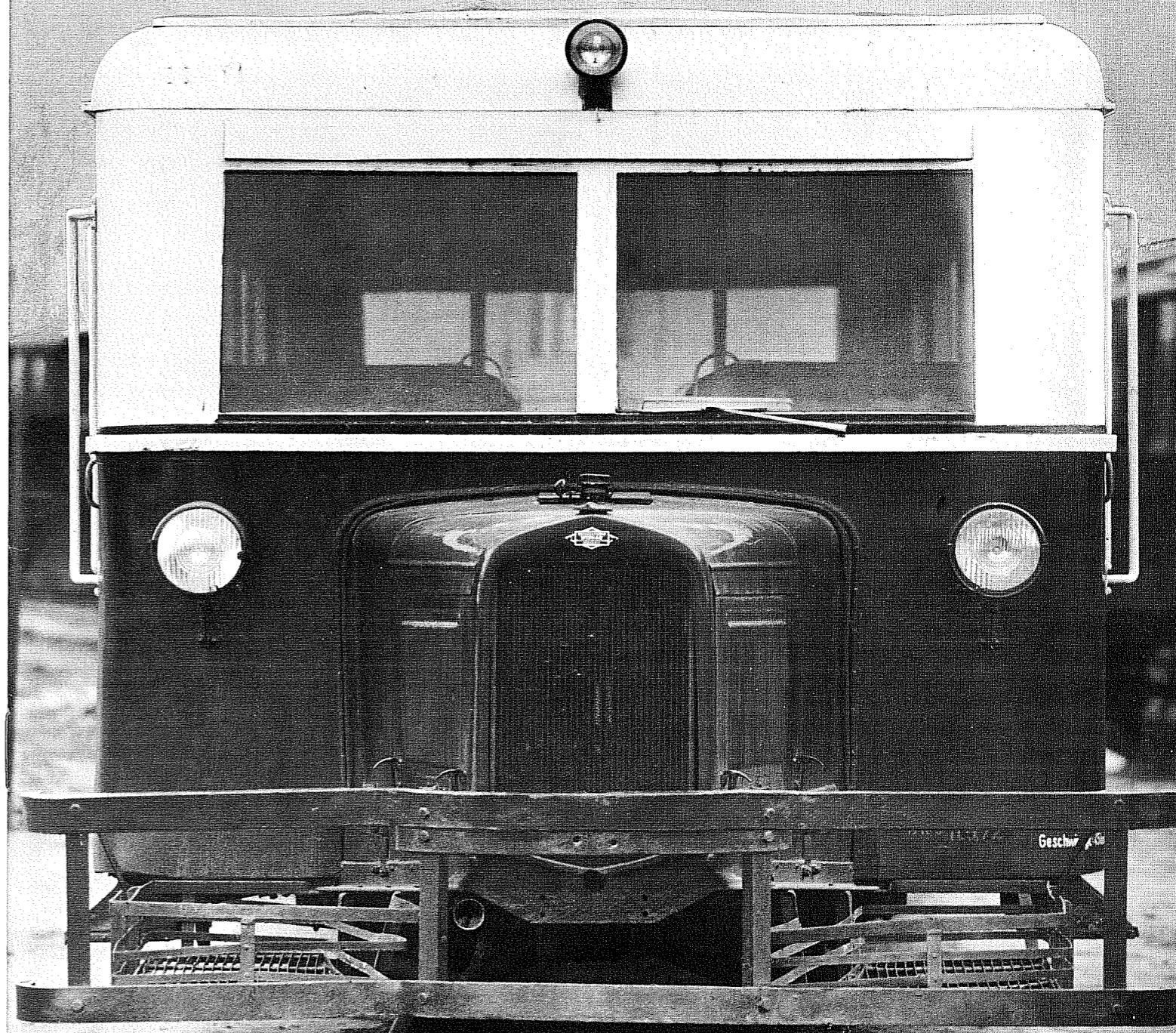


**Norwegische Museumsbahn  
Typenskizze  
Wismarer Schienenbus  
Herbstmeeting 1972**



Geschn. 4-68

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

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



**Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya Gm (VGH)**

— Reisedienst —

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 25 14)



**Liebe Leser!**

Mit diesem Heft erhalten Sie das letzte in diesem Jahr. Das gibt mir die Gelegenheit, mich bei den Mitarbeitern am Kurier zu bedanken, die bisher nicht genannt werden konnten. Da seien zunächst einmal die genannt, die im Dunkeln tätig sind, nämlich in der Dunkelkammer ihres Fotolabors. Viele der schönen Vergrößerungen haben wir den Herren Eberhard Kunst, Heinrich Droge und Peter-Jürgen Schmidt zu verdanken. Nicht zu unterschätzende Dienste in der Anzeigenwerbung haben Bernd Beckmann und Hans-Dieter Horst geleistet. Gerade auf dem zuletzt genannten Gebiet könnten sich noch viele Mitglieder betätigen, Interessierte wenden sich bitte an unsere Anzeigenverwaltung. Eine Bitte hätte ich noch an die regionalen Geschäftsstellen! Es wäre wünschenswert, wenn weitere Buchhändler oder Modellbahngeschäfte ausfindig gemacht werden könnten, die den Kurier in ihr Sortiment aufnehmen. Damit verabschiede ich mich für dieses Jahr von Ihnen.

Herzlichst  
Ihr F. Claus

Ein frohes Weihnachtsfest und guten Rutsch mit viel Dampf ins Neue Jahr  
wünschen Ihnen  
alle Mitarbeiter des dev-kurier

Helfen Sie mit  
die Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen auch 1973  
in Betrieb zu erhalten. Halle, Bahnhofsumbau und nicht zuletzt  
die Erhaltung der Fahrzeuge verschlingen sehr viel Geld.  
Denken Sie bitte an unser Postscheckkonto Hamburg 313281-200.  
Jede Spende, auch die kleinste, wird dringend benötigt.



Auf schmaler Spur durch das norwegische Setesdalen	Seite 4
Abschied vom Personenverkehr bei der VGH	Seite 8
Unser Wismarer — Typenskizze und Artikel	Seite 9
Herbstmeeting und Saisonende	Seite 12
Die Sieger des Modellbahnwettbewerbs	Seite 15

Beilage: Einladung zum Frühjahrsmeeting  
Beilage: Werbekarte des Buchvertriebs J. Jensen.

Zum Titelbild T 41, unser Wismarer Schienenbus (Foto Tonner)

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. Burkhardt 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 Mitgliedsbeitrag 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  
eingesandte Unterlagen übernehmen  
wir keine Haftung. Artikel, die mit  
vollem Namen unterzeichnet sind,  
brauchen nicht der Meinung der  
Redaktion zu entsprechen!

Redaktionsschluß für Heft 1/73 ist  
am 15. Februar 1973

**Auf schmaler Spur durch das norwegische Setesdalen**



man in Norwegen so heftig um eine neue Bahnlinie gerungen wie gerade im Setestäl. Denn für dieses abgeschlossene Tal galt es, einen Transportweg zum Meer zu schaffen, um die Produkte dieser Landschaft wie Holz, Landwirtschaftsartikel und später Nickel preisgünstig an die Schiffe zu schaffen oder in der Großstadt Kristiansand zu verkaufen. Wie abgeschlossen das Setestäl war, zeigt sich daran, daß sich Piraten und Seeräuber in früheren Zeiten im Tale versteckten, weil sie dort wegen der Unzugänglichkeit des Geländes vor Verfolgern sicher waren. Als nun am 25. November 1896 die Bahn eröffnet wurde, war die Zeit der wochenlangen Reisen vorbei, denn jetzt brauchte man nur noch einen einzigen Tag für eine Strecke von 78 km.

Der Ausgangspunkt der Bahn lag in Kristiansand am Meer, und am alten Hafen dieser Stadt begann die große Reise unserer kleinen Bahn. Der Schienenweg der Bahn folgte über weite Strecken dem gewundenen Flußlauf der Otra, dreimal mußte er vom Zug überquert werden. Ab Grovane, das nach 20 km erreicht wurde, beginnt

die heutige Hobbybahn Setesdalen, und hier begannen auch die Schwierigkeiten des Bahnbaues. Zur damaligen Zeit wurden hinter Grovane die engsten Kurvenradien (Kurvenradius = 100 m) gebaut, die noch keine Eisenbahn in Norwegen mit Kapspur aufzuweisen hatte. Am Kilefjorden wurde das Gelände etwas ebener und es mußten lediglich über die Buchten und Fjordarme Pfahlbauten aus Holz errichtet werden, um sie überqueren zu können. Noch einmal wurde der Fluß Otra über eine fünfboigige Fachwerkbrücke überfahren, bevor man den Ort Evje erreichte. Hinter Evje war das Gelände wieder fest und eben und es dauerte nicht lange, bis die Endstation Byglandsfjord erreicht war. Weiterreisende zum oberen Teil des Setestales bestiegen die bereitliegenden Dampfschiffe und setzten so ihre Reise auf dem Wasser fort. — Die Transportgüter auf der Setesdalbahn wurden hauptsächlich in Richtung Kristiansand befördert und bestanden aus den Erzeugnissen der Holz- und Landwirtschaft. Die höchste Beförderungszahl von Personen und die höchste Warenbeförderung erreich-

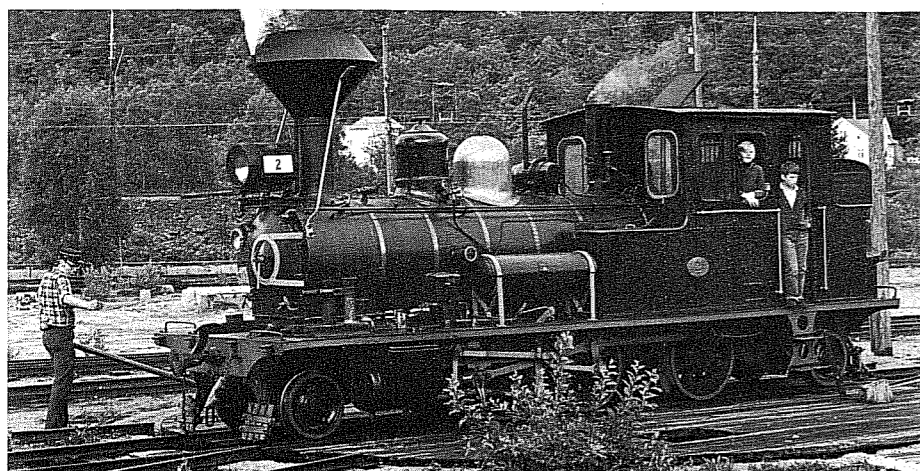
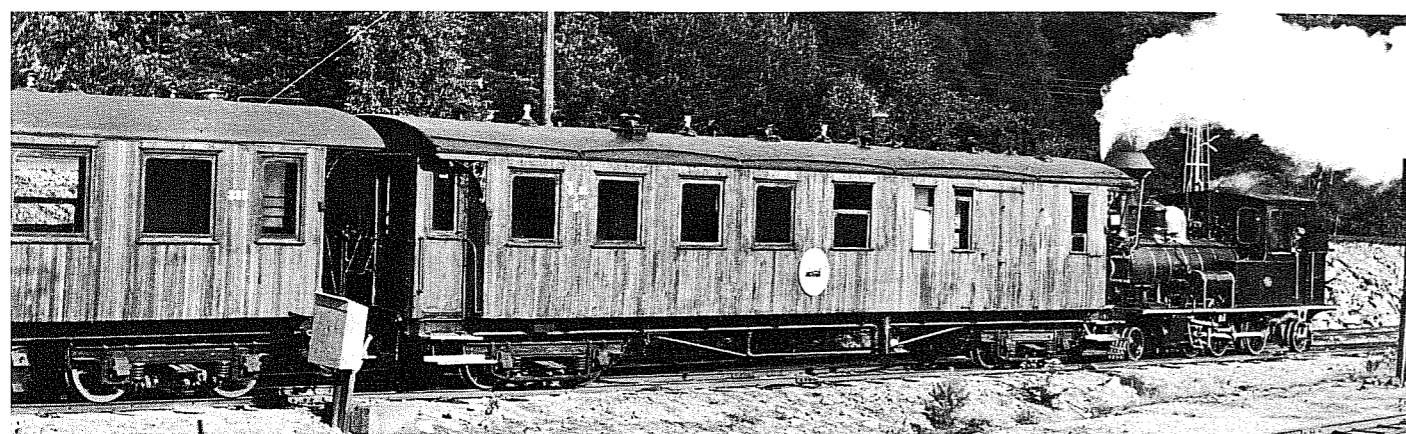
te man im Jahre 1919; 399 384 Personen und 129 678 Tonnen Waren. Daraus ergab sich eine Einnahme von 1 025 540 norwegischen Kronen; demgegenüber stand aber gleichzeitig eine notwendige Ausgabe von 1 288 242 norwegischen Kronen, und so ergab sich trotzdem im ertragreichsten Jahr ein Minusbetrag von 262 702 nKr. —

