



Franckh Eisenbahnbücher

Dampflokomotiven in Deutschland

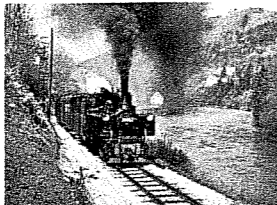
Jean-Michel Hartmann



Von Jean-Michel Hartmann. Die Tage der Dampflokomotive sind in ganz Europa gezählt. Jean-Michel Hartmann, der Fotograf und Gestalter dieses Bildbandes, gehört zu den bedeutendsten Fotografen dieses Metiers in Europa. Hartmann geht es bei seinen Aufnahmen weniger um die Technik, als vielmehr um die ganze Atmosphäre des Dampfbetriebes. Dieser außergewöhnliche Bildband vermag mit 116 ausgesuchten Fotos von einmaliger Schönheit die ganze Faszination dieser fast verklungenen Epoche Verkehrsgeschichte noch einmal nachzuerleben. 112 Seiten, 116 Fotos. ISBN 3-440-04145-X. Geb. DM 34,-.

Dampflokomotiven auf der Steyrtalbahn

Wilhelm Tausche



Österreichs älteste Lokalbahn mit 760 mm Spurweite

Von Wilhelm Tausche. Österreichs älteste Lokalbahn mit 760 mm Spurweite. Die 1889 eröffnete Steyrtalbahn ist bis heute ein Reservat der Dampflokomotive geblieben. Der Autor berichtet von dem wechselhaften Schicksal der Bahn, gibt Auskunft über den Bestand an Fahrzeugen und den Ablauf des Betriebsdienstes. 72 Seiten, 72 Fotos. ISBN 3-440-04142-5. Kart. DM 19,80

Bitte fordern Sie unseren speziellen Eisenbahnbücher-Prospekt P 157 an, den wir Ihnen gerne zuschicken.

Die Bücher erhalten Sie in jeder Buch- oder Fachhandlung!

**Franckh'sche Verlagshandlung
7 Stuttgart 1
Postfach 640**



Von C. Klossek. 16 Hör szenen von deutschen, österreichischen und ungarischen Lokomotiven auf einer 30-cm-Langspielplatte in Hi-Fi-Qualität. Begleitbuch mit 61 Fotos. Diese neue Stereoschallplatte bringt jedem Eisenbahnfreund einen Hauch von Dampflok-Romantik direkt ins Haus. 30-cm-Langspielplatte in Stereo 33 U/min. und Begleitbuch mit 40 Seiten und 61 Fotos. ISBN 3-440-04150-6. Kompl. DM 34,-

Dampflok-Raritäten



Von Wolfgang Messerschmidt. Dieser Band stellt die Lokomotiv-Raritäten einer vergangenen Epoche in Wort und Bild vor. Dabei würdigt der Verfasser vor allem diejenigen Leistungen, denen aus verschiedenen Gründen der gewünschte Erfolg versagt blieb. 112 Seiten, 132 Fotos. ISBN 3-440-04151-4. Geb. DM 19,80

Neu im Herbst 74

Liebe Leser!

Der dev-kurier ist seit nunmehr neun Jahren erschienen und hat in dieser Zeit nicht nur die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. über ihre Eisenbahn, die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, informiert, sondern auch über viele interessante Kleinbahnen in Europa berichtet und konnte damit viele Eisenbahnfreunde für sich gewinnen. In dem Bemühen um eine Vergrößerung der Attraktivität dieser Zeitschrift und um die Werbemöglichkeiten für unsere Museums-Eisenbahn zu verbessern, nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen, erfolgte vor einem Jahr der Zusammenschluß mit dem ebenfalls vom Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. herausgegebenen Informationsheft für Eisenbahnfreunde „Auf schmaler Spur“. Die gleichen Gründe waren dafür maßgebend, auch eine engere Zusammenarbeit mit anderen Museums-eisenbahnvereinigungen anzustreben. Als unmittelbare Folge davon erscheint diese Zeitschrift fortan unter dem Titel „die museums-eisenbahn“. Mit dieser Umbenennung ist auch eine inhaltliche Veränderung verbunden. „die museums-eisenbahn“ befaßt sich zwar mit der gleichen Thematik wie der dev-kurier, erweitert ihre Information über die Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge auf andere Vereinigungen. Neben aktueller Museumseisenbahninformation finden Sie in ihr wie auch bisher im dev-kurier eisenbahngeschichtliche Beiträge und andere Artikel, die sich mit dem Eisenbahnwesen befassen.

„die museums-eisenbahn“ erscheint vierteljährlich jeweils im März, Juni, September und Dezember. Sie ist im Fachhandel und über den Verlag erhältlich. Wegen der enormen Papierpreiserhöhungen in der vergangenen Zeit und den ständig steigenden Druckkosten beträgt der Preis für das Einzelheft bei 28 bis 32 Seiten DIN A 4 Umfang 4,50 DM (+ 0,50 DM Versandkosten bei Bezug über den Verlag), für das Jahresabonnement 18,- DM einschließlich 5,5 % Mehrwertsteuer. Die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. erhalten „die museums-eisenbahn“ im Rahmen ihrer Mitgliedschaft.

Allen bisherigen Lesern möchten wir für die Treue dem dev-kurier gegenüber danken, und wir würden uns freuen, wenn wir Sie auch als Leser der „museums-eisenbahn“ begrüßen dürfen. Wir sind sicher, daß auch „die museums-eisenbahn“ Ihren Gefallen finden wird.

Für das Jahr 1975 wünschen Ihnen der Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und alle Mitarbeiter des dev-kuriers alles Gute, viel Erfolg und gute Fahrt auf allen Spurweiten.

Herzlichst

Ihr

Bernd Beckmann

„die museums-eisenbahn“ können Sie bereits jetzt abonnieren, indem Sie 18,- DM auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208 des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V., 3094 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66, einzahlen. Kennwort: „die museums-eisenbahn“. Abonnement 1975.

Einer Teilaufgabe dieser Ausgabe liegen Prospekte unten genannter Firmen bei. Wir bitten um freundliche Beachtung. Hestra-Verlag, Darmstadt
Freunde der Eisenbahn e. V., Hamburg
Arbeitsgruppe Lok-Report, Erlangen

Betr. TITELBILD dev-kurier Nr. 4/74

Mit dem Titelbild der Nr. 4 möchten wir Ihnen etwas Besonderes bieten: eine Aquarellzeichnung von dem bekannten Maler Ferry Ahrlé. In seinem Bild zeigt er uns, wie es aussehen könnte, wenn die Museums-Eisenbahn auch bei Schnee fahren würde. – Ferry Ahrlé ist den Eisenbahnfreunden durch seine Bilderausstellung „Signal und Schiene“ bekanntgeworden, in der er ca. 100 Ölgemälde und Federzeichnungen über das Thema Eisenbahn zeigt. Er gestaltet außerdem viele Werbeplakate für die Deutsche Bundesbahn.

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

Verlag

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

Redaktion

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

Harald O. Kindermann
2000 Hamburg 70
Postfach 13 441
Telefon (0 40) 2 00 70 99

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 Ostersehlte
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

Vertretung für die Schweiz

A. von Hornstein CH-4054 Basel
Benkenstraße 36
Telefon (061) 39 94 40

Bezugsbedingungen

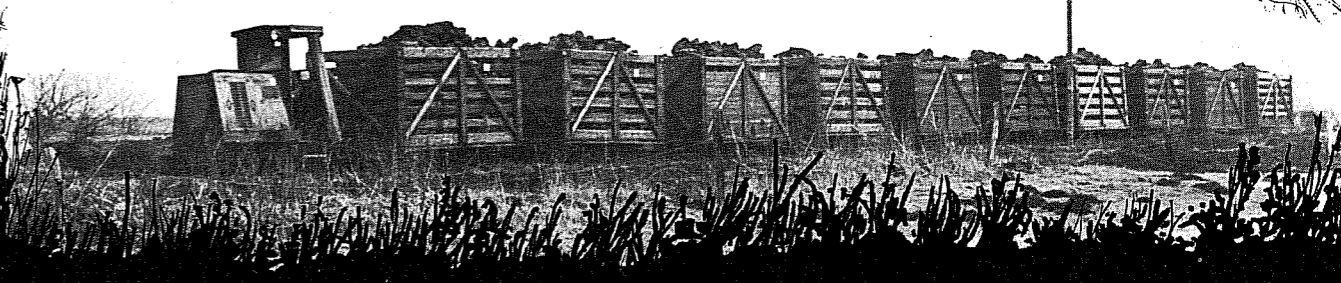
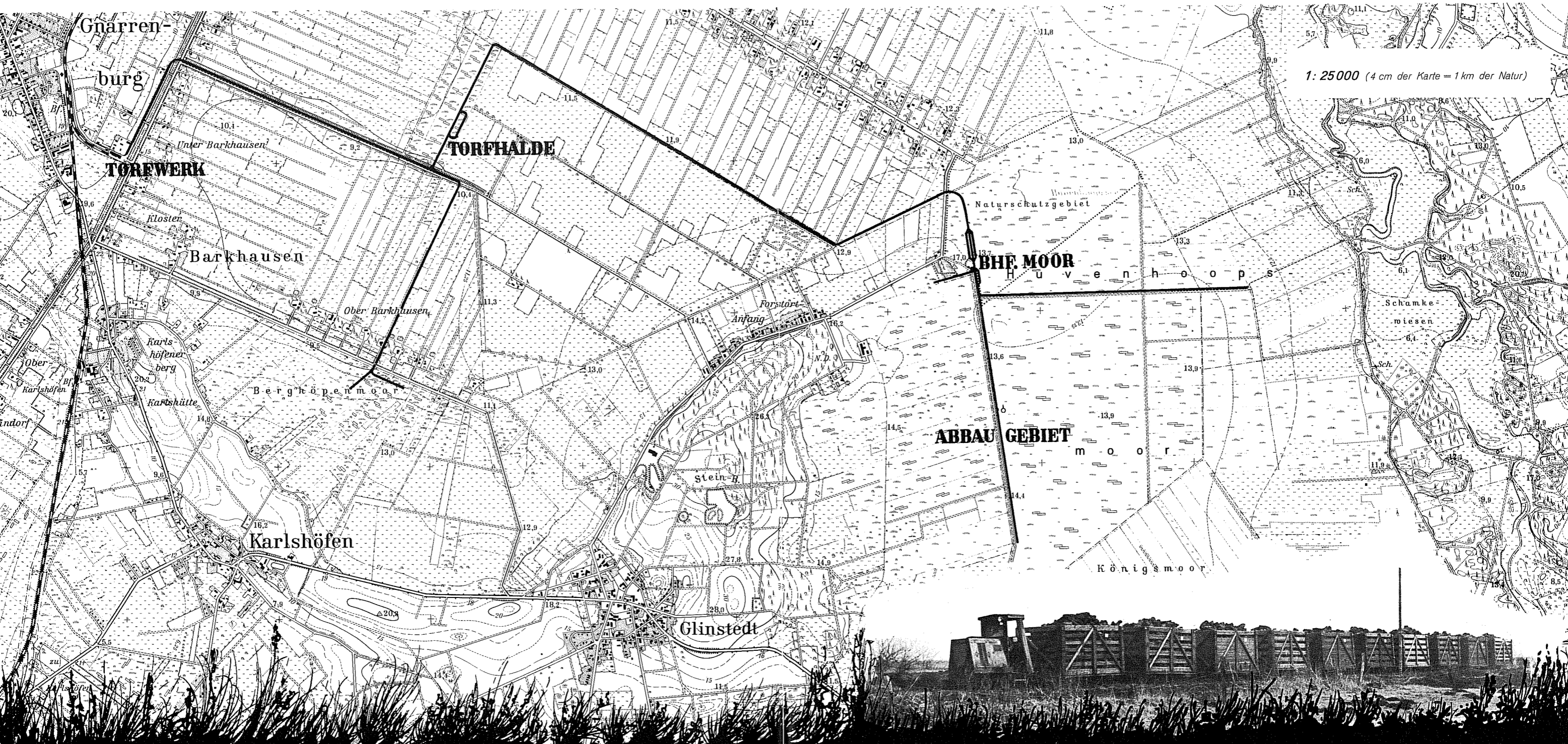
Einzelpreis 3,- DM zuzügl. -,50 DM Versandkosten.
Jahresabonnement (4 Hefte): 12,- DM einschl. Versand.
Alle Preise enthalten 5,5 % Umsatzsteuer.
Der dev-kurier erscheint vierteljährlich.
Bestellungen auf dem Zahlkartenabschnitt (Postscheckkonto Hamburg 16 17 - 208). Für DEV-Mitglieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage: 2000 Stück
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Unterlagen übernehmen wir keine Haftung. Beiträge, die mit vollem Namen unterzeichnet sind, entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion.

Gleise im Moor



Fährt man mit der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn aus dem Bahnhof Gnarrenburg in Richtung Osterholz-Scharmbeck, so kann man auf der linken Seite ein Anschlußgleis abzweigen sehen. Es führt zum Torfwerk Gnarrenburg, der Fr. Meiners KG. Von hier kommt ein großer Teil des Güterverkehrs der Bremervörder-Osterholzer Eisenbahn.

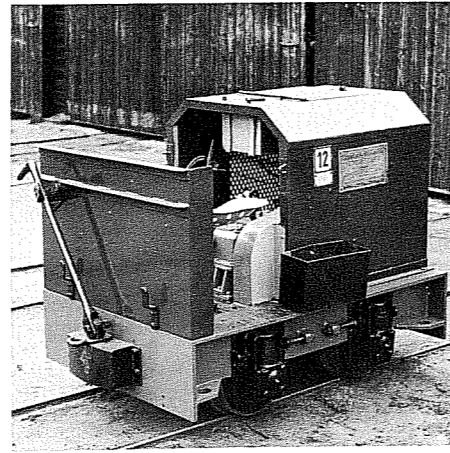
Auf schmaler Spur, nämlich auf 600 mm, wird auf einem sehr umfangreichen Gleisnetz der innerbetriebliche Transport abgewickelt. Wir finden hier eines der größten Feldbahnnetze in Norddeutschland. Auf mehr als 60 km Strecke besorgen 25 kleine 2-achsige Dieselloks mit über 400 Loren den Betrieb. Wie geht das nun vor sich?



Im Gnarrenburger Moor sind mit leicht zu legenden Gleisen viele Stichgleise zu einzelnen Torfabbaugeländen geführt. Riesige Räummaschinen bauen den Torf ab und verladen ihn in die Loren. Je nach Stärke der Diesellokomotiven besteht solch ein mit Torf beladener Zug aus 10 bis 30 Loren. Diese Züge fahren bis zu einer zentral gelegenen Sammelstelle. Die Loren werden hydraulisch entladen und Förderbänder transportieren den Torf weiter auf eine riesige Halde zum Trocknen. Hier liegt auch eine Art Rangierbahnhof zum Bereitstellen der Züge für die einzelnen Abbaugelände.

Von dieser Sammelstelle wird nach Bedarf auf dem Betriebshof der Torf abgefahren und somit dient die Halde gleich-

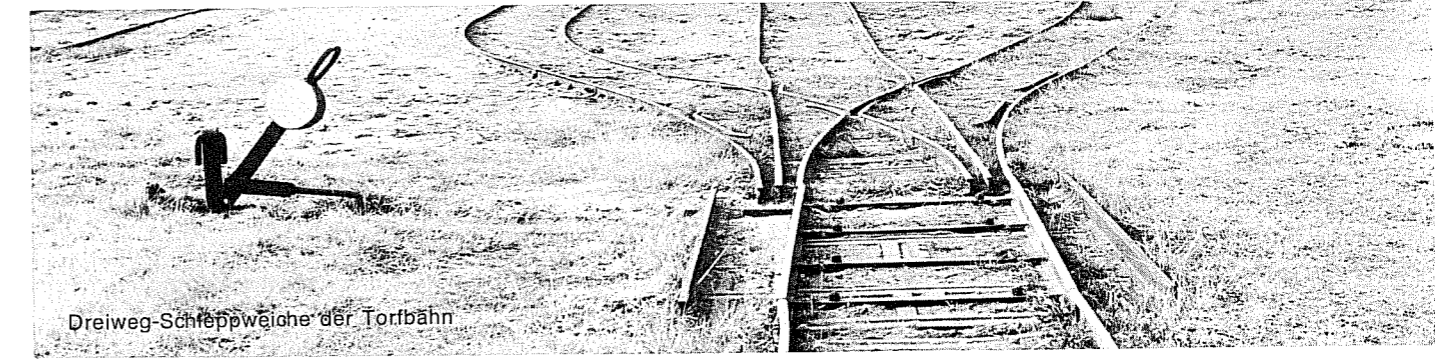
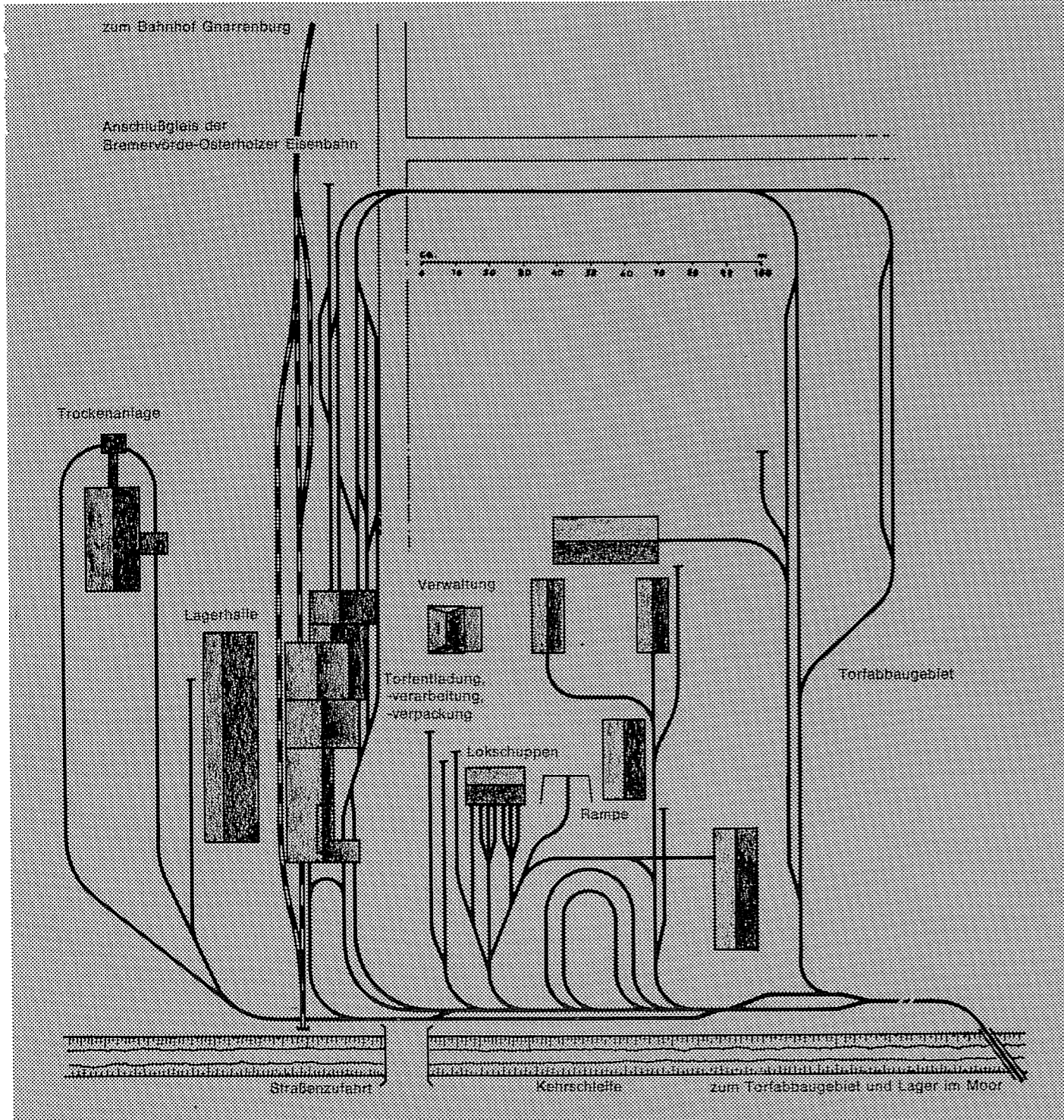
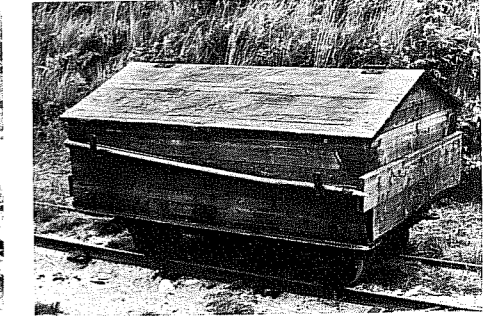
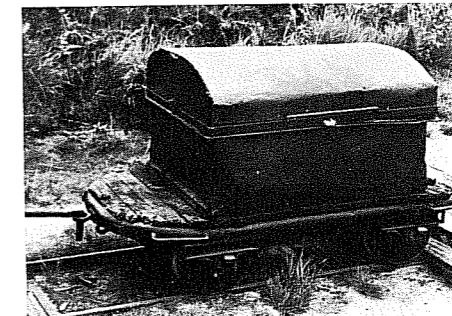
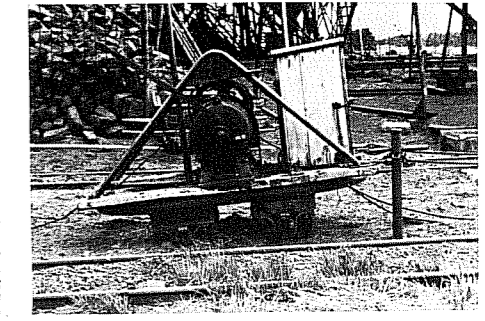
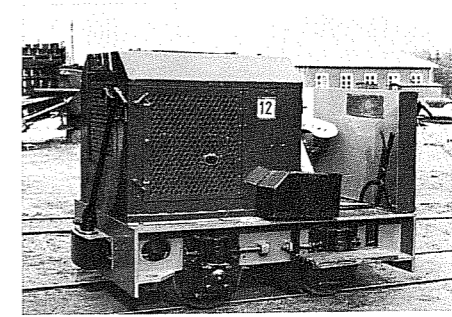
zeitig als Puffer um Engpässe bei erhöhter Nachfrage oder zum Abbau ungünstigen Wetterverhältnisse zu umgehen. Über eine hölzerne Brücke (11) erreichen die Züge das Betriebsgelände. Die Großraumloren sind nur einseitig kippbar und je nach Stellung der Loren muß der Zug noch eine der beiden Kehrschleifen (9) durchfahren. Bei Regenwetter muß der nun noch nasse Torf getrocknet werden. Das geschieht in der Trocknungsanlage (3). Nun drückt die Lok den Zug durch die Schleife um das Gelände. Dabei kommt er auch an einem kleineren Abbaugelände (2) vorbei. Langsam werden die Loren in die große Verarbeitungshalle (6) gedrückt. Einzelnen werden die Loren hydraulisch entladen. Nun wird der Torf entsprechend dem



