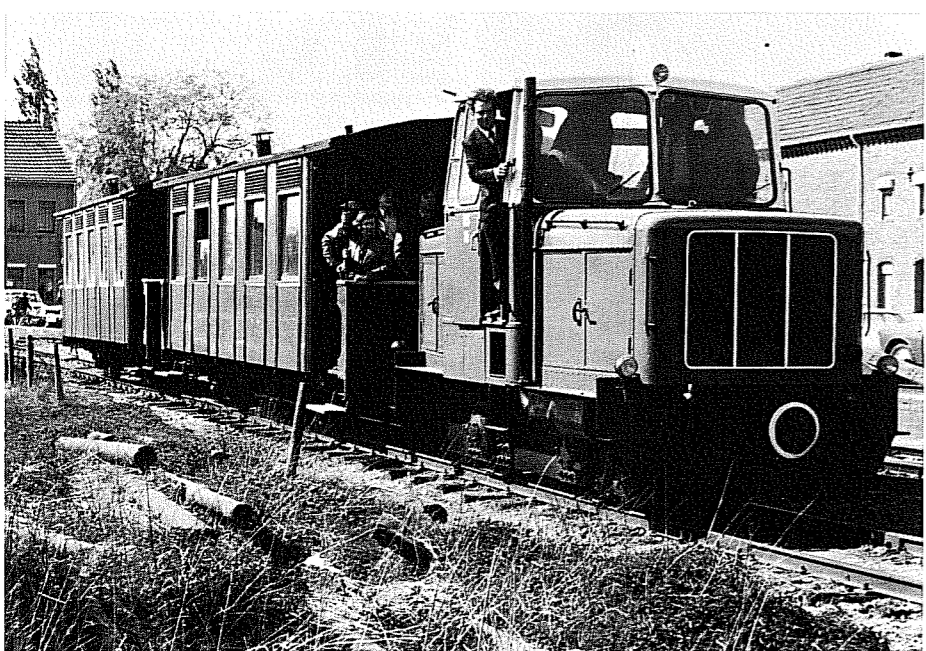
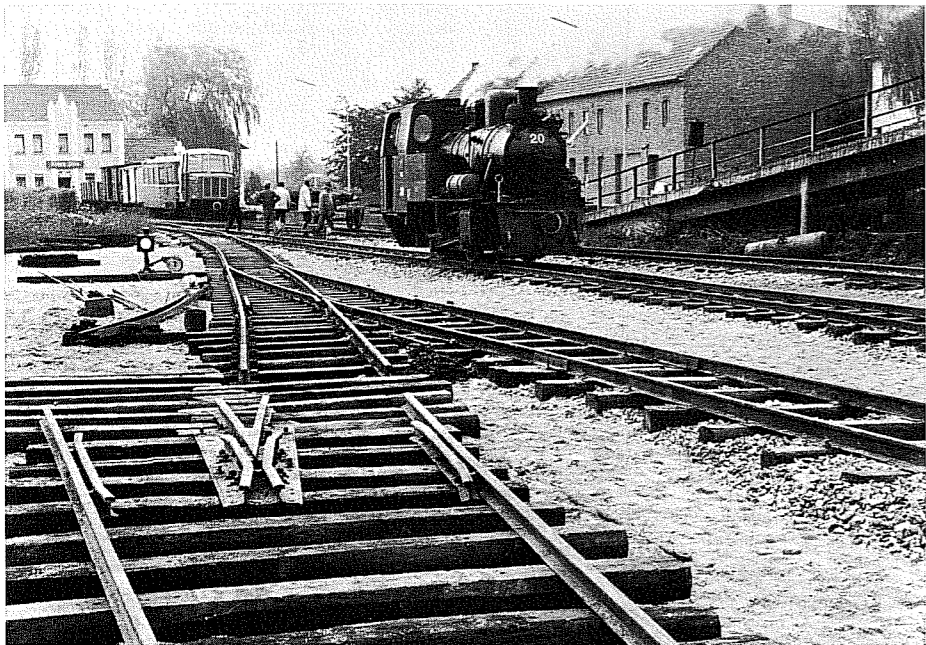
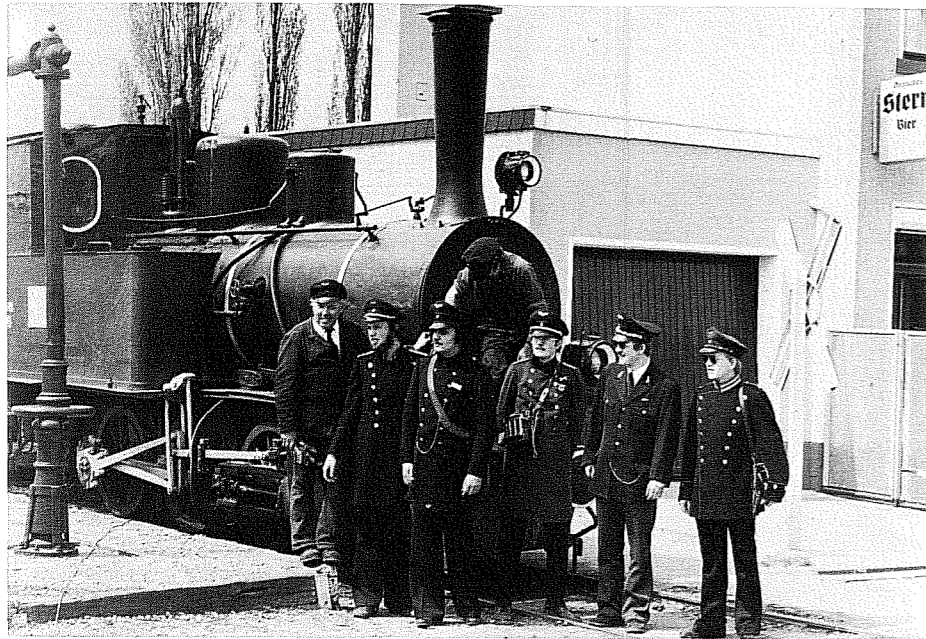
Um nun auch den 1. Mai als Eröffnungstag einhalten zu können, waren die obligatorischen Gleisarbeiten abzuschließen und verschiedene Provisorien den Gegebenheiten anzupassen. Der erstmalige Einsatz unserer Neuerwerbung, der Lok 4, erforderte die Verstärkung des Oberbaues an verschiedenen Stellen sowie ein Entschärfen der Kurven. Wenn auch diese Ausbesserungen heute noch nicht vollständig beendet werden konnten, so können wir doch sagen, daß der Gleiszustand heute vollauf den Erfordernissen des Betriebes genügt.

Ein weiteres herausragendes Ereignis für uns in diesem Jahr war die Jungfernfahrt des neuen Personenzuges Nr. 401. Schon im Planungsstadium von vielen belächelt und als undurchführbar abgelehnt, konnte der Wagen nun tatsächlich Pfingsten in Betrieb genommen werden. Gerade die Skeptiker unter uns, die bisher ausschließlich für bewährte 2achsige Fahrzeuge plädiert hatten, sind von den Fahreigenschaften dieses Fahrzeuges beeindruckt. Auch die vorausgesagte Entgleisung fand nicht statt.

Trotzdem kamen wir an diesem Tag nicht um ein Entgleisen herum. Ausgerechnet unserem „Kleinsten Triebfahrzeug“, der Lok 4, passierte es. Beim Durchfahren der Doppelten Kreuzungsweiche (DWK) sprang sie mit zwei Achsen aus den Schienen. Nun war also das eingetreten, woran bestimmt so mancher insgeheim wohl gedacht hatte, aber keiner gewagt hätte, es auch nur auszusprechen. In dieser so scheinbar ausweglosen Situation blieb uns nur die Möglichkeit zu versuchen, die Lok möglichst schnell wieder einzugleisen und einen evtl. aufgetretenen Schaden zu beheben. Einige Holzbohlen und ein Hydraulikheber genühten, um das Fahrzeug in der Rekordzeit von nur 35 Minuten wieder einzugleisen, Ursache dieser Entgleisung dürfte wahrscheinlich der zu geringe Radius der DWK für die Lok 4 gewesen sein. Um nun zukünftig gefahrlos mit allen Fahrzeugen im BW-Bereich rangieren zu können, wurde vorübergehend die DWK durch eine einfache Weiche ersetzt. Der Gleisplan unseres BW's wird mit Sicherheit überarbeitet werden müssen, um zukünftig auch ohne diese DKW auskommen zu können.

