



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 G<sub>m</sub> bH (VGH)**

– Reisedienst –

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 2514)

Liebe Leserin, lieber Leser!

Mit diesem Heft möchten wir die Leser der Zeitschrift „Auf schmaler Spur“ begrüßen. Das Informationsheft für Freunde der Eisenbahn hat sich dem „dev-kurier“ angeschlossen, und wir versprechen, daß die neuen Leser auch im „dev-kurier“ Interessantes über das Thema Eisenbahn finden werden. Die „AsS“-Redaktion wird an unserer Zeitschrift mitarbeiten, so daß auch die alten „dev-kurier“-Leser vom Zusammenschluß der beiden Eisenbahnzeitschriften profitieren werden.

Herzlichst  
Ihr  
Bernd Beckmann

**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

Bernd Beckmann  
2800 Bremen 1  
Manteuffelstr. 34  
Telefon (04 21) 7 18 45

Eberhard Kunst  
6000 Frankfurt 1  
Postfach 3523  
Telefon (06 11) 57 67 09

**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. 5  
vom 1. 1. 1974

**Satz und Druck**

Uhle & Kleimann  
4990 Lübbecke

**Bezugsbedingungen**

Einzelpreis 3,- DM zuzügl. —,50 DM Versand-  
spesen.  
Jahresabonnement (4 Hefte): 12,- DM einschl.  
Versand.

Alle Preise enthalten 5,5 % Umsatzsteuer.  
Der dev-kurier erscheint vierteljährlich.

Bestellungen auf dem Zahlkartenabschnitt (Post-  
scheckkonto Hamburg 16 17 - 208). Für DEV-Mit-  
glieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag  
enthalten.

Auflage: 2000 Stück  
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftli-  
cher Genehmigung der Redaktion. Für unver-  
langt eingesandte Unterlagen übernehmen wir  
keine Haftung. Beiträge, die mit vollem Namen  
unterzeichnet sind, entsprechen nicht unbedingt  
der Meinung der Redaktion.

Redaktionsschluß für Heft 2/1974  
ist der 15. Mai 1974.

Der Mitglieder- und Abonnentenaufgabe dieses Heftes liegt ein Prospekt der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. bei, den wir Ihnen hiermit zur besonderen Beachtung empfehlen. Die dort angegebenen Vorzugspreise für Mitglieder der DGEg gelten auch für die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. (Bei Bestellung bitte Mitgliedsnummer angeben!)

Leserbriefe stellen keine redaktionellen Meinungsäußerungen dar; sie werden aus den Zuschriften, die an den dev-kurier gerichtet sind, ausgewählt und geben die persönlichen Ansichten ihrer Verfasser wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor.



Auch der Leserbrief von Herrn Ernst-Günter Lichte, Hamburg, darf nicht unwidersprochen bleiben:

Mit Akribie errechnete Herr Lichte die letzte Beitragsanhebung des DEV in Prozenten und stellte letztlich selbst eine 316%ige Anhebung fest, ziemlich genau das, was er Herrn Hans-Dietrich Markhof in dessen Zuschrift im DEV-Kurier 1/73 gegenüber abstreitet.

Um Herrn Lichte zu folgen, erhöhte sich der Beitrag gerade bei Jugendlichen um 108%. Welcher Verein kann es sich heute leisten, auf Nachwuchs zu verzichten oder diesen zu verärgern?

Was soll also der Widerspruch von Herrn Lichte? Woher weiß er, daß erhebliche Beträge für Modellbahn- und Fotoartikel ausgegeben werden?

Schließt er von sich auf andere? Woher weiß er, daß Herr Markhof aus dem DEV mehr herausholen will, als von ihm eingezahlt wird?

Kennt er ihn überhaupt? Einem DEV-Mitglied unbeschreibliche Arroganz und Selbstüberschätzung nachzusagen, zeugt von Herrn Lichtes schlechtem Stil!

Abgesehen davon, daß Leserbriefe nicht die Meinung der Redaktion oder die des Vorstandes darstellen, hoffe ich, daß der anmaßende Inhalt der Zuschrift des Herrn Lichte vom DEV-Vorstand einhellig abgelehnt wird.

Michael Hasse, Berlin

Es ist ohne Zweifel für viele Mitglieder sehr schwierig, sich für den DEV – und hier speziell für den Museumsbahnbetrieb – zu engagieren. Hindernisse stellen sich da einem in den Weg, die nicht so leicht zu überwinden sind: Räumliche Entfernung sowie mangelnde Freizeit, die durch berufliche und familiäre Rücksichtnahmen besonders eingeschränkt ist; auch gesundheitliche Gründe spielen durchaus eine Rolle.

Die von Herrn Beckmann geschilderten Eindrücke haben mich zu einigen Überlegungen veranlaßt, wie man wohl die Arbeit des DEV effektiver gestalten könnte. Hierzu einige Gedanken:

1. Die „Erstarrung“ dürfte auf gewisse institutionelle bzw. organisatorische Schwächen des DEV zurückzuführen sein, was die Durchsetzung von Vereinszielen schwierig macht.

2. Die Haupttätigkeit des Vorstandes sollte nicht in der Bewältigung des täglichen „Kleinkrams“ liegen, sondern vielmehr in der Formulierung konkreter Ziele und deren Verwirklichung.

3. Die Vereinsarbeit muß für alle überschaubarer werden, indem für sie ein organisatorischer Rahmen geschaffen wird. Dadurch werden meines Erachtens die Aktivitäten der Mitglieder besser gefördert. Das einzelne Mitglied muß sich von der Organisation des Vereins ein klares Bild machen können.

Eine Möglichkeit wäre z. B., einen Teil der bisherigen Vorstandsaufgaben auf drei Abteilungsleiter zu delegieren, und zwar für

- a) die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliederbetreuung,
- b) die Verwaltungsabteilung und
- c) die Betriebsabteilung.

Der Entwurf eines Organisationsschemas ist beigefügt. Selbstverständlich müssen die Aufgaben des Vorstandes und der Abteilungsleiter durch eine Geschäftsordnung genau festgelegt werden. Die Stellen der Abteilungsleiter wären vom Vorstand im DEV-Kurier auszuschreiben.

4. Eine wichtige Aufgabe des Vorstandes könnte es z. B. sein, Ideen-Wettbewerbe zu organisieren; in privaten und öffentlichen Betrieben wird so etwas seit langem mit Erfolg praktiziert. Ich stelle mir vor, daß solche Wettbewerbe dem Verein sehr förderlich sein werden.

5. Die Mitgliederversammlung könnte ein größeres Eigengewicht erhalten. Ihr sollte ein auf 5 Jahre gewählter Präsident vorstehen, der u. a. folgende Aufgaben hätte:

- a) Wahlleitung,
- b) Leitung der Mitgliederversammlung,
- c) Bestellung der Abteilungs- und Geschäftsstellenleiter auf Vorschlag des Vorstandes.

Wahlvorschläge sind beim Präsidenten einzureichen und ca. 2 Wochen vor der Jahreshauptversammlung zu veröffentlichen. Gewählt wird nicht nur von den Versammlungsteilnehmern, sondern auch durch Briefwahl, denn Nichterscheinen auf der Versammlung bedeutet nicht notwendigerweise Desinteresse.

Die Jahreshauptversammlung sollte u. a. über den vom Vorstand vorgelegten, erläuterten und vorher veröffentlichten Organisations- und Stellenplan abstimmen.

Ich hoffe, mit diesen Ausführungen einen Diskussionsbeitrag geliefert zu haben.

Gerhard Hein

Als langjähriges, wenn auch noch nicht altes DEV-Mitglied habe ich den Aufruf des Herrn Beckmann zu mehr Aktivität der DEV-Mitglieder sowie des Vorstandes erfreut zur Kenntnis genommen. Ich hoffe, daß dadurch der Anstoß zu einem besseren Vereinsleben gegeben wird. Aus meiner Sicht krankt der DEV immer noch an der **Lücke zwischen Vorstand sowie we-**

**nigen Aktivisten und den übrigen Mitgliedern.** Ich kann mich dabei des Eindrucks nicht erwehren, daß es sich hierbei hauptsächlich um eine Informationslücke handelt. Ein Beispiel mag hierfür sein, daß man über Neuanschaffungen häufig erst von fremden Eisenbahnzeitschriften unterrichtet wird (z. B. Eisenbahnmagazin Nr. 10 „Schmalspurwagen mit Gewichtsbremse gerettet“). Als störend habe ich es auch immer wieder empfunden, daß bei größeren Investitionen des Vereins die Mitglieder zwar zu Spenden aufgerufen werden, sie jedoch über die tatsächliche Höhe der entstehenden Kosten vorläufig im Unklaren gelassen werden (DEV-Kurier 2/73, Triebwagen, „pendelte sich ein Kaufpreis ein“). Daß dieses Verhalten nicht zu übermäßiger Solidarität – und damit zu Spenden – der Mitglieder führt, ist mir jedenfalls einleuchtend. Der Hauptfehler der mangelnden Zusammenarbeit der einzelnen DEV-Kräfte liegt jedoch in dem völligen Fehlen eines langfristigen oder auch nur mittelfristigen Programms über die zukünftige Gestaltung der Vereinsaufgaben. So kommt es eben zu der erstaunten Anfrage eines Mitglieds über die Aufarbeitung der Plettenberg (DEV-Kurier Nr. 28) über die er aus einer Tageszeitung erfahren hat, worauf ein anderes Mitglied – fast entzündet – im DEV-Kurier Nr. 29 schreibt, dieses sei natürlich schon lange geplant. Im DEV-Kurier Nr. 22 wird die Diesellok mit dem Untertitel „wird repariert“ abgebildet; bei meinem letzten Besuch in Bruchhausen-Vilsen erinnerte sie mich eher an einen Schrotthaufen.

Daß die schon erwähnte Informationslücke auch innerhalb des Vorstandes besteht, zeigt der Brief des Herrn Lingemann im letzten DEV-Kurier, obwohl Herr Lingemann damit weit über das Ziel hinausgeschossen ist. Es ist jedoch leider bezeichnend für die Einstellung zur Vereinsarbeit, wo auf Jahreshauptversammlungen schon immer mehr Personen- als Sachfragen behandelt wurden. Ganz seltsam wird das Bild aber erst dann, wenn man betrachtet, daß abgewählte Vereinsvorstände der Vereinsarbeit dauernd oder auf längere Zeit fernblieben oder bleiben. Fürwahr ein seltsames Verständnis von Vereinsdemokratie.

Abschließend hoffe ich, daß in Zukunft auch im DEV für ein gemeinsames Hobby endlich miteinander und nicht gegeneinander gearbeitet wird. Der Vorstand sowie alle Mitglieder sind dazu aufgerufen. Aktionen wie das „railroder-meeting“ sind dafür ein erster Schritt und sollten daher häufiger stattfinden.

Was den DEV-Kurier betrifft, so muß er für das Vereinsleben eine noch größere Bedeutung erlangen, speziell was die Verstärkung und Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Mitgliedern betrifft.

Walter Stricks, Bremen

#### Betrifft: dev-kurier 4/73

Mit großem Interesse habe ich wieder das obige Heft studiert. Dennoch befürchte ich, daß man in der Redaktion auf dem Wege ist, in einen ähnlichen Fehler zu verfallen, wie es z. B. beim LOK-MAGAZIN zu sein scheint. Ich habe dem Herausge-

ber des letzteren bereits vor einiger Zeit meine Bedenken unterbreitet, daß bei einer Erscheinungsform von sechs Heften im Jahr die Thematik bereits so weit gespannt ist, daß die verschiedenen Interessengebiete nur sporadisch behandelt werden können. Die Folge ist eine Aufteilung der Interessen auf Sonderveröffentlichungen wie LOK-PRESS (vgl. Prospektblatt im dev-kurier 4/74) oder eine Art Nachfolge der durch Ableben des Herausgebers eingegangenen „Böttcher's Kleine Eisenbahnschriften“, wie in beigefügter Nr. 1 der neuen Hefreihe „Eisenbahn + Verkehrschriften“. Ich könnte mir vorstellen, daß es eine ähnliche Auswirkung auch beim dev-kurier geben dürfte, wenn sich dieser nicht auf die Klein- und Nebenbahnen des deutschen Raumes beschränkt.

Ende dieses Jahres wird voraussichtlich von Hans Kobschätzky der zweite Teil seines ausgezeichneten „Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen“ herauskommen, der sich nur mit den deutschen Klein- und Schmalspurbahnen befaßt – ein Themenangebot also, das so vielseitig sein wird, daß hiervon eine ganze Generation von Kleinbahn-Fans Stoff zum Schreiben haben dürfte. Was glauben Sie, was ich allein aufgrund meines Borsig-Buches von Kleinbahnfreunden für Anfragen bekomme! Und ich kann manchem sogar zu meiner Freude helfen, obwohl ich ja in erster Linie ein „preußischer Lok-Fan“ bin. Trotzdem habe ich kürzlich den Hamburger Eisenbahnfreunden auch ein paar hundertjährige Eisenbahn-Wagenkästen re-kognoszieren können.

Und damit komme ich ganz kurz auf die durch Freund Lingemann ausgelöste Kontroverse. Die Entgegnung von Eberhard Kunst ist absolut richtig. Der Wagenanstrich war vor einem halben Jahrhundert und darüber hinaus so, wie ihn Paul Dost geschildert hat. Freund Otto hat also ganz richtig gehandelt. Ich kann dies mit meinem 75 Jahren (Paul Dost ist sogar noch etwas älter) bestätigen, denn vor fünfzig bis sechzig Jahren gab es ja noch die Vielfalt der Länderbahnen – von den Kleinbahnen ganz zu schweigen – in denen wir damals schwelgen konnten. Und so kennen wir die damaligen Verhältnisse aus eigenem Erleben, das sich in der Jugend viel stärker im Gedächtnis eingepreßt als spätere Zeiten. Es schadet daher nichts, wenn jüngere Eisenbahnfreunde dann und wann bei älteren nachfragen, bevor sie sich zu so einer schwierigen Polemik entschließen.

Kurt Pierson, Berlin

Sehr geehrter, lieber Herr Kindermann! Wenn ich Ihnen heute schreibe, dann keineswegs, weil ich mal ordentlich meckern will. Ohne Sie gäbe es den DEV nicht, keiner hat größere Verdienste.

Anlaß meiner Zeilen ist der DEV-Kurier. Nun haben Sie das undankbare Amt des Redakteurs übernommen. Kritik kann also nur Ihre Vorgänger treffen. Meine Kritik soll Anregung sein.

Als reine Eisenbahnzeitschrift ist der DEV-Kurier überflüssig. Es gibt schon viel

zu viele Zeitschriften; die meisten berichten sowieso nur über die gleichen Themen. Als Mitteilungsblatt eines Vereins hingegen ist der DEV-Kurier zu dürftig.

Es besteht die Gefahr, daß Bruchhausen ein kleiner Kreis derer wird, die Wochenende für Wochenende an der Museumsbahn arbeiten. Das gestellte Ziel rückt immer weiter in den Hintergrund, die Museumsbahn wird zur Groß-Hobby-Bahn. Die kultur-historische Aufgabe verwischt mehr und mehr.

Meine Anregung: DEV-Kurier kostet Geld, bringt Arbeit und Ärger und liegt obendrein in der Zielsetzung nicht richtig. Kann man nicht versuchen, z. B. mit dem „Eisenbahn-Kurier“ zusammenzuarbeiten. Durch die wesentlich höhere Auflage würden wesentlich größere Kreise über Bruchhausen informiert. Auch die Zeitschrift „Die Kleinbahn“ könnte eine solche „Transportfunktion“ übernehmen. Das Fernziel wäre die Herausgabe einer reinen Museumsbahn-Zeitschrift aller Vereine, die sich eine solche Aufgabe gestellt haben.

Die Zukunft wird zeigen, daß nur eine echte Zusammenarbeit das erhält, was bisher mühsam aufgebaut wurde.

Gewiß: Eisenbahnfreunde sind Individualisten, doch ihr Ziel ist gleich.

Größere Information bringt neue Fahrgäste. Eine Auflage von 6000–7000 ist besser als eine von 2000. Von der Einsparung der Kosten wollen wir nicht reden.

Neue Personen-Kreise müssen angesprochen werden! Sollte man den Versuch nicht wagen?

Falls Sie, sehr geehrter, lieber Herr Kindermann, nun mir absolut nicht zustimmen können und falls Sie der Meinung sind, es sollte mit dem DEV-Kurier alles so bleiben wie bisher, dann folgende Bitte:

Mehr Informationen über das Vereinsleben. Mitgliederzahl! Zuwachs?? Mehr Information über Pläne! Was will man erhalten, was würde man gerne kaufen. Bessere Information in Hinblick auf Jahresbericht, Ausgaben, Einnahmen, Fahrgastzahlen, Zahl der Fahrten, welche Film- oder Werbeaufnahmen gemacht wurden etc. etc.

Geben Sie dem Mitglied mehr das Gefühl eben ein „Mitglied“ zu sein. Der so hohe Beitrag müßte dazu direkt verpflichten.

Ich hoffe ein paar Anregungen gegeben zu haben und bin mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Dehmel, Hassfurt am Main

### 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 27

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

#### Heft 28

**The Talylyn Railway Berichte aus Bruchhausen-Vilsen, Typenskizze von Wagen 9 (ex Rhein-Ettenheim-Münster). DM 3,—**

#### Heft 29

**Ungarische Museumseisenbahn, Kleinbahn Bremen-Tarmstedt, Typenskizze PW 260 (ex OEG), Neues von der Kittel-Lok. DM 3,—**

# die Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Hans-Dieter Horst

Als Getränkeisender komme ich in Ostwestfalen weit herum. Anfang 1973 rief ein Kunde aus Isselhorst bei Gütersloh an und bat um meinen Besuch. Da der Kunde es sehr eilig hatte, nahm ich eine Abkürzung und fuhr auf einer untergeordneten Landstraße dorthin.

Wenn ich mich in der Nähe der DB oder der Teutoburger Wald-Eisenbahn bewege, halte ich natürlich immer die Augen offen, falls es mal etwas Kurioses zu sehen gibt. Auf dem Wege von Gütersloh nach Isselhorst gibt es allerdings nichts Weltbewegendes zu erleben, glaubte ich.

Nachdem ich ein Hinweisschild zu einem Gartencafé hinter mich gelassen hatte, hielt ich Ausschau nach diesem Lokal. Da die Straße hier sehr eng ist, kann man seine Blicke nicht einfach so in die Gegend schweifen lassen. Zufällig sah ich rechts von mir Gleise im Gras liegen, auf Schwellen befestigt, leicht verschottert, aber vom Gras überwachsen. Meine Neugier war geweckt. Ich stieg aus, ging auf das Grundstück und sah mich um. Besonderes war jedoch nicht zu sehen, nur ein einsamer hoch aufragender Weichenhebel. Das war alles. In 200 Meter Entfernung

stand dann dieses besagte Café.

