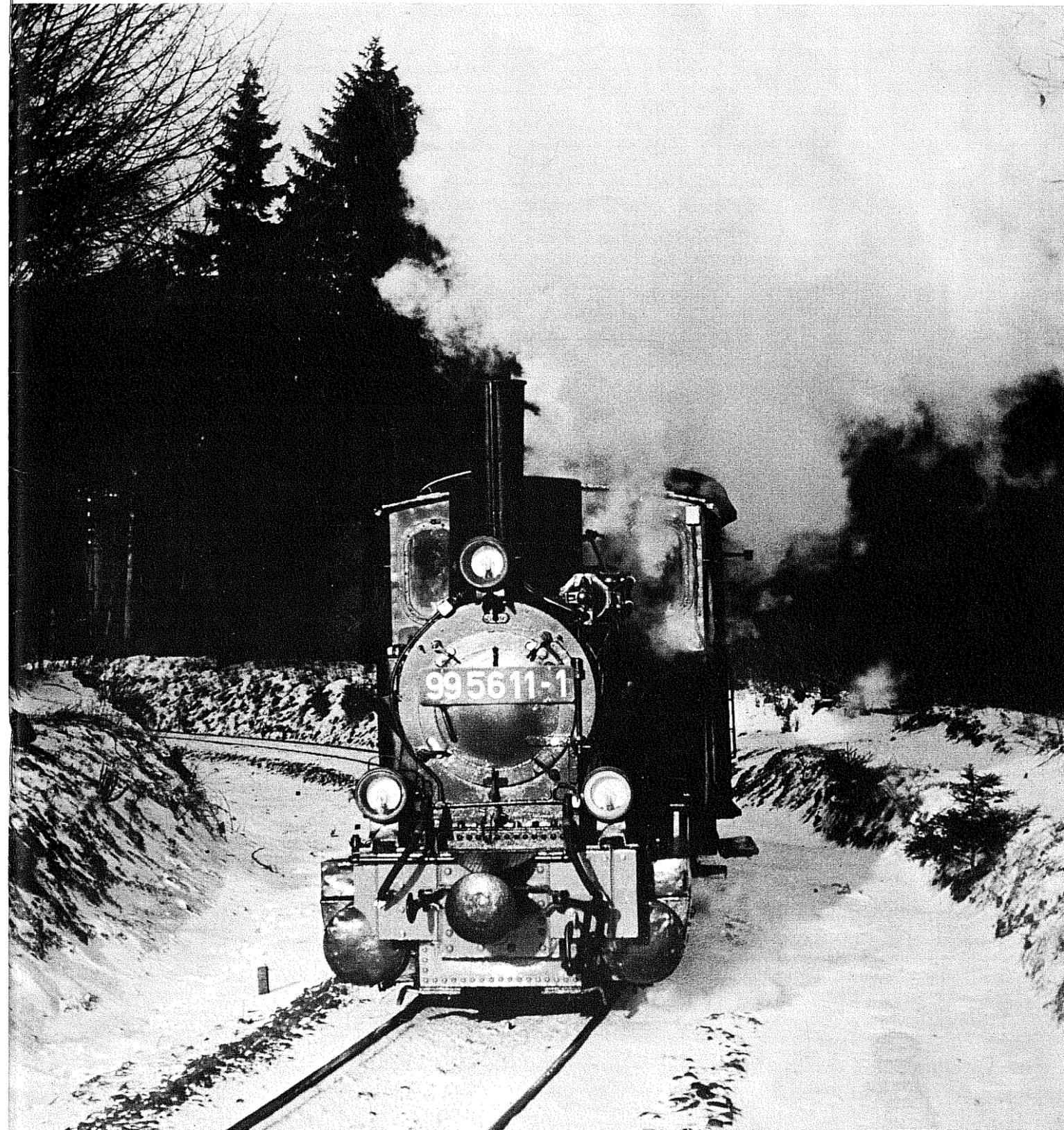


die
museums-
eisenbahn
3/1976

H 21 393 F

HERAUSGEGEBEN VOM
DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREIN E. V.
DRITTES 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: 17,5 x 24,5 cm. ISBN 3-440-04334-7. Kompl. DM 24,-.

Franckh's Eisenbahnkassette

Die Stimme der Dampflok. Von Karl-Ernst Maedel.
Dampflokgeräusche für Kassetten-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 Zeichn. 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 Zeichn.
ISBN 3-440-04304-5. Kart. DM 19,80

die
museums-
eisenbahn
3/1976

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 Mühlenstroth e. V.“

Gesamredaktion

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

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

Vertrieb:

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

Vertretung für die Schweiz

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

Satz und Druck

Uhle + Kleimann, D-4990 Lübbecke, Postfach 47

„die museums-eisenbahn“ erscheint vierteljährlich. Sie kann entweder durch den Fachhandel (Einzelheft 4,50 DM inkl. 5,5% Mehrwertsteuer) oder direkt vom Verlag (Vorauszahlung zuzügl. 0,50 DM 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 Quartalsheft.

„die museums-eisenbahn“ ist Mitglied der fepress (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 Mühlenstroth e. V., D-4830 Gütersloh 1, Postdamm 166

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir hoffen, Sie hatten an unserer letzten Ausgabe, die immerhin einen Umfang von 48 Seiten plus 8 Farbseiten aufwies, viel Freude. Daß die Nr. 2/76 so umfangreich war, verdanken wir den vielen Inserenten, die aus Anlaß des 10jährigen Jubiläums der DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen in unserer Zeitschrift annoncierten und damit einen kleinen Beitrag zum Erhalt der Museums-Eisenbahnen geleistet haben. Deshalb möchten wir uns hier an dieser Stelle sehr herzlich für die Inserate bedanken und Sie gleichzeitig bitten, uns auch in Zukunft Ihr Vertrauen zu schenken. Jede kleine Anzeige trägt dazu bei, den Gedanken der Museums-Eisenbahnen in die Bevölkerung zu tragen und damit unsere Ziele der Allgemeinheit deutlich zu machen.

Inzwischen hat nun auch die IHS das 5jährige Jubiläum ihrer Selfkantbahn, die am 14. 8. 1971 offiziell als Museumsbetrieb eröffnet wurde, festlich begangen. Die Redaktion wünscht der IHS und ihrer Museums-Eisenbahn allezeit gute Fahrt.

Am Schluß dieser Zeilen sei uns noch ein Wort in eigener Sache gestattet. Wir möchten in den nächsten Ausgaben dieser Zeitschrift über folgende Themen berichten: „Schmalspurbetrieb auf Rügen“ (Nr. 4/76), „Oberweißbacher Bergbahn“, „Die französische Dampflok 141 R 420“, „Kleinbahn Steinhelle-Medebach“, „Die MEG“, „Brohltalbahn“ und „Waldeisenbahnen in den USA“. Wir wären Ihnen, lieber Leser, dankbar, wenn Sie uns zu den obengenannten Themenkreis Fotos und Unterlagenmaterial zusenden könnten.

Herzlichst Ihr

Eberhard Kunst

Bitte beachten Sie die Beilage der Olms Prese Hildesheim.

Titelbild

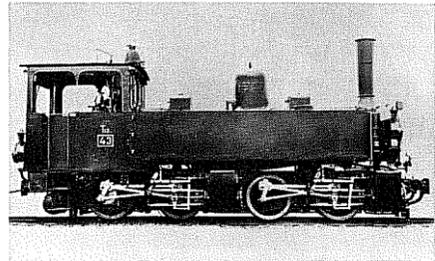
Die DR-Dampflok 99 5611 (1000 mm) der ehemaligen Franzburger Kreisbahn (DDR) wurde 1903 von Henschel in Kassel erbaut. Nach Stilllegung der FKB erfolgte 1969 die Ausmusterung der Lok. 1973 kauften französische Eisenbahnfreunde die Maschine und ließen sie Werningerode-Westerntor aufarbeiten. Heute steht die 99 5611 auf der Touristenbahn Dunieres – Saint-Agreve im Einsatz. Unser Foto wurde anlässlich der Abnahmefahrt auf der Harzquerbahn aufgenommen. 10. 12. 1973.

Foto: Hans-Jürgen Hentzschel

am Bahndamm

Mallet-Dampfloch soll wieder dampfen

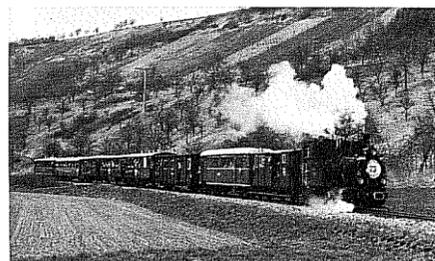
Die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn bestellte 1899 bei der Maschinenfabrik Eßlingen für ihre Schmalspurbahnen mit der Spurweite 750 mm acht Dampflochs vom Typ „Tssd“. Es handelte sich um sogenannte „Duplex-Lokomotiven“ der Bauart Mallet mit zwei Antriebsgruppen. Alle Tssd-Loks waren stets in Württemberg eingesetzt: auf den Bahnen des schwäbischen Oberlandes, im Zabergräu sowie auf der Bottwartalbahn. Die letzte ihrer Art mit der DB-Nr. „99 633“ wurde erst im Jahre 1969 ausgemustert. Die DGEG ergriff damals die Gelegenheit und erwarb diese wertvolle Maschine. — In spätestens einem Jahr kann diese letzte Schmalspurdampfloch der württembergischen Staatsbahn wieder im Jagsttal vor Museumszügen eingesetzt werden. DGEG Unsere Aufnahme von M. Uhlig zeigt die Mallet-Lok bei ihrer Indienststellung.



75 Jahre Jagstalbahn

Die Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach wurde am 15. 3. 1901 feierlich dem Verkehr übergeben, und besteht nach 75 Jahren auch heute noch, und das bei bester Gesundheit. Dies war für die DGEG Grund genug, eine Jubiläumsveranstaltung im angemessenen Rahmen durchzuführen. Am Ostersonntag schließlich, nachdem bereits Tage zuvor sämtliche Bahnhöfe, Lokomotiven und Wagen der Bahn auf Hochglanz gebracht worden waren, und nachdem alles festlich geschmückt war, verließ der offizielle Jubiläums-sonderzug pünktlich um 9 Uhr Möckmühl. 270 geladene Gäste hatten sich eingefunden, sämtliche 8 Wagen des Zuges waren bis auf den letzten Platz besetzt, sodaß die gute „HELENE“ einiges zu schnaufen hatte. In Jagsthausen wurde Wasser gefaßt und weitere Gäste, so auch der „Götz von Berlichingen“ aufgenommen. In Schöntal wurde frisch bekohlt und in Westernhausen noch einmal Wasser genommen. Dankbarerweise war hier die Feuerwehr mit einer original handbetriebenen Wasserpumpe von Anno Tobak behilflich. Selbstverständlich wurde der Zug auf den Unterwegsstationen mit Blasmusik empfangen. Nachdem in Krautheim neben der Lok 24 „Kunigunde von Crutheim“ gehalten wurde, erreichte man gegen 12.30 Uhr die Endstation Dörzbach. Es wurden Ansprachen gehalten, danach gab es einen Imbiß aus der Gulaschkanone. DGEG

Unser Foto von Klaus Ruppert zeigt den Jubiläumszug mit Lok „Helene“.



Ausgedampft im Waldviertel

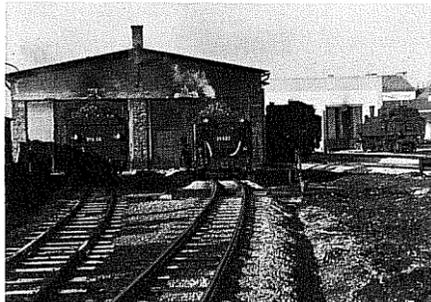
Bis zum Fahrplanwechsel am 30. Mai dieses Jahres wurden von den österreichischen Bundesbahnen noch täglich neun normalspurige Adhäsions-Dampflochkomotiven eingesetzt. Fünf Maschinen der Reihe standen planmäßig beim Heizhaus Straßhof und vier Maschinen der Reihe 93 beim Heizhaus Gmünd im Einsatz. Diese vier Lokomotiven der Reihe 93 fuhrten auf den von Schwarzenau ausgehenden Nebenlinien im Waldviertel.

Rascher als eigentlich erwartet, kam nun für diese Lokomotiven das Ende ihrer „Dienstzeit“. Die Elektrifizierung der Ortsbahnstrecke von Gramatneusiedl bis Hegyeshalom setzte zahlreiche Dieseltriebfahrzeuge frei, die, zum Teil auf die Franz-Josefs-Bahn transferiert, nun auch die Leistungen der Dampflochkomotiven im Waldviertel übernehmen können.

Am 29. Mai war es soweit: Zum letzten Mal dampften die 93er des Heizhauses Gmünd auf ihren Strecken. Schon einen Tag später standen die Dampflochkomotiven kalt abgestellt, Dieseltriebfahrzeuge hatten ihre Aufgabe übernommen. Die Dampfära wurde am 4. Juli durch eine große Abschiedsveranstaltung beendet.

Während die Normalspur-Dampflochkomotiven des Heizhauses Gmünd außer Betrieb gestellt wurden, fahren die schmalspurigen Dampftriebfahrzeuge auf den Strecken nach Groß Gerungs und Heidenreichstein noch immer „in alter Frische.“ OBB

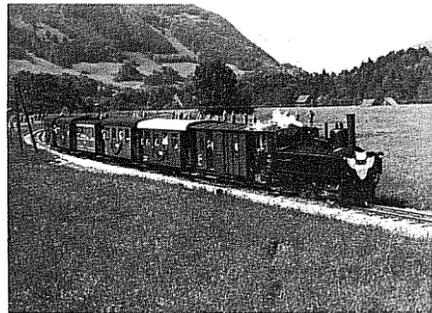
Unser Foto zeigt das Heizhaus in Gmünd noch „unter Dampf“. Foto: Günter Neumann



Steyrtalbahn

Zu einer Fremdenverkehrsattraktion ersten Ranges entwickeln sich die von den österreichischen Bundesbahnen eingeführten Dampf-Sonderzugfahrten auf der Steyrtalbahn. Was eine Fahrt mit der Liliputbahn durch den Wiener Prater schon seit Jahrzehnten bedeutete, haben Besucher aus der ganzen Welt nun auch auf der Steyrtalbahn erkannt: Anti-Streß-Atmosphäre in einem von einer schmalspurigen Dampflokomotive gezogenen Zug, der durch die prachtvolle Landschaft des Steyrtals fährt. Zusätzlicher Anreiz ist ein Rahmenprogramm, das auf den Hunger und den Durst der Fahrgäste besonders Rücksicht nimmt. Der schon bisher eingesetzte — bekannte — Barwagen der Steyrtalbahn reichte daher nicht mehr aus; es wurde daher von der Dienststelle Steyrtalbahn der Österreichischen Bundesbahn in Garsten ein weiterer Barwagen in Eigenregie aufgebaut, dessen besondere Attraktion ein riesiges Faß ist, in dem die Gäste während der Fahrt sitzen können.

Welche Bedeutung die Dampf-Sonderzugfahrten auf der Steyrtalbahn gewonnen haben, läßt sich schon aus der Statistik ablesen — vierzehn allein im Mai dieses Jahres! — Unser Foto von G. Neumann zeigt einen Dampfzug der Steyrtalbahn.

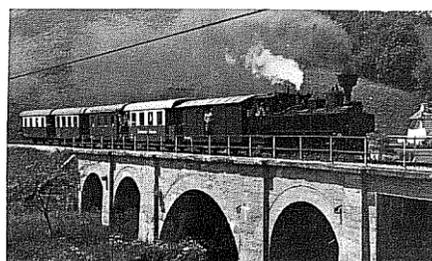


Club 760 kauft weitere Dampflochs

Bei der ersten Maschine handelt es sich um die ehemalige SKGLB-Lokomotive „S 7“, die zuletzt auf der Landesbahnstrecke Kapfenberg Seebach-Turnau in Betrieb war. Sie wurde 1892 von Krauss/Linz unter der Fabriknummer 2751 für die Salzkammergut-Lokalbahn gebaut. Die Maschine kam nach der Einstellung der SKGLB zu den steiermärkischen Landesbahnen und war in Weiz stationiert. Anlässlich der letzten Hauptuntersuchung wurde sie äußerlich der Reihe U angepaßt, so wurde der typische SKGLB-Rauchfang durch einen Kobel ersetzt, größere Wasserkästen angebaut usw. Bedingt durch den relativ geringen Einsatz befindet sich die S 7 in einem äußerst guten Zustand, sodaß sich der CLUB 760 zu einer Wiedererwerbnahme entschlossen hat. Als reine Ersatzteilreserve für die früher von den ÖBB angekaufte schmalspurige Dampflokomotive 699.01 wurde ebenfalls im Dezember 1975 die 699.02 erworben.

Da nun die Inbetriebnahme der 699.01 in ein entscheidendes Stadium getreten ist, wurde der Ankauf von den ÖBB realisiert. Noch im Laufe des Jänner 1976 wurde der Transport von St. Pölten-Alpenbahnhof nach Unzmarkt und weiter zum künftigen „Heimatbahnhof“ des CLUB 760, nach Frojach-Katschtal, abgewickelt.

