

Deutsche Spitzenklasse



**Größter  
Dosenbier-Produzent  
der EWG**

Karlsberg ist das meistgetrunkene deutsche Dosenbier. Aber auch in Einwegflaschen gehört Karlsberg zu den führenden deutschen Brauereien.

**KARLSBERG**

**... ganz einfach weil es schmeckt**

In Rekordzeit — ein Begriff!



LEHMANN-GROSS-BAHN



Die  
**ERSTE**  
und  
**EINZIGE**  
**GROSSBAHN**

für  
**DRINNEN** und  
**DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

**ERNST PAUL LEHMANN**  
PATENTWERK  
**NÜRNBERG**

**Den Luftkurort  
Bruchhausen-Vilsen  
erreichen Sie mit den modernen  
Verkehrsmitteln der VGH!**

Von BREMEN-ZOB fährt die Buslinie 150:  
mit wenigen Zwischenhalten direkt nach Br.-Vilsen

Außerdem günstige Zugverbindungen von  
Syke (DB-Strecke Osnabrück-Bremen)  
Eystrup (DB-Strecke Hannover-Bremen)

Im Ort selbst Gelegenheit zu Tagesausflügen und  
Kaffeefahrten in bequemen Reisebussen der VGH.



**Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya Gm  
bH (VGH)**

— Reisedienst —

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 2514)

**Liebe Leser**

Im heute vorliegenden Heft finden Sie einen Bericht über eine recht wenig bekannte Bahn, der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt, im Volksmund auch nach ihrem Begründer Jan Reiners genannt. Gerade solche Berichte machen jedoch sehr viel Arbeit, insbesondere in der Bild- und Datenbeschaffung. Deshalb möchte ich alle unsere Leser, die über Material verfügen, bitten, uns hierbei zu helfen. Besonders interessant wären folgende Bahnen:

Plettenberger Kleinbahn  
DB Mosbach-Mudau  
Auricher Kreishahn  
Sylter Inselbahn  
Rendsburger Kreisbahn.

Auch über andere Bahnen ist Material jederzeit gern willkommen. Schreiben Sie bitte an die Redaktion des DEV-Kuriers. Bedenken Sie, daß auch durch solche Beiträge unsere Museumsbahn unterstützt wird. Wir freuen uns über jeden Brief von Ihnen!

Sicherlich haben Sie auch bemerkt, daß der Redaktionsschluß für dieses Heft vor Erscheinen des Letzten lag. Durch Redaktionswechsel und Urlaubszeit trat diese Verzögerung ein. Wir hoffen, daß dies nicht wieder vorkommt.

Eins wundert mich jedoch. Ich hatte aus dem Leserkreis eigentlich ein größeres Echo auf den neuen Kurier erwartet. Nun, vielleicht kommt es ja noch.

Herzlichst Ihr  
**F. Claus**

Beilage: Protokolle der Hauptversammlung 1972

**Aus dem Inhalt:**

Die ungarische Museumsbahn  
Besuch vom Berliner Doppeldeckerbus  
„JAN REINERS“ — Kleinbahn Bremen-Tarmstedt  
Jubiläumsfeier mit der Kittellock  
Aktuelles vom Hallenbau  
Aus dem Betriebsdienst  
Typenskizze Wagen 260

Seite 4  
Seite 6  
Seite 8  
Seite 14  
Seite 16  
Seite 18  
Seite 20

**Zum Titelbild** Foto: Bernd Beckmann

Die Kittellock als Leihgabe an die DEW (Dampfeisenbahn-Weserbergland) auf Sonderfahrt bei der Kleinbahn Voldagsen-Duingen-Delligsen!

**dev  
kurier**

Magazin für die Erhaltung von Schienenfahrzeugen herausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. zur Förderung seiner kulturhistorischen Ziele.

**Verlag**

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.  
3094 Bruchhausen-Vilsen

**Redaktion**

Friedrich Claus, 2800 Bremen  
Utbremer Ring 143

**Gestaltung**

Rolf Tonner, 2000 Hamburg 20  
Eppendorfer Weg 169,

**Versand** an Mitglieder und Abonnenten

Peter Weinandt, 3070 Nienburg  
Raiffeisenstraße 22

**sonstiger Versand**

Alfred Saathoff, 2800 Bremen  
Daniel-von-Büren-Straße 48  
Telefon (04 21) 31 37 29

**Anzeigenverwaltung**

Dipl. Bibl. Burkhart Ostersehlte  
2800 Bremen, Depkenstraße 42  
Telefon (04 21) 21 22 08

**Druck und Satz:**

Uhle & Kleimann, Lübbecke

**Bezugsbedingungen**

Einzelpreis 3,— DM zuzgl. —,50 DM  
Versandspesen.

Jahresabonnement: (4 Hefte) 9,—  
DM incl. Versand. Alle Preise incl.  
5,5 % MwSt. Der DEV-Kurier  
erscheint vierteljährlich. Bestellungen  
auf dem Zahlkartenabschnitt  
(Psch.-Konto Hamburg 1617). Für  
DEV-Mitglieder ist der Bezugspreis  
für den DEV-Kurier mit dem Mit-  
gliedsbeitrag abgegolten.

**Anzeigen:**

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 4  
vom 1. 6. 1972 (ab Heft 29)

Auflage 2000 Stück.

Nachdruck, auch auszugsweise,  
nur mit schriftlicher Genehmigung  
der Redaktion. Für unverlangt ein-  
gesandte Unterlagen übernehmen  
wir keine Haftung. Artikel, die mit  
vollem Namen unterzeichnet sind,  
brauchen nicht der Meinung der  
Redaktion entsprechen!

Redaktionsschluß für Heft 30 ist  
am 13. 11. 1972

# DIE SZECHENYI- MUSEUMSEISENBahn

Auch Ungarn hat seine Museumseisenbahn. Im Gegensatz zu den meisten neuen Museumseisenbahnen, die auf stillgelegten Strecken eröffnet werden, wird die neun Kilometer östlich von Sopron (Ödenburg) gelegene Szechenyi-Museumseisenbahn eigens für ihren Zweck gebaut!

Die Idee zur Schaffung der 760-mm-spurigen, nach dem ersten ungarischen Verkehrsminister, Graf Stephan Szechenyi (Betschenji) benannten Eisenbahn, stammt von dem Direktor der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn (GySEV) Lisiczky. Die Bahn soll einerseits als Fremdenverkehrsattraktion, andererseits als Erweiterung des ungarischen Eisenbahnmuseums dienen. Daher schlossen sich der Fremdenverkehrsverband West-Danubien, das ungarische Eisenbahnmuseum und weitere Stellen unter Leitung der GySEV zusammen und beschlossen den Bau der Bahn.

Die Arbeiten begannen am 3. August 1970. Am 6. Oktober glei-

chen Jahres erfolgte die Eröffnung des ersten, 1200 m langen Abschnittes. Er beginnt beim Bahnhof Fertöböz der GySEV-Strecke Sopron-Győr und verläuft auf der Trasse einer ehemaligen Werksbahn bis Baratsag. An der Kreuzung mit der alten Straße nach Sopron entstand nach Plänen aus dem Jahre 1869 der Haltepunkt Nadtelep, zu deutsch Schilfrohrdepot.

Der zweite, 2,6 km lange Abschnitt führt von Baratsag weiter zum Stammschloß des Grafen Szechenyi, das als Verkehrsmuseum und Hotel eingerichtet wird. Der Bahnhof des Schlosses, Kastelny, wird später auch das Bw umfassen. Weitere Teilstrecken sind zwischen Schloß und Mausoleum von Graf Szechenyi und parallel zur GySEV-Hauptbahn zurück zum ersten Abschnitt geplant.

Der Fahrzeugpark ist vielfältig und wird ständig erweitert. Von der Ziegelfabrik in Szurdokpüspöki wurden die zwei betriebsfähigen Dampflokomotiven Ct 394.023 (BP

Ausfahrt frei in Fertöböz bei Sopron.

Der Zug zwischen den Haltestellen „NADTELEP“ und „BARTSAG“.



Das Gesicht der Dampflokom der GySEV.

Haltestelle „NADTELEP“ (Schilfrohrdepot).

Der Museumszug der GySEV kurz vor dem vorläufigen Endpunkt der Strecke „BARTSAG“.

4859/1923) und Ct 394.057 (BP 5785/1949) zur Verfügung gestellt, während die Personen- und Güterwagen ebenso wie das Gleismaterial von den Ungarischen Staatsbahnen stammten. Signalanlagen und Sicherungseinrichtungen kommen aus den Beständen der GySEV und des Verkehrsmuseums.

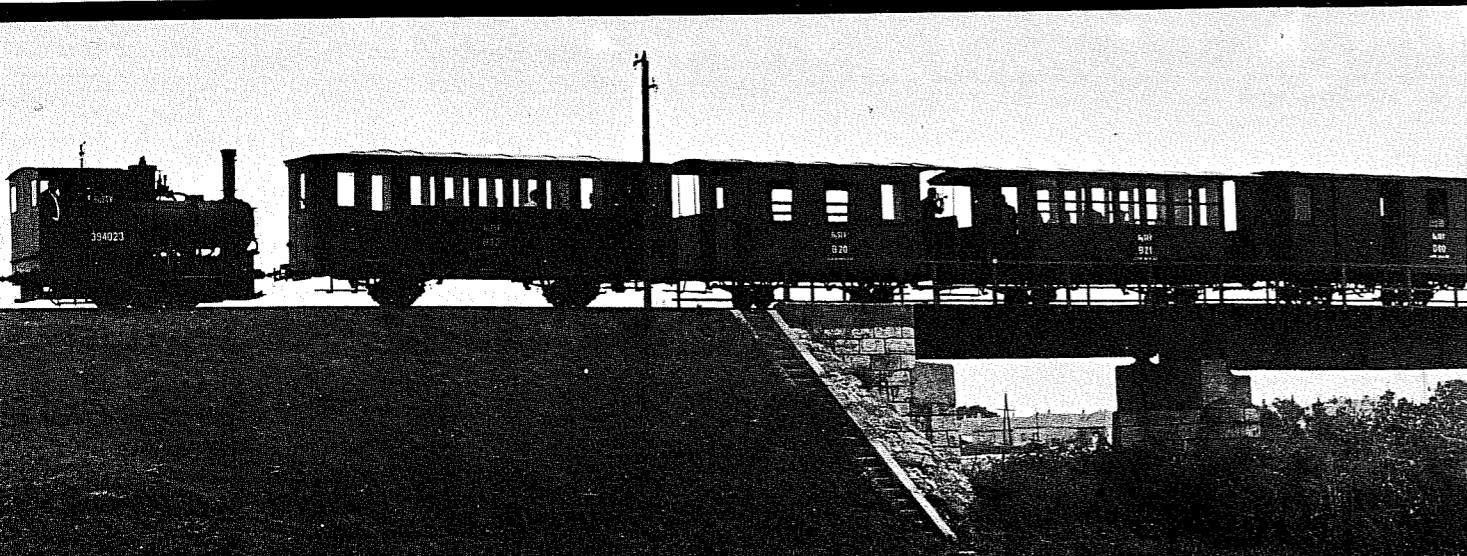
Am Fahrkartenschalter und im Stellwerk versehen Schulkinder Dienst, angeleitet von ausgebildeten Eisenbahnern der betriebsführenden GySEV. Bei der Bevölkerung und bei den Touristen hat die Szechenyi-Museumseisenbahn großen Anklang gefunden. So hoffen wir, daß es nicht an Mitteln fehlt, sie weiter zu fördern und auszubauen.

