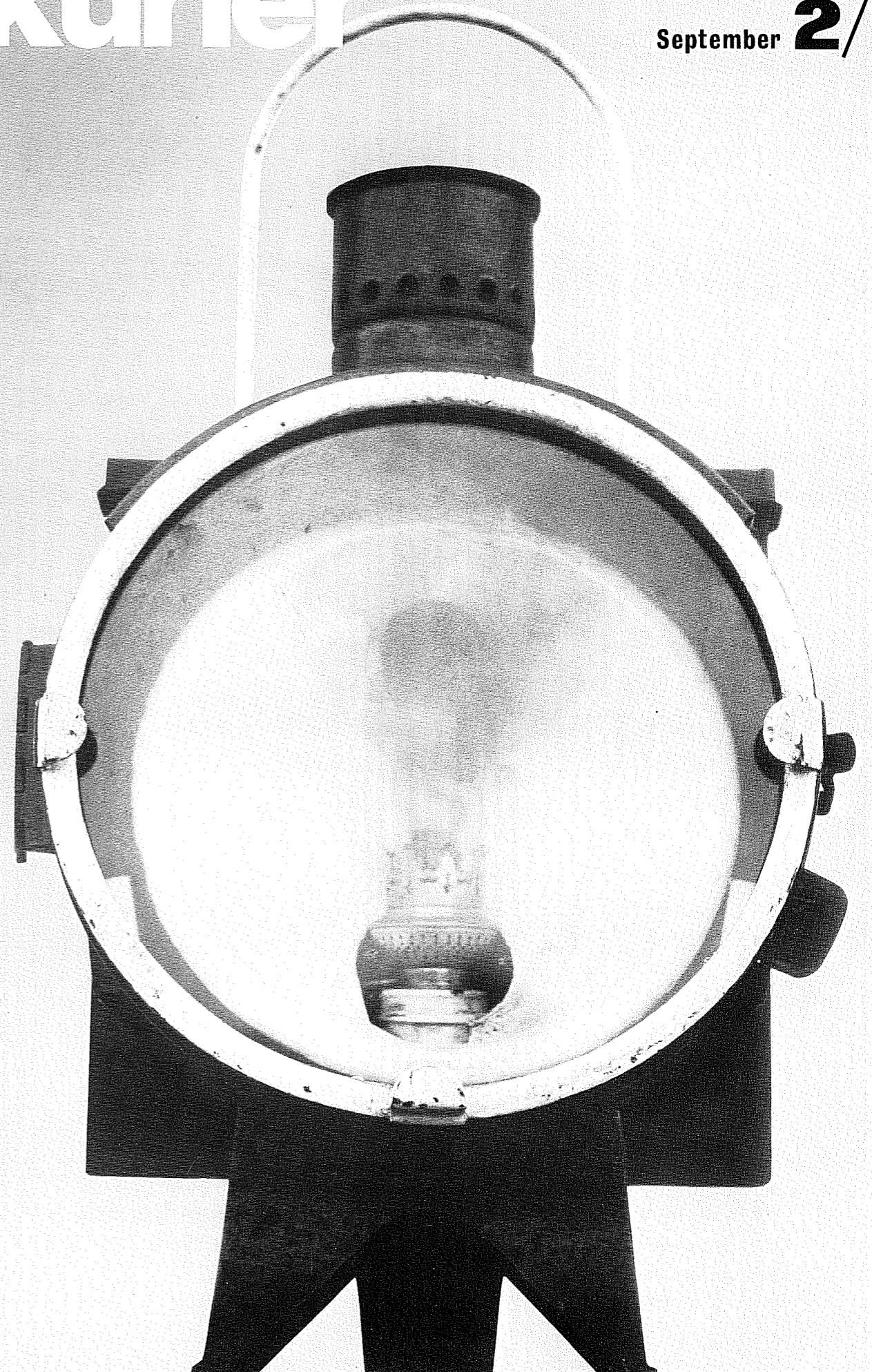


dev.
kurier

H21393F

3,00 DM

September **2/73**



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!



L.G.B.
LEHMANN-GROSS-BAHN



Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN


für
DRINNEN und **DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG

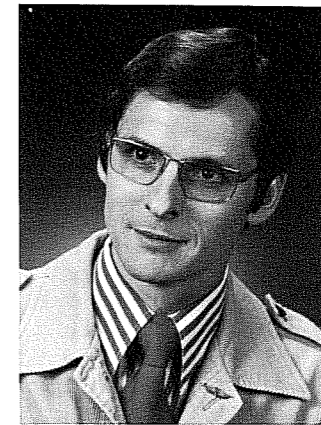
Den Luftkurort
Bruchhausen-Vilsen
erreichen Sie mit den modernen
Verkehrsmitteln der VGH!

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)



Magazin für die Erhaltung
historischer Schienenfahrzeuge
herausgegeben vom Deutschen
Eisenbahn-Verein e. V. zur Förde-
rung seiner kulturhistorischen Ziele

Verlag

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

Redaktion

Harald O. Kindermann
2000 Hamburg 76
Friedenstraße 6

3094 Bruchhausen-Vilsen
Homfelder Straße 7

Postanschrift:

2000 Hamburg 70
Postfach 13 441
Telefon (0 40) 2 00 70 99

Gestaltung

Rolf Tonner
2000 Hamburg 20
Eppendorfer Weg 169
Telefon (0 40) 49 48 39

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

Anzeigen

Dipl.-Bibl. Burkhart Ostersehle
2800 Bremen
Depkenstraße 42
Telefon (04 21) 21 22 08

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 4
vom 1. 6. 1972

Satz und Druck

Uhle & Kleimann
4990 Lübbecke

Bezugsbedingungen

Einzelpreis 3,- DM zuzügl. —,50 DM
Versandspesen.

Jahresabonnement (4 Hefte): 12,- DM ein-
schließl. Versand.

Alle Preise enthalten 5,5 % Umsatzsteuer.
Der DEV-Kurier erscheint vierteljährlich.
Bestellungen auf dem Zahlkartenabschnitt
(Postscheckkonto Hamburg 16 17). Für
DEV-Mitglieder ist der Bezugspreis im
Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
schriftlicher Genehmigung der Redaktion.
Für unverlangt eingesandte Unterlagen
übernehmen wir keine Haftung. Beiträge,
die mit vollem Namen unterzeichnet sind,
entsprechen nicht unbedingt der Meinung
der Redaktion.

Redaktionsschluß für Heft 3/73 ist
der 15. September 1973

Liebe Leserin, lieber Leser!

Da unser bisheriger Redakteur Fritz Claus die Redaktion unserer Zeitschrift aus beruflichen Gründen leider abgeben mußte, habe ich von diesem Heft ab die redaktionelle Betreuung des dev-kurier übernommen. Meinen beiden Vorgängern Fritz Claus und Otto O. Kurbjuweit sage ich an dieser Stelle für die geleistete Arbeit herzlichen Dank.

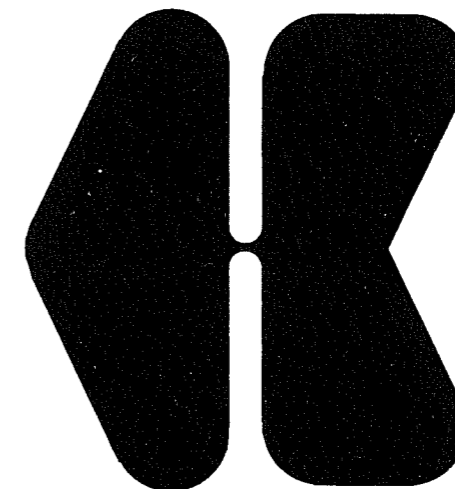
Für diejenigen, die mich noch nicht kennen, hier kurz mein persönlicher „Steckbrief“: Baujahr 1934, Länge über alles 1,94 m, Beruf Arbeitsorganisator, verheiratet, bisher erst 1 Kind (Sohn, 3,75 Jahre alt, noch museums-eisenbahn-begeisterter als der Vater); nach mehreren vergeblichen Versuchen, gemeinsam mit bereits bestehenden Vereinigungen in Deutschland eine Museums-Eisenbahn zu schaffen, gründete ich zusammen mit meiner Frau und zwei Freunden am 21. November 1964 den DEV (damals noch Deutscher Kleinbahn-Verein) und war von der Gründung bis Ende 1968 Vorsitzender.

Ich werde mich bemühen, den dev-kurier weiter in bewährter Art und Weise herauszugeben und bitte Sie, mich dabei mit Berichten und Fotos zu unterstützen. Für Kritik und Vorschläge, wie man unseren kurier noch besser machen kann, bin ich stets dankbar.

In diesem Sinne

herzlichst
Ihr Harald Kindermann

Wenn sich Ihre Anschrift ändert, teilen Sie die neue Anschrift bitte umgehend dem Versand mit, damit wir Ihnen den dev-kurier ohne Unterbrechung zustellen können. Kommt ein Kurier als unzustellbar zurück, so kann mit dem Versand erst wieder begonnen werden, wenn Ihre neue Anschrift vorliegt. Mitgliedsbeiträge und Spenden bitte nur auf folgende Konten einzahlen: Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen, Konto-Nr. 655, und Postscheckamt Hamburg, Konto-Nr. 3132 81 - 200.



Museorautatie Forssa-Humppila

PL 30 · 30101 FORSSA 10
SUOMI · FINLANDE

Wie wohl vielen bekannt, fahren die finnischen Staatsbahnen auf Breitspur (1524 mm). Doch unter den Privatbahnen hat es auch einige gegeben, die auf Schmalspur fuhren. Die Älteste ist die Jokioisten-Forssan Rautatieosakeyhtiö (Eisenbahnaktiengesellschaft Jokionen-Forssal).

Die Bahn wurde am 9. Dezember 1898 eröffnet. Die 750 mm-spurige Strecke erreicht von Forssa aus nach 22,4 km über Jokionen und Minkiö ihren Endpunkt Humppila. Den Personenverkehr stellte

man bereits 1953 ein. Der Güterverkehr blieb jedoch erhalten, so daß man an Werktagen Güterzüge mit aufgebockten Staatsbahnwagen sehen kann, die mit Dieselloks befördert werden. Eine Aufbockgrube ist in Humppila vorhanden.

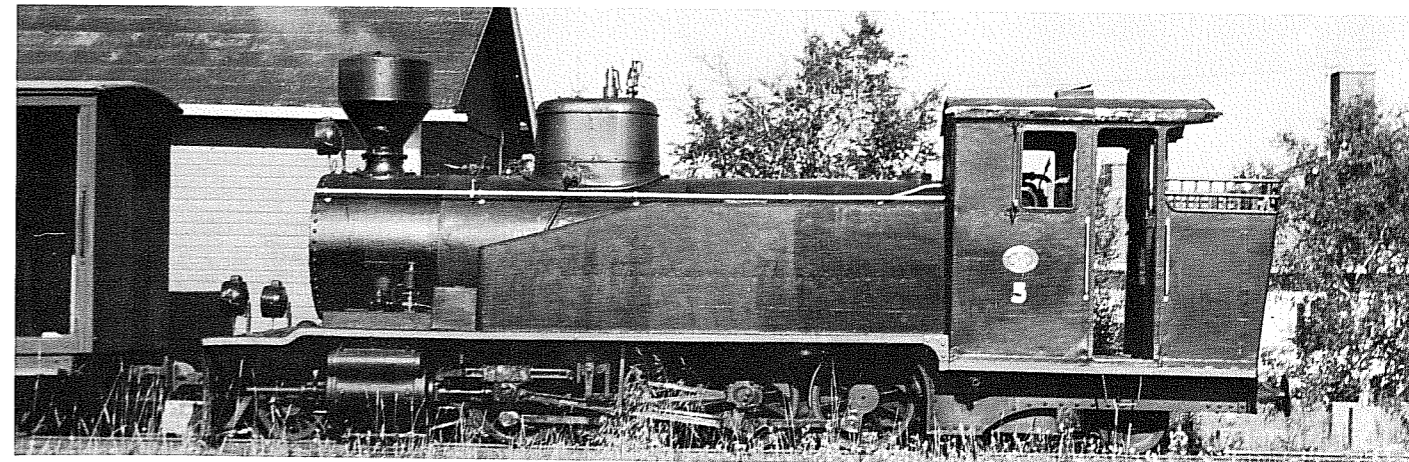
Finnischen Eisenbahnfreunden ist es gelungen, von der 1967 stillgelegten Privatbahn Hyvinkää-Karkkila eine Dampflokomotive und zwei Wagen zu beschaffen. Nach vielen Anstrengungen war es dann möglich, am 21. August 1971 die erste finnische Museumseisen-

bahn zu eröffnen. Ab dem darauffolgendem Tage konnte die Museumseisenbahn an Sonntagen von der Öffentlichkeit benutzt werden. Der Verein MUSEORAUTATIE FORSSA-HUMPPILA betreibt die Bahn.