späteren Verwendungszweck zubereitet und verpackt. Das fertige Produkt wird entweder in einer Halle (5) gelagert, oder direkt auf Eisenbahn und Lkw verladen. Über eine Brücke (10) verlassen die Lkw das Gelände in Richtung Gnarrenburg. Die entladenen Loren werden wieder ins Moor gebracht.

Auf dem Betriebshof (7) und auch im Moor sind mehrere Lokschuppen vorhanden. In eigener Werkstatt können die Loks und Loren gewartet und repariert werden. Ist dies jedoch einmal mit eigenen Mitteln nicht möglich, so können auch Feldbahnfahrzeuge über eine Rampe (8) auf Straßenfahrzeuge verladen werden. Zum Transport der Arbeiter ins Moor dienen eine Motordraisine, diverse Mannschaftswagen (mit Bänken versehene Loren) sowie Busse.

Mit ihren verschachtelten und verzweigten Gleisanlagen, dem vielfältigen Fahrzeugpark und dem abwechslungsreichen Betriebsablauf ist diese Feldbahn ein wenig beachteter aber doch recht interessanter Zweig aus dem weitem Gebiet der Eisenbahn.

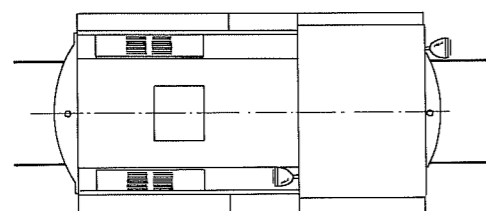
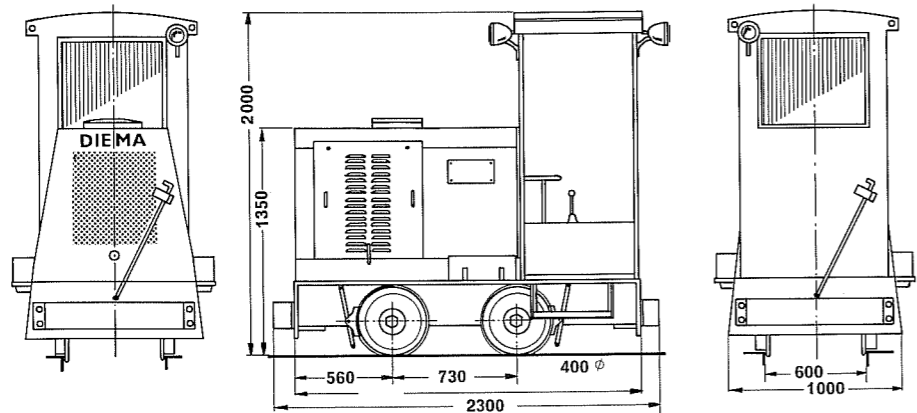


Dreiweg-Schleppweiche der Torfbahn

Fahrzeugliste (Stand 1. 4. 1972)

Betr.-Nr.	Herst.	Fabrik-Nr.	PS	Achsstand mm	Rad-Ø mm	Länge ü. a. mm	Breite ü. a. mm	Gewicht fertig kg	Baujahr
1	Diema	1224	22	880	400	2880	—	3010	1947
2	Diema	1220	15	730	400	2300	—	2500	1947
3	Diema	1286	10	730	400	2360	—	2750	1948
4	Diema	1804	14	830	400	2490	—	2270	1955
5	Diema	990	22	730	400	2380	—	2260	1939
6	Diema	884	11	730	400	2360	—	2120	1938
7	Diema	826	11	730	400	2360	—	1710	1937
8	Diema	811	11	730	400	2400	1400	1770	1935
9	Diema	1877	10	760	400	2300	—	1895	1956
10	Diema	2248	7,5	670	350	1770	—	1150	1959
11	Diema	1816	5,5	620	350	1680	—	1000	1955
12	Diema	1971	5,5	620	350	1680	—	1000	1956
13	Schöma	796	10	820	400	2300	—	1780	—
14	Schöma	180	10	820	400	2300	—	1780	—
15	Schöma	—	18	800	400	—	—	—	—
16	O & K	25485	35	850	450	2700	1250	2750	1952
17	O & K	10691	11	700	350	2150	—	1950	1935
18	O & K	11317	11	700	400	2150	—	1950	1936
19	Deutz	8439	10	720	350	2620	—	1880	—
20	Deutz	21267	12	780	400	2510	—	2700	1939
21	Deutz	16283	11	780	400	2510	—	2680	—
22	Deutz	19919	11	780	400	2520	—	2370	—
23	Diema	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Diema	1751	18	720	400	2555	1250	2540	1955
25	Diema	1937	10	760	400	2200	—	1895	1956
26	Diema	1439	12	720	400	2555	1250	2850	1951

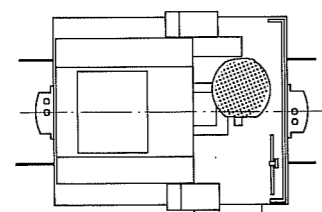
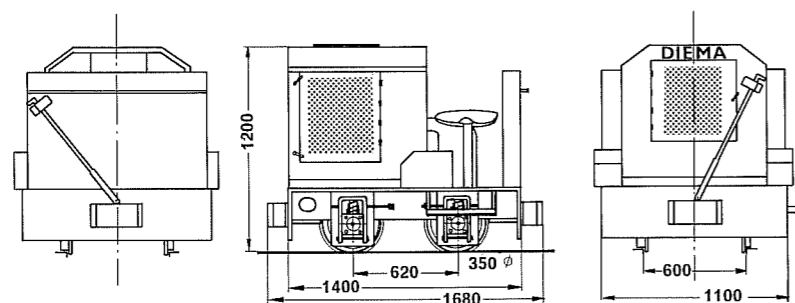
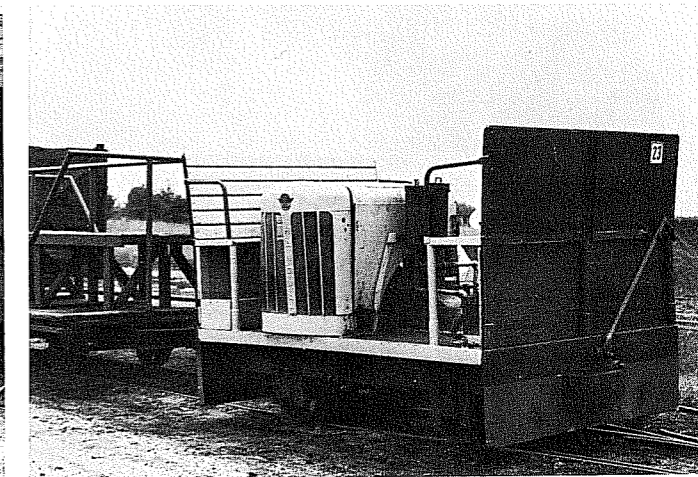
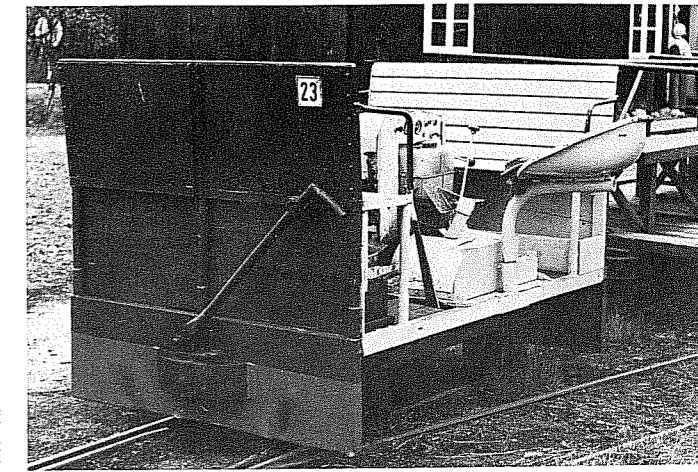
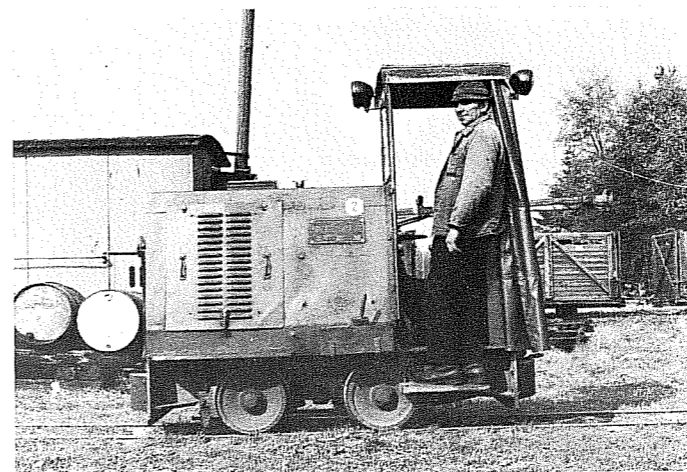
Nr. 23 ist eine Motordraisine
ca. 400 große Loren
ca. 40 kleine Loren
ca. 30 Kipploren
ca. 20 Mannschaftswagen
sowie diverse Hilfsfahrzeuge



Friedrich Meiners KG
 Betriebsnummer 2
 Hersteller **DIEMA**
 Diepholzer Maschinenfabrik
 Fritz Schöttler GmbH

Fabrik-Nummer 1220
 Baujahr 1947
 Leistung 15 PS
 Achsstand 730 mm
 Raddurchmesser 400 mm
 Länge über alles 2300 mm
 Gewicht 2500 kg

Zeichnung: F. Claus



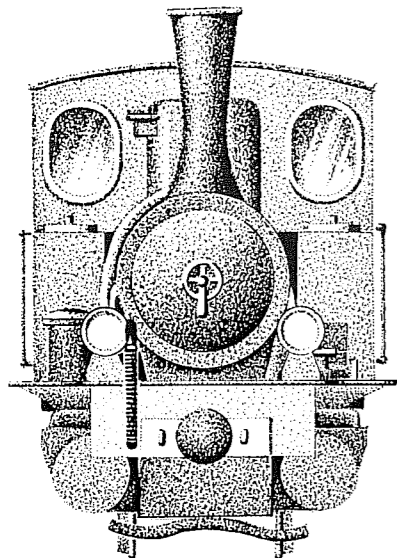
Friedrich Meiners KG
 Betriebsnummer 12
 Hersteller **DIEMA**
 Diepholzer Maschinenfabrik
 Fritz Schöttler GmbH

Fabrik-Nummer 1971
 Baujahr 1956
 Leistung 5,5 PS
 Achsstand 620 mm
 Raddurchmesser 350 mm
 Länge über alles 1680 mm
 Gewicht 1000 kg

Zeichnung: F. Claus



DIE MUSEUMS-EISENBAHN BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF Jahresrückblick 1974 von Ulf-Dietrich Otto



Das Jahr 1974 begann für die Museums-Eisenbahn unter sehr düsteren Vorzeichen. Obwohl der Betrieb der Eisenbahn hauptsächlich auf dem Energieträger Kohle beruht, bereitete die Ölkrise auch dem Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. Sorgen. Wie sollten die Arbeitseinsätze durchgeführt werden, wenn die Mitglieder wegen der Sonntagsfahrverbote entweder gar nicht oder nur mit großen Schwierigkeiten die Betriebswerkstatt in Bruchhausen-Vilsen erreichen konnten? Wie sollte der Fahrbetrieb bei weiteren Fahrbeschränkungen im Sommer durchgeführt werden? Glücklicherweise waren die sonntäglichen Fahrverbote von kurzer Dauer, und bei der nachträglichen Bilanz über die Arbeiten an der Museums-Eisenbahn im ersten Vierteljahr des Jahres 1974 kann über die Leistungen der Mitglieder nur mit höchster Anerkennung gesprochen werden. Die Hauptuntersuchung der Lokomotive „Hoya“ wurde einzig und allein von dem Betriebsmeister Herrn Hunold und helfenden Mitgliedern in der eigenen Werkstatt ausgeführt. Der Prüfer der zuständigen DB-Dienststelle in Hannover war über die Qualität der geleisteten Arbeit beeindruckt und nahm ohne Bedenken die „Hoya“ für weitere vier Jahre ab. Gleichzeitig wurde auch an den Personenwagen 2, 3 und 18 gearbeitet. Bei der Saisonöffnung am 1. Mai konnte der Wagen 2 im grauen Anstrich der vierten Wagenklasse wieder im Zugverband mitlaufen.

Sobald das Wetter es erlaubte rückte die Rotte aus. Mit der Aufnahme des

Fahrbetriebes waren 3000 Meter Strecke ausgebessert, drei Bahnübergänge erneuert und der Umbau der Bahnhofsanlagen in Asendorf abgeschlossen worden. Auch sorgten Mitglieder für ihre Unterbringung während der Arbeitseinsätze: Durch Umbau zweier Personen der HEG entstanden zwei gemütliche Wohnwagen, die neun Personen Schlafgelegenheit bieten.

Bis auf die Änderung für die Nachtzüge und den Abendtriebwagen war 1974 der Fahrplan des Vorjahres beibehalten worden. Es hat sich bestätigt, daß die Abfahrzeiten im Zweistundentakt bei den Fahrgästen der Museums-Eisenbahn wegen der Wanderungen in der Umgebung und wegen der Einkehr in den Gaststätten und Restaurants Anklang gefunden haben. Deshalb wird der Fahrplan in bisheriger Form auch für das Betriebsjahr 1975 übernommen. Neben der kontinuierlichen Steigerung der Beförderungsfälle im Regelzugbetrieb nahmen die Sonderfahrten erheblich zu, so daß in diesem Jahr ca. 32 500 Beförderungsfälle gezählt wurden.

Im Juli konnte endlich der Triebwagen T 42 (VT 137 532) in Bruchhausen-Vilsen in Empfang genommen und abgeladen werden. Die Spenden von Eisenbahnfreunden und Mitgliedern sowie ein Kredit haben die Beschaffung finanziert. Um die Rückzahlung des Kredites und die Revision zu ermöglichen sei an dieser Stelle noch einmal an Freunde und Mitglieder appelliert, durch eine Spende zur Erhaltung dieses Fahrzeuges beizutragen. Der T 42 („Jumbo“) wird im Fahrplan 1975 bei Bedarf an Stelle

des Schienenbusses T 41, sonst für Sonderfahrten und im Rangierdienst eingesetzt werden.

Auf dem Sommerfest am 17. August trafen sich Mitglieder aus allen Geschäftsbereichen, und bei heißer Musik, noch heißeren Sachen vom Grill und kühlem Bier aus dem Faß wurde bis in den frühen Morgen gefeiert.

Mit dem Besuch der Eisenbahnfreunde aus Hameln und von Herrn Prinz Louis Ferdinand von Preußen am 1. September wurde der Wagen 18 nach einer äußerst gelungenen Restaurierung als Salonwagen eingeweiht. Dieser ist, wie sich gezeigt hat, bei den Fahrgästen beliebt, und der Zuschlag wird von allen gerne bezahlt.

Im Anschluß an den Fahrbetrieb 74 schufen Mitglieder während des Herbstmeetings die Voraussetzungen für die Fahrzeugrevisionen in der Betriebswerkstatt. Im Winterhalbjahr 1974/75 sind bei den Arbeitseinsätzen die Wagen 6, 14 und 12 zu überholen. Die Herrichtung des Wagens 3 wird in Kürze beendet sein. Wenn es die Witterung zuläßt, wird die Rotte auch im kommenden Halbjahr bis zur Saisonöffnung am 1. Mai umfangreiche Arbeiten wie das Auswechseln von Schwellen, die Erneuerung von Bahnübergängen, die Reinigung der Gräben, die Überprüfung der Gleisverbindungen, die Ausbesserung der Gleisbettung u.v.a.m. erledigen. Abschließend möchte der Vorstand allen Mitgliedern, die im aktiven Einsatz auf der Museums-Eisenbahn und bei der Vereinsverwaltung viele Stunden ihrer Freizeit geopfert haben, einen herzlichen Dank aussprechen und der Hoffnung Ausdruck geben, daß der bisherige selbstlose Einsatz aller Vereinsmitglieder auch in der Zukunft erfolgt, denn nur dann ist die Existenz des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und seiner Museums-Eisenbahn gesichert.