Seit dem 1. Mai haben wir an Betriebstagen den Übergang zum Gasthof Mühlenstroth mit einem Sicherheitsposten, sprich Schrankenwärter, zu sichern. Aufgabe dieser Person ist es nun, bei Annäherung eines Zuges den Übergang für Publikumsverkehr zu sperren. Manchmal fragen wir uns wirklich, ob mit dieser Auflage das Bauordnungsamt der Stadt Gütersloh nicht einen Schritt zu weit gegangen ist, zumal der Übergang schon durch Warnkreuze ausreichend gesichert ist und sich noch dazu auf einem Privatgrundstück befindet, sollte das Ordnungsamt weiterhin eine solche Sicherung verlangen, werden wir den Übergang später mit Schranken versehen. Zur Zeit ist für uns die Besetzung dieser neuen „Planstelle“ oft schwierig, da eine entsprechende Person von weitaus wichtigeren Arbeiten freigestellt werden muß.

Diese und ähnliche Auflagen sollen uns aber nicht daran hindern, zielstrebig unsere Eisenbahn weiter auszubauen und ein wenig Kleinbahnromantik zu erhalten. -ns



75 Jahre Geilenkirchener Kreisbahn (IHS). Am 7. April 1975 konnten die Geilenkirchener Kreisbahn und die Kreiswerke Heinsberg auf ihr 75-jähriges Bestehen zurückblicken; auf den Tag genau vor 75 Jahren war der Eröffnungszug über die Kreisbahnstrecke gedampft.

Die offiziellen Jubiläumsfeiern fanden vom 25. bis 27. April statt. Nach der Feierstunde der Kreiswerke in der Geilenkirchener Stadthalle am Vormittag des 25. 4. wartete in Gillrath der festlich geschmückte Jubiläumzug der Selfkantbahn auf die zahlreichen Festgäste. Bei strahlendem Sonnenschein ging es über die alte Kreisbahnstrecke nach Schierwaldenrath, wo die IHS viel Lob und Anerkennung über die ansprechend gestalteten neuen Bahnhofsanlagen erteilte. Ein Diavortrag mit vielen historischen Aufnahmen aus der Geschichte der Kreisbahn beschloß das Programm.

Auch am Wochenende herrschte reges Treiben auf der Selfkantbahn. Bereits am Samstagnachmittag verkehrten die Dampfzüge, was sich jedoch leider nicht lohnte. Dagegen brachte der Sonntag volle Züge; sogar ein zusätzlich eingelegtes Vormittagszugpaar war sehr gut besetzt. Im Bahnhof Schierwaldenrath drehte die allen Eisenbahnfreunden bekannte OSTRÄ-Dampfgartenbahn (Spurweite 127 mm) ihre Runden und wurde keineswegs nur von Kindern benutzt. Ein weiterer Anziehungspunkt war die Ausstellung „75 Jahre GKB“ mit vielen Fotos und Dokumenten, die im OEG-Halbzug eingerichtet worden war. Gegenüber hatte unser Mitglied Rudolf Köhl den Wagen 119 bezogen und seine „Internationale Eisenbahnbücherschau“ aufgebaut, und im Wagen 118 liefen abwechselnd ein Diavortrag „75 Jahre GKB“ und ein Farbfilm „Die Selfkantbahn“. Ein Erfrischungsstand sorgte für das leibliche Wohl und für zusätzlichen Gewinn in der IHS-Kasse.

Selfkantbahn (IHS). Nach dem erfolgreichen Auftakt am Osterwochenende entwickelten sich die Fahrgastzahlen bisher recht gut. Vor allem auch die Zahl der Sonderzüge und Gruppenfahrten ist erfreulich gestiegen. Als Regelkomposition verkehrte Lok 19 mit Packwagen 81 und den Personenwagen 45, 56 und 57, also eine reine Zweiachsersgarnitur. Der erste Sechswagenzug dieser Saison fuhr am 17. 6., als für eine größere Reisegesellschaft die Wagen 54 und 118 beigeestellt werden mußten. Auch der Kesselwagen 1002 war schon mehrfach im Einsatz, wenn das Vormittagszugpaar als GmP gefahren wurde. — **Hinweis:** Am 13. September und am 4. Oktober (samstags) verkehren auf der Selfkantbahn Nachtzüge. Fahrplan: Schierwaldenrath ab 19.30, Gillrath an 19.55 Uhr, Gillrath ab 20.15, Schierwaldenrath an 20.40 Uhr. Busanschlüsse mit Linie 5 der Kreisbahn bestehen um 18.25 ab Geilenkirchen Bf (Schierwaldenrath an 18.47) und um 21.08 ab Schierwaldenrath (Geilenkirchen Bahnhof an 21.30). Im Anschluß an die Nachtfahrten zeigen wir im Bahnhof Schierwaldenrath interessante Eisenbahnfilme und -dias, u. a. „Mit Dampf durch Nordportugal“ und „Dampflok-safari in Südafrika“.

Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V.

An dieser Stelle möchte ich mich einmal persönlich an Sie, Liebes IHS-Mitglied, wenden. In den letzten zwölf Monaten ist auf der Selfkantbahn vieles erreicht worden — denken Sie nur an die grundlegenden Veränderungen im Bahnhof Schierwaldenrath! Vieles davon war allein mit dem körperlichen Einsatz unserer aktiven Mitglieder zu schaffen, manches aber kostet leider auch Geld und muß bezahlt werden, z. B. Material und Werkzeug für Gleisbau oder die Aufarbeitung weiterer Fahrzeuge. Der Fahrbetrieb der Selfkantbahn deckt zwar die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten, aber große „Sprünge“ können wir mit den Einnahmen nicht machen. Daher sind wir vor allem auch auf Ihre Beitragszahlungen angewiesen, von denen einige leider noch ausstehen. Bitte sehen Sie einmal nach, ob Sie Ihren Jahresbeitrag pro 1975 schon überwiesen haben; sollten Sie es vergessen haben, bitte ich Sie herzlich, dies doch möglichst bald nachzuholen. Unsere Konten sind: Kreissparkasse Heinsberg 3300 431.

Postcheck Essen 147 42 - 433. — Und wenn Sie einmal nicht wissen, was Sie mit einem, zwei oder auch mehreren 50-DM-Scheinen tun sollen, dann empfehle ich Ihnen unsere „Förderbausteine“. Diese Bausteine sind ein zinsloses Darlehen an die IHS das nach 2 Jahren mit 6 monatiger Frist wieder gekündigt werden kann — für Sie also keine „verlorene“ Spende, für die IHS dagegen Geld, für das keine Zinsen gezahlt werden müssen. Denken Sie daran: mit jedem Betrag helfen Sie nicht mir, sondern Ihrer IHS und Ihrer Selfkantbahn!

