

Henning Wall

Die 3 Reko-Wagen der Geilenkirchener Kreisbahn

Die Rückkehr eines Personenwagens auf die Gleise der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf gab Anlaß, in der Geschichte der drei 1948 bei der Waggonfabrik Talbot in Aachen rekonstruierten Personenwagen zu blättern, die ursprünglich von der Geilenkirchener Kreisbahn zur Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) gekommen waren und 1962 zur Insel Spiekeroog abgegeben wurden. Der nachfolgende Aufsatz ist auszugsweise dem Manuskript zu dem etwa Ostern 1993 erscheinenden Buch „Die Geilenkirchener Kreisbahn - die westlichste Kleinbahn von Lenz & Co. in Deutschland“ entnommen und für den Abdruck in der Zeitschrift »Die Museums-Eisenbahn« etwas bearbeitet worden (zur Geschichte der GKB siehe auch [7, 11, 12, 13, 16]).

Trotz weitgehender äußerer Ähnlichkeit der Aufbauten stammen die 3 Wagen von unterschiedlichen Herstellern: 2 wurden 1900 vom der Firma »Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals C. Weyer« geliefert, der 3. Wagen stammt von der Waggonfabrik P. Herbrand in Köln-Ehrenfeld und ist 3 Jahre älter: Baujahr 1897.

Die ab 7. 4. 1900 eröffnete Geilenkirchener Kreisbahn (GKB), vom Kreis Geilenkirchen als Teil eines geplanten größeren Schmalspurnetzes der Kreise Heinsberg und Geilenkirchen an der Grenze zum Nachbarland Niederlande [13] finanziert und bei der Stettiner Eisenbahn-Bau- und -Betriebsfirma Lenz & Co. (L & C) in Auftrag gegeben, wurde stets durch Tochterfirmen von L & C bzw. der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen (AGV) betrieben und verwaltet.

Gebaut wurde die Bahn von der Lenz-Tochter Westdeutsche Eisenbahngesellschaft (WEG) mit Sitz in Köln und bis zu deren Liquidierung 1928 auch von ihr betrieben. Danach wechselte die Betriebsführung zur Vereinigten Kleinbahnen AG (VKA), Frankfurt, bzw. ab 1951 zur Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (DEG) in Frankfurt [11], ebenfalls AGV-Töchter.

Bau und Betriebsführung der GKB durch die WEG waren unter anderem die Gründe, warum der Personenwagenpark der GKB nicht einheitlich von einem Hersteller allein geliefert wurde. Es sind im wesentlichen 2 Fahrzeuggruppen, die bei der GKB im Einsatz standen: der aus den aufgebrachtten Mitteln beim Bau der Bahn durch den Kreis Geilenkirchen gekaufte Fahrzeugstamm und der Teil des Fahrzeugparks, der von der WEG aufgrund des Vertrages mit dem Kreis Geilenkirchen beigestellt wurde [8]. Der Stamm des Wagenparks wurde gemäß Baurechnung [9] im Jahr 1900 durch den Kreis bei der Firma »Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals C. Weyer« bestellt. Er wurde aus 3 vierachsigen BC-Wagen (2./3. Klasse, zu je 6.750 Goldmark), sowie 3 zweiachsigen BC-Personenwagen (Stückpreis 4.600 Mark) gebildet. Die WEG war durch Vertrag [8] verpflichtet worden, zusätzlich zur „Hauptstrecke“ der GKB von Alsdorf über Geilenkirchen nach Süsterseel, eine Streckenverlängerung von Süsterseel nach Tüddern an der niederländischen Grenze auf eigene Rechnung zu bauen. Für diese Strecke sowie betrieblich bedingten Wagenmehrbedarf mußte die WEG die Wagen aus ihren Mitteln beistellen. Diese zusätzlich zur Grundausstattung eingesetzten Wagen waren zwar nahezu neuwertig, sie stammten jedoch von anderen Herstellern als Weyer und waren vor dem Einsatz auf der GKB schon bei anderen WEG-Bahnen in Betrieb gewesen, wie z. B. bei der Bergheimer Kreisbahn. Im Zusammenhang mit den 1948 bei Talbot rekonstruierten Wagen sind hier nur die 3 vierachsigen Personenwagen 3. Klasse von Interesse, die 1897 und

1898 von der Waggonfabrik P. Herbrand in Köln-Ehrenfeld gebaut wurden. Neben diesen genannten Wagen gab es 2 weitere Vierachser sowie 5 weitere zweiachsige Personenwagen bei der GKB, außerdem wurden bei Bedarf kurzfristig Wagen von anderen WEG-Bahnen ausgeliehen.

Die unverwechselbaren Bauarten der Hersteller Weyer und Herbrand gaben dem Fahrzeugpark der GKB ein charakteristisches Aussehen, das in der Literatur auch schon mal mit „typisch rheinisch“ bezeichnet wurde. Das allerdings ist nur bedingt zutreffend, da Weyer-Wagen u. a. auch bei der Altbahn sowie bei zahlreichen norddeutschen Kleinbahnen wie z. B. der Borkumer Kleinbahn, der Bielefelder Kreisbahn, der Flensburger oder der Kehdinger Kreisbahn eingesetzt waren. Herbrand-Wagen liefen z. B. auch bei der Härtsfeldbahn, der Harzquerbahn und der Selketalbahn, also fernab vom Rheinland.

Für die 4 meterspurigen Kreisbahnen im Rheinland, für die L & C die Verträge schloß und die die WEG übernahm und betrieb, nämlich die Kleinbahn Engelskirchen – Marienheide (EME) im Kreis Gummersbach sowie die Kreisbahnen von Bergheim, Euskirchen und Geilenkirchen, wurden jedoch abweichend von den bekannten Weyer- oder Herbrand-Fahrzeugbauarten mit Oberlicht von der WEG ab Werk Personenwagen ohne Laternendach beschafft. Somit ergibt sich für die genannten rheinischen Bahnen der WEG zwar ein gemeinsames Merkmal, das aber für die rheinischen Kleinbahnen insgesamt nicht als typisch angesehen werden kann. Denn außer den genannten WEG-Bahnen gab es weitere schmalspurige Kleinbahnen im Rheinland, deren Personenwagen Oberlichter besaßen, z. B. Geldernsche Kreisbahn, Dürener Dampfstraßenbahn und die Cöln – Bonner Kreisbahnen.

Selbst bei der ebenfalls schmalspurigen Brohltalbahn der WEG waren Oberlicht-Wagen im Einsatz. Diese Wagen waren allerdings nicht von der WEG selbst beschafft worden, sondern stammten von den beiden bergischen Kleinbahnen, der Wermelskirchen – Burger (WBE) sowie der Ronsdorf – Müngstener Eisenbahn (RME), die die WEG 1900 zur VKA zusammenfaßte. Bei der Elektrifizierung dieser bergischen Kleinbahnen wurden die Wagen (Hersteller war van der Zypen & Charlier in Köln) auf andere WEG-Bahnen verteilt: 2 Wagen erhielt die GKB, weitere die Brohltalbahn, und auch die Altbahn erhielt Vierachser von der WBE bzw. RME.

Interessant sind die 3 Weyer-Vierachser mit den Betriebsnummern GKB 1 – 3 sowie die 3 Herbrand-Vierachser mit den Betriebsnummern 8, 11 und 12. Aus diesen 6 Wagen, die bei Kriegsende noch vorhanden waren, stammen die 3 Reko-Personenwagen der Geilenkirchener Kreisbahn mit den neuen Betriebsnummern 1 – 3.