A) Schmalspur

I) Dampflokomotiven

Nr.	Name	Bauart	Hersteller	F.-Nr.	Baujahr	Herkunft	Bemerkungen
3	Plettenberg	Bh2t	Henschel	20822	1927	1968 ex Plettenberger Kleinbahn AG 3 (II)	Kastenlokomotive Heusinger-Steuerung für Aufarbeitung vorgesehen
15	Hermann	Cn2t	Hohenzollern	2798	1911	1967 ex Kreis Altenaer Eisenbahn 15 „Hermann“	Stephenson-Steuerung nicht betriebsfähig
23	Spreewald	1'Cn2t	Jung	2519	1917	1971 ex Deutsche Reichsbahn 99 5633 bis 1954 Bezeichnung 99 5631 1948 ex Spreewaldbahn 09-27 1944 ex Püllkaller Kleinbahn AG 23	Heusinger-Steuerung in Betrieb seit 1971
31	Hoya	Cn2t	Hanomag	3341	1899	1968 ex Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (Klb. Hoya-Syke-Asendorf) „Hoya“ (NLEA 31)	Allan-Steuerung in Betrieb seit 1968
33	Bruchhausen	Cn2t	Hanomag	3344	1899	1966 ex Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (Klb. Hoya-Syke-Asendorf) „Bruchhausen“ (NLEA 33)	Allan-Steuerung in Betrieb von 1966 bis 1967 1967 abgestellt 1971 Denkmalslokomotive in Bruchhausen-Vilsen

II) Diesellokomotiven

Nr.	Name	Bauart	Hersteller	F.-Nr.	Baujahr	Herkunft	Bemerkungen
2	Spiekeroog	B	Deutz	36708	1940	1968 ex Inselbahn Spiekeroog 2 1949 ex Wangerooze (Wehrmachtsfahrzeuge)	in Aufarbeitung
4	Charlottenburg	B	Jung	11077	1953	1973 ex Gaswerk Berlin-Charlottenburg	600 mm-Spur, betriebsfähig

III) Triebwagen

Nr.	Bauart	Hersteller	F.-Nr.	Baujahr	Herkunft	Bemerkungen
T 41	AA	Waggonfabrik Wismar		1932	1966 ex Steinhuder Meer-Bahn T 1 (NLEA T 41)	in Betrieb seit 1970
T 42	(1A)' (A1)'	Waggonfabrik Dessau	3244	1939	1974 ex Deutsche Reichsbahn VT 187 101-1 (VT 137 532) ex Franzburger Kreisbahn 1124	

IV) Personenwagen

Nummer neu	Nummer alt	Bauart	Hersteller	Baujahr	Herkunft	Bemerkungen
	1	B 40	Düsseldorfer Eisenbahnbedarf	1898	1968 ex Inselbahn Langeoog 1 1937 ex Steinhuder Meer-Bahn 1	nicht betriebsfähig
2	22	D	Stilkenboom	1926	1970 ex Inselbahn Juist 22	in Betrieb seit 1971
3	3	B 40		1901	1966 ex Kreis Altenaer Eisenbahn 3	in Betrieb seit 1966
5	5	B 40	Hannoversche Waggonfabrik	1898	1966 ex Kreisbahn Aurich 591 1963 ex Kreisbahn Emden-Pewsum-Greetsiel 591	in Betrieb seit 1967 1970-72 wegen schmaler Radlauf- flächen nicht in Betrieb. Ab 1973 wieder in Dienst
6	6	Bi	Gotha	1900	1957 ex Steinhuder Meer-Bahn 5 1969 ex Sylter Verkehrsgesellschaft 101 1957 ex Rendsburger Kreisbahn 6 1970 ex Kreisbahn Aurich 577	in Betrieb seit 1970
7	7	B 4 i				in Betrieb seit 1971 als Büfettwagen
9	9	Ci	v. d. Zypen	1893	1968 et Gmunden-Vorchdorf 26 203 1936 ex Waldbahn Ruhpolding-Reit im Winkel 9 ex Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster	in Betrieb seit 1971
10	10	A	Hoffmann, Breslau	1897	1971 ex Deutsche Reichsbahn 908-001 vorherige Waggennummer 10215	in Aufarbeitung in Berlin
11	11	BCi			1948 ex Spreewaldbahn 102 1973 ex Deutsche Reichsbahn 901-312 ex Franzburger Kreisbahn	in Aufarbeitung in Berlin
12	112	B 4	Herbrand	1890	1968 ex Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft 112	in Betrieb seit 1968 Dieser Wagen wurde 1968 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. geschenkt und mit Zustimmung des Sponsors an den DEV weitergegeben.
14	141	Bi	Wumag	1904	1966 ex Deutsche Bundesbahn (Mosbach-Mudau) KBI 0141	in Betrieb seit 1966
18	18	Salon			1970 ex Inselbahn Juist 18 1939 ex Karlsruher Lokalbahn	in Betrieb seit 1974
	23	D	Stilkenboom	1926	1970 ex Inselbahn Juist 23	nicht betriebsfähig
	134	B	Fuchs	1927	1969 et Kleinbahn Pforzheim-Ittersbach 134	nicht betriebsfähig

V) Packwagen

Nummer neu	Nummer alt	Bauart	Hersteller	Baujahr	Herkunft	Bemerkungen
21	32	Pw	Düsseldorfer Waggonfabrik	1900	1966 ex Herforder Kleinbahn 32	von 1966 bis 1968 in Betrieb, wegen schadhafter Federn abgestellt in Betrieb seit 1969
22	44	PwPost	Hannoversche Waggonfabrik	1927	1968 ex Steinhuder Meer-Bahn 44 (NLEA 543)	
26	260	Pwo	Lindner	1909	1969 ex Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft 260	nicht lauffähig, dient zur Unterbringung des Verkaufsstandes

VI) Güterwagen

Nummer neu	Nummer alt	Bauart	Hersteller	Baujahr	Herkunft	Bemerkungen
31	113	O	Düsseldorfer Waggonfabrik	1900	1966 ex Herforder Kleinbahn 113	in Betrieb seit 1966
32	281	S	Düsseldorfer Waggonfabrik	1897	1969 ex Steinhuder Meer-Bahn 281 (NLEA 1645)	nicht lauffähig
33		O	RAW Wittenberge	1953	1973 ex Deutsche Reichsbahn 99-32-43	Reko-Wagen aus verschiedenen anderen O-Wagen, in Aufarbeitung in Berlin
36	1583	GG		1971	1971 ex Steinhuder Meer-Bahn (NLEA 1583) davor wahrscheinlich Salzwedeler Kleinbahn	in Aufarbeitung
37		G		1973	1973 ex Deutsche Reichsbahn 99-32-02 ex Franzburger Kreisbahn	betriebsfähig, Werkstattwagen in Berlin
38	380	G	Waggonfabrik Uerdingen	1934	1966 ex Kreis Altenaer Eisenbahn 380	in Betrieb als Gerätewagen
39	49	Gw	Dolberg	1900	1966 ex Herforder Kleinbahn 49	aufgearbeitet, aber nicht lauffähig, dient als Mannschaftswagen in Heiligenberg
	52	GG	v. d. Zypen	1911	1968 ex Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya 52 (Klb. Hoya-Syke-Asendorf 52)	1972 verschrottet
	1560	GG		1968	1968 ex Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya 1560 (Klb. Hoya-Syke-Asendorf, NLEA 1560)	in Heiligenberg aufgebockt, dient als Gerätewagen

VII) Klein- und Sonderfahrzeuge, Rollböcke

Nummer neu	Nummer alt	Herkunft	Bemerkungen
51	D 1	Motordraisine	1970 ex Steinhuder Meer-Bahn
52	D 2	Hebeldraisine	1970 ex Steinhuder Meer-Bahn
61-66		Rollböcke	1971 ex Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya

außerdem sind noch 4 Bahnmeisterwagen (53-57) und ein Zwischenwagen für Rollbockverkehr vorhanden

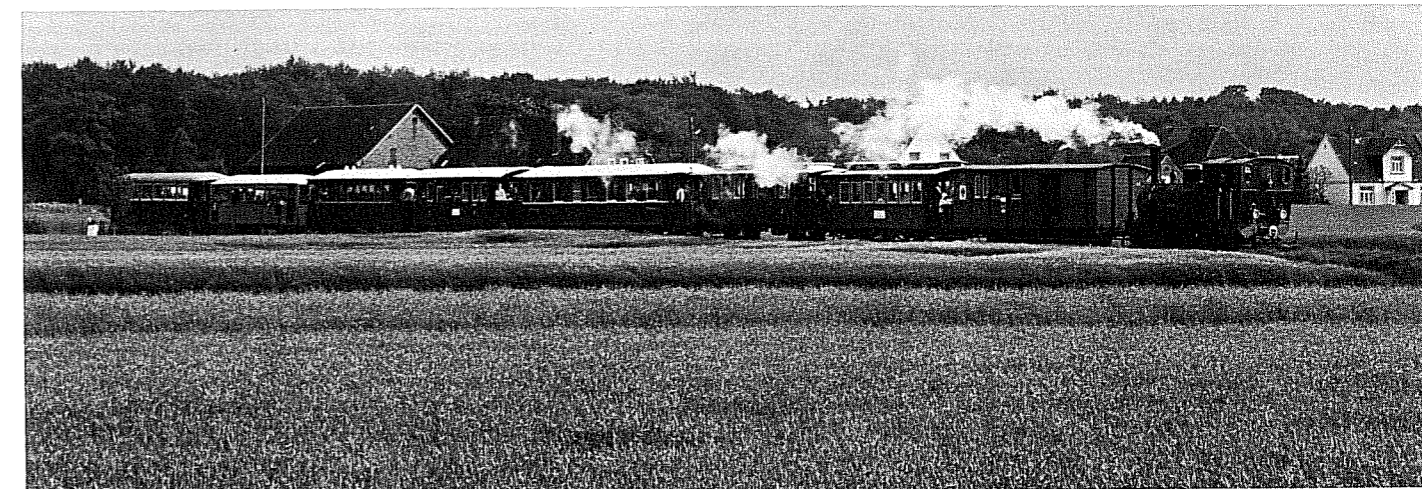
B) Normalspur

I) Dampflokomotiven

Nr.	Bauart	Hersteller	F.-Nr.	Baujahr	Herkunft	Bemerkungen
2	Bn2t	Maschinenfabrik Esslingen	3481	1908	1970 ex Kabel- und Metallwerke Osnabrück 1917 ex Württembergische Staatsbahn KL 2	Kastenlok mit Kessel-Stehkessel 1972 Leihgabe an Dampfisenbahn Weserbergland e. V.

II) Personenwagen

Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Herkunft	Bemerkungen
7	BC3iPr	Castell	1899	1968 ex Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (Niebüll-Dagebüll)	1972 Leihgabe an Dampfisenbahn Weserbergland e. V.
8	C3iPr	Waggonfabrik Dessau	1917	1934 ex Deutsche Reichsbahn 1969 ex Kaliwerk Hansa	Leihgabe des Kaliwerkes Hansa. 1972 an Dampfisenbahn Weserbergland e.V. 1973 vom Eigentümer an die DEW verkauft.



SAISON 74

Fahrzeugaufarbeitung und Fahrzeugunterhaltung

Die diesjährige offizielle Fahrseason der Museums-Eisenbahn dauerte vom 1. Mai bis zum 29. September. Einschließlich der Sonderfahrten war gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme der Beförderungsfälle um 12% auf etwa 32.500 zu verzeichnen. Die Bahnpost beförderte 3718 Postsendungen an den Sonntagen. Die genaue Zahl der beförderten Personen geben wir in der nächsten Ausgabe bekannt, da das amtliche Endergebnis wegen weiterer Sonderfahrten nach Saisonschluß zum Redaktionschluß noch nicht vorlag.

Im nächsten Jahr findet die Saisonöffnung wiederum am 1. Mai statt. Der Fahrplan des Jahres 1974 hat sich so gut eingefahren, daß er unverändert ins nächste Jahr übernommen wird. Nicht übernommen werden dagegen die bisherigen Fahrpreise, die drei Jahre lang gültig waren. Wegen der allgemeinen Kostensteigerungen, insbesondere aber wegen der starken Verteuerung der Betriebsmittel, treten zur Saison 1975 höhere Tarife in Kraft. So verteuert sich — um eine kleine Vorstellung zu vermitteln — die Rückfahrkarte zweiter Klasse für die Gesamtstrecke von 5,20 DM auf 7,20 DM. Die Miete für einen Dampfsonderzug kostet dann 700,— DM statt wie bisher 500,— DM.

Nachdem sonntags jahrelang nur eine einzige Busverbindung von Bremen nach Bruchhausen-Vilsen bestand, werden die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH im Sommerfahrplan 1975 voraussichtlich wieder eine Verbindung zwischen Eyrstrup und Bruchhausen-Vilsen anbieten. Dadurch wäre die Möglichkeit gegeben, die Museums-Eisenbahn auf einem Tagesausflug auch vom hannoverschen Raum aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Das alte Jahr geht zu Ende, und in wenigen Tagen beginnt ein neues Jahr. Da jetzt auch die Zeit anfängt, wo die Mitgliedsbeiträge gezahlt werden, möchten wir den Mitgliedern hierzu ein paar Hinweise geben. Wie Sie wissen, ist der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. als förderungswürdig anerkannt, d. h. Sie können Ihren Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende von der Steuer absetzen. Der DEV stellt Ihnen für diesen Zweck gerne eine Spendenbescheinigung aus, wir bitten Sie aber aus Gründen der Verringerung des Verwaltungsaufwandes, unserem Schatzmeister, Herrn Rudolf Hase in 3161 Heeßel, Heisterkampsweg 80, einen mit 0,40 DM frankierten (Briefdrucksachenporto) und selbstadressierten Briefumschlag zuzusenden. Die gewünschte Bescheinigung wird Ihnen dann umgehend zugestellt. Beitrags- und Spendenkonten sind das Konto 655 bei der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen (BLZ 291 517 55) und das Konto 313 281-200 beim Postscheckamt Hamburg (BLZ 200 100 20), Triebwagenspenden zahlen Sie bitte nur auf das Konto 106 817 bei der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen (BLZ 291 517 55) ein. Geben Sie bitte auch auf dem Überweisungsauftrag Ihre genaue Anschrift und Ihre Mitgliedsnummer an und vermerken Sie Ihren Bilderwunsch, wenn Sie eine Spende für den Triebwagen überweisen, damit Sie auch das Gewünschte erhalten. Und noch etwas: Sind Sie in den vergangenen Monaten umgezogen? Haben Sie den dev-kurier-Vertrieb von der Anschriftenänderung informiert? Sonst ist es nicht möglich, Ihnen den dev-kurier und auch den Mitgliedsausweis für das Jahr 1975 zuzustellen, da sämtliche Post mit dem Vermerk „Empfänger unbekannt verzogen“ an den DEV zurückgeht. Für die freundliche Beachtung dieser Hinweise bedankt sich der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. im Voraus.

Wir sind als förderungswürdig anerkannt. Mitgliedsbeiträge und Spenden sind steuerlich absetzbar, für Familien 100,— DM im Jahr.

Am in der Revision befindlichen Personenwagen 3 ist die Farbe der Stirnwände abgeschliffen und das Dach abgedeckt worden. Der Personenwagen 6 wurde für eine äußere Aufarbeitung und Dachreparatur in die Halle gestellt. Weitere Fahrzeuge, die der Revision bedürfen, sind der Wg 12 und der Wg 14 (beide von innen und außen) und der Wg 7 (Drehgestelle). Ebenso muß der T 41 wieder flottgemacht werden: Zwei Wochen vor Saisonschluß ging der bergwärtsliegende Kühler kaputt, so daß die „Maus“ nur noch mit einer Maschinenanlage betriebsbereit war, und an den beiden letzten Betriebswagen Triebwagenersatzverkehr mit Dampfzügen durchgeführt werden mußte, da der T 42 seiner Revision noch nicht unterzogen worden war. Im normalspurigen HEG-Personenwagen 1 sind sechs Betten mit Matratzen und Decken aufgestellt worden. Die Gesamtzahl der Betten für die Aktiven in den Wohnwagen erhöhte sich damit auf neun.

Wie bereits der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, so hat jetzt auch der Haltepunkt Wiehe-Kurpark zwei historische Laternen als Bahnsteigbeleuchtung erhalten. —

Aus ungebrauchten Schwellen bestand der bisherige Kohlenbansen am Bw Bruchhausen-Vilsen. Aus diesem Grunde wurde er abgebrochen und ein neuer Bansen aus Gebrauchsmaterial errichtet. Das neue Schwellenmaterial ist der Rottte sehr willkommen, da der Schwellenvorrat infolge der Gleisbauaktivitäten erheblich zusammengeschrumpfen ist. Die auf dem Teilstück parallel zur B 6 ausgewechselten Schwellen wurden am 27. Oktober mit einem Dampfsonderzug bestehend aus der „Hoya“, dem Wagen 5 und dem Wagen 31 eingesammelt und abtransportiert.

Herbstmeeting

Zu einer festen Einrichtung ist das Herbstmeeting geworden, das alljährlich eine Woche lang im Anschluß an die Saison der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen stattfindet. So trafen sich auch diesmal in der Zeit vom 30. September bis zum 6. Oktober DEV-Mitglieder, um gemeinsam größere Arbeiten der Museums-Eisenbahn anzugreifen und zu Ende zu führen. So wurde die Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen gründlich aufgeräumt, die Regenrinnen mit Fall- und Ableitrohre verlegt, die Beleuchtung der Halle durch zwei weitere Lichtbänder verbessert und gemeinsam mit der VGH-Rotte das hintere Ende des Auszieh- und Ladegleises um wenige Meter verlegt. Die Gleisverlegung war erforderlich geworden, da die Genossenschaft ihren Schuppen verbreitern möchte. Das am 17. August durch Hagelschlag beschädigte Hallendach brauchte nicht mehr gedeckt zu werden, da diese Arbeit bereits von einer Dachdeckerfirma durchgeführt worden war.

Bei der Gestaltung des Rahmenprogramms des Meetings beschränkten die Organisatoren diesmal einen neuen Weg, indem der Schwerpunkt probeweise auf zwei Besichtigungen gelegt wurde, eine Einrichtung, die sich bewährt hat und daher auch Bestandteil zukünftiger Meetings sein dürfte.

Im Rahmen des Programms dieses Meetings besuchten einige DEV-Mitglieder das Bundesbahnbetriebswerk Lehrte. Obwohl Lehrte seine führende Stellung im Eisenbahnnetz verloren hat, lohnte sich der Besuch. Der „schwarze Dienst“ zeigte sich von seiner besten Seite. Lokbetriebs-

Nachträglich erreichten uns noch folgende Informationen: Mitte Oktober wurde die Aufarbeitung des Wagens 3 mit beschleunigtem Tempo fortgesetzt und auch die Arbeiten am Wagen 6 aufgenommen. Der Wg 3 erhielt an den Stirnwänden und einer Seitenwand neue Bleche, während der „Rosa“ erst einmal auf einer Seite neu verblecht wurde. Bei diesem Fahrzeug wurde auch der Dachbelag abgedeckt und die Oberlichter freigelegt. Sie sollen in Zukunft wieder benutzt werden. Während seiner Aufarbeitung erhält der Wg 6 breitere Plattformbretter, und die Trittbretter werden auch auf das normale Maß gebracht. Weitere Arbeiten sind der Ersatz der gitterförmigen Bühnengeländer durch Blechwände und der Einbau schmalere Einstiegtüren auf den Bühnen. Letzteres wird aus dem Grunde vorgenommen, weil die bisher vorhandenen breiten Türen nur geöffnet werden konnten, wenn die Türen zum Fahrgastraum geschlossen waren. Nach Beendigung der Arbeiten bis zum Auftragen der grauen Grundfarbe verlassen beide Wagen die Halle, um dem Wg 12 und dem Wg 14 Platz zu machen. Den grünen Anstrich der zweiten Klasse erhalten sie in der wärmeren Jahreszeit.

Das in diesem Heft veröffentlichte Rollmaterialverzeichnis des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. berücksichtigt nur Fahrzeuge, die sich im Eigentum oder im Besitz des DEV oder einzelner Mitglieder befinden oder befanden. Gegenüber früheren Ausgaben der Fahrzeugliste haben wir uns bemüht, die Angaben über die Fahrzeuge zu vervollständigen. Dennoch weist die Liste noch zahlreiche Lücken auf. Falls der eine oder andere Leser weitere Angaben machen kann, wären wir hierfür sehr dankbar.