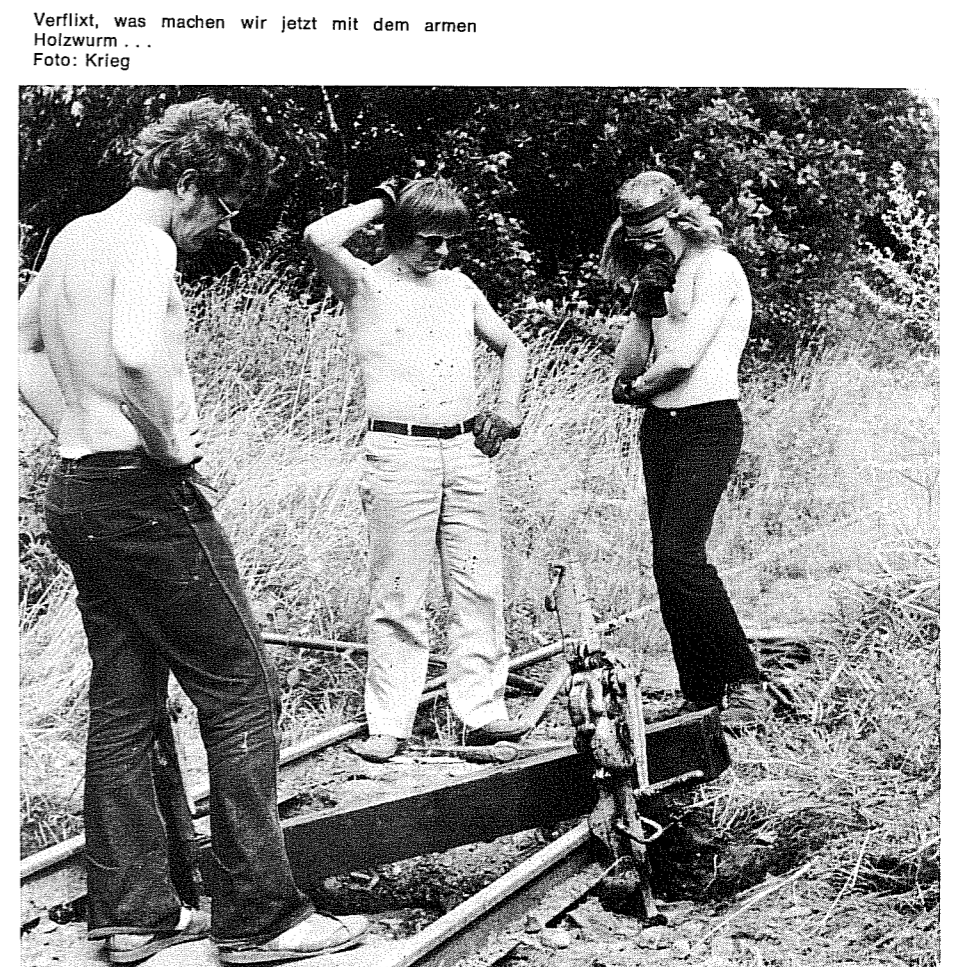
Leo Titselaar

Selfkantbahn (IHS). Personenwagen 54 wurde zu Saisonbeginn innen und außen völlig überholt. Der Fahrgastraum wurde von holländischen Mitgliedern farblich neu gestaltet, während der Wagen außen das gewohnte Bild bietet (rot, Fensterumrandung elfenbein, Beschlagteile schwarz). Seit dem 17. 6. ist er wieder im Einsatz.

Der bisherige, provisorische Barwagen 115, der wegen des kurzen Drehzapfenabstandes und des großen Überhangs zum Überpuffern neigte und daher kaum noch im Einsatz war, wurde zum normalen Personenwagen rückgebaut. Er soll noch größere Pufferteller erhalten und wird dann im Bedarfsfall als Verstärkungswagen dienen.

An seiner Stelle wird der Vierachser 118 für einen Einsatz als Buffetwagen grundlegend umgebaut. Die Arbeiten begannen Anfang Juni und hatten zum Redaktionsschluß (30. 6.) folgenden Stand: Die bisherigen Längsbänke wurden entfernt, eine neue Seitenwandverkleidung im Fahrgastraum angebracht und normale Querbänke mit 8 Tischen eingebaut (32 Sitzplätze). Im restlichen Drittel des Wagens wurden die Bartheke und der Kühlschrank aufgebaut. Die noch vom Einsatz auf der Krefelder Straßenbahn 1973 stammenden Radsätze mit 95 mm Bandagenbreite wurden ausgebaut und durch solche mit 125 mm Breite ersetzt. Die Bremsanlage wurde fast völlig erneuert (neue Leitungen, teilweise neues Gestänge, neue Bremsklötze). Die neue Farbgebung des Wagens ist dunkelrot-elfenbein.

Wagen 119 wurde ebenfalls aufgearbeitet und präsentiert sich jetzt dunkelgrün-elfenbein. Mitte Juni kam der Sylter Leichttriebwagen LT 4 (Borgwardt-Sattelschlepper) von seinem bisherigen Standort Mülheim nach Aachen, wo er z. Zt. von Mitgliedern aufgearbeitet wird.



Bruchhausen-Vilsen (DEV). In den Monaten April, Mai und Juni wurden an Strecke und Bahnhofsanlagen über 1 400 Arbeitsstunden geleistet. Einen großen Teil der Zeit nahmen die für den nicht Beteiligten kaum sichtbaren laufenden Unterhaltungsarbeiten an der Strecke in Anspruch. So wurden unter anderem ca. 120 Schwellen ausgewechselt, über 100 Laschenschrauben neu eingezogen, mehrere Streckenabschnitte gestopft und gerichtet, sowie die Warnkreuze und Warnschilder an Privatübergängen hergerichtet. Doch es gab auch sichtbare Tätigkeiten. Am 19. April wurden im Rahmen von Aufräumungsarbeiten in Heiligenberg die auf dem nicht angeschlossenen Gleisstück abgestellten Wagen 21, 23 und 134 auf das Stumpfgleis übergesetzt. Hierbei zeigte sich, daß der Zustand des Stiegleises derart schlecht war, daß es, ebenso wie die nicht angeschlossenen Joche, noch am gleichen Tag abgebrochen wurde. Am Wochenende 26./27. April wurden dann ca. 70 m Stumpfgleis völlig neu verlegt. Seit Anfang Mai „krönt“ ein neuer Prellbock das Ende des Triebwagengleises 1 in Bruchhausen-Vilsen. Für seinen Bau fanden ein ausgemastertes Drehgestell (!) sowie ein Normalspurpuffer der Lok „Plettenberg“ Verwendung. Ebenfalls im Mai verrohrte ein Bauunternehmen ca. 60 m Graben am Haltepunkt Arbste und verfüllte den Wasserlauf. In Eigenarbeit wurden innerhalb von zwei Tagen ca. 70 m Bahnsteigkante erstellt und anschließend eine Grantschicht aufgebracht, so daß sich der Haltepunkt seit dem 8. Juni in völlig veränderter, betrieblich günstiger Form präsentiert. Auch lange Züge können hier nun ohne weiteres halten. Zur Erhöhung der Sicherheit wurden, obwohl nicht vorgeschrieben, die drei Weichen in Heiligenberg, sowie zwei Weichen in Asendorf mit Weichenschlössern ausgerüstet. — Eine Bemerkung zum Schluß: Die Rote der Museums-Eisenbahn arbeitet in jeder freien Minute, selbstverständlich an jedem Wochenende. An manchen Tagen waren bis zu 15 Mitglieder gleichzeitig mit den beschriebenen Arbeiten ausgelastet. Erfreulich wäre, wenn sich weitere „Arbeitswütige“ bereit fänden, einige Schweißtropfen für unsere Strecke zu opfern.

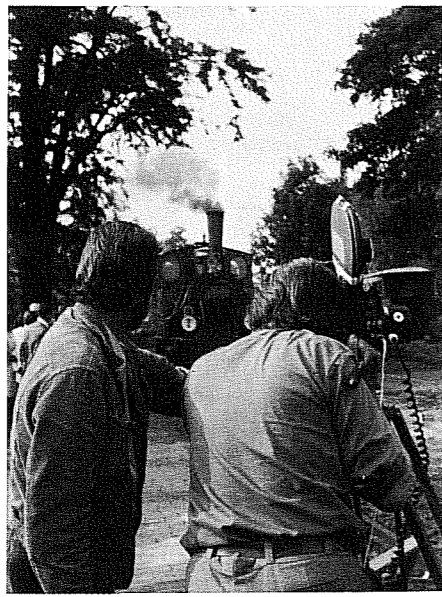
Christian Speer.