Die Weyer-Vierachser 1 – 3 der GKB

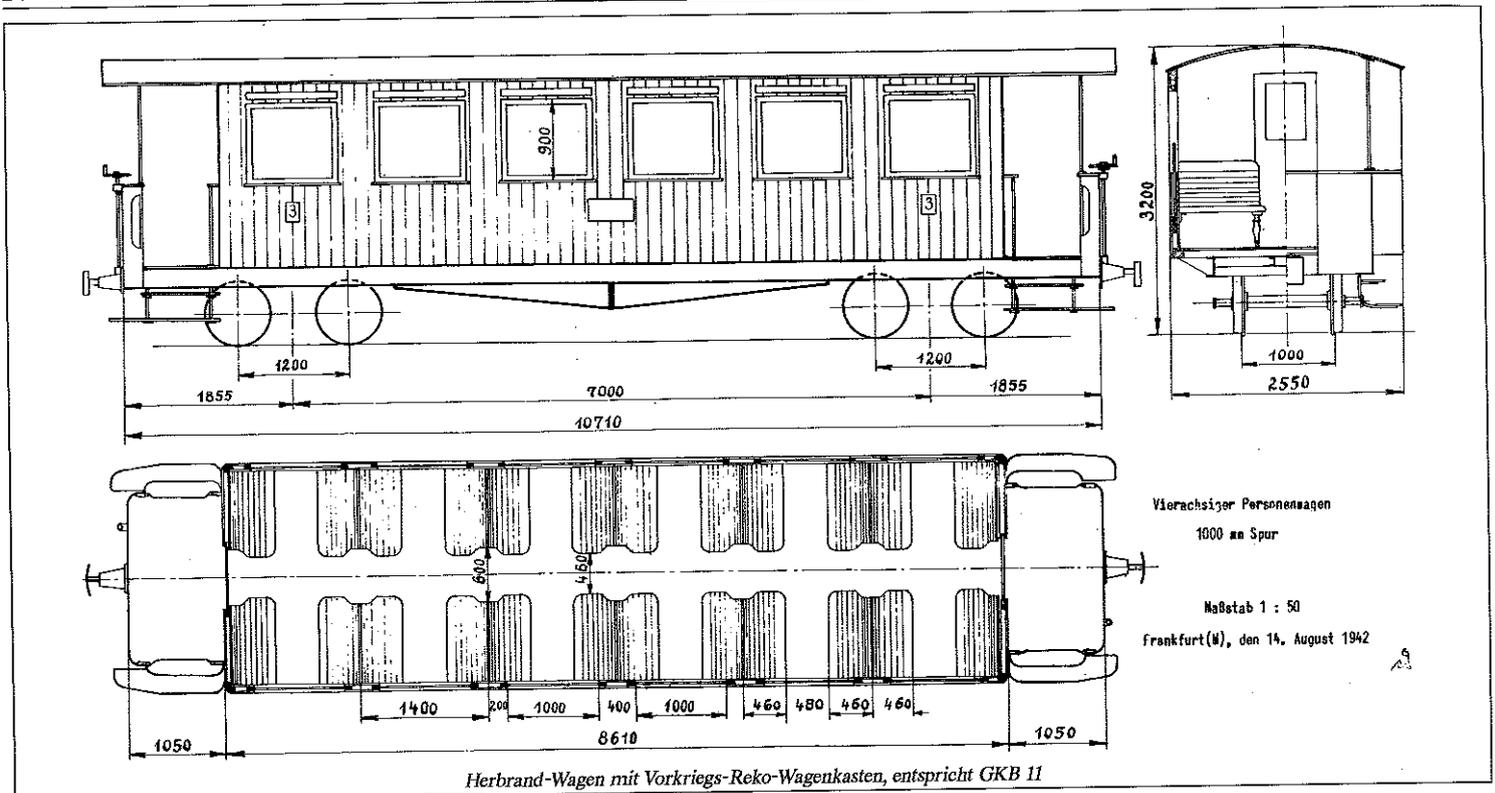
Die 3 vierachsigen Wagen der Erstausrüstung mit den Betriebsnummern 1 – 3 lieferte Weyer (Düsseldorfer Eisenbahnbedarf) 1900 zur Eröffnung mit einem Gesamtgewicht von 9,4 t bei 16 Plätzen in der 2. und 32 Plätzen in der 3. Klasse. Der stabile Rahmen war aus U-Profilen (200 x 75 x 8,5 mm) und der Wagenkasten aus Eichenholz gefertigt. Die Drehgestelle besaßen die von Weyer her bekannte Bauart mit den gekröpften Wiegebalken und einzeln abgedeckten Radsätzen. Der hölzerne Wagenkasten war mit Blechen verkleidet, Zierleisten verdeckten die Fugen der aneinander gestoßenen Bleche.

Glücklicherweise konnten vor einigen Wochen im Staatsarchiv von Nordrhein-Westfalen Originalzeichnungen, u. a. der Weyer-Wagen (Zeichnungsnummer K 1005) gefunden werden, die im Jahr zuvor erst aus einem großen Haufen im Krieg ausgelagerter alter Pläne und Unterlagen herausgesucht und archiviert worden waren. Auch die Originalbeschreibung ist erhalten geblieben, so daß sich uns heute ein nahezu komplettes Bild dieser Wagen bei Ablieferung bietet.

Die Wagen besaßen Quersitze in der Sitzteilung 2 + 2, wobei in der 2. Klasse auf die hölzernen Lattensitze lose dünne Roßhaarkissen gelegt wurden, welche auf der einen Seite mit grünem Plüsch und auf der anderen Seite mit Ledertuch überzogen waren. Zu je 2 Abteilen gehörte ein Doppel-Gepäcknetzträger über den Rücklehnen. An den Fenstern hingen wollene Gardinen, die auf hölzernen polierten Stangen verschiebbar waren. Der Fußboden war in der 3. Klasse mit einem hölzernen Lattenrost und der in der 2. Klasse mit Kokosläufnern ausgestattet; Kleinbahnkomfort anno 1900.

Die Seitenwände der vierachsigen Wagen waren durch die typische Weyer-Fensterteilung gegliedert: je 3 dreieckige Fenster (das mittlere Fenster breiter als die beiden äußeren mit den Maßen: 500, 1260 (1360), 500 mm), während bei den zweiachsigen Wagen 2 dieser Fenstergruppen angeordnet waren. Von den dreieckigen Fenstern war jedesmal das mittlere fest, während die beiden schmaleren herablassbar waren. Die Abteile der 2. Klasse waren etwas geräumiger, was sich bereits in den Fensterabmessungen zeigte (Mittelfenster 1360 mm). In den Stirnwandtüren waren feste Fenster angeordnet.

Das Wageninnere war nach der damaligen Bauform von den an den Wagenenden angeordneten Plattformen aus durch Drehtüren zugänglich. Für die Beleuchtung der Wagen sollten Petroleumlampen mit Reflektoren sorgen, die diagonal versetzt in den Stirn- und Zwischenwänden untergebracht waren. Die in den Zwischenwänden angebrachten Lampen warfen ihr Licht in beide Abteile, während die in den Stirnwänden befindlichen gleichzeitig zur Beleuchtung der Plattformen dienten.



Herbrand-Wagen mit Vorkriegs-Reko-Wagenkästen, entspricht GKB 11

Die Plattformen waren durch eiserne Geländer und Schutzbleche abgeschlossen und seitlich durch sicherschließende faltbare Gittertüren abgesperrt. An den Geländern war je ein kleines Sitzbrett mit Rücklehne angebracht, um einige bequemere Stehplätze herzustellen. Diese Bauform kann durchaus als „Weyer-typisch“ angesehen werden und findet sich noch heute bei den Wagen der Borkumer Kleinbahn.

Weyer-Wagen gleicher Bauart, jedoch schmaler und mit Längsbänken sowie Laternendachaufsatz, wurden von der WEG bereits 1897 für die Albtalbahn beschafft. Für die GKB wurden von der WEG hingegen Wagen mit Quersitzen beschafft, die Laternendachaufsätze wurden wie bei der Euskirchener und der Bergheimer Kreisbahn fortgelassen. Alle Weyer-Wagen der GKB besaßen ursprünglich Gewichtsbremse Bauart Görütz und 6 Heizkörper für glühende Briketts unter den Sitzen.

Da sich die Seilzugbremse im Betrieb nicht bewährte, ging man zur Handspindelbremse über. 1904 war noch überlegt worden, anlässlich des Einsatzes einer Leihlok mit Hardy-Luftsaugbremse der EME die Personenwagen auf Luftsaugbremse umzurüsten. Auch 1912, vor der Beschaffung weiterer schwererer Lokomotiven, wurde seitens der WEG die Frage der Einführung einer Luftsaugbremse erwogen. Im Gegensatz zu anderen WEG-Bahnen (Albtalbahn, Härtsfeldbahn) blieb man jedoch bis zur endgültigen Aufgabe des Personenverkehrs bei handgebremsten Zügen, obwohl die GKB Steigungen bis maximal 1 : 50 aufwies.

Auch die Preßkohleöfen wurden ersetzt; die Wagen 1–3 erhielten dabei 2 Kohleöfen eingebaut, ohne daß die Sitzplatzzahl verringert wurde, woraus geschlossen werden kann, daß es sich um sehr schmale Öfen oder Unterfluröfen gehandelt haben muß.

Die großen feststehenden Fenster der Weyer-Wagen blieben nur kurze Zeit ungeteilt. Fotos, die um 1915 entstanden sind, zeigen bereits Wagen mit einer schmalen Mittelstrebe in den großen Fenstern. Teilweise erhielten WEG-Personenwagen im Laufe ihres Lebens neue Wagenkästen bzw. Seitenwände. Auch bei den Wagen der GKB wurden Rekonstruktionsarbeiten durchgeführt. Geilenkirchen war gegen Ende des Zweiten Weltkrieges ein heiß umkämpftes

Schlachtfeld, viele Häuser und alle Brücken, die Bahnanlagen der GKB und die Fahrzeuge waren zerstört. Die Wagen 1 und 2 waren zu 90 % und Wagen 3 buchnmäßig „nur“ zu 75 % zerstört, aber laut einem Bericht von 1948 über die Kriegszerstörungen noch betriebsfähig. Faktisch war der Wagen nicht einsetzbar, aber da keine besseren Personenwagen zur Verfügung standen, mußte der Wagen mit dem zerschossenen aber notdürftig geflickten Aufbau wieder in Betrieb gehen.

Bei der Wiederaufnahme des Verkehrs 1946 benötigte man schnell betriebsfähige Personenwagen. Wegen der großen Schäden an den Vierachsern und der überlasteten Werkstatt war jedoch zunächst nur ein schneller Umbau der dreiachsigen gedeckten Güterwagen 151–154 zu Behelfspersonenwagen möglich. Die vierachsigen Personenwagen wollte man bei einer Waggonfabrik neu aufbauen lassen: 1948 wurden die Wagen 1 und 2 bei Talbot in Auftrag gegeben.

Wagen 3 war wohl ursprünglich auch zur Rekonstruktion vorgesehen, wurde jedoch bereits am 9. Mai 1952 verschrottet, da der Personenverkehr schon ab 1950 weitgehend mit den beiden Triebwagen abgewickelt wurde. Fotos aus dem Jahr 1950 zeigen den Wagen 3 mit einer Seitenwand, die nur schmale Fenster enthält. Die großen Fenster der charakteristischen „Weyer-Teilung“ waren entfallen.

Die Herbrand-Wagen 8 und 11 der GKB

Die beiden Herbrand-Vierachser 8 und 11 von 1898 wiesen zwar ein einheitliches Gewicht von 8,47 t sowie einen Drehzapfenabstand von 7,0 m auf, die Drehgestelle hatten jedoch unterschiedliche Achsstände: Wagen 8 mit 1,00 m und Wagen 11 mit 1,20 m. Bislang konnte nicht geklärt werden, ob die unterschiedlichen Drehgestelle schon bei Ablieferung der Wagen existierten, oder ob sie später durch Drehgestelltausch in der WEG-Hauptwerkstatt Liblar eingebaut wurden (oder der bahneigenen Werkstatt, die ab 1920 als Ersatz der inzwischen verkauften WEG-Hauptwerkstatt voll ausgebaut war). Die ursprünglich Sitzplatzzahl war 52, die vorletzte Betriebsmittelaufstellung weist sie mit 48 Sitzplätzen aus [3].

Eine Konstruktionszeichnung von Herbrand (Zeichnungsnummer 1801) zeigt einen Wagen, der mit allen Maßen sowie der Inneneinrichtung den GKB-Wagen 8 und 11 entspricht. Die Zeichnung weist in der Maßkette einen Achsstand im Drehgestell von 1,20 m aus, gezeichnet wurde jedoch ein Drehgestell von 1,00 m Achsstand, vielleicht ein Indiz dafür, daß Herbrand die Wagen sowohl mit dem einen wie mit dem anderen Drehgestell ausstattete. Leider ist die Originalzeichnung nicht in reproduktionsfähigem Zustand, eine nach dieser Fabrikzeichnung neu angefertigte Typenskizze zeigt jedoch die wesentlichen Merkmale dieser Wagen.

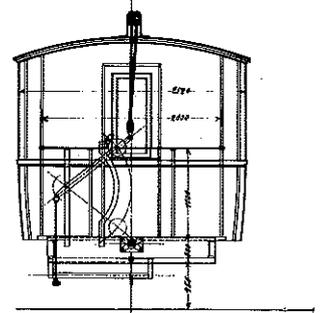
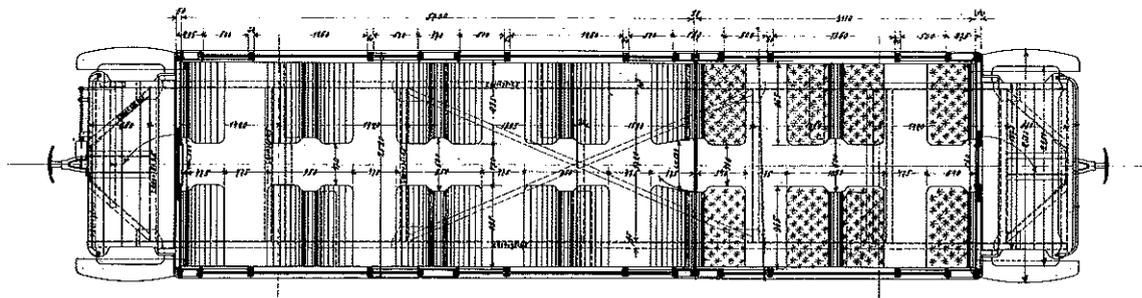
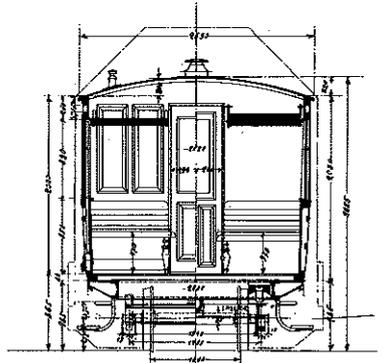
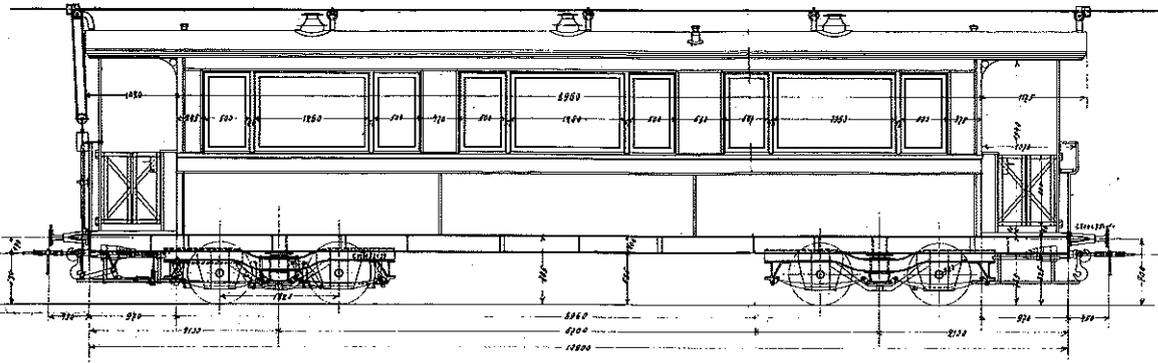
Die Wagen wurden bis 1905 von der WEG beigestellt, und dann mit Nachtragsvertrag (Verkauf der WEG-eigenen Strecke Süsterseel – Tüddern samt Betriebsmittel an den Kreis) zum Preis von je 7.738 Mark abgegeben [10]. Ein dritter Herbrand-Vierachser wurde als Wagen 12 mit 48 Sitzplätzen beigestellt, blieb aber WEG-Eigentum (die unterschiedliche Sitzplatzzahl bei Wagen 12 läßt auf eine andere Bauform schließen, die Abmessungen von Wagen 12 waren ansonsten mit denen der Wagen 8 und 11 vergleichbar).

Laut Vertrag sollten 2 Zweiachser von der WEG gestellt werden [8]. Ob es unter der Betriebsnummer 8 anfangs einen zweiachsigen Wagen gab, der später in zweiter Besetzung durch einen vierachsigen Herbrand-Wagen ausgetauscht wurde, ist nicht mehr rekonstruierbar [3, 4]. Die Reihenfolge der Betriebsnummern, die bei Lenz-Bahnen in der Reihenfolge der Anschaffung vergeben wurden, läßt auch den Schluß auf unterschiedliche Anlieferungsdaten bei der Kreisbahn schließen (Wagen 11 und 12 z. B. nach dem Eintreffen von Wagen 9 und 10, die bereits 1900 von der WBE übernommen wurden). Nach dem Umspurungsgutachten [1] ist das Lieferjahr (= Ablieferung bei der GKB) jedoch das Jahr 1900.