Die Fahrzeuge sind größtenteils über 50 Jahre alt. Star ist natürlich die mit Birkenholz befeuerte 1'D1'-Heißdampfmaschine Nr. 5. Sie wurde 1917 von der finnischen Firma Tampella mit der Fabrik-Nr. 289 gebaut. Die 35 t schwere Maschine erreicht eine Höchst-

geschwindigkeit von 40 km/h. Aufgearbeitet werden sollen eine Cn2-Dampflokomotive (H.K. Porter 2313/1901), eine feuerlose Cn2-Lok (Orenstein & Koppel 1929) sowie eine B-Diesellok aus dem Jahre 1937 (Berliner Maschinenbau). Auch weitere Wagen sollen instand gesetzt werden.

Etwas außerhalb der Stadt Forssa liegt der Bahnhof, ein schöner alter Holzbau. Hier im BW sind die Fahrzeuge der Privatbahn und auch der Museumsbahn beheimatet. Durch Wiesen und Felder geht



es zum Bahnhof Jokionen. Die Fahrzeuge, die noch aufgebessert werden sollen, sind hier abgestellt. Durch Laubwald geht es weiter nach Minkiö. Im dortigen Bahnhofsgebäude hat sich der Museums-Verein eingerichtet. Im Wartesaal kann man Plakate von Museumsbahnen aus aller Welt betrachten. Weiter geht es zur Endstation, dem Bahnhof Humppila, der an der Staatsbahnstrecke Turku-Tampere liegt. Hier können auch, wie schon erwähnt, Waggon der Staatsbahn aufgebockt werden.

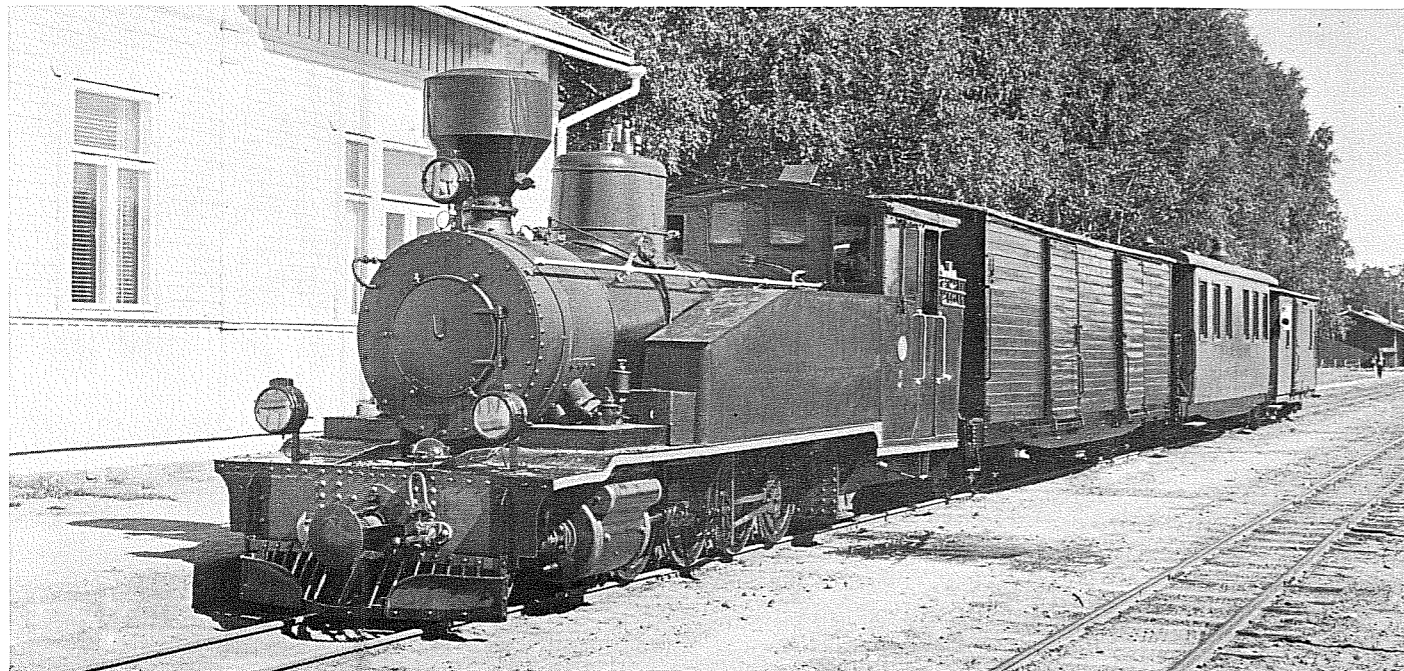
Eine Rückfahrkarte für die 23 km lange landschaftlich sehr schöne Strecke kostet 8 Finnmark, Kinder unter 12 und Erwachsene über 65 Jahre zahlen 6 Finnmark. Fahrkarten erhält man im Zug. Für Philatelisten interessant ist ein Sonderstempel, den hier abgeschickte Postsendungen erhalten.

Wie aber erreicht man diese Bahn? Nach Forssa gibt es gute Busverbindungen von Helsinki, der finnischen Hauptstadt, die 110 km entfernt liegt. Humppila erreicht man mit der Eisenbahn von Turku

(86 km) oder Tampere (82 km). Jedem Finnlandreisenden kann ein Besuch dieser Bahn sehr empfohlen werden. Die Verständigung ist gut möglich, da einige Mitglieder Deutsch sprechen.

F. Claus

Fotos:
Mikko Alameri, F. Claus



DIE LOKOMOTIVEN DER JOKIOISTEN-FORSSAN RAUTATIEOSAKEYHTIÖ (JFR)

DAMPF:

Nr.	Achsfolge	Hersteller	Fabr.-Nr./Jahr	Im Betrieb
1	0-4-4T	H. K. Porter	1745/1898	1898-1948
2	0-4-4T	H. K. Porter	1746/1898	1898-1951
3	2-8-2T	Baldwin	17493/1900	1900-1912 a)
3	0-6-2T	Lokomo	22/1922	1922-1960
4	2-6-2T	Henschel	23876/1938	1938-1945 b)
4	2-6-2T	Tubize	2365/1947	1947-
5	2-6-2T	Tubize	2369/1948	1948-1964 c)

MOTOR:

-	2-Achs	?	?	1930-1931 d)
-	4-Achs	?	?	1931-1943 e)
1	D	Valmet	?	1960- f)
2	D	Valmet	?	1960-1962 g)
3	D	Valmet	67/1948	1960- h)
-	D	Valmet	63/1948	1967- i)

a) nach Rußland verkauft (1912)

b) nach Sowjetunion als Kriegsschadigung (1945)

c) nach England verkauft (1972)

d) Triebwagen

e) Triebwagen (aus Deutschland), wurde im Jahre 1943 nach der Ostfront befördert; späteres Schicksal unbekannt

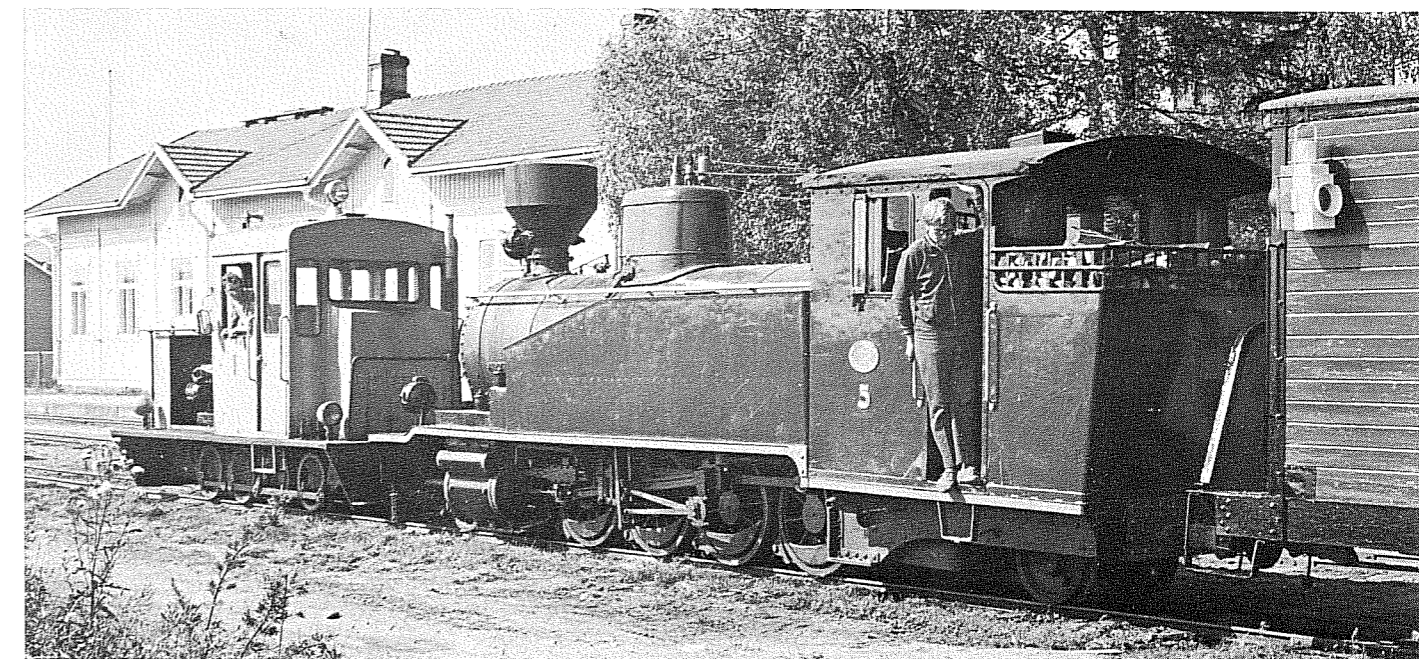
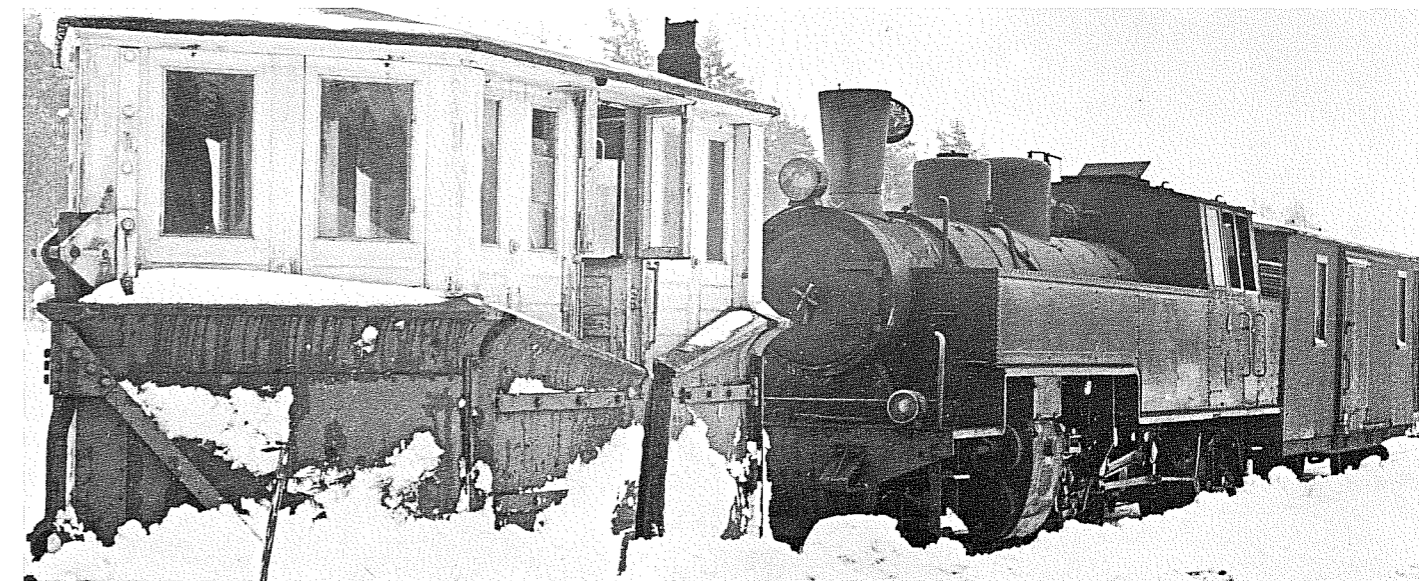
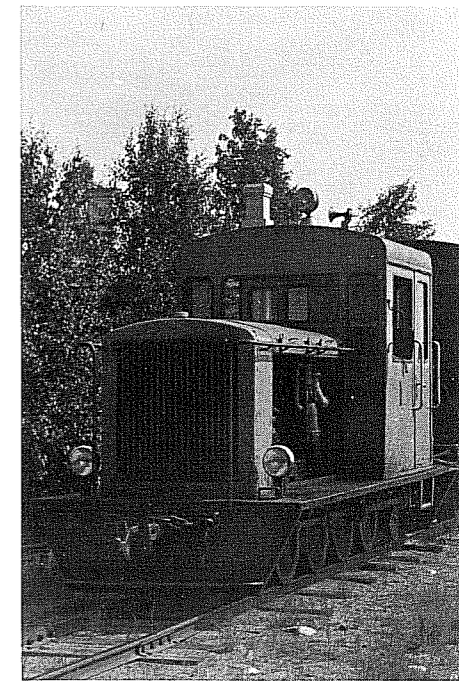
f) von Lahti-Loviisa-Eisenbahn (Lahti-Loviisa-Eisenbahn wurde in Breitspur (1524 mm) umgebaut, der Einweihungszug fuhr am 2. 5. 1960)