Unser Bild zeigt die vom Club 760 erworbene Dampfloch „S 7“ noch im Einsatz auf der Feistritzalbahn. Foto: Alfred Luft



„Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

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

Gutbürgerliche Küche — Großer Parkplatz — Sommergarten — Kaffeeterrasse
Kinderspielfeld — 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

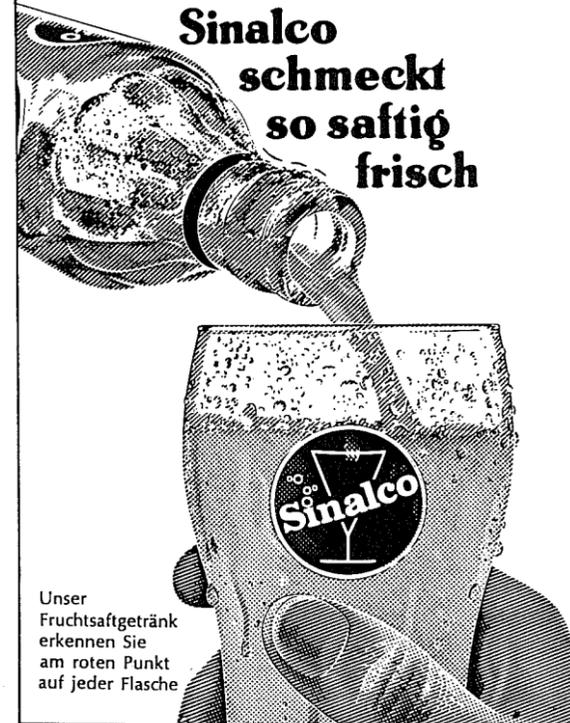


3094 Bruchhausen-Vilsen

Bahnhofstraße 51

Telefon 0 42 52 / 6 11

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch



Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche

Quellfrisch ins Glas!



VILSA-BRUNNEN
NATÜRLICHE BERGGUELLE OTTO RODEKOHRT BRUCHHAUSEN-VILSEN

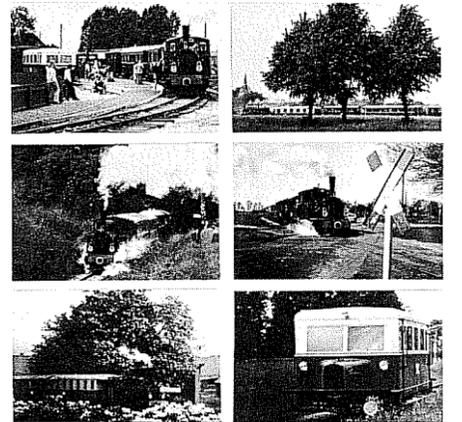


Eisenbahn-Weihnachtskarte

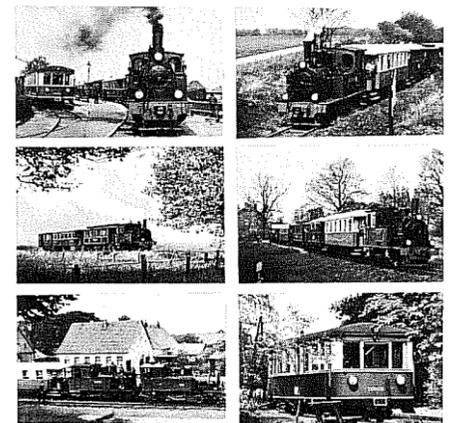
Ein Wintermotiv von der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen mit der Dampfloch „Spreewald“ (ex DR 99 5633). Dieses stimmungsvolle Aquarell auf einer farbigen Faltskarte wurde von Ferry Ahrle, dem bekannten Eisenbahnmaler, gestaltet.

5 Farbpostkarten: DM 6,00, 10 Karten: DM 10,50, 20 Karten: DM 17,00.

Bezug durch Vorauszahlung auf Postscheckkonto Hamburg: 1617-208, Deutscher Eisenbahn-Verein, D-3094 Bruchhausen-Vilsen.



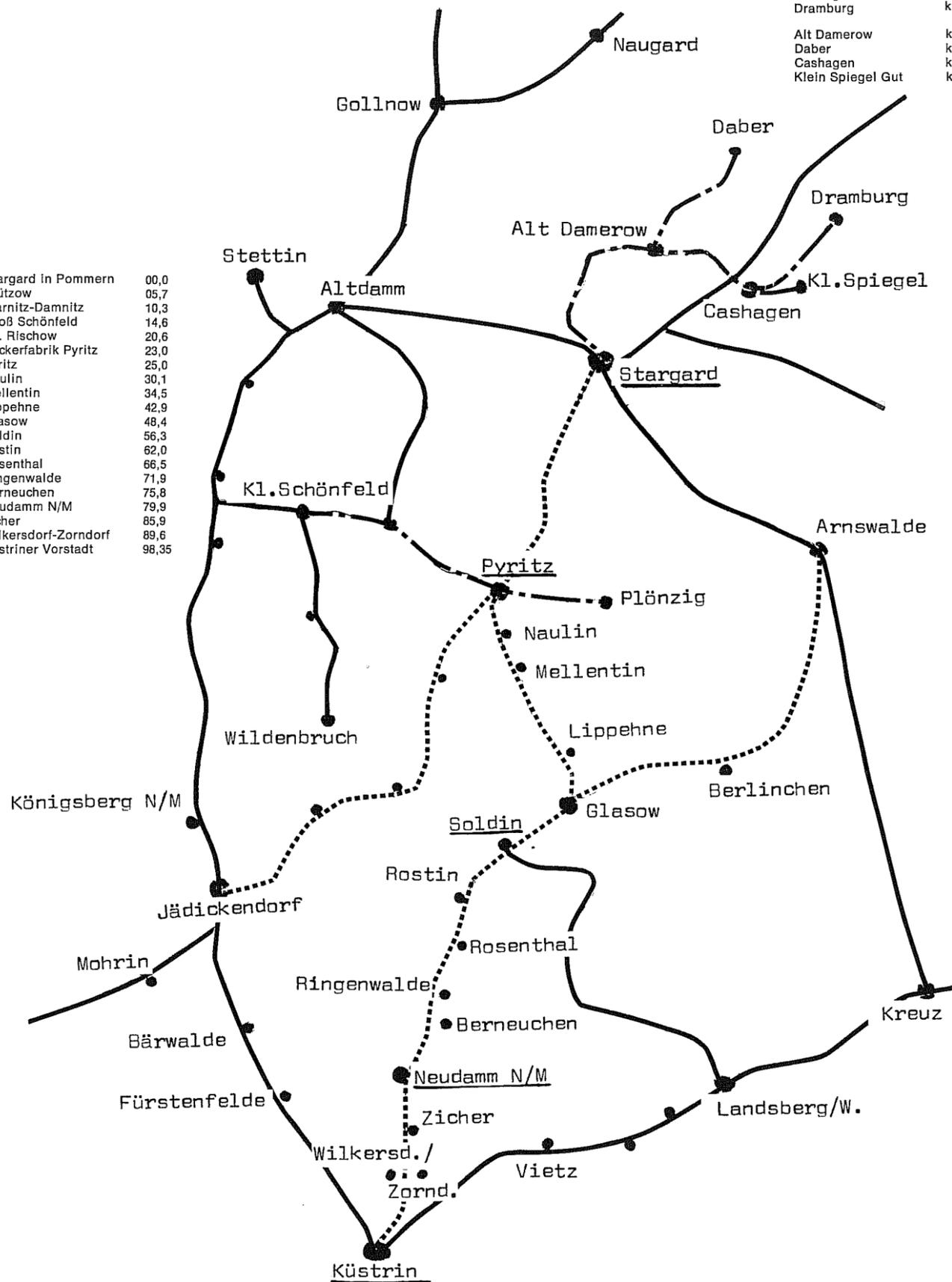
Erhältlich sind wieder zwei neue Farbdiaserien (je 6 Einzeldias) über die DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen. Die Motive sind nicht identisch mit den alten Farbdias. Eine neue Serie kostet 8,— DM. Erhältlich gegen Vorauszahlung des entsprechenden Betrages auf Postscheckkonto Hamburg: 1617-208,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



Streckennetz der „Saatzinger Kleinbahn AG“

Stargard Klb	km 00,0
Alt Damerow	18,1
Marienfließ	31,0
Cashagen	42,6
Dramburg	km 75,8
Alt Damerow	km 18,1
Daber	km 42,2
Cashagen	km 42,6
Klein Spiegel Gut	km 62,2

Ab: Stargard in Pommern	00,0
Klützw	05,7
Warnitz-Damnitz	10,3
Groß Schönfeld	14,6
Gr. Rischow	20,6
Zuckerfabrik Pyritz	23,0
Pyritz	25,0
Naulin	30,1
Mellentin	34,5
Lippehne	42,9
Glasow	48,4
Soldin	56,3
Rostin	62,0
Rosenthal	66,5
Ringentalde	71,9
Berneuchen	75,8
Neudamm N/M	79,9
Zicher	85,9
Wilkersdorf-Zorndorf	89,6
Cüstriner Vorstadt	98,35



Vorwort

Der Verfasser des untenstehenden Artikels hat versucht, dreißig Jahre nach Kriegsende die Geschichte der ehemaligen „Stargard-Cüstriner Eisenbahn“ (St.C.E.) zu rekonstruieren. Dies war nicht ganz einfach, da von der PKP, die heute diese Bahnstrecke betreibt, keine Bahnunterlagen zu erhalten sind. So mußte der Autor auf sehr schwer zu beschaffende Bild- und Textdokumente zurückgreifen, die zum größten Teil aus den dreißiger Jahren stammen. — Dieser Artikel soll andere Autoren ermuntern, sich ebenfalls mit Bahnen zu beschäftigen, die schon längst vergessen sind.

Die Fotos stellen folgende Archive freundlicherweise zur Verfügung:

Deutsche Bundesbahn, Filmstelle Minden; Olaf Skov; Heimatkreis Königsberg N/M; Eberhard Kunst; Verkehrsmuseum Nürnberg, Verkehrsarchiv; Dieter Kloth; Paul Dost; Kurt Pierson; Rudi Geier; Hans-Dieter Arndt.

Literaturhinweise:

Paul Dost: Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen Pommerns. Verlag Böttcher, Dortmund.

Paul Dost: Zum 40jährigen Bestehen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. „Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung“ 1922.

Hans Kobschätzky: Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen 1835–1892. Alba-Buchverlag, Düsseldorf.

Diverse Ausgaben der „Heimatzeitung“ des Kreises Königsberg N/M.

Diverse Broschüren „Kalender des Heimatkreises Königsberg-Neumark“.

Die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (StCE) von Eberhard Kunst

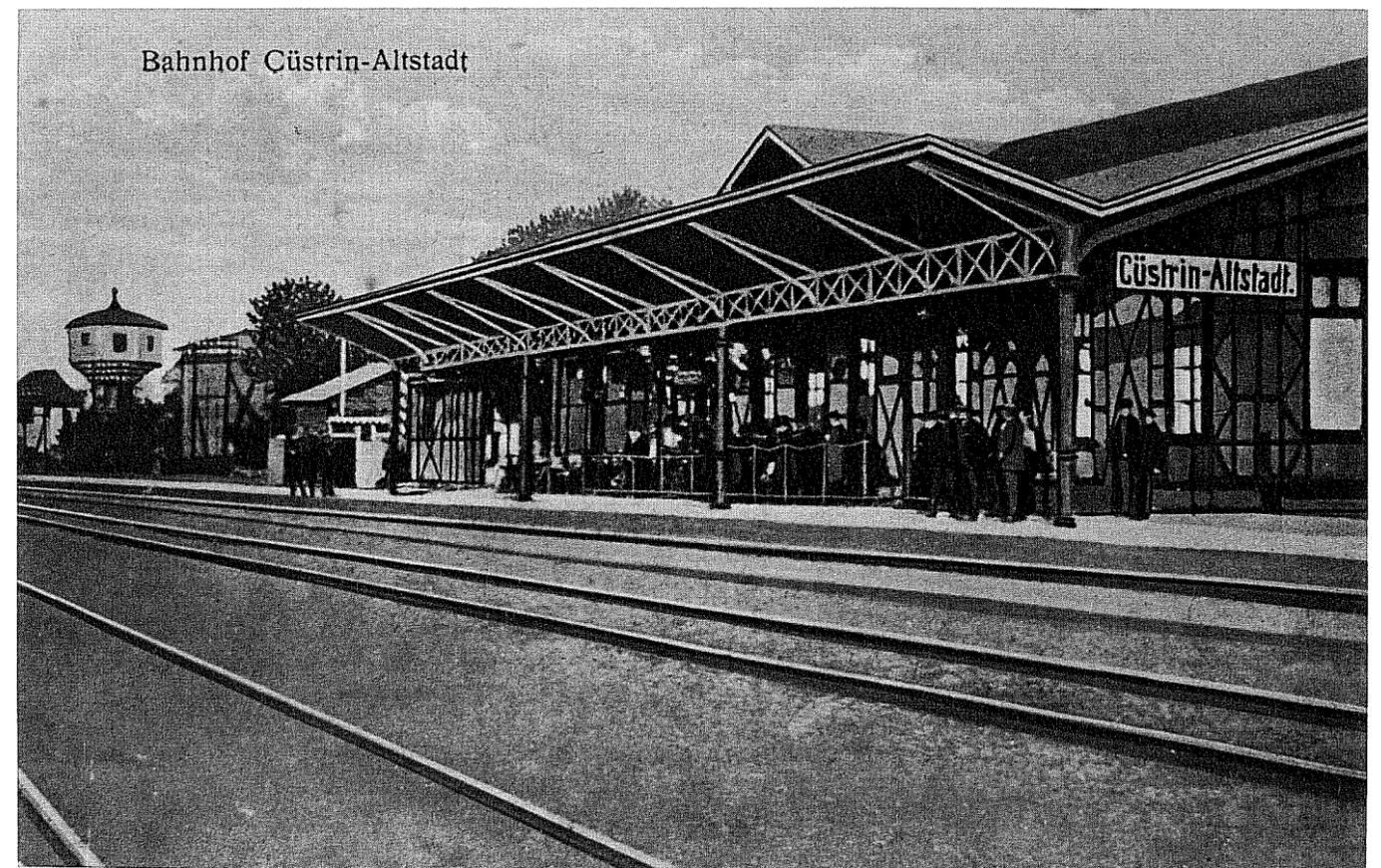
Der Anlaß zum Bau dieser ehemals privaten Eisenbahnstrecke war, den Kreisen Königsberg/Neumark, Soldin und Pyritz eine Schienenverbindung mit den an ihren Grenzen sich hinziehenden Eisenbahnen zu geben. Das Anlagenkapital betrug 1 000 000 Mark, wobei der Staat 1 000 000 und die Provinzen Pommern und Brandenburg je 639 000 Mark dazu gaben. Die Bahnanlagen wurden durch den Unternehmer Hermann Bachstein errichtet, der sie auch am 31. 8. 1882 eröffnete. Die Direktion und die Werkstätten befanden sich in Soldin, ihr erster Betriebsdirektor war der Baumeister Reiche. 10 Jahre später ging die St.C.E. in den Besitz einer Aktiengesellschaft über, die damit 1899 ca. 116 km (Normalspur) Streckenlänge in ihrem Besitz hatte. Im einzelnen waren es die Bahnen „Stargard – Küstrin“, „Jädickendorf – Pyritz“ und „Glasow – Arnswalde“.

Der Fahrzeugpark bestand zu dieser Zeit aus 11 B- und 11 C-Tenderlokomotiven. 5 Stück der B-Lokomotiven wurden von der Firma August Borsig, die ihre Fabriken in Berlin/Moabit, am Oranienburger Tor und im Vorort Tegel hatte, geliefert. Die restlichen B-Dampflokos kamen aus der Fabrik Hohenzollern in Düsseldorf und wurden für den Güterverkehr eingesetzt. Weitere C-Maschinen bauten die Firmen Jung/Jungenthal, Schwartzkopff und Eggestorff. Der rollende Wagenpark der St.C.E. bestand aus 13 Pack/Post-, 35 Personenzuglokomotiven, 165 bedeckten und 176 offenen Güterwagen. Vierzig Wagen dienten dem

Vieh-, Holz- und Kohletransport, 2 Kranwagen und 10 Runnenwagen gehörten ebenfalls zum Bestand der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Sehr interessant waren die Dampflokotiven mit der Achsfolge B, die von Borsig stammten. Sie waren als Personenzuglokomotiven konzipiert worden und zeigten für die damalige Zeit erstaunliche Leistungen. Auf der Strecke Küstrin – Pyritz, teilweise mit Steigungen 1 : 100 auf 2000 m Länge, zogen sie gemischte Züge mit 36 Achsen (ca. 200 t Gewicht) mit immerhin 30 km/std. Personenzüge mit 18 Achsen und 108 t Gewicht erreichten eine Geschwindigkeit von 40 km/std.

Am 1. April 1903 wurde die Stargard-Cüstriner Eisenbahn (Kursbuch Nr. 116 a) verstaatlicht und kam zur Preußischen Staatsbahn, die sie dann in die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Bromberg einordnete. Durch die Verstaatlichung wurde die Höchstgeschwindigkeit der Züge auf 50 km/std. (früher 40 km/std.) erhöht, außerdem wurde die preußische Lokgattung G 4 (spätere Baureihe 53.71-76) als erste Staatsbahnlok auf der Bahn eingesetzt. Die kleineren Maschinen waren gegenüber der großen G 4 weit besser ausgenutzt als die Staatsbahnloks, die auf dieser Eisenbahnlinie nicht ihre volle Leistung zeigen konnten. Nach der Verstaatlichung beförderte die Bahn wesentlich mehr Durchgangsgüter und bekam aus die-

Bahnhof Cüstrin-Altstadt in den 20er Jahren.





sem Grunde in den späteren Jahren preußische G 8 (spätere BR 55.16-22) und G 10 (spätere BR 57.10-35), S 3 (BR 13.0) und P 4 (BR 36.0-4) zugewiesen.

Interessant war auch der Ausgangsort der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, nämlich Küstrin. Eine große Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt erhielt die Stadt, als Mitte des 19. Jh. (Oktober 1857) die Eisenbahnstrecke Berlin – Frankfurt/Oder – Küstrin – Kreuz eröffnet wurde. Doch viele Jahre hindurch genoß die Bahn noch immer nicht das volle Vertrauen der Bevölkerung. So fuhr ein Pferdewagen jeden Dienstag und Freitag mit 2 vollbeladenen Wagen die Strecke Frankfurt/Oder – Küstrin – Landsberg/W mit Fracht der Anwohner. Man war der Ansicht, daß ein Transport durch den Fuhrmann, den man schon lange als ehrlichen Bürger kannte, sicherer wäre, als mit der Bahn, denn dort waren ja ganz fremde Menschen beschäftigt, da konnte dann leicht etwas verschwinden.

