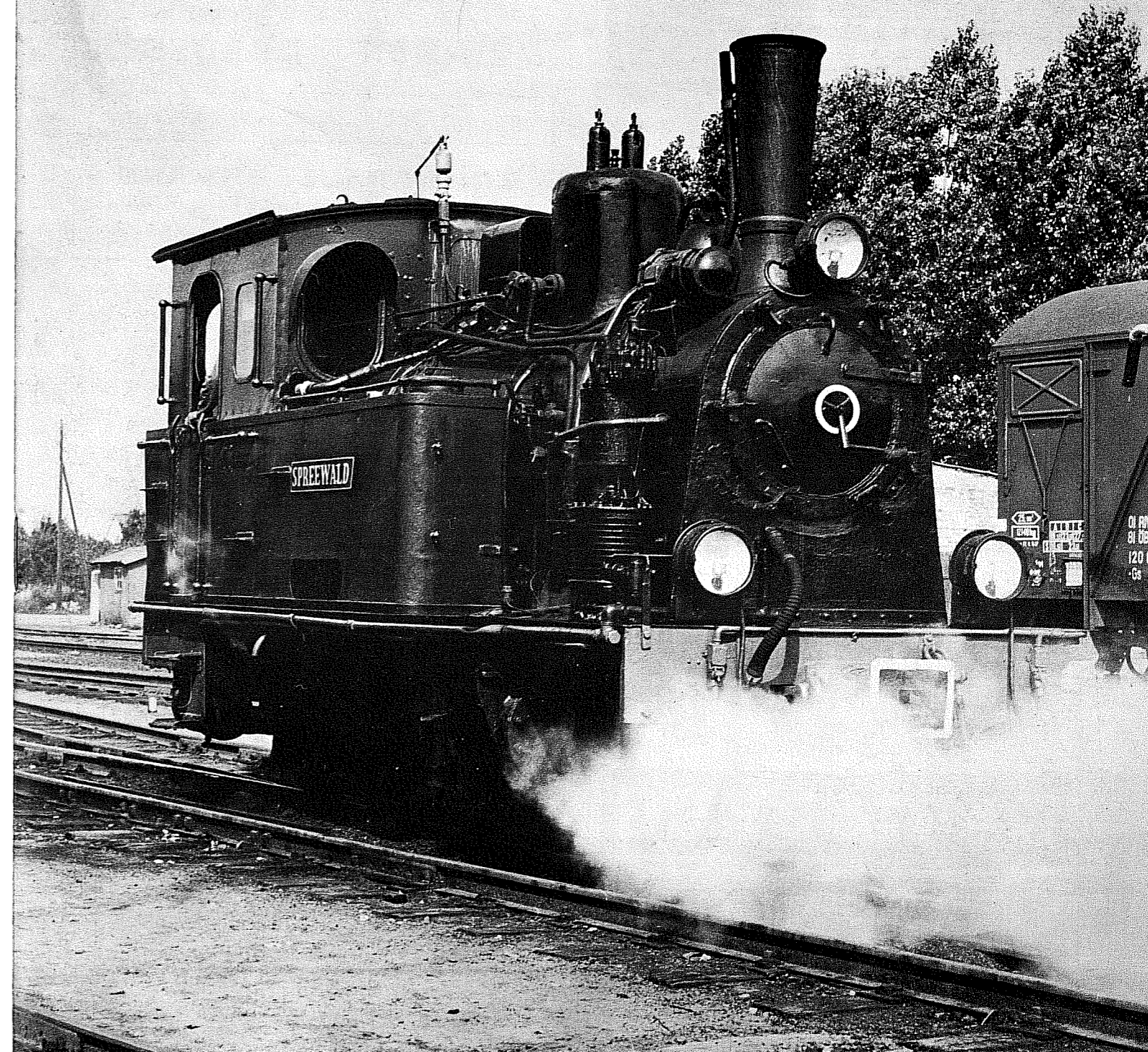


**Festiniog Railway
Typenzeichnungen
von der
Spreewaldbahn**



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



Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya Gm (VGH)

– Reisedienst –

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414) Hoya (Ruf 2514)

Lieber Leser!

Sie halten nun das Heft 1/73 des dev-kurier in der Hand. Für mich als Redakteur ist dies leider das letzte Heft, das ich zusammenstelle. Es fällt mir sicherlich nicht leicht, diese Arbeit abzugeben und der eine oder andere wird auch sagen, schon wieder ein Redaktionswechsel. Doch das Berufsleben und die berufliche Weiterbildung gehen nun mal vor und dann erst kommt das Hobby. Jeder, der in der Datenverarbeitung beschäftigt ist, wird mir auch recht geben, daß, wenn man hier etwas erreichen will, solch eine „Nebenbeschäftigung“ nicht tragbar ist.

An dieser Stelle möchte ich allen meinen Mitarbeitern, die beim Erstellen der einzelnen Ausgaben mitgewirkt haben, recht herzlich für ihre Arbeit danken. Meinem Nachfolger wünsche ich für seine weitere Arbeit viel Erfolg.

Herzlichst Ihr F. Claus

Redaktionspost ab sofort an die neue Redaktionsanschrift:

Redaktion DEV-Kurier
Harald Kindermann
2000 Hamburg 22
Friedenstraße 6

Aus dem Inhalt

Dampf im Vale of Ffestiniog – Die Festiniog-Railway	Seite 4
Wir machen mit! Ein Bericht unserer Frauen	Seite 7
Die Spreewaldbahn	Seite 8
Aus dem Betriebsdienst	Seite 17
Oster-Meeting 1973	Seite 18

Letzte Meldung!

Soeben ist das 1. Meeting in diesem Jahr zuende gegangen. Viel ist geschafft worden, doch vieles bleibt auch noch zu tun und so kann man nur hoffen, daß das Oster-Meeting ebenso erfolgreich wird, wie das eben Beendete!



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. Burkhard Ostersehle
2800 Bremen, Depkenstraße 42
Telefon (04 21) 21 22 08

Druck und Satz:

Uhle & Kleimann, Lübbecke

Bezugsbedingungen

Einzelpreis 3,- DM zuzgl. –,50 DM
Versandspesen.

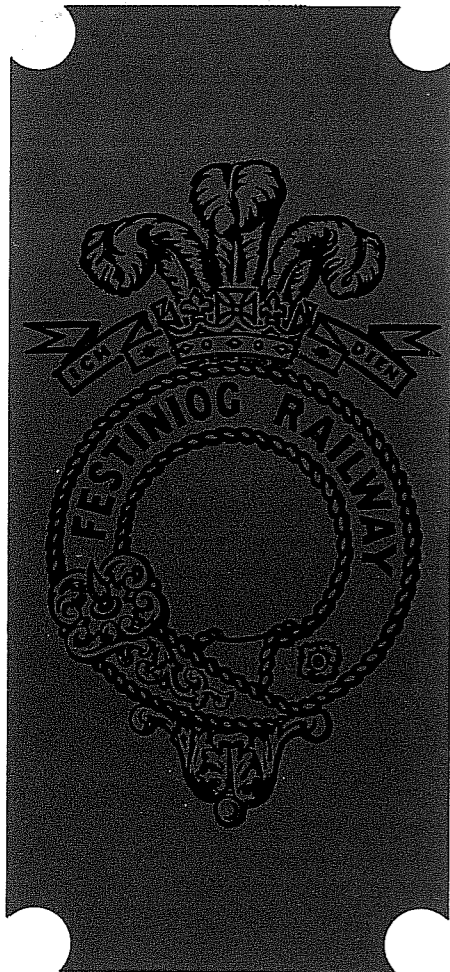
Jahresabonnement: (4 Hefte) 12,-
DM incl. Versand. Alle Preise incl.
5,5 % MwSt. Der DEV-Kurier
erscheint vierteljährlich. Bestellungen
auf dem Zahlkartenabschnitt
(Psch.-Konto Hamburg 1617). Für
DEV-Mitglieder ist der Bezugspreis
für den DEV-Kurier mit dem Mit-
gliedsbeitrag abgegolten.

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 zu entsprechen!

Redaktionsschluß für Heft 2/73 ist
am 15. Juni 1973



Wie bei der Talylyn Railway ist auch die Entstehung der Festiniog Railway auf die zahlreichen Schiefervorkommen im nördlichen Wales zurückzuführen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren die Schieferbrüche in Blaenau Ffestiniog schon in Betrieb, jedoch mangelte es an einer geeigneten Transportverbindung zur Küste

Die Festiniog Railway Company wurde 1832 gegründet. Vier Jahre später, am 20. April 1836, fand die Eröffnung der 600-mm-spurigen und 22,5 km langen Eisenbahn von der kleinen Hafencity Portmadoc an der Gwynyd-Mündung nach Blaenau Ffestiniog statt. Bis auf die erste Meile, die auf einem 1811 fertiggestellten Damm quer durch die Trichtermündung nach Boston Lodge führt, war die gesamte Trasse in einer gleichbleibenden Neigung von 1 : 80 angelegt worden, damit die beladenen Züge durch die eigene Schwerkraft talwärts fahren konnten, was 30 Jahre lang ohne Unfall geschah. Jeweils zwei Pferde machten die Talfahrt in einem Wagen am Zugschluß mit und zogen den entlade-

nen Zug nach Blaenau Ffestiniog zurück.

Das steigende Verkehrsaufkommen zwang die Bahn 1863 zum Dampfbetrieb überzugehen. Die Firma George England & Co. lieferte vier zweiachsige Dampflokomotiven, mit denen auch 1865 auf der FR als erster britischer Schmalspurbahn öffentlicher Personenverkehr aufgenommen wurde.

In den folgenden Jahren verzeichnete der Verkehr weiterhin starken Zuwachs. 1867 wurden noch 2 zweiachsige Dampflok gekauft, aber erst die Beschaffung von vier leistungsfähigen Doppellokomotiven der Bauart Fairlie und einer Single-Fairlie in den Jahren von 1869 bis 1885 konnte den Bedarf an Traktionsmitteln befriedigen.

In diese Zeit fiel auch eine weitere Neuerung, die die Führungsrolle der Festiniog Railway unter den britischen Schmalspurbahnen bekräftigte. 1872 stellte sie als erste Bahn im Vereinigten Königreich Drehgestellwagen in Dienst.

„Linda“ in Portmadoc Harbour.
Foto D. H. Wilson



Schieferhandel und Festiniog Railway blühten um die Jahrhundertwende, doch infolge besserer Verkehrsverbindungen, einsetzender Motorisierung und abnehmenden Schieferbedarfs setzte nach dem 1. Weltkrieg der Niedergang ein. Noch 1923 fuhren FR-Züge auf der in Portmadoc anschließenden und über Beddgelert nach Dinas bei Caernarvon (33,6 km) führenden Welsh Highland Railway. Die WHR starb 1937. Die FR selbst stellte den Personenverkehr 1939, den Gesamtbetrieb 1946 ein. Das Kapitel Festiniog Railway schien abgeschlossen zu sein, doch eine Bestimmung im Konzessionsgesetz verbot die Auflassung der Strecke und den Verkauf des Materials!

Die Wiederbelebung der Festiniog Railway begann 1954, als der Industrielle A. F. Pegler die Aktien der Bahn erwarb und gleichzeitig die Festiniog Railway Society Ltd. gegründet wurde. Bereits ein Jahr später wurde der Personenverkehr zwischen Portmadoc und Boston

„Merddin Emrys“ kreuzt Sonderzug in Tan-y-Bwlch. Foto: P. J. G. Ransom



Lodge aufgenommen und in den folgenden Jahren bis Tan-y-Bwlch ausgedehnt. Seit 1968 ist Dduallt Endpunkt der gegenwärtig befahrenen Strecke. Die Ausweitung des Betriebes bis Blaenau Ffestiniog erfolgt erst Ende dieses Jahrzehnts, denn infolge des neu geschaffenen Llyn Ystradau-Stausees zur Stromerzeugung ist die Strecke zwischen dem Moelwyn-Tunnel oberhalb Dduallt und Tan-y-Grisiau überflutet. Einen Prozeß um eine Entschädigung gewann die FR erst in dritter Instanz. Eine Umgehungsstrecke längs des Westufers des Llyn Ystradau befindet sich seit 1965 in Bau.