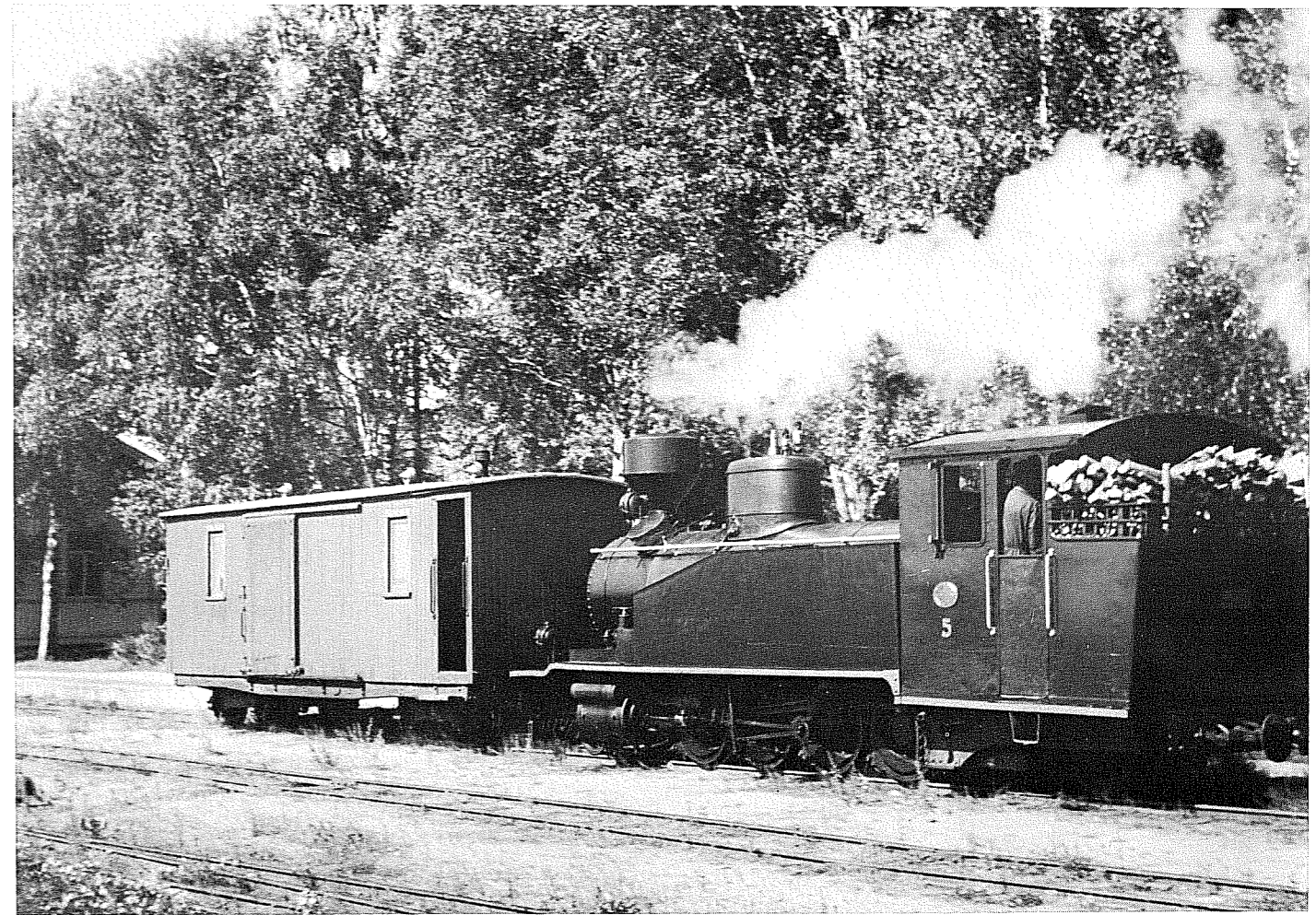
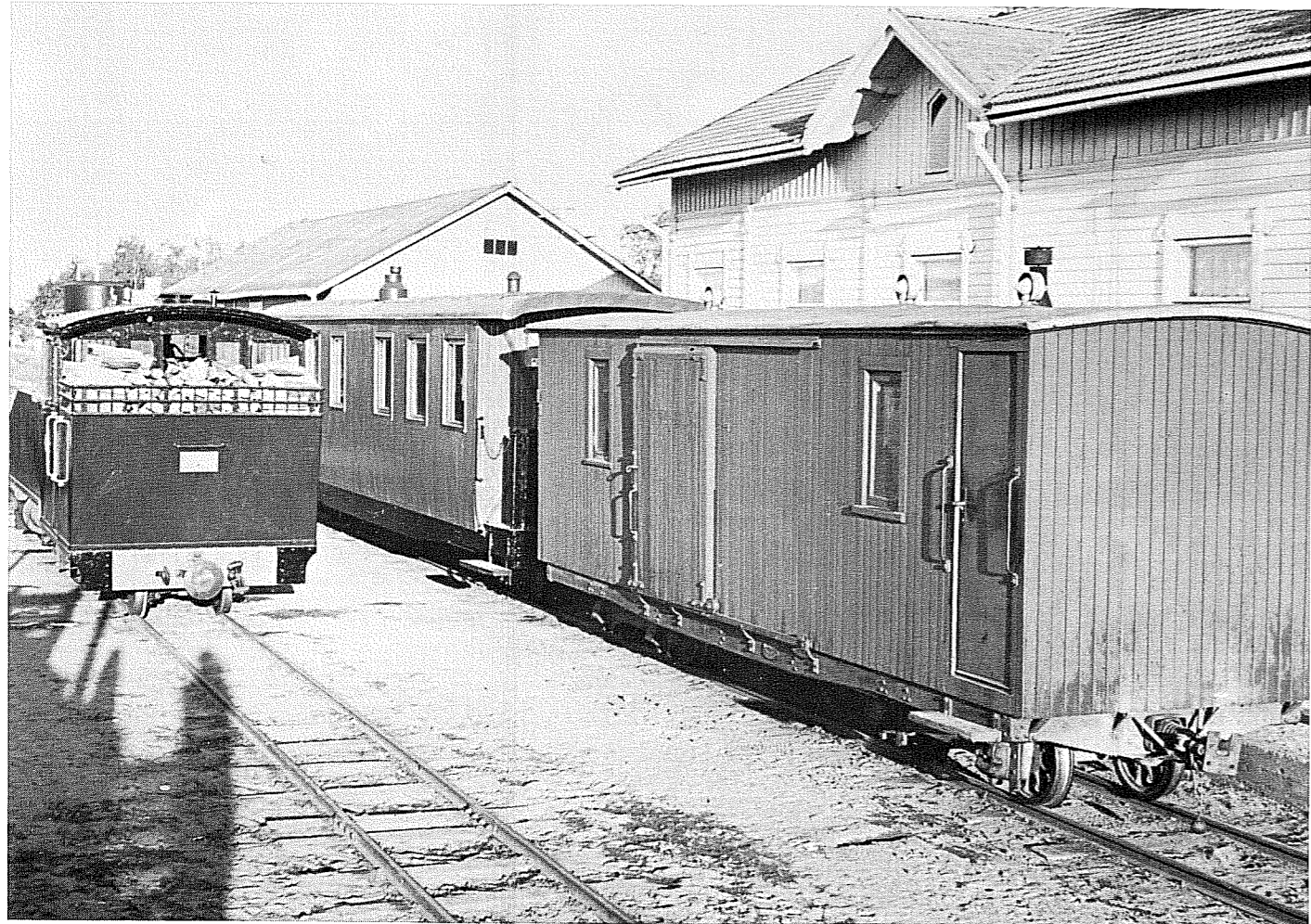
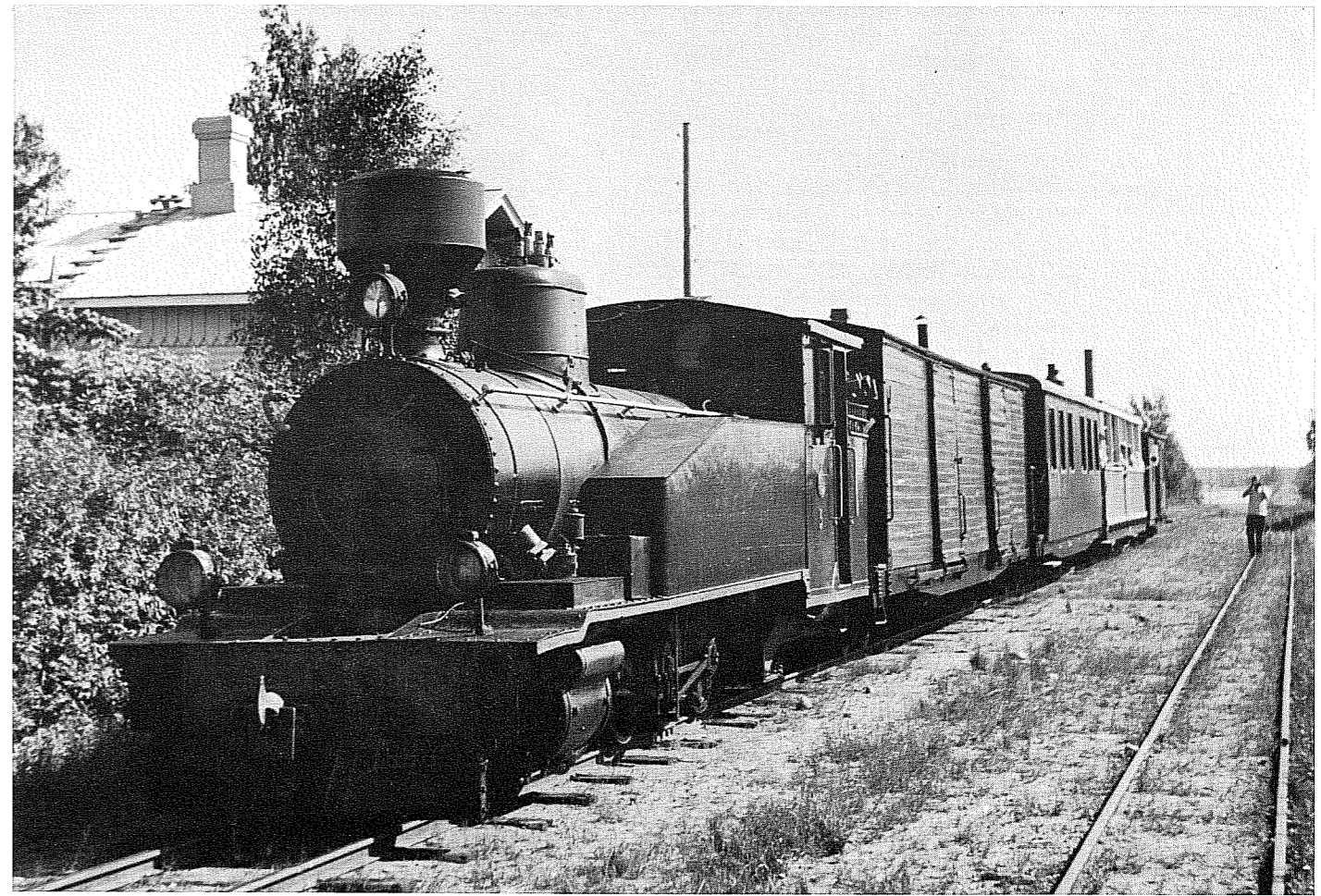
g) von Lahti-Loviisa-Eisenbahn; verschrottet