Eine direkte Zugverbindung von Berlin nach Küstrin gab es 1857 noch nicht. Erst am 1. 10. 1867 wurde die Eisenbahnverbindung zur Hauptstadt Berlin fertiggestellt. 1877 erreichte eine zweite Bahnlinie Küstrin, nämlich die Strecke Stettin–Breslau. Die dritte Eisenbahnverbindung war 1882 die Stargard-Cüstriner Eisenbahn, die durch die Tuchmacherstadt Neudamm N/M nach Stargard in Pommern führte. Nachdem eine weitere Bahn (die Sonnenburger Bahn) Küstrin erreichte, errichtete man endlich einen Hauptbahnhof, indem sich fast alle Bahnen kreuzten. Durch sieben Eisenbahnverbindungen war der neue Bahnhof zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt geworden. Um alle Gleisanlagen unterbringen zu können, errichtete man einen Turmbahnhof, der zur damaligen Zeit wohl einmalig in Deutschland war. Alle Gleise die übereinander angeordnet waren, erhielten Fußgängerverbindungen untereinander.

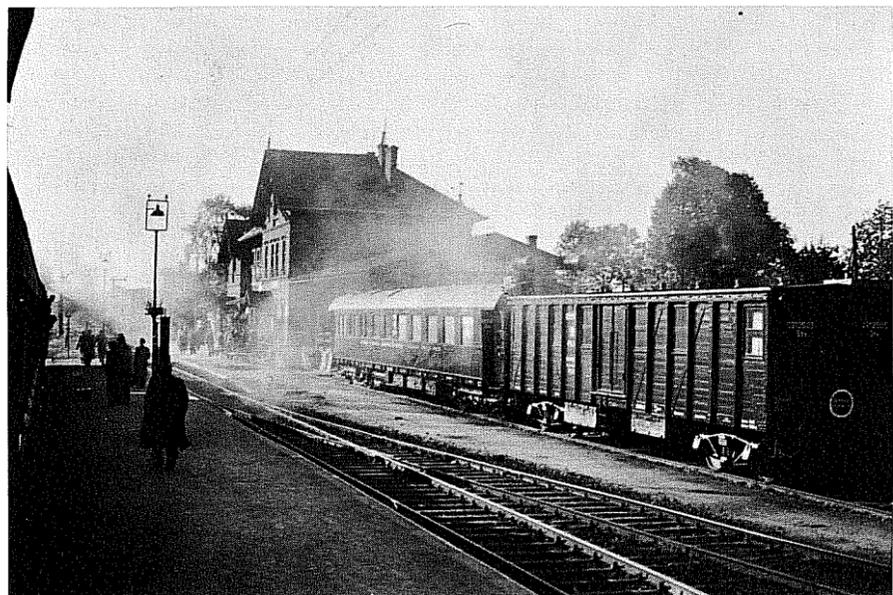
Einer der Hauptgründe für die Errichtung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn war der Anschluß der aufstrebenden Stadt Neudamm N/M an das Verkehrsnetz. So sei hier kurz der Streckenverlauf von Küstrin bis Neudamm und weiter nach Stargard in Pommern geschildert. Sobald der Zug Küstrin/Neustadt verläßt, durchfährt er dichte Wälder, bevor er in der Doppelstation Wilkersdorf/Zorndorf einläuft. Um beiden Ortschaften gerecht zu werden, hat die Bahnverwaltung den Bahnhof genau zwischen beiden Dörfern errichtet. Bekannt als der Ort Wilkersdorf dürfte allerdings Zorndorf sein. Hier fanden 1758 (7jähriger Krieg) große Kämpfe zwischen Preußischen und Russischen Truppen statt.

Durch Zicher hindurch fährt der Zug weiter nach Neudamm, doch vorher hat er auf einer Stahlbrücke das Fließchen Mietzel überquert. Die Mietzel ist trotz ihres kurzen Laufes ein emsiges Fließchen. In Darmietzel und Quartschen drehte sie die

Bahnhof Küstrin-Neustadt in den dreißiger Jahren.

Bahnhof Jädickendorf im Jahre 1937. Alle Beamten des Bahnhofs stellten sich dem Fotografen.

Einfahrender Zug im Bahnhof Jädickendorf. Ca. 1935.

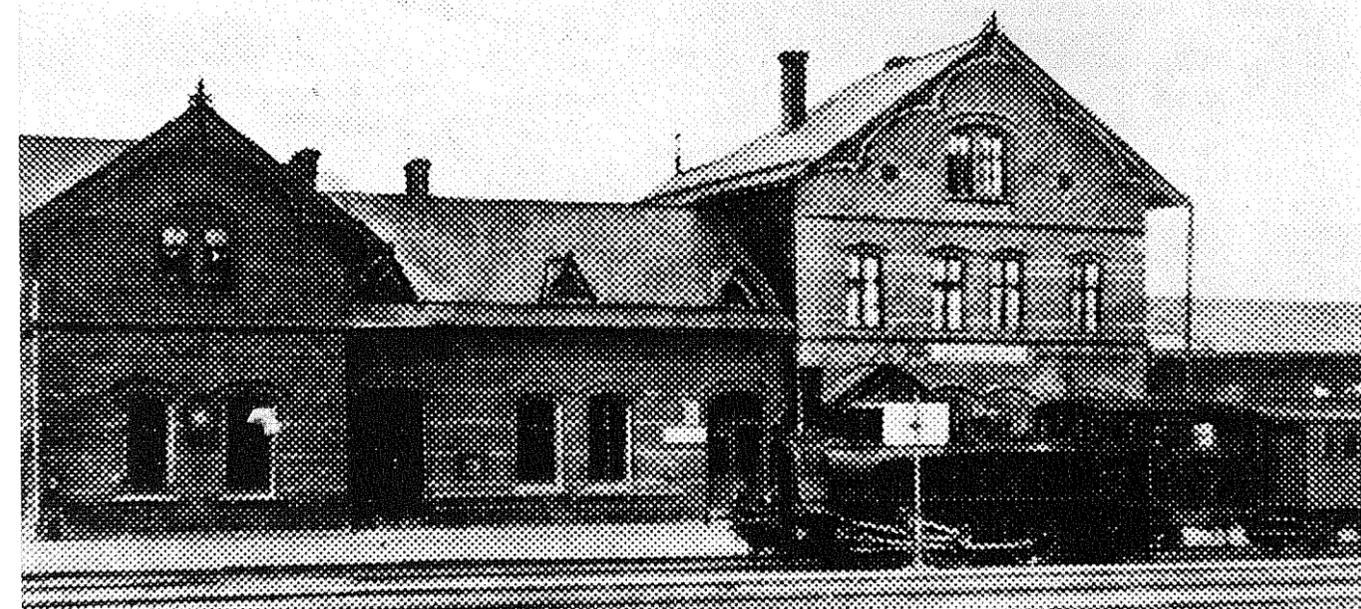


Mühlräder, in Kutzdorf war sie treibende Kraft für ein Eisenwerk. Dieses Werk, auch Eisenhammer genannt, wurde bereits 1755 im Auftrage Friedrich des Großen errichtet.

Das BW Jädickendorf.

Der ehemalige Bahnhof Jädickendorf

Hinter Zicher lichten sich die Wälder und eine sandige, flache Landschaft zieht sich entlang des Bahnkörpers. Ideal für die Neudammer Jugend als Indianer verkleidet die Eisenbahn zu „überfallen“. Nach 18 km Fahrt erreicht nun der Zug Neudamm. Vor Erreichen der Station fährt er am großen Stellwerk vorbei, überquert einen Tunnel-



viadukt, durchfährt den Rangierbahnhof und läuft in den Bahnhof ein. Die Stadt Neudamm war wohl einer der größten Industrieorte der Neumark. Die vielseitigen Unternehmungen setzten sich zusammen aus 9 Tuch- und Hutfabriken, Holzverarbeitungsbetrieben, Ziegelsteinbrennereien, 2 Maschinenbauunternehmen, einigen Zigarrenfabriken und obstverarbeitenden Industrien. Doch das bekannteste Unternehmen war wohl der Verlag J. Neumann-Neudamm. Dieser Verlag gab mehrere Zeitungen heraus, so unter anderem die „Neudammer Jägerzeitung“ und die „Neudammer Forstzeitung“. Dadurch wurde der Ortsname dieser kleinen neumärkischen Stadt weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt. Naturgemäß war bei dieser Massierung von Industrieunternehmungen der Güteranfall für die Stargard-Cüstriner Eisenbahn sehr groß. Die schnelle Bahnbeförderung kam den Unternehmungen sehr zustatten. Die Erzeugnisse wurden schnell und bequem zu ihren Käufern gebracht. Auch benötigte die Industrie viele Kohlelieferungen, die die Bahn aus dem Senftenberger Kohlenrevier heranbrachte.

Der PKP-Bahnhof „Debno“, früher hieß er Neudamm N/M.



Zu Neudamm gehörte auch eine Bahnmeisterei, die den Streckenabschnitt Küstrin – Ringenwalde N/M betreute. Dafür standen ihr 2 Kolonnen mit je 12 Arbeitern zur Verfügung. Zur Arbeitsstelle kam man mit einem handangetriebenen Plattformwagen. Motorbetriebene Draisinen, wie sie heute üblich sind, gab es damals noch nicht.

Hinter Neudamm taucht der Zug wieder in dichte Wälder und durchfährt Berneuchen (bekannt durch den „Berneuchener Kreis“, der 1923 von dem ev. Theologen Professor W. Stehlin ins Leben gerufen wurde).

Außerdem gab es in Berneuchen einen Abzweig nach Bornhofen, der zu einer Ziegelbrennerei führte. Die nächste Bahnstation hieß Ringenwalde, und hier kam der Zug wieder in eine landwirtschaftlich genutzte Gegend. Es folgten die Orte Rosenthal, Rostin und die Ackerbaustadt Soldin. Von dieser Stadt führte eine Eisenbahnquerverbindung nach Landsberg/W. an die Hauptstrecke Berlin – Küstrin – Danzig – Königsberg (Preußische Ostbahn). In Soldin wurden in der Hauptsache landwirtschaftliche Produkte auf die Eisenbahn verladen.

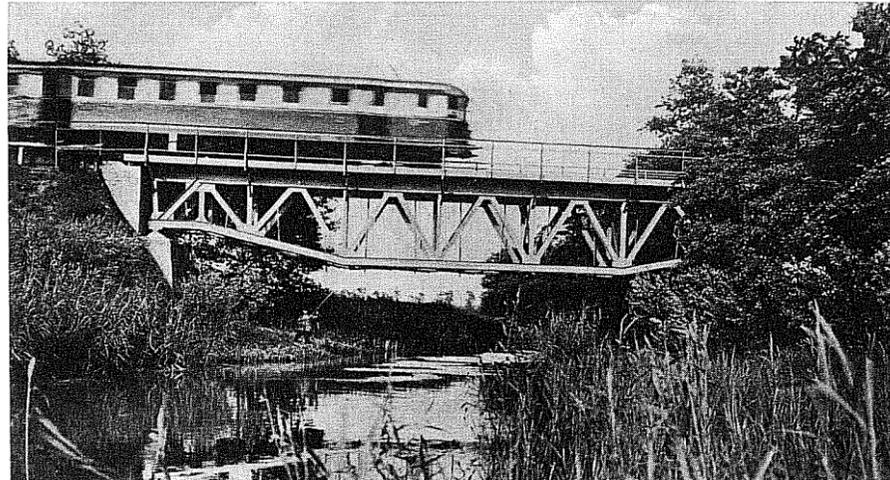
Die Landschaft an der Bahnstrecke bleibt weiterhin flach und der Blick schweift über weite fruchtbare Felder bis er in Glasow einfährt. Hier zweigt eine Verbindung nach Arnswalde ab (früher Glasow-Berlinchener Eisenbahn, gegründet 31. 10. 1883) und hat dort Anschluß an die Strecke Stargard – Kreuz – Posen. Von Glasow sind noch ca. 24 km vom Zug der St.C.E. zurückzulegen, bis er Pyritz erreicht. Die Stadt wird von mittelalterlichen Gebäuden geprägt und hatte ca. 7000 Einwohner. Von Pyritz aus bestand eine Bahnabzweigung nach Jädickendorf, die Anschluß an die Strecke Stettin – Königsberg N/M – Küstrin – Breslau (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn) hatte. Außerdem bestand von Jädickendorf aus auch eine direkte Eisenbahnverbindung über Wriezen/O. nach Berlin. Doch zurück nach Pyritz und dessen große landwirtschaftliche Umgebung. Die Landwirtschaft war auch die Voraussetzung für die Gründung der „Pyritzer Kreisbahn“, die 1898 mit ca. 42 km Länge eröffnet wurde. Sie führte von Pyritz nach Kl. Schönfeld und von Pyritz nach Plözig. An Betriebsmitteln waren 1911 3 Dampflokomotiven, 4 Personen-, 2 Post- und 54 Güterwagen vorhanden. 1928 kamen eine weitere Dampflokomotiv und 4 Personenwagen hinzu. Interessant ist die Geschichte der Lok Nr. 2c (Bn2t = Lenzgattung c), die 1893 von Borsig gebaut wurde und zuerst auf der Stargard-Cüstriner Eisenbahn eingesetzt war. Nach der Verstaatlichung der St.C.E. und dem Einsatz von Staatsbahnmaschinen gab man ca. 1905 obige B-Tenderlokomotive an die Pyritzer Kreisbahn ab.

Aber weiter geht die Fahrt mit St.C.E., bis die Stadt Stargard in Pommern erreicht ist. Hier ging die 98,35 km lange Strecke der Stargard-Küstriner Eisenbahn zu Ende. Stargard war ein Eisenbahnknotenpunkt, der Verbindungen nach Rostock, Stralsund, Stettin, Berlin, Danzig, Schneidemühl und Bromberg hatte. Es gab aber nicht nur die normalspurigen Hauptlinien, sondern auch ein weitverzweigtes Meterspurnetz. Diese

Schmalspurstrecken gehörten zur „Saatziger Kleinbahn AG“. Sie war wohl eine der Bahnen mit dem umfangreichsten Streckennetz in Pommern und betreute schon 1911 ca. 119,9 km Schienen. Teilstrecken wurden 1895 (Alt Damerow – Kanenberg) und 1910 eröffnet. An Lokomotiven waren ca. 12 Stück (Fa. Vulcan) vorhanden und hinzu kamen 13 Personen-, 5 Post- und 169 Güterwagen. Diese Bahn verdiente überwiegend am Transport landwirtschaftlicher Produkte.

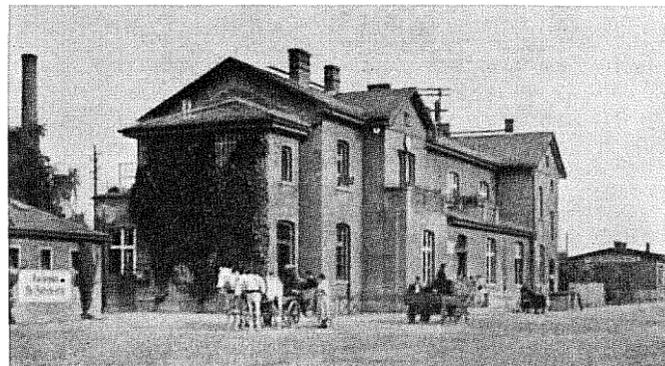
Das Streckennetz der Stargard-Cüstriner Eisenbahn und der an sie angrenzenden Kleinbahnen konnte nur gestreift werden, da viele Unterlagen durch Kriegsein-

wirkungen verlorengegangen sind. Der kurze Überblick zeigt aber doch, daß das Viereck (in der Hauptsache die Neumark) zwischen Stettin – Stargard – Landsberg/W. – Küstrin zum größten Teil durch die St.C.E. verkehrstechnisch erschlossen wurde. Industrieorte wie z. B. Neudamm konnten erst dank der Eisenbahn ihre Fabriken wesentlich erweitern und ihren Umsatz vergrößern. Hinzu kam auch die Landwirtschaft, die nun ihre Produkte (z. B. die bekannten „Dabergschen Speisekartoffeln“) bis weit nach Berlin lieferte. Die Eisenbahn bedeutete für dieses Gebiet eine beträchtliche Erhöhung des Lebensstandartes der Bevölkerung.



Ein VT 137 der DR überquert im Jahre 1937 die Mietzelbrücke bei Neudamm N/M.

Der Bahnhof Neudamm N/M im Jahre 1935.



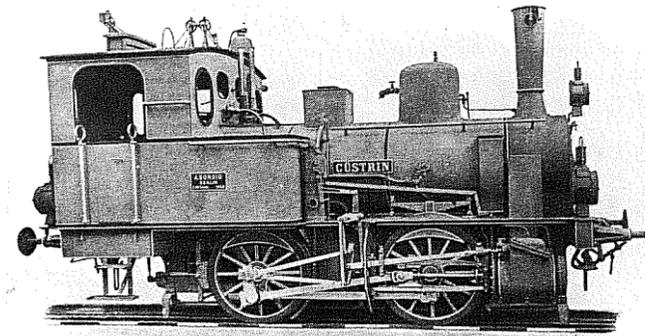
Der Bahnhof Bärwalde im Jahre 1940.



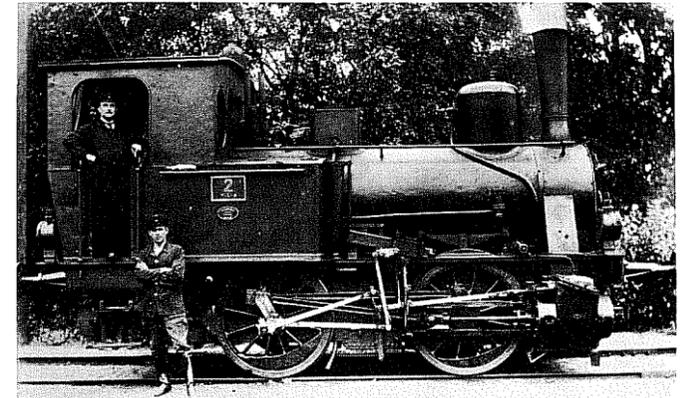
Stargard-Cüstriner Eisenbahn (St. C. E)

(ab 1. 7. 1903 KPEV)

Name	Hersteller	Bauj.	Fa. Nr.	Betr. Nr.	Betr. Nr. (KPEV 1)	Betr. Nr. (KPEV 2)	+	Bemerkungen
Brandenburg	Borsig	1882	3863					
Cüstrin	Borsig	1903						
	Borsig	1898	4608	19	Bromberg 1493	6001 (T1)	1911	
	Borsig	1898	4609	20	Bromberg 1494	6002 (T1)	1911	
	Borsig	1902/03	5142	27 (1)	Bromberg 1495	6003 (T1)	1912	
	Borsig	1902/03	5143	28 (2)	Bromberg 1496	6004 (T1)	1912	verkauft an niederl. Baufirma, 1917 an Oranje-Nassau-Bergw. Nr. 8
	Borsig	1902/03	5144	29 (3)	Bromberg 1497	6005 (T1)	1912	Eutin-Lübecker EB 9/2. + 1926
	Borsig	1902/03	5145	30 (4)	Bromberg 1498	6006 (T1)	1912?	
	Borsig	1902/03	5146	31 (5)	Bromberg 1499	6007 (T1)	1912	Eutin-Lübecker EB 10/2. 1927+



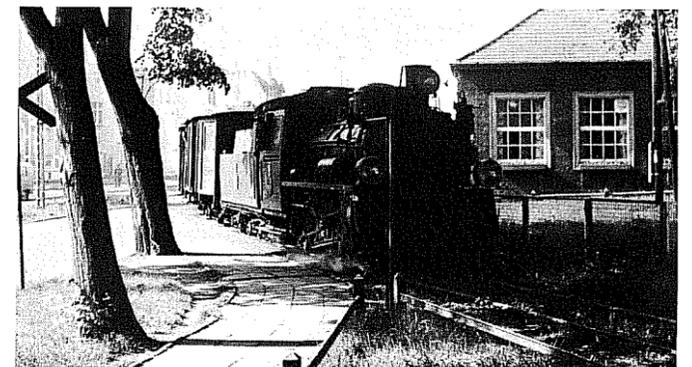
Dampflokomotive „Cüstrin“, die 1903 von Borsig erbaut wurde.



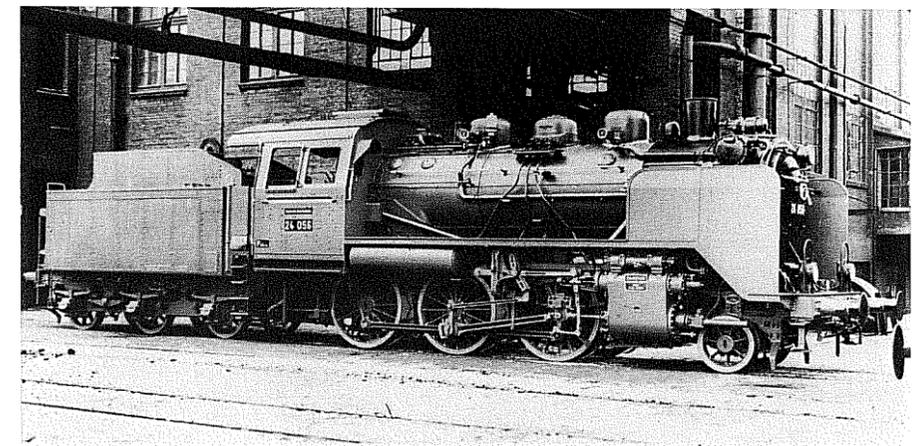
Dampflokomotive Nr. 2 (Bj. 1898) der Pyritzer Kreisbahn, die in den Anfangsjahren zur St.C.E. gehörte.



Lok Nr. 29 oder 31 der St.C.E. hier bereits im Einsatz auf der Eutin-Lübecker-Eisenbahn. Ca. 1913.



Die ehemalige Saatziger Kleinbahn AG (1000 mm) wird auch heute noch von der PKP betrieben. PKP-Lok „Px 48 3907“ auf der ehemaligen Saatziger Kleinbahn in Gryfice.



Auch die BR 24 war mit preuß. Abteilwagen in den Kriegsjahren auf der St.C.E. im Einsatz.

5 Jahre Dampfbetrieb auf der Selfkantbahn — 10 Jahre Museums-Eisenbahn des DEV

Eine kritische Analyse von Henning Wall

Am 14. August 1971 fuhr von Geilenkirchen nach Schierwaldenrath der erste planmäßige Dampfzug der IHS. Der feierlichen Eröffnung mit blumenbekränzten Wagen, Festreden und Platzkonzerten folgte Sonntag für Sonntag der fahrplanmäßige Betrieb: „Alltag“ einer Museumsbahn. Damit war die zweite Museumseisenbahn in Deutschland mit einer eigenen Strecke zu einer feststehenden Einrichtung geworden. Die Umstellung von den anfänglich mit Diesellokomotiven gezogenen Zügen stellte das „Unternehmen Museumsbahn“ auf eine wesentlich mehr Erfolg und Resonanz beim Publikum versprechende Grundlage, denn der Dieselbetrieb konnte bislang vom Fahrgastaufkommen her nicht befriedigen. Die anfänglichen Erwartungen auf mehr Werbewirksamkeit und Fahrgastzuwachs haben sich in den vergangenen fünf Jahren auch zunehmend bestätigt, wenn auch viele Wünsche aus der Gründerzeit dieser Museumsbahn im Selfkant noch unerfüllt sind.

Als ausgesprochener Fehlschlag hat sich jedoch nach meiner Auffassung der Museumsbahngedanke in seiner ursprünglichen Konzeption erwiesen. Die Hoffnung, eine Eisenbahn nur mit der Hilfe der vielen Eisenbahnfreunde Deutschlands in Eigeninitiative betreiben zu können, muß als gescheitert angesehen werden. Selbst heute, im Jahre 1976, ist die Szenerie der sogenannten Eisenbahnfreunde zersplittert wie weiland die deutschen Staaten und Kleinstaaten vor 1870/71. Und allein mit dem guten Willen läßt sich ein kosten- und arbeitsintensiver regelmäßiger Dampfbetrieb nicht durchführen. Zur bislang vermißten Bereitschaft der Eisenbahnfreunde, die mit steter Regelmäßigkeit und nach Kubikmetern zählender Foto-Optik an den Strecken stehen, sich finanziell (z. B. durch Lösen einer Fahrkarte) oder arbeitsmäßig an der Unterhaltung der Museumsbahn zu beteiligen, kam vielerorts die bis in die jüngsten Tage verbreitete Meinung, man bräuchte nur eine Dampflok, um überall auf irgendeiner der vielen DB- und NE-Strecken willkommen zu sein; den Rest erledige die DB oder die betreffende Bahnverwaltung. Doch so ist keine Museumsbahn dauerhaft zu gestalten.

Auch die ca. 800 Mitglieder des DEV oder die 300 Mitglieder der IHS können keine Museumsbahn unterhalten, wie ihre Vereinssatzungen dies vorsehen. Die Entwicklung der letzten 10 Jahre des DEV und die 5 Jahre Dampfbetrieb der IHS-Selfkantbahn haben deutlich gezeigt, daß die Entwicklung über die ideellen Ansprüche der Vereinssatzungen hinweggegangen ist. Denn lediglich ein fester Stamm von ca. 20-30 aktiven Mitgliedern ist aufgrund seiner Arbeitsbereitschaft und privaten Opferbereitschaft zu Freizeit- und finanziellen Zuwendungen sowie nicht zuletzt dank einer straffen Organisation, die stillschweigend vereinbart aber nirgends

satzungsmäßig fixiert ist, in der Lage, den rauen Betrieb eines Eisenbahn-Unternehmens zu führen. Insofern sind aus den Eisenbahnvereinen DEV und IHS längst eigenständige Eisenbahnen im Sinne einer NE (nichtbundeseigene Eisenbahn) geworden. Die IHS hat, als Grundvoraussetzung zur Aufnahme ihres Betriebes auf der Selfkantbahn, diesen Schritt bewußt vollzogen und eine Kapitalgesellschaft als Betriebsführungsgesellschaft gegründet, die die Konzession der Bahn und die Anpachtung der 5 km langen Strecke Gillrath - Schierwaldenrath übernommen hat. Dieser von der IHS beispielhaft vorgezeichnete Schritt vom Eisenbahnfreunde-eV zur GmbH mit Eisenbahnunternehmensrecht und -pflicht wird auch von anderen Museumsbahnen nicht zu umgehen sein, wenn sie, auf Dauer gesehen, Bestand haben wollen. Die Aktiven der IHS und des DEV wären darüber hinaus (mit einigen Klimmzügen) in der Lage, den Betrieb als straff organisierte NE auch dann weiterzuführen (organisiert als GmbH oder AG), wenn ihre Muttervereine sich aus irgendeinem Grunde auflösen würden (jedoch unter Zugrundelegung der derzeitigen Konjunktur und Wirtschaftslage aus betriebswirtschaftlichen Gründen unter Ausklammerung der Personalkostenfrage).

Seit der Gründung der ersten Museumseisenbahn durch den DKV-DEV vor ca. 10 Jahren hat sich, im Gegensatz zu den gelegentlichen Dampfsonderfahrten diverser Clubs, auf den Bahnen mit fester Strecke ein Strukturwandel im sogenannten Fahrgastaufkommen vollzogen, der

den Weg von der Dampfsonderfahrt weg zur Touristikbahn weist. Auch das Publikum der IHS-Selfkantbahn setzt sich nur aus einem verschwindend geringen Teil aus Eisenbahnfans zusammen. Der überwiegende Teil der Fahrgäste sind Wochenend-Autotouristen. Die Entwicklung zur Touristikbahn ist in den letzten beiden Jahren von der Selfkantbahn ebenfalls bewußt vollzogen worden, indem ein vielfältiges Leistungsangebot (außerhalb der eigentlichen Dampfzugfahrt) den Wochenendtouristen zur Mitfahrt bei der Selfkantbahn motiviert. Publikungsgerechte Fahrplan- und Tarifgestaltung, Beiprogramm bei Sonderveranstaltungen (z. B.: Glühweinausschank bei den Winterfahrten, Nikolausprogramm, Ostereier zu Ostern, Waldmeisterbowle am 1. Mai, Blümchen zum Muttertag) und der Buffetbetrieb sind wohl weniger im Sinne eines historisch echten Kleinbahnbetriebes erforderlich, erweisen sich aber als publikumwerbende Maßnahmen. Natürlich sind auch gelegentlich Fotohalte und Scheinanfahrten auf Wunsch der Fahrgäste in den Leistungen inbegriffen, aber auch das ist wohl nicht als historisch „echt“ anzusehen. Zwar können wir als Touristenbahn im Sinne einer Schweizer Bergbahn unsere Betriebe nicht auffassen (dazu fehlt uns die grandiose Landschaftsszenerie), wohl als Touristenbahn mit musealem, technikgeschichtlichem Charakter. Und deswegen sollten wir in der Entwicklung unserer Museumsbahn zur Touristikbahn unser Augenmerk auch mehr auf gesunde finanzielle und betriebswirtschaftlich richtige

Verhältnisse sowie auf das Freizeitverhalten der Wochenendtouristen lenken statt auf eisenbahn-nostalgische Accessoires an den Fahrzeugen und baulichen Anlagen. Denn die Fahrgäste, die letzten Endes das Geld bringen, kommen nicht wegen der historisch richtigen Zierstreifen am Lokkessel oder der richtigen Fahrzeugnummer auf dem Messingschild, sondern weil eine Fahrt mit einer dampfbetriebenen Touristikbahn ein freizeitfüllendes Erlebnis ist, das gegenüber den Rummelplatzbesuchen und Wildtierfütterungen in den Safariparks den Charakter des seltenen Ereignisses erhalten hat, zumal die Zeit der Dampflok im DB-Betrieb nun endgültig vorbei ist. Hier geht die Entwicklung eindeutig in Richtung eigenständige NE, evtl. eingebettet in ein freizeitadäquates weiteres Leistungsangebot am Orte bzw. in den Nachbargemeinden. Die Herrichtung der vereinseigenen Fahrzeugsammlung im Sinne eines Eisenbahnmuseums ist ein erster eigener Schritt hierzu.

Die gesetzlichen und betrieblichen Anforderungen an einen regelmäßigen NE-Eisenbahnbetrieb (auch wenn er nur sonntags läuft) bedingen geschultes und geprüftes Personal. Auch das war bei den Bahnen des DEV und der IHS Voraussetzung; und in den letzten 5 Jahren verfügen beide Betriebe über eigenes, in eisenbahntechnischer Hinsicht geprüftes und geschultes Personal. Eine enge Zusammenarbeit zwischen IHS und DEV, die durch die gemeinsamen Probleme noch begünstigt wird (gleiche Spurweite, Strecken- und Fahrzeugunterhaltung u. ä.) hat

in den letzten beiden Jahren außer dem Erfahrungsaustausch auch betriebliche (Ersatzteilbeschaffung) und werbemäßige Vorteile gebracht. Hierauf aufbauend könnte in Zukunft der gemeinsame Einkauf von Schwellen und Gleismaterial (günstigere Rabatte bei größeren Mengen) und der Austausch von Werkzeugen oder sogar Fahrzeugen zu noch engerer Zusammenarbeit führen. Eine verbundartige Zusammenarbeit auf europäischer Ebene wird auch mit den übrigen Museumsbahnen des In- und Auslandes angestrebt. Erste Kontakte wurden bereits auf dem 1. Internationalen Museumsbahntreffen Pflingsten in Schierwaldenrath geknüpft. Solange jedoch einige Vereine, insbesondere aus Süddeutschland „gesamtdeutsche“ Alleinvertretungsansprüche in Sachen Eisenbahngeschichte stellen und auf dem hohen Roß der „...einmaligen, einzigen Fahrzeugsammlung“, der „...letzten Dampflok Deutschlands“ sitzen, läßt man Hochmütige lieber vorher in die Grube fallen. Auch ist es durchaus unangebracht, erst jetzt, wo die DB die Dampffahrten auf DB-Strecken untersagt hat, weiterhin hochnäsiger auf die Schmalspurigen hinabzusehen. Hier scheint wohl eher der Neid wegen der fehlenden eigenen Strecke durchzuschlagen.

Und sollte es nicht gehen, den normalspurigen Museumsfahrzeugen für den Betrieb geeignete eigene Strecken zu reservieren, so können Normalspursammlungen allenfalls als verstaubende Requisiten für Nürnberg eingemottet werden. Hier könnten die bisherigen Museumsbah-

nen mit fester Strecke wie DEV und IHS mit ihrem „know how“ wohl einspringen (Eisenbahn-Consulting für Fragen des historischen Dampfbetriebes), doch bis zur Zusammenarbeit auf Bundesebene ist noch ein langer, dorniger (und zeitweise dampfloser) Weg.



Foto: Manfred Herbst

DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF

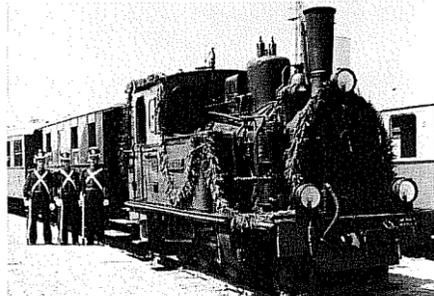
Vier Tage voller Überraschungen

So stand es auf den vielen Handzetteln, Plakaten und Einladungen. Und Überraschungen gab es beim großen Jubiläumsfest des Deutschen Eisenbahn-Vereins anlässlich des zehnjährigen Bestehens der Museums-Eisenbahn dann auch genug. Meist waren sie von den Veranstaltern nicht geplant. Die Feierlichkeiten setzten sich aus zwei Teilen zusammen, einem Unterhaltungsteil und dem eigentlichen Eisenbahnjubiläum. Ersteres, von Herrn Block in mühevoller, langer Arbeit generalstabsmäßig organisiert, spielte sich hauptsächlich auf dem Brokser Marktplatz ab und erinnerte die Gäste mehr an ein großes Schützenfest. Da gab es ein mindestens 1000 Personen fassendes Bierzelt, Würstchenbuden, Karussells, eine Schießbude und eine Bundeswehrfeldküche. Vier Spielmannszüge sorgten für die nötige Musik. Aber der Gästezustrom entsprach nicht den Erwartungen, dies lag wohl daran, daß die Sonne das Festzelt auf über 50 Grad aufheizte und außerdem der angesetzte Eintrittspreis für viele Besucher zu hoch war. So verblieb man lieber im Freien und hörte der Musik von draußen zu. Der zweite Teil des Festes, das Eisenbahnjubiläum, war weniger lang vorbereitet, und hatte dennoch einige Attraktionen zu bieten. Der Zweizugbetrieb auf der Strecke zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf mit Zugkreuzung in Heiligenberg am Sonntag sollte der Höhepunkt sein. Die Kittellokfahrten zwischen Vilsen und Hoya waren erst drei bis vier Tage vor dem Fest endgültig genehmigt worden. So konnte für diese Fahrten auch keine große Werbung mehr betrieben werden. Herzlichen Dank gebührt daher allen, die sich für diese Fahrten mit der Kittellok stark gemacht haben und die Verhandlungen mit DB und DEW zu einem positiven Abschluß gebracht haben.

Der Zweizugbetrieb am Sonntag verlief bis auf einen Zylinderschaden an der „Hoya“ vor der letzten Kreuzung ohne Störungen. Durch den Ausfall der Dampflok „Hoya“ mußte der große Triebwagen T 42 als zweiter Zug eingesetzt werden. Verspätungen hielten sich aber in Grenzen. Daß der Zugbetrieb trotz Triebwerkschadens nach Fahrplan ablief, konnte durch den beispielhaften Einsatz des gesamten Bahnpersonals erreicht werden. Die vielen eisenbahninteressierten Gäste, die teilweise aus Süddeutschland oder aus dem Ausland zu uns gereist waren, kamen also am Sonntag auf ihre Kosten, ganz im Gegensatz zum Donnerstag und Freitag, wo man noch nicht mit Besuchern gerechnet hatte. Für den Sonnabend mußten kurzfristig zwei zusätzliche öffentliche



„Weaner Schmah“, ein Schwaben-Mädle im Blickfeld, Dampf unterm – Hosenboden, so raunzt und grantelt er seine Kreise: OSTRÄ. Foto: C. Hanack



Die „Österreichische Legion“ bewacht die Lok „Spreewald“. 2. 7. 76. Foto: Eberhard Kunst



Die Gemälde- sowie die Franckh-Buchausstellung waren in einem alten VGH-Triebwagen untergebracht. 4. 7. 76. Foto: Eberhard Kunst

Züge eingesetzt werden. — Wer nicht Eisenbahn fahren wollte, konnte sich statt dessen in drei Ausstellungen über das Eisenbahnwesen informieren. Da war zunächst eine Ölbilder- und Aquarell-Ausstellung des bekannten Eisenbahnmalers Ferry Ahrlé aus Frankfurt/Main, unterge-

bracht in einem alten VGH-Triebwagen. Dieser Maler hat es sich zur Aufgabe gemacht, Eisenbahnthemen einmal anders dem Eisenbahnfreund nahezubringen.

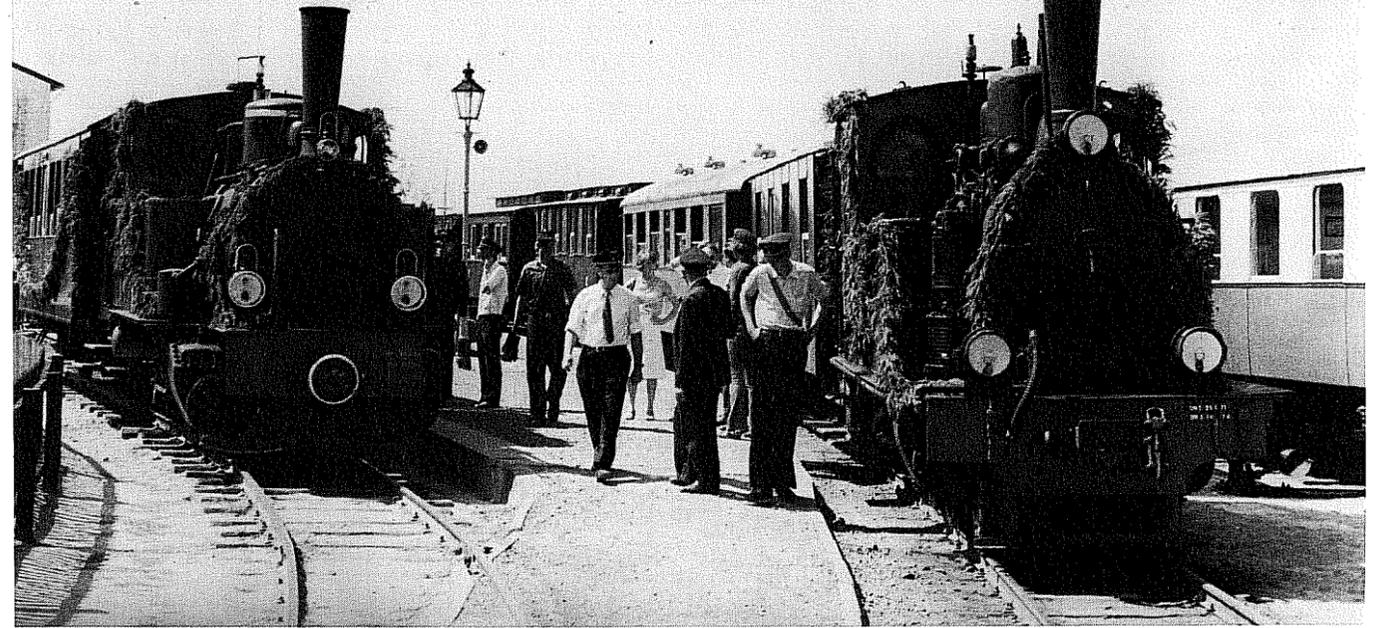
Im gleichen Wagen stellte auch die Franckh'sche Verlagsbuchhandlung Stuttgart ihr gesamtes Eisenbahnbuch-Programm aus, und viele Besucher nahmen diese Ausstellung zum Anlaß, mit den zwei anwesenden Mitarbeitern von Franckh ausführlich zu diskutieren. Große Freude bereitete es den DEV-Aktiven, als sie am Ende der Ausstellung als kleine Anerkennung ihrer Leistungen auf der Museums-Eisenbahn je ein Buch-Exemplar vom Franckh-Verlag überreicht bekamen.

In einem weiteren VGH-Normalspurwagen stellte die auf diesem Gebiet sehr aktive Buchhandlung Köhl aus Rodenkirchen deutsche und internationale Eisenbahnliteratur aus, die interessierte Freunde der Eisenbahn gleich erwerben und mitnehmen konnten. Auch Herr Köhl und seine Mitarbeiter gaben sich viel Mühe, ihren Teil zum Gelingen des Festes beizutragen.

Für Modellbahner und Kinder gab es außerdem eine große Modellbahnanlage der Fa. Hübchen, Berlin zu besichtigen, die durch ihre perfekten Details auch manchen Nichtmodellbahner begeisterte. Alle Ausstellungen konnten nicht groß vorbereitet werden, da fast alle DEV Mitglieder kurzfristig anreisten und nun schnell improvisieren mußten. Trotzdem fanden diese Veranstaltungen reges Interesse, weil man die Eisenbahnfreunde mit „ihrem“ Thema ansprach. Ein weiterer Grund für diese Beachtung war auch, daß die Ausstellungen auf oder an unserem Bahnhof in Vilsen stattfanden, sodaß viele Besucher nach Ankunft des Zuges „ebenmal“ vorbeischaun konnten, vor allem, weil ja kein Eintrittsobulus entrichtet werden mußte. —

Otto Straznicki - Ritter von der Klein-Dampfloch - mit seiner Dampfgartenbahn darf hier keinesfalls vergessen werden, denn gerade er hat so manches Kind, das er auf seiner kleinen Eisenbahn durch die Wiesen in der Nähe des Festzeltes gefahren hat, glücklich gemacht. Was noch zu sagen bleibt, ist Folgendes: das Fest zum großen Jubiläum hätte in vielen Teilen besser auf den eigentlichen Zweck ausgerichtet werden müssen, nämlich dem Publikum die Idee und die Arbeit des DEV deutlich zu machen, vor allem auch der einheimischen Bevölkerung einmal zu erklären, wie wir diese Aufgabe vollbringen, und zum anderen auch Eisenbahnfreunden ein paar seltene Fotos und neue Eindrücke zu vermitteln. Doch möge diese Kritik nicht falsch verstanden werden. Jeder, der an dem Fest mitgearbeitet hat, wollte sicherlich nur das Beste für den Verein, doch sollten Fehler aufgezeigt werden, damit sie bei unserem 20jährigen Jubiläum in einigen Jahren vermieden werden können. Und dazu soll diese „Manöverkritik“ beitragen. Ein Gutes hat das Fest doch gehabt, durch die vielen Berichte in der Presse wurde unsere Museums-Eisenbahn in Deutschland so bekannt, wie nie zuvor. Um es mit den Worten eines Festredners zu sagen: „Dies war echte Profiarbeit!“ JR/ek

Bf. Bruchhausen-Vilsen: links der Zug, der vor 10 Jahren im Einsatz stand. 2. 7. 76. Foto: Eberhard Kunst



Presse + Information

Das DEV-Referat für Presse und Info möchte sich bei allen denen bedanken, die durch ihre aktive Mitarbeit dazu beigetragen haben, daß das 10jährige Jubiläum der Museums-Eisenbahn — abgesehen von einigen Unzulänglichkeiten — ein voller Erfolg wurde. Insbesondere gilt unser Dank der Franckh'schen Verlagsbuchhandlung in Stuttgart und deren Mitarbeitern, die uns dazu verholfen haben, daß die Gemälde- und Buchausstellung sowie die DEV-Pressekonferenz, an der zahlreiche Journalisten aus allen Teilen Deutschlands teilgenommen haben, ein sichtbares Ergebnis zeigten. Bedanken wollen wir uns auch bei dem bekannten Maler Ferry Ahrlé aus Frankfurt/Main, der uns in uneigennütziger Weise seine Eisenbahnbilder, die immerhin einen Wert von 20 000,— DM darstellen, ausgeliehen hatte. Er scheute auch nicht die weite Anreise um uns zur „Rollenden Pressekonferenz“ zur Verfügung zu stehen. — Durch das freundliche Entgegenkommen der Firma Nordmende in Bremen, die uns einen Videorecorder und zwei Farbfernseher auslieh, konnten wir vielen Besuchern auf bequeme Art und Weise Eisenbahnfilme im Lokschuppen vorführen. Last not least gilt unser ganz besonderer Dank den Kollegen von der Presse und vom Rundfunk, die in ihren Zeitungen und Sendungen unsere Berichte und Fotos sowie teilweise sehr ausführliche Eigenberichte veröffentlichten und damit unsere Museums-Eisenbahn weit über Deutschlands Grenzen bekannt

machten. Sollten wir richtig gezählt haben, so waren es immerhin 85 deutsche und europäische Zeitungen und Zeitschriften, die ihre Leser aktuell unterrichteten. Leider war das Fernsehen nicht anwesend! Der Leiter der Bremer Nordschau maß dem zehnjährigen Jubiläum nicht so viel Aktualität zu, um darüber zu berichten. Obwohl wir der Meinung sind, daß ein gemeinnütziges Unternehmen, wie es die DEV Museums-Eisenbahn heute darstellt, aus solchem Anlaß einer Würdigung wert gewesen wäre. —

In der Rückschau sei uns noch der Hinweis gestattet: vieles hätte zweifellos besser gemacht werden können, aber es fehlten die Mitarbeiter. So lag die Hauptlast auf den Schultern einer kleinen Gruppe von DEV-Aktiven. eberhard kunst

Postsonderstempel mit Dampfloch

Aus Anlaß des 10jährigen Jubiläums der ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands in Bruchhausen-Vilsen führt das dortige Postamt 1 einen ovalen Postwerbestempel, der bis zum Ende der Saison am 26. September 1976 verwendet wird. Der Stempel zeigt als Motiv einen Dampfzug. Die gleiche Abbildung wurde bereits im ersten Streckenstempel (1970) der „Historischen Bahnpost“, die heute leider nicht mehr verkehrt, verwendet. Der oben erwähnte Postwerbestempel wird nur in der Saison (Anfang Mai bis Ende September) der DEV Museums-Eisenbahn Bruchhau-

sen-Vilsen — Asendorf geführt. Er erhält in jedem Jahr ein neues Eisenbahnmotiv und wird so ein begehrtes Sammlerprojekt werden. Zuschriften von Stempelsammlern sind an das Postamt 1 in D-3094 Bruchhausen-Vilsen zu richten. e. k.



Zweizugbetrieb bei der Museums-Eisenbahn

1976 — das ist nicht nur das Jahr des 10jährigen Bestehens der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Asendorf, sondern auch das Jahr des ersten planmäßigen Mehrzugbetriebes auf der Museums-Eisenbahn. War doch von vielen Mitgliedern diese zusätzliche Attraktion schon lange erhofft worden — am Pfingstsonntag war es dann soweit. Nachdem der „Orpheus-Expreß“, der übrigens relativ gut besetzt war, aus Heiligenberg zurück war, fuhr um 9.30 Uhr der erste Zug (Nr. 3) in Richtung Asendorf ab. Er war aus Lok „Hoya“ und den zweiachsigen Wagen 11, 14, 6, 9 und 26 gebildet. Um 10.10 Uhr folgte dann der zweite Zug mit „Spreewald“ und den Vierachsern 3, 4, 7, 12, 18 und dem Packwagen 22. Dieser Zug wurde nach seiner Ankunft in Heiligenberg am Bahnsteig abgefertigt und setzte dann über die Weiche 3 (Ausfahrweiche in Richtung Asendorf) in das Ausweichgleis um. Der andere Zug wartete in der Zwischenzeit vor der Trapeztafel (Signal Ne 1) und fuhr auf Signal des sich nun in der Ausweiche befindenden Zuges in den Bahnhof ein. Nach Abgabe der nötigen Zuglaufmeldungen an die Zugleitung in Bruchhausen-Vilsen ging es dann weiter in Richtung Asendorf bzw. Bruchhausen-Vilsen. Auch am Nachmittag liefen die Zugkreuzungen in gleicher Weise reibungslos ab. Für Personal und Fahrgäste, insbesondere aber auch für die zahlreichen Film- und Fotografen war es ein herrliches Erlebnis. Hinzu kommt, daß an diesem Pfingstsonntag mehr Fahrgäste (1900) gezählt werden konnten als je zuvor an einem Betriebs-tage. Grund dafür mag u. a. sein, daß durch das erhöhte Platzangebot eine „hoffnungslose“ Überfüllung der Züge, wie das in Vorjahren gerade am Pfingstsonntag der Fall gewesen war, vermieden wurde; denn wer will sich schon bei einem Familienausflug zur Museums-Eisenbahn fühlen wie in der U-Bahn zur Hauptverkehrszeit!? So waren denn mit dem Pfingstsonntag alle rundum zufrieden. — Am Sonntag, dem 4. Juli, sollte der Verkehr anlässlich des 10jährigen Jubiläums genauso ablaufen wie am Pfingstsonntag. Doch erstens kommt es anders . . .

Der Zug mit „Hoya“ und den Zweiachsern war planmäßig in Bruchhausen-Vilsen abgefahren und pünktlich in Asendorf angekommen. Doch beim Umsetzen in Asendorf ereignete sich bei der „Hoya“ ein Triebwerksschaden. Eine kurze Besichtigung durch das maßgebliche Personal ergab, daß es sich wahrscheinlich um einen Schaden im Bereich des Schieberkastens handeln mußte und daß die Lok so nicht mehr in der Lage war, den Zug nach Bruchhausen-Vilsen zurückzubringen. Nach Rücksprache zwischen Zugführer und Zugleitung verfuhr man dann wie folgt: Der zweite Zug, der inzwischen schon nach Heiligenberg unterwegs war, endete dort außerplanmäßig. Nachdem die Wagen in der Ausweiche abgestellt waren, fuhr die „Spreewald“ als Lz nach Asendorf, um dort die Wagen abzuholen. Sie fuhr so im Plan des Zuges 6 mit den Zweiachsern nach Bruchhausen-Vilsen zurück. Der Mittags-Triebwagen wurde kurzerhand durch

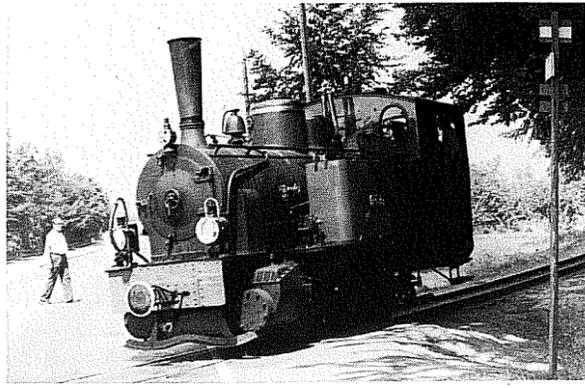


Lok „Hoya“ und „Spreewald“ treffen sich in Heiligenberg am 6. 6. 76. Foto: Gerd Schrammen



einen Dampfzug, bestehend aus Lok „Spreewald“ und den Wagen 11 und 14 ersetzt, da ja die zweite Garnitur, die nach wie vor in Heiligenberg in der Ausweiche stand, wieder nach Bruchhausen-Vilsen zurückgebracht werden mußte. Zwischenzeitlich war die „Hoya“ in Asendorf soweit hergerichtet worden, daß sie sich mit eigener Kraft nach Bruchhausen-Vilsen schleppen konnte. Nach der notwendigen Zuglaufmeldung ging es dann als „Lz 52“ ohne Halt nach Bruchhausen-Vilsen, vorbei an dem in Heiligenberg in der Ausweiche stehenden Mittagszug — ein seltenes Bild. Da die „Hoya“ nun nicht mehr eingesetzt werden konnte, entschloß man sich, die für den Nachmittag vorgesehenen zusätz-

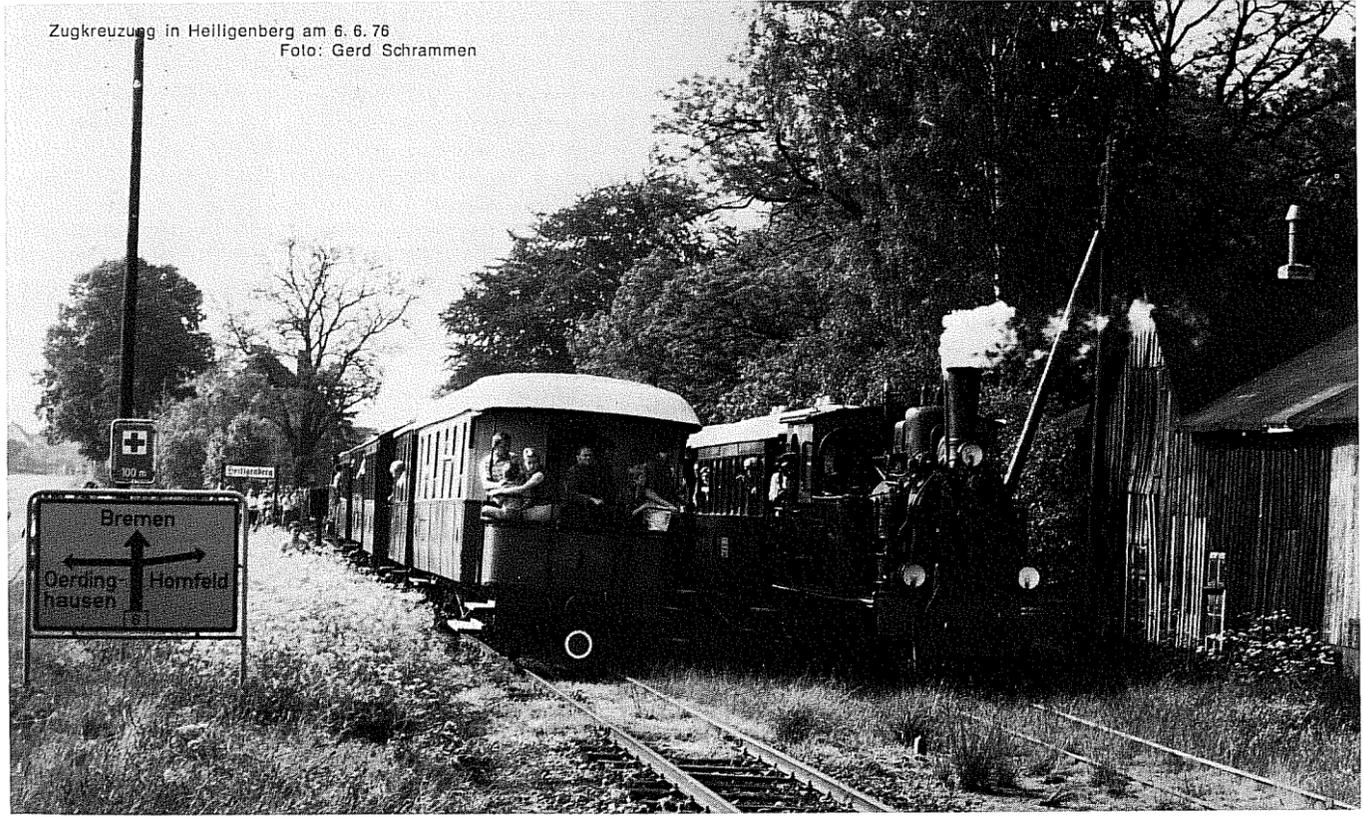
lichen Dampfzüge (Zugpaar 11/12) durch einen Triebwagenzug aus T 42 und Wagen 11 zu ersetzen. So konnte nun der Nachmittag doch (fast) wie geplant ablaufen. Die Reaktionen auf diese Maßnahme waren sehr unterschiedlich. Einige Fotografen zeigten sich bitter enttäuscht und fuhren nach Hause zurück. Die meisten Eisenbahnfreunde nahmen diese (aufgezwungene) Abwechslung gern hin. Insgesamt gesehen ist der Zweizugbetrieb bei allen Beteiligten gut angekommen. Nach dem augenblicklichen Stand der Planung sollen im kommenden Jahr zumindest am Pfingstsonntag wieder zwei Züge unterwegs sein. g. h.