Die Setesdalsbahn war lange Jahre hindurch das wichtigste Verkehrsmittel zwischen der stark bevölkerten Meeresküste und dem abgeschlossenen Tal mit seinen Bewohnern. Der Bahnbau hat der norwegischen Eisenbahn keinen großen Verdienst gebracht, sondern erfolgte aus Gründen der Zweckmäßigkeit. Im Mai 1938 wurde der Anfang der Strecke von Kristiansand nach Grovane zurückgenommen, weil dieser Streckenabschnitt mit der normalspurigen Sörlandbahn, der Südverbindung Oslo-Stavanger, verbunden wurde. Doch am 1. September 1962 schien das letzte Stündlein der Schmalspurbahn geschlagen zu haben. An diesem Tag wurde der Eisenbahnbetrieb aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Doch es fanden sich Freunde der Kleinbahn zusammen,

Historiker, Hobbyisten und frühere Eisenbahnangestellte; sie gründeten einen Club (Hobby 1067), legten sehr viel Geld und noch mehr freie Zeit an, um die Dampfbahnromantik als Hobby zu betreiben und somit der Nachwelt ein Stück norwegischer Eisenbahngeschichte zu erhalten. Leider konnte nur noch ein Teilstück von 4,7 km zwischen Grovane und Beihölen erhalten werden, da in Beihölen ein Staudamm errichtet wurde. Diese 470 000 cm, wie es so schön im Prospekt über die Hobbybahn steht, werden heute an jedem Sonntag (Mai bis Oktober) von den Amateureisenbahnern mit mehreren Dampfzügen befahren. Die Besonderheit liegt darin, daß am Endpunkt in Beihölen kein Platz für ein Umsetzgleis vorhanden ist. Riesige Bergwände auf der Seite und der Fluß Otra auf der anderen würden einen Ausbau der Gleisanlagen sehr teuer werden lassen. So schiebt der Zug langsam zurück, alle Handbremsen in den einzelnen Wagen werden besetzt und im letzten Wagen wird die Handbremse bei Talfahrt leicht angezogen. Die Verständigung erfolgt durch die Trillerpfeife. Der

Club hat zur Zeit einen Park von vier Dampfloks. Die Nr. 1 steht als Denkmal im normalspurigen Bahnhof Grovane. Lediglich die Nr. 2 ist betriebsfähig, und z. Z. erwägt man, die Nr. 5 einer Hauptuntersuchung zuzuführen. Dazu gehören auch 11 Personen- und Güterwagen, die in den Jahren 1893, 1897, 1858, 1912 und 1913 in norwegischen Fabriken gebaut worden sind und außerdem zwei Triebwagen aus dem Jahre 1932. Für die Streckenkontrolle, die jeden Sonntag vor Beginn der Fahrten durchgeführt wird, stehen zwei Motor-Draisinen zur Verfügung.

Der saubere kleine Bahnhof samt Bahnsteig ist ganz aus Holz errichtet, weil gerade dieser Baustoff in Norwegen sehr billig ist und sozusagen vor der Tür liegt. In den ersten Jahren der Hobbybahn durfte man noch den normalspurigen Bahnhof Grovane der Sörlandbahn mitbenutzen. Standen dann die modernen Züge der NSB und der Schmalspurzug nebeneinander, war die technische Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens deutlich zu erkennen. Bedingt durch Umbauten für die Normalspur mußte sich der romantische Oldtimer



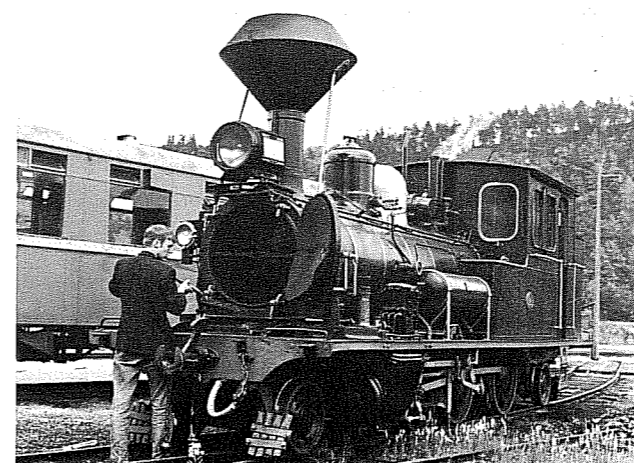
Der Zug bei der Ankunft in Grovane.

In voller Fahrt auf der Strecke nach Beihölen.

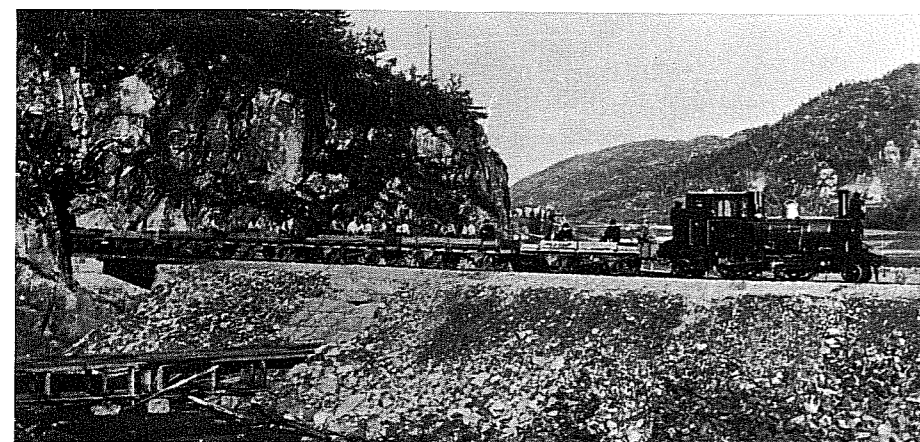
Ein neuer Betriebstag beginnt. Die Asche wird aus dem Kessel entfernt. Links der Triebwagen.

Der Zug mit der Lok Nr. 2 ist in der Endstation Beihölen eingetroffen. Links im Bilde der Fluß Otra. Die Fahrgäste besichtigen den Staudamm. ▶▶

Lok Nr. 2 auf der Drehscheibe. Handbetrieb!



1 km zurückziehen. So errichteten die Hobbyeisenbahner gleich neben dem dreiständigen Lokscheunen und der Wagenhalle einen eigenen kleinen Bahnhof. — Nachdem das Abfahrtsignal mit einer kleinen grünen Fahne gegeben ist, setzt sich unsere Lok Nr. 2, die 1895 von der Fa. Dubs in Schottland gebaut wurde, schnaufend und schwarze Qualmwolken aus ihrem Kobelschornstein ausstoßend, in Bewegung. Auf dem Führerstand stehen Amateure, die ihre Prüfung bei der norwegischen Staatsbahn NSB abgelegt haben. Pensionierte Eisenbahner, die mit großem Eifer bei der Sache sind, leisten tatkräftige Unterstützung und geben so manchen nützlichen Rat aus ihrer jahrelangen Praxis. In den Personenwagen kontrolliert unterdessen ein Kondukteur die Fahrkarten der Mitreisenden in Sachen Dampfbahnromantik. Diese Romantik wird erst vollständig, wenn die zur Beleuchtung des Wagens dienende Petroleumlampe und der eiserne Ofen, der in kalten Wintertagen wohlige Wärme ausstrahlt, ihre Funktion wieder ausüben. Während der Fahrt durch die herrliche Bergwelt eilen die Ge-



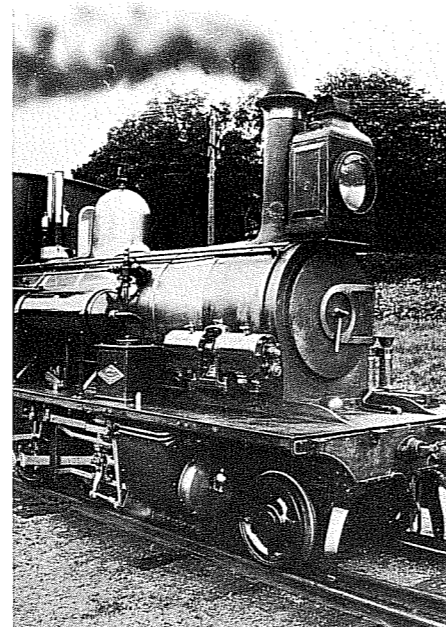
danken zurück in vergangene Zeiten.