Dort angekommen war meine Überraschung groß. Eine große Zahl von Kipploren lag dort herum, dazwischen zwei rot/elfenbein gestrichene zweiachsige Personenwagen und in einem unfertigen Schuppen eine B-Lok. Der Zustand war einmalig, frisch gestrichen, alles hervorragend in Schuß. Die Lager waren frisch geölt. Also ist die Lok doch kürzlich gelaufen, oder? Weiter entdeckte ich eine kleine Diesellok, sicherlich zum Rangieren. Nun war meine Neugier groß. Wer ist der Besitzer? Was soll das alles werden? Viele Gleise in 600-

mm-Spur. Leider war das Lokal geschlossen, so wollte ich es später noch einmal versuchen.

Bei meinem Kunden war das Gespräch bald beendet, und ich lenkte es auf diese Bahn. Der wußte jedoch von nichts, schade. Zwei Stunden später, nachdem ich wieder bei diesem Café angekommen war, traf ich einen Mann, der einen Traktor über den Hof steuerte. Ich sprach ihn an, und plötzlich stieg er herab von dem Gefährt und wurde redselig. Man merkte dem Eisenbahnfreund an, daß er bei mir Interesse witterte.

Herr Bendlage, so hieß der Mann, erklärte mir nun, daß man bereits seit über einem Jahr bei den Vorbereitungen zu dieser Bahn sei. Man habe bisher nur sechzehn Mitglieder, die teilweise aus dem Ruhrgebiet kämen. An jedem Wochenende würde dort gearbeitet. Es würden ausschließlich „aktive“ Mitglieder aufgenommen.

Nun hielt ich diese Bahn regelmäßig im Auge. Und siehe da, sie wuchs. Man sah es besonders, nachdem das Gras gemäht war. Nach ein paar Wochen war ein weiterer Waggon da, ein Packwagen. Der Gleisbau schritt mit enormen

Tempo voran, wenn man bedenkt, daß lediglich ca. sechs bis acht Mann damit beschäftigt waren. Eine weitere Diesellok kam an, eine Bahnhofsanlage wurde erstellt, ein Umfahrgleis verlegt. Der besagte Schuppen verwandelte sich in einen Lokschuppen, zweistöckig natürlich. Schotter wurde angefahren, ein Kohlebansen aufgebaut, per Lkw kamen mehrere Tonnen Kohle.

Pfingsten 1973, der Eröffnungstermin rückte immer näher. Man kam in Zeitdruck. Nachdem die Rundstrecke geschlossen war, 660 Meter Strecke und etliche Anschlußgleise, kam eine Rotte der Teutoburger Wald-Eisenbahn und stopfte und richtete ordnungsgemäß. Eine ortsansässige Kornbrennerei stiftete einen großen Behälter, der auf den Betonringen einer Litfaßsäule befestigt wurde und somit als „Wasserturm“ fungiert.

Der Eröffnungstermin wurde eingehalten, und die regelmäßige Fahrt am Wochenende konnte beginnen. Ich muß schon sagen, eine hübsche Sache. Sonntags war der „Bahnhofplatz“ mit Stühlen und Tischen vollgestellt. Serviererinnen liefen herum.

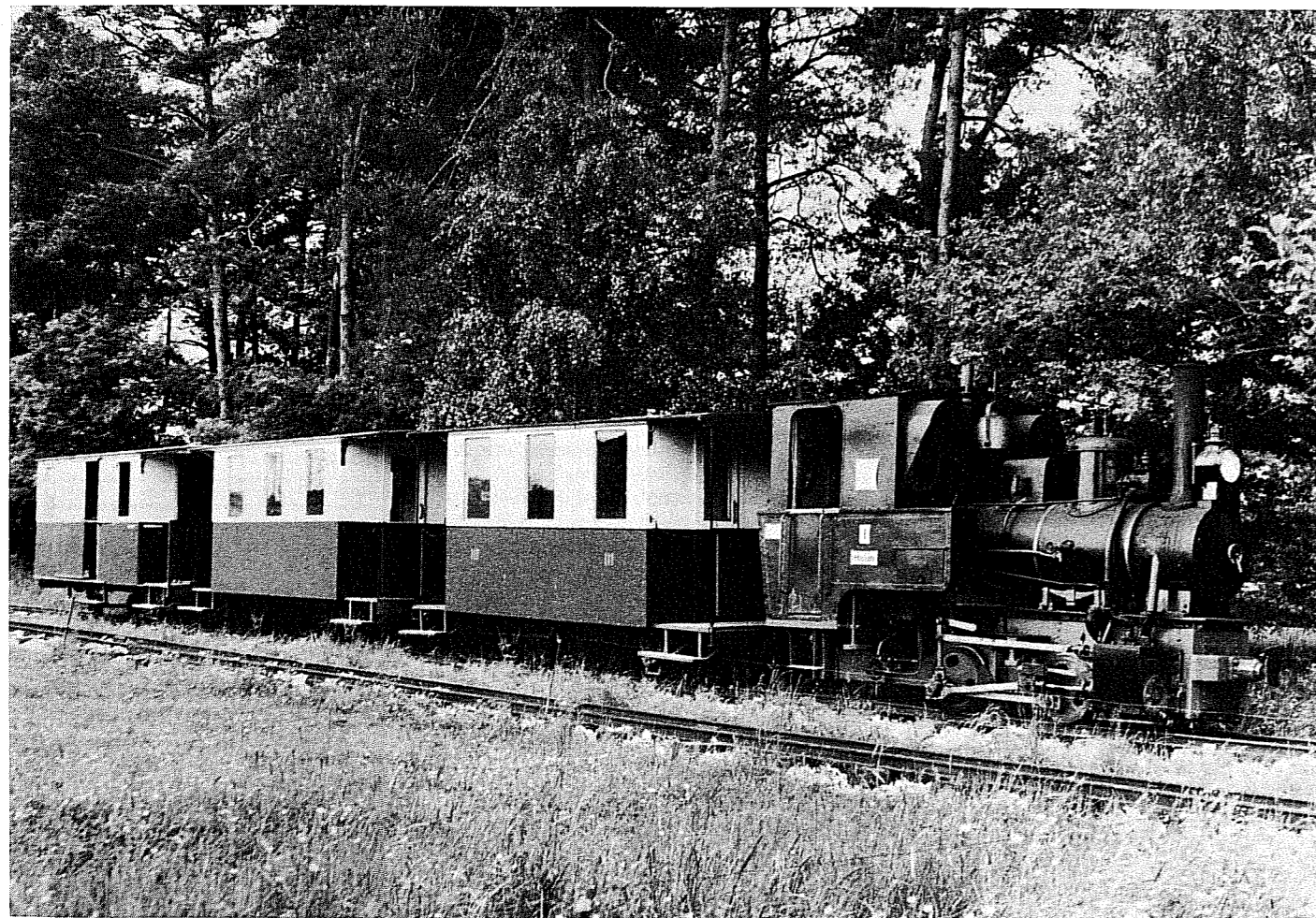
Alle 20 Minuten fährt das Bähnchen. Ein Billett für eine Rundfahrt kostet 1,- DM. Eine Fahrt auf der kleinen Lok „Mölm“ (Abkürzung für Mülheim) ist ein Erlebnis. Oft habe ich die kleine Bahn an Wochentagen besucht und den Fortschritt neidlos erkennen müssen.

Wie ich nun hörte, sei die Saison 1973 sehr gut verlaufen. Inzwischen ist eine weitere B-Lok, eine stärkere, fertig geworden. Sie soll 1974 ebenfalls eingesetzt werden. Ein vierter Waggon soll in Kürze kommen. Eine dritte B-Lok, eine O & K mit Außenrahmen, ist bereits eingetroffen. Sie muß jedoch noch aufgearbeitet werden.

Wie mir Herr Bendlage erklärte, habe man sich bei verschiedenen Besuchen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf manche Anregung geholt, die auch zum Teil verwirklicht wurden. Er bat mich auch, alle Freunde der Eisenbahn zu grüßen, was ich hiermit ausrichte. Ich wünschte dieser kleinen Eisenbahn immer freie Fahrt.

Gerne berichte ich später einmal wieder darüber.

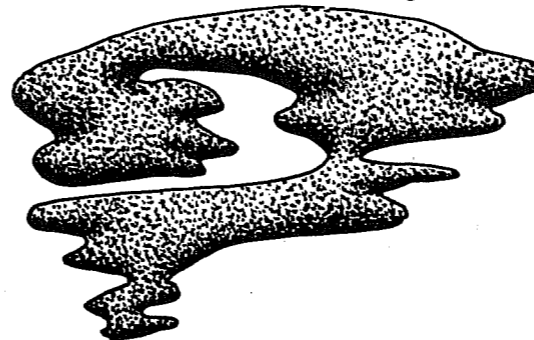
Foto: Werner Fölting



Günter Henning

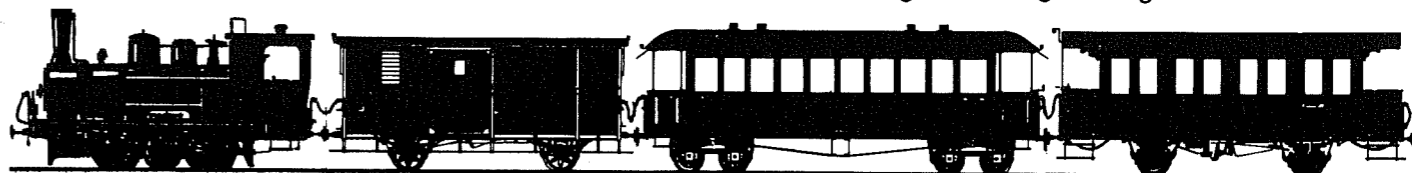
## Was versteht man unter einer Eisenbahn?

Jeder wird merken, daß es gar nicht so einfach ist, auf diese Frage eine wirklich treffende Antwort zu finden. Wieviel schwieriger muß es da für den Gesetzgeber sein, den Begriff „Eisenbahn“ einheitlich festzulegen. Das Allgemeine



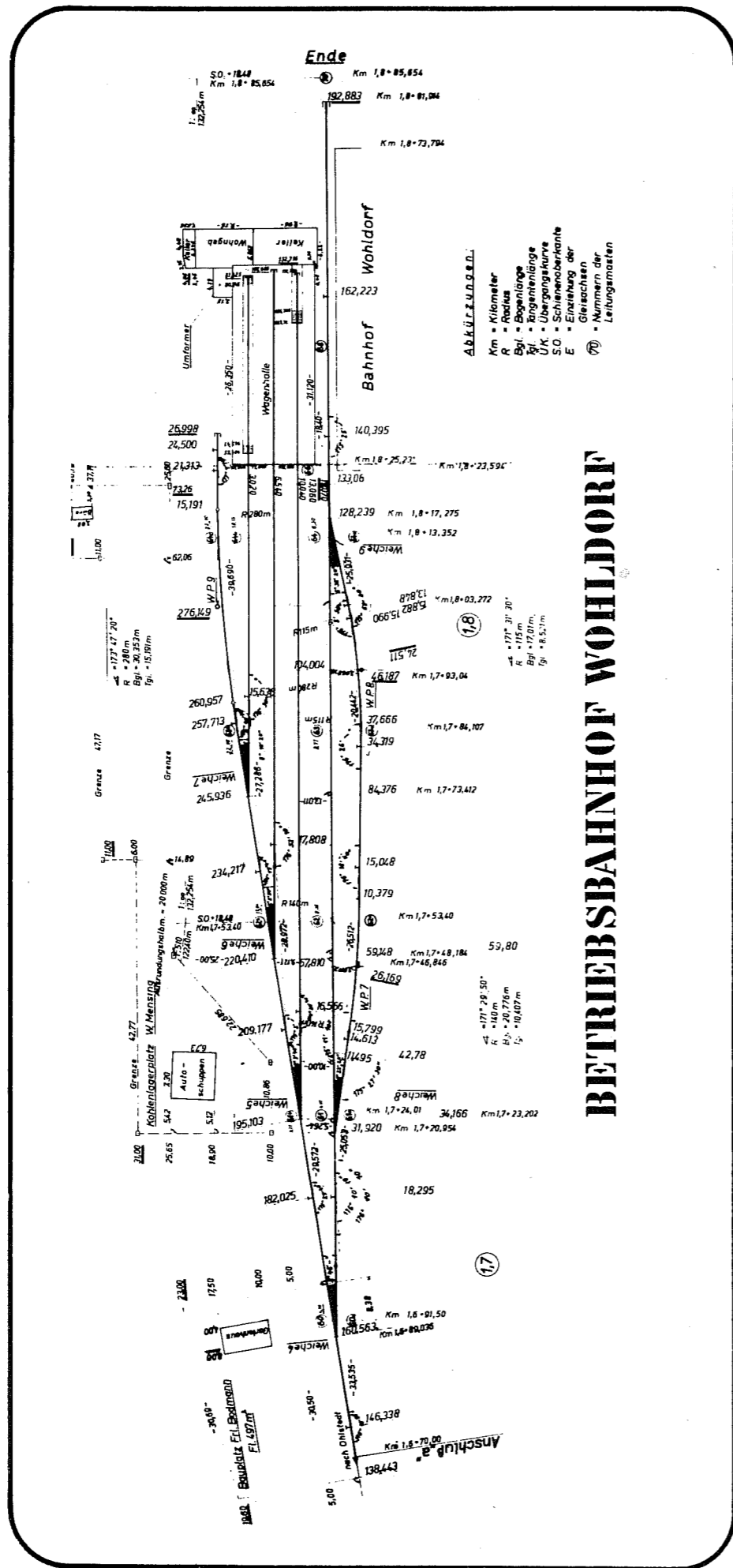
Eisenbahngesetz (AEG) vom 29. 3. 1951 begnügte sich damit, zu sagen, was eine Eisenbahn nicht ist: „Eisenbahnen sind Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen, der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart.“ Wieviel mehr Mühe gab sich da der Zivilsenat des Reichsgerichtes, als er in einem Urteil vom 17. März 1879 entschied: „Die Eisenbahn ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen, beziehungs-

weise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Electricität, thierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung, usw.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche, oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist.



**Eine unvergessene  
Kleinbahn...  
Die elektrische Kleinbahn  
Altrahlstedt – Volksdorf –  
Wohldorf**

Ernst-Günter Lichte



In den Jahren 1924 bis 1927 versuchten die Gemeinden Meiendorf, Oldenfelde und Altrahlstedt die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Altrahlstedt und Volksdorf zu erreichen. Bei der 1927 aufgemachten Rentabilitätsberechnung ging die HHA jedoch von derart ungünstigen, keineswegs den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Voraussetzungen aus, daß nun langsam fast alle Stimmen verstummten, die sich bis dahin für die Wiederaufnahme ausgesprochen hatten.

Ab 1929 nahm der Güterverkehr auf der Kleinbahn infolge der Wirtschaftskrise stark ab. Die HHA, der die Kleinbahn ohnehin nicht in ihre Konzeption paßte, nutzte die Gelegenheit, um die Stilllegung der Bahn zu betreiben. Obwohl sich ab 1932 wieder ein Anstieg des Güterverkehrs abzeichnete, wurde am 20. 8. 1932 die Einstellung des Güterbetriebes wegen Gefährdung des Straßenverkehrs in der Meiendorfer Straße beantragt und am 26. 8. 1933 genehmigt. So wurde schließlich der Güterverkehr auf der gesamten Strecke mit dem 1. Mai 1934 eingestellt. Lediglich der Personenverkehr zwischen Ohlstedt und Wohldorf blieb noch fast 27 Jahre länger bestehen.

Obwohl nur eine Stilllegung des Güterbetriebes und die Belastung der Strecke im damaligen

Zustand für 2 Jahre vorgesehen war, wurden die Gleise von Ohlstedt-Sthamerstraße bis Altrahlstedt nach ab November 1934 bis zum Frühjahr 1935 aufgenommen, die Anlagen beseitigt und die Gesellschaft liquidiert. Für die Abbrucharbeiten waren eine Dampflok (T3) und Wagen der kurz zuvor stillgelegten Ratzeburger Kleinbahn eingesetzt. Der Bahnhof Ohlstedt-Sthamerstraße wurde bis auf ein Umsetzgleis abgebaut. In Wohldorf wurden ein Bahnsteiggleis und sämtliche Gütergleise entfernt. Die Gemeinden Meiendorf, Berne, Volksdorf, Hoisbüttel (Bf. Lottbeck) und Ohlstedt-Wohldorf hatten damit ihren Anschluß an das allgemeine Eisenbahnnetz verloren. Die Reststrecke Ohlstedt – Wohldorf besaß seither keine Gleisverbindung zum allgemeinen Eisenbahnnetz mehr.

Für den Betrieb auf der Reststrecke wurden die Triebwagen 3, 4 und 6, die Beiwagen 50 und 56, der Turmwagen 31 und die Bahnmeisterwagen 34 und 37 behalten. Die Triebwagen 1 und 2 waren schon 1917 verkauft worden. Der ET 5, die EB 51, 52, 53, 54, 55 und 57 und der PwPost 30 wurden 1934 verschrottet. Die Ellok 28 kam um 1930 auf die Güterbahn Ohlstedt – Ochsenzoll und ist dort 1938 ebenfalls verschrottet worden. Das Schicksal der übrigen Fahrzeuge ist bisher nicht einwandfrei geklärt. Die EB 58 und 59 wurden im März

1919 zuletzt beobachtet. Die beiden verbliebenen doppelstöckigen EB 50 und 56 wurden in einstöckige Wagen umgebaut. Wagen 56 erhielt die Nr. 51 und ET 3 die Nr. 5 (später K 5).

