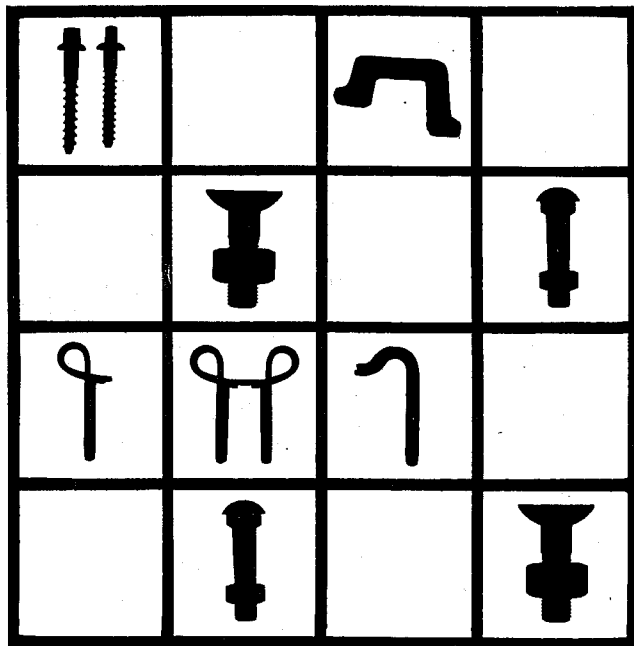


DEV-KURIER

JUNI 1968—NR. 12



Alles für den Eisenbahn oberbau



Rippen- und Unterlagsplatten · Schwellenschrauben und Klemmplatten · Hakenschrauben und Laschenbolzen · Waggonbeschlagteile, Bolzen und Drehteile · „Rüping“ Feder-nagel-Oberbau · Doppelschaft-Federnagel DS 18/130 - Bundesbahnbezeichnung Dna 4 Einschaft-Federnagel ES 18/130 - besonders geeignet für Schienenbefestigung auf Betonschwellen · Federschrägnägel



DÖRKEN AKTIENGESELLSCHAFT
582 Gevelsberg Postfach 164 · Ruf 2051 · FS 08229456



Liebe Leser:

Man kann es unserem Mitglied Jürgen W. Strauch aus Phillip Bay (Australien) nicht übelnehmen, daß er nicht extra nach BruVi kommt, um einen Personenwagen zu streichen.

Betrüblich ist es aber doch, daß bei unseren Arbeitseinsätzen immer wieder nur die gleichen zehn bis zwölf Gesichter zu sehen sind. Wenn ein neues Fahrzeug kommt, finden sich schon einmal ein paar mehr ein. Doch leider ist auch von diesen nicht jeder bereit, den Photoapparat mal für ein paar Stunden zur Seite zu legen.

Bei den weniger spektakulären, dafür aber genauso wichtigen Arbeiten wie Gleisbau etc. müssen sich stets die Gleichen abrackern.

So manchem von uns, der die ganze Woche über hinterm Schreibtisch sitzt oder auch sonst wenig Bewegung hat, täte es sehr gut, wenigstens einmal im Monat sich richtig auszuarbeiten. Es gibt für alle genug zu tun, ob groß, ob klein, ob stark, ob schwach. Zu den über mehrere Tage angesetzten Arbeitseinsätzen lohnt auch eine längere Anreise.

Und - glauben Sie mir - es ist schon ein erhebendes Gefühl, sich dann an Betriebstagen, wenn man im Zuge sitzt, sagen zu können: diesen Wagen hast du gestrichen, diese Weiche hast Du mitgebaut oder dieses Schild hast du hier aufgestellt.

Ihr

DEV-Kurier, Mitgliederzeitschrift des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. 2 Hamburg 70, Postfach 13 441. Erscheinungsweise 4-6 mal jährlich. Der DEV-Kurier wird an die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins und der DGEG kostenlos abgegeben und kann nicht käuflich erworben werden.

Ständige Mitarbeiter: M. Breihschwerdt, A. Gabriels, H.-J. Hentzschel, H. Kindermann. Chefredakteur und verantwortlicher Herausgeber:

Otto O. Kurbjuweit, 3071 Eilvese Nr. 160.

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 1 vom 15.1.68. Anzeigenverwaltung: DEV-Werbung 3071 Eilvese Nr. 160. Bankkonto: Dresdner Bank AG. Zweigstelle Neustadt am Rübenberge Nr. 140 1531.

Druck: J. Hoffmann & Co. Nienburg/Weser.

DER VORSTAND HAT DAS WORT:

Verehrte Mitglieder und Freunde der Eisenbahn!

In den vergangenen Monaten durften wir zu unserer Freude eine Welle der Hilfsbereitschaft erfahren. Es ist mir daher aufrichtiges Bedürfnis, allen denjenigen Unternehmen, Organisationen und Einzelpersonen von Herzen Dank zu sagen, die und ihre Hilfe angedeihen ließen und dadurch in hervorragender Weise zur Verwirklichung unserer kulturellen Ziele beigetragen haben.

Im besonderen haben wir der Deutschen Bundesbahn zu danken, die uns durch ein mehr als großzügiges Angebot in die Lage versetzt hat, die Hauptuntersuchung der uns von den Verkehrsbetrieben Graf-schaft Hoya GmbH. zur Verfügung gestellten Dampf-lokomotive Nr. 31 im DB-Ausbesserungswerk Bremen-Sebaldsbrück ausführen zu lassen. Das Wunder, mit dem noch vor einem guten dreiviertel Jahr kaum jemand gerechnet hatte, ist eingetreten: Die Lok 31 konnte, fabrikneu glänzend, am 18. Mai den Mu-seumszug von der Lok 33 übernehmen, die nun, nachdem sie 66 Jahre der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf und den VGH und anschließend zwei Jahre uns treue Dienste geleistet hat, in den verdien-ten Ruhestand geht. Sie wird jedoch nicht verschrottet, sondern der Nachwelt erhalten bleiben.