Ein Brief des großen norwegischen Dichters Knud Hamsun fällt uns ein, in dem er an seine Frau schreibt:

„Bin von Kristiansand aus vier Stunden (78 km) landeinwärts gefahren. Wehe, wenn man mit diesem Zug die Hebamme holen müßte!“ Währenddessen eilt ein Streckenübergang nach dem anderen vorbei. Alle diese Übergänge wurden von den Mitgliedern durch Lichtsignalanlagen (vom Zug nicht zu sehen) gesichert. Der Zug hat mittlerweile eine Geschwindigkeit von 30 km/std. erreicht und überquert auf einer 50 m langen Stahlkonstruktionsbrücke den Fluß Otra. Nach kurzer Fahrt wird Vrengen erreicht. Hier mußte der Eisenbahndamm durch Steinmauern gestützt werden, denn im Frühjahr wird das Flößchen ein reißender Fluß. Der Zug führt auch einen Postwagen mit und in diesem stempelt ein Eisenbahnfreund die reichlich eingeworfene Post mit dem eigenen Bahnpostsonderstempel der Setesdalsbahn. Für den Einwurf der Post ist außen am Wagen ein nicht zu übersehender

roter Briefkasten angebracht. Die Eisenbahntrasse wird vervollständigt durch einen 123 m langen Tunnel — damit er während der Fahrt länger wirkt, wird die Geschwindigkeit des Zuges im Tunnel herabgesetzt. Dann folgt ein 150 m langer Überbau der Strecke, dieser soll den Zug vor Steinen schützen, die aus 300 m Berghöhe herunterfallen. An diesem Punkt findet man auch noch alte Kohlelager, die in einem harten Winter dazu dienten, bis zu 3 Dampflokomotiven zu versorgen, um den Zugverkehr aufrechtzuerhalten. In Beihölen ist die 470 000 cm lange Strecke zu Ende. Die Gleise, die früher einmal weiterführten, verlieren sich heute in den klaren Fluten eines Stausees. —

Das große Interesse an dieser Hobbybahn ist nicht verwunderlich, denn der Norweger ist traditionsbewußt und liebt und pflegt die Relikte aus der Vergangenheit. Bei allem Bestreben wird er auch aktiv von den Staats- und Kommunalverbänden unterstützt. Außer der Setesdalsbahn existiert in Norwegen noch eine weitere Museums-eisenbahn, die ebenfalls von Amateuren unterhalten wird; sie liegt



Frontansicht der Lok Nr. 1, ca. 1896

Ein Bauzug mit Arbeitern auf der Strecke bei Aukland, ca. 1894.

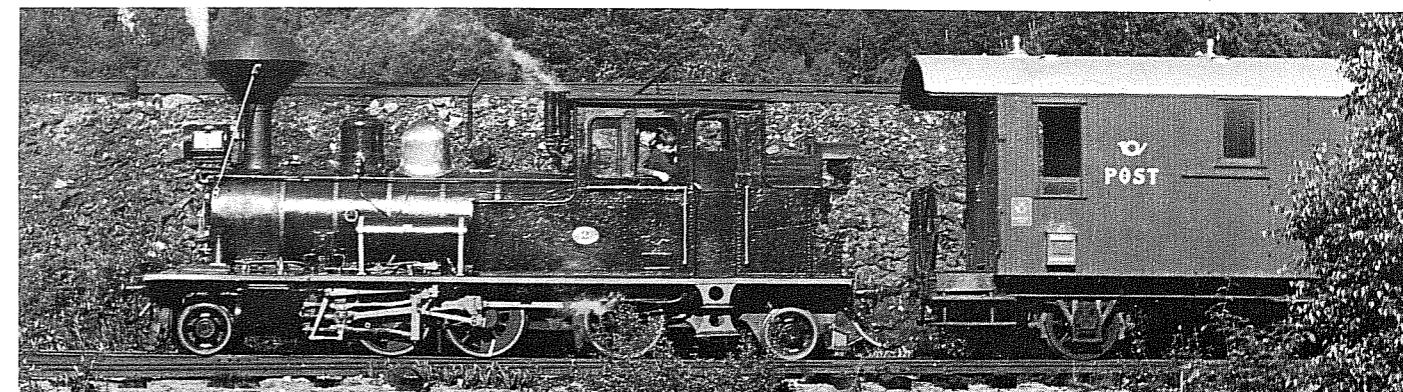
Station Hägeland, 43,6 km vor Kristiansand. Aufenthalt für eine Kaffeepause. Die Lok wurde bekohlt.

in der Nähe von Oslo. Zum Abschluß sei hier erwähnt, daß im letzten Jahr, am 26. 8. 1971, das 75jährige Jubiläum des Setesdalsbahn feierlich begangen wurde. Eingeladen waren vor allem die Pensionisten der Bahn, die zusammen eine Eisenbahnerfahrung von ca. 500 Jahren aufweisen. So stand es jedenfalls in einer Tageszeitung. Teilweise sah man Tränen in den Augen, als die alten Herren den Sonderzug bestiegen, um von ihren jungen Kollegen einmal befördert zu werden. Der Abend wurde im Club festlich begangen und alle waren sich einig, die Setesdalsbahn muß weiterfahren in die nächsten 25 Jahre Dampfgeschichte.

Nur durch die Unterstützung des Clubs „Hobby 1067“ war es möglich, diesen ausführlichen Bericht zu schreiben.

Mein besonderer Dank gilt Herrn Olaf Hagen aus Vennesla/Grovane, der mir alle seine Unterlagen über die Setesdalsbahn freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat.

Eberhard Kunst



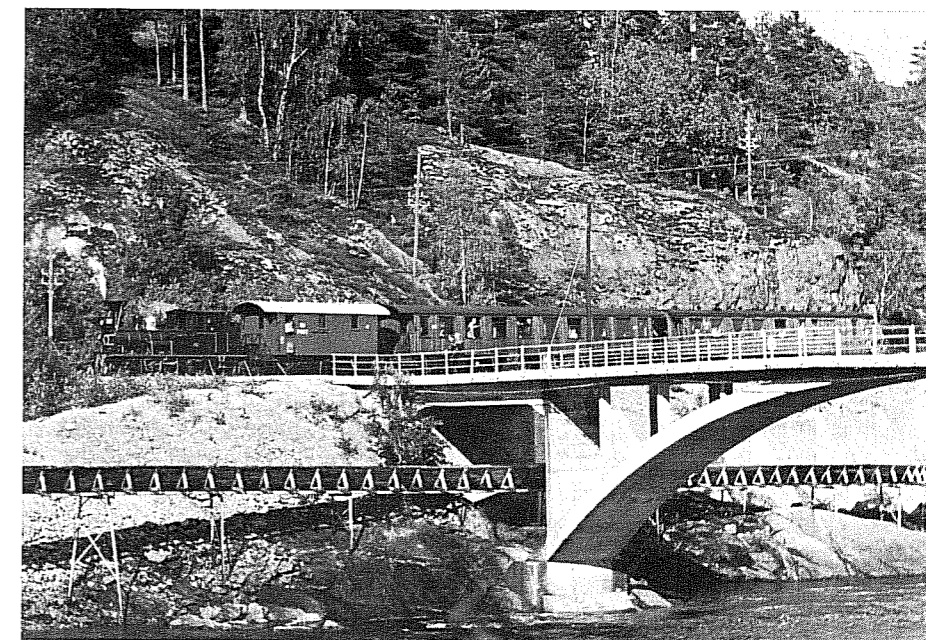
Der heutige Verlauf der Setesdalsbahn von Grovane nach Beihölen.

Der Zug auf der Fahrt nach Beihölen am Anfang der Bergstrecke. Im Vordergrund der Fluß Otra.

Die Lok Nr. 2 kurz vor dem Bahnhof Grovane. Man achte auf den Postkasten. Im Hintergrund die Normalspurgleise der Sörlandbahn.

#### Literaturhinweis:

Broschüre „Setesdalsbanens Hobbyklubb“  
Div. Zeitschriften „Hobby 1067“  
NSB-Zeitschrift „Südland-Strecke“  
Nr. 8/1962  
„Bolex-Reporter“ Nr. 1/1971  
„moderne eisenbahn“ Nr. 11/1970  
Merian „Oslo-Südnorwegen“  
„Rad + Schiene Nr. 10/1971  
„Rad + Schiene“ Nr. 12/1971



## Abschied vom Schienenpersonenverkehr auf der VGH

Etwas, das sich auf Grund der Verkehrspolitik des Bundeslandes Niedersachsen seit Jahren abzeichnete, trat nun ein. Da das Land keine Subventionen für den Schienenpersonenverkehr, insbesondere aber für den Schülerverkehr zu zahlen bereit war, sahen sich die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya gezwungen, nach und nach auf Busse umzustellen, eine Entwicklung, die mit der völligen Einstellung des Schienenpersonenverkehrs zum Fahrplanwechsel ihren Abschluß fand.

Am 30. September bestand zum letztenmal Gelegenheit zu einer Fahrt zwischen Syke und Eystrup. Eine Reisegesellschaft von 55 Personen war aus Berlin gekommen, eine angekündigte Sonderfahrt des Kölner Eisenbahnclubs fand leider nicht statt.

Mehr als 60 Personen fanden sich am Samstagmittag in Bruchhausen-Vilsen zu einer Rundfahrt

zusammen, die zunächst mit Berliner Doppelstockbus nach Syke führte. In Syke-Stadt bestiegen die Teilnehmer um 13.28 Uhr den T 3, der wegen des zu erwartenden großen Andranges um den Beiwagen TA 2 verstärkt worden war. Zum letztenmal fuhr damit ein planmäßiger Personentriebwagen von Syke nach Hoya, von der Öffentlichkeit kaum bemerkt, für viele Fahrgäste aber erste und letzte Fahrt auf der VGH zugleich.

In Bruchhausen-Vilsen, auf halbem Wege, wurde der Zug von vielen Eisenbahnfreunden empfangen. Herr Rippe, der Bahnhofsvorsteher der VGH, und Herr Piecker, der Vorsitzende des DEV, begrüßten das Zugpersonal und überreichten ihm zum Abschied ein Geschenk. Dann wurde die Fahrt nach Hoya fortgesetzt, wo eine Rangierpause ausgiebig zu einem Gespräch mit Herrn Leder, dem Betriebsleiter der VGH, und zum Fotografieren wie bei anderen Aufenthalten genutzt wurde. Anschließend ging es mit dem T 4 weiter

nach Eystrup. Als letzter Triebwagen kehrte er von dort um 15.22 Uhr wieder zurück. Ungewöhnlich gut besetzt war er auf dieser Fahrt: statt normalerweise von nur bis zu 10 Personen, wurde er diesmal von mehr als 60 Fahrgästen benutzt. Mit dem T 4 wurde die Rundfahrt nach Bruchhausen-Vilsen fortgesetzt. Während der Fahrt gab Herr Leder dabei Erläuterungen zur Strecke. In Bruchhausen-Vilsen stand schon der Doppelstockbus nach Heiligenberg und Asendorf bereit, von wo die Fahrtteilnehmer mit dem Dampfzug der Museums-Eisenbahn zurückkehrten.

Nach der gut besetzten Nachtfahrt der Museums-Eisenbahn fand der Tag seinen Abschluß mit einem sehr interessanten Dia- und Filmvortrag von Herrn Leder, der einen ausführlichen Einblick in die Geschichte und den Betrieb der VGH und ihrer Vorgängerinnen, der HEG, und HSA, gewährte. Herrn Leder möchten wir hier dafür nochmals recht herzlich danken.

Bernd Beckmann

# DIE MAUS

Es war zur Zeit, als die Folgen des 1. Weltkrieges noch nicht beseitigt waren. So manche Kleinbahn war dem Bankrott nahe, da die Dampfzüge nicht ausgelastet waren und somit unrentabel waren. Man benötigte ein Gefährt, daß auch mit einer kleineren Fahrgastzahl wirtschaftlich war und außerdem nach einem dichteren Fahrplan verkehren konnte. Es gab zwar schon einige Dieseltriebwagen, aber sie waren noch nicht ausgereift. Dagegen hatten sich Benzinmotoren im Lastkraftwagenbau bereits gut bewährt. Mit die-

sen Motoren, die bereits in Serie gefertigt wurden, bot sich eine Lösung des Problems an.

Auf diese Weise entstand der Wismarer Schienenbus. Er wurde hauptsächlich mit zwei verschiedenen starken Maschinenanlagen, nämlich mit Ford-A-Motoren zu 40 PS und Ford-B-Motoren zu 50 PS geliefert. Später wurden jedoch oft auch stärkere Maschinen eingebaut, um den Wismarer Schienenbus wettbewerbsfähig zu halten.

Nun die Technik des Schienenbusses! Der Wagenkasten ist auf Gitterträgern aufgesetzt und mit diesen verschweißt. Sowohl die Achsen als auch die Blattfedern sind mit Gummi gelagert. Als Achslager sind Rollenlager verwendet, die sehr wartungsarm sind. Das Fahrzeug ist mit Fuß- und Handbremse ausgerüstet, die auf Ford-Innenbackenbremsen wirken. Die Fußbremse wirkt auf alle 4 Räder, während die Handbremse auf die jeweils vordere Achse wirkt. Die Notbremse betätigt mittels Drahtseil die vordere Handbremse und schaltet die Zündung aus, so daß der Motor mitbremst.

Da das Fahrzeug zwei gleiche Motoren besitzt, von denen jeweils nur der vordere in Betrieb ist, muß der andere gegen Beschädigungen gesichert werden. Hierzu dient ein Feststellkasten, der den Schalter in Leerlaufstellung hält, wenn er abgeschlossen ist. Der Triebfahrzeugführer erhält nur einen Schlüssel und somit können sich keine Fehlbedienungen ergeben.

Für alle 4 Räder sind Hand sandstreuer vorhanden, von denen die vorderen wirksam sind. Als Signalanlage dient ein el. Läutewerk und eine el. Hupe.

Der Wismarer Schienenbus wurde in verschiedenen Versionen geliefert. Neben diversen Spurweiten waren auch unterschiedliche Ausstattungen möglich. Holzsitze oder Polsterklasse mit Gepäckabteil oder WC, vieles war möglich, selbst Beiwagen wurden gebaut, die den gleichen Wagenkasten hatten.

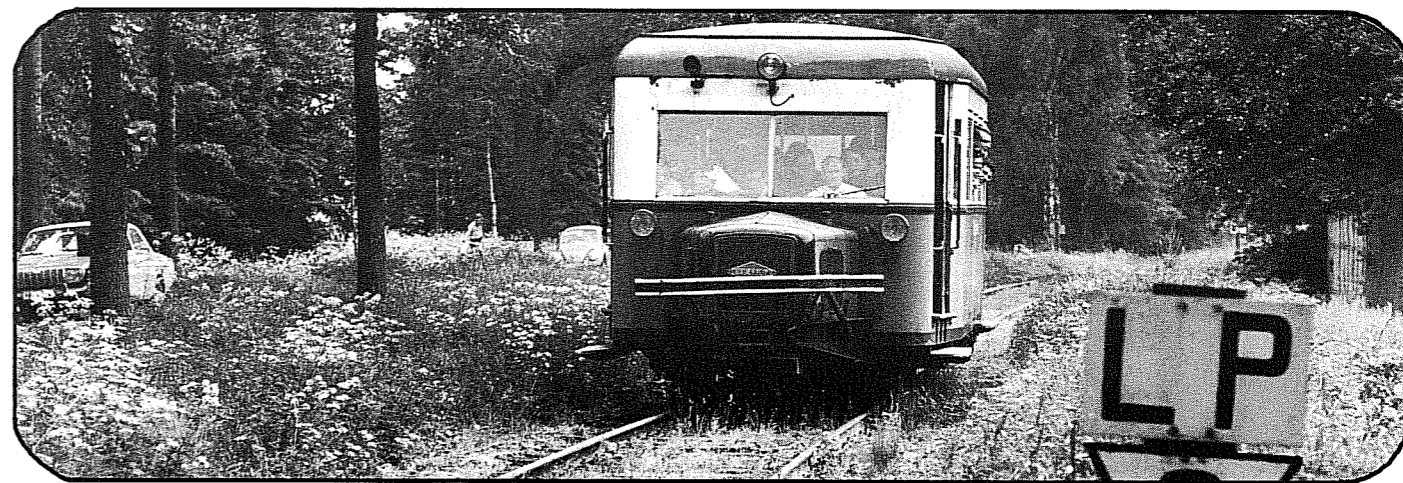
Weiteres über Geschichte, Ausführung und Verbreitung findet man im Lokmagazin Nr. 16!

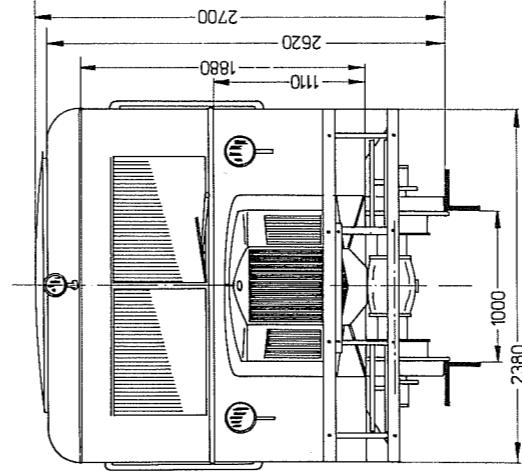
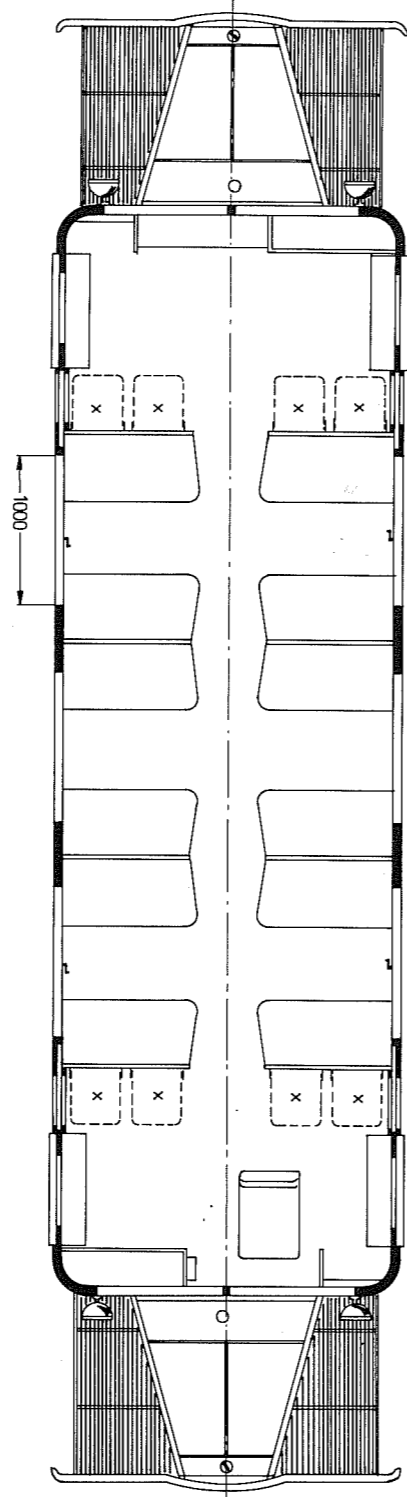
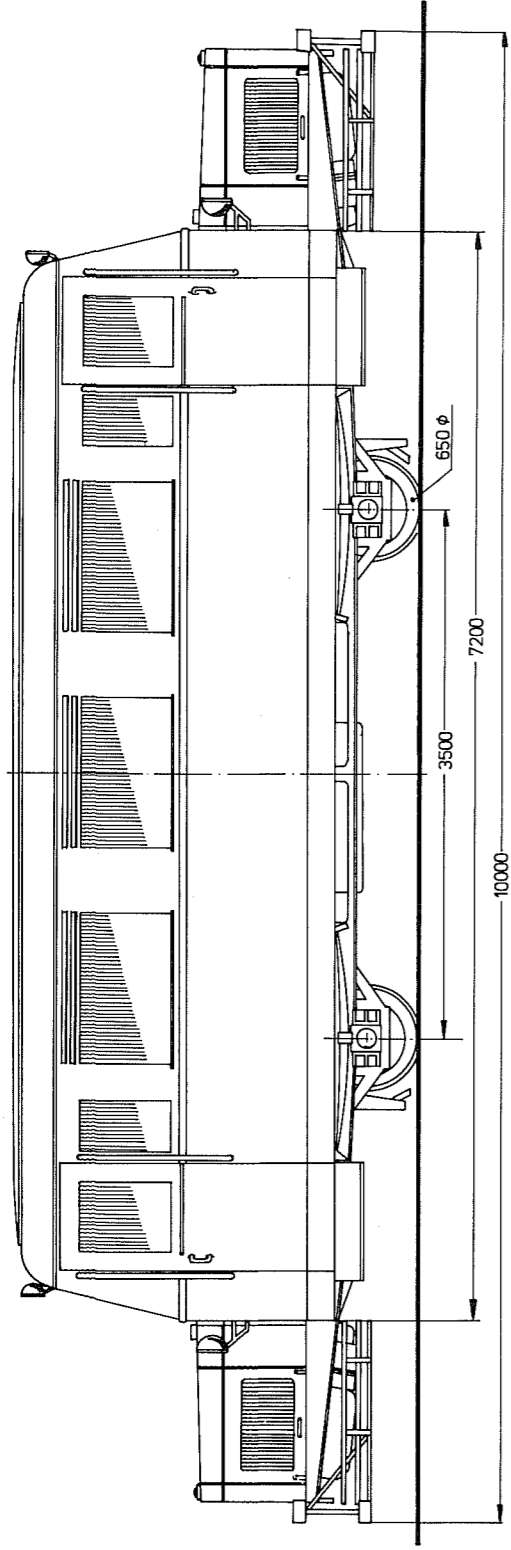
F. Claus



VT 133 525 im Juli 70 Bf. Perleberg schon außer Dienst (Baujahr 1939).

Wismarer Schienenbus der Wittlager Kreisbahn. Foto: Rotthowe





Deutscher Eisenbahn-Verein  
ex StMB

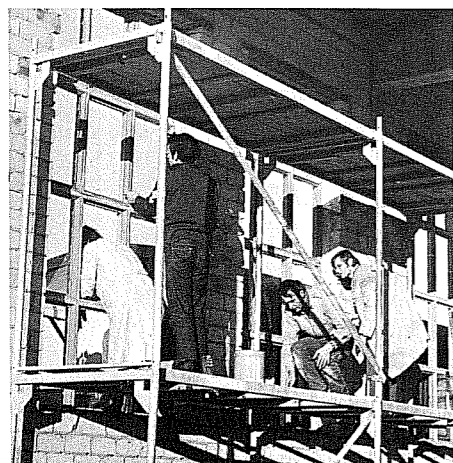
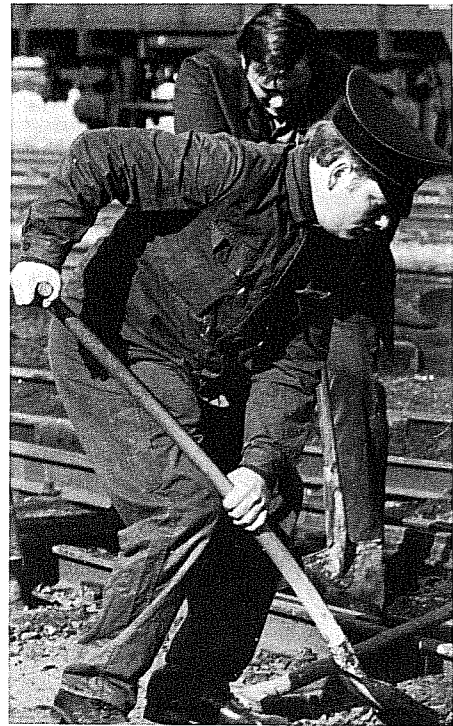
Hersteller	Waggonfabrik Wismar
Motor	2 Ford 45 PS
Kraftübertragung	Vergasermotoren
Geschwindigkeit	mechanisch
Bauart	45 km/h
Gewicht	Stahl-Leichtbau
Sitzplätze	5,8 to
Klappsitze	24
	8

# T 41

## Herbstmeeting

40 Eisenbahnfreunde im Alter von 16 bis 66 Jahren folgten der Einladung des stellvertretenden Vorsitzenden Ulf-D. Otto, während des Herbstmeetings am Aufbau der Museums-Eisenbahn mitzuwirken. Die Teilnehmer, teilweise sogar mit Familie, kamen aus allen Gegenden zwischen Frankfurt und Lübeck, Aachen und Berlin. Die Gruppen aus Hamburg und Berlin waren dabei besonders stark vertreten. Wie bei den vorausgegangenen zwei Meetings war von der DB ein Liegewagen als Gemeinschaftsunterkunft zur Verfügung gestellt worden.

Das Arbeitsprogramm war sehr weit gesteckt. Es konnten immerhin die dringendsten Arbeiten in Angriff genommen und größtenteils auch vollendet werden.



Trotz anfänglicher Schwierigkeiten sind dank der beachtenswerten Ausdauer der betroffenen Mitglieder alle Fensterscheiben der Fahrzeughalle bis auf wenige Ausnahmen eingesetzt und die letzten Wände fertigmauert worden. Mit dem Verglasen der fehlenden Fenster und dem Einbau der Hallentore Ende Oktober ist der Lokschuppen geschlossen.

Schwieriger als erwartet erwies sich der Bau der Arbeitsgrube, von der nur der Boden und die Außenverschalung der Seitenwände fertiggestellt werden konnten. Die Innenverschalung und das Schütten der Seitenwände erfolgte dann durch einen besonderen Arbeitseinsatz am 20. und 21. Oktober.

Geschlossene und beheizte Halle sowie Arbeitsgrube sind Voraussetzung für die dringenden Reparaturen, die in diesem Winter bei den Dampflokomotiven „Hoya“ und „Spreewald“ anfallen. Bei der „Hoya“ sind Kesselarbeiten notwendig, während zahlreiche kleinere Arbeiten an der „Spreewald“ ausgeführt werden müssen, darunter das Auswechseln der Speisewasserpumpe und der Bremsklötze und die Instandsetzung des Dampfreglers.

Mit dem Abbau der Schmalspurgleisanlagen im Bereich der genossenschaftlichen Lagerhalle und zur Rollbockgrube taten VGH- und DEV-Rotte in gemeinsamer Arbeit den ersten Schritt zum Bau des neuen Museumsbahnhofes. Das zukünftige Bahnhofsgleis wurde etwas verlängert und teilweise verschwenkt, die zugehörige Weiche zum Umfahr- und Ausziegleis verschoben. Mit dem Einbau der Weiche zum dritten Hallengleis begannen die Arbeiten zu dessen Abschluß, die im November nach Umsetzen der Bahnmeisterei an ihren neuen Standort abgeschlossen wurden.



Arbeiten an der Strecke konnten diesmal nicht durchgeführt werden. Sie sind daher dem Frühjahrsmeeting 1973 vorbehalten.

Als Gäste nahmen auch die Herren H. Wall und H. Schweers der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. (IHS) aktiv am Meeting teil und stellten im Rahmen des Abendprogrammes mit Dias und einem Film ihren Museumsbahnbetrieb, die Historische Dampfeisenbahn Gillrath – Langenbroich – Schierwaldenrath vor, deren meterspurige Züge jedes Jahr von Mai bis Oktober auf diesem 5,2 km langen Teilstück der Geilenkirchener Kreisbahn (GKB) verkehren.

Noch weitere interessante Filme wurden gezeigt und Dia-Vorträge gehalten. Höhepunkt waren jedoch die Fahrt nach Asendorf und das gemütliche Beisammensein in Bruchhausen-Vilsen am Samstagabend mit Verteilung der Preise im DEV-Modellbauwettbewerb und einer Versteigerung von Büchern, Modellbahnartikeln u. a., die einen Erlös von DM 183,- und eine Spende von DM 30,- einbrachte.



Eine Kaffeefahrt nach Heiligenberg mit dem T 41 am Sonntag war schließlich offizieller Abschluß des 6. Arbeitseinsatzes, der wie seine Vorgänger ein großes Stück zum Aufbau und der Unterhaltung der Museums-Eisenbahn beitrug.

## Saisonende

Der 1. Oktober war der letzte offizielle Betriebstag der Museums-Eisenbahn. Den ganzen Tag über waren die Züge gut besetzt, denn die Beendigung der Saison und der Abschied vom Bahnhof Bruchhausen-Vilsen der VGH als Ausgangspunkt der Museums-Eisenbahn waren für viele Freunde Anlaß, ihr noch einen Besuch abzustatten.

Die offizielle Verabschiedung des Dampfbetriebes fand vor Abfahrt des „Graf von Hoya“ in Bruchhausen-Vilsen statt, in Anwesenheit des Personals und des VGH-Bahnhofsvorstehers, Herrn Rippe, dem dann die Gelegenheit gegeben wurde, für den letzten Dampfzug im Bhf. Bruchhausen-Vilsen den Abfahrtauftrag zu erteilen.



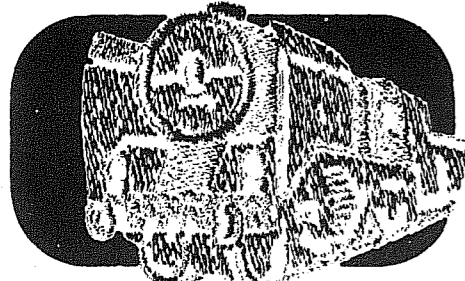
Der Abendtriebswagen war an diesem Tag überdurchschnittlich gut besetzt. Wie in den Jahren davor, fuhr Personal und zahlreiche Mitglieder mit dem letzten Zug zu der Abschiedsfeier nach Asendorf. Dort wollten jedoch zusätzlich 16 zahlende Fahrgäste die Rückfahrt antreten, so daß der T 41 zweimal fahren mußte, einmal als planmäßiger Triebwagen und ein zweites Mal um 20.55 Uhr als Schnelltriebswagen ohne Halt für Personal und Mitglieder.

Der Fahrbetrieb kann in diesem Jahr als zufriedenstellend bezeichnet werden. Im Zeitraum vom 1. Mai bis zum 1. Oktober wurden gegenüber dem Vorjahr 13 Prozent mehr Beförderungsfälle, d. h. insgesamt 26 000 Fahrten gezählt, nicht zuletzt wegen der Verdoppelung der Gesellschaftsfahrten. Die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb nahmen im gleichen Zeitraum um 30 Prozent auf 44 000 DM zu.

Schon jetzt steht der Museumsbahnfahrplan für das kommende Jahr fest. Da in den vergangenen Jahren schon Anfang Mai Gesellschaftssonderzüge gefahren wurden und Pfingsten 1973 auf einen späten Termin fällt, findet die Saisonöffnung voraussichtlich am Ostersonntag, dem 22. April, statt. Bis zum Sommerfahrplan verkehren die Züge sonntags zweimal, im Sommerfahrplan selbst wieder alle zwei Stunden zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf.

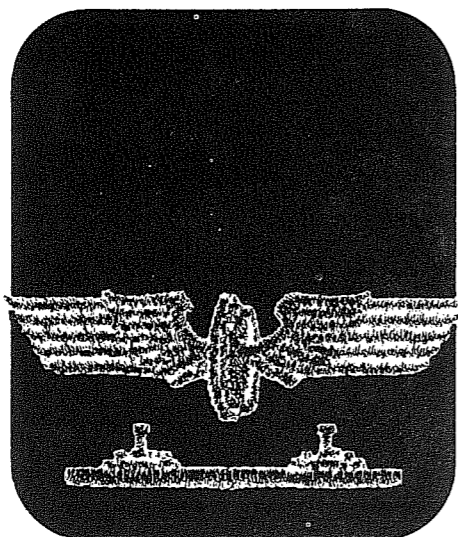
Bernd Beckmann

# AUS DEM BETRIEBSDIENST DER MUSEUMSBAHN



## Lokdienst

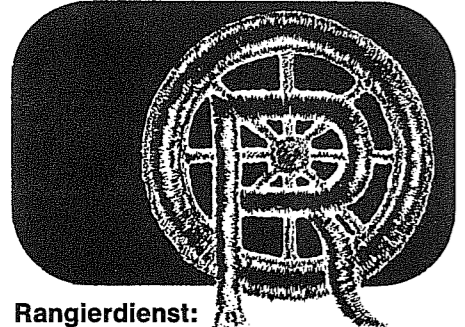
Dringliche Arbeiten an den Lokomotiven HOYA und SPRE-WALD, die während der Saison nicht erledigt werden konnten. Beim T 41 muß die technische Untersuchung erfolgen und er muß einen neuen Anstrich erhalten.



## Rottendienst:

Ausholzen der Gräben zwischen Vilser Holz und Klosterheide, zwischen Arbste und Ortsbeginn Asendorf und das Reinigen aller Grabendurchlässe bei den Bahnübergängen. Planierungsarbeiten auf dem Haltepunkt Fischteiche.

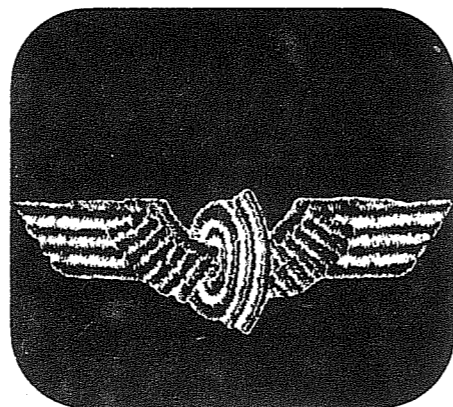
Herr Kurbjuweit hat innerhalb der Rotte das Signalwesen übernommen und folgende Arbeiten anzubieten: Aufarbeiten der bestehenden Signaleinrichtungen. Weiter sollen die Formsignale hergerichtet werden.



## Rangierdienst:

Die Rangierer werden sich mit der Ausbesserung der Stoß- und Zugvorrichtungen der Fahrzeuge beschäftigen. Außerdem kann dem Betriebsmeister Karl Hunold zur Hand gegangen werden.

Mit der Einfahrt des T 50 am Abend des 1. 10. 1972 und mit Beendigung des 6. Arbeitseinsatzes am 8. 10. 1972 sollte ein arbeitsreiches und erfolgreiches Jahr eigentlich für die Mitglieder abgeschlossen sein. Leider sind aber viele Arbeiten, die von Einzelnen oder in kleineren Gruppen erledigt werden können, immer wieder aufgeschoben worden. Diese warten nun auf unermüdliche Mitglieder und seien im einzelnen aufgezählt:

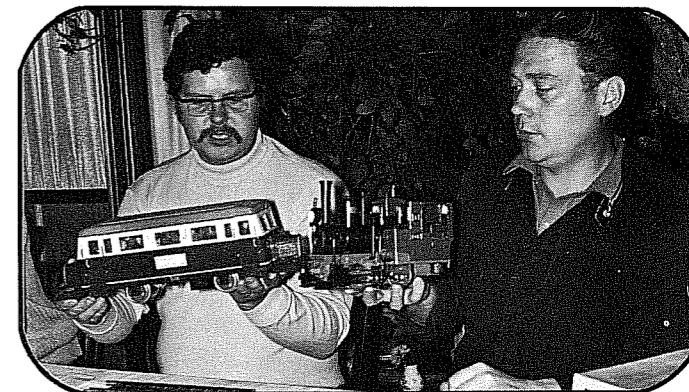
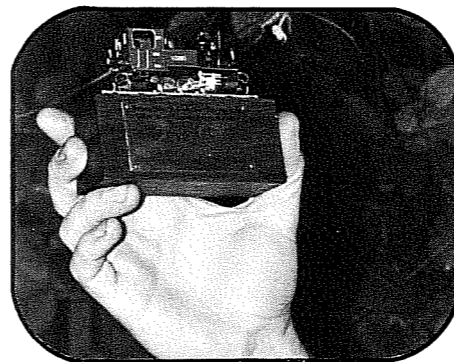
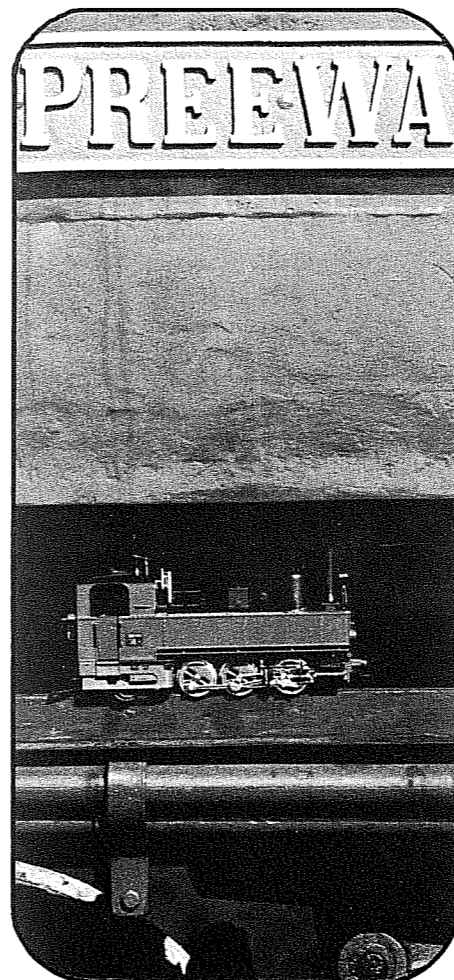


## Zugbegleitedienst:

Zugschaffner, die Arbeiten ausführen wollen, könnten sich an die Ausbesserung der Inneneinrichtung der Personenwagen machen. Es sind folgende dringende Arbeiten vorhanden. Wagen 3, 5, 141: Inneneinrichtung von Grund her richten (Abbrennen und neu lackieren). Äußerlich den Wagenkasten neu malen. Die Wagen 22 und 112 hätten eine Aufarbeitung der Decken nötig. Bei allen Wagen müßten die Fenstergurte nachgesehen werden.

Die Einteilung der Arbeiten nach Dienstsparten ist auf keinen Fall bindend. Jeder, der die Absicht haben sollte, sich im Winterhalbjahr aktiv an der dringenden Aufarbeitung der Fahrzeuge zu beteiligen, kann sich natürlich nach Eignung und Neigung die Arbeiten vornehmen, die ihm am meisten Freude bereiten.

Diejenigen, die eine der genannten Arbeiten übernehmen möchten, mögen sich wegen der nötigen Vorbereitungen (Besorgung der notwendigen Materialien) an meine Adresse wenden.  
Ulf-D. Otto, 1000 Berlin 20  
Jaczostr. 69, Tel. (03 11) 3 14 39 30  
wochentags 9-18 Uhr



## DEV-Modellbauwettbewerb

Unter dem Thema „Modelle von Fahrzeugen der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands“ wurde im Heft 24 des DEV-Kuriers ein Modellbauwettbewerb ausgeschrieben, zu dem Modelle aller Baugrößen von Museumsbahnfahrzeugen eingesandt werden konnten, wobei es keine Rolle spielte, ob sie in vollständigem Eigenbau oder auf der Basis von Industrieprodukten entstanden waren. Die Beteiligung war bedauerlicherweise zunächst nur gering, weswegen die ursprüngliche Einsendefrist verlängert wurde.

Mit der Einladung zum Meeting erfolgte die Ankündigung der mit Spannung erwarteten Preisverteilung. Unter der sachkundigen Leitung von Herrn Otto O. Kurbjuweit fand sie am 7. Oktober während des gemütlichen Beisammenseins im Rahmen des Meetings statt. Die Jury setzte sich aus den anwesenden Mitgliedern zusammen. Weil die Modellbahnindustrie freundlicherweise Preise in genügender Anzahl zur Verfügung gestellt hatte, konnte bis auf eine Ausnahme jede Einsendung mit einem Preis ihrer Baugröße und im Wert entsprechend ihrer Qualität bedacht werden.

Die Gewinner sind:  
**Heinz Droge**, Berlin (T 41 in II m), Preis: eine zweiachsige LGB-Dampflok.  
**Walter Bothmann**, Bremen (281 und 49 in Oe), Preis: ein Märklin-Minex-Zug.  
**Kurt Wagener**, Dänisch-Nienhof („Hoya“ in HOe), Preis: eine Liliput-Schmalspur-Dampflok.  
**Gerhard Nolte**, Neu-Germering (380 in HOe), Preis: ein Liliput-Schmalspur-Güterwagen.  
**Hans Wesner**, Berlin (112 in HOe), Preis: ein Liliput-Schmalspur-Personenwagen.  
**Jürgen Wulf**, Bad Zwischenahn (T 41), Preis: ein Liliput-Schmalspur-Güterwagen und ein Fabrikschild (Hanomag 3344) aus Kunststoff.

Zusammen mit den eingesandten Modellen wurden die Preise bereits den Gewinnern zugestellt, denen wir nochmals für die Teilnahme herzlich danken und weiterhin viel Spaß an ihrem Hobby wünschen.  
Bernd Beckmann

## NACHRUF

Am Dienstag, dem 28. November, verstarb kurz vor Vollendung des 39. Lebensjahres unser Mitglied

**ADALBERT GEBHARD**

Herr Gebhard war mehrere Jahre als Schaffner auf der Museums-Eisenbahn tätig und war im Kreise seiner Kollegen sehr beliebt. Alle, die ihn kannten, werden ihn nicht vergessen!

DER VORSTAND

## 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



### Zum Jahresschluß

Das Jahr 1972 neigt sich und ich möchte hier das Wichtigste noch einmal kurz zusammenfassen. Rund 26 000 Besucher kamen nach Bruchhausen-Vilsen, um mit unserer Bahn nach Asendorf zu fahren. Zwei Meetings lockten eine große Anzahl Mitglieder an, so daß die praktischen Arbeiten gut vorangebracht werden konnten. Der Betrieb und die Arbeitseinsätze verliefen reibungslos und ohne Unfälle. Ich glaube, auch im siebten Jahr der Museums-Eisenbahn wieder von einem Erfolg sprechen zu können!

Allen unseren Freunden wünsche ich im Namen des Vorstandes ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Mit unserem weitgesteckten Ziel vor Augen, hoffe ich alle 1973 gesund in Bruchhausen-Vilsen wiederzusehen!

Herzlichst grüßt Ihr  
Henning Piecker

### Berlin

Kürzlich konnten wir in Berlin das 1000. Mitglied des DEV begrüßen. Es ist Herr Jürgen Dreher, der eigentlich durch sein Tonbandhobby zum Verein gestoßen ist.

Eine beträchtliche Zunahme von Mitgliedern haben unsere Sonderfahrten mit dem Berliner Doppeldeckerbus mit sich gebracht (Bild). Der Leiter dieser Reisen, Herr Klaus Schuchard, wird versuchen, auch 1973 ähnliche Fahrten zu organisieren. Veranstaltungen sind weiterhin jeden ersten Dienstag, im Januar jedoch, bedingt durch die Festtage, erst am 2. Dienstag des Monats im Berliner Kindl am S-Bahnhof Tempelhof. Unser Programm:

Dezember: Auf schmaler Spur durch Ostafrika (Dia-Vortrag von P. Kobow);

Januar: Streifzüge eines Lokomotivfans durch verborgene Winkel (Vortrag von K. Pierson);

Februar: Reise in die Vergangenheit (Farbfilm v. P.-J. Schmidt)

Über den regen Besuch unserer Veranstaltungen, auch von westdeutschen Mitgliedern würden wir uns sehr freuen.

Peter-Jürgen Schmidt

### Hamburg

Die nächsten Zusammenkünfte finden am Mittwoch, dem 3. Januar 1973, 7. Februar 1973 und 4. April 1973 in der Gaststätte „Remter“, Hamburg, Neue Rabenstr. 27 (Keller / am Damtorbahnhof) statt. Das Treffen im März fällt wegen des dann stattfindenden Meetings aus!

Heinrich Peters

### Mittelweser

Mit dem Oktober begann wieder die Zeit der regelmäßigen Treffen in der Hindenburgschule. Mittelpunkt am 20. Oktober bildete eine LGB-Anlage mit einigen Um- und Selbstbau-Fahrzeugen. Daneben wurden Dias von Sonderfahrten des Sommers und Herbstes gezeigt, wobei diejenige der 24 009 auf den Strecken 219 a und 219 b das lebhafteste Echo hervorrief. Die Nienburger sind der AG Eisenbahn-Kurier sehr dankbar, daß sie die Gelegenheit gab, eine 24 auf ihrer ehemaligen Stammstrecke noch einmal erleben zu können.

Seit Anfang September wurde in einigen Arbeitseinsätzen das OHE-Signal in Heiligenberg entrostet und gestrichen. Auf Heiligenberg soll sich auch weiter die Aktivität konzentrieren.

Peter Weinandt

### Ostwestfalen

Trotz vielfacher Bemühungen ist es uns noch nicht gelungen, einen eigenen Raum zu bekommen. Es ist traurig, daß im Hauptbahnhof einer Stadt wie Bielefeld keine Möglichkeit zu regelmäßigen Treffen besteht. Wir werden uns jedoch weiter bemühen.

Die DEV-Mitglieder aus unserem Raum werden noch vor Weihnachten zu einem Treffen eingeladen. Durch den dev-kurier möchten wir jedoch zu folgendem Treffen einladen: Hbf-Restaurant, „Angermanns gute Stube“, Bielefeld, Samstag, den 13. Januar 1973, um 14.30 Uhr. Wir werden einige interessante Filme sehen, außerdem wird eine kleine Ausstellung historischer Modelle gezeigt, die einem aus dieser Nähe so schnell nicht wieder vorgestellt werden. Außer Mitgliedern sind auch Gäste herzlich eingeladen. Bis auf weiteres wird unser Treffpunkt im genannten Lokal sein, Änderungen werden frühzeitig mitgeteilt.

Hans-Dieter Horst

### Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Sitz: 3094 Bruchhausen-Vilsen  
Postfach 66  
Telefon (0 42 52) 21 11  
Montag und Donnerstag 18–20 Uhr  
An Betriebstagen

Sonntag 8–18 Uhr

Samstag 13–18 Uhr

Vorsitzender: Henning Piecker  
3094 Bruchhausen-Vilsen  
Bahnhofstraße 61  
Stellvertreter: Ulf D. Otto  
1000 Berlin 20  
Jaczostraße 69/71  
Ulrich Mailand  
4802 Halle/Westf.

Tiefer Weg 19  
Schatzmeister: Rudolf Hase  
3161 Heessel  
Heisterkampsweg 80  
Schriftführer: Klaus Strauch  
1000 Berlin 47

Distelfinkweg 70  
Konten:  
Kreissparkasse Vilsen  
3094 Bruchhausen-Vilsen Kto. 655  
Postscheckamt Hamburg  
Konto-Nr. 31 32 81- 200

**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

**Schweizerischer Eisenbahnkalender 1973**, Verlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur Jeannée, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen, Schweiz, Preis DM 9,90.

Im Großformat von 32 x 23 cm bringt der Kalender mit sehr schönen Großfotos für jeden etwas. Man kann jeden Monat zwischen 2 Bildern, meist je eins vom Dampf- und E-Betrieb, wählen. Man hat somit 24 herrliche Fotos schweizer Bahnen, die kein Eisenbahnfreund versäumen sollte!

„Kahlenbergbahn“ von H. P. Pawlik und F. Raab, Format 17 x 24 cm, 18 Seiten, 20 Fotos, 2 Skizzen, 1 Karte, 1 Fahrplan, Verlag Slezak, A-1040 Wien 4, Rienösslgasse 9, DM 4,30.

Dieses preiswerte Büchlein, ein Vorabdruck aus dem Buch „Österreichs Zahnradbahnen“, beschreibt kurz aber sehr informativ die Geschichte der anlässlich der Weltausstellung 1873 gebauten Zahnrad- und Standseilbahn auf den Wiener Kahlenberg. Besonderes Lob verdienen dabei die teilweise ganzseitigen, hervorragenden Fotos, die nicht unwesentlich zum sehr guten Gesamteindruck beitragen.

Heinz Hangartner:  
**Unsere Schwarzwaldbahn**, 180 Seiten mit 160 Abbildungen, davon elf Vierfarbfotos, Kunstdruck, geb. 27,- DM. Rösler + Zimmer Verlag, Augsburg.

Mit der Herausgabe des Buches „Unsere Schwarzwaldbahn“ ist wohl der Wunsch vieler Eisenbahn- und Schwarzwaldfreunde in Erfüllung gegangen.

Allein die Baugeschichte mit vielen historischen Bildern gibt einen interessanten Rückblick in die Zeit vor 100 Jahren. Die Streckenführung, die sogar von Kleinstaatsgrenzen abhängig war und große Höhenunterschiede zu überwinden hat, ist durch Robert Gerwig in genialer Weise ausgeführt. Neben Fotos vom Tunnelbau sind Loks aller Typen mit genauen Daten vorgestellt. Von der vergangenen Dampflokzeit bis zum Dieseltrieb sind Züge in allen Zusammenstellungen zu sehen. Die schöne Landschaft wird in einer Fülle herrlicher Aufnahmen von der Strecke gezeigt. Für alle Eisenbahn- und Naturfreunde sehr zu empfehlen.

### Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?

**Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895—1897**  
Geschichtlicher Rückblick auf die ersten drei Jahre der Basler Strassenbahn mit zahlr. Abb.

**Die Geschichte der Basler Strassenbahn, 1880—1895—1968**  
Ein Photobuch über das Rollmaterial, die Strecken, den Betrieb, 208 Seiten mit etwa 330 Abbildungen.

**Die Entwicklung der Basler Strassen- und Überlandbahnen**  
Geschichte, Betrieb und Rollmaterial der Birsigthalbahn, Birseckbahn sowie der Basler Strassenbahn auf Überlandlinien, 220 Seiten mit 330 Abbildungen.

**Die weiten Spuren**  
Kompletter Überblick über die Modelleisenbahnen des Hauses Märklin, Göppingen, in den grossen Spurweiten 0, 1, 2 und 3, von 1891 bis 1969. Buch, gebunden, mit mehr als 1000 Abbildungen.

**Die Strassen- und Überlandbahnen von Bern und Thun**  
In diesem Photobuch werden mit Bildern, Plänen und Beschreibungen beide Strassen- und Überlandbahn-Systeme eingehend gewürdigt.

**Erinnerungen an die Bahn Steffisburg—Thun—Interlaken** (Sonderdruck)

**Die Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)**  
Umfassende Studie über alle selbstfahrenden Fahrzeuge der schweizerischen Staatsbahn, die Streckenlokomotiven, Triebwagen, Rangierlokomotiven, Traktoren, Dienstfahrzeuge und Draisinen aller Typen, mit Bildern und Plänen. 368 Seiten, 630 Bilder und Pläne.

**Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)**  
Eingehende Darstellung aller Fahrzeuge der Betriebsgemeinschaft BLS. Beschreibungen mit Hunderten von Bildern und Plänen. Eine Fortsetzung der Studie über die SBB. 360 Seiten, 630 Abbildungen.

**Komfort auf Schienen** (Rollende Hotels, Band II)  
Umfassende Darstellung und Würdigung der Entwicklung von Schlaf- und Speisewagen-Typen der europäischen Eisenbahnen, mit zahlreichen Abbildungen und Plänen aus der Geschichte. 420 Seiten, 620 Bilder und Pläne.

**Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern**  
Schiffe und Bahnen am Thuner- und Brienersee. Eine Verkehrsstudie mit umfassenden Beschreibungen, unterstützt durch eine grosse Zahl von Bildern und Plänen: Dampfschiffe, Motorschiffe, Strassenbahnen, Bergbahnen sowie die Vorläuferbahnen der BLS.

**Die Wiener Strassenbahn, 1945—1971** (Band I)  
Ein Bericht mit Bildern und Plänen über die Strassenbahn-Fahrzeuge und Strecken Wiens.

**Die Überlandbahnen von Bern nach Worb**  
Die Geschichte und das Rollmaterial zweier Berner Vorortsbahnen. 210 Bilder und Pläne.

**Mittelbadische Eisenbahnen**  
Von der Strassburger Strassenbahn und der Lahrer Strassenbahn zur Mittelbadische Eisenbahnen AG. Eingehende Studien der Originalakten erbrachten dieses interessante Buch, zahlreiche Abbildungen von Strecken, Fahrzeugen und Gebäuden auf 220 Seiten.

**Bing, die Modelleisenbahnen unserer Grossväter**  
Gegliedert in drei grosse Kapitel, berichtet dieses Werk über die einst grösste Spielwarenfabrik der Erde: Die Geschichte des Hauses Bing, Nürnberg, Darstellung aller Eisenbahnmodelle, Photos aus europäischen Sammlungen. 400 Seiten, über 2000 Abbildungen.

**Die alten Berliner Strassenbahnen**  
Ein Buch mit zahlreichen Abbildungen aus Berlins Verkehrsgeschichte (I. Teil).

**Die alten Wiener Tramways, 1865—1945** (Band II)  
Gespickt mit Bildern und Plänen einer vergangenen Epoche, berichtet dieses Buch über das vergangene Wien und seine Tramways. 220 Seiten.

**Hundert Jahre Frankfurter Strassenbahnen**  
Ein Jahrhundert Strassenbahn-Geschichte der Stadt Frankfurt am Main ist für alle an der Vergangenheit Interessierten mit zahlreichen Bildern und Texten in diesem Buch zusammengefasst. 220 Seiten mit 350 Abbildungen und Plänen.

Diese Bücher sind im **Verlag für Eisenbahn- und Strassenbahn-Literatur in Villigen AG** erschienen. Sie wurden von begeisterten Eisenbahn-Amateuren nach jeweiligem eingehendem Studium der einzelnen Bahnen zusammengestellt, um damit einerseits die grosse Bedeutung der öffentlichen Transportmittel einem grösseren Personenkreis näherzubringen und andererseits das Wissen um die Vergangenheit für weitere Generationen lebendig zu erhalten. Öffnungszeiten der Bibliothek: Dienstag bis Freitag 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 17.00 Uhr.

### Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG

Kurt Seidel und andere:  
**Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald**. 250 Seiten, 170 Fotos auf Kunstdruckpapier, 340 Typenzeichnungen 1 : 100, viele Karten, Pläne etc. 25,- DM. Zu beziehen über Fa. Reproduktion Bahnmeyer, Schwäbisch Gmünd. ISBN 3-9800-0140-7.

Seit der sagemunwobenen „Brücke zum Härtsfeld“, die viele Eisenbahnfreunde nur vom Hören-

sagen kennen, hatten alle Schmalspurfreunde auf ein neues Werk von Dr. Seidel gehofft. Hier ist es nun, ein Meisterwerk, das unter Mitarbeit namhafter Fachleute aus Frankreich und Deutschland entstanden ist.

Über 400 km umfaßte ehemals das Meterspurnetz rechts und links des Rheins, das aus der Straßburger und der Lahrer Straßenbahn entstanden war und insgesamt

zwölf Bahngesellschaften umfaßte. Als jemand, der die Straßburger Straßenbahn noch im Betrieb erlebt hat, vermag der Rezensent zu ermessen, von welchem großen historischen Wert die Arbeit ist, die von den Verfassern geleistet wurde. Jeder Teilbereich ist knapp aber erschöpfend, oft in Tabellenform, abgehandelt.

Besondere Erwähnung sollen noch die Typenzeichnungen von Rudolf Stöckle finden, der auch in diesem Teilbereich eine Mammutarbeit geleistet hat. Wir sind ganz sicher, daß dieses Buch, wie auch die „Brücke zum Härtsfeld“, sehr bald zu den vergriffenen Raritäten gehören wird. OOK  
Wolfgang Messerschmidt: **Zahnradbahnen gestern – heute – in aller Welt.** 208 Seiten mit 32 Zeichnungen und 152 Fotos, Leinen mit Schutzumschlag DM 34,-. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, 1972.

Wer die Probleme kennenlernen will, die sich beim Bau und Betrieb von Zahnradbahnen ergaben und ergeben, findet in diesem Buch das, was er sucht. Es handelt sich hier nicht um eine systematische Aufstellung und Beschreibung aller Zahnradbahnen. Der Autor erzählt in leicht verständlichem Ton anhand einer Fülle von Beispielen aus aller Welt, auch Werksbahnen fehlen nicht. Der interessierte Leser wird durch Statistiken, Fotos und kurze Hinweise angeregt, sich über diese und jene Bahn Informationen zu suchen, auf die Messerschmidt nicht eingehen konnte. In den meisten Fällen werden die Literaturhinweise weiter helfen. Zur Einführung oder auch zur Vertiefung der Kenntnisse über Zahnradbahnen kann der Band nur bestens empfohlen werden. We.

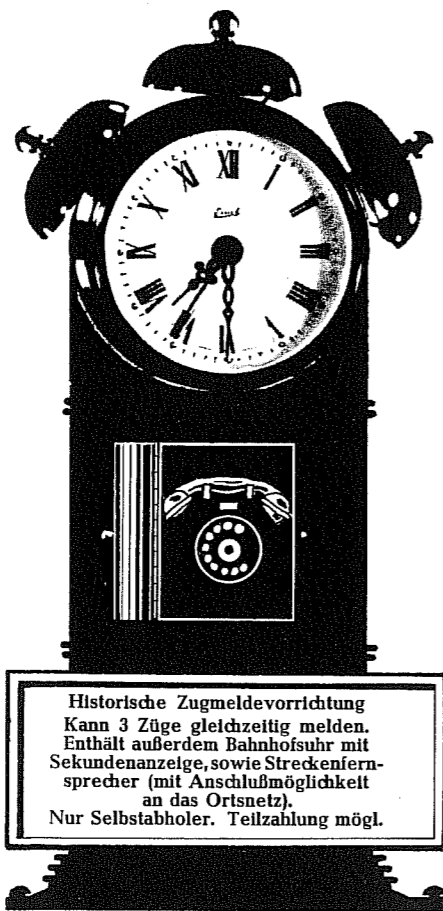
Horst J. Obermayer: **Taschenbuch Deutsche Diesellokomotiven mit Kleinlokomotiven.** 216 Seiten mit 185 Abbildungen, Plastik DM 9,80. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, 1972.

In der Reihe der bekannten Lok-Taschenbücher von Horst J. Obermayer liegt nun dasjenige über Diesellokomotiven vor. Anerkennenswert ist insbesondere, daß auch Klein- und Schmalspurlokomotiven aufgenommen wurden. Nach einer Einleitung über die

Entwicklung der Diesel- und Kleinlokomotiven werden alle Loks der DB und DR beschrieben und mit je zwei Fotos vorgestellt. Dabei fehlen Einzelstücke wie V 140 und V 300 genauso wenig wie die fünf verschiedenen Ausführungen der V 36. Bei der Tendenz, in gleicher Karosserie verschiedene Leistungen und Antriebsaggregate unterzubringen, wird der Eisenbahnfreund häufig auf dieses Standardwerk zurückgreifen müssen. We. Henning Wall:

**Der Heggeströöfer,** Preis 4,- DM, zu beziehen beim Autor, 51 Aachen Rütcherstraße 56/1012.

Als Heft 1 der Schriftenreihe Historischer Schienenverkehr legt Henning Wall, einer der Aktivsten der IHS, das Heft (36 Seiten A 5) über die Geilenkirchener Kreisbahn vor. Mit Bahngeschichte, historischen Fahrplänen, Typenskizzen und anderen wichtigen Angaben ist das Heft eine richtige kleine Monographie. Unter den Faksimiles und den Fotos sind einige besondere Raritäten, leider sind insbesondere die Fotos im Druck sehr schlecht. Für vier Mark jedoch ein empfehlenswerter Kauf. OOK



Historische Zugmeldevorrichtung  
Kann 3 Züge gleichzeitig melden.  
Enthält außerdem Bahnhofsuhr mit  
Sekundenanzeige, sowie Streckenfern-  
sprecher (mit Anschlußmöglichkeit  
an das Ortsnetz).  
Nur Selbstabhöler. Teilzahlung mögl.

# SHOP

„Brücke zum Härtsfeld!“ Wem habe ich mein Exemplar geborgt? Ich bitte freundlichst um Rückgabe. Otto O. Kurbjuweit, 307 Nienburg (Weser), Warthestr. 21.

Verkaufe: Lok-Magazin komplett Nr. 1 bis Nr. 55 erstklassiger Zustand gegen Gebot. Egon Sühwold, 282 Leuchtenburg, Brander Weg 74, Post Bremen 70.

„Modellbahn Rokal TT“. Suche Weichen alter Bauart mit beleuchteter Weichenlaterne, Schalter für Weichen blauer Stellhebel – für Lichtsignale mit braunem Stellhebel, ferner Licht- und Formsignale. Horst Reitz, 46 Dortmund, Pötgasse 1.

Suche Negative und Fotos von 50 335 und 50 3088. Suche Lokschilder von 01, 23, 44 und 89 sowie Kleinbahnen. Biete Negative von OHE und anderen Kleinbahnen, Buchfahrpläne der DB sowie mehrere z. T. vergriffene Bände der Eisenbahn-Lehrbücherei. U. Mathis, 31 Celle-Vorwerk Bosteler Weg 20

Suche: „Die Kleinbahn“ Nr. 44, 45 und 46. W. Kohl, 576 Neheim-Hüsten 1 Schillerstr. 45

Achtung! Freunde der Lok „Spreewald“. Gegen Voreinsendung von 3,- DM in Briefmarken erhalten Sie 2 Fotos und 1 Dia-Duplikat der 99 5633.

Richard Schulz, 4812 Brackwede Am Preßwerk 25

## „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

## BUCHHANDLUNG Rudolf Köhl

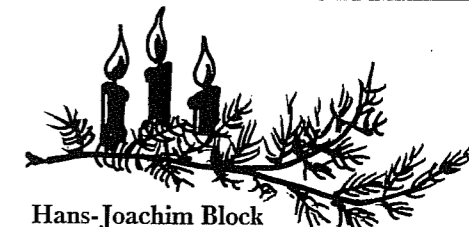
5038 RODENKIRCHEN B. KÖLN  
HAUPTSTR. 81 - FERNRUF 301005

Unentbehrlich für Eisenbahnfreunde ...

sind Bücher und Zeitschriften, die über das „Hobby“ Eisenbahn informieren. Wir haben ständig am Lager: Alle lieferbaren Eisenbahnbücher und Zeitschriften. Wir suchen immer: Alte Ausgaben des DEV-Kuriers, sowie sonstige Eisenbahnbücher und Zeitschriften. Bitte besuchen Sie uns, wenn Sie der Weg einmal über Köln führt. Betr. Nachdruck: Kuntzemüller: „Badische Eisenbahn“. Bei Bestelleingang von 200 Exemplaren gilt ein Vorstellpreis von DM 38,- bis zum 31. 12. 1972. Nach dem 1. 1. 1973 DM 45,-.

Mit dem 1. Januar 1973 geht die sogenannte Speisewagen-gesellschaft in den endgültigen Besitz des DEV über. Die Initiatoren bedanken sich recht herzlich bei allen Mitarbeitern, Freunden und Gästen des Speisewagens und wünschen diesen ein ruhiges Weihnachtsfest, ein gesundes und glückliches 1973.

Dr. Otto P. Happel Anna Brünjes Hans-Joachim Block



### Frühjahrs-Meeting 73

Vom 2. bis 10. 3. 1973 werden sich unermüdete Mitglieder und Freunde des Deutschen Eisenbahn-Vereins zum 7. Railroader-Meeting in Bruchhausen-Vilsen treffen. Alle Mitglieder und Eisenbahnfreunde, die noch nicht die Gelegenheit hatten, daran teilzu-

nehmen, werden hiermit eingeladen, in einer kameradschaftlichen Gemeinschaft arbeitsreiche und unterhaltsame Tage zu erleben. Dieser Arbeitseinsatz ist durch die Umbauten der VGH in Bruchhausen-Vilsen dringend notwendig geworden. Die Gleisanlagen sind bereits fertig verlegt worden, und es gilt nun mit dem Bau des Bahnsteigs zu beginnen. Das aufgeschüttete Gelände muß planiert, die Bahnsteigkanten gesetzt, der Bahnsteig dann aufgefüllt und mit einer festen Oberschicht versehen werden.

Mit dem Aufstellen eines Richtungsanzeigers von der Spreewaldbahn und historischen Laternen aus Berlin soll der Bahnsteig sein typisches Aussehen bekommen.

Neben diesen genannten Arbeiten sind dringliche Arbeiten an der Strecke zu erledigen. Der Streckenabschnitt Kilometer 6,2–6,4 (Arbste) hat eine gründliche Herrichtung nötig.

Für die Übernachtungen steht ein beheizter Liegewagen und ein Schlafraum in der Halle zur Verfügung. Frühstück, Mittag und Abendbrot wird diesmal kostenlos für die Teilnehmer des Arbeitseinsatzes sein. An den Abenden wieder gemütliches Beisammensein mit Filmen, Lichtbildern und Vorträgen. Auch wird die vereinseigene LGB-Bahn mit erweitertem Wagenpark allen Interessenten zur Verfügung stehen.

Bruchhausen-Vilsen im Dezember  
Ulf-Dietrich Otto

## 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

**Sinalco**  
schmeckt  
so saftig  
frisch



Unser  
Fruchtsaftgetränk  
erkennen Sie  
am roten Punkt  
auf jeder Flasche


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

Allen Angehörigen  
des Deutschen Eisenbahn-Vereins  
wünsche ich ein  
gesegnetes frohes Weihnachtsfest,  
ein gesundes  
und erfolgreiches 1973.

Ein besonders herzliches Danke  
allen die am Auf-  
und Weiterbau im Jahre 1972  
mitgeholfen haben.

**SCHREIBSTUBE**  
2000 Hamburg 13 **AM**  
**ROTHENBAUM**  
Rothenbaumchaussee 91  
Telefon 44 39 10

*Anneliese Schroeder*



*Gästehaus Hagemann*  
Fernruf (04252) 436

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.

**Heinz Pier**  
Buchhandlung & Fachgeschäft für Modelleisenbahnen  
5042 Erftstadt-Liblar  
Carl-Schurz-Straße 98

Unser Eisenbahnexperte OSTRÄ (Otto Straznicky)  
bietet an:  
Märklin, Fleischmann, LGB, Arnold, Faller,  
KIBRI, Vollmer.  
Reichhaltiges Sortiment in Eisenbahn- und Modell-  
bahnliteratur.  
Bei Käufen über 25,- DM portofreie Zusendung!

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

**Dielen-Grill**  
GRILL-RESTAURANT

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