

DAS 20 KILOMETER LANGE DAMPFKLEIN-BAHNMUSEUM IN DEN NIEDERLANDEN



Spaß und Geschichte
an einem Tag

MUSEUM
STOOMTRAM
HOORN-MEDEMBLIK

stoomtram.nl

Die Lok pfeift und der Heizer schaufelt Kohlen aufs Feuer. Es ist der Anfang einer abenteuerlichen Zeitreise zwischen den geschichtsträchtigen Städten Hoorn und Medemblik. Nehmen Sie Platz in den historischen Wagen und lauschen Sie dem Rattern der Räder, der Dampfpeife und dem Arbeiten der Lok während der Fahrt durch die romantische Landschaft Westfrieslands.

Auf den wunderschön restaurierten Zwischenbahnhöfen können Sie die Verladung von Post und Stückgut betrachten, alles unter dem wachsamen Auge des Bahnhofsvorstehers. In Medemblik gibt es Anschluss an das historische Fährschiff Friesland für die Weiterfahrt nach Enkhuizen.

Die Museumsdampfkleinbahn Hoorn-Medemblik ist das offiziell registrierte und anerkannte Museum, das die Dampfkleinbahnen aus der Zeit 1879-1966 darstellt. In der Werkstätte Hoorn können Sie hautnah miterleben, wie Lokomotiven und Wagen restauriert und unterhalten werden. Unsere berühmteste Dampflokomotive ist „Bello“, die bis 1955 Millionen von Badegästen an den Nordseestrand von Bergen befördert hat. Aber auf der 1887 eröffneten Nebenbahn Hoorn-Medemblik gelangen auch historische Kleinbahnfahrzeuge aus den Regionen Amsterdam/ Gooi, Zeeland, Friesland und Limburg zum Einsatz.

Wir wünschen Ihnen eine erlebnisreiche Fahrt!

ENTLANG DER STRECKE

Die Museumsdampfkleinbahn verbindet zwei der ältesten und schönsten Städte in den Niederlanden. Hoorn bekam ihre Stadtrechte in 1357 und Medemblik noch früher, in 1289. Im 13. Jahrhundert ließ Graf Floris der Fünfte seine Burg Radboud in Medemblik erbauen. In Hoorn entstanden 1600 die Hauptquartiere der West- und Ostindischen Handelsgesellschaften.



DIE FAHRVERBINDUNG ENKHUIZEN-MEDEMBLIK

Gleich am Bahnhof Medemblik gibt es einen Anleger für den bequemen Umstieg vom Fährschiff aus Enkhuizen auf die Museumszüge und umgekehrt. Das historische Fährschiff „Friesland“ wurde 1955 an die Reederei Doeksen geliefert und war viele Jahre zwischen Harlingen und der Watteninsel Terschelling eingesetzt. Heute fährt das gastronomisch gut ausgestattete Schiff vom Anleger am Staatsbahnhof Enkhuizen mit einem Zwischenstopp am Zuiderzeemuseum nach Medemblik und zurück und erinnert damit an die Zeiten als viele Kleinbahnen Fähranschluss hatten.



DIE LOKALBAHNSTRECKE HOORN-MEDEMBLIK

Neben- und Kleinbahnen entstanden in allen bevölkerten Gebieten der Niederlande. Damit möglichst viele Orte in den Genuss eines Bahnanschlusses kamen, entsprach die Streckenführung nicht immer dem direkten Weg. Die Strecke Hoorn-Medemblik ist davon ein Beispiel: der Zug braucht eine Stunde um die 20 Kilometer zurückzulegen; das Auto schafft die 14 Straßenkilometer bequem in 20 Minuten. Auf der Karte sind die scharfen Kurven der Bahnstrecke gut zu erkennen. Die Strecke wurde 1887 in Betrieb genommen; die Personenbeförderung endete 1935 und danach gab es nur noch Güterverkehr bis die seit 1968 aktive Museumsdampfkleinbahn in den frühen 1970-er Jahren den Betrieb übernahm.

Die Bahnhofsgebäude Wognum, Twisk, Opperdoes und Medemblik sind Eigentum der Museumsbahn und befinden sich nach einer umfangreichen Restauration in authentischem Zustand. In Hoorn wurde ein neues Bahnhofsgebäude errichtet, das einem historischen Vorbild nachempfunden wurde. Im gasbeleuchteten Gebäude wird in einer Ausstellung die Geschichte der Dampfkleinbahnen in den Niederlanden präsentiert.



Sie ist eine der meist gestellten Fragen in unserem Museum. Ihre Antwort ist sowohl einfach als auch kompliziert: Der Verkehrsminister erteilt jeder Bahn eine Betriebskonzession, eingestuft von Hauptbahn bis Neben- und Kleinbahn, sowie Straßenbahn. Die Art der Konzession hängt zusammen mit der zulässigen Streckengeschwindigkeit und der technischen Ausstattung der Infrastruktur. Für untergeordnete Verbindungen über kürzere Entfernungen genügte oft nur die Kleinbahn oder im großstädtischen Verkehr die Straßenbahn; beide häufig auch schmalspurig.