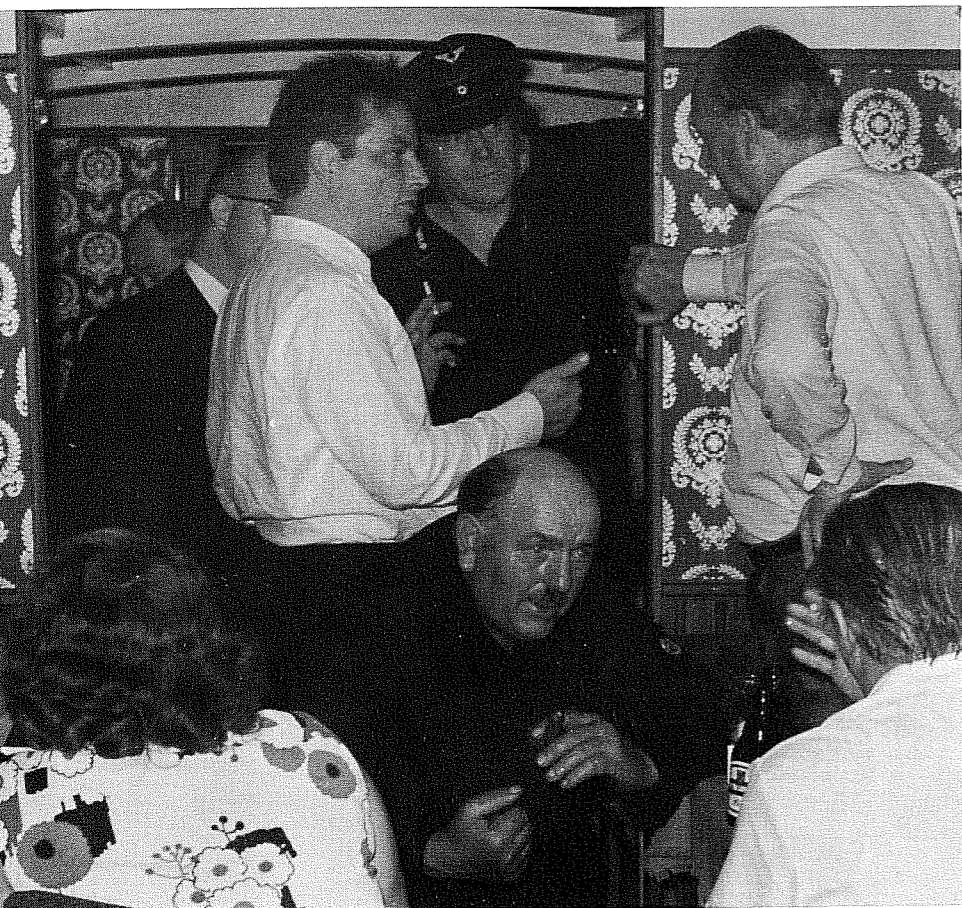
inspektor Banaschewski vom Bw Lehrte führte die Gruppe durch das Bw. Von der Besichtigung der Lokleitung über die Wasserprüfstelle, Indusi, Kantine, Führerstand und Lokfriedhof wurden alle Wünsche erfüllt. Man hörte von Paraffin-gefeuerter T 3, staunte über die Tatsache, daß die 61 nach dem Krieg vom Bw Lehrte im leichten Schnellzugdienst mit zwei Heizern gefahren wurde, und hatte anschließend noch Gelegenheit, eine Diesellok der BR 216 zu inspizieren. Erst in der Abenddämmerung verließ man wieder das Bw, das alle Beteiligten wegen der freundlichen Unterstützung in bester Erinnerung behalten werden. Herrn Banaschewski sei an dieser Stelle noch einmal recht herzlich gedankt.

Drei Tage nach dem Besuch des Bw Lehrte waren wir bei der Fa. DIEMA Diepholzer Maschinenfabrik Fritz Schöttler GmbH zu Gast und hatten Gelegenheit, uns nicht nur über das Fertigungsprogramm dieses bekannten Kleinlokomotivherstellers zu informieren, sondern auch einen Einblick in die Montage von Normal- und Schmalspurlokomotiven zu erhalten. Betreut wurden wir von Herrn Fuhrmann, der bereitwillig auf die vielen Fragen Antwort und viele Erläuterungen zu den Fahrzeugen gab und dadurch sehr dazu beitrug, daß die Besichtigung der Fa. DIEMA informativ wie keine andere war. Zum Abschluß des Besuches erwies die Diepholzer Maschinenfabrik nochmals ihre Gastfreundschaft, indem sie die Besichtigungsteilnehmer zu einem vorzüglichen Mittagessen einlud. Hierfür und für die gute Betreuung sei an dieser Stelle nochmals gedankt.

DIE MUSEUMS-EISENBahn BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF

ist unser bestes Stück. Aber wir befassen uns nicht nur mit der betriebsfähigen Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge. Über unsere museale Tätigkeit hinaus sind wir Herausgeber der Zeitschrift „die museums-eisenbahn“, veranstalten Sonderfahrten, Besichtigungen und Exkursionen und bieten unseren Mitgliedern Klubabende und andere Veranstaltungen in unseren örtlichen Mitgliedergruppen, u.v.a.m.

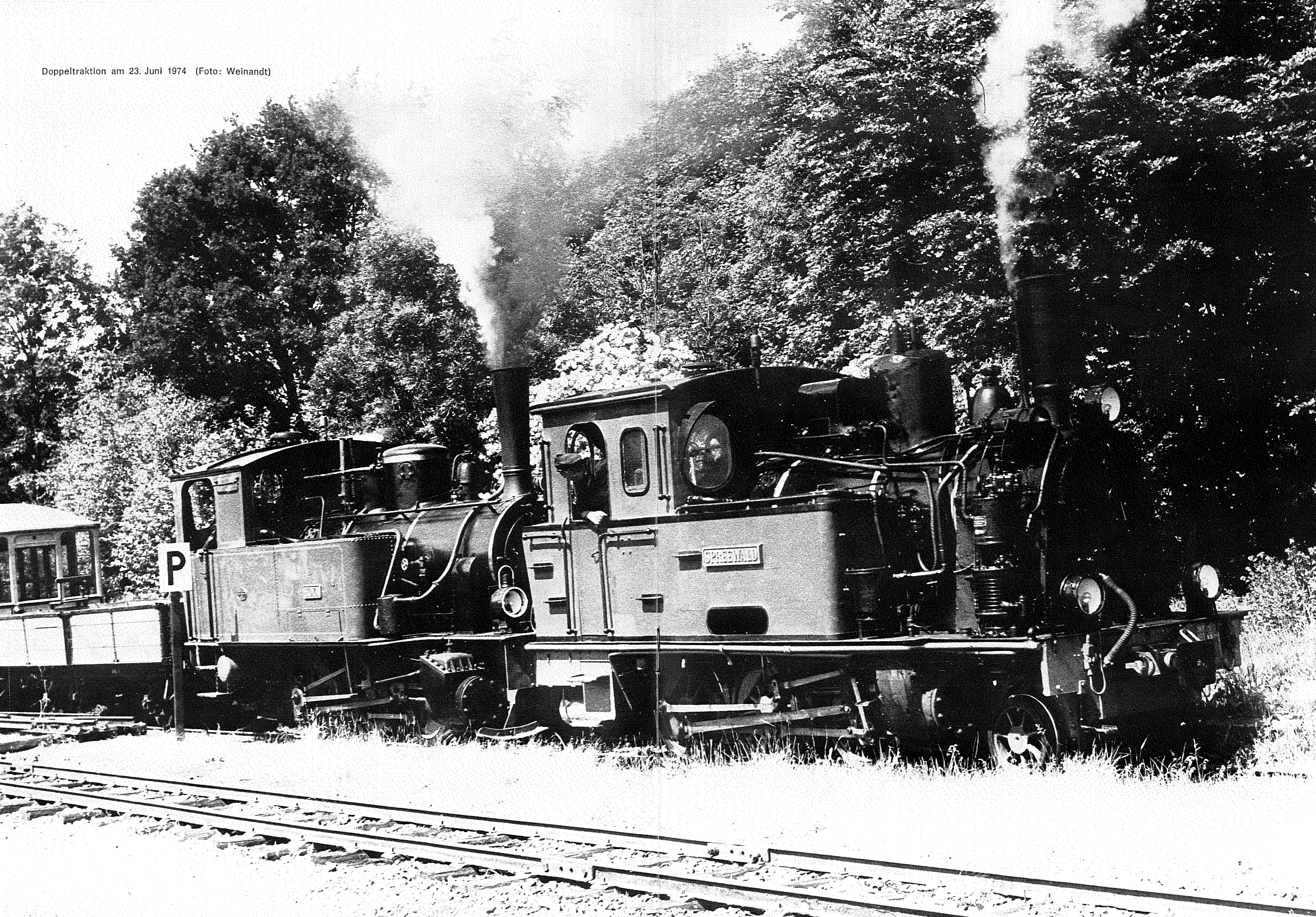




Als Höhepunkt der diesjährigen Fahrzeugauf-
arbeitung muß zweifellos die Indienststellung des
Salonwagen 18 angesehen werden. Nach dem
Eintreffen der Achsen konnte der Wagenkasten
vom Schwellenstapel wieder auf die Drehgestelle
gesetzt werden. Während der Sommermonate galt
die Aktivität den letzten äußeren Arbeiten und
der Innenausstattung. Dabei fand modernes Mö-
billiar Verwendung. Dieser Umstand mag dadurch
entschuldigt werden, daß es sehr günstig erwor-
ben werden konnte. Am 31. August war der
Salonwagen schließlich soweit, um eine Probe-
fahrt absolvieren zu können. Abends fuhr er be-
reits im Nachtzug mit, aber erst am folgenden
Tag, dem 1. September, fand die „standesge-
mäßige“ offizielle Eröffnung durch Herrn Louis
Ferdinand von Preußen statt, zu der sich viele
Besucher und die Presse einfanden. Die für den
Salonwagen vorgesehenen roten Gardinen fehl-
ten infolge langer Lieferzeiten noch bei der Ein-
weihung, konnten aber im Oktober aufgehängt
werden. Ebenso waren die gelben Zierlinien noch
nicht vorhanden. Sie werden im kommenden Jahr
angebracht. In den vier Wochen, in denen der
Salonwagen während der Saison in Betrieb war,
erfreute er sich sehr großer Beliebtheit: Bereits
über 400 Personen benutzten ihn. An dieser
Stelle möchten wir darauf aufmerksam machen,
daß auch Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-
Vereins e.V. gegen Zahlung des Zuschlages für
die erste Wagenklasse den Salonwagen be-
nutzen und einmal „Intervillage“-Komfort der
höchsten Stufe zwischen Bruchhausen-Vilsen und
Asendorf erfahren können.



Doppeltraktion am 23. Juni 1974 (Foto: Weinandt)



Aus der Arbeit der Geschäftsstellen

Berlin

Im Sommerhalbjahr 1974 herrschten im Bereich der Geschäftsstelle Berlin zahlreiche Aktivitäten. Neben den regelmäßig am ersten Dienstag im Monat stattgefundenen Veranstaltungen wurden Exkursionen zur ehemaligen Franzburger Kreisbahn, zur „Molly“ in Bad Doberan, zu der Bäderbahn auf Rügen und zu den sächsischen Schmalspurbahnen veranstaltet.

Gleichzeitig ging es mit der Restaurierung der Personenwagen 10 und 11 und des Güterwagens 33 im „Aw Siemensstadt“ voran. Bedauerlicherweise drosselte die Finanznot des Vereins das Arbeitstempo. Wir hoffen, daß durch Spenden die nötigen Materialeinkäufe ermöglicht werden, und wenigstens der Güterwagen 33 zu der Saisonöffnung am 1. Mai 1975 in Bruchhausen-Vilsen sein wird. Der fertiggestellte Güterwagen 37 dient als Werkstatt und Unterkunft. Die kleine Küche in diesem Fahrzeug wärmt und stärkt die Mitglieder in den Arbeitspausen. Die Arbeitszeiten in Siemensstadt – jeden Samstag und Sonntag von 10–15 Uhr – haben sich nicht geändert. Treffpunkt an den Samstagen ist das Tor Rohrdamm und an den Sonntagen das Tor Wernerwerkstraße. Alle Mitglieder, auch außerhalb Berlins wohnende, werden hiermit zu den Arbeiten im Aw eingeladen. Es werden dringend aktive Kräfte benötigt.

Die Programme zu den Veranstaltungen in den Wintermonaten, zum Wintervergnügen des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V., das wie in den letzten Jahren im Januar in Berlin stattfindet, und zu den Exkursionen erhalten Sie über Ulf-Dietrich Otto, 1000 Berlin 20, Jaczostraße 69.

Bremen

Neben den Aufgaben, die viele Bremer Mitglieder übernommen haben, stand die Aktivität im Frühjahr überwiegend im Zeichen der Fahrgastwerbung für die Museums-Eisenbahn. Am 7. September fand die stark besuchte Exkursion in das Gnarrenburger Moor statt. Der große Erfolg dieser Fahrt ermutigt uns, im kommenden Jahr weitere Sonderfahrten zu veranstalten, einmal um den DEV etwas mehr in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses zu rücken, andererseits aber auch, um einen Beitrag zu einem interessanten Wochenendausflug in Bruchhausen-Vilsen für solche Mitglieder zu leisten, die aus Gründen räumlicher Entfernung nicht die Gelegenheit haben, die Museums-Eisenbahn öfters zu besuchen. Die erste Sonderfahrt findet im nächsten Jahr auf dem Streckennetz der Bremer Straßenbahn AG statt (siehe auch unter „Veranstaltungskalender“).

Mittelweser

Im Mittelpunkt des Klubabends am 28. Juni standen Lichtbilder vom 75jährigen Jubiläum der Harzquerbahn, die auch einen Eindruck vom Alltagsbetrieb dieser Bahn vermitteln, während am 6. September Dias jugoslawischer Schmalspurbahnen vorgeführt wurden.

Dank des unermüdeten Einsatzes von Herrn Riedel sind nun die Verhandlungen wegen eines Clubraumes im Bw Nienburg in ihr entscheidendes Stadium getreten. Wann die endgültige Entscheidung fällt, kann noch nicht gesagt werden, doch haben die örtlichen DB-Stellen uns ihre Unterstützung zugesagt.

Nordharz

Nach längerem Schweigen soll nun wieder ein Bericht über die Aktivitäten der GSt. NORDHARZ Rechenschaft geben.

Am 20. 5. 1973 fand eine Busfahrt Goslarer Eisenbahnfreunde nach Bru-Vi statt. Das einstimmige Urteil nach der Fahrt: es war prima. Der Defizitbetrag aus dieser Exkursion ging zu Lasten des GSt-Leiters (eine indirekte Spende an den DEV).

Nachdem in den Sommermonaten 1973 keine Treffen stattfanden, wurden im Herbst und Winter Dia-Abende abgehalten. Für das Jahr 1974 mußten diese jedoch vorerst eingestellt werden, da es an geeigneten Räumlichkeiten fehlt. Es wird versucht, hier Abhilfe zu schaffen.

Neben den Vereinsdrucksachen wurden die Harzer eisenbahn-briefe 2 und 3/73 (Auflage ca. je 100 St.) sowie die Ausgaben 1 und 2/74 (Auflage ca. je 250 St.) in Umlauf gebracht. Eine neue Ausgabe der heb ist in Vorbereitung.

Süd-niedersachsen

Durch Verbindungen zur Kreisbahn Osterode-Kreiensen gelang es, von ihr Restbestände an Gleisbaumaterial, Gewindegewindern (sehr zur Freude von Herrn Hunold), Schildern und anderem für die Museums-Eisenbahn zu erhalten. Ferner haben die Einbecker Mitglieder weiter am Bericht über die Südharz-Eisenbahn für diese Zeitschrift gearbeitet, und zu diesem Zweck Wanderungen auf der ehemaligen Trasse der Bahn durchgeführt. Ende Juni war die Einbecker Truppe zu Gast auf der Dampf-Kleinbahn Mühlenroth. Zwischendurch wurde mit Unterstützung auch anderer Aktiver begonnen, den zweiten HEG-Personenwagen von innen aufzuarbeiten und als Wohnwagen herzurichten. pa

Geschäftsstellen – ihr Aufgabenbereich und ihre Arbeitsweise

In der letzten Ausgabe des dev-kuriers haben wir angekündigt, einzelne Problemkreise der Arbeit im Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. zu erörtern und Möglichkeiten zu deren Lösung sowie zu einem verstärkten Engagement der Mitglieder aufzuzeigen. Den Auftakt hierzu macht heute der folgende Beitrag zu Geschäftsstellen und deren Aufgaben.

Neben den publizistischen Aufgaben, die in unserer Vereinigung die Herren Kunst und Kurbjuweit übernommen haben, ist es ebenso wichtig, wieder mehr Mitglieder für die Werbung zu engagieren. Fahrgast- und Mitgliederwerbung müssen nicht nur von Bruchhausen-Vilsen aus, sondern vor allem auf regionaler Basis betrieben werden. Was wir brauchen, das sind mehr aktive Geschäftsstellen.

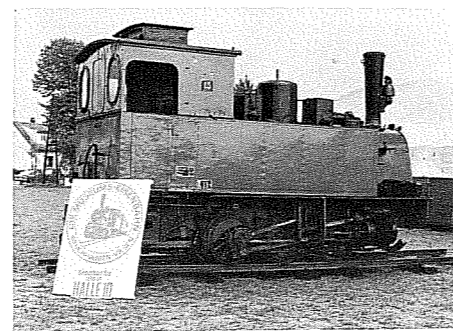
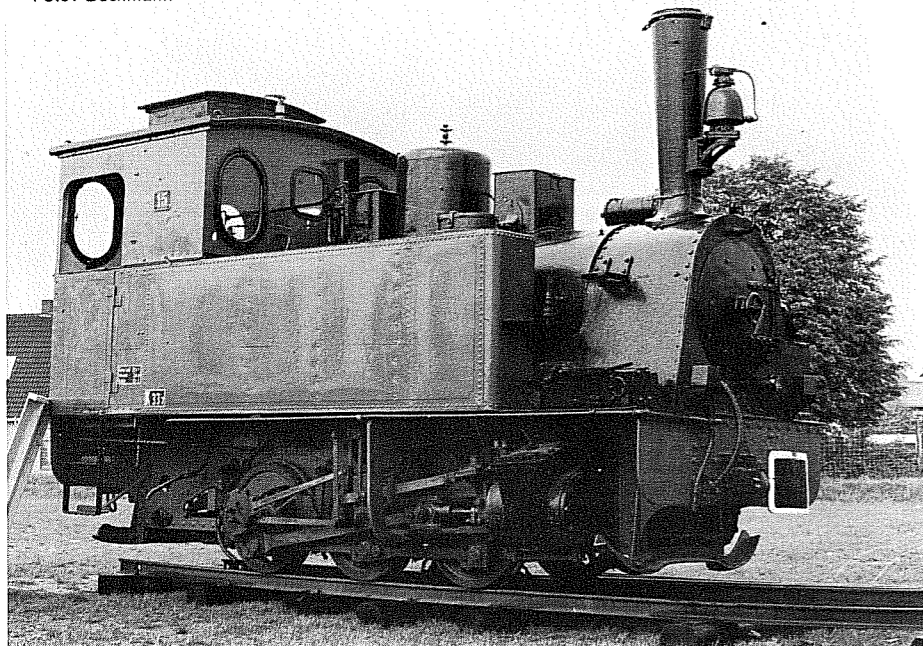
Im folgenden möchten wir Ihnen ein paar Hinweise zum Aufgabenbereich und zur Arbeitsweise einer Geschäftsstelle geben.

Grundlage jeglicher Arbeit ist der Zusammenhalt der zur Region gehörenden Mitglieder. Das sollten mindestens so viele sein, daß genügend Aktive zusammenkommen. In Gegenden mit wenig Mitgliedern muß halt der Einzugsbereich entsprechend größer gewählt werden. Mindestens viermal im Jahr, möglichst aber zweimonatlich sollten Zusammenkünfte mit einem attraktiven Programm abgehalten werden. Eine weitere Maßnahme, den Zusammenhalt zu festigen, ist das Veranstalten kleinerer gemeinsamer Ausflüge zu eisenbahntechnisch interessanten Zielen. Dazu gehören nicht zuletzt Fahrten zur Museums-Eisenbahn, sei es zu einem vergnüglichen Wochenende oder zu

einem Arbeitseinsatz der Regionalgruppe. Sobald sich eine kleine Kerntruppe gebildet hat, die regelmäßig mit von der Partie ist, kann man über geeignete Werbeaktionen nachdenken. Hierzu bietet sich beispielsweise eine öffentliche Veranstaltung an. Dies ist eine Gelegenheit, die Regionalgruppe als Teil des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. und ihre Arbeit für die Museums-Eisenbahn vorzustellen. Zu der Aufgabe einer Geschäftsstelle gehört natürlich auch die Verteilung von Werbematerial. Der Höhepunkt dessen, was eine Geschäftsstelle leisten kann, ist sicher die Beschickung einer Messe oder Ausstellung, wie sie heute vielfach als regionale Leistungsschauen durchgeführt werden. Hierzu gehört jedoch schon ein recht großer personeller und materieller Aufwand.