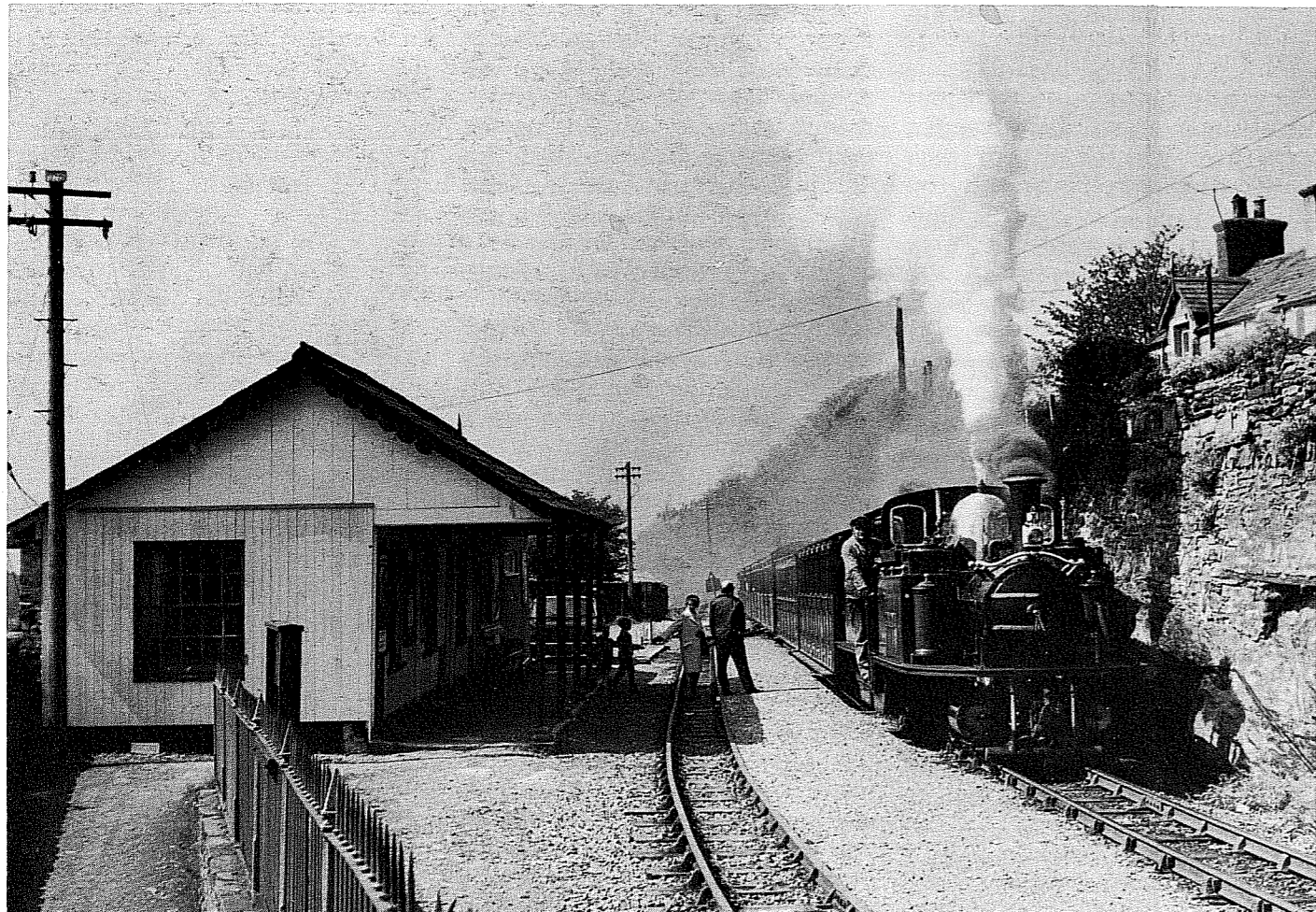
Der Fahrzeugpark ist vielfältig. Von den elf Dampflokomotiven ist rund die Hälfte betriebsbereit. Zur Erzielung einer größeren Wirtschaftlichkeit und zur Leistungssteigerung sind sie in den letzten Jahren auf Ölfeuerung umgebaut worden. Eine Fairlie-Doppellok, die „Merddin Emrys“, ist noch vorhanden. Der 1885 gebaute „Earl of Merioneth“ wurde 1971 wegen des schlechten Zustandes ausgemustert, wird aber neu gebaut.

Gast auf der Festiniog Railway ist zur Zeit die ehemalige Reichsbahnlok 99 3462 der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn, die von englischen Eisenbahnfreunden erworben wurde und in der FR-Werkstatt in Boston Lodge Kesselarbeiten unterzogen wird.

Die Festiniog Railway liegt im landschaftlich schönen Snowdonia National Park. Mit dreizehn Zugpaaren täglich in der Hauptsaison fährt die kleine Bahn den Besucher in das walisische Bergland längs des Ffestiniog-Tales, das von Bertrand Russel als ein alter apokalyptischer Holzschnitt vom Paradies beschrieben wurde.

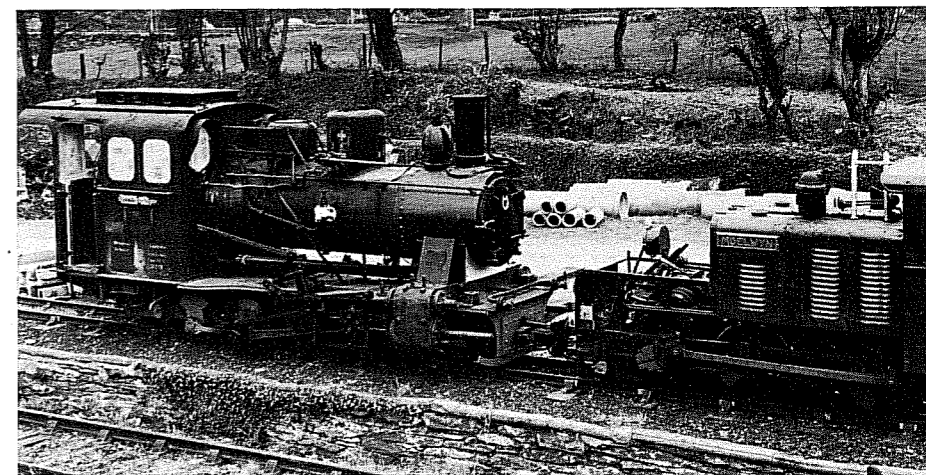
Jährlich wird die Festiniog Railway von mehr als 350 000 Reisenden benutzt. So wünschen wir, daß es ihr und der Festiniog Railway Society Ltd. auch weiterhin nicht an Unterstützung fehlen wird, ihre Tradition fortzuführen.

Bernd Beckmann



Zug mit „Merddin Emrys“ hält in Penrhyn.
Foto: P. J. G. Ransom

„Mountaineer“ vor Dduallt.
Foto: I. F. Gurley

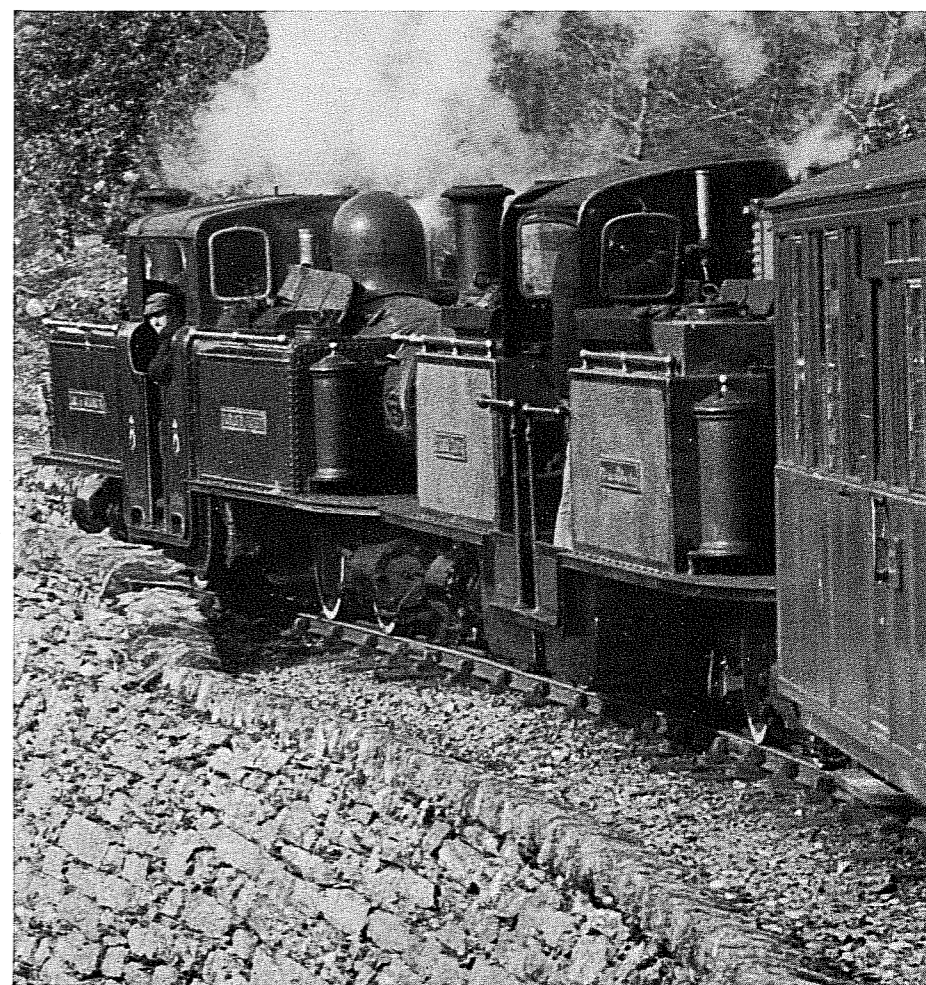
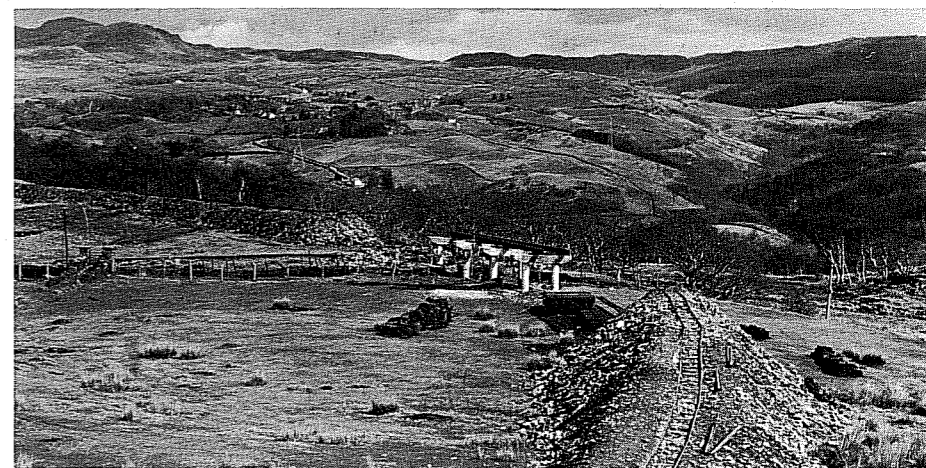


Ex DR 99 3462 in Minffordd.
Foto: N. F. Gurley

Llyn Ystradau-Projekt. Foto: N. F. Gurley

Tagungssonderzug mit den beiden Fairlie-Lokomotiven „Earl of Merioneth“ und „Merddin Emrys“ in der Nähe von Penrhyndeudraeth. Foto: D. A. W. Taylor

Freiwillige bei der Arbeit am Llyn Ystradau-Projekt. Foto: M. S. Hobbs



wir machen mit



An dieser Stelle steht sonst viel Fachsimpelei über unsere und andere Eisenbahnen. Heute jedoch sollen einmal die weiblichen Mitglieder des DEV zu Wort kommen.

Was tun sie? Wie vertreiben sie sich ihre Zeit, wenn am Samstag und Sonntag die Herren der Schöpfung die Uniform anziehen um ihren Dienst bei der Bahn zu beginnen?

Für uns fängt dann meistens ein sehr schönes Wochenende an. Wir treffen uns am Samstag, um einen Spaziergang in die Umgebung zu unternehmen. Dazu bieten sich der Kurpark in Wiehe und die Fischteiche geradezu an. Bänke zum erholen und ausruhen, zum beobachten der vielen Schwäne und Enten stehen hier und geben den Blick frei für die schöne Gegend. Auch für die Kinder ist hier ein kleines Paradies. Da gibt es Ponys zum reiten, kleine Kinderboote, Schaukeln und all die Sachen, die ein Kinderherz erfreuen.

Zurück geht es dann durch den Kurpark mit seinen Wassertretbeken, die dazu anregen, etwas für die Gesundheit zu tun.

Am Sonntag fahren wir mit dem 10.00 Uhr Zug nach Heiligenberg. Dort im Gasthaus Dillertal vertreiben wir uns unsere Zeit bei den großen Vogelkäfigen und den kleinen niedlichen Ponys, um anschließend mit den Vorbereitungen für

das gemeinsame Mittagessen zu beginnen.

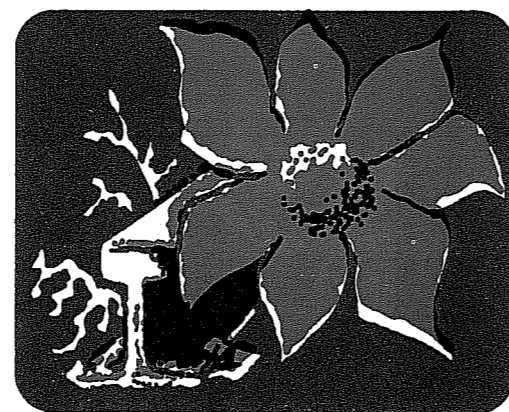
Nach dem Mittagessen geht es zu einem kleinen Verdauungsspaziergang in Richtung Forsthaus und Mühlengrund. Auch hier ist die Gegend so schön, daß wir sehr schnell die Zeit vergessen. Um 16.00 Uhr jedoch sind wir wieder pünktlich am Bahnhof, um im Speisewagen des „Graf von Hoya“



einen gemütlichen Kaffeeklatsch zu beginnen.

Nach Dienstschluß bildet dann ein gemütliches Beisammensein mit unseren Eisenbahnern einen schönen Abschluß.

Bilder: Peter-Jürgen Schmidt



Wenn Sie, liebe Gattin, Braut oder Freundin bisher wenig Verständnis für die Liebhaberei Ihres Mannes aufgebracht haben, dann kommen Sie doch einfach mal mit ihm zusammen nach Bruchhausen-Vilsen. Wir freuen uns schon jetzt, Sie in unseren Kreis aufnehmen zu können.

H. Sch.

SPREE WALD BAHN

Der P 456 fuhr am 3. Januar 1970 als letzter Zug der Spreewaldbahn von Cottbus nach Straupitz. Noch ist Betrieb auf der Anschlußbahn mit Dieseltraktion, jedoch erinnert das nur entfernt an die Spreewald-Guste, wie sie im Volksmund genannt wurde. Doch schon bald wird auch diese Kleinbahn vergessen sein.

Lassen wir nochmals die Geschichte dieser Bahn und seiner Fahrzeuge an uns vorüberziehen:

Bahnhöfe und Haltestellen

km	Name	
0,0	Lübben	Bf
4,757	Lübben Ost	Hst
9,993	Radensdorf	Hst
11,337	Altzauche-Burglehn	Hst
13,920	Wußwerk	Hst
17,197	Neuzauche	Hst
20,374	Straupitz	Bf
24,801	Byhlen	Hst
28,054	Byhleguhre	Hst
30,607	Schmogrow	Hp
32,132	Burg Jugendturm	Hp
33,914	Burg (Spreewald)	Bf
37,438	Werben (Spreewald)	Hst
40,820	Ruben-Guhrow	Hp
42,425	Briesen (bei Cottbus)	Hst
46,366	Sielow	Hp
49,500	Cottbus-Flughafen	Hp
51,765	Cottbus (Spreewald-Bahnhof)	Hp
ab Straupitz		
3,276	Laasow	Hst
5,519	Waldow	Hst
9,850	Siegadel	Hst
13,784	Goyatz	Hst
ab Byhlen		
7,600	Liebitz-Burghof	Hst
13,318	Lieberose Stadt	Hst
19,116	Jamlitz (vormals Lieberose)	Bf

Betriebslänge 85 km
Spurweite 1 m

nicht ausgeführte Bauvorhaben:
Goyatz – Briescht

Geschichtliche Daten:

- 1879 Einstellung der Pferdebahn Cottbus – Sielow – Striesow – Byhlen – Butzen – Mochow – Goyatz wegen Unrentabilität
- 1896 Diskussion in den Landtagen Cottbus und Lübben über den Bau einer normalspurigen Nebenbahn
- Am 21. 12. schließen der Landkreis Lübben und der Stadtkreis Cottbus einen Bau- und Betriebsvertrag mit der Berliner Eisenbahn-Gesellschaft Becher & Co.
- 1897 Erteilung der Konzession durch den Regierungsbezirk Frankfurt (Oder) und Eröffnung der Strecke Lieberose-Straupitz
- 1898 Am 29. 5. wird der Betrieb zwischen Lübben und Straupitz aufgenommen
- 1899 Am 20. 5. Abnahmefahrt zwischen Burg und Cottbus

- Am 30. 11. Anschluß an die Staatsbahn in Cottbus
- 1902 Holzgebäude des Anschlußbahnhofes brennt durch Brandstiftung ab
- 1924 Die Bahn erhält den offiziellen Namen „Spreewaldbahn“
- 1930 Die Post stellt den Bahnpostdienst ein
- 1933 Brandenburg übernimmt die Bahn
- 1935 Erstmals wird ein Triebwagen (fliegender Spreewälder) eingesetzt
- 1945 Im April erfolgt die Einstellung des Betriebes infolge des 2. Weltkrieges, Wiederaufnahme im Oktober
- 1948 Am 1. 4. übernimmt die DR (Rdb Cottbus) die Bahn
- 1964 Am 18. Oktober Betriebseinstellung Byhlen-Jamlitz (vormals Lieberose)
- 1967 Am 26. Mai Einstellung des Güterverkehrs Lübben-Straupitz
- Am 24. September wird hier auch der Personenverkehr eingestellt
- 1968 Am 26. Mai Einstellung des Güterverkehrs Goyatz-Cottbus

1970 Betriebseinstellung der Spreewaldbahn

Die Fahrzeuge der Spreewaldbahn

1. Triebfahrzeuge

Während der gesamten Betriebszeit trugen die kleinen, aber bewährten C-n2-gekuppelten Lokomotiven der Baureihe 99 570 die Hauptlast des Verkehrs. Alle sieben Exemplare fuhrten bis in die letzten Jahre der Bahn. Lok 99 5703 soll im Schloßpark von Lübbenau der Nachwelt als Denkmal erhalten bleiben.

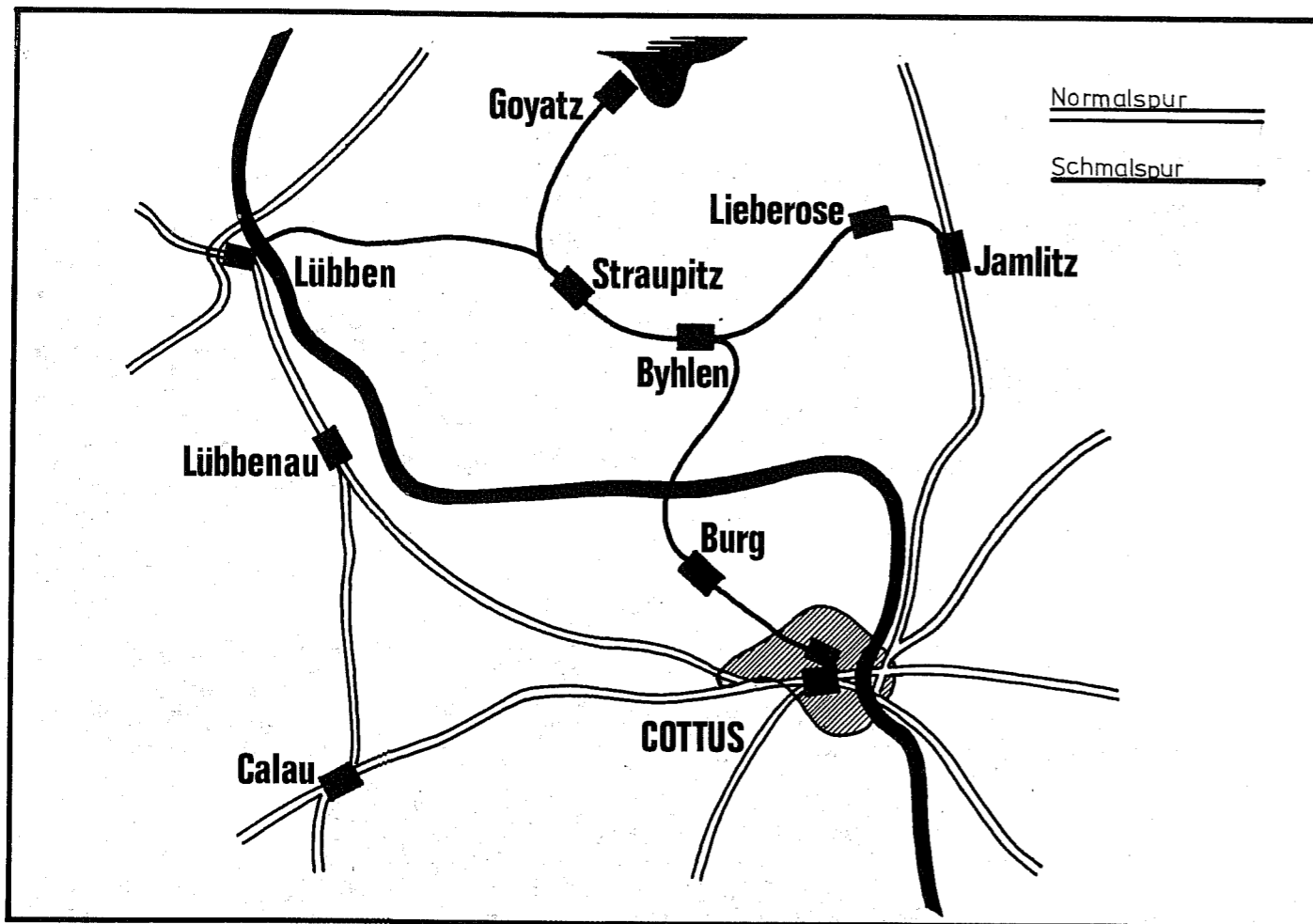
Die 1917 von Jung gelieferte 1'C-n2-Tenderlokomotive kam 1945 von der ehemaligen Pirkallener Kleinbahn zur Spreewaldbahn und erhielt die DR-Nummer 99 5633. Am 18. April 1971 wurde sie nach Wernigerode überführt. Hier wurde sie dann für den DEV aufgearbeitet. Am 25. Juni 1971 erfolgte die Abnahmefahrt auf der Strecke Wernigerode – Drei Annen – Hohnen. Im Wechsel mit der „HOYA“ nahm sie dann unter dem Namen „SPREEWALD“ den Betrieb auf unserer Strecke auf.

Nur 6 Jahre, nämlich in der Zeit von 1956 bis 1962 war die E-h2t-Tenderlok 99 183 auf der Spreewaldbahn im Einsatz. Die von Orenstein & Koppel gebaute Lok konnte sich jedoch nicht bewähren.

Sowohl ein zwei- als auch ein vierachsiger Triebwagen waren seit 1934 im Einsatz. Der erste Triebwagen auf der Spreewaldbahn erhielt im Volksmund den Namen „Fliegender Spreewälder“.

2. Reise- und Dienstwagen

Die Reise- und Dienstwagen der Spreewaldbahn wiesen gerade in den letzten Jahren eine sehr große Vielfalt auf. Fast sämtliche Fahrzeuge waren bis zur Betriebseinstellung noch im Dienst. Nur einige wenige Wagen sind 1967 ausgemustert worden. Der letzte zweiachsige Personenwagen war insgesamt 70 Jahre im Einsatz. Jedoch dienten die älteren Wagen zuletzt nur noch zur Aushilfe. Der kombinierte Reisezug- und Dienstwagen 903-201 soll zusammen mit der erwähnten Lokomotive in Lübbenau als Denkmal aufgestellt werden.



Sammlung E.Kunst

Nach Übernahme der Spreewaldbahn durch die Deutsche Reichsbahn wurden Anfang der fünfziger Jahre alle Fahrzeuge von der Heberlein-Seilzugbremse auf die Knorr-Druckluftbremse umgestellt. Von 1954 bis 1957 kamen verschiedene Personen- und Dienstwagen von den sächsischen 750-mm-Schmalspurnetzen zur Spreewaldbahn. Im Reichs-Ausbeserungswerk „Wilhelm Pieck“ in Karl-Marx-Stadt wurden diese für ihren Einsatz auf der Spreewaldbahn vorbereitet. Durch Einschweißen von U-Trägern wurden die Drehgestelle auf 1000-mm-Spur erweitert. Neue Radsätze mit größerem Laufkreis-Durchmesser wurden eingebaut, sowie der Pufferstand von 600 auf 810 mm erhöht und die Schärferbergkupplung wurde wieder gegen die herkömmliche Geschirrkupplung ausgetauscht. Eingebaut wurden Knorr-Bremsen, Batteriekästen und Lichtmaschinen an den Drehgestellen. Die Endbühnen wurden für den Übergang von Wagen zu Wagen verändert und die gesamte Inneneinrichtung modernisiert (schaum-

stoffgepolsterte Rohrgestühle).

Diese Wagen sind die modernsten Schmalspurwagen der DR. Der Wagenkasten besteht aus einer mittragenden Stahlkonstruktion, während die älteren Wagen einen auf das Fahrgestell aufgesetzten, teilweise blechverkleideten Holzkasten besitzen.

Nach Betriebseinstellung kamen diese Fahrzeuge zur Harzquerbahn, dem letzten 1000-mm-Schmalspurnetz der DR und wurden nach Wernigerode umbeheimatet. Für ihren neuerlichen Einsatz sind allerdings noch Umbauten notwendig.

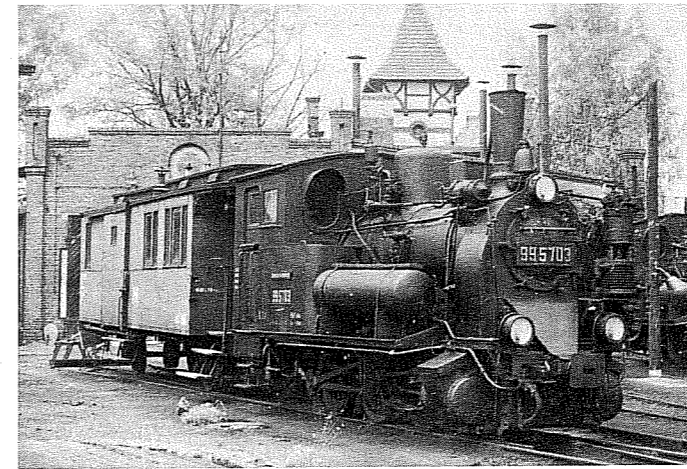
3. Güterwagen

Da im Einzugsbereich der Spreewaldbahn keine nennenswerten Industriensiedlungen waren, bestand der Güterverkehr aus dem Transport landwirtschaftlicher Güter und aus Holzabfuhr. Entsprechend dieser Aufgaben gab es auch nur leicht gebaute G- und O-Wagen sowie Rungen- und Drehschemelwagen. Da der Güterverkehr sich mehr und mehr darauf beschränkte, normalspurige Güter-

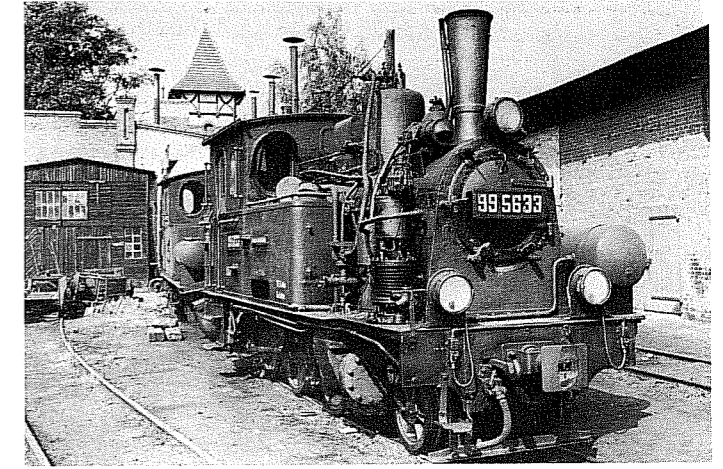
wagen auf Rollböcken bzw. später auf Rollwagen zu befördern, befanden sich die schmalspurigen Güterwagen kaum noch im Einsatz. Zuletzt war nahezu der gesamte Güterwagenpark in Straupitz abgestellt.

Auch ein Sonderfahrzeug war vorhanden, nämlich ein Spezialfahrzeug zur Schneeräumung, daß in beiden Fahrtrichtungen verwendet werden konnte. Weitere Einzelheiten zu den Fahrzeugen entnehmen man den Fahrzeuglisten.

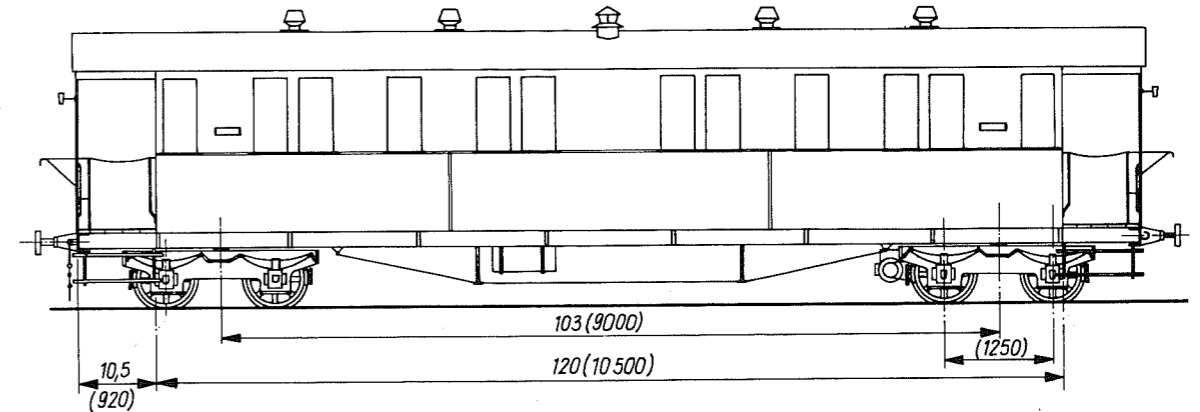
CL



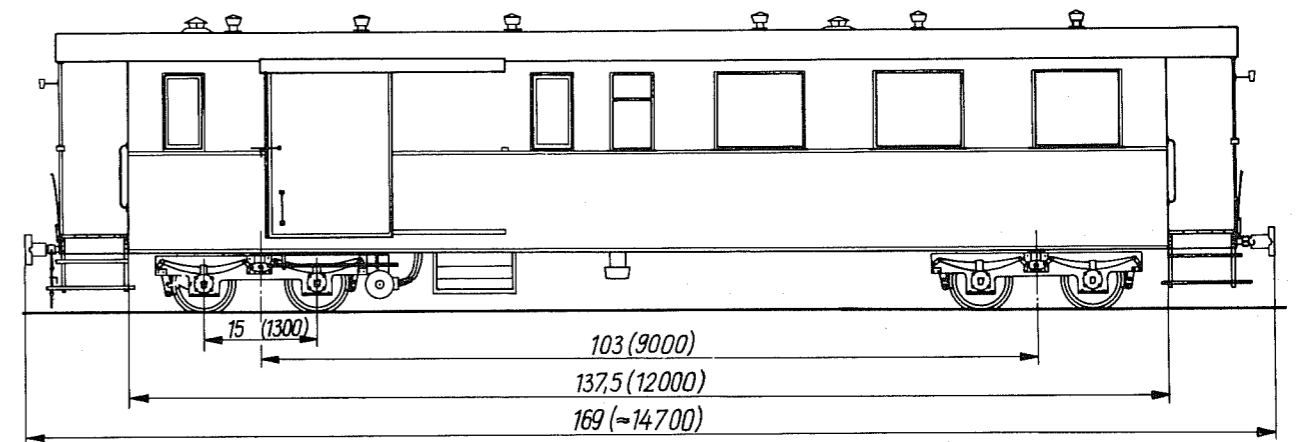
Sammlung E.Kunst



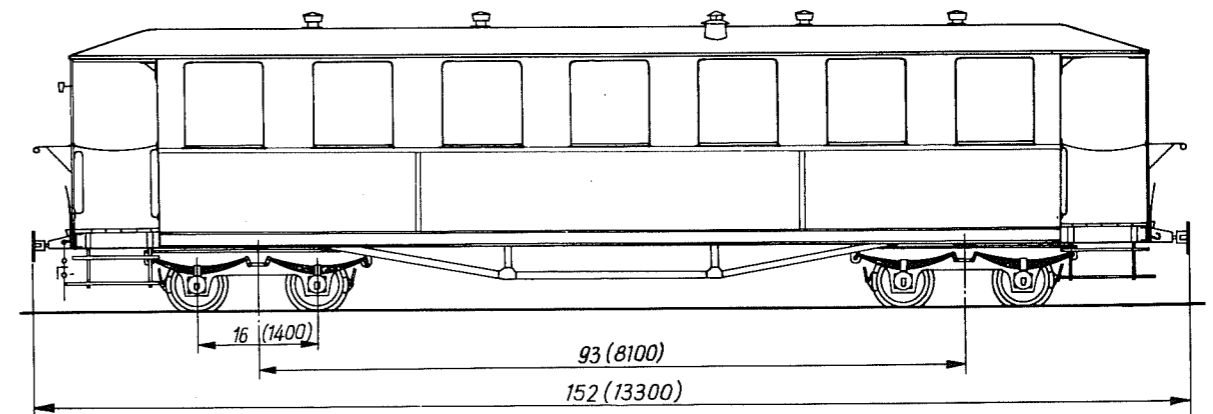
K.F.Seitz



Wagen 900-229



Wagen 902-201



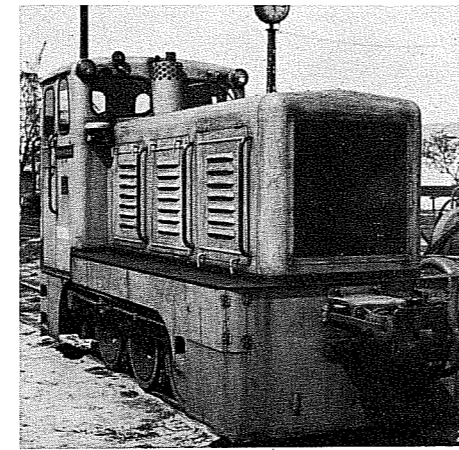
Wagen 900-224

Quellenangaben:

Zeitschrift „der modelleisenbahner“ Nr. 11 und 12/72
Broschüre „Die Spreewaldbahn“
Taschenbuch „Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven“



Kunst

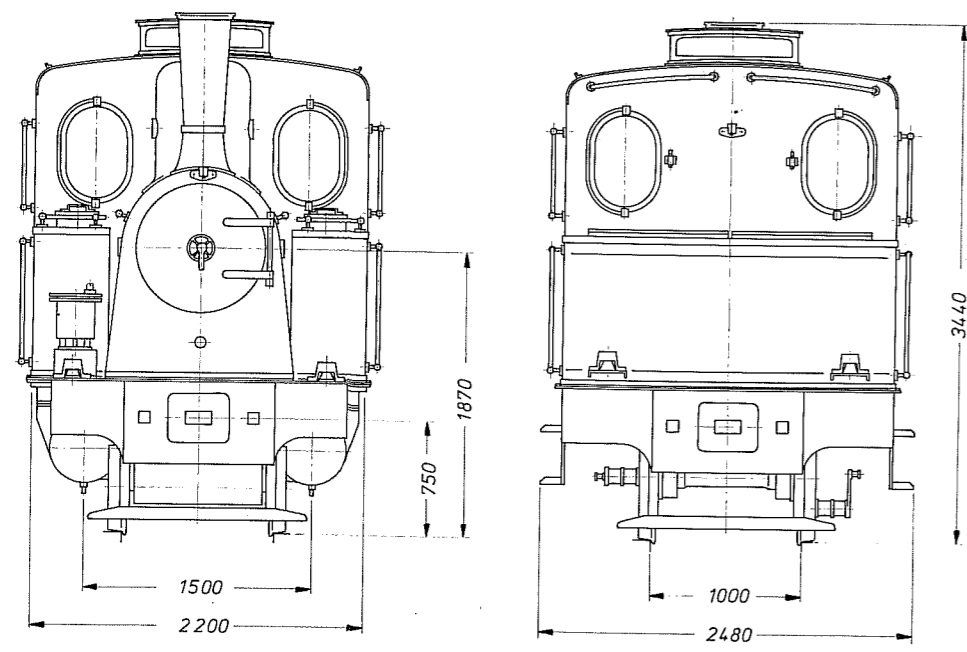
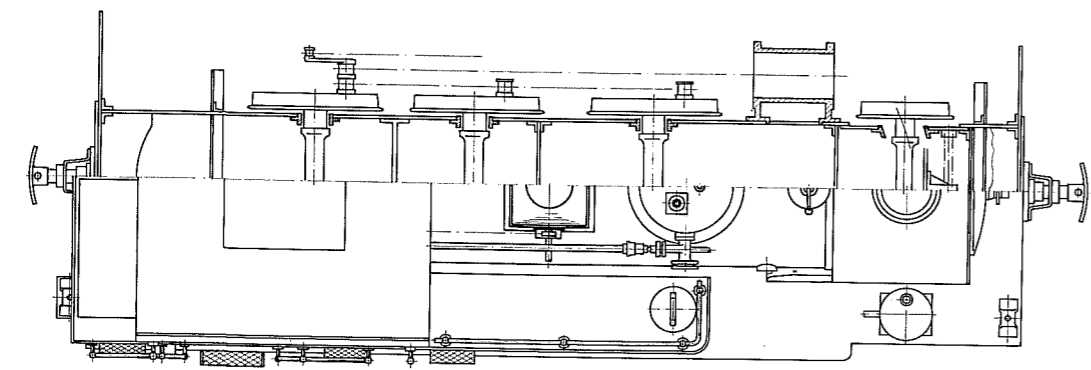
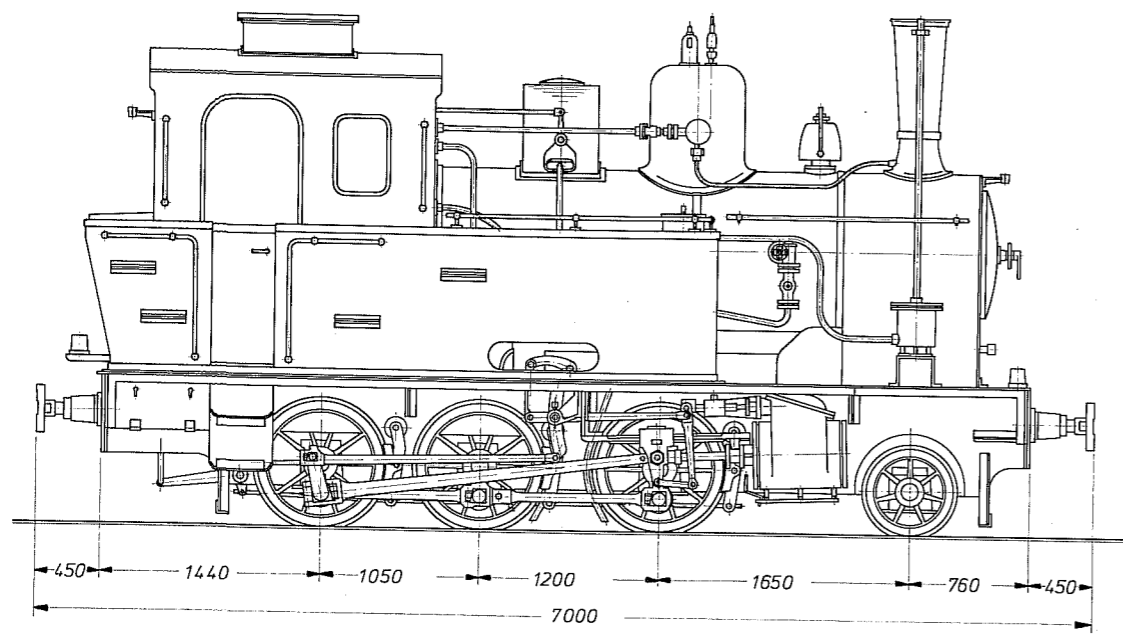


Wickfelder

Übersicht der Triebfahrzeuge

Betriebsnummer der DR	vorherige B-Nummer	Gattung	Achsfolge	Baufirma, -jahr Fabriknummer	Zugang	Abgang	Bemerkungen
99 5701	09-20	K 33.7	C-n2t	Hoh 1897/938		1968 +	„Lieberose“
5702	09-21	K 33.7	C-n2t	Hoh 1897/939		1968 +	„Straupitz“ verschrottet
5703	09-22	K 33.7	C-n2t	Hoh 1897/940		1970 +	„Lübben“, für Spreewaldmuseum
5704	09-23	K 33.7	C-n2t	Hoh 1897/941		1970 +	„Burg“
5705	09-24	K 33.7	C-n2t	Hoh 1897/942		1969 +	„Cottbus“, ab 1967 als 1 B, 1969 verschrottet
5706	09-25	K 33.7	C-n2t	Hoh 1899/1211		1969 +	„Goyatz“, 1971 verschrottet
5707	09-26	K 33.7	C-n2t	Hoh 1903/1212		1969 +	„Werben“, 1970 verschrottet
5633	09-27	K 34.6	1C-n2t	Jung 1917/2519		1971	nach Wernigerode zum Aufarbeiten, dann BRD
183		K 55.8	E-h2t	O&K 1923/8998	5. 9. 56	19. 12. 62	von Eisfeld, nach Gera
VT 133 523		BKoo	A1	Talbot 1934	1935	1970 +	
VT 137 561	T 1 NW/E	BDK	Bo'Bo'	MAN 1934	1962	1963	zum RAW Wittenberge
100 906-7		V 10C	C	Bab 1964/250 353	1970		von Göttha
100 905-9		V 10C	C	Bab 1964/250 352	1970		von Göttha

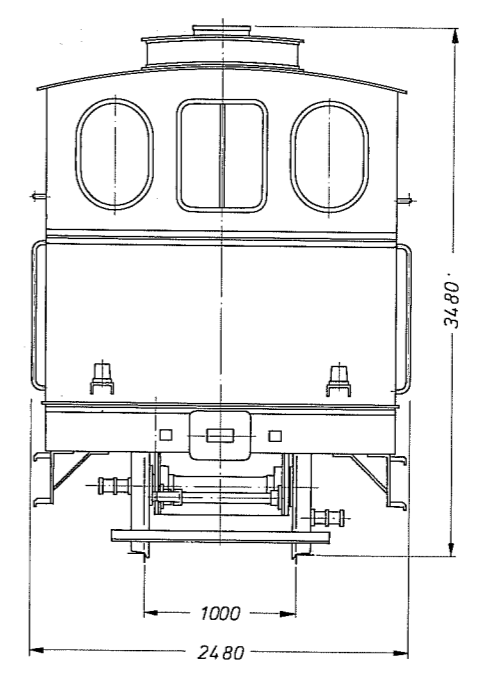
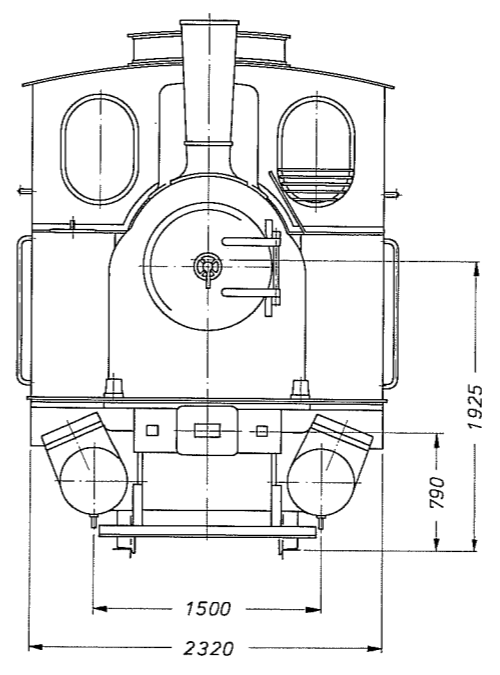
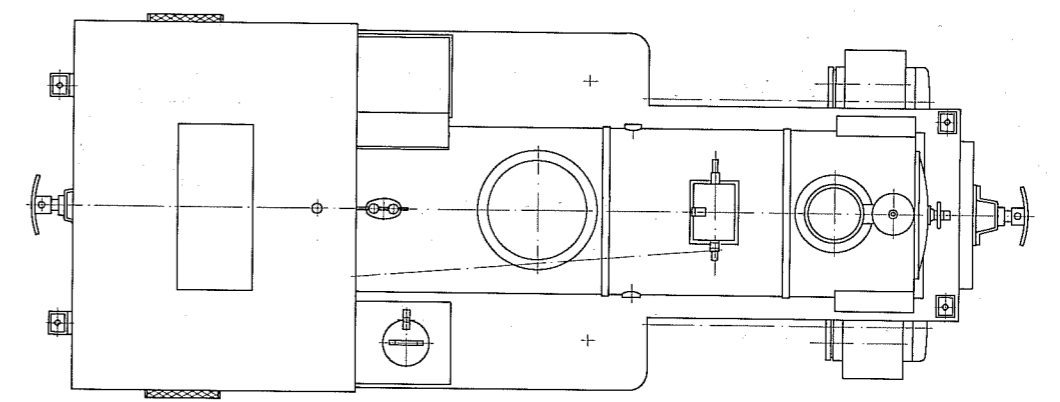
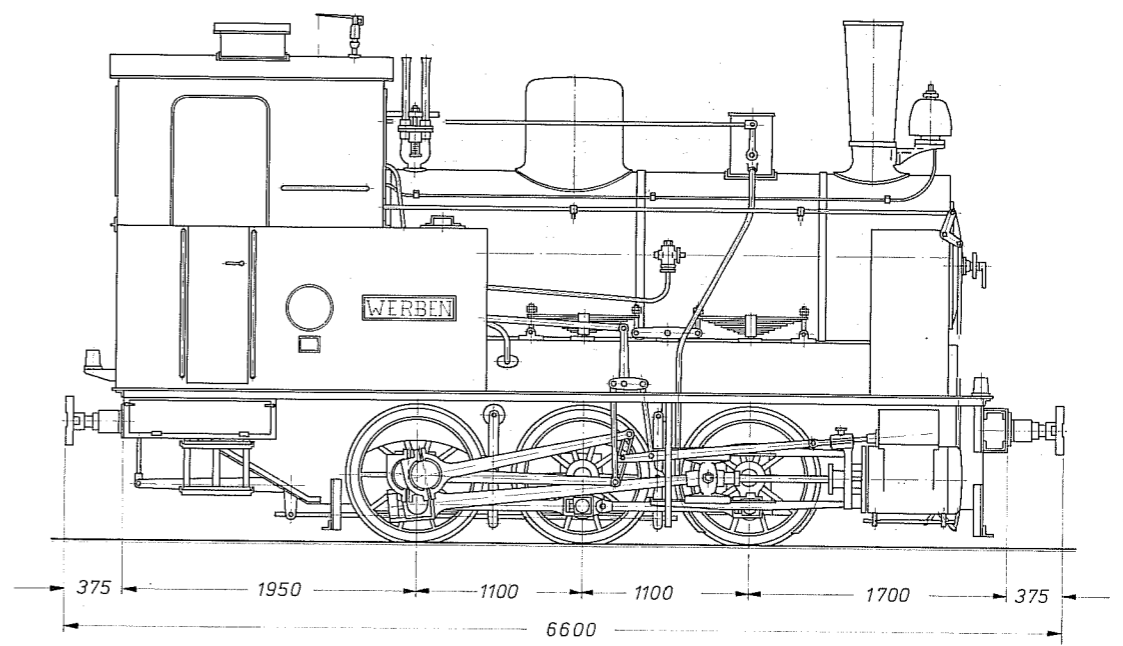
Zeichnungen aus „Der Modelleisenbahner“ 11/1972 und 12/1972



Pirkaller Kleinbahn AG.
Pirkallen/Ostpreußen

Hersteller	Arn. Jung Jungenthal
Fabr. Nr.	2519
Baujahr	1917
Bauart	1'C - n 2 t
Treib- u. Kuppelrad ϕ	825
Lauf rad ϕ	580
Höchstgeschw.	40 km/h
Kesselüberdruck	12 kp/cm ²
Rostfläche	0,75 m ²
Verdampf.-Heizfl.	38 m ²
Überhitzerfl.	- m ²
Zylinder ϕ	300
Kolbenhub	400
Leergewicht	Mp
Dienstgewicht	22 Mp
Reibungsgewicht	18 Mp
Wasservorrat	2,4 m ³
Kohlevorrat	1,0 Mp

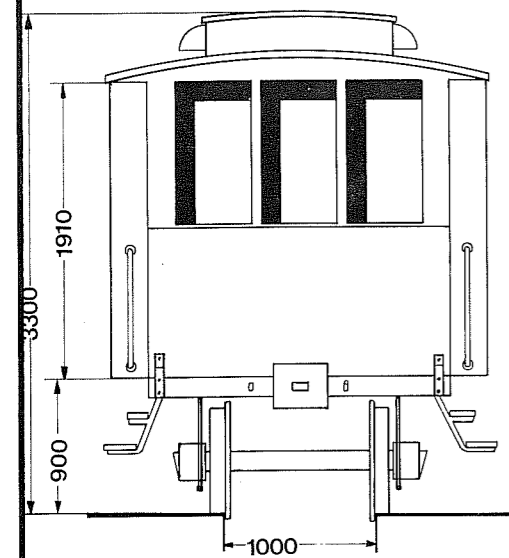
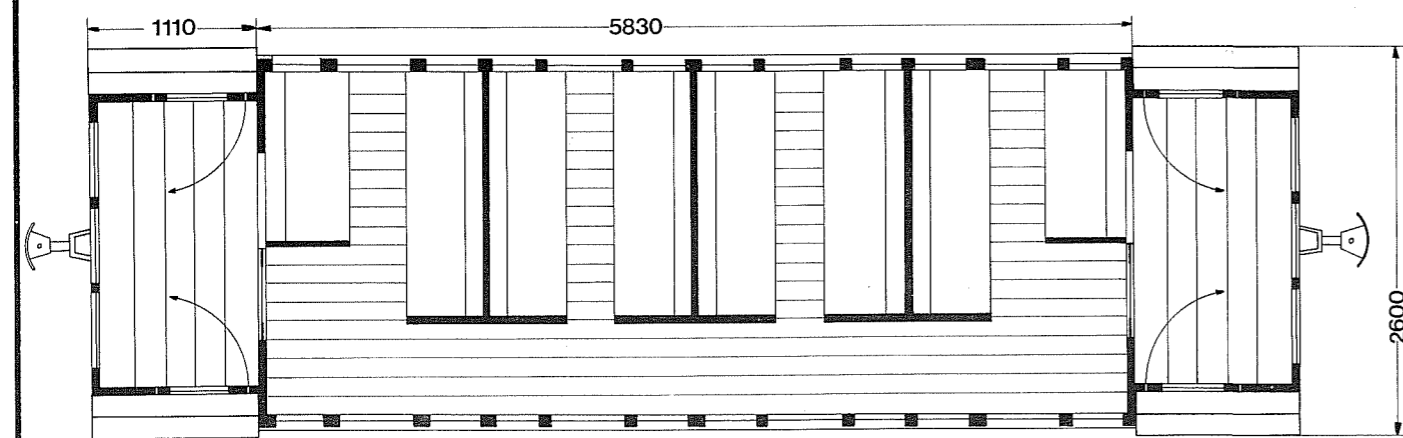
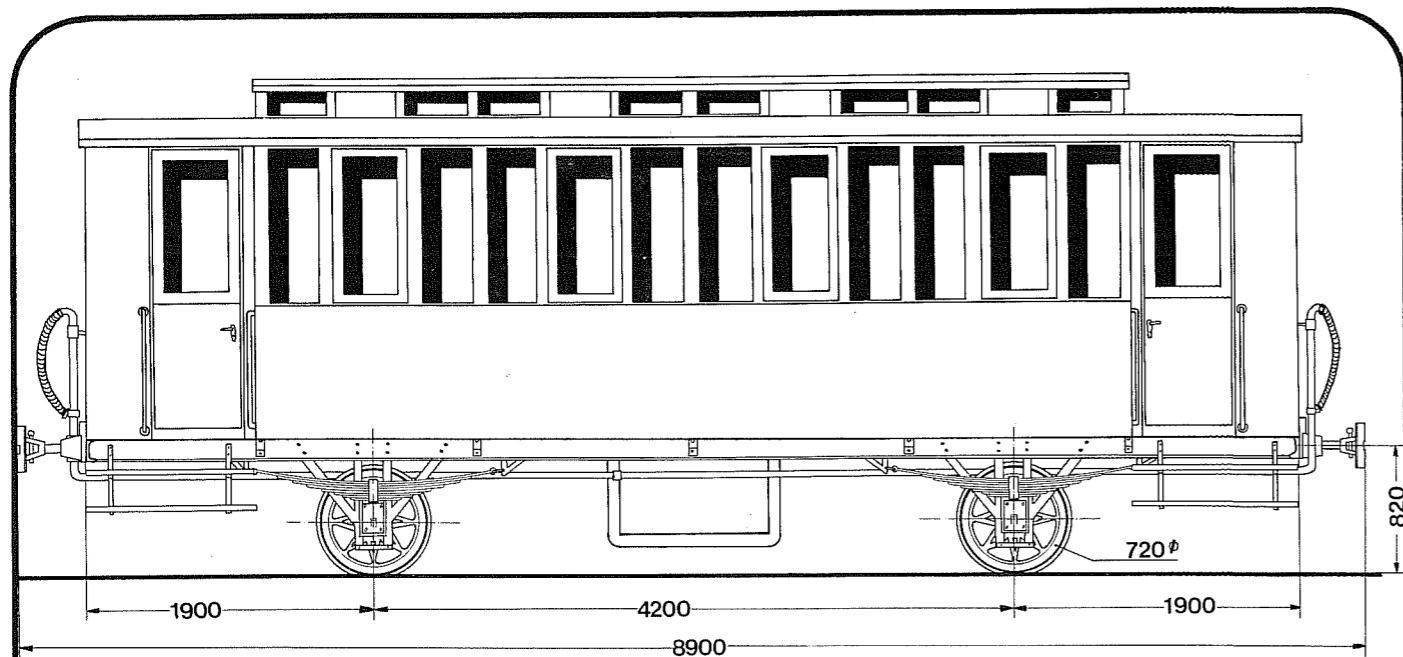
Juli 1972 K.-J. Lupp



Lübben-Cottbuser Kreisbahn
Spreewaldbahn

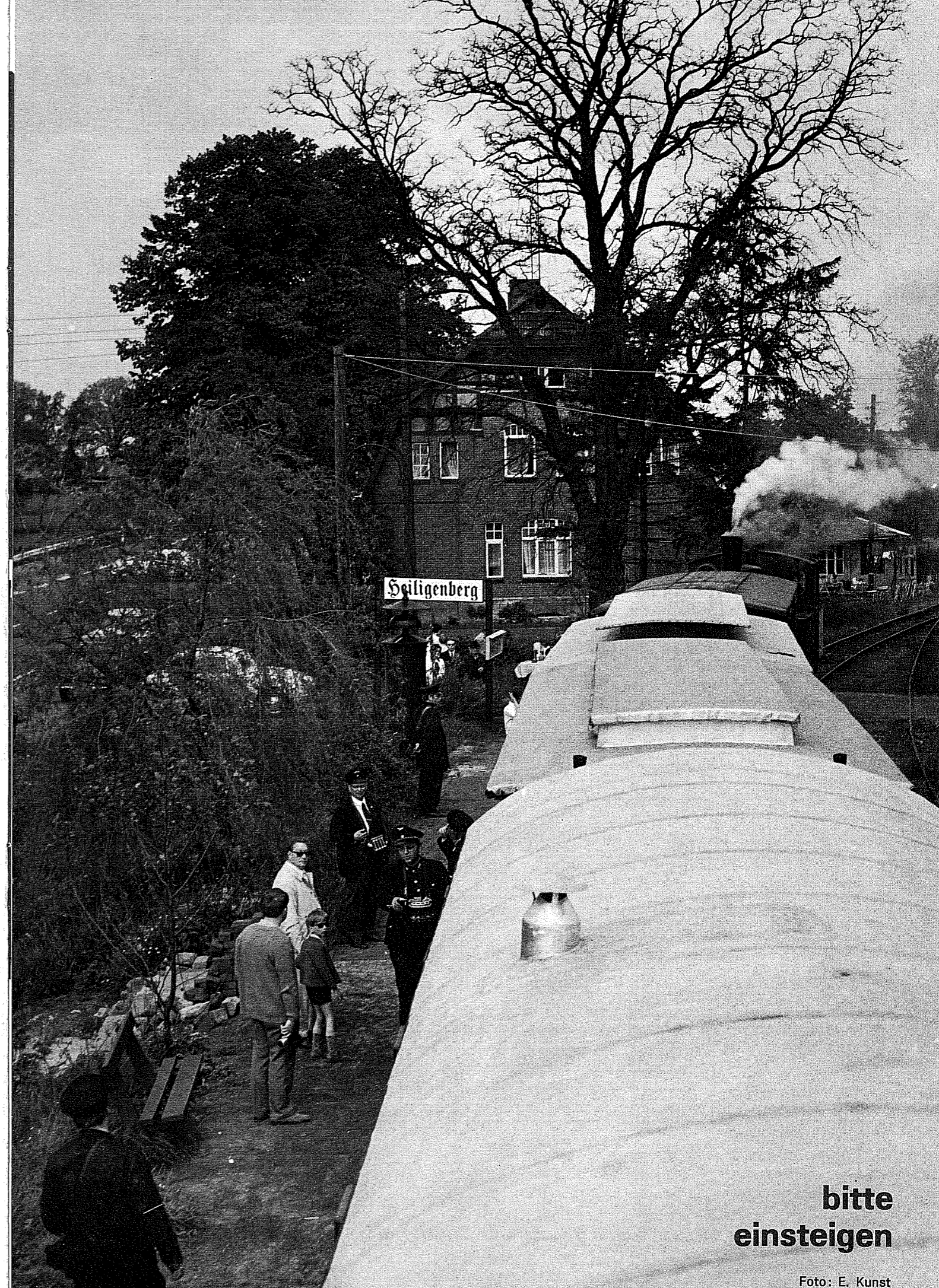
Hersteller	Hohenzollern Düsseldorf
Fabr. Nr.	938-942, 1211, 1212
Baujahr	1897-1903
Bauart	C - n 2 t
Treib- u. Kuppelrad ϕ	900
Lauf rad ϕ	-
Höchstgeschw.	35 km/h
Kesselüberdruck	14 kp/cm ²
Rostfläche	0,70 m ²
Verdampf.-Heizfl.	34,9 m ²
Überhitzerfl.	- m ²
Zylinder ϕ	300
Kolbenhub	400
Leergewicht	ca. 16,6 Mp
Dienstgewicht	ca. 20 Mp
Reibungsgewicht	ca. 20 Mp
Wasservorrat	2,4 m ³
Kohlevorrat	1,0 Mp

September 1972 K.-J. Lupp

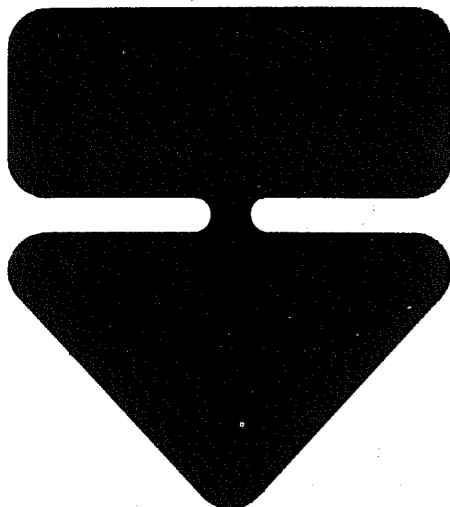


Spreewaldbahn Wagen 10

ex SP. 102
 ex DR 10215
 ex DR 908-001
 Gattung KB
 Erbauer Waggonfabrik
 Hoffmann, Breslau
 Baujahr 1897
 Sitzplätze 40 (RB)
 22 (DEV)
 General-
 überholung 1953
 RAW Wilhelm Pieck
 1972/1973
 Zeichnung AW Siemensstadt
 24. 11. 1972
 Elmar Böcker



**bitte
einsteigen**



75 Jahre Schneebergbahn 1897—1972, herausgegeben vom CLUB 760, Friedrich Haftel, CLUB 760-Versand, Gabelsberggasse 5/25, A-1020 Wien, 64 Seiten, 5,— DM.

Viele Fotos ergänzen die komplett abgehandelte Geschichte der Schneebergbahn. Die Qualität leidet jedoch unter dem Durchscheinen des Drucks der rückwärtigen Seite. Reproduktionen historischer Fahrpläne und Fahrkarten ergänzen die Broschüre. Für den an österreichischen Kleinbahnen Interessierten ist der Kauf zu empfehlen. CI

Hundert Jahre Hannover—Altenbeker Eisenbahn 1872—1972 von Dr.-Ing. Erhard Born, Rösler+Zimmer Verlag, Augsburg, 44 Seiten, Kunstdruckpapier, geheftet, DIN A 4, 5,— DM.

Aus Anlaß des hundertjährigen Jubiläums ist diese Chronik unter Mitarbeit der Eisenbahnfreunde Hannover entstanden. Viel Interessantes über die Entwicklung dieser ehemals privaten Eisenbahnstrecke wird in dieser Broschüre berichtet. Historisch wertvolle Fotos ergänzen in guter Qualität den Text ebenso, wie Streckenpläne und Fahrzeugskizzen. Dieses Heft ist seinen Preis wert. CI

Wolfgang Meereis: **Besuch bei den sächsischen Schmalspurbahnen**. Text- und Fotobericht. 126 Seiten mit 124 Fotos. Zu beziehen durch Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-

Kurier e. V., 565 Solingen 1, Alfred-Nobel-Straße 56, DM 12,50

In allzu kurzer Zeit wird man dieses Büchlein als Nachruf auf die sächsischen Schmalspurbahnen ansehen müssen, wenn die Streckenstilllegungen weiter so rapide Fortschritte machen wie im Jahr 1972. Was hier in Wort und Bild zusammengestellt wurde, gibt dem Leser einen sehr guten Einblick in eine Welt, an die der DEV die Erinnerung wachhalten will. Die Fülle der fast immer ausgezeichneten großformatigen Fotos zeigt neben den verschiedensten Loks und Wagen auch Bahnhöfe, Brücken und viele andere Dinge aus der Welt der Bimmelbahn. Auch einige Lok- und Wagenskizzen sind abgedruckt. Kurz, eine Broschüre, die jeden Kleinbahnfreund begeistern wird. We.

Arno Schröder: **Die Baureihe 38**. 210 Seiten mit 216 Fotos. Zu beziehen durch Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e. V., 565 Solingen 1, Alfred-Nobel-Straße 56, DM 18,80.

Als Fortsetzung der mit P 10 und 01 begonnenen Reihe „Deutsche Dampflokomotiven“ liegt nun der über die P 8 vor, wenn auch nicht als solcher bezeichnet. Daß es sich nicht um eine systematische Monographie handeln kann, ist Herausgeber, Autor und auch Lesern von vornherein klar. Dennoch — oder vielleicht auch deswegen — bringt der Band eine Fülle von sehr interessanten Infor-

mationen, die das Durchblättern besonders reizvoll machen. Hervorragend in Qualität und Zusammenstellung ist der Bildteil, der in sechs Kapitel unterteilt ist und auch ein paar ungewöhnliche Fotos bringt. Dem leidenschaftlichen P 8-Gegner allerdings, der froh ist, keine dieser Maschinen mehr auf unseren Bahnstrecken sehen zu müssen, kann der Band nicht empfohlen werden, der die Welt der P 8 vor dem geistigen Auge des Lesers wiedererstehen läßt. We.

Theodor Düring: **Schnellzugdampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907—1922**. 304 Seiten mit 98 Zeichnungen und 133 Fotos, Leinen mit Schutzumschlag. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1972, DM 48,—.

Es ist eine merkwürdige Tatsache, daß mit dem immer kleiner werdenden Bestand der Dampfloks die Zahl der Bücher, die über sie geschrieben werden, immer größer wird. Der Abgesang auf ihr Dahinschwinden nimmt fast euphorische Ausmaße an. Für die große Schar der Dampflokkfreunde aber ist jede Neuerscheinung willkommen!

Zu einem der interessantesten Bücher zählt das oben angeführte Werk. Theodor Düring führt uns damit die vielen Probleme vor Augen, die mit den in jener Epoche stark ansteigenden Anforderungen an die Dampflok verbunden waren. Er läßt den Leser dabei auch hinter die Türen der Konstruktionsbüros gucken, und wir erleben Auseinandersetzungen zwischen Ingenieuren, Werkstattleuten und Männern der Verwaltungen. Aber auch die Männer auf dem Lokstand kommen zu Wort, und das wissen wohl alle Interessierten, daß wir ihre meist prägnanten Urteile noch immer mit nach Hause genommen haben.

Dieses Buch wendet sich an den Fachmann und interessierten Laien gleichermaßen. Es gibt Antwort selbst auf kleinste Fragen, die von der Beschreibung bis in mathematische Abhandlungen hineinreichen. Der rein sachliche Charakter dieses Werkes, ohne feuilletonistische Abschweifung, ist für die Wißbegier des Dampflokkfreundes gerade das Richtige.

Der Verfasser war bestrebt, dem Leser auf engstem Raum eine Fülle von Informationen zukommen

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 Beschrieben 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

zu lassen. Das ist ihm auch gelungen, es hat aber dadurch zu einem nicht immer leicht lesbaren Satzbau geführt. Die Abbildungen dürften das Optimum darstellen, was an Fotos aus jener Zeit erreichbar und drucktechnisch durchführbar ist. Nicht weniger interessant sind die überaus zahlreichen Werkstattzeichnungen und Diagramme.

Dieses anspruchsvolle Werk hängt für den kleinen Geldbeutel natürlich etwas hoch — aber es

rechtfertigt seinen Preis, der im Hinblick auf das Gebotene sogar zurückhaltend ist. Und welcher Dampflokkfreund bringt seiner Liebe keine Opfer!

Der Rezensent ertappt sich immer wieder dabei, daß er aus seinem Bücherschrank mit großer Vorliebe dieses Buch herausgreift, und all denen, die sich für den Erwerb dieses Werkes entschließen, wird es sicherlich nicht anders ergehen.

Ri.

Heft 27
Sonderheft über die Mindener Kreisbahn und Mindener Strassenbahn. Vollständige Fahrzeuglisten, Typenskizzen sämtlicher Meter-spurlokomotiven, Bildfahrplan.
DM 6,20



Vereinsabzeichen in Messing geprägt, mit gerader senkrechter Nadel oder waagerechter Sicherheitsnadel. Nur für DEV-Mitglieder 3,50 DM.

Biergläser mit Abbildung Dampfzug der Museumsbahn. Originalkarton der Hemelinger Brauerei mit 12 Gläsern. Portofrei gegen 19,50 DM Vorauszahlung auf Postscheckkonto Hamburg 1617-208.

Deutscher Eisenbahn-Verein Bruchhausen-Vilsen.

Dienstanweisung 1910

für Lokomotivführer und Heizer der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen

Nachdruck des Originals aus dem Jahre 1910

48 Seiten 17,5 x 11,5 cm 5,60 DM

Dienstanweisung 1927

für die Betriebsbediensteten der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit Maschinendienst

Nachdruck des Originals aus dem Jahre 1927

52 Seiten DIN A 5 6,80 DM

Portofreie Zusendung nach Überweisung auf unser Postscheckkonto Hannover 738 30—309

Die Wittlager Kreisbahn

Ca. 120 Seiten 21 x 23 cm — über 60 Fotos, davon einige farbig. Sonderprospekt anfordern

Ab September 1973 in vielen größeren Buchhandlungen zum Preise von 19,20 DM erhältlich

Verlag Uhle & Kleimann · 499 Lübbecke

Foto: E. Kunst

Fahren Sie mit



AUS DEM BETRIEBSDIENST

Durch Übernahme der Strecke von den Verkehrsbetrieben der Grafschaft Hoya ist der bereits vorhandene Arbeitsaufwand für den Deutschen Eisenbahn-Verein um ein Beträchtliches gestiegen. Das heißt, daß der DEV verstärkt auf die Hilfe seiner Mitglieder angewiesen ist. Wie in den vergangenen Jahren werden auch in diesem Jahr Mitglieder gesucht, die sich am Betriebsdienst an bestimmten Tagen beteiligen wollen. Zu diesem Zweck soll ein Dienstplan aufgestellt werden, in dem sich meldende Mitglieder nach Art des Betriebsdienstes und nach den für sie in Betracht kommenden Tagen eintragen lassen können. Meldungen für den Betriebsdienst bitte an folgende Adresse: Ulf-Dietrich Otto, 1 Berlin 20, Jaczostr. 69, Tel. (03 11) 3 14 39 30 9—18 Uhr wochentags.

Den interessierten Mitgliedern stehen nach Eignung und Neigung die bei der Museums-Eisenbahn vorhandenen Dienstsparten zur Wahl.

Rottendienst

Dem Rottendienst obliegt die Aufgabe der Instandhaltung der Gleis- und Signalanlagen. Weiterhin die Säuberung der Gräben und das Ausholzen des Einschnittes. Die Signaleinrichtungen LP 1—5, Ne 5 und Wnl-2 bedürfen einer laufenden Wartung. Mit Hilfe der Rotte soll unter der Anleitung von Herrn Kurbjuweit in Heiligenberg ein historisches Stellwerk rekonstruiert werden.

Schaffnerdienst

Den Zugschaffnern ist die Sicherheit der Fahrgäste anvertraut. Sie haben darauf zu achten, daß der ihnen übergebene Wagen sich in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet und daß die Fahrgäste ohne Gefährdung ihr Ziel erreichen. Außer im Zugbegleitedienst können die Schaffner als Abfertigungsbedienstete auf den Stationen Wiehe-Kurpark und Heiligenberg eingesetzt werden. Neben den genannten Aufgaben haben die Schaffner Fahrkarten zu verkaufen, diese zu kontrollieren

und nach dem Dienst mit dem dafür beauftragten Mitglied über den Verkauf der Fahrkarten abzurechnen.

Rangierdienst

Die Rangierer sorgen für die Bereitstellung der Züge an den Betriebstagen. Dazu gehört die technische Überprüfung der Wagen, die Wartung dieser vor jeder Fahrt und dem zahlenmäßigen Andrang der Fahrgäste entsprechend die Züge zusammenzustellen. Außerdem ist auf die Lage der Fahrstraßen für die Rangier- und Zugfahrten zu achten. Die Beachtung der Betriebsfähigkeit der Weichen auf den Bahnhöfen gehört ebenfalls zu den Aufgaben der Rangierer.

Lokdienst

Die im Lokdienst beschäftigten Mitglieder helfen dem Lokpersonal bei der Behandlung und Versorgung der Triebfahrzeuge. Vor jedem Einsatz ist die einzusetzende Lokomotive entsprechend vorzubereiten. Es sind die Siederöhre zu säubern, die Feuerkiste zu entschlacken, das Äußere der Lok auf Glanz zu bringen und das Triebwerk abzusmieren. Nach dieser vorbereitenden Behandlung wird die Maschine mit Kohle und Wasser versorgt und kann dann mit dem vom Wagengleis gehaltenen Zug im Bahnhof bereitgestellt werden.

Wie es die Erfahrung der vergangenen Jahre gezeigt hat, ist es unbedingt aus Sicherheitsgründen erforderlich, daß sich die am Betriebsdienst beteiligten Mitglieder von Besuchern und anderen Mitgliedern durch eine einheitliche Dienstkleidung abheben. Diese Dienstkleidung hat entsprechend dem Vorstandsbeschluß vom 25. 5. 1971 folgendes Aussehen:

Dienstmütze:

Sattelmütze Modell Braunschweig
großes silbernes Flügelrad
silber-rote Kokarde
silber-schwarze Kordel
Schwarze Dienstkleidung oder blaue DB-Jacke und schwarze Hose. Auf den Kragenecken rot-umranderte schwarze Kragenspiegel mit silbernem Flügelrad. Die Spartenabzeichen werden auf dem linken Jackenärmel getragen.

Schaffnerdienst:

Silbernes Flügelrad

Rangierdienst: Silbernes

Speichenrad mit großem R

Rottendienst: Silbernes Flügelrad mit Schwellenband

Lokdienst: Silberne Lok

Die Berechtigung zum Tragen der Spartenabzeichen regelt der Vorstand. Historische Uniformstücke sollten nach Möglichkeit der im Besitz des Vereins befindlichen historischen Uniform oder der von Herrn Piecker ähnlich sein.

Laut den vereinfachten Fahrdienstvorschriften (vFV) müssen die Schaffner mit der Dienstankündigung für Zugbegleiter (DAZ), mit den Zusatzbestimmungen für den Betrieb der Museumseisenbahn (SbV der VGH), mit einer Signalleuchte und bei Dunkelheit mit einer Handlampe ausgerüstet sein.

Die schwarze Dienstkleidung, Dienstmütze, sämtliche Uniformeffekten (Kragenspiegel, Kokarden, Kordeln, gr. silbernes Flügelrad, Spartenabzeichen), Signalleuchten, Dienstankündigungen für die Zugbegleiter und Zusatzbestimmungen für den Betrieb der Museums-Eisenbahn sind über meine Adresse (Ulf-Dietrich Otto, 1 Berlin 20, Jaczostr. 69) zu erhalten.

Ulf-Dietrich Otto

Berlin

Im November haben wir in Berlin ein großes Wintervergnügen veranstaltet. Besonders erfreut waren wir über den Besuch von Herrn und Frau Hunold, Herrn Henning Piecker und Herrn Christian Speer. Festlicher Höhepunkt war eine Tombola, die Herr Elmar Böcker



gekonnt zum Mittelpunkt werden ließ. Neben vielen Mitgliedern haben auch einige Firmen wertvolle Sachpreise gespendet. Ich möchte mich auf diesem Wege bei den Firmen Patentwerk E. P. Lehmann, Nürnberg, Willi Gericke, Fleischer-Mischau und Fernsehdiener Jäger, alle Berlin-Spandau, recht herzlich bedanken. Unsere Bilder zeigen die Sieger der LGB-Lok (Lehmann) und des Oldtimerzuges von Röwa (W. Gericke). Gleich noch eine erfreuliche Nachricht: Durch die Aktivitäten der Berliner Mitglieder (Busfahrten etc.) sind dem Verein 3500,- DM Reingewinn zugeflossen. Ein sehr erfreuliches Ergebnis, das auch in anderen Geschäftsbereichen Nachahmer finden sollte.

Peter-Jürgen Schmidt

Ostwestfalen

Am 13. Januar veranstaltete die Geschäftsstelle Ostwestfalen im Hbf Bielefeld einen Nachmittag der Begegnung. Neben einem Film über die Museumseisenbahn wurde eine Ausstellung von Eisenbahnmodellen gezeigt, die in dieser Fülle und dem Wert nach wohl einmalig war. Ein Freund des DEV, Herr Gerhard Brauns aus Bielefeld, öffnete dem DEV zuliebe seine Sammlung und stellte davon einige aus. Neben „Märklin“-Wagen von 1890 und 1910 wurde uns eine dampfbetriebene Modell-Lok, Spur II von 1888 gezeigt, die wohl bisher wenige gesehen haben.

Neben herrlichen alten „Märklin“-Loks, sowie Biaggi, Trix und Waggonen von Wilag, sahen wir Handarbeitsloks, die in ihrer präzisen Ausführung allen Anwesenden die Mühen solcher Arbeiten verdeutlichte. Wir sahen Fahrzeuge der Spurweiten: II, I, O, HO und Z, so daß wir einen Querschnitt der Modellbaukunst ansehen konnten.

Wie Herr Brauns der DEV-Geschäftsstelle erklärte, ist er gerne bereit, während der kommenden Saison über ein Wochenende eine Ausstellung in Bruchhausen-Vilsen zu zeigen, die etwa 50—60 historische Modelle umfassen wird. Wir glauben, daß der DEV dies wahrnehmen sollte.

DEV-Fotos in einer Spielwarenausstellung im Spielwarengeschäft Behle-Frankfurt/Main.
Foto: Eberhard Kunst

Die Geschäftsstelle wird sich bemühen, im Laufe dieses Jahres eine Sonderfahrt bei der TWE zu veranstalten, näheres wird in einem späteren Kurier erscheinen.
Hans-Dieter Horst

Rhein/Main

Die DEV-Geschäftsstelle Rhein/Main in Frankfurt kann in der kurzen Zeit ihres Bestehens schon einige beachtliche Erfolge aufweisen.

Dem DEV-Kurier wurden ca. 170 Fotoaufnahmen über die Museumsbahn zur Vervollständigung des DEV-Archivs zur Verfügung gestellt. Außerdem wurden ca. 600 Pressemitteilungen verschickt. 50 Anfragen über die Museumseisenbahn konnten ausführlich beantwortet werden. Auf Initiative des DEV Rhein/Main erschienen in 7 Zeitungen Berichte über unsere Bahn in Bru/Vi. Des Weiteren wurde eine eigene Zeitschrift „Auf schmaler Spur“ herausgegeben, die kein Konkurrenzblatt zum DEV-Kurier werden soll, sondern ein weiteres Informationsheft im Dienste des DEV und somit eine weitere Werbemöglichkeit für die Museumsbahn. Für diese Zeitschrift haben sich alle großen skandinavischen Museumsbahnen zu einer Mitarbeit bereiterklärt.

Im Raume Rhein/Main wurde eine enge Zusammenarbeit mit den Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunden (FENF) vereinbart. Als 1. Ergebnis liegt vor, daß die DEV-Mitglieder des Rhein/Main-Gebietes alle Veranstaltungen der FENF besuchen können (Auskunft erteilt die DEV-Geschäftsstelle). Zweitens ist eine gemeinsame Buch- und Informationsausstellung der FENF und des DEV auf der Internationalen Buchmesse in Frankfurt geplant. Hiermit bieten sich interessante Möglichkeiten, um für die Arbeit unserer Museumseisenbahn zu werben.

Eberhard Kunst



- 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 Straznicki, 5042 Erfstadt-
Köttingen, Heerstraße 82
- Geschäftsstelle Mittelweser**
Otto O. Kurbjuweit, 3070 Nien-
burg/W., Warthestraße 21
- Geschäftsstelle München**
Michael Breitschwerdt, 8000 Mün-
chen, Postfach 500131
- Geschäftsstelle Nordharz**
Hans P. Müller, 3382 Oker,
Talstr. 21
- Geschäftsstelle Niederlande**
Jan E. Walraven, NL-3025 Rotter-
dam, Schildstraat 52 b
- Geschäftsstelle Berlin**
Peter-Jürgen Schmidt, 1 Berlin 20
Klosterstraße 30

POST

Bei allen freundlichen Schilderungen über das Vereinsleben, die man dem dev-kurier entnehmen kann, gilt es auch, berechtigte Kritik zu üben:

Kritik vor allem an der 100—300%igen Erhöhung der DEV-Mitgliedsbeiträge für 1973, der doch wohl ohne rechtes Nachdenken und mit Leichtfertigkeit von Seiten der Hauptversammlung zugestimmt wurde.

Eine derartige Beitragserhöhung verärgert die Mitglieder, führt zu Austritten und schreckt Beitrittswillige ab, so daß die Erhöhung letztlich sinnlos ist. Es scheint mir sehr fraglich, ob es sich der DEV leisten kann, auch nur auf ein zahlendes Mitglied zu verzichten.

Angesichts zweifellos gestiegener Kosten hätte es dem DEV-Vorstand und der Mitgliederversammlung dennoch besser angestanden, die Mitgliedsbeiträge nur maßvoll zu erhöhen.

Bei nunmehr hohen Beiträgen bietet der DEV seinen Mitgliedern doch eigentlich nur den dev-kurier und viel Arbeit in Bruchhausen-Vilsen.

Hans-Dietrich Markhof, Berlin

Ich möchte Ihnen zur Neugestaltung und gutgelungenen Mischung des dev-kuriers gratulieren.

Im Heft 30 bekamen wir eine Einladung zum 7. Meeting. Ich frage mich nun, warum der Termin so früh gelegt worden ist? Hat Herr Otto als Planer des Meetings die Ferienplanung vergessen? Es gibt genug anfallende Arbeiten, auch für unseren Nachwuchs, den Schülern. Ich selbst bin aktiver Museumseisenbahner und hoffe, Herr Otto hat auch einmal Verständnis für unsere jungen Leute. Auch sie möchten aktiv sein, denn es ist auch Ihre Museumsbahn.

Reinhold Morawetz, Kamen Methler

Recht herzlichen Dank an die Redaktion des dev-kuriers für die ausgezeichnet gelungenen Hefte. Zwei Anregungen möchte ich geben. 1. Man sollte bei Berichten über andere Museumsbahnen die Anreisestrecken für Interessierte aus der BRD mit aufführen. 2. Es wäre vielleicht angebracht, eine Notiz zu bringen über die guten Erfahrungen, die die „Modellbahnecke“ in Bremen mit dem Verkauf des dev-kuriers gemacht hat. Vielleicht ermuntert das andere Modellbahnfachgeschäfte, den dev-kurier in ihr Sortiment aufzunehmen.
Klaus Tetzner, Bremen

Im Leitartikel von Heft 29 erwähnen Sie Ihre Verwunderung über ein nicht eingetroffenes Leserecho anlässlich des Redaktionswechsels und des damit verbundenen Wechsels der Aufmachung.

Dazu möchte ich Ihnen einige Bemerkungen, die Sie als ehrenamtlicher, einsatzfreudiger Verkehrsfreund bitte nicht

als Meckerei aufnehmen sollten senden.

Zunächst möchte ich meine Verwunderung darüber ausdrücken, daß von einem neuen Kurier die Rede sein kann. Der DEV-Kurier erschien soeben zum 29. Male und ist damit nicht NEU.

Als dann ist klar, daß dann, wenn sich Profis um unsere Sache bemühen (wofür wir dankbar sein müssen!) eine gute Schrift noch besser geworden ist. Dabei bitte ich aber zu berücksichtigen, daß sich der für uns Laien hypermoderne Stil der Aufmachung (Layout?) nicht unbedingt als Anreißer wirken muß. Wir sind doch vom Sinn der Sache her mehr traditionell beeinflusst und sollten das auch bei unseren Veröffentlichungen zum Ausdruck bringen. Der Titel des „Kurier“ paßt nach meiner Meinung absolut nicht mehr zur Sache!

Wir sind keine Grafiker, sondern Eisenbahnfreunde. Darum sollte man hier schon im Titel wieder anfangen, auch den Zusatz: Magazin... wieder auszudrucken. Zum Text möchte ich nur bemerken, daß die bisherige Zurückhaltung des Kuriers in bezug auf Vereinsnachrichten vielleicht in der Absicht beruhte, auch Lesern, die nicht Mitglied des DEV waren, zum Abonnement zu führen.

Abschließend möchte ich hoffen, daß dem DEV und seiner Bahn durch den Kurier wie bisher die unbedingt notwendige Verbindung zu den Mitgliedern, Freunden und Interessenten erhalten bleibt und weiter ausgebaut werden kann. Mein Dank gilt Herrn Kurbjuweit und seinen Helfern – aber auch Ihnen, die Sie nun diese Arbeit weiterführen und ergänzen.
Emil R. Dicke, Wuppertal

Gestern erhielt ich den neuen Kurier und ich muß sagen, er gefällt mir sehr gut. Auffallend gut ist schon das Papier, dessen Stärke schon dafür sorgt, daß der Kurier ohne viele Falten und Knickel ankommt. Auch die Fotos sind sehr gut. Die Grafik und Gestaltung gefallen mir ebenso, wie die Berichte über unsere Bahn und die norwegische Bahn.

Kurzum, der neue Kurier ist prima. Weiter so! Friedhelm Weidelich, Aldingen

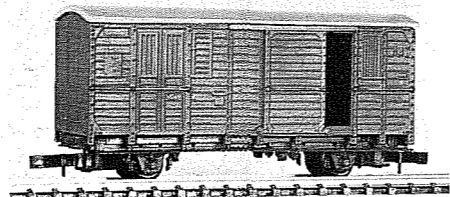
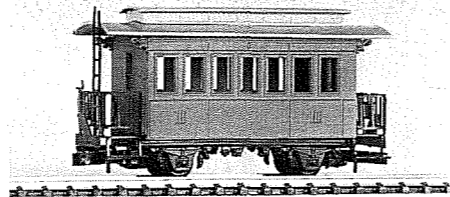
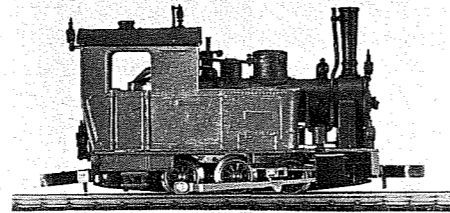
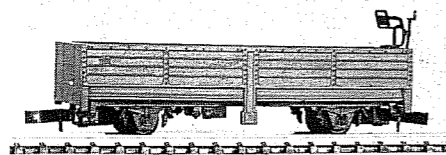
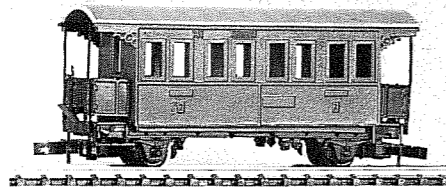
Suche gebrauchtes Arnold Rapido Oberleitungsmaterial zu kaufen. Angebote bitte an Peter Thonfeld, 58 Hagen-Haspe, Tückinger Höhe 28, Tel. (0 23 31) 4 32 09.

Wer repariert Liliputloks 9 mm absolut betriebssicher? Austauschungen in Metallausführung sowie Kontaktrahmen. – Angebote auch von Bastlerfreunden erwünscht an: J. Rothenwald, 5904 Niederschelderhütte.

Zugpersonal der Museumsbahn! Verkaufe Vierkantdornschlüssel (sog. männliche Vierkantschlüssel) gegen Vorkasse von DM 2,20 pro Stück inkl. Versand auf Konto 1027 6806 bei der Sparkasse in Bremen. Bernd Beckmann, 28 Bremen 1, Manteuffelstr. 34.

Die Museums-Eisenbahn als Modell

Auf der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse war „siehe und staune“ auch die „Erste Museums-Eisenbahn“ des DEV zu besichtigen. Die Firma Merker + Fischer aus Fürstenfeldbruck hat es wahr gemacht, daß nun neben der Kittelock auch die Dampflok „HOYA“ und vier Wagen der „EMD“ von jedem Eisenbahnfreund für ca. 65,- DM erworben werden können. Allerdings benötigt man noch einige Zerstücker der Fa. Märklin. M + F hat sich das Erscheinen der Z-Spur von Märklin zunutze gemacht, um auf der Grundlage einiger Z-Spurteile eine Schmalspurbahn in Baugröße N zu schaffen. Jeder Modellfreund hat nun die Möglichkeit, die Museumseisenbahn des DEV zu Hause verkehren zu lassen. Auf der Messe war auch schon das wunderschöne Modell des Wismarer Schienenbusses vorhanden – ein Leckerbissen! Er soll aber erst in Serie gehen, sobald genügend Bestellungen vorhanden sind. Eberhard Kunst



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.

„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

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

PODDIG Autoantennen haben Weltruf

Unsere hochwertigen Autoantennen, von der Standard- bis zur elektrischen Motorantenne, bekommen Sie überall im Fachhandel

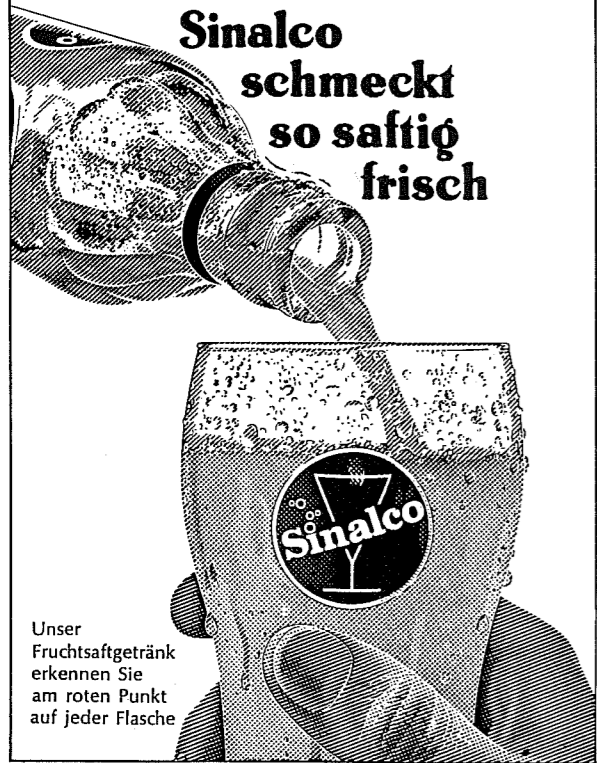
PODDIG
Spezialfabrik für Autoantennen
1000 Berlin 61 Kopischstraße 1

Mitglied des DEV



Foto: Peter-Jürgen Schmidt

**Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch**



Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche



VILSA-BRUNNEN

Natürliche Bergquelle
Otto Rodekoher
3094 Bruchhausen-Vilsen

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

FERIENHOF WIKNER

Kinderfreundlicher und ruhiger Bauernhof direkt an der Bahnlinie der VGH. Liegewiese mit Spielplatz, Aufenthaltsraum, Zimmer mit fließend warm und kalt Wasser und Badbenutzung, eigene Hausschlachtung.

Übernachtung mit Frühstück 10,- DM
Vollpension möglich 18,- DM

B. Wikner 3094 Bruchhausen-Vilsen
Mühlenstraße 80 Tel.: 042 52 / 21 59

Mitglied des DEV

Entwurf: W. Barknecht

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 Eisenbahnextperte 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



3094 Bruchhausen-Vilsen

Bahnhofstraße 51

Telefon 042 52 / 6 11

»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