Die WEG beschaffte 1897/98 mehrere Vierachser von Herbrand für die Bergheimer Kreisbahn und die EME. Letztere erhielt 2 Wagen gleicher Abmessungen wie Wagen 11 der GKB, die als BCPwPost4 mit Längsbänken im C-Abteil dem Lenz'schen Sparsamkeitsprinzip entsprachen. Für die Bergheimer Kreisbahn beschaffte die WEG ebenfalls einfach ausgestattete Wagen; die Herbrand-Zeichnung 1801 zeigt einen

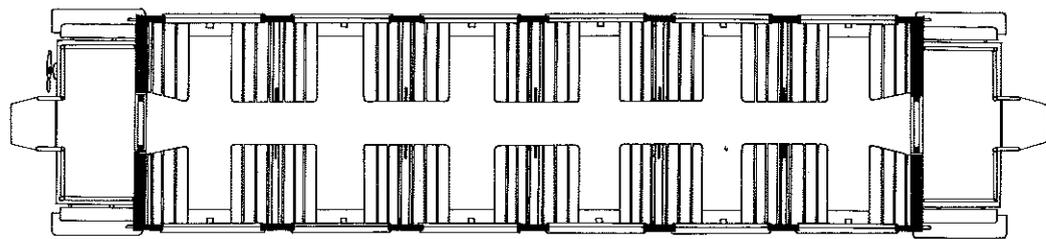
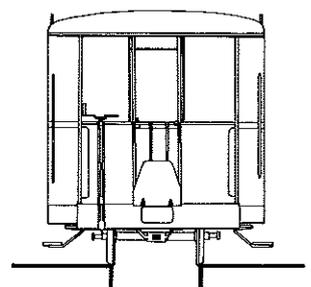
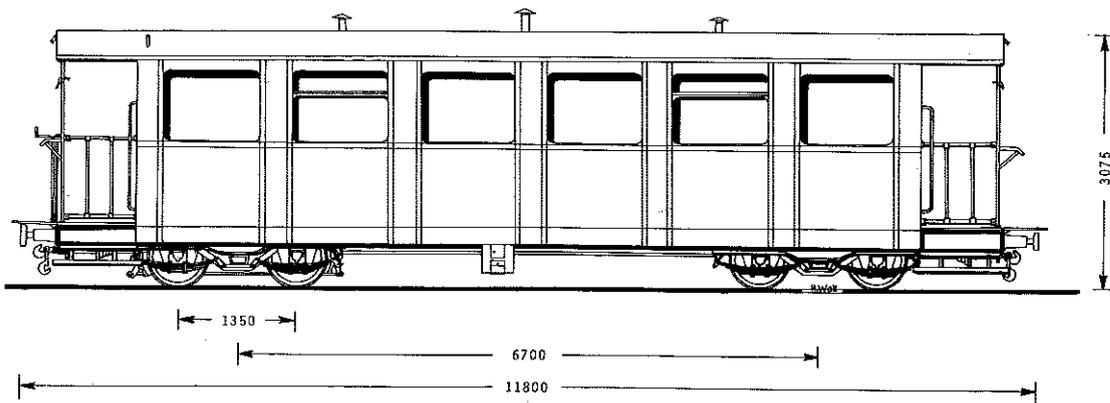
17/1171 Mehrachsiger Personenwagen 2. Klasse mit Gewichtsbremse.
 76 Sitzplätze. ca. 10 Stützplätze.
 Spur: 1000 mm. Baujahr: 1948.

Bl. 140 E



Zwei Abteile erhalten ein Spitzgeäckelstiegen.

Dr. H. P. W.
 Zeichnung 1948.11
 1:87



C 4 Nr. 1 und 3 Geilenkirchener Krb.
 Talbot 1948 auf Meyer-Fahrgestell
 48 Sitzplätze
 M = 1 : 87

Die Personenwagen der GKB-Grundausrüstung und WEG/VKA-Leihwagen

Nr.	Bauart	Hersteller	Jahr	Plätze	LüP	Achsstand	Eigentümer
1	BC4	Weyer	1900	48	11,75	1,32/6,7	Kreis Geilenkirchen
2	BC4	Weyer	1900	48	11,75	1,32/6,7	Kreis Geilenkirchen
3	BC4	Weyer	1900	48	11,75	1,32/6,7	Kreis Geilenkirchen
4	BC	Weyer	1900	32	8,9	4,0	Kreis Geilenkirchen
5	BC	Weyer	1900	32	8,9	4,0	Kreis Geilenkirchen
6	BC	Weyer	1900	32	8,9	4,0	Kreis Geilenkirchen
7	BC	Herbrand	1897	24	6,9	3,2	WEG/Kreis ab 1905
8	C4	Herbrand	1897	48	11,61	1,00/7,0	WEG/Kreis ab 1905
9	BC4	v.d.Zypen	1890	32	9,40	1,25/5,06	WEG/Kreis ab 1905
10	BC4	Hofmann	1890	32	9,07	1,25/5,06	WEG/Kreis ab 1905
11	C4	Herbrand	1897	48	11,61	1,20/7,0	WEG/Kreis ab 1905
12	C4	Herbrand	1898	48	11,55	1,00/7,35	WEG/VKA
13	C	Herbrand	1899	32	8,78	3,5	WEG/VKA ex BLEAG
14	C	Herbrand	1899	32	8,78	3,5	WEG/VKA ex BLEAG
15	C	Herbrand	1899	32	8,78	3,5	WEG/VKA ex BLEAG
16	C	Herbrand	1899	32	8,78	3,5	WEG/VKA ex BLEAG
?	BC4	v.d.Zypen	1890	32	9,40	1,25/5,06	BLEAG (Leihwagen)
27	BC4	v.d.Zypen	1890	32	9,40	1,25/5,06	BLEAG 1916 - 1923/7)

„Arbeiterwagen“ der Bergheimer Kreisbahn [18]. Sie waren mit 2,52 m Breite (über Trittbrett, der Wagenkasten war noch ein paar Zentimeter schmaler) ziemlich schmal und wiesen statt Quersitzen 3 Längsbänke auf (52 Sitz- und 16 Stehplätze). Auch im Seitenriß unterschieden sie sich von dem von anderen Bahnen bekannten „Herbrand-Typ“ mit 48 Sitzplätzen in Abteilerordnung und einem durchgehenden Fensterband von 12 relativ kleinen Fenstern in der Seitenwand [19, 20]. Die Seitenwände der „Arbeiterwagen“ wiesen 7 schmale Fenster auf, 3 feststehend, die anderen herablaßbar, kein Wagenoberlicht. Die Wagen hatten keine Blechverkleidung, sondern lediglich Holzplanken. Die Drehgestelle waren von einfachster Bauart mit einer gemeinsamen Blattfeder für beide Achsen, unterhalb der Achslager liegend. Beide Drehgestelle konnten durch Handspindelbremsen auf den Endplattformen gebremst werden. Trotz des geringen Drehzapfenabstandes verstärkte ein Sprengwerk die Längsträger des Fahrgestellrahmens.

Im Jahr 1900 kamen einige Wagen von der Bergheimer Kreisbahn zur RME [6] und 2 weitere zur GKB. Von Anfang an war bei der GKB mit starkem Arbeiterverkehr zur Grube Anna gerechnet worden, für den der Eschweiler Bergwerksverein (EBV) von Betriebsbeginn 1900 an Zuschüsse zahlte [15]. Für den Arbeiterverkehr des EBV waren zusätzlich auch Sitzbänke für die gedeckten Güterwagen von Herbrand beschafft worden [8]. 1906 und 1910 wurden schließlich für die Arbeiterzüge zusätzlich 3 von Rastatt beschaffte dreiachsige G-Wagen (Fakultativwagen) in Dienst gestellt [3, 15].

Wagen 8 wurde 1948 bei Talbot in Aachen mit einem neuen Aufbau versehen. Der Wagenkasten war bei Kriegsende zu 90 % zerstört und mußte ohnehin von Grund auf neu aufgebaut werden. Nach der Rekonstruktion erhielt der Wagen die neue Nummer 2 (zweite Besetzung). Am 25. 4. 56 wurde er zusammen mit Wagen 1 an die HSA, 1962 an die Inselbahn Spiekeroog und nach deren Stilllegung an die DB für die Inselbahn Wangerooze abgegeben.

Wagen 11 erhielt bereits 1908 anlässlich einer Reparatur in Liblar neue Seitenwände [15]. Auch bei der Euskirchener Kreisbahn und der Härtsfeldbahn erhielten Herbrand-Wagen neue Wagenkästen bzw. Seitenwände, die schlicht aber zweckmäßig waren (6 schmale Fenster), jedoch nichts vom ursprünglichen „Herbrand-Stil“ erkennen ließen. Auch sein Wageninneres wurde umgebaut, so daß er nun 48 Sitzplätze hatte (Quersitze in 6 Abteilen zu je 8 Plätzen). Der Wagen war 1946 zu 70 % kriegszerstört aber notdürftig betriebsfähig. Abgestellt wurde er am 14. 11. 1947, aber am 31. 3. 1950 erhielt er nochmals eine Untersuchung. Vermutlich 1952 wurde er verschrottet. Eine Typenskizze der VKA von 1942 zeigt einen Wagen mit den Abmessungen von Wagen 11, jedoch mit neuem Wagenkasten.

Der dritte Herbrand-Vierachser (GKB 12) stammte von 1898. Er hatte ein Gewicht von 8,47 t, LüP 11,55 m, Achsstand 1,05 m, Drehzapfenabstand 7,35 m und von Anfang an 48 Sitzplätze. Dies läßt auf die Herbrand-Bauform mit 6 Abteilen zu je 8 Quersitzen (Sitzteilung 2 + 2) schließen, z. B. mit 12 Seitenfenstern wie die Wagen 2 - 4 der Dürener Dampfstraßenbahn (ähnliches Baujahr, [19]) oder einer Fensterteilung „klein-groß-klein“ (3 Fenstergruppen) wie z. B. bei den Herbrand-Wagen der Kleinbahn Gießen - Bieber. Auch die Euskirchener Kreisbahn hatte zeitweise einen solchen Herbrand-Wagen im Bestand [5]. Wagen 12 war als WEG-Eigentum dem GKB-Wagenpark nur beigestellt, dafür mußten jährliche Gebühren an die WEG bzw. später an die VKA abgeführt werden. 1928 ging er in den Bestand der VKA über (da die WEG mit der AGV fusionierte und liquidiert wurde) und wurde im Februar 1942 an die EME abgegeben, dort 1945 noch nachgewiesen, danach vermutlich verschrottet. Leider sind keine Fotos bekannt, auf denen dieser Wagen eindeutig zu identifizieren ist.

Die Reko-Personenwagen von 1948

Für den Neubeginn 1946 gab es kaum betriebsfähige Wagen. Der größte Teil des Fahrzeugparks war in den letzten Kriegsmonaten bei der Schlacht um Geilenkirchen zerstört oder beschädigt worden. Die hier nicht behandelten Zweiachser waren mit einer Ausnahme zerstört oder bereits vorher verschrottet. Die Vierachser 9 und 10 waren schon 1927 zu Arbeitswagen umgebaut worden. Mit Behelfslösungen und notdürftigen Reparaturen mußte sich die Kreisbahn zunächst über die schlimmsten Lücken im Fahrzeugpark hinweghelfen. Zudem schwoll der Strom der Fahrgäste stark an: Für die Hamsterfahrten der Bevölkerung, die in die ländlichen Gegenden strebte, um Lebensmittel zu ergattern, mußten sogar offene Wagen eingesetzt werden.

Da die eigene Werkstatt mit der Reparatur der Lokomotiven mehr als ausgelastet war, richtete die Kreisbahn im Februar 1947 an die Waggonfabrik Talbot in Aachen eine Anfrage bezüglich des Baus neuer Personenwagenkästen. Im November 1947 lag das Angebot vor. Gemeinsam mit der Bahnverwaltung in Frankfurt (VKA) wurde über eine Auftragserteilung für 5 neue Wagenkästen nachgedacht (für die 5 noch vorhandenen Vierachser 1 - 3, 8 und 11: Auftrags-Bezeichnung bei Talbot: 5 Rep Gei). Jeder Wagen sollte 22.000,- Mark kosten unter Beistellen vorhandener Fahrgestelle. Außerdem sollte die GKB die Bezugsrechte für 10 cbm Nadelholz und 4 cbm Laubholz an Talbot abtreten, da Material immer noch sehr knapp war.

Im Februar 1948 wurde der Auftrag erteilt, jedoch zunächst nur für 2 Wagen. Für die Rekonstruktion der Wagenkästen waren die Weyer-Wagen 1 und 2 der Erstausrüstung von 1900 vorgesehen. Im Juli 1948 wurde der Auftrag für Talbot auf 3 Wagenkästen erhöht: Wagen Nr. 8 von Herbrand, der noch ein gutes Untergestell besaß, wurde auch zu Talbot nach Aachen gesandt.

Die Wagen erhielten neue Wagenkästen aus Stahl mit Großraumabteil und Quersitzen. Die Seitenwände hatten 6 große feststehende Fenster, 2 davon mit Lüftungsklappen. Die Plattformen waren offen und durch herablaßbare Gitter verschließbar. Wie vor der Rekonstruktion besaßen die Wagen weder eine Luftbremse noch eine Luftleitung. Lediglich ein Drehgestell war mit einer achtklötzigen Handspindelbremse versehen.

Im Gegensatz zur Vorkriegsausstattung war in den Wagen jetzt Dampfheizung eingebaut. Die karge Inneneinrichtung war auf Sparsamkeit ausgerichtet. Die Sitze waren hölzerne Lattensitze mit breiten Holzlatten. Die Innenwände waren unverkleidet, oberhalb der Fenster waren Längsgepäckträger angeordnet. Die Wagen trugen nach der Ablieferung die neuen Nummern 1 bis 3 [3, 17]. Nach Inbetriebnahme des zweiten Triebwagens 1950 wurden sie als Beiwagen eingesetzt.

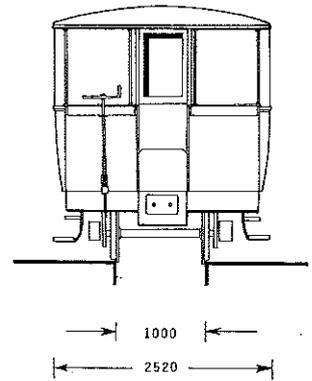
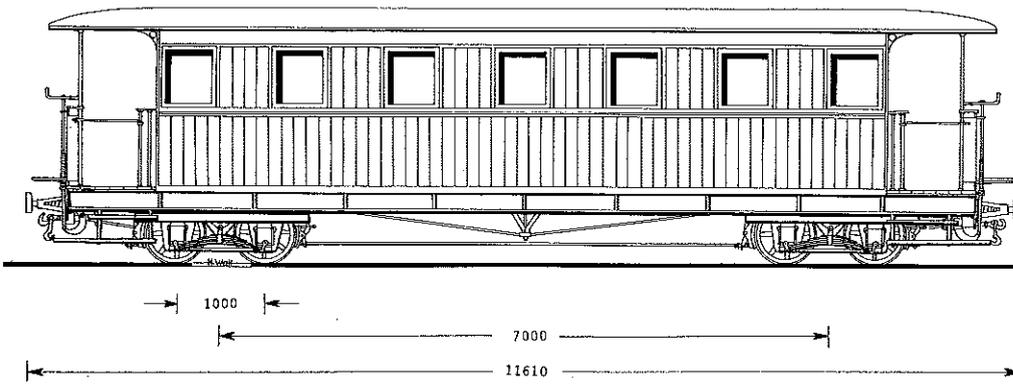
Da die 3 Wagen von unterschiedlichen Herstellern stammten, hatten sie auch unterschiedlich lange Haupt-Langträger (Weyer-Wagen 10.900 mm, Herbrand-Wagen 10.694 mm). Um die Wagenkästen einheitlich aufbauen zu können, wurden die Langträger des Herbrand-Wagens mit U-Profilen (260 x 100 mm) vorgeschuht. Der Drehzapfenabstand wurde aber nicht verändert.

Die Weyer-Drehgestelle der Wagen 1 und 2 (alte Nummer) hatten laut Talbot-Zeichnung einen Achsabstand von 1.350 mm, bei Weyer waren es noch 1.320 mm. Auch mit den übrigen Einzelheiten nahm man es nicht so genau. Wagen 8, der nun die Nummer 2" erhalten hatte, hatte aufgrund der Bauhöhe des alten Fahrgestells eine geringfügig größere Höhe über SO als die beiden ex-Weyer-Wagen, wie ein Vergleichsfoto von 1950 in Alsdorf zeigt.

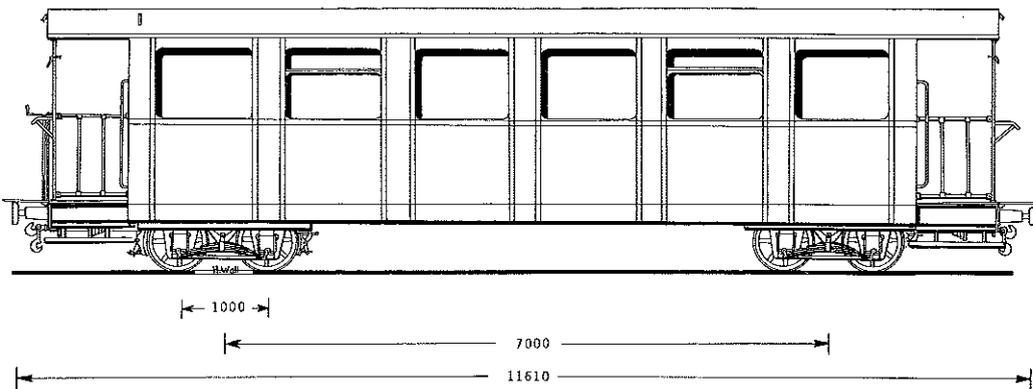
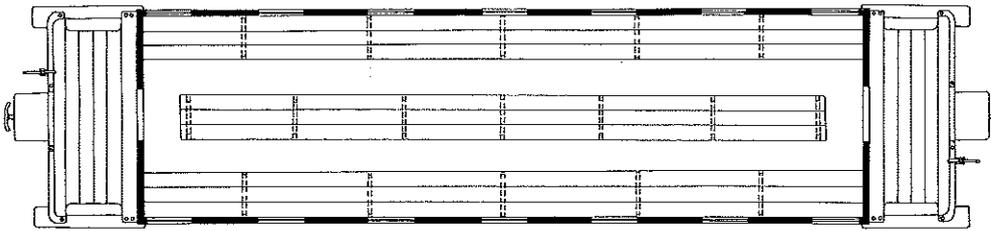
Auch von Umbauten blieben die 3 Reko-Wagen offenbar nicht verschont. Di Dampfheizung war im Einsatz hinter den beiden Triebwagen VT 100 (Wismar 1936) und VT 101 (Talbot 1950) der GKB unwirksam. Man behalf sich mit der alten Ofentechnik und baute Unterfluröfen ein. Der einheitliche grüne Farbton der Personenwagen wich ab 1950 einem zweifarbigen rot/crème in Angleichung an die Dieseltriebwagen.