Lok „Hoya“ schleppt sich mit Zylinderschaden nach Bruchhausen-Vilsen. 4. 7. 76. Foto: Eberhard Kunst



Foto: Gerd Schrammen



Zugkreuzung in Heiligenberg am 6. 6. 76. Foto: Gerd Schrammen



Dampfzüge treffen sich in Asendorf. 2. 7. 76. Foto: E. Kunst

Von Bruchhausen-Vilsen nach Hoya

Viele neue Mitglieder wollten schon immer einmal auf der normalspurigen VGH-Strecke fahren. Einige DEV-Aktive haben das Projekt dann verwirklicht. Trotz vieler Bedenken (Gleiszustand, Bahnübergänge, Brandschutz) hat die Betriebsleitung der VGH diesem Vorhaben zugestimmt.

Für die Fahrten auf der VGH-Strecke galt es nun, eine geeignete Lokomotive zu finden. Im Gespräch waren „24 083“ mit Zug vom „Eisenbahnkurier“ und die „Me-vissen 4“ mit Zug von der Dampfisenbahn Weserbergland. In der Zwischenzeit war jedoch die HVB-Verfügung in Kraft getreten, die auf den angrenzenden DB-Strecken Dampfverbot ausgesprochen hat. Eine teure Überführung war jetzt nicht mehr zu vermeiden. — Rechtzeitig erinnerte sich der Vorstand jedoch, daß der DEV auf Normalspur etwas zu bieten hat: Es ist dies die Kitteldampflok, die sich in der Obhut der DEW befindet.

Diese Lok war es nun, die am 1. Juli abends zusammen mit zwei Personenwagen, geschleppt von einer E-Lok, in Eystrup eintraf. Leider war die Zusage für die Überführung erst einige Tage vorher gegeben worden, die Benachrichtigung aller Interessierten war nicht mehr möglich. Am Freitagvormittag wurde sie dann nach Bruchhausen-Vilsen mit dem planmäßigen Güterzug gebracht. Die Herren vom DEW waren zur Stelle und bereiteten den Einsatz vor. Wir hatten ausreichend Gelegenheit, uns die Lok aus der Nähe anzuschauen. Am Samstagvormittag war es dann soweit: die Personalfrage wurde geklärt, der Zugführer und Lotse der VGH erschien und „planmäßig“ mit einer gewissen Verspätung abgefertigt vom „DEV-Schmalspur-Rotkäppchen“ setzte sich der erste Personenzug seit 1972 nach Hoya vom „Hoyaer Bahnhof“ in Bruchhausen-Vilsen in Bewegung. Eigentlich sollte auf allen früheren VGH-Haltestellen gehalten werden. Es zeigte sich jedoch, daß dieses mangels Bedarfs nicht notwendig war. Fast alle Fahrgäste hatten „Hoya hin und zurück“ gelöst. In Gehlbergen am Bahnsteig war jedoch bei der ersten Fahrt der Dampf ausgegangen. Die zahlreich begleitenden und nicht zahlenden Autofahrer wurden ungeduldig. Doch nach einer Viertelstunde ging es weiter. Im Sellingsloh hieß es aufpassen, ein Funkenflug hätte hier böse Folgen gehabt. Unsere Brandwachen brauchen jedoch nicht aktiv zu werden, die Kittellok hielt dicht. Mit Aufenthalt in „Hoyaerhagen“ und „Tivoli“ wurde dann „Hoya“ erreicht. Am oberen Bahnhof wurde Aufenthalt gemacht. Weiterfahren war nicht möglich, ein Durchfahren des großen Waldes bei Eystrup erschien uns zu gewagt wegen der damit verbundenen Brandgefahr. Die Kittellok bekam also aus einem Hydranten frisches Wasser. Fahrgäste und Personal stärkten sich derweil mit eisgekühlten Getränken im DEW-Büf-fetwagen.

Auf der Rückfahrt wurde dann auch ein Fotohalt in Bruchhausen-Ost eingelegt. Hier ist noch ein schönes Bahnhofsgebäude vorhanden, während auf allen anderen Unterwegsbahnhöfen höchstens ein Buswartehäuschen steht. Pünktlich zur

Abfahrt des Schmalspurzuges nach Asendorf traf der „beschleunigte Personenzug“ in Bruchhausen-Vilsen „Hoyaer Bahnhof“ ein. Auch der Abendzug war recht gut gefüllt. Natürlich waren auch viele DEV-Mitglieder mit dabei. Unter Schwierigkeiten (Dampfmangel) wurde in Hoya eine Foto-fahrt auf die große Weserbrücke gemacht. Auf der Rückfahrt war ein Halt am Markt-platz, um den Fahrgästen einen kurzen Weg in das Festzelt zu ermöglichen.

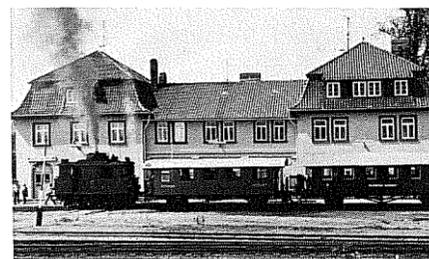
Am Sonntag begannen die Fahrten recht früh. Selbst hier waren schon zahlreiche Fahrgäste anwesend. Für die Fotografen war dies der beste Zug. Auch die restlichen Züge des Sonntags waren ausreichend besetzt, doch bedeutete dies offensichtlich einen Fahrgastschwund auf der schmalspurigen Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen. — Am Abend registrierte man erfreut, daß etwa 650 Fahr-karten verkauft worden waren. Die Über-führungskosten sind also gedeckt, ein geringer Überschuß war zu verzeichnen. — Eisenbahnfreunde und auch DEV-Mitglieder haben uns schon immer den Vorwurf gemacht, weshalb wir den Verkehr auf der Normalspur nicht durchführen, oder uns wenigstens verstärkt darum bemühen. Wie schon geschrieben, würde dieser zusätzliche Betrieb Fahrgäste von der jetzigen

Museumseisenbahn abwerben. Viele Fahrgäste benutzen die Eisenbahn nicht auf der ganzen Strecke. „Jetzt ist es aber genug“, das haben wir häufiger gehört. Außerdem wird der Fahrpreis für die Fahrt zu hoch. Wenn wir den Preis auf der Schmalspur (8 km, hin und zurück, 7,20 DM) hochrechnen würden, so müßten wir von Eystrup bis Bruchhausen-Vilsen etwa 16,— DM für die Rückfahrkarte kassieren, und das ist entschieden zu viel. Für beide Strecken dann 23,20 DM, wer will das als Familienoberhaupt bezahlen? Und wer stellt das Personal? Acht Personen waren zur Sicherung der Bahnübergänge sowie für den Brandschutz eingesetzt, hinzu kommt noch das Zug- und Bahnhofspersonal. Wer bekäme all diese Leute zusammen? Soviel Aktive würden sich bestimmt nicht für jeden Sonntag finden lassen, wenn jedoch alle 800 DEV-Mitglieder...? Trotzdem, es hat allen Beteiligten viel Spaß gemacht und das bei 30° Grad im Schatten. Eine Wiederholung in einigen Jahren wäre immerhin erstrebenswert.

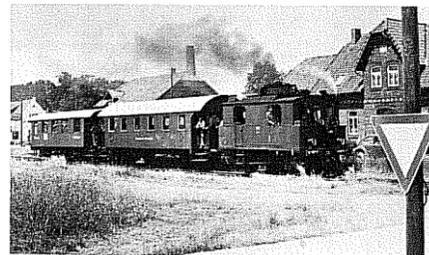
Dank für ihre Mithilfe möchten wir der VGH, der DEW, den DEV-Aktiven und allen Nichtmitgliedern, die hinter den Kulissen dieses Vorhaben ermöglicht haben, aussprechen.
Claus Hanack

„Beschleunigter Personenzug“ bei Stapelshorn.
Foto: Manfred Herbst

Halt im Bf. Hoya. Foto: G. Schrammen



Bf. Bruchhausen-Ost. Foto: K. H. Steiner



Dampfzug mit Kittellok bei Gehlbergen.
Foto: Manfred Herbst



Die „Spreewald“ leistet Schwerstarbeit

Häufig stand es an dieser Stelle geschrieben und wohl noch häufiger hörte man es von Seiten der Mitglieder, ja selbst die Fahrgäste wußten zu bemerken, daß „immer nur die Hoya“ die Museumszüge führt.

Schwierigkeiten mit dem Dampfregler in der Anfangszeit, geringere Leistungsfähigkeit im Vergleich zur Hoya, höherer Kohle- und Wasserverbrauch und nicht zuletzt das enge und schlecht belüftbare Führerhaus machten die „Spreewald“ beim Personal nicht gerade beliebt. Bekanntlich ist die Maschine sechs Jahre im Einsatz, so daß im Herbst mit der Hauptuntersuchung begonnen werden muß. Da dabei ohnehin alle Teile einer gründlichen Aus-

besserung unterzogen werden müssen, bot es sich an, die „Hoya“ zu schonen und dafür die „Spreewald“ häufiger einzusetzen, damit sich die Ausbesserung auch lohnen möge. Durch vermehrten Einsatz und z. T. beängstigende Fahrgastaufkommen einerseits und durch ständiges Mitführen von Wagen mit geringerer Kapazität (Salon-, Buffet- und Packwagen) und geschickter Fahrplangestaltung (nur ein Zug an Samstagen) andererseits ist dies auch weitgehend gelungen. So wurden Züge mit acht Wagen fast schon zur Gewohnheit, und zweimal galt es, samstags neun (!) Personenwagen in den Zug einzustellen. Besonders die Tonbandfreunde kamen voll auf ihre Kosten, weniger wohl das Lokpersonal und die Ma-

schine selbst, muß doch der Zug dreimal in der Steigung angefahren werden, und die Steigung im Vilser Holz mit der engen Kurve hat es auch in sich. Offen bleibt die Frage, ob hier zukünftig durch Änderung des Fahrplanes zumindest an Samstagen Abhilfe geschaffen wird. Zwar lassen sich hohe Zuglasten und straffe Fahrzeiten durch geschickte Feuerführung ausgleichen, doch ist die große Kesselanstrengung und Belastung des Triebwerks der langfristigen Erhaltung der Maschine sicher nicht förderlich, und gerade die Erhaltung der Dampfmaschinen sollte unter anderem die Zielsetzung unseres Vereins sein und nicht die schrittweise Ermittlung, wieviel man einer alten Dampfmaschine zumuten kann. Wolfgang Schneider

Neue Fahrkarten bei der Museums-Eisenbahn

Nach Fertigstellung des Kioskes in Asendorf soll dort auch eine Fahrkartenausgabe untergebracht werden. Bei dem zu erwartenden, relativ geringen Fahrgastaufkommen von diesem Bahnhof aus erschien die Auflage von fertiggedruckten Edmonson'schen Fahrkarten jedoch zu aufwendig. So entschloß man sich für Blankofahrkarten, die den Namen des Abgangsbahnhofes bereits eingedruckt tragen, im Übrigen aber vom Schalterbeamten mit Hand ausgefüllt werden. Gleichzeitig wurde entschieden, die Zugführer ebenfalls mit Blankokarten auszurüsten (allerdings ohne Eindruck des Bahnhofes), da sie bisher für den Verkauf von Fahr-

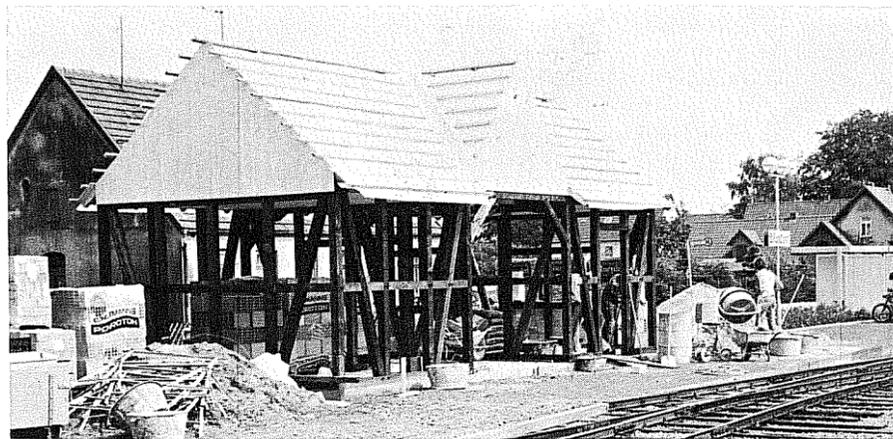
DEV	Zusgabe-tag	/	19
Fahrkarte Nr.		a	
für	Erwachsene		Kinder
von	Asendorf		
nach			
über	km		
1. Kl.	DM	Pf	2. Kl.
	DM	Pf	DM

karten im Zuge vier verschiedene Sorten mitführen mußten, was nunmehr entfällt. Die Schaffner verfügen aber nach wie vor

