



232 in Ost und West
Unterwegs mit der „Ludmilla“



Postzugraub 1963
Mit deutschen Stars verfilmt

S-Bahn Berlin
„Stadtbahn-Elektrisierung“

BAHNExtra

BAHNExtra

vereinigt mit **BAHN**Epoche

3.2023
Mai/Juni

EUR 12,90

A: € 14,60

CH: sFr 25,80

Be, Lux: € 14,90

NL: € 15,40

DK: DKR 130,00

ISBN 978-3-98702-019-3

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN

Thüringer Stammbahn

Zeitreise um Bad Kösen: Wie sich der Betrieb im Saaletal wandelte



Die Jahre 1963–1973

Schluss-Akkord für die **DB**-01

Stationierungen • Bestand • Betrieb • Verbleib



Fahrzeug-Raritäten im Oberbergischen Kleinbahn Bielstein – Waldbröl



Odenwaldbahn in den 80ern

Ein Fahrdienstleiter erinnert sich DB-Alltag auf dem Landbahnhof



Schuppenheizer, Brigadeleiter, Schlosser Eine ungewöhnliche DR-Karriere

500.
Ausgabe

Das kleine Magazin über die große Bahn



3 Gründe, warum Sie Lok Magazin lesen sollten

- ✓ Lok Magazin bietet 100 Prozent echte Eisenbahn und berichtet in jeder Ausgabe über alle Traktionsarten bei Bundesbahn und Reichsbahn!
- ✓ In jeder Ausgabe von Lok Magazin finden Sie ein ausführliches Fahrzeugporträt mit Lokzeichnung und Infos zu Technik, Einsätzen und Stationierungen!
- ✓ Lok Magazin ist die Eisenbahn-Zeitschrift mit dem praktischen, handlichen und damit auch für unterwegs idealen Format.

Jetzt Lok Magazin lesen,
aktuellen Buchbestseller
wählen und zusammen
richtig sparen

Mitmachen und gewinnen!

www.Lok-Magazin.de/lm500

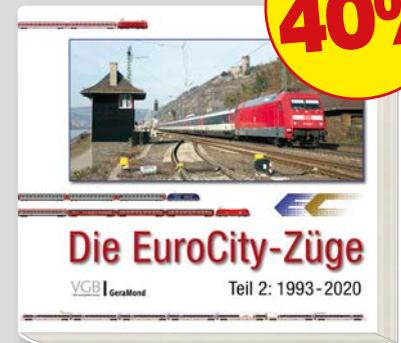
Alle Neuabonnenten kommen
automatisch in die Lostrommel

Sie sparen ca.
40%



Eurocity 1	€ 59,95
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 166,79
Ihre Ersparnis	€ 67,19
Gesamtpaket nur	€ 99,60