In unserem Museum stammen die zweiachsigen Plattformwagen mit Seitenpuffern von Nebenbahnen, während die vierachsigen Drehgestellwagen mit Mittelpuffern früher auf Kleinbahnen eingesetzt wurden.



Rembrandts auf Schienen

Die meisten Züge werden bei uns gezogen von einer authentischen, kohlegefeuerten Dampflokomotive. Erleben Sie die Magie des Dampfbetriebs, lernen Sie unsere "Rembrandts auf Schienen" kennen! Alle bei uns eingesetzten Dampfloks wurden in eigener Werkstätte betriebsfähig restauriert.



Dampflokomotive NS 7742 "Bello"

Sie ist zweifelsohne die berühmteste Dampflokomotive in den Niederlanden und trägt Ihren Spitznamen wegen der Dampflocke, die unentwegt läutete beim Herannahen an einen unbeschränkten Bahnübergang (Niederländisch "bellen" = läuten) oder beim Befahren von Gleisen im Straßenplanum. Die Lok wurde 1914 für die damalige Holländische Eisenbahn-Gesellschaft gebaut und war bis 1955 aktiv auf der Strecke Alkmaar- Bergen aan Zee.

Kastenloks

Diese Ausführung der Kleinbahnlokomotive ist typisch für die Niederlande. Mit Rücksicht auf die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Pferdefuhrwerke und Vieh waren Triebwerk und Kessel von einem Kasten umgeben. Unser Museum verfügt über zwei betriebsfähige Exemplare, von denen die ältere 1904 von der Maschinenfabrik Breda unter der Nummer 8 an die städtischen Verkehrsbetriebe Den Haag geliefert wurde. Sie trägt den Namen Ooievaar (Storch), was auf das Stadtwappen Den Haags verweist. Die jüngere Lok wurde 1921 von Henschel an die Gooische Stoomtram geliefert.



High-Tech anno 1922

Lok 26 wurde 1922 für eine Kleinbahngesellschaft in der Provinz Limburg gebaut und erlebte nur eine kurze Einsatzzeit auf den Strecken Roermond-Sittard und Maastricht-Vaals. Bereits vor dem 2. Weltkrieg wurde die Lok nach Deutschland verkauft und kehrte 1974 in die Niederlande zurück. Die Lok weist viele technische Neuerungen auf, die bei später gebauten Loks weiter angewendet wurden.

Werkslokomotiven

Zusätzlich zu den Dampflokomotiven, die bei Kleinbahnen fahren, verfügt die Museumsdampfkleinbahn über einige Rangierlokomotiven, die früher im Werksvershub eingesetzt wurden. Die blaue Lok 5 wurde 1929 in Belgien gebaut und rangierte bei einem Betrieb in Sluiskil (Provinz Zeeland). Die rote Lok 16 stammt aus Deutschland und wurde an einen Metallbearbeitungsbetrieb in der Nähe von Hannover geliefert. Die grüne Lok 30 rangierte seit 1908 im Rotterdamer Gaswerk.



Motorlokomotiven

Als der Einsatz von Dampflokomotiven zu unwirtschaftlich wurde, versuchten viele Kleinbahnen auf Motorbetrieb umzustellen. Lok NTM 101 wurde 1935 in Amsterdam gebaut für den Einsatz auf den Kleinbahnen in Friesland. Sie ist eine der historischen Diesellokomotiven, die von der Museumsdampfkleinbahn im Vershub, vor Arbeitszügen und gelegentlich auch vor Sonderzügen eingesetzt werden.

ERSTE, ZWEITE UND DRITTE KLASSE

Früher war eine Bahnreise genauso aufregend wie ein interkontinentaler Flug heute; etwas, das Wochen zuvor für Aufregung sorgte. In jener Zeit arbeiteten die Leute dort, wo sie wohnten und Reisen war etwas Außergewöhnliches. Auf vielen Nebenstrecken verkehrten täglich nur fünf Zugpaare und das Rollmaterial bestand neben der Lokomotive oft aus nur zwei Wagen, was für den bescheidenen Verkehr vollauf reichte. Aber immerhin war die Bahn mit Rücksicht auf die schlechten Straßen bis zum Entstehen des motorisierten Verkehrs das einzige Tor zur großen, weiten Welt für die Beförderung von Personen- und Gütern

Die Züge, die bei uns die Nummern 1 und 2 tragen, sind immer zusammengestellt aus zweiachsigen Lokalbahnwagen mit offenen Plattformen. In dieser Form wurden sie in den Niederlanden von etwa 1890 bis 1940 eingesetzt und weisen die 2. und 3. Wagenklasse auf. Alle weiteren Züge bestehen aus vierachsigen Personenwagen mit Drehgestellen und zusätzlichen Wagen für die Beförderung von Post und Gütern. Diese Personenwagen stammen von niederländischen Kleinbahnen und verfügen über die 1. (Polstersitze) und 2. (Holzsitze) Wagenklasse. Viele Kleinbahnen kannten nur die 1. und 2. Klasse, welche zu vergleichen wären mit der 2. und 3. Klasse bei den Vollbahnen.