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann die HHA, die Stilllegung auch dieses landschaftlich so reizvollen Reststückes der Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf planmäßig voranzutreiben. Die HHA war sich darüber im klaren, daß das nur gegen den Willen der Einwohnerschaft von Ohlstedt und Wohldorf und großer Teile der Hamburger Bevölkerung möglich sei. Sie brauchte daher auch beinahe zehn Jahre, um ihr Ziel zu erreichen. Im Mai 1947 wurde das gerade Gleis an der Haltestelle Tannenallee beseitigt und damit die Keuzungsmöglichkeit genommen. Die Triebwagen 4 und 6 wurden im November 1950 verschrottet, nachdem 1947 einer und 1950 zwei weitere Straßenbahntriebwagen der HHA vom Typ V 2 (Nr. K 1 bis K 3), die man für den Betrieb auf der Kleinbahn mit eisenbahnmäßigen Radsätzen und Scherenstromabnehmern ausgerüstet hatte, auf die Strecke gebracht worden waren. Im Oktober 1953 wurde der Endpunkt Ohlstedt auf die Nordseite der Alten Dorfstraße zurückgenommen und damit die Strecke um weitere 200 m verkürzt. Die Gleisanlagen zwischen Ohlstedt-Sthamerstraße und der Alten Dorfstraße wurden abgebrochen. Später wurde das Umsetzgleis in Wohldorf abgebaut. Von da ab waren auf der ganzen Strecke keine Umsetz- und Ausweichmöglichkeiten mehr vorhanden.

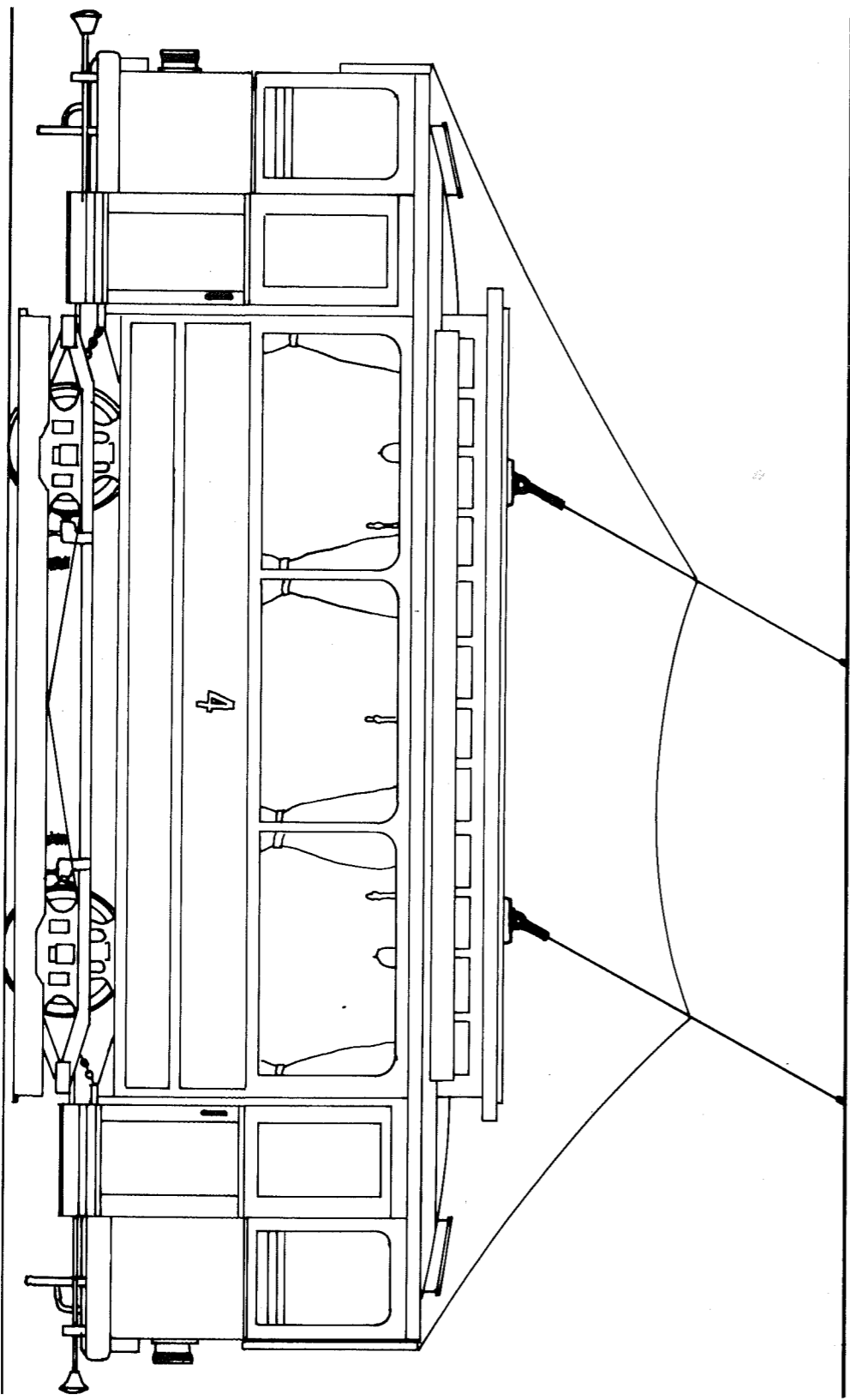
Die Wagen 50 und 51 (ex 56) wurden im Dezember 1957 zum Verschrotten verkauft. Wagen 51 konnte jedoch von Herrn H. Lehne, dem Gründer und langjährigen Vorsitzenden des Kleinbahn-Vereins Wohldorf e. V. und Verfasser des Buches „Die Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf“ zurückgekauft werden. Dank tatkräftiger und großzügiger Unterstützung seitens der Hamburger Hochbahn A.G. und des Museums für Hamburgische Geschichte konnten im Oktober 1958 fünfzehn Meter Gleis seitlich vom



ET K 5 (ex 3) mit Beiwagen 51 (ex 56) in Wohldorf am 6. Mai 1953. Foto: P. H. Lehne

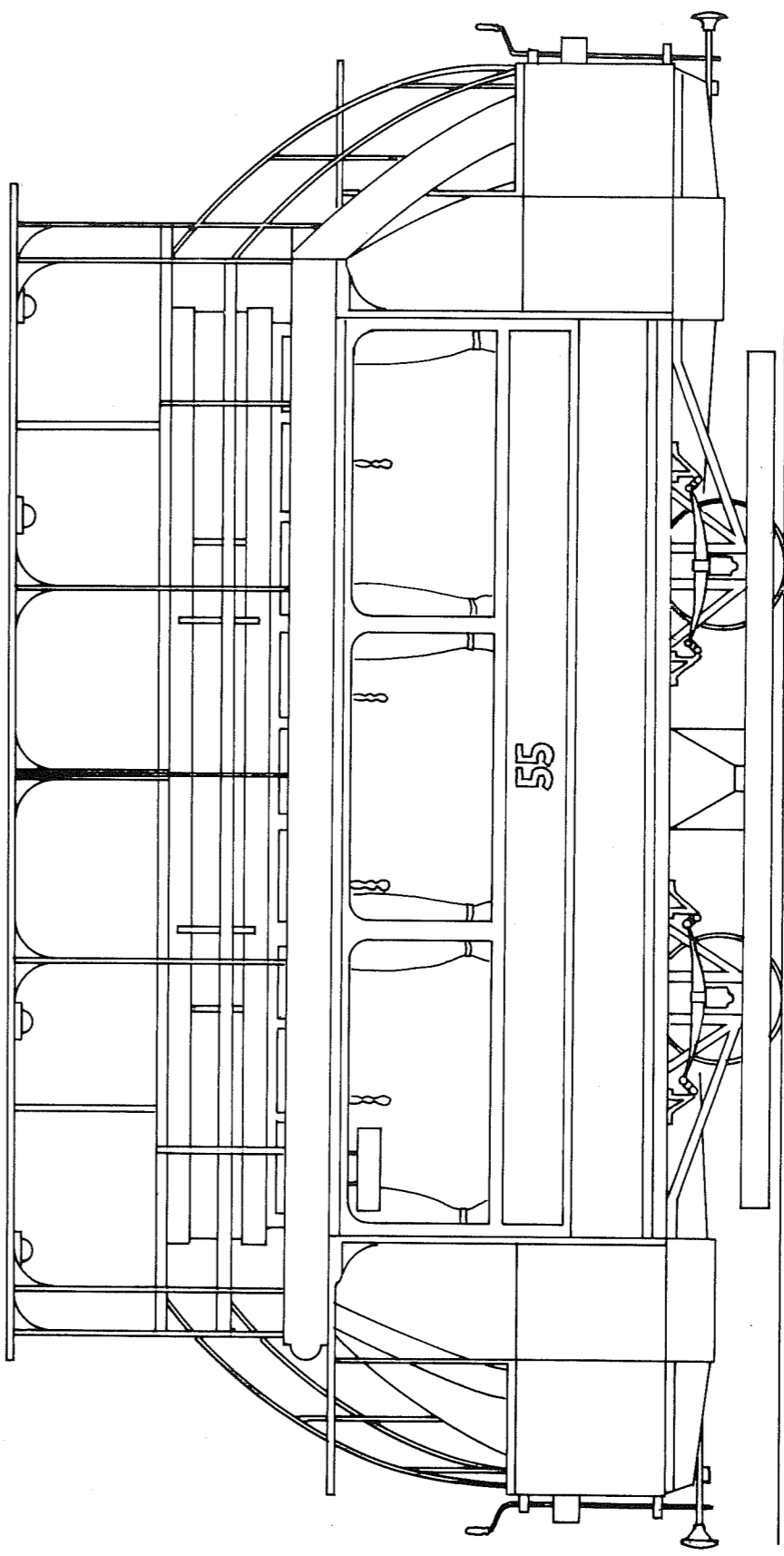
**ELEKTRISCHE KLEINBAHN ALT-RAHISTEDT - VOLKSDORF - WOHLSDORF**

Gezeichnet für dev-kurier von  
*Friedrich Claus*  
Benutzung für persönliche Zwecke und zur Herstellung von Modellen gestattet. Kommerzieller Nachdruck und Vervielfältigungen aller Art bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages.



**ELEKTRISCHE KLEINBAHN ALT-RAHISTEDT - VOLKSDORF - WOHLSDORF**

Gezeichnet für dev-kurier von  
*H. K. Kamm*  
Benutzung für persönliche Zwecke und zur Herstellung von Modellen gestattet. Kommerzieller Nachdruck und Vervielfältigungen aller Art bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages.



Hause Herr Lehnes in Wohldorf verlegt werden. Der Wagen erhielt seine ursprünglichen Farben und seine alte Nr. 56 zurück. Den Transport zu seinem neuen Aufstellungsort führte die HHA entgegenkommenderweise kostenlos durch. In den folgenden Jahren baute Herr Lehne das Obergeschoß des Wagens, z. T. sogar mit Originalteilen, die er in Volksdorf und Wohldorf ausfindig gemacht hatte, in mühevoller Arbeit wieder auf. Die Firma Osram fand sich bereit, eine Kleinserie der alten Glühlampen, mit denen der Wagen früher bestückt war, als Sonderanfertigung herzustellen.



Am 30. November 1958 wurde auf Initiative Herrn Lehnes der Kleinbahn-Verein Wohldorf e. V. (KVV) ins Leben gerufen, der sich zum Ziel setzte, historisches Material über Kleinbahnen zusammenzutragen und sich für die Erhaltung noch vorhandener Kleinbahnstrecken, insbesondere der Reststrecke der Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf, einzusetzen. Zu den Gründungsmitgliedern gehörte auch der heutige Vorsitzende des DEV, Herr Piecker.



Nachdem die HHA an der Reststrecke der Kleinbahn nur noch die allernotwendigsten Instandsetzungen durchgeführt hatte, mußte am 29. Januar 1961 auch hier der Betrieb eingestellt werden, da die Betriebssicherheit nicht mehr gewährleistet war. Der KVV konnte die Stilllegung trotz hartnäckiger Bemühungen nicht mehr verhindern, nachdem es ihm gelungen war, sie so lange hinauszuschieben. Immerhin erreichte der KVV, daß die Anlagen der Kleinbahn nicht abgerissen wurden, sondern eineinhalb Jahre lang erhalten bleiben sollten, bis feststand, ob

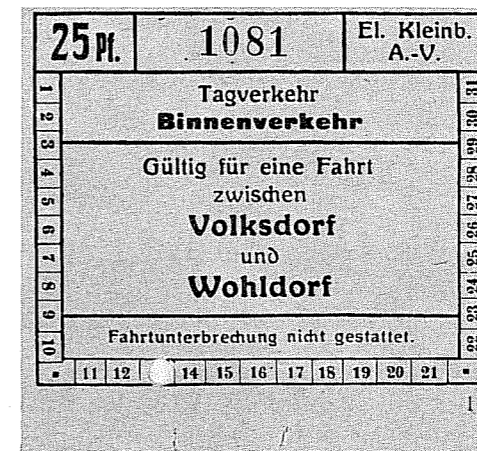


Bf. Wohldorf mit ET K 1 im April 1960  
Foto: HOK

ET K 5 am Haltepunkt Tannenallee  
am 3. Februar 1961. Foto: HOK

Sturmschäden zwischen Tannenallee  
und Wohldorf am 17. Februar 1962.

Die Fahrleitung ist durch umgestürzte  
Bäume bis fast auf die Schienen gedrückt,  
jedoch nicht gerissen. Foto: HOK



sich die ersatzweise eingerichtete Omnibuslinie bewährt habe. Am 3. Februar 1961 fand noch eine Sonderfahrt für den KVV mit dem letzten Original-Triebwagen K 5 (ex 3) statt.

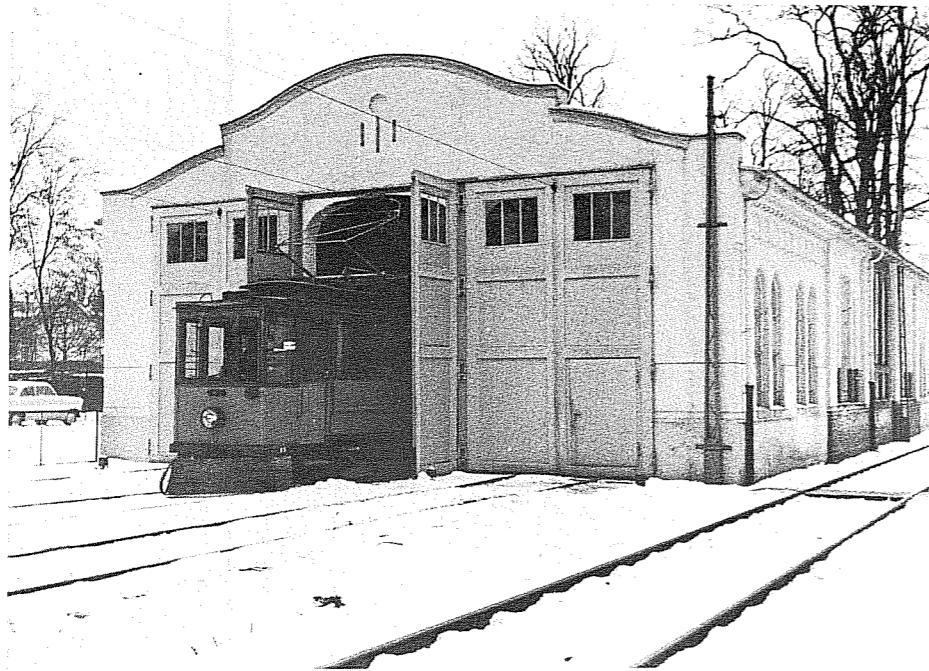
Da mit Sicherheit anzunehmen war, daß die Reststrecke der Kleinbahn für den öffentlichen Personenverkehr nicht wieder in Betrieb genommen werden würde, richtete Harald O. Kindermann, der spätere Gründer des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V., am 22. November 1961 einen Antrag an den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, die Kleinbahn als erste Museums-Eisenbahn in Deutschland zu erhalten, und der KVV erbot sich, die Wiederinstandsetzungsarbeiten und den Betrieb zu übernehmen. Die Strecke Ohlstedt – Wohldorf bot für eine Museums-Eisenbahn geradezu ideale Voraussetzungen: Sie lag so nahe der Großstadt Hamburg, daß sie ohne längere Anfahrwege von vielen Eisenbahnfreunden und Besuchern gut erreicht werden konnte. Die historische Lok- und Triebwagenhalle in Wohldorf war so groß wie unsere neue Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen, d. h. groß genug, um nicht nur die Triebfahrzeuge, sondern daneben auch noch einen Teil des übrigen Rollmaterials zu Instandsetzungszwecken darin unterbringen zu können. Und nicht zuletzt gehörte die Strecke zu den landschaftlich schönsten Norddeutschlands. Herr Lehne stellte den 1906 gebauten

doppelstöckigen Personenwagen 56 für die geplante Museums-Eisenbahn zur Verfügung.

Der schwere Sturm im Februar 1962 fügte auch der Kleinbahnstrecke starke Schäden zu. Neben zahllosen Ästen und kleineren Bäumen stürzten drei starke Fichten auf die Strecke und drückten die Fahrleitung bis fast auf die Schienen. Die Schäden konnten jedoch von den Mitgliedern und Freunden des KVW in den folgenden Monaten weitgehend beseitigt werden.

Drei volle Jahre schlug sich Kindermann mit tatkräftiger Unterstützung durch den KVW und seinen damaligen Vorsitzenden H. Lehne mit den Hamburger Behörden herum. Aber obgleich sich sowohl der Ortsausschuß Walddörfer wie auch das zuständige Bezirksparlament Wandsbek (dieses sogar einstimmig) für das Projekt aussprachen, lehnte der Hamburger Senat Kindermanns Plan im Herbst 1964 schließlich ab. Die Freie und Hansestadt Hamburg ließ damit die einmalige Gelegenheit, mit verhältnismäßig geringem Aufwand ein Verkehrsmuseum modernster Konzeption und einen technikgeschichtlichen Anziehungspunkt ersten Ranges zu schaffen, ungenutzt vorübergehen. Kindermann verließ damals den KVW, da er erkannte, daß weitere Bemühungen um die Einrichtung einer Museums-Eisenbahn in Hamburg und Umgebung aussichtslos seien, und gründete zusammen mit seiner Frau und zwei weiteren Eisenbahnfreunden den Deutschen Kleinbahn-Verein (heute Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.), um seine Idee einer Museums-Eisenbahn außerhalb Hamburgs zu verwirklichen.