Sie sparen fast
40%

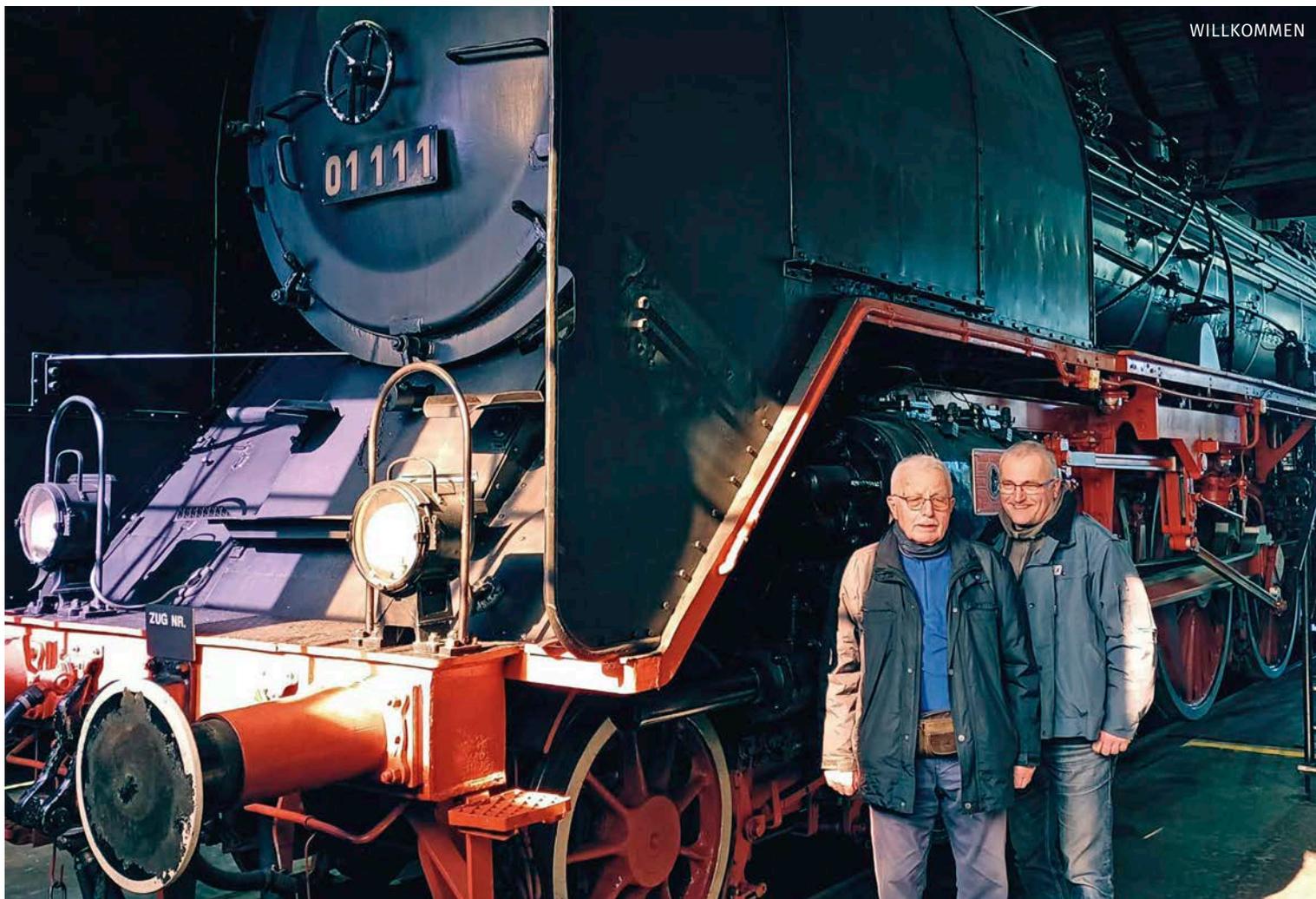


Eurocity 2	€ 59,00
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 165,80
Ihre Ersparnis	€ 66,20
Gesamtpaket nur	€ 99,60

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter
www.lok-magazin.de/abo





Manfred und Markus Lohneisen vor 01 111 im Dampflokmuseum; auf dieser Lok fuhr Manfred Lohneisen noch als Heizer. Im Museum wurde das nicht betriebsfähige Ausstellungsstück in einen älteren Betriebszustand mit großen Windleitblechen zurückversetzt; bei der Deutschen Bundesbahn trug die Schnellzuglok zuletzt wie ihre Schwestern Witte-Windleitbleche (u.: mit E 575 am 25. Mai 1967 in Gießen Hbf) Slg. Markus Lohneisen (o.), Slg. Dr. Brian Ramm (u.)

Familienbande

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

es kommt nicht oft vor, dass in einem Heft Vater und Sohn als Autor vertreten sind. Diesmal schon, ausgehend vom Titelthema. Vater Manfred Lohneisen aus Hof (Saale) hatte ab 1961 mit (Dampf-)Lokomotiven zu tun, erst als Schlosser, dann als Heizer. Auch auf der Baureihe 01 war er tätig – Grund genug, ihn zu seinen Erfahrungen zu befragen, zumal 2023 der 01-Abschied bei der Bundesbahn 50 Jahre zurückliegt. Sohn Markus ging zwar nicht zur Eisenbahn, der Betrieb auf der Schiene liegt ihm jedoch am Herzen. Für Bahn Extra berichtet er über seine Ausflüge zur DR 1989 bis 1991.

Diese familiären Bande wollten wir bei der aktuellen Ausgabe würdigen. Und so baten wir Vater und Sohn Lohneisen um ein gemeinsames Foto. Gefragt, getan: Im Deutschen Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg stellten sich beide vor 01 111 auf, einer „alten Hoferin“, die Manfred Lohneisen noch aus seiner Dienstzeit kennt. Damit möchten wir Sie nun einstimmen auf den Schluss-Akkord der DB-01, über den wir ab Seite 14 berichten.

Familie und Eisenbahn spielten gleichfalls beim Beitrag über Bad Kösen eine Rolle. Die Mutter eines freien Mitarbeiters gab interessante Einblicke in das frühere Betriebsgeschehen an der Magistrale Halle/Leipzig – Erfurt/Saalfeld. Auf Seite 68 geht's los.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen dabei und mit diesem Heft.

