

die museums- eisenbahn 4/1976

H 21 393 F

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

DM 4,50



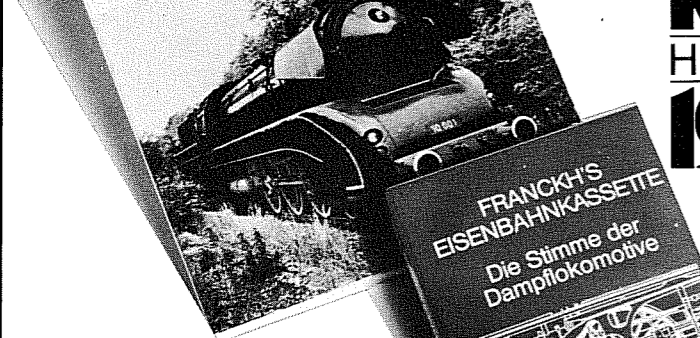
FRANCKH EISENBAHNBÜCHER

Endstation Rheine

Von Wolfgang Staiger.
Ein herrlicher Bildband, der den Dampflokbetrieb im letzten Bahnbetriebswerk der Deutschen Bundesbahn zeigt.
120 Seiten, 108 Sw.-Fotos. ISBN 3-440-04330-4.
Geb. DM 34,-.

Meisterfotos der Reichsbahnzeit

Von Alfred Ulmer.
Dampflokotiven und Züge der dreißiger Jahre in faszinierenden, stimmungsvollen Aufnahmen – das Werk eines begeisterten Fotografen, der schon damals die Zukunft der elektrischen Lokomotive sah und der deshalb auszog, den Dampflok dieser Epoche ein Denkmal zu setzen.
112 Seiten, 110 Sw.-Fotos. ISBN 3-440-04329-0. Geb. DM 34,-.



Franckh's Lokbild-Archiv 4

Von Alfred B. Gottwaldt.
Neubau-Dampflokotiven der DB und Einheitslokomotiven (2. Folge). In dieser Ausgabe des Lokbild-Archivs werden neuangeschaffte Loktypen der Bundesbahn vorgestellt. Außerdem folgen weitere, in Folge 3 noch nicht enthaltene, Varianten der Reichsbahn-Einheitslokomotiven. 48 Blätter in Pappschuber mit 57 Werkfotos. Format: 17,5x24,5 cm. ISBN 3-440-04334-7.
Kompl. DM 24,-.



Franckh's Eisenbahnkassette

Die Stimme der Dampflok. Von Karl-Ernst Maedel.
Dampflokgeräusche für Kassettens-Recorder! Beigefügt ist ein praktisches Taschenbuch von Karl-Ernst Maedel. Tonbandkassette mit Tonaufnahmen von 11 Loktypen. Spieldauer: 40 Minuten, Begleitbuch mit 88 Seiten, 8 Fotos, 13 Zeichnungen. ISBN 3-440-04331-2. Kompl. (unverbindliche Preisempfehlung) DM 24,-.

**NEU
HERBST
1976**

Im Führerstand von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven

Von Karl-Ernst Maedel.
Erlebnisse und Begegnungen. Hier berichtet der beliebte Fachautor stimmungsvoll von der verantwortungsvollen Tätigkeit der Lokomotivführer im Führerstand von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven.
138 Seiten, 53 Fotos, 5 Zeichnungen.
ISBN 3-440-04304-5. Kart. DM 19,80



Liebe Leserin, lieber Leser!

Mit der vor Ihnen liegenden Nr. 4 dieser Zeitschrift geht auch das Jahr 1976 zu Ende. Die Redaktion hofft, daß jeder Leser in allen vier Ausgaben der „dme“ immer etwas Interessantes gefunden hat. Wir wollen auch im Jahre 1977 die Zeitschrift nach Ihren Wünschen gestalten und würden uns daher über Ihre Anregungen sehr freuen. Es müssen nicht immer komplette Artikel sein, Einzelbildsendungen zur Vervollständigung des Bildarchivs sind ebenso herzlich willkommen. Doch leider können wir keine Honorare zahlen, da alle Arbeiten grundsätzlich in ehrenamtlicher Tätigkeit durchgeführt werden. Wir möchten unsere Leser auch bitten, uns dabei zu helfen, neue Interessenten für die „dme“ zu gewinnen. Denn nur so können wir verhindern, daß uns die Preislawine überrollt und wir gezwungen wären, die Heftpreise zu erhöhen. Jeder neue Abonnent trägt dazu bei, daß die Erhaltung der Museums-Eisenbahnen gesichert und der Bekanntheitsgrad dieser Dampfbahnen in der Öffentlichkeit noch größer als bisher wird. Wir müssen dies immer wieder einmal betonen: die Museums-Eisenbahnen erhalten von keiner staatlichen Stelle eine Unterstützung, und sie sind nur dann in der Lage, ihre Arbeit zur Erhaltung historischer Eisenbahngeschichte durchzuführen, wenn erstens noch mehr Freunde den Eisenbahnorganisationen von DEV, IHS und DKBM beitreten und zweitens viele Fahrgäste unsere Eisenbahnen besuchen und mit ihnen fahren. Hat es sich doch auch in der Vergangenheit gezeigt, daß ein echter Museumsbahnbetrieb nur dann Aussicht auf Erfolg hat, wenn die gesamte Eisenbahnanlage wie Gleise, Bahnhöfe, Einrichtungsgegenstände, Fahrzeuge usw. den Eisenbahnfreunden gehören. Sollten andere Institutionen wie z. B. die Deutsche Bundesbahn Einfluß auf einen Bahnbetrieb nehmen können, so sehen wir am Beispiel der Vereinigung „Eisenbahn-Kurier“ wohin dies führen kann.

Am Schluß dieser Zeilen möchte die Redaktion allen Lesern, den Freunden der Museums-Eisenbahnen, unseren Geschäftspartnern und insbesondere den vielen Eisenbahnfreunden in der DDR ein schönes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches 1977 wünschen.

Herzlichst Ihr
Eberhard Kunst

Vorausschau auf die nächsten Hefte:

Nebenbahn Nagold-Altensteig, Dänische Museums-Eisenbahnen, Bregtalbahn, Dieseltriebwagen T 13 der MEG, Schwedische Museums-Eisenbahnen, Club 760.
Aktuelle Unterlagen, Fotos und sonstige Hinweise sind immer willkommen.

Titelbild

Die DR-Dampflok 99 5001-5 (1000 mm) wurde 1925 von Borsig für die Spremberger Stadtbahn geliefert. Im Jahre 1956, nach Einstellung der Bahn, kam sie zur Harzquerbahn, wo sie dann 1968 abgestellt wurde. Französische Eisenbahnfreunde kauften sie 1973 für die Touristenbahn Duniers – Saint-Agreve. Im Dezember des gleichen Jahres bekam die Lok eine HU in Werningerode-Westerntor und absolvierte am 10. 12. 1973 auf der NWE ihre Abnahmefahrt. Anlässlich dieses Ereignisses wurde unser Bild fotografiert.

Foto: Hans-Jürgen Hentzschel

Meeting in Bruchhausen-Vilsen

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

Handeln auch Sie nach dem Motto:

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

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

die museums-eisenbahn 4/1976

Herausgeber und Verlag

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

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

Gesamtedaktion

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

Redaktion DEV

Günter Henning,
Jörg Reith
Christian Speer.

Redaktion IHS

Hans Schweers,
Uwe Spillner,
Henning Wall.

Redaktion DKBM

Klaus Jördens.

Gestaltung

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

Anzeigen

Burkhard Ostersehte, D-2800 Bremen 1,
Depkenstraße 42, Tel. (04 21) 21 22 08

Vertrieb:

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Geschäftsstelle
Berlin, D-1000 Berlin 20, Klosterstraße 25,
Tel. (0 30) 3 31 42 14

Vertretung für die Schweiz

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

Satz und Druck

Uhle + Kleimann, Postfach 1147, D-4990 Lübbecke 1

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

Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit schriftlicher Zustimmung der Redaktion und mit Quellenangabe gestattet. Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernehmen wir keine Haftung. Alle Beiträge werden grundsätzlich in ehrenamtlicher Mitarbeit geschrieben. Die Redaktion setzt das Einverständnis zu etwaigen Kürzungen voraus. Mit der Einreichung eines Beitrages stellt der Autor seine Arbeit für eine Veröffentlichung auch zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung. Falls Rücksendung erwünscht wird, bitten wir um einen entsprechenden Vermerk und frankierten Rückumschlag.

Redaktionsschlusstermine sind der 31. 12. für das erste, der 31. 3. für das zweite, der 30. 6. für das dritte und der 30. 9. für das vierte Quartalshäft.

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

Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 1 vom 1. 1. 1975 gültig.

Anschriften

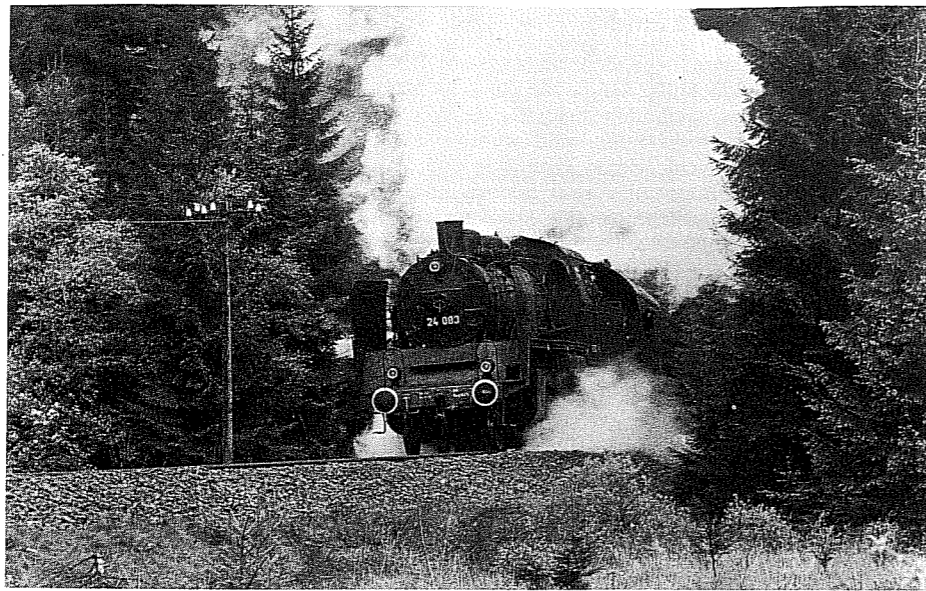
Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V., D-5100 Aachen 1, Postfach 603,
Tel. (02 41) 3 12 61

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

am Bahndamm

Signal auf Halt

Auch die Vereinigung „Eisenbahn-Kurier“ mit ihren zwei Lokomotiven der Baureihe 24 ist betroffen von dem von Verkehrsminister Gscheidle ausgesprochenen Verbot, Dampflokmotiven auf DB-Gleisen durchzuführen. Von DB-Schienen verbannt, dampfen immer mehr ehemalige DB-Loks in unseren Nachbarländern. Sämtliche Nachbarstaaten dulden und fördern diese technikgeschichtlichen Bestrebungen, Dampfloks in Betrieb zu erhalten. Vielleicht würde es helfen, wenn DB-Präsident Vaerst einmal in die DDR reisen und sich dort über die Erhaltung von historischen Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn informieren würde. ek
Unser Bild von Manfred Herbst zeigt die EK-Lok 24 083 bei Lautenthal am 27. 5. 76



Höhere Leistungen bei der DR

Die Beförderungsleistungen der Deutschen Reichsbahn/DDR stiegen seit Jahresbeginn um 1,7 Millionen Gütersendungen und 1,7 Millionen Fahrgäste gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Täglich verkehren auf dem Streckennetz der DDR 480 schnellfahrende Züge und 730 Garnituren der Stadtschnellbahnen in Leipzig, Halle, Magdeburg, Rostock und Dresden. Unser Foto zeigt einen D-Zug mit Lok 01 0520-5 bei Möckern/Leipzig.



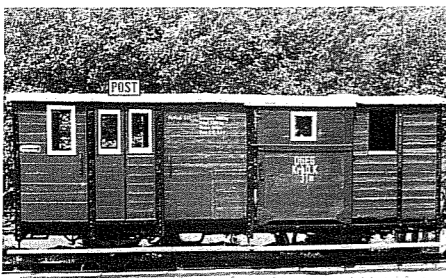
Tegernseebahn

Die Tegernseebahn in Oberbayern zweigt im Bahnhof Schafflach von der DB-Linie München – Lenggries ab und führt mit 12,3 km Streckenlänge und Höchststeigungen von 1:33 nach Tegernsee; der Regelbetrieb auf dieser Bahnlinie wird mit Dieseltriebfahrzeugen abgewickelt. Darüber hinaus betreibt der Bayerische Lokalbahnverein auf der Tegernseebahn historische Dampfsonderzüge, für die bisher eine Lokomotive der Tegernseebahn verwendet wurde, die aber nun einer Hauptausbesserung bedarf. Die Österreichischen Bundesbahnen, die in letzter Zeit schon mehrmals Triebfahrzeuge an Private veräußerten, traten am 16. August dieses Jahres auf Wunsch eines privaten westdeutschen Interessenten die noch gut erhaltene und betriebsfähige Dampflokomotive 93.1332 ab. Diese 1D1 t-h2 Lokbahnmaschine tat in der Zwischenkriegszeit beim Heizhaus in Pöchlarn Dienst, kam während des Krieges nach Puchberg und verblieb dort bis zur Auflösung dieses Heizhauses. Danach war sie im Raum Mistelbach, schließlich noch in Straßhof und Gmünd im Einsatz. Im kalten Zustand wurde sie von Straßhof über Wels – Braunau und Simbach nach Tegernsee überstellt, wo sie am 21. August eintraf. Die Verantwortlichen des Bayerischen Lokalbahnvereines und die Bediensteten der Tegernseebahn machten sich sofort an die Arbeit und setzten die 93.1332 wieder in voll fahrbereiten Zustand.



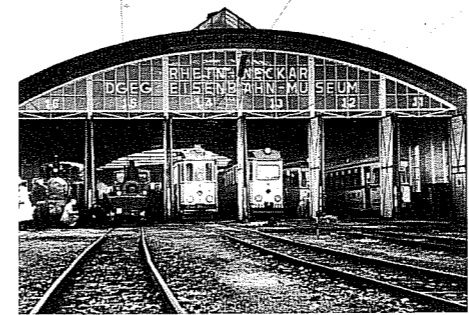
„PwPost 31“ der DGEG

Gebaut wurde der Wagen von der Waggonfabrik Düsseldorf im Jahre 1898 für die „Kreisbahn Osterode – Kreiensen“ (750 mm). Dort gehörte er zur Erstausrüstung und diente als Gepäckwagen und zur Postbeförderung. Nach der Betriebseinstellung dieser Schmalspurbahn war er dann einige Jahre abgestellt, bis er schließlich 1970 von der DGEG erworben wurde. Bald danach wurde er ins Jagsttal verfrachtet, er sollte dort in die historischen Dampfzüge eingestellt werden. Bekanntlich hat die Jagsttalbahn Möckmühl–Dörzbach ebenfalls eine Spurweite 750 mm. 1973 begann man dann mit der Aufarbeitung. Diese gestaltete sich jedoch weit schwieriger als zunächst erwartet. Probleme bereitete u. a. die Anpassung des Bremssystems sowie der Kupplungen und Puffer. Dann jedoch war der Wagen endlich wieder einsatzbereit. 1976 lief er zur Freude vieler Besucher im historischen Dampfzug auf der Jagsttalbahn mit. DGEG
Unser Foto von H. + H. Urselmann zeigt den „neuen“ PwPost 31.



Rhein-Neckar-Eisenbahn-Museum

Endlich ein Dach über den Schornsteinen haben jetzt die Schmalspurbahnhäuser der DGEG. In Viernheim bei Weinheim an der Bergstraße übernahm die Gesellschaft die Hälfte einer Wagenhalle der OEG und richtete darin das „Rhein-Neckar-Eisenbahn-Museum“ ein. Vorerst sind darin acht Dampfloks verschiedener Bauarten und Spurweiten, mehrere Straßenbahn-Triebwagen und einige andere Schienenfahrzeuge untergebracht. Das Museum liegt direkt neben dem Bahnhof Viernheim der OEG und ist zunächst jeden Sonntag von 10.00 bis 12.30 Uhr geöffnet. Das Bild (dbp) zeigt die Fahrzeughalle in Viernheim am Eröffnungstag.



Dampffahrten in der Wetterau

An den Wochenenden 25./26. September sowie 2./3. Oktober d. J. fanden auf der Strecke Butzbach-Ost – Bad Nauheim-Nord der Butzbach-Licher Eisenbahn AG (BLE) insgesamt zehn Sonderfahrten statt. Im Einsatz waren die Mallet-Lok 98 727 (bay. BB11) „Susi“ und der BI-Personenwagen DME 1 der Museumsbahn e. V. Darmstadt sowie vier von der DB angemietete B3y-Personenwagen. Der Auftritt einer Jazzband sowie Filmvorführungen der Eisenbahnfreunde Wetterau bildeten das „Rahmenprogramm“. Veranstalter der Fahrten waren die Eisenbahnfreunde Wetterau und die Museumsbahn e. V. Darmstadt. Die BLE, persönlich vertreten durch den Betriebsleiter, Herrn Mäkel, sorgte bahnsseitig für den reibungslosen Verlauf. Am 25. September war sogar das Wasserfass in Bad Nauheim-Nord historisch: Die örtliche Freiwillige Feuerwehr rückte mit ihrer alten Handpumpe von 1910 an und acht Feuerwehrleute bsorgten die schwere Arbeit „Susi“ Wassertanks zu füllen. Höhepunkt beider Wochenenden war für Zuggesellschaft und Veranstalter die nächtliche Personalfahrt von Butzbach-Ost nach Bad Nauheim-Nord am 3. Oktober. Der Zug bestand aus Lok 98 727 und DME 1, die beide am nächsten Morgen auf der Schiene ins Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein geschleppt wurden. Ch. Fuhrmann

Das Foto zeigt den Sonderzug abfahrbereit im Bahnhof Steinfurth in Richtung Bad Nauheim-Nord. Aufnahme: W. Langer



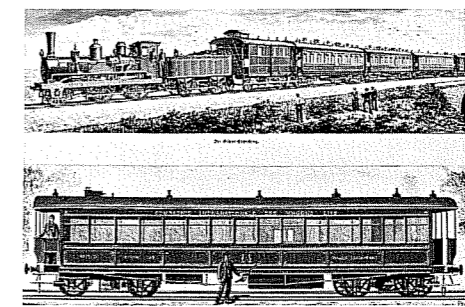
Orient-Expresß

Der „Orient-Expresß“ war 60 Jahre lang einer der größten Züge Europas. Er brachte die Reisenden von Paris nach Istanbul zu einer Zeit, in der Bahnreisen an sich fast noch Abenteuer und Erlebnis war. In den samtgepolsterten Abteilen des Zuges saßen Adelige, geldschwere Kaufleute, schöne Frauen, weltberühmte Künstler, Gangster, Spione und Diplomaten. Sie alle

machten seine Geschichte, die so lang ist wie die Fahrstrecke selbst, die der Zug durchleiste. Als erster eigentlicher Luxuszug in der Geschichte der europäischen Eisenbahnen wurde der Orient-Expresß später Gegenstand zahlreicher Bücher, dramatischer Filme und sehensuchtvoller Gedichte. Am 5. Juli 1883 in Dienst gestellt, wurde er ein abenteuerliches Stück Eisenbahngeschichte.

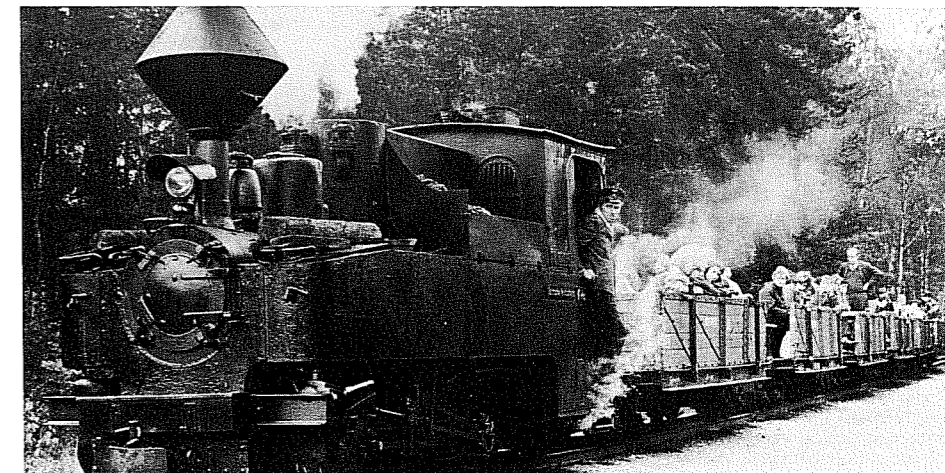
Der erste Orient-Expresß, der auf die Reise von Wien nach Istanbul geschickt wurde (unser Foto), bestand damals aus ein paar Schlafwagen und einem Speisewagen. Bis vor kurzer Zeit setzte sich der Zug meist aus 15 Wagen zusammen, darunter Fahrzeuge der DB, der SNCF, der Ungarischen Staatsbahn, der ÖBB und der Rumänischen Staatsbahn. Doch am 1. Oktober beschloß die europäische Fahrplankonferenz den legendären Orient-Expresß ab Mitte nächsten Jahres nicht mehr verkehren zu lassen. Reisende zwischen Istanbul und Paris müssen nun ab 22. Mai 1977 in Budapest und Venedig umsteigen. Wieder einmal wurde ein Stück historischer Eisenbahngeschichte zu den Akten gelegt. dbp/ek

Unsere Zeichnung vom VM Nürnberg zeigt den Orient-Expresß im Jahre 1883.



Waldeisenbahn Muskau

Die Tage der Waldeisenbahn Muskau (WEM) in der DDR sind gezählt, am Ende des Jahres 1976 wird sie nach 81 Jahren Dienstzeit eingestellt werden. Diese Schmalspurbahn ist die einzige noch betriebene Bahn der DR mit einer Spurweite von 600 mm. Sie liegt im Kreis Weißwasser und untersteht der RBD Cottbus. Einst gehörte sie zum Graf Arnimschen Besitztum, der die Bahn 1895 bauen ließ, um damit die Transportprobleme auf seinem großen Besitz zu lösen. So gehörte es von Anfang an zu den Aufgaben der Schmalspurbahn, Kohle, Holz, Ton und Sand zu befördern. Große Bedeutung gewann die WEM, als um 1945 der Braunkohlentagebau um Weißwasser seinen Höhepunkt erreichte und nicht nur zahllose Industriebetriebe von ihr zu versorgen waren, sondern auch noch Kohle auf die Regelspur der DR umzuschlagen war. Doch wie es bei vielen Schmalspurbahnen nach 1945 der Fall war, nahm auch auf der WEM der Güterverkehr immer mehr ab, und viele Streckenteile wurden stillgelegt. Personenverkehr hatte es auf dieser Bahn ohnehin nie gegeben. Interessant waren seit jeher die Lokomotiven. 1896 lieferte Krauss die erste Dampfloks. Es war



DDR-Intercity

Ab 25. 10. 1976 gibt es auch bei der Deutschen Reichsbahn „Intercity“-Züge. Der erste Zug wurde mit dem Namen „Rennsteig“ in Betrieb genommen und fährt auf der Strecke Meiningen – Suhl – Erfurt – Halle – Berlin. Der Zug „Elstertal“ wird die Strecke Gera – Leipzig – Berlin befahren. Schließlich gibt es noch den „Elbflorenz“, der zwischen Dresden und Berlin verkehrt. Eine weitere Verbindung von Rostock nach Berlin besteht durch den Intercity-Zug „Stolteraa“. Der „Sachsenring“ wird zwischen Zwickau – Karl-Marx-Stadt – Berlin und „Petermännchen“ zwischen Schwerin und Berlin fahren. Die Laufzeiten der einzelnen Züge werden erheblich kürzer sein, als man das bisher von den D-Zügen gewohnt war. Für diese Intercity-Züge kommt ein neuer Waggontyp, der in Bautzen gebaut wird, zum Einsatz. Als Triebfahrzeug wird man in der UdSSR gekaufte Dieselloks einsetzen. Die neuen beige-orangefarbenen „Städteexpresß“-Verbindungen führen die erste und zweite Wagenklasse.

Unser Foto zeigt eine DR-Diesellok der BR 132, die in Woroschilowgrad (UdSSR) gebaut wurde und wahrscheinlich vor den neuen „Städteexpresß“-Zügen eingesetzt wird.



die „Graf Arnim“, die bei der DR als „99 3301“ lief und jetzt zur Pioniereisenbahn in Cottbus gehört. Es gab weitere Lokomotiven mit Halbtender, alle dreifach gekuppelt, mit und ohne Laufachse. Bekannt ist noch die „Elephant“, welche den letzten Zug durch die Stadt Weißwasser im Jahre 1926 fuhr. Eine der Dampfloks, die „99 3318“ befindet sich heute auf der Dampfkleinbahn Mühlenstroh in der BRD und wird vor Personenzügen eingesetzt.