Nach der Stilllegung der Alsdorfer Strecke weitgehend arbeitslos, wurden die Wagen 1 und 2 1956 an die HSA verkauft. Vor dem Verkauf oder bald danach muß Wagen 2" Weyer-Drehgestelle erhalten haben, denn bei der HSA wurden die 3 Wagen stets mit Weyer-Drehgestellen fotografiert. Möglich wäre, daß von der Verschrottung des dritten GKB-Weyer-Wagens noch die Drehgestelle erhalten waren. Dieser Theorie widerspricht allerdings der Drehgestellachsstand von 1,25 m des nun nach Bruchhausen-Vilsen zurückgekehrten Wagens, denn die Weyer-Drehgestelle der GKB hatten einen Drehgestellachsstand von 1,32 m.

Die HSA setzte die beiden Wagen mit den Nummern 555 und 556 ebenfalls als Beiwagen zu Triebwagen ein. Wagen Nr. 3 blieb noch bis 1958 als Verstärkungswagen für den Triebwagen nach Gangelt bei der GKB und wurde dann ebenfalls zur HSA verkauft, dort jedoch nicht mehr eingesetzt. Bei der HSA müssen weitere Umbauten vorgenommen worden sein, so unter anderem der Austausch der Griffstangen am Aufstieg zu den Plattformen gegen kürzere, Verschluss der Plattformübergänge sowie der Einbau weiterer Klappfenster.

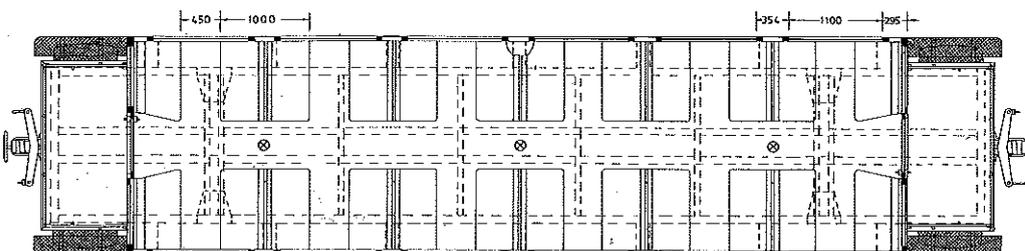
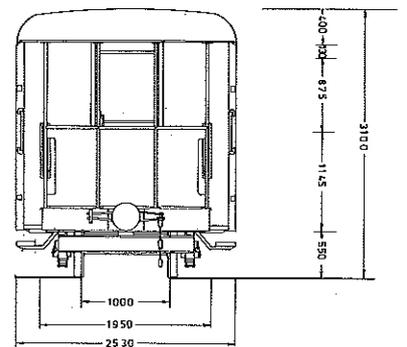
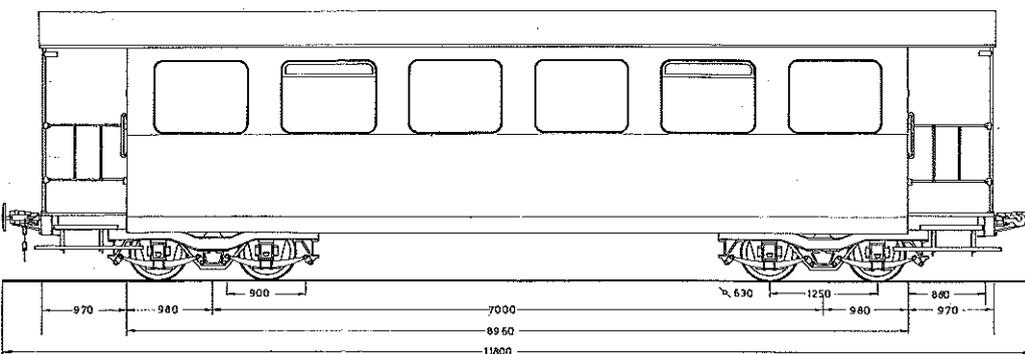


C4 Nr. 8 Geilenkirchener Krb.
ex Berghelmer Kreisbahn
Herbrand 1897
52 Sitzplätze/16 Stehplätze
M = 1 : 87



Zeichnung: Henning Wall

C4 Nr. 2 der Geilenkirchener Krb.
Herbrand 1897/Talbot/1948
M = 1:87



DEV 2 (ex GKB 2ⁿ), M 1 : 87, Zeichnung: Günter König

1962 erfolgte der Weiterverkauf der 3 Wagen an die Inselbahn Spiekeroog, die sie mit den Nummern 18 - 20 hinter ihrem Triebwagen T 5 einsetzte, der einige Ähnlichkeiten mit dem VT 100 der GKB aufweist. Die Inselbahn Spiekeroog baute in eigener Werkstatt in Anlehnung an die 3 Geilenkirchener Wagen einen vierten Wagenkasten, der auf das Fahrgestell des 1963 von der Kreisbahn Ernden - Pewsum - Greetsiel zur Insel gekommenen Wagens 590 (ex Nr. 2 der Steinhuder-Meer-Bahn) gesetzt wurde. Dieser Wagen hat jedoch im Gegensatz zu den geraden Seitenwänden der Talbot-Wagenkästen unten eingezogene Seitenwände. Vermutlich erhielt dieser Wagen unter Beibehaltung des alten Kastengerippes nur neue Blechwände mit angeglichenen Fenstersteilung. Von den 6 Seitenfenstern der Reko-Wagen waren auf der Insel Spiekeroog nur wieder 2 mit Klappfenstern versehen. Auch die nachträglich eingebauten Dachlüfter und Öfen fehlten.

Nach Stilllegung der Inselbahn Spiekeroog wurden 1981 die 4 Wagen an die Deutsche Bundesbahn für die Inselbahn auf Wangerooge verkauft, und dort sind sie nach Adaptionenmaßnahmen und gründlicher Aufarbeitung als 63 120 - 63 123 in Betrieb gegangen.

Günter König

Zum weiteren Lebenslauf der 3 Reko-Wagen der GKB

Wie bereits in vorstehendem Artikel beschrieben, unterschieden sich die Hauptmaße des von der GKB beigestellten Wagens 8 von denen der Wagen 1 und 2. Da die Waggonfabrik Talbot die Aufbauten einheitlich nach den Maßen der Fahrgestelle ehemaliger Weyer-Wagen ausrichtete, mußte Wagen 8 von 10.710 mm Rahmenlänge auf 10.910 mm verlängert werden.

Nach mehrjährigem Einsatz bei der GKB wurde als erster der Wagen 2" abgestellt: Die für den 25. 10.

1955 anstehende Hauptuntersuchung wurde nicht mehr durchgeführt und in die Revisionslisten der Vermerk „Zur Verschrottung vorgesehen“ eingetragen. Wagen 1 erhielt zum 1. 12. 1953 eine Untersuchung, und auch Wagen 3 wurde am 20. 4. 1955 noch einmal untersucht. Beide Wagen wurden jedoch jeweils kurz vor Fristablauf an die HSA verkauft.

Bislang noch unklar sind Herkunft und Einbaudatum der Weyer-Drehgestelle unter den Wagen 2". Zum Einbau dieser Drehgestelle war ein größerer Umbau notwendig, da die Waggonfabrik Herbrand Drehgestelle mit Drehzapfen einbaute, während die Weyer-Drehgestelle Drehpfannen besaßen. Außerdem mußte die Wagenkastenabstützung, die bei Weyer federnd am Wagenrahmen angebracht war, entsprechend den Grundsätzen von Herbrand auf das Drehgestell umgesetzt werden. Die Rollen wurden hier aber, wie auch bei Herbrand üblich, ungefedert auf den Drehgestellrahmen montiert.

Bei der HSA wurden die Wagen GKB 1 (= HSA 555) und GKB 2" (= HSA 556) gründlich überholt. Dabei wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

Einbau einer Druckluftleitung, möglicherweise sogar einer Bremse,

neue Zug- und Stoßvorrichtungen mit gefederten Puffern und außenliegenden Balanciers, Schließen der Wagenübergänge und Entfernen der Dixtüren,

Anbringen neuer Griffstangen an den Aufstiegen,

Anbringen von je 2 elektrischen Schlußleuchten,

Einbau neuer Fenster,

Bezug der Sitzbänke mit leichter Polsterauflage und Kunstlederbezug

Neuverkleidung der Innenwände.

Die neuen Fenster sind an den größeren Ausrundungen zu erkennen; es wurden aber auch die beiden Lüfterfenster mit dazwischenliegendem Steg entfernt. Dafür erhielten die Wagen je Seite 4 Fenster mit integrierten Klappfenstern.

Auch bei der Spiekerooger Inselbahn wurden Änderungen vorgenommen:

Entfernen der Bremse,

Wiedereinbau von Dixtüren bei den beiden von der HSA umgebauten Wagen,

Ersatz der beiden mittleren Fenster mit Klappfenstern durch ganze Scheiben,

Entfernen der Heizungseinrichtung.

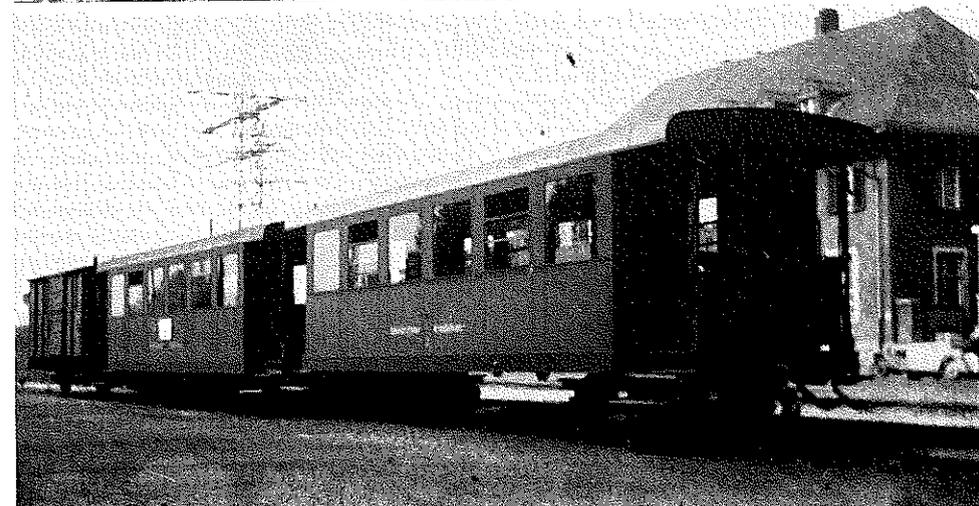
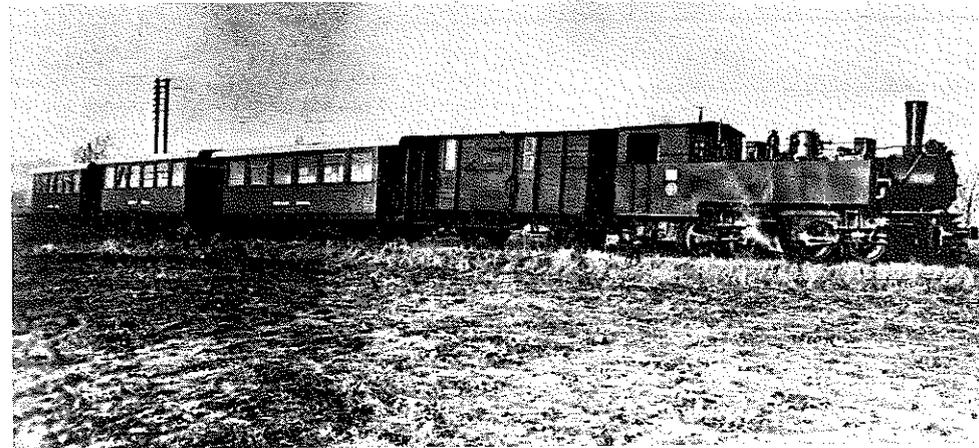
Auch der nicht bei der HSA umgebaute Wagen (ex GKB 3) wurde in der Werkstatt der Inselbahn den anderen Wagen angepaßt. Da hier jedoch noch die Geilenkirchener Dixtüren vorhanden waren, wurden diese beibehalten. Dadurch lassen sich alle 3 Wagen eindeutig voneinander unterscheiden.

Auf Wangerooge bei der DB wurden am heutigen Wagen 2 der Museums-Eisenbahn, soweit man das erkennen kann, nur die hölzernen Trittbretter durch Riffelblechtritte ersetzt. Das Wagengewicht wurde bei der DB mit 11,5 t angegeben. Die elektrische Ausstattung besteht lediglich aus 3 Lampen. Es ist anzunehmen, daß der von Talbot in Wagenmitte eingebaute und von außen zu bedienende Ofen auch bei der HSA belassen wurde. Nach den Betriebsmittellisten der GKB gab es dort keine Dampfheizung.

Oben: Innenaufnahme von ca. 1948. Man beachte das Fehlen einer Innenverkleidung im Bereich unterhalb der Fenster und die spartanischen Gepäckbretter.

Mitte: Zug der GKB auf der Fahrt von Geilenkirchen nach Alsdorf. Personenwagen 1 - 3, PwPost 71 und Lok 3^{mm} von Hohenzollern, Fotos: Arch. GKB, Slg. Wall

Unten: Wagen GKB 2", der heutige Wagen 2 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, zusammen mit Wagen 1 und PwPost 71 am 12. 9. 1950 in Alsdorf. Die langen Blattfedern unterhalb der Achslager sind gut zu erkennen. Sie sind ein ganz typisches Merkmal für Herbrand-Drehgestelle. Foto: Price



Lebensläufe der 3 Reko-Wagen im Überblick:

GKB 1	Weyer 1900
1948	Neuaufbau bei Talbot, Aachen
25. 4. 1956	an HSA, 555
1962	an Inselbahn Spiekeroog, 18
30. 5. 1981	an DB für Inselbahn Wangerooge, 63 120 (?)
1992	Neuaufbau im Raw Wittenberge
GKB 2"	Herbrand 1897
1948	ex GKB 8, Neuaufbau bei Talbot
25. 4. 1956	an HSA, 556
1962	an Inselbahn Spiekeroog, 20
30. 5. 1981	an DB für Inselbahn Wangerooge, 63 122
1992	an Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf, 2
GKB 3"	Weyer 1900
1948	ex GKB 2, Neuaufbau bei Talbot
10. 4. 1958	an HSA, nicht mehr eingesetzt
1962	an Inselbahn Spiekeroog, 19
30. 5. 1981	an DB für Inselbahn Wangerooge, 63 121 (?)
1992	Neuaufbau im Raw Wittenberge

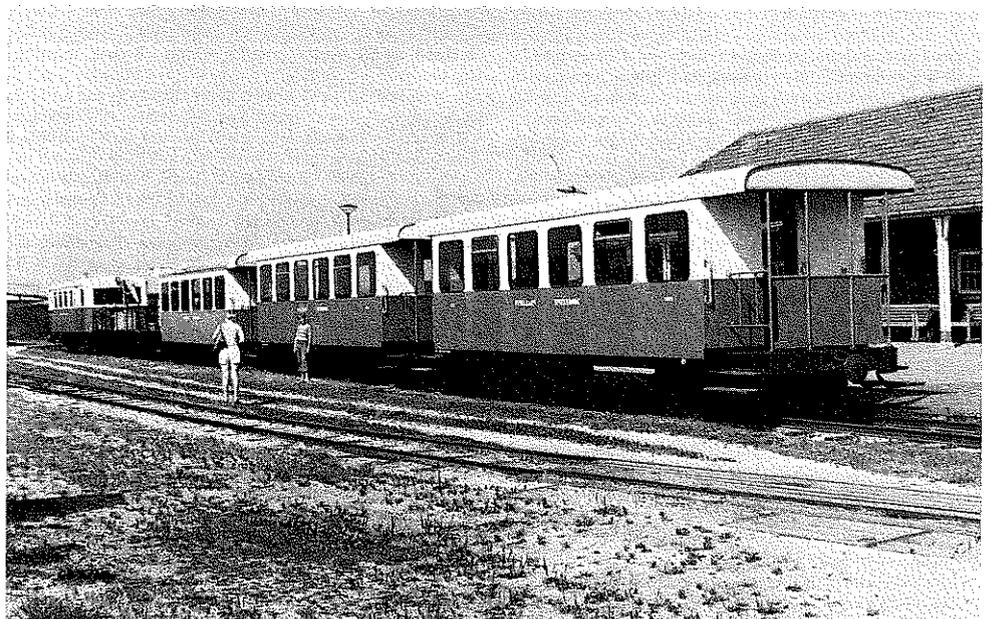
Literatur, Quellen und Anmerkungen

- [1] Falck, Gutachten betreffend Geilenkirchener Kreisbahn, Geilenkirchen, 1925, Archiv der KWH, Abt. Verkehrsbetriebe; das hierin aufgeführte Betriebsmittelverzeichnis widerspricht teilweise den Angaben in [3] und [4].
- [2] Hauptstaatsarchiv Düsseldorf des Landes NW, Geilenkirchener Kreisbahn, Betriebsmittel, Reg. Aachen 24474; Plankammer RA 1199, 1201;
- [3] N. N., Betriebsmittelverzeichnis der Geilenkirchener Kreisbahnen, o. Jahr (ca. 1938), handschriftlich berichtigt zum Stande vom 14.2.50 mit ungesicherten und widersprüchlichen handschriftlichen Nachträgen;
- [4] N. N., Betriebsmittelverzeichnis der Geilenkirchener Kreisbahn, Stand 31.11.1952, mit Ergänzungen bis 1973;
- [5] Karl-Heinz Nauroth/Henning Wall, Die Euskirchener Kreisbahn, Aachen, 1984;
- [6] Wolfgang R. Reimann, Wuppertaler Bahnen, Freiburg, 1982;
- [7] Hans Schweers/Günther Steinbauer/Henning Wall, Die Fahrzeuge der Selkantbahn, Aachen, 1980; Überarbeitung unter dem Titel: Roland Molz/Hans Schweers/Henning Wall, Die Selkantbahn und ihre Fahrzeuge, Aachen, 1990;
- [8] Vertrag zwischen dem Kreis Geilenkirchen, vertreten durch den Kreisausschuß auf Grund des Kreistagsbeschlusses vom 4. März 1895 einerseits, und der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. zu Stettin andererseits, über den Bau und Betrieb der Geilenkirchener Kreisbahn, Geilenkirchen/Stettin/Borlin/Köln, 1898, Archiv der KWH, Abt. Verkehrsbetriebe;
- [9] a. a. O., Zusammenstellung der Kostenausschläge für die Geilenkirchener Kreisbahn einschließlich der Verlängerung nach Tüddern, Bauabteilung Köln der GmbH Lenz & Co., 1897;
- [10] a. a. O., f. Nachtragsvertrag, Köln/Geilenkirchen, 1905;
- [11] Henning Wall, Der Heggeströoper - Die Geschichte der Geilenkirchener Kreisbahnen von der Kleinbahn bis zur Selkantbahn, Aachen, 1978;
- [12] Henning Wall, Ein Rückblick auf 75 Jahre Geilenkirchener Kreisbahn und die Selkantbahn der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V., Die Museums-Eisenbahn, 2/1975;
- [13] Henning Wall, Die Selkantbahn vor 100 Jahren, in: Die Selkantbahn, Fahrgastzeitung der Selkantbahn, Aachen, Heft 3/1992;
- [14] Henning Wall, Hans Schweers: Fahrzeugforschung - neue Erkenntnisse über unsere Personenwagen 118 und 119, Die Selkantbahn 4/1992 (August);
- [15] Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG, Köln, Verfügungen, Schriftverkehr mit den Bahnverwaltungen Geilenkirchen, Badische Lokal-Eisenbahnen u. a. 1901 - 1927 (Fragment); Bericht über die Prüfung der Jahresabschlüsse vom 31. 12. 48 und 31. 12. 49 der Geilenkirchener Kreisbahnen; Vereinigte Kleinbahnen AG, Frankfurt/Main, Schriftverkehr mit der Bahnverwaltung Geilenkirchen, (Fragment), Archiv der KWH, Abt. Verkehrsbetriebe;
- [16] Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 3, Nordrhein-Westfalen, Gifhorn, 1974; die Fahrzeugstatistik im Beitrag zur Geilenkirchener Kreisbahn ist (im Rahmen der kurzgefaßte Geschichte) jedoch nicht ganz vollständig.

- [17] Die Betriebsnummer "3" war damit für kurze Zeit doppelt besetzt [15].
- [18] Die Zeichnung 1801 trägt den Vermerk "Bergheimer Kreisbahn" (durchgestrichen und überschrieben mit "Ronsdorf - Müngstener Eisenbahn" sowie Prüfvermerke der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft vom Juli 1897. Ein Repro dieser Herbrand-Zeichnung stellte freundlicherweise Herr W. R. Reimann zur Verfügung (siehe auch [6]). Eine dazu passende Zeichnung des Fahrgestells (Zeichnungs-Nr. 449) aus DEG-Beständen weist als Vermerk die Kommissionsnummern 1232 (2 Stück), 1276 (2 Stück), 1251 (1 Stück) und 1286 (2 Stück) aus. Danach wurden mit diesen Grundmaßen auch die gemischten Personen-Postwagen (EME BCPwPost 1 und 2) mit einer Gestell-Länge von 11.000 mm gebaut, während die reinen Personenzüge eine Länge von 10.710 mm im Wagenuntergestell hatten. Das Fahrgestell hatte eine Breite von 1.796 mm. Die Wagen waren vorgesehen für eine kombinierte Hardy- und Spindelbremse, bei der GKB war jedoch nur die Spindelbremse in Gebrauch.
- [19] Wagen mit durchgehenden Fensterbändern von 12 relativ kleinen Fenstern in der Seitenwand gab es in der Ausführung mit großem Drehzapfenabstand von 7,38 m (3 Stück) bei der Selketalbahn, 8,20 m (5 Stück) und 8,00 m (16 Stück) bei der Harzquerbahn oder mit besonders kleinem Drehzapfenabstand von nur 6,00 m bzw. 6,10 m bei der Dürener Dampfstraßenbahn (7 Stück); zwei Dürener Wagen sind heute bei der Selketalbahn der IHS im Einsatz, wobei der Wagen 119 im Wagenkasten noch weitgehend im Originalzustand belassen ist (siehe auch [7, 14]), jedoch sein Oberlicht verloren hat und Tauschdrehgestelle von Weyer erhielt [7].
- [20] Auch die Hürtfeldbahn hatte Wagen mit durchgehenden Fensterbändern von 12 Fenstern in der Seitenwand mit dem Maß: Drehzapfenabstand 7,00 m und 1,20 m Achsabstand im Drehgestell, LfP 11,9 m bei den BC und 11,6 m bei den C, insgesamt 7 Wagen. Die Drehgestelle hatten oben (!) liegende Federn für beide Achsen, kein Wagenoberlicht.

Abkürzungen und Erläuterungen

- AGIV Aktiengesellschaft für Industrie und Verkehrswesen, Frankfurt/Main
- AGV Aktiengesellschaft für Verkehrswesen, Berlin, gegründet 1900 durch Lenz & Co., später in AGVI, 1966 in AGIV umbenannt
- DEG Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH, Frankfurt
- EBV Eschweiler Bergwerksverein
- EKB Euskirchener Kreisbahnen
- EME Kleinbahn Engelskirchen - Maricnbeide
- GKB Geilenkirchener Kreisbahnen
- Herbrand Waggonfabrik AG, vormals P. Herbrand & Cie, Köln-Ehrenfeld, gegründet 1866, 1917 durch LHW übernommen
- HSA Kleinbahn Hoya - Syke - Asendorf
- IHS Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V.
- KWH Kreiswerke Heinsberg GmbH
- L & C Lenz & Co, Stettin, später Berlin
- LfP Länge über Puffer
- Rastatt Waggonfabrik AG Rastatt, gegründet 1897
- Reko Rekonstruktion
- RME Rousdorf - Müngstener Eisenbahn
- VKA Vereinigte (Westdeutsche) Kleinbahnen AG, Köln, 1900 durch Umgründung der 1897 gekauften Aktiengesellschaften RME und WBE entstanden, Tochtergesellschaft der WEG, später der AGV, 1952 Umwandlung in GmbH (VK.G)
- WBE Wermelskirchen - Bürger Eisenbahn
- WBG Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG, Köln, 1895 aus der Betriebsabteilung Cöln der Lenz & Co. gegründet, 1928 Fusion mit AGV
- Weyer Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. C. Weyer, Düsseldorf-Oberbilk, gegründet 1861 als Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik von Carl Weyer & Cie., 1882 Umwandlung in AG, 1927 Fusion mit Killing & Sohn, Hagen, sowie van der Zypen % Charlier, Köln, zu Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken AG (Westwaggon)



Oben: Kreisbahnhof Geilenkirchen, ca. 1955 mit abgestellten Personenwagen, Foto: Archiv GKB, Slg. Wall
 Rechts: Inselbahn Spiekeroog mit 2 Talbot-Reko-Wagen ex GKB, 1975. Foto: Dipl.-Ing. Henning Wall