Ohne die Unterstützung seitens der Deutschen Bundesbahn hätten wir wenigstens zwei bis drei Jahre mit dem Betrieb aussetzen müssen und darü-berhinaus während dieser Zeit keine weiteren Hi-storischen Fahrzeuge vor der Verschrottung bewah-ren können. So aber konnte die alljährliche Sai-soneröffnung auch in diesem Jahre stattfinden (siehe besonderen Bericht auf Seite 5).

Unser Dank gilt auch allen Bediensteten des AW Sebaldsbrück, insbesondere den Lehrlingen des 3.

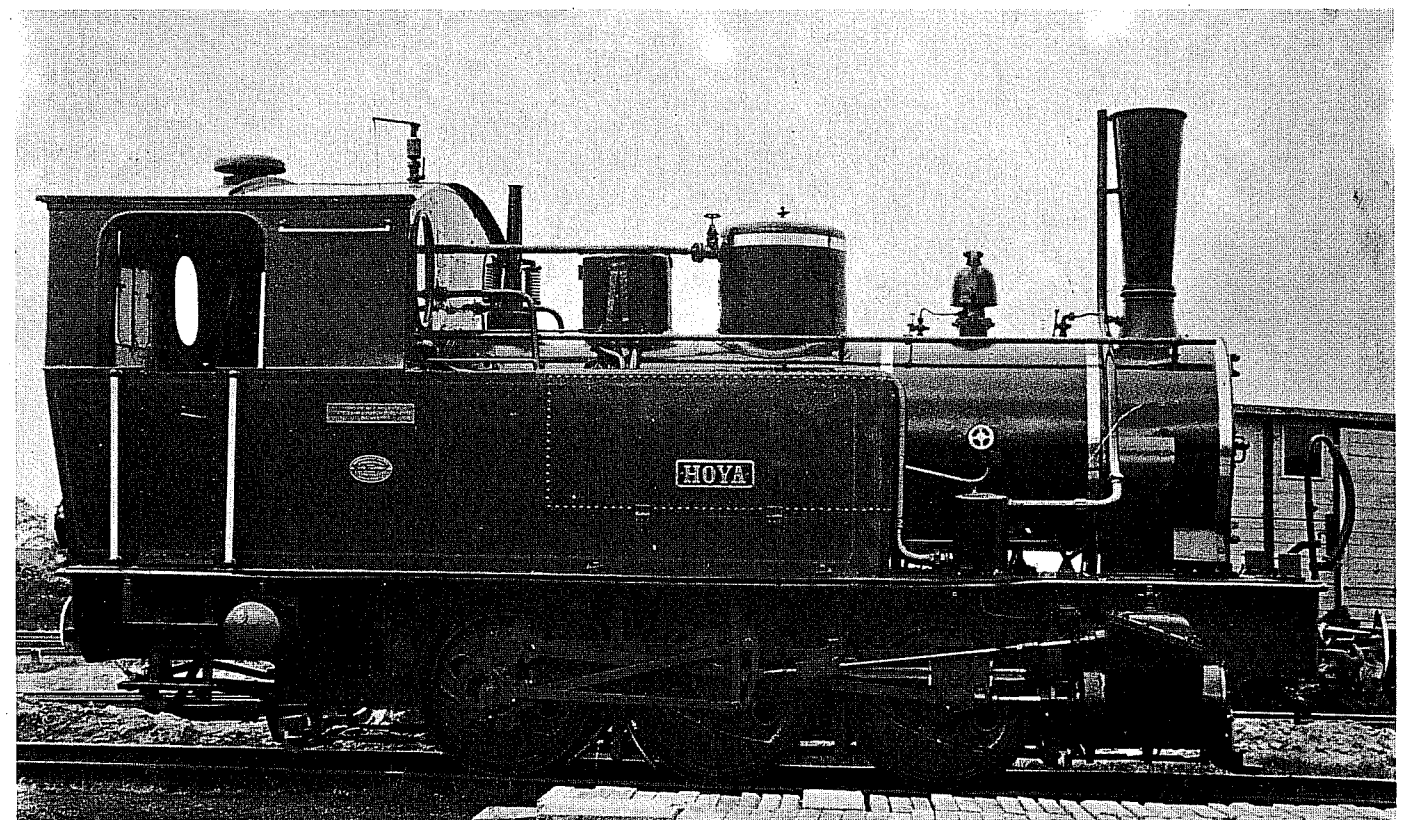
und 4. Lehrjahres, die sich mit großer Sorgfalt und bewundernswerter Liebe der Wiederherrichtung der Lok 31 gewidmet haben.

Gleichzeitig danken wir an dieser Stelle der Be-triebsleitung der Verkehrsbetriebe Graf-schaft Hoya GmbH. für die großzügige Überlassung der Lok 31 und des Streckenabschnittes Bruchhausen-Vilsen - Heiligenberg zum Betrieb der Museums-Eisenbahn und für das hochherzige Entgegenkommen das sie uns jederzeit entgegengebracht hat. Ohne die Förderung durch die Verkehrsbetriebe Graf-schaft Hoya gäbe es heute ohne Zweifel noch kei-ne Museums-Eisenbahn in Deutschland.

Ferner danken wir der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft dafür, daß sie ihren historischen Dampfzug (Trambahnlok 102 mit zwei Personenwagen) der Deutschen Gesellschaft f. Eisenbahngeschichte als Geschenk überlassen und damit den entschei-denden Schritt dazu getan hat, daß diese histo-risch wertvollen und interessanten Fahrzeuge der Nachwelt erhalten bleiben können.

Die Deutsche Gesellschaft f. Eisenbahngeschichte hat einen der beiden historischen Personenwagen an uns weitergegeben, wofür wir ebenfalls unseren herzlichsten Dank sagen. Der Wagen ist am 6. April wohlbehalten in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen (siehe Seite 8-10).

Dem Technischen Hilfswerk, Ortsverband Hoya, haben wir zu danken für die großzügige Hilfe, die wir am 6. April in Anspruch nehmen durften. Infolge dieser Hilfe konnten an einem Tage zwei Fahrzeu-ge abgeladen und aufgestellt und darüberhinaus noch wesentliche Fortschritte beim Bau des Be-triebsbahnhofes erzielt werden. Arbeiten, für die wir allein mehrere Selbsthilfe-Einsätze benötigt hätten.



So gut wie fabrikneu: Die 31 nach der Rückkehr aus dem AW.

Foto: Kurbjuweit

Unser Dank gebührt auch allen Spendern, die mit großen und kleinen Geldbeträgen wesentlich zum Aufbau unserer Museums - Eisenbahn beigetragen haben, und -last not least- danke ich von ganzem Herzen allen denen, die mit ihrer Hände Arbeit die Museums-Eisenbahn zu dem gemacht haben, was sie heute ist.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch einmal hervorheben, daß wir mit der Museums-Eisenbahn bekanntlich einen doppelten Zweck verfolgen:

Zum Einen wollen wir auf dem Wege der betriebsfähigen Erhaltung historisch wertvoller Eisenbahnfahrzeuge die geistige Leistung ihrer Konstrukteure in Ehren halten und das Verständnis für die geschichtliche Entwicklung der Technik fördern, Sicher werden Sie nun fragen, ob es hierzu nicht genügt, die Fahrzeuge einfach in einer Halle aufzustellen und zur Besichtigung zugänglich zu machen. Diese Frage muß verneint werden. Ein Verkehrsmittel muß - und das gilt auch für jede andere Maschine-im Betrieb gezeigt werden, wenn es wirklich als technische Leistung erlebt werden soll, ähnlich, wie der Wert eines hervorragenden Musikinstrumentes erst offenbar wird, wenn man es erklingen läßt.

Der zweite, vielleicht noch wichtigere Zweck der Museums-Eisenbahn ist es, im Vergleich zwischen den historischen und den heute auf den Eisenbahnen verkehrenden Fahrzeugen den ungeheuren Fortschritt deutlich zu machen, der sich in den letzten Jahren im Eisenbahnwesen vollzogen hat, und auf diese Weise für die Eisenbahnen zu werben. Wir hoffen, daß es uns allzeit gelingen möge, weite Kreise auf die Vorteile des Schienenweges aufmerksam zu machen und damit der Deutschen Bundesbahn wie auch den nichtbundeseigenen Eisenbahnen neue Kunden zu gewinnen.

Mit freundlichen Grüßen!

Ihr sehr ergebener

Harald Kindermann
(1. Vorsitzender)

Bericht über die Hauptversammlung 1968

Im vergangenen Jahr war von einigen Mitgliedern aus dem Raum Rheinland/Westfalen der Wunsch geäußert worden, als Ergänzung zu unserer Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen auch an einer geeigneten Stelle in Westdeutschland historische

Eisenbahnfahrzeuge zu erhalten und damit regelmäßige Fahrten zu veranstalten. Um diesen Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, Ihre Vorschläge in größerem Rahmen zur Diskussion zu stellen, haben wir unsere diesjährige Hauptversammlung in Köln abgehalten.

Zunächst mußten die routinemäßigen Tagesordnungspunkte, die die Satzung vorschreibt, erledigt werden. Der verlesene Jahresbericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1967 deckte sich inhaltlich größtenteils mit dem Rückblick im DEV-Kurier Nr. 11 und einigen Artikeln in früheren DKV-Kurieren, so daß eine Wiederholung an dieser Stelle wohl nicht nötig ist.

Als nächstes war in einer sehr unerfreulichen Angelegenheit zu entscheiden: Es lag ein Antrag des Vorstandes vor, das Mitglied Ernst Rössel wegen Nichtzahlung des Mitglieder-Beitrages für 1967 trotz zweifacher schriftlicher Mahnung und anderweitigem vereinsschädigendem Verhalten aus dem DEV auszuschließen. Der Antrag wurde von der Versammlung einstimmig angenommen.

Die Beratung über die Einrichtung von regelmäßigen Fahrten mit historischen Eisenbahn-Fahrzeugen im Raum Rheinland/Westfalen brachte ein überraschendes Ergebnis: Diejenigen, die diese Einrichtung am energischsten gefordert hatten, waren - bis auf einen - nicht erschienen. Nach eingehender Diskussion des Vorschlages wurde beschlossen, zunächst versuchsweise Fahrten mit historischen Fahrzeugen auf der Jülicher Kreisbahn durchzuführen, wie es am Tage der Hauptversammlung schon zum ersten Male geschehen war (siehe den Bericht auf Seite 7).

Vorstand und Mitgliederversammlung bekundeten jedoch absolute Einmütigkeit darüber, daß die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen unbedingten Vorrang vor allen anderen Projekten behalten müsse. Der Absicht des Vorstandes, sich künftig auch um die betriebsfähige Erhaltung normalspuriger historisch wertvoller Fahrzeuge zu bemühen, erteilte die Mitgliederversammlung ihre Zustimmung.

Zum Rechnungsprüfer für das Geschäftsjahr 1969 wurde ohne Gegenstimmen bei einer Enthaltung Herr Hans-Joachim Block, Hamburg, gewählt.

Eine Anregung auf Ausgabe von Mitgliedsausweisen erwies sich als gegenstandslos, da der Vorstand solche bereits vorbereitet. Der Vorschlag, ein Vereinsabzeichen einzuführen, wurde wegen der anfallenden Herstellungskosten für 1968 abgelehnt.

Sie ist unser ! Plettenberger Klb. Nr. 3

Anfang dieses Jahres wurde ein lange gehegter Wunsch Wirklichkeit: Der DEV kaufte von der Plettenberger Kleinbahn die Lok Nr. 3 (Henschel 1927/20 822). Die Lok ist bereits bezahlt, steht aber noch in Plettenberg im Schuppen, da zur Zeit kein Geld für die Überführung vorhanden ist.

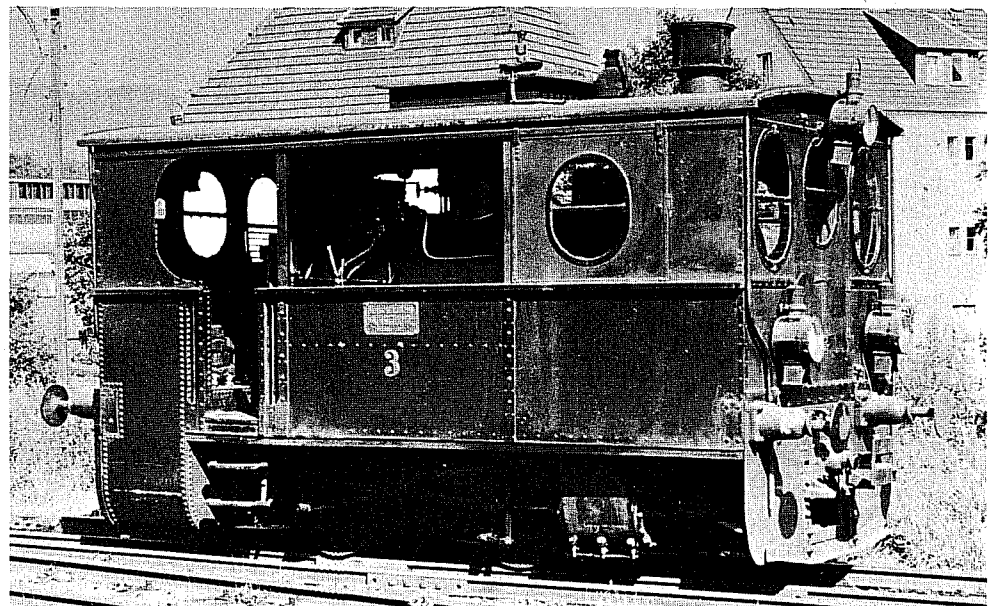


Foto: Kindermann

Der Vorstand wurde beauftragt, einen kaufmännischen "Geschäftsführer" zu ernennen, der mit der Planung eines mittelfristigen Etats und mit buchhalterischer Aufgaben betraut werden soll. Es wurde beschlossen, die Jahreshauptversammlung 1969 an einem Wochenende zu Beginn der nächstjährigen Saison, jedoch außerhalb der Betriebszeit in Bruchhausen-Vilsen abzuhalten.

Ki.

Rundfunksendung:

Wir machen darauf aufmerksam, daß Radio Bremen am 27. Juli eine 1 3/4 stündige Sendung zum Thema Kleinbahn ausstrahlen wird. Hierin wird die Museums-Eisenbahn eine ganz besondere Rolle spielen. Die Sendung enthält Tonaufnahmen von der Museums-Eisenbahn vom Eröffnungstag bis heute. Sendezeit: 19.15 Uhr.

He.

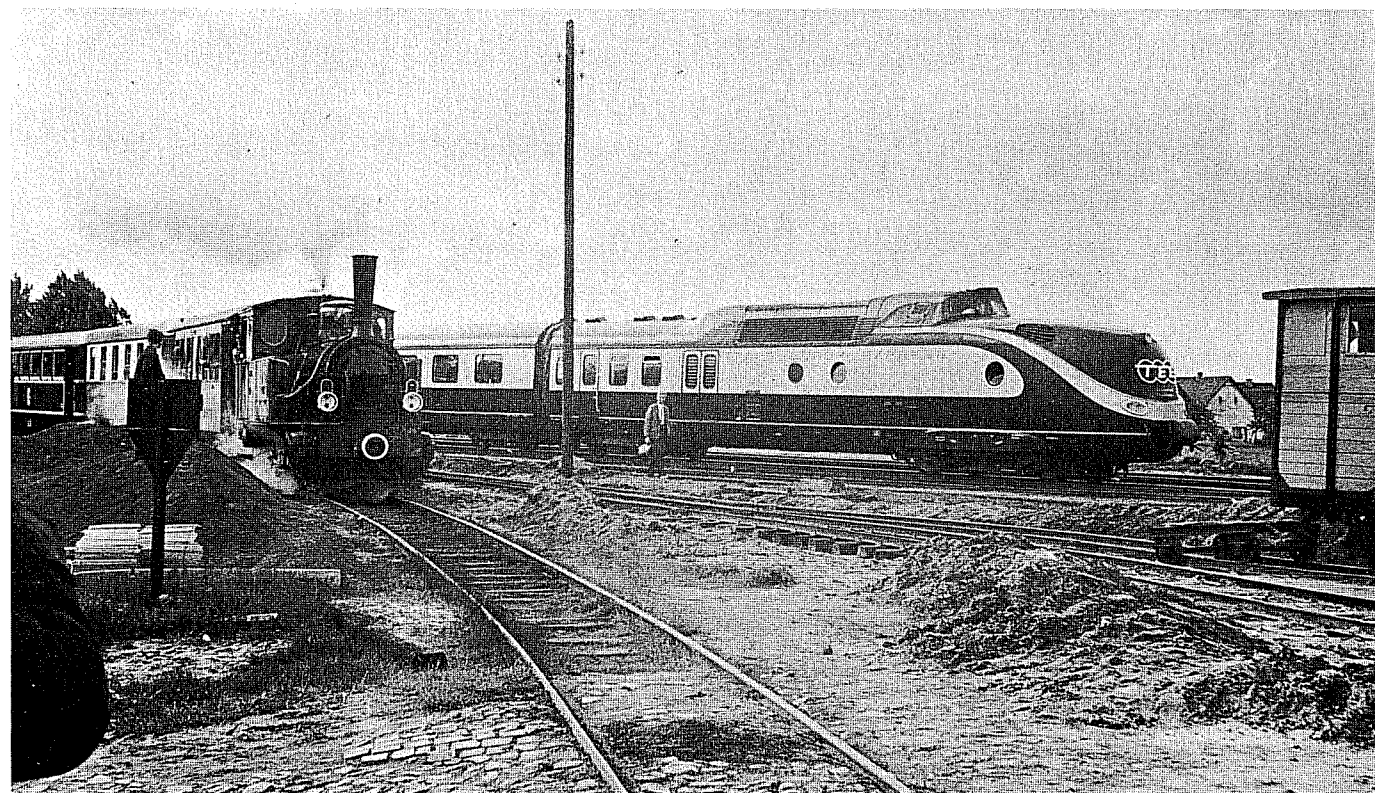
Selbsthilfe - Einsätze:

Bitte notieren Sie die unten angekreuzten Arbeitseinsätze. Wir möchten auch hier darauf hinweisen, daß die Beteiligung an den Arbeitseinsätzen unbedingt besser werden muß. Wir kaufen unsere Fahrzeuge schließlich nicht, um sie dann verrotten zu lassen!

JUNI 1968				JULI 1968				AUGUST 1968			
So	2	9	23 30	So	7	14	28	So	4	11	18 25
Mo	3	10	24	Mo	1	8	15 22 29	Mo	5	12	19 26
Di	4	11	18 25	Di	2	9	16 23 30	Di	6	13	20 27
Mi	5	12	19 26	Mi	3	10	17 24 31	Mi	7	14	21 28
Do	6	13	20 27	Do	4	11	18 25	Do	1	8	15 22 29
Fr	7	14	21 28	Fr	5	12	19 26	Fr	2	9	16 23 30
Sa	1	8	15 22 29	Sa	6	13	20 27	Sa	3	10	17 24 31

He.

Das war der 18. Mai !



Zwei Generationen der Technik begegnen sich.

Foto: Kurbjuweit

Die Idee war schon fast ein halbes Jahr alt, und seit der Zeit liefen auch die Verhandlungen. Doch noch drei Wochen vor dem 18. Mai war es nicht sicher, ob wir den gewünschten VT 11 bekommen würden, denn die Gestellung fiel der DB recht schwer, da ein großer Teil der Einheiten im AW war. Aber der gute Wille, der allenthalben herrschte, blieb Sieger, und so konnten wenigstens die DEV-Mitglieder sowie einige Vereinigungen von Eisenbahnfreunden in allerletzter Minute benachrichtigt werden. Leider klappte die Benachrichtigung der DGEG-Mitglieder nicht mehr.

Dennoch fuhr unser Sonderzug am Samstag dem 10. mehr als voll um 12.24 Uhr von Hannover Hbf. ab. In Hannover selbst war noch mit 2000 Handzetteln für die Fahrt erworben worden, und die Presse hatte ein Übriges getan. Und so setzte ein wahrer Sturm auf die ca. 150 Fahrkarten ein, die am Sonderschalter des Hbf. auflagen. Mindestens die doppelte Zahl hätte verkauft werden können, und wir hoffen, bald eine ähnliche Fahrt mit einem längeren (lokbespannten) Zug durchführen zu können.

Werbung:

Durch freundliche Unterstützung der Pressestelle der BD Hannover wurden der DEV-Werbung ab März 68 im Hauptbahnhof von Hannover zwei Schaukästen zur Verfügung gestellt, die seitdem mit Werbe- und Informationsmaterial über die Museumsbahn dekoriert sind.

Vielleicht gelingt es dem einen oder anderen Mitglied an seinem Wohnort ähnliche Reklamemöglichkeiten, wie z.B. ungenutzte Anschlagkästen, Schaukasten, Stelltafeln etc., ausfindig zu machen, um der Allgemeinheit auch auf diesem Wege unsere Tätigkeit nahezubringen. Dekorationsmaterial würde die DEV-Werbung bei Bedarf liefern.

He.

LHB-Museum:

Die im letzten Heft angekündigte Besichtigung des Werksmuseums der Firma Linke-Hofmann-Busch fand wie geplant statt. Wegen Kaummangel werden wir erst in der Nummer 13 ausführlich hierüber berichten können.

He.

Bruchhausen-Vilsen stand schon am Vormittag kopf obwohl der TEE erst f. 13.48 Uhr erwartet wurde. Der Bahnhof war schwarz von Menschen, und Bahnhofsvorsteher Rippe hatte Mühe, die Gleise räumen zu lassen. Überhaupt hatte er alle Hände voll zu tun, war doch gleichzeitig aus Syke ein Triebwagen fällig. Dieser setzte dann nach Gleis 2 um und erwartete dort die Ankunft des VT 11.

++++

Obwohl alle wußten, was da kommen sollte, war es dann doch wie ein Traum, als der rot-beige Koloß von Bruchhausen-Ost her aus dem Wald auftauchte und wie eine Riesenschlange in der Sonne mit 15 km/h durch die engen Radien kroch. Fast lautlos rollte der Zug heran; doch dann ertönte zur Begrüßung das Horn des VGH-Triebwagens. Lautstark und melodisch wie ein Dampfer antwortete der VT und schließlich mischte sich auch noch d. Pfeife der funkelnagelneuen 31 in das Konzert ein. Es war wie ein rauschendes Eisenbahnfest.

Als sich dann die Türen des Luxus-Triebwagens öffneten und die Fahrgäste herausströmten, wurde das Gedränge auf d. Bahnsteig beinahe gefährlich obwohl schon viele Menschen auf d. Kopframpe und die Schmalspurgleise ausgewichen waren. Schmissig setzte die Blasmusik der Bruchhausen-Vilsener Feuerwehrkapelle ein und heizte die herrschende Hochstimmung noch mehr ein.

Hier zeigte es sich mit aller Deutlichkeit, daß man auch den Menschen des 20. Jahrhunderts noch für die Eisenbahn begeistern kann.