Deutscher Eisenbahn-Verein (Nienburg). Die Aktivitäten im 1. Halbjahr 1975 konzentrierten sich auf die Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn um einen Klubraum im Gebäude des ehemaligen BW Nienburg, die erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Seit Mitte des Jahres kann der Raum von uns genutzt werden. Nun müssen wir uns mit der weiteren Ausstattung des Raumes beschäftigen — u. a. sollen eine HO- und eine kleine LGB-Anlage aufgebaut werden. — Neben den regelmäßig stattfindenden Treffen fanden zwei Ausflüge statt: im März zur Emslandstrecke, wo Dampflokotiven vor schweren Güterzügen zu sehen waren, und Anfang Juli zur Torfbahn im Uchter Moor. Rechtzeitig vor Saisonbeginn wurde in Nienburg etwas Werbung für die Museums-Eisenbahn durch Verteilung von Fahrplänen betrieben. Von der Geschäftsstelle wurde dazu ein Blatt mit Zug- und Busverbindungen nach Bruchhausen-Vilsen zusammengestellt. Peter Weinandt.

Deutscher Eisenbahn-Verein (Berlin). Am 24. 1. 76 feiern die Berliner DEV-Mitglieder ihr Wintervergügen. Es gibt am Abend wieder eine große Tombola, zu der noch Spenden entgegengenommen werden, und auch einige Überraschungen sind geplant. Die Veranstaltung steht unter dem Motto: „Nach getaner Jahresarbeit ist gut feiern im neuen Jahr“. Sollten auch SIE mitfeiern wollen, so schreiben Sie an die Berliner Gruppe des DEV. — A propos Berlin, die Geschäftsstelle und ihre Mitarbeiter wurden neu gewählt, 4 Frauen und ein Mann! Im Jahr der Frau ist dies ein guter Anfang und wir würden uns wünschen, daß noch mehr Frauen so aktiv im DEV werden, wie die 4 Berlinerinnen. — Geschäftsstellenleiter wurde Elmar Böcker, D-1 Berlin 20, Klosterstr. 25. Telefon 030-331 42 14. Seine vier Mitstreiterinnen sind die Damen: Bull, Küchholz, Redetzky und Völlmer.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen. Für Fahrkartensammler weist das neue Fahrkartensortiment der Fka. Bruchhausen-Vilsen Asendorfer Bf. wieder einige Leckerbissen auf. Genannt seien hier nur die Kinder-Tageskarten sowie die Fahrkarten 1. Klasse und die ermäßigten Fahrkarten 2. Klasse (Ermäßigungen erhalten übrigens Kurgäste der Gemeinde Bruchhausen-Vilsen, Familien mit 3 und mehr Kindern sowie Mitglieder betreuer Vereine, IHS, DGEG, GES und VVM).

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



Eisenbahn-Weihnachtskarte in Farbe. Ein Wintermotiv von der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen mit der Dampflok „Spreewald“ (ex DR 995633). Dieses stimmungsvolle Aquarell auf einer Faltkarte wurde von Ferry Ahrlé, dem bekannten Eisenbahnmaler, gestaltet.

5 Farbpostkarten: DM 8,50, 10 Karten: DM 14,00, 20 Karten: DM 23,00.

Vorauszahlung auf Pschkto. Hamburg: 1617-208, Deutscher Eisenbahn-Verein, 3094 Bruchhausen-Vilsen.

Film + Funk auf der Museums-Eisenbahn

Museums-Eisenbahn als „Star“

Eberhard Kunst

Wie weit die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen einer schmalspurigen Dampfkleinbahn der Jahrhundertwende entspricht, läßt sich auch an der Häufigkeit ablesen, mit der Teams von Funk, Film und Fernsehen zu Gast waren. — Für eines dieser Medien hat sie der Regisseur Kurt Hoffmann entdeckt, der große Teile seines Films „Rheinsberg“ (nach einem Buch von Kurt Tucholsky) auf der Museums-Eisenbahn spielen ließ. Der Spielfilm wurde Anfang September 1967 auf der Bahn gedreht und nahm zwei volle Tage in Anspruch. Während der Dreharbeiten wurde von der Bahngesellschaft VGH der gesamte Güterverkehr auf der Schiene nach Asendorf eingestellt und das Personal für Statistenrollen freigegeben. Zahlreiche Einwohner des Ortes wurden ebenfalls als Komparsen angeworben. Daß der Film ein Erfolg wurde, dafür garantierten Cornelia Froboes und Christian Wolff als heiteres Liebespaar. Conny sprach dabei die Worte, die jedem Eisenbahnfreund aus dem Herzen gesprochen sein könnten: „Ich liebe kleine Lokomotiven...“. Kleine Lokomotiven wollte auch das Holländische Fernsehen filmen, deshalb kam man nach Bruchhausen-Vilsen und drehte unter der Regie von Löwenstein eine 10teilige Fortsetzungsreihe nach einem Familienroman von Louis Couperus.

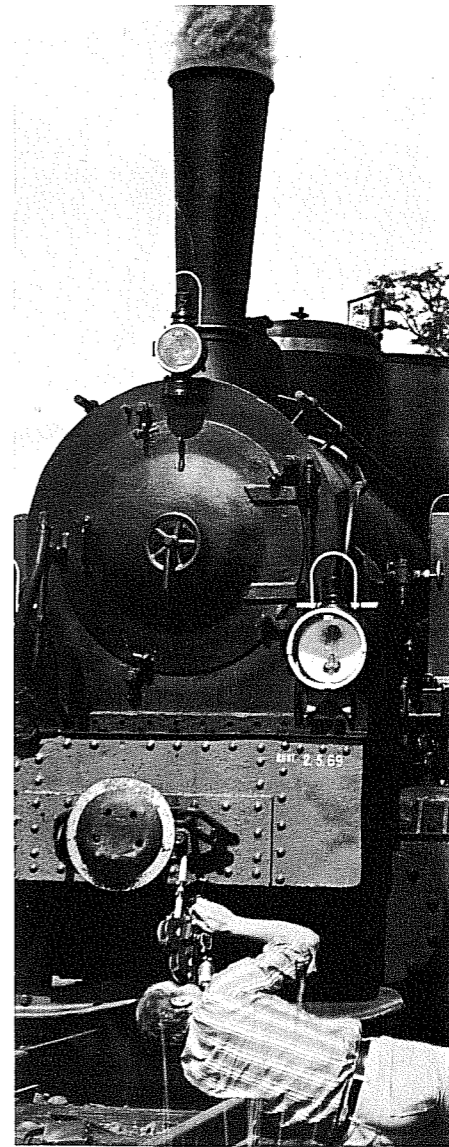
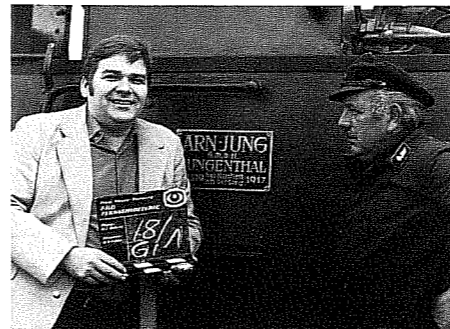
Da die Museums-Eisenbahn direkt vor der Tür Bremens liegt, filmte Radio Bremen im Juli 1971 für die „Hamburger Schaubude“ den Beitrag „Eine Sommerparty in Bremen und drumherum“. — Auch der Westdeutsche Rundfunk aus Köln fehlte nicht, er nahm sich der Sorgen der Eisenbahner-Ehefrauen an und betitelte seinen Streifen: „Ehekrach nach Fahrplan“. — Sogar aus dem Süden reiste man an, der Bayerische Rundfunk aus München drehte einen Beitrag über das Hobby „Historische Dampfeisenbahn“ im allgemeinen und zeigte die Sorgen aber auch die Freuden aller Dampfliebhaber auf. Dieser unterhaltende Film lief in der Sendereihe „Ideen muß man haben“. Dr. Kosnar vom BR hat ihn inszeniert. Im großen Reigen der Fernsehanstalten fehlt nur noch das ZDF aus Mainz, diese Anstalt drehte lediglich aus Anlaß einer Sonderfahrt ein Feature.