Thomas Hanna-Daoud, Verantwortlicher Redakteur



Im Mai 1993 hat 232 376 mit einem Reisezug Bad Kösen verlassen und fährt Naumburg (Saale) entgegen. Rechts die Blockstelle Schulpforte, die erste Arbeitsstelle für die Reichsbahnerin Adelheid Krolop Volker Emerleben

20 1963 war der 01-Bestand der Bundesbahn noch fast vollständig – und dann? Die Veränderungen bis 1973 im Überblick



30 01 war nicht gleich 01: Altbau- und Neubaukessel im Kurzporträt



34 Die Loknummer machte sie berühmt: Die interessante Geschichte der 01 234



52 Die letzten DB-01 fuhren im Raum Hof: Eine Rückschau auf die dortigen Einsätze

BahnExtra: Titel – Die letzten Jahre der DB-01 (1963–1973)

ALBUM

14 Der Schluss-Akkord
Eine Schnellzugdampflok und ihre Aura – Eindrücke aus den letzten Dienstjahren

FAHRZEUGE UND BETRIEB

20 Der lange Abschied
So entwickelte sich der 01-Bestand: die Hochburgen und die letzten Reviere

TECHNIK

30 Die Modernisierten ...
Neubau- und Altbaukessel-01: Was sie in Konstruktion und Handhabung unterschied

FAHRZEUGE UND BETRIEB

34 Einprägsame Nummer
Der Werdegang der 01 234, die mit einer anderen Loknummer die Dienstzeit begann

FAHRZEUGE UND BETRIEB

40 Große Namen und mehr
Drei Einsatzbeispiele der 01 aus dem Sommerfahrplan 1964

ERINNERUNGEN

42 Fast 16 schöne Jahre
Die 01 aus Sicht eines Eisenbahnfreundes

FAHRZEUGE UND BETRIEB

48 Abgesang im Süden
Letzte 01-Jahre bei der BD Augsburg

FAHRZEUGE UND BETRIEB

49 Das Erste – das Letzte
01 im AW Braunschweig

ERINNERUNGEN

50 Dienst mit den Schnellen
Als Heizer auf der 01

FAHRZEUGE UND BETRIEB

52 Die letzte Station
Die 01 in Hof

89 Leserbrief

98 Vorschau | Impressum



Aufnahmen der Titelseite:
Gr. Bild: David Adams/Eisenbahn-Stiftg. (01 213 mit P 1867 auf der Schiefen Ebene, August 1968); **Bilder obere Reihe:** Volker Emersleben, Picture-Alliance/United Archives/Siegfried Pilz (v. l.); **Einklinker:** R. Lüderitz/Slg. J. Volkhardt; **Bilder untere Reihe:** Otto Heise/Slg. Ulrich Clees, Klaus Hartmann, Slg. Bernd Rose (v. l.)
Bilder S. 4: Jörg Schulze/Eb-Stiftg. (gr. Bild), H. Schmidt/Slg. Brinker, Ulrich Budde, Dieter Kempf/Eb-Stiftg. (u., v. l.)
Bilder S. 5: Gerd Wolff, Peter Bley (o., v. l.), Klaus Hartmann, Markus Lohneisen (M., v. l.), Rudolf Heym (u.)



8 1957 stellte die oberbergische Kleinbahn Bielstein – Waldbröl den Personenverkehr ein. Was wurde aus den Fahrzeugen?



62 Aus Landsberg (Warthe) wurde nach 1945 Gorzów Wielkopolski. Wie entwickelte sich in der Folge die Eisenbahn?



78 Was hatte man im südhessischen Bahnhof Klein Umstadt zu erledigen? Ein Eisenbahner denkt an die 1980er-Jahre zurück



82 Lok 254 059 vor einem Kesselwagenzug und mehr: Im Frühjahr 1990 gab es im Raum Leipzig so manches zu entdecken

BahnExtra: BahnEpoche

BESONDERES BILD

6 **Wilhelm der Reisende**
Ein Kaiser und sein Hofzug

BETRIEB

8 **Ausverkauf**
Die Kleinbahn Bielstein – Waldbröl

BETRIEB

58 **Strom für ...**
... die S-Bahn in Berlin

STREIFLICHT

61 **Exot in der Ellok-Welt**
Die Re 4/4 I als TEE-Lok

ZEITREISE SPEZIAL

62 **Landsberg (Warthe)**
Die Entwicklung seit 1945

KINO

66 **Raub des Jahrhunderts**
„Die Gentlemen bitten zur Kasse“

ZEITMASCHINE

68 **In neuem Glanz?**
Bad Kösen im Saaletal: So änderten sich Bahnhof und Betrieb