Nach einer Weile räumte der TEE d. Bahnsteigkante und nun setzte der Museums-Zug langsam zurück und fuhr unter den Klängen d. unentwegt spielenden Feuerwehrkapelle an den Bahnsteig. Jetzt konnte das große Wunder, um dessentwillen viele nur gekommen waren, endlich besichtigt werden: die Lok Nr. 31 „HOYA“, die erst zwei Tage zuvor von der Hauptuntersuchung zurückgekehrt war. Und die Maschine sah einfach unbeschreiblich aus. Was

man sonst allenfalls als totes Schaustück in einer Halle besichtigen kann, das stand hier, richtig dampfend und dicke Qualmwolken ausstoßend vor einem richtigen Zug. Schwarz lackiert der Kessel mit Kesselringen aus rostfreiem Stahl, rot der Rahmen und das Triebwerk und grün mit feinen roten Zierlinien das Führerhaus und die Wasserkästen.

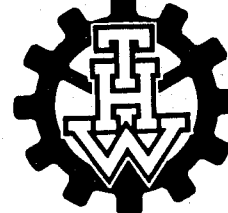
Im Nu waren die Wagen von der wartenden Menge gestürmt und brechend voll. Schaffner Henning Piecker, an diesem Tage zur ersten Mal in seiner neuen historischen Uniform, gab das Fertigsignal, und mit einem gellenden Pfiff setzte sich der Zug in Richtung Heiligenberg in Bewegung. Solch einen Zug hatte es in d. letzten 20 Jahren nicht mehr gegeben: 4 Personenwagen und ein Packwagen und jeder Wagen von einer anderen Bauart. Und das alles auf Meterspur!

Während noch der Schmalspurzug den großen Bogen um den Ortsteil Vilsen zog, war der TEE wieder an die Bahnsteigkante gerollt, um Fahrgäste zu einer Zwischenfahrt nach Hoya und zurück aufzunehmen.

Auch hier zeigte sich wieder die Begeisterungsfähigkeit der Bevölkerung: Für den 140 Plätze bietenden Triebwagen mußten insgesamt 241 Rückfahr- und 64 einfache Fahrkarten ausgegeben werden.

Rundfunk- und Fernseheteams sowie viele Pressereporter waren erschienen, um ihren Lesern und Hörern von diesem Ereignis zu berichten. Bleibt noch zu erwähnen, daß wir die alkoholfreien Getränke, die im TEE verkauft wurden, von der Firma Rodekohl in Bruchhausen-Vilsen kostenlos erhalten haben. Herzlichen Dank hierfür!

Obwohl man noch im Winterabschnitt des Fahrplans war, wurden bereits drei Zugpaare gefahren, um alle Fahrgäste befördern zu können. Alles in allem war es der größte Tag, den wir bisher bei der Museums-Eisenbahn erlebt haben.



Großeinsatz am 6. April 1968



Vor Arbeitsbeginn.

Foto: Liesenfeld

„Diesen Leuten muß man ja helfen“, sagte Herr Ströhmer vom Technischen Hilfswerk in Hoya; und er meinte uns von der Museums-Eisenbahn. Für den 6. April rief er seine freiwilligen Helfer nach BruVi zusammen.

Da ein Mitglied die Frachtkosten vorstreckte, konnte zu diesem Termin schnell noch die Lok 15 (ex KAE) von Lüdenscheid nach Bruchhausen-Vilsen beordert werden. Hierbei hätte es allerdings beinahe eine Panne gegeben; denn da die Maschine auf dem R-Wagen verrutscht war, hatte man die Weiterbeförderung in Osnabrück unterbrochen. Aber zu guter letzt traf das Maschinchen doch noch gegen 9.30 Uhr von einer V 36 der VGH gezogen in BruVi ein - ohne Führerhaus und ohne Schornstein. Die hatten wegen Lademaßüberschreitung abmontiert werden müssen.

Bis dahin war man in BruVi aber nicht müßig gewesen: Bereits eine Stunde vor der verabredeten Zeit und mit doppelt soviel Leuten wie angekündigt, war das THW am Einsatzort eingetroffen. Während eine Gruppe noch einen Stapel Schwellen beiseite räumte und ein Unimog mit dem Planieren des Geländes begann, war eine andere Gruppe schon dabei, das Gaswerkgleis dort aufzureißen, wo eine Weiche eingebaut werden sollte. Und eine dritte Gruppe holte aus Asendorf die Bockwinden zum Abladen der Fahrzeuge.

Bis zum Mittagessen stand die Nr. 15, die früher übrigens den Namen Herrmann trug, trotz einiger Komplikationen auf den Schienen. Beim Essen gab es dann leider eine Panne, denn wegen der unerwartet hohen Zahl von Mithelfern reichte es nur für einen Teller Eintopf pro Person; und das war natürlich bei der Schwerarbeit etwas wenig.

Am Nachmittag kam schließlich die große Überraschung des Tages an die Reihe: der Personenwagen Nr. 112 (Herbrand 1890) der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (vergl. Seite 3). Das Abladen dieses Fahrzeuges gestaltete sich wesentlich einfacher, da es auf einem Spezial-Schmalspur-Transportfahrzeug verladen war.

Inzwischen kam eine der THW-Einheiten mit einer in Syke ausgebauten Rechtsweiche zurück. Mit dem Kran, der übrigens auch der Nr. 15 das Führerhaus

wieder aufsetzte (siehe Foto s. 9), konnten dann die schweren Weichteile gleich paßgerecht eingerichtet werden.

Darüber war es spät geworden, und da viele Helfer schon die Heimreise antreten mußten, konnte an einen Zusammenbau der Weiche auch im Entfernsten nicht mehr gedacht werden. Einige Unentwegte jedoch, zu denen glücklicherweise auch zwei fachkundige und uns sehr zugetane VGH-Leute gehörten, machten sich trotzdem noch bei einbrechender Dunkelheit daran, wenigstens das vorhandene Abstellgleis um eine Schienenlänge (d. i. 9m) in Richtung auf die neue Weiche zu verlängern. Dieses Gleisstück wurde auch tatsächlich fertig, so daß der OEG-Wagen hier Platz finden konnte. Er hätte sonst in Heiligenberg abgestellt werden müssen.

Im nächsten Heft:

Typenzeichnung der Lok 31/33

Für alle Beteiligten war der 6. April ein ereignisreicher und befriedigender Tag, war es doch mit dem Ausbau der Museums-Eisenbahn wieder ein großes Stück vorangegangen. Vor allem dem THW Hoya sei auch an dieser Stelle noch einmal für die große Hilfe gedankt.

In den sechs Wochen, die nun noch bis Saisonbeginn verblieben waren, mußte mit Hochdruck gearbeitet werden, um unseren Fahrgästen nicht den Anblick einer Wüstenei zu bieten. Und es wurde geschuftet:

Die Weiche im Hauptgleis hatte uns ja seinerzeit die Rotte der VGH gebaut. Nun aber, am 20. April, wurde uns klar, welch' ungeheure Arbeit die Montage einer Weiche kostet. Erschwerend kam hinzu, daß es sich um eine Weiche der Form Preußen 6 handelte, und daß zum anderen beschämend wenige



Das hat es seit zwanzig Jahren nicht mehr gegeben.

Foto: Kurbjuweit

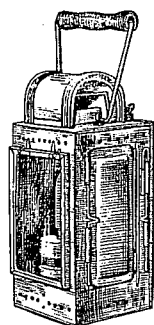
Werden Sie Mitglied im Deutschen Eisenbahn-Verein e.V.



STREIFLICHTER

aus dem

Vereinsleben:



Rheinland:

Die Mitglieder des Raumes Rheinland werden jetzt durch ein Regionalrundschriften über die Dinge informiert, die sie speziell interessieren. Im Übrigen verhandelt die Geschäftsstelle zur Zeit mit befreundeten Vereinigungen, vor allem in Bezug auf die geplanten Sonderfahrten bei der JKB.

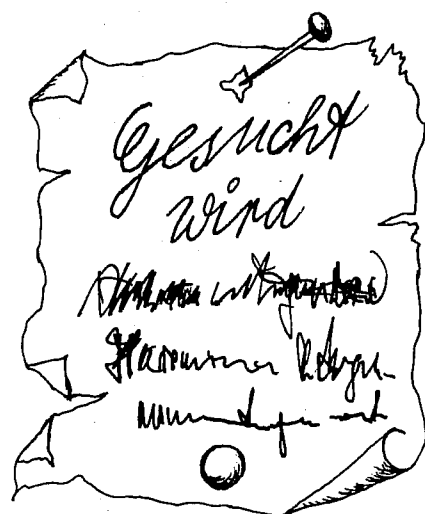
Großraum Hannover:

Gs.

Das letzte Treffen war leider sehr schlecht besucht, weshalb das nächste erst nach Ende der Saison sein wird. Schriftliche Einladung erfolgt rechtzeitig.

Vor dem Ortsverband Wunstorf des Bundesbahnsozialwerks wurde ein Dia vortrag über die Museums-Eisenbahn gehalten. Das BSW Wunstorf wird nun seinen nächsten Ausflug natürlich nach Bruchhausen-Vilsen machen.

Ha.



Gs.

Der Aufruf im letzten Heft hatte bereits einen unerwartet großen Erfolg. Eine erfreuliche Menge Werkzeug wurde bereits nach BruVi gebracht. Weiteres kommt demnächst, darunter auch ein autogenes Schweißgerät. Wer besorgt die dazugehörigen Stahlflaschen für Sauerstoff und Azetylen?

Für die auch in Zukunft ständig anfallenden Erdarbeiten benötigen wir noch dringend mehrere Spaten, Schaufeln und Spitzhacken, sowie eine Art. Wer kann darüberhinaus einen Schraubstock sowie eine gummibereifte Schubkarre spenden?

Bruchhausen-Vilsen empfiehlt sich:

Café Döhrmann



Ruf (04252) 296

- EISDIELE
- KAFFEEGARTEN
- MODERNES KLUBZIMMER



Ziergehölze - Koniferen - Rosen - Obstbäume etc. für Ihren Garten erhalten Sie in der

BAUMSCHULE

Herbert Schumann

Staatl. dipl. Gartenbauinspektor

Sulinger Straße 57

Tel. (04252) 567

DROGERIE

Dr. med. Wilh. Hoopmann Nachf.

Bruchhausen-Vilsen - Bahnhofstraße

Wo viele kaufen — kaufen alle gut!



BRUCHHAUSEN - VILSEN

DAS LEISTUNGSFÄHIGE TEXTILHAUS

Ehler Hindahl

Porzellan - Glas - Haus- und Küchengeräte

Geschenkartikel in großer Auswahl

Ruf 258

Haus Lindenallee 9

Feinste Komfortzimmer mit Teeküche und Duschbad, Balkon, Terrasse und Liegewiese; in unmittelbarer Nähe von Kurpark, Schwimmbad und Wald gelegen.

LOTTE PANSCH — Telefon (04252) 278

Auch die hier inserierenden Firmen sind Mäzene unserer Museums-Eisenbahn. Es sollte daher jedem DEV-Mitglied selbstverständlich sein, diese großzügigen Häuser bei seinen Einkäufen zu berücksichtigen.

Den Luftkurort

Bruchhausen-Vilsen

erreichen Sie mit den modernen Verkehrsmitteln der VGH!

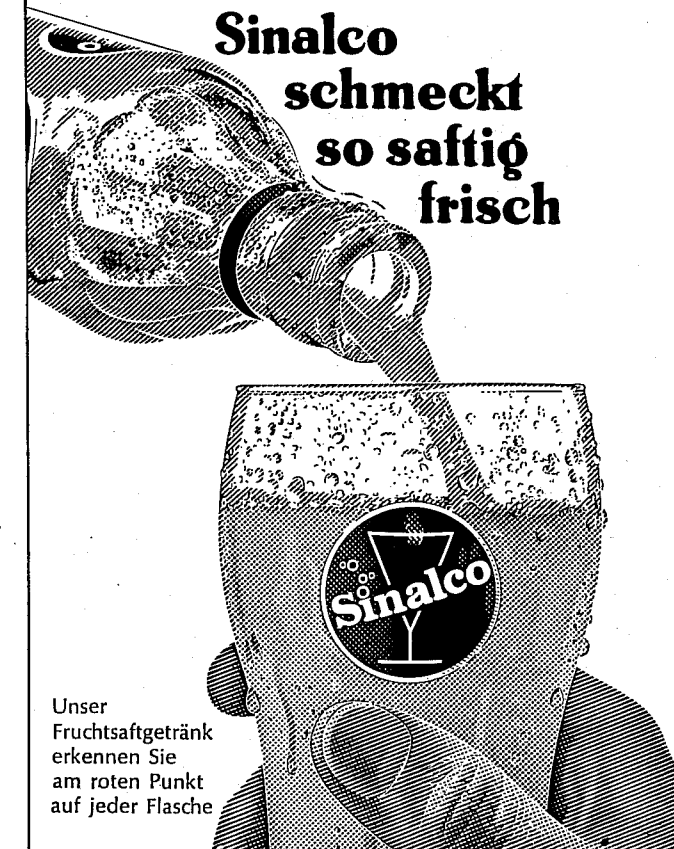
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmBH (VGH)

- Reisedienst -

Bruchhausen-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 25 14)

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch



Unser Fruchtsaftgetränk erkennen Sie am roten Punkt auf jeder Flasche



VILSA-BRUNNEN

Natürliche Bergquelle

Otto Rodekohl

3094 Bruchhausen-Vilsen

Für den Eisenbahnfreund!

Aschenbecher mit 6 farbigen Old-Look-Motiven

Der Adler - Kgl. Ostbahn Nr. 732 - A1-Gepäckwagenlok - T3 Preußische Staatsbahn 1883 - B-Tenderlok 1905 - B-Tenderlok gebaut von Borsig

Preis je Satz (6 Ascher mit 6 verschiedenen Lok-Zeichnungen) 14,20 DM; mit Kunstlederständer 19,20 DM

Die Letzten und die Schönsten

Dampfende Raritäten auf den Schienensträngen der DB - Langspielplatte 30 cm, 33 U/min, Preis einschl. bebildeter Textbeilage 13,20 DM

Zu hören sind u. a. Lok 45 023 - 18 323 - 98 886 - 39 254 - 01 1101 - 44 1226 - 23 017 - 82 040 - 78 355 - 10 001 u. v. a. m.

Dampflokomotiven in der Schweiz

Dampfarchiv Nr. 1 - 17 cm-Platte mit bebildeter Textbeilage, Preis 14,90 DM

Zu hören sind: Tonimpressionen vom Lokfest in Degersheim - Mit Dampf durchs Emmental - 2 Dampflokomotiven der Brienzer Rothornbahn - Dampflokomotiv der SBB

Hundert Jahre Obere Jagstbahn

Dr. Kurt Seidel; 1967, 23 S. mit 3 Abb., geh. 2,50 DM

In dieser verkehrsgeschichtlichen Betrachtung der Oberen Jagstbahn sind eisenbahntechnische Ereignisse in den Mittelpunkt ortsgeschichtlicher Forschung gestellt. Ein Beweis, daß Eisenbahngeschichte ein wichtiges Glied der Wirtschafts- und Kulturgeschichte darstellt.

Bitte „Fachbuchkatalog für den Eisenbahnfreund“ Ausgabe 1968, 52 Seiten, DIN A 5, anfordern!

Verlag Wolfgang Zimmer

6239 Eppstein/Ts. - Postfach 13 - Tel. 06198/8394

Halt in Kirchberg.

Foto: Kurbjuweit

Was meinen die Eisenbahnfreunde im Rheinland dazu? Auf jeden Fall sollten sie sich die Lok einmal ansehen, am besten bei einer zweiten Sonderfahrt auf der JKB, die der DEV wahrscheinlich Ende September veranstalten wird (Genaueres im nächsten Heft). Vierzig Voranmeldungen für diese Fahrt liegen schon vor. Interessenten wenden sich bitte an die DEV-Geschäftsstelle Rheinland, Andreas Gabriels, 5 Köln-Marienburg, Marienburger Straße 41a.

Besitzen Sie schon unsere 20-seitige Broschüre „DIE MUSEUMS-EISENBAHN“? Sie hat 11 zum Teil ganzseitigen Fotos und enthält auch einen historischen Fahrplan der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf. Format DIN A5, geheftet. Preis DM 1.- und -.30 DM Versandkosten. Postscheckkonto Hbg. 313281

Zeigen Sie bitte den DEV-Kurier auch Ihren Bekannten und weisen Sie darauf hin, daß die Mitglieder diese Zeitschrift kostenlos beziehen. Für Ihre Mithilfe wären wir Ihnen sehr dankbar.

Hiermit können Sie alles kleben



Pattex, der moderne Spezial-Kleber, klebt sekundenschnell Hart-PVC-Teile, Metalle, Glas, Porzellan, Filz und Schichtstoffplatten auf Holz.



Der praktische Weißleim Ponal leimt dauerhaft alle Holzarten in allen Holzverbindungen – und Pappe, Papier, Gewebe, Filz, Leder und ähnliche Stoffe.



Stabilit express ist der schnellhärtende, extrem hochfeste Kleber für Metalle, viele Kunststoffe, Keramik, Holz, Porzellan, Glas, Stein (mit- und untereinander).

Henkel Klebstoffwerk Düsseldorf

Henkel