Die Constantin Spielfilm-Produktion „Grün ist die Heide“ nach Motiven von Hermann Löns war der letzte Spielfilm, der in Teilen auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen gedreht wurde. Mitreisende hatten so bekannte Namen wie Heidi Kabel, Henry Vahl, Roy Black und Monika Lundi. Wobei die letzteren ein verliebtes Paar spielten und sich auf der „Kleinbahn mit Herz“ für ein „Spielfilm-Leben“ trafen!

Auch das gute alte „Dampfradio“ hat noch sehr oft gute Ideen. Dies bewies Radio Bremen mit einer spannenden Reportage über die Museums-Eisenbahn, die an einem Sonntagnachmittag in der Sendung „Niederdeutscher Hauskalender“ lief. — Wie interessant Werbefilmaufnahmen sein können, bewies eine britisch-deutsche Agentur, die einen Werbefilm für Zigaretten drehen ließ. Man brachte sogar einen eigenen Bahnhof mit, der leider später im Regen aufweichte. Der Regen war es auch, der das Team vorzeitig abreisen ließ.

Ende Mai 1975 stand die Museums-Eisenbahn wieder im Licht der Jupiterlampen. Diesesmal hatte der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. seine Eisenbahn in den Dienst der ARD-Fernsehlotterie 1976 des Deutschen Fernsehens gestellt. Bekanntlich werden die finanziellen Einnahmen der Lotterie für soziale Zwecke verwendet. Am 24. 5. 75 reiste das Filmteam vom Studio Hamburg an, um einen Werbespot zu drehen, der Anfang 1976 über die Bildschirme des 1. Programms flimmern wird. Hauptdarsteller waren der Opernsänger Werner Hollweg sowie die Dampflok „Spreewald“ mit einem Salonzug, bestehend aus dem Salon-, Büfett- und Gepäckwagen. Der Zug allein war schon sehenswert, hinzu kamen noch die vielen Schaulustigen, die sich nicht eine Bewegung des Kameramannes entgehen ließen. Er probierte wahrlich die vielfältigsten Einstellungen aus: ob oben vom Wagen herunter oder unter dem Wagen hervor, ob vom Dach der Lokomotive oder aus ihr heraus, man scheute keine Mühen, um alles ins rechte Licht zu rücken. Leider werden die Aufnahmen von oben her nicht all zu gut gelungen sein, denn Dampflok „Spreewald“ qualmte prächtig und der Kameramann hustete mächtig. Trotzdem waren alle Beteiligten zufrieden, und der DEV wünscht der ARD-Fernsehlotterie viel Erfolg im Jahr 1976.

Achtung, Aufnahme! Der Opernsänger Werner Hollweg vor der Kamera. 24. 5. 1975. Foto: Eberhard Kunst



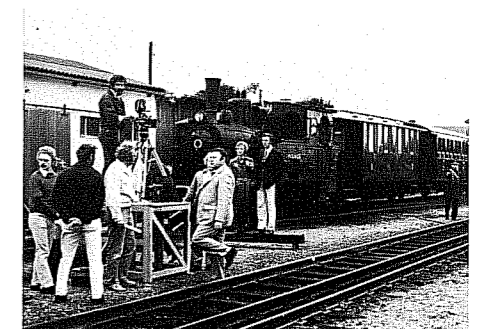
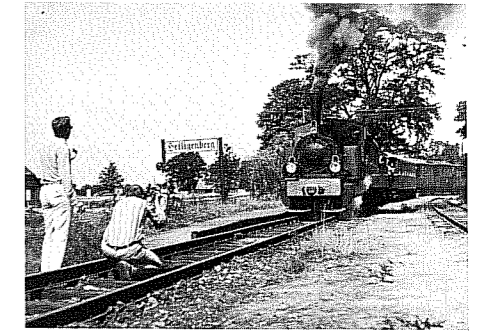
Das Filmteam des Bayerischen Rundfunks dreht für die Fernsehsendung „Ideen muß man haben“ im alten Bahnhof von Bruchhausen-Vilsen. 1972. Foto: BR/Dr. Kosnar



Der richtige Standpunkt für die Kamera ist wichtig! 24. 5. 1975. Foto: Eberhard Kunst



