

H 21393 F

DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG
VON SCHIENENFAHRZEUGEN

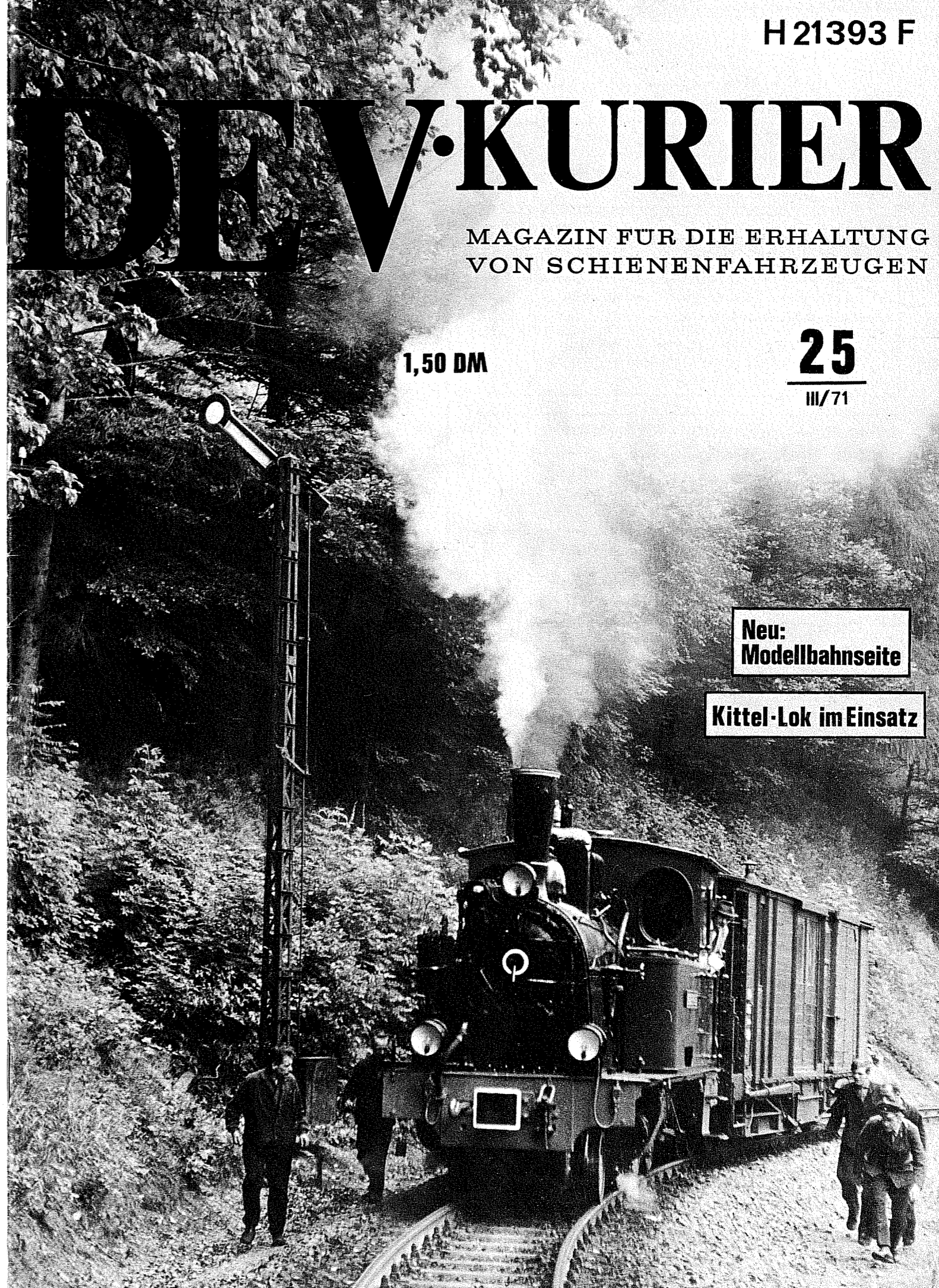
1,50 DM

25

III/71

Neu:
Modellbahnseite

Kittel-Lok im Einsatz



DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON
SCHIENENFAHRZEUGENherausgegeben 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 50Verlag: Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.
DEV-Werbung

STÄNDIGE MITARBEITER:

Hartmut Brandt, Hans-Jürgen Hentzschel, Rüdiger
Johannes, Eberhard Moll, Burkhard Osterseelte,
Otto Straznicky, Ulrich Thiemann, Peter Wei-
nandt.

VERSAND:

Peter Weinandt, 307 Nienburg/W. Raiffeisenstr. 22

BEZUGSBEDINGUNGEN:

Einzelpreis 1,50 (Sonderhefte 5,- DM) und
-,50 DM Versandkosten. Jahresabonnement (4 He-
fte incl. ein Sonderheft) 9,- DM incl. Versandkosten.
Alle Preise incl. 5,5% Mehrwertsteuer. Der DEV-
KURIER erscheint vierteljährlich. Bestellungen auf
dem Zahlkartenabschnitt (Postscheckkonto Ham-
burg 16 17). Für DEV-Mitglieder ist der Bezugs-
preis für den DEV-KURIER mit dem Mitglieds-
beitrag abgegolten.

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.

Satz: Niko Jessen, Hamburg

Druck: J. Hoffmann & Co., Nienburg/W.

DEUTSCHER
EISENBAHN-VEREIN E. V.

3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof

Vorstand: Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, 497
Bad Oeynhausen, Dr.-Braun-Str. 6 (Vorsitzender);
Dipl.-Ing. Ulrich Mailand, Halle/Westf.; Ulf D.
Otto, Berlin; Rudolf Hase, Heessel; Klaus Strauch,
Berlin.

Redaktions- und Anzeigenschluß

für die Nr. 26 ist am 20. 10. 1971

TITELBILD:

Haarnadel-Kurve in der Steinernen Renne. 60m
Radius! Ob die Laufachse entgleist? Kollegen des
BW Wernigerode-Westerntor bei der Probefahrt
unserer Lok SPREEWALD auf der Harzquerbahn.
3 wundervolle Fotopostkarten von dieser Fahrt
erhalten Sie nach wie vor als Anerkennung für eine
Spende von mind. 10,- DM zur Erhaltung der Lo-
komotive.

Foto: Hentzschel

MÜHLENGRUND

Hotel-Restaurant

Gemütliche rustikale Gastlichkeit
ruhige Lage am Wald
moderne Zimmer z. T. mit WC und Bad
Kaffeeterrasse, Liegewiese3 km vom Bhf. Bruchh.-Vilsen in Richtung Bruchmühlen
Tel. (04252) 2177

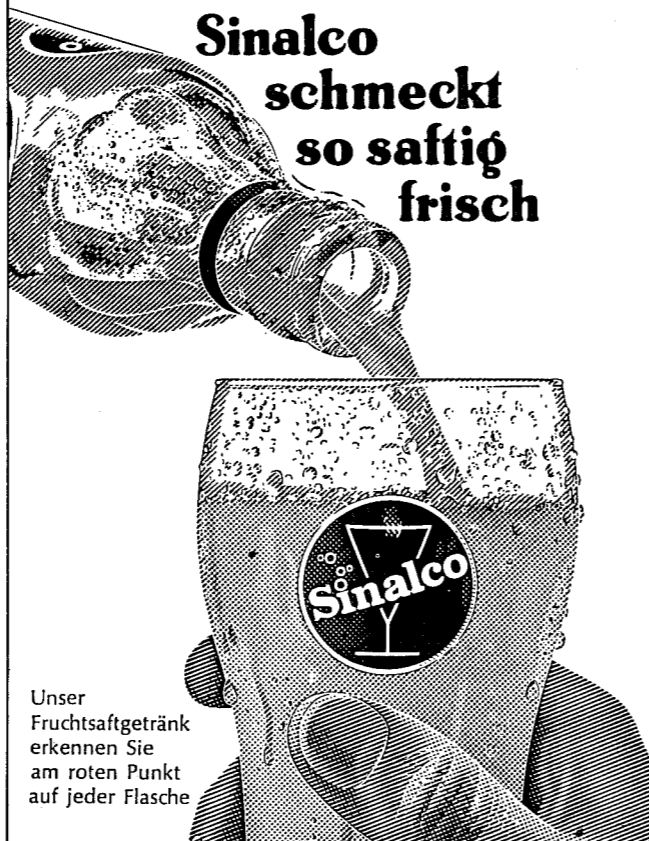
Gasthaus »Zum Dillertal«

Heinr. Bomhoff, Dille a. Bahnh. Heiligenberg, Ruf (04252) 780
Wanderwege durch das Dillertal zum HeiligenbergClubzimmer 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)modisch — preiswert — aktuell
bei uns kaufen Sie gut

ZWEIGNIEDERLASSUNG DER DEBLER KG

BRUCHHAUSEN - VILSEN

DAS FUHRENDE TEXTILHAUS

Sinalco
schmeckt
so saftig
frischUnser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche

VILSA-BRUNNEN

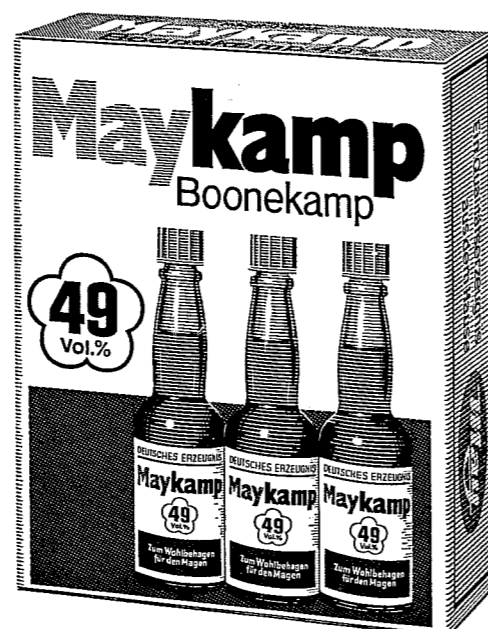
Natürliche Bergquelle
Otto Rodekohr
3094 Bruchhausen-Vilsen

Maykamp

damit Gutes bekömmlicher wird

Ein Qualitätserzeugnis
aus dem Hause

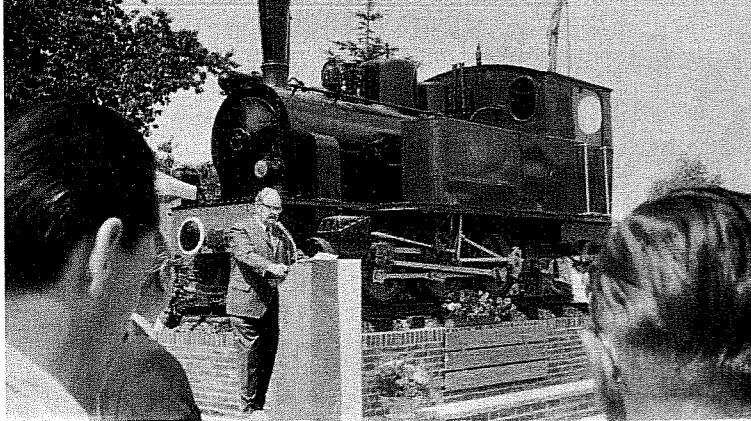
May

Das große Wohlbehagen
zum kleinen Preis

Liebe Leser!

Eisenbahnfreunde sind bekannt als Individua-
listen, und das ist gut so; denn es bewahrt
unser Hobby vor Gleichförmigkeit. Deshalb ist
es nicht verwunderlich, wenn in einer Verei-
nigung von der Größenordnung des DEV zu einer
Frage recht divergierende Meinungen auftreten.Entscheidend ist nun aber, wie diese Ansichten
zu Gehör gebracht werden. Da hat es wenig
Sinn, wie man es in Bruchhausen-Vilsen oft
erlebt, murrenderweise über das Gelände zu
laufen: Die machen ja doch alles nicht so,
wie ich mir das vorstelle.- Es kommt darauf
an, seine Meinung in geeigneter Form „an den
Mann“ zu bringen.Ein Antrag an die Hauptversammlung hilft auch
nicht immer weiter, weil niemand sich wegen
einer Anzahl Detailfragen die ganze Nacht
um die Ohren schlagen will. So fühlt man sich
dann leicht im Vorbringen seines Anliegens
beeinträchtigt.Merkwürdigerweise ist bisher noch kaum jemand
auf den Gedanken gekommen, seine Ansicht der
Mitgliedschaft in Form eines Leserbriefes an
den DEV-KURIER kundzutun. Das ist umso er-
staunlicher, als sich ein Vereinsorgan ja
quasi von selbst dafür anbietet. Natürlich
kann man es nicht allen recht machen, doch
wer von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch
macht, kann sich über die Nichtbeachtung
seiner Auffassung nicht beklagen.Die Redaktion wird keinen Brief allein deshalb
unter den Tisch fallen lassen, weil die darin
vertretene Meinung etwa von der des Vorstandes
abweicht.Hoffen wir also, daß in Zukunft weniger ge-
meckert und mehr öffentlich konstruktiv
kritisiert wird.

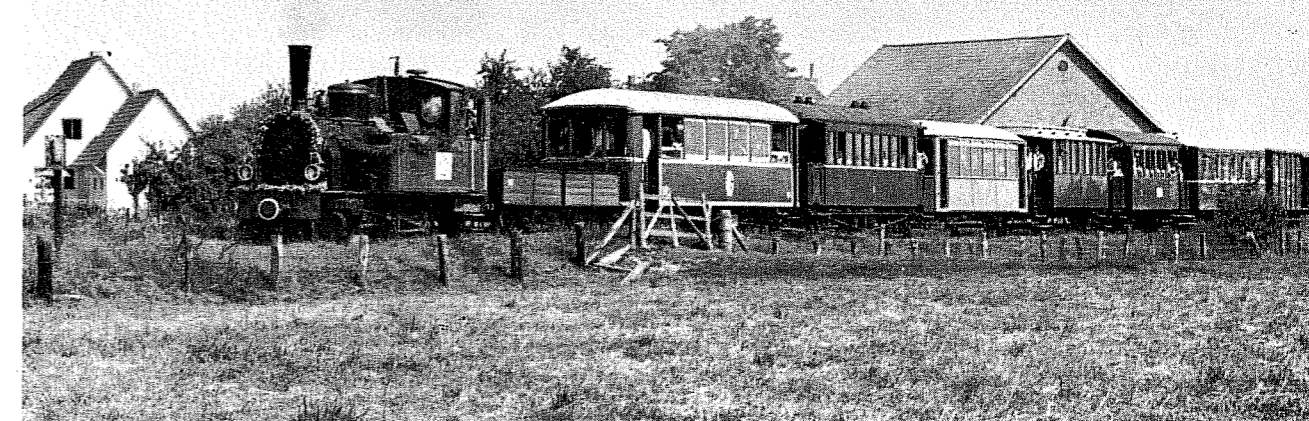
Ihr



Bürgermeister Assling spricht. Foto: OOK



DEV-Vors. Hentzschel ehrt verdiente Eisenbahner. Foto: OOK



Jubiläums-PmG mit 8 Wagen! Foto: Kunst

5 JAHRE MUSEUMS-EISENBAHN

5 Jahre sind eigentlich gar nicht so lange Zeit für eine Eisenbahn. Doch wer hatte am 2. Juli 1966, als der von Harald Kindermann organisierte erste Museumszug in Deutschland von Bruchhausen-Vilsen abfuhr, zu hoffen gewagt, daß man nach 5 Jahren überhaupt noch fahren würde. Pessimisten hat es genug gegeben. Doch was der DEV am 5. Jahrestag der Eröffnung seiner Museums-Eisenbahn seinen Mitgliedern und der Öffentlichkeit zu bieten vermochte, war sicher wert, gefeiert zu werden.

In einem umfangreichen Festprogramm wurde dem Publikum sowie Presse und Fernsehen ein anschauliches und eindrucksvolles Bild der Leistungsfähigkeit und Attraktivität unserer Vereinigung geboten. Die festlich geschmückte Lok HOYA zog erstmals einen aus 8 Wagen bestehenden PmG. Vor dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen konnte in einer ansprechend umrahmten Feierstunde das Denkmal mit der Lokomotive BRUCHHAUSEN eingeweiht werden. Diese Lok hat in den ersten beiden Jahren unsere Museumszüge gezogen. In seiner Ansprache würdigte Bürgermeister Assling die Pionierleistung des DEV und ließ das große Interesse und den Hilfswillen des Fleckens Bruchhausen-Vilsen erkennen.

Hauptattraktion des Tages waren jedoch die gerade noch rechtzeitig auf Tiefladewagen der Bundes- bzw. Reichsbahn eingetroffenen Lokomotiven 3 und 23. Beide konnten vor dem Festtag nicht mehr abgeladen werden und mußten daher ihre unter dem Pfeifen aller übrigen Triebfahrzeuge auf die Namen PLETTENBERG sowie SPREEWALD erfolgten Taufakte in verladenem Zustand über sich ergehen lassen. Sicherlich kann man es als ein besonders günstiges Vorzeichen werten, daß im Falle der SPREEWALD die Gattin unseres amtl. Kesselprüfers, Frau Topf, die Sektflasche am Triebwerk zum Zerschellen brachte.

In seiner anlässlich der Loktaufe gehaltenen Festrede ließ DEV-Vorsitzender Hentzschel zunächst noch einmal die bewegte Entwicklungsgeschichte der Museums-Eisenbahn wach werden. Anschließend gab er Erläuterungen zu den neu in Bruchhausen-Vilsen eingetroffenen Lokomotiven, wobei die mit großer Begeisterung und viel Liebe in Wernigerode vorgenommene Aufarbeitung der SPREEWALD eine besonders ausführliche Würdigung erfuhr.

Zusätzliche Anziehungspunkte für die anwesenden Eisenbahnfreunde waren der Normalspurzug mit unserer Kittel-Lok, die finstere Qualmwolken in den strahlend blauen Sommerhimmel stieß, die Aufstellung eines kompletten und echten KAE-Zuges sowie die Rangierbewegungen mit der HOYA und der äußerlich auf Hochglanz gebrachten KAE 15. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß neben dieser Parade von 5 Dampflokomotiven unser Wismarer Schienenbus bei zwei planmäßigen Fahrten viel Beachtung fand. Ebenso wurde von den Sonderfahrten mit der Motordraisine reger Gebrauch gemacht.

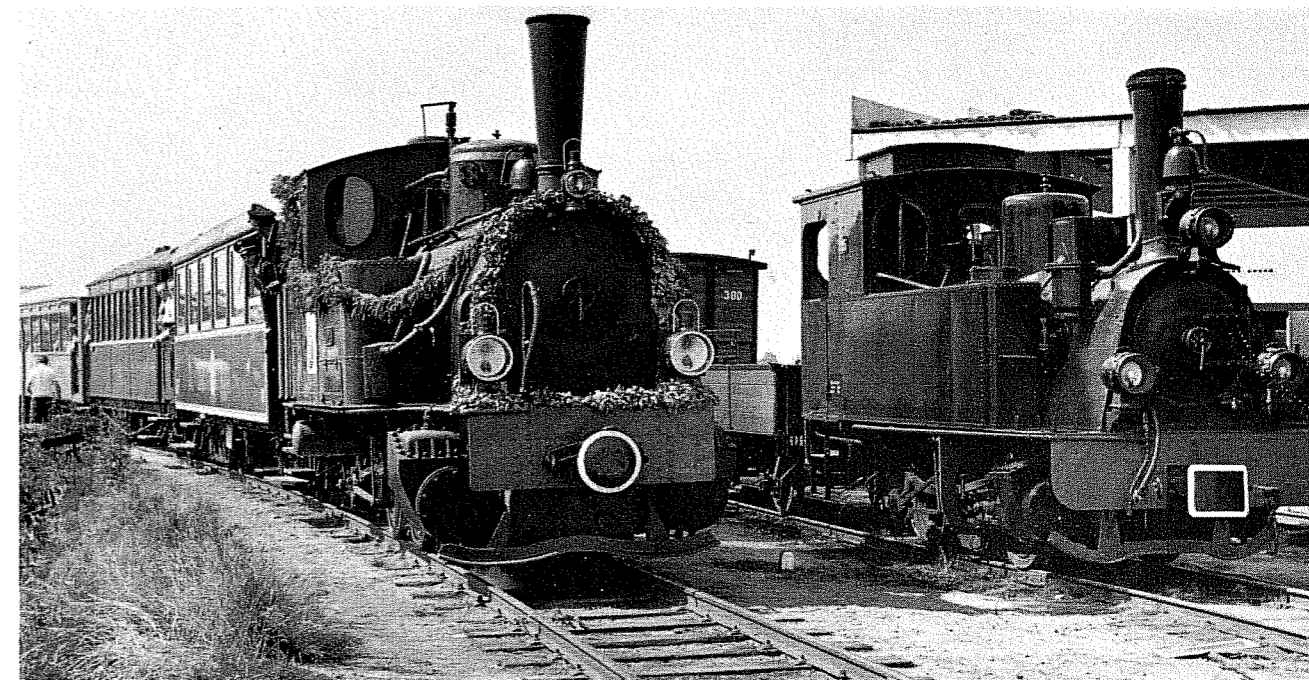
Wenn die Aufwärtsentwicklung unserer Museums-Eisenbahn auch in den kommenden 5 Jahren so anhält, werden wir danach eine weit und breit einmalige Sehenswürdigkeit von größtem kulturgeschichtlichen Wert geschaffen und im Fortbestand gesichert haben.

Ook.

Allzeit gute Fahrt! Taufe der SPREEWALD. Foto: Kunst



Fahrgastansturm in Bruchhausen-Vilsen. Foto: Kunst



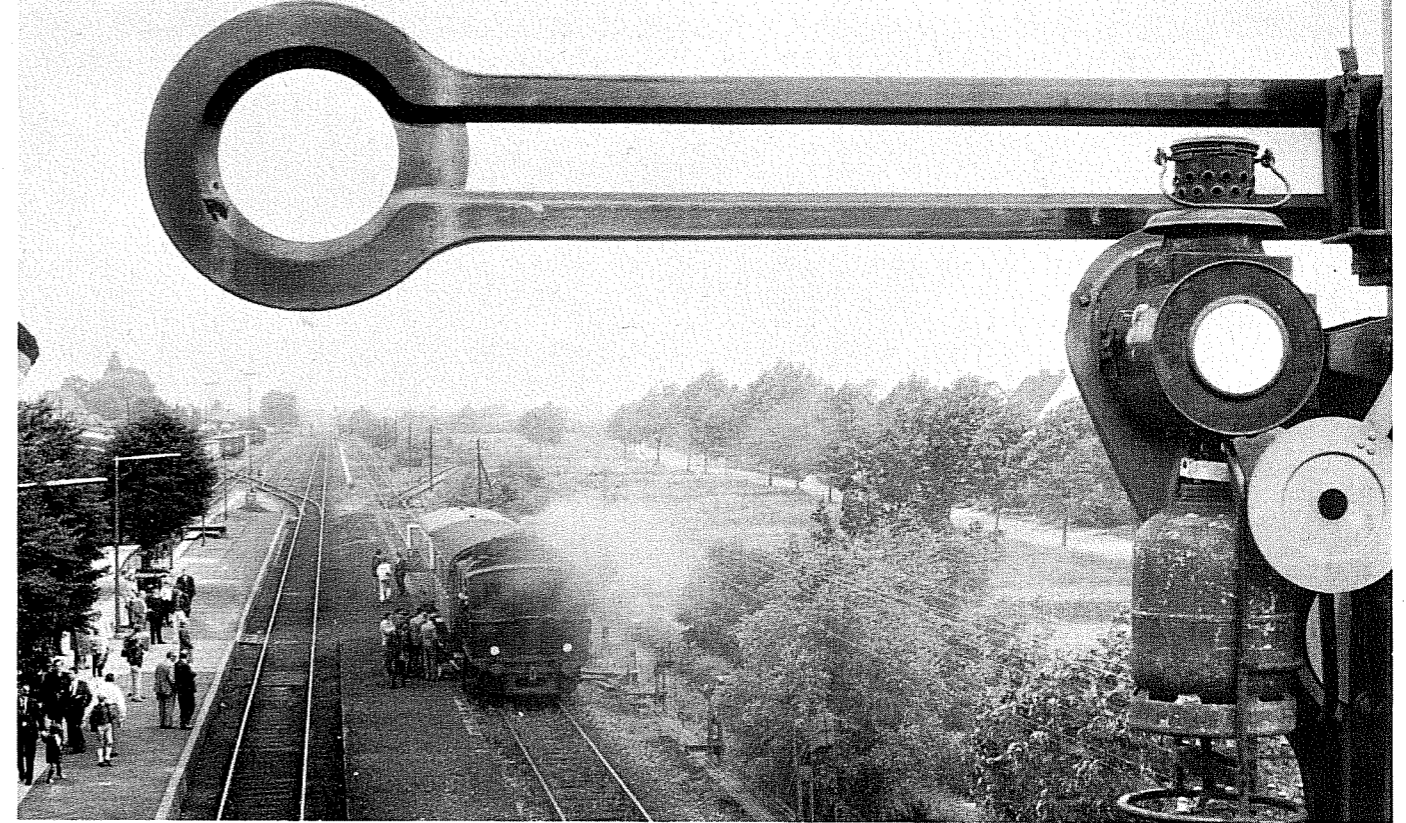


Für 3 Jahre zugelassen! Die Jungfernfahrt der SPREEWALD auf der Museums-Eisenbahn. Foto: OOK

Mit der „Kittel“ nach BruVi



Zum Wassernehmen in den Lokschuppen in Pr. Oldendorf. Foto: Hentzschel



HpO in Lübbecke. Foto: OOK

Plötzlich, zu plötzlich, um noch die gesamte Mitgliedschaft informieren zu können, hatte die zuständige BD die Überführung der Kittel-Lok von Osnabrück nach Bruchhausen-Vilsen auf den 17.6. angesetzt. Früh um 4 Uhr begann für das Personal, das die Maschine seit 42 Jahren gefahren hatte, der große Tag. Zunächst ging es in Leerfahrt über den interessanten Gebirgsabschnitt der Strecke 218 (siehe Bildbericht in DEV-K 21) nach Bohmte, wo bereits eine größere Zahl Eisenbahnfreunde neben dem bereitgestellten Wagen Nr. 8 der Wittlager Kreisbahn wartete. Über die für den Personenverkehr stillgelegte Wittlager Kreisbahn rollte der denkwürdige Zug nach Preußisch Oldendorf, wo der von Bodenwerder herangebrachte „Alte Dessauer“ des DEV beige stellt wurde. Nach dem Wasserfassen ging es weiter nach Lübbecke und über die Mindener Kreisbahn nach Minden Oberstadt.

Die Steilrampe hinunter nach Minden Stadt mußte die Lok allerdings wegen des nur handgebremsten Wagenzuges solo fahren, um erneut Wasser zu nehmen.

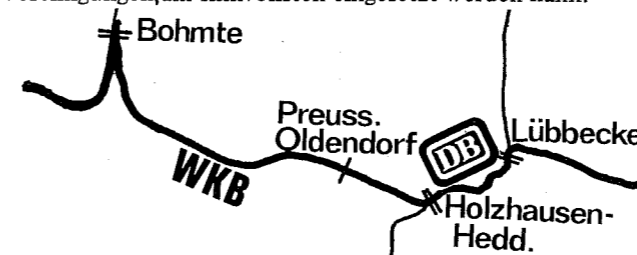
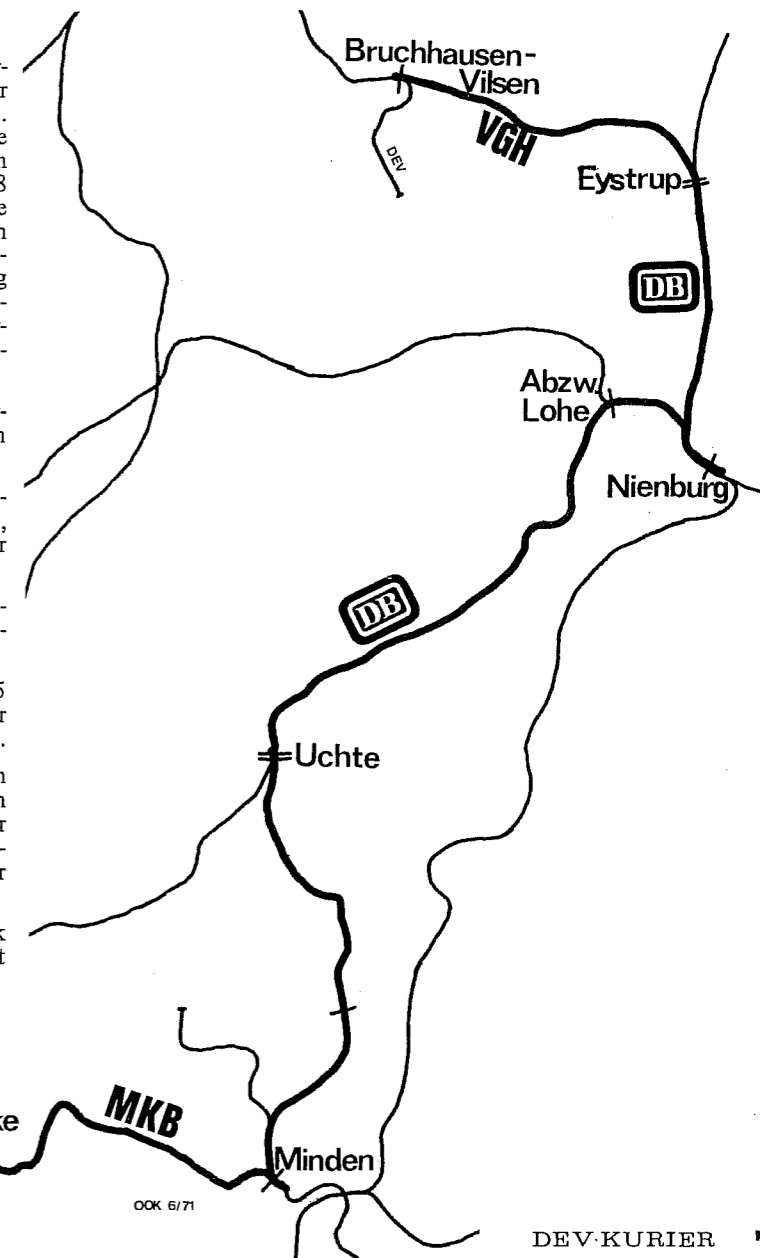
Auf der anschließenden Strecke nach Uchte gab es reichliche Foto-beute für die mit dem Wagen parallel fahrenden Eisenbahnfreunde, von denen nur ganz wenige vergessen hatten, die Durchführung der Fahrt durch den Kauf einer Fahrkarte zu unterstützen.

Der nun folgende DB-Abschnitt nach Nienburg ist für den Personenverkehr schon seit mehreren Jahren, auf einem kurzen Abschnitt sogar auch für den Güterverkehr, außer Betrieb.

Ausschlacken und noch einmal Wasser, dann auf der Strecke 215 nach Eystrup, wo zum Leidwesen aller Teilnehmer eine V36 der VGH die Zugspitze übernahm. Die Aufsichtsbehörde wollte es so.

Nicht ganz ohne Verspätung fand der triumphale Empfang in Bruchhausen-Vilsen statt. Dampflok HOYA entbot einen langen Pfeifgruß, als die neue Kollegin in den Bahnhof rollte. Leider war das Büchsenlicht schon fast zu schwach für Aufnahmen der interessanten Momente, als die beiden Dampflok mehrfach aneinander vorbeifuhren.

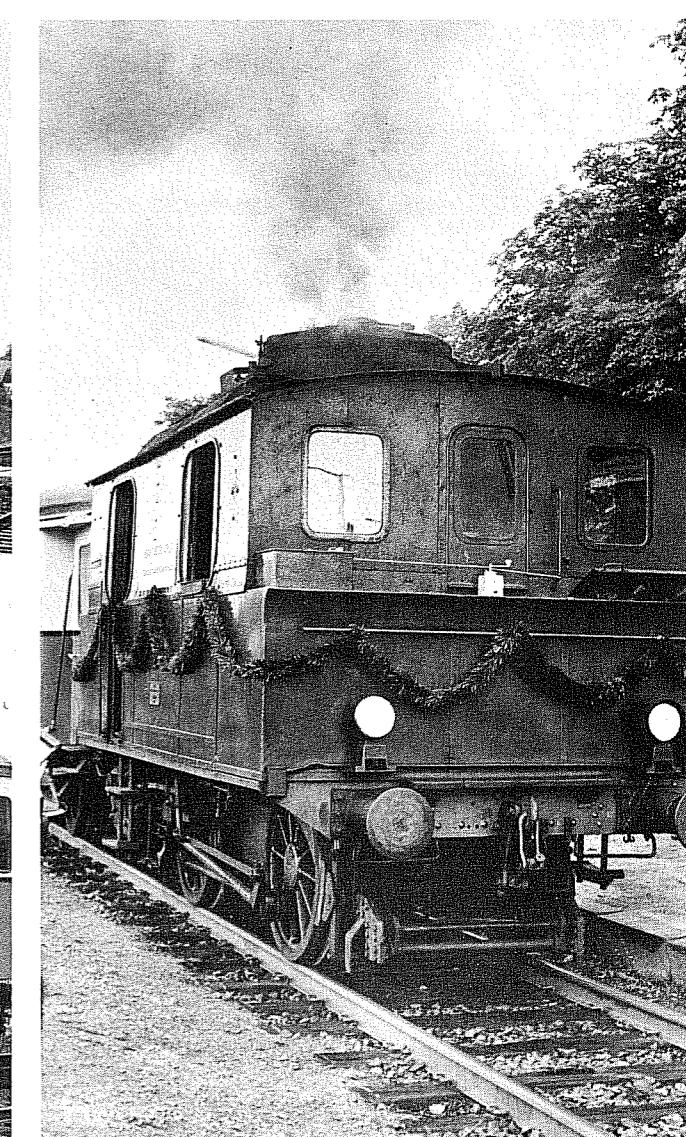
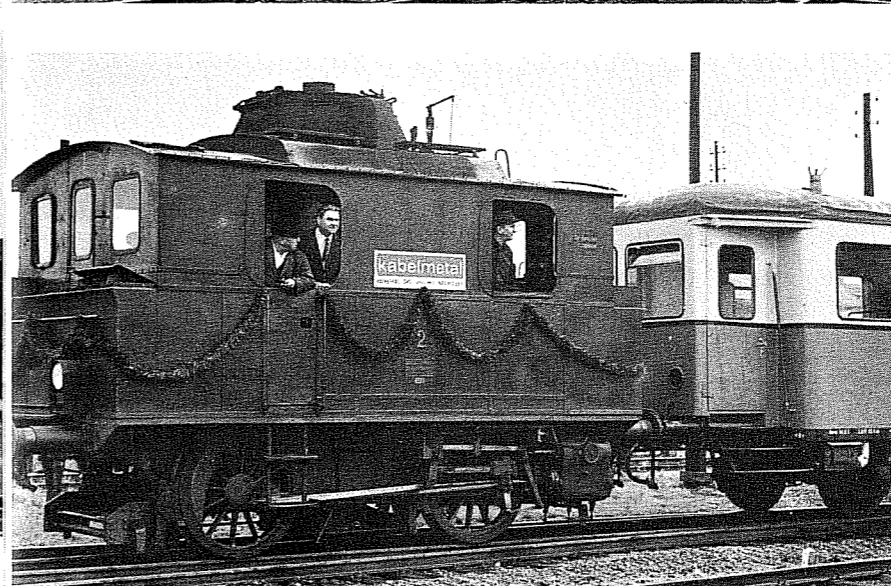
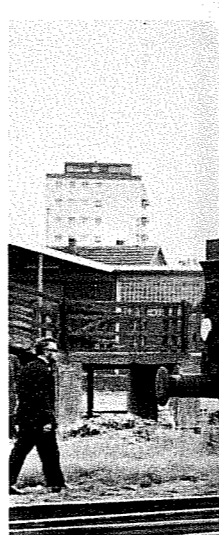
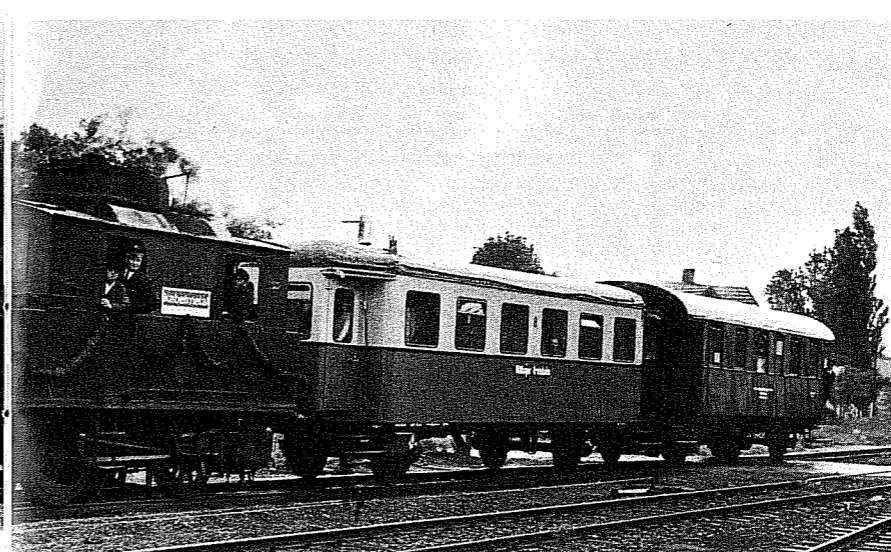
Zur Zeit werden noch Überlegungen angestellt, wie die Kittel-Lok bis zum Ablauf der Kesselfrist, eventuell in Zusammenarbeit mit anderen Vereinigungen, am sinnvollsten eingesetzt werden kann.



OOK 6/71



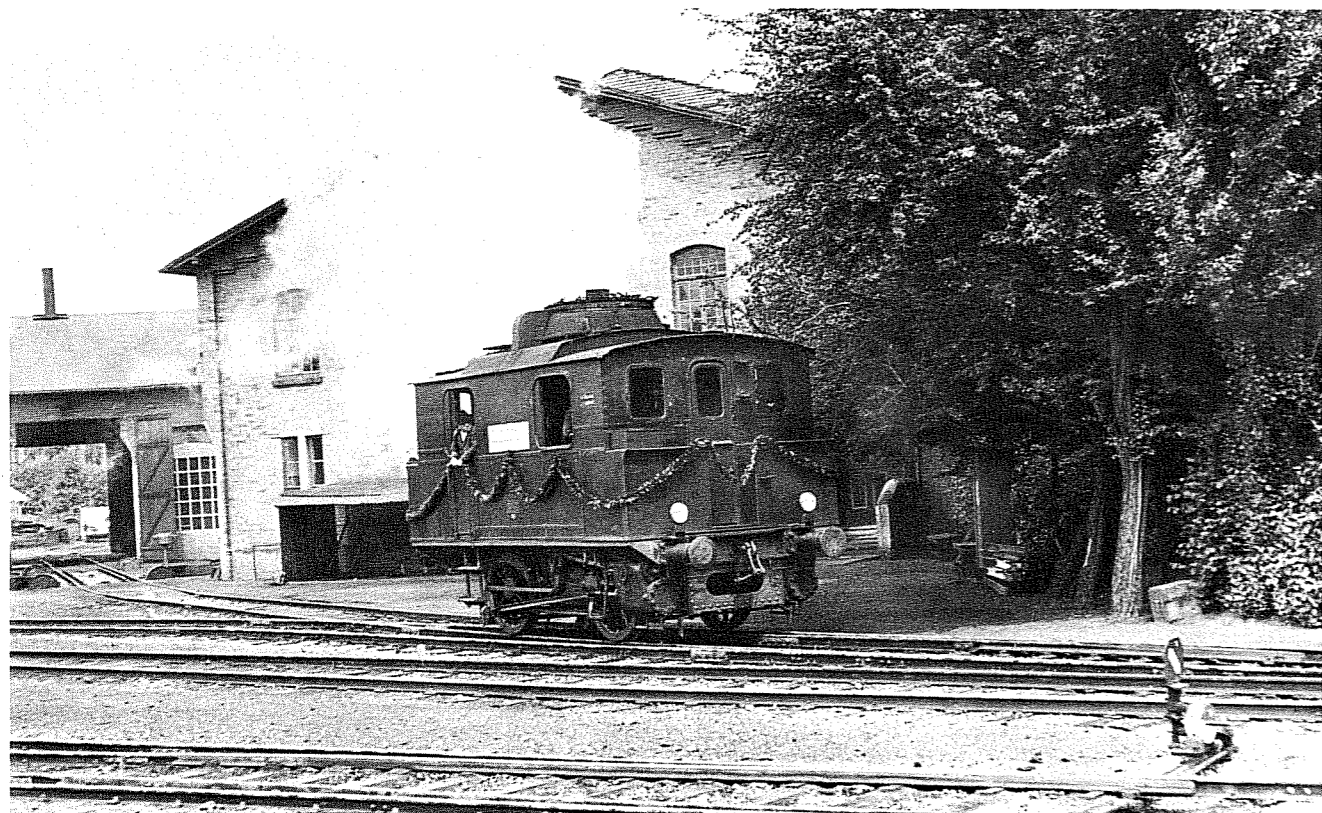
Auf der MKB nach Minden. Foto: Hentzschel



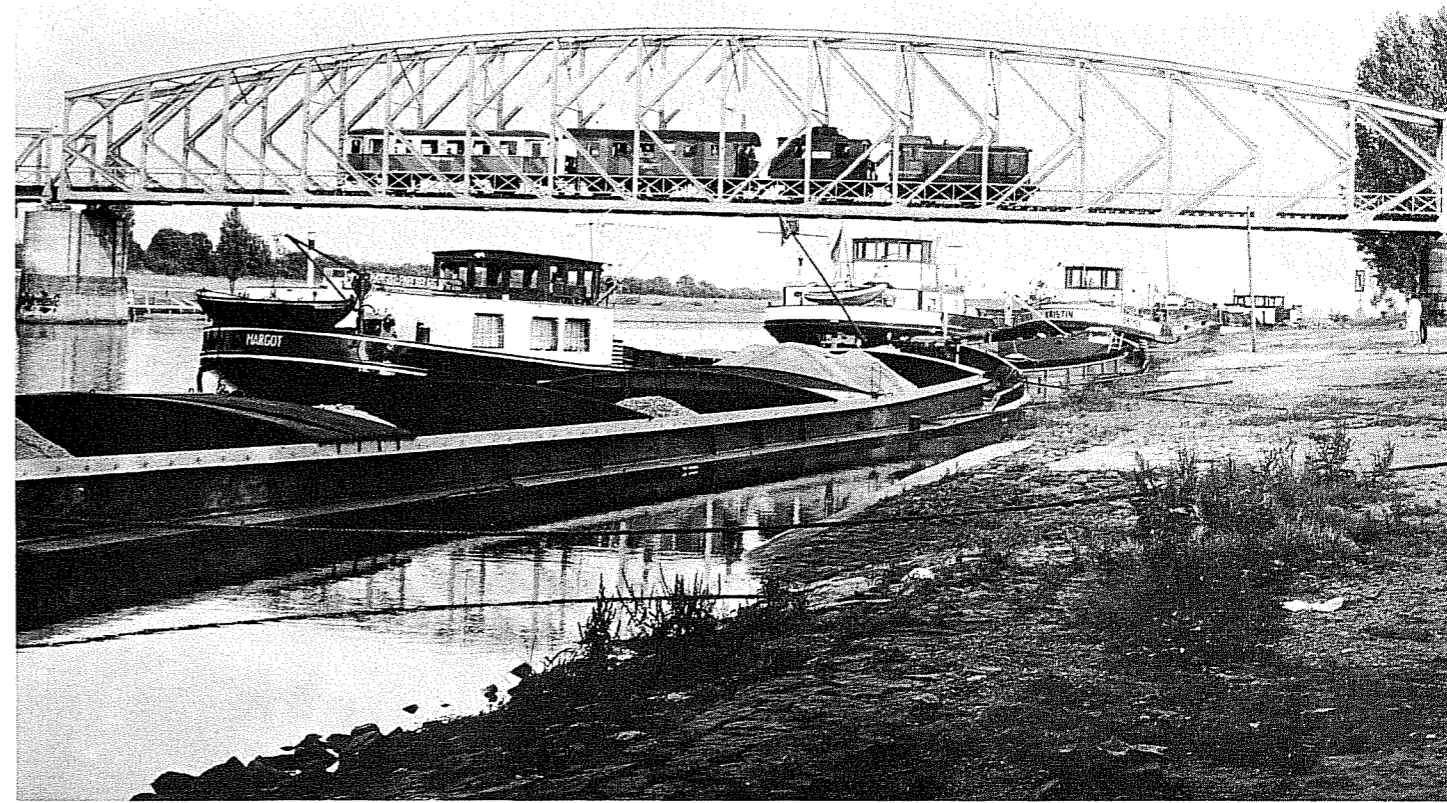
Umsetzen in Uchte. Aufnahmen: Beckmann

Mit der „Kittel“ nach BruVi (Forts. von S. 7)

Solo im BW Minden-Stad. Foto: Hentzschel



Weserüberquerung bei Hoya. Foto: OOK



Verehrte Mitglieder und Freunde!

Obwohl viele bis zuletzt nicht daran glauben wollten, hat sich wieder einmal ein Wunschtraum erfüllt, denn die inzwischen den Namen SPREEWALD tragende ehemalige Reichsbahn-Lokomotive 99 56 33. (früher Pirkallener Kreisbahn Nr. 23) gehört seit dem 4. Juli zum betriebsfähigen Fahrzeugpark unserer Museums-Eisenbahn. Doch solche Erfolge stellen sich nicht von selbst ein, sondern sind das Ergebnis langer im vorliegenden Falle sogar sehr langer Bemühungen. Außerdem kommt es stets auf die Bereitschaft aller Beteiligten an, mit anfangs unlösbar erscheinenden Problemen fertigzuwerden, aber gerade an dieser Bereitschaft hat es dieses Mal wahrlich nicht gefehlt.

Wie hätte ohne die uns von allen Seiten zuteil gewordene Unterstützung die Ende April erfolgte Überführung der Maschine von ihrem damaligen Standort in Straupitz verwirklicht werden sollen, nachdem es bis zu den etwa 20 km davon entfernt verlaufenden Hauptbahnstrecken keine Gleisverbindung mehr gab? Wo sonst, als im Bahnbetriebswerk Wernigerode-Westerntor wäre man wohl bereit gewesen, das Risiko einer betriebsfähigen Aufarbeitung einzugehen, ohne den inneren Zustand des Kessels richtig zu kennen, und das in der selbst Fachleuten unwahrscheinlich erscheinenden kurzen Zeit von nur zwei Monaten? Ebenso ergab sich der mit minutiöser Pünktlichkeit von Wernigerode nach Bruchhausen-Vilsen verlaufene Transport nicht ganz von ungefähr. Deshalb sei nochmals jedem einzelnen aufs herzlichste gedankt, der an dem gelungenen Vorhaben mitgewirkt hat.

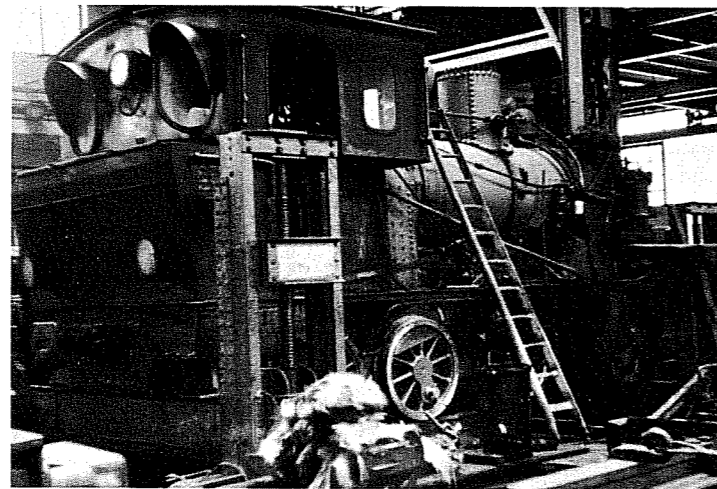
Großzügige Hilfe verlangt allerdings neben Anerkennung, daß man sich ihrer würdig erweist. Letzteres ist nun die Aufgabe sämtlicher DEV-Mitglieder, indem Ihnen die Verpflichtung obliegt, der Spreewaldlok in Bruchhausen-Vilsen eine gesicherte Zukunft zu schaffen. Bleibt das hierfür notwendige Engagement nicht aus, so wird eines Tages auch Deutschlands letzte Mallet Lokomotive, nämlich die für den DEV reservierte jetzige 99 59 06 der Selketalbahn, auf unserer Museums-Eisenbahn dampfen. Die Weichen sind dafür gestellt, die endgültige Entscheidung liegt jedoch bei Ihnen! Entscheiden Sie am besten schnell, und zwar durch die Überweisung einer Lokspende oder durch Ihre Anmeldung zum nächsten Meeting.

Für Ihre Hilfe im voraus besten Dank, und vielen Dank allen denen, die infolge unserer vorangegangenen Aufrufe bereits mit Sach- oder Geldspenden bzw. auf andere Weise tatkräftig geholfen haben.

Ihr DEV-Vorstand

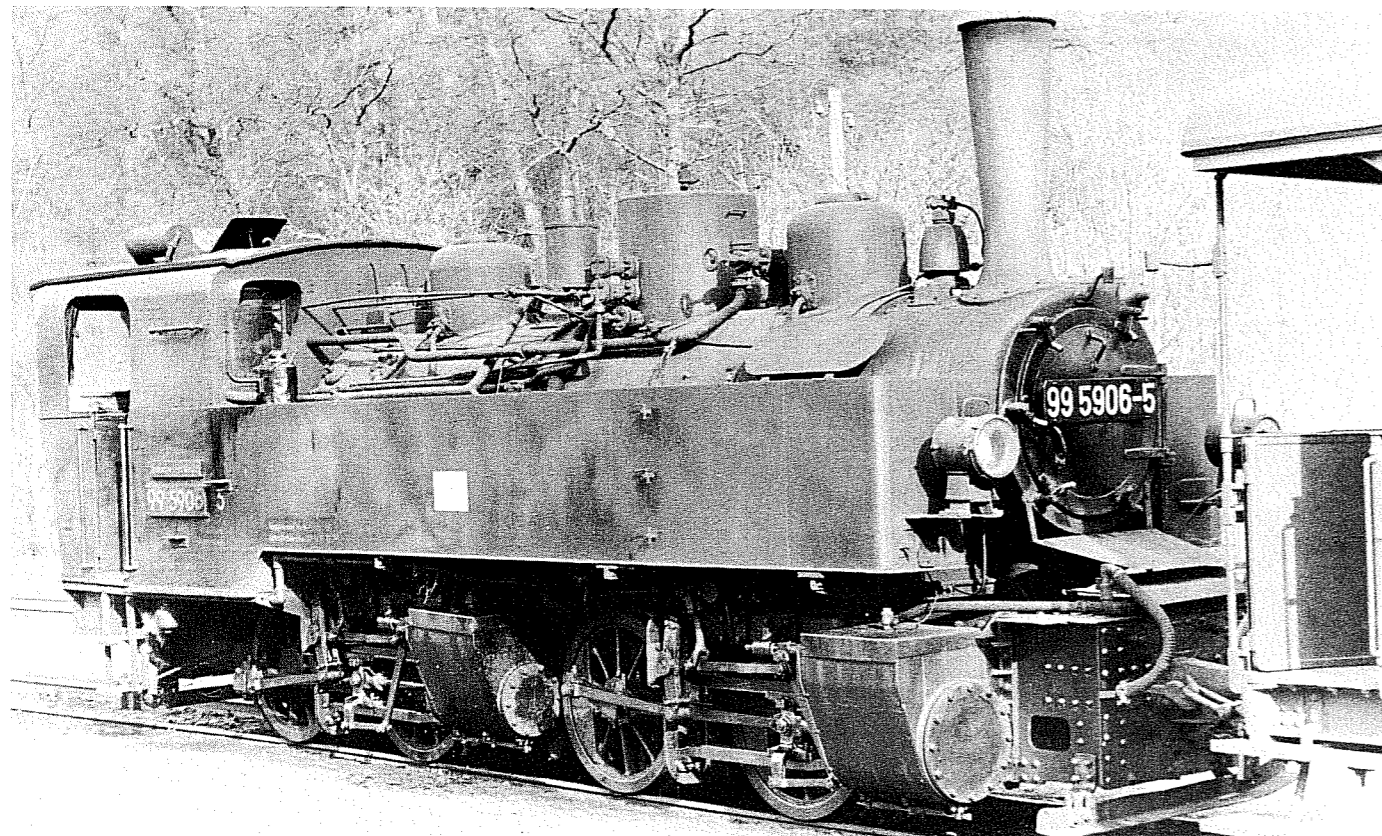


Dieses Zeichen bürgt für Qualität!



Gründliche Arbeit. Foto: BW Wernigerode-Westerntor

Ein Prachtstück, nicht wahr? Für den DEV fest reserviert! Foto: Hentzschel



EF Beckum-Neubeckum geschlossen dem DEV beigetreten

In einer außerordentlichen Mitgliederversammlung wurde von den Eisenbahnfreunden Beckum-Neubeckum der bedeutsame Beschluß gefaßt, sich unter Auflösung ihres Vereins als zukünftige Regionalgruppe „Münsterland“ dem DEV anzuschließen. Durch Erwerb und teilweise Aufarbeitung eines eigenen Fahrzeugs haben diese Eisenbahnfreunde, die in ihren Reihen auch einige Berufseisenbahner haben, gezeigt, daß Sie sich auf die für den DEV typischen Arbeitsweise wohl verstehen.

Es ist besonders erfreulich, daß die Beckumer Freunde sich entschlossen haben, Ihre Kräfte lieber in den Dienst der großen gemeinsamen Sache zu stellen. Für den DEV ergibt sich außer der zu erwartenden sachlich-fachlichen Hilfe eine bessere Voraussetzung für die Öffentlichkeitsarbeit im Münsterländer Raum. Wir freuen uns über diesen Schritt und heißen die neuen Mitglieder herzlich willkommen.

IV. Meeting: 13. - 17. Oktober 1971 in BruVi
Anmeldeformular in der Beilage

DEV-Stand auf der Weser-Ems-Ausstellung in Aurich

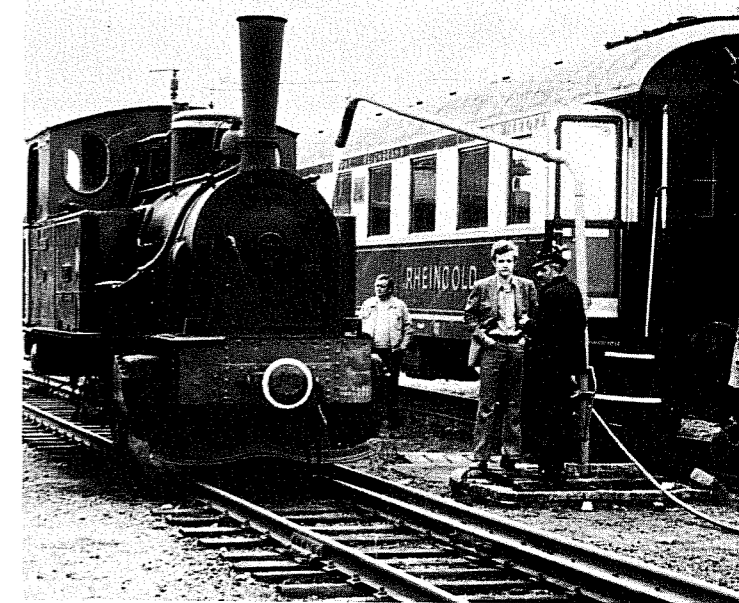
Nach dem erfolgreichen Auftritt auf der Tourismusbörse in Berlin war der DEV Anfang Juni nun auch mit einem kleinen Stand auf der Weser-Ems Ausstellung in Aurich vertreten. Neben Prospekt- und Dekorationsmaterial über die Museums-Eisenbahn waren es vor allen Dingen die aufgebaute Lehmannsbahn und der stündlich vorgeführte Museumsbahn-Kurzfilm, welche die Aufmerksamkeit des Publikums erregten. Als Werbegeschenke hatte der DEV je eine Jahresfreifahrkarte für den 50.000., den 100.000. und den 135.000. Besucher zur Verfügung gestellt. Ermöglicht wurde der Stand des DEV neben kleineren Zuwendungen aus Mitgliedskreisen in erster Linie durch Unterstützung der Firma Lehmann, Herstellerin der bekannten LGB. Leider konnte in diesem Falle nicht wie in Berlin auf eine festgefügte Regionalgruppe zurückgegriffen werden, so daß die ganze Last der Arbeit auf den Schultern von MB Röseler ruhte.

Es wäre wünschenswert, wenn sich wenigstens im Nachhinein im Ostfriesischen Raum eine stärkere Mitgliedergruppe bilden würde.



MB Röseler am DEV-Stand

RHEINGOLD in BruVi



Lebendige Eisenbahngeschichte! Foto: Steiner

Kölner Eisenbahn-Club, Freundeskreis Eisenbahn Köln und die Geschäftsstelle Rheinland des DEV veranstalteten am 19./20.6. gemeinsam unter Federführung des KEC eins der interessantesten Zusammentreffen der Eisenbahngeschichte in der Saison 71: ein vom Freundeskreis Eisenbahn äußerlich in den Ursprungszustand zurückversetzter Wagen des Vorkriegs-Rheingold und der Museumszug des DEV mit Fahrzeugen der Baujahre 1889 bis 1927. Daß trotz großangelegter Werbung der drei Vereinigungen kaum ein Drittel der verfügbaren Plätze verkauft wurde, kann nur dadurch erklärt werden, daß die meisten Eisenbahnfreunde lieber den ganz einmaligen und endgültigen Abschiedsfahrten nachjagen und für die betriebsfähige Erhaltung von Fahrzeugen relativ wenig übrighaben. Es war trotzdem ein Erlebnis! Planmäßiger D-Zug bis Syke mit 103 + 110 als Vorspann. In Syke Übergabe mit Köf, dann mit VGH-V 36 nach BruVi, wo außer dem Museumszug mit der HOYA auch die Kittel-Lok besichtigt werden konnte. Wismarer Schienenbus leider kaputt, dafür „Ersatz“ durch Dampflok + 1 Wagen!

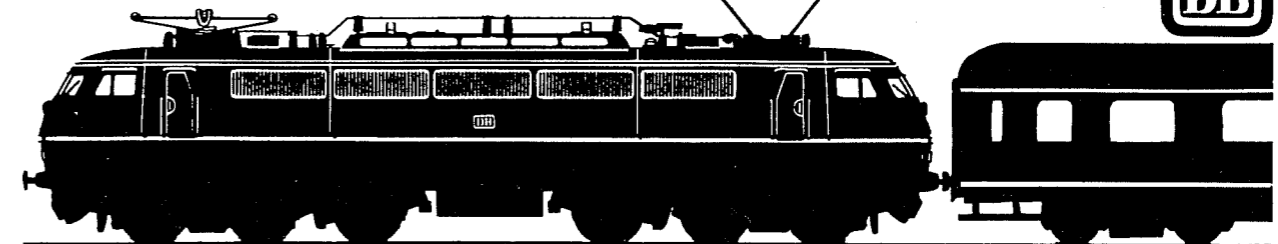
Für Bestellungen zahlen Sie bitte nur noch auf das Konto

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.

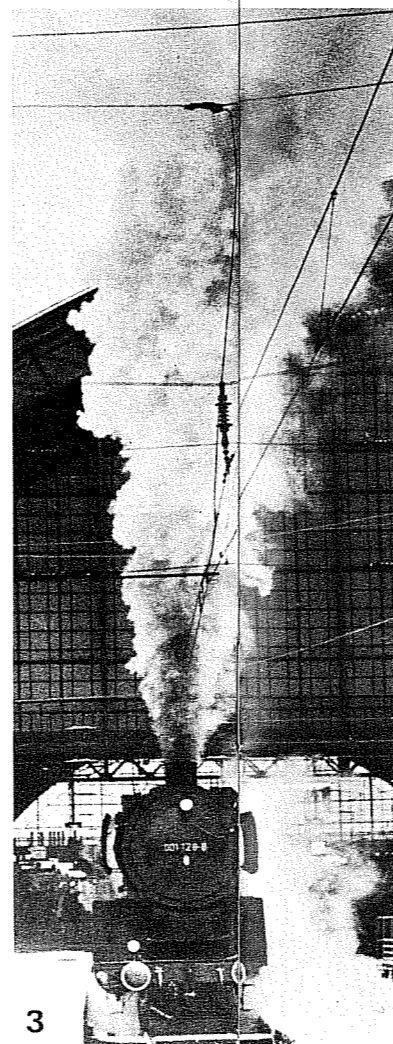
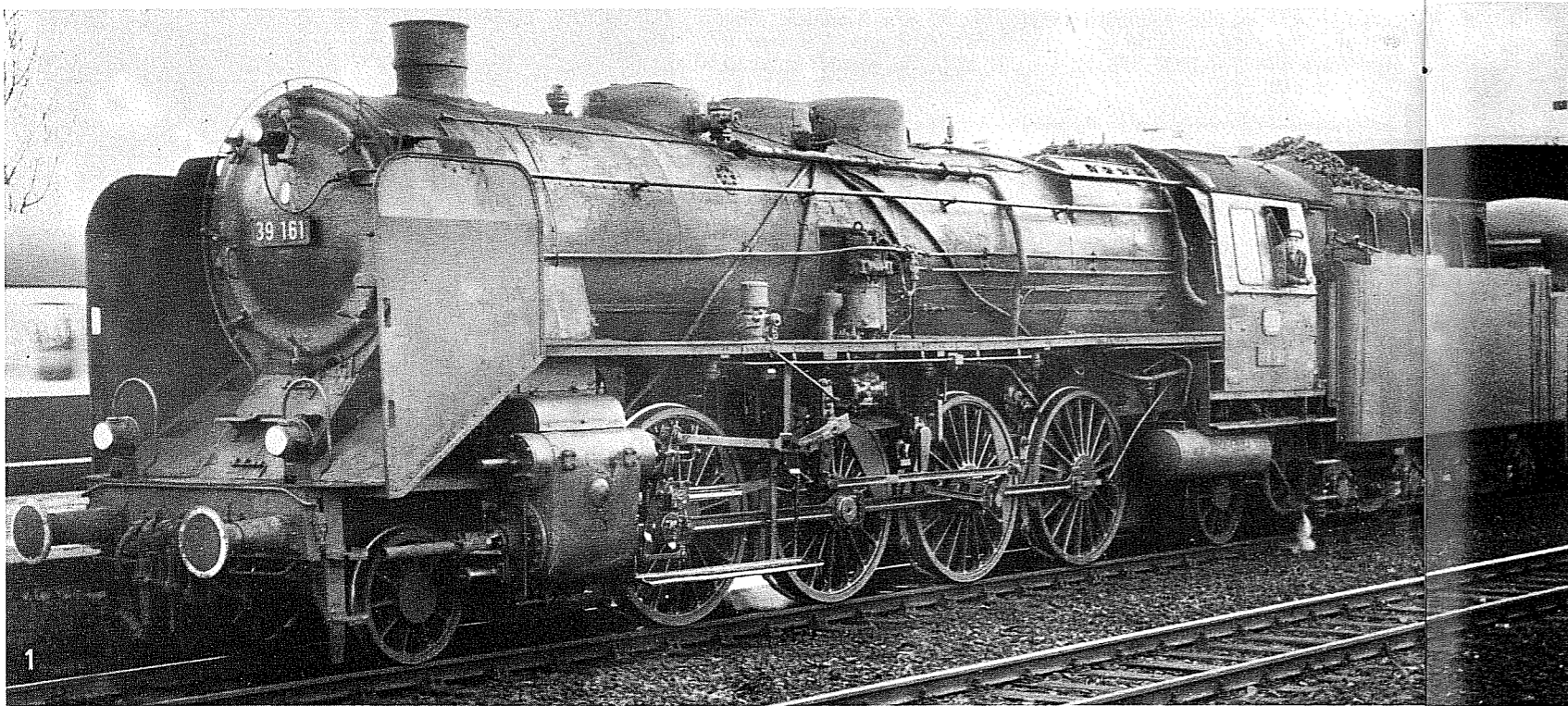
Im TEE - Trans-Europ-Express - die elegante Reise!



BEVOR DIE ELLOKS KAMEN

III. TEIL: KÖLN Hbf - KÖLN-DEUTZ

① P 10 in Deutz April 63 ② 23 mit pr. Abteilwagen auf der Hohenzollernbrücke. Beide Fotos L. Rotthowe. ③ O1 in Köln Hbf; Foto D. Beck ④ P8 fährt im Nov. 57 aus Hbf aus. Foto O. Straznicki

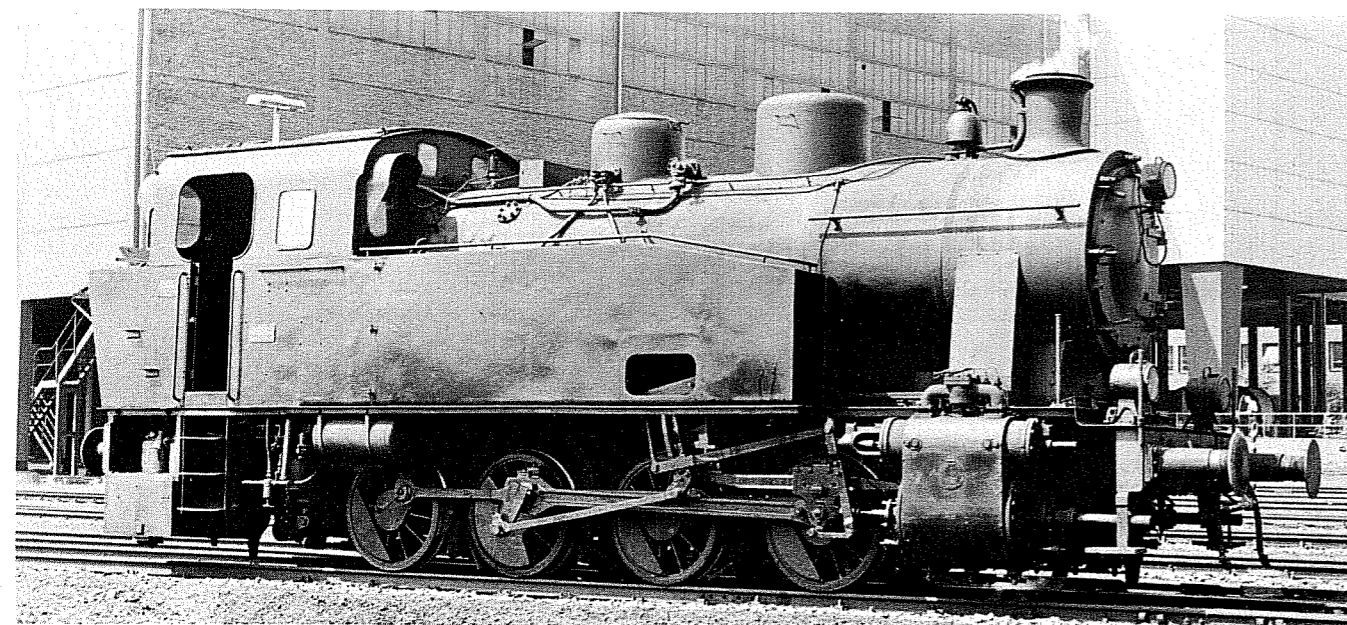


FOTOTIPS für Eisenbahnfreunde

1

D-gekuppelte Dampflokomotive in Heessen

Der Koloss in Heessen (Strecke 214). Foto: Schulz

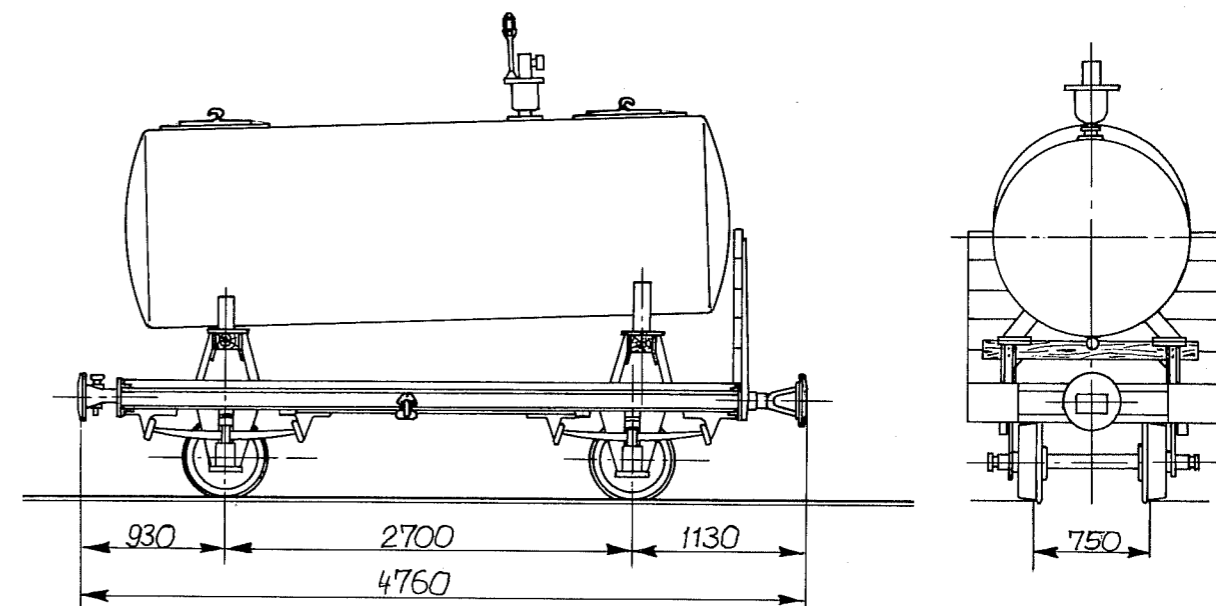
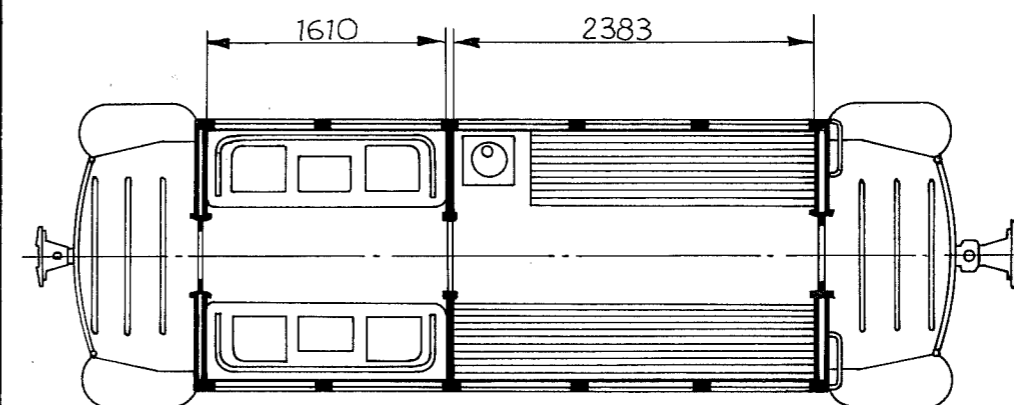
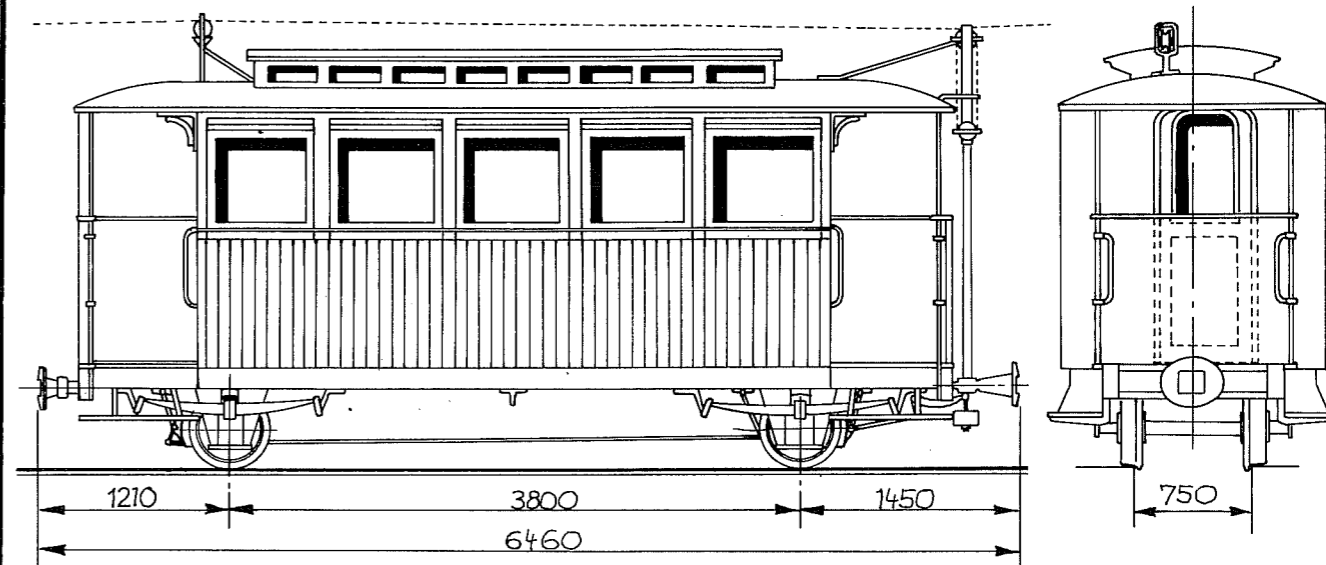


Manchem Eisenbahnfreund wird sie sicherlich schon aufgefallen sein, die Werkslok eines Unternehmens der Schwerindustrie in Heessen. Die Werksanlagen lassen sich von der Strecke 214 auch aus schnellfahrenden Zügen sehr gut einsehen, und die stämmige Tenderlok (Henschel 1949), die mit ihren glatten Formen einen Kontrast zu mancher älteren Werkslok bildet, ist dort ständig im schweren Rangierdienst eingesetzt.

Die zum Betreten des Werksgeländes nötige Anmeldung kann beim Pförtner erfolgen; eine schriftliche Anmeldung bei der Werksleitung ist jedoch empfehlenswert.

Da sich die Werksanlagen unmittelbar neben dem Bahngelände befinden, dürfte auch Ortsunkundigen das Aufsuchen dieses Betriebes mit seinem interessanten Werksbahnbetrieb keinerlei Schwierigkeiten bereiten.

UTh



2 SCHMALSPURWAGEN

der ehem. sächsischen Staatsbahn

Maßstab 1:50

15.1.1969 K.-F. Schröder

EINLADUNG zur Subskription

Zum Spätsommer 1971 wird erscheinen:

Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald

Eine ausführliche verkehrshistorische Dokumentation über ein großes mitteleuropäisches Schmalspurnetz.

Eine Gemeinschaftsarbeit von
Dr. Ing. Erhard Born, Minden in Westfalen
Gilbert Haslauer, Strasbourg
Dr. Albert Herrenschneider, Strasbourg

Gesamtredaktion: Dr. Kurt Seidel, Schwäbisch Gmünd
Tabellen und Kartenskizzen: Bernhard Braig, Leonberg
Typenskizzen: Rudolf Stöckle, Augsburg

Kurzgefaßte Inhaltsangabe:
I. Das Netz und seine Entwicklung

Die Entwicklung der Schmalspur in Mitteleuropa — Land und Leute an der Bahn — Straßburger Straßenbahnen — Compagnie des Tramways Strasbourg — Lahrer Straßenbahn — Mittelbadische Eisenbahnen — Lokalbahn Rhein — Eltenheimmünster — Die Ottrotter Bahnen — Zusammenfassung

II. Das Rollmaterial und seine Entwicklung

Dampflokomotiven — Elektrische Triebfahrzeuge — Dieselfahrzeuge — Personenwagen — Gepäck-, Güter- und Dienstwagen
Etwa 120 Abbildungen, Zeittafel, viele Tabellen und Kartenskizzen, 130 Typenskizzen des Rollmaterials im Maßstab 1:100.

Subskriptionspreis bis zum Erscheinen des Buches DM 25,—
Preis nach Erscheinen DM 29,50

Prospektanforderungen und Bestellungen durch
REPRO-DRUCK BAHNMAYER, KG
7070 Schwäbisch Gmünd, Heugenstraße 9

Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1970

Herausgegeben von Wolfgang Schacht, Geschäftsführer des BDEF; 168 Seiten mit vielen Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 5, geb. 10,80 DM

Aus dem Inhalt

Sonderfahrten und Veranstaltungen:

Von der Mosel zur Eifel — Mit Dampf in die Asse — Mit Dampf in den Oberharz — Im Liegewagen zur Erzbergbahn — Mit Dampf über die „Eiserne Hand“ — Wiedersehen mit dem Vorkriegs-Rheingold — Abschied vom Dampfbetrieb auf der Kleinbahn Kassel—Naumburg — Abschied vom Dampf bei der Teutoburger Wald-Eisenbahn — Abschiedsfahrt mit der Schnellzugdampflok 01 1098 — Frühlingfahrt mit Dampf ins Ahrtal — Mai-Fahrt nach Brunsbüttelkoog — Fahrt „Rhein—Mosel—Eifel“ — Mit drei Dampfloks durch Südwürttemberg — Sonderfahrt zur Museumsbahn in Maribo — Mit dem Gläsernen Zug in das Murtal — Mit einem Wismarer Schienenbus über die Städtische Eisenbahn Krefeld — Abschied von der bayerischen Gt 4/4 — Mit Oldtimer-Reisezugwagen zur Jülicher Kreisbahn — Abschiedsfahrt auf der Steinhuder Meerbahn — BDEF-Auslandsfahrt nach Norwegen — Familienausflug zur Museums-eisenbahn — Abschied von der Sylter Inselbahn — Mit dem Gläsernen Zug von Hamburg nach Bremen — Mit MEG-Dampf durchs Hanauer Land — Große Fahrt des Museumszuges Braunschweig—Bad Grund/Harz — Mit Dampf zur Wiedereröffnung des Personenverkehrs auf der Geilenkirchener Kreisbahn — Mit der preußischen P 8 durch das Hohenloher Land — Dampf in der Steiermark — Abschied von der Dampflokomotive 271 auf der Farge-Vegesacker-Eisenbahn — Mit Dampf über die Merzig-Büschfelder Eisenbahn — Jubiläums-Dampfloksonderfahrt mit der 03 111 über 4 Kölner Bahnen — Sonderfahrt mit dem Schienenbus VT 1 der VEV —

Museumsbahnen und Museumszüge:

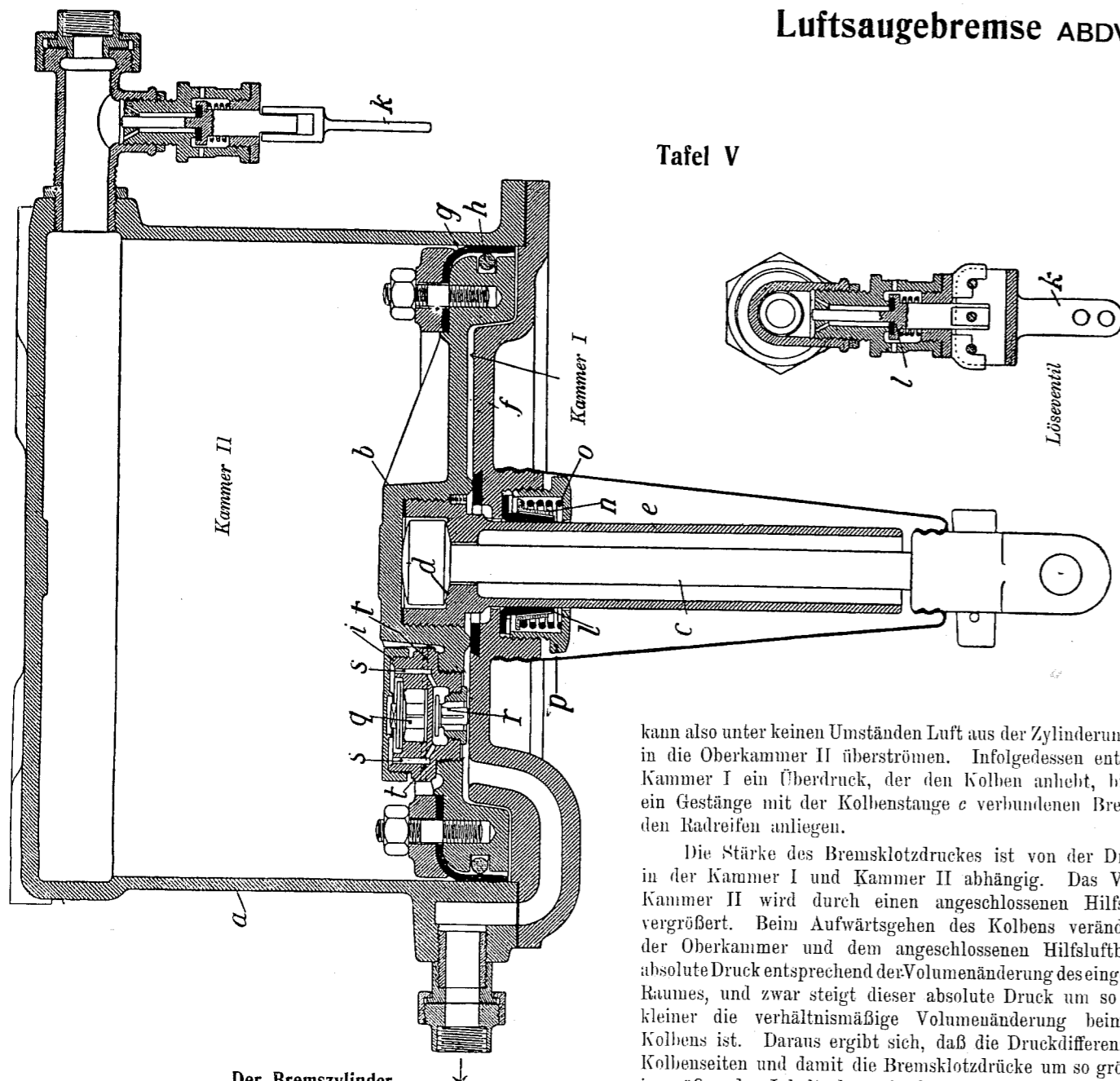
Historische Dampfsonderzüge Achern—Ottenhöfen — Historische Dampfsonderzüge Schaftlach—Tegernsee — Fahrzeugliste der DGE — Die Museumsbahn des DEV in Bruchhausen-Vilsen — Fahrzeugliste des DEV — Mit Dampf von Essen-Rüttenscheid nach Steele-Süd — Museumsbahnbetrieb im Kandertal — Fahrzeugliste der EUROVAPOR — Der historische Museumszug des VBV Braunschweig — Fahrzeugliste des Vereins Braunschweiger Verkehrsvereine —

Vereinigungen von Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern — Neues von der Deutschen Bundesbahn '70 — Neues von den BDE-Bahnen '70 — Sonderfahrten und Veranstaltungen 1971

ROSLER + ZIMMER VERLAG · 89 AUGSBURG 17

Haunstetter Straße 10a/Abt. V · Telefon 08 21 / 2 91 03

Tafel V



Der Bremszylinder

kann also unter keinen Umständen Luft aus der Zylinderunterkammer I in die Oberkammer II überströmen. Infolgedessen entsteht in der Kammer I ein Überdruck, der den Kolben anhebt, bis die durch ein Gestänge mit der Kolbenstange *c* verbundenen Bremsklötze an den Radreifen anliegen.

Die Stärke des Bremsklotzdruckes ist von der Druckdifferenz in der Kammer I und Kammer II abhängig. Das Volumen der Kammer II wird durch einen angeschlossenen Hilfsluftbehälter vergrößert. Beim Aufwärtsgehen des Kolbens verändert sich in der Oberkammer und dem angeschlossenen Hilfsluftbehälter der absolute Druck entsprechend der Volumenänderung des eingeschlossenen Raumes, und zwar steigt dieser absolute Druck um so weniger, je kleiner die verhältnismäßige Volumenänderung beim Hub des Kolbens ist. Daraus ergibt sich, daß die Druckdifferenz auf beiden Kolbenseiten und damit die Bremsklotzdrücke um so größer werden, je größer der Inhalt der mit der Kammer II verbundenen Hilfsluftbehälter ist.

Durch allmähliches Einlassen von Luft in die Hauptluftleitung und von hier aus in die Bremszylinderunterkammer läßt sich die Bremskraft stetig von Null bis zu ihrem höchsten Werte steigern, und umgekehrt, durch allmähliches Absaugen der Luft aus der Bremszylinderunterkammer läßt sich diese Bremskraft stetig vermindern, bis sie schließlich ganz aufgehoben wird. Daraus ergibt sich die große und einfache Regelbarkeit der Bremswirkung bei der Körtingschen Luftsaugbremse.

Durch Schnellbremsungen kann die größte Kolbenkraft bei sämtlichen Bremsen des Zuges augenblicklich zur Wirkung gebracht werden.

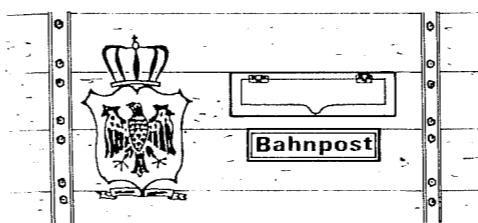
5. Das Löseventil.

Das ebenfalls in Tafel V im Schnitt dargestellte, zwischen Bremszylinder und Hilfsluftbehälter eingeschaltete Löseventil dient zum Lösen der einzelnen Bremskolben bei außer Betrieb befindlichem Luftsauger. Der Hebel *k* des Löseventils kann durch Drahtzüge von beiden Längsseiten des Fahrzeuges aus durch das Zugpersonal betätigt werden. Sobald der Hebel *k* nach links oder rechts aus seiner in der Abbildung gezeichneten Mittellage herausbewegt wird, hebt sich der Ventilkegel *l* von seinem Sitze ab und gibt der Außenluft den Weg in die Zylinderkammer II und gleichzeitig in den Hilfsluftbehälter frei; das Vakuum wird also zerstört und der Bremskolben geht vermöge seines Eigengewichtes und der im Gestänge angebrachten Rückziehfedern oder Gegengewichte in seine Lösestellung zurück.

Der Bremszylinder besteht aus einem Gehäuse *a*, in dem der Kolben *b* mit Hilfe der Ledermanschette *g* luftdicht eingepaßt ist. Die Kolbenmanschette wird durch einen Spannungring *h* stets fest an die Zylinderwandungen gepreßt. Mit dem Kolben ist die Kolbenstange *c* durch ein Kugelgelenk *d* verbunden. Diese Kolbenstange umgibt die Kolbenstangenhülse *e*, die durch den Zylinderdeckel *f* luftdicht nach außen geführt ist. Die Abdichtung erfolgt hier durch die lederne Kolbenstangenstulpe *l*, die nach dem Austritt zu konisch abgeschragt ist. Durch einen aufgesetzten Ring *n* wird mit Hilfe der Feder *o*, die sich auf eine Schulter der Verschraubung *p* stützt, die Lederstulpe gegen die Kolbenstangenhülse *e* gepreßt, so daß hier ein ständiges Dichthalten gewährleistet ist.

Der Kolben trennt die Zylinderunterkammer I und Zylinderoberkammer II luftdicht voneinander. In den Kolben ist das Kolbendoppelventil *i* eingeschraubt, das aus dem Aufstoßventil *r* und dem Rückschlagventil *q* besteht. Der Raum über dem Aufstoßventil *r* steht durch mehrere Kanäle *s* mit dem Raum über dem Rückschlagventil *q* in Verbindung, während der Raum unter dem Rückschlagventil *q* durch mehrere Querbohrungen *t* in direkte Verbindung mit der Bremszylinderoberkammer II gebracht ist.

In der auf Tafel V gezeichneten Lösestellung des Kolbens wird das Ventil *r* aufgestoßen. Die Oberkammer II des Bremszylinders kann nun von der Hauptleitung her durch dieses Ventil, sowie durch die Kanäle *s*, das Rückschlagventil *q* und die Bohrungen *t* leer gesaugt werden. Wird beim Bremsen Luft in die Hauptleitung eingelassen, so schließt sich sofort das Rückschlagventil *q*. Es



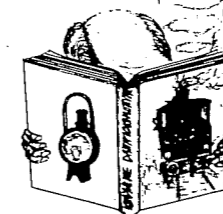
Leider war es mir wegen meines Urlaubs nicht möglich gewesen, persönlich am Vereinsjubiläum teilzunehmen. Aber trotzdem möchte ich es nicht versäumen Ihnen, wenn auch fast einen Monat später, zu gratulieren.

Fünf Jahre besteht sie nun schon, die Museums-eisenbahn, und man darf wohl hoffen, daß sie es die nächsten fünf Jahre auch noch tut.

Der Außenstehende mag wohl kaum einsehen, was es bedeutet eine Museumseisenbahn praktisch „aus dem Boden zu stampfen“, und diese zudem noch betriebsfähig zu erhalten. Der DEV hat auf diesem Gebiete schier Unmögliches, ja geradezu „Revolutionäres“ geleistet, während sich andere sogenannte Eisenbahnfreunde zum Teil nur darauf beschränkten, über dieses Thema lang und breit zu diskutieren. Die Zeichen, die der DEB gesetzt hat, sind jedoch unverkennbar. Es mag abgedroschen klingen, machen Sie weiter so, der Erfolg wird Ihnen Recht geben.

Ich möchte Ihnen noch kurz für den ausgezeichneten neuer Kurier danken. Fand ich doch in ihm die Übersichtszeichnung des T 53 der STMB, des ehemaligen T 3 der Flensburger Kreisbahn. Holger Kaufhold 2396 Sterup, Zweimühlenweg 20.

IV. Meeting
13. - 17. Oktober



DEV-K
Bücherschau

Kurt Pierson: Dampfzüge auf Berlins Stadt- und Ringbahn

2. Auflage 1971 Rösler + Zimmer Verlag, Augsburg; 108 Seiten, 34 Abb. und 72 Fotos; Kart. 17,80 DM

Nachdem die erste Auflage überraschend schnell vergriffen war, hat Pierson nun sein mit viel Liebe zusammengetragenes Werk in überarbeiteter Form neu aufgelegt. Zahlreiche Lagekarten und Gleispläne verleihen neben den Fotos von zum Teil recht hohem Seltenheitswert dem Buch den Charakter eines wertvollen Archivwerkes.

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte (3)

Herausgegeben von der DGEg im Verlag Rösler + Zimmer Augsburg, 130 Seiten, 45 Abb., 19,80 DM. Vorzugspreis für Mitglieder der DGEg und des

DEV 14,80 DM. Zu den Hauptattraktionen dieses Bandes gehören die Reproduktion von Nietmanns Eisenbahnatlas auf 36 Seiten sowie der zweite Teil (L-Z) des Verzeichnisses der Privatbahnen von 1908. Am interessantesten zu lesen ist aber Günter Kästners Bericht über die Altonaer Hafenbahn. Berichte über die Fahrten der DGEg im Jahre 1969 (!) schließen den Band ab.

Glaser/Schwarz:

Mal ernst mal heiter, und so weiter...

40 Seiten kart. mit mehrfarbigem Umschlag, rd. 50 Zeichnungen, Format A5, Redactor-Verlag Frankfurt. 6,80 DM

Dieses humorvolle Bändchen will uns so recht geeignet erscheinen, als Geschenk einem eingefleischten Autofahrer die Bahn wieder nahe zu bringen, überhaupt wieder an sie zu denken. Beim flüchtigen Durchblättern bleibt man garantiert an irgendeiner Stelle hängen und liest sich fest, erfährt interessante Einzelheiten von der modernen Bundesbahn und amüsante Kleinigkeiten am Rande. Bei diesem hohen Werbewert wäre es allerdings günstiger, wenn man für die 6,80 DM drei Exemplare erhielte.

Messerschmidt: Alles für die Lok

160 Seiten, 31 Zeichnungen im Text, 71 Fotos auf Kunstdrucktafeln, Leinen 19,80 DM, Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart.

In ungezwungenem Tonfall plaudert der Autor aus der Schule des Lokomotivkonstruktors und bringt dem Leser den Werdegang einer Lok von der ersten Kundenanfrage bis zur Probefahrt nahe. Die zahlreichen technischen Risse sagen nur dem Fachmann etwas. Aufschlußreicher sind die großformatigen Fotos. Bedenklich will uns erscheinen, daß der Verfasser bei seinen Gedanken über das Ende der Lokomotiven wohl über in Museen aufgestellte Loks spricht, die Bemühungen um die betriebsfähige Erhaltung jedoch mit keinem Wort erwähnt.

Ostendorf: Dampfturbinenlokomotiven

108 Seiten, 48 Fotos auf Tafelseiten, zahlreiche andere Abb. im Text, Kart. 16,80 DM, Franckhsche Verlagshandlung, Stuttgart.

Wer sich für extreme Sonderbauten im Lokomotivbau interessiert, wird in diesem Buch viel Interessantes finden. Jede einzelne Konstruktion wird im Detail vorgestellt, ihre Geschichte bis zum Scheitern abgehandelt. Und gescheitert sind sie eigentlich alle, wenn man von der schwedischen M3t absieht, mit der die schwedischen Eisenbahnfreunde noch 1969 eine Sonderfahrt durchführten. Hinterher stellte man allerdings resigniert fest, daß das Auspuffgeräusch einer Turbolok eben doch nicht ganz das Wahre ist.

Nahverkehrsgeschichtl. Blätter Nr. 3

Die „Gleislosen Bahnen“ in Deutschland – 1882–1929 – die Geschichte eines Verkehrsunklums, von Günter Stetza, 8 Seiten DIN A 4 mit 11 Abb., zu beziehen für DM 7,- einschl. Versandkosten und MWSteuern beim Selbstverlag des Verfassers, 43 Essen (Ruhr), Henricistr. 71.

Nunmehr ist die 3. Folge der hochinteressanten Schriftenreihe über abgeschlossene historische Vorgänge des öffentlichen Nahverkehrs erschienen. Sie enthält in Text und Bildern einen Überblick über die in 14 verschiedenen deutschen Orten vorhandenen „Gleislosen Bahnen“, gewissermaßen als „erste Obus-Ära“ und stellt daher – wie die bisher erschienenen Blätter Nr. 1 und 2 – eine wertvolle verkehrsgeschichtliche Dokumentation dar mit dem Ziel, ein „vergessenes“ Verkehrsmittel unvergessen zu lassen.

PRIVATE KLEINANZEIGEN

Anzeigen bis zu 50 Wörtern können von DEV-Mitgliedern kostenlos eingedruckt 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 Fotos von der Überführungsfahrt der Kettel Lok am 17.6.71, insbesondere Strecke Osnabrück – Bohmte – Lübbecke zu kaufen.

W. Davidsmeyer, 4508 Bohmte, Neustadtstr. 52

Die Spreewaldlok

- Jung 1917, Bauart 1'C-n2t -

ist vor der Verschrottung gerettet, denn wir haben sie gekauft!

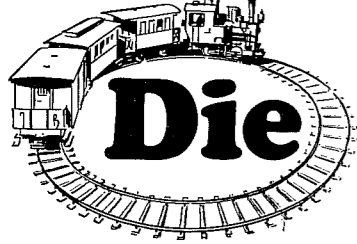
Für jede uns mit dem Vermerk „Spreewaldlok“ zugehende Spende von mindestens 10,- DM erhalten Sie als Anerkennung **3 verschiedene Originalfotos im Postkartenformat von der Probefahrt dieser Lok auf der Harzquerbahn.**

Fotopostkarten folgender Motive können Sie nach eigener Wahl als Anerkennung erhalten:

- Serie I Lok 23 rangiert im Bahnhof „Steinerne Renne“ • Lok 23 in Doppeltraktion mit DR-Lok 99 72 22-5 vor planmäßigem Personenzug in „Drei Annen Hohne“ • Lok 23 vor dem Bahnhofgebäude „Drei Annen Hohne“
- Serie II Lok 23 im Bahnbetriebswerk „Wernigerode-Westerntor“ • Halt vor dem Einfahrtssignal „Steinerne Renne“ • Lok 23 in Rückwärtsfahrt am Bahnhof „Wernigerode-Hasserode“

Die Einmaligkeit dieser Aufnahmen erhöht den Wert Ihrer Sammlung!

Unser Spendenkonto: PSchA Hamburg 31 32 81



Die Modellbahnseite

MODELLBAHN PREISAUS- SCHREIBEN

Da haben wir uns aber mächtig verhalten: Der in Heft 24 genannte Einsendeschluß ist uns sehr verübelt worden. Wer soll in der kurzen Zeit, zumal im Sommer, Modelle bauen bzw. umbauen? Also, liebe Freunde, fangen Sie doch noch an! Und teilen Sie uns mit, wann Sie Ihre Arbeit voraussichtlich beendet haben werden. Dann werden wir erst im nächsten Heft den endgültigen Einsendeschluß bekanntgeben.

Sie wissen, worum es geht: Fahrzeuge unserer Museums-Eisenbahn in den gängigen Baugrößen nachzubilden, in denen Schmalspurbahnen industriell gefertigt werden, also IIm (LGB), Om/e (Märklin Minex) und HOm/e (Liliput, Egger etc.). Völliger Selbstbau ist ebenso möglich wie Umbau von Industriefahrzeugen. Bewertet werden Sauberkeit der Arbeit, Vorbildtreue, Einfallsreichtum.

Viele wertvolle Preise winken. Von der Modellbahnindustrie wurden zur Verfügung gestellt: zwei 1. Preise in Form einer LGB-Dampflok und einer Minex-Tenderlok, je drei Schmalspurbahnen von LGB und Minex, zwei „Lange“ von Liliput. Der DEV stellt außerdem eine so große Anzahl von Laternen und Schildern zur Verfügung, daß jeder Einsender mit einem Preis bedacht werden kann. Weitere Bedingungen siehe Heft 24!

Modellbahn, wie sie sein soll!

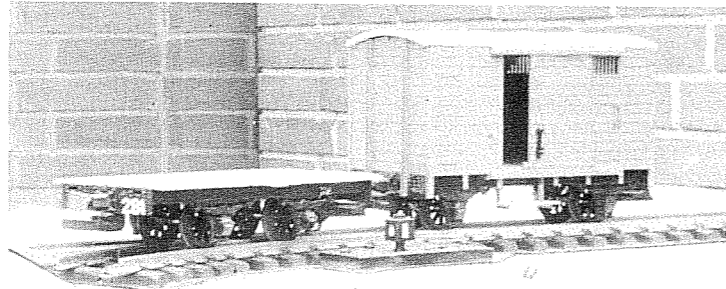


Die obige Aufnahme zeigt einen Ausschnitt der Modellanlage von MB Reinking. Vor dem Bahnhof „Ibach“ von Kibri die pr. T3 mit Schlepptender von Röwa vor einem Gmp. Die T3 ist nachträglich kurz gekuppelt, mit Heizer und Lokführer und einer dritten Stirnlampe versehen. Räder und Gestänge sind farblich nachgearbeitet.

Die Gleise sind flexible Meterware von Fleischmann, selbst mit Punktkontakten für das Märklin-System ausgerüstet, da die käuf-

Wir haben uns lange nicht entschließen können, dem DEV-Kurier eine Modellbahn-Seite beizugeben. Schließlich ist er ja ein Magazin für die Erhaltung von Schienenfahrzeugen. Wir haben jedoch immer wieder festgestellt daß ein hoher Prozentsatz unserer Mitglieder und Leser auch Modellbahner sind. Nun kann aber ein eigener DEV-Modellbahnteil dazu beitragen, die Mitglieder noch enger zusammenzuführen. Und eine enggeschlossene Mitgliedschaft dient letzten Endes auch wieder dem eigentlichen Zweck des DEV, der betriebsfähigen Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge.

In Zukunft soll der DEV-Kurier also immer einen Modellbahnteil haben, und wir fordern unsere Leser auf, auch mit eigenen Arbeiten und Artikeln zum Gedeihen dieser Seiten beizutragen.

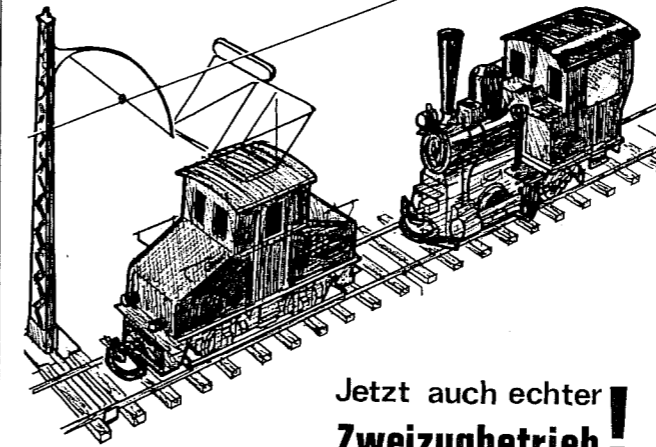


Als kleine Anregung mag das Foto mit dem DEV-Wagen 281 dienen, der aus einem LGB-Plattformwagen 4001 ganz einfach durch Verkürzung des Fahrgestells und Wegschneiden einiger überflüssiger Teile entstanden ist. Dahinter der G 49 des DEV, entstanden aus dem Wagen 4040, wobei noch einige kostbare Teile für weitere Umbauten etc. übrigbleiben. Ähnliches läßt sich auch in den beiden anderen Baugrößen ohne weiteres durchführen.

lichen Messing-Stränge zu auffällig sind.

Der 0,4 m/m-Spuldraht ist ausgeglüht (Spiritusflamme) und damit butterweich, dunkelgrau und ohne Isolierung. So läßt er sich mit dem Schraubenzieher von der Unterseite zwischen die Schwellen drücken und stellenweise mit dem LötKolben festschmelzen.

Senden Sie Ihre schönste Anlagenaufnahme!



Jetzt auch echter
Zweizugbetrieb!

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG

Tag für die Freunde der Eisenbahn

Sonderstempel auf
Ersttagsbriefen + KARTEN
(Eb-Motivmarken
solange der Vorrat reicht)
DM 1,20 zuzüglich Porto

erhältlich bei:

ROLAND HÖFER
5909 Burbach/Siegerl., Heisterner Weg 11
Telefon (0 27 36) 536, Postscheckkonto Köln 772 76



Uniform-Mützen, Uniform-Hemden
sowie sämtlichen Uniform-Zubehör
liefert Ihnen das
Spezial-Versandhaus
ERICH BEINHORN, Abt. 26
33 Braunschweig, Steinwegpassage,
Postfach 14 44
Preisliste kostenlos.

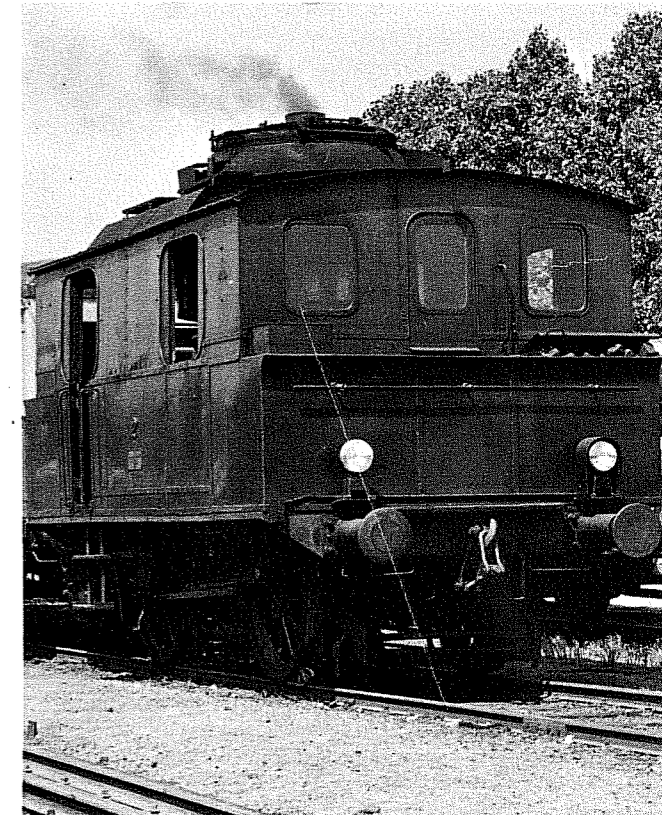
riwi® Buchstaben
selbstklebend, wetterfest

Fordern Sie gratis Muster von



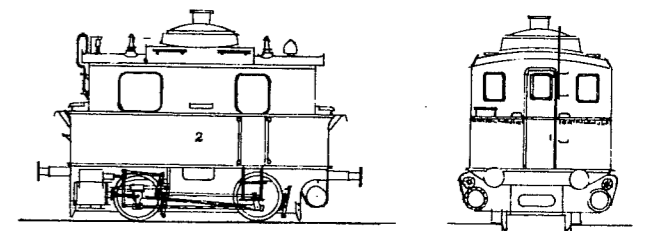
M+F HO

bringt: Die Kittellok



Die KL 2 im Jahre 1971! Foto: DEV

In Kürze liefern wir die originalgetreue Ausführung der KL2-Dampflokomotive in Bausatzform, mit Länderbahn- und Werkslok-Beschriftung für HO und als große Sensation etwa zum selben Zeitpunkt eine maßstabsgetreue Nachbildung in der Baugröße N. Näheres entnehmen Sie bitte der Modelleisenbahnfachpresse. Die abgebildete N-Maßskizze zeigt Ihnen die genauen Proportionen dieser Lok. Unseren Katalog erhalten Sie gegen Voreinsendung von DM 3,50 plus DM -,40 Porto auf Konto Nr. 71627 beim Postscheckamt München; unsere Neuheiten gegen Voreinsendung von DM -,70.



Kleinlokomotive M 1:160

10.6.71 H.Kaiser

Merker + Fischer GmbH.,
808 Fürstenfeldbruck, Mondstr. 1,
Tel.: 08141-5642

Der DEV-Versand

bietet an:

◆◆ FESTSCHRIFT ◆◆

5 Jahre Museums Eisenbahn

34 S. mit 3 Bahnhofsplänen, neuester Fahrzeugliste und 32 Fotos. Vollständige Geschichte der Museums-Eisenbahn. 3 DM *

FARB-DIAS

4 brillante Motive des DEV-Museumszuges in herrlicher Landschaft. Die Dias sind glaslos in stabilen Kunststoffrahmen gerahmt (keine Pappe) und geschmackvoll konfektioniert. Als Grundstock oder Erweiterung Ihrer eigenen Aufnahmensammlung.

5,- DM

2 SW - POSTKARTEN

1) Lok 15 der KAE in Lüdenscheid - Wehberg;

2) Dampfzug der Museums - Eisenbahn mit Lok "Bruchhausen" (!) in Wiehe
Beide Karten sind im Echt - Foto - Verfahren hergestellt.

Stück —,50

5 Farbpostkarten

(Serie 70)

-Abfahrt in VILSER HOLZ - Halt in HEILIGENBERG - Im Bhf. ASENDORF - • Ausserdem zwei Karten mit mehreren Motiven.

Beste Qualität • SERIE: DM 2,50 *

WEIHNACHTSKARTEN

Wintermotiv der Harzquerbahn mit dem Aufdruck „Frohe Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr“.

Preis: 5 Stück 2,50 DM oder 10 Stück 4,- DM

Die Auslieferung erfolgt ab 1. November 1971

Ältere Hefte des DEV-K

20 Zwei wertvolle Schenkungen: B40 von der Kreisbahn Aurich und Pwo von der Oberrheinischen Eisenbahn-Ges.; Fahrplan 1970; Münchhausen-Express; Gleispläne Bhf. BruVi; Typenskizzen: Lok 2 (Spieckerroog) u. Flachwagen 281; Der große Bericht: Die Alt-Landsberger Kleinbahn; ausführliche Bücherschau.

21 Der Wismarer; Das I. Railroader-Meeting; Bevor die Elloks kamen: 01, 10, 41 und 50,40 auf der Strecke 218; 75 Jahre Kandertalbahn; Sonderfahrten des EISENBAHN-KURIER; Der große Bilderbericht: Mit drei Dampfloks durch Südwürttemberg.

22 17000 Fahrgäste: Bericht über die Saison 70 in BruVi; Der Waldbahnwagen im AW Spandau; Wieder Dampf auf der Waldenburgerbahn; Die "HOYA" in HO; Dampf, Energie & Vergnügen: Bericht über das II. Railroader-Meeting; Dampf-GmP; Bevor die Elloks kamen: Strecke 214; Typenskizzen; 2 Schmalspurgüterwagen der Sächs. Staatsbahn.

STÜCK 1,50 DM

23 Sonderausgabe über die Herforder Kleinbahnen und die Bielefelder Kreisbahnen! Über 40 Fotos; Kartenskizzen u. Bhf.-Pläne sowie zahlreiche Typenskizzen; Fahrzeuglisten; hist. Fahrzeuge u.a.m. Außerdem: P8-Sonderfahrt; Letzte Kittel-Lok gerettet; MEG-Lok 101 zur EUROVAPOR.

5,- DM

24 Neue Fahrzeuge für Bruchhausen-Vilsen: 3 Personenwagen von Juist, 1GG ex Steinhuder Meer-Bahn, und die Spreewaldlok; DEV unterm Funkturm in Berlin; Körtingbremse 1. Teil; Typenskizze: T 53 der StMB; III. Railroader-Meeting; Österreich-Bericht.

1,50 DM

Eine Reise in die Vergangenheit

Die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen und ihre Kleinbahn-Vorfahren. Mehrfarbiger Offsetdruck, 50 Seiten DIN A5 quer. Historische Fahrpläne, Zeichnungen, Beschreibungen der Fahrzeuge, viele Fotos.

2,50 DM

Vereins-abzeichen



in Messing geprägt
m. gerader senkrechter
Nadel o. waager. Sicherheitsnadel. Nur für
DEV-Mitglieder

2,50 DM *

Abziehbild 85 mm Ø

für die Autoscheibe etc. -grün-



STÜCK

-,80 DM

*

Gleiches Motiv 42 mm Ø:

Gummistempel *

3 WOCHEN LIEFERZEIT 9,50 DM

Haftetiketten

10 STÜCK DM 2,50 *

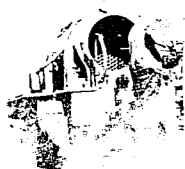
LIEFERUNG

nach Vorauszahlung des Gesamtbetrages + 0,50 für Versandkosten auf das Bestellkonto Pschk Hamburg 16 17 des DEV. Nachnahmen werden nicht durchgeführt.

* = portofrei

DEV-KURIER

22



Abonnement

Der DEV-KURIER kostet im Abonnement nur 9,- DM in Jahr! Dafür erhalten Sie drei Normalhefte und ein umfangreiches Spezialheft für das Sie normalerweise schon 5,- DM ausgeben müssen. Und die Versandkosten sind auch schon inbegriffen. Überlegen Sie sich das einmal! Also: 9,- DM auf das Bestellkonto PSchA Hamburg 16 17 des DEV, und ein Jahr lang kommt der DEV-KURIER automatisch ins Haus. (Bestellung bitte auf dem Zahlkartenabschnitt!)