Die Anlagen der Kleinbahn wurden im Mai 1965 abgebaut. Selbst die noch in bestem Zustand befindliche Lok- und Triebwagenhalle in Wohldorf wurde abgebrochen. Die Bahnhöfe Tannenallee und Ohlstedt sind zu Parkplätzen „umfunktioniert“ worden. Von Kupferredder bis Wohldorf dient die Trasse jetzt als weiterer Wander-



### Fahrzeugliste der EI.Klb.AVV

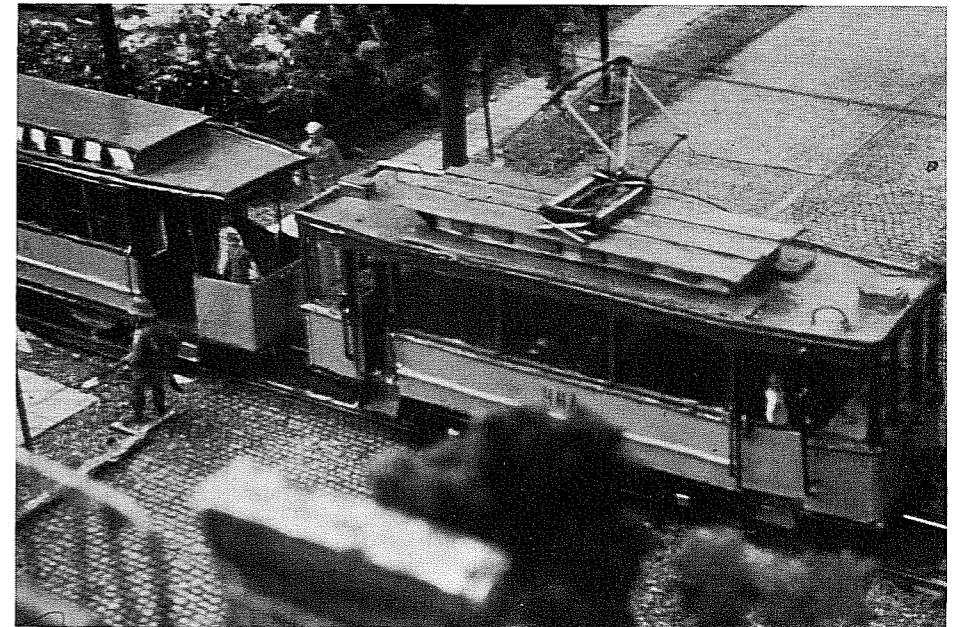
Betriebs-Nr.	Fahrzeug-art	Achsfolge	Baujahr	Verbleib Bemerkungen
1	ET	B <sub>0</sub>	1904	1917 verkauft
2	ET	B <sub>0</sub>	1904	1917 verkauft
3, K 5	ET	B <sub>0</sub>	1905	in Obhut bei VVM
4	ET	B <sub>0</sub>	1907	1950 verschrottet
5	ET	B <sub>0</sub>	1907	1934 verschrottet
6	ET	B <sub>0</sub>	1907	1950 verschrottet
7, K 3	ET	B <sub>0</sub> B <sub>0</sub>	?	ex HHA 3027
K 1	ET	B <sub>0</sub> B <sub>0</sub>	?	ex HHA 3015 (3029)
K 2	ET	B <sub>0</sub> B <sub>0</sub>	?	ex HHA 3022
26	Ellok	B <sub>0</sub>	1913	1928 verschrottet
27	Ellok	B <sub>0</sub>	1914	1934 verschrottet
28	Ellok	B <sub>0</sub>	1913	um 1930 zur Güterbahn Ohlsdorf – Ochsenzoll, 1938 verschrottet
29	Ellok	B <sub>0</sub>	1904?	1929 verschrottet
30	PwPost	2	1905	1934 verschrottet
36	G	2	?	1923 gebraucht erworben, 1938 verschrottet
50	EB	2	1905	1957 verschrottet
51	EB	2	1905	1934 verschrottet
52	EB	2	1905	1934 verschrottet
53	EB	2	1905	1934 verschrottet
54	EB	2	1905	1934 verschrottet
55	EB	2	1905	1934 verschrottet
56	EB	2	1906	in Obhut bei VVM
57	EB	2	1906	1934 verschrottet
58	EB	2	1907	nach 1919? verschrottet
59	EB	2	1907	nach 1919? verschrottet

alle Beiwagen waren doppelstöckig mit offenem Oberdeck

weg in dem ohnehin schon reichlich mit Wegen durchzogenen Wohldorfer Wald.

Der historische Triebwagen K 5 (ex 3), der doppelstöckige Beiwagen 56, einer der drei auf der Kleinbahn in Betrieb gewesenen ehemaligen Staßenbahntriebwagen und der Bahnmeisterwagen 37 befinden sich heute in der Obhut des „Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn“ e. V., der die von Kindermann begonnenen Bemühungen um die Einrichtung einer Museums-Eisenbahn in Hamburg oder der näheren Umgebung fortsetzt.

Die Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf ist jedoch auch 12 Jahre nach der Stilllegung des letzten Abschnittes noch nicht vergessen. Noch lange nach der Betriebseinstellung zeichneten und malten Jugendliche Fahrzeuge und Strecke. Zum Tage der zehnjährigen Einstellung des Restbetriebes erschienen Berichte in Hamburger Tageszeitungen. Ein Eisenbahnfreund in Schwabach (!) hat die Fahrzeuge der Kleinbahn AVW im Maßstab 1:22,5 betriebsfähig nachgebaut, und der Oberstudienrat Joachim Helmrich von Elgott in Timmendorferstrand erstellte in den Jahren 1969 bis 1972 ein Modell des Abschnittes Ohlstedt – Wohldorf im Zustand von 1950. Dieses Modell ist seit Dezember 1973 im Volksdorfer Museum „De Spieker“, Volksdorf, im alten Dorfe 28, ausgestellt und wird dort vom Kleinbahn-Verein Wohldorf e. V., der es sich zur Aufgabe gemacht hat, dieses Modell zu pflegen und die Erinnerung an die „Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf“ wachzuhalten, an jedem Samstag von 15.00 bis 18.00 Uhr im Betrieb vorgeführt. So kann man wohl mit Recht von „einer unvergessenen Kleinbahn“ sprechen.



**Schrifttum:**  
 Horst Lehne, „Die Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf“, 2. Auflage 1959. Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn, Heft 3/4/1961, Wolfgang-Hellmuth Busch, „Die Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf und ihre Reststrecke Ohlstedt – Wohldorf“.  
 Der Stadtverkehr, Heft 3/1961, Horst Lehne, „Ende der Kleinbahn Ohlstedt – Wohldorf?“  
 Kleinbahnberichte, Heft 30, September 1963, Harald Kindermann, „Die Kleinbahn Altrahlstedt – Volksdorf – Wohldorf“.  
 Hamburger Blätter für alle Freunde der Eisenbahn, Heft 4/1963, ohne Verfasserangabe, „Muß die Kleinbahn Ohlstedt – Wohldorf doch noch sterben?“



## Eisenbahn-Nostalgie Reisetips für Eisenbahnfreunde in Großbritannien

von Bernd Beckmann

Als Urlaubsland findet Großbritannien bei uns in den letzten Jahren steigendes Interesse, nicht zuletzt deshalb, weil durch den günstigen Wechselkurs zwischen D-Mark und Pfund ein England-Urlaub preiswerter ist als Ferien in einem anderen mittel- oder nord-europäischen Land.

Für den Eisenbahnfreund stellte Großbritannien schon immer ein lohnendes Ziel dar, handelt es sich nicht nur um das Mutterland der Eisenbahnen, sondern auch um das Mutterland der Museumseisenbahnen. Das Zeitalter der Museumseisenbahnen wurde nach dem 2. Weltkrieg eingeleitet, als zahlreiche walisische Schmalspurbahnen aus Rentabilitätsgründen schließen mußten. Im Oktober 1950 gründeten Eisenbahnfreunde den

ersten Verein zur Erhaltung einer ganzen Eisenbahn, der Talylyn Railway (siehe auch dev-kurier 2-72). Trotz aller Schwierigkeiten war diesem Projekt ein guter Start beschieden, so daß wenige Jahre später auch die 50 km nördlich gelegene Festiniog Railway in die Hand von Eisenbahnfreunden überging, 1955 wieder in Betrieb genommen und fortan mit modernen Geschäftsmethoden als Museumseisenbahn betrieben wurde (siehe auch dev-kurier 1-73). Handelt es sich bei der Talylyn und Festiniog Railway um schmalspurige Eisenbahnen, so entstand 1960 mit der Bluebell Railway in der Grafschaft Sussex die erste normalspurige Museumseisenbahn. Da diese drei Linien erfolgreich arbeiteten und ständig steigende Beförderungszahlen aufzuweisen hatten, schossen in den folgenden Jahren „Preservation Societies“ und Museumsbahnen förmlich aus der Erde. Ein Ereignis war aber besonders bemerkenswert: Mit der Eröffnung der Dart Valley Railway

und der Torbay Steam Railway durch die gleiche Gruppe von Geschäftsleuten traten erstmalig dampfbetriebene Eisenbahnen auf rein kommerzieller Grundlage auf.

Nach dem Verschwinden des regulären Dampfbetriebes bei den Britischen Eisenbahnen, mit Ausnahme der schmalspurigen Vale of Rheidol Railway, vergeht mittlerweile kein Jahr, in dem nicht mindestens eine Museumseisenbahn eröffnet wird. Außer einer völligen Zersplitterung des britischen Museumseisenbahnwesens bringen diese neuen Linien nicht sehr viel Neues. Aus diesem Grunde stellt diese Aufstellung nur eine sorgfältige Auswahl der lohnenden Ziele dar. Aus Platzgründen ist es nicht möglich, umfassendere Angaben über Betriebszeiten und Fahrpläne zu machen, als es hier geschehen ist. Ich empfehle, in Großbritannien den von Geoffrey Body herausgegebenen „Light Railway & Vintage Transport Guide“ zu erwerben, der alle Fahrpläne und weitere Informationen enthält.

### Isle of Man

Die Insel Man ist ein kleines Paradies für den Eisenbahnfreund: Douglas, die Hauptstadt der Insel, besitzt nicht nur eine **Pferdebahn**, sondern ist gleichzeitig Ausgangspunkt der **Manx Electric Railway** nach Ramsey mit der Zweigstrecke auf den Snaefell und der dampfbetriebenen **Isle of Man Railway**.

Letztere betreibt von ursprünglich drei Linien nur noch die Strecke nach Port Erin. Der wachsende Individualverkehr brachte die Bahn Ende der fünfziger Jahre in Existenzschwierigkeiten, die drei Strecken nach Port Erin, Peel und Ramsey wurden ab 1960 teilweise geschlossen, der Gesamtbetrieb 1965 eingestellt. Ohne den erhofften Erfolg wurde ein Jahr später die ganze Bahn von einer Gruppe von Geschäftsleuten wiedereröffnet und mußte kurz darauf ihren Betrieb erneut einstellen. Die wachsende Popularität von dampfbetriebenen Eisenbahnen führte schließlich zur Gründung einer neuen Gesellschaft und zur Wiedereröffnung der gewinnbringendsten Linie nach Port Erin. Trotz wachsender Beförderungszahlen ist sie noch nicht aus der Verlustzone herausgefahren. Das Jahr des hundertjährigen Jubiläums (1973) schien vorläufig das letzte Betriebsjahr gewesen zu sein, wenn sich der Fremdenverkehrsverband nicht entschlossen hätte, den Verlust zu decken. 1974 fährt die Isle of Man Railway daher erst wieder einmal mit ihren charakteristischen 1B-Maschinen von Beyer Peacock.

Zu der **Manx Electric Railway** gehören zwei Linien: die elektrische Bahn von Douglas längs der Küste über Laxey nach Ramsey und die Bergbahn von Laxey auf den Snaefell, dem höchsten Berg der Insel. Die Hauptbahn von Douglas nach Ramsey wurde in den Jahren von 1893 bis 1898 abschnittsweise eröffnet, während die Bergbahn 1895 ihren Betrieb aufnahm. Letztere ist eine reine Adhäsionsbahn mit einer kaum unterbrochenen Steigung von 1:12, die sich der Fellschen Mittelschiene als Bremsschiene bedient. Beiden Bahnen gemeinsam sind die farbenfrohen historischen Trieb- und Beiwagen. Sie sind im Durchschnitt über 70 Jahre alt.

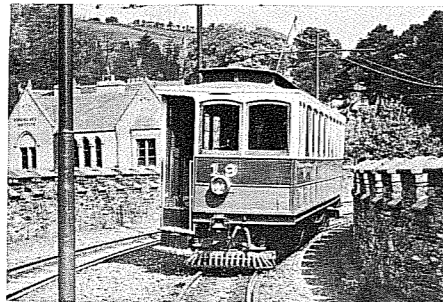
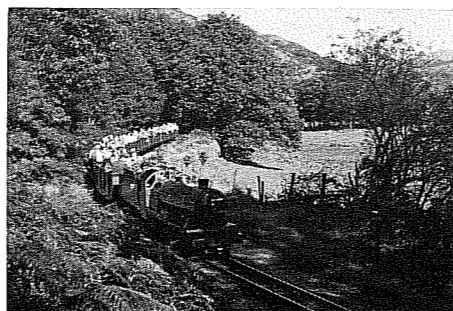


Foto: R. J. S. Wiseman

### Ravenglass & Eskdale Railway

Dies ist die vielleicht interessanteste Miniaturbahn Großbritanniens. 1875 wurde sie als Schmalspurbahn mit 914 mm Spur-

weite eröffnet. Jahrelang beförderte sie Erz, Granit, Bevölkerung und Touristen, bis das Material völlig abgewirtschaftet war und der Güterverkehr 1913 eingestellt wurde. Der bekannte Lokomotivmodellbauer W. J. Basset-Lowke übernahm die Bahn als Teststrecke und ließ sie umpfugen. Seitdem diente sie nicht nur dem Personenverkehr, sondern auch in steigendem Maße wieder dem Güterverkehr. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie unwirtschaftlich, stellte 1953 ihren Betrieb ein und wurde zum Verkauf angeboten. Da sich kein Käufer fand, sollte sie 1960 stückweise versteigert werden. In allerletzter Minute fanden sich genug Eisenbahnfreunde und genug Kapital, um die Strecke zu erwerben und weiterzubetreiben. Heute ist sie eine vielbesuchte Attraktion im landschaftlich reizvollen Seengebiet, der als Traktionsmittel drei Dampf- und vier V-Loks zur Verfügung stehen.



### Lakeside & Haverthwaite Railway

Es vergeht kein Jahr, in dem nicht eine Museumsbahn in Großbritannien eröffnet wird. Die LHR nahm im letzten Jahr ihren Betrieb auf einem Teilstück der ehemaligen Furness Railway auf. Vom Ausgangspunkt Haverthwaite, der mit dem Auto über die A 590 sehr gut erreichbar ist, führt die Linie längs des Tales des Flusses Leven zum See Windermere. Dort besteht an der Endstation Lakeside Anschluß an die Schiffe des Sees.

auf dieser Bahn und sind im Sommer nicht selten alle gleichzeitig unterwegs.

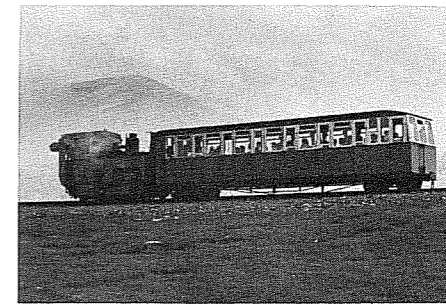


Foto: B. Beckmann

### Keighley & Worth Valley Light Railway

Diese ehemalige Nebenstrecke der Britischen Eisenbahnen besteht seit 1968 als normalspurige Museumseisenbahn und zählt zu den größten ihrer Art: Sie beherbergt mehr als 40 Triebfahrzeuge! Nicht alle, aber viele Loks sind betriebsbereit, darunter sogar Schlepptenderschnellzuglokomotiven der britischen Baureihe 5 (Achsfolge 2' C). Zum Vergleich stelle man sich eine Museumseisenbahn in Deutschland mit Maschinen aller bekannten Dampflokbaureihen vor!

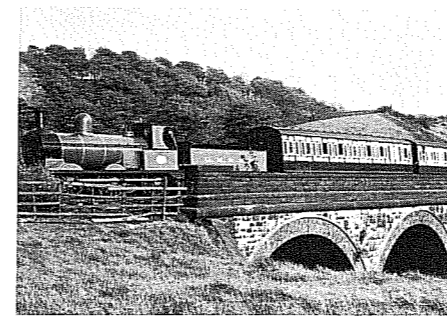


Foto: R. Higgins

### Great Orme Railway

Wer eine Kabelstraßenbahn sehen möchte, der braucht nicht unbedingt nach San Franzisko zu fahren. Die Great Orme Railway in Llandudno ist eine solche Kabelstraßenbahn. Die kapspurige und 1600 Meter lange Strecke wurde 1902 eröffnet. Sie besteht aus zwei gleich langen, nicht miteinander verbundenen Abschnitten, so daß die Fahrgäste auf dem Weg zum Great Orme einmal umsteigen müssen. Dort, auf halbem Weg, befindet sich auch das Maschinenhaus mit dem BW für den oberen und den unteren Streckenabschnitt. Die Great Orme Railway verkehrt von Ostern bis Oktober.

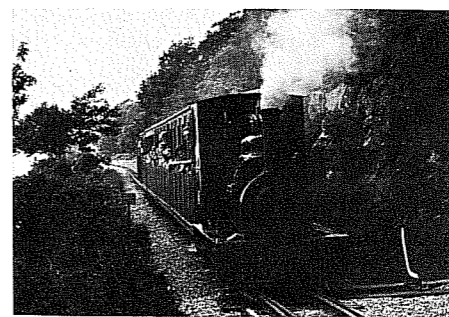


Foto: B. Beckmann

### Bala Lake Railway

Erst zwei Jahre alt ist diese kleine Eisenbahn, die wie ihre Schwester in Llanberis nur aus kommerziellen Gründen auf der Trasse der ehemaligen Staatsbahnstrecke Ruabon-Barmouth längs des Bala-Sees errichtet wurde und ständig verlängert wird. Eine Henschel-Dampflok aus dem Jahre 1948 ist vorhanden, der Verkehr wird aber nur mit Dieselloks durchgeführt.

### Festiniog Railway

1836 eröffnet, diente sie 110 Jahre zum Abtransport des in den Schieferbrüchen von Blaenau Ffestiniog abgebauten Schiefers zur Hafenstadt Portmadog. Nach ihrer Stilllegung 1946 wurde sie 1955 wiedereröffnet und seitdem ständig ausgebaut. Wie eh und je ist sie auch heute die landschaftlich und technisch interessanteste Schmalspurbahn in Wales. Der Betrieb wird gegenwärtig nur zwischen Portmadog und Dduallt durchgeführt, doch die Umgehung um den Ystradau-Stausee, der einen Teil der Strecke überflutete, ist im Bau und ermöglicht voraus-

sichtlich 1978 die Wiedereröffnung des Personenverkehrs nach Blaenau Ffestiniog. Die FR besitzt zahlreiche Dampflokotiven. Zur Zeit sind aber nur vier betriebsbereit, darunter auch eine der für diese Bahn charakteristisch gewordenen Doppel-Fairlie-Lokomotiven. (Siehe auch dev-kurier 1-73.)