DAMPFSAFARI

Lokführer und Heizer, Bahnhofspersonal, Postschaffner, Zugführer, Reisende in Kleidung anno dazumal. Sie alle gehören zum Erscheinungsbild unseres lebenden Museums, wenn sie ihren Dienst verrichten oder im Zug mitreisen. Speziell für unsere jungen Gäste gibt es die Möglichkeit, dem Personal in authentischer Kleidung ein wenig zu helfen beim Schaufeln der Kohlen oder bei der Verladung von Post und Stückgut. Für alle Kinder steht auf den Bahnhöfen Hoorn und Medemblik ein persönlicher Erlebniskoffer, mit dem sie auf Dampfsafari gehen können, zur Abholung bereit.





Personenwagen SBM 24 war von 1927 bis 1949 im Einsatz bei der Dampfkleinbahn Breskens (Provinz Zeeland)-Maldegem (Belgien) und wurde in seine Ursprungsform zurückversetzt, einschließlich Petroleumbeleuchtung.



Die bauartgleichen **Personenwagen RTM 370 und 395** erlebten ihren vorletzten Einsatz bei der Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij, die ein ausgedehntes Kleinbahnnetz auf dem Festland und den Inseln im Süden der Provinz Zuid-Holland betrieb. Während Wagen 370 in 1905 direkt an die RTM geliefert wurde, hatte Wagen 395 die Dampfkleinbahn Tiel-Buren-Culemborg bis 1911 als ersten Eigentümer. Die RTM setzte die beiden Wagen bis zur Betriebseinstellung in 1966 ein; sie wurden anschließend museal erhalten.



Personenwagen 51-61 & 86 entstanden in den frühen Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts in Österreich und wurden dort nach dem Zweiten Weltkrieg modernisiert. Weil sie sich mit ihrem zweiachsigen Laufwerk und den offenen Plattformen den früheren niederländischen Lokalbahnwagen sehr ähnlich waren, wurden elf sogenannte "Spantenwagen" von der Museumsdampfkleinbahn erworben. Seit 1975 tragen sie die Hauptlast des Verkehrs zwischen Hoorn und Medemblik.



Personenwagen GS 22 wurde 1904 für die Gooische Stoomtram gebaut und fuhr bis zu seiner Ausmusterung in 1947 vorwiegend im Berufspendlerverkehr von Hilversum, Huizen und Naarden nach Amsterdam und zurück.



Personenwagen ZE 6 wurde von 1902 bis 1934 bei der grenzüberschreitenden Dampfkleinbahn Zutphen-Emmerich, die später Teil eines ausgedehnten Netzes in der Provinz Gelderland wurde. Sein Wagenkasten wurde nach der Ausmusterung als Gartenlaube benutzt.

Personenwagen NTM 205 wurde 1915 für die Dampfkleinbahngesellschaft in Friesland gebaut. 1935 erfolgte seine Modernisierung für den Einsatz mit Motorlokomotiven, welcher 1949 mit der Betriebseinstellung endete.

Personenwagen RTM 334 wurde bereits 1898 an die Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij geliefert und ist damit das älteste, noch betriebsfähige Fahrzeug seines Typs in den Niederlanden. Ab 1949 wurde der Wagenkasten nur noch als Schuppen verwendet; die betriebsfähige Aufarbeitung konnte 2015 abgeschlossen werden.

Personenwagen GTM 21 wurde 1915 für die Dampfkleinbahn Zwolle-Nunspeet gebaut. Mit seinen Jugendstilverzierungen und den offenen Plattformen erinnert dieser Wagen an den amerikanischen Fahrzeugbau. Nach der Stilllegung seiner Einsatzstrecke kam der Wagen zur Gooische Stoomtram, die einen regen Vorortverkehr nach Amsterdam betrieb. Das Fahrzeug wurde von der Museumsdampfkleinbahn in den Zustand seines Einsatzes zwischen 1933 und 1939 zurückversetzt.

Personenwagen ZVTM 8 wurde 1915 für den Einsatz im Süden der Provinz Zeeland gebaut. Ab etwa 1945 wurde der Wagenkasten als Behelfswohnung und später als Taubenschlag weiterverwendet.