Beeindruckend bei der WEM sind die langen, beladenen Züge, die nur mit Handbremsern besetzt, gefahren werden. Typisch für die kleinen Loks sind die Funkenkobel, die benötigt werden, um einer Waldbrandgefahr in den trockenen Kiefernwäldern vorzubeugen. Die so erzeugten „Auspuffschläge“ hatten einen besonderen Klang, den auch die vielen Freunde der WEM so schnell nicht vergessen werden. Unsere Leser möchten wir noch darauf hinweisen, daß wir in der Nr. 4/1975 unserer Zeitschrift einen ausführlichen Artikel (8 Seiten) über die WEM veröffentlicht haben. ek

Unser Foto zeigt einen der letzten Sonderzüge für Eisenbahnfreunde auf der WEM.

Nürnberger Impressionen

Als Nachtrag zu unserem Bericht über die Nürnberger Spielwarenmesse in der Nr. 2/76 „dme“ möchten wir unseren Lesern noch mitteilen, daß die neuen Kataloge der Firmen NOCH, Wangen und Fleischmann, Nürnberg, jetzt im Handel erhältlich sind. Bei der Fa. NOCH fanden wir den neuen Dampflokgeräusch-Generator zu einem akzeptablen Preis sehr interessant. Dieses kleine Zusatzgerät werden wir bestimmt unseren Modellbahnern in einem späteren Heft noch genauer beschreiben. — Wie sie vielleicht wissen, hat die Fa. M + F in Fürstenfeldbruck einen Bausatz der Lok „Hoya“ und einiger anderer Fahrzeuge der DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen in Spur Nm auf den Markt gebracht. Zu diesem Schmalspurzug passen (nach einem kleinen Umbau) die zweiachsigen Oldtimerwagen (Spur N) der Firma Fleischmann ausgezeichnet. Wer hierzu Näheres wissen möchte, wende sich an die Redaktion. ek

BUCHKURS

Obermayer, Horst J.

Taschenbuch der Eisenbahn 1

Fahrzeuge und Bahntechnik

Auch im Zeitalter der Düsenriesen hat die gute alte Eisenbahn nichts von ihrer Anziehungskraft auf jung und alt verloren. Faszinierend ist der Betriebsablauf in einem großen Bahnhof, verblüffend die moderne Bahntechnik in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit. Nachstehend ein Auszug aus dem Inhalt: Vom Adler zum Intercity – Die Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn – Die Laufwerke von Eisenbahnfahrzeugen – Die Bremsen – Die automatische Kupplung – Systeme des kombinierten Verkehrs – Die Farbgebung bei der Deutschen Bundesbahn – Die Signale – Das Bahnstromsystem – Die Stellwerke – Sicherheit im Zugverkehr – Die moderne Gleisbautechnik – Ein Stichwortverzeichnis, ein Bildnachweis und ein Literaturverzeichnis beschließen das handliche, flexibel gebundene Taschenbuch.

1975. 208 Seiten mit 267 ein- und 65 mehrfarbige Abbildungen. Plastik gebunden 12,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung, D-7000 Stuttgart 1, Postfach 640.

Lok-Dauerkalender

Nicht auf ein Jahr begrenzt ist die Verwendungsmöglichkeit dieses großformatigen Kalenders, der abwechselnd Dampflokomotiven und Züge mit Dampftraktion in der Landschaft bringt. Die Farbfotos wirken durch ihre Wiedergabe im Format von nahezu 50 x 30 cm besonders gut, auch die Druckqualität verdient das Prädikat „ausgezeichnet“.

J .M. Mehltrittler: Lok-Dauerkalender (2) in Farbe. 13 Blätter mit jahresunabhängigem Kalendarium, Format 30 x 60 cm: 18,— DM. Motorbuch-Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370.

Ungewöhnliche Dampflokomotiven

Dies ist die weitgespannte Geschichte der Dampflokomotive unter dem besonderen Aspekt der Sonderbauarten. Es wird erstmalig die so mannigfaltige und wichtige Beziehung zwischen der Entwicklung einerseits und den Versuchs-, Sonder- und Regelbauarten andererseits erläutert und dem Leser anhand vieler interessanter Beispiele nahegebracht.

Dampflokomotive – mit diesem Wort verbindet sich die Vorstellung einer hochentwickelten Technik, die Städte und Länder und Völker verbinden sollte und maßgeblich Einfluß auf die Industrialisierung in vielen Kontinenten nahm.

Heute bereits Nostalgie, stürmte die Dampflok einst über stählerne Pfade durch die weiten Ebenen des Nordens, keuchte kraftstrotzend über die Höhen der Mittelgebirge, oder zuckelte emsig von Dorf zu Dorf durch die Provinz. Die Dampflokomotive, wie wir sie kennen und noch in Erinnerung haben, ist das Ergebnis einer über zwei Generationen währenden Entwicklung. Ihre Geschichte wäre unvollständig, wollte man nicht auch alle jene Lokomotivkonstruktionen in die Historie mit einbeziehen, die einmal dem Lokomotivbau entscheidende Erkenntnisse für die Weiterentwicklung geliefert haben. Es waren Spezialkonstruktionen kaum bekannter Bauarten.

Rolf Ostendorf: Ungewöhnliche Dampflokomotiven, 1803 bis heute. 320 Seiten, 306 Abbildungen, Leinen, DM 56,— / sfr 66,—. Motorbuch-Verlag, Postfach 13700, D-7000 Stuttgart 1.

BR 44 im Wintereinsatz (Film)

Die Firma Reiju bjsher bekannt für exellente Eisenbahndias und -karten, hat nun den ersten Eisenbahnfilm in Super 8 herausgebracht. Wenn auch einige Zwischenschnitte fehlen, so ist er doch seinen Preis wert. Es ist nicht abzusehen, ob man solche Dampflokaufnahmen in einer schneereichen Landschaft noch einmal wird aufnehmen können, denn zur Jahreswende 77/78 wird es auf der Strecke Rheine/Emden bestimmt nehmen können, denn zur Jahreswende 77/78 Reiju ihre Filmserie fortsetzt und noch andere Raritäten herausbringen wird.

„Baureihe 44 ÖI im Wintereinsatz“, Super 8 Film in Farbe, 30 Meter. Preis: DM 45,—. REIJU Fotoverlag Reinhold Jungels, Neutorstraße 7, D-6500 Mainz 1.

Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum Viernheim

Im September 1976 wurde in Viernheim (Hessen) die erste Ausbaustufe der DGEG-Sammlung schmalspuriger Eisenbahnfahrzeuge der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Mit Stand vom Frühjahr 1976 stellt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte die wichtigsten Objekte in Bild und Text dar: 7 Dampfloks, 2 elektrische Triebwagen und 3 Wagen. Die Texte weisen auf interessante Einzelheiten hin, die technischen Hauptdaten sind in Form einer Tabelle zusammengefaßt. Einige gelungene Aufnahmen vom Betriebseinsatz der jetzigen Museumsfahrzeuge runden den Bildteil ab.

Distelbarth: „Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum Viernheim“, 24 Seiten und 17 Abbildungen. Preis: 3,— DM. DGEG, Joachim Kraus, Brückenstr. 1, D-8700 Würzburg.

Eisenbahnmuseen, Denkmalloks, Touristlkbahnen

Jeder Eisenbahnliebhaber sucht entlang seiner Reisewege auch nach den letzten Zeugen der von den Fans als „echte“ Eisenbahn“ bezeichneten Oldtimer. Jetzt gibt es den ersten deutschsprachigen Reiseführer für Freunde der Eisenbahn. Der handliche Band im Taschenformat enthält eine Auswahl der wichtigsten Museumsbahnen und Museumszüge, Touristikbahnen, Eisenbahnmuseen und Denkmallokomotiven in Europa, den Ostblockstaaten sowie in überseeischen Ländern, vor allem in den USA und in Australien.

Anton von Hornstein: Eisenbahnmuseen, Denkmalloks, Touristikbahnen in aller Welt. 356 Seiten mit 306 Fotos, Format 11,5 x 18 cm, Paperback: 25,— DM. Orell Füssli Verlag, CH-8022 Zürich, Nüscherlerstraße 22.

Henschel & Sohn, Kassel

Nachdruck Roland Volz Verlag

Die Maschinenfabrik Henschel & Sohn in Cassel gab im Jahre 1899 aus Anlaß der Vollendung der 5000sten Lokomotive eine Broschüre heraus. Das vor uns liegende Buch ist nun ein Nachdruck dieser Jubiläumsausgabe. In ihm finden wir viele Abbildungen von Henschelloks aus den Anfangsjahren dieser Firma. Hinzu kommen Fotos von Dampfmaschinen, Dampfkesseeln und Lagepläne des Casseler Werkes im Jahre 1855. Ein sehr aufschlußreicher Text erzählt die Geschichte von Henschel & Sohn bis zum Jahre 1899. Ein empfehlenswertes Buch!

Henschel & Sohn, Kassel. Ein Nachdruck aus dem Jahre 1899 mit 54 Abbildungen auf 104 Seiten. Preis: 23,80 DM. Roland Volz Verlag, Postfach 10 13 70 D-5620 Velbert 1.

Maedel, Karl-Ernst

Im Führerstand von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven

Das Buch bringt Berichte und Erzählungen über Fahrten im Führerstand der verschiedensten Lokomotiven. Wie man es von Maedel gewohnt ist, in einer flotten, ansprechenden Art in der auch das Wissen und die Erfahrungen des Fachmannes nicht zu kurz kommen. Hervorragende Fotos begleiten den Text.

Einiges aus diesem Buch wurde bereits in früheren Büchern von Maedel veröffentlicht, das meiste aber ist neu und spiegelt so recht die Stimmung wieder, wie sie Lokführer und Heizer umgibt. Doch nicht nur „Geschichten“ werden hier erzählt, man erfährt auch eine Menge Wissenswertes aus der Technik der Schienengiganten, wie eine Lokomotive in Bewegung gesetzt wird, welcher Vorbereitungen es bedarf und wie die Mannschaft schließlich das Letzte an Leistung herausholen muß. Der Schwerpunkt liegt jedoch auf der Milieuschilderung, wir lesen von schrulligen Lokführern, von ersten und heiteren Begebenheiten, schmunzeln auch über des Autors eigene „Heldentaten“.

1976. 138 Seiten mit 51 Fotos auf Tafeln, 2 vierfarbige Fotos und 5 Zeichungen im Text. Engl. brosch. DM 19,80. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Franz P. Flury

Dampflokomotiven und ihre Bauteile

Die Entwicklung der Dampflokomotive in den vergangenen 150 Jahren spiegelt den Fortschritt im gesamten Maschinenbau. Sie beweist aber auch den Einfallsreichtum der Ingenieure in der Erfindung unterschiedlichster Bauarten. Dieses Buch zeigt und erläutert, daß Dampflokomotiven eine sinnvolle Komposition einzelner Aggregate sind, daß diese Bauteile Entwicklungen durchlaufen haben und dazu viele Industrien beitragen. 144 Seiten, ca. 500 Fotos, gebunden. Preis: 38,— DM. Alba Buchverlag, Römerstraße 9, D-4000 Düsseldorf 30.

Weisbrod, Müller, Petznick

Deutsche Dampflokomotiven

Baureihe 01—39/Dampflok-Archiv I.

Mehr als bisher in zahlreichen Veröffentlichungen verstreut nachzulesen war, bietet diese wirklich umfassende Darstellung der deutschen Dampflok-Baureihen (einschließlich der Unter- und Sonderbauarten). Jede Baureihe und Bauart der deutschen Reisezuglokomotiven (insgesamt 88) werden in einer technischen Beschreibung mit Foto und Maßskizze, einem Herkunftsnachweis und einem Bericht über ihre Verwendung vorgestellt. Tabellarische Übersichten unterrichten über viele Details.

320 Seiten, 100 Fotos, 88 Maßskizzen. Preis: 28,— DM. Alba Buchverlag. Römerstraße 9, D-4000 Düsseldorf 30.

Staiger, Wolfgang

Endstation Rheine

In Rheine standen noch bis 1975 die rassigen Dreizylinder-Pazifiks der Reihe 012 im angestrengten Schnellzugsdienst, vor Güterzügen dampfte bis 1976 die Mehrzwecklokomotive 042. Noch überdauert werden sie von den fast unentbehrlichen Jumbos der Baureihe 043 vor ihren Viertausend-Tonnen-Erzzügen von Emden nach dem Ruhrgebiet, denen kaum eine Diesellok gewachsen war.

All diese mit ÖI gefeuerten Dampflokriesen waren im Bw Rheine beheimatet. Der Fotograf und Autor Wolfgang Staiger zeigt nun auf 108 meist großformatigen, einzigtartigen Bildern Motive von den Führerständen der Maschinen, im Schuppen und vor den Zügen, wie sie sonst nur das Lokomotivpersonal sehen kann. Ein faszinierender Bildband für alle Eisenbahnfreundé, und zwar nicht nur für die, welche die Emslandstrecke schon einmal selbst besucht und erlebt haben.

1976. 120 Seiten mit 108 Fotos, sowie einer Streckenkarte im Text. Gebunden DM 34,—. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Eisenbahn-Bilderbuch

Bearbeitet von L. Nüdling und M. Altheimer

Nachdrucke alter Bilderbücher sind wie eine Einladung, Besuch einer längst vergangenen Zeit abzustatten. Das Original-Bilderbuch aus

dem Jahre 1906 war einmal für Kinder gedacht, doch bringt es heute als Nachdruck dem Eisenbahnfreund viel Neues aus der damaligen Zeit. Das ganze Buch mit seinen farbigen Bildern ist ein nostalgischer Rückblick, es bringt ganz bewußt viele Einzelheiten des Bahnbetriebes der Jahrhundertwende. Wer weiß heute noch, wie die Perronsignale, Weichenlaternen, Exzenter, Signal-Laternen oder Hebel zur Regulierung der Coupéheizung aussahen? Hinzu kommen Zeichnungen von Bahnwärterhäusern, Fahrkartenschaltern, alten Briefkästen, Inneneinrichtungen der damaligen Eisenbahnfahrzeuge und von einzelnen Billets. Dies Buch kann allen denen empfohlen werden, die jung geblieben sind und sich gern der guten alten Zeit erinnern. Eisenbahn-Bilderbuch. 64 Seiten, davon 34 vierfarbige Bildtafeln und 24 einfarbige Seiten. DM 22,80. Verlag Ludwig Auer, Postfach 239, D-8850 Donauwörth.

Ulmer, Alfred

Meisterfotos der Reichsbahnzeit

Die Dampflok-Ära geht schnell und unaufhaltbar zu Ende. Aus der „Hochzeit“ der Dampfzüge in den zwanziger und dreißiger Jahren ist soeben in der Franckh'schen Verlagshandlung ein großformatiger Bildband mit 113 Aufnahmen erschienen. Die Aufnahmen von Alfred Ulmer entstanden damals im Auftrag der Reichsbahn: Eine württembergische C-Schnellzugmaschine oder die schwere Mittelgebirgslokomotive P 10 vor dem Zuge, eingehüllt in mächtige Dampfwolken, dahinter die idyllischen Tannenkulisse des winterlichen Schwarzwaldes; diese Bilder sind typisch für seinen impressionistischen Stil, der bei aller Faszination durch die Dampflokomotive doch die Technik nicht vernachlässigte.

1976. 112 Seiten mit 113 Fotos im Text, sowie einer Streckenkarte. Gebunden DM 34,—. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Peter Willen: **Lokomotiven und Triebwagen der Schweizer Bahnen**

Dieses soeben im Orell Füssli Verlag erschienene Taschenbuch soll dem Eisenbahnfreund einen Überblick verschaffen über alle Lokomotiven und Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Jede Lokomotive und jeder Triebwagen ist abgebildet und mit den wichtigsten Daten wie Betriebsnummer, Inbetriebsetzung, Länge über Puffer, Dienstgewicht, Stundenleistung, Höchstgeschwindigkeit, Erbauer und Depotzuteilung versehen.

Band 1: Schweizerische Bundesbahnen (SBB), 192 Seiten mit 158 Fotos, broschiert Fr.'DM 18,—. Orell Füssli Verlag, Postfach 8022, CH-8021 Zürich.

O. S. Nock: **Dampfisenbahn an der Wende 1940—1965**

Um 1940 war die Dampfisenbahn noch die vorherrschende Traktionsform. In den nachfolgenden Jahren vollzog sich dann der umfassendste Wandel, seit die Dampflokomotive das Pferd ersetzt hatte. Im Jahre 1965 verblieben schließlich nur noch wenige Länder, in denen die Dampflokomotive in allgemeinem Gebrauch war, so vor allem Indien und Südafrika. Die letzten Jahre der Dampfisenbahn sahen zwar noch die Einführung beachtlicher Konstruktionen, aber es erwies sich doch als eindeutig, daß das Dampfzeitalter unwiederbringlich zu Ende ging.

180 Seiten, davon 80 Seiten farbige Abbildungen, Linson DM/SFr. 25,—. Orell Füssli Verlag, Postfach 8022, CH 8001 Zürich.

Verzeichnis der MÄ, Bw, Bww und LBF

EK-Nachdruck

In übersichtlicher Form ist dem Verzeichnis zu entnehmen, über welche Maschinenämter die jeweilige RBD verfügte, welche Bw diesen Maschinenämtern unterstellt waren, wieviele Bww in den einzelnen Direktionen ansässig waren. Die Rubrik „Gefolgschaft“ enthält die „Gesamtkopfzahl“ — so die Vorbemerkungen, wo überhaupt sehr aufschlußreiche Definitionen zu finden sind. Lokomotivbahnhöfe und Bahnhofschlosse-reien sind ebenso genannt wie die Zuordnung der Schmalspurstrecken, die oft verblüffend unlogisch entfernten Bw unterstellt waren (so etwa die in Heilbronn beginnende Schmalspurbahn nach Marbach dem Bw Crailsheim, nicht etwa dem Bw Heilbronn).

Nachdruck 1976, 68 Seiten, DM 12,—. — Verlag EisenBAHN-KURIER e.V., Rubensstraße 3, 5600 Wuppertal 11.

Eisenbahnliteratur · Bücher über Straßenbahnen

Publikationen über Modelleisenbahnen · Schifffahrt in der Schweiz

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

	DM (exkl. MWSt.)	
1	Elektrische Straßenbahn Basel 1895—97 (erste Betriebsberichte)	9.90
2	Die Geschichte der Basler Straßenbahn 1880—1895—1968 (vergriffen, Einzelstücke)	44.—
3	Basler Straßen- und Oberlandbahnen (BEB-BStB-BTB)	44.—
4	Die großen Spurweiten Märklin-Modellbahnen der Spuren 0, 1, 2, 3	49.—
5	Die Straßenbahnen von Bern und Thun	44.—
5a	Sonderdruck: Erinnerungen an die Rechtsufrige Thunerseebahn	14.90
6	Berliner Straßenbahnen (1865—1973)	44.—
7	Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 1905—1970)	74.—
8	Komfort auf Schienen, Europäische Schlaf- und Spiesewagen	49.—
9	Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern 1835—1971	
	(Schiffe und Bahnen der BLS, am Thuner- und Brinzersee)	49.—
10	Die Wiener Straßenbahn 1945—1971 (Band 1)	44.—
11	Die Oberlandbahnen von Bern nach Worb (VBW)	44.—
12	Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) 1910—1971	74.—
	Das war die Sernftalbahn	32.50
13/14	Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) (2 Bände)	58.—
15	Die alten Wiener Tramways 1865—1945 (Band 2)	44.—
16	Swiss Steam, Rückblick auf die schweizerische Dampflokzeit	74.—
17	Bing, die Modellbahnen unserer Großväter (1866—1966)	69.—
18	Hundert Jahre Frankfurter Straßenbahnen	44.—
19	Die Rhätische Bahn (RhB) (Stammnetz)	74.—
20	Die Gleichstromlinien der Rhätischen Bahn (BB—BM—ChA = RhB)	74.—
21	Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee	49.—
22	Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn (von der LD zur RhB)	69.—
23	Die Oberaargauer Schmalspurbahnen (OJB/SNB)	44.—
24	Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) (1976)	44.—
25	Straßenbahnen in Osteuropa 1. Teil die DDR und Polen	44.—
26	Stuttgarter Straßenbahnen, die Straßenbahnlinien 1868—1975	44.—
27	Bielei Straßenbahnen und die Biel-Meinisberg-Bahn	44.—
28	Gebr. Bing, die großen Nürnberger (Techn. Spielzeug, 1902—1904)	69.—
29	Gebr. Bing, Spielzeug zur Vorkriegszeit, 1912—1915	69.—
30	Dampflokomotiven in der Türkei, Turkish Steam	39.—
31	Berliner Straßenbahngeschichte II (1976)	
32	Straßenbahnen in Osteuropa (Band II) (1977)	
33	Die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen (1977)	
99	Die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (100 Jahre EBT)	24.—
100	Nürnberger Spielzeug: Jean Schoenners, Bahnen und Schiffe	39.—

MÄRKLIN, TECHNISCHES SPIELZEUG IM WANDEL DER ZEIT

101	Märklin — Anfang bis Jahrhundertwende, 1859—1903	je Band	69.—
102	Märklin — zur Kaiserzeit, bis 1909		
103	Die Märklin-Spielzeugeisenbahn, 1891 bis 1914		
104	Märklin — neue Wege zum Erfolg, bis 1912 (1976)		
105	Märklin — die Vorkriegszeit, bis 1915 (1976/77)		
106	Märklin — neue Horizonte, 1919 (1977)		
107	Märklin — die goldenen zwanziger Jahre (1977)		
108	Märklins Weg zur Modelleisenbahn, 1915 bis 1945 (1977/78)		
109	Märklin — die große Wende, bis 1945 (1978)		
110	Märklin — die Spurweiten 00 und H0		

DIE ANDEREN NÜRNBERGER (alte Spielzeugkataloge von Nürnberger Fabrikanten)

Band I	(Bub, Carette, Distler, Doll und Co.)	je Band	69.—
Band II	(J. Falk, Gebr. Fleischmann, Günthermann, Kraus, E. P. Lehmann)		
Band III	(J. A. Issmayer, G. Levy, Ernst Plank, Tipp & Co.		
Band IV	Gebr. Einfalt, Emil Hausmann, Jean Schoenner, Conrad Klein, A. Schuhmann (AS)		
Band V	Karl Bub (Nachtrag), G. Carette (Nachtrag), Moses Kohnstam, Schuco (Schreyer & Co.), Karl Arnold		

DAMPF-ARCHIV (Heft mit Schallplatten)

1	Schweizer Dampflokomotiven in Bild und Ton	14.90
2	Österreichische Schmalspurdampfloks in Bild und Ton	14.90
3	Schweiz, Schmalspurdampfloks der FO und RhB in Bild und Ton	14.90
4	Die Waldenburgerbahn (Bildbericht) vergriffen, Einzelstücke	14.90
6	Zahnradbergbahnen in Österreich, in Bild und Ton (Buch, gebunden)	24.—

SCHWEIZERISCHER EISENBAHNKALENDER lieferbar sind folgende Jahrgänge:

1970—1971—1972—1973—1974—1975—1976 und 1977	je	12.90
---	----	-------

Ein Suchdienst beschäftigt sich damit, vergriffene Publikationen zu finden und zu vermitteln. Haben Sie Wünsche, möchten Sie eine Buchbestellung aufgeben oder haben Sie gar solche Bücher zu verkaufen, so schreiben Sie uns. Druckschriften und Kataloge gegen Fr. 1.50 in Briefmarken. Keine Zollformalitäten für unsere Buchsendungen!

Verlag Eisenbahn, Buchverlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG (Schweiz), in der Nähe von Waldshut/Säckingen
Öffnungszeiten der Eisenbahnbibliothek: Dienstag — Freitag 14—18.30 Uhr, Samstag 9—12 u. 14—16 Uhr.

Geschichte der Waggonfabrik L. Steinfurt in Königsberg

von Dr. Adolf Störiko

Die Waggonfabrik Steinfurt gehört zu den ältesten Unternehmen, die Rollmaterial für Eisenbahnen herstellen. Im Jahre 1830 als „Metallspritzen- und Maschinenfabrik“ gegründet, die im Jahre 1865 erstmals 50 offene Güterwagen für die Königliche Ostbahn baute. Die Veröffentlichung geht auf die Firmengeschichte ein, schildert den Umfang der Produktion von Eisenbahnfahrzeugen sowie weiterer Fertigungszeigwe. Der umfangreiche Bildteil zeigt Abbildungen des Werksgeländes in verschiedenen Epochen, Blicke in die Werkshallen und einen Querschnitt durch das vielseitige Produktionsprogramm.

Folge 17 der Schriftenreihe „Eisenbahnen und Museen“, herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V., Karlsruhe 1976. Verkaufspreis: DM 5,—.

Bezugsquelle: Joachim Kraus, Schriftenversand der DGEG, Brückenstraße 1, 8700 Würzburg.