h) von Lahti-Loviisa-Eisenbahn

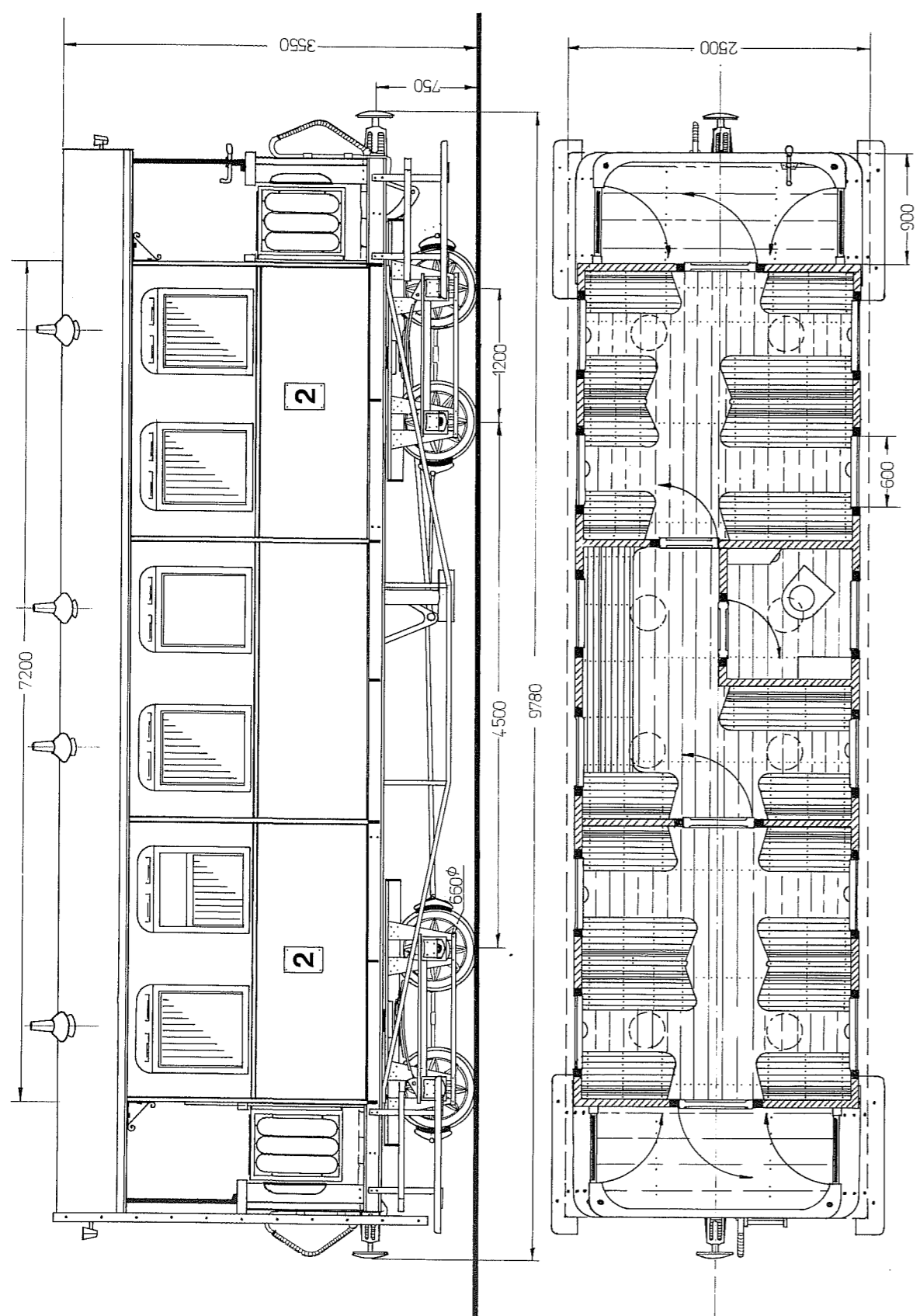
i) von Hyvinkää-Karkkila-Eisenbahn §)

Hyvinkää-Karkkila-Eisenbahn wurde im Herbst 1967 stillgelegt.





29. 6. 73 P. Pawlowski



2050

1000

Zu unserer heutigen Typenzeichnung fehlen leider alle technischen Daten. Es ist nur bekannt, daß dieser Wagen irgendwann einmal der Südharz-Eisenbahn gehörte. Wir bitten deshalb jene Leser, welche näheres über diesen Wagen wissen, uns möglichst viele Einzelheiten mitzuteilen. Wir möchten sie dann anschließend veröffentlichen.

Personenwagen
der
Südharz-Eisenbahn-
Gesellschaft

29. 6. 73 P. Pawlowski

Saisoneröffnung 1973

Am Ostersonntag begann die achte Fahrseason der Museums-eisenbahn. Trotz des frühen Termins der Saisoneröffnung konnten alle Vorbereitungen getroffen werden. Auch der neue Museumsbahnhof am Gaswerk in Bruchhausen-Vilsen stand zur Benutzung bereit.

Die Abfahrt des Eröffnungszuges war auf 10 Uhr festgesetzt worden. Trotz des kühlen Wetters und des bewölkten Himmels waren zahlreiche Besucher aus ganz Norddeutschland gekommen, darunter auch eine Reisegesellschaft mit drei Bussen der VGH. Das Bremer Blas- und Unterhaltungsorchester unter der Leitung von Her-

bert Plümecke begrüßte auch diesmal die Gäste. Der starke Andrang machte den Einsatz eines Acht-Wagen-Zuges erforderlich, zu dem bis auf den Wagen 22 alle betriebsfähigen Personenwagen gehörten. Aus dem Zugverband stachen besonders die beiden Auricher, der Speisewagen 7 und zur Freude der Eisenbahnfreunde auch der Wagen 5, hervor. Erst wenige Tage vor der Saisoneröffnung waren sie nach ihrer Aufarbeitung neu gespritzt worden.

Die erste Fahrt verlief reibungslos, nur der Sandstreuer der Hoya machte wieder Schwierigkeiten. Aber diesmal blieb der Zug

nicht wie im Vorjahr im Vilser Holz stehen, sondern schaffte den Berg, wenn auch nicht mit Leichtigkeit.

Die beiden weiteren Fahrten des Tages waren ebenfalls gut ausgelastet, machten aber den Einsatz der Verstärkungsgarnitur nicht erforderlich.

Interesse fand auch wieder der Stempel der historischen Bahnpost, der in diesem Jahr als Motiv den Wismarer Schienenbus T 41 zeigt.

Alle Beteiligten waren mit der Saisoneröffnung zufrieden, auch die zahlreichen Fotofreunde, kam der Dampf bei der kühlen Witterung doch erst richtig zur Geltung.



Foto: Beckmann

Selbsthilfe-Einsätze im Frühjahr ...

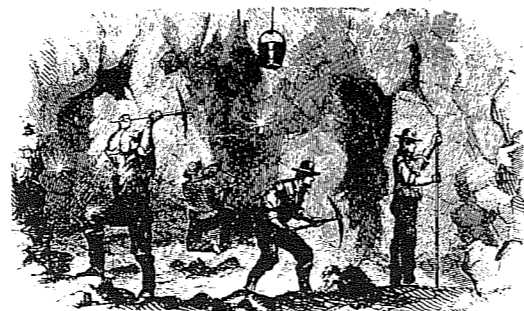
Nach den arbeitsreichen Monaten November, Dezember und Januar, in denen unsere Fahrzeughalle winterfest gemacht wurde, und mit der Fertigstellung der Arbeitsgrube die notwendigen Voraussetzungen für die Fahrzeuguntersuchungen geschaffen worden sind, stellte sich nun als nächste Aufgabe für die aktiven Mitglieder, den Umbau der Gleisanlagen auf dem Betriebsgelände, der bereits während des Herbst-Einsatzes begonnen wurde, abzuschließen. Aus diesem Grunde wurde das erste Frühjahrs-Meeting verhältnismäßig früh angesetzt. Vom 2. bis 8. März lief dieses planmäßig ab. Die aktiven Mitglieder aus allen Geschäftsstellenbereichen waren wie bei den vergangenen Einsätzen in einem DB-Liegewagen untergebracht und wurden von dem freundlichen Gastwirtsehepaar Weiß auf das beste gepflegt. Mitglieder der IHS waren als Gäste zum Meeting gekommen und halfen kräftig bei den Gleisbauarbeiten mit. Durch den Einbau zweier Weichen wurden das Triebwagengleis, das 3. Hallengleis und das Rollbockgrubengleis angeschlossen. Bei diesen Arbeiten stand unsere Bahnmeisterei im Wege und mußte mühselig mit Winden und lagen Hebebalken aus dem Bereich der neuen Trasse geschafft werden. Nach dem Anschluß des 3. Hallengleises konnte sie auf zwei Rollböcke gesetzt und zu ihrem neuen Standort rechts neben der Halle gerollt werden. Hier waren auf Bauarbeiten spezialisierte Mitglieder dabei, eine Stützmauer aus Beton zu gießen, auf die die Bahnmeisterei später von drei mit Schwertransporten vertrauten Mitgliedern gestellt wurde. Die Schwerguttransporteure schafften dann, von hilfsbereiten Mitgliedern aus Bruchhausen-Vilsen mit Trecker, Anhänger und Gabelstapler ausgerüstet, die dem DEV von den VGH geschenkte Fahrkartenausgabe von dem VGH-Haltepunkt

Bruchhausen-Marktplatz zum neuen Bahnhofgelände. Während die Ausschachtungsarbeiten für den Kabelgraben auf vollen Touren liefen machten sich angeheuerte Steinsetzer und Mitglieder daran, die Bahnhofsböschung zu pflastern. Hinter der Fahrzeughalle wurden die Erdarbeiten für den Bau der Klärgube und die Fundamentierungsarbeiten hierfür durchgeführt.