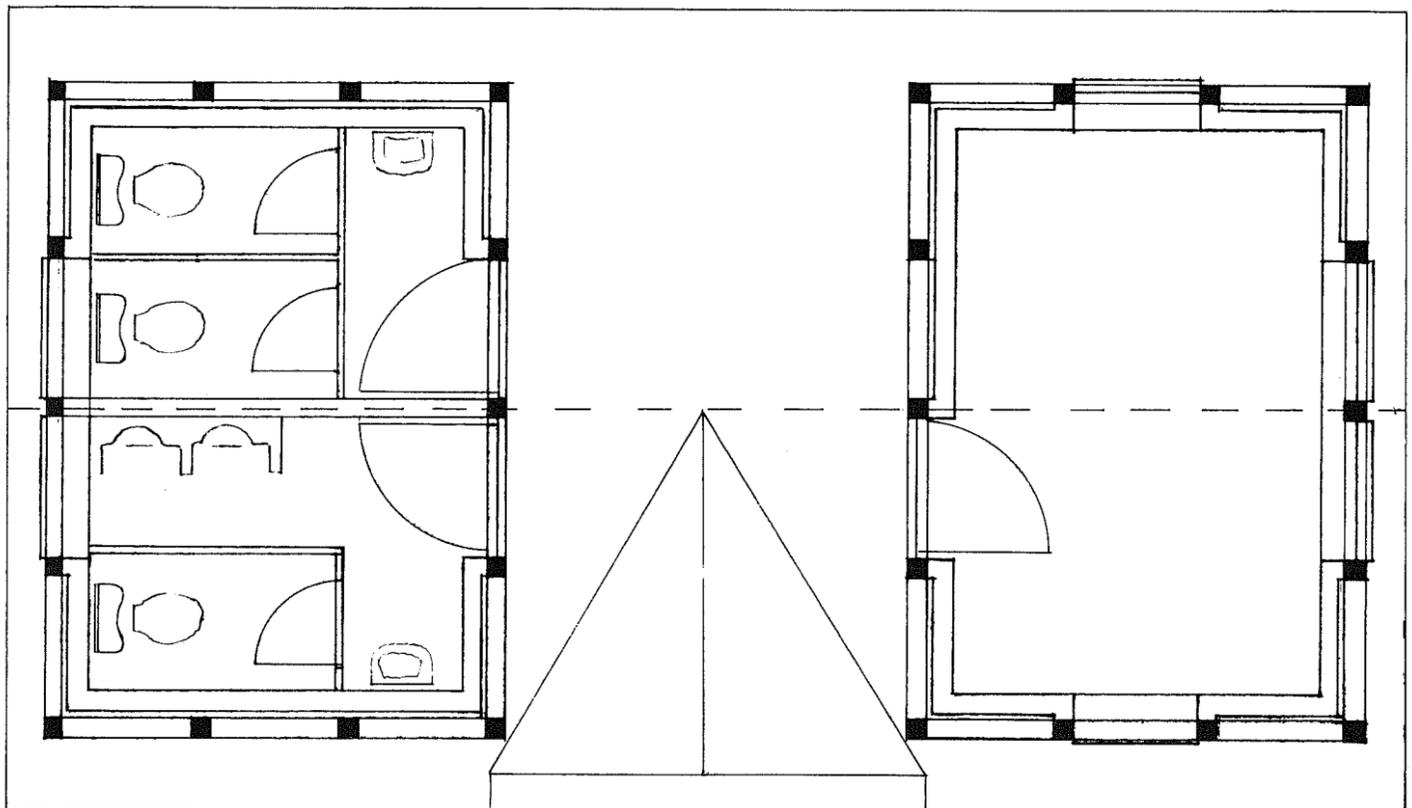
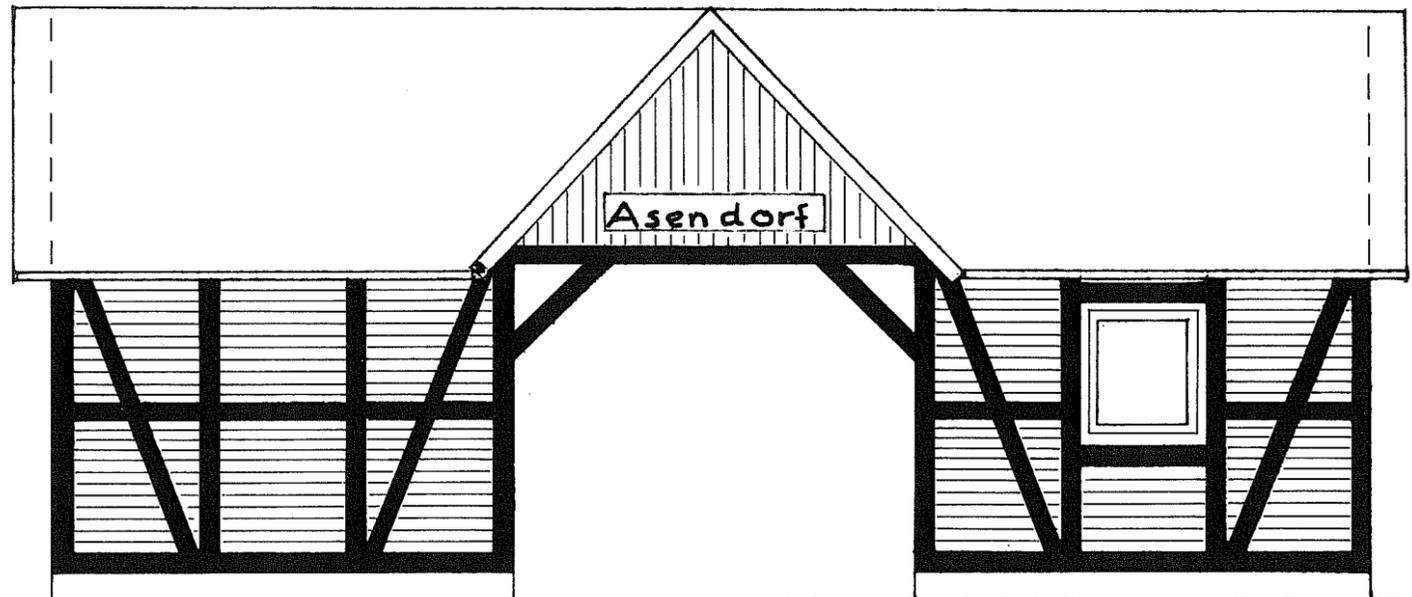
über die Streifenkarten für einfache Fahrt sowie Hin- und Rückfahrt, von Fachleuten als „Hosenträger“ bezeichnet. g. h.

Zur Nachahmung empfohlen

Welche Kreise die Arbeit im DEV zieht, mag nachstehendes Beispiel zeigen. Zusammen mit dem Protokoll der Jahreshauptversammlung 1976 sollte eine Information über die Sonderfahrten mit der Kettel-Lokomotive anlässlich des 10jährigen Jubiläums verschickt werden. Da die Zeit drängte, kam ein Vorbereiten und „Abtüten“ am Wochenende in Bruchhausen-Vilsen nicht mehr in Frage. Also nahm ein DEV-Aktiver die notwendigen Materialien (Briefumschläge, Adressen, Briefmarken, etc.) kurzerhand mit nach Hildesheim, wo er zu der Zeit wohnte, um einen beruflichen Lehrgang zu absolvieren. Die Briefumschläge wurden zusammen mit Kolleginnen und Kollegen, die sonst nichts mit dem DEV oder der Museums-Eisenbahn zu tun haben, abends zwischen 20.00 und 23.00 Uhr vorbereitet, die Protokolle und die Beilage am nächsten Tag in der Schule (vorwiegend) in den Unterrichtspausen gefalzt und am Nachmittag in die Umschläge gesteckt. Am späten Nachmittag konnte die gesamte Sendung dann schon zur Post gehen. e. k.



Der neu ausgebaute Bf. Asendorf. Foto: Gerd Schrammen



Maßstab 1:50. Zeichnung: Harald Rieger (8. 2. 1976).

Neues Bahndienstgebäude in Asendorf

Eigentlich sollte das Gebäude schon zur Saisonöffnung fertiggestellt sein. Aber dadurch, daß es größer als ursprünglich geplant werden sollte, war eine Änderung der Pläne notwendig. Und eine solche Planänderung, die durch den zuständigen Regierungspräsidenten genehmigt

werden muß, dauert in der Regel recht lange. So kam es denn, daß das Gebäude zum 10jährigen Jubiläum erst im Rohbau fertiggestellt war. Die Rede ist übrigens von dem neuen Gebäude im Bahnhof Asendorf, daß unter Beteiligung des DEV von der Gemeinde errichtet wird. Es soll neben Toiletten für Schulkinder und Mu-

seums-Eisenbahn-Fahrgäste auch einen Unterstand und einen Kiosk mit Fahrkartenausgabe der Museums-Eisenbahn aufnehmen. Das Gebäude wird in Fachwerkbauweise errichtet. Es fügt sich sehr gut in das Bild des Bahnhofes mit dem Lokschuppen und den Wohnhäusern aus rotem Stein ein. g. h.

Selfkantbahn

I. Internationales Museumsbahntreffen Pfingsten 1976

25 Vereine aus 8 Ländern Europas waren der Einladung der IHS gefolgt und nach Schierwaldenrath gekommen. Das Treffen wurde eine runde Sache und für alle ein Erfolg. Vor allem wurde das von der IHS angesteuerte Ziel erreicht, daß man sich untereinander kennenlernen, Kontakte knüpfen und Erfahrungen austauschen konnte.

Das Programm begann am Pfingstamstag mit einem gemeinsamen Essen, anschließend gab es einen Sonderzug, der mit zahlreichen Fotohalten und Scheinabfahrten den speziellen Wünschen der Eisenbahnfreunde entgegenkam. Strahlender Sonnenschein sorgt dabei für eine gute Fotoausbeute. Für 17 Uhr hatte Bürgermeister Aretz die Gäste zu einem Empfang geladen. Abends wurden die Informationsstände aufgebaut, die wir im benachbarten Sittard (Holland) geliehen hatten. Alle waren einheitlich groß mit orangefarbenen Markisen überdacht, die vor der Sonne schützten und ein farbenfrohes Bild ergaben. Die Ostra-Bahn wurde in der Mitte des Platzes aufgebaut. Eine Lautsprecheranlage ermöglichte Durchsagen an die Besucher sowie eine musikalische Untermauerung der Veranstaltung.

Die beiden Pfingstfeiertage standen dem Publikum offen. Ein umfangreiches Programm lockte zahlreiche Besucher an. Im Mittelpunkt stand das Ausstellungsgelände dicht am Bahnhof Schierwaldenrath mit der Informationsschau der teilnehmenden Museumsbahnen. Eine Verlosung mit attraktiven Gewinnen, Filmvorführungen im Filmwagen 119, Platzkonzerte u. a. m. veranlaßten viele Besucher, längere Zeit in Schierwaldenrath zu verweilen. Die Züge waren alle sehr gut besetzt; der Fahrplan war etwas verstärkt worden. Am Sonntagmorgen konnten wir mehrere prominente Gäste begrüßen, darunter Landrat Rick, Beigeordneter Kleinen aus Gelenkirchen und Bürgermeister Aretz aus Gangelt. Der Landrat ließ es sich nicht nehmen, selbst ein paar Runden mit der OSTRÄ-Bahn zu drehen. Vom Vorstand des BDEF waren Herr Peper und Herr Schacht gekommen, die überrascht waren, daß der Einladung der IHS so zahlreiche Museumsbahnen Folge geleistet hatten, und von der Veranstaltung beeindruckt waren.

Am Sonntagabend wurde den Museumsbahnern noch einmal ein zwangloses Programm geboten, das auch individuelle Wünsche berücksichtigte. In der Gaststätte Beckers wurde ein Tanzabend mit heißer Musik veranstaltet; wem diese zu heiß war, der ließ sich von motorisierten IHS-Mitgliedern die alte Kreisbahntrasse und den NS-Bahnhof Sittard zeigen oder konnte eine Auswahl der interessantesten DB-Tonfilme sehen. Vor allem der zwanglose Charakter des Treffens hat allen Gästen besonders gut gefallen. Beim Abschied am Montag war man sich darin einig, daß ein Treffen in diesem Rahmen nicht zum letzten Mal stattgefunden haben sollte. Auf Einladung der Zillertalbahn wird man sich wahrscheinlich im Sommer 1977 in Mayrhofen wiedersehen.



Der neue IHS-Verkaufsstand. Foto: U. Spillner

Auch OSTRÄ dampfte beim 1. Museumsbahner-Treffen. 6. 6. 76. Foto: U. Spillner

Museumstreffen in Schierwaldenrath: Der DEV Stand unter der Leitung von Uwe Hellwig. Foto: Claus Hanack



Sonderzug in Birgden, Pfingstamstag 1976. Foto: U. Spillner

Der Pfingstsonderzug unterwegs. Foto: U. Spillner

Bahnhof Gillrath, Pfingsten 1976. Foto: U. Spillner



Landrat Rick auf der OSTRÄ-Bahn. Foto: U. Spillner

1. Mai 1976: Der Präsident der BD Köln besuchte die Selfkantbahn. Foto: DB



Intercity „Glückspilz“ Stolberg-Schierwaldenrath und zurück

Ganz so, wie es die Überschrift verheißt, war es natürlich nicht! Aber das Ziel der Reisenden dieses Intercity war tatsächlich die Selkantbahn. 170 Gewinner der Verlosung auf dem Stolberger Dampflokabschiedsfest hatte die DB zu einer Rundfahrt am 1. Mai eingeladen, auf der man den Komfort und die Schnelligkeit der modernen Bahn neben der gemütlichen, rumpelnden Fortbewegungsart unserer Großväter kennenlernen konnte. Der IC „Glückspilz“ – ein 7-teiliger VT 601 – begann in Stolberg Hbf. und fuhr in 1 1/2-stündiger Fahrt über Düren-Elsdorf-Grevenbroich-Rheydt nach Geilenkirchen. Prominenteste Fahrgäste waren der Präsident der BD Köln, Dr. Joseph Streier und seine Gattin. Das kurze Stück von Geilenkirchen nach Gillrath wurde mit vier Bussen der Kreisbahn überbrückt, und dann übernahm die Selkantbahn die Fahrgäste, die teilweise von weither angereist waren: Eisenbahnfreunde aus Hamburg, München, Stuttgart, ja sogar aus Belgien und Frankreich waren dabei. Bei strahlender Sonne ging es mit Volldampf über die Strecke bis zum Hp. Gelindchen, wo Bürgermeister Aretz mit herzlichen Worten die Reisetilnehmer empfing.

Als Überraschung wartete hier eine Maibowle auf die Fahrgäste. Einen festlichen Rahmen bildete das Tambourcorps „Vorwärts“ aus Birgden, das den Aufenthalt am Gelindchen mit klingendem Spiel untermalte. Die Bowle schien allgemein zu munden, sodaß der Zug erst mit 15 min. Verspätung seine Fahrt fortsetzen konnte.

Auch der einstündige Aufenthalt in Schierwaldenrath war bei der guten Stimmung und der angeregten Unterhaltung, die sich hier entwickelte, viel zu kurz, doch der Fahrplan drängte zur Rückfahrt.

Das herrliche Wetter tat das Seine dazu, daß der Tag für alle ein Erfolg wurde; sowohl die Deutsche Bundesbahn wie die Selkantbahn haben am 1. Mai sicher 170 neue Freunde gewonnen, – und dazu darf die IHS auch Herrn Präsidenten Dr. Streier zählen!

Der bisherige Saisonverlauf

Die beiden Ostertage brachten einen guten Start in die diesjährige Saison; man war mit den Fahrgastzahlen sehr zufrieden. Hier dürfte sich wohl auch die Werbung beim Dampflokabschiedsfest in Stolberg ausgewirkt haben. Als Gäste konnten wir Ostern wieder die Aktiven des DEV in Schierwaldenrath begrüßen, die mit einem VGH-Bus angereist waren. Herausragende Ereignisse waren bisher der 1. Mai und Pfingsten, über die wir unten gesondert berichten. Erfreulicherweise war bisher auch eine ganze Reihe von Sonderzügen und Gruppenfahrten zu verzeichnen. Dabei haben wir auch bereits Stammkunden gewonnen: ein Schützenverein aus Brühl besucht die Selkantbahn mittlerweile regelmäßig und hat auf diesem Wege auch freundschaftliche Beziehungen zur Schierwaldenrath Schützenbruderschaft geknüpft.

Leider hatte auch die Selkantbahn unter der langen Hitzeperiode, die mit dem Pfingstweekenende begann, zu leiden. Die Fahrgastzahlen gingen Ende Juni immer weiter zurück; der absolute Tiefstand wurde am 4. Juli mit ganzen 7 Fahrgästen erreicht. Arbeiten am Oberbau waren bei 34 Grad im Schatten keinem mehr zuzumuten – und gerade die extremen Temperaturen bescherten den Aktiven noch zusätzliche Arbeit: eine Gleisverwerfung. Mit sinkenden Temperaturen dürfte aber wohl die Ausflugsfreudigkeit unserer Mitmenschen und die Arbeitswut der Aktiven wieder zunehmen.

IHS mit eigenem Informationsstand

Für die Teilnahme am Stolberger Dampflokabschiedsfest ließ die IHS noch rechtzeitig einen zerlegbaren Informationspavillon anfertigen, dessen Einzelteile in einem normalen VW-Bus transportiert werden können. Bereits in Stolberg brachte der Stand seine Kosten durch den Verkauf von Postkarten, Heften usw. wieder ein; 10 000 Handzettel für die Saisonöffnung wurden verteilt. Während der Saison selbst diente der Pavillon in Schierwaldenrath regelmäßig als Verkaufsstand für Fahrkarten und Souvenirs; auch zu Pfingsten wurde er selbstverständlich benutzt. Es ist geplant, ihn auch bei Werbeaktionen außerhalb der Selkantbahn einzusetzen, z. B. bei der Rheinlandschau 1977.

IHS-Terminkalender

10. 10. 1976 Letzter Sonntag mit regulärem Fahrbetrieb
 28. 11. 1976 1. Nikolausfahrt 14.00, 15.30 und 17.00 Uhr ab Gillrath (2 Dampfloks in Betrieb, im Zug beschert St. Nikolaus die Kinder)
 5. 12. 1976 2. Nikolausfahrt, Fahrzeiten und Programm wie 28. 11.
 12. 12. 1976 3. Nikolausfahrt, Fahrzeiten und Programm wie 28. 11.
 2. 1. 1977 1. Winterfahrt, 14.00 und 16.30 Uhr ab Gillrath mit kleiner Überraschung unterwegs
 6. 2. 1977 2. Winterfahrt, Fahrzeiten und Programm wie 2. 1.
 6. 3. 1977 3. Winterfahrt, Fahrzeiten und Programm wie 2. 1.
 10. 4. 1977 Ostersonntag, Saisonöffnung mit regulärem Fahrbetrieb

IHS Fahrzeuge

Zu den Fahrzeugen ist zu berichten, daß die Lok 19 der jährlichen TÜV-Untersuchung unterzogen wurde und weiterhin im Einsatz ist. Der Wagen 56 wurde hauptsächlich von einem weiblichen Mitglied aus Aachen innen völlig neu aufgearbeitet und bietet jetzt wieder ein freundlicheres Bild für die Fahrgäste. Kurz nach Pfingsten ist auch die Lok 21 nach erfolgter TÜV-Untersuchung von der Aufsichtsbehörde zugelassen worden. Es stehen jetzt also wieder zwei betriebsfähige Dampflokomotiven zur Verfügung, was zu einer angenehmen Entlastung des Betriebes und der Lokunterhaltungsmannschaft führte, denn man braucht keine nächtlichen Reparaturen mehr, damit es am Sonntag auch ja wieder dampft. Der Triebwagen T 1 ist auch eine echte Bereicherung für den Betrieb; er war schon für zahlreiche Bauzüge auf der Strecke, es wurde mit ihm rangiert und seit der Saisonöffnung führte er bei schwachem Besuch die beiden letzten Planzüge 7 und 8 als „Eiltriebwagen“. Das Dampflokpersonal kann dadurch früher mit der Lokabrüstung beginnen und hat dann schon um 19 Uhr Feierabend und nicht erst um 20 Uhr. An den letzten Wochenenden wurden die beiden ex OEG Wagen 302 und 895 (G- und O-Wagen) mit ihren Scharfenbergkupplungen zu einer festen Einheit gekuppelt und an jedem Ende diese Kupplung entfernt und durch einen

normalen Zughaken ersetzt. Die Bremsleitungen und -schläuche sind angepaßt worden und die Aufbauten wurden neu lackiert. Nach der noch ausstehenden Bremsuntersuchung an dem G-Wagen sollen die Fahrzeuge beim Baudienst und GmP-Zügen eingesetzt werden. Bei dem durch Vandalen ziemlich zerstörten OEG Triebwagen T 1 wurden alle eingeworfenen Fensterscheiben wieder ersetzt, um den Wagen vor weiterer Zerstörung zu bewahren.