Foto: B. Beckmann

### Fairbourne Railway

Trotz ihrer kleinen Spurweite von 381 mm ist diese Eisenbahn kein Spielzeug, sondern ein öffentliches Verkehrsmittel. Ihren Ausgang nimmt sie am Bahnhof Fairbourne der Britischen Eisenbahnen und verläuft längs des Strandes durch die Dünen bis an das Ende einer Halbinsel, wo Fähranschluß nach Barmouth besteht. Als Traktionsmittel stehen vier Dampf- und zwei V-Loks zur Verfügung.

### Talylyn Railway

Diese Eisenbahn wurde 1951 als erste der Welt von Eisenbahnfreunden erhalten und als Museumseisenbahn weiterbetrieben. Fünf Dampflokotiven, darunter auch die zwei Originalloks von 1865, dem Eröffnungsjahr, versehen den Dienst auf dieser Kleinbahn, die von Towyn an der Küste nach Abergynolwyn, einem kleinen Ort an der Südseite des Cader Idris, führt. Von dort ging einst eine Verlängerung bis in die Schieferbrüche von Bryn Eglwys, die zur Zeit teilweise wiederaufgebaut und voraussichtlich 1976 bis Nant Gwernol wiedereröffnet wird. (Siehe auch dev-kurier 2-72.)

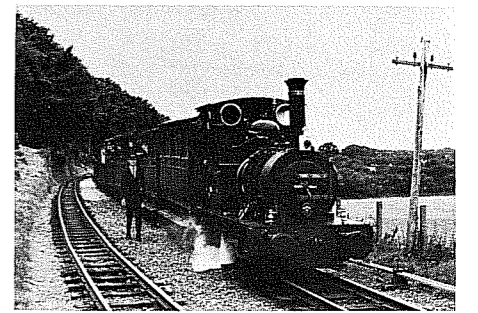


Foto: B. Beckmann

### Vale of Rheidol Railway

Seit 1902 führt diese Eisenbahn von der walisischen Universitätsstadt Aberystwyth auf Feldbahnspur durch das malerische Rheidol-Tal zu den Wasserfällen von Devil's Bridge. Ursprünglich war sie zum Abtransport von Erz bestimmt. Heute dient sie als letzte dampfbetriebene Strecke der Britischen Eisenbahnen dem Tourismus.

Drei Prarie-Tendermaschinen sind vorhanden, von denen die älteste aus dem Eröffnungsjahr stammt. Sie werden auch weiterhin sehr viel zu tun haben, denn die Beförderungszahlen steigen seit ein paar Jahren ständig und werden zur Erhaltung dieser Linie beitragen.

### Welshpool & Llanfair Light Railway

1903 wurde diese Schmalspurbahn mit der in Großbritannien seltenen Spurweite von 762 mm in Betrieb genommen. Das Verkehrsaufkommen war niemals groß. So wurde sie schließlich unrentabel und mußte 1956 ihren Betrieb einstellen. Nach den Erfolgen anderer Museumseisenbahnen bemühten sich auch hier Eisenbahnfreunde um die Erhaltung auch dieser Strecke. Bereits 1963 fand die Wiedereröffnung statt. Heute verkehren die Züge noch nicht auf der ganzen Linie, sondern nur zwischen Llanfair, Caereinion und Sylfaen. Voraussichtlich am Ende dieses Jahrzehnts wird auch der Planbetrieb nach Welshpool wieder aufgenommen. Die Streckenführung ist sehr interessant und zeichnet sich besonders durch die engen Kurven und starken Steigungen bis zu 1:29 aus. Der Betriebsmittelpark umfaßt neben den beiden Originalloks auch eine moderne Meyerlok, eine ehemalige deut-Heeresfeldbahnlok und Zillertalbahnpersonenwagen. (Siehe auch dev-kurier 4-73.)

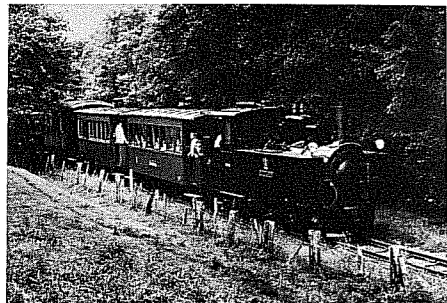


Foto: B. Beckmann



Foto: J. F. Preston

### Leighton Buzzard Narrow Gauge Railway

Dieses einzigartige rollende Feldbahnmuseum wurde 1968 auf einer Schmalspurbahn nördlich von London eingerichtet, die ein halbes Jahrhundert zum Abtransport von Leighton Buzzard Sand zur nächsten Staatsbahnstrecke diente und 1969 wegen des Verkehrsrückganges und der Schließung des Anschlußgleises der Britischen Eisenbahnen stillgelegt wurde. Der Eisenbahnverein weckte neues Leben auf dieser reizenden Feldbahn. Fünf Dampflokomotiven, darunter ein Emigrant aus Deutschland, und mehrere Verbrennungstriebfahrzeuge sind vorhanden. Interessantestes Exemplar ist „Chaloner“, eine zweiachsige Dampflok mit vertikalem Kessel, wie sie von de Winton im letzten Jahrhundert für walisische Schieferbrüche gebaut wurde.

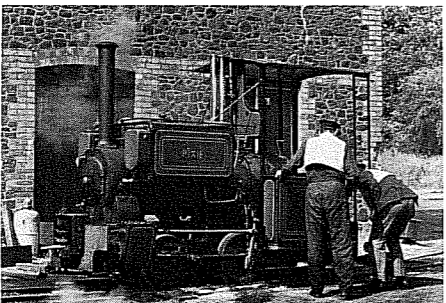


Foto: R. R. Kent

### Post Office Railway

Hierbei handelt es sich um eine vollautomatische, unterirdische und elektrische Schmalspurbahn, die seit 1926 sieben Postämter der Londoner Innenstadt miteinander verbindet und zwischen ihnen den Transport der Post versieht. „Hauptbahnhof“ mit Zugleitstelle und AW ist das Postamt Mount Pleasant. Hier kann die Bahn besichtigt werden.

### Sittingbourne & Kemsley Light Railway

Diese Schmalspurbahn war ursprünglich Bestandteil des ausgedehnten Netzes der Werksbahn der Papierfabrik Bowater in Sittingbourne und Kemsley in Kent. Um den Betrieb der Papierfabriken zu rationalisieren, wurde der Firma der Verzicht auf die Schmalspurbahn empfohlen. Die Bahn war dort aber so beliebt, daß man sich um die Erhaltung eines Teils als Museumsbahn bemühte. 1969 übernahm der

Locomotive Club of Great Britain leihweise die Linie zwischen Kemsley und Sittingbourne. Seit 1970 verkehren wieder Züge auf ihr. Bisher waren vier Dampfloks in Betrieb. Weiter sind zwei Dieselloks, eine feuerlose Dampflok, zwei andere Schmalspurdampfloks und eine Normalspurlok vorhanden. Bis auf letztere stammen alle von der Werksbahn.

### Romney, Hythe & Dymchurch Light Railway

Diese Eisenbahn ist ein bemerkenswertes Beispiel dafür, daß auf einer Miniaturbahn ein regelrechter „Hauptbahnbetrieb“ durchgeführt werden kann, und zwar ohne Verlust der Attraktionen einer dampfbetriebenen Eisenbahn. Die RHDR wurde 1927 in einer Spurweite von 381 mm parallel zur Kanalküste erbaut und verbindet die Ortschaften Hythe, Dymchurch, New Romney und Dungeness. Mit einer Länge von 22,5 km ist sie die längste Eisenbahn ihrer Art in der Welt. Neun Schnellzuglokomotiven, in den Jahren 1925 bis 1931 erbaut, versehen den täglichen Dienst. Die Züge haben eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und fahren damit schneller als manche normalspurige Museumseisenbahn.

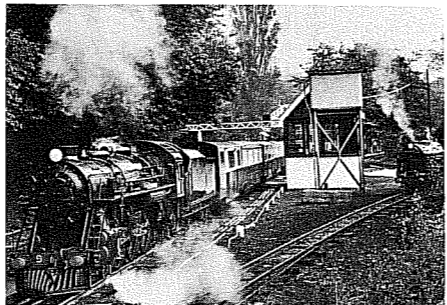


Foto: M. Pope

### Bluebell Railway

Dieses ehemalige Teilstück der Eisenbahn von Lewes nach East Grinstead der früheren London, Brighton & South Coast Railway nordöstlich von Brighton ist die älteste Normalspurmuseumsbahn Englands. Landschaftlich bietet sie wenig. Dafür besitzt sie aber eine Kollektion von etwa 15, größtenteils auch betriebsfähigen und gut gepflegten Dampflokomotiven, meist Tendermaschinen, die bis auf wenige Ausnahmen die Farbgebung und Beschriftung ihrer Herkunftsbahnen tragen.

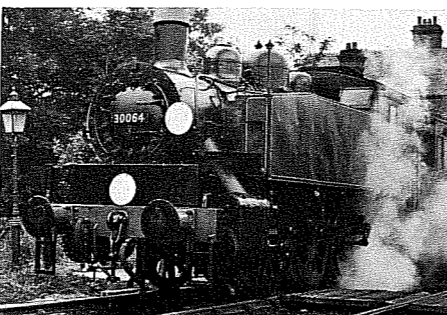


Foto: B. Beckmann

### Dart Valley und Torbay Steam Railway

Nicht von Eisenbahnfreunden, sondern von Geschäftsleuten wurden beide Linien übernommen und als dampfbetriebene Eisenbahnen weiterbetrieben. Mit der Dart Valley Railway, die als erste von beiden in Privatbesitz überging, gelang gleichzeitig der Beweis, daß dampfbetriebene Eisenbahnen in touristisch günstig gelegenen Gebieten auf kommerzieller Basis verlustfrei arbeiten können. Der Erfolg der Dart Valley Railway veranlaßte die Gesellschaft im vergangenen Jahr, die Strecke von Paignton nach Kingswear nach ihrer Stilllegung durch die Britischen Eisenbahnen zu erwerben und als Dampfseisenbahn mit täglichem Verkehr wiederzueröffnen. Inter-

essant an beiden Bahnen ist der Fahrzeugpark. Er stammt von nur einer englischen Gesellschaft, und zwar der Great Western Railway, und ist in den Originalfarben zu sehen.

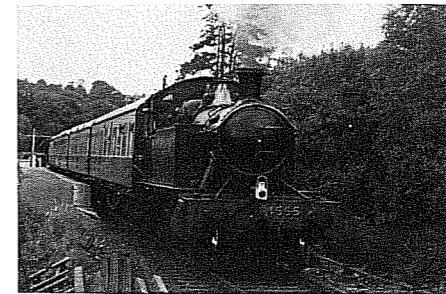


Foto: R. E. Toop

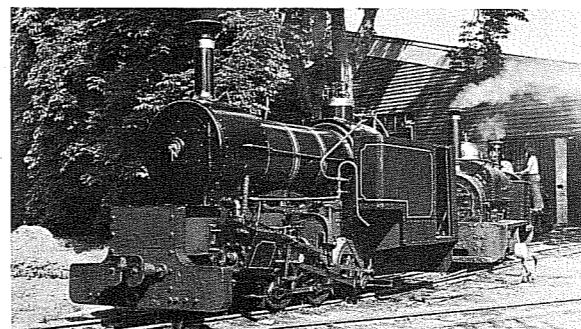
### Volk's Electric Railway

Dies war die erste elektrische Eisenbahn in Großbritannien. Sie wurde 1883 eröffnet und verläuft längs des Strandes des Seebades Brighton. Sie wird noch heute mit den Originalfahrzeugen und später nachgebauten Triebwagen befahren.

#### Bemerkungen:

Die Vorsaison beginnt Anfang Juni und endet Mitte Juli. Die Hauptsaison dauert von Mitte Juli bis Anfang September. Die Angaben über die Verkehrshäufigkeit wurden aus den Fahrplänen des Jahres 1973 ermittelt. Geringfügige Änderungen können daher eintreten.

- reger Verkehr
- mittwochs im Juli und werktags im August 4 Zugpaare
- Fahrplan nicht bekannt
- werktags nur an bestimmten Tagen im Jahr (5 Zugpaare)
- sonntags 10–16 Zugpaare, am ersten Samstag jedes Monats 2 Zugpaare
- nur Postbeförderung, Besichtigungen werktags im Postamt Mount Pleasant möglich
- an bestimmten Werktagen im August 3 Zugpaare



BRESSINGHAM

Foto: A. Bloom

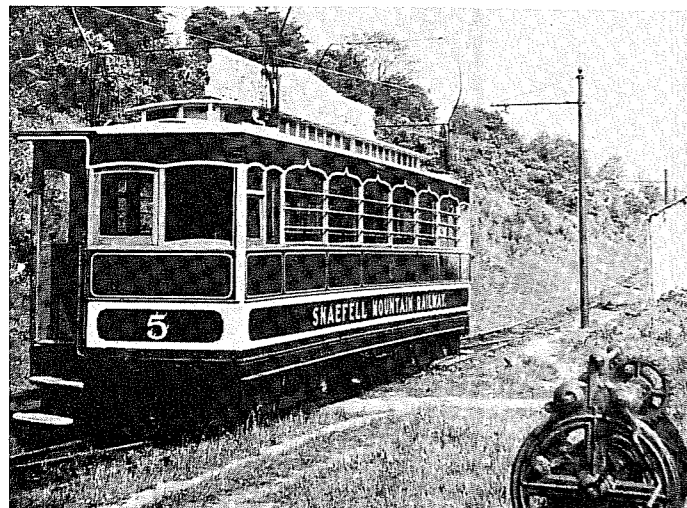
#### Nr. Name/Ort

- Steamtown Locomotive Depot and Works, Carnforth
- York Railway Museum, York
- Crich Tramway Museum, Crich bei Matlock
- Penrhyn Castle Industrial Railway Museum, Penrhyn Castle, Bangor
- Narrow Gauge Railway Museum, Towyn
- Standard Gauge Steam Trust, Tyseley, Birmingham
- Bressingham Life Steam Museum, Diss
- Didcot
- Brockham Museum, Brockham bei Dorking

#### Bemerkungen

- Umfangreiche Sammlung britischer, ausländischer und Industriebahnlokomotiven. Im Sommer täglich geöffnet.
- Museum der Britischen Eisenbahnen. Wird nach der Schließung des Londoner Verkehrsmuseums ausgebaut. Werktags geöffnet.
- Von den einst zahlreichen britischen Straßenbahnen existiert nur noch eine in Blackpool. Die Sammlung des Museums stellt einen repräsentativen Querschnitt britischer Straßenbahnfahrzeuge dar. Doppeldecker fehlen genauso wenig wie ein Pferdebahnwagen und eine Trambahndampflok. Auf einer Rundstrecke können die Fahrzeuge im Betrieb bewundert werden. An Wochenenden geöffnet.
- Fahrzeuge und Requisiten britischer Industrie- und Nicht-Industriebahnen. Täglich geöffnet.
- Fahrzeuge und Requisiten britischer und irischer Schmalspurbahnen. Täglich geöffnet.
- Normalspurige Dampflokensammlung, teilweise betriebsfähig. An Tagen der offenen Tür unter Dampf.
- Das Museum ist auf dem Gelände eines Gutes mit einer Baumschule untergebracht. Es beherbergt alles, was mit Dampf zu tun hat: 13 Lokomobile und Dampfwalzen, Dampfmaschinen und Dampfkarussells, 25 Dampflokomotiven mit 4 Rund- und Vorführstrecken in Normal- und Schmalspurbahn 241, 381 und 600 mm Spurweite), auf denen nicht nur Besucher spazierengefahren werden, sondern die auch sonst für die Arbeit auf dem Gut in der Baumschule nützlich sind. Sonntags und an bestimmten anderen Tagen geöffnet.
- Fahrzeugsammlung der Great Western Society. Sonntags geöffnet.
- Feldbahnmuseum und Kleinbahnmuseum mit Vorführstrecke. Jeden Monat am 3. Sonntag geöffnet.

Nr.	Name/Strecke	Länge km	Spur mm	Trakt.	tägliche Zahl der Zugpaare			
					Vorsaison		Hauptsaison	
					mo-fr	sa-so	mo-fr	sa-so
1	Isle of Man Railway Douglas - Port Erin	24,9	914	D	4	-	4	-
2	Manx Electric Railway Douglas - Laxey - Ramsey	28,8	914	E	a)	a)	a)	a)
	Laxey - Snaefell Summit	7,6	914	E	a)	a)	a)	a)
3	Douglas Horse Tramway Douglas, Isle of Man	2,6	914	P	a)	a)	a)	a)
4	Ravenglass & Eskdale Railway Ravenglass - Dalegarth	11,1	381	D, V	5-9	5-9	5-9	5-9
5	Lakeside & Haverthwaite Railway Lakeside - Haverthwaite	5,6	1435	D	6-9	6-9	6-9	6-9
6	Keighley & Worth Valley Light Railway Keighley - Oxenhope	7,6	1435	D, V	-	7-13	b)	7-13
7	Great Orme Railway Llandudno	1,6	1067	K	a)	a)	a)	a)
8	Snowdon Mountain Railway Llanberis - Snowdon Summit	7,3	800	D	a)	a)	a)	a)
9	Llanberis Lake Railway Gilfach Ddu - Penllyn	3,2	600	D	13	5-10	19	6-11
10	Festiniog Railway Portmadog - Ddualt	15,0	600	D, V	6-13	5-8	11-13	8
11	Bala Lake Railway Llanuwchllyn - Llanygair	2,8	600	V	c)	c)	c)	c)
12	Fairbourne Railway Fairbourne - Penrhyn Point	3,2	381	D, V	7	6	16	6
13	Talylyn Railway Towyn Wharf - Abergynolwyn	10,8	686	D	3-7	1-3	12-13	7
14	Vale of Rheldol Railway Aberystwyth - Devil's Bridge	18,8	600	D	2-3	2-3	4-5	3
15	Welshpool & Llanfair Light Railway Llanfair Caereinion - Sylfaen	8,8	762	D	-	2	2-3	3
16	Severn Valley Railway Bridgnorth - Hampton Loade	7,2	1435	D, V	-	5-7	d)	5-7
17	Leighton Buzzard Narrow Gauge Railway Page's Park - Munday's Hill	5,2	610	D, V	-	-	e)	-
18	Post Office Railway Paddington - Eastern District Office, London	10,4	610	E	f)	f)	f)	f)
19	Sittingbourne & Kemsley Light Railway Sittingbourne - Kemsley	3,2	762	D	-	4-7	g)	4-7
20	Romney, Hythe & Dymchurch Light Railway Hythe - New Romney - Dungeness	22,5	381	D	8-9	8-9	14-16	14-16
21	Bluebell Railway Sheffield Park - Horsted Keynes	8,0	1435	D	3-6	7-12	3-6	7-12
22	Volk's Electric Railway Brighton	1,9	825	E	a)	a)	a)	a)
23	Dart Valley Railway Buckfastleigh - Totnes	10,8	1435	D	4-6	4-6	4-6	4-6
24	Torbay Steam Railway Paignton - Kingswear		1435	D	9	7	11	9



## Rudi Carrell fuhr mit der Museums-Eisenbahn zum Standesamt

Foto: Kurbjuweit

Es klingt unwahrscheinlich, aber es ist wahr: am Freitag, dem 1. Februar, fuhr der erste (Sonder-) Zug in diesem Jahr von Heiligenberg nach Bruchhausen-Vilsen und zurück. Da Rudi Carrell am Tag seiner Hochzeit mit der Museums-Eisenbahn zum Standesamt nach Bruchhausen-Vilsen fahren wollte, machten Karl Hunold und seine Helfer das Unmögliche möglich. Als die „HOYA“ zerlegt in der Fahrzeughalle stand und die „SPREEWALD“ nicht betriebsbereit war, da der Regler ausgebaut war, erhielt Rudi Carrell die Zusage, daß für ihn ein Zug bereitstehen werde. Eine Woche hektischer Arbeit setzte ein. Noch am Abend des 31. Januar streikte der neue Regler der „SPREEWALD“, den Karl Hunold hatte anfertigen lassen müssen und den er dem DEV schenkte. Dafür sei ihm an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön gesagt. Schließlich war auch dieses Problem gelöst, und am 1. Februar lief alles wie am Schnürchen. Neben Rudi Carrell und seiner frischgebackenen Ehefrau stand unser Zug im Mittelpunkt des Geschehens. Eine Menge von Presse-, Film- und Fernsehreportern konnte wieder einmal unsere Bahn in Aktion sehen.