68 Anno 1976 passiert 242 137 Bad Kösen samt Fußgängersteg über die Gleise. Heute zeigt sich die Station ziemlich gewandelt

ARBEITSWELTEN

78 **Ein Landbahnhof ...**
Klein Umstadt an der Strecke Hanau – Wiebelsbach-Heubach

REISEN SPEZIAL

82 **Allerlei um Leipzig**
Eine Fahrt im März 1990 zu Altbau-Elloks, Plattenbauten, Nebenbahnen

ARBEITSWELTEN

84 **Liebe auf den 2. Blick**
Viel Freude, kaum Ärger: Ein Lokführer berichtet von der 232

BILDERGESCHICHTEN

88 **Selbst ist die Frau**
„Frauen machen Dampf“ 2023

PERSONEN

90 **Immer wieder was Neues**
Die ungewöhnliche Karriere des Reichsbahniers Bernd Rose

Der letzte deutsche Kaiser und sein Hofzug

Wilhelm der Reisende

Text: Andreas Knipping; Fotos: Slg. Andreas Knipping (2)

Auch wenn uns gelegentlich der gemächlich dahinrollende 31 Wagen lange Zug des nordkoreanischen Diktators Kim Jung Un amüsierte und auch wenn 2022 und 2023 Staatsoberhäupter und Regierungschefs in gepflegten blauen Sonderzügen auf ukrainischer Breitspur reisen, ist doch die Epoche der von Hitler, Göring und Stalin geschätzten Repräsentationszüge vorbei. Längst im Museum stehen die von Kanzlern und Bundespräsidenten gelegentlich genutzten Salonwagen aus der Erbschaft des Größenwahns. Dass freilich der Zug auch heute noch sehr viel bessere Möglichkeiten zu Konferenz, Telekommunikation, Gastmahl und Schlaf bietet als die Kolonne gepanzerter Autos und das Flugzeug, wird weithin übersehen.

Der letzte deutsche Kaiser

Dem auf frühen Filmaufnahmen in zappeligen Schwarz-Weiß hoch zu Ross posierenden deutschen Kaiser Wilhelm II. half das Flugzeug noch nicht zur Befriedigung seiner Reiselust. So gerne er in der prächtigen Kutsche oder im nicht viel schnelleren Auto fuhr, musste er doch für die echte Reise den Eisenbahnzug oder – sehr gerne – das Schiff nutzen. Der von Germanentum, Mittelalter und Preußens

Gloria rückwärtsträumende Monarch war zugleich ein Fan von Fotografie, Film, Telefon, Auto und Eisenbahn. Nach den wie in vielen Monarchien üblichen filigranen zwei- und dreiachsigen Vorläufern ließ er sich ab seinem Amtsantritt anno 1888 ein fast im Jahrestakt ergänztes Sortiment von zuletzt 32 schweren vier- und sechsachsigen Wagen bauen, aus denen für die jeweilige Reise eine Garnitur aus acht oder zwölf Wagen konfiguriert werden konnte. Die Zweckbestimmungen zwischen Hofwagen für Kaiser und Kaiserin, Herrengefolgewagen, Damengefolgewagen, Hofspeisewagen, Hofküchenwagen und Gepäckwagen waren vielfältig. An Mobiliar, Beleuchtung, Beheizung und elektrischer Ausrüstung nach bestem Stand von Kunstgewerbe und Technik und an Plüsch, Bronze, Marmor, Keramik und edlen Hölzern entsprechend dem Zeitgeschmack fehlte es nicht. Die Reisetätigkeit des Monarchen war zwischen Segelregatta Kiel und Staatsbesuch in Konstantinopel, zwischen Schlossherrentum im Elsass und Begegnung beim Zaren buchstäblich grenzenlos. Die Zahl seiner Fahrten mit dem Sonderzug erreichte jedenfalls einen vierstelligen Wert. Allein die mitgeführte Garderobe hatte einen immensen Umfang, denn Majestät wollte sich an jedem Bahnhof und zu jeder Mahlzeit in der Uniform eines anderen Truppenteils zeigen.

Der tragische Kaiser

Das Zeitalter der Monarchie endete in Deutschland wie auch in Österreich-Ungarn nicht zuletzt an einem geradezu bestür-

zenden Mangel an überzeugenden Herrschergestalten. Wilhelm II. war eine tragische Figur. Geboren 1859, wurde er wie so viele Prinzen und Prinzessinnen in feudale und militärische Rituale gezwungen, die einer persönlichen Reifung nicht dienen konnten. Schwere Bürde war die Verkümmern seines linken Armes, bedingt durch die Unterlassung ärztlicher Geburtshilfe, weil doch ein Arzt – Ärztinnen gab es noch nicht – der Prinzenmutter nicht zu nahe kommen durfte. 1888 nach dem frühen Krebstod seines Vaters Friedrich III. auf den Thron berufen, blieb Wilhelm hin- und hergerissen zwischen Träumen von mittelalterlicher Allmacht, Launen eines Lebemannes, wissenschaftlicher Neugier, militaristischem Pomp, kolonialem Wahn und verbaler Entgrenztheit. Die aggressive Zuspitzung der Außenpolitik des Reiches zu Beginn des 20. Jahrhunderts förderte er mit Flottenbau und flotten Sprüchen. Als der Krieg 1914 da war, verstummte der Kaiser. Die gleichermaßen verantwortungslos agierenden Generäle und Machtpolitiker hatten von ihm kein Wort des Widerstandes zu befürchten. Was dem Staatsoberhaupt blieb, waren die Reisen mit dem Hofzug, auch wenn dessen elegantes Blau und Elfenbein nun zur Tarnung grün übermalt war.

Wilhelms letzte Fahrt – noch einmal mit dem schönen Zug – führte am 9. November 1918 vom Großen Hauptquartier der Armee im belgischen Spa ins niederländische Exil. Von dort aus vergiftete der materiell bestens versorgte Politrentner sein leidendes Vaterland mit nationalistischem, antidemokratischem und antisemitischem Hass. Feinde der Republik gaben sich auf Schloss Doorn die Klinke in die Hand. Glückwunschtelegramme an den siegreichen „Führer“ Adolf Hitler waren letzte Grüße vor Wilhelms Tod 1941. Die solide gebauten Hofwagen wurden vielfältigen Verwendungen zugeführt und hatten ein teilweise langes Nachleben. Einige sind museal erhalten.

Letzte Kapitulation 2023

Die Nachfahren des 1918 in die Abdankung genötigten Herrschers belasteten im 21. Jahrhundert unablässig Politik, Rechtsprechung und Publizistik mit maßlosen Rückgabeanprüchen auf Schlösser, Grundbesitz und Kulturgut. Doch das Gesetz schließt diese Ansprüche aus, wenn die anspruchstellende Familie dem Naziregime „erheblich Vorschub geleistet“ hat. Der Versuch, das Haus Hohenzollern von der Mitschuld am Aufstieg von Hitler reinzuwaschen, missglückte im Lichte historischer Wissenschaft gründlich. Am 8. März 2023 verzichtete der prozessfreudige Ururenkel Georg Friedrich auf die Restitutionsforderungen. Sich zuletzt mit gerichtlicher Urteilskraft bescheinigen zu lassen, dass die Kaisersöhne die Nazibewegung in würdeloser Anbiederung mit allen Kräften gefördert hatten, schien wenig reizvoll. 

Im Lauf der Jahre kamen für den Hofzug 32 Wagen zusammen; alle nach bestem und neuestem Stand



Der hier mit elf Wagen konfigurierte Hofzug war dem Hersteller Linke-Hofmann ein Foto wert, stammten doch alle Fahrzeuge einschließlich der preußischen S 6 als Zuglok aus dem eigenen Betrieb in Breslau. Die nur zweifach gekuppelte Lokomotive hätte aber mit dieser schweren Garnitur große Mühe gehabt



Kaiser Wilhelm II., in Bildmitte im Profil zu sehen, begrüßt auf dem Bahnsteig vor seinem Hofzug militärische Prominenz. Dem Fotografen zugewandt steht Generalfeldmarschall Paul von Hindenburg, der sich im Weltkrieg das Charisma als „Ersatzkaiser“ angeeignet hatte. Das Staatsoberhaupt Wilhelm II. reiste immer noch gerne, besuchte die Monarchen der Bündnispartner und ließ sich hinter den Fronten über das Kriegsgeschehen informieren. An politische Initiativen zur Beendigung des Krieges mit tagtäglich tausenden Todesopfern verschwendete er keinen Gedanken



Der ab Werk mit einem Imbert-Generator ausgerüstete VT 31 der Kleinbahn Bielstein-Waldbröl behielt seinen Holzgas-Generator bis nach dem Zweiten Weltkrieg, das heißt, mehr als zehn Jahre; das war deutscher Rekord! Ende der 1930er-Jahre diente er im Kleinbahnhof Waldbröl als Kulisse für dieses herrliche Familienfoto. Gut zu erkennen sind die unter dem Wagenkasten umlaufenden Rohre zur Kühlung und Reinigung des Gases. Der Generator befindet sich am anderen Wageneende links neben dem Führerstand

Otto Heise/Stg. Ulrich Clees

Kleinbahn Bielstein – Waldbröl

Ausverkauf ...

Die Geschichte der im Oberbergischen Land ansässigen Kleinbahn Bielstein-Waldbröl war ein einziger Kampf ums Überleben. Nach der Aufgabe des defizitären Schienen-Personenverkehrs im Jahre 1957 und der Stilllegung des südlichen Strecken-Drittels dümpelte sie noch neun Jahre vor sich hin, ehe auch der Rest-Güterverkehr endete. Immerhin hatte manches vom Rollmaterial der Kleinbahn eine Zukunft *Von Dr. Rolf Löttgers*

Anfang Oktober 1957 verschickte der in Dortmund ansässige Schrotthandel Celler & Co GmbH ein zweiseitiges Schreiben an zahlreiche Privatbahnen in Deutschland. Es begann mit dem Satz: „Durch die Umstellung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße stehen ein 4-achsiger und ein 2-achsiger Dieseltriebwagen sowie ein 2-achsiger Triebwagenanhänger zum Verkauf. Die einzelnen Daten der Fahrzeuge geben wir Ihnen nachstehend bekannt: (...)“

Das Rollmaterial stammte von der Kleinbahn Bielstein-Waldbröl (KBW), die in diesem Jahr den Personenverkehr eingestellt hatte. Für den 1951 von der Maschinenfabrik Esslingen direkt an die Kleinbahn gelie-

ferten VT 33 gab das Dortmunder Unternehmen einen Verkaufswert von 175.000 DM an, für den zweiachsigen VT 32 (Wu-mag 1937) wurden 65.000 DM in den Raum gestellt. Für den im Januar 1954 zum Triebwagenanhänger VB 31 umgebauten ehemaligen Holzgastriebwagen VT 31 schließlich nannte Celler einen Betrag von 11.000 DM. VT 32 und VT 33 fanden tatsächlich noch im Laufe des Jahres ein neues Betätigungsfeld, während der von seiner Innenausstattung her durchaus attraktive VB 31 erst 1959 nach Bayern überwechselte.

Zu diesem Zeitpunkt hatte die Kleinbahn noch ein letztes Mal kräftig investiert: Die seit der Betriebsaufnahme 1915 eingesetzte Dampflok „Waldbröl“ kam 1957 zur Überho-

lung zur Firma Jung und 1959 lieferte Krupp eine fabrikneue Diesellok für den verbliebenen Güterverkehr. Doch die KBW kam aus den roten Zahlen nicht heraus. Am 30. Juni 1966 musste sie deshalb endgültig die Segel streichen. Während Lok „Waldbröl“ im Oktober 1966 als Denkmallok an die Gemeinde Nümbrecht verkauft wurde, kam die gerade einmal sieben Jahre alte Diesellok nach kurzer Abstellzeit im Bw Dieringhausen der DB 1967 als Werklok ins Siegerland.

Einfach und solide gebaut

Die Kleinbahn von Bielstein über Nümbrecht nach Waldbröl war die letzte Bahnstrecke, die im südöstlichen Zipfel des Oberbergischen Landes gebaut worden



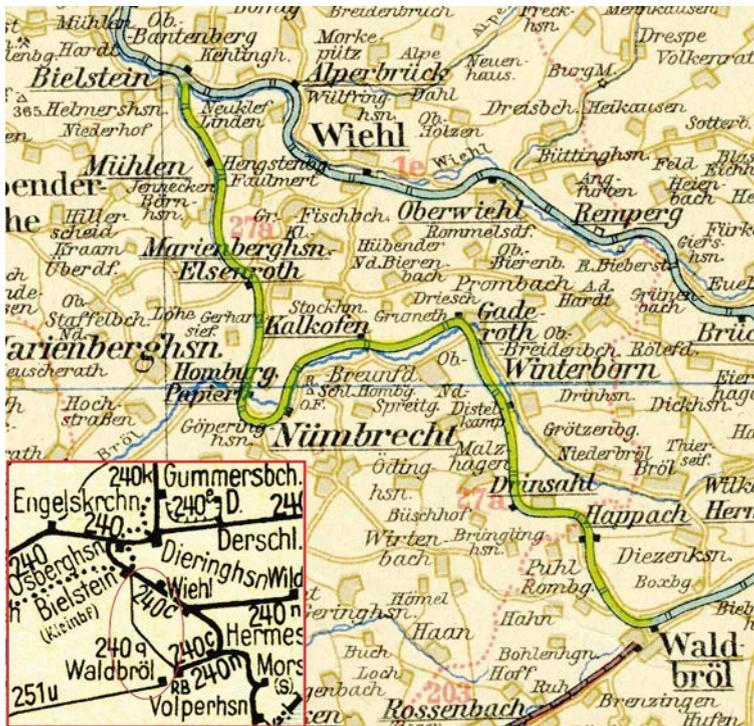
Am 24. Juni 1967, ein Jahr nach der Einstellung des Güterverkehrs, fand Lok „Waldbröl“ in Nümbrecht einen provisorischen Denkmalplatz

Dr. Rolf Löttgers



Die 1959 beschaffte Krupp-Diesellok hatte am 20. Oktober 1964 gerade Mittagspause im Lokschuppen in Nümbrecht

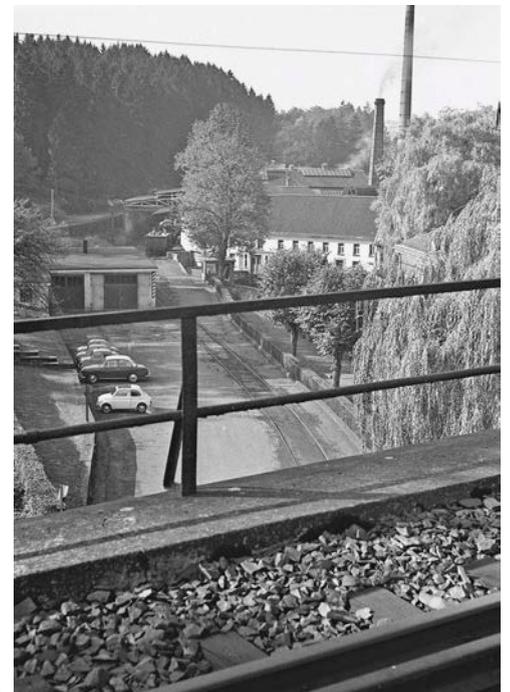
Dr. Rolf Löttgers



Streckenkarte der Kleinbahn Bielstein-Waldbröl aus dem Streckenatlas „Koch-Opitz“ von 1925, ergänzt durch einen Ausschnitt aus der Kursbuchkarte von 1949 Slg. Dr. Rolf Löttgers

Im Anschlussgleis der Papierfabrik Homburg – fotografiert vom Haarmann-Viadukt aus – stehen am 20. Oktober 1964 zwei Güterwagen. Seit 1957 betrieb die KBW nur noch Güterverkehr

Dr. Rolf Löttgers



war. In Bielstein und in Waldbröl schloss sie an die Wiehltalbahn an, die ebenfalls Bielstein und Waldbröl miteinander verband – allerdings über Wiehl – und 3,9 Kilometer nördlich von Bielstein in Osberghausen in die Aggertalbahn Richtung Siegburg/Köln und Dieringhausen einmündete. In der ehemaligen Kreisstadt Waldbröl gab es aber nicht nur einen Staats- und den Kleinbahnhof, sondern hier hatte auch die aus Richtung Hennef kommende Bröltalbahn, Deutschlands älteste öffentliche Schmalspurbahn, ihren eigenen Bahnhof.

Als die Kleinbahn nach einer langjährigen Diskussion über den genauen Streckenverlauf und dann drei Jahren Bauzeit am 16. Oktober 1915 den Betrieb aufnahm, waren die Erwartungen groß. Zum Glück hatte der Kreiskommunalverband in Gummersbach als Eigentümer ein seriöses Unterneh-

men mit dem Bau und Betrieb der 18,32 Kilometer langen Bahn beauftragt, nämlich die Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co GmbH mit Sitz in Berlin, die unter anderem auch Betriebsführerin der Isergebirgsbahn, der Spreewaldbahn, der Kleinbahn Kreuzschloppe-Deutsch Krone und der Straßen-

Nach drei Jahren Bauzeit ging die Kleinbahn im Oberbergischen am 16. Oktober 1915 in Betrieb

bahn der Stadt Kreuznach war und 1935 von der Aktiengesellschaft für Energiewirtschaft in Berlin übernommen wurde.

Die 1912 auf insgesamt 2,16 Millionen Mark veranschlagten Baukosten wurden zwar um zwölf Prozent überschritten, aber insgesamt gesehen hatte Becker gute Arbeit

geleistet. Allein Erdarbeiten und Oberbau verschlangen 29 bzw. 35 Prozent der 1917 in der Endabrechnung ausgewiesenen 2,415 Millionen Mark, Bahnhöfe und Betriebsmittel weitere neun bzw. acht Prozent. Die beiden markanten Brückenbauwerke, der vierbogige Haarmann-Viadukt über die Bröl, unweit der Homburger Papierfabrik gelegen, und der dreibogige Wiehl-Viadukt kurz nach der Ausfahrt aus dem Kleinbahnhof Bielstein sind wenigstens in Teilen (Bröl-Viadukt) bzw. arg zugewachsen (Wiehl-Viadukt) bis heute erhalten. Und auch das ehemalige Bahnhofsgebäude von Nümbrecht im Ortsteil Homburg/Bröl mit seinem markanten Walmdach hat die Zeit überdauert. Die winzigen und in ihrer Architektur so detailreichen Dienstgebäude in den kleineren Unterwegsbahnhöfen hingegen, nach einem einheitlichen Plan gebaut, sind bis auf eines (Elsen-



Der Bahnhof Nümbrecht hat am 20. Oktober 1964 noch ein bescheidenes Frachtaufkommen. Beachtenswert sind auch einige Details des Empfangsgebäudes, zum einen das prächtige Walmdach und zum andern der Gegensatz zwischen dem stattlichen Eingangsportäl und dem primitiven Kellerabgang gleich daneben Dr. Rolf Löttgers



Es gibt vermutlich nur dieses eine Betriebsbild des VT 31, das die Lage des Holzgas-Generators rechts neben dem Führerstand zeigt. Zugleich sieht man auf dieser Aufnahme von Ende der 1930er-Jahre eines der hübschen kleinen Stationsgebäude, nämlich das von Kalkofen Heimatbildarchiv Oberbergischer Kreis

roth) verschwunden, ebenso wie einer der beiden damals in Bielstein und Nümbrecht errichteten zweigleisigen Lokschuppen.

Einzig der Oberbau blieb zeitlebens ein wunder Punkt, denn der Kleinbahn fehlte das Geld, ihn nach 20, 30 Jahren grundlegend durchzuarbeiten. So blieben auf den meisten Streckenabschnitten die damals eingebauten Schienen und Stahlschwellen („Union 1913“) bis zur Betriebseinstellung erhalten.

Nur gemischte Züge

Um die Betriebskosten so niedrig wie möglich zu halten, wurde der Betrieb unter der Woche nur mit gemischten Zügen abgewickelt. Über zwei Jahrzehnte hinweg änderte sich an der Grundstruktur des Fahrplans so gut wie nichts: frühmorgens vom Betriebs-

mittelpunkt Nümbrecht nach Bielstein, dort Übergabe zur Staatsbahn, anschließend über die gesamte Strecke bis nach Waldbröl (Übergabe) und von dort am späten Vormittag zurück nach Nümbrecht. Am Nachmittag folgte eine Fahrt nach Waldbröl (zweite Übergabe), von dort am späten Nachmittag über Nümbrecht zurück nach Bielstein, dort erneut Übergabe zur Staatsbahn und abends dann zurück bis Nümbrecht.

Es ging also zweimal in jeder Richtung über die gesamte Strecke, morgens primär zur Zustellung der in Bielstein bzw. (weniger) Waldbröl von der Staatsbahn übernommenen Güterwagen, nachmittags dann zurück zu den beiden Anschlussbahnhöfen, wo die zuvor auf den Unterwegsbahnhöfen bzw. in den Anschlüssen aufgenommenen Güterwagen wieder an die Staatsbahn zurückliefen.

Die Reisenden im Zug mussten sich mit dem gemächlichen Betriebsablauf abfinden – zwischen 80 und 90 Minuten für eine Strecke, das entsprach gerade einmal einer Reisegeschwindigkeit von 12 km/h! Aber es funktionierte, zumindest bis 1920, als jedes Jahr zwischen 50.000 und 80.000 Personen die Bahn nutzten. In den 1920er-Jahren allerdings gingen die Zahlen deutlich bergab und erreichten 1930 nur noch kümmerliche 7.000 „Beförderungsfälle“ – das waren im Schnitt 20 Fahrgäste pro Tag!

Rätselhafte Dampflokomotiv-Geschichte

Die Dampflokomotivliste der KBW treibt die Lokomotivhistoriker bis heute um. Die Reichs- bzw. Verbandsstatistiken weisen nämlich bis weit in die 1950er-Jahre immer nur zwei eigene Dampfloks nach. Wenn man – unter