Damit hoffen wir, Ihnen ein paar brauchbare Anregungen zum Thema Regionalwerbung gegeben zu haben. Gerne hätten wir einige Punkte noch ausführlicher besprochen, als es hier geschehen ist, aber leider reicht der Platz hierfür nicht aus. Wenn Sie also versuchen wollen, in Ihrem Bereich eine Geschäftsstelle zu gründen, setzen Sie sich mit dem Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. in Verbindung, der dann Starthilfe leisten wird. ook

Foto: Beckmann



Beispiel für die Vertretung des DEV auf einer regionalen Leistungsschau: Auf dem Freigelände wirbt „Hermann“ für den Besuch des Standes der Regionalgruppe Mittelweser auf der Mittelweserschau in Nienburg/Weser (18.–26. 5. 1974).

Das Presse- und Informationsreferat des Deutschen Eisenbahn-Vereins hat im Jahre 1974 ca. 130 Spendenquittungen bearbeitet, die im Zusammenhang mit dem Kauf des neuen DR-Triebwagens ausgegeben wurden. Mehrere hundert Fotos und viele Sonderbriefumschläge wurden an die Spender verschickt. Trotz aller Anstrengungen reichte das Geld nicht zum Kauf des Triebwagens, und so mußte ein Kredit von 4 000,- DM aufgenommen werden. Das P+J-Referat wird noch Großposter (60 x 90 cm) mit den Motiven der „Spreewald“ und des VT 137 herstellen lassen, damit evtl. auch andere Freunde ihr Schärfelein für das neue Fahrzeug beitragen. – Hier sei nochmals darauf hingewiesen, wie wichtig für den Deutschen Eisenbahn-Verein und seine Museums-Eisenbahn Veröffentlichungen in Zeitungen, Zeitschriften, Filmen, Hörfunk und Fernsehen sind. So berichteten z. B. im Jahre 1974 sechs große überregionale Zeitschriften über unsere Arbeit und die erreichten Erfolge. Sogar der Hörfunk des Hessischen Rundfunks sendete zweimal eine Schulfunksendung über unsere Museums-Eisenbahn. Einen ausführlichen Bericht darüber bekamen alle Schulen in Hessen zugesandt. Es braucht wohl nicht darauf hingewiesen zu werden, welche hohen Kosten auf uns zukämen, müßten wir diese „Werbung“ selbst bezahlen. Deshalb die Bitte an alle Freunde, die die Möglichkeit haben, kleinere oder größere Berichte über den DEV in Zeitschriften unterzubringen: nutzen Sie in unser aller Interesse diese Chance. Das Presse + Informationsreferat stellt Ihnen auf Anforderung Fotos und Presseinformationen zur Verfügung. Senden Sie bitte auch alle Veröffentlichungen, die über uns erscheinen, an das Referat. Diese werden benötigt, um eine ausführliche Dokumentation über unsere Arbeit zu erstellen.

Zum Schluß noch ein Hinweis, wir wollen eine kleine Diaserie herausgeben und zwar mit folgenden 6 Motiven: Dampflokomotive „Hoya“ in früheren Jahren und heute. Lok „Spreewald“ heute und auf der Spreewaldbahn. Triebwagen VT 137 532 bei der DR in Barth und auf der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen. Gegebenenfalls könnten auch Diaserien von anderen Fahrzeugen erscheinen. Der Preis hängt von der Höhe der Auflagenzahl ab und liegt höchstens bei DM 15,-. Bei Interesse sollten sich die Leser mit einer Karte bei obengenanntem Referat melden.

Termine für Wochenendarbeitseinsätze auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

4./5. Januar, 25./26. Jan., 15./16. Februar, 8./9. März, 28.-31. März, 19./20. April

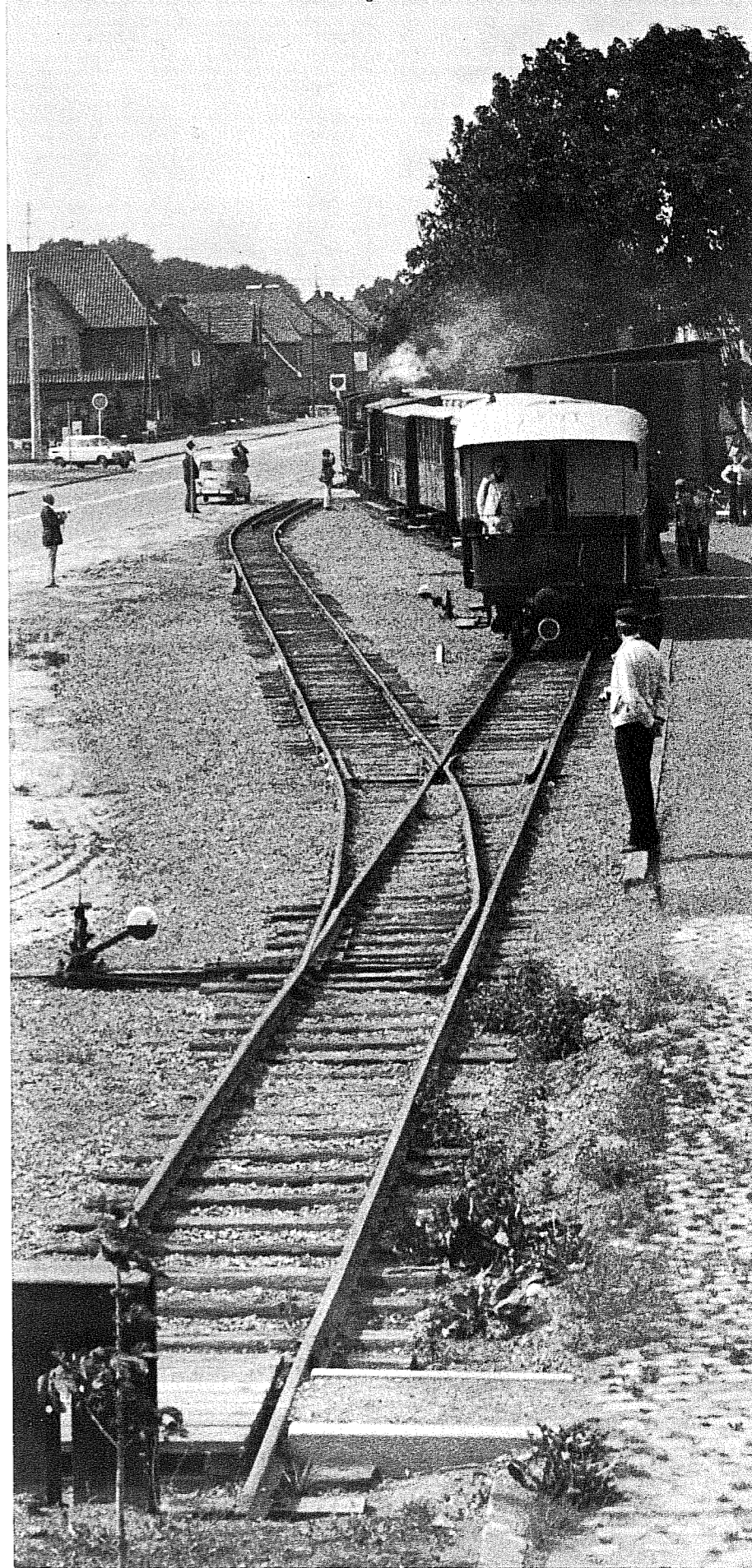
Um die Koordination der Arbeitsverteilung, die Versicherung bei der Berufsgenossenschaft und die Organisation der Unterbringung während der Meetings besser gewährleisten zu können, werden die interessierten Teilnehmer gebeten, sich bei

Ulf-Dietrich Otto
1000 Berlin 20
Jaczostraße 69
Tel: nach 20 Uhr (0 30) 3 61 19 32
sonst (0 30) 24 47 12

anzumelden. Programme zu den Meetings und den dabei geplanten Exkursionen und Besichtigungen können über Herrn Otto ebenfalls angefordert werden.

Bahnhof Asendorf nach der Renovierung 1974

Foto: Kunst



Buchfahrplan 1974 der Museums-Eisenbahn „Für den Dienstgebrauch“. 8 Seiten DIN A 5 mit rotem Umschlag. 2,— DM. Für Mitglieder des DEV und der DGEG 1,50 DM.

Die Uetersener Eisenbahn, 100 Jahre Eisenbahngeschichte zwischen Uetersen und Tornesch — von E. G. Lichte und G. Ungerbie-ler. 73 Fotos, 57 Zeichnungen und Pläne auf Kunstdruckpapier. DM 19,90 inkl. Versandkosten.

Kleinbahn Lingen—Berge—Quakenbrück (1904—1952). 24 Seiten, Offsetdruck DIN A 5, 18 Fotos, Fahrzeugskizzen, Gleispläne. 3,— DM

Noch vorhanden: Originalfotos im Postkartenformat von der Probefahrt unserer Lokomotive „Spree-wald“ auf der Harzquerbahn. Sie erhalten sie gegen Einzahlung von DM 10,— für jede Serie von 3 Stück (I oder II) auf unser Spendenkonto: PSchA Hamburg Kto. 313281—200.

Ältere Ausgaben des DEV-Kurier

**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,—.**

**Heft 30
Norwegische Museumseisenbahn, Meeting in Bruchhausen-Vilsen, Typenskizze Wismar Schienenbus, mit vielen Fotos. DM 3,—.**

Bestellung durch Überweisung des jeweiligen Betrages + DM 0,70 für Versandkosten auf das Postscheckkonto Hamburg 16 17 - 208.

Weihnachtsbücherei

Gerd Wolff
Deutsche Klein- und Privatbahnen

(Teil 3: Nordrhein-Westfalen)
326 Seiten, 509 Fotos, 54 Streckenskizzen, 55 DM. Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstraße 43.

Lange haben Eisenbahnfreunde auf dieses Buch gewartet, jetzt ist es endlich da: der dritte Band der fünfteiligen Buchreihe über deutsche Klein- und Privatbahnen von Gerd Wolff. 54 bekannte und weniger bekannte Bahnen des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen werden vorgestellt. Trotz des Telegrammstils des Textes und trotz eingeschlichener Fehler, die bei einer solchen Anhäufung von Daten und Fakten allerdings kaum vermeidbar sind, stellt dieses Buch wie seine beiden Vorgänger ein „Muß“ für den Kleinbahnfreund dar, ist es nicht nur einmalig in seiner Art, sondern enthält auch reizvolles Fotomaterial. Auf den ersten Blick schockierend ist der Verkaufspreis von 55,— DM, für den der Leser tief in die Tasche greifen muß, aber ein Blick in das Buch überzeugt, daß es einen guten Gegenwert darstellt.

Andreas Christopher
Butzbach-Licher Eisenbahn AG

20 Seiten, 27 Fotos, 1 Streckenskizze, DM 5.50. Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstraße 43.

Als Sonderdruck aus der Zeitschrift „Die Kleinbahn“ erschien als neuntes Kleinbahn-Heft diese Broschüre über die Butzbach-Licher Eisenbahn AG. Neben einer gut bebilderten Beschreibung der BLE und ihrer Fahrzeuge findet der Leser eine ausführliche Fahrzeugliste, einen Fahrplannachdruck aus „besseren“ Zeiten und verschiedene Zeichnungen. Letztere liegen jedoch weit unter üblichem Niveau, tun dem guten Gesamteindruck aber keinen Abbruch.

Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 25 — 1974
260 Seiten A 4, zahlreiche, zum Teil farbige Abbildungen, graphischen Darstellungen und Tabellen, mehrfarbiger Schutzumschlag, Leinen, 29,40 DM. Hestra-Verlag, 6100 Darmstadt, Postfach 4164.

Zum 25. Male erscheint das Eisenbahnfreunden wohl vertraute Jahrbuch des Eisenbahnwesens. Eigentlich von Fachleuten für ihre Kollegen geschrieben, bietet es Eisenbahnfreunden eine Fülle von Informationen über die moderne Bundesbahn, angefangen von der Unternehmenskonzeption über die Technik der Eisenbahn bis zu ihren sozialen Einrichtungen, Informationen also, die eigentlich nur ganz speziellen Fachzeitschriften des Eisenbahnwesens zu entnehmen sind, da sie Lesern von allgemein-technischen Fachzeitschriften für Eisenbahnfreunde unverständlicherweise größtenteils vorenthalten werden. Zur modernen und fortschrittlichen Bundesbahn gehört auch der Abschied von der Dampftraktion. Der Beitrag „Wie sie fuhrn, wie sie starben — Dampflokomotiven im Auslauf“ ist daher nur konsequent. Das Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1974 beschränkt seine Information aber nicht nur auf unseren Staat, sondern wirft seinen Blick auch weit über die Landesgrenzen, sogar bis zur Volksrepublik China, mit deren Eisenbahnen sich ebenfalls ein Beitrag befaßt. Fazit: Dieses Jahrbuch ist mehr als ein Jahrbuch. Es ist eine erstklassige Informationsquelle und ein zuverlässiges und umfassendes Standardwerk über die Eisenbahn.

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte
Band 6/1973

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. Ca. 110 Seiten mit vielen Abbildungen und Skizzen. Kunstdruckpapier. Format DIN A 4. Rösler + Zimmer Verlag, 8900 Augsburg, Haunstetter Straße 18. Kartonierte 21,80 DM.

In bekannter Aufmachung erschien die 6. Folge des Jahrbuches der DGEG. Themen, die man nicht in anderen Publikationen findet, sorgen auch diesmal für einen außerordentlich interessanten Inhalt: Wer denkt heute, im Zeitalter der Schaffung einer politischen Union Europas, daran, daß vor fünfzig Jahren das Ruhrgebiet von französischen Truppen besetzt war, und die Eisenbahnen teilweise unter französischer Regie betrieben wurden? Der französisch-deutsche Eisenbahnkrieg im Ruhrgebiet 1923 ist nur ein Thema. Darüber hinaus enthält das Jahrbuch einen Beitrag über die aus vier bekannten Waggonfabriken hervorgegangenen „Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken AG“ („Westwaggon“) und einen Beitrag über fünf Kleinbahnen, die nur eines gemeinsam haben, daß sie allesamt in der bisherigen Eisenbahnliteratur so gut wie unberührt geblieben sind. (Kreuznacher Kleinbahnen, Eltville-Schlängenbad, Rhene-Diemeltalbahn, Rinkerode-Ascheberg, Wallersdorf-Mönchshofen).

Das war sie — die EBOE — 37 Blatt 20,5 x 24,5 cm, erhältlich nur durch Einzahlung von 11,80 DM plus 1,— DM Versandkosten auf Postscheckkonto Hamburg 1184 44-205, Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e. V. — Publikationen — Hamburg.

Hier handelt es sich nicht um eine Dokumentation, sondern um den gelungenen Versuch, die Atmosphäre dieser Ende 1973 stillgelegten Kleinbahn in 25 Federzeichnungen einzufangen. Insofern unterscheidet sich der Band von den üblichen Eisenbahnbüchern, hat aber zugleich auch seinen besonderen Reiz. Der Reinerlös aus dem Verkauf des Buches, das in der vereinseigenen Druckerei hergestellt wurde, kommt der Arbeit des VVM zugute.

G. Reuter

Die Geschichte der Remscheider Straßenbahn

132 Seiten, rund 100 Abbildungen sowie zahlreiche Urkunden, Streckenpläne und Zeichnungen. Kunstdruckpapier. Format 21 x 24 cm. Rösler + Zimmer Verlag, 8900 Augsburg, Haunstetter Straße 18. 29,50 DM.

Straßenbahn und Straßenbahn, das muß nicht immer das gleiche sein. Jedenfalls unterschiedlich die Remscheider Straßenbahn von anderen Bahnen einmal dadurch, daß es sich hierbei aufgrund der topographischen Verhältnisse der Werkzeugstadt um die steilste Adhäsionsbahn Deutschlands handelte und zudem zu einer Zeit gebaut wurde, als Erfahrungen aus solchen Betriebsbedingungen noch nicht vorlagen, und bei der Remscheider Straßenbahn daher vielfach technisches Neuland beschriften werden mußte. Dieses Buch informiert über alle Bereiche der Bahn, über den Fahrzeugpark, Streckenführung, Stromversorgung, Fahrpläne usw., und läßt keinen Aspekt unberücksichtigt. Der Anhang mit seinen zusätzlichen Angaben trägt zur Vervollständigung der Information bei. Interessant und amüsant zugleich sind die Auszüge aus alten Dienstvorschriften und das Kapitel über bemerkenswerte Unfälle. Nicht zuletzt das gute Bildmaterial trägt zu einem mehr als zufriedenstellenden Gesamteindruck des Buches bei, obwohl man von der Vorgeschichte der Bahn bis zu ihrem Bau so gut wie gar nichts erfährt.

Die Wallücke-Bahn

Eine unvergessene Schmalspurbahn im östlichen Westfalen

Nachdruck einer 24seitigen Broschüre, die zur Bahneröffnung 1897 herausgegeben wurde und zusätzlicher ergänzender Foto- und Textteil. 40 Seiten, 17 x 24,5 cm, 20 Fotos. Viele Zeichnungen und Abbildungen. Verlag Uhle & Kleimann, 4990 Lübbecke, Postfach 47. 9,70 DM.

Was für eine Publikation vermag mehr über die Entstehungsgeschichte, den Bau, die Streckenführung und die Fahrzeuge einer Eisenbahn mehr auszusagen als eine Schrift, die zur Eröffnung einer Bahn herausgegeben wurde? Das vorliegende Büchlein enthält einen Nachdruck einer solchen Schrift der Wallücke-Eisenbahn. Dieses 60-cm-spurige Eisenbahn verdankt ihre Entstehung dem Umstand, daß der Georgs-Marien-Verein im östlichen Teile des Wiehengebirges Thoneisensteinlager besaß und zum Abtransport der Erze in die Hochöfen der Georgsmarienhütte eine geeignete Transportverbindung schaffen mußte. Der anschließende zusätzliche Text- und Fototeil bringt weitere Informationen über die Fahrzeuge und die nur vierzigjährige Geschichte dieser unvergessenen Kleinbahn.

Straßenbahn-Magazin — Berichte und Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart — jährlich vier Hefte. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, Einzelheft 9,80 DM, 4 Hefte im Abonnement 36,— DM.

Einerseits bereits längst vergessene Straßenbahnbetriebe, andererseits aber auch elektrifizierte Kleinbahnen sind neben Artikeln über historische und moderne Fahrzeuge in dieser regelmäßig erscheinenden Zeitschrift zu finden. Den Nahverkehrsfreunden dürften die Hefte längst bekannt sein, doch es seien auch die Kleinbahnexperten einmal darauf hingewiesen.

Franckh's Lok-Kalender in Farbe 1975. Größe 29,5 x 32 cm, 12 Farblätter, 1 farb. Deckblatt. Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1974, 12,80 DM.

Auch 1975 erscheint wieder dieser Kalender mit großformatigen Farbfotos. Gegenüber 1974 ist die Bildqualität verbessert worden. Auch von der Motivwahl her wird jedem etwas geboten: Dampf-, Diesel-, E-Lok, Schmal- und Normalspur, In- und Ausland. Dieser Kalender kann dem Eisenbahnfreund als Wandschmuck sehr empfohlen werden.

Franckh's Postkartenkalender 1975. Die Eisenbahn in Farbe. 12 Farblätter, 1 farb. Deckblatt, Format 14,8 x 21 cm, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1974, 6,80. DM.

Aus 13 Farbfotos 14,8 x 14,8 cm mit einer sehr guten Motivauswahl besteht dieser preiswerte Kalender, dessen einzelne Blätter sich als Postkarten verwenden lassen. In einigen Fällen handelt es sich um bereits veröffentlichte Aufnahmen.

Bei den letzten preußischen Dampflokomotiven wird jetzt das Feuer unter dem Kessel gelöscht. Wahrscheinlich erscheinen aus diesem aktuellen Anlaß zwei Bücher, die sich mit dem Thema Preußen beschäftigen. Die Titelfotos beider Bücher zeigen jedoch wenig Preußisches, da sie in neuester Zeit aufgenommen wurden.

Albert Sauter

Die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen

96 Seiten, 78 Fotos, Franckh'sche Verlagshandlung, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640. 19,80 DM.

Der Titel „Die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen“ stapelt etwas hoch. Der Inhalt des Buches bezieht sich fast ausschließlich nur auf die Dampflokomotiven seinerzeit. Allerdings wird hier dann auch brauchbare Information geboten. Sehr gut machen sich die Zeichnungen mit den zugehörigen Tabellen. Recht sehenswert sind die zahlreichen Fotos im Bildteil mit Lokomotiven in rein preußischer Ausführung.

Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?

Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895 — 1897
Geschichtlicher Rückblick auf die ersten drei Jahre der Basler Strassenbahn mit zahlreichen Abbildungen.

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

Die Entwicklung der Basler Strassen- und Oberlandbahnen
Geschichte, Betrieb und Rollmaterial der Birsigthalbahn, Birseckbahn sowie der Basler Strassenbahn auf Oberlandlinien, 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 über 1000 Abbildungen.

Die Strassen- und Oberlandbahnen von Bern und Thun
In diesem Photobuch werden mit Bildern, Plänen und Beschrieben beide Strassen- und Oberland-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.

Die Rhätische Bahn (Stammnetz)
Dieses Buch im Grossformat beinhaltet eine minutiöse Darstellung des gesamten Rollmaterials dieser Schmalspurbahn mit Hauptbahn-Charakter. Ergänzt durch 650 Fotos und Typenpläne aller Gattungen.

Die Gleichstrombahnen Rhätiens
Darstellung der Strecken und des Rollmaterials der nachfolgenden Gleichstromlinien der heutigen Rhätischen Bahn: Die Berninabahn, die Bahn Chur—Arosa sowie die Strecke Bellinzona—Mesocco.

Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn
Ein Buch, das über die Geschichte, die Strecken des Stammnetzes und deren Dampflokomotivtypen eingehend berichtet. 208 Seiten mit 400 Abbildungen.

Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee
Eingehende Darstellung der 44 wichtigsten Schiffe des öffentlichen Verkehrs. Die Geschichte der Schiffsbetriebe und des Sees. 240 Seiten mit fast 400 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.

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

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

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

Die Oberlandbahnen 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.

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.

Berliner Strassenbahnen
Unter dem Motto: «Berlin und seine Strassenbahnen» berichtet dieses Werk über die fast vergangene Epoche der Strassenbahn-Betriebe. Hier nahmen sie ihren Anfang und fanden ein vorzeitiges Ende. Das Buch beinhaltet nebst zahlreichen Plänen über 300 seltene Fotos, seit 1865.

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 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 grossen Eisenbahnbibliothek: Dienstag bis Freitag 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 16.00 Uhr.
Wir liefern per Post (zollfrei) beinahe alle Eisenbahnbücher der Welt.

Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH - 5234 Villigen (bei Brugg)

Jean-Michel Hartmann

„Dampflokomotiven In Deutschland“

112 Seiten mit 116 Fotos, Querformat, Franckh'sche Verlagshandlung, 7 Stuttgart 1, Postfach 640, 34,— DM.

Mit „Dampflokomotiven in Deutschland“ hat J.-M. Hartmann eine Bestandsaufnahme der Dampflokromantik in der BRD vorgelegt. Fast alle abgebildeten „Schwarzen Giganten der Schiene“ sind heute noch bei der DB anzutreffen, denn sie sind die letzten Vertreter einer schon bald vergangenen Epoche, die J.-M. Hartmann in meisterlichen Fotos einfing. Dieser Bildband zeigt noch einmal die ganze Scala deutscher Eisenbahnromantik, festgehalten in Bildern, die echte Dampfatmosphäre ausstrahlen. Denn bald werden die Rauchwolken über Deutschlands Schienen verschwunden sein und nur die Fotoaufnahmen werden uns an schöne Zeiten erinnern.

Auf schmaler Spur durch das Jagsttal

Fast ein dreiviertel Jahrhundert alt ist die Jagsttalbahn, deren erster Güterzug am 10. Dezember 1900, der offizielle Eröffnungszug erst am 15. März 1901 fuhr. Vorausgegangen waren seit 1870 zähe Verhandlungen, zunächst um eine normalspurige Bahn, dann um die Frage der Weiterführung bis Bad Mergentheim und endlich zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Königreich Württemberg. Was es bedeutet, eine solche Bahn, die immerhin sechsmal die Landesgrenze kreuzte, genehmigt zu bekommen, kann man heute nur erahnen, wenn man liest, daß erst ein Staatsvertrag vom 10. 2. 1898 zwischen den beiden Ländern die rechtliche Grundlage für Bau und Betrieb der Bahn schuf. Diese Grenze, die sich bis zum Wirksamwerden der Verwaltungsreform am 1. 1. 1973 in der Zuständigkeit bestimmter Verwaltungsstellen zeigte, hat jedoch andererseits dem Bahnbetrieb keine nennenswerten Schwierigkeiten bereitet.

Die Baukosten mit 2 163 606 Mk und 10 Pf (!) oder ca. 54 000 Mk pro Kilometer waren, auch für damalige Verhältnisse, durchaus bescheiden, ein Zeichen für die insgesamt geringen Schwierigkeiten bei der Trassierung.

Welche Bedeutung einer Bahn, und sei es nur eine schmalspurige Nebenbahn, damals beigemessen wurde, kann man sich heute überhaupt nicht mehr vorstellen. Randerscheinungen, die in ganz anderen Zusammenhängen beschrieben sind, lassen diese Bedeutung allerdings auch heute noch erkennen. So erfährt man, daß bis zur Eröffnung der Bahn der gesamte Reiseverkehr durch die Pferdepost, der Frachtverkehr eben durch Fuhrwerke besorgt wurde. Ob dieser Schritt um die Jahrhundertwende nicht gewaltiger war, als wenn wir heute anstatt mit 140 eben mit 250 km/h durch die Lande fahren? Ein Blick in die Zeitungen der damaligen Zeit läßt erkennen, mit welchen Hoffnungen und Erwartungen der Bahnbau verknüpft war. Nicht weniger als den Anschluß an die weite Welt erhofften die meisten der Festredner!



Der Eröffnungszug in Möckmühl

Foto Hembach



Bei Westernhausen.

Foto: Nothdurft

Ohne wesentliche Erschütterungen verliefen die folgenden Jahre. Zwar teilte die Jagsttalbahn das Schicksal aller anderen Bahnen, indem sie immer dann die größten Einnahmen erzielte, wenn der Wert des Geldes gerade am geringsten war. Für größere Investitionen reichte es also meistens nicht, und so mußte man viele Jahre weitgehend von der Substanz leben. Andererseits garantierte das stark landwirtschaftlich orientierte Jagsttal durch Abfuhr von landwirtschaftlichen Produkten ein einigermaßen

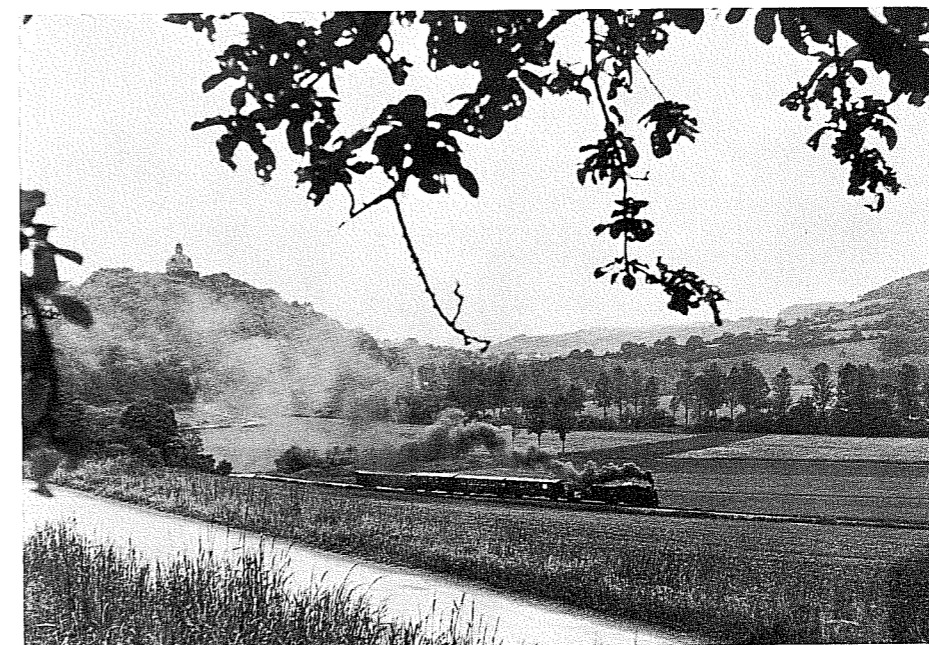
regelmäßiges Aufkommen an Gütern.

1918 erfolgte der Übergang der Strecke von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter auf die Deutsche Eisenbahn Betriebsgesellschaft (DEBG), die ihrerseits 1963 in Liquidation ging. Um eine Stilllegung — auch anderer DEBG-Bahnen — zu verhindern, gründete das Land Baden-Württemberg die Südwestdeutsche Eisenbahnen GmbH (SWEG), die damit Eigentümerin der Jagsttalbahn wurde. Diese



Unweit Jagsthausen.

Foto: Nothdurft



Bei Schöntal.

Foto: Nothdurft

wiederum brachte die Bahn 1971 in die aus der Fusion der SWEG und der Mittelbadischen Eisenbahnen AG hervorgehende Südwestdeutsche Eisenbahnen AG ein.

Was die Betriebsmittel anbelangt, so spiegelt sich hier die allgemeine Entwicklung des Eisenbahnwesens wieder: Reiner Dampflokotivbetrieb bis 1960, dann Einsatz von Dieseltriebwagen im Personenverkehr, ab 1965 reiner Dieselbetrieb nach Ankauf von zwei Diesellokomotiven.

Die Strecken- und Gleisanlagen befinden sich derzeit in einem vorzüglichen Zustand, nachdem in den letzten Jahren unter finanzieller Beteiligung des Landes der gesamte Oberbau durchgearbeitet worden ist.

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. betrachtet es als eine ihrer Aufgaben, nicht nur durch eine Sammlung von Schienenfahrzeugen die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu dokumentieren, sondern auch ausge-

wählte Dampflokotiven betriebsfähig zu erhalten. Je mehr sich die Eisenbahn zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen entwickelt, um so stärker wird das Interesse daran, einmal zu erleben, „wie es früher war“. Was eignet sich besser dazu als eine Schmalspurbahn, die ja schon seit langem Symbol für „Opas romantische Bimmelbahn“ ist (wobei man vergißt, welche Verkehrsleistungen auch auf schmaler Spur erbracht wurden und noch werden)?

Aus diesen Beweggründen heraus tauchte schon von Anfang an auf der Wunschliste der DGEG ein historischer Dampfzug im Jagsttal auf. Aber wie so oft in solchen Fällen, vom Wunsch bis zur Verwirklichung ist es ein weiter Weg, insbesondere wenn kein dickes Bankkonto zur Verfügung steht, sondern jeder Schritt vorwärts tatkräftigen Einsatz freiwilliger Helfer voraussetzt.

Die ersten Bemühungen galten einer geeigneten Dampflokotiv. Zunächst war es eine Maschine der Bottwartalbahn (DB 99 651, Eh2t, Henschel 16132/1918), die sogar noch innerhalb der Genehmigungsfrist stand, aber technische Gründe (zu hohes Gewicht) verhinderten einen Einsatz. Heute steht sie am Bahnhof Steinheim/Murr als Denkmal. Dann konnte von der DB die interessante Vierzylinder-Verbundlokotiv 99 633 (Bauart Mallet, B'N4vt, Esslingen 3072/1899) erworben werden, ein Einsatz scheiterte jedoch zunächst an den zu hohen Kosten für die erforderliche Aufarbeitung (ca. 60 000 DM).

Endlich wurde in Bad Lauterberg/Harz eine Werkslokotiv (Lokotiv „Helene“ der Barytbahn, Cn2t, Henschel 16426/1919, siehe auch dev-kurier 19) ausfindig gemacht, deren Zustand und der Kaufpreis es jedoch ermöglichte, sie betriebsfähig herzurichten. Pfingsten 1970 wurde sie in einer an Schwierigkeiten reichen Aktion des Arbeitskreises Jagsttalbahn von ihrem Standplatz am Hang eines unwegsamen Harztales zur Bahnverladung gebracht (die Schienen hatte man klugerweise bereits einige Monate vorher entfernt). Etwa ein Jahr wurde fast an jedem Wochenende an der Lokotiv gearbeitet, wobei vom Ein-

bau einer Bremsanlage bis zur Neulackierung so ziemlich jede Arbeit anfiel. Im Juli 1971 konnte sie dann erfolgreich dem Kesselsachverständigen vorgestellt werden und seitdem ist „Helene“ der Star des Dampfzuges im Jagsttal.

Die Personenwagen des Zuges gehören der SWEG, die sie von der DB nach Einstellung des Reisezugverkehrs auf der Bottwartalbahn aufgekauft hat. Drei zweiachsige Wagen stammen noch aus der Ära der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn, während der vierte, ein Vierachser, erst nach dem Kriege im Ausbesserungswerk Limburg/Lahn der DB gebaut wurde. Als Ergänzung kam 1972 noch der Buffetwagen hinzu, der aus dem vierachsigen Güterwagen Nr. 111 entstand.

Leider war es nicht mehr möglich, einen original Möckmühl-Dörzbacher Wagen zu beschaffen.

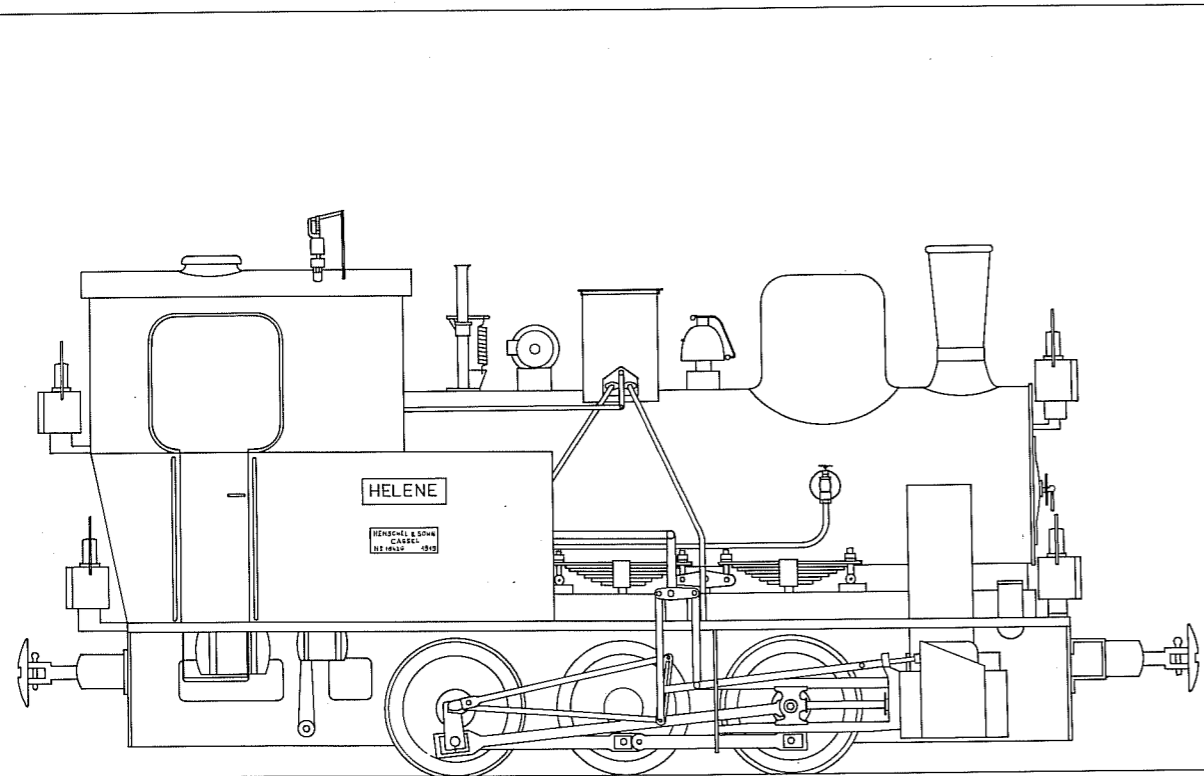
Vom Erstbestand von 9 Wagen existiert nur noch einer, der in Widdern – in bestem Zustand – der Fa. Kaiser als Gartenhaus dient. Ein zweiter Wagen, allerdings ohne



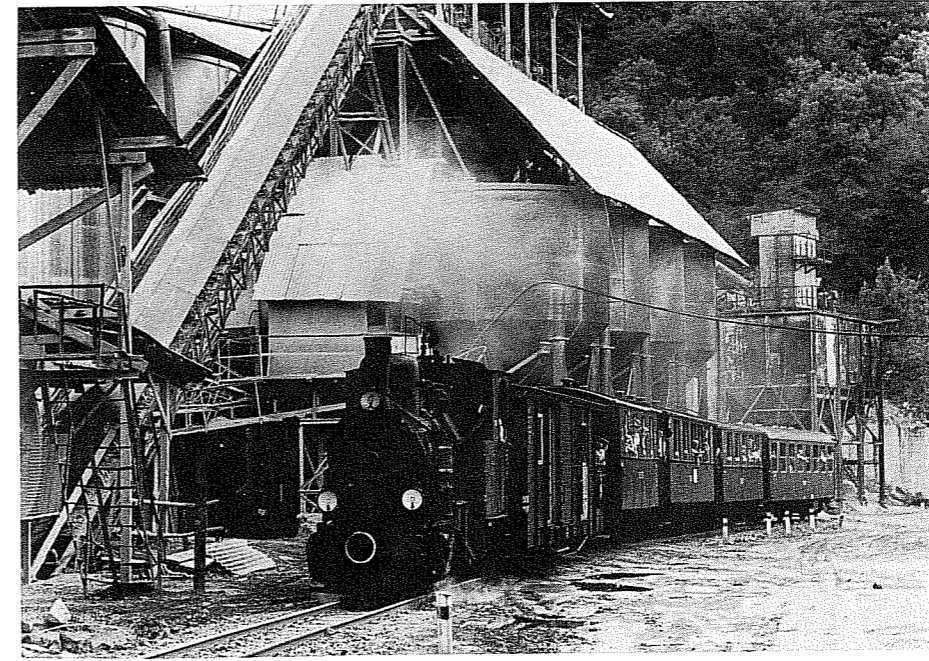
Ausfahrt aus dem Bahnhof Widdern

Foto: Wollny

Baujahr	1919	Rostfläche	0,70 m ²
Erbauer	Henschel & Sohn	Heizfläche	34,59 m ²
Fabrik-Nr.	16 426	Leergewicht	15 t
Spurweite	750 mm	Reibungsgewicht	18 t
Zylinderdurchmesser	290 mm	Dienstgewicht	18 t
Kolbenhub	430 mm	Wasser	1,5 m ³
Treibraddurchmesser	800 mm	Kohle	0,65 m ³
Dampfdruck	12 kg/cm ²	Höchstgeschwindigkeit	25 km/h

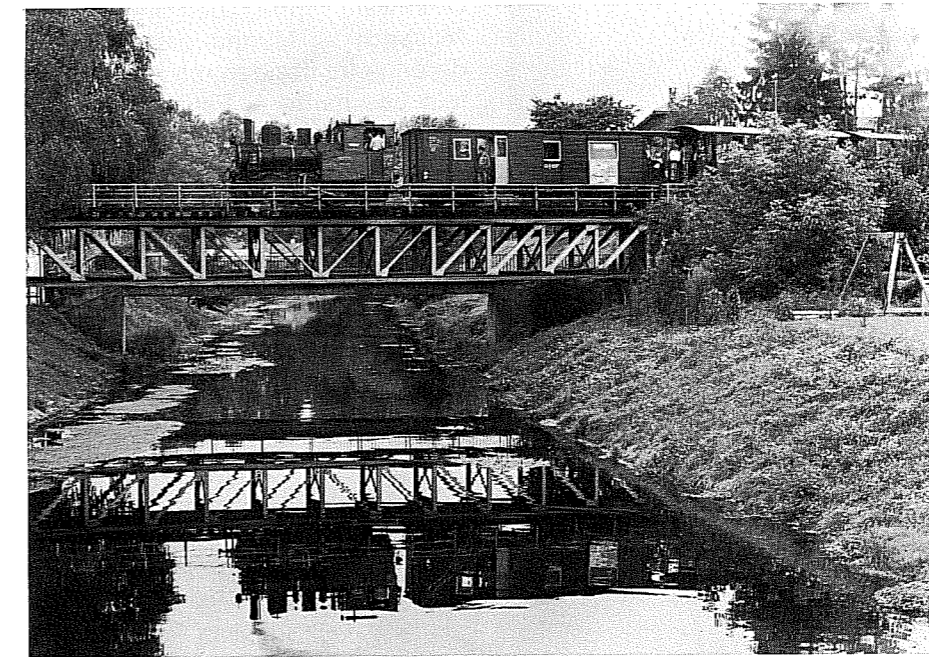


1:10	Bauzustand 1972	Museumslokomotive
DGEG	Henschel u. Sohn	Sachs Nr. 2
HELENE	Fabr. Nr. 16 426	



Durchfahrt durch den Steinbruch bei Berlichingen.

