

DEV·KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG
VON SCHIENENFAHRZEUGEN

21
III/70

1,50 DM



Er ist da: T41

Bevor die Elloks kamen...

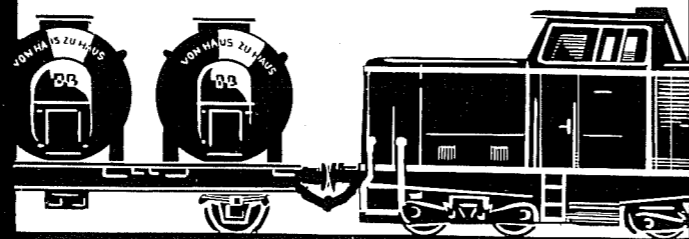


HANNOVERSCHES PRESSWERK MAX MÜLLER

Aufarbeitung von Ober-
baumaterial

3 Hannover, Postfach 4209
Tel.: 0511-634191 FS: 09 22 503

Moderner Güterverkehr



- SCHNELL
- RATIONELL
- PREISGÜNSTIG

Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya ^{Gm}_{bH} (VGH)

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 25 14)

Die große Fachzeitschrift für die gesamte Eisenbahn-Praxis

Der Eisenbahner

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der
Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn

Ausgabe A: Betrieb, Verkehr, Bau- und Signaldienst, Personal- und Laufbahnwesen.

Ausgabe B: Maschinentechnischer Dienst, Bau- und Signaldienst, Betrieb, Personal- und Laufbahnwesen.

Zuverlässige gut bebilderte Artikel und Informationen über alle wichtigen Fachfragen aus dem gesamten Eisenbahnwesen. Fachleute der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn wirken bei der Prüfung der Beiträge mit.

Eingehende Abhandlungen über verkehrspolitische Fragen und wichtige Spezialgebiete wie Laufbahn- und Ausbildungswesen, Eisenbahnrecht, Beamten-, Angestellten- und Arbeiterrecht, Besoldungs- und Lohnangelegenheiten, Sozialwesen, Prüfungsaufgaben.

Interessante Nachrichten über besondere Ereignisse und Entwicklungen bei der Deutschen Bundesbahn und bei den Eisenbahnen in anderen Ländern. Neues aus Industrie und Technik.

Anregende Aufsätze zur allgemeinen Fortbildung und Information, wie sprachliche Betrachtungen und Rechtskunde für jedermann.

Übersichtliche abgeschlossene Darstellungen von Fachgebieten nach dem neuesten Stand, die ausgeschnitten und in Ordnern gesammelt werden können.

Erscheint monatlich

Umfang je Heft 44 Seiten, 1,40 DM je Ausgabe

Probehefte und Bestellungen:

JOSEF KELLER VERLAG

8130 STARNBERG · POSTFACH 40



Uniform-Mützen, Uniform-Hemden
sowie sämtlichen Uniform-Zubehör
liefert Ihnen das
Spezial-Versandhaus
ERICH BEINHORN, Abt. 26
33 Braunschweig, Steinwegpassage,
Postfach 39
Preisliste kostenlos.

Wichtig für alle Eisenbahnfreunde !

Wir bieten an:

Einzelne Nummern
Deutscher Eisenbahn-Freund,
Lokmagazin,
Modellbahnrevue,
moderne eisenbahn u. a. m.

wir suchen:

Lokmagazin Nr. 1 - 10 und 16
moderne eisenbahn Nr. 1, 2, 25,
27, 31 und 1/70.

Noch ein wichtiger Hinweis:

Durch unsere Buchhandlung können Sie alle Bücher über Eisenbahnen und Straßenbahnen schnellstens beziehen, besonders Klein- und Nebenbahnen. Bitte schreiben Sie uns! Bei Anfragen bitte Freiumschlag beifügen.

Rudolf Köhl, 5038 Rodenkirchen, Hauptstraße 81, Tel. Köln
30 10 05.



Liebe Leser!

Der DEV ist in erster Linie eine arbeitende Vereinigung, und als solche will er sich auch verstanden wissen. Gerade in diesem vorliegenden Heft werden Sie das deutlich merken. Die Berichte über die verschiedensten Arbeiten im Zusammenhang mit unserer Bahn nehmen breiten Raum ein.

Und dennoch findet man im DEV-KURIER mehr und mehr allgemeine Artikel aus dem Bereich der Eisenbahn, die lediglich der Erbauung unserer Mitglieder und Leser dienen sollen. Diese Mischung von echter Arbeit und Freude ist aber gerade das Typische für unsere Vereinigung.

In besonderem Maße zeigte sich dies beim I. RAILROADER-MEETING im Frühjahr, wo unerhört viel geleistet wurde, wo aber auch all' das, was den Eisenbahnfreund erfreut, in großem Maße zum Tragen kam. So kann man dieses erste Meeting sicherlich als repräsentativ für unsere gesamte Aktivität und das Wesen des DEV ansehen.

Vom 30.9. bis 3.10. findet nun das zweite Meeting statt, das, so hoffen wir, mindestens ebensoviele Erfolge wird aufweisen können wie das erste. Wir bemühen uns, das Programm der Arbeit und der Unterhaltung noch vielseitiger zu gestalten und hoffen deshalb, dieses Mal auch Sie, ja gerade Sie, in BruVi begrüßen zu können. Vielleicht können Sie nicht an allen vier Tagen anwesend sein. Macht nichts; auch wenn Sie zwei Tage kommen, freuen wir uns. Nur teilen Sie uns bitte rechtzeitig mit, welche Tage das sein werden!

Ja, und wenn Sie nun wirklich gar keine Zeit haben, dann könnten Sie ja vielleicht das nicht verbrauchte Fahrgeld von Ihrem Heimatort nach BruVi als Spende überweisen. Wenn wir dann von Ihrem Geld z.B. das Gas zum Schweißen kaufen, dann waren Sie nämlich auch dabei!

Ihr

DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON
SCHIENENFAHRZEUGEN

herausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verein
e. V. zur Förderung seiner kulturhistorischen
Arbeit.

CHEFREDAKTEUR:

Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienburg/W., Warthe-
straße 21, Tel. (0 50 21) 46 50

STÄNDIGE MITARBEITER:

Hartmut Brandt, Michael Breitschwerdt, Fritz
Claus, Hans-Jürgen Hentzschel, Rüdiger Johan-
nes, Eberhard Moll, Burkhart Ostersehite, Peter
Weinandt.

VERSAND:

Peter Weinandt, 307 Nienburg/W. Friedrichstr.14

BEZUGSBEDINGUNGEN:

Einzelpreis 1,50 (Sonderhefte 5,- DM) und
-,50 DM Versandkosten. Abonnement: 9,- DM
für 6 Hefte incl. Versandspesen. Der DEV-Kurier
erscheint vierteljährlich. Alle Preise incl. 5,5 %
Mehrwertsteuer. Bestellungen auf dem Zahl-
kartenabschnitt (Postscheckkonto Hamburg 313
281). DEV-Mitglieder erhalten den DEV-Kurier
kostenlos.

Anzeigen:

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 3 vom 1. 8. 1970.
Anzeigenverwaltung: DEV-Werbung, 307 Nien-
burg/W. Warthestraße 21.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schrift-
licher Erlaubnis der Redaktion.

AUFLAGE: 1350

DEUTSCHER
EISENBAHN-VEREIN E.V.

3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof

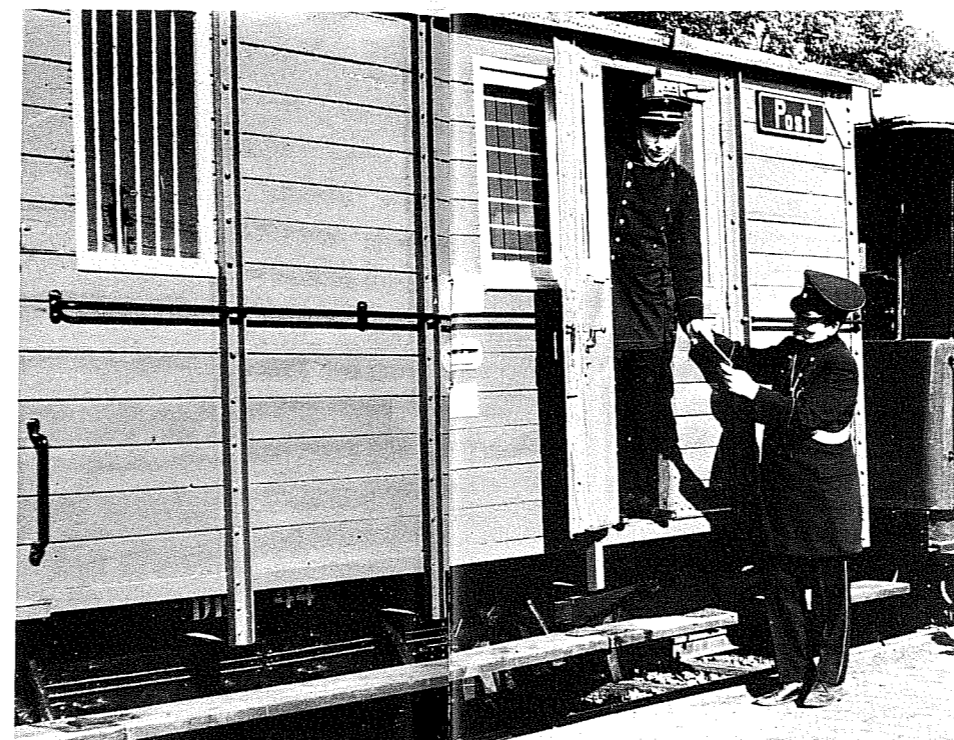
Vorstand: Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel,
497 Bad Oeynhausen, Dr.-Braun-Straße 6
(Vorsitzender); Ing. Klaus Strauch, Berlin; Hen-
ning Piecker, Bruchhausen-Vilsen; Rudolf Hase
Heessel; Ernst Wilhelm Holländer, Hameln.

TITELBILD:

Wismarer Schienenbus T 41 des DEV bei einer
Probefahrt am Hp. Arbste. Foto: F. Claus



Siebenwagenzug in Heiligenberg



Dienstliches Gespräch zwischen Bahn und Post



Der T 41 bei einer Probefahrt. Fotos (3): Hentzschel

SAISON 1970

Wir alle hatten durchaus auf eine gute Steigerungsrate für die Saison gerechnet. Selbst für den Eröffnungstag hatten wir mehr Fahrgäste erwartet als für die Saisonöffnung 1969 (siehe DEV-K Nr. 17, Seite 3). Was aber am Pfingstsonntag 1970 auf uns zukam, hatte niemand ahnen können.

Bereits eine Stunde vor Abfahrt des ersten Zuges herrschte auf dem Bahnsteig in BruVi ein unerhörtes Gewimmel, wie wir es höchstens noch bei der Ankunft des TEE-Zuges erlebt hatten. Je näher die Abfahrtszeit rückte, desto beängstigender wurde das Gedränge und gerne hätten wir den Bahnsteig doppelt so lang und doppelt so breit gehabt.

Dann kam der Zug an den Bahnsteig: Hinter der Lok HOYA zunächst der total aufgearbeitete Wagen 6 und der 141 mit Übergangsmöglichkeit zwischen beiden Fahrzeugen, dann der Auricher und der KAE 3 und schließlich der Pw 32. Am Güterschuppengleis standen der Buffetwagen und der PwPost für den Nachmittag bereit, im Hintergrund war der funkelneue Wismarer Schienenbus zu sehen. Es war eine Eisenbahnatmosphäre, die ihresgleichen sucht.

Zug 31/32 war voll besetzt, und zwar bis Asendorf. Auch beim 33/34, der mit ungeschwächter Garnitur verkehrte, war kaum mehr Luft. Welcher Anblick bot sich aber bei der Rückkehr des Mittagzuges in Bruchhausen-Vilsen? Eine nie gekannte Menge von PKWs hatte das gesamte Gelände um den Bahnhof herum überflutet. Alle Gesichter strahlten, nur Henning Piecker machte eine sorgenvolle Miene. Zum Zug 35 mußte sowieso noch der Buffetwagen eingestellt werden. Konnte man nur noch den OEG 112 hinzunehmen, um möglichst allen Fahrgästen einen Sitzplatz anbieten zu können? Ein ernstes Gespräch wurde zwischen Lok- und Zugführer geführt: Zuggewicht, Bremsleistung, Steigung 1:50 etc. Schließlich wurde beschlossen, das Wagnis des Siebenwagenzuges auf sich zu nehmen.

Zug 35 mußte in zwei verschiedenen Stellungen an den Bahnsteig gedrückt werden, um nacheinander das Einsteigen in alle Wagen zu ermöglichen. Minutenlang war der Bahnübergang gesperrt. Und dann geschah das Unglaubliche: dieser Mammutzug, der längste, den wir je gebildet und den wir fahren können, faßte die Menschenmassen nicht, und viele, viele mußten zurückbleiben. Und wer es bis dahin nicht eingesehen hatte, dem mußte nun klar werden, daß wir möglichst schnell eine zweite Garnitur einsatzbereit haben müssen. Alle zuständigen Stellen seien schon heute herzlich gebeten, mitzuhelfen, die Voraussetzungen für einen Mehrzugbetrieb zu schaffen. Wir werden das Unsere sicherlich leisten.

Ein großer Run fand auf unsere neueröffnete Bahnpost statt. Nicht nur, daß die Beamten übermäßig mit Stempeln der eingeworfenen Briefe und Karten zu tun hatten, sie sollten sich auch noch immer wieder in ihren historischen Uniformen an der Tür des Postabteils zeigen. Die vom DEV aufgelegten Ersttagsbriefe verkauften sich rasant. Sie sind inzwischen ausverkauft, und derzeit werden Schmuckumschläge mit Spezialfrankatur und mehrfacher Sonderstempelung verkauft.

In Heiligenberg war der Zug in seiner ganzen Länge am besten zu bewundern und wurde zusammen mit den beiden neuen, von MB Klaus Burghard wunderbar gemalten Stationsschildern in Fraktur tausendfach auf die Platte gebannt. In Heiligenberg, BruVi und Asendorf wurden laufend Postkarten, Kuriere und andere DEV-Drucksachen verkauft, und vielleicht besagt es etwas, wenn an diesem einzigen Tage das Gesamtverkaufsergebnis des Jahres 1968 übertroffen wurde.

Als ob an diesem Tage wirklich nicht genug geboten worden wäre, fand zu guter Letzt am Abend sogar noch eine Sonderfahrt mit dem Wismarer Schienenbus statt. Sein Vergaser am bergseitigen Motor war jedoch nicht so recht bei Laune, so daß es nur bis VILSER HOLZ ging.

Nach diesem Auftakt kann man für die gesamte Saison 70 nur das Beste erwarten. Das ist aber auch dringend nötig, um die durch die Totalaufarbeitung zweier Fahrzeuge und anderer Arbeiten geleerten Kassen wieder zu füllen.

OOK

Der Wismarer

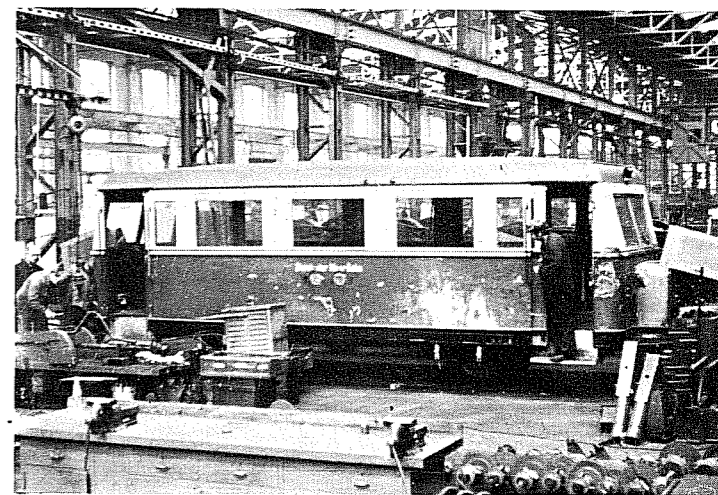
Ein Wismarer Schienenbus ist so etwas, was den Laien kalt läßt, den Spezialisten aber begeistert. Er hat so das gewisse Fluidum, das ihn in der Beliebtheit oftmals auf die gleiche Stufe wie die Dampflok stellt und gelegentlich sogar noch höher. Es war daher von Anfang an klar, daß unsere Museums-Eisenbahn ein solches Fahrzeug aufweisen mußte. So wurde bereits im Jahre 1966 der T 41 der Steinhuder Meer-Bahn erworben, der damals zwar äußerlich einigermaßen in Ordnung war, aber leider zwei völlig ausgelebte Motoren besaß.

In fahrtüchtigem Zustand mochte den Triebwagen niemand nach BruVi holen. Deshalb stand er die folgenden Jahre in Bad Rehbürg in einem Schuppen, dessen eigene Bauqualität immer mehr zunahm und der somit bald keinen Schutz mehr bieten konnte. Die Folge davon war, daß Schrottdiebe und andere böse Buben allmählich nicht weniger als alles demolierten. Kein Glas, kein Polster, keine Wandverkleidung blieben unversehrt, jedes Stück Buntmetall wurde gestohlen, ja sogar zahllose Beiliebe mußte das bedauernde Vehikel über sich ergehen lassen. Da gehörte dann schon eine mächtige Portion idealistischer Optimismus dazu, als die MB's Hentzschel und Brandt im Winter 68/69 bei eisiger Kälte darangingen, Bleche in die leeren Fensterhöhlen einzusetzen, um mit der Abdichtung des Wagenkastens wenigstens zu retten, was überhaupt noch zu retten war.

Zur Begutachtung der Antriebe wurden berufene Fachleute hinzugezogen, aber nach einem Blick unter die Motorhauben waren sie bereit, einen Offenbarungseid zu leisten. Diese uralten Ford AA-Motoren wieder in Gang zu bringen, schien unmöglich, zumal es

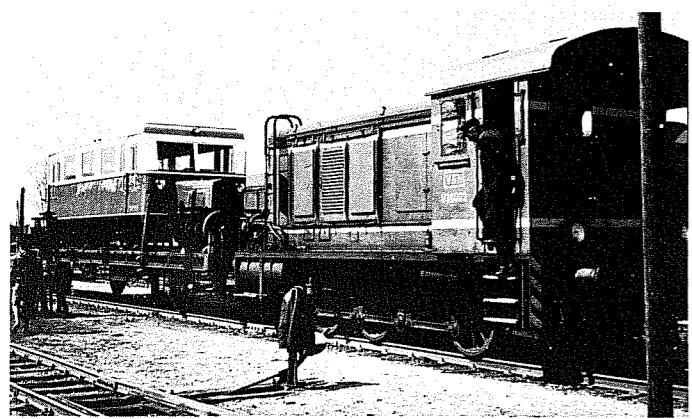
ja Ersatzteile heute nicht mehr gibt. Selbst die Firma Ford mußte passen! Ebenso konnte niemand Motoren ausfindig machen, die sich zum Anbau an die vorhandenen Getriebe eigneten.

Wahrscheinlich hätte der T 41 aufgegeben werden müssen, wenn man nicht im AW Bremen-Sebaldsbrück der Meinung gewesen wäre, daß dieser halbverfallene Triebwagen ein ausgezeichnetes Übungsobjekt für die Lehrwerkstatt sei. Mit viel Schwung und Liebe wurde dort im Sommer 1969 an die Aufarbeitung herangegangen, doch stellte sich wieder Hoffnungslosigkeit ein, als der wirkliche Zustand richtig offenbar wurde. Da entdeckte unser Dr. Happel, daß der Wismarer Schienenbus T 25 der Sylter Inselbahn, auch seit Jahren brotlos abgestellt, noch einen Ford-Motor in leidlichem Zustand sowie andere wichtige Ersatzteile besaß. Für drei Zehnmarkscheine war er bald unser und reiste dank einer Blitzverladung durch norddeutsche DEV-Mitglieder kurz darauf nach Bremen. Die benötigten Teile wurden ausgebaut, der Rest ruhmlos verschrottet.



Meister Rieke mit seinen Jungs bei der Arbeit. Foto: Hentzschel.

Im Laufe des nächsten halben Jahres geschah dann in Sebaldsbrück unter der Leitung der Meister Schnödewind und Rieke und unter den geschickten Händen der fleißigen Lehrlinge ein Wunder nach dem anderen, bis es auf einmal wieder, wer mochte das glauben,



Am 26. 4. 70 in BruVi. Foto Kurbjuweit

nicht nur wunderbar restaurierte Aufbauten, sondern vor allem auch zwei Originalmotoren wie einst Anno 1931 gab. Am 26. April 1970 traf der T 41 schließlich in BruVi ein und wurde vom DEV abgeladen. Dankbarkeit strahlte dabei aus allen Augen.

Inzwischen haben einige Probefahrten stattgefunden und das große Können unserer Bremer Freunde unter Beweis gestellt. Nach der Abnahme durch die Aufsichtsbehörde haben wir nun ein Triebfahrzeug, das neben seinem historischen Wert auch den Vorteil bietet, jederzeit für Personalfahrten etc. eingesetzt werden zu können. In der Saison 71 wird der T 41 dann voraussichtlich mit im Fahrplan erscheinen, um besonders in den Randlagen bestehende geringe Verkehrsaufkommen zu befriedigen. Außerdem ließe sich damit z. B. zum Zug 33 ein Anschluß nach Asendorf herstellen.



Probefahrt des T 41 am 15. 5. 70 in BruVi, bei der alle Beteiligten des AW Bremen Gäste des DEV waren. Foto: Niedfeldt.

Der T 41 ist der einzige betriebsfähige Wismarer Schienenbus auf Schmalspur in Deutschland. Es bleibt zu hoffen, daß sich diese Tatsache recht bald herumspricht und immer mehr Eisenbahnfreunde auch aus diesem Grunde den Weg nach BruVi finden werden.

heku

Ältere Hefte des DEV-K bis incl. Nr. 16 sowie Nr. 18 und 19 sind VERGRIFFEN!

DER VORSTAND HAT DAS WORT:

Verehrte Mitglieder und Freunde!

Mit Freude läßt sich jetzt berichten, daß unsere Mitgliederzahl den bisherigen Zielpunkt 500 erreicht und inzwischen sogar schon weit überschritten hat. Ein gewisser Teil der neu Hinzugekommenen, die wir in unserem Kreis begrüßen können, sind zwar altbekannte Eisenbahnfreunde, jedoch gibt es ebensoviele Menschen darunter, die durch unsere Tätigkeit wieder ein Verhältnis zur Eisenbahn gefunden haben, das ihnen im Zuge der privaten Motorisierungswelle der letzten Jahre bereits verlorengegangen war. Hierauf dürfen wir mit Recht stolz sein, denn damit sind unsere satzungsmäßigen Ziele einer breiten Öffentlichkeitsarbeit für die Eisenbahn am sichtbarsten erfüllt.

Ein Grund für den augenblicklich sehr starken Mitgliederzuwachs waren ganz sicher auch die großen Erfolge, mit denen der Ausbau unserer Museums-Eisenbahn in den vergangenen Wochen voranschritt. Deshalb allen denen herzlichen Dank, die daran in besonderem Maße beteiligt waren! Hervorzuheben sind hier vor allem die am Schienenbus T 41 erbrachten Meisterleistungen der Lehrwerkstatt des AW Sebaldsbrück, die in aufopferungsvoller Weise durchgeführte Instandsetzung mehrerer anderer Museumsfahrzeuge, die selbst bei ungünstigem Wetter anlässlich des „Meetings“ bewältigten Arbeiten sowie die Erledigung der unzähligen Aufgaben, welche sich im Zusammenhang mit der Saisonöffnung ergaben. Schließlich aber auch Dank unserem unermülichen Zugpersonal, das Sonntag für Sonntag einen reibungslosen und interessanten Betrieb abwickelt.

Mit der stark angestiegenen Mitgliederzahl ist nun zweifellos die finanzielle Basis erreicht, auf der sich unsere Pläne ohne größeres Risiko verwirklichen lassen werden. Wenn Sie dabei weiterhin in bewährter Form mithelfen, können wir voller Hoffnungen in die Zukunft unseres gemeinsamen Hobbys blicken.

Es grüßt Sie herzlichst
Ihr DEV-Vorstand

BDEF - Tagung in BruVi

Bekanntlich führt der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde außer der allgemeinen Jahrestagung noch mehrere regionale Arbeitstreffen durch. Das diesjährige Regionaltreffen Nord wird auf Einladung des DEV am Wochenende 10./11. Oktober in Bruchhausen-Vilsen stattfinden. Am Sonntagnachmittag ist ein Dampfsonderzug für die Tagungsteilnehmer vorgesehen.

DEV-Vorsitzender, Herr Dipl.-Ing. Hentzschel drückte die Hoffnung aus, daß durch diese Veranstaltung das gute Verhältnis und die Zusammenarbeit zwischen dem Deutschen Eisenbahn-Verein und dem Bundesverband noch weiter gestärkt und vertieft würden.

Eisenb.-Dir. Wilhelm Leder (VGH):

Zur Lage

Nachdem es fast den Anschein hatte, als müsse jede neuerliche HV unserer Vereinigung noch turbulenter werden als die vorige, hatten wir in diesem Jahre erstmals eine ruhige und sachliche Konferenz, auf der die anstehenden Probleme gründlich diskutiert und beraten werden konnten. Eine Kurzfassung des Protokolls finden Sie in der Beilage.

Besondere Beachtung fand die kurze Ansprache von unserem Betriebsleiter, Herrn Eisenbahn-Direktor Leder von der VGH, der sich auf Wunsch von Herrn Hentzschel auch zu einigen Problemen des

Museums-Bahnbetriebes äußerte. Auf noch größeres Interesse stießen jedoch seine Ausführungen über die Lage der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen im Allgemeinen und der VGH im Besonderen. Hier einige Auszüge:

„Ich werde in letzter Zeit immer wieder gefragt, warum denn nun die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya zum Sommerfahrplan den Personenverkehr an Sonntagen voll verkraften. Dazu muß ich Ihnen sagen, daß wir einfach nicht mehr anders können. Es ist heute nicht mehr möglich, den Schienenpersonenverkehr rentabel zu betreiben. Die letzte Fahrpreiskorrektur bei den NE-Bahnen war 1966, und die war für uns wegen der soeben abgewickelten Fusion von HE und HSA und der damit inkraftgetretenen Vergünstigungen ohne Ergebnis. Seit 1966 sind aber unsere jährlichen Personalkosten um 300.000 DM gestiegen. Die kürzlich beantragte Tarifierhöhung für den Schienenverkehr, insbesondere Schülerverkehr, wurde nur zum ganz geringen Teil bewilligt und bringt nur 10.000 DM ein. Andererseits billigt man uns nicht den Ausgleich für die Sozialtarife zu, den die Bundesbahn erhält. Ebenso wenig erhalten wir Zuschüsse für die gesetzlich vorgeschriebene Sicherung bestimmter Bahnübergänge. Bekämen wir diese Zuschüsse und den Sozialtarifausgleich, so würden wir z. B. für 1970 400.000 DM erhalten, und unsere Sorgen wären vorbei.“

Im Busverkehr jedoch werden Tarifierhöhungen, auch im Schülerverkehr etc. genehmigt. Diese schienenfeindliche Verkehrspolitik führt natürlich dazu, daß viele Bahnen den Personenverkehr nach und nach auf die Straße verlagern. Auch die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya werden den Schienenpersonenverkehr kurzfristig weiter abbauen; denn abgesehen von den höheren Tarifen, die wir für die gleiche Verkehrsleistung im Busverkehr nehmen können, können wir in Bruchhausen-Vilsen und in Hoya die Fahrkartenausgabe und die Auskunft reduzieren und werden sie über kurz oder lang ganz einstellen.

Sie glauben gar nicht, wie viele Telefonanrufe wir täglich erhalten, die uns gar nicht betreffen. Jemand möchte von Verden nach Würzburg fahren und ruft in Hoya den Bahnhof an. Wir verkaufen mit hohem Personalaufwand Fahrkarten für den Wechselverkehr mit der Bundesbahn, wobei für uns nur Pfennige zu verdienen sind. Einen Gegenwert erhalten wir nicht.

Natürlich werden Sie sagen, wir müssen rationalisieren. Ich will Ihnen dazu sagen, daß wir seit der Fusion bereits 42 % Personal im Eisenbahnbetrieb und 28 % in der Verwaltung abgebaut haben. Und mehr ist eben kaum drin.

Sie fragen mich, ob denn der steigende Güterverkehr keinen Ausgleich bringt. Wir haben aber nicht den gleichen Anstieg wie die Bundesbahn. Denn die Mehrleistungen, die wir im allgemeinen Güterverkehr erbringen, werden durch den wegfallenden Kunstdünger-Transport wieder aufgezehrt, weil die deutsche Stickstoffindustrie einen hohen Frachtzuschuß bei Schiffsverladung erhält. Dementsprechend kommt der Kunstdünger per Weserschiff bis Hoya, von wo ihn sich die Landwirte selbst abholen.

Die Konsequenz aus all' diesem, meine Damen und Herren, heißt eben, daß wir den Schienenpersonenverkehr weiter abbauen müssen. Es gibt im ganzen BDE nur noch zwei Bahnen mit unreduzierten Personenverkehr, der aber mit hohen Verlusten betrieben wird. Wir können und wollen das nicht.“

...was sonst noch geschah:

Neben den umfangreichen Aktivitäten beim I. Railroader-Meeting und den geschilderten Sondereinsätzen wurde auch noch so manches andere, weniger spektakuläre Arbeitsvorhaben durchgeführt.

Eine der wichtigsten Vorbereitungen für die Saisonöffnung war das Freischneiden des Lichtraumprofils im Einschnitt. Nachdem schon im Februar und März die Gruppe Nienburg hier mehrere Einsätze gemacht und die Freiwillige Feuerwehr Vilsen am Sonn-

tag nach dem Meeting ein gutes Stück Arbeit geleistet hatten, besorgten die MBs Angerhausen, Beyer, Briks und Hentzschel in einer Zehnstundenschicht unter sengender Sonne den Rest, damit unsere Fahrgäste ohne Schrammen im Gesicht in Heiligenberg ankommen konnten.

Ebenfalls kurz vor Saisonbeginn wurde der Bahnsteig in Wiehe-Kurpark planiert und etwas verlängert. Er genügt jedoch noch immer nicht den steigenden Ansprüchen und soll in Kürze noch weiter verbessert werden.

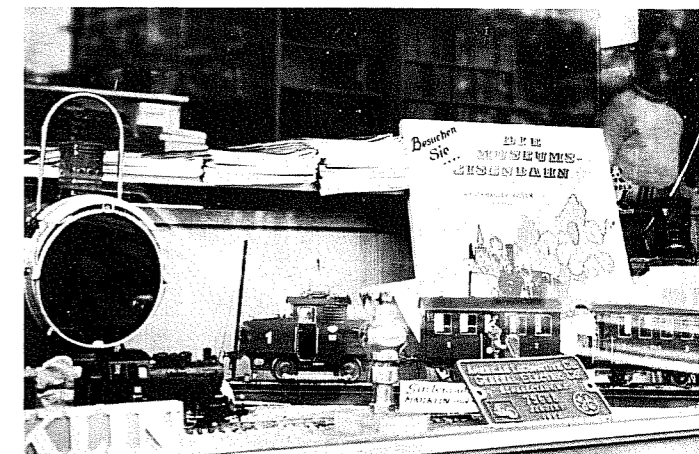
Am Pwo 260 wurden die Renovierungsarbeiten begonnen. Insbesondere ist die Bremse auf Körting (Vakuum) umgebaut worden und geprüft. Die inneren Malerarbeiten sind beendet, die Fenster wieder zum Runterlassen. Im Personalabteil sollen noch einige Polstersitze installiert werden. Der Außenanstrich soll in Kürze erfolgen.

Der G 380, lange Zeit provisorisch als Werkstatt dienend und danach Behausung eines Sammeluriums von Farben, Werkzeugen und diversen Materialien, ist jetzt Rottenwagen geworden. In ihm findet man nun alles, was für den Gleis- und Weichenbau benötigt wird - sofern wir es überhaupt besitzen: Schwellenschrauben, Stopfhacken, Eindreh Schlüssel, Laschenschrauben etc. Die Bestände sind allerdings noch recht dürftig, so daß wir für jeden Zuwachs äußerst dankbar sind.

Der Buffetwagen hat ein neues Kleid erhalten. Er präsentiert sich jetzt ganz in Mitropa-Rot mit einem schmalen Zierstreifen und hat Frakturbeschriftung erhalten.

Die Berliner haben unter Leitung von MB Otto alle Wagen nummeriert und mit dem DEV-Eigentumsmerkmal versehen. Dabei wurden die Wagen 141 in 4 und 577 in 7 umgenummert. Es gibt jetzt also die Personenwagen 3, 4, 5, 6 und 7. Nummer 9 ist der Waldbahnwagen, über den wir im nächsten Heft interessante Neuigkeiten bringen werden.

WERBUNG



Bitte nachmachen! Foto: Straznicky.

MB Otto Straznicky beteiligte sich an einer Schaufensterdekoration des Schreib- und Spielwarengeschäftes Pier in Liblar und konnte dabei allerhand Werbung für unsere Museums-Eisenbahn mit unterbringen. Das bunte A2-Plakat (im Bilde sichtbar) sowie unser Fahrplan in Fraktur und die bekannten Faltprospekte erhielt er von der DEV-Werbung, die auch für Sie Werbematerial bereithält. Bitte melden Sie sich, wenn Sie eine Möglichkeit sehen, für uns zu werben. Beachten Sie bitte die neue Anschrift der DEV-Werbung: 307 Nienburg/W., Warthestraße 21, Tel. (0 50 21) 46 50.

DEV - MITGLIEDER

- fordern nicht nur die Erhaltung von Schienenfahrzeugen - sie handeln!
- sind Eisenbahnbesitzer
- erhalten kostenlos den DEV-KURIER
- sind kulturgeschichtlich interessiert

P.S. Wann werden SIE DEV-Mitglied?
DEV, 3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof.

Wie wir den PwPost aufarbeiteten

Oder: NACHAHMUNG ERWÜNSCHT!

In der Woche vom 21. bis 28. Februar 1970 führte die Gruppe Berlin den angekündigten Arbeitseinsatz zur Aufarbeitung des PwPost durch. Außer Teamchef Küchholz waren mit von der Partie die MBs Johannes (mit Frau und Kind), Ulf Otto, Peter Wickfelder sowie Frau Küchholz und Frl. Schulz. MB Rüdiger Johannes gibt im Folgenden einen kurzen Überblick über das Gesehehen:

Am Samstag, dem 21. 2. ging es mit drei Pkw gegen 8 Uhr ab in Richtung BruVi. Nach der Abfertigung an der Zonengrenzkontrollen trafen die drei Wagen in kurzen Abständen in BruVi ein. Schnellster war Ulf Otto, so daß sein Wagen den Spitznamen TEE-Roter Blitz erhielt. Am Nachmittag wurden die Wagen entladen und Quartier bezogen. Anschließend war noch Gelegenheit, mit anderen anwesenden Mitgliedern über die aktuelle Lage unserer Bahn zu diskutieren. Natürlich moserten wir auch darüber, daß diese und jene Neuigkeit noch nicht bis nach Berlin durchgedrungen war.

Am Sonntag waren wir wie geplant um 9 Uhr am Bahnhof. Allerdings konnten wir uns nicht sofort um „unsere“ 44 kümmern, sondern halfen zunächst mit, Sitze und Kabel aus dem ebenfalls in Aufarbeitung befindlichen Wagen 6 (der Rosa) zu entfernen. Nachdem dies in ca. einer Stunde erledigt war, richteten wir uns auf unserer Arbeitsstelle häuslich ein. Werkzeuge, Kleinmaterial und Zubehör legten wir griffbereit, um unnötige Zwangspausen zu ersparen. Zunächst entfernten wir die morschen Bretter des Wagenkastens. Das Einpassen der neuen Bretter gestaltete sich recht schwierig. Zwischendurch brachten Frau Küchholz und Frl. Schulz das Mittagessen und später auch Kaffee und Kuchen an den Arbeitsplatz, so daß wir keine Zeit verloren. MB Peter Wickfelder mußte leider am Abend wieder nach Berlin zurück. Er nahm jedoch einen verfaulten Fensterrahmen mit, um danach einen neuen anzufertigen, außerdem noch die Fenstergitter, um sie in Berlin aufzuarbeiten. Ab 20.00 Uhr spülten wir den Arbeitsschmutz in Puckhabers Schwimmhalle ab.

Der Montag sah uns im Innern des Wagens. Von Decke und Wänden kratzten wir die alten Anstriche mühselig ab. Ein Teil der Mannschaft begann dann sofort mit dem Neuanstrich. Gleichzeitig wurden Bleche zur Reparatur der Innenflächen der Postabteiltüren besorgt.

Am Dienstag konnten wir den Innenanstrich beenden, wobei auch Frau Küchholz tüchtig mitwirkte. Die Türen des Postabteils machten uns jedoch unerhört zu schaffen und plagten uns auch noch am Mittwoch. Erschwerend kam hinzu, daß wir die Türen dauernd zwischen dem Gaswerk und dem Betriebsgelänge hin und herschleppen mußten, da es uns immer noch am passenden Stromanschluß für ein E-Schweißgerät mangelt. Andere Widerwärtigkeiten kamen hinzu, wie fehlendes Kleinmaterial, das umständlich beschafft werden mußte; wir kämpften mit abgerissenen Schrauben und verfaultem Holz.

Am Donnerstag wurde die Verbindungstür zwischen Post- und Packabteil eingebaut. Bohlen für die Trittbretter wurden besorgt, angebaut und gestrichen.

Am Freitag machte Teamchef Küchholz Urlaub und fuhr mit den Frauen und dem Kind nach Bremen. Zusammen mit MB Ulf Otto brannte ich von den Außenflächen des Wagenkastens die alte Farbe ab. Zum Abend gelang es uns noch, den Wagen verschließbar zu machen.

Den Rest des alten Außenanstrichs konnten wir am Samstag mit Brenner und Spachtel entfernen. Zwischendurch wurde gefilmt und Herr Rippe stattete uns einen Besuch ab. Dann nahte das Ende

unseres Einsatzes. Nach getaner Arbeit hieß es Aufräumen, um den nächsten arbeitsfreudigen Mitgliedern keinen Schweinestall zu präsentieren.

Um 10.30 Uhr am Sonntag traten wir die Heimreise an, nicht ohne uns hinreichend mit Heimarbeit zu versorgen.

Rüdiger Johannes

Nachwort der Redaktion:

Es wäre zu hoffen, daß auch aus anderen Teilen Deutschlands derartige Arbeitsgruppen sich ein bestimmtes Objekt konzentriert vornehmen. Die Berliner haben es uns vorgemacht! Machen Sie Ihrem Geschäftsstellenleiter Vorschläge, wie man vorgehen könnte. Unseren Berliner Mitgliedern haben wir es jedenfalls zu danken, daß der PwPost 44 termingemäß zur Eröffnung der Ersten Historischen Bahnpost in Deutschland fertiggestellt wurde.

Ganz zum Schluß hatte es noch Herzklopfen gegeben, als nämlich beim Wiedereinbau der Bremse festgestellt wurde, daß sämtliche Achslager neu ausgegossen werden mußten. Hier aber half uns Karl Hunold in bewährter Manier aus der Klemme.



1. RAILROADER-MEETING

Ende letzten Jahres hatte unser Vorsitzender Dipl.-Ing. Hentzschel von den ewig schlecht besuchten Arbeitseinsätzen, bei denen sich dauernd die Gleichen quälen, endgültig die Nase voll. Irgendetwas ganz Neues mußte gemacht werden, um unsere Bahn gleich einen richtigen Ruck vorwärts zu bringen. Nach einigen durchwachten Nächten war die Idee dann geboren und nach diversen Hindernissen auch der zündende Name gefunden: Railroader-Meeting.

Um noch im Frühjahr zum Zuge zu kommen, mußte alles ruckzuck gehen, und MB Hentzschel übernahm die Leitung gleich selbst. Vom 1. bis 4. April ging es dann rund, denn endgültig war es gelungen, außer den ständigen Aktiven zahlreiche andere Mitglieder zum Arbeitseinsatz nach BruVi zu bewegen. So trafen am 1. April schon rund 20 Mitglieder ein, von denen einige selbst so lange Anmarschwege wie von Ulm oder Emden nicht gescheut hatten.



Versammlung der „Strategen“. Von links: Roland Hertwig, Autor des Berichtes, Herr Tischer („Meerbahn-Tischer“), unser Vorsitzender Dipl.-Ing. Hentzschel, Willy Bormann und die beiden ganz rechts: Hans und Joachim Block aus Hamburg. Foto: E. Moll

Gruppenweise nahm man sich bestimmte Arbeiten vor. Eine Gruppe konnte den Männern von Herrn Block bei der Herrichtung des Wagens 577 zum Buffetwagen Hilfeleistung geben. Der OEG-Gepäckwagen Nr. 260 wurde gleichfalls in Angriff genommen, wobei die Schweißer vom Technischen Hilfswerk ihre Künste bewiesen, vor allen Dingen unser alter Stammkunde Fritz Wilde. Die Scharfenbergkupplungen waren schnell herunter, Mittelpuffer und außenliegende Balancier wurden montiert, die Bremsanlage wurde für den Umbau von Westinghouse auf Körting vorbereitet. (Inzwischen ist auch der Bremszylinder und Notbremse installiert. D. Red.)

Gleichzeitig wurde am Rosa (Wagen Nr. 6) gearbeitet. Lokführer Hunold hatte neue Plattformgeländer mit Übergangsmöglichkeit hergestellt, die nun installiert werden konnten. Außerdem wurde eine Außenwand neu beplankt, die andere zum Spritzen hergerichtet. Das vom Gestühl befreite Innere wurde vom Maler in Angriff genommen.

Hauptaufgabe und Problem dieses Meetings war es jedoch, den Platz für unsere künftige Halle freizumachen, der noch von Tausenden von Schwellen blockiert war. So wurden gleich am ersten Tag unsere Wagen 113 und 281 sowie der Zwischenwagen der VGH mit Schwellen beladen. Dieser erste Schwellenzug ging am 2. 4. mit der Doppeldiesellok nach Heiligenberg, wobei die Mitfahrt für die Aktiven eine erste Belohnung darstellte. Am selben Tag wurde noch ein Rungenwagen von der DB gestellt, dessen Beladung mit Schwellen sofort in Angriff genommen wurde. Am Morgen des 3. konnte diese Arbeit beendet werden, so daß der Wagen mit dem regulären Rollbockzug nach Heiligenberg mitlaufen konnte. Hier wurde von den DEV-Mitgliedern eine wahre Meisterleistung vollbracht, denn es gelang, die ca. 700 Schwellen innerhalb einer Stunde zu entladen, so daß der Wagen mit dem aus Asendorf zurückkehrenden Zuge wieder nach BruVi zurückgehen konnte. Dieser Zug war, da er auch noch unsere Schmalspurwagen mitnahm, besonders fotogen.

Nach Abfahrt des Zuges mußte dann der Schwellenhaufen, einem Mikadospiegel gleich, entwirrt und aufgestapelt werden. Um das Besteigen von Kindern sowie evtl. Diebstahl zu unterbinden, wurden die Stapel 3,50 m hoch gemacht, was einige Mühe bereitete. So konnte es auch nicht ausbleiben, daß einige Mitglieder in der Nacht von Schwellen träumten. Als Trost sei gesagt, daß Ähnliches nicht wieder auf uns zukommt und man sich getrost auch zum zweiten Meeting nach BruVi wagen kann.

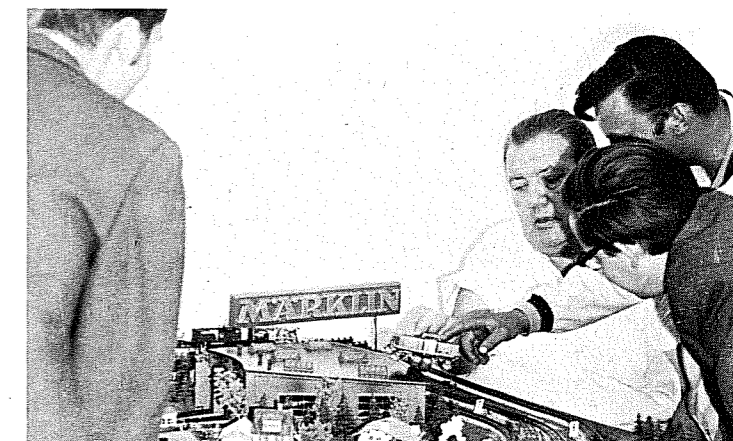
In Heiligenberg wurde der erste Gleisrost für die dort geplante Abstellanlage montiert. Die hierzu von der Steinhuder Meer-Bahn bestellte Weiche, stand leider nicht zur Verfügung, da es in Wunstorf nicht gelungen war, einen Rungenwagen zur Verladung aufzutreiben. Hier ist also schon ein wichtiger Programmpunkt für das zweite Meeting Anfang Oktober.

Am 4. 4. wurde in BruVi einer der aus Minden stammenden Weichen mit Hilfe der ebenfalls aus Minden gekommenen THW-Mitglieder mit neuen Schwellen versehen. An diesem Tage waren nicht weniger als 50 Personen tätig! Glücklicherweise konnte die Weiche noch am Sonntag trotz Schneefalls eingebaut werden. Endlich ist auch nun das KAE-Gleis, von dem schon im DEV-K Nr. 11 zu lesen ist, angeschlossen. Ebenfalls am 4. 4. wurde feierlich der erste Spatenstich für unsere Fahrzeughalle getätigt. MB Hentzschel, der sich bekanntermaßen nicht scheut, sich die Hände schmutzig zu machen und der auch bei allen Arbeiten dabei ist, nahm selbst den Spaten zur Hand und erledigte die wichtige Aufgabe mit der nötigen Eleganz und würdevollen Worten, worauf die umstehende Menge in den Applaus ausbrach, den man von ihr erwartete. Anschließend wurde gleich ein komplettes Fundamentloch ausgehoben.

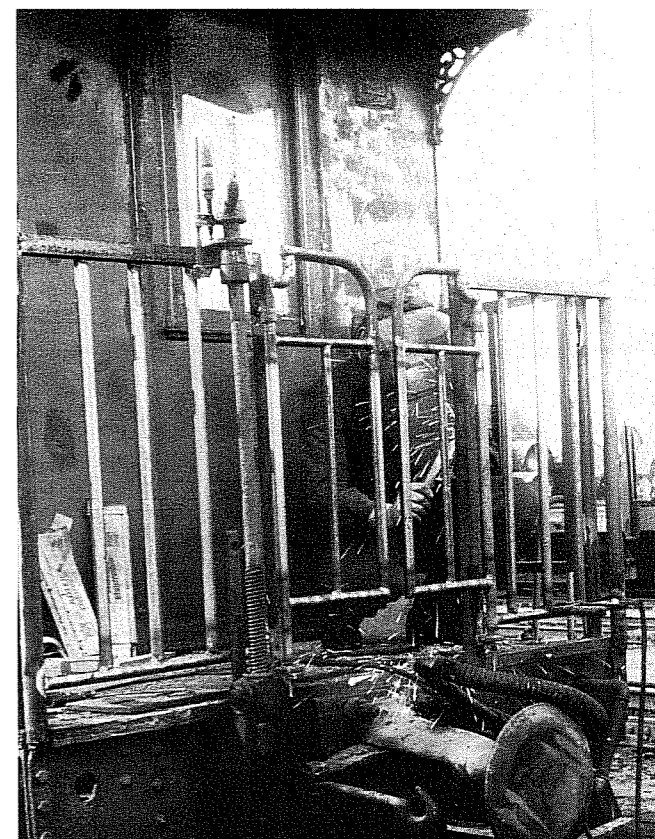
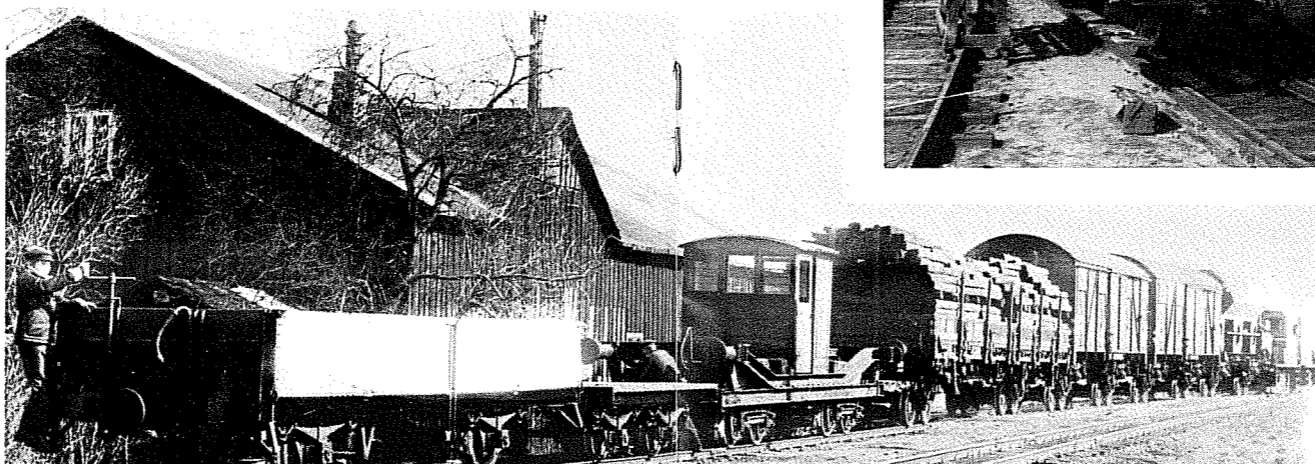
Aber das Meeting bestand programmgemäß nicht nur aus Arbeiten. Jeden Abend kam es im Deutschen Haus zu einem gemütlichen Beisammensein, bei dem es immer etwas Besonderes gab. So stand der erste Abend im Zeichen der Modelleisenbahnen, da von Märklin eine komplette Vorführanlage zur Verfügung stand. Außerdem war eine LGB vorhanden mit einem Demonstrationsmodell unserer künftigen Halle. Das Drum muß man gesehen haben! Am 2. Abend gab es diverse Dias und Filme von Eisen- und Straßenbahnen und natürlich auch von der Museums-Eisenbahn. Allenthalben wurden Fotobestellungen ausgetauscht. Am Freitagabend genossen wir einen ausgezeichneten Diavortrag über den Nahen Osten.

Besonderes Lob verdient MB Block, der das Problem der Unterbringung und Verpflegung traumhaft gelöst hatte. Alle waren vom Erfolg der Arbeit begeistert und einige Nichtmitglieder, die dabei gewesen waren, traten sofort in den DEV ein.

Roland Hertwig



Hochbetrieb an der MÄRKLIN-Anlage. Foto: Hentzschel

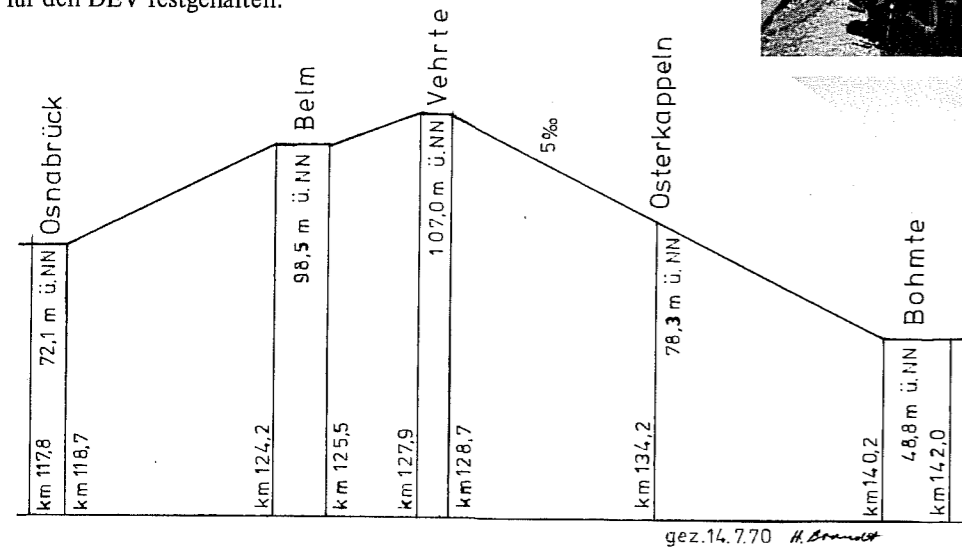
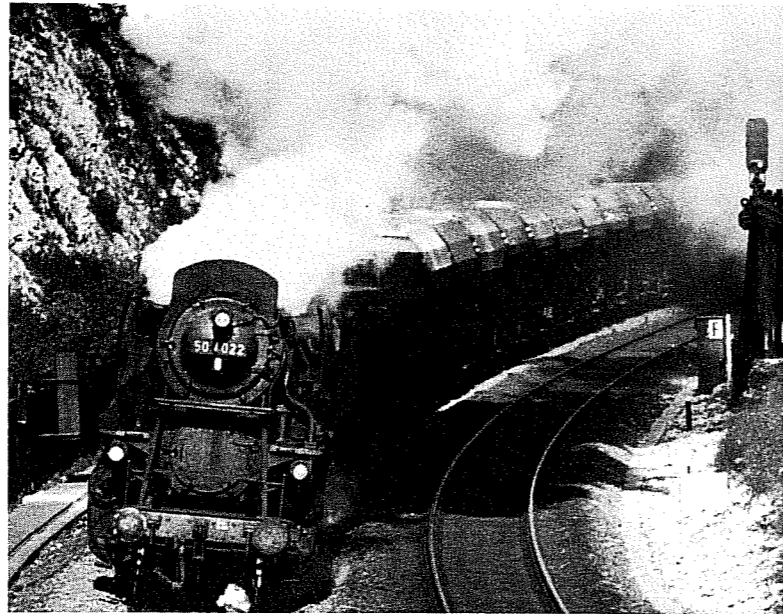


BEVOR DIE ELLOKS

KAMEN

Die Bundesbahnstrecke Hamburg-Bremen-Münster rängiert im Bewußtsein des Eisenbahnfreundes allgemein unter Flachland-Rennstrecke. Und nur ganz wenige Eingeweihte wissen, daß auch die Strecke 218 ihre Tücken hat.

Sie muß nämlich nördlich von Osnabrück das Wiehengebirge und gleich wieder südlich davon den Teutoburger Wald überwinden. Auf dem Abschnitt Osnabrück-Vehrte-Bohmte treten in beiden Richtungen kilometerlange Rampen mit 5 ‰ Neigung auf. Rampen, die vor allen Dingen wegen der sehr hohen Zuglasten dieser Strecke äußerst betriebserschwerend sind. Für den Eisenbahnfreund hingegen war hier einer jener markanten Punkte, wo er die Leistungsfähigkeit der Dampflokomotive und die Schönheit ihrer vollen Kraftentfaltung am besten bewundern konnte. Ludwig Rott Howe hat diese einzigartigen Momente in kraftvollen Photographien für den DEV festgehalten.



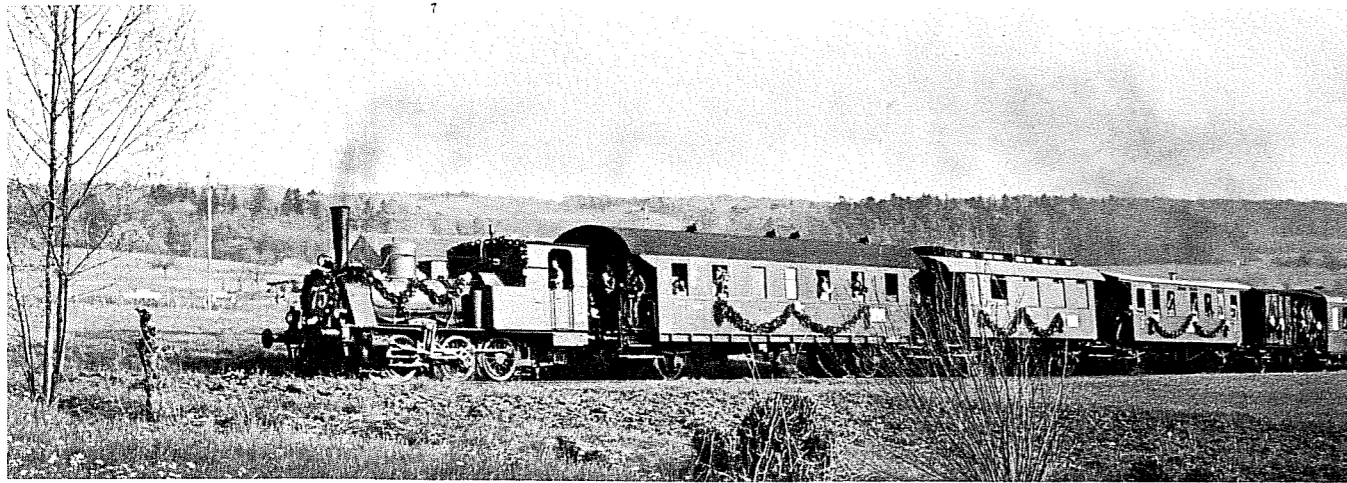
Da sehen wir die ölgefeuerte 41, die ihren fast tausendtonnigen Güterzug wie ein Spielzeug über die weiten norddeutschen Ebenen gezogen hat. Nun wird ihr Auspuffschlag langsamer und härter. Der Dampfverbrauch steigt enorm, und wir sehen an den schwarzen Beimengungen des Abdampfes, daß der Ölbrenner auf vollen Touren läuft.

Oder da kommt ein schwerer Schnellzug, mit 01 bespannt. Immer weiter steigert der Lokführer die Schieberkastenfüllung der bergungswohnen Maschine, und trotz der sinkenden Geschwindigkeit muß sie sich ordentlich in die Kurve legen, um die engen Radien mit erträglichen Seitenkräften zu nehmen.

Wer früh aufsteht, erlebt im Morgengrauen mit wenigen Minuten Abstand den Nord-West-Express und den Skandinavien-Paris-Express, wie sie von Bohmte aus nach Vehrte hinaufdonnern. Bis zum Schluß waren die Ölgefeuerten 01.10 hier noch die Königinnen, die sich ihr Reich auch unter der langsam fertigwerdenden Fahrleitung nicht von der V 200 streitig machen ließen. Auf 218 gehörte das Dieselöl schon immer in die Kesselwagen und sonst nirgendwohin.

OOK





75 Jahre Kanderli

Der DEV-K Nr. 20 wiesen wir bereits kurz auf das bevorstehende Jubiläum bei der Kandertalbahn hin. Michael Breitschwerdt und Gerhard Frick waren dabei. Ihre reiche Fotoausbeute hier wiederzugeben, ist uns leider unmöglich. Nur noch kurz einige Bemerkungen: Die Nebenbahn Haltingen-Kandern ist 13 km lang und überwindet einen Höhenunterschied von 77 m. Am Jubiläumstage verkehrte der mit der T3 Nr. 30 (Eurovapor) bespannte Zug mit zwei schweizerischen Wagen ab Basel. In Haltingen kam dann die historische Wagengarnitur hinzu. Unterwegs wurde der Zug überall mit Musik empfangen. Am 6. September und 4. Oktober fährt der historische Zug noch in diesem Jahr. Siehe Kursbuch Nr. 301z.



↗ Rückkunft in Haltingen, Foto Frick

↖ Der Sonderzug bei Wollbach. Foto: Breitschwerdt

VBV - MUSEUMSZUG

Der Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde sammelt bereits seit einigen Jahren historische Schienenfahrzeuge, teils um sie auf seinem Museumsgelände in Braunschweig aufzustellen, teilweise aber auch, um damit Museumsfahrten durchzuführen.

Am 24. 5. 70 war es dann soweit. Um 8.59 fuhr der erste Museumszug, gezogen von der Lok Nr. 2 (Jung 1925, Cn2t) der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig von Braunschweig Ost ab in Richtung Schöppenstedt. Als Museumsstrecke dient die Linie nach Wittmar der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn. Für 1971 ist ein regelmäßiger Betrieb geplant.

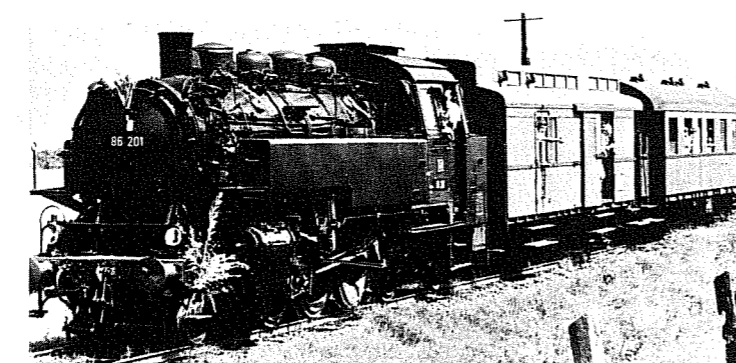
↘ Der Museumszug bei der Eröffnungsfahrt. Foto VBV



EK - SONDERFAHRTEN

Die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahnkurier ist vor allem durch ihre Zweimonatsschrift, den „Eisenbahnkurier“, bekanntgeworden. Seit einigen Jahren veranstaltet sie aber auch unter Federführung des aktiven Kurt Meyer, Hildesheim, Dampfsonderfahrten. Dabei war diese Gruppe unter den ersten Veranstaltern, die nicht einfach irgendeine attraktive Maschine vor eine B3yg- oder gar Silberlinggarnitur hängte, sondern man sah sich von Anfang an nach passenden historischen Wagen um und strebte sogar deren Übernahme an. Das ist nun schon mehrfach gelungen, und die AG Eisenbahnkurier, inzwischen eingetragener Verein, ist jetzt Besitzer eines eigenen historischen Zuges, der ständig länger wird. Hierzu gehört geschickterweise auch ein PwPost, in dem während der Fahrt einfache Speisen und Getränke verkauft und auch Bücher und Zeitschriften feil-

↘ Sonderfahrt Hildesheim-Elze am 2. 8. 69. Foto: Backhaus



geboten werden. Die Sonderfahrten der AG Eisenbahnkurier e. V. bieten keine Tausendassa-Programme, aber sie bringen das, was der Eisenbahnfreund sich wünscht: echte Dampfbahnromantik gepaart mit bester Organisation.

GESUCHT WIRD:

Nachdem wir Sie ein halbes Jahr lang mit unseren Wünschen verschont haben, müssen wir nun wieder ins Horn blasen, denn vieles, vieles fehlt uns noch, und sicher hat manches Mitglied das eine oder andere oder kann es günstig besorgen. Jede Hilfeleistung dieser Art spart uns viel bares Geld.

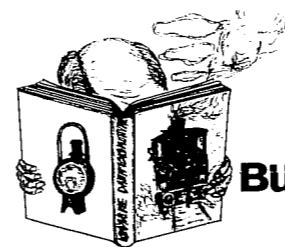
Unsere Zugbeleuchtung wird jetzt immer mehr beansprucht, da die Post im Vilser Holz nur bei Licht arbeiten kann und auch im Buffetwagen Licht gebraucht wird. Deshalb ist jetzt ein eigenes Ladegerät vonnöten. Hier die Daten: 12 oder noch besser 24 V, 3 A Ladestrom.

Um zu einem Schweißgerät zu kommen, muß wohl erst ein Wunder geschehen? Oder haben wir jetzt ein Mitglied, daß uns eins besorgen kann? A- oder E- oder noch besser beides, denn zu schweißen gibt es immer was!

Wer besorgt Rohrschellen für 1"-Rohr? Weiterhin werden benötigt: div. Schraubenzieher, Holzschrauben DIN 97 alle möglichen Größen; davon muß immer etwas auf Lager sein. Schleifpapier in Körnungen von 60 bis 120 ist auch so ein Artikel, der laufend gebraucht wird.

Hat jemand Beziehungen zu einer Fabrik für Vorhängeschlösser? Mal so ein Posten von 20-30 gleichschließenden wäre nicht verkehrt...

So, und wenn Sie mal was haben, wovon Sie glauben, der DEV könnte es brauchen, dann schreiben Sie uns doch mal!



DEV-K Bücherschau

LOK - KURZBESCHREIBUNGEN

E- und V-Lok erhältlich beim BZA München, Dampflok erhältlich beim BZA Minden.

Diese Kurzbeschreibungen, bei den Eisenbahnfreunden weitgehend unbekannt, stellen eine umfassende

Dokumentation des beschriebenen Fahrzeugs dar, bei der auch genaue Zeichnungen nicht fehlen. Während die Beschreibungen der E-/V-Lok und Triebwagen im Allgemeinen aus einem gefalzten A3-Kunstdruckblatt bestehen, handelt es sich bei den Dampflok von Fotokopien (BR 50 Druck), die aus einer vierseitigen Beschreibung und einer ebensogroßen Zeichnung zusammengesetzt sind. Preise: E-/V-Lok ca. 1,- bis 1,50 DM, Dampflok entsprechend teurer.

—UTH—

Rosberg: DIE LOKALBAHN MURNAU - OBERAMMERGAU

Sonderausgabe des LOK - MAGAZINS; 84 Seiten 52 Abbildungen; DM 7,80.

Das ist wieder einmal so eine dieser Monographien, wie man sie sich für fast jede Bahn wünscht. Alles irgendwie erwähnenswerte dieser ersten Einphasen-Wechselstrombahn in Deutschland ist festgehalten, ganz gleich ob aus dem Bereich der Bahngeschichte, des Betriebes oder der Fahrzeuge.

Im höchsten Grade lobenswert ist die Zahl, Größe und Qualität der Fotos. Technische Tabellen und eine Bibliographie runden das Bild ab. Doch sei uns auch hier gestattet, einen Wunsch zu äußern: Die Übersichtszeichnungen der Fahrzeuge sind viel zu kostbar, um sie in einem Minimaßstab wiederzugeben. Bitte künftig ein gängiger Modellbahn- oder Archivmaßstab!

FLEISCHMANN-KURIER

Hauszeitschrift der Fa. Gebr. Fleischmann, Nürnberg. Erscheint vierteljährlich, Heftpreis DM 1,70.

Dies ist die Modellbahn-Hauszeitschrift, in der fast nur über das große Vorbild berichtet wird. Sie ist eigentlich eine Eisenbahnzeitschrift. Was lernt man hier nicht alles über Zugbildung, Wagenläufe, Bespannungen und andere Fragen der täglichen Eisenbahnpraxis. Außerdem werden einzelne Bahnlinien und auch Privatbahnen in sehr ansprechender Form abgehandelt. Und selbstverständlich kommt auch die Modellbahn nicht zu kurz. Gerade Fleischmann-Modellbahner werden immer sehr genau wissen, wie man eine Modellbahn genau dem großen Vorbild nachbildet. Auch für Nicht-Modellbahner sehr empfehlenswert!

JAHRBUCH FÜR EISENBAHNGESCHICHTE

herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, 75 Karlsruhe, Postfach 2063 130 Seiten A 4, DM 19,80 (für Mitglieder der DGE und des DEV DM 14,80).

Privatanzeigen

Anzeigen bis zu 50 Wörtern können von den DEV-Mitgliedern kostenlos eingerückt werden. Nichtmitglieder fügen ihrem Anzeigentext 3,- DM in Briefmarken bei. Chiffreanzeigen werden nicht angenommen. Kleinanzeigen nur einsenden an DEV-Kurier, 307 Nienburg/W. Warthestraße 21.

Suche Tauschpartner für ehrlich erworbene Lokschilder und evtl. „BW-Schilder. Gerhard Frick, 7238 Oberndorf/N. Schuhmarktplatz 6.

Wer weiß Näheres über das BW Herford? (Betrieb, stationierte Lok, Einsatz vor welchen Zügen, Schließung etc.) Zuschriften erbeten an Jürgen Meier, 49 Herford, Hardenbergstr. 11.

Suche ältere und auch neuere Fotos von mit Dampflok bespannten Zügen auf den Strecken Herford - Altenbeken (214 b) und Bielefeld - Hameln (214 d). Friedhelm Rethemeier, 4902 Bad Salzuflen - Ehrsen - Breden, Mergelweg 11.

DEV - Mitglied, 17 Jahre alt, wünscht Korrespondenz mit Eisenbahnfreunden in der Nähe der Museums-Eisenbahn (Mädchen bevorzugt). Ich interessiere mich besonders für Dampflokotomotiven der DB und Privatbahnen, von denen ich Fotos und Bandaufnahmen sammle. Zuschriften an Friedhelm Weidlich, 7209 Aldingen, Jahnstraße 35.

Achtung LGBT! Suche Mitstreiter für Bau und Betrieb einer Freilandanlage nebst dazugehöriger Gartenarbeiten. M. Busse, 1 Berlin 46, Trachtenberggring 7a Tel. 7 75 14 68.

Suche guterhaltene BR 24 für Märklin-Wechselstrom (HO). Angebote an Harald Schaefer, 307 Nienburg/W., Rehmenweg 37.

Suche Dias (Betriebsaufnahmen) verschiedener Dampflok (03.10, 18.1, 45, 56.2-8, 70.0, Kassel-Naumburg 204, 205, 206, Teutoburger Wald-Eisenbahn 271, 99.72 (Mosbach-Mudau), Plettenberger Kleinbahn 3). Bitte, fordern Sie meine Suchliste an. Ulrich Thiemann, 49 Herford, Umlandstraße 17.

Suche Angaben über den Verbleib der Kasseler Straßenbahn-Dampflokotomotiven nach der Elektrifizierung 1898/99. Peter Klemm, 35 Kassel, Friedenstraße 2.

Ein Resumé der Exkursionen im Jahre 1969 der Hauptaktivität der DGE, begründet wohl den Namen Jahrbuch. Im übrigen enthält der Band drei sehr ausführliche Aufsätze über verschiedene Aspekte des Eisenbahnwesens, zudem als wohl wertvollsten Beitrag, den ersten Teil (A - K) des Verzeichnisses der Privatbahnen und Kleinbahnen im Deutschen Reich von 1908.

Viele Fotos, Karten, Tabellen und Übersichtszeichnungen illustrieren dieses für alle Eisenbahnfreunde interessante Buch.

EISENBAHNEN UND MUSEEN

herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Karlsruhe; Einzelpreis DM 2,-

Bisher erschien Folge 1: „Die Lokomotive Nr. 53 der Rhein-Sieg-Eisenbahn AG.“ und Folge 2: „Der Leichttriebwagen VT2 der Eisenbahn Bremen Thedinghausen (Wismarer Schienenomnibus)“. Die erste Folge der beiden bisher erschienenen 16-seitigen Hefte ist die mit Abstand bessere. Die technische Dokumentation ist überzeugend und gipfelt in einigen Reproduktionen von Seiten aus dem Betriebsbuch der Maschine. Für kommende Folgen würde man sich vielleicht etwas mehr Fotos wünschen.

BAHNGESCHICHTE MIT BILDPOSTKARTEN

herausgegeben von den Eisenbahnfreunden Hannover. Zu beziehen durch Einzahlung von DM 4,- pro Serie auf PschK Hannover 62483 der EF Hannover

Erstaunlich, was man mit so geringem Aufwand zu standebringen kann. Sechs gut zusammengestellte Fotopostkarten, Bahngeschichte und Triebfahrzeugliste bilden eine runde Sache, die sicher Nachahmung finden wird. Schade, daß die Bilderklärungen nur auf der Rückseite sind. Bisher erschienen sind: Teutoburger Wald-Eisenbahn, Rinteln-Stadthager Eisenbahn und Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe. Alle drei sehr empfehlenswert.

DIE KLEINBAHN

Fachblatt für Neben- und Schmalspurbahnen. Erscheint zweimonatlich bei Wolfgang Zeunert 317 Giffhorn, Hauptstr. 10, PschK Han. 42825

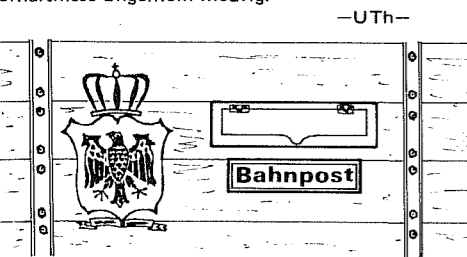
Wenn eine Zeitschrift mit Idealismus gemacht wird, dann ist es die KLEINBAHN. Herausgeber Zeunert hat in den vergangenen Jahren keine Mühen und auch finanzielle Opfer gescheut, um

sein echten Fachblatt eine überzeugende Form geben. Durchweg in feinem Kunstdruck DIN A5 haben die Hefte jeweils ca. 24 Seiten. Dafür und für eine hohe Zahl von Fotos ist ein Heftpreis von 3,-,- sicher nicht zuviel.

Die Hauptbeiträge der neuesten Ausgabe (Nr. 47) sind Aufsätze über die Osthavelländische Eisenbahn und über die Sylter Inselbahn. Daneben gibt es aber eine Hülle von Kurzinformationen und kleineren Berichten. Jedes DEV-Mitglied sollte die KLEIN-BAHN halten, aber jeder KLEINBAHN-Leser sollte auch DEV-Mitglied werden!

RAILWAY COLOUR ALBUM

von Allan Ltd. Shepperton, Surrey, England. 37 Seiten mit sehr vielen, großenteils farbigen Gemälden und Fotos, darunter ausgezeichnete Darstellungen von englischen Dampflokomotiven in schöner Landschaft. Der englische Text kann mit geringen Sprachkenntnissen bewältigt werden. Der Preis liegt mit nur 6 Sh. (ca. DM 3,-,-) für deutsche Verhältnisse ungemein niedrig.



Ich habe mich wieder sehr über die gestern erhaltene Ausgabe gefreut und möchte mich bei Ihnen, stellvertretend für die gesamte Redaktion, bedanken. Aufgrund des interessanten Inhalts, der Aufmachung und der guten Druckqualität ist der Käufer eine Zeitschrift, die sich neben den großen Eisenbahnzeitschriften sehen lassen kann. Neben den herrlichen Fotos gefallen mir besonders die guten Fahrzeug-Typenbezeichnungen und Übersichtspläne und die objektive Bücherschau.

Ich hoffe, bald wieder in BruVi sein zu können. Jürgen Meier, 49 Herford, Hardenbergstr. 11

Ein Sprichwort sagt: „Der erste Eindruck ist der beste“. Und ich muß sagen, daß mir die Gegend um BruVi sehr gut gefallen hat. Voll des Lobes bin ich natürlich für die reizende Schmalspurbahn, und ich muß mich ehrlich wundern, was dort von den Eisenbahnfreunden in selbstloser Arbeit geschaffen wurde. Der Eindruck auf mich war überwältigend.

Besonderen Spaß machte mir der Dienst als Zugschaffner am 31. Mai. Allerdings wurde ich oft gefragt, ob ich denn ein richtiger Schaffner wäre, denn im Sonntagsanzug sah ich nicht gerade zünftig aus. Nun, das wird sich gründlich ändern, für meinen nächsten Besuch im Herbst habe ich mir bereits eine historische Uniform besorgt. Ich möchte allen für das schöne Erlebnis danken und jedem raten, wenigstens einmal im Jahr richtige Eisenbahnromantik in Bruchhausen-Vilsen zu erleben.

Otto Straznický, 5042 Köttingen, Heerstraße 82.

Bedanken möchte ich mich zunächst für die gelungene neue Ausgabe des DEV-Kurier. Zur geplanten Serie „Bevor die Elloks kamen“ möchte ich vorschlagen, daß Sie sich nicht in langweiligen Streckenbeschreibungen verlieren, sondern lieber - vielleicht in Tabellenform alle zum Einsatz gekommenen Dampfloktypen mit BW-Angaben vorstellen. Alles Übrige kann dann durch so eindrucksvolle Fotos dargestellt werden, wie das auf Seite 17 im DEV-K 20. Ich warte noch auf eine Fortsetzung des Berichtes über die Steinhuder Meer-Bahn.

Friedhelm Rethemeier, 4902 Bad Salzfurter-Ehrsen-Breden, Mergelweg 11.

Auf einer Glückwunschkarte stand folgender Text:

Vor vier Jahren, am 2. Juli 1966, fuhr nach zehnjähriger Pause erstmals wieder ein Personenzug Bruchhausen-Vilsen - Heiligenberg. „Mit einem Wagen als Zuglast“. Und heute - nach vier Jahren? Viel Glück und - weitermachen!

Reinhard Weinert, 332 Salzgitter-Lebenstedt, Mamutring 12.

Heute habe ich vier DEV-Farbpostkarten mit dem historischen Bahnpoststempel erhalten. Sie haben mir damit eine große Freude gemacht und ich kann Ihnen zu dieser einmaligen Aktion nur gratulieren.

Herbert Fritz, Schriftführer des Club 760, Salzburg

STREIFLICHTER

aus dem

Vereinsleben:



KASSEL

Geschäftsstelle: W. Koch, 35 Kassel, Niederfeldstr. 42

Auch in Kassel kommt die lokale Vereinsaktivität allmählich in Gang. Am 9. Mai fand erstmals ein Mitgliedertreffen statt. Dabei wurde beschlossen, im Juni gemeinsam nach BruVi zum arbeiten zu fahren. Inzwischen haben drei Mann an dieser Fahrt teilgenommen. Objekt der aufgespeicherten Arbeitsenergien war die im Bau befindliche Werkbank im 596 (Werkstattwagen). Unter der Anleitung von Fritz Claus wurde tüchtig gewerkelt, und bei ihrer Abreise hinterließen die Kasseler Freunde eine voll benutzbare Werkbank, deren Solidität wohl einmalig sein dürfte.

Im Herbst soll wieder eine gemeinsame Fahrt nach BruVi durchgeführt werden, wahrscheinlich zum 11. Meeting. Wer noch mitfahren möchte, meldet sich bei der Geschäftsstelle.

BERLIN

Geschäftsstelle: Ing. Klaus Strauch, 1 Berlin 47, Diestelfinkweg 70, Tel. 6013569 (nach 19 Uhr).

Am 5. 4. trafen sich trotz schlechten Wetters vier Mitglieder bei MB Küchholz, um die im Winterhalbjahr beschafften Teile herzurichten. Die MBs Nafe und Küchholz beschäftigten sich mit dem Kran, Redetzki strich den „Japaner“, einen zweirädrigen Karren, wie er auf dem Bau zum Schütten von Beton verwendet wird. Die MBs Oswald und Nörenberg versahen die organisierten Spinde mit frischer Farbe.

In der Mittagspause löffelten alle eine von Frau Küchholz gekochte Gemüsesuppe mit Wursteinlage. Inwieweit hierbei die Kalkulation hinhaute, sei dahingestellt. Vielleicht bringen wir bei ähnlichen Anlässen einen Fünfziger mehr mit.

Leider setzte im Laufe des Nachmittags heftiger Schneefall ein, so daß die Arbeiten nach und nach eingestellt werden mußten. Dennoch ist alles fertig geworden. Der Kran wird bis auf Weiteres in Buckow sein Dasein fristen, da für seinen Transport erst ein passendes Fahrzeug ausfindig gemacht werden muß. Mitgliedertreffen finden weiterhin, auch im Sommer, an jedem ersten Mittwoch im Monat im Lokal Jägerheim in Wilmersdorf, Pragerstr. 2 ab 19 Uhr statt.

HAMBURG

Geschäftsstelle: Hans-Joachim Block, 2 Hamburg 13, Rothenbaumchausee 91.

Die Geschäftsstelle Hamburg des DEV hatte erstmalig die Mitglieder aus Hamburg und Umgebung zu einer Zusammenkunft gebeten, die am 29. 6. 70 in der Gaststätte Gundlach, Rothenbaumchausee 59 stattfand.

Hans-Joachim Block begrüßte die Gäste und gab einen ausführlichen Bericht über die geleistete Arbeit und die Pläne, die der DEV für die Zukunft hat. Manchem der Erschienenen ist vielleicht erst an diesem Abend klar geworden, wieviel Arbeit, welche Notwendigkeiten erforderlich sind und wieviel Geld, um die Museums-Eisenbahn fahren zu lassen und zu erhalten.

Die Sicherheitsbestimmungen der Bundesbahn, denen auch unsere Züge unterliegen, machen kostspielige Inspektionen erforderlich, ein neuer Lokomotivschuppen muß gebaut werden, eigene Unterkünfte für die Helfer am Wochenende sind geplant. Wenn wir auch weitgehende und großzügige Unterstützung bei Behörden und leitenden Personen finden, so benötigen wir zur Erhaltung unserer Bahn und zur Durchführung der notwendigen Pläne Geld, eine Menge Geld. Herr Block wies auf die Möglichkeit zum Erwerb von Bausteinen hin, die zwar zinslos sind, aber zurückgezahlt werden. Auch der Verkauf von Wimpeln, Gläsern, Karten, Geschirr usw., alles mit unseren Emblemen, dient unserer Eisenbahn.

Am Schluß einer allgemeinen Unterhaltung mit Fragen und Anregungen wurde vorgeschlagen, sich regelmäßig zu treffen und zwar am 1. Montag eines jeden Monats, beginnend am 7. September, in der Gaststätte Gundlach. Es wäre erfreulich, wenn die Zahl der an diesen Zusammenkünften teilnehmenden Freunde unserer Eisenbahn ständig wachsen würde.

Alfred Gerhardt

RHEIN·MAIN

Geschäftsstelle: Eberhard Moll, 6203 Hochheim (Main), Weinbergstraße 24, Tel. (06146) 5554.

Die im Februar eingerichtete Geschäftsstelle führte am 20. 6. das erste regionale Mitgliedertreffen durch. Bei Kaffee und Kuchen und der großen Hitze angemessenen Getränken sowie einem Selbstbedienungsabendessen wurden die Probleme des Vereins und seiner Bahn diskutiert. Man kam überein, daß die Museums-Eisenbahn vom dortigen Raum aus - abgesehen von der Werbung neuer Mitglieder - am besten durch organisierte Arbeitseinsätze nach Berliner Muster unterstützt werden kann. MB Maurer will in seiner Heimatstadt versuchen, Schulfahrten nach BruVi anzuregen. MB Stadahl beabsichtigt, Modelle unserer Fahrzeuge im Maßstab 1:22,5 (2m) herzustellen und sucht Partner.

Die von der DEV-Werbung zur Verfügung gestellten Filme fanden ungeteilten Beifall. Ein zweites Treffen ist für Anfang September in Aussicht genommen. Auch Nichtmitglieder sind gerne gesehen. Bitte schreiben Sie an die Geschäftsstelle.

Museumsbahnplakate wurden in Mainz Hbf. sowie den OEG-Bahnhöfen Mannheim, Weinheim, Heidelberg und Schriesheim ausgehändigt. MB Moll konnte wieder bei der OEG allerhand Loseisen, wovon an anderer Stelle zu lesen ist.

MITTELWESER

Geschäftsstelle: Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienburg/Weser, Warthestr. 21, Tel. (05021) 4650.

Zum Treffen am 24. 6. waren sieben Personen, davon fünf Mitglieder, erschienen. Ein von der Geschäftsstelle Hannover ausgeliehener Film zeigte die Museums-Eisenbahn im Frühstadium (aufgenommen 1966/67) und manche Erinnerung wurde wach. Ein anderer Film zeigte die österreichische Lokalbahn von Zell nach Krimml.

Die neuesten Bücher und Zeitschriften der Eisenbahn-Fachpresse waren zu sehen, auch die Modellbahn kam nicht zu kurz. Unter anderem wechselte ein großer Karton mit Modellmaterial den Besitzer. MB Schaefer führte seine BR 50kab in HO vor, die er sehr stilvoll nachgearbeitet hat. Das nächste Treffen ist für den 26. 8. angesetzt.

Die Gruppe Nienburg hat mehrere interne kleine Arbeitseinsätze in BruVi durchgeführt, hauptsächlich zur Freimachung des Lichtraumes im Einschnitt, Gleisbau in Heiligenberg und andere kleinere Arbeiten. Besondere Aktivität zeigt die Gruppe Nienburg beim Plakatieren: In Celle, Verden, Rothenburg, Sulingen, Neustadt a. Rbge. und natürlich Nienburg wurden jeweils durchschnittlich 50 Plakate in Einzelhandelsgeschäften zum Aushang gebracht.

OSTWESTFALEN

Geschäftsstelle: Dipl.-Ing. Ulrich Mailand, 4802 Halle/Westf., Tiefer Weg 19.

Am Sonntag, dem 18. Oktober soll in Herford in der Schule Umlandstraße 16 ein Mitgliedertreffen stattfinden, zu dem alle Mitglieder und andere interessierte Eisenbahnfreunde des Raumes Ostwestfalen/Lippe eingeladen sind. Für Dia- und Filmvorführungen wird gesorgt; Bücher und Zeitschriften und einige interessante Modellfahrzeuge werden zu sehen sein.

MB Werner Briks schleuste bei einem Preisausschreiben des Kaufhauses Klingenthal in Herford drei Jahresfahrkarten für die Museums-Eisenbahn als Zusatzgewinne ein. Die Gewinner sind inzwischen ermittelt und haben der Bahn bereits einen ersten Besuch abgestattet. Für das Frühjahr 71 sind weitere Werbemaßnahmen in Zusammenarbeit mit dem genannten Kaufhaus abgesprochen.

Die Gruppe Herford hat sich im Plakatieren auch ausgezeichnet. Insgesamt wurden über 100 Plakate zum Aushang gebracht.

Mit 3 Dampfloks durch Südwestfalen



Umsetzen in Hechingen Landesbahnhof



Doppeltraktion zwischen Hechingen und Gammertingen (HzL)

Fotos (3): Blaschke

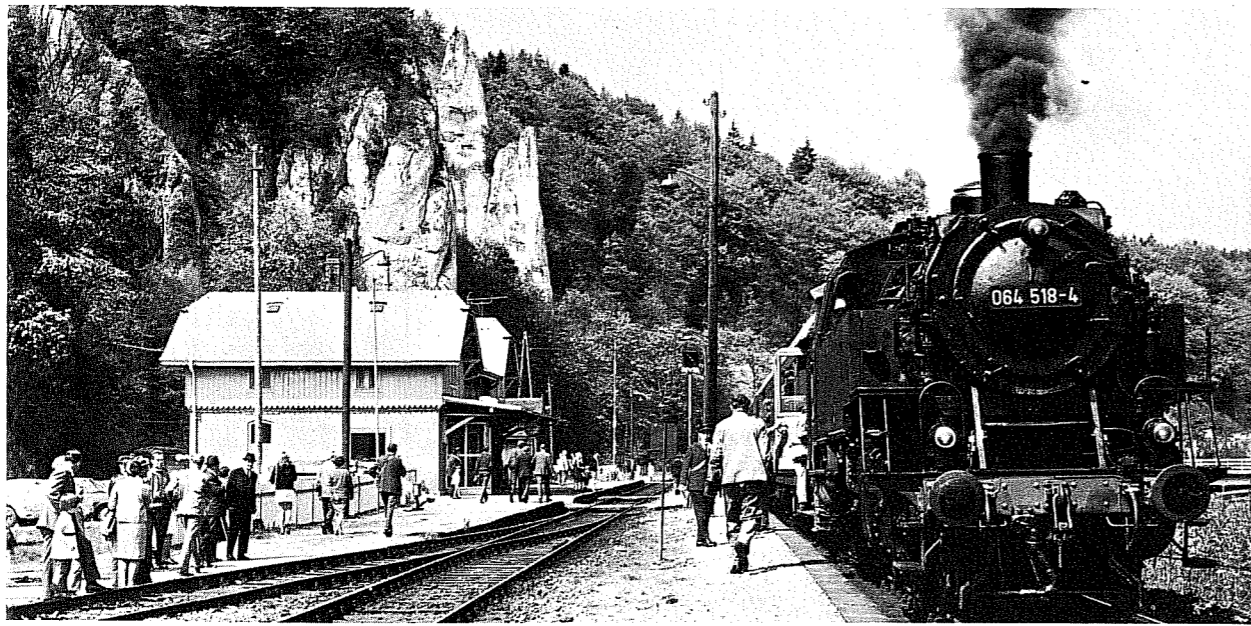
Zu einer interessanten Studienfahrt durch Südwestfalen hatte am 24. 5. 70 der DEV zusammen mit der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) eingeladen.

Die Fahrt ging zunächst auf der DB-Strecke nach Hechingen. Dort wurde der Zug, bestehend aus vier Eilzugwagen der Gruppe 36, einem zweiachsigen Packwagen und der Lok 064 518-4 geteilt und unter Mithilfe der Lok 16 der Hohenzollerischen Landesbahn über die Spitzkehre zum Landesbahnhof überstellt. Auf dem nun folgenden Streckenabschnitt bis Gammertingen, der enge Krümmungen und starke Steigungen aufweist, konnte die „16“ ein letztes Mal ihre Leistungsfähigkeit beweisen - drei Tage später war die Kesseluntersuchungsfrist abgelaufen.

Die kurze Pause in Gammertingen wurde zur Besichtigung des Bahnbetriebswerkes und der interessanten Fahrzeuge genutzt. Den letzten Teil der HzL-Strecke mit vielen unbeschränkten Bahnübergängen legte die 64 dann allein zurück, bis sie in Sigmaringendorf

wieder DB-Gleise erreichte. Weiter ging es in zügiger Fahrt durch das landschaftlich so reizvolle Donautal. Ein Höhepunkt war der Fotohalt in Inzigkofen; die gleich hinter dem Bahnhofsgebäude aufsteigenden Felswände boten ein einzigartiges Motiv. Über Tuttlingen und die obere Gäubahn wurde Rottweil erreicht. Das Bw mit seinem Fachwerkklokschuppen, die davor aufgestellten Maschinen und die mittelalterliche Stadtsilhouette im Hintergrund faszinierten die Eisenbahnfreunde: Besondere Beachtung schenkte man auch der T 18 (BR 078), die auf der nun folgenden Strecke den Vorspanndienst übernahm.

Mit vereinten Kräften ging es über die topographisch schwierige Nebenbahn nach Balingen. Wegen des großen Unterhaltungsaufwandes für die zahlreichen Kunstbauten droht dieser Linie in absehbarer Zeit die völlige Stilllegung. Von Balingen aus folgten wir wieder der Hauptstrecke und erreichten nach kurzer Fahrt Tübingen.



Inzugkafen an der Donautalstrecke.



Mit vereinten Kräften bergauf. Foto: Werner

Gasthaus »Zum Dillertal«

Heinr. Bomhoff, Dille a. Bahn. Heiligenberg, Ruf (04252) 780
 Wanderwege durch das Dillertal zum Heiligenberg
 Clubzimmer für Gesellschaften und Tagungen v. 12-150 Pers.
 In südlicher Richtung großer Garten mit fester Kaffeeterrasse.
 Fremdenzimmer, Heizung, fl. warm und kalt Wasser.
 ● Parkplatz - Garagen - Gutbürgerliche Küche ●
 Vogelvolieren - Kleintierzucht (Pony, Esel)

TAPETENHAUS HEINRICH ATENHAHN

3 0 9 4 BRUCHHAUSEN - VILSEN TEL. 2 0 3

NEUE TELEFON-NUMMER (04252) 2 2 0 3

Gästehaus Hagemann

Fernruf (04252) 436

NEU seit 1969

lädt ein zu angenehmen Kur- und Erholungsaufenthalt
 Zimmer und Ausstattung in neuzeitlicher Ausrichtung
 Ruhige Lage am alt-ehrwürdigen Vilser Kirchplatz (Ortsmitte)
 Teeküchen — Duschbad — Elektr. Heizung
 Parkplatz — Garten
 Nähe Schwimmbad, Kurpark und Kurmittelhaus.

Sinalco
 schmeckt
 so saftig
 frisch

Unser
 Fruchtsaftgetränk
 erkennen Sie
 am roten Punkt
 auf jeder Flasche

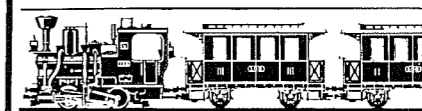


VILSA-BRUNNEN
 Natürliche Bergquelle
 Otto Rodekohl
 3094 Bruchhausen-Vilsen

Joachim Seidel

Modelleisenbahn-Fachgeschäft
 3 Hannover-Wülfel, Fontainestr. 10

L · G · B · Modellbahn Spur 1



PIKO und andere mitteleuropäische Marken

QUICK - Plastic

Röwa-Plastic

Der Spezialist für
 Spur



Flexible
 Gleisjoche und Weichen



Revell Plastics

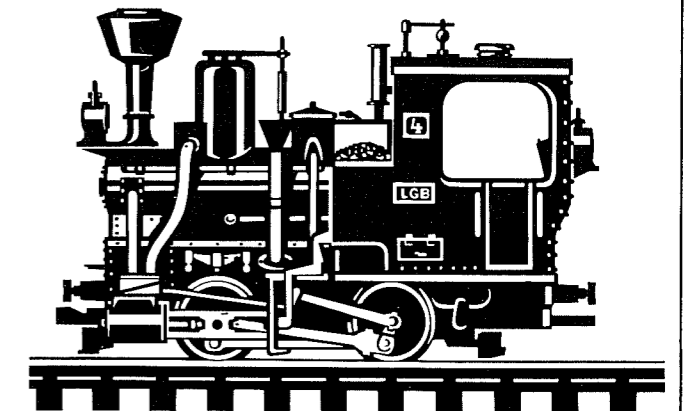
Spez. Reparaturen, Umbauten u. Ersatzteile
 Kleinserien in Spur 0



In Rekordzeit — ein Begriff!



LEHMANN-GROSS-BAHN



DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
 PATENTWERK
 NÜRNBERG

N = Nachtzug

Jetzt kommt sie wieder, die große Attraktion, die es in dieser Form in Deutschland nur beim DEV in Bruchhausen-Vilsen gibt: die Nachtfahrten mit der Museums-Eisenbahn.

Wer einmal die Faszination erlebt hat, wenn sich die Petroleumlampen der rangierenden Lok nähern und wieder entfernen und wenn der Vollmond durch die Funken des Rauchs auf die Plattformen scheint, der wird immer wieder im Herbst nach BruVi kommen.

Wer kann die Stimmung in Heiligenberg beschreiben, wenn kleine Gruppen diskutierend unter der einzigen matten Bahnhofslampe stehen und die Schaffner mit ihren Karbidlampen auf die Fahrkartenblöcke leuchten? Den Sturmlaternen in den Wagen wollen wir nicht allzusehr nachtrauern. Sie mußten wegen der Brandgefahr weichen. Inzwischen aber hat MB Hartmut Brandt in allen Wagen die elektrische Beleuchtung eingebaut, die über Kabel vom Packwagen gespeist wird.

Erstmals finden die Nachtfahrten in diesem Jahr nicht im Anschluß an den regulären Betriebstag statt, sondern am Samstag, d. h. am Abend vorher. Da kann man dann, gut ausgeschlafen, noch einen vollen Betriebstag erleben.

Selbstverständlich führen auch die Nachtzüge den Buffetwagen mit. Das ist ein Erlebnis, daß Sie eigentlich auch Ihrer Familie nicht vor-

Aus den Äußerungen vieler Teilnehmer gewannen wir den Eindruck, daß man nicht nur mit der Ausbeute an Fotos und Tonbandaufnahmen zufrieden war, sondern daß auch einiges über die Erfolge und Planungen des DEV bekannt geworden ist.

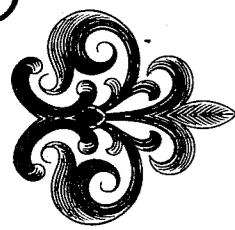
J. K. / O. B.

Für Bestellungen zahlen Sie bitte nur noch auf das Konto

16 17

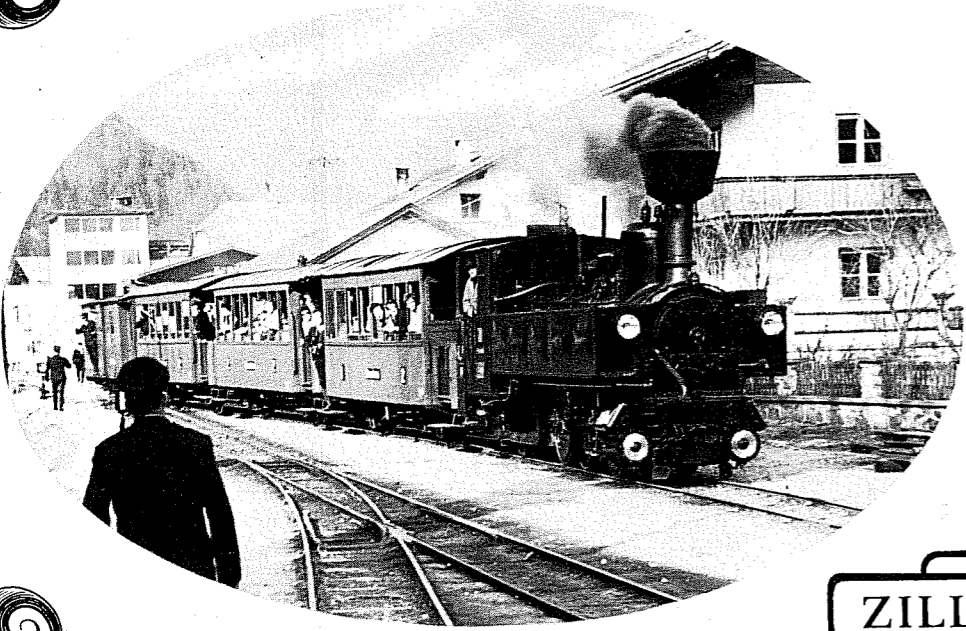
beim PSchA Hamburg ein.

BEITRAGSZAHLUNGEN, SPENDEN USW.
 WEITERHIN AUF DAS PSchKo Hmb 3132 81
 ODER KONTO 655 KREISSPARKASSE VILSEN IN 3094 Bruchhausen-Vilsen.



DAMPF

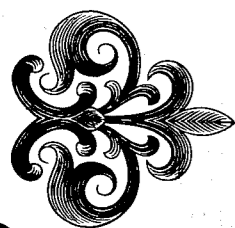
ROMANTIK - FERIENFREUDE



**HOBBY
FÜR ALLE
BEIM
I. WORKSHOP**

ZILLERTALBAHN

A 6200 JENBACH / TYROL



Beteiligen auch

SIE

sich an unserer

BAUSTEINAKTION

ZUR FINANZIERUNG UNSERER FAHRZEUGHALLE

Zeichnung: durch Überweisung von 20 DM auf das Postscheckkonto Hamburg 31 32 81 oder das Konto Nr. 655 bei der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen des Deutschen Eisenbahn-Vereins. Jedermann kann beliebig viele Zertifikate zeichnen.

Rückzahlung: Ab 1972 werden jährlich mindestens 25 % der insgesamt ausgegebenen Zertifikate auf der Jahreshauptversammlung des DEV ausgelost und zur Rückzahlung aufgerufen. Die Inhaber werden schriftlich benachrichtigt. Sechs Monate nach Aufruf verfällt der Rückzahlungsanspruch.

Auflage: Die zur Zeit aufliegende Serie A umfaßt die Nummern 0001 - 1000.

Sonderangebot: 

Wer hätte das gedacht, daß Schaffnerzangen und Taschen so beliebt sind. Kaum war das Sonderangebot im Kurier 20 erschienen, setzte die lebhafteste Nachfrage ein. Doch sind Schaffnertaschen nun mal keine Gegenstände, die man einfach so besorgen kann.

Doch wir hatten und haben Glück: MB Moll konnte weitere Zangen und Taschen von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erhalten, die diese dankenswerterweise speziell zur Förderung der Bausteinaktion spendet. Da heißt es nun aber...

SOFORT ZEICHNEN !

Wer also fünf Bausteine gleichzeitig zeichnet, erhält eine Zange oder Tasche nach seiner Wahl; bei der Zeichnung von neun Bausteinen gibt es beides!

Hier noch einmal die Bedingungen der Ausgabe und Rücknahme unserer Bausteine (Eisenbahn-Zertifikate):

Nennwert 20 DM; auf den Namen lautende Schuldverschreibung