Fernsehaufnahmen des Norddeutschen Rundfunks. 1971. Foto: H. J. Hentschel



Kleinbahnhof Asendorf im Wandel der Zeit

Eberhard Kunst

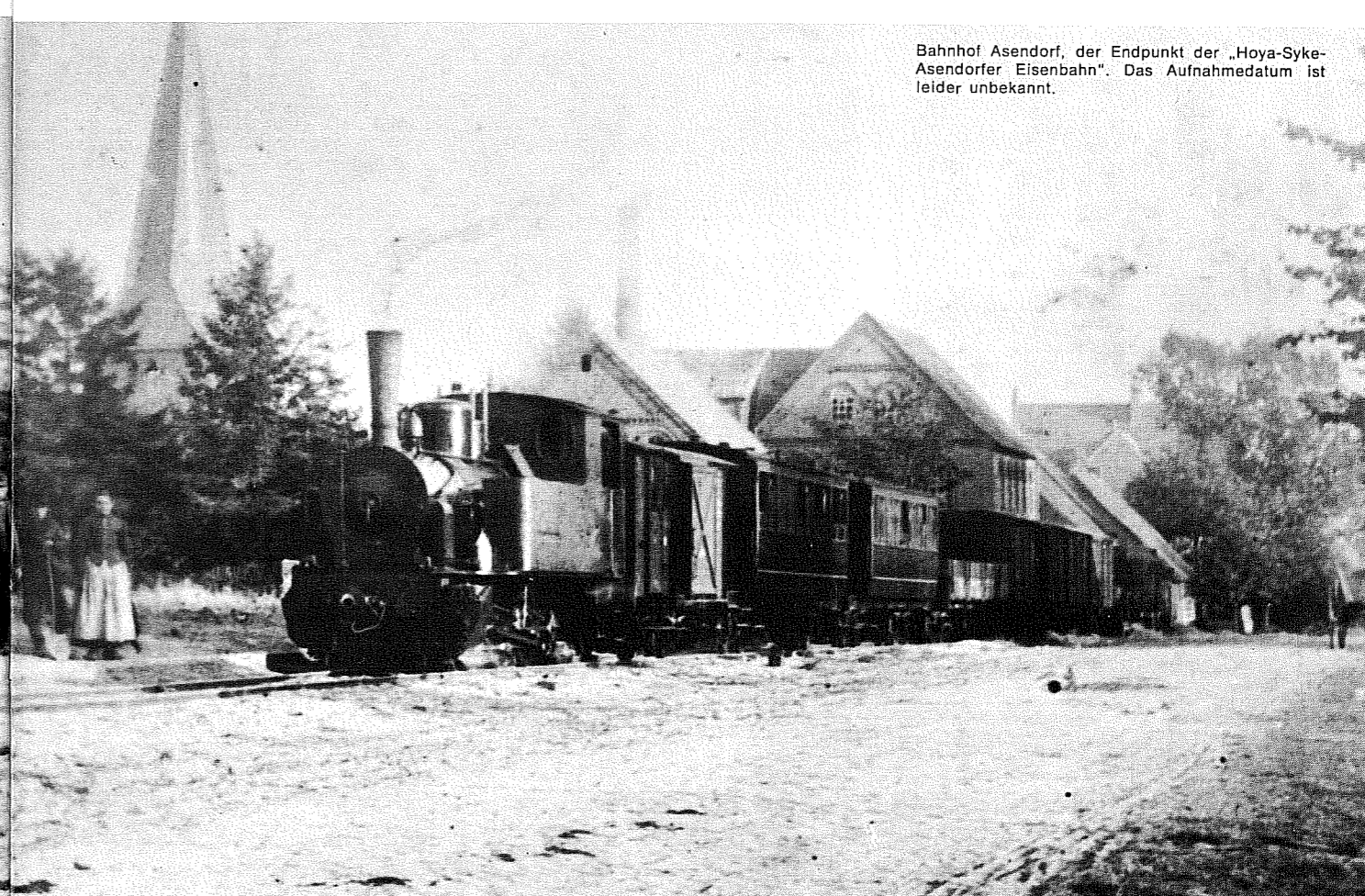
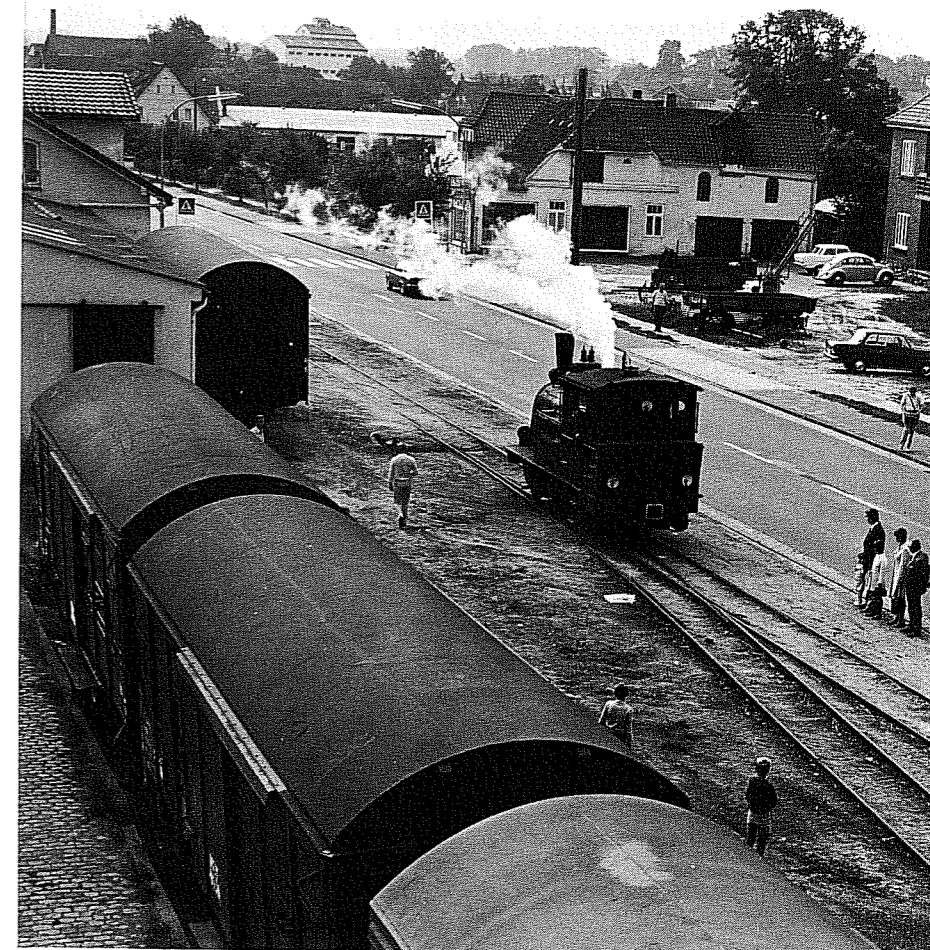


T 40 der HSA in Asendorf. 30. 5. 1959.
Foto: Harald Kindermann

Am 6. Juni 1975 bestand die Schmalspurstrecke (1000 mm) Bruchhausen-Vilsen – Asendorf 75 Jahre. Es war der 6. 6. 1900, als man den Eröffnungszug der Kleinbahn „Hoya-Syke-Asendorf“ (HSA) auf die 7,9 km lange Strecke nach Asendorf schickte. Die Freude war groß, hatten doch die Asendorfer endlich eine bequeme Verbindung nach Hoya, Syke und von dort nach Bremen. In den Jahren 1907/08 wurden sogar Pläne für eine Verlängerung der Strecke von Asendorf nach Wietzen entworfen, auch ein Projekt zur Umspurng der Schmalspurbahn wurde in Angriff genommen, aber alle Pläne scheiterten am 1. Weltkrieg. – Der Krieg, die spätere Inflation und der zunehmende Kraftverkehr machten auch der HSA zu schaffen. So mußte am 1. April 1931 der Personenverkehr auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt werden. Aber bereits 1 Jahr später verkehrten auf Wunsch der Asendorfer Bevölkerung die Personenzüge wieder. Die im Jahre 1935 erstmals eingesetzten Triebwagen (Wismarer) gestalteten den Personenverkehr wesentlich rentabler, und somit mußte die HSA nur noch den Güterverkehr und einige wenige Personenzüge mit Dampflokomotiven abwickeln. – 1940 nahm die Kleinbahngesellschaft den Rollböckverkehr, der bekanntlich das unwirtschaftliche Umladen von Schmalspur- auf Normalspurwagen vermeidet, nach Asendorf auf. Die Gewinne aus dem Güterverkehr stiegen wieder an. Der 2. Weltkrieg und die 1949 vorgenommene Währungsumstellung raubten der HSA jegliche Geldreserven. Hinzu kam, daß

immer mehr Reisende auf Busse oder auf das eigene Fahrzeug umstiegen. Dies führte am 29. 5. 59 zum zweiten Mal zur vollständigen Einstellung des Personenverkehrs auf dem Abschnitt Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Die Einstellung des Güterverkehrs erfolgte am 23. 8. 1971 und somit wäre diese Bahn nach 71 Dienstjahren eingestellt worden. Aber wie wir alle wissen, hat sich der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. der Schmalspurstrecke angenommen und eröffnete auf ihr am 2. Juli 1966 die „Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands“. Diese verkehrte allerdings in den ersten Jahren nur bis Heiligenberg. Das Ziel war jedoch, die Züge bis Asendorf durchfahren zu lassen. Dank der Hilfe aller Beteiligten war es am 7. 6. 69 soweit: Asendorf hatte wieder Eisenbahn-Personenverkehr, wenngleich nur an Sonntagen. Jetzt gab es endlich wieder Züge, wie sie nur in der Gründungszeit der Bahn gefahren worden waren.

Seit dem Bestehen der Museums-Eisenbahn galt es hin und wieder auch Negatives zu beseitigen. Einer dieser Punkte war der Verkauf der gesamten Schmalspurtrasse einschließlich des Endbahnhofs Asendorf. Doch die Tatkraft der Gemeinden Bruchhausen-Vilsen, Homfeld und Asendorf räumte auch dieses Hindernis aus dem Wege. Heute steht die gesamte Bahnanlage mit dem Endpunkt Asendorf der Museums-Eisenbahn zur Verfügung. Nachdem in den letzten Jahren die Bahnhöfe Bruchhausen-Vilsen und Heiligenberg von den Mitgliedern des Deutschen Eisenbahn-Vereins umgestaltet wurden und Haltepunkt



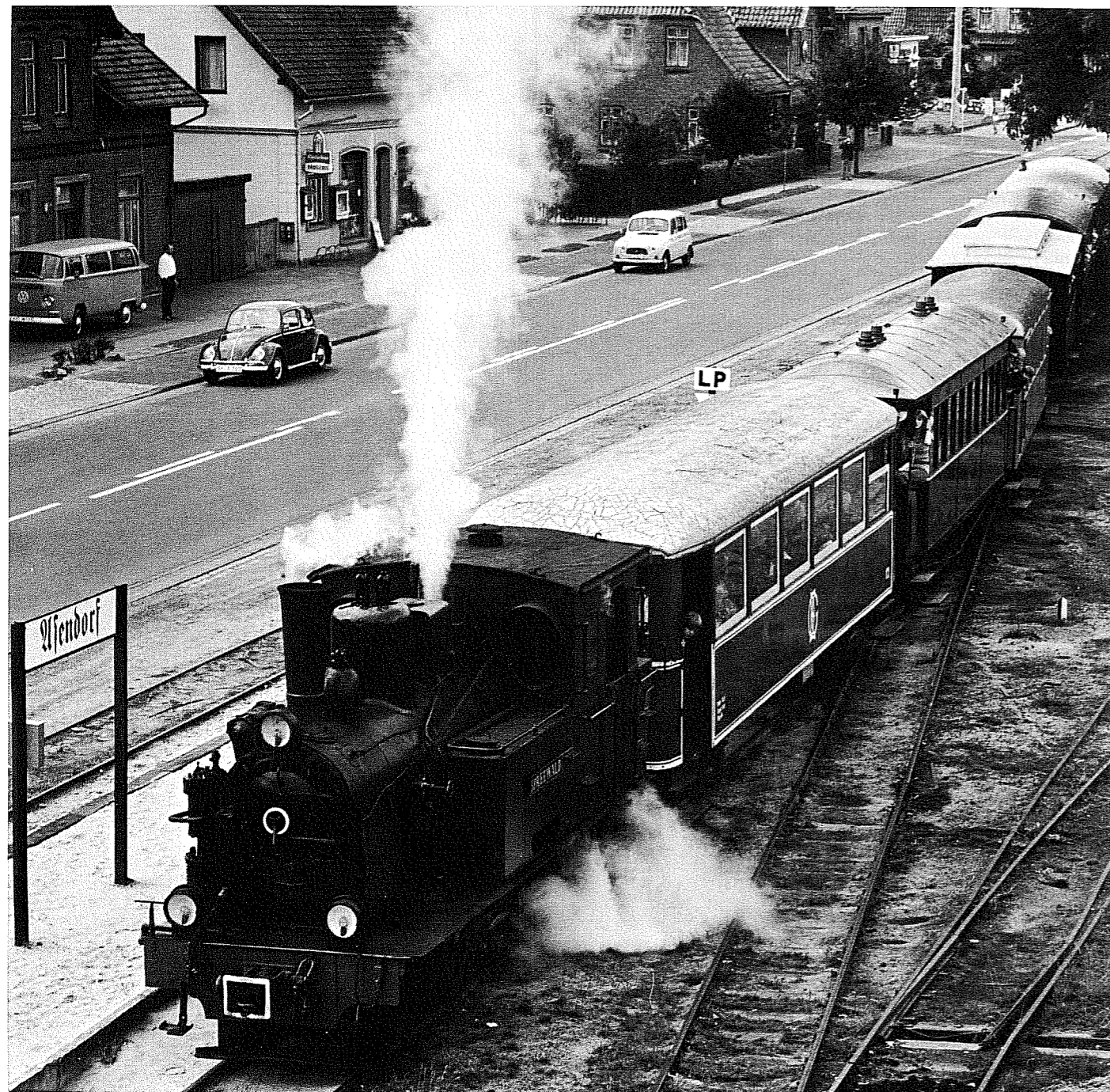
Bahnhof Asendorf, der Endpunkt der „Hoya-Syke-Asendorfer Eisenbahn“. Das Aufnahmedatum ist leider unbekannt.

Arbste einen neuen Bahnsteig erhielt, ist nun Asendorf an der Reihe. Die Auswechslung der alten Gleise wurde bereits vor einiger Zeit vorgenommen. Der alte Lokschuppen, in dem zur Zeit die KAE-Dampflokom Nr. 15 „Hermann“ abgestellt ist, wird auch bald in neuem Glanz erstrahlen. Das Holzfachwerk wird teilweise durch neues Holz ersetzt, und die Zwischenräume werden wie früher mit roten Backsteinen ausgemauert. So wird der Lokschuppen wieder wie einst in seinen Jugendjahren aussehen. Die Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen, zu der auch Asendorf gehört, wird die Ausgestaltung der übrigen Bahnanlagen übernehmen. Die ausgeschriebenen Straßenbauarbeiten wurden bereits Ende Mai vergeben, Kosten = 74 461,08 DM. Für Grünanlagen, Umbauten und sonstige Kleinarbeiten (Wetterschutz-Häuschen und Bänke) werden nochmals ca. 25 000,- DM ausgegeben. Die Fertigstellung des Straßenkörpers, der Gehwegenanlagen und der

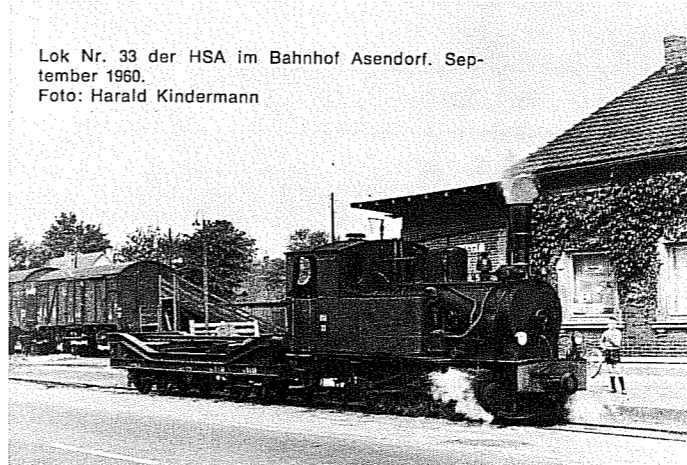
Beleuchtungseinrichtungen ist bis zum 31.8.1975 geplant. Anschließend erfolgt die Aufstellung der Schutzdächer und die Grünanpflanzung. All dies bedeutet, daß die Gemeinde Asendorf endlich einen würdigen Endbahnhof der Museums-Eisenbahn erhält. In einigen Jahren wird somit eine grüne Oase inmitten des Ortes entstanden sein. Für die Geschäftsleute bedeutet der Ausbau des Bahnhofs eine Chance, daß viele Fahrgäste im Ort bleiben, sofern Cafés, anziehende Schaufenster und Wanderwege in ansprechender Landschaft vorhanden sind. Erinnert sei nur an die wunderschön gelegenen Forellenteiche, zu denen sich ein Spaziergang der Bahnbenutzer bestimmt lohnt. —

Als Schlußfolgerung läßt sich sagen: die Kleinbahn des DEV trägt zweifellos dazu bei, daß in Asendorf Besinnlichkeit und ein wenig Romantik erhalten bleiben, nach denen sich der moderne Mensch, der in einer allzu hastigen Zeit lebt, sehnt.