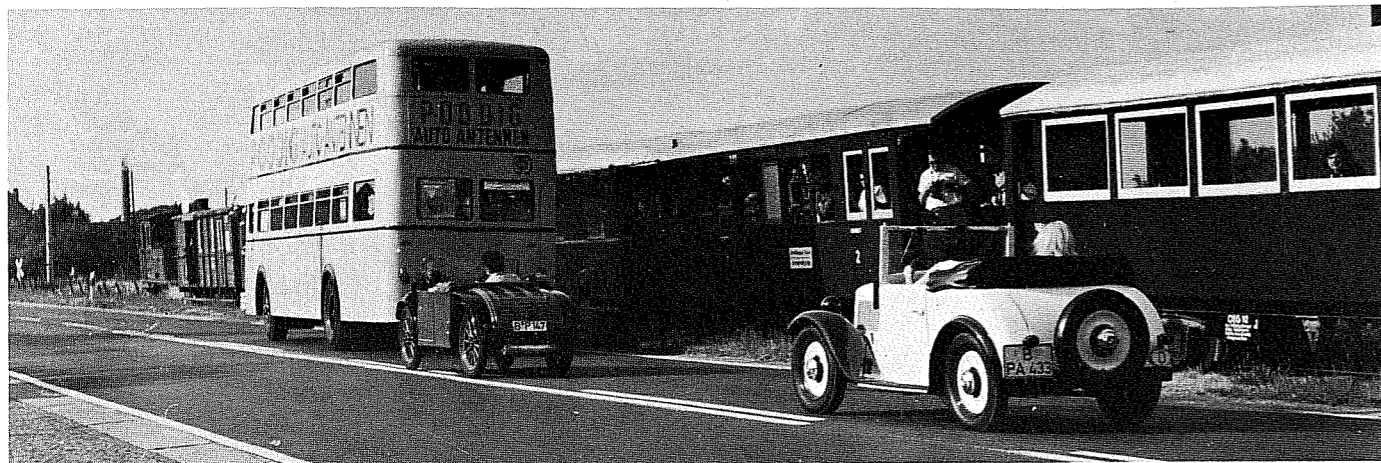
Unser besonderer Dank gilt Herrn Ludwig Rotthowe, der das fotografische Material für diesen Artikel zur Verfügung stellte.

Text: Bernd Beckmann

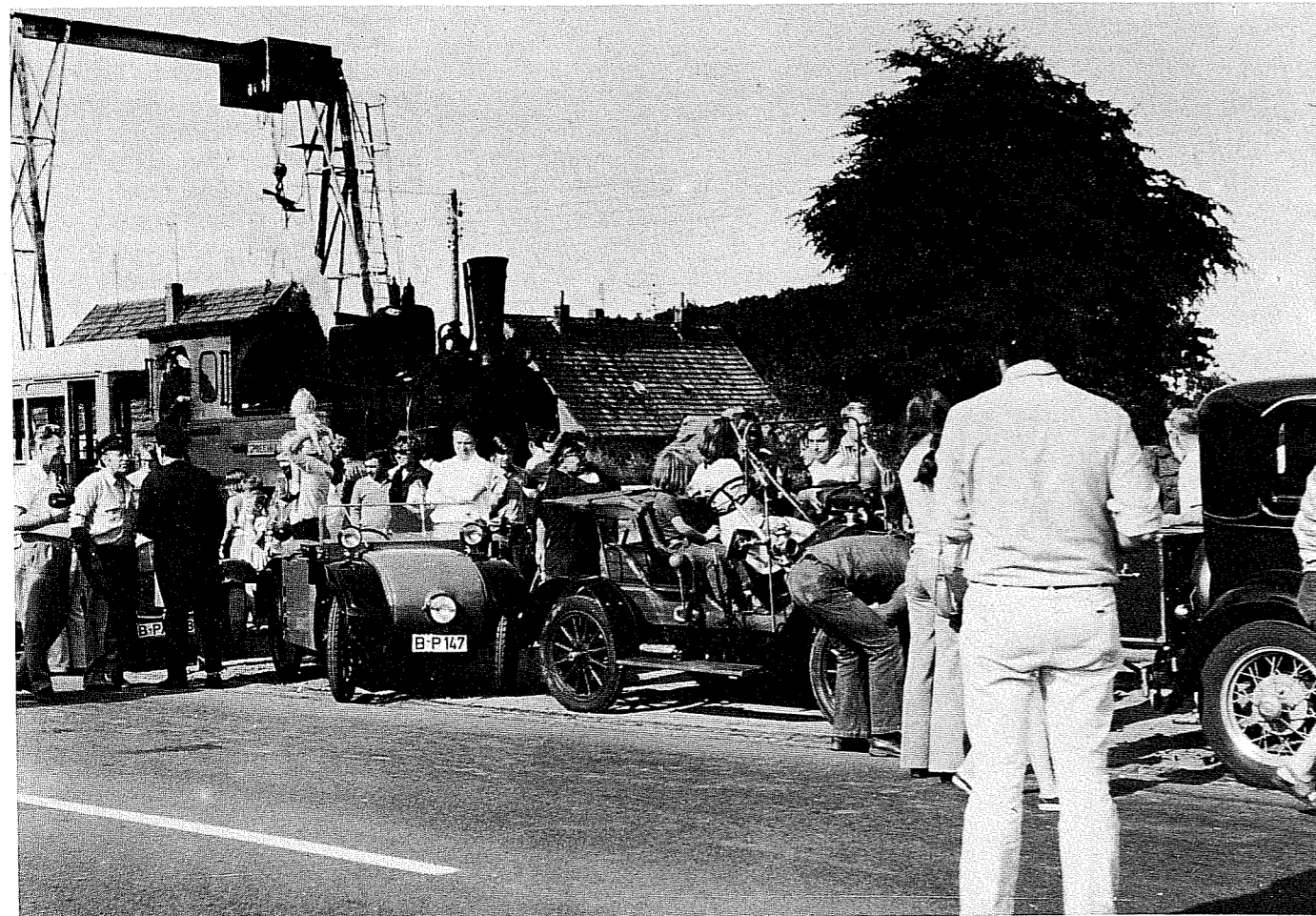
Fotos: Ludwig Rotthowe

Literaturhinweis: Die Eisenbahn, Januar 1971; Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1971.





3 Fotos: Strauch



**M**it einem von unserm Berliner Mitglied, Herrn Poddig, zur Verfügung gestellten Doppeldeckerbus fuhren Mitglieder der Gruppe Berlin des DEV im Juni nach Bruchhausen-Vilsen. Obwohl die Fahrt nur sehr kurzfristig angesetzt worden war, kamen doch immerhin 40 Fahrgäste zusammen. Unser Reiseleiter Herr Klaus Schuchard konnte gerade noch rechtzeitig die nötigen Quartiere bestellen.

Nachdem alle Reisetilnehmer, Gepäck, Bier und Brause verstaut waren, ging es am 16. Juni gegen 16 Uhr los. Die beiden Mitglieder H. Droge und R. Johannes lösten sich in der Fahrerei ab und nach einer relativ zügigen Fahrt wurde Bruchhausen-Vilsen gegen 23 Uhr erreicht. Am Sonnabend, dem 17. Juni nahmen wir dann die Sonderfahrten nach Hoya auf. Insgesamt wurden am Wochenende 8 Fahrten durchgeführt. Da der Fahrplan für diese Sonderfahrten jedoch erst am 15. 6. in der hiesigen Kreiszeitung erschien, war die Resonanz nicht sehr groß. Ausgerechnet an diesem Wochenende fand in Vilsen

das Schützenfest statt. Wie allgemein bekannt, werden bei solchen Anlässen Girlanden und bunte Fähnchen über die Straßen gespannt. An unser Kommen hatte man dabei freilich nicht gedacht. Bis auf eine blieb alles hängen; man möge uns verzeihen.

Der Anlaß dieser Fahrt überhaupt war eine Tanzgruppe, die „Square-Dancers“, die sich am Samstag bei unserer Bahn zu einer Veranstaltung angesagt hatten. Nach Heiligenberg wurde unser 113 geschafft und auf diesem Wagen tanzten die Dancers nach den Anweisungen des routinierten „Callers“ Rudi Pohl. Eine Versteigerung von Eisenbahnutensilien rundete das Programm ab.

Nachdem am Sonntagmittag alle Berliner wieder eingesammelt waren, wurde um 14 Uhr die Rückfahrt angepfeifen.

Auf der Autobahn rauften wir Fahrer uns die Haare ob der vielen Dellen und Querrinnen, während die Mitfahrer im Oberdeck lustig durcheinander geschaukelt wurden. Berlin war um 22 Uhr erreicht.

Alles war gut gegangen, alle waren zufrieden. Nur das Bier hatte nicht gereicht.

Abschließend möchten wir uns noch einmal bei Herrn Poddig für seine Großzügigkeit bedanken und hoffen im Stillen auf eine zweite Fahrt.

Schneller als gedacht fand diese statt. Diesmal waren es alte Automobile, die uns die Fahrt mit dem Bus noch einmal wagen ließen. Durch die Urlaubszeit war die Resonanz natürlich nicht so stark, immerhin kamen noch 25 Fahrgäste zusammen. In Bruchhausen-Vilsen war eine Rallye für die Oldtimer, die mit unserem PmG synchron in Asendorf ankamen. Eine Siegerehrung in der Fahrzeughalle schloß diesen schönen Tag ab. Da auch das Fernsehen und Reporter mehrerer Tageszeitungen vertreten waren, hatte diese Veranstaltung eine schöne Werbewirkung.

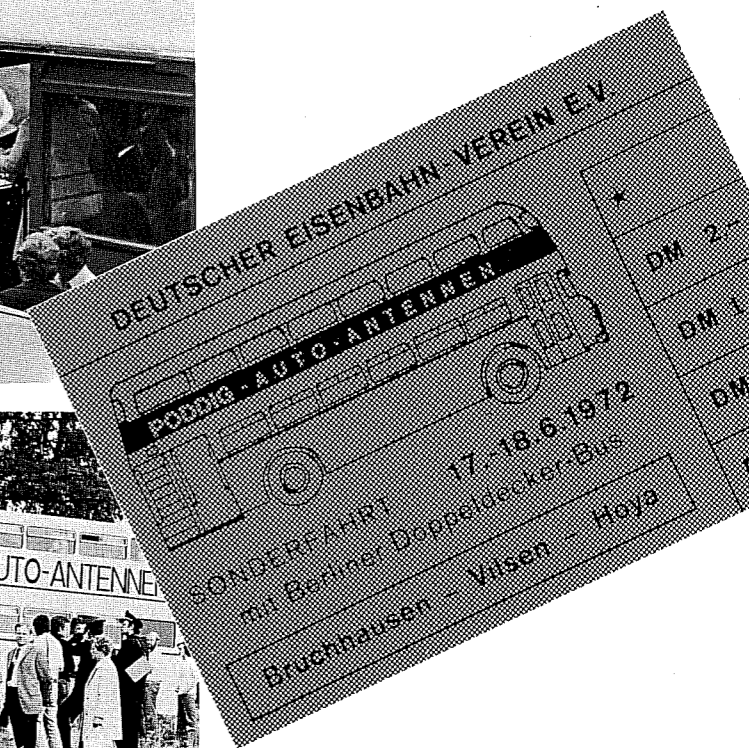
Rüdiger Johannes  
Peter-Jürgen Schmidt



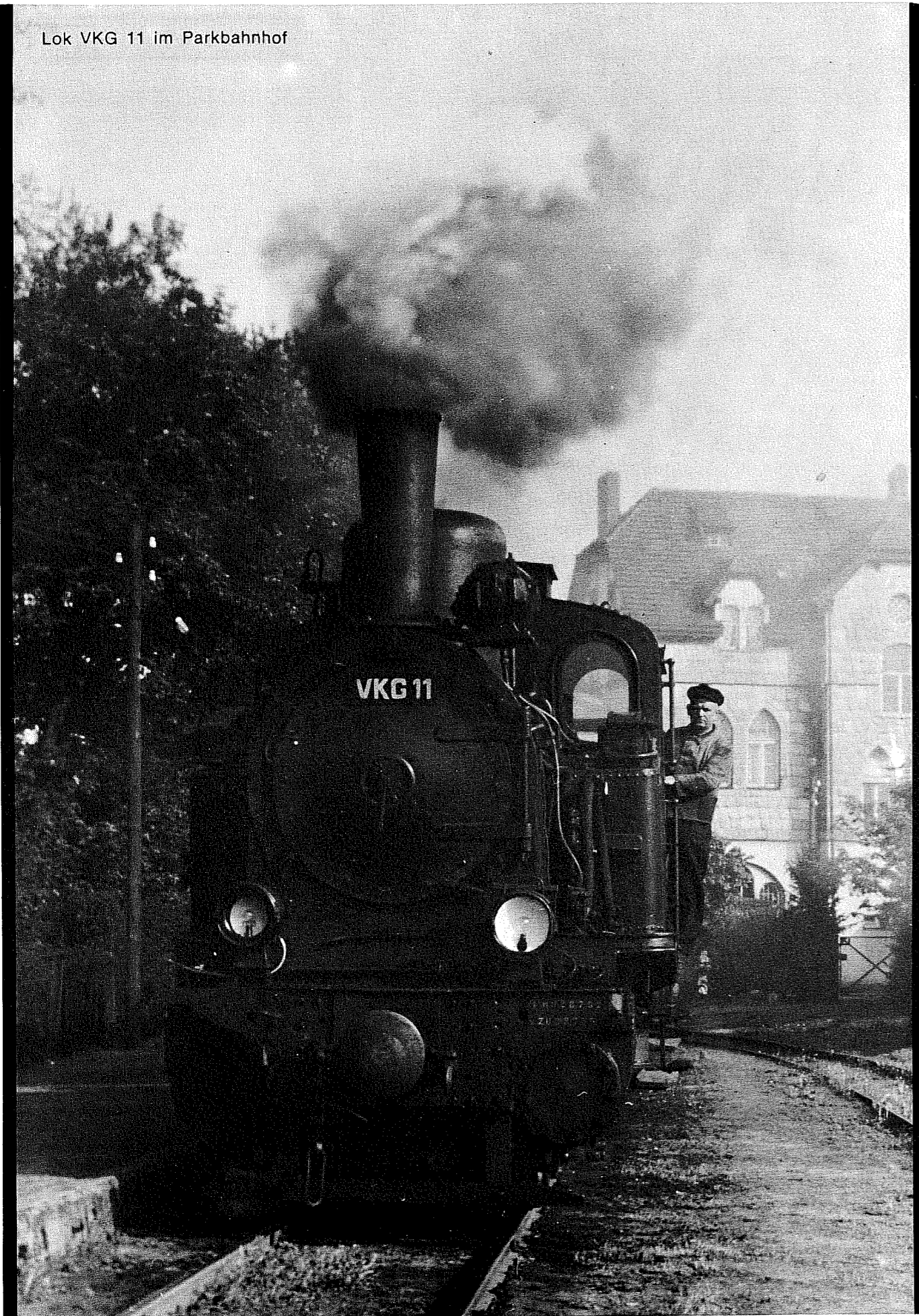
Die „Square Dancers“ zeigen ihre Künste. Foto: CI



Der Doppeldecker stellt sich den Fotografen in Heiligenberg. Foto: Droge



Lok VKG 11 im Parkbahnhof



# JAN REINERS

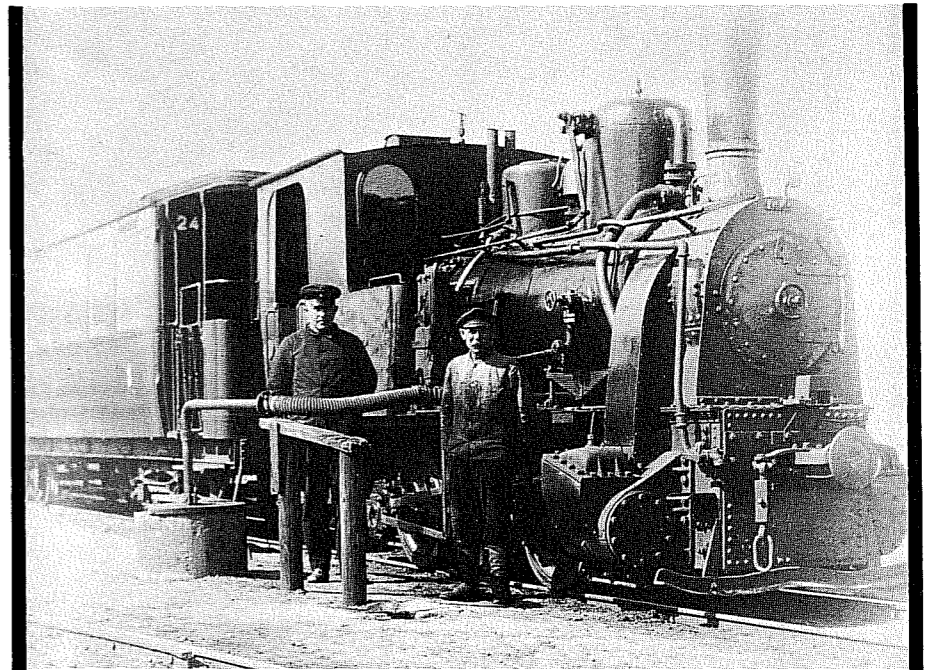
Noch vor rund 80 Jahren waren die einzigen Verkehrsverbindungen aus den nördlichen Gebieten nach Bremen hinein der langsame Wasserweg über Hamme, Lesum, Wümme und Torfkanal oder der Weg über holprige Landstraßen, doch bald wurde der Wunsch laut nach einer Bahnverbindung mit Bremen.

Man entschied sich für die Linienführung zwischen Bremen, Lilienthal und Tarmstedt. Der Bau der Bahn wurde an die Actiengesellschaft für Bahnbau und Betrieb in Frankfurt/Main übertragen und die Ausführung der Arbeiten übernahm die Eisenbahnfirma H. F. Sprickerhoff in Hannover. Gemäß Urkunde der königl. Regierung zu Stade vom 21. Juni 1898 für den im preußischen Staatsgebiet liegenden Teil und der Freien Hansestadt Bremen (Versammlung des Senats vom 22. Juli 1898) für den Streckenteil auf bremischem Staatsgebiet wurde der Betrieb genehmigt auf eine Dauer von 99 Jahren. Die Bremisch-Hannoversche Kleinbahn A. G. hatte die Deutsche Eisenbahn GmbH in Frankfurt am Main mit der Betriebsführung beauftragt.

Der erste Spatenstich erfolgte am 29. September 1898 um 17.30 Uhr in der Wümmeniederung unweit der Flutbrücke bei Borgfeld. Vertreter Bremens und der preußischen Regierung nahmen an dieser Feierlichkeit teil. Besonders verdient gemacht an der Verwirklichung dieses Projektes hatte sich ein Mann, der Oekonomierat Johann Reiners. Er durfte die Eröffnung der Bahn noch miterleben. Am 9. September 1908 verstarb er im Alter von 84 Jahren. Die erste Lokomotive trug dann auch auf einer Kupfertafel den Namen „JAN REINERS“. Dieser Name blieb seit den Anfangstagen im Volksmund für die Kleinbahn Bremen-Tarmstedt.

Wegen der geringeren Kosten im Moorgebiet entschied man sich für eine Schmalspurbahn mit der Spurweite von 1 m, dies sah man zu damaliger Zeit als eine Errungenschaft an.

Am Donnerstag, dem 4. Okto-



Lok 4 beim Wassernehmen



Die erste Fahrkarte

Endstation Parkbahnhof

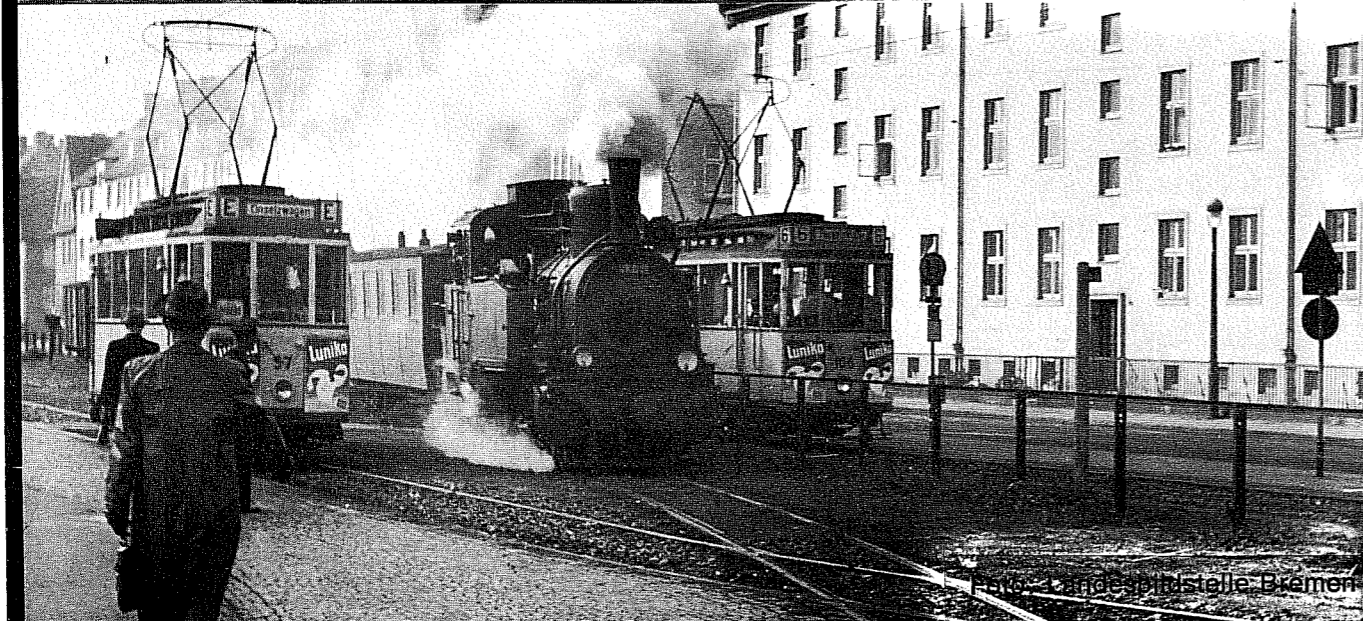




Bahnhof Lilienthal



vor dem Schuppen in Tarmstedt



am Ende der Haltestelle Bremen

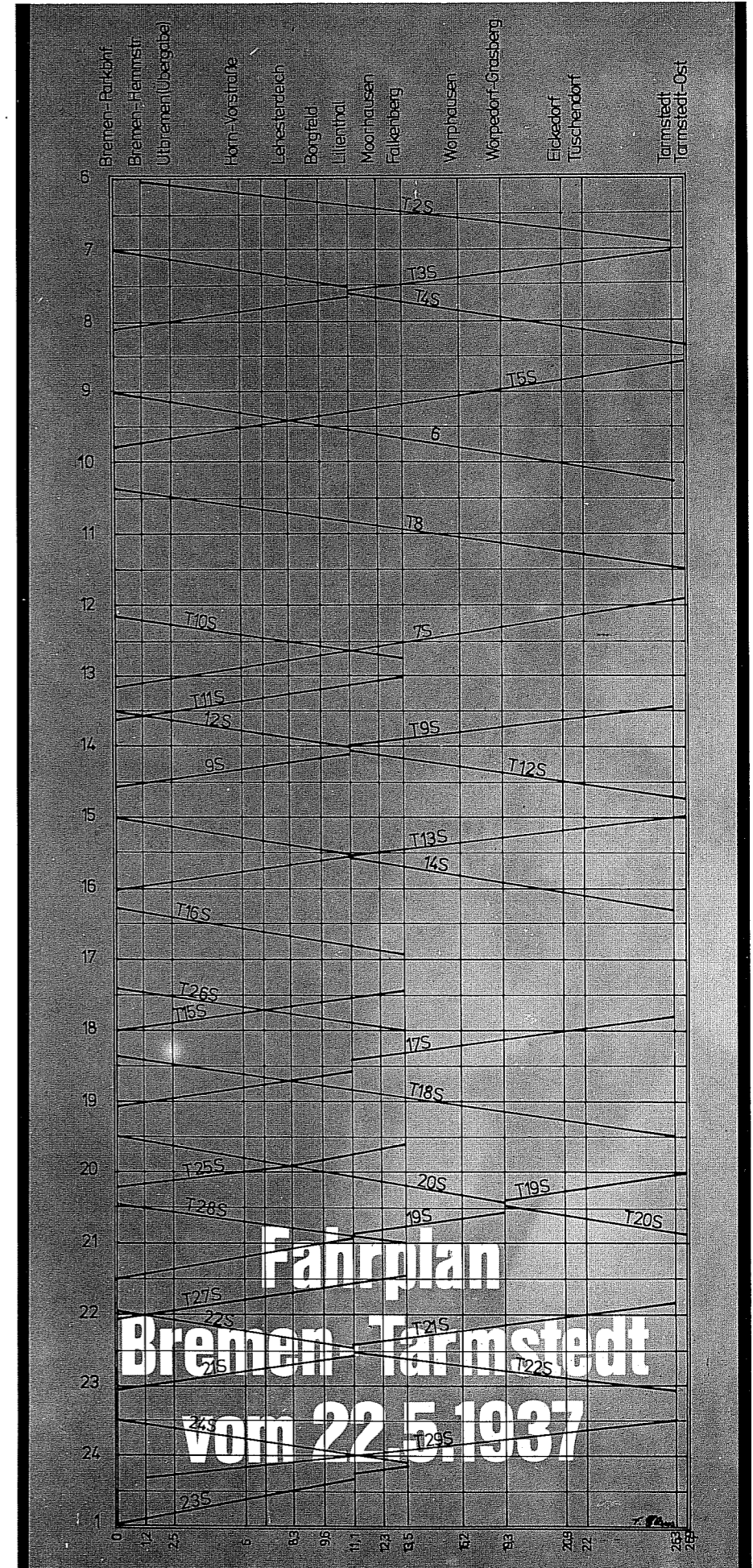
ber 1900 konnte die Eröffnung erfolgen. Pfeifend und klingelnd fuhr um 8.40 Uhr der erste Zug aus dem Parkbahnhof zu Bremen ab. Am selben Tage erfolgten die letzten Fahrten der Postfuhrwerke. In Tarmstedt wurde der Zug von einem größeren Posaunenchor begrüßt.

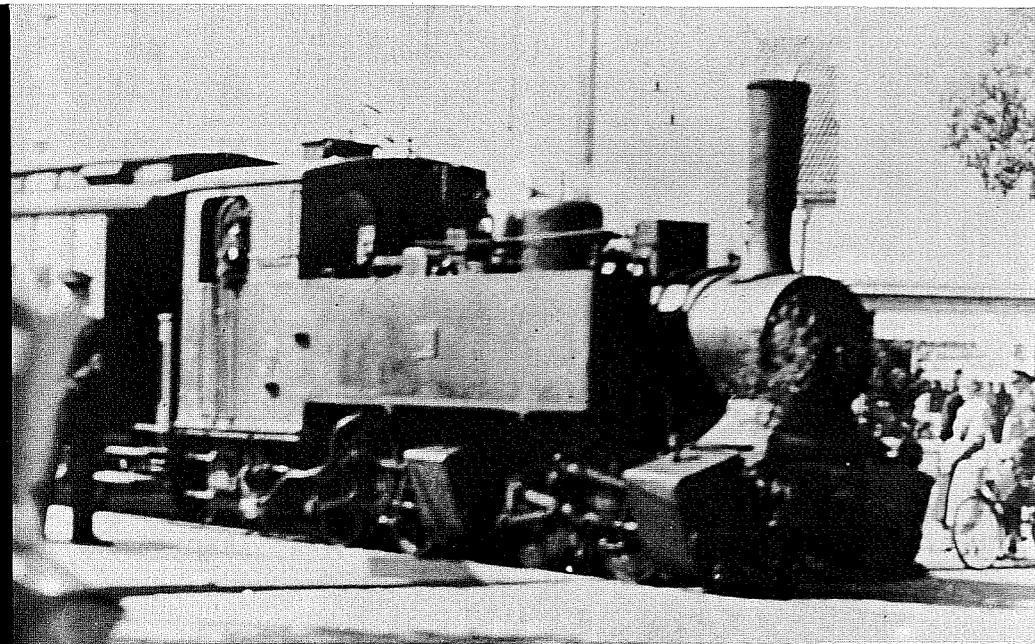
Am Tage der Betriebseröffnung waren vorhanden: 6 Dampflokomotiven, 8 Personenwagen, 2 Packwagen und 50 Güterwagen. Die Kleinbahn hat tatsächlich eine wirtschaftliche Erschließung des Moorgebietes zur Folge gehabt. Unendliche Mengen von Kunstdünger haben über die Kleinbahn ihren Weg ins Moor genommen. Getreide, Torf, Kohlen und andere Massengüter sind transportiert worden. Auch der Personenverkehr spielte eine bedeutende Rolle. Schulklassen und am Sonntag viele Ausflügler fuhren hinaus in Moor und Heide. Dazu mußte auch der Betriebsmittelpark erweitert werden. Bis 1914 kamen 15 Personen- und 25 Güterwagen dazu. 1912 wurde sogar eine Elektrifizierung geplant, jedoch zerschlugen sich diese Projekte. In den Jahren 1916–1919 war der Personenverkehr durch die „Hamsterfahrten“ besonders lebhaft. In den darauffolgenden Jahren mußten die Tarife wegen der ständigen Geldentwertung mehrmals erhöht werden.

Der erste Triebwagen, dem bald 3 weitere folgten, wurde im Mai 1934 in Dienst gestellt. Bald darauf wurden wegen des Autobahnbaues erhebliche Gleisverlegungen notwendig. Um einen Anschluß an die Kleinbahn Wilstedt-Zeven-Tostedt zu erhalten, wurde die Strecke bis Tarmstedt-Ost verlängert.

Durch die Folgen des 2. Weltkrieges mußten im Betrieb viele Einschränkungen gemacht werden. Bei Einmarsch der alliierten Truppen kam der Bahnbetrieb völlig zum Erliegen. Nun ging man sofort an die Beseitigung der Kriegsschäden, im September 1945 konnte der Betrieb auf der ganzen Strecke wieder aufgenommen werden.

Mit dem Tage der Währungsreform sanken die Beförderungszahlen ganz erheblich. Das war in erster Linie auf den Rückgang der





Lok 6 (B'Bn4vt)  
überquert die  
Hemmstraße

Die Rückseite des  
Bahnhofs Hemm-  
straße



Lok VKG 11  
mit Personenzug  
verläßt Bf. Hemmstraße  
Foto:  
Landesbildst. Bremen

Alle nicht  
unterzeichneten Fotos:  
Sammlung Vehlber

Hamsterfahrten zurückzuführen, von denen „JAN REINERS“ gut profitierte. Der Güterverkehr war stark behindert durch das Umladen der Frachten von Normal- auf Schmalspur. Umspurationspläne und Rollbockverkehr mußten wegen der hohen Kosten fallengelassen werden. Man hatte jedoch auch schon vorher erkannt, daß „JAN RIENERS“ ein Fehlschlag gewesen war, jedoch hatte man ja eine Verkehrsverpflichtung für 99 Jahre.

Da die Bremer Vorortbahnen (BVG) parallel eine Buslinie befuhren, wanderten immer mehr Fahrgäste zur Straße ab. Somit konnte der Verkehr nur noch durch hohe Zuschüsse aufrecht erhalten werden. 1953 sah sich die Gesellschaft gezwungen, in Konkurs zu gehen.

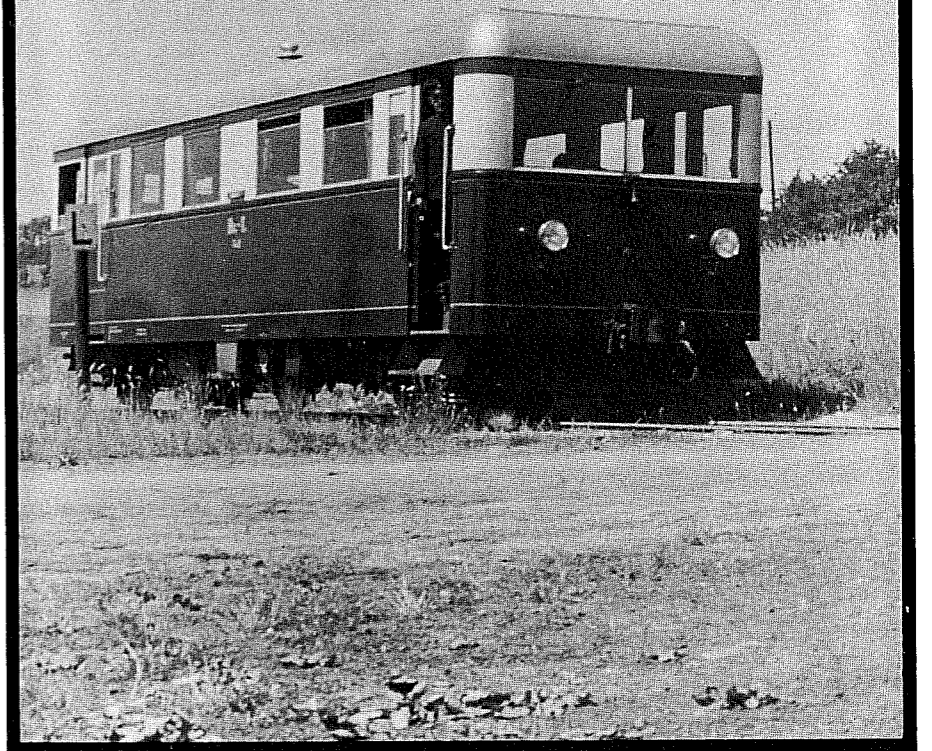
Am 22. Mai 1954 fuhr der letzte Dampfzug mittags vom Parkbahnhof nach Tarmstedt ab. Die Strecke zwischen Bremen/Parkbahnhof – Falkenberg wurde stillgelegt, auf dem Reststück nach Tarmstedt versahen die 4 Triebwagen noch ihren Dienst, bis auch dieser am 29. Januar 1956 eingestellt wurde. Eine eindrucksvolle Nachtprotestkundgebung der Bevölkerung in Tarmstedt beendete das Leben dieser Kleinbahn.

Die 4 Triebwagen wurden bald mit der Bundesbahn nach Württemberg gebracht. Die Bahnhofsgelände waren nun leer und verlassen, die Gleise verrosteten. Die altvertrauten Wagen fanden ihr Ende unter dem Schneidbrenner. Lok Nr. 1 kam zu einer Bremer Armaturenfabrik, wo sie Dampf machen mußte zum Manometerprüfen. Lok VKG 11, welche der „Vereinigten Kleinbahnen GmbH“ gehört, hatte die Aufgabe, die Strecke abzubauen, so baute sich die Bahn ihr eigenes Grab.

Am 5. Mai 1967 wurde das Denkmal „JAN REINERS“ in der neuen Grünanlage Fürther Straße / Hemmstraße auf dem ehemaligen Bahnhof Hemmstraße eingeweiht. Der Bürgerverein Findorff e. V. hatte die Lokomotive Nr. 1 von der Bremer Armaturenfabrik zurück erhalten. Damit ist ein „Stück“ dieser Kleinbahn für die Nachwelt erhalten geblieben.

H. Vehlber & F. Claus

Triebwagen 2 auf der Strecke bei Borgfeld



#### Dampflokomotiven:

Nr.	Bau-jahr	Her-steller	Bau-art	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
1	1899	Hanomag	Cn2t	3345	1954 verkauft an Firma Gerdts in Bremen, 68 Denkmal
2	1899	Hanomag	Cn2t	3346	ausgemustert 1954
3	1899	Hanomag	Bn2t	3248	ausgemustert 1957
4	1899	Hanomag	Bn2t	3249	ausgemustert 1955
5	1908	Hanomag	Cn2t	5230	ausgemustert 1955
6	1899	Hohenz.	B'Bn4vt	1191	1917 an Engelskirchen-Marienhöhe, 1947 Geilenkirchener Kreisbahn
11	1911	Jung	D1n2t	1658	Mindener Kreisbahn, 36 Sylter Inselbahn, dann Engelskirch., 49 JAN REINERS, 57 Biebertalb
3"	1928	Maffei	Cn2t	4054	1938 verkauft

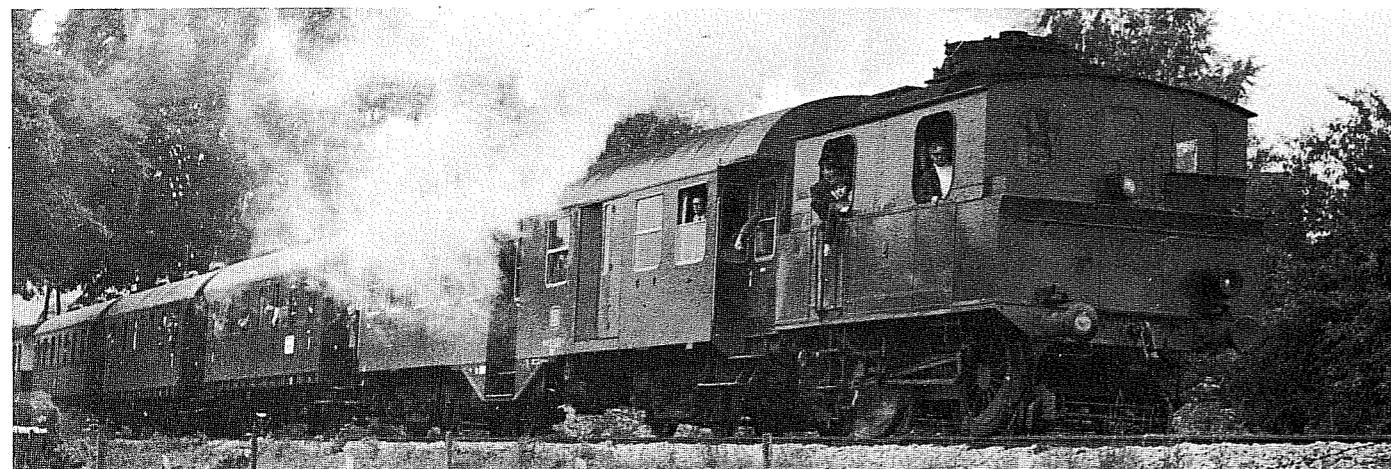
#### Triebwagen:

Nr.	Bau-jahr	Her-steller	Bau-art	Bemerkungen
1	1934	Wismar	VT4	an Härtsfeldbahn T33
2	1935	Wismar	VT4	an Amstetten-Laichingen T31
3	1937	Wismar	VT4	an Härtsfeldbahn T32
4	1937	Wismar	VT4	an Amstetten-Laichingen T34

#### Wagen:

1908	13 Pers.-, 2 PwPost-, 16 geschl., 46 offene Güter-, 2 Kalkwagen
1928	23 Pers.-, 2 PwPost-, 71 Güterwagen
1932	23 Pers.-, 2 PwPost-, 71 Güterwagen
1940	17 Pers.-, 2 PwPost-, 81 Güterwagen, 3 Triebwagenbeiwagen

# JUBILÄUMSFEIER MIT DER KITTEL-LOK



In diesem Jahr hätte die ehemalige Kleinbahn Voldagsen-Duingen-Delligsen ihr 75jähriges Jubiläum feiern können. Aus diesem Anlaß luden die Eisenbahnfreunde Hannover zu einer Dampfsonderfahrt am 2. Juli auf dem als Anschlußgleis erhalten gebliebenen Teilstück Voldagsen-Duingen ein. Als Zuglok war die DEV-Kittel-Lok 2 vorgesehen, aber bis wenige Tage vor der angesetzten Fahrt stand nicht fest, ob sie zum Einsatz kommen würde, denn sie hatte noch keine Luftdruckbremse erhalten. Glücklicherweise konnte die Fahrt doch wie vorgesehen mit Dampf stattfinden. Damit der Zug nicht ungebremst blieb, setzte die DB, die den Anschluß auf der VDD durchführt, die 236 201-0 als Bremslok ein.

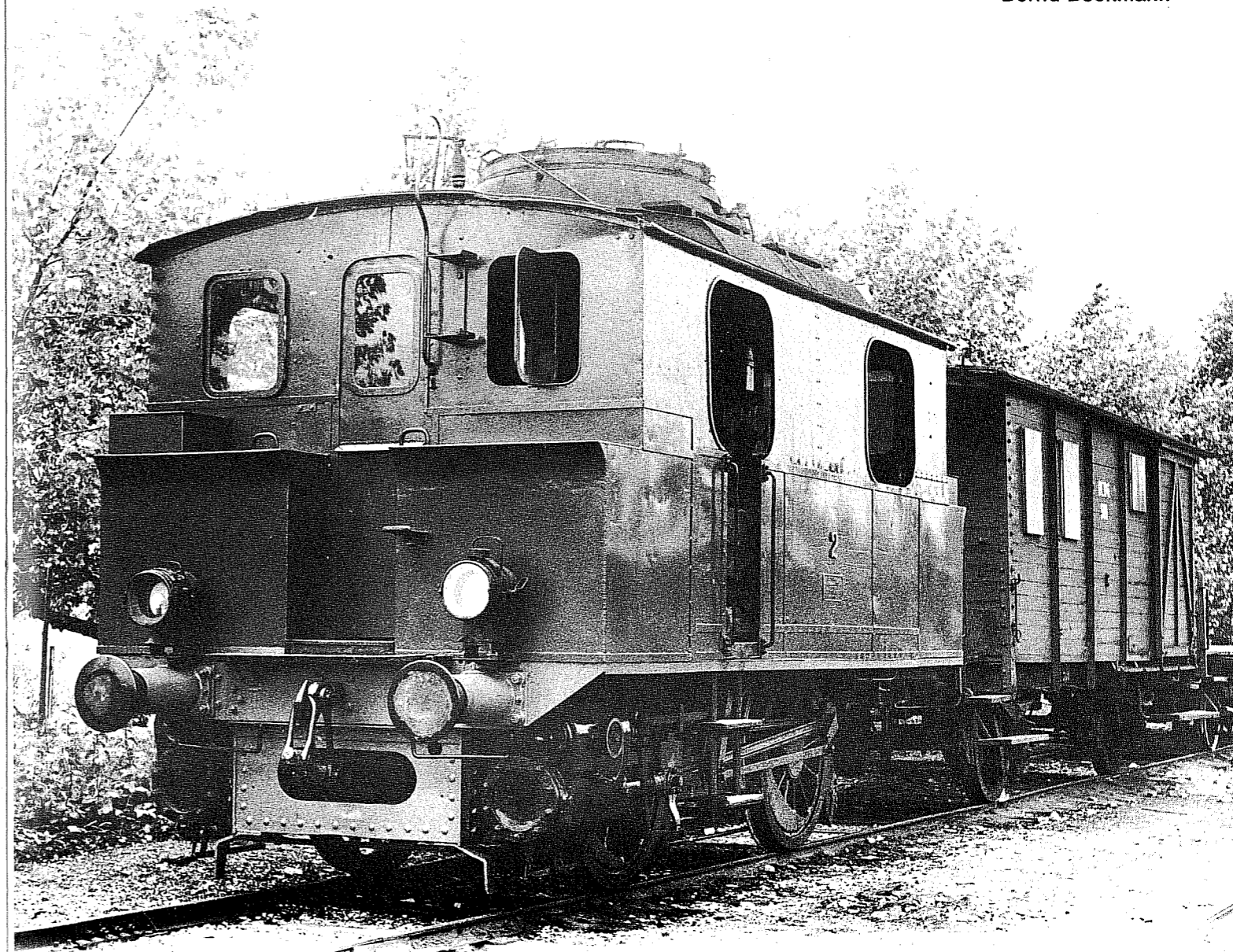
Unter reger Anteilnahme der Bevölkerung setzte sich um 9.40 Uhr der aus fünf Wagen bestehende Zug mit Lokführer Friedl Sollinger und Heizer Hans-Oskar Krauß in Voldagsen in Bewegung. Station auf allen Bahnhöfen, Fotohalte unterwegs und gutes Wetter gaben den Fahrtteilnehmern genügend Gelegenheit zum Fotografieren. Mancher Eisenbahnfreund empfand die am Zugschluß laufende Diesellok als störend, jedoch erwies sie sich nicht nur als Bremslok, sondern auch als Schublok nützlich, jedesmal wenn der Kittel-Lok die Puste ausging.

In der Gemeinde Salzhemmendorf, die ihr 950jähriges Jubiläum feierte, wurde auf der Rückfahrt eine längere Mittagspause eingelegt. Zwei Stichfahrten nach Voldagsen und Thüste gaben den Salzhemmendorfern auch Gelegenheit zu einer gemütlichen Reise mit dem Dampfzug.

Während des ganzen Tages wurde der bunte Zug von einer Kraftfahrzeugkolonne begleitet. Auch die Freiwillige Feuerwehr der Gemeinde Salzhemmendorf war mit von der Partie. Mit Blaulicht fuhr ein Tankwagen nebenher und versorgte die Kittel-Lok bei längeren Aufenthalten mit Wasser.

Nach der Rückkehr nach Voldagsen war ein schöner und erlebnisreicher Tag zu Ende gegangen, und beim Abschied von der Kittel-Lok wünschte ihr jeder Eisenbahnfreund einen möglichst baldigen erneuten Einsatz.

Bernd Beckmann





# ZUR SITUATION

Als stellvertretender Vorsitzender und Bauleiter des Deutschen Eisenbahn-Vereins möchte ich in dieser Ausgabe des dev-kurier die Mitglieder des DEV über die zukünftige Bahnhofsgestaltung und über den Bau der Betriebs- und Ausstellungshalle informieren.

Besonders durch die Aktivitäten der Berliner Mitglieder, der Firma Otto Jagemann und den erfolgreichen Arbeitseinsätzen im Herbst 1971 und Frühjahr 1972 konnte der Bau der Betriebshalle soweit vorangetrieben werden, daß bis Ende Oktober diese in Betrieb genommen werden kann. Im einzelnen wurden folgende Arbeiten durchgeführt. Gießen der Hallenfundamente, Erstellen der Hallenwände und das Verklankern dieser, Ausmauern und Verputzen der Innenräume, Verlegen der Kanalisation, Bau des dritten Hallengleises, Pflastern des Hallenbodens und das Aufbringen der zweiten Dachpappenschicht.

Die Verkehrsbetriebe der Grafenschaft Hoya werden mit Beginn des November 1972 ihre Betriebsanlagen auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen verändern. Das Schmalspurgleis, auf dem bisher mit Hilfe von Rollböcken die Lagerhallen der Genossenschaft versorgt wurden, soll abgebaut und durch ein Normalspurgleis ersetzt werden. Durch diesen Umbau können in der Fahrseason 1973 die Züge der Museums-Eisenbahn nicht mehr vom Bahnhof der VGH abgefertigt werden. Außerdem entfällt auch die Möglichkeit des Umsetzens der Triebfahrzeuge.

Es ist somit unbedingt erforderlich geworden, in den kommenden Arbeitseinsätzen Herbst 1972 und Frühjahr 1973 die entsprechenden Betriebsanlagen aus dem Betriebsbereich der VGH auf das Betriebsgelände der Museumsbahn zu verlegen.

Mit dieser Neugestaltung wurde bereits begonnen. Das Gelände vor der Halle wurde aufgefüllt, befestigt mit Granulat und durch eine Zufahrt mit der Straße verbunden. Auf diesen so geschaffenen Hallenvorplatz wurde das Lokversorgungsgleis (Gleis 4) verlegt und ein größerer Kohlenbansen gebaut. Hinsichtlich der Lokversorgung sind noch eine Schlackengrube und ein Wasserkran vorgesehen.

Weitere Vorarbeiten wurden ebenfalls mit der Aufschüttung für den Bahnsteig und für die Trasse des Gleises 1 durchgeführt. Es ist also noch die Bahnsteigkante zu setzen, Weiche 1 einzubauen und

Gleis zu verlegen. Für den Anschluß der Gleise 7 und 8 müssen die Weichen IV und V eingezogen werden. Als Vorarbeit dafür hat die Verlegung der Weiche III um eine Weichenlänge in Richtung Syke zu erfolgen. Das Gleis 7 führt als Wartungsgleis durch die Halle und wird dann in ein normalspuriges Anschlußgleis der VGH (Verlängerung des heutigen Tankanschlußgleises des Gaswerkes) eingeführt. Damit wird eine unabhängige Verladestelle für Fahrzeuge des DEV geschaffen. Das Gleis 9 ist nach dem Umbau ein Dreischienengleis, daß der VGH als Ladegleis und dem DEV als Ziehgleis dient.

Die Bahnmeisterei muß der Weiche V weichen und findet ihren neuen Standort bei den Lokversorgungsanlagen.

In der Halle werden sich im Erdgeschoß ein Aufenthaltsraum für Rangierer und Rottenarbeiter, eine Werkstatt für den Lokführer, eine Toilette, ein Dusch- und Waschraum und im Obergeschoß ein Ausstellungsraum und das Büro für den Rangierleiter befinden.

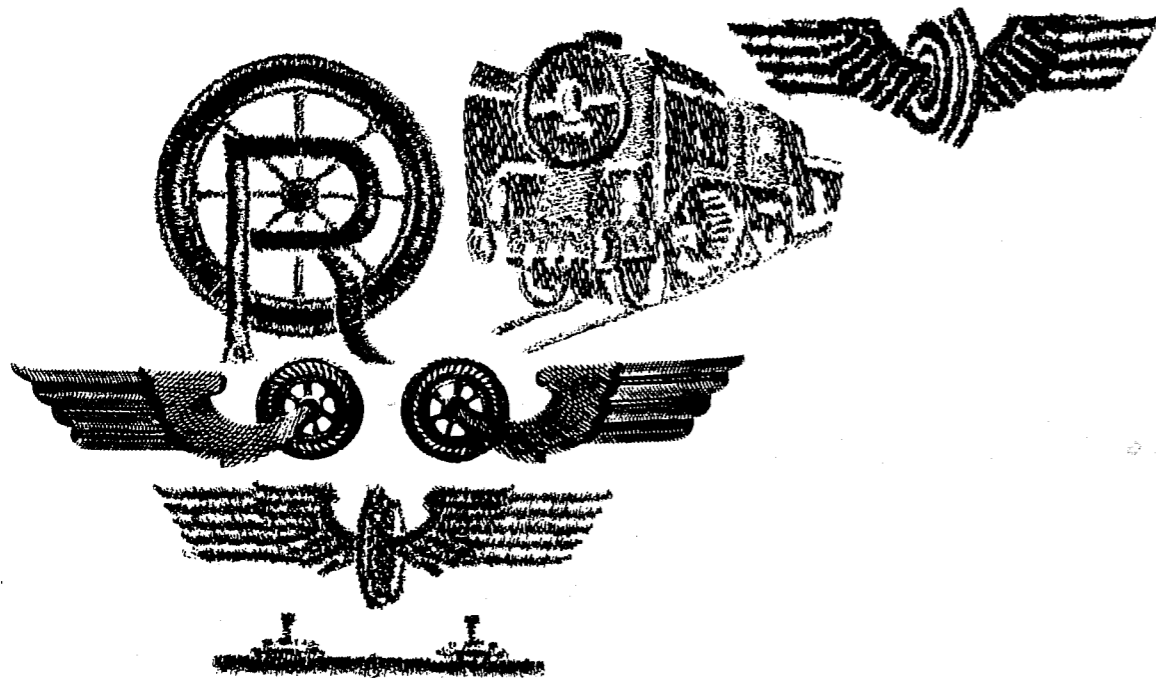
Die alte Bahnmeisterei der VGH soll zu einem Bahnhofsgelände umgebaut werden. Zu diesem Zweck erhält diese eine Vorhalle. Die vorhandenen Räume werden nach entsprechendem Umbau als Herren- und Damentoilette, als Verkaufsraum für die DEV-Artikel, als Fahrkartenausgabe und als Aufenthaltsraum für die Zugbegleiter dienen.

Auf dem Inselbahnsteig zwischen Gleis 1 und 2 werden Stationsschilder, ein Richtungsanzeiger, 4 Laternen und Bänke aufgestellt.

Um dieses geplante Vorhaben durchführen zu können, möchte ich hier an dieser Stelle alle Mitglieder bitten, ihren Möglichkeiten entsprechend, sich an den Arbeitseinsätzen zu beteiligen.

Ulf-Dietrich Otto  
Bruchhausen-Vilsen  
während eines Arbeitseinsatzes

# AUS DEM BETRIEBSDIENST



## Zugförderungsdienst

Durch seinen unermüdlichen Einsatz nach Feierabend an den Wochentagen, gelang es unserem Lokführer Karl Hunold, die Lokomotiven HOYA und SPREEWALD während der diesjährigen Fahr-saison einsatzbereit zu halten. Abwechselnd konnten deshalb beide Lokomotiven im Zug- und Rangierdienst eingesetzt werden. Besonders tatkräftig wurde bei der Behandlung der Loks Herr Hunold von den Mitgliedern Hans-Peter Kempf und Robert Angerhausen unterstützt. Beide waren immer zur Stelle, wenn es galt, die Rohre zu stoßen, die Maschinen zu entschlacken und diesen für die Betriebstage ein gepflegtes Aussehen zu geben.

## Rottendienst

Auf dem Betriebsgelände wurden die Gleise 4 und 7 verlegt. Hierbei zeigten sich die Rottenmitglieder Bull und Reichelt unermüdlich mit Schippe und Stopfpicke. Gerd Schrammen sorgte dafür, daß die Fahrgäste auch in diesem Jahr unbehindert von Zweigen und Himbeerranken im Einschnitt aus dem Fenster sehen konnten. Bei Regen und Sonne war er bei der Beseitigung des Unterholzes im Einschnitt zu sehen. Mit dem Ausbau des Haltepunktes Fischteiche wurde begonnen.

## Rangierdienst

Die Aufgabe des Rangierleiters war es, mit möglichst wenigen Rangierbewegungen die Züge zu bilden, umzusetzen und die Lokomotiven an die Versorgungsanlagen zu bringen. An den Samstagen im August und September wurden dem Zug 135 als PmG zusätzlich die Güterwagen 113 und 380 beigegeben. Große Umsicht bei den Rangierbewegungen hat der Rangierer Peter Wickfelder gezeigt und ihm ist es mit zu verdanken, daß die Züge immer rechtzeitig bereit standen.

## Zugbegleitdienst

Der Zugbegleitdienst stand wieder unter bewährter Leitung des Zugführers Henning Piecker. Er sorgte dafür, daß die Fahrgäste der Museums-Eisenbahn wohlbehalten und pünktlich nach Asendorf und zurück kamen. Dem Stationsvorsteher Christian Speer und seinem Gehilfen Frank Schaefer ist es zu verdanken, daß alle Fahrgäste bis zur Abfahrt der Züge mit entsprechenden Fahrausweisen versorgt wurden und daß die Zugfolge auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilfen ohne Zwischenfälle verlief.

Auf den Stationen Wiehe Kurpark und Heiligenberg sorgte sich hervorragender Weise der Stationsschaffner Klaus Hanack um das Wohl der Besucher unserer Bahn. Als Schaffner haben sich die Mitglieder Henning, Moll, Marowetz, Reinking, Hacke, Hasse, Schulze, Beckmann, Schäfer H., Angershausen, Schuchardt, Wawer, Josten, Besch, Schmidt, Brix, Böcker L., Böcker E., Bogen, Kupfer, Horst, Freimann, Redetzky, Kobow, Küchholz, Nafe, Kruse und Krahn bewährt.

Ulf-Dietrich Otto

## Berlin

Wir wollen uns jetzt im Winterhalbjahr mehr darum bemühen, unseren Wagen 10, der auf der Wassersport- und Freizeitschau in Berlin wieder einen Ausstellungsstand hergeben soll, rechtzeitig zum Februar fertigzustellen. Darum bitte ich jeden, der ein wenig Zeit hat, auch dienstags und donnerstags ins AW Spandau um 17 Uhr zu kommen. Die alten Zeiten für samstags und sonntags gelten weiter.

Für unsere Versammlungsabende stehen vielseitige Film- und Diavorträge zur Verfügung. Ich bitte um recht zahlreiches Erscheinen.

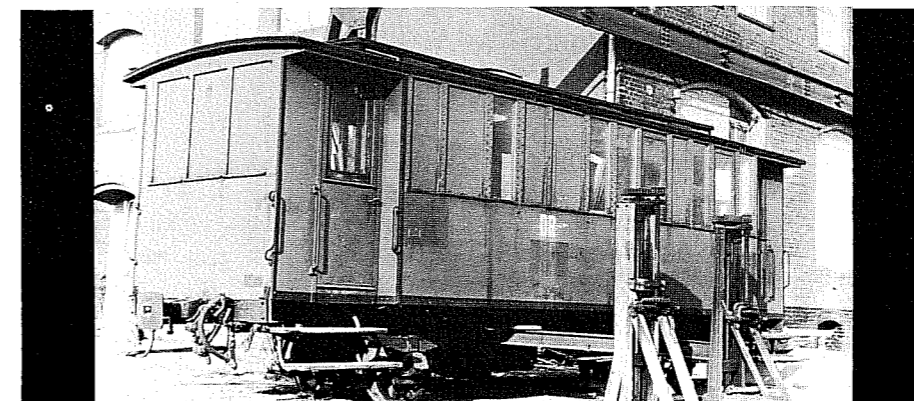
Ferner bleibt mitzuteilen, daß die Bürgschaft für einen Kredit zur Fertigstellung unserer Fahrzeughalle wieder zum größten Teil von Berliner Mitglieder gezeichnet wurde. Es ist für unseren Verein jedoch sehr wichtig, daß sich auch Mitglieder aus den anderen Geschäftsstellenbereichen zur Verfügung stellen. Wenn Sie also eine Bürgschaft über 1000,- DM übernehmen wollen, wenden Sie sich bitte an Ulf Otto, 1000 Berlin 20, Jaczostraße 69.

Unser diesjähriges Sommerfest, daß bei herrlichem Wetter im Garten unseres Mitglieds Hugo Poddig stattfand, und mit Fleisch am Holzkohlengrill, Musik und Tanz bis zum frühen Morgen ging, war ein großer Erfolg und wohl alle Teilnehmer waren zufrieden.

Peter-Jürgen Schmidt

Foto: Strauch

Wagen 10 im AW Spandau



## Hamburg

Die Mitglieder im Hamburger Raum und Umgebung treffen sich am Mittwoch, dem 8. 11. 1972, und Mittwoch, dem 6. 12. 1972, jeweils um 19.30 Uhr in der Gaststätte Remter, Hamburg, Neue Rabenstraße 27 / Keller, beim Damm-torbahnhof (Moorweidenseite). Gäste sind herzlich willkommen!

Heinrich Peters

## Ostwestfalen

Die Geschäftsstelle Ostwestfalen hat sich in den Sommermonaten mit der Werbung für den DEV und die Museumseisenbahn beschäftigt. Es wurden 42 Plakate und Fahrpläne in Supermärkten, Gaststätten, Kantinen und Wartesälen aufgehängt. Eine Informationsstelle über die Museumseisenbahn befindet sich beim Wirt des Bhf. Bünde.

Im Bhf. Bückeberg wurde eine DB-Vitrine mit Plakat, Fahrplan, Prospekt und Postkarten dekoriert. Für August und September ist eine Dekoration im Fenster des Spielwarenfachgeschäftes Ludwig in Bielefeld, Rathausstraße, geplant.

Nochmals möchte ich darauf verweisen, daß die Bielefelder Blätter nicht vor Oktober d. J. erscheinen, da wir während der Saison zu viel mit anderen Dingen (Fahrgastwerbung) zu tun haben. Der Unkostenbeitrag für die Blätter beträgt DM 0,70 + Porto.

Hans-Dieter Horst

## Rhein/Main

Neuer Geschäftsstellenleiter in diesem Raum ist Herr Eberhard Kunst. Mitglieder können jederzeit Auskünfte, Fotos und andere Unterlagen von Herrn Kunst erhalten. Eine gute Zusammenarbeit mit Presse, Rundfunk, Fernsehen und den verschiedenen Eisenbahnorganisationen soll angestrebt werden.

## Geschäftsstelle Rhein/Main

Eberhard Kunst, 6 Frankfurt/Main 1 Postfach 2812

## Geschäftsstelle Ostwestfalen

H.-D. Horst, 4801 Theesen/Bielefeld Straßburger Str. 323

## Geschäftsstelle Hamburg

Heinrich Peters, 2000 Norderstedt 1 Kiebitzreihe 23

## Geschäftsstelle Hannover

Rudolf Hase, 3161 Hessel Heisterkampsweg 80

## Geschäftsstelle Rheinland

Otto Straznicky, 5042 Erfstadt-Köttingen, Heerstraße 82

## Geschäftsstelle Mittelweser

Otto O. Kurbjuweit, 3070 Nienburg/W., Warthestraße 21

## Geschäftsstelle München

Michael Breitschwerdt, 8000 München, Postfach 500131

## Geschäftsstelle Nordharz

Hans P. Müller, 3382 Oker, Talstr. 21

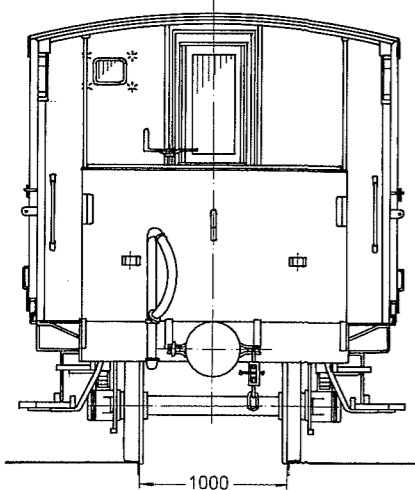
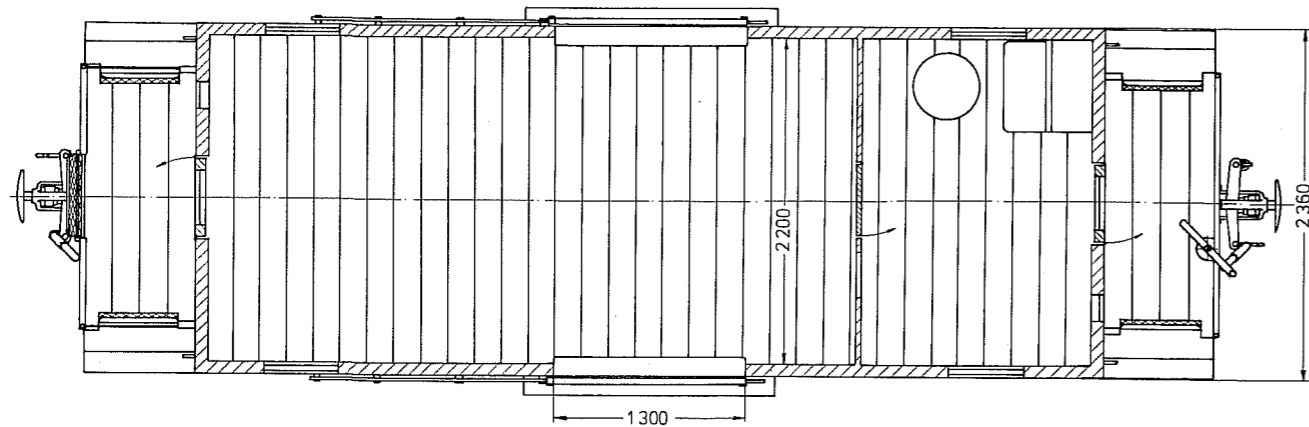
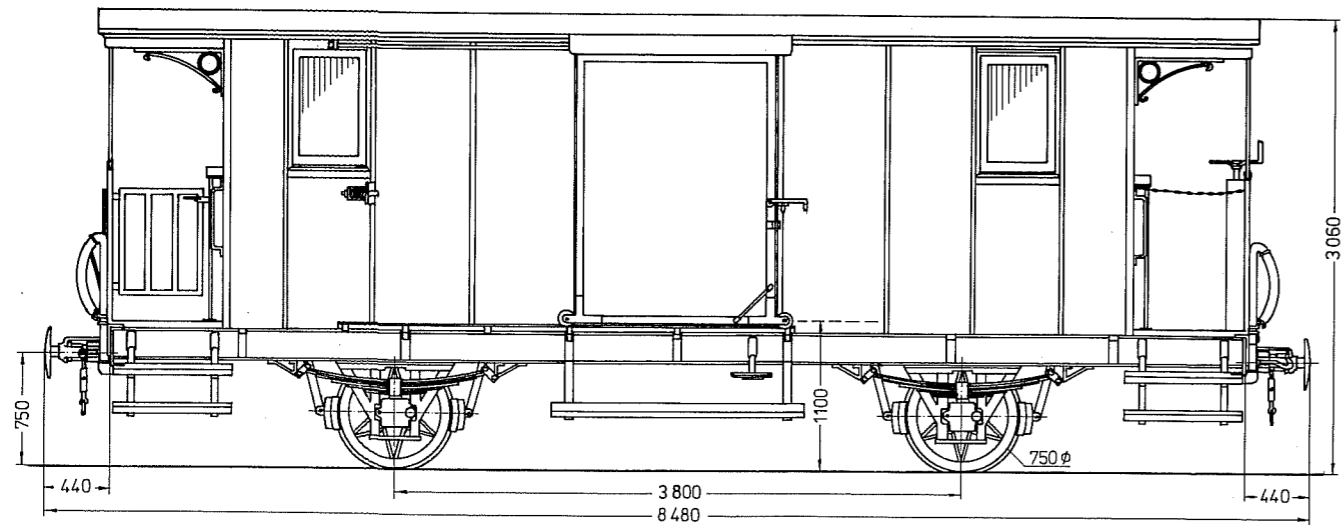
## Geschäftsstelle Niederlande

Jan E. Walraven, NL-3025 Rotterdam, Schildstraat 52 b

## Geschäftsstelle Berlin

Peter-Jürgen Schmidt, 1 Berlin 20 Klosterstraße 30

Auskunft: Montag und Donnerstag 18-20 h  
in der Geschäftsstelle der Museums-Eisenbahn  
3094 Bruchhausen-Vilfen, Bahnhofstraße 61  
oder telefonisch (0 42 52) 21 11



**Deutscher Eisenbahn-Verein Nr. 260**  
**ex DGG 260**  
**ursprünglich Süddeutsche (SGG) 141**

**Gattung Pvi**  
**Erbauer Gottfried Lindner**  
**Baujahr 1909**  
**Gewicht 7,9t**

**Maßstab 1:50**

22. Aug. 1972 H. Brand

Am 27. Mai 1972 fand die Auslosung des ersten Viertels der Bausteine statt. Folgende Nummern können somit eingelöst werden: Bausteine aus dieser Auslosung, die bis zum 31. März 1973 nicht eingelöst sind, verfallen zu Gunsten des DEV für die Erhaltung der Museums-Eisenbahn.

3	55	98	141	171	230	266	303	333	371	422	472	515	567	595
5	56	101	142	184	235	273	310	344	373	428	474	518	568	596
10	57	109	147	185	237	285	311	349	376	437	482	532	575	607
12	60	121	149	192	238	289	312	352	377	439	486	535	577	610
22	61	127	151	193	245	290	313	354	379	447	492	543	580	613
23	62	131	153	200	250	292	318	355	385	455	495	546	585	615
30	64	132	163	205	251	293	324	356	396	459	503	554	586	618
31	73	133	164	207	252	296	327	359	401	463	505	555	588	621
35	95	134	165	212	256	298	329	362	402	466	509	564	590	622
45	97	136	166	222	265	299	332	368	421	467	514	566	592	624
														627

## AUS DEM BÜCHERBORD

Claude Jeanmaire „Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)“, Format 27 x 20 cm, mit 632 Fotos und Zeichnungen, DM 68,- DM Verlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Bleichestraße 7, CH-4058 Basel/Schweiz

Claude Jeanmaire legt hier eine außerordentlich umfangreiche Dokumentation über das Rollmaterial der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) vor. Überraschend die erstaunliche Zahl von Fotos und Zeichnungen, deren Beschaffung ohne Hilfe von Eisenbahnfreunden sicherlich auf größere Schwierigkeiten gestoßen wäre. So findet der Leser in diesem Band ausführlich bebilderte Beschreibungen der Lokomotiven, Traktoren, Triebwagen, Reisezug-, Güter- und Dienstwagen, dazu eine Netzkarte der BLS-Betriebsgruppe – ein wahres Archiv dieses in jeder Hinsicht bemerkenswerten Transportunternehmens. Naturgemäß mußten bei dieser Themenstellung, die vor allem bei den Spezialisten unter den Eisenbahnfreunden Interesse finden wird, die Darstellung der imposanten Bahnanlagen etwas zu kurz kommen. Um das Bild abzurunden, wurden daher die wichtigsten historischen und technischen Daten in der Einleitung kurz zusammengefaßt. W.B.

**Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1971** – herausgegeben von Wolfgang Schacht, Geschäftsführer des BDEF Rösler + Zimmer Verlag, 89 Augsburg, Haunstetter Straße 18; rund 20 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Kunstdruckpapier, Format DIN A 5, kart. 12,80 DM.

Zum drittenmal erscheint das von Wolfgang Schacht herausgegebene Jahrbuch des Eisenbahnfreundes, in dem zahlreiche Autoren in bebilderten Beiträgen einen lebendigen Rückblick auf die im vergangenen Jahr durchgeführten Sonderfahrten und Veranstaltungen geben. Bedauerlich ist nur, daß die künstlerische Qualität der Fotos diesem Jahrbuch nicht in jedem Fall gerecht wird.

Entsprechend ihrer stark gewachsenen Bedeutung schließt sich zum erstenmal auch ein umfangreiches Kapitel über die deutschen Museumseisenbahnen und historischen Dampfzüge an, in dem auf die Entwicklung dieses Bereiches der Erhaltung von Schienenfahrzeugen während des Jahres 1971 ausführlich eingegangen wird, wobei vollständige Fahrzeuglisten der Vereinigungen nicht fehlen. Ein Ausblick auf die Fahrten und Veranstaltungen in diesem Jahr, Neues von der DB und den BDE-Bahnen und eine Darstellung der Geschichte des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen (BDE) schließen dieses interessante Buch ab. bb

„Das Walhalla-Bockerl“ von Josef Dollhofer, Format 20 x 17 cm, 80 Seiten, 34 historische Bilder, farbiger Einband, Preis DM 9,80 Mittelbayrischer Druckerei- und Verlags-Gesellschaft, 84 Regensburg, Postfach 178.

Josef Dollhofer legt mit diesem Buch eine gute Dokumentation dieser Bahn vor. Interessant, wie aus der Dampfstraßenbahn eine Kleinbahn wurde. Bei der Schilderung von Gründung bis zur Stilllegung

der Bahn wurden selbst die Hintergründe beim Bau und Ausbau der Strecke nicht vergessen, die ja überall stark durch die jeweilige Lokalpolitik geprägt werden. Historisch wertvolle Fotos und Reproduktionen lockern den Textteil auf. Die Qualität der Abbildungen könnte bei einzelnen Bildern besser sein. Für den Modellfreund interessant ist der beigelegte Bauplan mit Zeichnungen von einer Lok und zwei Wagen. Dieses Buch kann dem Kleinbahnfreund empfohlen werden. CI

„Das war die Sernftalbahn“ von Hans Waldburger, Format 22 x 15 cm, 155 Seiten, 139 Fotos, Preis DM 32,50 Verlag C. Jeanmaire, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen

Hans Waldenburger hat ausgezeichnete Arbeit geleistet. Dieses Buch wird jeden Freund Schweizer Bahnen begeistern. Ein bißchen hoch erscheint uns jedoch der Preis.

Sehr übersichtlich in einzelne Sachgebiete gegliedert ist der Textteil. Qualitativ hochwertige Fotos auf Kunstdruckpapier ergänzen das Buch. Gute Zeichnungen werden ebenso Anklang finden.

In dieser Art wünscht man sich noch weitere Bücher. CI

Schüler kauft Negative von: Dampflok, alten E-Loks und alten Triebwagen. Auch von Bruchhausen-Vilsen.

Angebote an J. Trautner  
 41 Duisburg 1, Peterstal 15

# POST

Vielen Dank für Ihren Brief und das Juli-Heft des DEV-Kuriers.

Ich habe den Artikel über die Talylyn übersetzen lassen und finde ihn sehr interessant. In der Tat scheint die ganze Zeitschrift sehr gut gelungen zu sein.

Ich bitte Sie, dafür Sorge zu tragen zu wollen, daß Mitglieder des DEV, die Wales besuchen, sich bei uns zu erkennen geben, ganz gleich zu welcher Zeit. Sie sind immer recht herzlich willkommen.

D. Woodhouse,  
Traffic Manager,  
Talylyn Railway Company  
Towyn, Merioneth

Voll Ungeduld habe ich den neuen Kurier erwartet und habe ihn dann heute erhalten. Er gefällt mir sehr gut und mir ist jedoch etwas aufgefallen. Das Heft 28 wurde mir leider erst am 4. 8. zugestellt, nach Redaktionsschluß von Heft 29. Das ist doch hoffentlich nicht immer so beim neuen Kurier.

Unter der Rubrik „Post“ fand ich den Leserbrief des Herrn Hellwig aus Brinkum. Da ich annehme, Herr Hellwig ist DEV-Mitglied, wundere ich mich etwas über diesen Brief. Käme der Brief aus Süddeutschland, könnte ich ihn akzeptieren, nicht aber aus unmittelbarer Nähe von Bruchhausen-Vilsen. Karl Hunolds Lieblingsidee, die „Plettenberg“ wieder herzurichten, ist mir und vielen anderen Aktiven bekannt. Es ist also kein Gerücht, es ist nur zu wenig Zeit da, um diese Idee kurzfristig zu verwirklichen.

Was die mangelnden Vereinsnotizen betrifft, so beweist doch der neue Kurier voll, daß übers Vereinsleben in Zukunft genug berichtet wird! Ich hoffe, Herr Hellwig wird das auch bemerken.

Max Dammier, 2060 Oldesloh  
Pöltzer Weg 37 b

Ich möchte Ihnen zur Neugestaltung des dev-kurier gratulieren. „Endlich mal mehr vom DEV“, stellte ich nach kurzem Durchblättern sehr erfreut fest und hoffe, daß es auch weiterhin so bleibt.

Auch wenn mir die Kleinschrift im Titel nicht so gut gefällt, so zeichnet sie doch zugleich einen Wendepunkt im Leben des dev-kuriers.

Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Erfolg bei der Arbeit am Kurier.  
Uwe Hellwig

## Weihnachtspostkarten mit neuem Wintermotiv einer Schmalspurbahn

Aufdruck: Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr 5 Stück 3,- DM 10 Stück 4,50 DM

Vorauszahlung auf Postscheckkonto: Hamburg 1617 DEV

Kempf, Steiner



## „Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

3091 DILLE-Heiligenberg an der B 6, Museumsbahnhof  
Ruf (04252) 780

Gutbürgerliche Küche – Großer Parkplatz – Sommergarten – Kaffeeterrasse  
Kinderspielplatz – Kleintierzucht – Ponyfahrten  
Klubräume für Tagungen und Gesellschaften für 12 bis 150 Personen  
Neue Bundesdoppelkegelbahn

plakate  
markenartikel - dekorationen  
messestände  
blickfänge

werbedienst  
claus-peter michels

28 bremen, utbremer ring 145, Telefon (0421) 351746

## Hotel Mühlengrund

G. Weber  
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN  
Telefon (04252) 21 77

- Modern eingerichtete Gästezimmer z. T. mit Bad und WC
- Vollpension
- Kaffeeterrasse ● Liegewiese
- Schöne Waldwanderwege  
Wald ist ca. 3 Min. vom Haus entfernt

rolf tonner  
grafik-design  
2 hamburg 20  
eppendorfer weg 169  
entwurf  
und reinzeichnung



Foto: Peter-Jürgen Schmidt

## Poddig Autoantennen haben Weltruf

Unsere hochwertigen Auto-Antennen, von der Standard- bis zur elektronischen Motorantenne, bekommen Sie überall im Fachhandel

Spezialfabrik für Auto-Antennen  
Hugo Poddig 1000 Berlin 61  
Kopischstraße 1

Mitglied des DEV

**Sinalco**  
schmeckt  
so saftig  
frisch



Unser  
Fruchtsaftgetränk  
erkennen Sie  
am roten Punkt  
auf jeder Flasche



**VILSA-BRUNNEN**  
Natürliche Bergquelle  
**Otto Rodekoher**  
3094 Bruchhausen-Vilsen



Neuerscheinung!

## TRANS-EUROP-EXPRESS

Der Werdegang des TEE-Betriebes

von Dr. Fritz Stöckl; rd. 140 Seiten auf Kunstdruckpapier mit vielen Abbildungen und Grundrissen, Format 21 x 24 cm, kart. ca. 25,— DM.

Aus dem Inhalt:

Idee und Wirklichkeit

TEE — Symbol der Europäischen Eisenbahnen  
BENELUX — die Keimzelle der „Europäischen Eisenbahnen“  
Alle Wege führen nach Rom  
Paris Est — das Tor nach Europa

Europas Züge haben viele Gesichter

TALGO auf zweierlei Spur

„Le Vetturine“

Europa-Züge im Pool-Verkehr

Europa-Züge für viererlei Strom

Höhepunkt des Triebwagenbaus

Zweistöckige Trans-Europ-Expresszüge

Mit 200 km/h hinter der E 103

„Rames Grand Parcours“

Die ersten lok-bespannten TEE

Europas schnellster Zug wird TEE

... habillées par Balmain“

Voitures a Grand Comfort

Der „K“-Wagen

Züge, Ziffern, Zahlen

Verzeichnis aller TEE-Fahrzeugtypen

Verzeichnis aller TEE, Herbst 1971

Kompositionen, Fahrpläne, Geschwindigkeiten (Stand 1970/71)

Kürzeste und längste TEE-Läufe

Längste Ohne-Halt-Strecken

Die schnellsten Teilstrecken der TEE

Gesamtübersicht der Geschwindigkeiten und Halte

Gesamtübersicht der Traktion und Einrichtung der TEE

RÖSLER + ZIMMER VERLAG · 8900 AUGSBURG 17

## Gästehaus Hagemann

Fernruf (04252) 436

lädt ein zu angenehmen Kur- und Erholungsaufenthalt

Zimmer und Ausstattung in neuzeitlicher Ausrichtung

Ruhige Lage am alt-ehrwürdigen Vilsener Kirchplatz (Ortsmitte)

Teeküchen — Duschbad — Elektr. Heizung

Parkplatz — Garten

Nähe Schwimmbad, Kurpark und Kurmittelhaus.

## Heinz Pier

Buchhandlung & Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

5042 Erftstadt-Liblar

Carl-Schurz-Straße 98

Unser Eisenbahnextperte OSTRÄ (Otto Straznický) bietet an:

Märklin, Fleischmann, LGB, Arnold, Faller, KIBRI, Vollmer.

Reichhaltiges Sortiment in Eisenbahn- und Modellbahnliteratur.

Bei Käufen über 25,— DM portofreie Zusendung!

Das Grill-Restaurant mit der eigenen Note  
im Luftkurort Bruchhausen-Vilsen



3094 Bruchhausen-Vilsen

Bahnhofstraße 51

Telefon 04252/611

## »Die Modellbahn - Ecke«

Das Fachgeschäft für Ihr Hobby  
Märklin, Fleischmann, Liliput,  
Röwa, Mini-Trix, Peco, Titan,  
Sommerfeldt, Busch, Faller, Kibri,  
Vollmer, Wiking u. a.

Beratungen und Planungen von  
Modellbahnanlagen

**W. Preiss Nachf., Inh. Rolf Freybe**  
Bremen, Am Dobben 135,

Tel. 32 58 85