Das Projekt Fahrzeughalle ist leider ins Stocken geraten, da bis heute noch kein geeignetes Gelände in der Nähe unserer Strecke gefunden werden konnte, dessen Besitzer bereit wäre, das Gelände der IHS zu verpachten oder zu verkaufen. Unsere Suche geht weiter, aber der Abbau der Halle in Duisburg eilt langsam.

Gleisbau

Die Gleisbauarbeiten in der letzten Zeit konzentrierten sich hauptsächlich auf die Fertigstellung des Hauptgleises in Birgden. Das neue Gleis ist schon fertig montiert und muß jetzt eingeschottert werden, außerdem muß der Bahnsteig am Hauptgleis teilweise erneuert werden. Bei genügender Beteiligung der Mitglieder dürften diese Arbeiten wohl bis zum Herbst fertiggestellt sein. Auf der Strecke wurden weiter einzelne Schwellen ausgewechselt und kritische Stellen saniert.

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Die diesjährige Fahrsaison der DKBM begann bekanntlich am 1. Mai. Sicherlich werden die Aktivisten unter uns nach diesem Betriebsstag erleichtert aufgeatmet haben. Sie waren es doch, die ihre Freizeit geopfert haben, um einen termingerechten Saisonbeginn zu ermöglichen. Wie schon oft, so reichte die Zeit nicht ganz aus, um alle begonnenen Arbeiten zum festgelegten Zeitpunkt abschließen zu können. Konnte unsere Strecke zum Saisonbeginn noch rechtzeitig freigegeben werden, so mußten wir im Wagonbau doch erhebliche Abstriche machen. Unser Ziel, den ersten Betriebsstag mit zwei neuen Personenwagen zu beginnen, konnte leider nicht ganz realisiert werden. Trotz großem Einsatz gelang es uns nur, einen Wagenkasten fertigzustellen. Zwischenzeitlich erhielt er die DKBM-Nr. 21. Die Arbeiten am Wagenkasten des zukünftigen PW 22 sind ebenfalls abgeschlossen. Damit dürfte auch dieser Wagen in Kürze zum Einsatz gelangen. Mit diesen Neubauten hat sicherlich unser Wagenpark eine nicht zu übersehende Verjüngung erfahren.

Der 10. Oktober ist in diesem Jahr unser letzter Betriebsstag. Es ist schon Tradition, daß an diesem Tag den Fahrgästen und den Eisenbahnfreunden ein abwechslungsreicher Betriebsablauf geboten wird. Unser gesamter Lokomotiv- und Wagenpark wird hierzu eingesetzt. Bekanntlich umfaßt unser Triebfahrzeugbestand 2 Diesel- und 5 Dampfloks. (u. a. 99 3318 u. 99 4652).

Der an diesem Tag vorgesehene Fahrplan garantiert eine optimale Streckenbelegung und dürfte bestimmt gut ankommen. Klaus Jördens

Rangieren braucht nicht immer Männersache zu sein. Bei der DKBM können es auch die Damen. Foto: Klaus Jördens



Unser „Sprengzug“ im Einsatz. Mit sichtlicher Begeisterung reguliert unser Betriebsleiter, Herr Fährhoff, die Durchflußmenge des Unkrautvernichtungsmittels. Foto: Klaus Jördens



Der Wagenkasten wurde in üblicher Spantenbauweise erstellt. Foto: Klaus Jördens



BUCHKURS

Europa-Dampflok-Führer '76

Die Broschüre enthält nach Ländern geordnet auf 100 Seiten DIN A 5 Kunstdruckpapier umfassende Informationen über den Dampftrieb aller europäischen Eisenbahnverwaltungen von Spitzbergen bis Sizilien. Neben detaillierten Bau- und Betriebsübersichtstabellen der noch in Betrieb stehenden Dampfloktypen, Beheimatungen und Einsätze der mehr als 10 000 Dampflokomotiven, die heute noch in Europa eingesetzt sind. DB und ÖBB sind wie bisher mit Bw-Wegweiser, Wegskizzen, Anschriften, Besuchszeiten, Versicherungsgebühren, Stationierungsliste usw. vertreten. Zu jedem Land gehören auch Verzeichnisse der Eisenbahnmuseen, Museumsbahnen und Denkmallokomotiven. Schon heute gibt es in Europa über 2000 erhaltene Lokomotiven. Wünschenswert wäre allerdings eine ausführlichere Beschreibung der deutschen Museums-Eisenbahnen mit Anschriften der Veranstalter und einem genauen Verzeichnis der vorhandenen Fahrzeuge.

Norbert Tempel: Europa-Dampflok-Führer '76, 100 Seiten, viele Abbildungen und eine ausführliche Statistik. Preis: 7,80 DM durch Vorausüberweisung auf Pschko.: 1591 76-466, Norbert Tempel, Telemannstr. 2, D-4400 Münster.

Eisenbahn-Kalender vom Alba Buchverlag

Auch für 1977 hat der Alba-Verlag („Eisenbahnmagazin“) wieder drei große Lokomotiv-Kalender im Querformat herausgegeben.

Der große Eisenbahnkalender '77

Sehenswerte Eisenbahnfotos in Schwarz/Weiß und Farbe. Schnappschüsse aus dem Dampflok-betrieb, sowie einige Bilder moderner Traktionsarten. — Preis: 14,80 DM.

Der große Lokomotivkalender '77

Seltene Fotos deutscher Dampf- und E-Lok-Baureihen aus der Länderbahnzeit (KPEV + K.Bay.Sts.B.), von der früheren (18 529) und der heutigen Reichsbahn (44 9991, 89 6009, 01 0503, 35 2001, 02 0201, E 7710) sowie von der Deutschen Bundesbahn (03 260, 50 4019, 75 438, E 3220). — Preis: 12,80 DM.

Historischer Eisenbahn-Kalender 1977

Zeichnungen von historischen Schienenfahrzeugen und deren Details. Ein „Leckerbissen“ für Freunde der Eisenbahn und besonders für Modelleisenbahner. Preis: 12,80 DM

Drei große Kalender aus dem Alba-Verlag mit vielen farbigen und schwarzweißen Abbildungen. Alba-Buchverlag, Postfach 32 01 08, D-4000 Düsseldorf 30.

BR 22, 23, 24 + 25

In diesem zweiten Band der Reihe „Stationierungsgeschichte Deutscher Dampfloks“ wurde der Einsatz und Verbleib der oben genannten Baureihen rekonstruiert. Von jeder einzelnen Lok werden Herstellerwerk, Fabriknummer, Baujahr, Erst-BW, letztes Heimat-BW sowie Datum der Z-Stellung und Ausmusterung aufgeführt. Dieses Nachschlagewerk sollte in keiner Bibliothek eines Eisenbahnfreundes fehlen.

Jansen, Melcher: „BR 22, 23, 24 + 25“, 88 Seiten, 64 Fotos und eine übersichtliche Statistik. Preis: 12,- DM durch Vorausüberweisung auf Pschko.: Hamburg 3761 17-202. Arbeitsgemeinschaft Lokrundschau, Postfach 800 107, D-2050 Hamburg 80.

Bahnhöfe im Spiegel alter Postkarten

Die Eisenbahn hatte im Zuge der Revolution im Verkehrswesen im 19. Jahrhundert schnelle Verbindungen in alle Richtungen geschaffen. Auch die Bahnhöfe waren, obwohl aus Stein und Eisen errichtet, also eher statisch, doch Ausdruck dieser Dynamik eines neuen Zeitalters. Die Bahnhöfe waren zu den Eingangstoren der Städte geworden. Durch sie verließ man eine Stadt oder kam in ihren Hallen an. Die Bahnhöfe waren schlechthin die Kommunikationszentren. Jede

Stadt und jede Bahngesellschaft wetteiferte mit dem Nachbarort oder der Konkurrenz um die beste und repräsentativste Lösung. So ist die hier vorgelegte Sammlung von Bahnhofsansichten gleichzeitig ein interessanter Querschnitt durch das technische und architektonische Schaffen einer ganzen Epoche.

Dumjahn: „Bahnhöfe im Spiegel alter Postkarten“. 76 Seiten, 120 Fotos, Preis: 25,- DM. Olms Presse, Hagentorwall 7, D-3200 Hildesheim.

Die große Welt der Eisenbahn

Einen Querschnitt durch die interessantesten Kapitel der Eisenbahngeschichte enthält dieses repräsentative Werk, das rund um die Welt die Eisenbahn in ihrem Erscheinungsbild von einst und heute beleuchtet. Lokomotiven und Wagen, Bahnhöfe und Reisende, Signale und Sicherheits-einrichtungen, Eisenbahner und Schlafwagenschaffner „erzählen“ von den Meilensteinen, die das noch heute attraktive und vielerorts in der Welt auch bedeutendste Verkehrsmittel in seiner 150jährigen Geschichte passiert hat.

Richard Heinersdorf: Die große Welt der Eisenbahn. Geschichte — Bilder — Dokumente. 280 Seiten mit 434 einfarbigen und 22 vierfarbigen Abbildungen, Format 25 x 28 cm: 120,- DM. Verlag Georg D. W. Callway, Streitfeldstraße 35, 8000 München 80.

Frankreichs letzte Dampflokomotiven

Kein geringerer als der Chefkonstrukteur für Dampflokomotiven bei den Französischen Eisenbahnen, André Chapelon, empfiehlt dieses Buch besonderer Aufmerksamkeit. In seinem Vorwort geht er auf wesentliche Gesichtspunkte französischer Dampflokentwicklungen auch selbst kurz ein. Das Buch enthält, optisch und vom Umfang her dominierend, rund 140 Fotos, viele ganzseitig, einige in Farbe. Immer wieder zeigen sich dampfende, rauchende, qualmende Lokomotiven von ihrer für das Auge attraktivsten Seite. Heizer und Lokführer, so gesteht der Autor, haben nach Kräften alle Geheimnisse ihrer schwarzen Kunst eingesetzt um ihre Maschinen möglichst eindrucksvoll rauchen zu lassen. So bietet sich ein Bild von der Dampftraktion auf Frankreichs Schienen zwischen 1969 bis zum Ende

im Herbst 1975, das kaum umfassender und lebendiger hätte dargestellt werden können. Jede abgebildete Lokomotive wird auch im Text und Tabellenteil ausführlich mit allen Angaben aufgeführt.

H. Bosshard: Frankreichs letzte Dampflokomotiven, 200 Seiten mit acht ganzseitigen Farbtafeln und 140 Schwarzweiß-Fotos, Querformat 31 x 23,5 cm: 69,- DM. Orell Füssli Verlag, Nüscherstr. 22 CH 8022 Zürich.

Eisenbahnsignale A—Z (DDR)

Seit jeher gehört die Kenntnis der Eisenbahnsignale zum ABC eines jeden Eisenbahners. Deshalb soll vor allem angehenden Eisenbahnern, Lehrlingen sowie auch dem Eisenbahnfreund ein kleines Nachschlagewerk in die Hand gegeben werden, das es ermöglicht, sich schnell über die einzelnen Signale der Deutschen Reichsbahn zu informieren. In einem Anhang werden auch die Signale der Polnischen Staatsbahn (PKP) erklärt.

Böttcher, Neustadt, Borchert: „Eisenbahnsignale A—Z“. 93 Seiten, zahlreiche Fotos und Zeichnungen. Preis: 10,- DM. „transpress“, Verlag für Verkehrswesen, Postfach 1235, DDR-108 Berlin.

Stellwerksdienst A—Z (DDR)

Das vorliegende Taschenlexikon erfaßt die wichtigsten betrieblichen, sicherungs- und fernmelde-technischen Begriffe des Stellwerksdienstes der Deutschen Reichsbahn. Dabei wurde nicht nur die heute im Einsatz befindliche Stellwerkstechnik berücksichtigt, sondern auch über moderne Sicherungsanlagen informiert. Das Buch ist in erster Linie für die im Stellwerksdienst tätigen Betriebs-eisenbahner geschrieben worden. Es bietet aber dem Eisenbahnfreund einen aufschlußreichen Blick in die Stellwerkstechnik der DR.

Arnold Naumann: „Stellwerksdienst A—Z“. 120 Seiten, zahlreiche Fotos und Zeichnungen. Preis: 10,- DM. „transpress“, Verlag für Verkehrswesen, Postfach 1235, DDR-108 Berlin.

Wolfgang Meereis, Neubau- und Rekonstruktions-Dampflokomotiven der DR nach 1945

Mit dieser Veröffentlichung als Ergänzung zu der bekannten EK-Lokbuchreihe erfährt die Entwicklung der Dampflokomotive bei der Deutschen Reichsbahn nach 1945 eine abschließende Würdigung.

Das Buch gibt einen umfassenden Überblick über das inzwischen abgeschlossene Neubau- und Rekonstruktions-Programm der DR für Dampflokomotiven. Die technische Weiterentwicklung der nach 1945 im Bereich der späteren DDR verbliebenen Reichsbahnlokomotiven sowie die Entwicklung von Neubaulokomotiven werden bis hin zu ihrem krönenden Abschluß, der Baureihe 01.5 als einer der modernsten und leistungsfähigsten Dampflokomotiven Europas, eingehend beschrieben. Jede Neubau- und Reko-Dampflokomotive wird in dem Buch vorgestellt. Der umfangreiche Textteil wird ergänzt durch zahlreiche Lokschilder, Statistiken und technische Tabellen. Im Bildteil werden die Lokomotiven im Porträt und im Zugdienst vorgestellt.

312 Seiten mit 264 Fotos, 36 Lokomotivskizzen sowie zahlreichen Tafeln, Statistiken und Diagrammen, DIN A 5, Kunstdruckpapier, geb., DM 29,-, 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 Speisewagen	49.—
9 Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern 1835—1971 (Schiffe und Bahnen der BLS, am Thuner- und Brjenzersee)	49.—
10 Die Wiener Straßenbahn 1945—1971 (Band 1)	44.—
11 Die Oberlandbahnen von Bern nach Worb (VBW)	44.—
12 Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) 1910—1971 Das war die Sernftalbahn	74.—
13/14 Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) (2 Bände)	32.50
15 Die alten Wiener Tramways 1865—1945 (Band 2)	58.—
16 Swiss Steam, Rückblick auf die schweizerische Dampflokzeit	44.—
17 Bing, die Modellbahnen unserer Großväter (1866—1966)	69.—
18 Hundert Jahre Frankfurter Straßenbahnen	44.—
19 Die Rhätische Bahn (RhB) (Stammnetz)	74.—
20 Die Gleichstromlinien der Rhätischen Bahn (BB—BM—ChA = RhB)	74.—
21 Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee	49.—
22 Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn (von der LD zur RhB)	69.—
23 Die Oberaargauer Schmalspurbahnen (OJB/SNB)	44.—
24 Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) (1976)	44.—
25 Straßenbahnen in Osteuropa 1. Teil die DDR und Polen	44.—
26 Stuttgarter Straßenbahnen, die Straßenbahnlinien 1868—1975	44.—
27 Bieler Straßenbahnen und die Biel-Meimsberg-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)	39.—
32 Straßenbahnen in Osteuropa (Band II) (1977)	39.—
33 Die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen (1977)	39.—
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	je Band	DM
101 Märklin — Anfang bis Jahrhundertwende, 1859—1903	69.—	
102 Märklin — zur Kaiserzeit, bis 1909		
103 Die Märklin-Spielzeuglokomotive, 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		

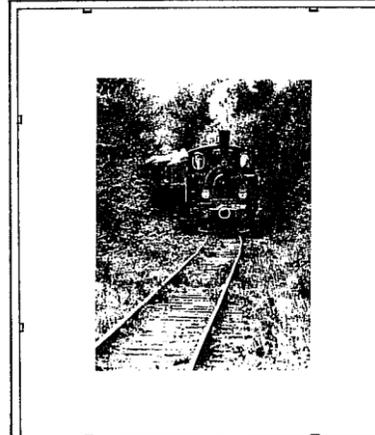
DAMPF-ARCHIV (Heft mit Schallplatten)

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.



Lokomotive „HOYA“ im Einschnitt zwischen Vilsler Holz und Heiligenberg. Graphische Fotoumsetzung im Format 30x40 cm, begrenzte Auflage, numeriert und signiert DM 35,-. Mit Wechselrahmen 50x60 cm und Passepartout DM 75,-. Versand gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.



GRAPHIK-DESIGN
 TEL. (040) 494839
 EPPENDORFER WEG 171
 2000 HAMBURG 20

Das Aachener Modellbahnfachgeschäft

Wir führen alle bekannten Fabrikate Lokumbauten

Spielwarenhaus am Markt

M. Hünerbein OHG

Markt 2-12

5100 AACHEN

Ruf 0241/33921

»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

Soeben erschienen:

Walter Ess HEERESFELDBAHN-LOKOMOTIVE HENSCHEL Nr. 25983

Herausgeber: Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V., D-4830 Gütersloh 1
 130 Seiten, 150 Fotos, davon 15 vierfarbig! Viele Zeichnungen.

Inhaltsübersicht:
 Teil 1: Henschel Nr. 25983, 1941—1976
 Teil 2: Die Baureihe der C n2-Schleppenderloks mit Außenrahmen der ehemaligen Deutschen Wehrmacht
 Entwicklung, Betrieb und Verbleib in 8 Ländern
 Teil 3: Darstellung der größeren Heeresfeldbahntypen D h2 (KDL 11), E n2, 1 E 1 h2
 Rückblick auf die Brigadelok, Vorgängerin im Ersten Weltkrieg

Bestellungen an: Buchhandlung Rudolf Köhl, Postfach 50/1540, D-5000 Köln 50 (Rodenkirchen), und Buchhandlung Josef Otto Slezak, Wiedner Hauptstraße 42, A-1040 Wien/Osterreich. Preis DM 31,—



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

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

ORIGINAL
Preiser

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

Die Museums- Bahn fährt auch zu Hause...

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

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

L·G·B

die große Bahn für Haus
und Garten



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