Foto: Wollny



Museumszug auf der Seckachbrücke in Möckmühl.

Foto: Wollny

Fahrgestell, diente in Dörzbach ebenfalls als Gartenhaus, wurde jedoch während der Verhandlungen mit der Eigentümerin auf Übernahme ein Opfer zündelnder Kinder.

Eine weitere Ergänzung mit eisenbahngeschichtlich interessanten Fahrzeugen ist vorgesehen, scheiterte bisher jedoch an den immer spärlicher werdenden Möglichkeiten für die Schmalspur von 75 cm.

Eine wesentliche Belebung erfuhr die Jagsttalbahn durch das Angebot von Gesellschafts-sonderzügen

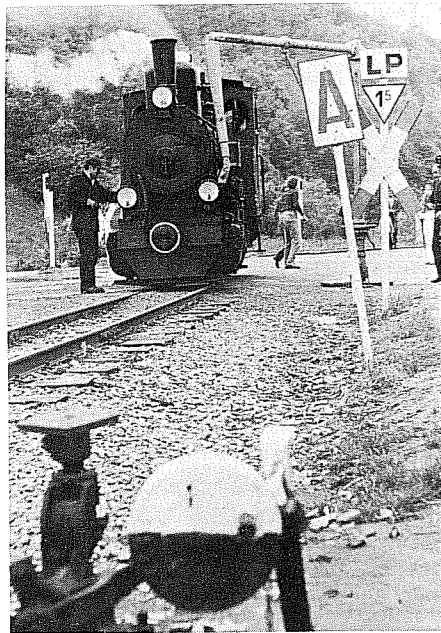
und hier besonders durch die auf Initiative der DGEG geschaffenen Dampfzüge. Zwar ist es ausgeschlossen, daß eine Strecke ohne ausreichenden Güterverkehr allein durch Dampfzüge erhalten werden kann, aber immerhin tragen diese Züge auch dazu bei, die vorhandenen Fahrzeuge und Anlagen besser auszunutzen und damit die Wirtschaftlichkeit insgesamt zu ver-

Entgegen dem allgemeinen Trend erfreut sich die Jagsttalbahn – trotz ihrer schmalen Spur – auch

heute noch wirtschaftlich gesehen recht guter Gesundheit. Trotz guter Erfolge der historischen Dampfzüge ist das Rückgrat der Bahn der Güterverkehr und hier besonders der landwirtschaftlich orientierte. Ca. 40 000 t sind es jährlich, davon allein 19 000 t Zuckerrüben, wobei bemerkenswert ist, daß sich Zu- und Abfuhr etwa die Waage halten. Durch die historischen Dampfzüge, aber auch durch die insgesamt wieder zunehmende Schienenfreundlichkeit scheint die Zukunft der Bahn sogar noch günstiger auszusehen als noch vor vier oder fünf Jahren. Welche Vernunft dahintersteckt, zeigt eine einfache Vergleichsrechnung: Um 40 000 t Güter zu befördern, benötigt man ca. 2 000 Lkw-Fahrten gegenüber lediglich 160 Zugfahrten. Ein einziger schwerer Unfall, von den Kosten für den dazu erforderlichen Straßenausbau ganz zu schweigen. Um 40 000 t Güter fortzubewegen, benötigt man auf der Schiene ca. 80 000 PS, auf der Straße dagegen 266 000 PS. Jeder PS Motorleistung bedeutet jedoch die Verbrennung einer bestimmten Menge Kraftstoff und damit die Erzeugung einer entsprechenden Menge umweltschädlicher Verbrennungsprodukte – auf der Straße mehr als dreimal soviel wie auf der Schiene.

Bemerkenswert ist auch die Sicherheit des Schienenverkehrs, denn seit einer durchgreifenden Erneuerung des Oberbaues hat sich kein Unfall mehr ereignet, trotz des erschwerenden Rollbockbetriebes, der es ermöglicht, normalspurige Güterwagen zu befördern.

Neben dem Güterverkehr spielt auch der Personenverkehr noch eine – wenn auch bescheidene – Rolle. Mit anerkannter Zuverlässigkeit fährt täglich ein Schülerzug zwischen Krautheim und Bieringen, auch bei ungünstigsten Witterungsbedingungen. Es wäre wünschenswert, daß diese Zuverlässigkeit ihren Niederschlag in der Verlegung weiterer Schulfahrten von der Straße auf die Schiene finden würde, wozu sich z. B. der Neubau der direkt an der Schiene liegenden Hauptschule Bieringen geradezu anbietet. Die Sicherheit des Schienenverkehrs gegenüber dem Busverkehr spricht auf alle Fälle dafür.



„Helene“ in Westernhausen. Nothdurft

In Möckmühl

Foto: Wollny

bessern. Allerdings ist dabei anzumerken, daß die technische Erhaltung der Dampflokomotive mit den Einnahmen aus den Dampfzügen nicht finanziert werden kann. Dies betrachtet die DGEG als ihre Aufgabe zur Erfüllung der in ihrer Satzung genannten Ziele.

So ist zu hoffen, daß die Bemühungen der Bahn um eine Verbesserung des Verkehrsaufkommens und damit um ihren Bestand auch durch die – möglichen – Benutzer der Bahn die wünschenswerte Unterstützung findet. Nur so kann vermieden werden, daß sie

das gleiche Schicksal wie die im Odenwald gelegene Nebenbahn Mosbach – Mudau erleidet, und deren – im übrigen mit Landesmitteln beschaffte – Fahrzeuge recht gut geeignet wären, der Jagsttalbahn eine noch freundlichere Zukunft zu eröffnen. DGEG

„Helene“ in Jagsthausen

Foto: Wollny



Bleibt die Schmalspurbahn im Steyrtal erhalten?

Günter Neumann

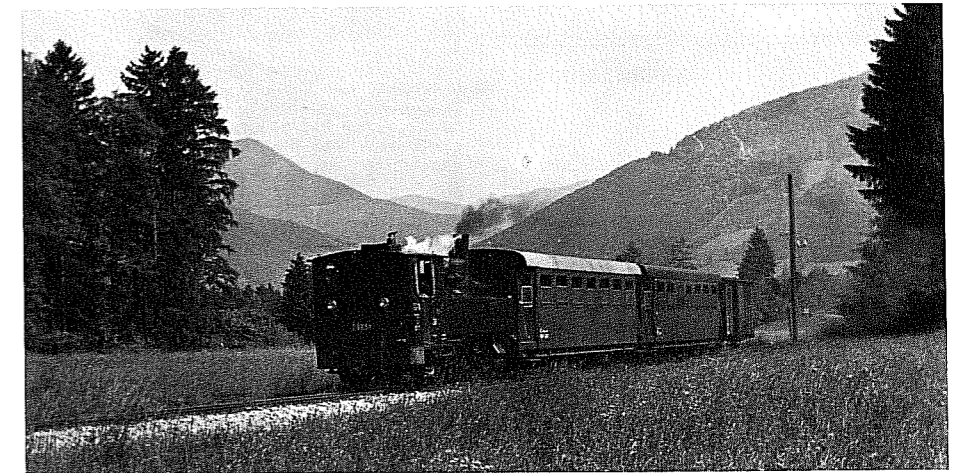
Vor zwei Jahren war die romantische Steyrtalbahn unmittelbar von der Einstellung bedroht, doch jetzt dürfen Eisenbahnfreunde wieder hoffen. Nach Berichten in der österreichischen Tagespresse hat die Handelskammer ein Expertengutachten erarbeiten lassen, das Rationalisierungsmaßnahmen zur Verminderung des 9-Millionen-Schilling-Defizits vorschlägt, um die Bahnlinie Garsten – Klaus vor der Einstellung zu bewahren.

Danach sollen für den normalen Personen- und Güterverkehr Diesellokomotiven angeschafft und der Dampftrieb nur noch als Attraktion für den Fremdenverkehr weitergeführt werden. Außerdem wird die Beseitigung der Konkurrenz zwischen ÖBB-Autobus und Eisenbahn, ferner die Erwei-

terung des Güterverkehrs angestrebt. Die Kapazität im Güterverkehr der Steyrtalbahn soll in den nächsten Jahren von derzeit 40 000 Tonnen auf 150 000 Tonnen pro Jahr steigen, wenn der Plan realisiert wird, in der Nähe von Molln einen Kalksandsteinbruch zu errichten. Der ÖBB-Direktion Linz gelang es gemeinsam mit der Handelskammer, ein neues Verladeunternehmen zu verpflichten. In der Vergangenheit war es oft in Klaus bei der Umladung von Schmalspur auf Normalspur zu Verzögerungen gekommen.

Ein großes Problem bleibt weiterhin der Ausbau der Steyrtal-Bundesstraße. Derzeit vorliegende Pläne können nur nach Zuschüttung von Teilen der Bahntrasse realisiert werden.

298.51 bei Molln



298.56 im Vorspann von 298.53 mit Güterzug in Molln.



Neue Fahrzeuge für die Dampfeisenbahn Weserbergland

Von den Braunschweiger Verkehrsfreunden hat die Dampfeisenbahn Weserbergland den Packwagen 52 erworben. Dieser Waggon wurde 1916 von der Hannoverschen Waggonfabrik für die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn gebaut, wo er die Betriebsnummer 0919 trug. Der Wagen erhält bei der DEW die Waggennummer 64.

Kurzentschlossen hat die DEW im Juli die Dampflok „Radbod 3“ gekauft. Die Maschine (Cn2t) wurde im Jahre 1906 von der Hohenzollern AG in Düsseldorf gebaut (Fabrik-Nr. 1962). Die ursprüngliche Bezeichnung war „Hibernia 7-C“, als sie zur Zeche Radbod in Bockum-Hövel kam, erhielt sie den Namen „Radbod 3“. Bei Gründung der Ruhrkohle AG und der danach erfolgten Durchnumerierung aller Lokomotiven erhielt die Lok die Bezeichnung „RAG D-712“. Sie ist eine robuste Industrie-Dampflok mit einer gewissen Ähnlichkeit zur T 3; der Zustand ist ausgezeichnet, und nach dem Einbau einer Luftbremsanlage soll sie eingesetzt werden. Es steht aber jetzt schon fest, daß das im Frühjahr 1975 noch nicht sein kann.



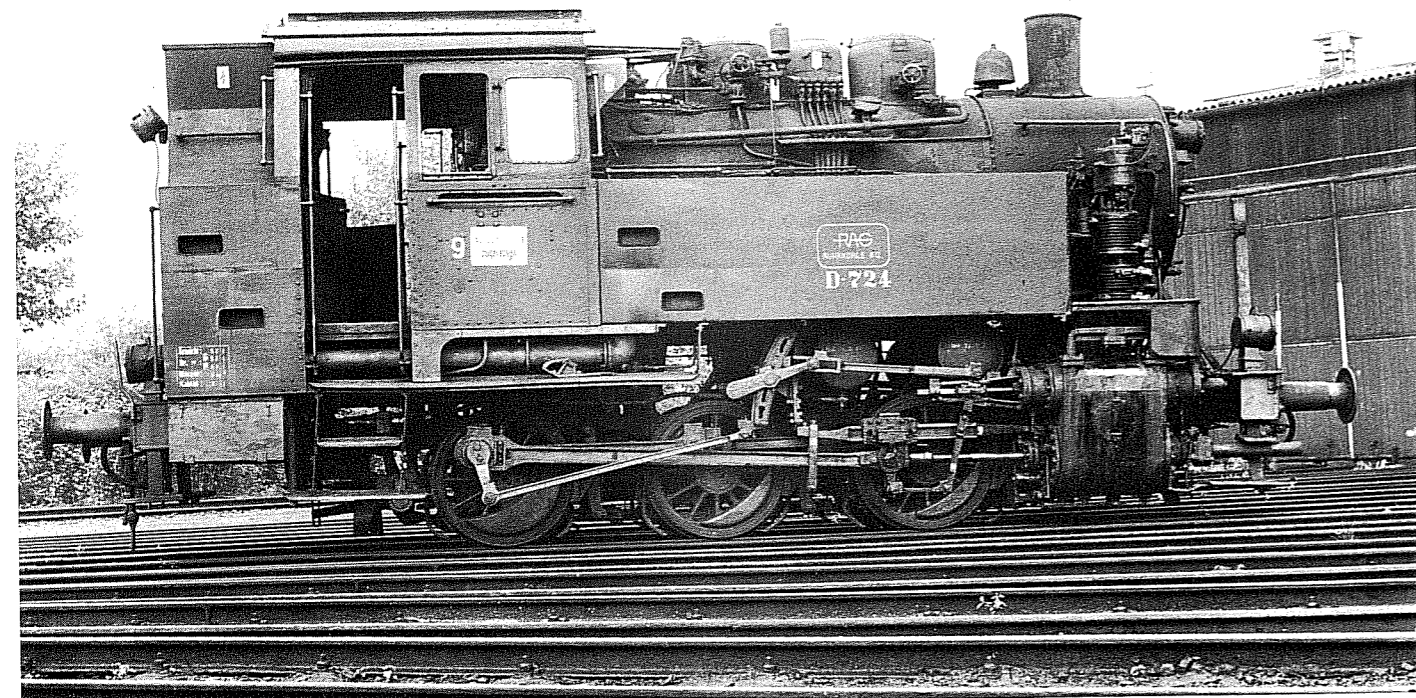
Foto: B. Pietzka

Hunteburg, die Lok „Mevisen 4“ mit fünf Wagen in Richtung Preuß. Oldendorf fahren. Aber daraus wurde nichts; kurz vor der Abfahrt stellte sich heraus, daß die Aufhängung für eine Feder abgebrochen war – der Triebwagen der Wittlager Kreisbahn mußte nach Hunteburg fahren.

Nach einem Wochenend-Reparatur-Einsatz der Aktiven des Vereins „Dampfeisenbahn Weserbergland“ in der Werkstatt der WKB in Preuß. Oldendorf mit anschließender, gut ausgefallener Probefahrt nach Bohmte stand der „richtigen Premiere“ am 28. September nichts mehr im Wege. Mit einer gut 30minütigen Verspätung begann die Fahrt in Bohmte. Im Schwegermoor mußte die Lok zwei beladene Torfwagen aus dem abgestellten Wagenpark herausrangieren, die an die beiden DEW-Personenwagen angehängt wurden, um mit nach Bohmte genommen zu werden. Allerdings mußten die Güterwagen in Hunteburg wie-

der abgehängt werden, da die Anhängelast für die kleine, nur 120 PS entwickelnde Lok zu groß war und der Wasserverbrauch zu hoch wurde. Die Verspätung war auf 45 Minuten angewachsen.

Nach dem Wassernehmen in Bohmte und den obligatorischen Scheinfahrten und Fotohalten ging es in zügiger Fahrt bis Offelten, wo das Mittagessen im Gasthof Heidsiek vorbereitet war. Von Offelten wurde als Sperrfahrt zurückgedrückt bis zum Bahnhof Pr. Oldendorf. Hier wurde der Tender der Lok bis zur obersten Marke gefüllt und man fuhr in gemütlicher Fahrt zurück nach Bohmte, das 10 Minuten vor der Fahrplanzeit erreicht wurde. Da auch das Wetter leidlich gut war, ist anzunehmen, daß es allen Fahrtteilnehmern gefallen hat. Für das späte Frühjahr 1975 ist ein weiterer Einsatz der Kittel-Lokomotive, die dem Verein „Dampfeisenbahn Weserbergland“ langfristig vom DEV überlassen wurde, geplant.



Zwei neue Lokomotiven für die Fahrzeugsammlungen der DGE

Im Sommer 1974 hat die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. ihre Fahrzeugsammlungen um zwei bemerkenswerte Fahrzeuge erweitert.

Von der Ruhrkohle AG wurde aufgrund der Spende von zwei Mitgliedern der DGE die Lokomotive D-724 erworben. Hinter dieser Nummer verbirgt sich die frühere 80 030 der Deutschen Bundesbahn. Die Maschine wurde im Jahre 1929 von der Hohenzollern AG für Lokomotivbau in Düsseldorf-Grafenberg mit der Fabriknummer 4629 zum Preis von 81 149 Reichsmark an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Als Einheitslokomotive war die Maschine für den Rangierdienst auf großen Bahnhöfen vorgesehen. Von 1929 bis 1943 war die Lok in dem Bahnbetriebswerk Regensburg beheimatet, von 1943 bis 1946 in Weiden/Opf. und dann bis 1961 in Schweinfurt. Am 18. 10. 1961 wurde die Lok von der BD Nürnberg ausgemustert, anschließend verkauft und ab Dezember 1969 im Aw Weiden überholt. Bei der Firma Klöckner-Bergbau war sie auf den Zechen Viktor-Ickern, Königsborn und Monopol im Einsatz. 1971 erhielt sie im Einsatz bei der Bergbau AG Westfalen, Bergwerksdirektion 3, Zeche Königsborn, die Nummer D-724 im Nummernschema der Ruhrkohle AG. Die DGE hat die Lok in betriebsfähigem Zustand erworben und stellte sie erstmals im Rahmen des Tages der offenen Tür im September 1974 aus. Mit dieser Lok sind weitere Fahrten in den nächsten drei Jahren vorgesehen.

Von den Südwestdeutschen Eisenbahnen AG in Lahr wurde von der 750-mm-spurigen Jagstalbahn deren letzte Dampflokomotive, Betriebsnummer 152, erworben.

Bei der Maschine handelt es sich um eine En2-Schleppertenderlokomotive, gebaut 1944 mit der Fabriknummer 26 466 von Henschel & Sohn für die Heeresfeldbahn. Lokomotivgeschichtlich interessant ist die für eine Schmalspurbahn ungewöhnlich schwere Bauart mit Außenrahmen und Klien-Lindner-Hohlachsen. Die Lokomotive kam 1949 zur Jagstalbahn und wurde ab 1960 nur noch als Reservemaschine und für die schweren

Zuckerrübenzüge unterhalten. Die letzte Fahrt fand am 24. 10. 1965 statt. Seit dieser Zeit steht die Lok in Dörzbach, dem östlichen Endpunkt der rund 40 Kilometer langen Strecke. Die Maschine ist das letzte Exemplar ihrer Art in der Bundesrepublik. Eine in der Bauart gleiche Lok („Castle Caereinion“, ehemals Zillertalbahn Nr. 4) kommt vor den Dampfsonderzügen auf der österreichischen Bregenzerwald-Bahn zum Einsatz.

DGE besucht DEV

Unter diesem Motto veranstaltete die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. am 11. August eine Sonderfahrt von Essen nach Bruchhausen-Vilsen. Die Zugfahrt, mit einem ET 430, endete freilich aus bekannten Gründen in Syke, von wo die Teilnehmer die letzte Wegstrecke mit drei Reisebussen zurücklegten. Trotz intensiver Werbung, bei der auch die Presse eingeschaltet wurde, war die Resonanz auf diese Sonderfahrt relativ gering: Nur 130 Personen wurden gezählt, zu wenig, um auch in Zukunft ähnliche Fahrten nach Bruchhausen-Vilsen zu rechtfertigen. Die DGE denkt nunmehr daran, für kleinere Gruppen Wochenendausflüge mit geeignetem Rahmenprogramm zu organisieren, eine Einrichtung, die auch für DEV-Mitglieder interessant wäre, die weiter weg von der Museums-Eisenbahn wohnen und nicht Gelegenheit haben, mit eigenem Kraftfahrzeug nach Bruchhausen-Vilsen zu fahren.

Wir sind als förderungswürdig anerkannt. Mitgliedsbeiträge und Spenden sind steuerlich absetzbar, für Familien 100,- DM im Jahr.

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

Veranstaltungskalender

15. – 23. März 1975: Meet the Preservation – Railroader-Frühjahrsmeeting in Bruchhausen-Vilsen: Arbeiten an der Museums-Eisenbahn, Exkursionen und Besichtigungen, Erfahrungsaustausch. Kostenlose Gemeinschaftsunterkunft, Gemeinschaftsverpflegung zu günstigem Preis. Anmeldung und Information: Ulf-Dietrich Otto, 1000 Berlin 20, Jaczsostraße 69/71.

26. April 1975: DEV-Strassenbahnsonderfahrt auf dem Streckennetz der Bremer Straßenbahn AG. Zum Einsatz kommt ein Großraumtriebwagen der ersten Bauserie (T 801 - 805, Druckluft, LHB 1953) mit Beiwagen. Fahrtroute: Betriebshof Flughafen-damm (ab 14.30 Uhr) – Riensberg – Arsten West – Waller Friedhof – Georg-Bitter-Straße – Flughafen-damm (an 17.30 Uhr). Im Anschluß an die Rundfahrt besteht Gelegenheit zur Besichtigung der Werkstätten und einer Fahrzeugausstellung der Bremer Straßenbahn AG. Anmeldung durch Überweisung der Fahrtkosten von DM 4,- pro Person auf das Postscheckkonto Hamburg 1692 70-209 (Bernd Beckmann, 2800 Bremen 1, Mantteuffelstraße 34). Die Fahrausweise werden den Teilnehmern vor Antritt der Fahrt vom Veranstalter ausgehändigt.

Kleinanzeigen

Suche ständig ältere Fotografien von der Jagstalbahn Möckmühl-Dörzbach. Michael Brod, 8700 Würzburg, Gerbrunner Weg 5.

Verkaufe: Schriften zur Eisenbahngeschichte Bremens: 125 Jahre Eisenbahn in Bremen DM 5,- (Rezension dev-kurier 4/73); 03 294 – Chronik einer Schnellzuglokomotive DM 3,- (Rezension dev-kurier 1/74); Hundert Jahre Eisenbahn Westfalen-Bremen-Hamburg DM 6,- (Rezension dev-kurier 3/74. Preise zuzüglich Versand. Bernd Beckmann, 2800 Bremen 1, Mantteuffelstraße 34.



100 Jahre Eisenbahn Regensburg — Ingolstadt

Im Jahre 1874 wurde der Betrieb auf der Bahnlinie von Regensburg nach Ingolstadt aufgenommen. Aus Anlaß des 100jährigen Jubiläums fand am 13. und 14. Juni 1974 ein Festakt in Abensberg statt. Die Kleinstadt versuchte, ihre Gäste wie vor 100 Jahren zu empfangen. Dazu waren Bahnhof und Stadt mit Fahnen und Girlanden geschmückt. Ein Teil der Bevölkerung und viele Beamte der Bahn traten in historischen Uniformen und Kleidern auf. Eine pferdebespannte handbetriebene Feuerspritze trat in Aktion, und eine Trachtenkapelle empfing den Sonderzug mit den Festteilnehmern. Der Zug selbst bestand aus vierzehn Reisezugwagen älterer Bauart und wurde von einer Dampflokomotive der Baureihe 051 gezogen. Am Bahnhof der Stadt Abensberg gab es ferner eine Fahrzeugschau zu sehen. Dort stand die modernste Diesellokomotive der DB, die 218 218-6 mit elektrischer Zugheizung, neben einer alten C-gekuppelten Privatbahn-Dampflokomotive der Zellstoff-Fabrik Kehlheim. Neben diesen Originalfahrzeugen fuhren mit echter Kohle beheizte Modelle im Maßstab 1:10 auf dem Gelände des Ladehofes ihre Runde. Sie waren mindestens für die jungen Besucher des Festes ebenso attraktiv wie ihre großen Vorbilder. Man sah Modelle der Type C IV, des Glaskastens und einer Straßenbahndampflokomotive mit Stehkessel. Trotz des schlechten Wetters zogen die kleinen Züge unermüdet ihre Runden und hatten über Fahrgastmangel nicht zu klagen.

Sch



Krauss-Maffei-Dampflokomotive der Zellstoffwerke Kehlheim.
Foto: Scholtis

Noch ein Dampflokdenkmal

An der Bundesstraße 6 steht bei der Firma Möbel-Hesse in Berenbostel die Lokomotive 038 711-8 (P 8). Die zwei angehängten Speisewagen sind als Restaurant eingerichtet. An dem etwa 80 Meter langen Gleisstück sind außerdem ein Formvor- und -hauptsignal aufgestellt. Die P 8 war noch am 7. Mai 1974 mit eigener Kraft von Süddeutschland nach Seezle gelangt. Hier wurde sie restlos abgerüstet und einige Tage später zum Flughafen Langenhagen geschleppt. Das letzte Stück ging es per Tieflader über die Flughafenrollbahn. Die Flugzeuge mußten sich gedulden, bis die alte Dame das Feld geräumt hatte. Sie wurde dann sofort auf das vorbereitete Gleisstück gesetzt. Die beiden Speisewagen trafen im Laufe des Sommers ein. An der P 8 sind die Konservierungsarbeiten noch nicht abgeschlossen. Hoffen wir, daß dieses Denkmal die Zeit überleben wird, und immer eine pflegende Hand dafür zur Verfügung steht.

DIE DAMPF-KLEINBAHN MÜHLENSTROTH AKTUELL

Die Saison der Dampf-Kleinbahn Mühlentrost in Gütersloh dauerte bis zum 20. Oktober. Am letzten offiziellen Betriebstag gab es noch einmal einen Höhepunkt, als vier Lokomotiven unter Dampf standen, darunter auch die ehemalige 99 4632, die der TÜV einen Tag zuvor abgenommen hatte. Wegen des schlechten Wetters während der Saison waren die Beförderungszahlen der hauptsächlich vom lokalen Ausflugsverkehr abhängigen Dampf-Kleinbahn um ca. 25% rückläufig.

dev-kurier-Leserfahrt fand regen Zuspruch

Torbahnfahrten zählen heute seit eh und je zu den beliebtesten Ausflügen norddeutscher Eisenbahnfreunde, aber die Exkursion in das Gnarrenburger Moor mit Besichtigung des Torfwerkes Friedrich Meiners KG, die am 7. September von der Redaktion veranstaltet wurde, fand einen unerwartet großen Zuspruch: 73 Teilnehmer wurden gezählt! Sie kamen hauptsächlich aus dem Bremer Raum, scheuten aber selbst aus Hamburg und Hannover, sowie sogar aus Frankfurt und Bonn nicht den weiten Weg der Anreise!

Ausgangspunkt der Fahrt war die Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck. Hier sollte der aus Bremen kommende Triebwagen der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn eigentlich angesichts des Fahrgastansturms durch den Schülervorstoß und die Exkursion um drei Beiwagen verstärkt werden, aber leider hatte der T 170 Maschinenschaden und konnte nur mit einem Motor fahren. So mußten zwei Beiwagen in Osterholz-Scharmbeck zurückbleiben, als die Fahrt mit der „Moorschaukel“ begann. Bedauerlicherweise war sie schon in Gnarrenburg zu Ende, denn die BOE machte einen so hervorragenden Eindruck: Hierzu trug nicht nur die reizvolle Moorlandschaft, sondern auch der ausgezeichnete Oberbau der auf moorigem Untergrund verlegten Strecke bei, der für Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h ausgelegt ist. Erreicht wird dieses Tempo zwar nicht, aber die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h kann sich auch sehen lassen!

Nach einem kurzen Fußmarsch erreichten wir in Gnarrenburg das Torfwerk Friedrich Meiners KG, wo uns vom Betrieb bereits Herr Rosenberg und als Lokführer des Sonderzuges Herr Kück erwarteten. Nach einleitenden Worten von Herrn Rosenberg war bis zur Abfahrt des Zuges Gelegenheit zur Besichtigung des Betriebsbahnhofes. Um 13.30 Uhr setzte sich schließlich der aus Mannschaftswagen und einer Diesellokomotive bestehende Zug in Bewegung. Schon kurz nach dem Verlassen des Betriebsbahnhofes gab es eine Überraschung, als kurz hintereinander der Hamme-Oste-Kanal und an einem blinklichtgesicherten Bahnübergang die Landstraße nach Bremervörde überquert wurden. Hier sollte auf der Rückfahrt noch ein Fotohalt stattfinden! Nach einem Zwischenhalt an der großen Torfmitte unterwegs erreichten wir schließlich den „Bahnhof im Moor“, einem idyllisch in einem Naturschutzgebiet gelegenen Verschiebebahnhof. Hier war der Endpunkt der vom Sonderzug befahrenen Strecke erreicht; denn von hier führten nur Stichgleise in das anschließende Torfabbaugebiet. Ausgiebig wurde hier der längere Aufenthalt zum Fotografieren genutzt. Besondere Beachtung fand die urige Draisine 23, die sogar in Betrieb beobachtet werden konnte! In der Zw-

schenzeit hatte sich der mittags noch strahlende Himmel bewölkt, und als der Zug die Rückfahrt antrat, begann es zu regnen: Die Meteorologen hatten recht behalten. Etwas angefeuchtet, sonst aber wohlbehalten trafen die Torbahnfahrer wieder in Gnarrenburg ein und verabschiedeten sich von Herrn Rosenberg und Herrn Kück, die ihren Samstagmittag für unsere Fahrt geopfert hatten und nicht unwesentlich an ihrem Gelingen beteiligt waren.

Bis zur Rückfahrt nach Osterholz-Scharmbeck blieben noch drei Stunden zur freien Verwendung, z. B. zum Kaffeetrinken, zum Spazierengehen in der schönen Moorlandschaft oder zu einer Fahrt mit der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn auf der Strecke nach Bremervörde und zurück. Trotz des feuchten Nachmittagswetters fand die Fahrt bei den Teilnehmern sehr großen Anklang, so daß sie mit Sicherheit im nächsten September wiederholt werden dürfte.



Neues aus Holm-Seppensen

Auch 1974 hat sich bei der Schmalspur- und Kleinbahn-Betriebsgesellschaft in Holm-Seppensen vieles getan. Zu Beginn des Jahres wurde die feuerlose, 500-mm-spurige Dampflokomotive vom Kinderspielplatz in Obernkirchen nach Holm-Seppensen überführt. 1903 von der Hohenzollern AG in Düsseldorf gebaut, hatte sie zunächst bei der Glasfabrik Heye ihren Dienst versehen, bis sie auf einem Kinderspielplatz aufgestellt und dort bis zum Beginn des Jahres 74 ihr Dasein gefristet hatte. Da diese Lokomotive in Anbetracht ihrer Einmaligkeit sowie ihres Alters für uns sehr interessant war, auch als Ausstellungsstück, entschlossen wir uns zur Überführung. Inzwischen ist sie weitgehend hergerichtet und findet das Interesse zahlreicher Besucher.

Zu der bereits vorhandenen Diesellokomotive V 12 (Type Deutz OME 117) gesellte sich die V 13 gleicher Type, die von der Fa. Dyckerhoff & Widmann gestiftet wurde. Sie versieht den Rangierdienst auf den beiden Bahnhöfen Holm-Seppensen-Süd und Tannenköpfe.

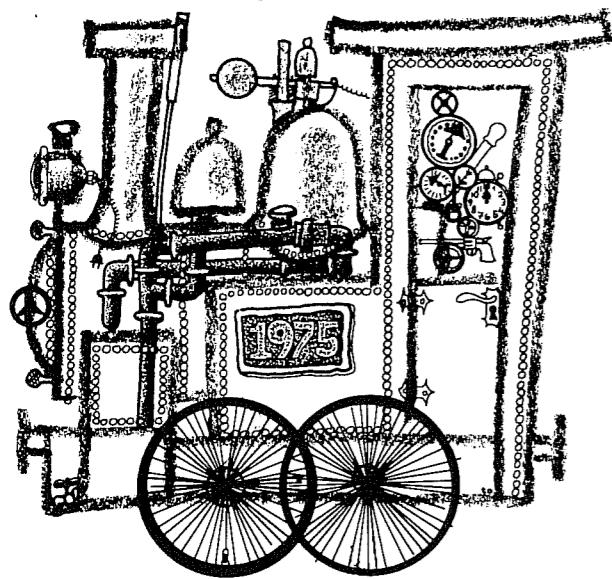
Im nächsten Jahr wird sich zu den beiden Dampfloks 4 (Jung) und 7 (BMAG), wovon die Nr. 7 in diesem Jahr nach etwa sechsjähriger Standzeit wieder unter Dampf stand, eine weitere Lokomotive (O & K) gesellen. Sie befindet sich in der Nähe von Heidelberg und muß noch überführt werden.

Zu dem vorhandenen Wagenkasten der ehemaligen Heeresfeldbahn sind in diesem Jahr zwei weitere Kästen gleichen Types gekommen. Bis Ende des vergangenen Jahres hatten sie beim Stifter als Schuppen fungiert und wurden uns dann überlassen. Mit dem offenen Mannschaftswagen sowie dem bewährten Wagen 21 (ex Heseper Torfwerke, Klassmann-Werke) wurden 1974 ca. fünf- bis sechstausend Besucher befördert. Das „Schmalspur-Magazin“ ist in seiner zweiten Ausgabe erschienen und kann nach wie vor von der SKBG bezogen werden.

SKBG/Law



Voyeux
Feliz Noël
Navidad et Bonne
y un prospero Année
Año Nuevo Frohe
Weihnachten und ein
Merry glückliches
christmas neues Jahr
and a happy
new year



DEUTSCHER
EISENBAHN
VEREIN e.V.

AUSZEICHNUNGEN — JUBILÄUMSPLAKETTEN — EHRENGABEN

In bekannter Qualität
36 verschiedene Ausführungen
mit persönlicher Widmung
Erinnerungen von bleibendem Wert
Bitte Katalog anfordern

HANDARBEIT WERTARBEIT

HANS KRÜGER
Contastac - Spezialwerkstätten
2000 HAMBURG 76
POSTFACH 76 01 28, TEL. (0 40) 29 77 04

»Die
Modellbahn - Ecke«

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

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

WK Befestigungen von:
Wirtschaftswegen, Parkplätzen usw.
als Grandbahn oder in anderer Ausbaueise

Lieferung von Straßenbaustoffen
wie: Sand, Kies, Grand, Splitt usw.

Erdbewegungen und Baggerarbeiten
Herstellung von: Gräben, Durchlässen,
Baugruben usw.

Abbruch von Gebäuden sowie
Abfuhr des anfallenden Bauschutts

Güternahverkehr mit
Sattelauflegern und Kipperzügen
(2- und 3-geteilt) 3-Achs-Lkw's

Bezirksgüterfernverkehr mit:
Plan-Langmaterial und Kipperzügen

Wilhelm Koch
3094 Bruchhausen-Vilsen, Lange Straße 4
Zweigst. Oyle Nr. 81 Krs. Nienbg., Tel. 04252/344

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch

Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche

VILSA-BRUNNEN
Natürliche Bergquelle
Otto Rodekohr
3094 Bruchhausen-Vilsen

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



3094 Bruchhausen-Vilsen
Bahnhofstraße 51
Telefon 04252/611

Dunkers Gasthaus

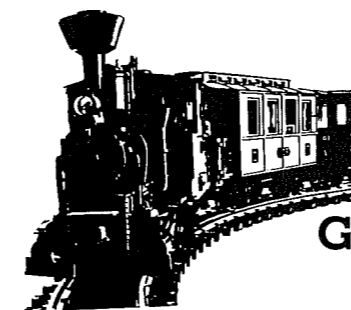
Inh. G. Weiß
3094 BRUCHHAUSEN-VILSEN
Bahnhofstr. 56 - Tel. (04252) 2288

Angenehmer Aufenthalt für Sommergäste
und Ausflügler — gut bürgerliche Küche —
Räume für Gesellschaftsfahrten — Frem-
denzimmer mit Dusche — Sommergarten —
automatische Kegelbahn.

In Rekordzeit — ein Begriff!

L.G.B.

LEHMANN-GROSS-BAHN



Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN

für und
DRINNEN DRAUSSEN

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG

„Zum Dillertal“
HEINRICH BOMHOFF

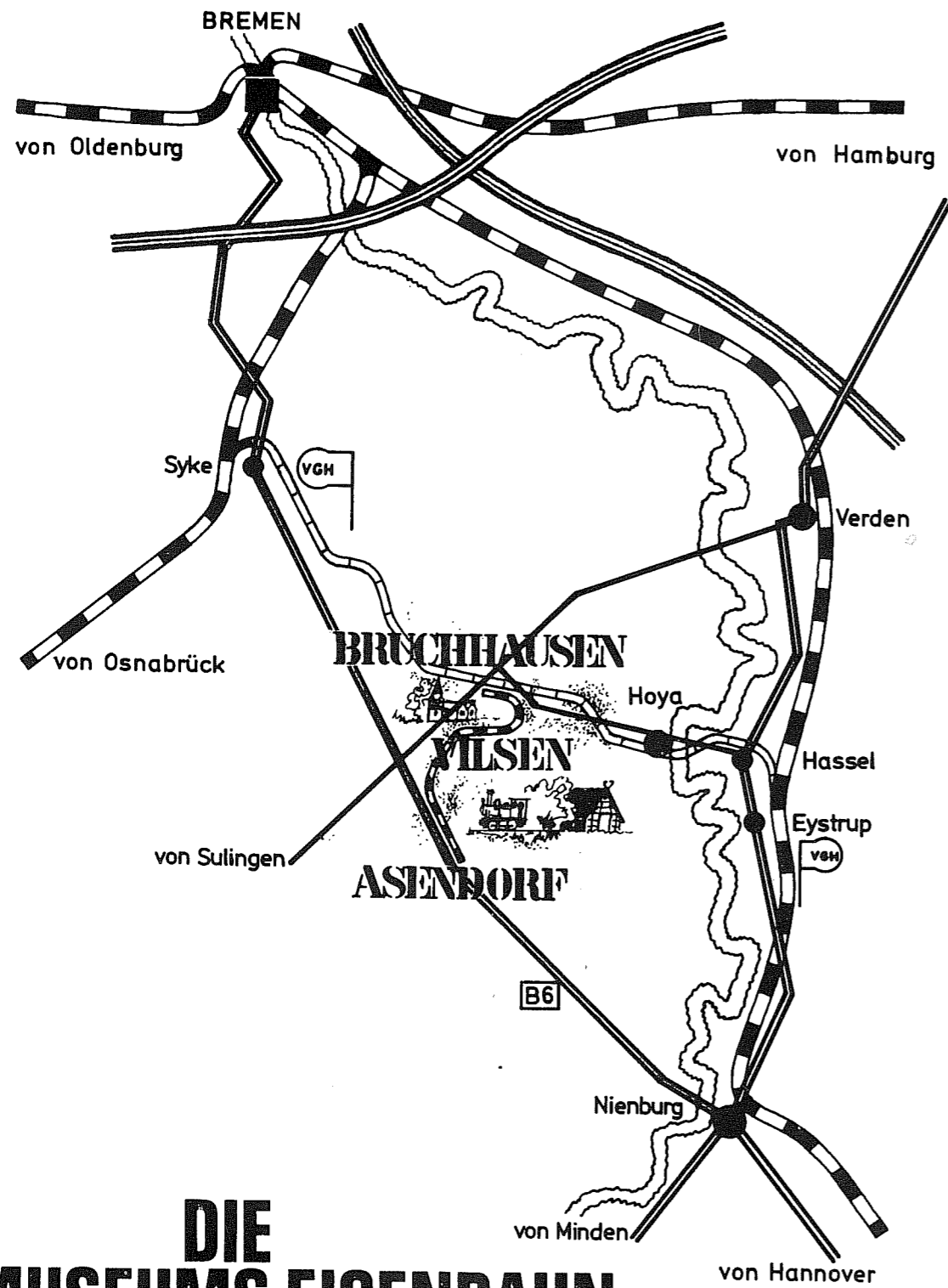
3091 DILLE-Heiligenberg an der B 6, Museumsbahnhof
Ruf (04252) 780

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

Hotel Mühlengrund

G. Weber
Restaurant - Café
3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN
Telefon (04252) 21 77

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



**DIE
MUSEUMS-EISENBAHN
BRUCHHAUSEN-VILSEN
ASENDORF**