Östra Södermanlands Järnväg 1966—1976

Schwedens erste Museums-Eisenbahn feierte ihr 10jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß wurde eine reich bebilderte Broschüre herausgegeben. Es ist schon recht erstaunlich, was sich auf dieser kleinen Bahn (600 mm Spurweite), die am Mälarsee (Schloß Gripsholm) zwischen Mariefred und Läggesta verkehrt, tut. Dort wird in den Sommermonaten an allen Tagen ein Eisenbahnbetrieb mit 8 Dampflokomotiven und ca. 20 Wagen durchgeführt, der allen Eisenbahnfreunden das Herz höher schlagen läßt. Allerdings geht das nicht ohne die Hilfe einiger festangestellter Mitarbeiter. — Die vor uns liegende Broschüre zeigt diesen vielfältigen Eisenbahnbetrieb in einer hervorragenden Art und Weise. Die ausgesuchte schönen Fotos lassen vergessen, daß dieses Buch nur in schwedisch abgefaßt ist.

Östra Södermanlands Järnväg 1966—1976. 96 Seiten, 73 Fotos, 19 Zeichnungen. Preis: 14,— DM. Verlag Frank Stenvall, Malmgatan 3, S-211 32 Malmö/Schweden.

Selfkantbahn

Fünf Jahre Selfkantbahn Jubiläumsveranstaltung am 14. und 15. 8. 1976

Nur geladene Ehrengäste saßen am Jubiläumstag im Sonderzug der Selfkantbahn und hörten sich in Schierwaldenrath den Festvortrag an (siehe Beitrag an anderer Stelle dieses Heftes). Eine Fotoausstellung und ein Kaltes Buffet für die Gäste aus Politik und Verwaltung des Selfkantkreises bis hin nach Aachen und zur DB-Direktion Köln ergänzten den festlichen Rahmen. Ein Übertragungswagen des Westdeutschen Rundfunks erregte bereits seit den frühen Morgenstunden die Aufmerksamkeit der Schierwaldenrath, und in zwei Direkt-Übertragungen ins Mittagsmagazin des WDR konnten alle Hörer in Nordrhein-Westfalen die Dampflok der Selfkantbahn pfeifen und schnauben hören. Die beiden Interviews wurden übrigens von uns aufgezeichnet und können bei Interesse bei der Geschäftsstelle angefordert werden.

Der Sonntag stand dem allgemeinen Publikum offen. Erstmals seit 1973 wurde wieder ein Zwei-Zug-Betrieb durchgeführt, der zur Attraktivitätssteigerung der Selfkantbahn beitrug und den Fahrplan auf 45-Minuten-Zugfolge am Nachmittag verdichtete. Die beiden Züge, ein reiner Personenzug und ein Güterzug mit Personenbeförderung, kreuzten sich im Bahnhof Birgden, wo das Kreuzungsverfahren mittels Stabwechsel laut SbV die besondere Aufmerksamkeit der Fotografen auf sich zog. Insgesamt wurden an diesem strahlend schönen Augusttag über 1500 Fahrgäste gezählt, die Schaulustigen, die nur die Bücherausstellung, die Filmvorführungen oder die Verkaufsstände in Schierwaldenrath sehen wollten, nicht mitgerechnet.

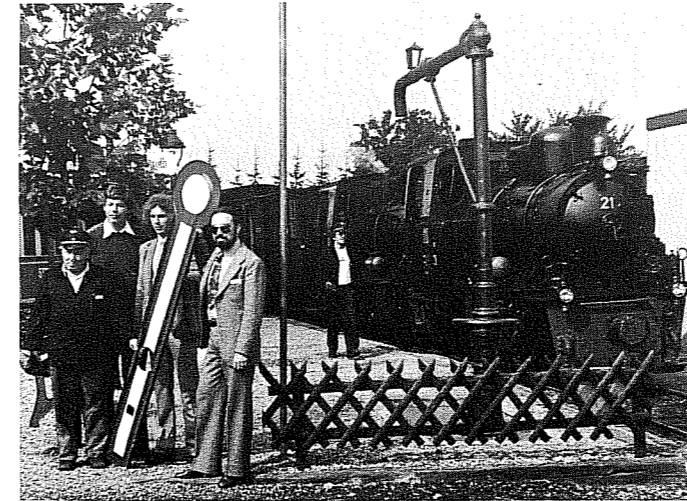


Zugkreuzung in Birgden. Lok 19 und der Personenzug fahren in den Bahnhof ein, während Lok 21 mit dem GmP im Überholungsgleis wartet.
Foto: W. Naß

WDR-Hörfunk-Interview am 14. 8. 1976 auf dem Schierwaldenrath Bahnteig.
Foto: H. Wall



Der IHS-Vorstand und die DEV-Delegation am Jubiläumstag 14. August 1976. Der Signalfügel ist ein Gastgeschenk des DEV.
Foto: H. Wall



Der Mittagszug an den Tagen mit Zwei-Zug-Betrieb wird in Doppeltraktion gefahren; die beiden Zuggarnituren hängen hintereinander, der GmP-Teil am Zugschluß. Das Bild zeigt den bisher längsten IHS-Zug mit 24 Achsen.
Foto: H. Wall



Bahnhof Gillrath mit dem gerade eingefahrenen Jubiläumzug am 14. August 1976.
Foto: H. Säuberlich (DB)



5 Jahre Dampf bel der IHS

Festansprache

von Hans Schweers

Sehr verehrte Damen und Herren, im Namen des Vorstandes der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V. darf ich Sie hier in Schierwaldenrath herzlich begrüßen. Ich freue mich, daß Sie so zahlreich unserer Einladung Folge geleistet haben und hoffe, daß Ihnen die Fahrt in unserem Dampfsonderzug von Gillrath hierher Spaß gemacht hat.

Meine Damen und Herren, liebe Gästel Heute vor genau fünf Jahren, am 14. August 1971, wurde der Museums-Dampfbetrieb der IHS auf der Strecke Geilenkirchen – Schierwaldenrath feierlich eröffnet. Fünf Jahre sind eine kurze Zeit – vielleicht zu kurz, um schon ein Jubiläum feiern zu können. Wir tun dies heute dennoch, weil wir meinen, daß fünf Jahre für eine Vereinigung wie die unsere, die nur von der Freizeitarbeit ihrer Mitglieder lebt, doch bereits ein sehr großer Zeitraum sind. Und ich glaube, daß das, was Amateure hier in den letzten Jahren aufgebaut haben, dieses kleine Jubiläum rechtfertigt.

Warum eigentlich Museumseisenbahn? Was ist der Sinn, was ist die Intention, die hinter diesem Unternehmen „Selkantbahn“ steckt? Das Wesen der Eisenbahn ist die Überwindung des Raumes, und dazu ist Bewegung, das Fahren von Eisenbahnzügen, notwendig. Gerade diese Grundeigenschaft der Eisenbahn kann aber ein herkömmliches Verkehrsmuseum nicht an das Publikum vermitteln. In Museen stehen Ausstellungsstücke, oftmals bedeutende Zeugen der Eisenbahngeschichte, z. B. in Nürnberg oder in München, aber sie stehen eben, sie bewegen sich nicht mehr. Was wir wollen, ist kein neues Eisenbahnmuseum, sondern eine Museumseisenbahn, in der eine wichtige Epoche unserer Verkehrsgeschichte weiter lebt. Wir wollen der Nachwelt eine Dampfisenbahn in Betrieb erhalten, wenn Sie so wollen, ein „Rollendes Eisenbahnmuseum“. Bei uns hat jedermann die Möglichkeit, in einen Dampfzug aus der Zeit der Jahrhundertwende einzusteigen und mitzufahren, eine Reise mitzuerleben, so wie sie damals war. Bei uns braucht niemand in Ehrfurcht vor einer spiegelblank geputzten Museumslok, an der man keinen Tropfen Öl und kein Fleckchen Ruß mehr entdeckt, zu erstarren, sondern kann regelmäßig Dampflokomotiven in Betrieb, in Bewegung sehen und dem Lokomotivführer bei der Arbeit zuschauen.

Wir bezwecken mit unserer Selkantbahn aber noch ein weiteres, nämlich all den unzähligen Kleinbahnen und Dampfstraßenbahnen, die früher unser Land durchzogen, ein lebendiges Denkmal zu setzen. Gerade diese Schmalspurbahnen sind in ihrer verkehrshistorischen Bedeutung für die Erschließung ländlicher Gegenden abseits der großen Hauptstrecken bisher viel zu wenig gewürdigt worden. Allein im Bereich der heutigen Bundesrepublik gab es über hundert Kleinbahnen der Spurweite 1 m, darunter ganze Netze mit mehreren hundert Kilometern Länge. Selbst die heutigen Köln-Bonner-Eisenbahnen, heute eine moderne Schnellbahn, haben als meterspurige Dampfstraßenbahn begonnen und aus der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Dampfstraßenbahn ist die moderne OEG geworden, die ebenso wie die KBE in ein Straßennetz integriert werden soll. Der weitaus größte Teil dieser Bahnen ist jedoch nach dem Zweiten Weltkrieg dem Krafftfahrzeug zum Opfer gefallen. Die Geschichte dieser Schmalspurbahnen zu erhellen und die Erinnerung an sie wachzuhalten, ist ebenfalls Aufgabe der IHS und der Selkantbahn.

Bei Jubiläen ist es üblich, daß man Rückschau hält auf den zu ferlernen Zeitraum, und auch ich will mich von dieser Tradition nicht ausschließen und Ihnen kurz von den wichtigsten Stationen in der noch kurzen Geschichte der Selkantbahn berichten. Bereits 1969 fanden erste vereinzelte Fahrten auf der Geilenkirchener Kreisbahn statt, damals noch unter dem Namen „Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde (VWS)“. Zum Einsatz kam eine Diesellok der Kreisbahn und ein Personenwagen, der bei der Aachener Straßenbahn gekauft worden war. Diese Fahrten waren wenig interessant, aber immerhin, ein Anfang war gemacht. Am 6. Dezember 1969 wurde die IHS gegründet, die aus der VWS hervorging. Wir strebten von vornherein an, den Betrieb durch den Einsatz einer Dampflokomotive und historisch wertvoller Personenwagen attraktiver zu machen, also eine Museumseisenbahn einzurichten.

1970 wurden Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn in der DDR über den Ankauf der fünfachsigen Lokomotive 99 191 aufgenommen, die jedoch nicht zu einem erfolgreichen Abschluß geführt werden konnten. Immerhin gelang es im August des gleichen Jahres, eine historisch wertvolle 3-Wagen-Garnitur von der Mittelbadischen Eisenbahn zu erwerben, die den Grundstock für einen stieflechten Personenzugbetrieb bildete. Ein gedeckter Güterwagen der Kreis Altenaer Eisenbahn, der von unserem befreundeten Verein „Bergische Museumsbahnen e. V.“ als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt wurde, ergänzte diesen Zug.

Das wichtigste Ziel war nach wie vor die Aufnahme des Dampfbetriebes. Nach den erfolglosen Verhandlungen mit der Reichsbahn konzentrierte sich nun alle Energie auf eine kleine, zweiachsige Dampflokomotive, die von der Weichsbahn der Klöckner Hüttenwerke Hagen-Haspe stammte und bereits im Besitz der IHS war. Obwohl diese Lok Nr. 19 nach der Ansicht vieler nur noch Schrott war und zudem noch von 900 mm auf 1000 mm umgespurt werden mußte, gelang es unseren aktiven Mitgliedern in langwieriger Feierabendarbeit im Laufe eines Dreivierteljahres, sie aufzuarbeiten und wieder in betriebsfähigen Zustand zu versetzen. Die Saisoneröffnung am 15. Mai 1971 wurde zwar wieder mit Dieseltraktion durchgeführt, aber am 2. Juli 1971 geschah das, was viele für unmöglich gehalten hatten: Lok 19 wurde vom Kesselsachverständigen in Duisburg abgenommen! Wenige Tage später wurde sie nach Geilenkirchen überführt und machte dort am 10. Juli die ersten erfolgreichen Gehversuche auf den Gleisen der Geilenkirchener Kreisbahn.

Vier Wochen später war der Tag, dessen fünfte Wiederkehr wir heute zum Anlaß dieser kleinen Feier nehmen: am 14. August 1971 wurde der Dampfbetrieb feierlich eröffnet. Ein festlich geschmückter Zug, Ansprachen, Musikkapellen auf den Bahnhöfen und ein großes Echo in Funk und Fernsehen waren der Auftakt für ein Unternehmen, dem offizielle Vertreter damals nur wenig Überlebenschancen gaben. Tatsächlich sollten die folgenden Jahre dem Verein noch manche schwierige Bewährungsprobe abverlangen.

Zwei Wochen vor der Eröffnung des Dampfbetriebes hatte die Geilenkirchener Kreisbahn ihren noch verbliebenen Güterverkehr eingestellt, so daß die Museumszüge der IHS die einzigen waren, die auf der Strecke verkehrten. Damit fiel auch die Pflicht der Gleisunterhaltung auf die IHS. Anfang Dezember 1971 entgleiste der Nikolaus-Sonderzug der IHS bei Birgden infolge von Gleisschäden. Daraufhin wurde die Sperrung der Gesamtstrecke verfügt.

Im Frühjahr 1972 kaufte die IHS 150 Holzschwellen, die auf dem Streckenabschnitt Gillrath – Schierwaldenrath eingebaut wurden. Damit konnten die schlimmsten Stellen erst einmal saniert werden, und am 1. Mai 1972 konnte die neue Betriebsaison wieder eröffnet werden; der Personenverkehr blieb allerdings auf diesen hinteren, 5,5 km langen Streckenabschnitt beschränkt.

Die Museumsfahrten der IHS beruhten damals einzig auf dem Wohlwollen der Kreiswerke Geilenkirchen-Heinsberg, die trotz Stilllegung ihres Eisenbahnbetriebes die Strecke vorläufig liegenließen und auch die Betriebsführung weiter inne hatten. Um den quasi vertragslosen Zustand zu beenden, wurden Verhandlungen aufgenommen, die Anfang des Jahres 1973 zum Abschluß eines längerfristigen Vertrages mit den Kreiswerken führte. Hierin wurde die Anpachtung der Strecke Gillrath – Schierwaldenrath geregelt und der Eisenbahnbetrieb für die Dauer von zunächst sechs Jahren auf die IHS übertragen. Da die IHS als Verein nicht als Eisenbahnunternehmerin im Sinne des Landeseseisenbahngesetzes auftreten kann, gründete sie die Eisenbahngesellschaft „Touristenbahnen im Rheinland (TBR)“ als Gesellschaft mit beschränkter Haftung, der die Betriebsführung übertragen wurde. Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen genehmigte diese Verträge zwischen IHS/TBR und den Kreiswerken und veröffentlichte die Betriebsübertragung im Landesgesetzblatt als Nachtrag zur Konzession der Kreisbahn. Damit war eine der größten Hürden genommen und der Museumsbetrieb war auf eine solide rechtliche Grundlage eingestellt.

Leider mußte die Selkantbahn, wie die Museumsbahn nun genannt wurde, endgültig auf die Strecke Gillrath – Schierwaldenrath beschränkt bleiben, denn der Abschnitt Geilenkirchen –

Gillrath war wegen des Ausbaus dreier kreuzender Straßen mit den geringen Mitteln der IHS – ohne öffentliche Unterstützung – nicht mehr zu retten. In zwei langen Überführungszügen wurde der mittlerweile angewachsene Fahrzeugpark im Frühjahr 1973 von Geilenkirchen zum Endbahnhof Schierwaldenrath gebracht, wo damit auf den nur zwei vorhandenen Gleisen eine derartige Enge auftrat, daß kaum noch der planmäßige Betrieb abgewickelt werden konnte. Vorrangiges Problem war also die Erweiterung der völlig ungenügenden Anlagen um weitere Abstell- und Rangiergleise.

1974 stellte die Kreisbahn auch ihren noch verbliebenen Schmalspur-Restbetrieb im Kreisbahnhoff Geilenkirchen ein. Entgegenkommenderweise stellten die Kreiswerke etwa die Hälfte der Geilenkirchener Gleisanlagen einschließlich mehrere Weichen der IHS für die Erweiterung des Bahnhofs Schierwaldenrath zur Verfügung. In alleiniger Eigenarbeit der IHS-Aktiven wurde der Kreisbahnhof abgebaut und das Material mit Hilfe eines Bauunternehmers aus dem Kreise der Mitglieder nach Schierwaldenrath transportiert. Im Laufe des Sommers entstand hier ein völlig neuer Bahnhof mit mehreren Abstellgleisen und einem neuen Bahnsteiggleis.

Das Jahr 1975 stand im Zeichen der weiteren Gleiserneuerung auf der Strecke, der Aufarbeitung weiterer historischer Fahrzeuge und verstärkter Werbung für die Selkantbahn. Im Frühjahr konnte ein Gepäckwagen in Betrieb genommen werden, im Sommer entstand aus dem Umbau eines vorhandenen Personenwagens der Buffetwagen, in dem ein Teil von Ihnen heute hierher gefahren ist. Von besonderer Werbewirksamkeit war unser großer Informationsstand auf der Essener Verkehrsausstellung im März 1975 und die Festveranstaltungen zum 75jährigen Bestehen der Geilenkirchener Kreisbahn Ende April.

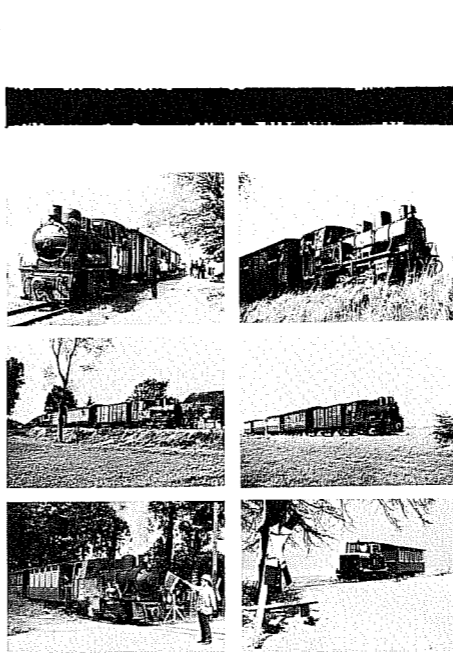
Auch das Jubiläumsjahr 1976 brachte weitere Fortschritte. So konnte zu Beginn der Saison ein Dieseltriebwagen in Dienst gestellt werden, der die Rangier- und Bauzugfahrten erleichtert und auch bei schwächer ausgelasteten Zügen, z. B. abends, eingesetzt wird. Mittlerweile ist auch eine zweite Dampflokomotive, Nr. 21, betriebsbereit, womit der Betrieb noch abwechslungsreicher und interessanter gestaltet werden kann, sie hat heute, zusammen mit ihrer seit fünf Jahren bewährten Schwester Nr. 19, unseren Sonderzug hierhergebracht. Die Gleiserneuerungsarbeiten haben sich in diesem Jahr vor allem auf den Neubau des Bahnhofs Birgden konzentriert, der nun weitgehend fertiggestellt ist. Höhepunkt der bisherigen Sommersaison war das Pfingstwochenende mit dem „Internationalen Museumsbahntreffen“ über 25 Vereine und Gesellschaften aus acht Ländern Europas treffen sich in Schierwaldenrath zum Gedankenaustausch und zu einer Informationsschau mit großem Rahmenprogramm.

Die Besucherzahlen haben sich in den zurückliegenden fünf Jahren mit steigendem Bekanntheitsgrad unserer Bahn nach oben entwickelt: von 4900 im Jahre 1971 auf 14 200 im Jahre 1975 – und auch in diesem Jahre ist wieder eine steigende Tendenz zu verzeichnen.

Soweit also dieser Rückblick in die vergangenen fünf Jahre der Selkantbahn. Über dem berechtigten Stolz über das bisher Erreichte dürfen wir aber nicht die Aufgaben und Probleme übersehen, die noch vor uns liegen. In erster Linie ist hier der Bau einer Wagen- und Werkstatthalle zu nennen, damit die Fahrzeugunterhaltung erleichtert werden kann. Dank der Unterstützung durch die August-Thyssen-Hütte, Duisburg, die uns eine geeignete Halle überlassen hat, hoffen wir nach der endgültigen Klärung der Grundstücksfrage mit dem Bau noch in diesem Jahr beginnen zu können. Aktuell ist und bleibt die Fortsetzung der Gleiserneuerungsarbeiten auf der Strecke; hier bleibt noch manches zu tun. Natürlich sollen auch weitere Fahrzeuge aufgearbeitet werden, teils nur als Museumsstücke, möglichst aber zur Einreihung in unseren betriebsbereiten Fahrzeugpark. Ein fertiges Projekt liegt z. Z. noch in der Schublade: die Verlängerung der Strecke auf alter Trasse über Kreuzrath nach Gangelt. Dies wird aber erst verwirklicht werden können, wenn der Hallenbau abgeschlossen und die bestehende Strecke weiter saniert worden ist Für die fernere Zukunft steht uns noch die Möglichkeit der Elektrifizierung eines Teilstücks der Selkantbahn offen, damit auch die elektrischen Überlandwagen unserer Fahrzeugsammlung einmal eingesetzt werden können.

Sie sehen also, meine Damen und Herren, daß unser Blick vorwärts gerichtet ist. Die hier nur kurz skizzierten Pläne und Projekte sollen dafür sorgen, daß auch in den nächsten fünf Jahren kein Stillstand eintritt, sondern daß sich die Selkantbahn positiv weiterentwickeln wird. Dies ist unsere Hoffnung und unser Wunsch bei dem heutigen kleinen Jubiläum. Vielen Dank!

Zeittafel	
1969	Erste vereinzelte Fahrten auf der Geilenkirchener Kreisbahn mit einer GKB-Diesellok und einem Aachener Straßenbahnwagen
14. 8. 1971	Eröffnung des Dampfbetriebes auf der Strecke Geilenkirchen-Schierwaldenrath (Betriebsführung: Geilenkirchener Krb. und DEG)
1972	Beschränkung auf den Abschnitt Gillrath – Schierwaldenrath Stilllegung und Abbau der Strecke Geilenkirchen – Gillrath
1972	Gründung der Touristenbahnen im Rheinland GmbH (TBR) durch die IHS; Anpachtung der Strecke
1. 1. 1973	Übergang der Betriebsführung auf die TBR (Oberste Betriebsleitung weiterhin DEG)
	Übertragung der Eisenbahnkonzession auf die TBR
	Inbetriebnahme weiterer Personenwagen und einer Diesellok
1974	Erneuerung und Erweiterung des Bahnhofs Schierwaldenrath als Betriebsbahnhof der IHS
1975	Umbau eines Personenwagens zum Buffetwagen Inbetriebnahme eines Gepäckwagens IHS mit eigenem Stand auf der Verkehrsausstellung in Essen 75jähriges Bestehen der Geilenkirchener Kreisbahn
1976	Inbetriebnahme eines Triebwagens und einer zweiten Dampflokomotive Neubau des Bahnhofs Birgden Pfingsten: Internationales Treffen von Museumsbahnen aus acht Ländern in Schierwaldenrath
14. 8. 1976	Fünf Jahre Dampfbetrieb auf der Selkantbahn



IHS-Diaserie

Seit kurzer Zeit gibt es nun auch eine Farbdiaserie (6 Einzeldias) über die IHS-Selkantbahn. Eine Serie kostet incl. Versand DM 7,- und ist gegen Vorauszahlung erhältlich beim IHS-Versand, Postscheckkonto Essen 249087-434.

Belgienfahrt der IHS am 21. 8. 1976

Wie im letzten Jahr so stand auch diesmal wieder ein Besuch bei einer belgischen Museumsbahn auf unserem Programm. Außerdem sollte der SNCV-Restbetrieb in den Ardennen besichtigt werden. Obwohl trotz Vorankündigung in der „Museums-Eisenbahn“ wenig Mitfahrer sich gemeldet hatten, so daß auf die Vorbestellung eines Sonderbusses verzichtet wurde, bestand doch reges Interesse an dieser Ardennenfahrt. Vom DEV kam eine große Zahl der Aktiven und so wurden kurzzerhand Mitfahrmöglichkeiten in Pkw organisiert, und in zwei Autokolonnen, von Aachen und von Schierwaldenrath aus, fuhr man Richtung Belgien.