Einfahrt des DEV-Dampfzuges mit Lok „Spree-wald“ in den Bahnhof Asendorf. 22. 8. 1971.
Foto: Eberhard Kunst



Im Bf. Asendorf ist der T 3 der HSA eingelaufen.
15. 7. 1961.
Foto: Harald Kindermann

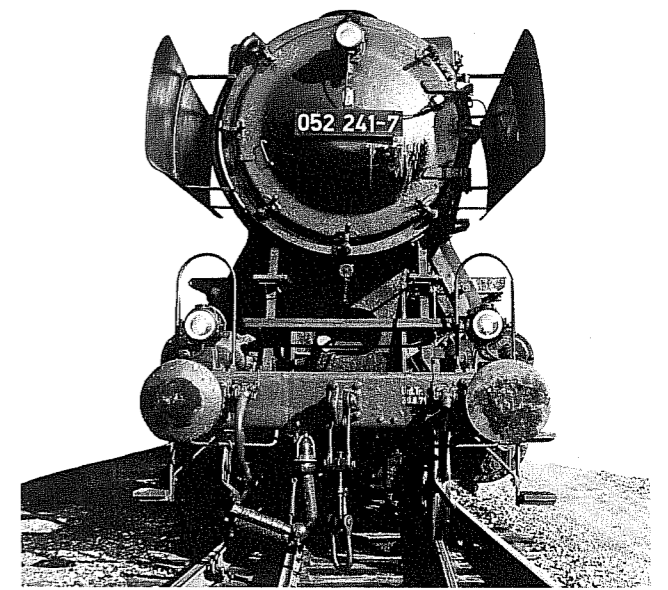


Lok Nr. 33 der HSA im Bahnhof Asendorf. September 1960.
Foto: Harald Kindermann



Lok Nr. 33 beim Rangieren mit Rollböcken im Bf. Asendorf. September 1960.
Foto: Harald Kindermann

Eisenbahn-Bücher aus dem Motorbuch-Verlag



J. M. Mehlretter
Dampflokomotiven — die letzten in Deutschland
Dieser großformatige Band berichtet über all jene Dampflokomotiven, die im Anfang der siebziger Jahre noch auf Deutschlands Schienen Dienst taten. Fotografisch brillante Darstellung zeichnet das Werk aus.
240 Seiten, 170 Abb., davon 8 Seiten vierfarbig, Großformat. Leinen. DM 48,—.

J. M. Mehlretter
Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn
Über 60 Jahre alte Dampflokomotiven, modernste elektrische Schnellfahrloks und leistungsstarke Dieselfahrzeuge. Das sind die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Dargestellt in einem attraktiven umfassenden „Katalog“ aller Lokomotiven und Baureihen.
160 Seiten, 152 Abbildungen, 10 Farbfotos, 15 Zeichnungen, umfangreicher Tabellenteil.
Leinen. DM 36,—.

Herrliche Farbaufnahmen von J. M. Mehlretter
Lok-Dauerkalender — Dampflokomotiven in Farbe
Mit aufwendiger Großbildtechnik und bester Vierfarbdruck auf Kunstdruckpapier wird hier ein Kalender mit Dauerkalendarium geboten, wie er in Format, fotografischer und drucktechnischer Qualität und Aussagekraft bisher nicht zu haben war. Ein Kalender, der auch Sie begeistert!
Format 60 x 30 cm, Spiralheftung, vierfarbiger Kunstdruck. DM 18,—.

J. M. Mehlretter
Lok II — Dauerkalender
Berühmte deutsche und ausländische Dampflokomotiven
Außer 9 der berühmtesten deutschen Dampflokomotiven werden auch Loks aus Frankreich und Südafrika in Großbildtechnik gezeigt. Auch sein Kalendarium läßt sich für viele Jahre variieren. Der bisherige Lok-Dauerkalender läuft in unserem Programm nach wie vor weiter.
13 mehrfarbige Kunstdruckblätter, Großformat 29 x 55 cm. DM 18,—.

Alfred B. Gottwald
Alte Lokomotiv-Annoncen
In den 60 Jahren von 1880 bis 1940 ist manches graphische Schmuckstück gedruckt und manches technische Kuriosum gebaut worden. So gibt die Sammlung dieses Buches nicht nur einen ganz neuartigen Überblick der Eisenbahnfahrzeuge zwischen den preußischen Normaleisen und der Einheitslokomotive, sondern bietet gleichzeitig eine Stilgeschichte der industriellen Werbung unter den Einflüssen von Jugendstil, Bauhaus und Neuer Sachlichkeit.
180 Seiten, über 275 Abbildungen, Leinen. DM 28,—.

Wolfgang Hecht
Sounds vom Schienenstrang — Die Dampflokom in Ton und Bild
Begeisternde Minuten ungestümen Fauchens von 10 Giganten der Schiene.
Der wichtige Auspuffschlag der Dampflokomotive — faszinierend und naturgetreu im Stereo-Sound. Mit dieser neuen Langspielplatte ist der Dampflokom ein tönendes Denkmal gesetzt.
30-cm-Stereo-LP mit achtsseitiger Broschüre und vierfarbiger Doppelhülle. DM 22,—.

Wolfgang Hecht
Sounds vom Schienenstrang II
Letzter Dampf — Die P 8 im Bw Rottweil
Wehmütige Erinnerungen an die Tage planmäßiger Dampftraktion in unserem Lande wecken die wichtigen Auspuffschläge der Dampflokomotiven der P 8 und T 18 im Betriebswerk Rottweil (in naturgetreuer Stereotechnik).
Langspielplatte, Stereo, stabile Hülle, DM 22,—.

Kursbuch für Fronturlauber
Original-Nachdruck vom Kursbuch der Militär-Urlauberzüge Winterausgabe 1937/38, 14. Verzeichnis der SF-Züge (November 1942)
Mit Kriegsausbruch lösten die Verzeichnisse der Schnellzüge für Fronturlauber die Wehrmachtsurlauber-Kursbücher ab. Von den zahlreichen Ausgaben wurde für diesen Faksimile-Nachdruck das 14. Verzeichnis ausgewählt.
150 Seiten, große Übersichtskarte Frankreich und Rußland, kartoniert.
DM 18,—.

»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

Selbstverständlich aus dem
MOTORBUCH-VERLAG STUTTGART
7000 Stuttgart · Postfach 1370



„Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

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

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

Hotel Mühlengrund

G. Weber
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN
Telefon (04252) 21 77

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

Dunkers Gasthaus

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

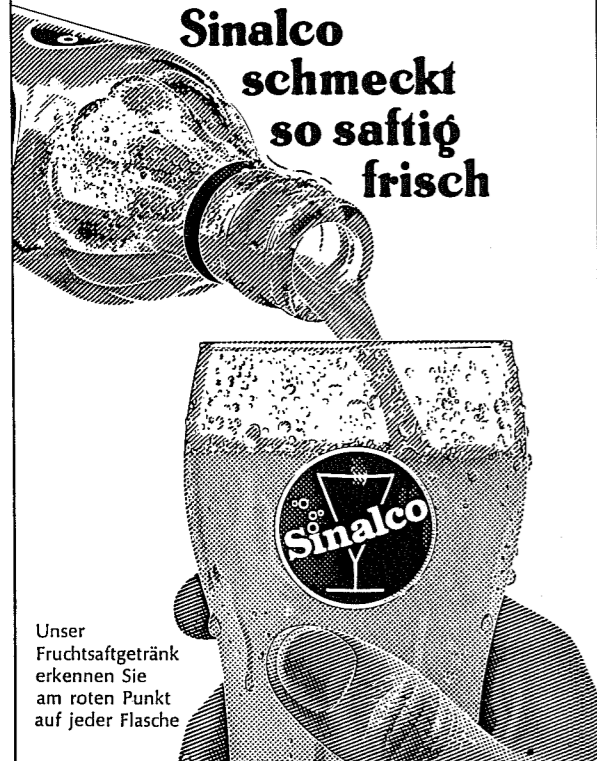
Angenehmer Aufenthalt für Sommergäste
und Ausflügler – gut bürgerliche Küche –
Räume für Gesellschaftsfahrten – Frem-
denzimmer mit Dusche – Sommergarten –
automatische Kegelbahn.

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



3094 Bruchhausen-Vilsen
Bahnhofstraße 51
Telefon 04252 / 611

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch



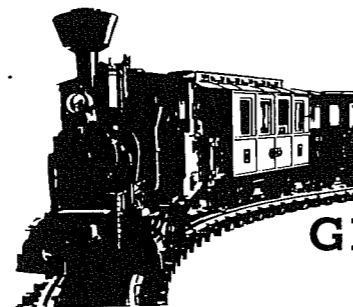
Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche



VILSA-BRUNNEN
Natürliche Bergquelle
Otto Rodekoher
3094 Bruchhausen-Vilsen



In Rekordzeit – ein Begriff!



Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN

für
DRINNEN und **DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG