Bahn- und Zeitgeschichte

Kleinbahn-Erinnerungen

Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik 1948 bis 1986

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT

Kleinbahn-Erinnerungen

MIT GERD WOLFF DURCH DIE BUNDESREPUBLIK 1948 BIS 1986

Gerd Wolff/André Marks
Kleinbahn-Erinnerungen

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.

ISBN: 978-3-8375-1936-5

© 2018 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Titelmotive: Große Aufnahme: Das Wort Kleinbahn wird heute umgangssprachlich oft als Synonym für Schmalspurbahn verwendet, obwohl es auch zahlreiche regelspurige Kleinbahnen gab und es sich bei zahlreichen Schmalspurbahnen juristisch gesehen um keine Kleinbahnen, sondern um schmalspurige Nebenbahnen handelt. Dazu gehörte die meterspurige Strecke Zell im Wiesental – Todtnau im Südschwarzwald. Zu den Stationen dieser knapp 19 Kilometer langen Schmalspurbahn gehörte der Bahnhof Utzenfeld. Gerd Wolff fotografierte dort am 15. Juni 1959 einen von der Malletlok 105 geführten Güterzug nach Todtnau.

unten links: Um eine richtige Kleinbahn handelte es sich bei der meterspurigen Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel in Nordwestdeutschland. Dort dokumentierte Gerd Wolff neben den vorhandenen Dampflokomotiven auch die damals eingesetzten Dieseltriebwagen. Die Aufnahme des Triebwagens T 54 mit zwei Güter- und dem Zwischenwagen für das Mitführen aufgebockter Regelspurgüterwagen entstand am 18. Juni 1961 am Endbahnhof Greetsiel.

unten rechts: Zu den Kleinbahnen mit einer Spurweite von 1435 Millimetern und mit elektrischem Betrieb gehörten die Strecken der Gummersbacher Kleinbahnen. Im Jahr 1960 fotografierte Gerd Wolff die Ellok 4 mit zwei ebenfalls in Kleinbahneigentum befindlichen Güterwagen in Niederseßmar.

Aufnahme Vorseite: An die Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel erinnert sich Gerd Wolff besonders gern. Im Ausgangsbahnhof Emden erlebte er 1950 noch die im Jahr 1925 von der AEG gebaute Lok 6 EMDEN unter Dampf.

Aufnahme Seite 3: Kleinbahn-Atomsphäre pur! Beim Halt des Zuges von Greetsiel nach Emden in Pilsum verließen am 25. August 1958 neben anderen Reisenden auch zwei Buben den vom Triebwagen T 61 geführten Zug.

Bildauswahl/Bildunterschriften: André Marks
Bildbearbeitung/Preprint: Snezana Dejanovic
Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)

INHALT

- Vorwort des Verlages 5
- Aus dem Leben von Gerd Wolff – Hintergründe zum Buchautor 6
- Erinnerungen an die Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel 20
- Inselbahn Wangerooge – die „Verjüngungskur“ in den 1970er Jahren 42
- Die drei 750-mm-Bahnen im Norden Niedersachsens: 58
  - Die Hümmlinger Kreisbahn im Mai 1951 60
  - Beim Nachbar in Oldenburg: die Kreisbahn Cloppenburg 72
  - Die Kleinbahn Lingen – Berge – Quakenbrück als Dritte im Bunde 82
- Eine Winterfahrt von Osterode nach Kreiensen im Februar 1961 98
- Im Zickzack durchs Hochsauerland: die Kleinbahn Steinhelle – Medenbach 110
- Straßenbahn-Atmosphäre bei den Gummersbacher Kleinbahnen 124
- Mit Dampf und Holzvergasern – die Kleinbahn Bielstein – Waldbröl 136
- Unikum mit 800 Millimeter Spurweite in Hessen: die Braunfelser Ernstbahn 142
- Juwel in der Südeifel: die Kleinbahn Philippsheim – Binsfeld 154
- Betrieb auf nur 5,23 Kilometer – die Birkenfelder Eisenbahn 170
- Die dampfbetriebene OEG-Strecke Weinheim – Schriesheim im Jahr 1953 180
- Im tiefsten Bayern: die Lokalbahn Lam – Kötzting 192
- Verbindung zwischen Bayern und Württemberg – die Härtsfeldbahn 204
- Mit dem „Öchsle“ zur Bundesbahnzeit nach Ochsenhausen 218
- Kleinod in Südbaden: Die Meterspurbahn Zell – Todtnau 240

42 Inselbahn Wangerooge
20 Emden – Pewsum – Greetsiel
Emden
Hamburg
Bremen
60 Hümmlinger Kreisbahn
Kreisbahn Cloppenburg 72
82 Lingen – Berge – Quakenbrück
Hannover
Osterode – Kreiensen 98
110 Steinhelle – Medenbach
Gummersbacher Kleinbahnen 124
136 Bielstein – Waldbröl
Köln
142 Braunfelser Ernstbahn
Gießen
154 Philippsheim – Binsfeld
170 Neubrücke – Birkenfeld
180 Oberrheinische Eisenbahn (OEG)
Heidelberg
Lam – Kötzting 192
Regensburg
Saarbrücken
Härtsfeldbahn Aalen – Dillingen 204
Stuttgart
218 Biberach – Warthausen – Ochsenhausen
München
240 Zell – Todtnau
Basel

VORWORT DES VERLAGES

Kleinbahnen – es gibt kaum einen Eisenbahnfreund, über dessen Gesicht beim Hören dieses Wortes kein verzücktes Lächeln huscht!
Kleinbahnen faszinieren bis heute die Menschen – ganz gleich in welcher Region sie leben und was sie für einen Bezug zur Eisenbahn haben.
Kleinbahnen sind entsprechend auch das Thema einer kaum noch überschaubaren Fülle an Veröffentlichungen in Buchform oder in Zeitschriften.

An unserem heutigen Wissen über Kleinbahnen in Westdeutschland hat ein Mann ganz maßgeblich Anteil: Gerd Wolff. Der im Januar 1935 im Wuppertaler Stadtteil Barmen geborene Eisenbahner und Eisenbahnfreund erforscht inzwischen seit mehr als sechs Jahrzehnten die Geschichte von Klein- und Privatbahnen mit Schwerpunkt auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik. Aus seiner Feder stammen zahllose Fachaufsätze und knapp zwei Dutzend Kleinbahnbücher. Um ein Vielfaches höher ist die Anzahl der Publikationen, die er bisher mit seinen eigenen und den von ihm gesammelten Fotografien unterstützte.

In seinen bisherigen Veröffentlichungen hat Gerd Wolff alle 283 schmal- und regelspurigen Strecken mit Kleinbahn- und Nebenbahnbetrieb in Westdeutschland genau beschrieben. Dazu gehören auch die wenigen staatlichen Schmalspurbahnen, auf denen ab 1949 die Deutsche Bundesbahn den Betrieb führte. Detailliert stellt er darin die Vorgeschichte und die Entwicklung all dieser Strecken bzw. Eisenbahnunternehmen sowie deren Fahrzeugpark mit Baujahr und Fabriknummer vor. Als Nachschlagewerke finden sich diese Titel von Wolff in den Bücherregalen von Eisenbahnhistorikern wie Heimatfreunden gleichermaßen. Gibt es eine Fachfrage, dann heißt es umgangssprachlich: „Lasst uns im Wolff nachschlagen!“

Der sympathische Autor hat damit von Schleswig-Holstein bis an den Bodensee fast alle Sachfragen beantwortet. Aber über Gerd Wolff als Mensch sowie über die Hintergründe seiner Arbeit wissen nur wenige seiner Leser bisher Bescheid.

Vorliegendes Buch will das ändern! Es stellt erstmals sowohl seine Person als auch die Geschichten um seine bisherigen Veröffentlichungen vor:

- Welche Erinnerungen verknüpft Gerd Wolff mit den Besuchen einzelner Kleinbahnen?
- Welche Kleinbahn erforschte er als erstes?
- Wer begleitete Gerd Wolff auf seinen Exkursionen?
- Zu welchen Kleinbahnen fühlte er sich besonders hingezogen?
- Bei welchen Betrieben sammelte er eher schlechte Erfahrungen?

Lernen Sie Gerd Wolff in vorliegendem Buch von einer neuen Seite kennen! Denn für die Verlagsgruppe Bahn schrieb er zum ersten Mal seine ganz persönlichen Erinnerungen an den Besuch von 17 Strecken zwischen Nordsee und Südschwarzwald auf. Die imaginäre Reise führt dabei vom Norden nach Süden und stellt sowohl schmalspurige als auch regelspurige Kleinbahnbetriebe vor – teils mit Dampfbetrieb, teils von der Dieseltraktion geprägt oder gar elektrifiziert.

Bei der Illustration dieses Buches war es der Anspruch des Verlages, die oft bisher lediglich im „Zigarettenschachtelformat“ abgedruckten Aufnahmen von Gerd Wolff endlich einmal größer und vollständig abzudrucken, so dass alle Details der Fahrzeuge, aber auch die Objekte links und rechts davon sichtbar werden. Nicht wenige Aufnahmen kommen erstmals zum Abdruck. Als Vorlage zum Scannen nutzte die VGB wann immer noch vorhanden die Negative aus der Sammlung von Gerd Wolff. Diese garantieren eine optimale Bildschärfe für dieses Buch.

Alle Bildtexte zu den mehrheitlich von Gerd Wolff selbst stammenden Aufnahmen verfasste Herr André Marks. Sie runden die Kleinbahnerinnerungen des seit vielen Jahren in Mainz lebenden Autors ab.

Die VGB wünscht Ihnen nun beim Betrachten der großformatig abgedruckten Fotos und beim Schwelgen in eigenen Erinnerungen viel Vergnügen und verspricht Ihnen beim Lesen der von Gerd Wolff spannend geschriebenen Texte ein großes Lesevergnügen!

Fürstenfeldbruck im Februar 2018

AUS DEM LEBEN VON **GERD WOLFF** – HINTERGRÜNDE ZUM BUCHAUTOR –

Während der Entstehung des vorliegenden Buches gab Gerd Wolff der Verlagsgruppe Bahn (VGB) auch Einblick in seine Tätigkeiten als Eisenbahner und Publizist sowie in sein Privatleben. Geduldig beantwortete er dazu folgende Fragen:

Lieber Herr Wolff, wann sind Sie geboren und aus was für einem familiären Umfeld stammen Sie?

Meine Vorfahren waren seit mehreren Generationen als Bandwirker und Kaufleute in Barmen ansässig. Auch mein Großvater und mein Vater betrieben eine Garngroßhandlung. Am 29. Januar 1935 wurde ich in Wuppertal-Barmen geboren; getauft bin ich traditionell mit Wupperwasser. Meine ältere Schwester kam schon zwei Jahre vor mir auf die Welt, mein jüngerer Bruder folgte fünf Jahre nach mir.

Barmen als eigenständige Stadt gab es damals nicht mehr, im Jahr 1929 waren die Städte Barmen, Elberfeld, Ronsdorf, Cronenberg und andere zur Großstadt Wuppertal zusammengefasst worden. Ich fühle mich aber immer noch als „Barmer“ und betone das auch.

Wir bewohnten in Barmen ein schönes großes Mehrfamilienhaus direkt gegenüber der Wupper, das mein Urgroßvater in den 1880er Jahren gebaut hatte. In Wuppertal-Barmen bin ich 1941 eingeschult worden.

Das war mitten in der Kriegszeit. Wie haben Sie diese schweren Jahre überstanden?

Bei dem großen Luftangriff auf Wuppertal-Barmen am 31. Mai 1943 haben wir unser Haus verloren – nichts konnte gerettet werden. Damals haben die Alliierten erstmals Phosphorbomben verwendet. Ich weiß noch, wie so ein Kanister durchs Haus rauschte. Mit dem, was wir an hatten, konnten wir in letzter Minute den Keller verlassen und mussten zusehen, wie das Haus niederbrannte.

Vorerst fanden wir zusammen mit anderen Familienmitgliedern im Sommerhaus meines Großvaters in Schwelm Unterschlupf. 1944 gelang es meinen Eltern, ein sogenanntes OT-Haus zu bekommen. Dabei handelte es sich um ein Behelfsheim aus Hohlsteinplatten in Fertigbauweise, das auf einem gepachteten, später gekauften Grundstück in Schwelm aufgebaut wurde und das Ende 1944 bezogen werden konnte. Das Haus stand bis 2004 und ist dann verkauft und abgerissen worden.

Das Kriegsende sowie den Einmarsch der Engländer in Schwelm haben wir unbehelligt und unbeschadet erlebt.

Haben Sie in Schwelm ihre Schulzeit fortgesetzt?

Ja, in Schwelm habe ich meine Jugend verlebt. Hier bin zur Schule gegangen und habe im März 1955 am Märkischen Gymnasium das Abitur gemacht.

Und woher kommt Ihr großes Interesse für die Eisenbahn?

Seit meiner frühesten Jugend habe ich mich für die Eisenbahn interessiert. Von Anfang an war klar, dass ich zur Bundesbahn gehen würde. Im November 1955 habe ich das Maschinenbaustudium an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen begonnen, das ich nach dem Vorexamen in der Fachrichtung Eisenbahnwesen bei Professor Fink fortgeführt habe.

Im abgebildeten Wohnhaus in Wuppertal-Barmen wuchs Gerd Wolff auf. Beim ersten großen Luftangriff auf diesen Stadtteil brannte es im Mai 1943 bis auf die Grundmauern nieder. Hinter dem Wohnhaus stand das Geschäftshaus der väterlichen Garngroßhandlung Wolff & Biermann.

Als Vater und Sohn Wolff im April 1949 gemeinsam die Rhein-Sieg-Eisenbahn besuchten, fotografierte Ernst Julius Wolff seinen Filius Gerd an diesem zweiflügeligen Formsignal in Siegburg.

Voraussetzung für das Studium in Aachen war eine halbjährige Teilnahme an einer Lehre, die habe ich beim Schwelmer Eisenwerk absolviert. Während des Studiums waren mehrmonatige Praktika gefordert, die habe ich in den Semesterferien bei Stahlbaufirmen und Eisengießereien in Schwelm und Voerde sowie bei der Schwebebahnwerkstatt in Wuppertal-Vohwinkel abgeleistet. Die Lehre und die Praktika wurden mit vollem Lohn bezahlt – das war eine willkommene Auffrischung meiner Studentenkasse.

Meine Diplomarbeit habe ich über die Entwicklung der Gelenkstraßenbahnwagen unter besonderer Berücksichtigung des Talbot-Entwurfes für die Aachener Nachläuferbauart geschrieben. Im September 1960 bekam ich die Urkunde über den Abschluss des Studiums mit dem Grad Diplom-Ingenieur ausgehändigt. Meiner Bewerbung bei der Deutschen Bundesbahn für den höheren Dienst wurde entsprochen, im Oktober 1960 habe ich die dreijährige Ausbildung bei der DB und Ämtern der Wasserbauverwaltung als Bundesbahnbaureferendar begonnen, die endete mit der Großen Staatsprüfung im April 1963. Die Ausbildung zum Lokführer schloss sich an.

Damit hatten Sie im 28. Lebensjahr eine hervorragende Ausbildung beendet. Wie begann danach Ihre berufliche Karriere?

Meine erste feste Anstellung bei der DB bekam ich im Ausbesserungswerk Oldenburg, weitere Stellen folgten. Insgesamt blieb ich fast 40 Jahre bei der DB tätig und bin am 31. Januar 2000 in den Ruhestand verabschiedet worden – damals übrigens als einer der ganz wenigen, die mit 65 in Pension gingen. Das übliche selbst gewählte Pensionsalter

Nach einer Wanderung von Herne nach Wanne fanden die eisenbahnbegeisterten Mitglieder der Familie Wolff am 7. Oktober 1953 im Gelände des Hafens Recklinghausen I die zur Verschrottung bereitstehende Dampflok 42 664. Diese war im Jahr 1944 mit der Fabriknummer 13004 von der Berliner Maschinenbau-AG vormals L. Schwartzkopff (BMAG) an die Deutsche Reichsbahn geliefert worden. Nach dem Krieg gehörte sie 1946 zum Bw Braunschweig und fuhr durch die Sowjetzone bis Berlin. Am 16. Mai 1954 wurde sie dem AW Schwerte zur Zerlegung zugeführt. Ihre Verschrottung soll dort letztendlich im Jahr 1956 erfolgt sein.

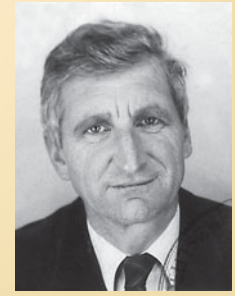
Gerd Wolffs „Karriereleiter“ bei der Deutschen Bundesbahn bzw. zuletzt DB AG

	31.1.2000	Pensionierung DB Cargo (zuständig für die Vorhaltung der Güterwagen) ZW Mainz, Dezernent 43 (zuständig für die Bahnbetriebswagenwerke und Wagen)
	Mai 1979	BD Frankfurt, Dezernent 24A (maschinelle Anlagen für S-Bahn Frankfurt)
Bundesbahndirektor 21.1.1975	Oktober 1974	Amtsvorstand MA Oldenburg
Bundesbahnoberrat 16.6.1970	1.1.1970	BD Hamburg, Hilfsdezernent 21a (Assistent für den Abteilungsleiter II, zuständig u. a. für Unregelmäßigkeiten)
	1967	Vertreter Amtsvorstand MA Hamburg-Harburg
Bundesbahnrat 7.4.1966	Nov. 1965	AW Oldenburg, T/B-Leiter
	Oktober 1963 Juni 1963	Lokführerausbildung auf Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven
Bundesbahnassessor 18.4.1963 Große Staatsprüfung April 1963		Ausbildung bei BD Wuppertal, BZÄ Minden und München, AW Schwerte u. v. a. m. WSA Münster und Emden
Bundesbahnbaureferendar	12.10.1960	Eintritt bei der BD Wuppertal

06.09.1960 Abschluss mit Titel Diplom-Ingenieur
02.11.1955 Beginn Studium RWTH Aachen

Legende:

AW	Ausbesserungswerk	BD	Bundesbahndirektion
BZA	Bundesbahn-Zentralamt	MA	Maschinenamt
HVB	Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn	WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
ZW	Zentralstelle für den Werkstättendienst		



Gerd Wolff um 1980

betrug damals 63 Lenze. Die Beamtenleiter bin ich von unten über alle Stufen bis zum Bundesbahndirektor hochgeklettert, über Oldenburg, Hamburg, dann noch einmal Oldenburg, Frankfurt und Mainz. Die erste Hälfte der 40 Jahre gehörte dem Betriebsmaschinendienst, die zweite Hälfte der Vorhaltung und Instandhaltung der Güterwagen. Es war eine schöne Zeit bei der Bundesbahn und Bahn AG!

Privat gehören Sie zu den Männern, die seit vielen Jahrzehnten eine gute Ehe führen – man sagt, Sie haben Ihre „Sandkastenfreundin“ geheiratet, stimmt das?

„Sandkastenfreundin“ ist übertrieben, die vier Mennenöh-Schwestern wohnten in unserer Nachbarschaft, wir kannten uns vom gemeinsamen Spielen, Schlittenfahren und Schwimmen im Parksee. Dorothea war die Zweitälteste, eine besondere Beziehung bestand nicht. Später haben wir uns aus den Augen verloren. Im Herbst 1963 – ich machte damals meine Lokführerausbildung und Fahrdienst beim Betriebswerk Hagen – wollte es der Zufall, dass ich Dorothea Mennenöh in der Straßenbahn traf. Nach zehn oder mehr Jahren war die Zeit zum Austausch auf die Fragen „Wie geht’s?“, „Was machst Du?“, „Wo warst Du in den vergangenen Jahren? “ zu kurz. Und so verabredeten wir uns zu einem gemeinsamen Theaterbesuch. Ein Jahr später waren wir verheiratet – ich inzwischen wohlbestallter Eisenbahner in Oldenburg, Dorothea schon seit mehreren Jahren Fürsorgerin in Wuppertal. Im Spätherbst 1964 haben wir unsere erste gemeinsame Wohnung in Oldenburg bezogen. Versetzungen nach Hamburg, dann wieder nach Oldenburg, weiter nach Frankfurt und schließlich nach Mainz brachten fünf Umzüge mit sich.