Treffpunkt war Han-sur-Lesse, der Ausgangspunkt der SNCV-Grottenbahn. Ursprünglich war in der Gegend von Marche-en-Famenne und Rochefort ein umfangreiches Meterspur-Dampfstraßenbahnnetz der belgischen nationalen Kleinbahngesellschaft (SNCV) vorhanden. Die heute noch existierende Grottenbahn zweigte in Han von der „Hauptstrecke“ ab und führte zum Eingang eines weitverzweigten unterirdischen Höhlensystems, das durch seine Vielfalt an den verschiedensten Tropfstein-Höhlen berühmt ist und Han-sur-Lesse zu einem wahren Touristenzentrum gemacht hat. Nach der Stilllegung des Dampfstraßenbahnnetzes der SNCV kamen die letzten Dieseltriebwagen zur Grottenbahn und zur TTA-Museumsbahn. Die etwa 3 km lange Strecke windet sich durch ein landschaftlich reizvolles Tal und endet vor dem Zugang zum Höhlensystem, das die Lesse im Laufe von Jahrmillionen aus dem Kalksteingebirge gewaschen hat. Die Züge bestehen aus zweiachsigen Dieseltriebwagen (Autotrails) und 2–3 Sommerbeiwagen. Nach Stilllegung des Hauptnetzes wurde in der Nähe des Dorfes, am Höhlenausgang, eigens ein kleines Depot errichtet für Wartung und Reparatur der nach wie vor von der SNCV betriebenen Bahn. Vor knapp 5 Jahren wurde die Bahn zur Hälfte neu trassiert (ursprünglich lag der Endpunkt nicht am jetzigen Höhleneingang) und eine Kreuzungsstation in der Mitte eingerichtet für 15-Minuten-Zugfolge in der Hochsaison. Die mittlere Ausweiche ist jedoch wieder demontiert worden, die Züge fahren jetzt alle 30 Minuten und bei Bedarf fahren zwei oder sogar drei Züge in Sichtabstand hintereinander her. Der Besucher erlebt die Bahn nur auf dem Hinweg, da nach Verlassen des Höhlensystems nach ca. 2 Stunden der Rückweg zum Dorf zu Fuß zurückgelegt werden muß.

Anschließend an die Grottenbesichtigung galt es, der Museumsbahn Tramway Touristique d’Aisne (TTA) einen Besuch abzustatten. Leider verkehrte an diesem Tag kein Dampfzug, sondern ebenfalls ein SNCV-Autotrail, der von der Meterspurbahn Bastogne-Martelange zur TTA kam. Während die Anlagen der Grottenbahn in Han einen recht aufgeräumten Eindruck machten, und insbesondere die Neubaustrecke gefiel, machten die Anlagen der TTA im Aisnetal den Eindruck, als würden die Arbeitslust und der Arbeitsfortschritt dieser Museumsbahn seit einigen Jahren stagnieren. Eine völlig zugewachsene Strecke, bei der sich die Fahrzeuge selbst ihr Lichtraumprofil in die Büsche schlagen müssen, und das wenig ansprechende Außere der Fahrzeuge ließen den nicht oder nur kaum bewältigten Arbeitsumfang dieser Bahn erkennen. Die Züge, die bekanntlich bei Forge-a-la-Plez, einer Station mit einer netten Warthalle auf dem Bahnsteig mitten im Wald enden, sollen eines Tages wieder über die gesamte Strecke bis Lamormenil geführt werden, wo bereits ein Straßenbahn-Anhänger der TTA abgestellt ist. Eine Depotbesichtigung in Blier und ein Abstecher zum liegengeliebenen Endbahnhof Lamormenil bildeten den Abschluß dieser Exkursion in die Ardennen.

Terminkalender

27. 12. 1976 – 2. 1. 1977: Silvestermeeting (hauptsächlich Gleisbau, Vorbereitung für den Hallenbau, Film- und Diabende, Silvesterfeier u.a.m.)

2. 1., 6. 2. und 6. 3. 1977: Winterfahrten 14.00 und 16.00 Uhr am Gillrath

19. 4. 1977: Saisoneröffnung 1977

Fahrplanzeiten wie Saison ’76. Am beiden Ostertagen GmP 10.30 Uhr ab Schierwaldenrath, 13.00 Uhr Doppeltraktion ab Schierwaldenrath. Nachmittags Zwei-Zug-Betrieb, letzter Zug Eiltriebwagen.

Fahrzeugpark erweitert

Trotz der noch immer fehlenden Halle wurde in der Freiluft-Werkstatt in Schierwaldenrath weiter an den Fahrzeugen gearbeitet. Die zumeist nur bei schönem Wetter ausführbaren Arbeiten (Anstrich, Dacharbeiten) sowie die planmäßigen Hauptuntersuchungen und Bremsrevisionen haben zur Neueinrichtungen dreier Fahrzeuge in den Fahrzeugpark der IHS geführt: Dampflok 21 sowie die Güterwagen 302 und 202.

Die Dampflok 21 (Jung, 1956, Fabr.-Nr. 12784) erhielt nach dem Tausch der Lokkessel den alten Lokkessel der Lok 19, der 1973/74 bei einer Kesselfirma hauptuntersucht wurde und neue Rohre erhielt Seither wurde die Lok noch nicht wieder in Betrieb gesetzt. Sie sollte ursprünglich 1973 die Dampfstraßenbahnzüge in Krefeld ziehen, die Arbeiten wurden jedoch nicht termingemäß fertig, so daß damals die Lok 20 diese Aufgabe übernahm. Nach Abschluß der Fahrten in Krefeld wurde die Umspurgung der 21 beendet und die Lok nach Schierwaldenrath übergeführt. Im Laufe dieses Frühjahrs wurden nun die endgültigen Anpassungsarbeiten vorgenommen, die Bremsrevision durchgeführt, innere und äußere Untersuchung des Kessels und Abnahme durch den Prüfbeamten, sowie ein erster Anstrich der Lok (als endgültige Farbgebung ist das frühere Grün an Führerhaus und Wasserkästen vorgesehen) Nach der erfolgreich durchgeführten Probefahrt und der endgültigen Abnahme am 10. 6. 1976 durch den OBL steht sie nun für die Zugförderung zur Verfügung. Sie hat am 14. August erstmals mit der Lok 19 zusammen in Doppeltraktion einen Zug nach Gillrath geführt und ist 15. 8. und am 10. 10. 1976 wurden die GmP-Züge von ihr gezogen.

Die beiden neuen Güterwagen stammen ursprünglich von der OEG und kamen 1973 zusammen mit den elektrischen Zügen zur Selkantbahn. O-Wagen 895 (Weimar, 1899) wurde bei der Hauptuntersuchung in 202 umgemumert und erhielt einen neuen dunkelbraunen Anstrich. G-Wagen 302 (Schmeder und Maier, 1887) behielt die alte Nummer, der Anstrich war bereits vorher erneuert worden (zusammen mit der Reklame eines bekannten Kaas-Handels aus Holland). Die Wagen 202 und 302 sind über die OEG-Scharfenberg-Kupplung zur Zugeinheit verbunden, lediglich an den beiden Enden erfolgte der Einbau eines Mittelzughakens. Gleichzeitig mit den Anstrich-Arbeiten am 202 erhielt der ehem. KAE-Wagen 384 einen außerplanmäßig durchgeführten Neuanstrich im Rahmen einer Zwischenuntersuchung und wurde in 301 umgenummert, so daß die beiden betriebsfähigen G-Wagen jetzt einheitlich Nummern der 300er Reihe tragen.

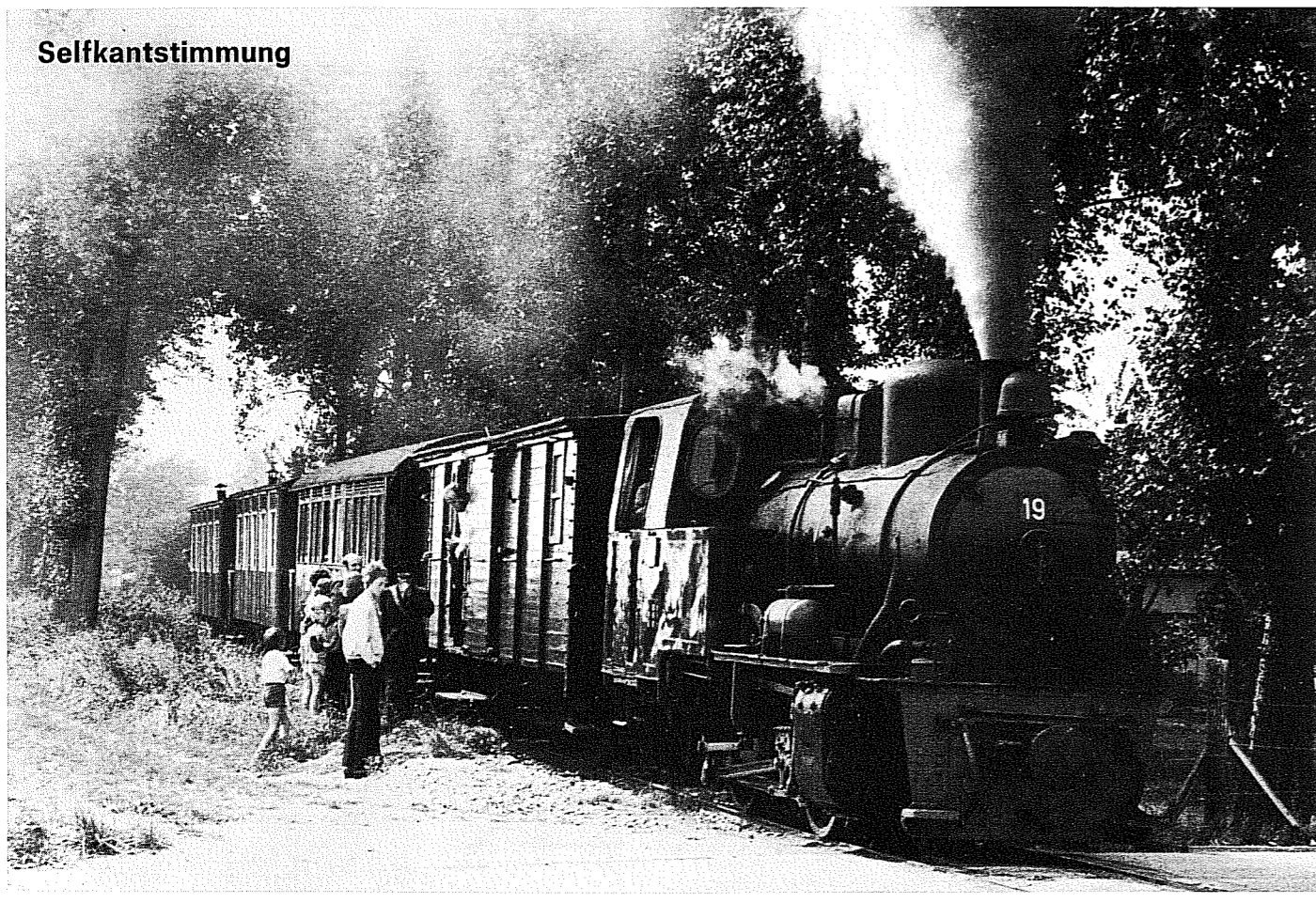
Hallenbau

Die Hallenplanung mußte mehrfach verschoben werden, da von den in Aussicht genommenen Geländeflächen kein Grundstück zu erwerben war. Die große dreigleisige Halle soll nunmehr auf einem langgestreckten Grundstück bei km 27,0 nahe dem Saeflerbach in Schierwaldenrath errichtet werden, während eine weitere eingleisige Halle an der gleichen Stelle auf der gegenüberliegende Gleisseite auf einem bereits angepachteten Gelände gebaut werden soll. Der eingleisige Lokschuppen wird eine Arbeitsgrube erhalten und soll als erstes der beiden Bauwerke errichtet werden. Eine Bauvoranfrage wurde bereits bei den Behörden eingereicht. Der Abbruch der großen Halle am bisherigen Standort und der Transport nach Schierwaldenrath wurde in den ersten Oktoberwochen duchgeführt.

Saisonabschluss

Am 10. 10. 1976 fand zum Abschluß der fahrplanmäßigen Saison nochmals ein Zweigzusbetrieb im starren 45-min-Takt statt. Vormittags verkehrte der Früh-GmP, der 13-Uhr-Zug ab Schierwaldenrath bestand aus beiden Zügen und fuhr in Doppeltraktion; nach der Zugtrennung in Gillrath verkehrten abwechselnd ein GmP und ein reiner Personenzug mit Kreuzung im neu ausgebauten Bahnhof Birgden. Den Abschluß bildete der Eiltriebwagenzug Et 7/8, der die letzten Gäste nach Gillrath zurückbrachte. Insgesamt erbrachte der letzte Betriebstag nochmals eine Steigerung der Beförderungszahlen um ca. 800 auf 14 400; damit ist das Vorjahresergebnis bereits überschritten. Wie am 14. und 15. August säumten auch diesmal wieder viele Schaulustige und Foto- und Filmfreunde die Strecke.

Selfkantstimmung



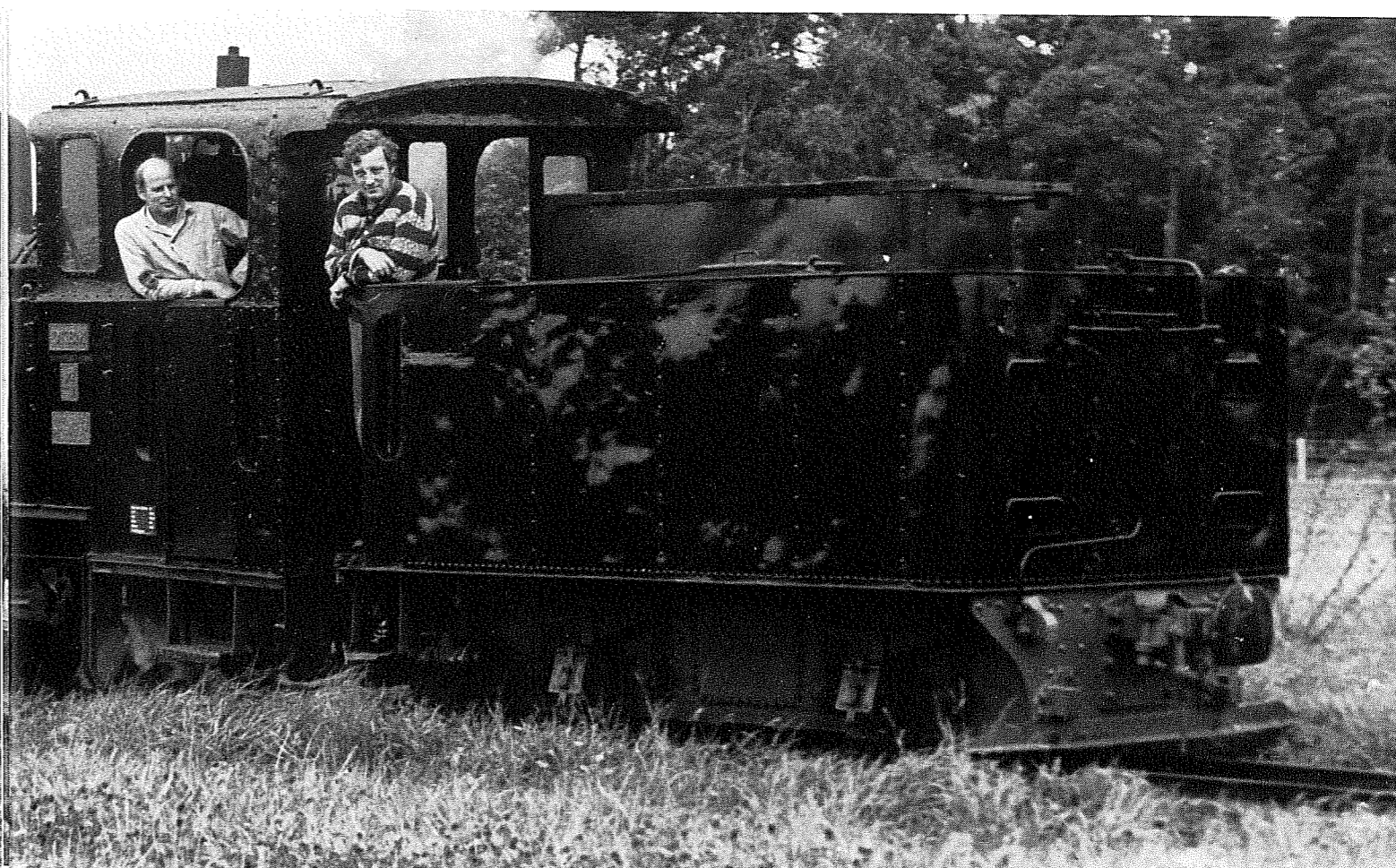
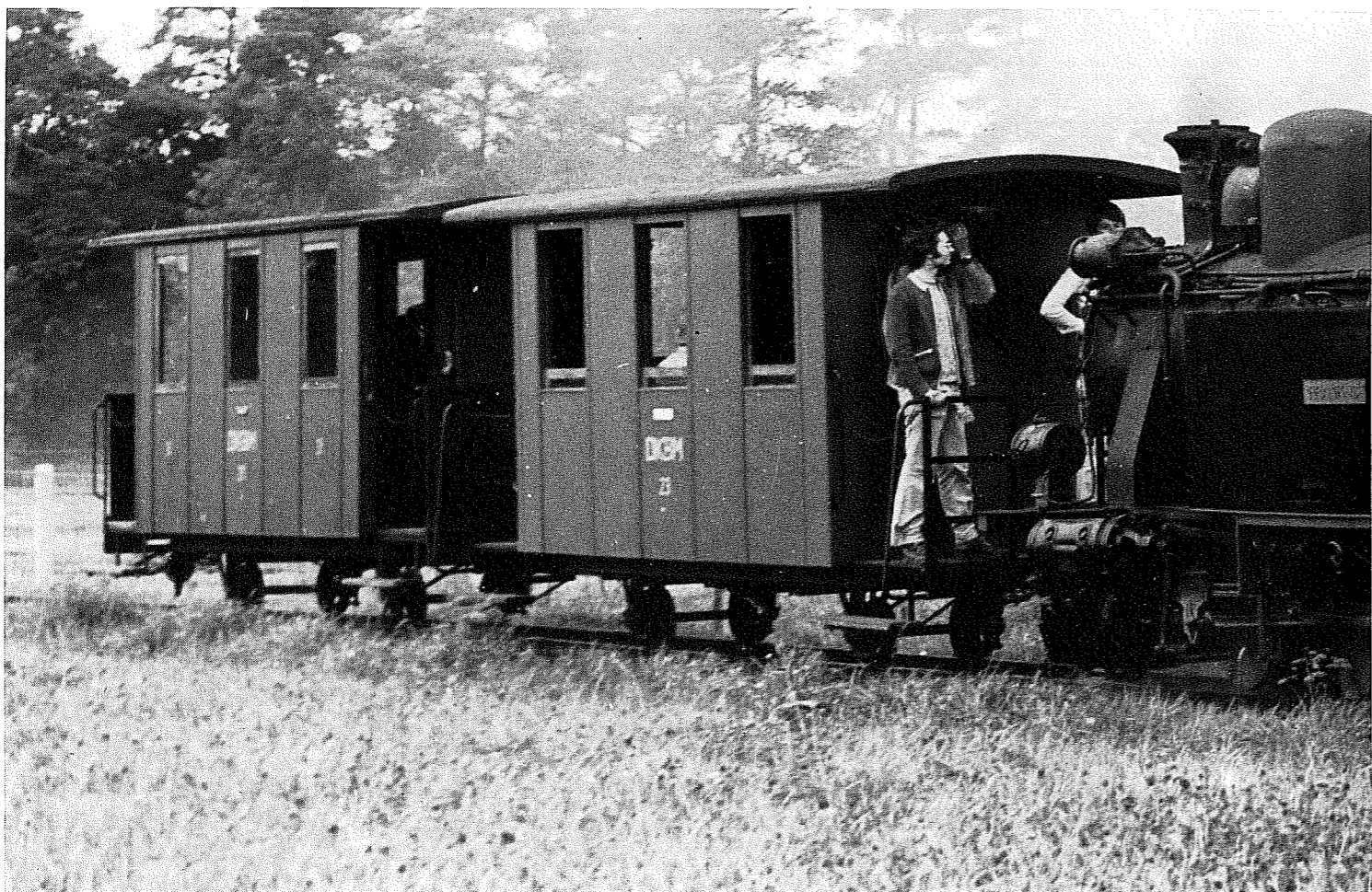
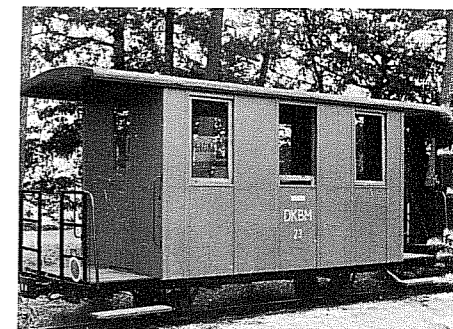
Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Häufig sind die Sommermonate für uns eine doppelte Belastung. Einmal muß das erforderliche Fahrpersonal gestellt werden, während gleichzeitig aber auch die Werkstatt nicht verwaist sein darf. Trotz dieser saisonbedingten Personalknappheit können wir sicherlich mit dem bisher Erreichten in diesem Jahr zufrieden sein.

Auch in dem vergangenen Quartal lag der Schwerpunkt im Waggonbau. Nachdem nun unser Neubau PW 21 seine Schienentauglichkeit bewiesen hat, konnten bewährte Fertigungsmethoden problemlos auch für den inzwischen fertiggestellten PW 23 übernommen werden (Nr. 22 wurde für einen später zu erstellenden PW reserviert). Während man die Wagen äußerlich durchaus als baugleich bezeichnen kann, weisen die Inneneinrichtungen doch erhebliche Unterschiede auf. Wurde PW 21 mit Quersitzen und Schiebetüren versehen, so erhielt PW 23 Längssitze und seitlich angeschlagene Türen. Unterschiedliche Außenlackierungen geben den Fahrgästen Auskunft über die Sitzplatzanordnung des entsprechenden Wagens. Dabei wurden schon die Farben berücksichtigt, mit denen zukünftig sämtliche DKBM-Fahrzeuge versehen werden sollen: Wagen mit Quersitzen – grüner Außenanstrich, Wagen mit Längssitzen – brauner Außenanstrich und Sonderwagen werden einen rot/weißen Anstrich tragen. Entspricht dieses Schema auch nicht der Norm, so geben sie unserem Zug sicherlich ein gefälliges Aussehen.

Ein wenig mehr Eisenbahnatmosphäre vermittelt jetzt unser Bahnhof. Der ausgemusterte Wagenkasten Cis 100 konnte hier aufgestellt werden und dient uns als Fahrkartenschalter.

Durch die gestiegenen Betriebskosten sah sich der Vorstand gezwungen, die Fahrpreise in diesem Jahr geringfügig zu erhöhen. Nachdem auch schon der Mitgliedsbeitrag in diesem Jahr heraufgesetzt worden war, war es also nicht mehr möglich, auf diesem Weg eine Besserung der Vereinsfinanzen zu erreichen. Betroffen von dieser Maßnahme waren hauptsächlich die Kindertarife. Hier erhöhte sich der Fahrpreis von bisher 0,50 DM auf 1,- DM für eine Fahrt. Gleichzeitig entfielen die 3-Fahrtkarten, die bisher an Kinder und an Erwachsene ausgegeben wurden. Für unsere Schaffner vereinfachte sich der Fahrkartenverkauf dadurch wesentlich. Sie verkaufen nur noch Einzelfahrscheine zu 1,- DM – gültig für Kinder und Erwachsene. In Kürze geht die diesjährige Fahrsaison zu Ende. In den dann folgenden Wintermonaten soll die weitere Aufarbeitung der Lok 5 fortgeführt werden. -ns



DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF

Geschäftsstelle Bruchhausen-Vilsen zieht um

Wie jedem bekannt sein dürfte, befindet sich die Geschäftsstelle Bruchhausen-Vilsen zur Zeit in der Bahnhofstr. 61. Das Zimmer hat Herr Piecker an den DEV vermietet. Nachdem nun der Raum zum 31. 12. 1976 anderweitig benötigt wird, ist die Geschäftsstelle gezwungen, sich ein neues Domizil zu suchen. Ab Januar 1977 (das genaue Datum steht noch nicht fest) befindet sich das Büro der DEV-Geschäftsstelle Bruchhausen-Vilsen im Rathaus der Samtgemeinde. Die Anschrift (Postfach 1106) bleibt jedoch weiterhin dieselbe. Auch der Telefonanschluß (0 42 52 / 21 11) ändert sich nicht. Der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen möchte der Deutsche Eisenbahn-Verein an dieser Stelle recht herzlich für ihr Entgegenkommen danken. gh

Es tut sich was in Bruchhausen-Vilsen . . .

Waren Sie schon in den letzten zwei Monaten wieder einmal in Bruchhausen-Vilsen? Nein? Sie sollten ruhig wieder einmal vorbeischaun, denn: „Es tut sich was in Bruchhausen-Vilsen.“

Nachdem wir jahrelang keine neuen Fahrzeuge auf unseren Museumsbahngleisen vorstellen konnten, so hat unsere Fahrzeugfamilie in diesem Jahr gleich sechsfachen Zuwachs bekommen. Keine Angst, es sind keine Sechslinge, sondern alles verschiedene, einzigartige Fahrzeuge, die jedes für sich eine typische Kleinbahnbauart darstellen.

Da seien zunächst noch einmal die Wagen 4, ex Wangerooge, 11 aus Berlin, ex Franzburg, und 33 aus Berlin, auch ex Franzburg, erwähnt, über die schon in früheren Nummern dieser Zeitung berichtet wurde. Alle drei haben sich gut bei unserer Kleinbahn eingelebt, und sie hatten auch schon die Ehre, in Züge eingestellt zu werden.

Doch damit nicht genug. Im September trieb es auch die letzten beiden Berliner Fahrzeuge nach Bruchhausen-Vilsen. In gesundheitlich mehr oder weniger guter Verfassung holten wir den Wagen 10, ex Spreewaldbahn, übrigens ein ganz niedlicher Personenwagen, und den G-Wagen 37, ex Franzburg, per Tieflader von Berlin zu unserer Kleinbahn. Auch diese beiden Fahrzeuge dürften dem Leser durch Berichte aus dem Kurier bekannt sein, so daß ich auf eine Beschreibung der beiden verzichten möchte.

Als vorläufig letztes Fahrzeug kam dann im Oktober der zweiachsige Personenwagen Nr. 8, ex KAE Nr. 27, der seit Jahren schon bei Herrn Johann in Hük-

DEV-Ostermeeting 1977

Wie in jedem Jahr, so soll auch 1977 ein Meeting in der Osterwoche vom 2. 4. bis 11. 4. in Bruchhausen-Vilsen stattfinden. Auch diesmal geht es darum, die Strecke wieder für die nächste Saison auf „Vordermann“ zu bringen. Im Winter werden und wurden zwischen Heiligenberg und Asendorf viele neue Schwellen eingezogen, aber was nützt einem ein neues Stück Gleis, wenn es nicht richtig gestopft wird? Doch außer Stopfen gibt es noch eine Menge andere Arbeiten zu erledigen, so daß jeder seine Beschäftigung haben wird.

In altbewährter Weise wird vom Verein für die Unterkunft und die Verpflegung gesorgt, vorausgesetzt Sie schreiben mir rechtzeitig, von wann bis wann Sie kommen, und ob Sie in vereinseigenen Räumen oder lieber in einer Pension übernachten würden. Meine Adresse:

Jörg Reith, Weckenstr. 4, 3000 Hannover 91
Besonders würde sich der Verein freuen, wenn auch einmal ein paar ältere Mitglieder an unserem Meeting teilnehmen würden. Familienväter könnten vielleicht Frau und Kinder mitbringen, und während die Familie in Bruchhausen-Vilsen Urlaub macht, helfen die Väter bei der Museums-eisenbahn. Wir würden uns daher freuen, wenn auch Sie zu Ostern uns in Vilsen helfen könnten. Jörg Reith

keswagen abgestellt war, und sich leider in einem nicht mehr so ansprechendem Zustand befindet. Aber unserer Kleinbahnwerkstatt in Bruchhausen-Vilsen dürfte es gelingen, das Fahrzeug bald wieder einsatzfähig zu machen.

Übrigens, der Wagen Nr. 8, einigen vielleicht auch als „Hückeswagen“ bekannt, ist im Kurier Nr. 19 beschrieben.

Sie sehen: Es tut sich was in Bruchhausen-Vilsen. Sie sollten eben doch öfter einmal vorbeischaun. Jörg Reith

DEV PRESSE + INFORMATION

D-6000 Frankfurt/Main 1, Postfach 3523.

Das DEV-Referat für Presse und Info hat in der letzten Zeit folgende neue Werbeprospekte/Werbeblätter herausgegeben:

1. Einen neuen gelben Prospekt über die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen.
2. Einen Werbeprospekt für neue DEV-Mitglieder.
3. Ein farbiges Faltblatt über die Schönheiten der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen.
4. Werbeblatt für unsere Zeitschrift „die museums-eisenbahn“.

Des weiteren sind erhältlich: DEV-Fahrzeugliste, Fahrpreise auf der Museums-Eisenbahn, Sonderdruck aus dem „eisenbahn-magazin“ Nr. 6/76 mit dem Titel „DEV: 10 Jahre unter Dampf“.

Helfen Sie mit, bei Eisenbahn-Veranstaltungen, Sonderfahrten, Ausstellungen, bei Firmen usw. die DEV-Werbeprospekte zu verteilen oder auszulegen.

Alle Unterlagen sind bei obengenanntem Referat zu beziehen.

Entwicklung der Fahrgastzahlen in der Saison 1976

Die Saison begann wie viele andere zuvor auch. Die Fahrgastzahlen waren durchschnittlich die gleichen wie im Vorjahre. Lediglich das Pfingstwochenende mit seinem Zweizug-Betrieb ragte weit aus den Ergebnissen der anderen Wochenenden heraus. Dann kam die Jubiläumsfeier zum 10jährigen Bestehen der Museums-Eisenbahn. Und mit ihr kam ein spürbarer Anstieg der Beförderungsfälle. Insbesondere die vielen Presseberichte, die in den verschiedensten Zeitungen nach dem Jubiläum erschienen, scheinen vielen Besuchern die Museums-Eisenbahn nahegebracht zu haben; ein Zeichen dafür, daß breit angelegte Werbung sich durchaus lohnt. Insbesondere an den Samstagen im August hatte die Zugmannschaft oftmals Mühe, die vielen Reisegruppen in dem verkehrenden Zugpaar unterzubringen. Für 1977 wird man sich überlegen müssen, ob es sich nicht lohnt, an Samstagen im Juli und August zwei Zugpaare verkehren zu lassen. In diesem Jahr hätte man sie bisweilen jedenfalls gebraucht.

Eine genaue Betriebsstatistik, die auch die Beförderungsfälle der Saison 1976 enthält, wird Ende des Jahres erscheinen. Sie wird, wie in den Vorjahren, zumindest in Auszügen, in der „museums-eisenbahn“ veröffentlicht. gh

OEG-Packwagen 26

Wird der alte HSA-Wagen aus der Sandgrube in Bruchhausen-Vilsen bald wieder fahren?

Fast könnte man es meinen, wenn man sich den OEG-Packwagen einmal anschaut, der zur Zeit in unserer Werkstatt steht. Denn so wie dieses Fahrzeug aussieht, so ohne Bleche, die Holme teilweise ganz weggerottet, das Dach mit Bauhölzern abgestützt, könnte man eine Aufarbeitung des Sandkühlenwagens als auch nicht umfangreicher bezeichnen. Doch Scherz beiseite, der Wagen 26 hatte dringend eine gründliche Aufarbeitung nötig. Bleche und Balken sind abmontiert, und sollen sobald vorhanden, durch nagelneue ersetzt werden. Wenn die Instandsetzung dieses Fahrzeuges uns gelingen sollte, und keine Angst, es wird uns gelingen, so dürften uns unsere anderen Museumsbahnfahrzeuge bei der Aufarbeitung keine großen Schwierigkeiten bereiten. Die Hauptuntersuchung des Wagens 26 grenzt fast an einen Neubau.

Und was uns begeistert, ist, daß man vor Jahren noch solch ein Fahrzeug verschrottet hätte. Die Aufarbeitung eines solchen Wagens wird zwar teuer, doch, so meine ich, zahlt sie sich schon bald aus, weil an diesem Fahrzeug in den nächsten zehn Jahren keine größeren Mängel zu erwarten sind. So gesehen hätte der Sandkühlenwagen vielleicht doch eine winzige Chance. J. R.

Pflegefälle

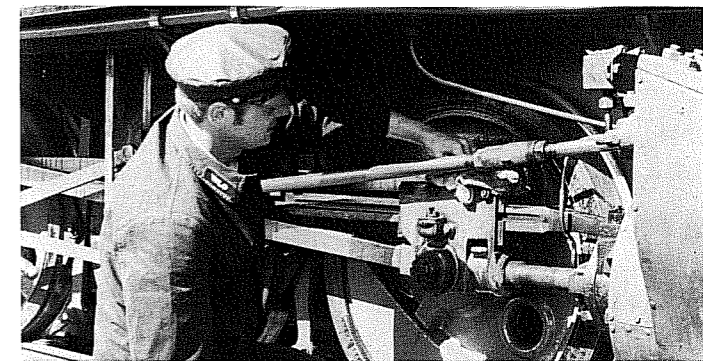
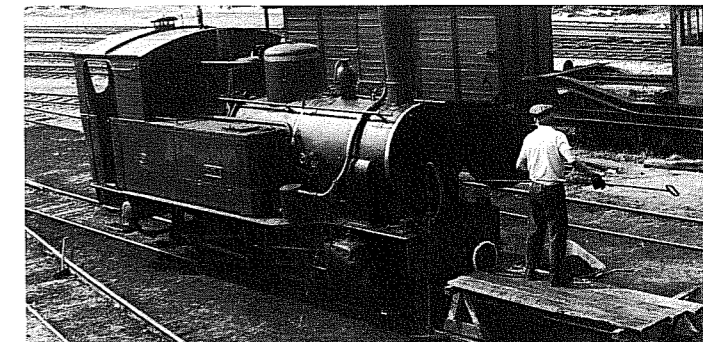
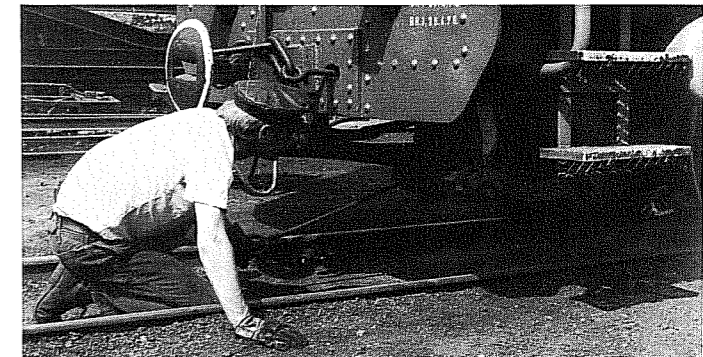


Foto: Claus Hanack
Eberhard Kunst
Gerd Schrammen



Lok „Spreewald“ nimmt das erste Wasser aus dem ehemaligen OHE-Kran. Foto: E. Kunst



Letzttagsbrief mit Post-Sonderstempel

Der aus Anlaß des 10jährigen Jubiläums der DEV Museums-Eisenbahn auf dem Postamt 1 in Bruchhausen-Vilsen geführte Post-Sonderstempel wird mit dem letzten Betriebstag der Museums-Eisenbahn nicht mehr verwendet. Im Betriebsjahr 1977 erhält der Stempel ein neues Motiv. Da es vielen Freunden nicht möglich war, sich diesen Sonderstempel zu beschaffen, hat der DEV einen Letzttagsbrief herausgegeben. Dieser Briefumschlag ist versehen mit den Stempeln der Fahrkartenausgaben Asendorf und Bruchhausen-Vilsen sowie dem Sonderstempel der Deutschen Bundespost. Sie erhalten den Letzttagsbrief gegen Voreinsendung von DM 2,- auf das Postscheckkonto Hamburg: 1617-208 des Deutschen Eisenbahn-Vereins, D-3094 Bruchhausen-Vilsen.

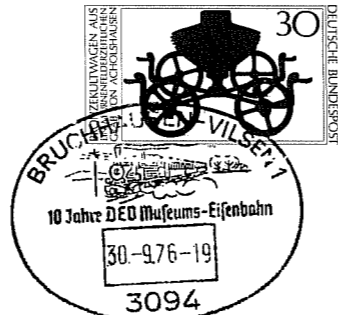
Letzttagsbrief 30. Sept. 1976

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands

Vor Einlieferung bei der Deutschen Bundespost befördert im Packwagen der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands am letzten Betriebstag 1976 von Asendorf nach Bruchhausen-Vilsen.

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands
26. SEP. 1976
Fahrkartenausgabe
Asendorf

Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands
26. SEP. 1976
Fahrkartenausgabe
Bruchhausen-Vilsen



Drucksache
Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
Postfach 1106
3094 Bruchhausen-Vilsen

DEV-Kleinbahnromantik

Bekanntlich besteht eine Eisenbahn nicht nur aus einem Schienenstrang und einem Zug darauf. Vielmehr sind daneben notwendig die Bahnsteige, diverse Gebäude, Signalanlagen, um nur einiges zu nennen und ein Bahnbetriebswerk mit seinen zahlreichen Versorgungsanlagen, die besonders auf den Dampflokfreund große Anziehungskraft ausüben. Unser Bw bestand bis vor kurzem aus einem großen Berg von Steinkohlenbriketts und einem reichlich dimensionierten Gartenschlauch, der sowohl zum Wassernehmen als auch zum Auswaschen der Lokomotiven diente. Hier hat sich im letzten Sommer jedoch einiges getan.

Am schmalen Ende des Kohlebensens entstand eine Bekohlungsfläche, ein kleiner Holzpodest in Höhe des Umlaufble-

ches der Loks. Darauf ein kleiner Haufen Kohle für etwa einen Betriebstag ausreichend, stets griffbereit, schnell und fast mühelos in den Kohlekasten der Dampflok zu schaufeln. Besonders bewährt hat sich diese ebenso einfache wie zweckmäßige Einrichtung zwischen den beiden Nachmittagszügen, da der Fahrplan hier nur wenig Zeit zum Aufrüsten der Lokomotiven läßt.

Daneben steht zur Freude des Personals und der Fotofreunde ein wesentlich komplizierterer Mechanismus: ein Wasserkran. Bis vor kurzem noch in Bleckede beheimatet, schien er durch seine Proportionen, den zahlreichen Schnörkeln und Ornamenten geradezu prädestiniert für unsere historische Kleinbahn. Jeder mag sich bei einem Besuch in Bruchhausen-Vilsen selbst davon überzeugen.

Allen, die durch Verhandlungen, der Organisation des Transportes und die Aufstellung seiner Inbetriebnahme ermöglichen, sei an dieser Stelle Anerkennung ausgesprochen.

An der Tatsache, daß wir auf anderen Gebieten noch „im Finstern tappen“, kann die dritte Neuerung zwar wenig ändern, zumindest beleuchtet sie aber die Kohlebühne und den Wasserkran. Es ist die Rede von einer weiteren alttümlichen Mastlampe, die der am anderen Ende des Kohlebensens entspricht. Ihren Strom bezieht sie zwar durch ein vorschriftsmäßiges Erdkabel, doch wurde sie durch eine Freileitungsattrappe mit der anderen Laterne verbunden, um einen gewissen historischen Effekt zu erzielen.

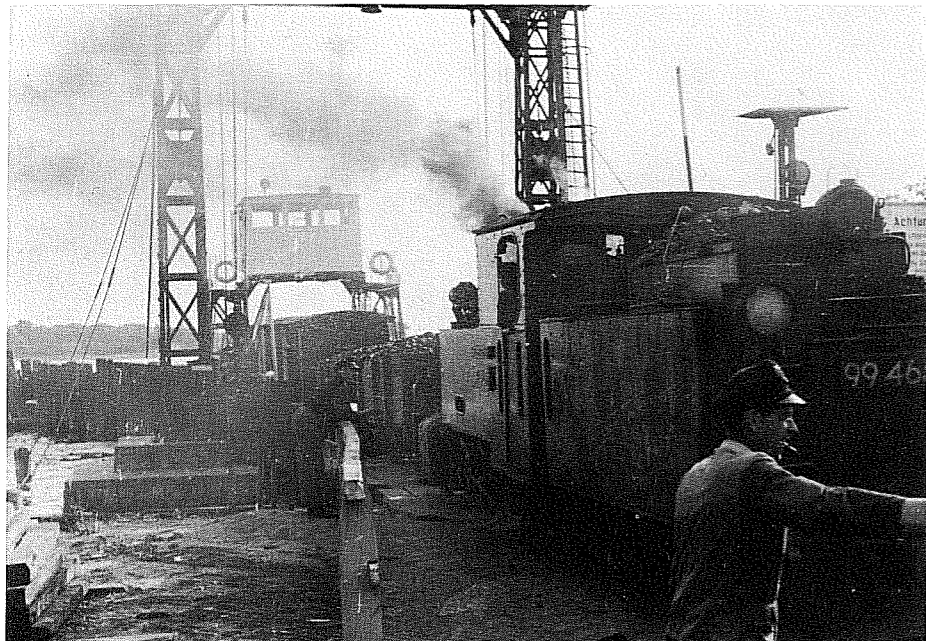
Wolfgang Schneider

Foto: Eberhard Kunst



seebädern hervorragende Bedeutung, so waren die beiden anderen nach der Verbesserung der Straßenverhältnisse auf der Insel und der zunehmenden, individuellen Motorisierung infolge Bedeutungslosigkeit dem Tod geweiht. Beide Strecken hatten vornehmlich noch Güterverkehrsaufgaben zu erfüllen und bedienten keine prominenten Badeorte. Die noch verbliebene Strecke dient heute nur noch dem Reiseverkehr, nachdem der Güterverkehr am 12. 9. 1967 infolge Verkehrsträgerwechsels an den öffentlichen Kraftverkehr übergegangen ist. Bis zu diesem Zeitpunkt waren ohnehin als Gütertarifpunkte nur noch die Bahnhöfe Göhren, Phillipshagen, Sellin und Binz Ost — dieser sogar nur für den Binnenverkehr der Schmalspurstrecke — zugelassen. Anlässlich des Fahrplanwechsels

Auf dem Bahnhof Fährhof „riecht“ es nach Dampfbetrieb, Teer und Salzwasser.



Die Schmalspurbetriebe der Insel Rügen

gestern, heute und morgen

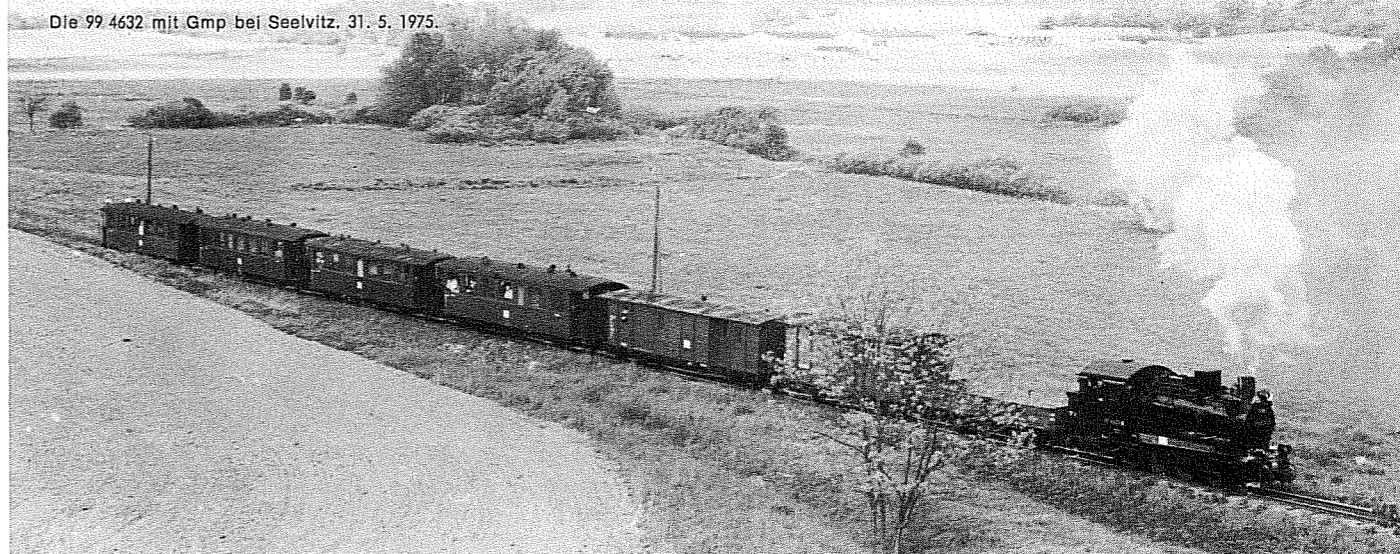
Der Insel Rügen als einstige Domäne der Schmalspurbahn ist schon in Beiträgen verschiedener Fachorgane hinreichend Erwähnung getan worden. Nachdem bereits zwei Strecken auf der Insel Opfer der Rationalisierung wurden, stimmt es die Freunde der Museumseisenbahn um so erfreulicher, daß die DR sich nunmehr offiziell zu einer unbefristeten Weiterführung des Betriebes auf der noch verbliebenen Strecke Putbus — Göhren im Sinne eines Museumsbetriebes entschließen konnte. Das, obwohl auch hier ein defizitäres Betriebsergebnis erwartet werden muß, zumal die Inanspruchnahme der zahlreichen Fahrpreisermäßigungen auf dieser Strecke dem Grundsatz der Preisstabilität folgend kaum unterbunden werden kann.

Dabei kann nicht unerwähnt bleiben, daß der Charakter und der Verkehrswert der Strecke Putbus — Göhren ein grundsätzlich anderer ist, als der der aufgelassenen Strecken Altefähr — Putbus und Bergen — Altenkirchen. Hat die noch bestehende Strecke für den naturgemäß saisonal stark schwankenden Reiseverkehr von und nach den an ihr gelegenen Ost-

sels am 12. 9. 1967 wurde auf der Strecke Altefähr — Putbus der Gesamtverkehr eingestellt. Die Strecke Bergen — Altenkirchen hielt sich aus später anzugebenden Gründen noch bis zum 31. 3. 1971. In diesem Zusammenhang ist nicht uninteressant, daß 1966, also im letzten vollen „Güterverkehrs-jahr“ für die Rügenbahnen einer Einnahme von 236 000,— Mark die Kosten von 1,8 Millionen Mark gegenüberstanden. Die Fortsetzung des Betriebs auf allen Strecken für den Reise- und Güterverkehr hätte nach Ansicht von Experten Investitionen im Umfang von 2,7 Mill. Mark erfordert. Da Grundmittel und Fahrzeuge zudem verschlissen waren, hätte die Frage der Anschaffung von Schmalspuranlagen- und -rollmaterial in dem erforderlichen Umfang Kopfzerbrechen bereitet. Das unterstreicht, wie weit der Entschluß der DR, den Betrieb auf namhaften Schmalspurstrecken fortzusetzen, erfreulicherweise ökonomische Interessen hinter verkehrsgeschichtliche Motive zurückstellt. Zum Rollmaterial seien einige Daten aus dem letzten vollen Betriebsjahr aller schmalspurigen Rügenbahnen angemerkt:

Im zuständigen Bahnbetriebswerk Putbus waren 15 Dampfloks beheimatet, davon 3 Heißdampfmaschinen, 9 Vierzylinder-Naßdampfmaschinen und 3 dreiachsige

Die 99 4632 mit Gmp bei Seelwitz. 31. 5. 1975.



Gmp mit Lok 99 4633 in Göhren. 1971.
Foto: H. J. Hentzschel





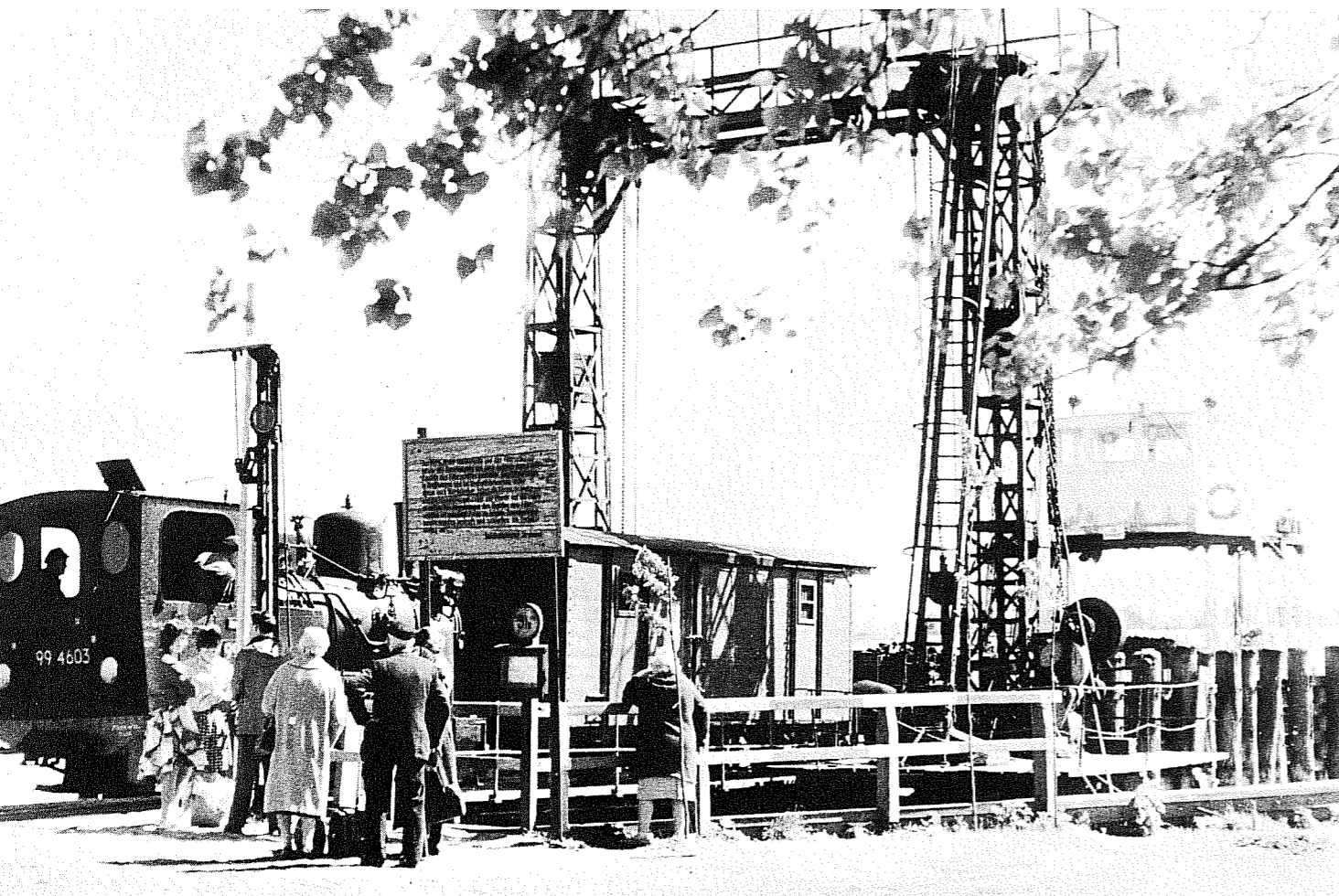
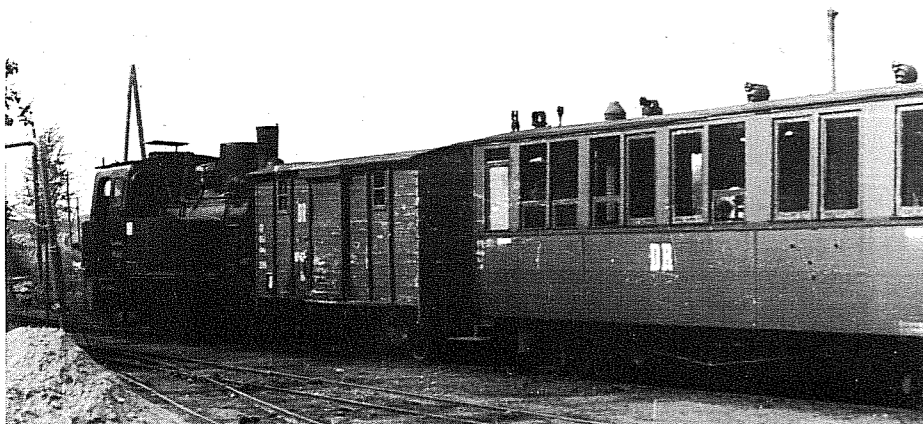
Schleppenderloks. Ferner kamen im gleichen Jahr (1966) die Maschinen 99 4801 und 99 4802 der ehemaligen Kleinbahnen des Kreises Jerichow I hinzu. Die tägliche Laufleistung wurde mit durchschnittlich 200 km und die Einsatzzeit mit 15 Stunden je Tag angegeben. Wegen der Großflächigkeit des bedienten Gebietes konnte auf die Unterhaltung von vier weiteren Außenstellen des Bw Putbus, in Garz und Göhren auf dem Südnetz sowie in Bergen und Altenkirchen auf dem Nordnetz nicht verzichtet werden. Da eine Schmalspurverbindung zwischen beiden Teilnetzen nicht bestand, mußten zur Ausführung größerer Arbeiten die Maschinen der Strecke Bergen — Altenkirchen (Nordnetz) auf Normalspurwagen von Bergen nach Putbus überführt werden. Die auf dem Nordteil des nördlichen Netzes stationierten Loks mußten hierzu zunächst zwischen Fährhof und Wittower Fähre trajektiert werden, was sonst nicht üblich war und besonderer Vorkehrungen bedurfte.

Bedenkt man noch den Arbeitsumfang, der sich aus der Unterhaltung der rund 90 Personenwagen, 10 Gepäckwagen und

Kleinbahnhof Bergen im Jahre 1963.
Foto: O. W. Laursen

Im Bahnhof Neuendorf kann Wasser genommen werden. Das Unikum von Pulsometer fördert von der Lok selbst angepumptes Wasser aus dem Brunnen.

Wittower Fährhof im Mai 1963.



DR 99 556 verläßt die Wittower Fähre. 1963.
Foto: O. W. Laursen

Trajektschiff M/F „Bergen“. 1963.
Foto: O. W. Laursen



Da die Fährbrücken von Loks im allgemeinen nicht befahren werden, müssen Schutzwagen zwischen die zu trajektierenden Güterwagen und die Maschine gestellt werden. Besetzte Reisewagen werden ebenfalls nicht trajektiert. Über Kettenzüge kann die Fährbrücke vertikal bewegt werden, die Verbindung der Brücke mit dem Trajekt erfolgt durch einen Hakenverschluß in der Brücken- bzw. Schiffsstirnseite.

Güterzug verläßt Wiek. 1963. Foto: O. W. Laursen

300 Güterwagen — diese wiederum verschiedenster Baujahre, Hersteller und Konstruktionen — ergab, so rundet sich das Bild zur Aussage ab, daß eine Betriebsfortführung auf allen Strecken bar jedes wirtschaftlichen Erfordernisses nur aus verkehrshistorischen Rücksichten nicht in Frage kommen konnte.

Da jedoch die Strecke Bergen — Altenkirchen mit ihrem Trajektstück eine wirkliche Rarität im Schmalspurnetz der DR darstellte, sei ihr eine kurze, illustrierte Reminiszenz gewidmet.

Begeben wir uns auf den Bergener Schmalspurbahnhof, den Bahnhof Bergen (Rügen) Ost! Auch hier ein Wort vorweg: Als „seebadender“ Eisenbahnfreund mußte man sich — wollte man nicht eine Nacht in der Inselhauptstadt verbringen — damit begnügen, die gesamte Strecke nicht an einem Tag hin und zurück fahren zu können. Drei Reisezüge verkehrten mit Trajektanschluß nach Altenkirchen, wäh-



rend in der Gegenrichtung nur der Früh- und der Mittagszug durchgehende Verbindungen boten.

Unseren Zug führt die Maschine 99 4643, dahinter ein zum Packwagen umgebauter G-Wagen und eine unverständlich lange Schlange Reisezugwagen, am Schluß einige Güterwagen. Bei der Anzahl der Reisenden — etwa 10 — durchzuckt uns schon der Schreck, „...daß das nicht mehr lange gut gehen kann...“. Auch wegen der „Bandwürmer“, die DR gibt auf derartigen Strecken Zettelfahrkarten aus, ist Lösung im Zuge natürlich selbstverständlich. Der Wunsch, bis Altenkirchen fahren zu wollen, löst erwartungsgemäß beim Zugpersonal mitleidiges Lächeln aus (...ach ihr unverbesserlichen Eisenbahnarren...), läßt uns aber in den Besitz der vollen Kartenlänge gelangen. Das Lächeln wird erklärlicher als wir bereits nach einigen Haltepunkten einzige Passagiere sind. Der Binnenreiseverkehr der Schmalspurstrecke ist unumkehrbar durch die Motorisierung auf den Nullpunkt gesunken, kaum jemand steigt zu. Im Bahnhof Bubkevitze wird „gekreuzt“ (km 10,5). Das geschieht nach den bei der DR auf verkehrsschwachen Nebenstrecken angewandten Betriebsvorschriften für den vereinfachten Nebenbahndienst (BND), d. h. der Zugführer des im Buchfahrplan besonders bezeichneten Zuges schließt seinen Zug auf einem Kreuzungsgleis ein, während der andere Zug seinen Halt vor der Trapeztafel durch Achtungssignal signalisiert. Nachdem der Zugführer des eingeschlossenen Zuges den Fahrweg für

den vor der Trapeztafel haltenden Zuges gesichert hat, wird das Signal „Kommen“ gegeben. Die Abwicklung der Kreuzung wird dem Zugleiter für die gesamte Strecke, der zugleich Aufsicht in Bergen Ost ist, durch Zuglaufmeldung bestätigt. Die Maschine des kreuzenden Zuges ist eine aus Sachsen überführte Mallet-Lok mit der Betriebsnummer 99 587, die durch den nachträglichen Anbau der Luftbehälter und -leitungen etwas grotesk aussieht. Auch auf den Rügenbahnen wird nicht mehr „bindfadengebremst“, wie die Sachsen zur Anwendung der Heberlein-Seilzugbremse sagen würden.

Bei km 18,5 wird der Bahnhof Trent erreicht. Er gehört zu den vier besetzten Dienststellen und hat, wie auch Bergen Ost, Wiek und Altenkirchen, Abfertigungsbefugnisse für den Reise- und Güterverkehr. Für die übrigen Gütertarifpunkte der Strecke, die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Bubkevitze, Kartzitz, Lipsitz, Neuendorf, Patzig, Tribkevitze und Zirmoisel ist Bergen Ost als Bereichsgüterabfertigung zuständig.

Doch unser Zug nähert sich dem sicherlich interessantesten Stück der Rügenbahnen, der Trajektstrecke Wittower Fähre — Fährhof. Von fern sind bereits die Portale der Fähranlagen zu erkennen, Wittower Fähre ist erreicht — außer Gleisanlagen gibt es sonst hier nur ewigen Wind. Die eigenartige Romantik dieses Fleckchens Eisenbahn wird durch seine Verlassenheit — ringsumher keine Siedlung, ja nicht ein einziges Bahnhofsgebäude — geprägt. Der Seegang ist mäßig

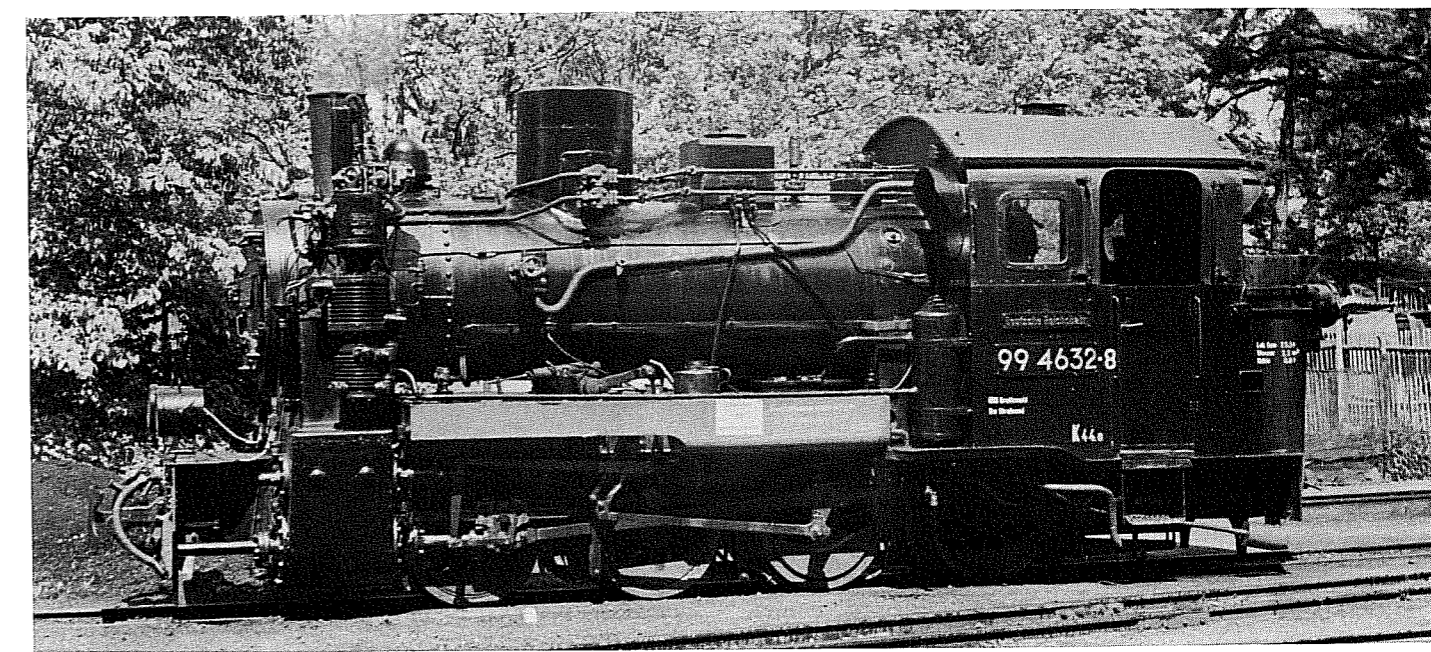
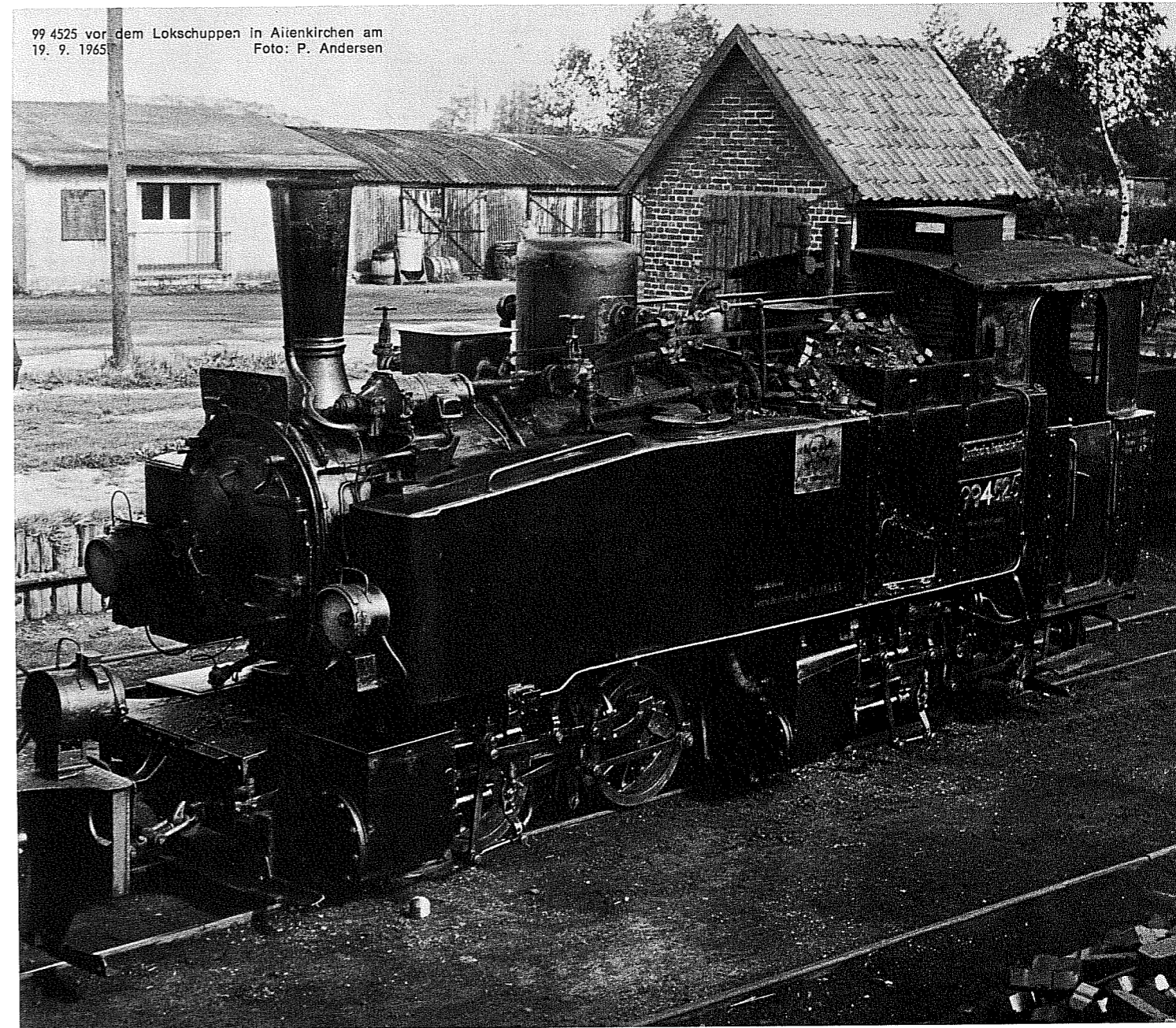
stark und ab und zu spritzen die am Bollwerk zerberstenden Wellen weit aufs Land.

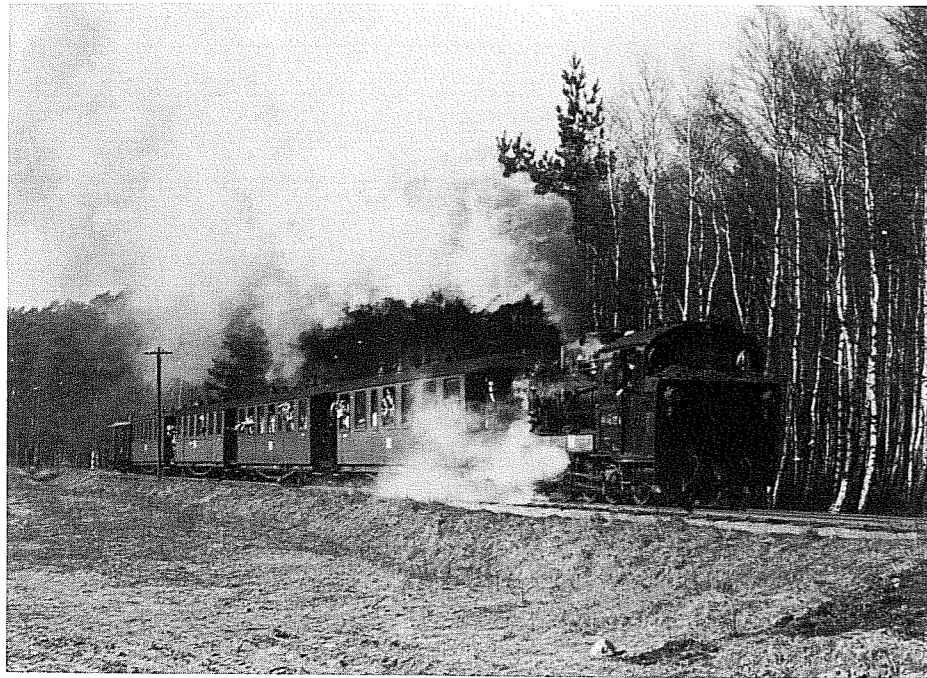
Indes bringt das Fährschiff bereits einige Güterwagen, die mit Hilfe der nach der Nordseite überzusetzenden Wagen abgezogen werden — Kohle für Altenkirchen und Wiek war vom letzten Zug noch nicht trajektiert. Die für Richtung Süden vorher übersetzenden Wagen werden jetzt als Vorstellfahrzeuge benutzt, da die Fährausleger von Loks nur im Ausnahmefall befahren werden dürfen. Das Geschäft geht eine Weile hin und her und uns wird immer klarer, warum zwischen kursbuchmäßiger Zugankunft auf der einen und Abfahrt auf der anderen Seite bis zu 50 Min. liegen. Loks stehen auf beiden Seiten nur zur Verfügung, wenn Züge verkehren und während sie zur Verfügung stehen muß auch der stärkste Güterverkehr trajektiert werden können, zumal außerdem bis zur Abfahrt eine beträchtliche Zugbildungsarbeit zu leisten ist. Wieviel unkomplizierter sind da die Reisenden, sie nehmen — so auch wir — auf dem Fährboot irgendwo zwischen Reeling Güterwagen ihren Stehplatz ein. Fünf Minuten Fahrt und wir sind in Fährhof, dem größeren beider Fährbahnhöfe und gleichzeitigen Heimathafen der Trajekte. Es lohnte sich gleich mit der ersten Fährfahrt überzusetzen: Eine „Inspektion“ der Fährhofer Seite gibt uns Gelegenheit, manches Detail kennenzulernen. Neben dem Fährbett liegt das Ersatzschiff von gleicher Bauart wie die diensttuende Fähre. Der Fährbetrieb wird durch einen Kapitän ge-

Zugzusammenstellung in Göhren. 1971. Foto: H. J. Hentzschel



99 4525 vor dem Lokschuppen in Aitenkirchen am 19. 9. 1965. Foto: P. Andersen

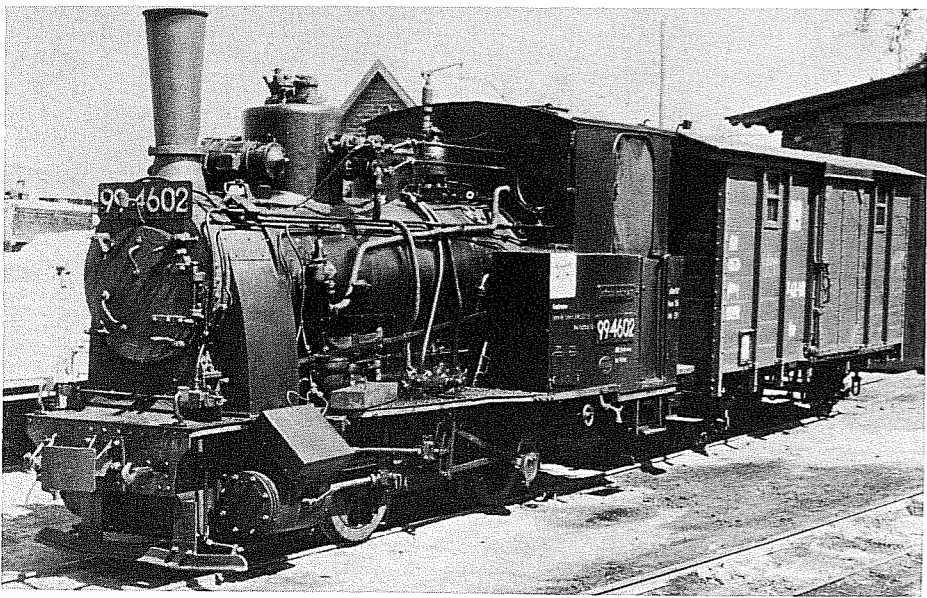




99 4632 transportiert Urlauber an die Ostsee.
22. 3. 1974.

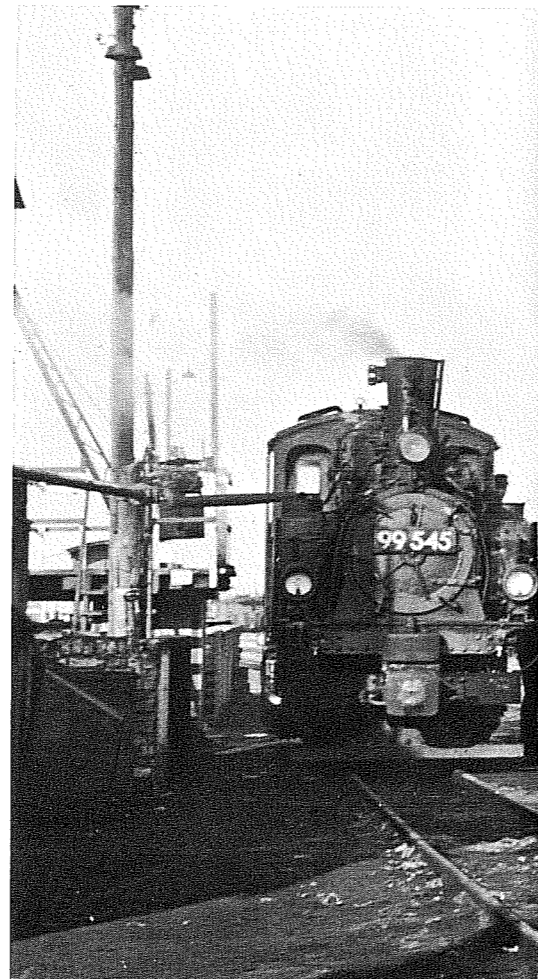
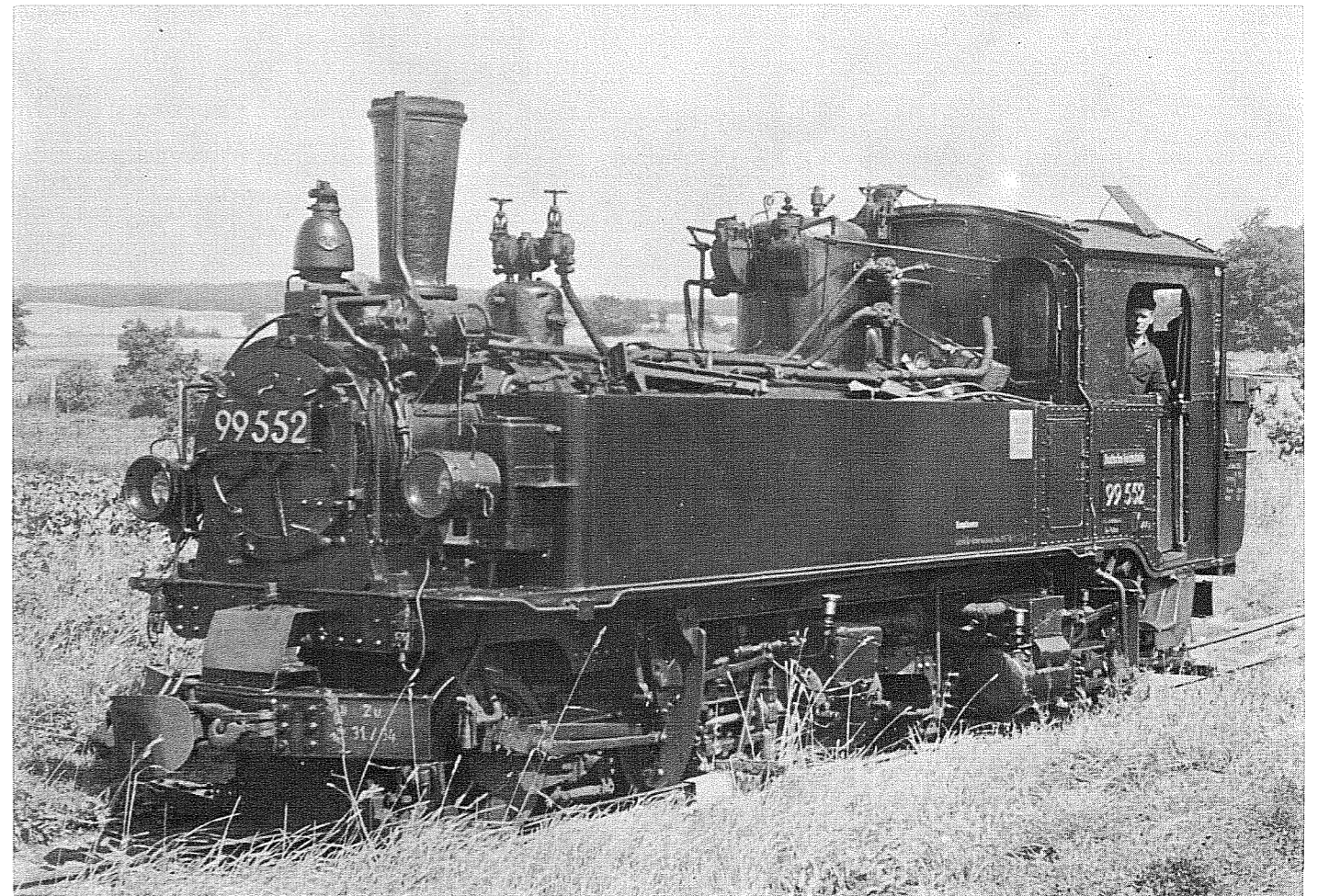
Die ehem. RüKB 7m, Bn2t, 1896/1560 Vulcan, vor dem Heizhaus in Altenkirchen.

99 4602 (ex RüKB 7m) in Garz. 1963.
Foto: O. W. Laursen



DR 99 552 (ex Mügeln, ex Putbus) kurz vor der Verschrottung. 1967.

Das Heizhaus in Putbus im Jahre 1963.
Foto: O. W. Laursen

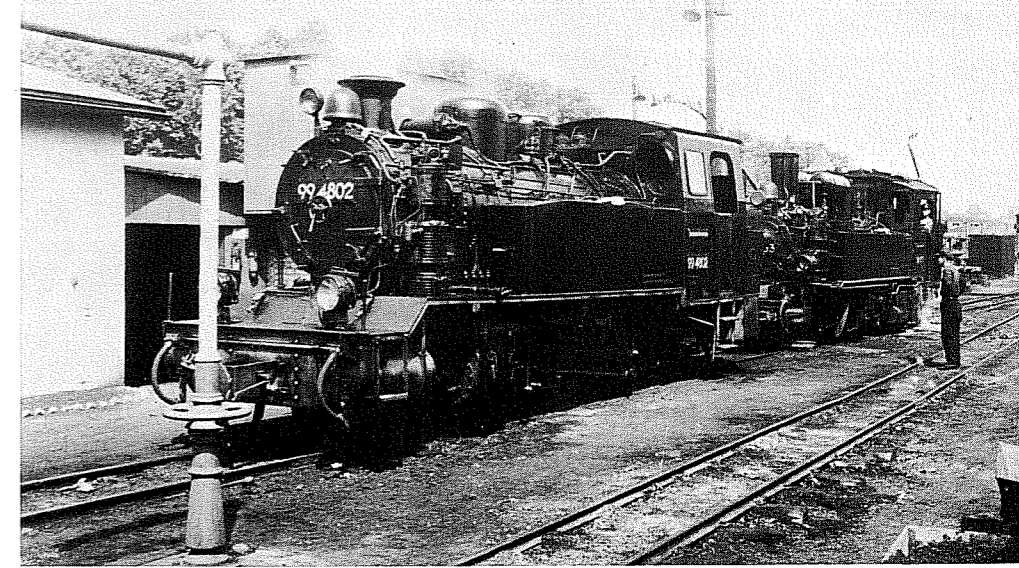




Personenwagen 971-208 (Bj. 1900) in Bergen.
Foto: O. W. Laursen

DR Personenwagen 970 282 in Putbus. 1963.
Foto: O. W. Laursen

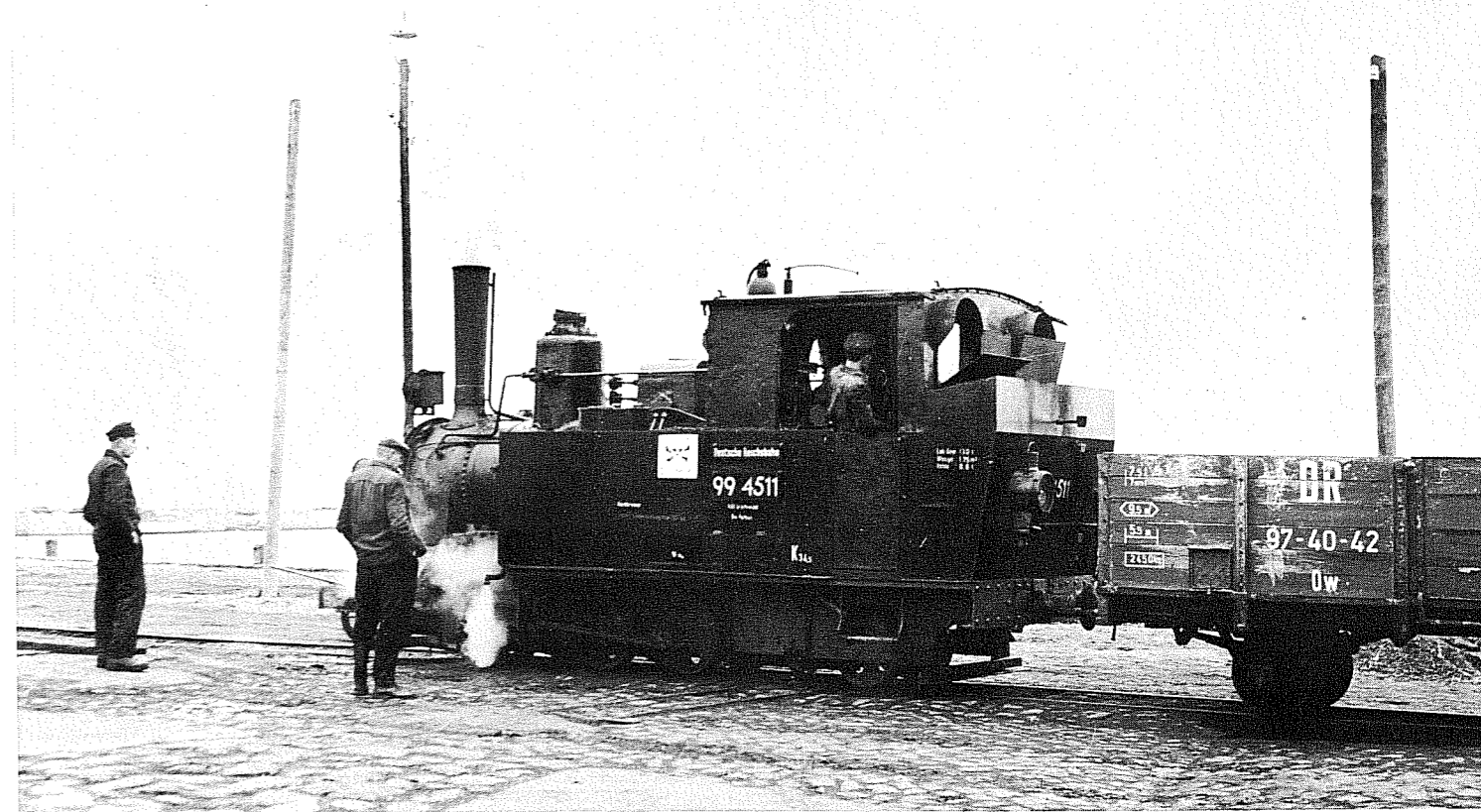
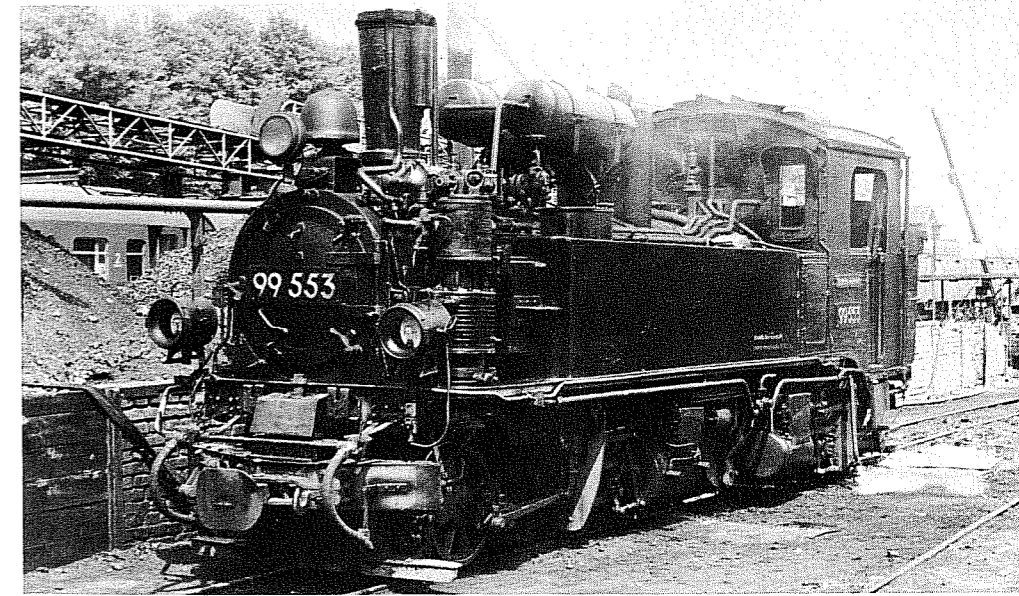
Gmp zwischen Altefähr und Garz. 1963.
Foto: O. W. Laursen

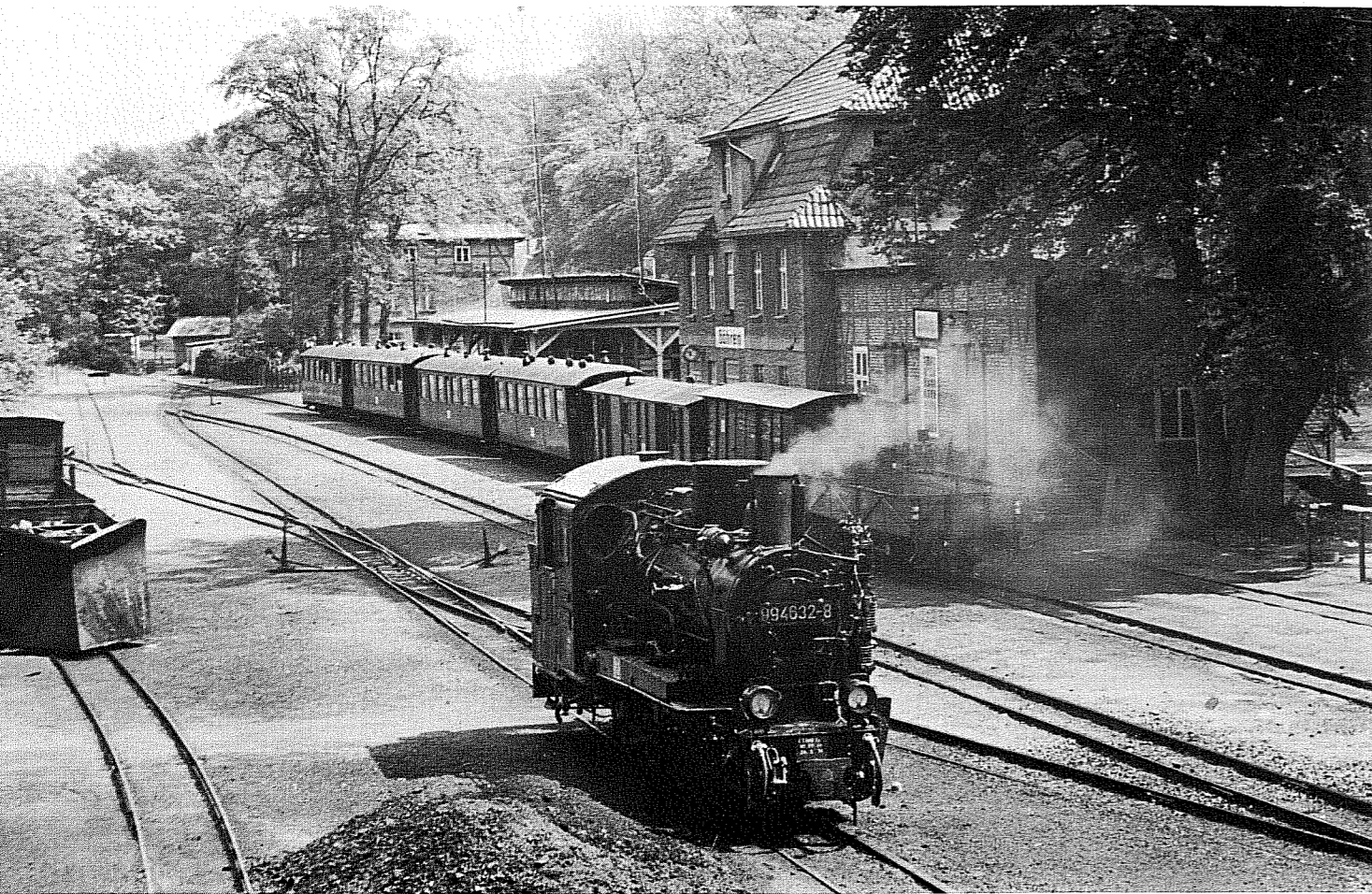


99 4802 und 99 533 in Putbus. 1966.

DR 99 533 in Putbus. August 1966.

Abfahrtsbereiter Güterzug in Wiek. 1963.
Foto: O. W. Laursen





Übersicht der Dampflokomotiven

1. Bis 1950 beschafft:

Betriebsnummer	RüKB	PLB	DR	Gattung	Herstellerangaben	Außerdienststellung
1n	—	—	—	Bn2t	Vulcan 1895/ 1488	1922
2n	—	—	—	Bn2t	Vulcan 1895/ 1489	1932
3n	—	—	—	Bn2t	Vulcan 1895/ 1490	vor 1928
4n	201	—	—	Bn2t	Vulcan 1895/ 1491	ca. 1949
5n	—	—	—	Bn2t	Vulcan 1895/ 1492	vor 1928
6n	202	—	—	Bn2t	Vulcan 1895/ 1494	ca. 1949
7m	203	99 4602	—	Bn2t	Vulcan 1896/ 1560	1964
8m	204	—	—	Bn2t	Vulcan 1896/ 1561	ca. 1949
9m	205	99 4603	—	Bn2t	Henschel 1912/11347	1965
11°	221	—	—	Cn2t	Hanomag 1902/ 3809	ca. 1947
12°	222	—	—	Cn2t	Hanomag 1910/ 5966	ca. 1947
31nn	241	99 4521	—	B'Bn4t	Vulcan 1902/ 2010	1965
32nn	242	99 4522	—	B'Bn4t	Vulcan 1902/ 2013	1963
33nn	243	99 4523	—	B'Bn4t	Vulcan 1905/ 2172	1965
34nn	244	99 4524	—	B'Bn4t	Vulcan 1908/ 2451	1965
35nn	245	99 4525	—	B'Bn4t	Hanomag 1911/ 6227	1966
51M	257	99 4631	—	Dn2t	Vulcan 1913/ 2896	—
52M	258	99 4632	—	Dn2t	Vulcan 1914/ 2951	—
53Mh	259	99 4633	—	Dn2t	Vulcan 1925/ 3851	—
—	265	99 4621	—	C2'n2t	Hagans 1901/ 441	1965

2. Nach 1950 durch die DR eingesetzt:

99 545	B'B'n4vt	Hartmann	1904/ 2847	1967
99 552	B'B'n4vt	Hartmann	1908/ 3205	1967
99 553	B'B'n4vt	Hartmann	1908/ 3206	1968
99 556	B'B'n4vt	Hartmann	1908/ 3209	1967
99 567	B'B'n4vt	Hartmann	1910/ 3449	1966
99 570	B'B'n4vt	Hartmann	1910/ 3420	1966
99 587	B'B'n4vt	Hartmann	1913/ 3607	1970
99 595	B'B'n4vt	Hartmann	1914/ 3735	1966
99 604	B'B'n4vt	Hartmann	1914/ 3792	1970
99 4511	C1'n2t	Krauss	1899/ 4113	1966
99 4651	Cn2	Henschel	1941/25979	1968
99 4652	Cn2	Henschel	1941/25983	1968
99 4653	Cn2	Jung	1944/10123	1968
99 4643	Dn2t	Orenst. & K.	1922/ 9682	1970
99 4644	Dn2t	Orenst. & K.	1923/10501	1970
99 4901	1'Dh2t	Henschel	1938/24367	—
99 4802	1'Dh2t	Henschel	1938/24368	1973

von den ehemaligen Jüterbog — Luckenwalder Kreiskleinbahnen. Alle drei Cn2-Maschinen der Gattung K 33.6 wurden nach dem Verkehrsträgerwechsel auf ihrem Stammnetz Luckenwalde/Jüterbog — Hohenseefeld — Dahme wegen ihres noch guten Zustandes (Baujahre 1941 bis 1944) und der Möglichkeit, dank ihrer Schlepptender reichlich Betriebsstoffe bevorzugen zu können, 1964 hierher umgesetzt.

Der Aufenthalt in Fährhof erlaubt uns noch eine weitere kleine geschichtliche Reminiszenz. Die Rügenschens Schmalspurstrecken selbst wurden in kurzer Bauzeit 1895—1896 errichtet und von den „Rügenschens Kleinbahnen A.G.“ (Rü.K.B.) betrieben. 1935 wurden z. B. folgende Betriebsleistungen registriert:

296 228 Beförderungsfälle
176 beförderte Kilotonnen Gut
4 443 420 geleistete Personenkilometer
2 078 037 geleistete Tonnenkilometer
1940 gingen die Rügenbahnen in den „Pommerschen Landesbahnen“ auf und verloren somit die Rechtsstellung einer Aktiengesellschaft. Am 1. 4. 1949 erfolgte die Übernahme aller Strecken, auch der „Pommerschen Landesbahnen“ durch die DR. Zur Zeit der größten Ausdehnung betrug die Streckenlänge des Rügenschens Schmalspurnetzes 104 km.

Doch setzen wir unsere Fahrt in dem in Fährhof gebildeten GmP (der Nummer 1271 nach ist es eigentlich keiner!) fort. Hinter einer Reihe von offenen Güterwagen mit Kohle und Düngemittel folgen drei „Puppenwagen“ mit 3,7 m Achsstand und je 20 Sitzplätzen und ein ebenfalls noch aus der Zeit der Rü.K.B. stammender Zweiachs-Gepäckwagen.

Die Strecke führt längs des Breetzer Boddens in vielen Windungen in Richtung Wiek (Rügen). Offensichtlich hat der Landerwerb der Bahngesellschaft enorme Schwierigkeiten verursacht und eine gradlinigere Trassenführung nicht erlaubt. Die Landschaft ist wunderbar und bietet einen weiten Blick über diesen nördlichsten Teil der Insel.

Wiek ist erreicht, ein romantischer kleiner Hafen liegt direkt am Bahnhof, für den ein Teil der Wagenladungen bestimmt ist. Eine Zweigstrecke führte früher von hier bis zur Lotsenstation auf dem Bug. Nach der Weiterfahrt werden zwei Bedarfshalte ausgelassen — außer uns gibt es keine Fahrgäste —, so daß nach 12minütiger Fahrt der nördlichste Bahnhof der DR, Altenkirchen, erreicht ist.

„Endstation — Aussteigen“ — ein interessantes Stück deutsches Schmalspurbahngeschichte allein bleibt in unserer Erinnerung zurück und läßt uns bei einer Fahrt mit der künftigen Museumsbahn Putbus — Göhren um so bewußter Rügenschens Schmalspuratmosphäre genießen.

Literaturhinweise:

Broschüre „75 Jahre mit dem „Rasenden Roland“ durch die Insel Rügen“, DDR. „der modelleisenbahner“, DDR: Nr. 1/67, 11/74.

„Die Schmalspurbahn“: Nr. 15/70, 16/70.

Walter S.: „Henschel 25983“, Geschichte einer kleinen Dampflokomotive und ihrer BR.

„Die Kleinbahn“, Verlag Wolfgang Zeunert, Heft 25/66, 53/71.

Göhren, Endstation mit Lokschuppen des südlichen Streckenteiles.



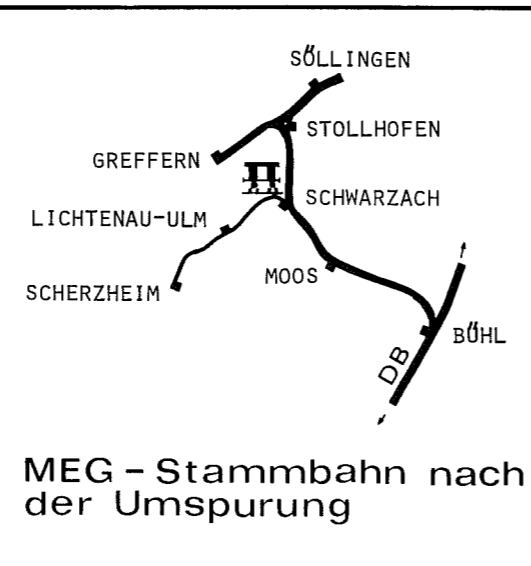
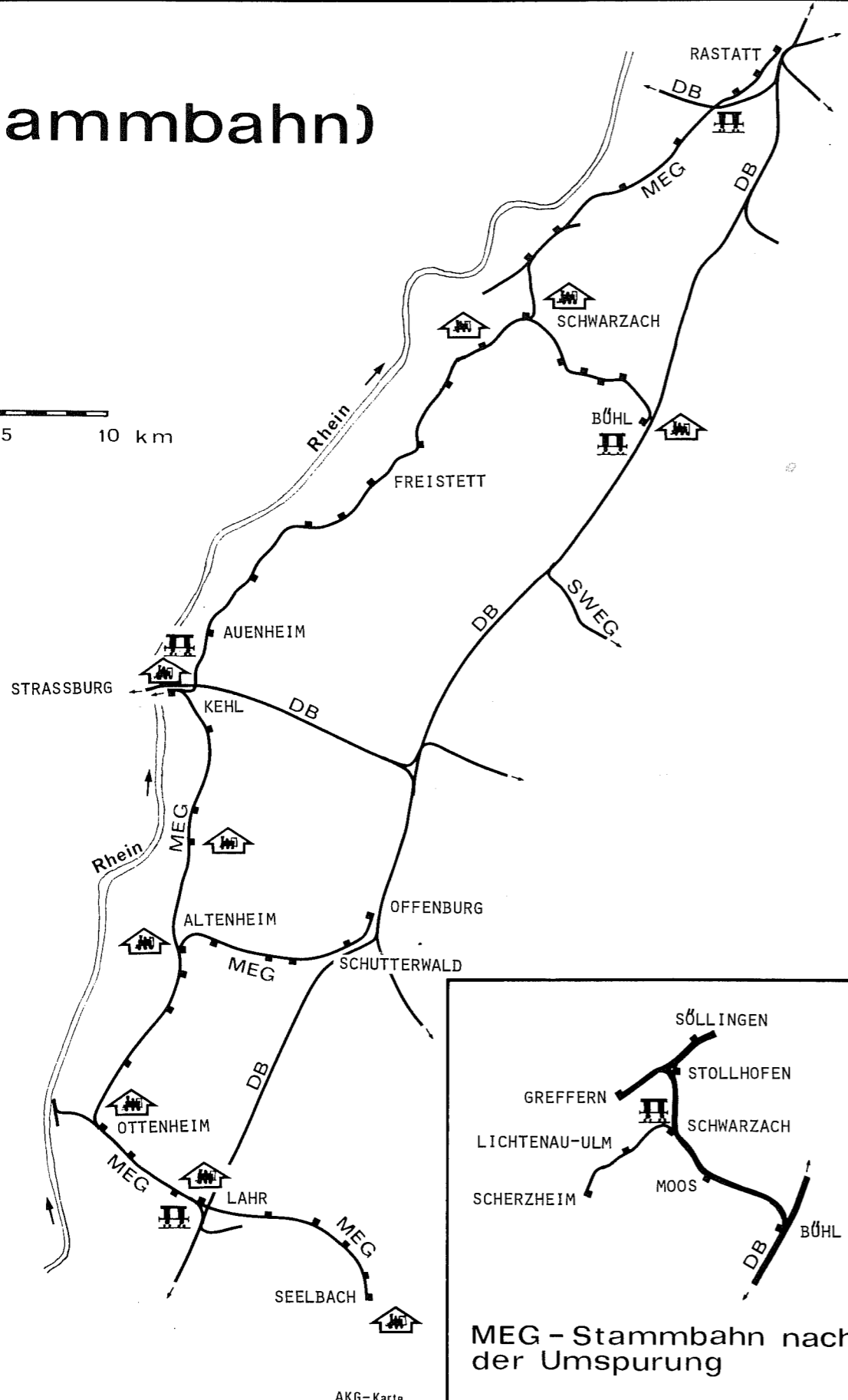
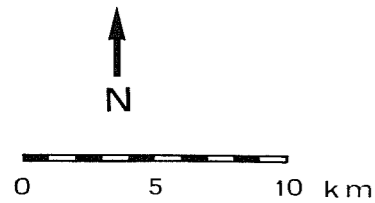
leitet und untersteht organisatorisch dem Fährschiffamt Saßnitz, das seinerseits der Reichsbahndirektion Greifswald untergeordnet und auch für den Schiffsbetrieb auf den beiden „großen Linien“ Saßnitz — Trelleborg und Warnemünde — Gedser — dort im Benehmen mit den Nachbarbahnen SJ und DSB — zuständig ist. Ebenfalls dem Fährschiffamt obliegt der Trajektverkehr Wolgast Hafen — Wolgaster Fähr, der das Streckennetz der Insel Usedom mit dem des Festlandes verbindet.

(1973 ist der Fährbetrieb Wittower Fähr — Fährhof, nachdem er vorher bereits nur noch dem Passagier- und Kraftfahrzeugverkehr diente, an den VEB Fahrgastschiffahrt — Weiße Flotte Stralsund übergegangen.)

Das Fährbett ist dem auf der Gegenseite ähnlich, die Fährbrücke kann ebenfalls vertikal über Seilzüge bewegt werden. Auch Sicherungstechnik ist am Ort: Ein vom Schiffspersonal ortsbewusstes Schutzhaltsignal zeigt dem Rangierleiter an, ob die Fährbrücke befahren werden darf oder nicht. Die umfangreiche Gleisanlage läßt die einstige Bedeutung dieser Strecke nur noch ahnen, werden doch nur einige Gleise für die Zugbildung benötigt. Zugbildung und Zugförderung — zwei Begriffe, die für diesen gemütlichen Schmalspurbetrieb nicht recht passen wollen — besorgen hier auf dem nördlichsten Schienenweg der DR drei aus der Mark Brandenburg Zugereiste, die sich eigentlich im besten Alter befinden: Die „Kaffemühlen“ vom Fläming, d. h. die Schlepptenderloks 99 4651, 99 4652 und 99 4653

Mittelbadische Eisenbahn

(Stammbahn)



AKG-Karte

Die MEG-Stammbahn Nord — heute

Hans Schweers

Die Inbetriebnahme des früheren Triebwagens T 13 der Mittelbadischen Eisenbahnen AG (MEG) bei der Selbkantbahn bietet Anlaß, einmal über den Rest des einst so großen und vielseitigen MEG-Netzes zu berichten. Besondere Beachtung verdient die in den Jahren 1971/72 durchgeführte teilweise Umspurung der MEG-Stammbahn, eine Sanierungsmaßnahme, die in ihrer Großzügigkeit heute einen wahren Seltenheitswert besitzt und einen Bericht in dieser Zeitschrift wert ist.

Die Entwicklung des Streckennetzes

Das 118 km lange Meterspurnetz der MEG entstand in den Jahren von 1892 bis 1909 und reichte früher von Rastatt im Norden bis Lahr und Seelbach im Süden. Die erste Strecke von Kehl über Schwarzach nach Bühl wurde von der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft (SSB) gebaut und am 11. 1. 1892 eröffnet. Am 29. 11. 1894 nahm die Lahrer Straßenbahn-Gesellschaft (LSB) ihre Dampfstraßenbahn Seelbach-Lahr-Ottenheim-Rheinufer in Betrieb. Um beide Strecken miteinander zu verbinden und so zu einem zusammenhängenden Netz zu kommen, baute die SSB die Linie Kehl-Altenheim-Ottenheim mit einem Zweig von Altenheim über Schutterwald nach Offenburg, die am 1. 4. bzw. am 15. 7. 1898 eröffnet wurden. Mit der Inbetriebnahme der SSB-Strecke Schwarzach-Rastatt am 2. 5. 1909 hatte das Netz seine größte Ausdehnung erreicht.

Nach dem 1. Weltkrieg fiel das linke Rheinufer mit Strassburg und dem elsässischen Netz der SSB an Frankreich. Die badischen SSB-Strecken und die Linie der LSB wurden 1923 in die neugegründete Mittelbadische Eisenbahnen AG mit Sitz in Lahr eingebracht. Die MEG übernahm später noch weitere Privatbahnen in Baden; daher wird das mittelbadische Meterspurnetz auch als MEG-Stammbahn bezeichnet.

Wie viele andere Schmalspurbahnen konnte sich auch die MEG nach dem 2. Weltkrieg gegenüber der Straßenkonkurrenz nicht behaupten. Schlechter Oberbauzustand und viele ungünstige Ortsdurchfahrten, die den Straßenverkehr behinderten, führten schon bald zur Stilllegung von Streckenabschnitten im südlichen Teil der Stammbahn. Bereits 1952 wurde die Strecke Lahr-Seelbach eingestellt, 1957 Schutterwald-Offenburg, 1959 Kehl-Altenheim-Lahr. Der verbleibende Inselbetrieb Altenheim-Schutterwald wurde 1961 aufgehoben, womit nur noch die Strecken nördlich von Kehl übrig waren. In den Jahren von 1966 bis 1971 wurde schließlich abschnittsweise die Strecke Kehl-Auenheim-Freistett-Scherzheim stillgelegt; das restliche Netz diente ab September 1970 nur noch dem Güterverkehr. Am 1. Oktober 1971 wurde die MEG mit der ebenfalls landeseigenen Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft mbH, Ettlingen, zur Südwestdeutsche Eisenbahnen AG mit Sitz in Lahr zusammengeschlossen. Der Name „MEG-Stammbahn“ blieb jedoch auch offiziell weiterhin erhalten.

Die Umspurung der Stammbahn Nord

Die verbliebenen Strecken Rastatt-Schwarzach und Bühl-Schwarzach-Scherzheim hatten einen starken Wechselverkehr mit der Deutschen Bundesbahn und wurden vom Bahnhof Rastatt Übergabe aus im Rollwagenbetrieb bedient. Das starke Verkehrsaufkommen, das das Aufschemeln von bis zu 90 Normalspurgüterwagen am Tag erforderte, die gefährlichen, engen Ortsdurchfahrten und der teilweise zu schwache Oberbau des Schmalspurgleises führten schon vor Jahren zu Überlegungen, das Restnetz auf Normalspur umzubauen. 1966/67 siedelte sich bei Greffern, westlich von Schwarzach, das Chemiewerk Dow Chemicals an, mit der Bedingung, daß es einen Anschluß an das öffentliche Eisenbahnnetz erhalte. Die Werksbahn der Firma Dow wurde von vornherein normalspurig ausgeführt. Die MEG baute von Stollhofen aus eine 2 km lange schmalspurige Anschlußbahn mit einem provisorischen Übergabekopf bei Greffern, die am 1. Juli 1967 in Betrieb genommen wurde.

Für die Umspurung wurden die Strecken Bühl-Schwarzach-Stollhofen-Anschluß Dow, Stollhofen-NATO-Flugplatz Söllingen und Schwarzach-Scherzheim vorgesehen. Die Bedienung sollte dann vom Übergabebahnhof Bühl aus erfolgen, damit der teils neben, teils auf der Bundesstraße 36 gelegene Abschnitt Stollhofen-Rastatt stillgelegt werden konnte. Im Mai 1971 stimmte der baden-württembergische Landtag diesem Projekt zu, jedoch unter vorläufiger Zurückstellung der Umspurung Schwarzach-Scherzheim.

Da die Hauptverfrachter, der NATO-Flugplatz Söllingen (Anlieferung von Flugbenzin in Kesselwagen) und die Firma Dow, durch den Um- bzw. Neubau der Strecken nur kurzzeitig vom Bahnbetrieb abgehängt werden durften, begannen die Arbeiten 1971 auf dem rund 10 km langen Bauabschnitt Bühl-Schwarzach; die Bedienung der Anschließer erfolgte weiterhin von Rastatt aus. Die neue normalspurige Strecke Bühl-Schwarzach benutzt größtenteils den alten Schmalspurbahnkörper; es wurden lediglich einige Kurven verbessert und der Ort Vimbuch auf neuer Trasse umfahren. Die Strecke ist eingleisig; nur in Moos wurde ein Ausweichgleis angelegt. Für die weiterhin schmalspurige Bedienung der Strecke Schwarzach-Scherzheim wurden in Schwarzach zwei Rollwagen-Übergabeköpfe gebaut. 1972 wurde der normalspurige Betrieb zwischen Bühl und Schwarzach aufgenommen.

Im zweiten Bauabschnitt erfolgte der Bau eines Gleisdreiecks in Schwarzach und die Umspurung bis Stollhofen, fast ausschließlich auf der alten Trasse. In Stollhofen wurde ein neuer Betriebsbahnhof mit Umsetz- und Anschlußgleis südlich des Ortes gebaut. Während der Umspurung der Anschlußbahn nach Greffern war die Firma Dow nur wenige Tage ohne Bahnanschluß; dann konnte die durchgehende normalspurige Bedienung von Bühl über Schwarzach-Stollhofen bis zum Werk Dow aufgenommen werden.

Im Betriebsbahnhof Stollhofen wurde wiederum ein provisorischer Übergabekopf

angelegt, damit schon während der Arbeiten am 3. Bauabschnitt auch der Flugplatz Söllingen von Bühl aus bedient und die Schmalspurstrecke Söllingen-Rastatt mit der ständigen Behinderung des Straßenverkehrs durch die schweren Kesselwagenzüge möglichst schnell aufgelassen werden konnte. Auf dem so entstandenen zweiten Schmalspur-Inselbetrieb von Stollhofen Übergabe nach Söllingen war die V 29 01 im Einsatz, während auf der Strecke Schwarzach-Scherzheim die V 22 01 verkehrte.

Der 3. Bauabschnitt umfaßte den Bau des Stammgleises Stollhofen-Söllingen auf völlig neuer Trasse. 1973 wurde auch dieses Gleis in Betrieb genommen, womit der Übergabekopf in Stollhofen und der schmalspurige Inselbetrieb wieder entfielen.

Die gesamten Baukosten der Umspurung betragen rund 21 Mio. DM, wovon 17,5 Mio. DM durch das Land Baden-Württemberg, der Rest vom Bund, vom Kreis und den Anschließern getragen wurden. Die ursprünglich vorgesehene Weiterführung der Normalspurstrecke von Stollhofen über Lichtenau-Ulm nach Scherzheim wird voraussichtlich nicht verwirklicht. Immerhin zeigt das Beispiel der durchgeführten Neubaumaßnahmen, wie bei vernünftiger Planung und durch sinnvolle Investitionen aus einer sanierungsbedürftigen Schmalspurbahn eine moderne, leistungsfähige Nebenbahn werden kann, die die Straßen entlastet, der Industrie günstige Standortbedingungen bietet und so einem sonst wenig erschlossenen Gebiet neue Entwicklungschancen einräumt.

Der Rest-Schmalspurbetrieb Schwarzach-Scherzheim

Der heute noch existierende Rest des früheren MEG-Meterspurnetzes ist die 5,4 km lange Strecke Schwarzach-Lichtenau-Ulm-Scherzheim, die noch täglich befahren wird. Der Hauptanschließer ist die Möbelfabrik Meier in Scherzheim. Die Bahnlinie hat zwischen Schwarzach und Lichtenau-Ulm eigenen Bahnkörper weitab von der Straße, zwischen Lichtenau-Ulm und Scherzheim liegt sie unmittelbar neben der Bundesstraße 36, aber ebenfalls auf eigener Trasse. Lediglich in der Ortsdurchfahrt Lichtenau-Ulm wird die Bundesstraße von der Bahn mitbenutzt; hier liegen sogar die Bahnhofsgleise im Pflaster. Die Strecke endet unmittelbar vor dem Ort Scherzheim in dem dreigleisigen Bahnhof Scherzheim Gbf. Eines der Gleise liegt an der Laderampe der Firma Meier, von wo aus per Gabelstapler die aufgeschemelten Normalspurwagen beladen werden.

Für den Betrieb der Schmalspurstrecke stehen noch die beiden Diesellokomotiven V 22 01 (Gmeinder 1957) mit 225 PS und V 29 01 (Jung 1952) mit 290 PS sowie etliche Rollwagen zur Verfügung. Während die V 22 01 1957 direkt an die MEG geliefert wurde, kam die V 29 01 erst 1967 nach Schwarzach; sie wurde ursprünglich als V 29 952, zusammen mit ihren Schwesterloks V 29 951 und 953, an die DB für deren schmalspurige Pfalzbahnen geliefert und war zwischen Ludwigshafen-Mundenheim und Meckenheim im Einsatz. Später

wurde sie auf die Linie Nagold-Altensteig versetzt und nach deren Stilllegung 1967 von der MEG angekauft. Heute ist hauptsächlich die V 22 01 im Einsatz, während die V 29 01 als Reserve dient.

Die 36 noch vorhandenen Rollwagen reichen für den Betrieb auf der kurzen Reststrecke bei weitem aus. Sie stammen alle aus Lieferungen der Waggonfabrik Rastatt AG von 1928 bis 1967. 14 Rollwagen sind für das enorm hohe Ladegewicht von 72 Mp zugelassen (für die Beförderung vierachsiger Kesselwagen für Söllingen), 5 Stück haben eine Tragkraft von 40 Mp, der Rest 32 Mp. Im Gegensatz zu den Rollwagen der meisten anderen Schmalspurbahnen werden die MEG nicht durch Steifkupplung miteinander verbunden, sondern haben normale Mittelpuffer mit Schraubenkupplung. Dies erleichtert natürlich die Arbeit des Rangierpersonals wesentlich, da das Tragen schwerer Kuppelstangen entfällt und auch die Schläuche der Druckluftbremse ganz normal gekuppelt werden können. Beim Auf- und Abschemeln an den Kopframpen in Schwarzach werden die Arretierbolzen der Mittelpuffer herausgenommen und die Puffer so weit zurückgedrückt, daß die Rollwagen aneinander geschoben werden können und ein durchgehendes „Gleis“ für

die Bundesbahnwagen ergeben. Lange Vierachser werden auf zwei Rollwagen befördert, heute ein alltägliches Bild bei der MEG. Während übrigens die beiden Dieselloks das Eigentumsmerkmal „SWEG“ tragen, sind die Rollfahrzeuge weiterhin mit „MEG“ bezeichnet, wie ja auch die örtliche Betriebsleitung sich offiziell „Betriebsleitung Nord der Mittelbadischen Eisenbahn“ nennt.

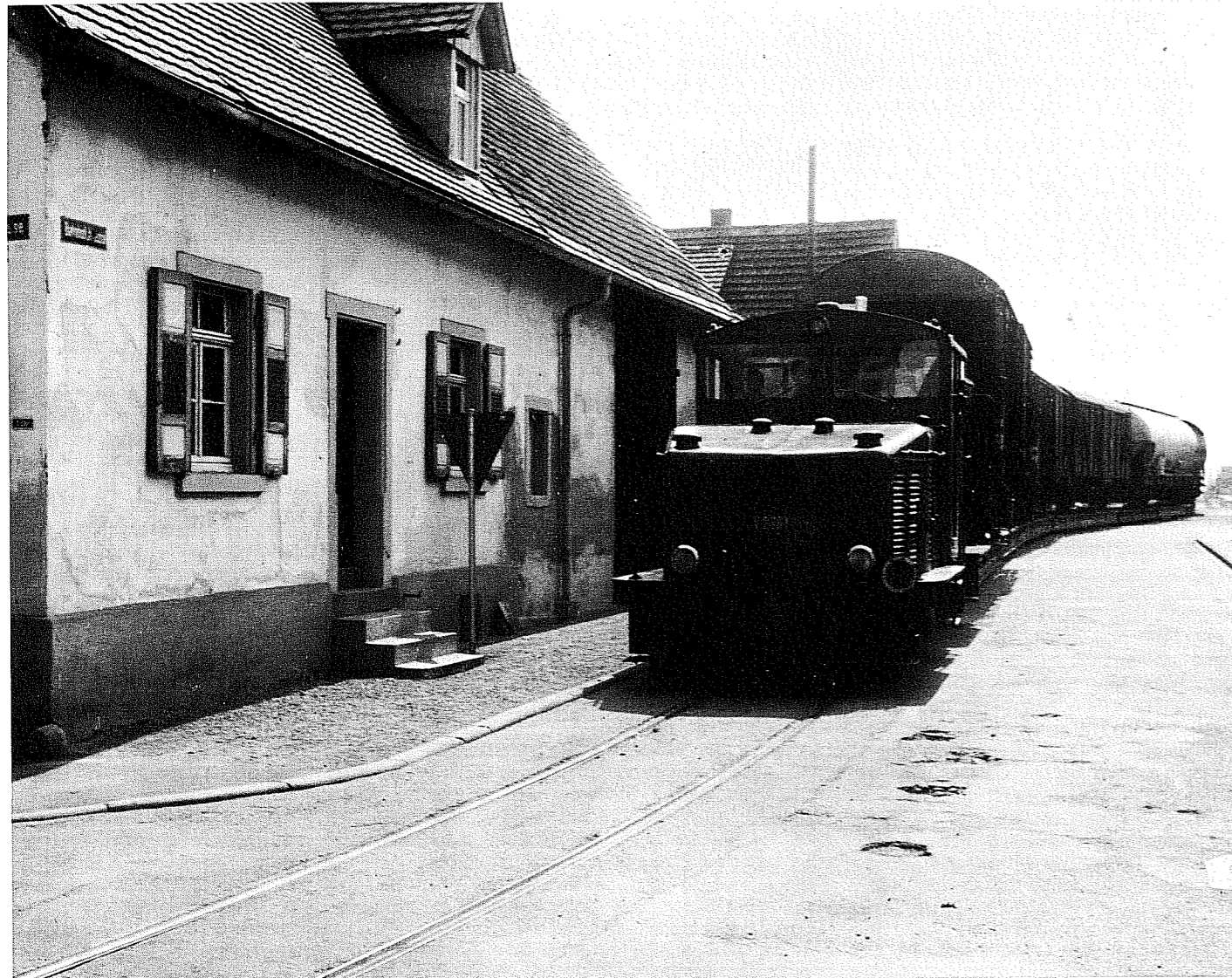
Die schmalspurigen Gleisanlagen in Schwarzach sind bei der Umspurung stark verkleinert worden; sie mußten größtenteils den neuen Regelspurgleisen weichen. Ferner wurde auf dem Bahnhofsgelände ein Busbahnhof angelegt und ein neues Bahnhofsgebäude mit Fahrkartenausgabe, Güterschuppen und Räumen für die Betriebsleitung errichtet, während das alte Empfangsgebäude abgerissen wurde. Die zweigleisige Schmalspur-Werkstatt und ein zweigleisiger Schuppen für die Rollwagenunterhaltung blieben bestehen. Im neuen Gleisdreieck wurde zusätzlich eine zweigleisige Werkstatthalle für Normalspurfahrzeuge gebaut.

Auf der Schmalspurstrecke verkehrt normalerweise an Werktagen ein Güterzug nach Scherzheim und zurück. Feste Fahrzeiten für das Zugpaar gibt es nicht, da diese vom Wagenaufkommen und der für

das Auf- und Abschemeln benötigten Zeit abhängen. In der Regel fährt der Schmalspurgüterzug zwischen 9 und 10 Uhr vormittags in Schwarzach ab und kehrt zwischen 11 und 12 Uhr wieder zurück. Für den 31. 12. 1976 ist leider mit der Einstellung auch dieses Restbetriebes zu rechnen, da der Hauptkunde in Scherzheim voraussichtlich auf Lkw umsteigen wird. Die geplante Verlängerung der normalspurigen MEG-Strecke von Stollhofen nach Scherzheim würde damit ohnehin hinfällig.

Wer als Kleinbahnfreund die MEG auf schmaler Spur noch einmal erleben möchte, sollte also noch in diesem Jahr einen Besuch in Schwarzach einplanen. Besonders schöne Fotomotive bietet die Krebsbachbrücke an der Bahnhofseinfahrt Schwarzach und natürlich die für die MEG so typische Ortsdurchfahrt in Lichtenau-Ulm mit dem alten Bahnhofsgebäude. 1977 wird man einen Abglanz der früheren MEG-Schmalspurrückglanz wahrscheinlich nur noch bei der Selfkantbahn finden können, wo sich neben dem Triebwagen T 13 der zweiachsige T 7 und die Personenwagen 45, 54 und 56 ex MEG befinden.

Ortsdurchfahrt in Ifzeheim. Unser Bild zeigt die Lok 29.01. 2. 5. 1972. Foto: G. Schrammen



Güterzug aus Richtung Scherzheim bei der Einfahrt in Lichtenau-Ulm, 1976.

Foto: U. Spillner

MEG T 13, 4 und BI im Bf. Vimbuch.

Personenzug mit Diesellok V 22.01 im Bahnhof Rastatt. 9. 1968.

Gmp mit T 13 am Haltepunkt Mauprechtshofen. Foto: G. Schrammen

Im Bahnhof Schwarzach stehen V 22.01, T 7 und V 29.01. 2. 5. 1972. Foto: G. Schrammen



Bahnhof Schwarzach im August 1970: hinten T 14 mit GmP Richtung Freistett, vorne T 12 als Personenzug nach Bühl. Foto: G. Steinhauer



T 14 mit GmP in der Ortsdurchfahrt Scherzheim, 1970. Foto: G. Steinhauer



V 22 01 in Scherzheim Gbf, 1976. Foto: U. Spillner



MEG-Schmalspurzug unterwegs zwischen Schwarzach und Lichtenau-Ulm, Januar 1976. Foto: U. Spillner



»Die Modellbahn-Ecke«

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

W. Preiss Nachf., Inh. Rolf Freybe
Am Dobben 135, 2800 Bremen 1
Tel. 0421 / 325885

Das Aachener Modellbahnfachgeschäft

Wir führen alle bekannten Fabrikate Lokumbauten

Spielwarenhaus am Markt
M. Hünerbein OHG

Markt 2-12
5100 AACHEN
Ruf 0241 / 33921

Erinnerungen an die Vergangenheit

Eisenbahnbilderbuch

Reprint

Originalausgabe 1906 erschienen
bearbeitet von Ludwig Nüdling und Maria Altheimer

64 Seiten, davon 34 vierfarbige Bildtafeln und
24 einfarbige Seiten. Mehrfarbiger Kunststoffeinband
DM 22,80

Für Eisenbahnfans und Liebhaber
alter Bilderbücher

Verlag Ludwig Auer · Postfach 239
8850 Donauwörth

„Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

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

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

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



3094 Bruchhausen-Vilsen
Bahnhofstraße 51
Telefon 04252 / 611

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch

Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche

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



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

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

ORIGINAL
Preiser

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

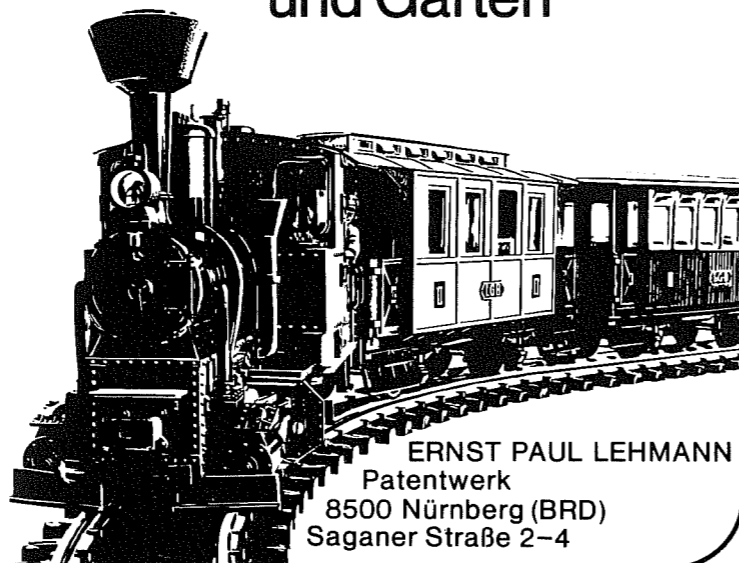
Die Museums- Bahn fährt auch zu Hause...

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

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

L·G·B

die große Bahn für Haus
und Garten



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