Die Abende verbrachte der größte Teil der Aktiven mit Filmvorführungen und Diskussionen über das Vereinsleben, und so verging schneller als erwartet die Zeit des 1. Einsatzes.

Leider wurden trotz des äußerst erfolgreichen 1. Meetings nicht alle Arbeiten abgeschlossen: Der neue Bahnsteig war noch nicht vorhanden, und die Strecke Heiligenberg – Asendorf war wegen Gleisschäden gesperrt. Deshalb wurde ein neuer Einsatz für den Zeitraum vom 1. bis 10 April angesetzt. Dieses zweite Meeting ist bewußt so gelegt worden, um den Schülern unter den Mitgliedern die Teilnahme zu ermöglichen. Als Unterkunft stellte die DB wieder einen Liegewagen, und das Ehepaar Weiß sorgte auf ein neues für das leibliche Wohl der Mitglieder.

Die ersten drei Tage dienten dem Bahnhofsbau auf dem Betriebsgelände. Der Bahnsteig wurde aufgeschüttet und die Bahnsteigkanten gesetzt. Die Kantensteine wurden mit einem geliehenen Lkw von stillgelegten Haltepunkten der VGH geholt. Eine andere Gruppe war damit beschäftigt, aus vorgefertigten Teilen 120 m Zaun zu bauen, zu streichen und zu setzen. Mit der Aufstellung der Bänke, des Läutewerkes, des Stationsschildes und des von der Spreewaldbahn stammenden Richtungsanzeigers waren die Arbeiten auf dem neuen Bahnhof abgeschlossen. Während der Sommermonate werden noch die bereits



beschafften historischen Gaslaterne aufgearbeitet und dann ihren Standort auf dem Bahnsteig und an der Halle finden.

Nachdem die Arbeiten am Bahnhof soweit beendet waren, ging es bei äußerst schlechtem Wetter daran, den Grund für die Gleissperrung hinter dem Haltepunkt Arbste zu beseitigen. Durch den unermüden Einsatz einer Rotte jüngerer Mitglieder gelang es, auf einem 150 m langen Abschnitt neue Schwellen einzuziehen, die Trasse herzurichten und im Bereich des Bahnüberganges Arbste anzuheben.

Mit dem „Auf Wiedersehen bis zum nächsten Mal“ der Mitglieder endete das Meeting am 10. 4. und die Museums-Eisenbahn war für die bevorstehende Saison gerüstet.

An dieser Stelle sei allen an den Einsätzen im Frühjahr 1973 beteiligten Mitglieder höchste Anerkennung ausgesprochen, denn durch ihre Arbeit ist ein wesentliches dazu beigetragen worden, den Bestand unserer Eisenbahn zu sichern.

Ulf-Dietrich Otto

BÜCHERWAND

Alfred B. Gottwaldt:

Schienezeppelein – Franz Kruckenberg und die Reichsbahn-Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit, 128 Seiten, rund 100 z.T. ganzseitige Abbildungen und Zeichnungen auf Kunstdruckpapier, Format 21 x 15 cm, geb. 15,80 DM. Rösler + Zimmer Verlag, 89 Augsburg, Haunstetter Straße 18.

Vorläufer des Bundesbahn-Intercity-Verkehrs war das Schnelltriebwagenetz, das in den dreißiger Jahren von der Deutschen Reichsbahn aufgebaut wurde. Eng hiermit ist der Name Franz Kruckenberg verbunden, denn seine Arbeit und die

seiner Mitarbeiter, angefangen vom Bau des Schienezeppelein bis zum Schnelltriebwagen SVT 137 155, gab erst den Anstoß und entscheidende Impulse.

Dieses Buch befaßt sich ausführlich mit den Entwicklungen Kruckenbergs und der Reichsbahn, die durch den Kriegsausbruch 1939 einen Abbruch fanden. Umfangreich sind die Angaben der Einsatzstrecken und Beschreibungen der Triebfahrzeuge, die Fahrpläne und das ausgesuchte Bildmaterial, welches das Buch für den am Schnellverkehr Interessierten noch empfehlenswerter macht.

Rolf Martens

100 Jahre Eisenbahn Uelzen-Langwedel (1873 – 1973), Format DIN A 4, 16 Seiten Text, 2 Karten, 2 Fahrpläne, 7 Typenskizzen. Herausgeber: Eisenbahnfreunde Bremen e.V., 2800 Bremen, Postfach 1376. Preis: DM 2,50.

Diese Schrift gibt einen Einblick in die Geschichte, den Bau und den Betrieb der auf Kosten der Stadt Bremen gebauten Bahnlinie, die Teil der Direktverbindung zwischen der ehemaligen Reichshauptstadt Berlin und der Hansestadt war und durch die Teilung Deutschlands zur Nebenbahn degradiert wurde. Das Fehlen von Fotos wird durch den sehr hohen Informationsgehalt der Schrift und durch die zahlreichen, teilweise großformatigen Typenskizzen aufgewogen. Ein preisgünstiger und empfehlenswerter Kauf.

Harald Navé: **Dampflokomotiven in Österreich**.

112 Seiten mit 135 Fotos, gebunden. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1973 DM 34,—.

Was der Verfasser hier an ausgezeichnetem Bildmaterial zusammengestellt hat, weckt zum größeren Teil Erinnerungen an vergangene Zeiten, erinnert zum kleineren Teil an die wenigen „Dampflokparadiese“ wie Erzberg und Privatbahnen. Daneben zeigt der Band auch, wie reizvoll Österreich ist und wie man versuchte, die Eisenbahn dieser Landschaft anzupassen (Beispiel Semmering). Die Einleitung gibt einen Überblick über die Verteilung einzelner Lokgattungen in Österreich und den langsamen Rückzug der Dampflok. Aus von den schwierigen Bedingungen des Eisenbahnbetriebes in Österreich erhält der Leser ein anschauliches Bild. Was in diesem Band an großartigen und einzigartigen Bildern steckt, kann man nicht beschreiben, man muß es gesehen haben. We.

Wolfgang Schacht: **Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1972**

224 Seiten mit 80 Fotos
Rösler und Zimmer Verlag Augsburg 1973
DM 14,80.

Wer wissen will, was sich 1972 in den bundesdeutschen Eisenbahnfreunde- und Modellbahnvereinigungen ereignete, findet in diesem Buch die gewünschte Auskunft. An der seit 3 Jahren bewährten Form wurde festgehalten, so daß auch diesmal wieder eine Übersicht über die Sonderfahrten und die verschiedenen Vereinigungen gegeben wird. Neben den Überblicken über das Jahr 1972 bei DB und BDE-Bahnen wurde eine kurze Geschichte

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 Brienzersee. 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 Lehr 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

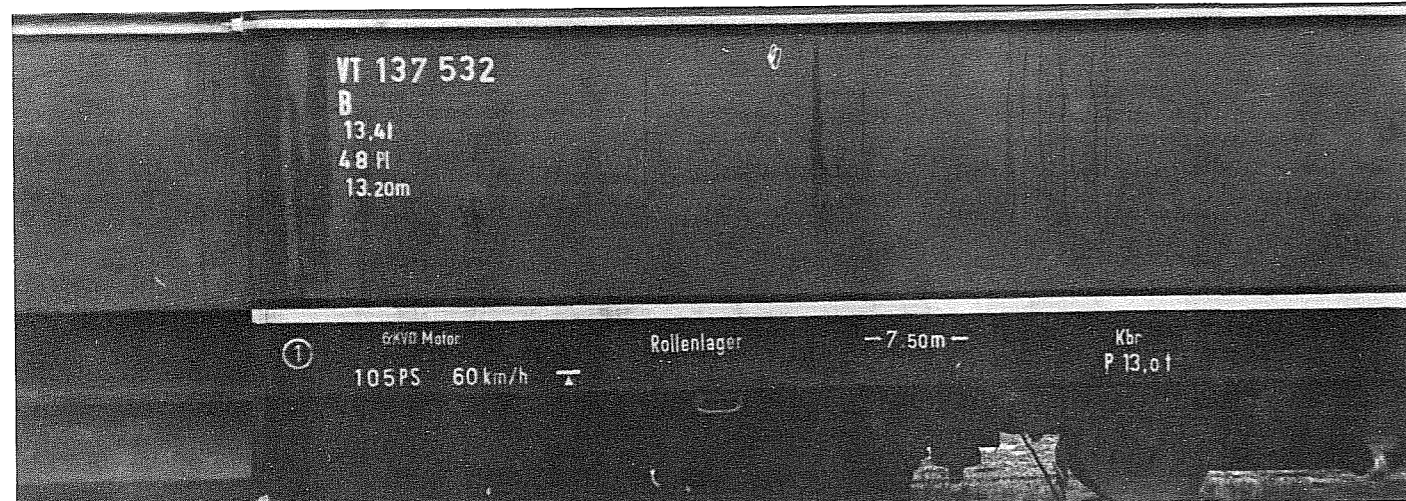
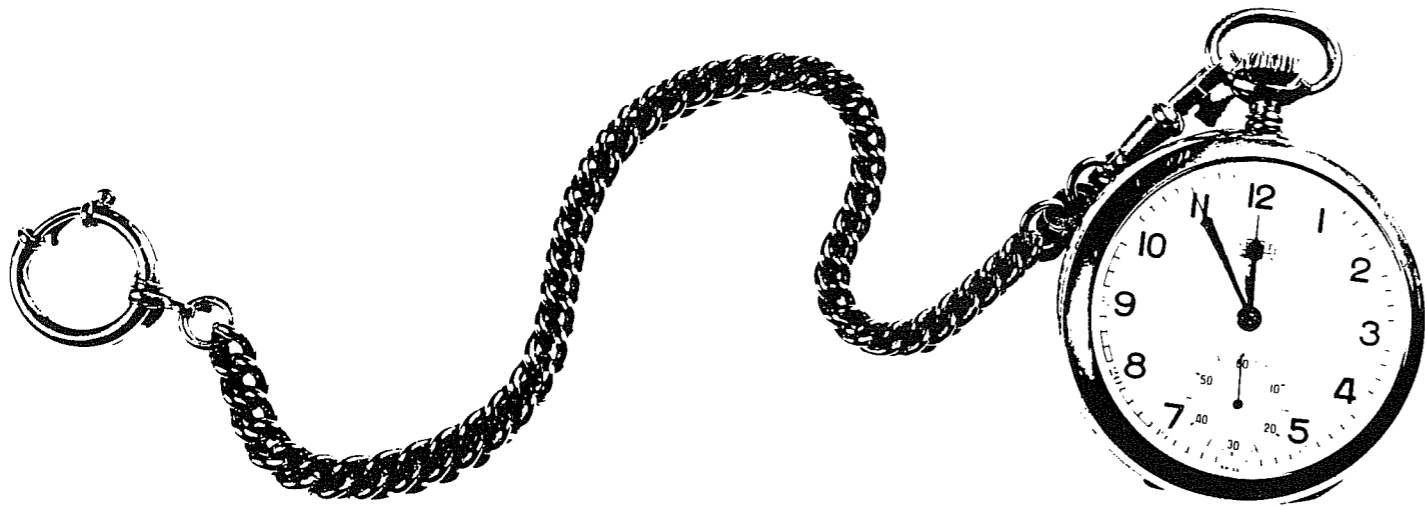
der UIC erstmals angefügt, die eine Fülle von Informationen bietet. Nach wie vor eine unentbehrliche Chronik für den Eisenbahnfreund. We.

Johannes C. Klossek: **Von Vordernberg nach Eisenerz**. Die Erzbergbahn in Stereo. 30 cm Langspielplatte mit 10 Hörsezen, Hi-Fi Stereo-Tonqualität, auch mono abspielbar. 16 Seiten Begleitheft mit 20 Fotos.

Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1973 DM 24,—.

Zum 80jährigen Geburtstag der Erzbergbahn hat Klossek diese ausgezeichneten

Hörsezen aufgenommen, die einen akustischen Eindruck vom Alltag am Erzberg geben. Dank der ausführlichen Beschreibung mit Fotos und einer Streckenkarte kann sich auch der Hörer, der die Erzbergbahn nicht kennt, in die Situation versetzen, der die Aufnahmen entstammen. Für viele andere werden Erinnerungen an einen Tag am Bahndamm oder einige Stunden auf dem Führerstand wieder wach. Die Plattenhülle verspricht nicht zuviel, denn es ist schon eindrucksvoll, wenn ein Zug – akustisch – von links nach rechts oder von rechts nach links durch das Zimmer fährt. We.



Fotos: B. Schulze

Ulf-Dietrich Otto

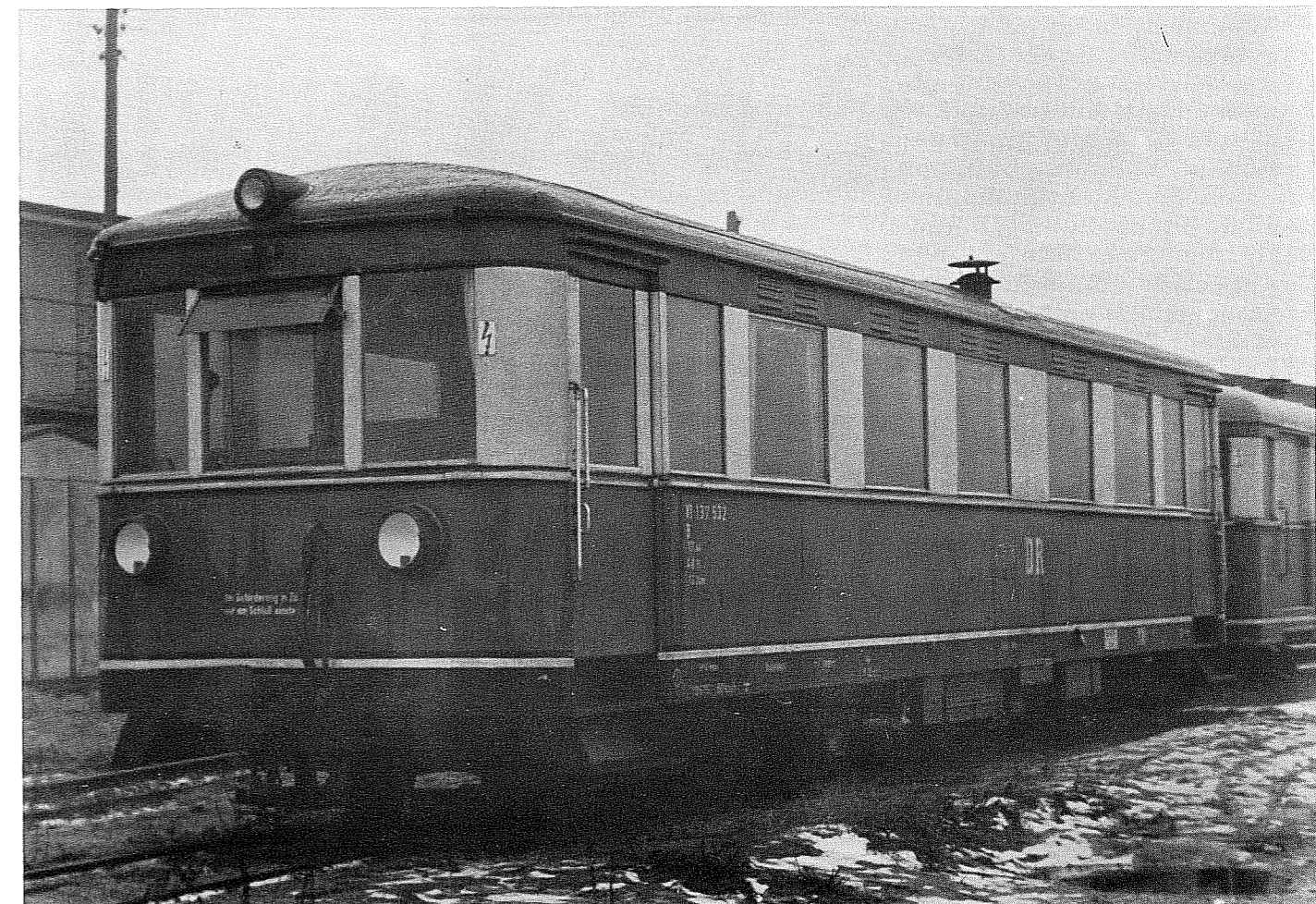
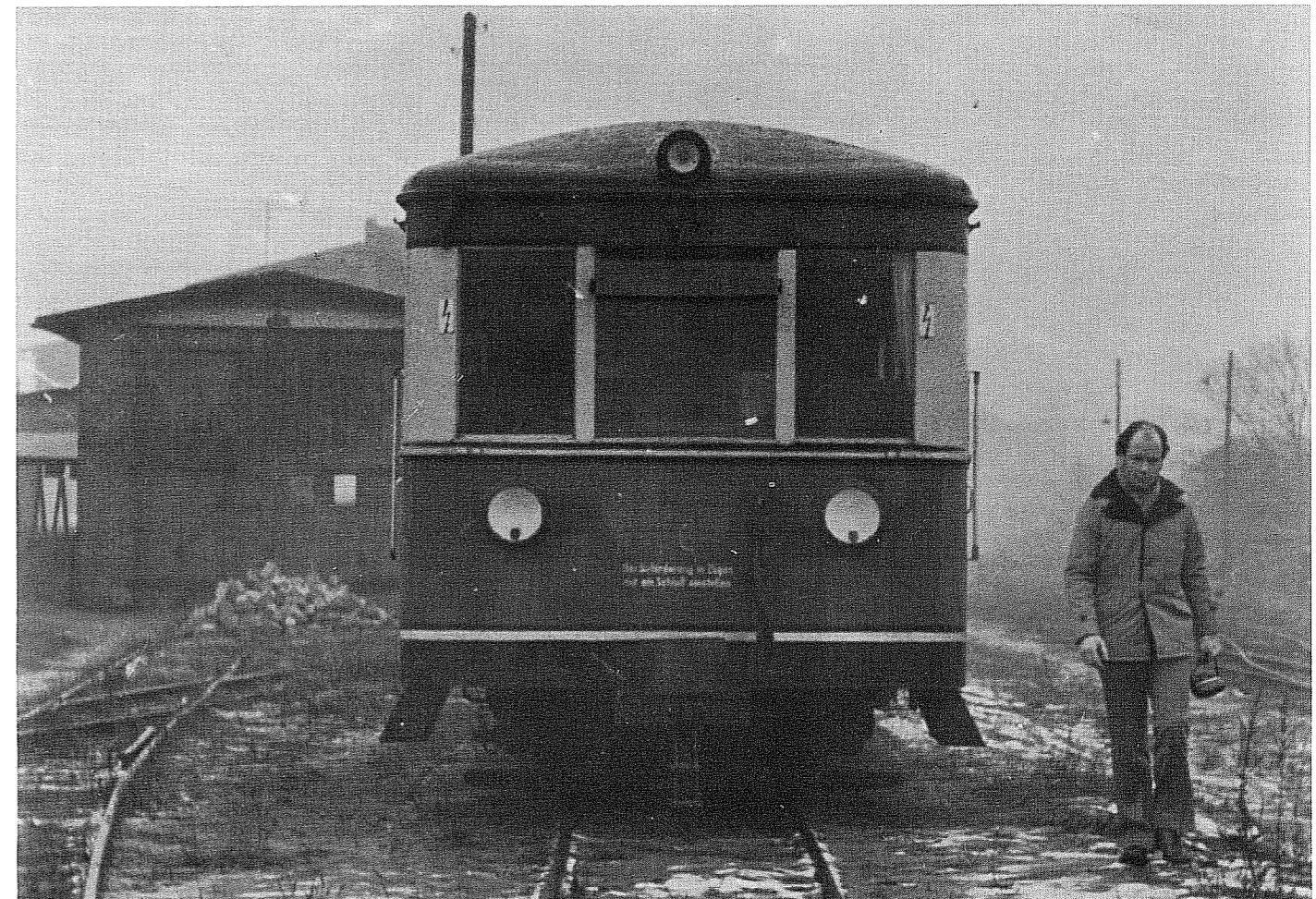
Fahrzeugbeschaffung bei den Franzburger Kreisbahnen

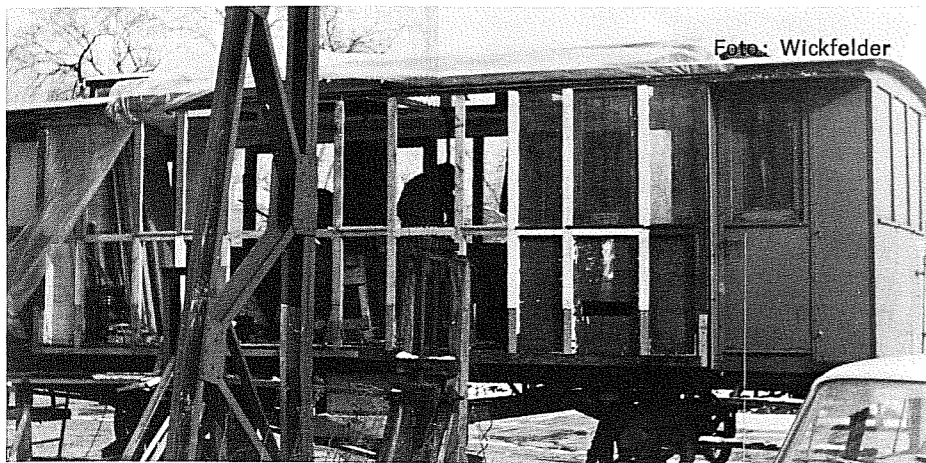
In den letzten Betriebsjahren unserer Museums-Eisenbahn hat es sich immer wieder gezeigt, daß uns ein leistungsfähiger Triebwagen, der als Rangier- und Schleppfahrzeug eingesetzt werden kann, fehlt. Das Rangieren der nicht unter Dampf stehenden Loks zum Anheizen und zum Entschlacken hat sich mit dem Wismarer Schienenbus T 41 als äußerst problematisch erwiesen, denn sobald die Luftfeuchtigkeit etwas höher liegt, reicht das Reibungsgewicht des T 41 nicht mehr aus, um die Loks zu bewegen. Da das Platzangebot des T 41 verhältnismäßig gering ist, ist es auch meistens nicht möglich, diesen für Gruppenfahrten anzubieten. Selbst im fahrplanmäßigen Einsatz ist die Beförderungsleistung des Schienenbusses oft zu gering. Bisher konnten wir zum Rangieren die Diesellok der VGH ausleihen, doch die VGH möchte diese Lok wie ihre Schwesterlok auf Normalspur umspuren.

Um diese Schwierigkeiten zu überwinden, wurden bereits im letzten Jahr Verhandlungen über den Ankauf eines Schlepptriebwagens mit der Mittelbadischen Eisenbahnen AG geführt. Das Fahrzeug erwies sich jedoch leider wegen technischer Mängel als für unsere Zwecke ungeeignet. Bei einem Besuch der ehemaligen Franzburger Kreisbahn im Januar dieses Jahres bot sich nun der VT 137 532 als passendes Triebfahrzeug an. Dieser Triebwagen war seit der Stilllegung der Strecke im Schuppen abgestellt und hatte ein Jahr vor der Auflegung noch eine Hauptuntersuchung erhalten. Nach einer Besichtigung mit unserem Betriebsmeister Karl Hunold und eingehenden Gesprächen mit den zuständigen Dienststellen der DR stellte es sich heraus, daß dieser Triebwagen den Anforderungen bei unserer Museums-Eisenbahn voll entsprechen würde. Nach Verhandlungen mit einer Außenhandels-gesellschaft in Berlin-Pankow, die die geschäftlichen Interessen

der DR wahrnimmt, pendelte sich ein Kaufpreis ein, der den Preisen nahe liegt, die in der letzten Zeit bei Verkäufen von Triebwagen privater Eisenbahn-Gesellschaften erzielt wurden. Wegen der finanziellen Belastung des Vereins durch den Bau der Fahrzeughalle und den Bahnhofs-Neubau, ist es jedoch nicht möglich, den Kauf des Triebwagens allein mit Vereinsmitteln zu finanzieren. Auf Initiative einiger Mitglieder wurde deshalb bei der Kreissparkasse Vilsen ein Konto eingerichtet, um den DEV-Mitgliedern und Eisenbahnfreunden die Möglichkeit zu geben, durch Spenden den Kauf des VT 137 532 mitzufinanzieren. Jeder Einzahler erhält eine Bestätigung und ein Foto des Triebwagens in Postkartenformat.

Einzahlungen werden erbeten auf das Konto Nr. 106 817
Kreissparkasse Vilsen
3094 Bruchhausen-Vilsen
Bankleitzahl 291 517 55.





Im „AW“ Berlin befinden sich zur Zeit die Wagen 10, 11, 33 und 37 in Aufarbeitung. Um die umfangreichen Arbeiten durchführen zu können, werden die Mitglieder gebeten, etwas von ihrer Freizeit im „AW“ zu verbringen. Die Arbeitszeiten sind: Samstags und sonntags von 10 bis 13 und mittwochs von 17 bis 20 Uhr. Zum Arbeitsplatz kann man entweder durch das Tor Rohrdamm oder das Haupttor Wernerwerkstraße gelangen.

Ulf-Dietrich Otto

Ältere Ausgaben des DEV-Kurier

Heft 21

Der Wismarer; Das I. Railroader-Meeting; Bevor die Elloks kamen; 01,10,41 und 50,40 auf der Strecke 218; 75 Jahre Kandertalbahn; Sonderfahrten des EISENBAHN-KURIER; Der große Bilderbericht: Mit drei Dampfloks durch Südwürttemberg. DM 1,50

Heft 22

17 000 Fahrgäste: Bericht über die Saison 70 in Bru-Vi; Der Waldbahnwagen im AW Spandau; Wieder Dampf auf der Waldenburgerbahn; Die „HOYA“ in HO; Dampf, Energie & Vergnügen: Bericht über das II. Railroader-Meeting; Dampf-GmP; Bevor die Elloks kamen: Strecke 214; Typenskizzen; 2 Schmalspurgüterwagen der Sächs. Staatsbahn. DM 1,50.

Heft 24

Neue Fahrzeuge für Bruchhausen-Vilsen: 3 Personenwagen von Juist, 1GG ex Steinhuder Meer-Bahn, und die Spreewaldlok; DEV unterm Funkturm in Berlin; Körtingbremse 1. Teil; Typenskizze: T 53 der StMB; III. Railroader-Meeting; Österreich-Bericht. DM 1,50.

Heft 25

Kittel-Lok KL2 im Einsatz (4 Seiten Großfotos mit Streckenkarte); 5 Jahre Museums-Eisenbahn; Eine Mallet-Lok für Bruchhausen-Vilsen; Hist. RHEINGOLD in BruVi; „Bevor die Elloks kamen“ III. Teil; Fototip für Eisenbahnfreunde; Typenzeichnungen: 2 Schmalspurwagen der Sächs. Staatsbahn; Modellbahnseite. DM 1,50.

Heft 26

Sonderbericht: 60 Jahre OEG mit hist. Fotos aus dem OEG-Archiv, dreifarbigere Streckenkarte, Dampflokliste; Einstellung des Rollbockverkehrs nach Asendorf; Das IV. Railroader-Meeting in Br.Vilsen; Probefahrt des Waldbahnwagens (DEV Ci9, ex Rhein-Ettenheimmünster); Rettung hist. Stellwerke; Museumsbahnbetrieb Montafon mit mehrfarbiger exakter Karte; Modellbahnseite: Wir bauen einen Güterschuppen (kompl. Bauanleitung). DM 1,50

Heft 27

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

Die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen und ihre Kleinbahn-Vorfahren. Mehrfarbiger Offsetdruck, 50 Seiten DIN A 5 quer. Historische Fahrpläne, Zeichnungen, Beschreibungen der Fahrzeuge, viele Fotos. DM 2,50.

Bahnpost-Belege der Museums-Eisenbahn mit amtlichen Streckensonderstempel. Schmuckbrief mit Sondermarke und Stempel 1970 DM 5,—

dto. mit Stempel 1971 DM 1,50

dto. mit Stempel 1972 DM 1,50

alle drei Umschläge DM 6,50*

BAUSTEIN VERLOSUNG

Am 24. April 1973 wurden in Bruchhausen – Vilsen folgende Bausteine ausgelost (zweites Viertel):

Die Bausteine können bis zum 31. Dezember 1973 eingelöst werden.

001	033	058	091	138	194	239	271
004	038	059	092	139	196	243	277
013	039	063	099	145	198	247	279
018	041	066	100	159	203	248	280
019	044	072	103	162	208	254	281
020	046	074	104	173	210	262	283
024	047	077	106	174	213	264	287
027	050	079	107	179	214	267	291
028	052	085	110	180	227	268	294
029	053	086	137	188	228	270	297
309	380	435	489	516	547	582	623
314	381	441	491	519	548	587	
322	389	444	493	520	549	589	
330	390	449	494	523	552	591	
335	393	453	498	526	553	593	
358	394	458	499	527	559	597	
361	395	460	506	531	563	600	
363	397	462	510	534	565	602	
365	423	475	512	541	571	614	
369	433	485	513	542	576	619	

Blasorchester Bremen
Spielmannszug der Freiwilligen Feuerwehr
Bruchhausen - Vilsen
8 Solisten im Tanzorchester — dazu eine
Sängerin

Das kleinste Orchester der Welt
Theatergruppe d. Freiw. Feuerwehr Bruch-
hausen - Vilsen

Theatergruppe einer Schulklasse von
Bruchhausen - Vilsen

Hans Kunz — Inge Rohwer
(Wendeltreppe Hamburg)

Albert Sturm — Conference
Der Gesangverein „Orpheus“ Bruchhau-
sen - Vilsen

Henning Piecker und seine Mannen
Allroundman Albert Sturm

Hunger und Durst löschen Familie Schrö-
der und ihre Hausbesetzung

Für einen reibungslosen Ablauf der Ver-
anstaltung sorgen 20 Helfer der Museums-
bahn — des VVV und der Werbegemein-
schaft Bruchhausen - Vilsen sowie Hans
Joachim Block

Karten für das gesamte Programm
im Vorverkauf: DM 8,—
an der Abendkasse: DM 10,—

Beginn des Vorverkaufes und mehr Infor-
mation ab 17. August 1973 auf unserem
Bahnhof in Bruchhausen - Vilsen

Wir haben gearbeitet — Jetzt wollen wir feiern:
Abschlußfest am 13. Oktober 1973

Geschäftsstelle Berlin

Edith Kückholz, 1000 Berlin 47,
Egisheimerweg 5,
Tel. (0 30) 7 41 85 55.

Berlin

In den letzten Tagen des Monats Mai sind die Wagen von den Franzburger Bahnen in Berlin angekommen. Es handelt sich um den Personenwagen 11 und den Gerätewagen 37. Der gleichzeitig gekaufte 0-Wagen 33 wird in diesen Tagen im „AW“ Berlin eintreffen. Der Personenwagen und der Gerätewagen wurden von Aktiven in wenigen Tagen äußerlich aufgearbeitet und zu einem Western-Treffen der europäischen Western-Clubs gebracht, wo sie für die Museums-Eisenbahn warben. Das Interesse war groß und viele Western-Freunde reisten mit Informationsmaterial versehen in ihre Heimorte zurück.

Mittelweser

Neue Anschrift:
Harald Schaefer, 3070 Nienburg,
Rehmenweg 37, Tel. (0 50 21) 34 69

Am 29. Juni fand wieder ein Treffen in der üblichen Art mit Film- und Dia-Vorführungen statt. Neben neu erschienenen Büchern und Zeitschriften waren auch wieder einige umgebaute Modellfahrzeuge in HO und IIm (LGB) zu sehen. Das nächste Treffen ist für Anfang September geplant. Der genaue Zeitpunkt und Ort wird im „Nienburger Eisenbahnbrief“ vorher bekanntgegeben, kann aber auch in der Geschäftsstelle erfragt werden.

Harald Schaefer

Nordharz

Am 11. 2. 1973 trafen sich auf Einladung der DEV-GSt. Nordharz und der Fa. H. Hottenrott, Goslar, die Eisenbahnfreunde aus Goslar und Umgebung zu einer „Messe-Nachlese“. Nach einem Bericht über die Neuheiten der diesjährigen Spielwarenmesse folgte eine rege Diskussion über das große Vorbild DB und die Modelleisenbahnen. Abschließend wurde ein Treffen für den 2. 3. 1973 vereinbart.

Dieses Treffen war gut besucht und es wurden Dias und Filme gezeigt. Auch die Dias der Museums-Eisenbahn fanden große Beachtung.

Die Zusammenkünfte der Eisenbahnfreunde sollen künftig — außer in den Urlaubs- und Ferienmonaten — monatlich stattfinden.

Die bereits im Vorjahr geplante Sonderfahrt nach Bru-Vi soll am 20. Mai 1973 durchgeführt werden.

Durch den Kontakt mit den Eisenbahnfreunden sind die Möglichkeiten, den Gedanken der Museums-Eisenbahn weiter in die Öffentlichkeit zu tragen, gewachsen.

Eine neue Ausgabe des harzer eisenbahn-briefes ist in Vorbereitung.

Hans P. Müller

berlin swinging bears
am 14.-15. September 73 in
Bruchhausen-Vilsen
Gemütliches get-together
dance on the train, auction.

POST

Der Leserbrief von Herrn Hans-Dietrich Markhof, Berlin, darf nicht unwidersprochen bleiben:

Die Behauptung, die Mitgliedsbeiträge des DEV seien um 100 bis 300 % erhöht worden, ist schlichtweg falsch. Der Beitrag für Einzelmitglieder (Erwachsene) erhöhte sich von 36,- auf 50,- DM = 39 %, für Ehepaare von 72,- auf 75,- DM = 4,2 %, für Jugendliche von 12 auf 25,- DM = 108 %, für korporative Mitglieder über 30 Einzelpersonen von 180,- auf 250,- DM = 39 % und für Vereinigungen von Eisenbahnfreunden bis 30 Einzelpersonen von 60,- auf 100,- DM = 66,7 %, über 30 Personen von 60,- auf 250,- DM = 316 %. Es kann also allenfalls von einer 4,2 bis 316prozentigen Anhebung die Rede sein. Aber selbst in dieser Form gibt der Satz noch ein schiefes Bild; denn der weitaus größte Teil der Mitglieder sind Einzelmitglieder teils bis, teils über 18 Jahre, die somit 39 bis 108 % mehr Beitrag zahlen. Von der 316prozentigen Erhöhung sind also nur Vereinigungen von Eisenbahnfreunden mit mehr als 30 Einzelmitgliedern betroffen. Sie haben künftig 250,- DM, also im ungünstigsten Fall jährlich pro Kopf ganze 8,07 DM, zu zahlen. Es nimmt doch wirklich wunder, daß ausgerechnet diejenigen, die sich „Freunde“ der Eisenbahn nennen, offenbar am wenigsten bereit sind, die Erhaltung einer Eisenbahn finanziell zu unterstützen, während sie andererseits erhebliche Beiträge für Modellbahn- und Fotoartikel ausgeben.

Es sollte nicht verkannt werden, daß jedes Mitglied dem Verein auch Kosten

verursacht (Verwaltungsaufwand, Mitgliedsausweis, DEV-Kurier einschl. Versand usw.). Auch die ermäßigten Beiträge sollten wenigstens so hoch sein, daß zumindest diese Kosten gedeckt sind, wenn nicht der Sinn des DEV, die finanzielle Grundlage für die Erhaltung der Museums-Eisenbahn zu bilden, in sein Gegenteil verkehrt werden soll. Aus diesem Grunde mußten die stark ermäßigten Beiträge stärker angehoben werden.

Die Beitragserhöhung ist von den Mitgliedern des DEV, also von denjenigen beschlossen worden, die die Beiträge selbst aufzubringen haben. Das beweist doch wohl den großen Idealismus der Freunde der Museums-Eisenbahn. Diesen Menschen Gedankenlosigkeit und Leichtfertigkeit vorzuwerfen, wie es Herr Markhof in seiner Zuschrift tut, zeugt von unbeschreiblicher Arroganz und Selbstüberschätzung und stellt eine schwere Beleidigung aller DEV-Mitglieder dar. Herr Markhof gehört offenbar zu jener Sorte von Leuten, die sich selbst für den einzigen vernünftig denkenden Menschen auf dieser Erde halten.

Herr Markhof irrt, wenn er den DEV als eine Art wirtschaftlichen Verein sieht, bei dem man für seinen Beitrag einen in DM ausdrückbaren Gegenwert erhält. Unsere Beiträge sollen doch dazu dienen, historische Eisenbahnfahrzeuge vor der Verschrottung zu bewahren und die Bahnlinie Bruchhausen-Vilsen – Asendorf mit diesen Fahrzeugen in Betrieb zu erhalten. Und was auf diesem kulturhistorisch wichtigen Gebiet vom DEV bisher geleistet worden ist, ist den Mitgliedsbeitrag doch reichlich wert. Ich bin seit 1966 dabei und mir macht die Beschäftigung mit unserer Eisenbahn immer wieder Freude.

Ich jedenfalls bin der Meinung, daß wir auf solche Eisenbahn-„Freunde“, die nur Mitglied im DEV sind, um möglichst mehr herauszuholen als sie einzahlen, und im übrigen nur stänkern wollen, gut und gerne verzichten können. Ich empfehle unserem Vorstand, so weiterzumachen wie bisher und sich durch Leute wie Herrn Markhof nicht beeinflussen zu lassen.

Ernst-Günter Lichte, Hamburg 52

Veranstaltungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

DEV-Mitglieder, die regelmäßig die Einladungen zu den Veranstaltungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. erhalten möchten, wollen dies bitte der DGEG unmittelbar mitteilen (Anschrift: 7500 Karlsruhe, Postfach 2063).

KLEIN ANZEIGEN

Verkaufe **Frachtbriefe** aus der Zeit von 1913 bis 1935. Liste gegen Freiumschlag. Beschreibung der **Kleinbahn Ihrhove – Westrhauderfehn**, 19 Seiten DIN A 4 mit Lageplänen und Wagenskizze, gegen Einzahlung von DM 4,50 auf PSchKto. Hannover 2688 48-301. Helmut Walter, 2953 Westrhauderfehn, Rajen 85

Verkaufe bzw. vertausche Arnold Loks und Wagen bis 40 % billiger, Lokschilder (viele DDR), Zuglauf- und Fabrikschilder, Signallaterne, Tageszugschluß, verschiedene Modellbahnliteratur.

Suche: Spur N Vollmer-Oberleitung, Drehscheibe, Loks, Wagen, Weichen, Schalter und Zubehör aller Fabrikate. Liste gegen Rückporto bzw. Angebot an Jürgen Thonfeld, 6236 Eschborn 1, Postfach 1313, Tel. (0 61 96) 4 17 77 abends.

Soweit der Vorrat reicht, zum Selbstkostenpreis einschl. Porto abzugeben.

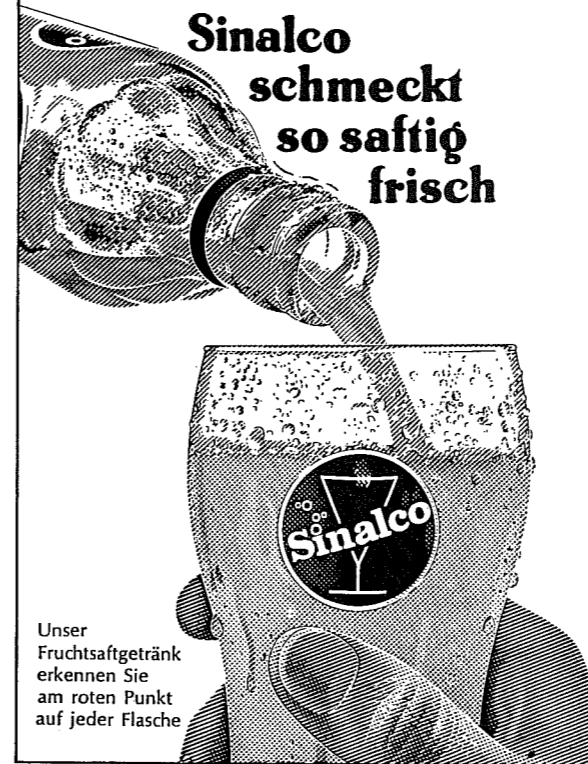
Fahrplan New South Wales 1972/73 (einschl. Transcontinental), Broschüre mit Lok-Kurzbeschreibungen, Broschüre Historical Notes on Australian Railways (erfordert gute Englisch-Kenntnisse), zusammen 7 Internat. Antwortscheine oder 5-DM-Schein; 5 verschiedene Lok-Dias, 10-DM-Schein; Vorbestellung Dampf-Kalender 1974, ca. 35 x 30 cm, 12 Schwarz-weiß-Fotos, Versand im Dezember, 10-DM-Schein; Versand per Schiffspost ca. 8 bis 12 Wochen.

J. W. Strauch, 269 Bay Street, **East Botany, 2019, Australia.**

Verkaufe wegen Umspurung diverse HO-Fahrzeuge mit Kadee-Kupplungen, RP-25 und NEM-Radsätze, teilw. Federpuffer, teilw. verwittert.

Tonner, 2 HH 20, Eppend. Weg 169

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch



Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche



VILSA-BRUNNEN

Natürliche Bergquelle

Otto Rodekohl

3094 Bruchhausen-Vilsen

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.

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



3094 Bruchhausen-Vilsen

Bahnhofstraße 51

Telefon 04252/611

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

„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

Heinz Pier

Buchhandlung & Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

5042 Erftstadt-Liblar

Carl-Schurz-Straße 98

Unser Eisenbahxperte OSTRÄ (Otto Straznicky) bietet an:

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

Reichhaltiges Sortiment in Eisenbahn- und Modellbahnliteratur.

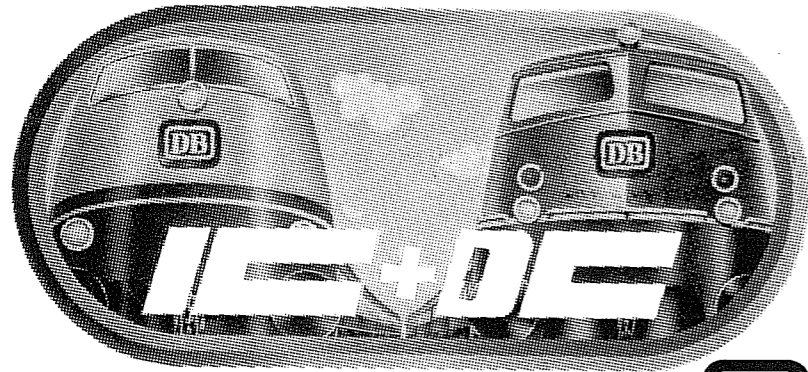
Bei Käufen über 25,- DM portofreie Zusendung!

„Die Modellbahn-Ecke“

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

W. Preiss Nachf., Inh. Rolf Freybe
Bremen, Am Dobben 135,
Tel. 32 58 85

DE: Direkt-Anschluß zum Intercity.



D C verbindet 73 weitere Städte mit dem Intercity-System. City-D-Züge fahren mit 1. und 2. Wagenklasse. Und die meisten haben Minibar-Service. Morgens, mittags, abends.

IC und DC

Besser mit der Bahn

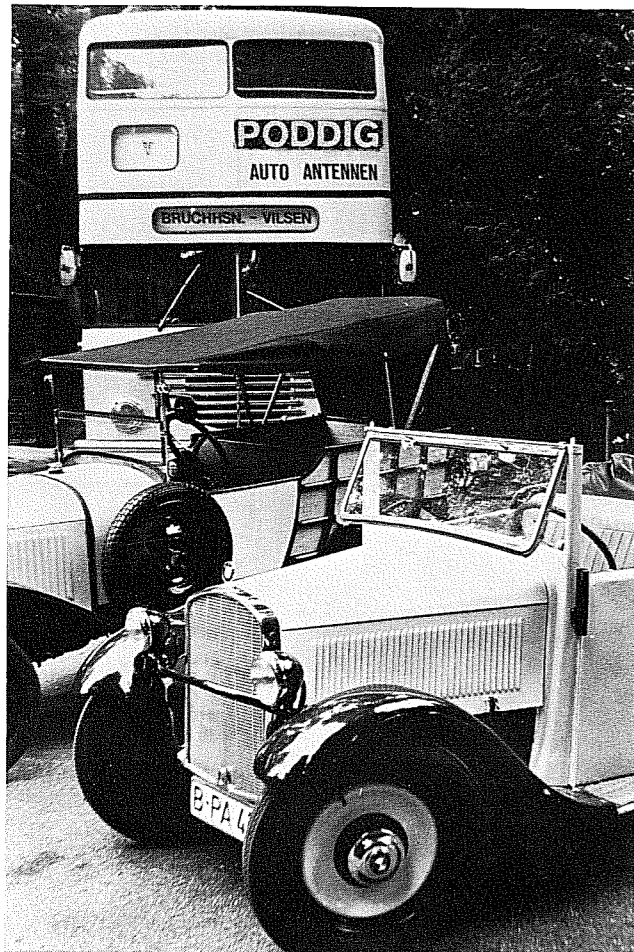


Foto: Peter-Jürgen Schmidt

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