Nun sieht es ganz so aus, als könne in dieser Saison endlich auch die „SPREEWALD“ häufiger eingesetzt werden, was wegen des Reglers in der Vergangenheit nicht möglich war. Peter Weinandt



## Manche sagen hierzu : WINTERPAUSE

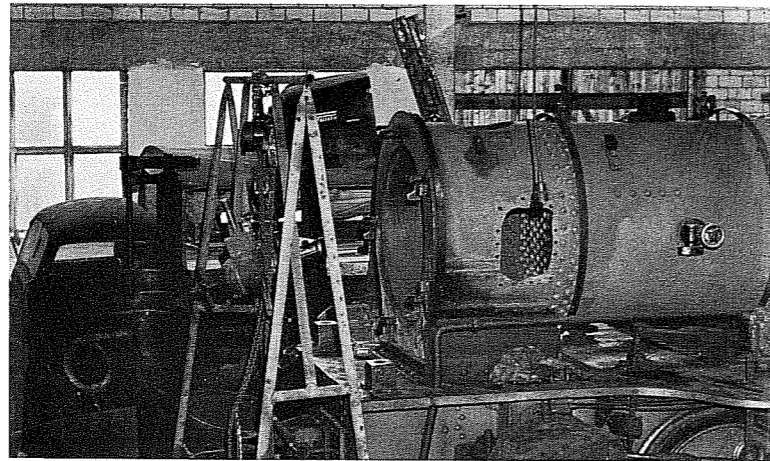


# HAUPTUNTERSUCHUNG DER LOKOMOTIVE

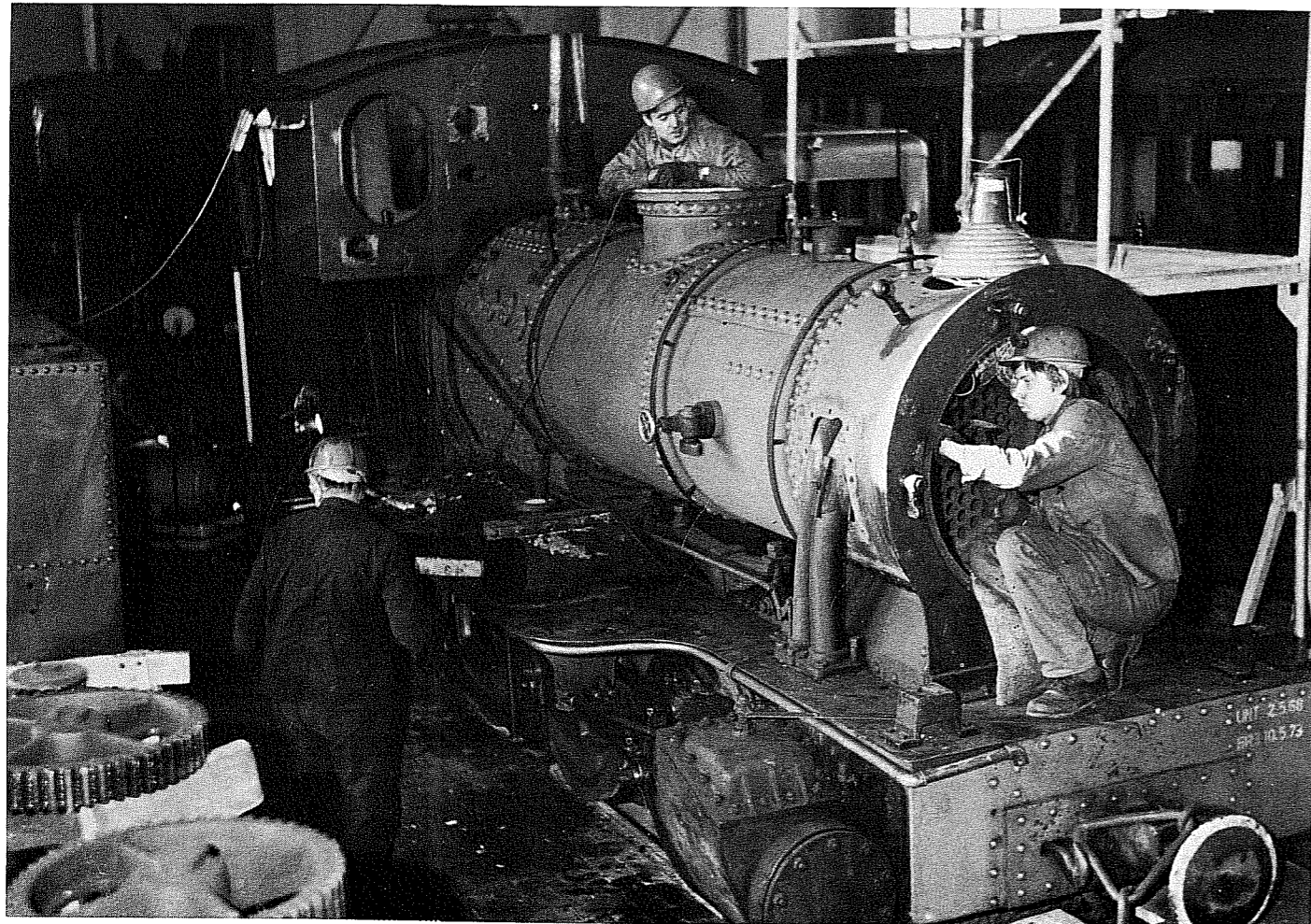
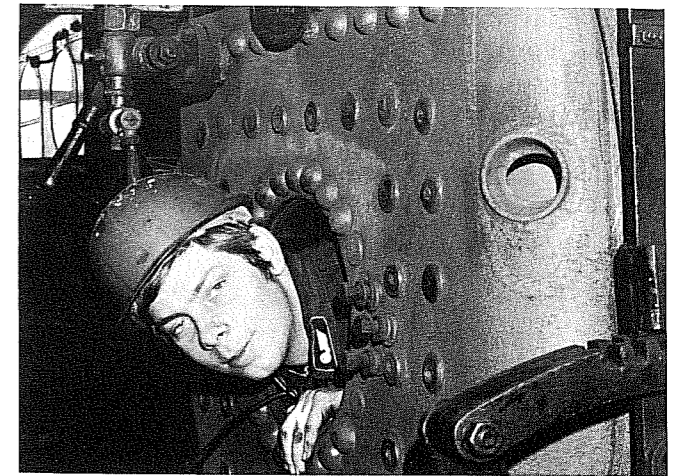
## „HOYA“

IN DER WERKSTATT  
BRUCHHAUSEN-VILSEN

FOTOGRAFIERT VON H. KINDERMANN



# HAUPT UNTERSUCHUNGS UNTERSUCHER HAUPT



## EIN AMTLICHER BLICK



### Ein Streitfall? — Nein!

Seit letzter Zeit mehren sich die Stimmen, daß unser dev-kurier aufgrund der hohen Kosten (eine Ursache: allgemeine Wirtschaftslage) eine Kostenposition in unserem Verein einnimmt, die nicht mehr tragbar wäre. Der Unterzeichnete hat sich die Arbeit gemacht und die Einnahmen und Ausgaben unseres dev-kuriers überprüft (so weit möglich), wobei festzustellen ist, daß die jetzt folgenden Zahlen Differenzen in kleinem Umfang, d. h. von 8 bis 10 %, aufweisen können.

Im Jahr 1973 wurden ausgegeben für viermal 2000 dev-kuriere, wobei gesagt werden muß, daß die reale Auflagenhöhe mehr als 2000 Exemplare betrug:

Druckkosten	16 750 DM
Gestaltung, Montage, Bilder, Verpackung, Porto, Sonstiges	3 950 DM
insgesamt	20 700 DM

bei einer Gesamtauflage von gut 8 000 Heften.

Diesen Ausgaben stehen folgende Einnahmen gegenüber:

Kiosk	1 600 DM
Mitgliederexemplare (800 x 4 Hefte, bei Zugrundelegung des Verkaufspreises)	9 600 DM
Werbeexemplare (120 Stück)	360 DM

Belegexemplare (100 Stück)	300 DM
Anzeigen	3 110 DM
insgesamt	18 410 DM

Bei normaler Überprüfung dieser Zahlen fällt auf, daß von 8000 Heften

3 200 Mitgliederexemplare	
120 Werbeexemplare	
100 Belegexemplare	
2 000 Versandexemplare	
500 Kioskhefte	
5 920 Hefte insgesamt	verteilt worden sind.

Es existiert also ein Lagerbestand von ca. 2 000 Heften. Erfahrungsgemäß werden hiervon noch ca. 1 000 Stück in absehbarer Zeit verkauft. Zu den oben genannten Einnahmen von 18 410 DM kommen also noch die ca. 1 000 später verkauften Exemplare im Wert von 3 000 DM hinzu. Somit stehen den Ausgaben in Höhe von 20 700 DM Einnahmen in Höhe von 21 410 DM gegenüber, so daß sich bei dieser Aufstellung ein Gewinn von 710 DM ergibt.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, daß jetzt noch ein Bestand von ca. 1 000 Heften der Jahresausgabe 1973 übrig sein muß. Bei einigermaßen gutem Willen und der gemachten Verkaufserfahrung lassen sich diese auch verkaufen. Somit ergibt sich bei einem Verkauf aller Exemplare ein Erlös von 3 710 DM.

Bei dieser Überlegung muß man feststellen, daß bei der obigen Aufstellung die Mitgliederexemplare mit dem Verkaufspreis von 3,— DM berechnet wurden. In Wirklichkeit liegt der Kurierpreis für jedes Mitglied demnach bei 1,80 bis 1,90 DM. Wenn man jetzt die letzte Beitragserhöhung von 36,— DM pro Jahr ansieht und dann feststellt, daß die Kosten des dev-kuriers für jedes Mitglied im Jahr weniger als 8,— DM betragen, kann man über die Äußerungen, die Belastung wäre für den Verein zu hoch, nur den Kopf schütteln.

Die hier vorliegende Aufstellung bezieht sich im Durchschnitt auch auf die vorhergehenden und kommenden Jahre. Bei den gesamten Feststellungen, die hier getroffen worden sind, läßt sich nicht ausschließen, daß im Laufe der kommenden Zeit eine Preiskorrektur erfolgen muß. Ich bin davon

überzeugt, daß die Unkosten für den dev-kurier steigen. Deshalb sind rechtzeitige Überlegungen des dev-kurier-teams in Verbindung mit dem Vorstand erforderlich.

Interessant ist noch, daß bei einer Meinungsumfrage innerhalb eines kleinen Teils der Mitglieder, ob der dev-kurier eingestellt werden soll oder nicht, alle gefragten Personen sich ausnahmslos für die Beibehaltung des dev-kuriers und Weiterführung im bisherigen Stil ausgesprochen haben. Der dev-kurier muß bleiben. Über Text und Bild kann man sich eventuell streiten. Frage von mir: Wer kann es besser und billiger?

An dieser Stelle möchte ich den alten und neuen Redakteuren, Gestaltern und sonstigen Mitarbeitern, die in mühevoller Kleinarbeit und einem unwahrscheinlichen Zeitaufwand diese Zeitschrift hergestellt haben, meinen herzlichen Dank aussprechen. Ihnen ist es zu verdanken, daß die Verbindung und die Kameradschaft im Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. nicht abreißen.

Viele Leute reden, am dev-kurier wurde bis heute gearbeitet, und ich bin davon überzeugt, daß die Weiterarbeit in den kommenden Jahren vielleicht sogar unter günstigeren finanziellen Voraussetzungen geleistet wird, und ein eventuell höherer Überschuß an unseren Schatzmeister abgeführt werden kann.

dev-kurier, ein Streitfall?  
Ja oder nein?

Hans-Joachim Block

### Unser Büfettwagen

Wie bereits im letzten Jahr zu Protokoll gegeben, habe ich die Leitung des Büfettwagens aus gesundheitlichen Gründen und Arbeitsüberlastung abgegeben. Allen Mitarbeitern — sie haben alle ausgezeichnet mitgearbeitet und geholfen — spreche ich für die Treue, die sie mir in den letzten Jahren gezeigt haben, meinen allerherzlichsten Dank aus. Ich stelle fest, sie haben für den DEV gearbeitet. Dem neuen bzw. alten Arbeitsteam des Büfettwagens wünsche ich viel Glück und spreche die Hoffnung

aus, daß sie in den nächsten Jahren genauso viel Erfolg haben und vielleicht sogar noch höhere Beiträge an den Schatzmeister abführen können. Auch meinen Gegnern besonders herzlichen Dank, denn ihre „Gegenargumente“ haben uns zu dem werden lassen, was wir wollten: eine gute Einnahmequelle für den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V.

Herzlichst  
Ihr  
Hans-Joachim Block

### Was macht der VT 137 532?

Durch die Spendenbeträge für den VT 137 532 ermutigt, die nach den Spendenaufrufen im dev-kurier und eisenbahn magazin auf das Sonderkonto Triebwagen eingezahlt worden sind, wurden Ende Januar die Kaufverträge in Berlin unterzeichnet. Hierin wurde vereinbart, daß bis zum 1. Juni 1974 der Kaufpreis in voller Höhe auf das entsprechende Konto überwiesen wird. Nach Eingang der Überweisung erfolgt der Transport des Triebwagens über Herrnburg nach Bruchhausen-Vilsen. Eine Verlängerung der Zahlungsfrist über den oben genannten Termin ist vom Verkäufer ausgeschlossen worden. Daraus ist zu entnehmen, daß weitere Interessenten bei der Handelsgesellschaft vorgesprochen haben. Deshalb werden alle Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. gebeten, an der Rettungsaktion mitzuwirken, indem sie durch die Verteilung von Spendenaufrufen versuchen, weitere Spender zu finden. Spendenaufrufe sind über Ulf-Dietrich Otto, 1 Berlin 20, Jaczstraße 69, Tel. 030-368 19 32 zu erhalten. Der augenblickliche Stand der Spenden beträgt 6500,- DM. Alle Spender erhalten bei Einzahlung von mindestens 20,- DM wahlweise ein Großfoto des VT 137 532 bei einem Halt in Altenpleen oder eine Serie von drei Fotos im Postkartenformat von Bahnhöfen der Mecklenburg-Schweriner Eisenbahn vor 1900. Spenden erbitten wir auf das Sonderkonto Triebwagen, Konto-Nr. 106 817 bei der Kreissparkasse Vilsen in 3094 Bruchhausen-Vilsen.

Ulf-Dietrich Otto

### Fahrgastwerbung

Die in den vergangenen zwei Jahren vernachlässigte Fahrgastwerbung ist wieder angekurbelt worden. Es steht inzwischen ein neuer Faltprospekt für Fahrwerbung zur Verfügung, der zusammen mit dem Fahrplan dieser Saison weit verbreitet werden sollte, so z. B. in Modellbahngeschäften, Reisebüros, Bahnhöfen etc. Für diesen Zweck liegen Prospekte und Fahrpläne ab sofort in Bruchhausen-Vilsen bereit. Wer uns bei der Werbung unterstützen möchte, einen Bedarf aber nicht selbst bei einem Besuch der Museums-Eisenbahn decken kann, der schreibe bitte an den Deutschen Eisenbahn-Verein e.V., 3094 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66. Er erhält seinen Bedarf dann per Post. Be

### Berlin

Am 19. Januar trafen sich Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. und befreundeter Eisenbahnvereine zu einem Wintervergnügen in Berlin. Zu diesem Zweck war von der Geschäftsstelle Berlin ein Restaurant gemietet worden. Die Räumlichkeiten waren entsprechend der närrischen Zeit geschmückt. Ein kaltes Büfett gab den Feiern die nötige Stärkung. Um Mitternacht waren besonders die Bratheringe und Rollmöpse gefragt. Genügend gestärkt strömte man dann auf die Tanzfläche. In den Tanzpausen wurden Eisenbahnrequisiten zugunsten der Vereinskasse versteigert. Der Erlös betrug an diesem Abend 540,- DM. Allen Sachspendern sei an dieser Stelle recht herzlich gedankt. Mit heiterer Gelassenheit erinnerte man sich an die bewältigten Schwierigkeiten der vergangenen Jahre, die in einem von Mitgliedern gestalteten Spielfilm so treffend dargestellt wurden. Als dann weit nach Mitternacht das Signal zum Aufbruch gegeben wurde, waren sich alle einig, sich im nächsten Jahr wieder auf einem Wintervergnügen zu treffen.

Ulf-Dietrich Otto

### Geschäftsstelle Einbeck

In der vorigen Saison wurde von den Mitgliedern aus Einbeck der G-Wagen 49, jetzt 39, äußerlich aufgearbeitet. Die Initiative hatte unser Mitglied Dirk Kupfer aus Gersweiler. Hans-Jürgen Wietig, Dieter und Jürgen Draheim und Gerhard Pastowski schlossen sich an.

Nach kurzer Arbeitsverteilung wurde der alte graue Außenanstrich mit Brenner und Spachtel entfernt. Hiernach wurde das Ganze übergeschliffen. Nach zweimaligem Grundieren wurde der Wagenkasten mit brauner Lackfarbe gestrichen (Farbe wie bei G-Wagen 38). Nebenbei bekam der Wagen noch eine neue Dachhaut. Die größte Sorge bereitet der Rahmen und die Achslagerblenden, die dann mit Bitumen eingepinselt wurden. Von den Seitenfenstern entfernten wir die Bleche. Das Stirnfenster bekam einen neuen Außenrahmen.

Das „Hotel 49“ ist nun ein ansehnliches Fahrzeug, in Heiligenberg geworden.

Gerhard Pastowski

### Geschäftsstelle Mittelweser

Mit den Filmveranstaltungen am 13. Dezember, die vorher durch Zeitungsbericht und Plakataushängen angekündigt wurden, trat der DEV in Nienburg nach längerer Pause wieder an die Öffentlichkeit. Es konnten in den beiden Veranstaltungen zusammen ca. 50 Zuschauer begrüßt werden. Erstaunlich war der hohe Anteil von wirklich interessierten Besuchern. Gezeigt wurden ein DB-Dampflokmovie, ein Bericht über den Erztransport und ein DB-Filmspiegel, dazwischen ein Diavortrag mit Informationen über die Museumsbahn und den Verein. Eine Fragebogenaktion, die mit der Verlosung eines Dampflokmovie verbunden war, in den Filmpausen gab uns einen Überblick über die Schwerpunkte der Interessen unseres Publikums. An einem kleinen Stand verkauften die Mitglieder DEV-Drucksachen und gaben weitere Auskünfte. Mit relativ wenig Arbeit haben wir an diesem Tag einen größeren Kreis von Interessierten angesprochen und teilweise auch als Freunde bzw. Mitglieder des DEV gewonnen.

HS

### Aprilscherz oder Realität?

Schön wär's, hätte der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen ein solches nettes Empfangsgebäude. Dieses hier stand aber tatsächlich dort, und zwar eine Woche lang. Unser Redaktionsmitglied Eberhard Kunst schoß diese Aufnahmen während der Dreharbeiten zu einem Werbefilm im letzten Oktober.

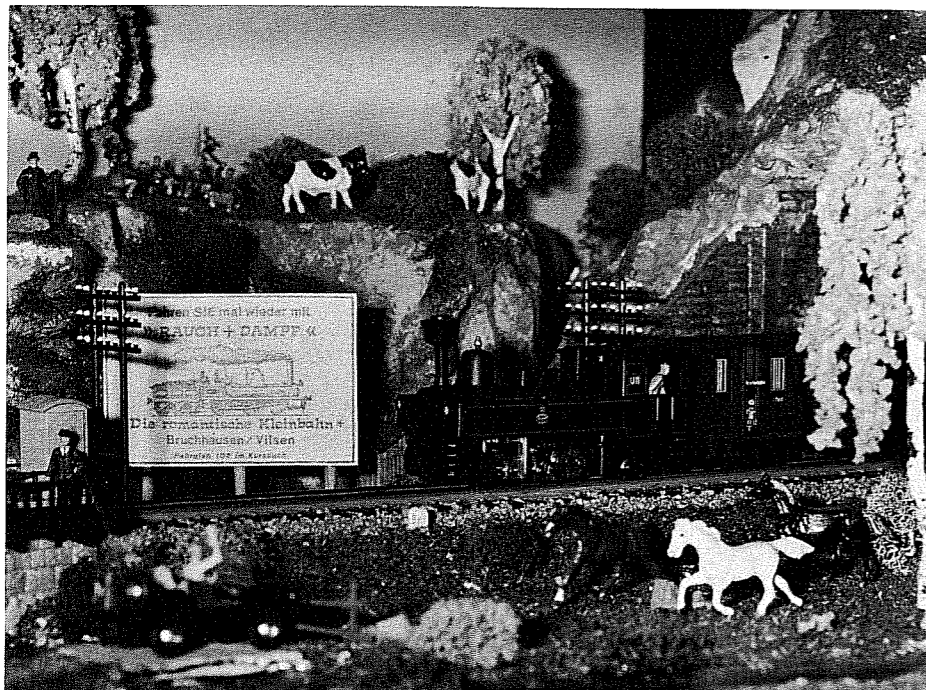


## Referat für Presse und Information

Bis jetzt haben ca. 65 Freunde der Museums-Eisenbahn einen Spendenbeitrag für unseren neuen Triebwagen VT 137 532 von der ehemaligen Franzburger Kreisbahn/DDR eingezahlt. Diesen Spendern sei hiermit sehr herzlich gedankt. Das Presse- und Informationsreferat hat in Zusammenarbeit mit der Redaktion „Auf schmaler Spur“ ca. 200 Vergrößerungen 18x24 von obigem Triebwagen angefertigt und sie den Spendern zugeschickt. Noch sind mehrere Fotos vorhanden, es können also noch weitere großzügige Menschen ihren Obulus für den Triebwagen einzahlen (ab 20,- DM eine Vergrößerung), damit er im Sommer endlich den Fahrzeugpark der Museums-Eisenbahn erweitern kann.

Desweiteren sind bei der Presse + Information noch zweiseitige Jahreskalender vorrätig. Sie zeigen Ihnen eine Vorausschau auf das Urlaubswetter 1974 und für das Hobby 12 Abbildungen von Dampflokomotiven der BR 01 bis zur BR 98. Bei Bestellung überweisen Sie bitte den Betrag von 1,20 DM auf das Postschecksonderkonto Eberhard Kunst in Frankfurt/Main: 89561-607.

HR-FS-Sendung „Strukturen“. Ein HOe-Zug von Liliput. An der Strecke ein Werbeplakat für die Museums-Eisenbahn. Foto: Eberhard Kunst



Der hessische Rundfunk wird am 16. 5. 1974 um 15 Uhr und am 30. 5. 1974 um 9 Uhr eine Geschichtssendung für die Schulen in Hessen senden. Das Thema „Rauch und Dampf – Von James Watt zur Museumseisenbahn“ wird sicherlich alle Eisenbahnfreunde interessieren, da in dieser Rundfunksendung im 1. Hörfunkprogramm des HR die Museums-Eisenbahn des DEV behandelt wird. – Die Schüler werden sich über das Thema „Dampflokomotive“ bestimmt freuen, denn in den seltensten Fällen ist heute noch eine Dampflok auf DB-Gleisen zu sehen. – Zu dieser Hörfunksendung hat der Hessische Rundfunk ein Geschichtsheft als Lehrerbegleitmaterial herausgegeben. –

Auch das Fernsehen des HR demonstrierte in seiner Sendung „Strukturen“ von Dr. Bublath im Zusammenhang mit Solarzellen die Eisenbahnausstellungsanlage des DEV-Referats Presse + Information. Die Solarzellen erzeugten immerhin soviel Strom, daß damit ein kompletter Liliputzug (HOe) fahren konnte. eberhard kunst

## Dampf-Sonderzüge auf der Bregenzerwaldbahn

In Zusammenarbeit mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), Eurovapor (europäische Vereinigung zur Erhaltung von Dampflokomotiven) mit Sitz in Zürich, dem Verkehrsverband Bregenzerwald und dem Verkehrsverein Bregenz werden vom 3. Juli bis 5. September 1974 Dampf-Sonderzüge zwischen Bregenz und Bezaug geführt. In dieser Zeit verkehren jeden Mittwoch, Donnerstag und Sonntag planmäßige Züge, die mit einer Schlepptenderlok, Baujahr 1939, bespannt sind. Zweiachsige Personenwagen und ein „ländlich“ eingerichteter Barwagen der Egger Brauerei bieten ein Platzangebot von 126 Sitzplätzen. –

Die Benützung ist mit Fahrausweisen zum gewöhnlichen Fahrpreis mit ermäßigten Rückfahrkarten und mit internationalen Fahrausweisen gegen Lösung eines „Dampfzuschlages“ zulässig.

Außerplanmäßige Dampf-Sonderzüge, z. B. für Betriebs- und Vereinsfahrten etc., können beim Verkehrsverein Bregenz bestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Verkehrsverein Bregenz

Nachschubzügen und Kriegslokomotiven gezeigt. Eisenbahngeschütze, Panzerzüge, Spezialgeräte und -anlagen der Wehrmacht fehlen ebenfalls nicht. Die Fotos sind dokumentarisch wertvoll, doch manchmal läßt die Bildqualität zu wünschen übrig. Das Buch gibt Eisenbahnfreunden und Militärgeschichtlern ein bleibendes Zeugnis von der Rolle des Schienenverkehrs im Krieg. RS

Alfred B. Gottwaldt: **Deutsche Kriegslokomotiven 1939–1945**. Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg 2. 160 Seiten mit 75 Zeichnungen und 98 Fotos auf 32 Kunstdrucktafeln. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1973. DM 29.50.

In der großen Reihe der Eisenbahnbücher, die dem Leser in ihrem Themenkreis schon geschlossen erscheint, entdecken Autoren doch immer wieder Lücken. So liegt uns jetzt von Alfred B. Gottwaldt ein Buch vor, das die Epoche der Kriegslokomotiven aus den Jahren 1939–1945 zum Inhalt hat. In anderen Büchern sind diese Loks zwar erwähnt, aber noch niemals lag ein Werk auf unserem Rezensionstisch, das dieses Thema in einem solchen Umfang und mit solcher Gründlichkeit behandelt.

Alfred B. Gottwaldt führt uns die kurze, aber um so bewegtere Epoche dieser Kriegslokomotiven vor Augen – von der Problematik ihrer Planung, ihrem Einsatz bis zur Ausmusterung im Inland und dem Verbleib in den Nachbarländern nach dem Kriege. Der Autor hat sich die Behandlung seines Themas nicht leicht gemacht, das beweist schon das umfangreiche Quellenmaterial. Damit gibt dieses Buch aber auch auf abseits liegende Fragen Antworten, die in solcher Geschlossenheit anderswo nicht zu finden sind.

Ein besonders interessantes Kapitel sind die Entwürfe aus den Schubladen der Konstruktionsbüros von neun Lokomotivfabriken für eine besonders leistungsfähige dritte Kriegslok aus dem Jahre 1943. Da begegnen wir vielversprechenden Entwürfen von der achtachsigen Mallet-Lok bis zu geschlossenen Siebenkupplern. Anhand der Werkzeichnungen sieht der Leser diese mächtigen Loks in seiner Phantasie auf den Schienen, denn keiner dieser Entwürfe ist durch die Kriegseinwirkungen jemals Wirklichkeit geworden.

Das Buch schließt mit einem Kapitel über den Einsatz der Eisenbahn als Waffenträger. Wenn diese Abhandlungen die Kriegslokomotive auch nur mittelbar berührt, so steht sie doch beim Transport dieser Riesengeschütze stets mit im Blickfeld.

Klare Gliederung, viel eigene Betrachtungen und ein brillanter Stil zeichnen dieses Buch weiterhin aus. Ri

Hansjürgen Wenzel: **Die Baureihe 94**. 248 Seiten mit 220 Abb., Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier, Solingen 1973, DM 19,-

Der Band über die BR 94 ist nun bereits der fünfte in der Reihe „Deutsche Dampflokomotiven“. Der Leser erhält in der bereits gewohnten Weise einen Überblick über die Entstehung und den Einsatz der pr T 16 und schwereren T 16.1. Mit der 94er, deren Haupteinsatzgebiet der

## 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, 1845–1971 (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

schwere Rangierdienst war, wird nun eine Baureihe beschrieben, die etwas im Schatten der großen Loks über Jahrzehnte hindurch ihren Dienst bis in die heutige Zeit versah. Ihrem Einsatz auf Steilstrecken, wo erst sie häufig den Verzicht auf den Zahnradbetrieb ermöglichte, ist ein besonderes Kapitel mit einer kurzen Beschreibung der Besonderheiten dieser Strecken gewidmet.

Auf 107 Seiten des Bildteils findet man interessantes und gutes Bildmaterial über ihre vielfältigen Einsätze. HS

Neuerscheinungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. im Herbst 1973

### Eisenbahnen und Museen, Folge 8

„Die Schnellzuglokomotive 001 008 der Deutschen Bundesbahn“ von Leopold Niederstraßer, 16 Seiten DIN A 4 hoch, 15 Abbildungen. Verkaufspreis DM 2,00. Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1973.

Mit der Abstellung der Lokomotiven der Baureihe 001 der Deutschen Bundes-

## BÜCHERWAND

Ron Ziel: **Räder müssen rollen**. Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg 1. 288 Seiten mit 539 Abbildungen. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1973. DM 34,-

Die Geschichte der Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg auf allen Kriegsschauplätzen an den Fronten, in der Heimat, in Europa, Asien, Afrika und auch Amerika wird mit den Fotos und Begleittexten dramatisch dargestellt. 539 Bilder berichten nicht nur von Schlachten, sondern auch von den Kriegsfolgen. Es werden Fotos von



bahn im Herbst 1973 geht wieder einmal eine Epoche der Zugförderung zu Ende. Von den Maschinen der ersten Bauserie wird die Lok 01 008 im Rahmen der Fahrzeugsammlung der DGEG der Nachwelt erhalten bleiben. Dipl.-Ing. L. Niedersträßer, bekannt durch zahlreiche Fachveröffentlichungen, befaßt sich in seinen Ausführungen mit den Konstruktionsgrundsätzen der Reihe 01 der Deutschen Reichsbahn, geht auf die Einzelheiten der verschiedenen Bauteile ein und gibt abschließend eine Übersicht über das Leben der Lok 01 008. Fotos und Zeichnungen ergänzen die Ausführungen des Textes. Die Schrift ist besonders denjenigen zu empfehlen, die sich näher über die technischen Details der Baureihe 001 informieren möchten.

„Die Sammlung von Schmalspurfahrzeugen“ von Dipl.-Ing. Wolfgang Distelbarth. 20 Seiten DIN A 5 quer, 11 Abbildungen. Verkaufspreis DM 2,00. Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1973.

Nach den Beschreibungen ihrer Fahrzeugsammlungen „Bohum-Dahlhausen“ und „Pfalz“ legt nun die DGEG eine Beschreibung ihrer schmalspurigen Museumsfahrzeuge vor. Mit Stand vom 15. 9. 1973 werden alle Fahrzeuge erwähnt, die für diese in Deutschland einmalige Fahrzeugsammlung bereits vorhanden sind oder noch beschafft werden sollen. Zwar sind die Fahrzeuge des Grundprogramms von 1967 vollzählig vorhanden, doch dürfte z. B. eine schmalspurige Lok für gemischten Reibungs- und Zahnradbetrieb eine willkommene Ergänzung sein. Die wichtigsten Daten der einzelnen Fahrzeuge sind am Schluß des Heftes in Tabellenform angegeben. Der Erlös aus dem Verkauf der Schrift dient zur Aufarbeitung der Fahrzeuge, alle drei „Sammlungshefte“ werden zum Preis von DM 6,00 zuzüglich Porto abgegeben.

Die Fahrzeuge der IHS und ihre Ursprungsbahnen, Teil 1. Format DIN A 5, 56 Seiten. Preis: 5,- DM. Erhältlich durch Vorkasse von Preis + 0,70 DM Versandkosten auf PSchkt. ESN 2490 87-434 (IHS-Versand, H. Wall, 51 Aachen, Roermonder Straße 90).

Nach dem „Heggeströefer“ ist nun das zweite Heft der Schriftenreihe Historischer Schienenverkehr erschienen. Es stellt knapp 20 Schmalspurfahrzeuge der

IHS sowie deren Ursprungsbahnen vor. Viele, zum Teil recht ordentliche Streckenkarten, Fahrzeugskizzen (M 1:100) und Fotos, deren technische Qualität sich gegenüber Heft 1 verbessert hat, tragen zur Illustration bei. Interessant für Klein- und Museumsbahnfreunde. Be

Rolf Martens:

03 294 – Chronik einer Schnellzuglokomotive. Format DIN A 4, 11 Seiten Text, 8 Seiten Betriebsbuch-Faksimile, 2 Seiten Zeichnungen, 1 Foto. Herausgeber: Eisenbahnfreunde Bremen e.V., 2800 Bremen 1, Postfach 1376. Preis: 3,- DM.

Die Lokomotiven der Baureihe 03 gehörten mehr als dreißig Jahre zum täglichen Bild des Bahnbetriebes in Bremen. Diese Schrift widmet sich den in der Hansestadt stationierten 03ern und speziell einer davon, der 03 294. Der Leser erhält ein anschauliches Bild vom Lebenslauf einer Schnellzuglokomotive vom Tage der Indienststellung bis zur Ausmusterung, der nicht nur aus Beheimatungen, sondern auch aus vielen Aufenthalten in Ausbesserungswerken und hartem Einsatz sowohl im Frieden als auch während der Kriegsjahre bestand. Vom Betriebsbuch sind nur acht, für die meisten Eisenbahnfreunde aber die interessantesten Seiten abgebildet. Be

„Nordens Järnvägar 1973“. Herausgegeben vom Frank Stenvall Verlag, S-211 32 Malmö, Malmgatan 3.

Im Frank Stenvall Verlag Malmö erschien wieder das Jahrbuch der nordischen Eisenbahnen. Dem Autor F. Stenvall ist es gelungen, mit den von ihm ausgesuchten Fotos den eigenartigen Reiz der Bahnen in Norwegen, Schweden, Dänemark und Finnland einzufangen. Es zeigt sich immer mehr, daß der Eisenbahnfreund den Bahnen im Norden Europas bisher wenig Interesse entgegengebracht hat. – Sicherlich zu Unrecht, wie es auch dieses Buch wieder deutlich macht. Der Autor hat im Jahrbuch viele Interessengebiete der Eisenbahnfreunde berührt. So gibt es Aufnahmen von den Staats- und Privatbahnen, den Eisenbahnmuseen und von der regen Aktivität der vielen skandinavischen Museums-Eisenbahnen. – Das Eisenbahn-Jahrbuch 1972 ist zweisprachig (schwedisch und englisch) und jedem Band ist ein deutscher Text beigelegt. eberhard kunst

## Veranstaltungskalender

### Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

1. Mai  
Saisonöffnung der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.

Während der Saison verkehren die Dampfzüge und Triebwagen nach dem Kursbuch-Fahrplan 102. Am Betriebstagen besteht die Möglichkeit zur Besichtigung der Fahrzeugsammlung.

### Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

Bochum-Dahlhausen

Jeden Sonntag von 10–12 Uhr Besichtigungsmöglichkeit der historischen Fahrzeuge.

### Regelmäßige Dampfzugfahrten 1974

Achern – Ottenhöfen, Fahrplan 715  
Saisonöffnung am 19. 5. mit Besuch des historischen Rheingoldzuges in Ottenhöfen. Weitere Fahrttermine: 2. und 23. 6., 7. und 21. 7., 4. und 18. 8., 1., 15. und 29. 9. 1974.

Möckmühl – Dörzbach, Fahrplan 780

Frühlingsfahrt Dörzbach – Möckmühl am 1. 5. Planmäßige Fahrten: Möckmühl – Dörzbach und zurück am 2. und 30. 6. sowie am 11. 8. Möckmühl – Schöntal und zurück am 3. und 16. 6., 14. und 28. 7., 25. 8. und 8. 9. 1974.

Tegernsee – Schaftlach, Fahrplan 955

Fahrttermine: 2. und 23. 6., 7. und 21. 7., 4. und 18. 8., 1. und 15. 9. 1974.

ACH, BITTE,  
BESUCHEN SIE DIESES  
JAHR DIE  
MUSEUMSEISENBAHN!  
DANKE

Echte Ölgemälde von  
Eisenbahnmotiven nach Ihren  
Wünschen.  
Naturalistisch nach Ihren  
Fotos. Auch Porträts.

Erwin Kraft  
2000 Hamburg 73  
Postfach 0361  
Tel.: 040/6787293

## „Die Modellbahn-Ecke“

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

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

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



3094 Bruchhausen-Vilsen  
Bahnhofstraße 51  
Telefon 04252/611

## Dunkers Gasthaus

Inh. G. Weiß  
3094 BRUCHHAUSEN-VILSEN  
Bahnhofstr. 56 - Tel. (04252) 2288

Angenehmer Aufenthalt für Sommergäste und Ausflügler – gut bürgerliche Küche – Räume für Gesellschaftsfahrten – Fremdenzimmer mit Dusche – Sommergarten – automatische Kegelbahn.

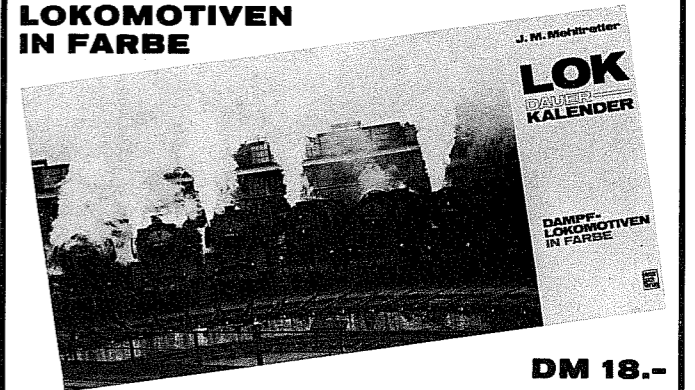
## Gästehaus Hagemann

Fernruf (04252) 436

lädt ein zu angenehmen Kur- und Erholungsaufenthalt  
Zimmer und Ausstattung in neuzeitlicher Ausrüstung  
Ruhige Lage am alt-ehrwürdigen Vilsener Kirchplatz (Ortsmitte)  
Teeküchen – Duschbad – Elektr. Heizung  
Parkplatz – Garten  
Nähe Schwimmbad, Kurpark und Kurmittelhaus.

## LOK DAUER- KALENDER

DAMPF- LOKOMOTIVEN IN FARBE

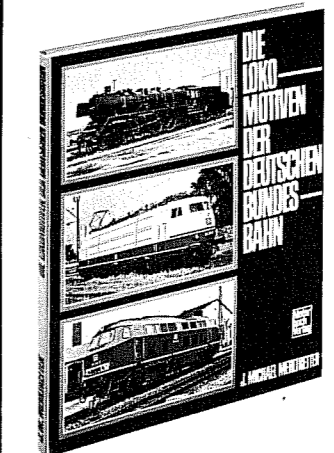


DM 18.-

Dampflok adieu! Die schwarzen Giganten der Schiene, die einst selbst den Beginn einer neuen Epoche mitbegründeten, sind nun selbst Opfer des technischen Fortschritts geworden. Die Bilder dieses zum erstenmal erscheinenden Kalenders möchten dazu beitragen, Erinnerungen an die große Epoche der Dampfloks in Deutschland zu erhalten.

Mit Hilfe aufwendiger Großbildtechnik und bestem Vierfarbdruck auf Kunstdruckpapier wird dem Eisenbahnfreund ein Kalender geboten, wie er bislang nicht zu haben war. Das Dauerkalendarium ist nicht auf ein bestimmtes Jahr ausgelegt, sondern kann unbegrenzt verwendet werden. 13 vierfarbige Kunstdruckblätter, Format 60 x 30 cm, DM 18.-

## DIE LOKOMOTIVEN DER DEUTSCHEN BUNDESBahn



DM 36.-

Ein attraktiver, umfassender Bildband aller Lokomotivarten und Baureihen der Deutschen Bundesbahn. Ein Bildband, der sich an den Eisenbahnfreund jeden Alters wendet. Eine Zusammenstellung in Fotos und technischen Daten aller Loks, die auf Deutschlands Schienen tagtäglich ihren Dienst tun. Mit einer Einführung für jede Bauart beginnend,

stellt der Band, nach Baureihen geordnet, sämtliche Typen vor. Von der schweren Dampfschnellzuglokomotive der Baureihe 01 (einst bei der ehemaligen Deutschen Reichsbahn eingeführt) bis zur 200 km/h schnellen Elektrolokomotive BR 103 der DB finden sich alle Fahrzeuge, wobei auch Regelabweichungen, Sonderbauarten und Einzeltypen besonders berücksichtigt sind.

Im angegliederten Tabellenteil erscheinen nicht nur alle wichtigen technischen Daten der beschriebenen Maschinen, sondern auch die einst gebauten und im Dienst befindlichen Stückzahlen, die Herstellerfirmen, die Baujahre und eine Fülle von weiteren Informationen.

Schließlich weist der Autor noch auf die jeweiligen Standorte der aufgeführten Lokomotiven hin, um es dem Eisenbahnfreund leichter zu ermöglichen, die gesuchten Maschinen selbst im Original bestaunen können. Die Lokomotiven wurden vom Autor selbst in ihrem Einsatzraum fotografiert. Auf Archivmaterial wurde somit weitgehend verzichtet. 160 Seiten, 162 Abb., davon 10 in Farbe, Format 26 x 23 cm, Leinen, DM 36.-

Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt bei MOTORBUCH STUTTGART

BESTELLSCHEIN Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1370 · Tel. 64 20 31

Bitte senden Sie mir sofort (ab DM 48,- im Inland portofrei / europ. Ausland nur Nachnahmeversand, Versandkosten generell DM 5,50):

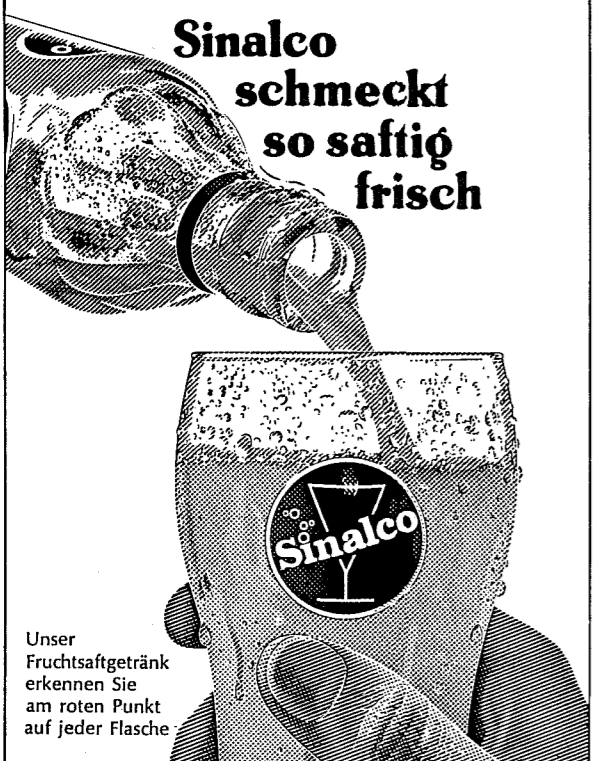
Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name

Ort (PLZ)

Straße

**Sinalco**  
schmeckt  
so saftig  
frisch



Unser  
Fruchtsaftgetränk  
erkennen Sie  
am roten Punkt  
auf jeder Flasche

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

**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) 7 80

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

**M+F**

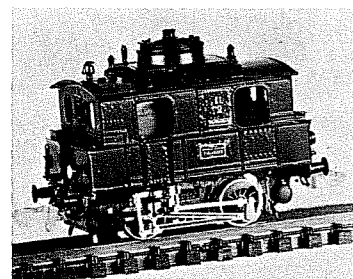
**KITTELLOK, WISMARER oder HOYA?**

Spur-N-Freunde – endlich gibt es eine Schmalspurbahn (Nm) zur Spur N. Sie erhalten Kleinserienmodelle von M + F, die bis ins Letzte detailliert, maßstäblich genau und vorbildgetreu sind. Zwei Möglichkeiten gibt es jetzt: entweder Sie fahren mit Merker + Fischer Eisenbahnmodellen auf Ihrer N-Bahnanlage oder mit den Originalen auf der Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen. Käuflich sind allerdings nur die Modelle von M + F.

Lieferbar sind folgende Bausätze:

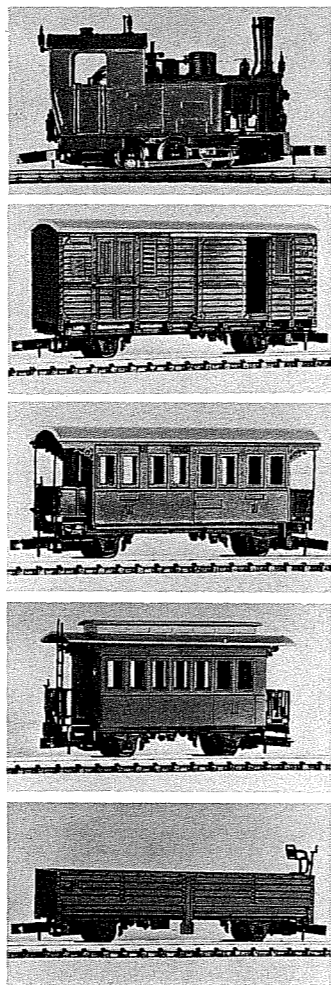
- |                                                                                                            |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Kompletter Museumszug des DEV Bruchhausen-Vilsen mit der Lok „HOYA“ für N-Schmalspur<br>Artikel Nr. 850 02 | DM 89,-  |
| Bausatz für „Wismarer Schienenbus“ in N-Schmalspur<br>Artikel Nr. 851                                      | DM 44,-  |
| Bausatz für „Wismarer Schienenbus“ in N-Spur<br>Artikel Nr. 701                                            | DM 48,-  |
| Bausatz für die Kittel-Dampflok KL in N-Spur<br>Artikel Nr. 603                                            | DM 168,- |

(Die für die Bausätze benötigten Märklin Z-Fahrwerke sind in Bauanleitungen aufgeführt.)



Zur Zeit ist die zweite Auflage unseres neuen Dampflok-Lehr- und Ersatzteilbuches wieder lieferbar. Bestellen Sie durch Vorauszahlung von DM 18,90 + DM 1,50 Porto auf Kto. 716 27 beim PSA München.

**MERKER + FISCHER · D 808 Fürstfeldbruck**  
Röntgenstraße 6 - Tel. (0 81 41) 18 38 - PSA München Nr. 716 27



**Neu im Frühjahr 1974**

# Franckh Eisenbahnbücher



In Frankreich hat der europäische Dampflokomotivenbau seine höchste Vollendung erreicht. Die genialen Schöpfungen des Ingenieurs André Chapelon übertrafen nach Leistung und Wirtschaftlichkeit manche Diesel- und Elektrolokomotiven. Wie sich die einzelnen Typen seit der Jahrhundertwende entwickelt haben, welchen Einfluß Chapelon darauf ausübte, schildert dieser Band.  
144 S., 32 Tafeln,  
ISBN 3-440-04117-4  
Geb. DM 29,50



Die Ausmusterung der letzten P8-Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn wird hier zum Anlaß genommen, über die Geschichte dieser, in ganz Europa als zuverlässig und wirtschaftlich bekannten, Lokomotive zu berichten. Der Verfasser schildert die Entstehung und Geschichte einer europäischen Dampflokomotive.  
72 S., 62 Fotos auf 24 Tafeln  
ISBN 3-440-04116-6  
Kart. DM 14,80



Auf den Schienen der Königlich Preussischen Staats-eisenbahnen, der größten der ehemaligen deutschen Länderbahnen, rollen vor dem Leser die Lokomotiven aller Traktionen und Bauarten vorüber. Tabellen, Schnittbilder, Skizzen und Fotos vervollständigen das Bild Preussischer Lokomotiven und Bahnen.  
96 S., 78 Fotos auf 24 Tafeln.  
ISBN 3-440-04001-1  
Kart. DM 19,80

## Franckh's Eisenbahn-Poster

Der Wunsch vieler Eisenbahnfreunde nach einem dekorativen Wand- und Zimmerschmuck, veranlaßte den Verlag zur Herausgabe dieser Eisenbahn-Poster in einer praktischen Aufbewahrungsrolle. Enthalten sind 10 herrliche Wandbilder mit Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven im Großformat 68 x 48,5 cm (2 davon farbig, die übrigen 8 schwarz/weiß) sowie ein Einlegeblatt mit den ausführlichen Bildtexten.  
ISBN 3-440-04112-3. Kompl. DM 29,50 (10 Wandbilder, 1 Einlegeblatt mit Bildtexten)

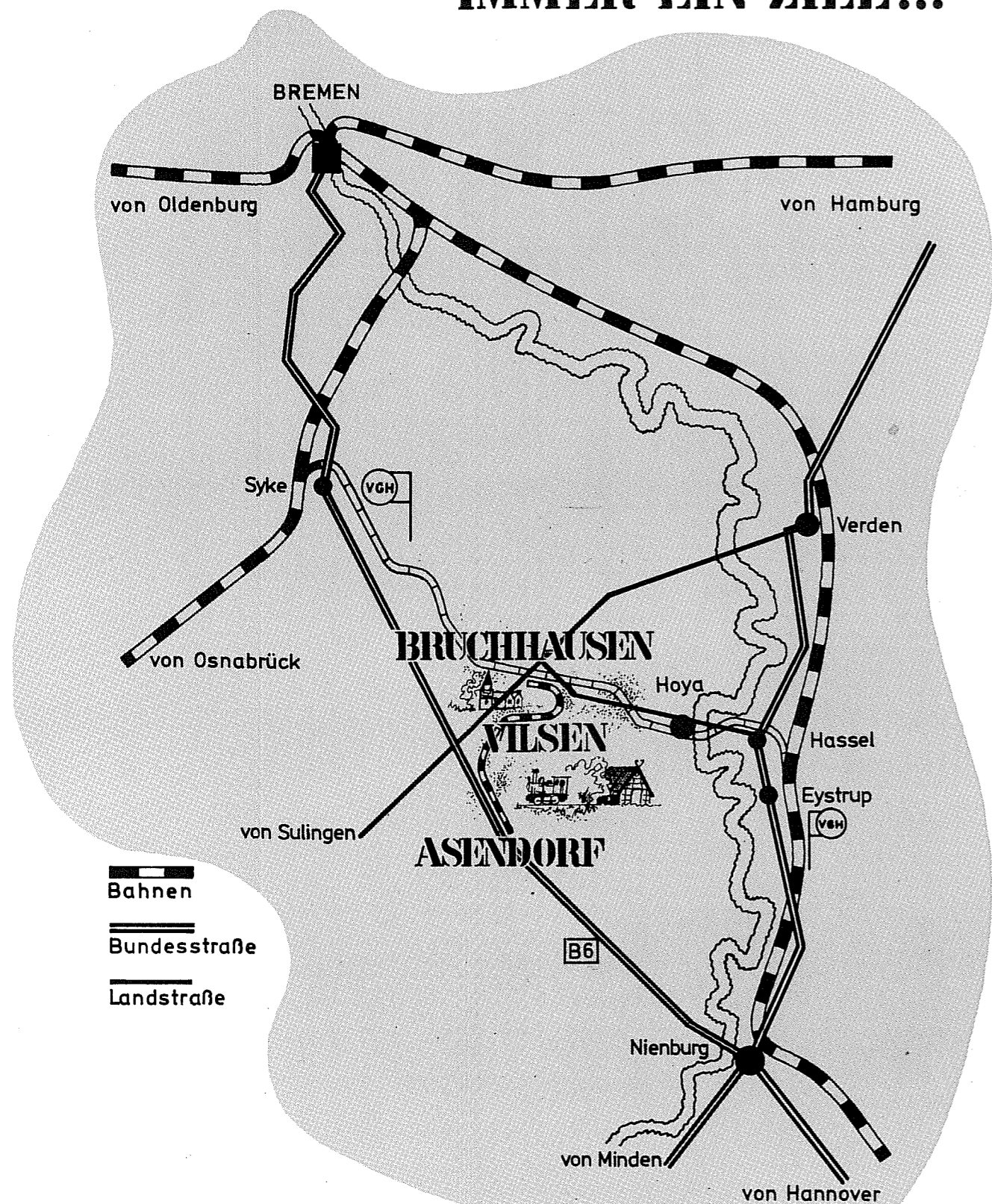
Bitte die ausführliche Informationsschrift P 157 anfordern. Franckh-Eisenbahnbücher gibt es in jeder Buchhandlung

**Franckh's Lokbild-Archiv 1**

Der Traum eines jeden Eisenbahnfreundes ist es, ein eigenes Bildarchiv aufzubauen und zu besitzen. Der Verlag bringt nun die erste Bildlieferung für dieses Archiv heraus. Es sind 48 sorgfältig ausgewählte Schwarz/weiß-Bilder von Deutschen Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven auf holzfreiem Kunstdruckkarton.  
ISBN 3-440-04128-X. 48 Bilder in Pappschuber, 17,5 x 24,5 cm. Kompl. DM 24,—.

Kosmos Verlag Franckh'sche Verlagshandlung 7 Stuttgart 1 Postfach 640

# IMMER EIN ZIEL...



## MUSEUMSEISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF