

die  
museums-  
eisenbahn  
2/1977

HERAUSGEGEBEN VOM  
DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREIN E. V.  
ERSTES QUARTAL 1977  
DM 4,50



# FRANCKH EISENBAHNBÜCHER

## Dampflok-Spezialitäten in Stereo

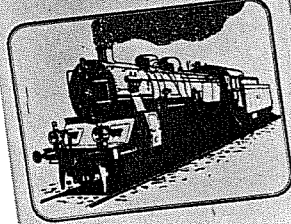
Von Johannes C. Klosek. 18 Hörsezen von jugoslawischen, österreichischen, tschechischen und deutschen Dampflokomotiven auf einer 30-cm-Langspielplatte (33 U/min). ISBN 3-440-04367-3. Kompl. DM 39,50



18 Hörsezen von jugoslawischen, österreichischen, tschechischen und deutschen Dampflokomotiven auf einer 30 cm-Langspielplatte in HI-FI-Qualität auch in Mono abspielbar

Begleitbuch mit 67 Fotos

## 96 historische Lok-Postkarten in Farbe



## 96 historische Lok-Postkarten in Farbe

Alfred B. Gottwaldt legt 96 ausgesuchte Wiedergaben alter Lok-Motive aus der Zeit zwischen Jugendstil und den dreißiger Jahren vor. ISBN 3-40-04385-1. Kompl. DM 29,50



## Taschenbuch der Eisenbahn 2 – Bahnanlagen und Fahrdienst

Mit diesem Ergänzungsband zum Taschenbuch der Eisenbahn 1 (Fahrzeuge und Bahntechnik) bringt Horst J. Obermayer ein praktisches Nachschlagewerk über die großen Bereiche „Bahnanlagen und Fahrdienst“. 208 Seiten, 130 ein- und 50 mehrfarbige Abbildungen. ISBN 3-440-04374-6. Plast. DM 12,80

NEU  
FRÜHJAHR  
1977

Ausführlich informiert der kostenlose, farbige Prospekt P 157. Bitte beim Verlag anfordern.



Telekosmos  
Hobby-  
Elektronik

Friedhelm Schiersching

## Elektronisch Pfeifen, Läuten, Bimmeln

Betriebsgeräusche für Modellbahnen - elektronisch erzeugt

## Dampflokomotiven in Mittel- und Osteuropa

Harald Navé zeigt in diesem eindrucksvollen Bildband die großen Schnellzüge und deren stolze Lokomotiven, Kriegslokomotiven, typische Personenzüge, eine repräsentative Auswahl der Dampflok-Neubauten, Schmalspurbahnen, die letzten Gelenklokomotiven und schließlich Dampflokomotiven im Bergbetrieb. 112 Seiten, 170 Fotos. ISBN 3-440-04368-1. Geb. DM 38,-



DDR, Griechenland, Jugoslawien, Polen, Rumänien, Tschechoslowakei, SSR, Ungarn



K.E. Maedel

## Die Königlich Sächsischen Staats-eisenbahnen

Ihre Geschichte, Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild

## Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen

In diesem Buch berichtet Karl-Ernst Maedel über den Werdegang des sächsischen Eisenbahnnetzes. Vom ersten Eisenbahnzug über die Gründung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahr 1869 bis zu deren Ende im Jahre 1920 dokumentiert der Autor diesen interessanten Abschnitt der Lokomotivgeschichte. 104 Seiten, 80 Fotos, 87 Zeichnungen. ISBN 3-440-04369-X. Kart. DM 19,80

## Elektronisch Pfeifen, Läuten, Bimmeln

Von Friedhelm Schiersching. Die typischen Betriebsgeräusche für die Modellbahn mit elektronischen Mitteln zu erzeugen ist verblüffend einfach, wenn der Bastler sich an die Bauanleitungen dieses Buches hält. 84 Seiten, 10 Fotos, 37 Zeichnungen. ISBN 3-440-04405-X. Kart. DM 8,80

## Liebe Leserin, lieber Leser,

bei den Museums-Eisenbahnen hat der „Alltag begonnen, das heißt: die Dampfzug-Saison 1977. Viele Menschen werden sich freuen, daß sie und ihre Familien wieder die Möglichkeit haben, einen nostalgischen Ausflug in die Geschichte der Dampfeisenbahn zu unternehmen und vielleicht denken sie auch daran, daß es bei der Deutschen Bundesbahn in diesem Jahr heißen wird: „Dampf aus!“

Wer sich auf den Museums-Eisenbahnen aufmerksam umschaute, wird manches Neue entdecken – geschaffen von den Eisenbahn-Hobbyisten im letzten Winterhalbjahr. Auch weiterhin muß es unser Anliegen sein, Eisenbahninteressierte für unsere Arbeit zu begeistern und für eine Mitgliedschaft in unseren Clubs zu werben. Denn leider fehlt es noch immer an aktiven Mitstreitern und so mußte manche Arbeit liegenbleiben, weil die helfende Hand fehlte.–

Im April dieses Jahres feierte die „Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ ihr 10-jähriges Jubiläum. Wir möchten uns dem Reigen der Grantulanten anschließen und der DGEG für das bereits Geschaffene danken und ihr für die Zukunft alles Gute wünschen. –

Zum Schluß noch einige Worte der Gesamredaktion: Wir alle bemühen uns redlich, daß „die museums-eisenbahn“ nach Möglichkeit zum Quartalsende erscheint, doch gibt es Gründe, wie z. B. berufliche Mehrarbeit, Urlaub, Krankheit oder auch aktuelle Ereignisse, die ein rechtzeitiges Erscheinen dieser Zeitschrift unmöglich machen. Die größere Anzahl unserer Leser zeigt hierfür Verständnis und die wenigen Leser, die darüber verärgert sind, bitten wir herzlich um Entschuldigung.

Herzlichst Ihr  
Eberhard Kunst

## André Chapelon besucht die Selfkantbahn

Wer kennt die Dampflokomotive besser als André Chapelon? Der geniale Eisenbahningenieur und Dampflokkonstrukteur, heute noch ein erbitterter Verfechter der Dampftraktion, unterhält mit einigen IHS-Mitgliedern enge und äußerst freundschaftliche Beziehungen. Für Sonntag, 9. Oktober 1977, sagte er einen Besuch bei der Selfkantbahn zu – ein Symbol für den Dampf und für den europäischen Gedanken.

Dem großen Ingenieur ein herzlich Willkommen in Schierwaldenrath!

die  
museums-  
eisenbahn  
2/1977

## Herausgeber und Verlag

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.,  
D-3094 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 1106  
Tel. (0 42 52) 21 11

„die museums-eisenbahn“ ist das offizielle Organ der Vereinigungen „Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.“, „Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V.“ und „Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V.“

## Gesamredaktion

Eberhard Kunst, D-6000 Frankfurt/Main 1,  
Postfach 3523, Tel. (06 11) 57 67 09

## Redaktion DEV

Günter Henning,  
Jörg Reith,  
Christian Speer.

## Redaktion IHS

Hans Schweers,  
Uwe Spillner,  
Henning Wall.

## Redaktion DKBM

Klaus Jördens.

## Gestaltung

Rolf Tonner, D-2000 Hamburg 20,  
Eppendorfer Weg 171, Tel. (0 40) 49 48 39

## Anzeigen

Burkhard Ostersehle, D-2800 Bremen 1,  
Depkenstraße 42, Tel. (04 21) 21 22 08

## Vertrieb:

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Geschäftsstelle  
Berlin, D-1000 Berlin 20, Klosterstraße 25,  
Tel. (0 30) 3 31 42 14

## Vertretung für die Schweiz

A. von Hornstein, CH 4054 Basel,  
Benkenstraße 36, Tel. (0 61) 39 94 40

## Satz und Druck

Uhle & Kleimann, D-4990 Lübbecke 1, Postfach 1147

„die museums-eisenbahn“ erscheint vierteljährlich. Sie kann entweder durch den Fachhandel (Einzelheft 4,50 DM inkl. 5,5 % Mehrwertsteuer) oder direkt vom Verlag (Vorauszahlung zuzügl. 0,70 DM Versandkosten auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208, BLZ 200 100 20) bezogen werden. Das Jahresabonnement kostet z. Z. 18,- DM einschließlich Versand. Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 15. Dezember des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird. Auslandsabonnements erfolgen auf Anfrage beim Vertrieb. Für Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und angeschlossener Vereinigungen ist der Bezug mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit schriftlicher Zustimmung der Redaktion und mit Quellenangabe gestattet. Die Beiträge von Mitarbeitern stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernehmen wir keine Haftung. Alle Beiträge werden grundsätzlich in ehrenamtlicher Mitarbeit geschrieben. Die Redaktion setzt das Einverständnis zu etwaigen Kürzungen voraus. Mit der Einreichung eines Beitrages stellt der Autor seine Arbeit für eine Veröffentlichung auch zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung. Falls Rücksendung erwünscht wird, bitten wir um einen entsprechenden Vermerk und frankierten Rückumschlag.

Redaktionsschlusstermine sind der 31. 12. für das erste, der 31. 3. für das zweite, der 30. 6. für das dritte und der 30. 9. für das vierte Quartalshft.

„die museums-eisenbahn“ ist Mitglied der ferpress (Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung).

Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom 1. 1. 1977 gültig.

## Anschriften

Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V., D-5100 Aachen 1, Postfach 603,

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e. V., D-4830 Gütersloh 1, Postdamm 166

Unser Titelfoto wurde aufgenommen von Manfred Herbst aus Hannover.

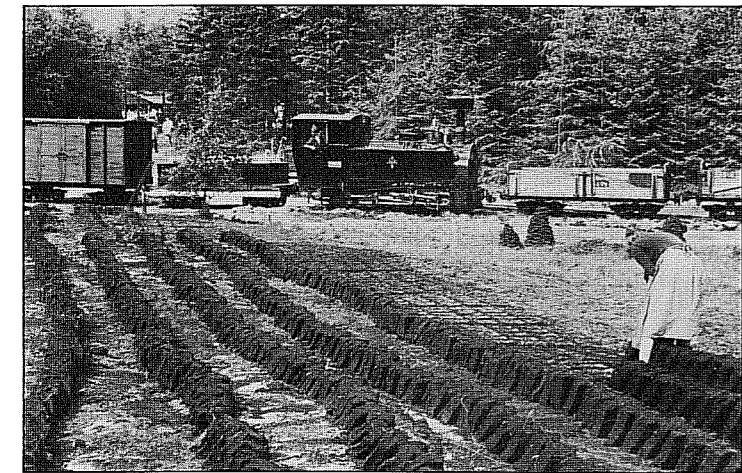
## Beilagenhinweis:

Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung der Beilagen dieses Heftes: Musterschmidt-Verlag, Göttingen: „Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges“. Ferrovial-Verlag, Inzlingen: „Baureihe 05“.

# am Bahndamm

## Museumsbahn Hjerl Hede

Im dänischen Freilichtmuseum „Hjerl Hede“ (Jütland), zwischen Struer und Skive gelegen, eröffnet in diesem Jahr eine neue Museumsbahn mit einer Spurweite von 700 mm ihren Betrieb. Vorhanden sind zwei Dampf-



## Eine Epoche geht zu Ende

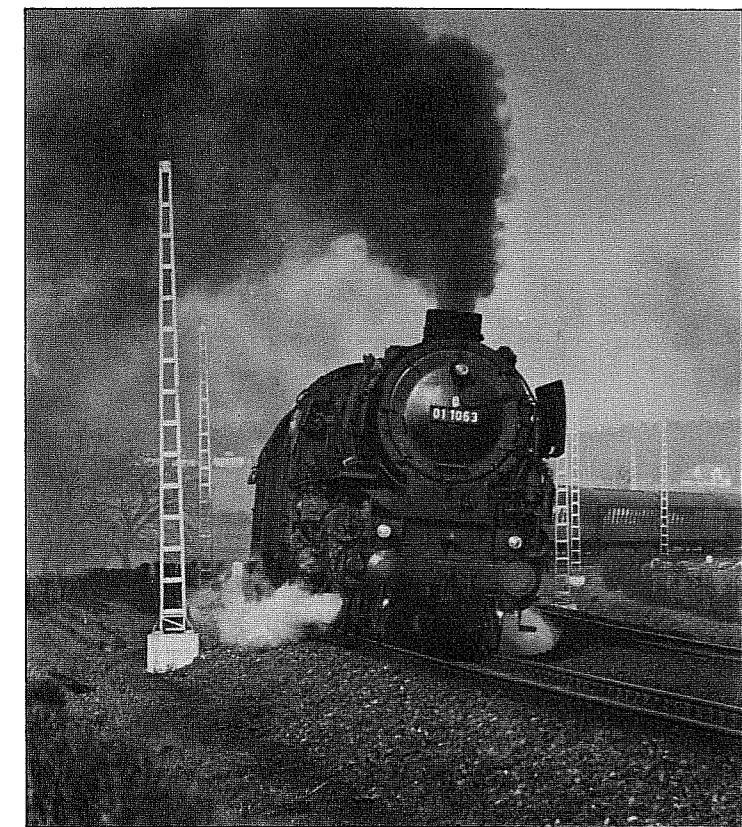
Je näher das Ende der Dampflokotiv-Ära heranrückt, desto lebhafteres Interesse schlägt den letzten schwarzen Giganten entgegen. Ende des Jahres 1977 wird es bei der Deutschen Bundesbahn keine Dampflok mehr geben. Nach 142 Jahren geht die Zeit der Dampflokomotive endgültig in die Vergangenheit über. Die Dampfmaschine hat mehr als ein Jahrhundert lang das Erscheinungsbild der Eisenbahn geprägt; heute ist sie technisch und wirtschaftlich überholt. Ihre Ablösung durch die elektrische und die Diesel-Traktion stellt

loks: eine Maschine kommt von Orenstein & Koppel und wurde im Jahr 1921 gebaut, die zweite Lok erstellte 1913 die Fa. Henschel in Kassel. In Reserve steht eine Diesellok, die früher zum Wasserbauamt Thyborön gehörte und jetzt zum Einsatz kommt, wenn in den angrenzenden Wäldern Waldbrandgefahr besteht. Sehenswert ist auch ein altes dampfgetriebenes Sägewerk, welches sich am Endpunkt der Bahn befindet.

OWL  
Unser Foto von Ole Winther Laurson zeigt die Henschellok an der Endstelle der Bahn, wo noch Torf gestochen und von der Dampflok abtransportiert wird.

sich für die Deutsche Bundesbahn als Abschluß einer Epoche dar. Doch brauchen Freunde der „Schwarzen Giganten“ auch in Zukunft nicht auf sie zu verzichten: sie dampft weiter — auf Deutschlands Museums-Eisenbahnen. Auch bei der DB wird man in einiger Zeit merken — wie schon andere europäische Bahnverwaltungen vor ihr — wie werbeattraktiv gerade diese stolze Maschine mit Rauch und Dampf auch heute noch ist.

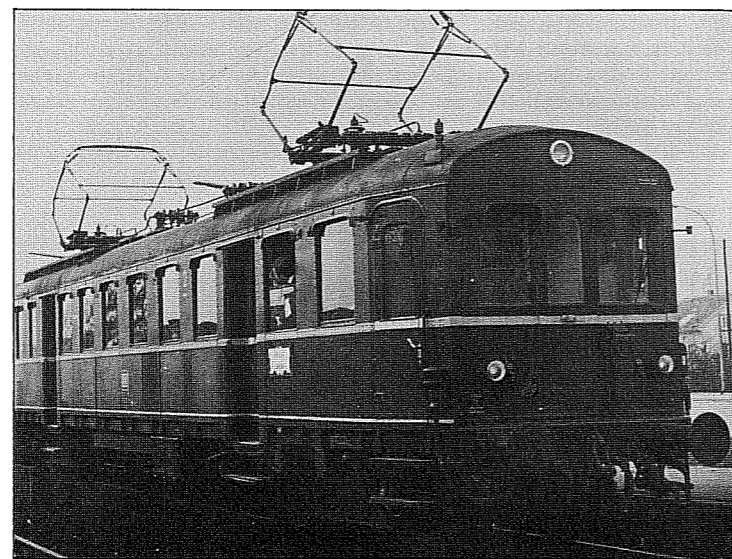
Unser Foto: Ein Bild voller Schönheit und Kraft, die 01 1063 donnert über die Rampe bei Vehrte.  
Aufnahme: Ludwig Rotthowe



## ET 85 von der DGE

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. hat für ihre regelspurige Fahrzeugsammlung Bochum-Dahlhausen den letzten, noch im Ursprungszustand befindlichen ET 85, den 485-007-9 des Bw Freiburg, erworben. Dieser Wagen vermittelt mit seinen Holzbänken und den Originalgepäcknetzen noch den Eindruck des Reisekomforts der 30er Jahre.

Als die Deutsche Reichsbahn in den Jahren 1925—1928 das elektrisch betriebene Netz in Bayern erweiterte, beschaffte sie — in erster Linie für den Nahverkehrsdienst auf den von München ausgehenden Strecken —



elektrische Triebwagen. Die ersten vier entstanden im Jahre 1925 durch Umbau aus Dampftriebwagen. In den Jahren 1927/28 lieferten Fuchs und MAN 26 Serien-Triebwagen, denen bis 1933 noch sechs weitere folgten. Die elektrische Ausrüstung stellte die Firma BBC her. Zu den Triebwagen wurden auch insgesamt 34 baulich sehr ähnliche Steuerwagen (zuletzt BR 885) geliefert; als Beiwagen verwendete man 70 entsprechend hergerichtete dreilachsige bayerische Personenwagen. Außer in München wurden einige dieser Einheiten auch von Augsburg und Nürnberg aus eingesetzt.

Unser Foto von Theodor Horn zeigt einen ET 85 noch im Einsatz bei der DB.

## Blonay-Chamby

Auch in diesem Jahr verkehren auf der schweizerischen Museums-Eisenbahn Blonay-Chamby (in der Nähe von Montreux) vom 14. 5. bis 23. 10. 77 dampf- und elektrisch geführte Personenzüge. Der Fahrplan ist im schweizerischen Kursbuch unter Feld 23 b verzeichnet. Dank des zur Bahn gehörenden geschichtlich und technisch wertvollen Rollmaterials ist die Museums-Eisenbahn Blonay-Chamby eine einzigartige Attraktion in der Schweiz.



Das Depot-Museum, das etwa 300 m unterhalb der Station Chamby liegt und mit der elektrischen Straßenbahn erreichbar ist, beherbergt zahlreiche Dampflokomotiven verschiedener Herkunft aus den Jahren 1889 bis 1927, etwa zehn elektrische Triebwagen und zahlreiche historische Wagen. Nähere Auskünfte erteilt das Schweizer Verkehrsbüro, Kaiserstr. 23, D-6000 Frankfurt/Main.

Das Foto zeigt die Dampflok G 2 x 2/2 105 ex Zell-Todtnau im Bf. Chamby. Aufnahme: ONST

## SBB testet in Norwegen

Die SBB testete ihre neuen Personenzüge des Typs III (1 AD, 1 A und 3 B) im winterlichen Norwegen. Bei diesen Fahrten auf der Gebirgsstrecke der Bergenbahn zwischen Voss und Al wurde das Verhalten der hinsichtlich des Winterbetriebes verbesserten Drehgestelle beobachtet.

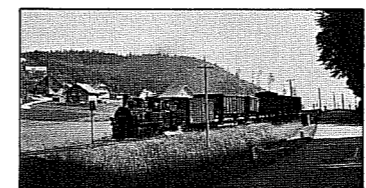
Unser Foto von H. Berger/SBB zeigt den „Swiss-Express“ mit einer norwegischen E-Lok der BR 11 in Voss.



## Eurovapor — Club 760

Im Rahmen einer Gemeinschaftsaktion Club 760 — Eurovapor wurde die Schmalspurdampflokomotive 699.01 des Club 760 für den Einsatz auf der Bregenzerwaldbahn zu Lasten der Eurovapor hergerichtet. Bei der Dampflok 699.01 handelt es sich um die ehemalige Heeresfeldbahnlok der Reihe KDL 11, gebaut 1944 bei Franco Belge unter der F.-Nr. 2818. Die 699.01 war auch die letzte Dampflok die auf der Bregenzerwaldbahn noch in Dienst stand, wobei sie nach Abstellung noch einige Jahre auf der Vellachtalbahn in Kärnten in Einsatz stand. Neben umfangreichen Erhaltungs- und Reinigungsarbeiten wurde insbesondere eine neue Feuerbüchse gebaut und der Stehkessel erneuert. Der Einsatz erfolgte ab Juni abwechselnd mit der Lok ZB 4 vor den Dampfzügen auf der Bregenzerwaldbahn, wobei in gewissen Fällen Doppeltraktion möglich ist.

Eurovapor  
Das Foto von August Zopf zeigt die 699.01 auf ihrer letzten Einsatzstrecke, der Vellachtalbahn (Kühnsdorf-Eisenkappel).

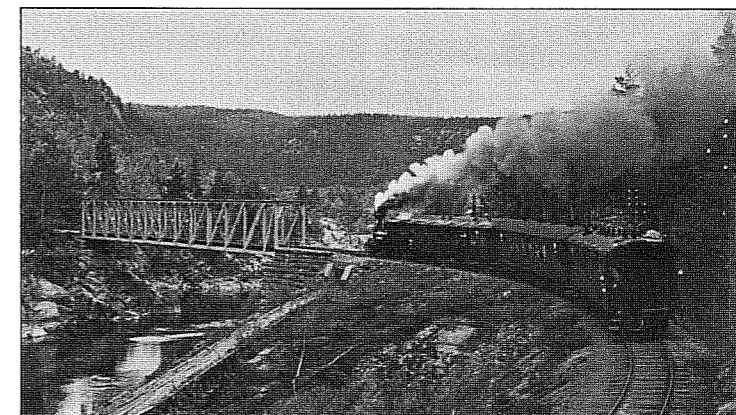


## Setestalbahn

Die norwegische Setesdalsbahn, die ihren Betrieb auf einer Spurweite von 1067 mm durchführt, beginnt die Dampfzugsaison 1977 am 26. Juni und beendet sie am 4. September. Auf der 5 km langen Strecke zwischen Grovane und Beihölen (in der Nähe Kristiansands) verkehren an Sonnabenden (nur

im Juli) und Sonntagen um 13.10 und 14.50 Uhr die dampfgeführten Personenzüge. Die Gleistrasse dieser norwegischen Museums-Eisenbahn führt durch das wildromantische Tal des Flusses Otra und bietet viel Sehenswertes.

Unser Foto zeigt den Dampfzug der Setesdalsbahn kurz vor der Überquerung des Flusses Otra.

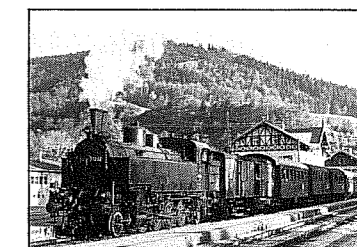


## Tegernseebahn

Auch 1977 veranstaltet der Bayerische Localbahn Verein auf der 75-jährigen Tegernseebahn wieder seine Dampfzugfahrten mit der ehemaligen ÖBB-Lok 93 1332.

Die Züge fahren am 10. u. 24. 7., 7., 14., und 28. 8., 4. und 18. 9. und 2. 10. 1977. Abfahrt ist in Tegernsee um 10.05, 14.42 und 16.42 Uhr, ab Schäftlarn um 11.18, 15.17 und 17.18 Uhr. Nähere Auskünfte erteilt der Bayerische Localbahn Verein, Postfach 116, D-8180 Tegernsee.

Unsere Aufnahme von Otto Morneburg zeigt den Dampfzug des BLV mit Lok 93 1332 (ex ÖBB) im Bf. Tegernsee.



## Brohltalbahn

Die meterspurige Brohltalbahn (Brohl/Rh.—Engeln, früher bis Kempenich) bietet seit kurzer Zeit einen Sonderzug für Gelegenheitsverkehr an (Betriebs- oder Vereinsausflüge). Der Zug besteht aus einer Diesellok und dem früheren „Bereisungswagen“ B4 50 (ehem. Benzoltriebwagen) und wird für die gesamte Strecke angeboten (also einschl. Steilstrecke). Die Strecke ist nach den Durcharbeitungen und Oberbauerneuerungen der letzten Jahre vom LfB Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht für Personenverkehr zugelassen. Da der zeitweilig in Brohl im Schuppen abgestellte T 13 ex MEG für die Brohltalbahn nicht käuflich war, wurde versucht, Personenwagen Schweizer Meterspurbahnen zu erwerben. Schließlich besann man sich auf den noch vorhandenen Personenwagen 50, der untersuchungspflichtig im Schuppen abgestellt war. Für etwa 24.000,— DM Umbaukosten wurde der Wagen (neben den täglichen Werkstattarbeiten) einer HU unterzogen und erhielt u. a. eine neue Inneneinrichtung sowie ein Buffet. Der 100 Personen fassende Wagen (gespritzt in der typischen BE-Farbgebung) wird unter dem klingenden Namen „Vulkan-Express“ angeboten. hw

Unser Bild von dbp zeigt den mit einer Diesellok bespannten „Vulkan-Express“ auf seiner Jungfernfahrt. Der Großraumwagen entstand aus dem ehemaligen Benzol- und späteren Holzgas-Triebwagen des Jahrganges 1924.



# BUCHKURS

## Dienstvorschrift für Dampflokomotiven

Ein Nachdruck der Dienstvorschriften, die die Deutsche Reichsbahn 1939 für das Dampflokomotiv-Personal herausgegeben hat.

Bezug durch Vorausüberweisung von 10,— DM auf das Postscheckkonto: Nürnberg 2484 28-854, Günther Klebes, 8520 Erlangen.

## Dampflokomotiven 1956—1976

Ludwig Rothowe

Der Verlag Eisenbahn-Kurier legt mit diesem Titel jetzt bereits den dritten Bildband vor. Als Fotoautor wurde mit Ludwig Rothowe ein Fotograf gewonnen, der in den Kreisen der Eisenbahnfreunde seit Jahren zu Recht einen Namen hat: Seit über 2 Jahrzehnten ist Rothowe den Dampfloks auf DB-Gleisen auf den Fährten — erheblich länger also als die meisten Eisenbahnfreunde. Folgerichtig kann er Bilder präsentieren, die für viele nur noch aus der Literatur bekannt sind. Dieser Bildband macht sie wieder für jeden zugänglich. Zu diesem „Zeitvorteil“ bei Rothowe kommt als weiteres Plus hinzu, daß hier ein fotografischer Könnler am Werke war, der subtile Kenntnis der Fototechniken in den Dienst der Eisenbahnfotografie gestellt hat.

Großformat, 196 Seiten, 190 Fotos, DM 39,—; Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Postfach 5560, 7800 Freiburg.

## Die Lokomotiven der DB und der DR 1976

Dieses Verzeichnis ist sowohl für den Lokomotivhistoriker als auch für den Fotofreund unentbehrlich. Der Eisenbahnfotograf erfährt hier, welche Lok wo zu „schießen“ ist. Das Heft im handlichen A-5-Format paßt in jede Fototasche und wird so zum unverzichtbaren Begleiter. Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Postfach 5560, 7800 Freiburg.

## Signalbuch der DRG

Ausgabe 1935

Der mehrfarbige Nachdruck dieses Signalbuches der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1935 enthält alle seinerzeit noch angewandten Eisenbahnsignale einschließlich derjenigen der deutschen Länderbahnen. Dieses auch antiquarisch nicht mehr greifbare Werk ist eine eisenbahngeschichtliche Kostbarkeit.

192 Seiten, zahlreiche mehrfarbige Abbildungen (Originalfarbe), Broschur. Alba Buchverlag, Römerstraße 9, 4000 Düsseldorf 30.

## Übersichtskarte zum amtlichen, schweizerischen Kursbuch 1926

Die soeben erschienene Reproduktion der Übersichtskarte zum amtlichen Kursbuch 1926 sind Meisterwerke der Reproduktions- und Drucktechnik. Kartenblatt 1 zeigt die öffentlichen Verkehrsmittel der Schweiz, Kartenblatt 2 veranschaulicht die Auslandsverbindungen und zeigt auf über 30 Ortsplänen wichtiger schweizerischer Eisenbahnknotenpunkte die Lage der Bahnhöfe sowie die damaligen Tramnetze, soweit vorhanden.

2 Kartenblätter 52,5 x 78 cm, fünfjährig, Halbkarton, ungefalzt. Beide Blätter in Rolle verpackt (inkl. Porto) kosten SFr. 22,—. Bezugsquelle: Verein für Eisenbahnkartographie, Sekretariat, Postfach 516, CH-9202 Gossau/Schweiz.

## Die Pinzgauer Lokalbahn

Die Nostalgiewelt hat die Schmalspurbahnen wieder salonfähig gemacht. Der Autor des Buches will sich zwar nicht der Aufgabe entziehen, auch die (nicht immer) „gute alte Zeit“ zu würdigen, doch sieht er es mehr als Verpflichtung an, aufzuzeigen, daß die Pinzgauer Lokalbahn eine moderne Schmalspurbahn ist, weil der Eigentümer keine Mühen und Kosten gescheut hat, sie entsprechend ihrer Aufgabenstellung mit modernen Betriebsmitteln auszustatten. Mit dieser Art der Darstellung leisten die Freunde der Murtalbahn — als Herausgeber — und der Autor einen Beitrag, den Verkehrsträger Eisenbahn, auch wenn er nur auf 760 mm Spur dahinfährt, so darzustellen, wie er sich heute der Öffentlichkeit präsentiert. Ein Eisenbahnbuch welches in der Bücherei des Eisenbahnfreundes nicht fehlen sollte.

Herbert Fritz: Die Pinzgauer Lokalbahn, 162 Seiten, 109 Fotos, zahlreiche Tabellen und Zeichnungen. Verein der Freunde der Murtalbahn, Bahnhofsviertel 5, A-8850 Murau.

## Lokomotiven aus Berlin

Deutschlands erste Dampflokomotiven, gebaut lange vor der ersten Fahrt von Nürnberg nach Fürth, kamen aus Berlin. Daß sie nur kurze Zeit funktionierten und ihrer Zweckbestimmung kaum gerecht wurden, ändert nichts an der frühen technischen Leistung. Später entwickelte sich die alte Reichshauptstadt geradzum Lokomotivbauzentrum Deutschlands, das so klingende Namen hervorgebracht hat wie Borsig oder Schwartzkopff, Wöhler oder Oren-

stein & Koppel, aber auch Siemens, Bergmann oder AEG. Das von einem erfahrenen Berliner Lokomotivkonstrukteur verfaßte Werk zeichnet diese Konzentration deutschen Lokomotivbaues in einer Stadt in Wort und Bild noch einmal nach und hält dabei zahlreiche interessante und wertvolle Details fest. Neben der technischen Dokumentation präsentiert sich hier eine kulturgeschichtliche Studie mit besonderer Atmosphäre, eine Führung durch die Berliner Lokomotivindustrie von einst bis heute.

Kurt Pierson: Lokomotiven aus Berlin. 164 Seiten im Format 22 x 25 cm. 129 Abbildungen, in Leinen gebunden: 32,— DM. Motorbuch-Verlag, Postfach 1370, 7000 Stuttgart 1.

## Lok-Dauerkalender 3

Mit Hilfe aufwendiger Großbildtechnik und bestem Vierfarbendruck wird hier dem Eisenbahnfreund ein ausgezeichnete Kalender geboten, wie man ihn selten findet. Das -Dauerkalendarium ist nicht auf ein bestimmtes Jahr ausgelegt, sondern läßt sich unbegrenzt verwenden, wodurch, der Kauf dieses zeitlosen Kalenders besonders zu empfehlen ist.

J. M. Mehltrittler: Lok-Dauerkalender 3 in Farbe, Format 60 x 30 cm, 18,— DM. Motorbuch-Verlag, 7000 Stuttgart, Postfach 1370.

## Die königlich Sächsischen Staatseisenbahnen

Die einstigen deutschen Ländereisenbahnen, die 1920 in der Deutschen Reichsbahn aufgingen, geraten mehr und mehr in Vergessenheit. Dabei verdienen sie es gewiß, der Nachwelt wenigstens im Bild und in der Beschreibung bewahrt zu werden. Das ehemalige Königreich Sachsen nimmt eine besondere Stellung unter den deutschen Ländern ein, wurde doch 1839 zwischen Leipzig und Dresden die erste deutsche Fernbahn eröffnet.

In dem Buch ist breiter Raum dem Maschinenwesen gewidmet, hat doch Sachsen eine Reihe hervorragender Lokomotivbauarten aufzuweisen, man denke nur an die 1'D1'-Schnellzuglokomotive Gattung XX HV die von der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz entwickelt wurde. Im Jahre 1918 hatte diese Lok nichts ihresgleichen auf dem Festland. Tabellen und Übersichten vertiefen den Text. Der umfangreiche Bildteil vermittelt einen hervorragenden Querschnitt über 80 Jahre sächsischer Lokomotiv- und Eisenbahngeschichte.

Karl-Ernst Maedel: Die königlich Sächsische Staatseisenbahnen, 104 Seiten mit 80 Fotos auf 32 Seiten Tafeln und 87 Zeichnungen. Broschur DM 19,80.

Franckh'sche Verlagshandlung, Postfach 640, D-7000 Stuttgart.

## Dampflok-Spezialitäten in Stereo

Eine neue Lok-Langspielplatte in Stereo von Johannes C. Klosssek wird von Eisenbahnfreunden immer mit Ungeduld erwartet.

Diese neue Schallplatte bringt, den Rahmen der bisher vorliegenden Platten ausdehnend — einige Raritäten, Spezialitäten, ja sogar Kuriositäten zu Gehör. Mit viel Mühe und Sorgfalt ist es den Mitarbeitern und dem Verfasser gelungen, die vielfältigen Stimmen von insgesamt 24 ausgewählten Dampflokomotiven in 18 Hörszenen vorzustellen.

Die Mikrofonstandplätze für die Aufnahmen zu dieser Schallplatte wurden in das nahe Ausland verlegt. Wir hören besonders Lokomotiven der Jugoslawischen Eisenbahn (JŽ) und der tschechoslowakischen Staatsbahn (CSD). Manche Lok mag dem Hörer fremd sein, andere dagegen alte, vertraute Bekannte. Die letzte im Einsatz stehende preussische G 12 beispielsweise, als JZ aufgenommen, in Bahnhof Nova Gorica, direkt an der jugoslawisch-italienischen Grenze.

Im Begleitbuch finden wir den Kommentar zu den einzelnen Hörszenen. Wir erfahren die Vorgeschichte der einzelnen Aufnahmen, lesen von den mannigfaltigen Schwierigkeiten vor und während der Tonaufnahmen und die Schilderung interessanter Episoden. Im umfangreichen Bildteil finden wir beachtenswerte zum Teil bisher unveröffentlichte Aufnahmen von Loks und Fotos die zum Eisenbahnbetrieb gehören.

Johannes C. Klosssek: Dampflok-Spezialitäten in Stereo, 30-cm-Langspielplatte mit Begleitbuch. DM 39,50.

Franckh'sche Verlagshandlung, Postfach 640, D-7000 Stuttgart.

## Die Eisenbahn im Zweiten Weltkrieg

Kriegsereignisse zählen sicher nicht zum bevorzugten Lesestoff einer breiten Allgemeinheit, aber sie gehören zur Zeitgeschichte und sind als solche aus verschiedensten Blickwinkeln ausgeleuchtet und dargestellt worden. Die Schlüsselfunktion, die der Eisenbahn als Hauptverkehrsträger im Zweiten Weltkrieg zukam, wurde zwar hier und da erwähnt und gewürdigt. Eine umfassende Darstellung fehlte jedoch in der Eisenbahn- wie der Geschichtsliteratur. Diese Lücke hat das Buch „Die Eisenbahnen im

## Eisenbahnliteratur · Bücher über Straßenbahnen

### Publikationen über Modelleisenbahnen · Schifffahrt in der Schweiz

Es gibt tatsächlich einen Fachbuchvertrieb, der sich seit mehr als einem Jahrzehnt nur dieser Buchsparte widmet. Fast alle Publikationen, die sich mit diesen Themen beschäftigen, sind an der nachstehenden Adresse in einer Bücherschau vereinigt und können per Post oder beim Besuch da bezogen werden. Vorbei ist die aufwendige Suche nach seltenen Werken. Hier wird man Ihnen bis auf ganz wenige Ausnahmen helfen können, wenn Sie irgend ein Buch dieser Art benötigen.

	DM (exkl. MWSt.)	
1 Elektrische Straßenbahn Basel 1895—97 (erste Betriebsberichte)	9,90	
2 Die Geschichte der Basler Straßenbahn 1880—1895—1968 (vergriffen, Einzelstücke)	44,—	
3 Basler Straßen- und Überlandbahnen (BEB-BStB-BTB)	44,—	
4 Die großen Spurweiten Märklin-Modellbahnen der Spuren 0, 1, 2, 3	49,—	
5 Die Straßenbahnen von Bern und Thun	44,—	
5a Sonderdruck: Erinnerungen an die Rechtsufrige Thunerseebahn	14,90	
6 Berliner Straßenbahnen (1865—1973)	44,—	
7 Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 1905—1970	74,—	
8 Komfort auf Schienen, Europäische Schlaf- und Speisewagen	49,—	
9 Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern 1835—1971	49,—	
(Schiffe und Bahnen der BLS, am Thuner- und Brilenersee)	44,—	
10 Die Wiener Straßenbahn 1945—1971 (Band 1)	44,—	
11 Die Überlandbahnen von Bern nach Worb (VBW)	74,—	
12 Die Berner Alpenbahngesellschaft (BLS) 1910—1971	32,50	
Das war die Serntalbahn	58,—	
13/14 Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) (2 Bände)	44,—	
15 Die alten Wiener Tramways 1865—1945 (Band 2)	74,—	
16 Swiss Steam, Rückblick auf die schweizerische Dampflokezeit	69,—	
17 Bing, die Modellbahnen unserer Großväter (1866—1966)	44,—	
18 Hundert Jahre Frankfurter Straßenbahnen	74,—	
19 Die Rätische Bahn (RhB) (Stammnetz)	74,—	
20 Die Gleichstromlinien der Rätischen Bahn (BB—BM—ChA = RhB)	49,—	
21 Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee	69,—	
22 Die Dampflokomotiven der Rätischen Bahn (von der LD zur RhB)	44,—	
23 Die Oberaargauer Schmalspurbahnen (OJB/SNB)	44,—	
24 Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) (1976)	44,—	
25 Straßenbahnen in Osteuropa 1. Teil die DDR und Polen	44,—	
26 Stuttgarter Straßenbahnen, die Straßenbahnlinien 1868—1975	44,—	
27 Bieler Straßenbahnen und die Biel-Meisnberg-Bahn	69,—	
28 Gebr. Bing, die großen Nürnberger (Techn. Spielzeug, 1902—1904)	69,—	
29 Gebr. Bing, Spielzeug zur Vorkriegszeit, 1912—1915	39,—	
30 Dampflokomotiven in der Türkei, Turkish Steam		
31 Berliner Straßenbahngeschichte II (1976)		
32 Straßenbahnen in Osteuropa (Band II) (1977)		
33 Die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen (1977)		
99 Die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (100 Jahre EBT)	24,—	
100 Nürnberger Spielzeug: Jean Schoenners, Bahnen und Schiffe	39,—	
<b>MÄRKLIN, TECHNISCHES SPIELZEUG IM WANDEL DER ZEIT</b>		
101 Märklin — Anfang bis Jahrhundertwende, 1859—1903		je Band 69,—
102 Märklin — zur Kaiserzeit, bis 1909		
103 Die Märklin-Spielzeugeisenbahn, 1891 bis 1914		
104 Märklin — neue Wege zum Erfolg, bis 1912 (1976)		
105 Märklin — die Vorkriegszeit, bis 1915 (1976/77)		
106 Märklin — neue Horizonte, 1919 (1977)		
107 Märklin — die goldenen zwanziger Jahre (1977)		
108 Märklins Weg zur Modelleisenbahn, 1915 bis 1945 (1977/78)		
109 Märklin — die große Wende, bis 1945 (1978)		
110 Märklin — die Spurweiten 00 und H0		
<b>DIE ANDEREN NÜRNBERGER</b> (alte Spielzeugkataloge von Nürnberger Fabrikanten)		
Band I (Bub, Carrette, Distler, Doll und Co.)		je Band 69,—
Band II (J. Falk, Gebr. Fleischmann, Günthermann, Kraus, E. P. Lehmann)		
Band III (J. A. Issmayer, G. Levy, Ernst Plank, Tipp & Co.)		
Band IV Gebr. Einfalt, Emil Hausmann, Jean Schoenner, Conrad Klein, A. Schuhmann (AS)		
Band V Karl Bub (Nachtrag), G. Carrette (Nachtrag), Moses Kohnstam, Schuco (Schreyer & Co.), Karl Arnold		
<b>DAMPF-ARCHIV (Heft mit Schallplatten)</b>		
1 Schweizer Dampflokomotiven in Bild und Ton	14,90	
2 Österreichische Schmalspurdampfloks in Bild und Ton	14,90	
3 Schweiz. Schmalspurdampfloks der FO und RhB in Bild und Ton	14,90	
4 Die Waldenburgerbahn (Bildbericht) vergriffen, Einzelstücke)	14,90	
6 Zahnradbergbahnen in Österreich, in Bild und Ton (Buch, gebunden)	24,—	
<b>SCHWEIZERISCHER EISENBAHNKALENDER</b> lieferbar sind folgende Jahrgänge:		
1970—1971—1972—1973—1974—1975—1976 und 1977		je 12,90
Ein Suchdienst beschäftigt sich damit, vergriffene Publikationen zu finden und zu vermitteln. Haben Sie Wünsche, möchten Sie eine Buchbestellung aufgeben oder haben Sie gar solche Bücher zu verkaufen, so schreiben Sie uns. Druckschriften und Kataloge gegen Fr. 1.50 in Briefmarken. Keine Zollformalitäten für unsere Buchsendungen!		
<b>Verlag Eisenbahn, Buchverlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG (Schweiz), in der Nähe von Waldshut/Säckingen</b>		
<b>Öffnungszeiten der Eisenbahnbibliothek:</b> Dienstag — Freitag 14—18.30 Uhr, Samstag 9—12 u. 14—16 Uhr.		

Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges" geschlossen. Der Verfasser, seit 1930 im Betriebsdienst der Deutschen Reichsbahn, ab 1934 vorzugsweise mit Angelegenheiten der Landesverteidigung befaßt, von 1942 bis Kriegsende beim Chef des Transportwesens im Oberkommando des Heeres und zuletzt als Ministerialrat in der Hauptverwaltung der Bundesbahn tätig, hat mit profunder Sachkenntnis und wissenschaftlicher Genauigkeit eine ausführliche Gesamtdarstellung über die Rolle der Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte vorgelegt. Im ersten Teil werden Zusammenhänge der historischen Entwicklung vom Ende des Ersten Weltkrieges an bis 1939, dann die Verhältnisse auf den zahlreichen Kriegsschauplätzen in Polen, Frankreich, Holland, Belgien, Dänemark, Norwegen, Italien, in Südosteuropa, an der Ostfront und in Nordafrika, die Rolle Schwedens und der Schweiz behandelt; der zweite Teil befaßt sich mit dem Einsatz der Eisenbahnen im Kriege, der dritte mit dem Wehrmachtstransportwesen. Im Anhang sind zahlreiche Dokumente, Statistiken, Übersichten und Karten zusammengestellt. Ausführliche Personen- und Sachregister erleichtern das Auffinden.

Eugen Kreidler: Die Eisenbahnen im Machtbe-

reich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges, Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges, herausgegeben vom Arbeitskreis für Wehrforschung in Stuttgart, Band 15: 440 Seiten, 12 Karten, 47 Abbildungen. Ganzleinen: 98,— DM. Muster-Schmidt-Verlag, Postfach 421, 3400 Göttingen.

**96 Historische Lok-Postkarten in Farbe**  
Zusammengestellt von Alfred B. Gottwald  
Sie stammen aus der Zeit zwischen dem Jugendstil und den Dreißiger Jahren. Diese farbigen Lokomotiv-Postkarten, kunstvoll verspielt gestaltet, andere technisch exakt ausgeführt, wurden seit der Jahrhundertwende von Lokfabriken und Bahngesellschaften zur Werbung eingesetzt. Ausgesuchte Postkarten und Plakate dienen als Vorlage. Es sind meist deutsche Loks und deutsche Bahngesellschaften vertreten, einige Erzeugnisse anderer europäischer Länder sind ebenfalls zu finden. Diese ausgewählte Sammlung eignet sich gleichwohl für Sammler, wie auch zur Korrespondenz unter Eisenbahnfreunden.  
1977. In Plastiketu, Bildtext auf der Rückseite; als Postkarte vorliert, DM 29,50.  
Franckh'sche Verlagshandlung, Postfach 640, D-7000 Stuttgart.



**Datensysteme und Electronic Gesellschaft**  
Eintrachtstraße 7  
8505 Röthenbach  
Telefon 09 11/57 83 48

## Elektronik-Komfort für jedes Normalfahrpult

### Langsamfahren leichtgemacht

Extrem langsame Rangierfahrten und exaktes Ankuppeln durch Impulsbetrieb.

Bei steigender Fahrspannung stetiger Übergang zum bewährten Vollwellenbetrieb — volle Höchstgeschwindigkeit.

Geringe Abmessungen: 42 x 35 x 32 mm

1 Jahr Garantie

### EXACTOR 201

Anschluß an alle handelsüblichen Gleichstromfahrpulte Spur H0, N und Z mit Lichtstromausgang 10 bis 16 V~.

Preis: DM 36,50; ab 3 St. 10 % Rabatt

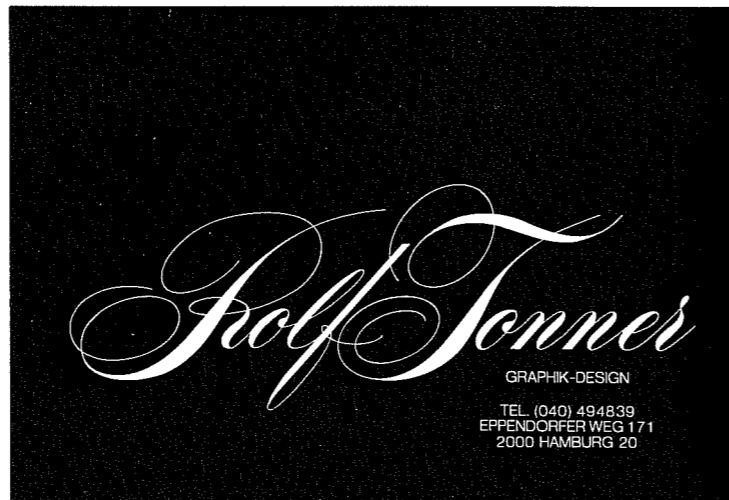
Jetzt auch für MÄRKLIN-Fans:

### EXACTOR 402

Anschluß an alle handelsüblichen Wechselstromfahrpulte bis 2 Amp.

Preis: DM 39,50; ab 3 St. 10 % Rabatt

Versand p. NN (+ Spesen DM 2,50), Vorkasse (+ DM 1,—) an PSchA Nbg., Kto. 157 29-858 o d e r S c h e c k (spesenfrei)



## Trambahn in München

300 ausgewählte, bisher unveröffentlichte Bilder, zusammengestellt und kommentiert von

### Siegfried Bufe

Mit diesem Band ist eine Dokumentation entstanden, die im Bild 100 Jahre Trambahnbetrieb schildert. Beginnend mit dem Groschenwagen reicht der Bildband über alle Jahrzehnte bis zum dankwürdigen Jubiläum am 23. Oktober 1976.

Sie finden interessante Züge, längst eingestellte Linien und Strecken. Besonderer Wert wurde auf die Darstellung der Trambahn im Stadtbild gelegt. Höchst informativ ist die Wandlung der Verkehrszentren im Laufe der Jahrzehnte. Aber auch die Strecken in den Vorstädten und Außenbezirken sind vertreten.

Auf diesen Band wird kein Freund der weißblauen Trambahn verzichten wollen.

Format 20 x 28 cm, ca. 180 Seiten, Farbtitel, 7 Farbbilder, 1 Falblatt. Lieferbar ca. ab Mitte April 1977

## Fachbuchversand Gerda Bufe

Sadelerstraße 23  
Tel. 0 89 - 15 44 32

8000 München 19  
Postscheck München 7 98 43-806

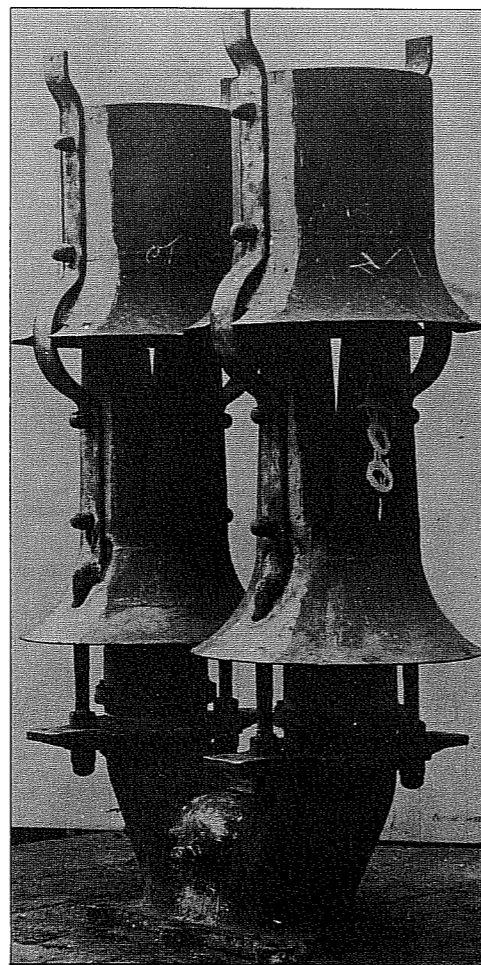
# ANDRÉ CHAPELON

Ein Leben für die Dampflokomotive –



André Chapelon während unseres Interviews in Paris, 10. 11. 76 (Foto: Josef Porsch)

(\*) „Kylchap“-Sauganlage: Mehrdüsenblasrohr, das gegen Schwankungen in der Kohlengüte und gegen fehlerhafte Feuerbehandlung wenig empfindlich ist. Die Anlage besteht aus dem Blasrohr, dem Schornstein und zwei Zwischendüsen. In den Blasrohrquerschnitt ragen vier keilförmige Ansätze, und die unterste Zwischendüse ist kleblattförmig unterteilt; der Auspuffdampf wird also in vier Einzelstrahlen aufgelöst, die von der zweiten Zwischendüse so geführt werden, daß sie die innere Wandlung des Schornsteins in der gewünschten Weise anschneiden. Außer am Schornstein tritt auch am Hals der Zwischendüse eine Saugwirkung ein, so daß ein viel stärkerer Saugzug erreicht wird als mit der üblichen Saugzugeinrichtung, ohne daß der Gegendruck höher wird. Außerdem verteilt sich der Zug gleichmäßig auf die Heiz- und Rauchrohre. (Niederstraße: Leitfaden für den Dampflokomotivdienst)



## Interview von Jean-Pierre Sentenbien

André Chapelon, der berühmte französische Dampflokomotivgenieur lud am 19. November 1976 drei IHS-Mitglieder zu einem Gespräch (und zu einem herrlichen französischen Mittagessen) nach Paris ein. Der trotz seiner kleinen Statur große und ansonsten menschenscheue Mann stellte sich unseren Fragen.

JPS: Monsieur Chapelon, man behauptet von Ihnen, Sie seien der größte Eisenbahningenieur seit George Stephenson.

AC: Wissen Sie, diejenigen, die dies gesagt oder geschrieben haben, wollten mir sicherlich schmeicheln. Ich bin aber davon überzeugt, daß deren Kenntnisse des Eisenbahnwesens – vor allem der markanten Persönlichkeiten, die nicht ohne Einfluß auf dessen Entwicklung geblieben sind – doch etwas besser sind als es im Augenblick offensichtlich der Fall war. Vor meinem Namen wären ja noch viele zu erwähnen. Denken Sie an Mallet, de Glehn, Garbe, Gooch, Churchward, Gölsdorf etc.

JPS: Ihr Name ist jedoch von der Dampflokomotive untrennbar. Viele Ihrer Erfindungen oder Verbesserungen haben in der ganzen Welt – nicht zuletzt in den USA – ein breites Echo gefunden und Schule gemacht.

AC: Ich habe stets für die Dampflokomotive, die ich nach wie vor für die beste aller Maschinen halte, gelebt (jetzt kann ich die empörten Zurufe der Anhänger anderer Traktionsmittel hören; sie sind aber in der Minderzahl...).

JPS: Heißt das, daß Sie heute noch Maschinen entwickeln?

AC: Trotz meiner 84 Jahre fühle ich mich noch recht gut. In meinen Schubladen liegen Pläne von Dampflokomotiven mit noch nie erreichten Leistungen. Sogar die gute alte „Big Boy“, die ich damals übrigens umbauen sollte, würde wahrscheinlich vor Neid erblassen. Die Amerikaner haben mich noch vor kurzem diesbezüglich angesprochen.

JPS: Wollen Sie damit sagen, daß einige Leute in den USA wieder mit Dampf fahren wollen?

AC: Genau. Die Dampflokomotive ist vielleicht nicht so tot wie manche es gerne hätten. Sehen Sie, die Amerikaner waren die ersten, die die Dieseltraktion in großem Umfang einführten, und prompt folgten die übrigen Länder. Nun „kramt“ man die gute alte Dampflokomotive wieder heraus.

JPS: Das sind völlig neue Perspektiven, die jedem Dampffreund das Herz höher schlagen lassen.

AC: Leider sind die Erfolgsaussichten eines solchen Projektes noch sehr gering. Die General Motors, die in den USA das Monopol der Dieseltraktion hat, übt natürlich massiven Druck gegen das Vorhaben aus.

JPS: Was war der Anlaß eines solchen – sagen wir unzeitgemäßen – Umdenkens?

AC: Es waren keineswegs nostalgische Motive, die die bekannte Gesellschaft aus Colorado dazu bewegten, von Diesel wieder auf Dampf umsteigen zu wollen. Die Amerikaner sind bekanntlich kühle Rechner, und sie haben ja gerechnet. Was heute heißgeliebt ist, kann morgen weggeworfen werden. Jedenfalls sind sie zu der Erkenntnis gekommen, daß für ihre speziellen Belange eine vernünftig konstruierte Dampflokomotive billiger ist als die zur Zeit modernste Diesellok. Nur wird die Entscheidung nicht leicht sein.

JPS: Was halten Sie eigentlich von Diesellokomotiven?

AC: Gar nichts. Zumindest solange sie so sind, wie sie heute eben sind: kompliziert, unreif und kostspielig. Für den Außenstehenden ist es einfach: einstecken, Schlüssel einstecken und abfahren. So einfach ist es weiß Gott nicht. Die Maschinen sind verhältnismäßig schwach und anfällig. Sie mögen zwar auf leichten Strecken und mit vernünftiger Last halbwegs befriedigen; eines ist jedoch sicher: sie dürfen im Gegensatz zur Dampflokomotive auf keinen Fall überlastet werden. Es hat sie gegeben, und es gibt heute noch unzählige Pannen mit den Dieselloks. Sie werden selbstverständlich, soweit es möglich ist, verschwiegen, denn dies könnte ja die meiner Meinung nach zu früh begonnene und zum Teil unüberlegte Politik des sogenannten Fortschritts untergraben oder gar zunichte machen. Wie gesagt, die Diesellokomotive – ich meine die schwere Diesellok, nicht die kleine Rangiermaschine oder den Schienenbus, die ihre Arbeit zweifellos gut machen – ist noch nicht reif. Dies beweist die Verschiedenheit und die Komplexität ihrer Auslegung. Sehen Sie, in Amerika konnte man vor dreißig Jahren einen 4 000-t-Zug mit einer „Big Boy“ fahren. Heute benötigt man drei, vier oder mehr Dieselloks. Wo bleibt da der Vorteil? Und die Luft verpesten sie annähernd wie eine Dampflokomotive. Nur sieht man es nicht so deutlich.

JPS: Viele sind aber der Meinung, die Diesellokomotive sei weit rentabler als die Dampflokomotive.

AC: Dies täuscht im Grunde genommen nur. Nachdem die Amerikaner überall Diesellokomotiven vor ihren Luxus- und schweren Zügen eingesetzt haben, ist die Dieseltraktion Mode geworden. Eines dürfen wir in Europa aber nicht vergessen: die Amerikaner haben Öl – unsere Dieselloks fahren dagegen mit teurerem importierten Öl, das wohl nie billiger werden wird. Ewig wird es auch nicht zur Verfügung stehen, vor allem, wenn man sieht, wie es heutzutage überall gedankenlos verschwendet wird.

Man neigt dann dazu, dem schwedischen Wissenschaftler Svante Arrhénius recht

zu geben, der errechnet hat, daß um das Jahr 2000 alle Ölvorkommen, aber nur 2% der Kohlevorräte der Erde verbraucht sein werden. In Europa allein haben wir noch genügend Kohle für die nächsten 1800 Jahre! Der ehemalige Leiter des Oak Bridge Laboratoriums, Alvin Weinberg, bestätigte, daß nach dem Jahre 2000 die Kohle wieder an erster Stelle der Energiequellen stehen wird. Dies ist für alle europäischen Länder, die auf das Wohlwollen und die teuren Preise der ölfördernden Länder vollkommen angewiesen sind, nunmal eine Tatsache.

Wenn man jetzt das Technische betrachtet, wenn man also die Möglichkeiten der Dampflokomotive mit denen der Diesellokomotive vergleicht, so stellt man fest, das letztere zwar eine höhere Anfahrtskraft besitzt, was sie für Rangiermanöver besonders geeignet erscheinen läßt, jedoch eine weit niedrigere Zugkraft bei höheren Geschwindigkeiten zeigt. In seinem Buch „The Steam Locomotive“ erklärt Ralph P. Johnson, Chefingenieur der Baldwin Locomotive Works, wie, z. B., um einen 640-t-Zug mit einer 3600 PS starken Lokomotive auf 130 km zu beschleunigen, die Dampflokomotive 4,9 Minuten und 5,8 km, die Diesellok dagegen 5,5 Minuten und 7,8 km benötigt. In der Zeitschrift „Railway Age“ wurde über einen Vergleichstest zwischen einer 2-2-2-2 der Pennsylvania und einer gleichstarken Diesellokomotive berichtet (beide 5400 PS). Bei einer Geschwindigkeit von 129 km/h wies die Dampflokomotive eine Zugkraft von 13 600 Mp gegenüber 9 000 Mp für die Diesellok auf, was einer Stärke von 6 500 bzw. 4 350 PS entsprach. Wenn man nun alle Betriebskosten in Betracht zieht, kommt man zu dem Schluß, daß um 450-t-Züge mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h zu befördern, diese sich auf \$ 0,768/km mit der Dampflokomotive und \$ 0,971 mit der Diesellok für einen Tagesdurchschnitt von 600 miles (ca. 960 km) belaufen.

JPS: Monsieur Chapelon, glauben Sie also, daß man in einer noch nicht definierten Zukunft wieder „dampfen“ wird?

AC: Ich bin noch ziemlich pessimistisch. Aber, um Ihre Frage zu beantworten kann ich nur sagen, daß es hier wieder von den Amerikanern, wie in vielen anderen Sachen, abhängt. Wird in den USA nur eine einzige Dampflokomotive wieder in den regelmäßigen Dienst gestellt, so fangen bei uns bestimmt einige auch wieder damit an.

JPS: Aber mit welchen Maschinen?

AC: Selbstverständlich nur mit neuen Lokomotiven. Wir haben in den USA ein interessantes Ding erfahren: die Bilanz der Verdieselung ist gezogen worden...

Lok 3566 der P. O. („Colera“, Bj. 1909). C Chapelons erster Umbau (1929). Aus dieser Maschine entstand die Baureihe 231 E und ff., die bis 1969 noch im Dienst zwischen Paris und Calais standen.

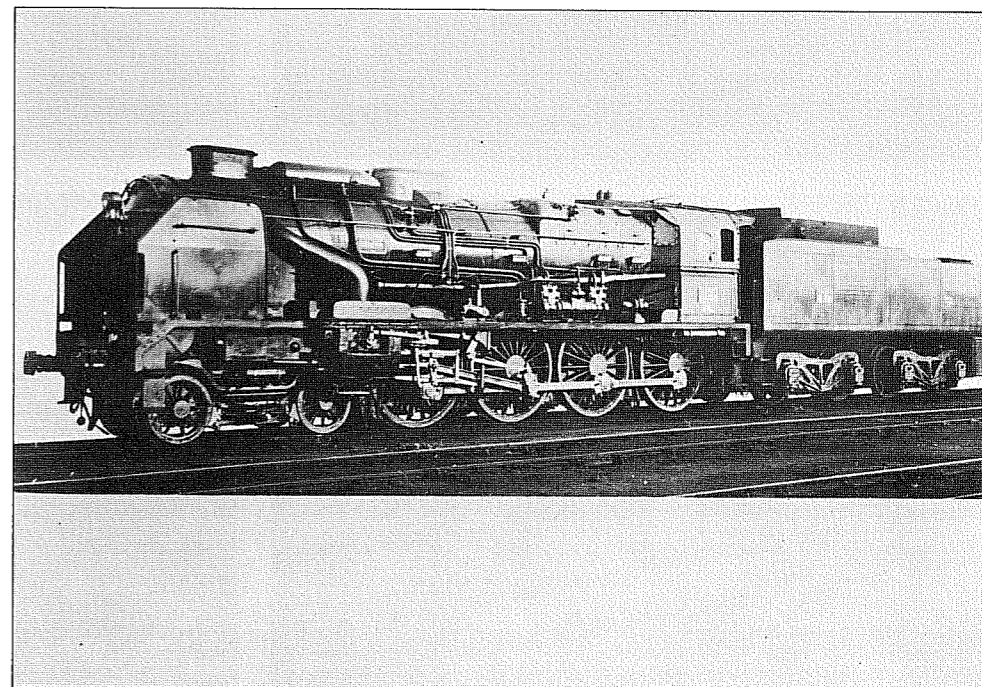
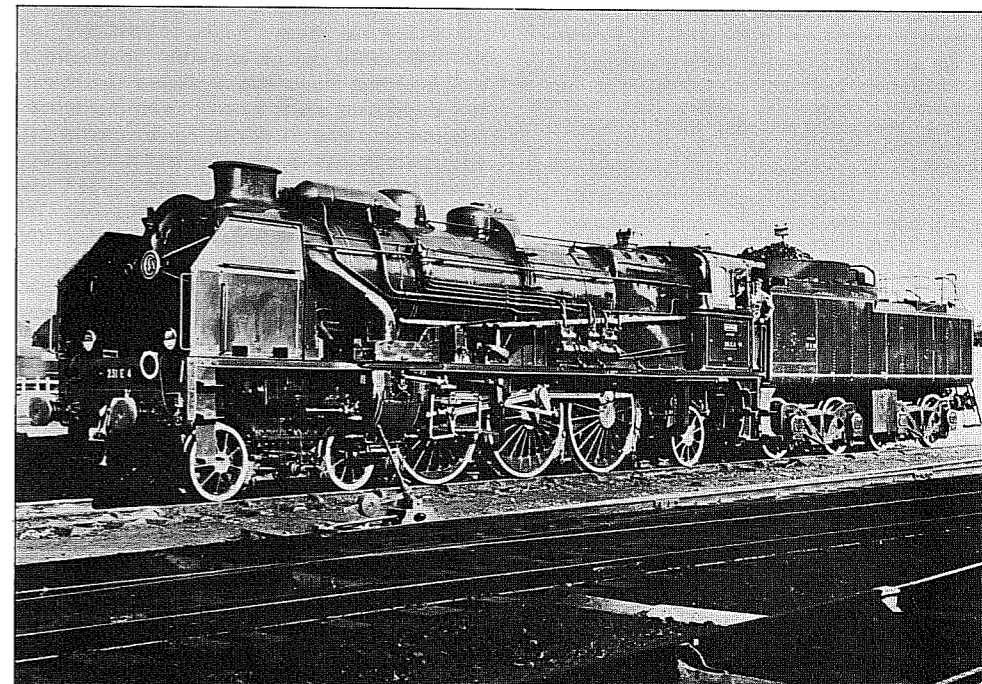
(Foto: P. O.)

Lok 231 E 4, berühmt durch ihre Leistung anlässlich der 1956/57 durchgeführten Testfahrten (184 km/h – über 3 000 PS).

(Foto: Sammlung Chapelon)

Lok 240 705 (Vorserie der Baureihe 240 P), eine 2'D-Version der 3 500er der P. O. (S. Bild 1) 1935 machte diese Lokomotive großen Eindruck auf hohe DR-Beamten.

(Foto: La Vie du Rail)



und negativ ausgefallen. Nicht zuletzt weil die Motoren kostspielig, umweltfeindlich und kurzlebig sind. So haben die Ingenieure der „Colorado Railroad“ Dampflokomotiven von 10 000 PS und mehr für ihren Güterzugdienst entworfen. Es handelt sich dabei um 1'E 2' und 1'B + B 2', 3- bzw. 5zylindrige Verbundmaschinen. Ich meine, dieses Ereignis — denn man kann wohl von einem Ereignis sprechen — ist ja markant. So markant, daß das Publikum ein Anrecht darauf hat, über die Absichten, die man zur Zeit jenseits des großen Teichs hat, unterrichtet zu werden. Erwähnt wurde sogar die dreifache Dampfdehnung, also Hoch-, Mittel-, und Niederdruck, wie auf einem Schiff. Solche Lokomotiven würden eine noch nie gekannte Leistung und eine ungeheure Elastizität besitzen; der Ausgleich der Massen wäre vollkommen, und dies, kombiniert mit einem hohen Kesseldruck, würde Einsparungen von 35 % und mehr gegenüber den besten bisherigen Dampflokomotiven ermöglichen. Also keine Dampflok mehr im herkömmlichen Sinne. Solche Maschinen, die eine Rostfläche von 10 qm

hätten, würden 15 000 PS problemlos bringen. Welche Diesel- oder welche Ellok möchte jetzt noch konkurrieren?

JPS: ... also praktisch eine Fortsetzung dessen, was Sie Ende der vierziger, Anfang der fünfziger Jahre für die SNCF ausgearbeitet hatten: vereinheitlichte Lokomotiven mit Leistungen, die allen heutigen Diesellokomotiven und manchen Elloks etwas vormachen könnten.

AC: Als Leiter des D.E.L. (Abteilung für Entwicklung und Bau von Lokomotiven der SNCF) hatte ich ganz klare Ideen darüber, wie die künftigen, vollkommen neu durchdachten Dampflokomotiven zu gestalten wären. Alle Bauarten sollten möglichst gemeinsame Kennzeichen besitzen. Die Modelle mittlerer Stärke sollten als 4-Zylinder-Verbundloks, die Hochleistungsmaschinen als 6-Zylinder-Verbundloks mit zwei Hochdruck- und vier Niederdruckzylindern mit doppelter Überhitzung, d. h. Überhitzung im herkömmlichen Sinne und erneute Überhitzung zwischen Hoch- und Niederdruck, also im Verbinder, ausgeführt werden. Den Grundstein dieser Maschinen stellten vor allem meine 160 A 1 und 242 A 1 dar. Die erste, eine 1'F h6v Lokomotive mit 3200 PSe sollte beweisen, daß große Anstrengungen bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne nennenswerte (thermodynamische) Verluste, die bis dahin bei allen Dampflokomotiven auftraten, möglich sind; die zweite, eine 2'D 2' h3v Schnellzuglokomotive von über 4000 PSe war praktisch das rollende Labor für die Entwicklung der neuen Gattungen. Beide Maschinen waren Umbauten. Sie erfüllten den in ihnen gesteckten Zweck über das Maß hinaus und ... und dann

begann man mit der Elektrifizierung und Verdieselung der großen Strecken. Die neugebauten oder nur entworfenen Lokomotiven, die unseren amerikanischen Freunden heute eine Hilfe wären, waren plötzlich ein Dorn im Auge derer, die für die Diesel- und Elektrotraktion (aus mehr oder weniger guten Gründen) plädierten. Die Pläne verschwanden zum Teil, und das Ganze sollte so schnell wie möglich vergessen werden.

JPS: Monsieur Chapelon, Sie haben nicht nur neue Lokomotiven gebaut oder entworfen, Sie sind auch durch Ihre äußerst erfolgreichen Umbauten älterer Lokomotiven berühmt geworden.

AC: Alles fing mit der Lokomotive Nr. 3.566 der Paris-Orléans-Bahn, kurz P.O. genannt, an. Lok 3.566 war wegen ihrer schlechten Lauf- und vor allem thermischen Eigenschaften beim Personal verurteilt. Bald erhielt sie den Namen „Cholera“. Wir nahmen uns der armen „Cholera“ an. Ihre Dampfleitungen wurden auf das Doppelte erweitert, der Kesseldruck erhöht, der Rahmen verstärkt, sie erhielt eine neue Saugzuganlage, etc. Nach diesem „chirurgischen Eingriff“ war ihre Leistung von 1450 PSe

auf 2800 PSe geklettert. Dank ihrer Verbundmaschine lief sie außerordentlich ruhig, und sie verbrauchte dabei nur noch 1,10 kg Kohle pro PS gegenüber 2,40 kg vor dem Umbau. 24 Maschinen ihres Typs wurden 1934 in Tours umgebaut. Später kam eine zweite Serie von 28 Maschinen hinzu, alle von der Privatindustrie gebaut. Die anderen Bahngesellschaften ließen bald ihre eigenen Pacifics auch umbauen, so daß die 231 E, F, G, H, und K bald überall zu sehen waren. Die E's waren noch bis Mitte 1969 vor dem Flèche d'Or (Golddener Pfeil) im Einsatz. Es waren an sich zierliche Maschinchen, sie brachten aber ihre 3000 PSe bei 130 km/h! 1956 wurden Versuchsfahrten für die Entwicklung von Elloks in Nordfrankreich unternommen. Eingesetzt war Lok 231 E 4 (Bw Paris-La Chapelle), die eine schwere Bo'Bo' schieben und zwei Wagen, darunter einen Meßwagen, schleppen mußte; insgesamt 275 Tonnen. Über 70 Versuchsfahrten wurden bei eisiger Kälte mit Geschwindigkeiten zwischen 160 und 180 km/h unternommen. 231 E 4 überstand sie alle ohne den kleinsten Schaden.

AC: Gewiß. In Lateinamerika (Argentinien und Brasilien), in den USA (Pennsylvanien und Union Pacific), in Spanien, in der CSSR und indirekt in England, wo Nigel Gresley (Später Sir Nigel Gresley) meine Prinzipien beim Bau seiner berühmten A 4s anwendete. Eine davon, die „Mallard“ wurde ja zur Weltrekordlerin. Auch die Reichsbahn und die Bundesbahn haben von mir etwas übernommen: die „Kylchap“-Sauganlage (\*).

JPS: Monsieur Chapelon, Sie haben nun selbst für das Stichwort gesorgt. Ich wollte Sie nämlich etwas fragen, was unsere deutschen Dampflokfreunde sicherlich interessieren wird: Was halten Sie von den deutschen Dampflokomotiven?

AC: Ausgezeichnete Maschinen. Dies sage ich nicht, um Ihnen einen Gefallen zu tun. Sie waren robust, klar, übersichtlich, in einem Wort: funktionell. Leider arbeiteten sie fast ausschließlich mit einfacher Dampfdehnung, was angesichts ihrer durchdachten Konzeption natürlich ein wesentlicher Verlust war. Man hätte viel mehr aus ihnen herausholen können, aber in Deutschland war man von vornherein immer gegen die Verbundwirkung gewesen. Warum? Das weiß ich nicht, und das wußten die meisten Verantwortlichen selbst auch nicht. Man war einfach dagegen, weil solche Lokomotiven angeblich viel zu kompliziert und dadurch zu teuer in der Unterhaltung gewesen wären. Daß aber die Preußen mit ihrer S 10, die Bayern mit ihrer S 3/6 und die Württemberger mit ihrer „C“ — alles wunderbare Maschinen — Jahre lang nur gute Erfahrungen gemacht hatten, schien den maßgebenden Leuten

der Reichsbahn einfach entgangen zu sein. Ich hätte mir eine Verbund-01.10 gut vorstellen können. Mit etwa 3500 PSe hätte sie sogar die stolze 05 in den Schatten gestellt. Ich erinnere mich jedoch an eine Fahrt am 21. März 1935 mit meiner 240.705 (2'D h4v — Vorserie der 240 P) von Paris-Saint Lazare nach Cherbourg und zurück. Die beiden höchsten maschinentechnischen Beamten der Deutschen Reichsbahn führten im Zug mit, um die Arbeit der Lokomotive zu beobachten. Dr.-Ing. Friedrich Fuchs war auf der Lok, Prof. Dr. Hans Nordmann im Meßwagen. Nach der Rückfahrt nach Paris kam Fuchs, und er gratulierte mir ohne Einschränkung: Nordmann sagte: „Ich werde meine Meinung über das Verbundsystem wohl neu durchdenken müssen...“ Beide hatten u. a. gesehen, wie auf der Steigung von Bernay (1:125) die Zughakenleistung am Scheitelpunkt 2900 PSe erreichte und ihre Erwartungen bei weitem übertroffen hatte. Immerhin hatte die Lokomotive 14 Wagen (607 Tonnen) zu ziehen. Dann kam aber der Krieg und anschließend die Elektrifizierung und Verdieselung zahlreicher europäischer Strecken.

Lok 160 A 1. Klar ersichtlich sind die Ventilsteuerung, die Steuerung des Innentriebwerkes und die in Dampfjacketn eingehüllten Außenzylinder (zur Vermeidung thermischer Verluste durch Kondensation an den Zylinderwänden). Auch sie wurde verschrottet. (Foto: SNCF)

242 A 1 auf der 8-Promille-Steigung von Blaisy (unweit von Dijon — Strecke Paris—Lyon). Der 861-Tonnen-Zug erreicht den Scheitelpunkt mit 108 km/h. In diesem Augenblick entwickelt die Lokomotive 5 200 PS in ihren Zylindern. (Foto: Sammlung Chapelon)

Die unvergleichliche 242 A 1 beim Verlassen der St.-Chamond-Werke im Juni 1946. Davor ihr Schöpfer, André Chapelon. (Foto: Sammlung Chapelon)

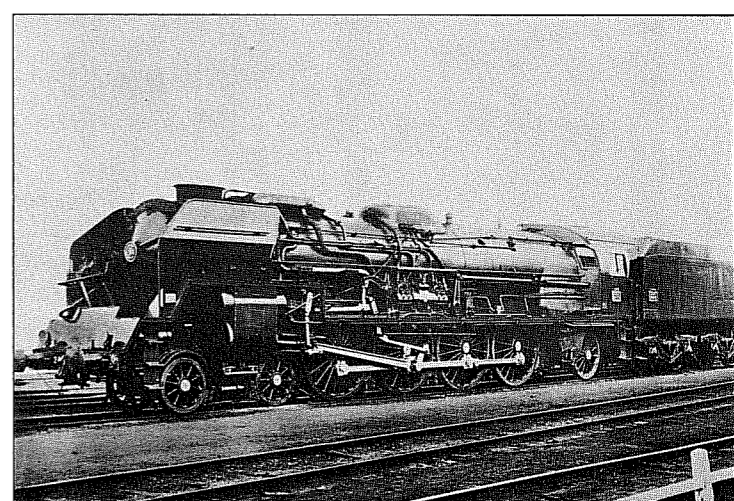
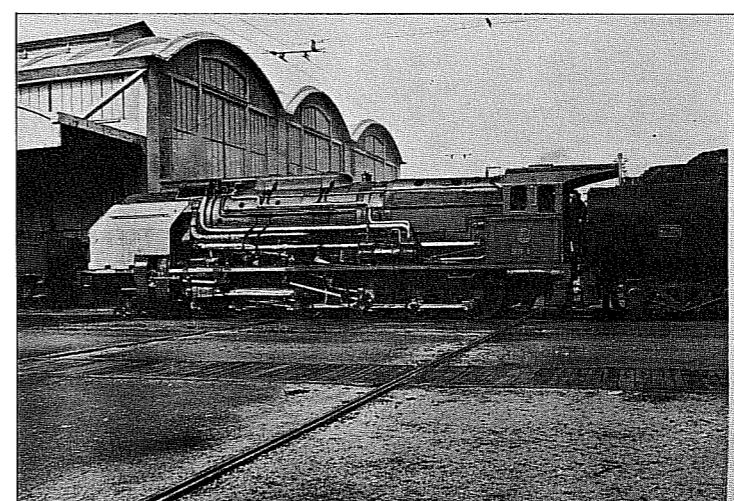
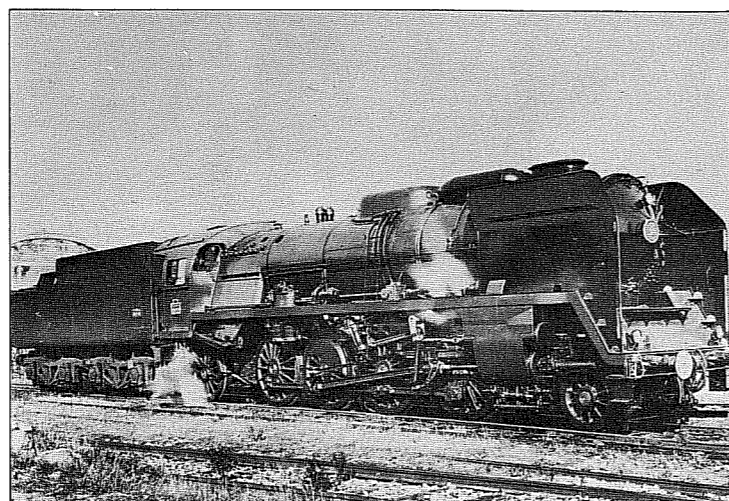
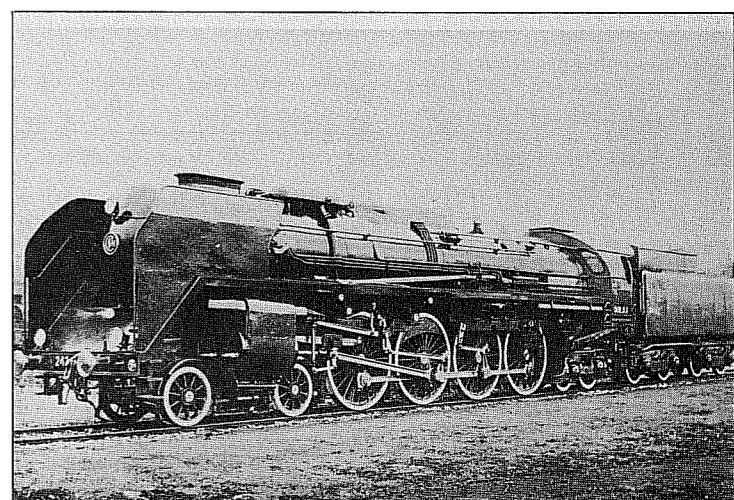
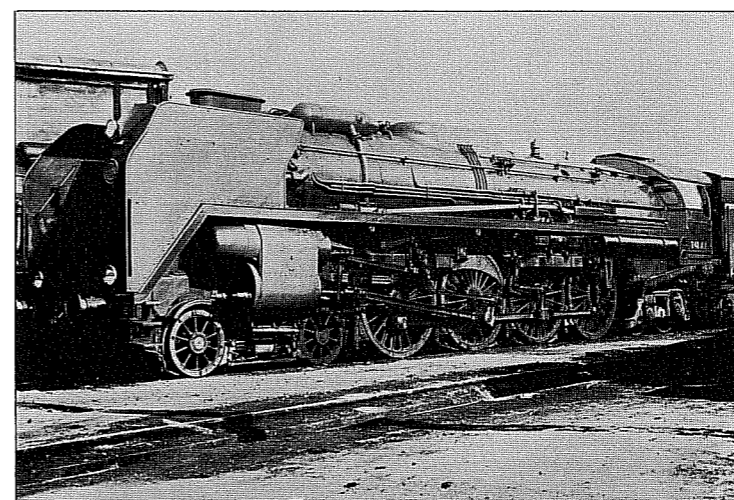
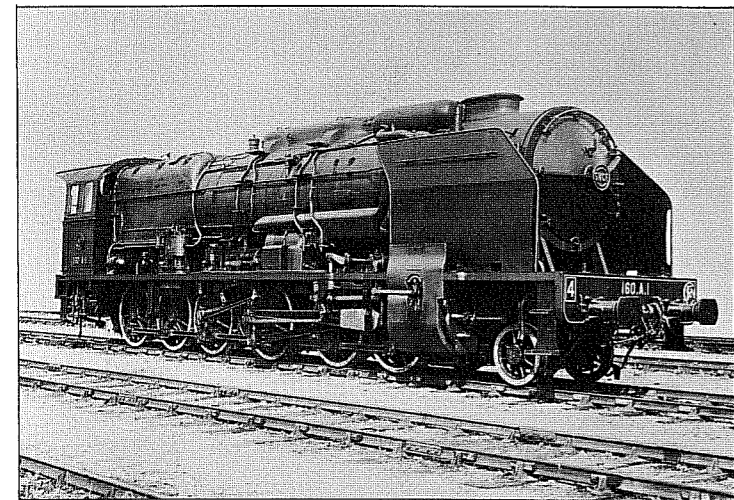
Schnell, stark (110 km/h — 3 000 Pse- und mit typischem „Chapelon-Gesicht“ waren die Lokomotiven der Baureihe 141 P sowohl vor raschen Expreszügen als auch vor schweren Güterzügen immer wieder zu sehen (hier: 141 P 9) (Foto: La Vie Du Rail)

Lok 242 A 1 im Bw Nantes Anfang der fünfziger Jahre. Leider wurde sie 1956 in Saint-Brieuc verschrottet. Ein Platz im Eisenbahnmuseum Mulhouse/Elsaß hätte ihr eher zugestanden ... (Foto: Sammlung Chapelon)

Lok 160 A 1 im AW Tours. (Foto: Sammlung Chapelon)

Lok 242 A 1 im Geburtstagskleid (Juni 1946) (Foto: La Vie Du Rail)

Mit nur 35 Stück schlossen die 241 P's die Ära des französischen Dampfes. Gewaltig, aber nicht erdrückend, sie waren immer eine besondere Beute für Eisenbahnfotografen (Lok 241 P 9 ist heute im Besitz des A.A.A.T.V., dessen Ehrenvorsitzender Herr A. Chapelon ist) (Foto: La Vie Du Rail)



JPS: Die Verdieselung und die Elektrifizierung sind für Sie wohl etwas zu früh gekommen, sie befriedigten nicht ganz, oder?  
 AC: Das will ich nicht sagen. Was ich meine, ist: viele der heutigen Diesellokomotiven und einige Elektrolokomotiven sind noch unvollkommen. Sie sind voll mit Elektronik gestopft, und derjenige, der sie fährt, muß schon so etwas wie ein Ingenieur sein. Neben dem Argument, die Diesel- und Ellok sei weit wirtschaftlicher als die Dampflokomotive, unterhält man Unmengen von Apparaturen, Unterstationen, Oberleitungen, Transformatoren, Schaltkreise, Thyristoren, man verbrennt teureres Öl, und diese ganze Technik, die man Fortschritt nennt, hat dabei den wesentlichsten Faktor zerstört: den menschlichen. Der Mensch steht nicht mehr im Vordergrund wie zur Zeit der Dampflokomotive. Damals konnte man noch sehen, wie die Leute, jung und alt, auf den Bahnsteigen herumgingen und „noch vor Abfahrt des Zuges sich Lok und Lokpersonal mal angucken wollten“. Lokführer zu sein war damals wie ein Markenzeichen. Man zollte Lokführer und Heizer gegenüber Respekt und Anerkennung. Man hatte sie einfach gern. Es waren Kerle, die wirklich etwas darstellten. Damals haben die Lokführer miteinander um ein paar Sekunden, die man in dieser oder jener Steigung gewinnen konnte, gewettet. Sie besprachen die Leistungen oder die Tücken ihrer Maschinen, die Kantinen waren laut und fröhlich. Heute sind sie zwar sauberer, aber die Nachfolger unserer damaligen „Helden“ sitzen lautlos und lesen Zeitung. Man beachtet sie auch nicht mehr,

wenn sie aus ihrer Lok herabsteigen.  
 JPS: Monsieur Chapelon, diese Zeit, die unwiederbringlich ist, und der viele sicherlich nachtrauern, sie ist doch — wenn auch in verkleinerter Form — bei einigen Museumsbahnen, die die Dampftraktion pflegen, wiederzufinden. Es gibt in Europa, aber auch in der ganzen Welt zahlreiche Vereinigungen und Vereine, die sich der Eisenbahn, vor allem der Dampfeisenbahn, widmen. Solche Museumsbahnen mit eigenem Dampfbetrieb können also nur in Ihrem Sinne sein?  
 AC: Freilich. Jetzt wo die Dampflokomotive ausgedient hat, werden solche Vereine Clubs oder wie sie alle heißen mögen, die einzigen „Institutionen“ sein, die in der Lage sind, die unvergleichliche Ästhetik und das unnachahmbare Leben der Dampflokomotive zu demonstrieren. Pflegen Sie die Dampftraktion, lieben Sie ihre Maschine, sie wird Ihnen dankbar sein, sie wird Ihnen, aber vor allem vielen Menschen, Freude bereiten. Sie ist wirklich eine wunderbare, einfache und lebensnahe Maschine, und wer weiß, vielleicht kommt sie eines Tages wieder. Gerade deswegen.  
 Ich wünsche allen Museumsbahnen, vor allem aber der IHS und ihrer Seilkantbahn, daß sie lange Jahre rollen und dampfen und dabei der lebendige Zeuge der interessantesten Maschine bleiben, die der Mensch je erfand.  
 Paris, 19. November 1976

**André Chapelon**  
 Geboren am 28. Oktober 1892 in Saint-Paul-en-Cornillon, Frankreich. 1921 Aspirant in der Maschinentechnischen Abteilung der P. L. M. Dort sammelt er unschätzbare Kenntnisse, indem er alle Lokomotivgattungen kennenlernt. Nach kurzer Unterbrechung wird er am 12. 1. 1925 in der Forschungsabteilung der P. O. eingestellt, wo er durch seine Umbauten älterer Lokomotiven sehr schnell berühmt wird. Für seine Arbeit erhält er im Juli 1934 den Orden des Ritters der Ehrenlegion. 1938 wird er zum Chefingenieur der neugegründeten SNCF ernannt und leitet die Abteilung für Entwicklung und Bau von Lokomotiven. Dort bleibt er bis 1953, als alle Pläne einer neuen Generation von Dampflokomotiven zugunsten der bereits begonnenen Elektrifizierung und Verdieselung endgültig gestrichen werden.  
 André Chapelon ist heute ehrenamtlicher Chefingenieur der SNCF, Vize-Präsident der Stephenson Locomotive Society, Präsident der Vereinigung ehemaliger Dampflokführer, Heizer und der Dampffreunde Frankreichs (A.A.A.T.V., in Deutschland übrigens vertreten) und Träger zahlreicher in- und ausländischer Orden.  
 Für diejenigen, die über André Chapelon mehr wissen möchten: „Französische Dampflokomotiven des 20. Jahrhunderts — das Lebenswerk André Chapelons“ von H. C. B. Rogers, Franckh Verlag, Stuttgart (ISBN 3-440-04117-4 DM 29,80).

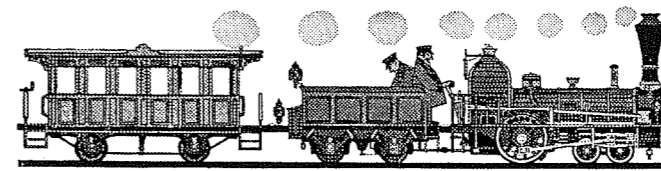
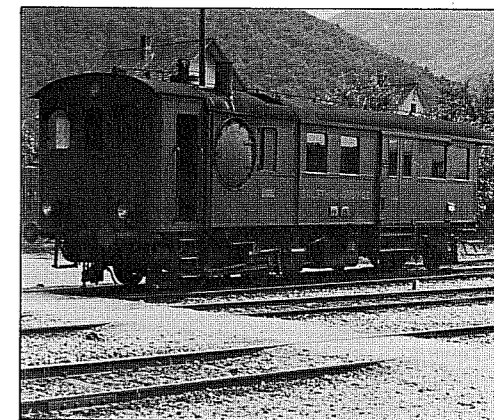
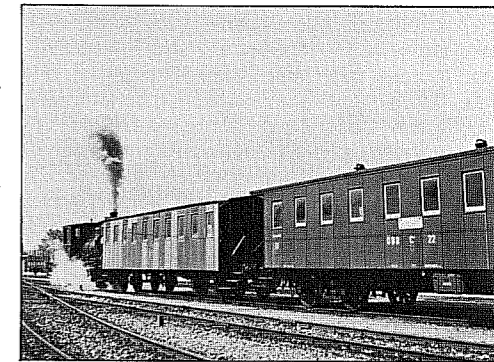
# OENSINGEN-BALSTHAL-BAHN

Eine Kleinbahn zwischen Olten und Solothurn  
**Kurzgeschichte der OeBB**

Die ersten Bauarbeiten an der normalspurigen Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) wurden am 9. 8. 1898 begonnen und bereits am 27. Juni 1899 konnte die 4,3 km lange Strecke zwischen Oensingen (Anschluß an die SBB) und Balsthal fertiggestellt werden. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 17. Juli 1899 mit zwei Dampflokomotiven, die die Schweizerische Maschinenfabrik Winterthur (SLM) gebaut hatte. Der wirtschaftliche Aufschwung, der nach dem ersten Weltkrieg einsetzte, führte zu einer ausgesprochenen Hochkonjunktur. Sie wurde aber schon in den dreißiger Jahren abgelöst von der Welt-Wirtschaftskrise, die wiederum in den zweiten Weltkrieg mit seinen Auswirkungen überleitete. Er brachte Schwierigkeiten aller Art, namentlich in der Kohleverversorgung für die Dampfloks und damit auch in der Fahrplangestaltung der Bahn, so daß ein Ausweg nur in der Elektrifizierung gefunden werden konnte. In der Bauzeit von 3 Monaten wurde das gesamte Streckennetz elek-

trifiziert und am 3. 10. 1943 rollte der erste mit einer geliehenen E-Lok bespannte Zug über die OeBB. Zur gleichen Zeit wurden zwei Elektroloks bestellt (die aber nicht termingerecht geliefert wurden) und das alte Wagenmaterial ausrangiert und durch gut erhaltene SBB-Wagen ersetzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es für die Bahn wieder bessere Zeiten und die OeBB konnte eine dritte E-Lok erwerben. Im Jahre 1973 erfolgte eine neuerliche Modernisierung der Kleinbahn und man erwarb von der SBB den sogenannten „Roten Pfeil“, ein ET, der früher die Nr. SBB RBe 2/4 1007 führte. Zur gleichen Zeit wurden auch die zweiachsigen Personenwagen außer Dienst gestellt. Die neuen Fahrzeuge erhielten alle einen neuen Anstrich, nämlich blau. —

Wünschen wir der kleinen OeBB — deren Abkürzung immer mit dem größeren österreichischen Bruder ÖBB verwechselt wird — allezeit gute Fahrt. ek



## Technische Merkmale der bekanntesten Chapelon-Dampflokomotiven

Lokomotive (*)	231 E	240 P	241 P	160 A 1	242 A	141 P
Bauart	2'C 1' h4v	2'D h4v	2'D 1' h4v	1'F h6v	2'D 2' h3v	1' D 1' h4v
Baujahr	1909	1940	1948	1907	1932	1942
Umbau	1934	—	—	1940	1946	—
Erbauer	P.O.-Werke, Tours	P.O.-Werke, Tours	Schneider Cie, Le Creusot	P. O.-Werke, Tours	Fives-Lille/Ateliers de St.-Chamond	alle frz. Herst.
Leistung						
PSi	3 400	4 400	5 000	4 500	5 500	4 000
PSe	2 750	3 200	3 500	3 220	4 130	3 300
Zul. Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	120 km/h	120 km/h	90 km/h	160 km/h	110 km/h
Zugkraft (Mp)	17 600	20 780	20 430	36 000	29 800	22 500
Dienstgewicht mit Tender (Mp)	180,5	197,3	215,0	216,0	225,8	111,7
Lokreibungslast (Mp)	57,4	80,4	81,6	120,0	84,0	75,6
Achslast max. (Mp)	19,1	20,1	20,4	20,0	21,0	19,0
Zylinder-Ø HD (mm)	420	440	446	520	600	410
Zylinder-Ø ND (mm)	640	650	674	640	680	640
Kolbenhub HD (mm)	650	650	650	540	720	700
Kolbenhub ND (mm)	690	690	700	650	760	700
Rostfläche (qm)	4,33	3,72	5,05	4,40	5,00	4,28
Verdampfungsheizfläche (qm)	197,33	212,77	244,57	217,70	252,70	201,8
Überhitzerheizfläche (qm)	80,50	68,08	108,38	182,70*	120,22	87,0
Kesselüberdruck (kg/cm <sup>2</sup> )	17	20	20	18	20	20
LüP mit Tender (mm)	23 745	23 540	27 000	25 165	27 330	23 720
Ø Laufrad vorn (mm)	960	950	1 020	860	970	1 010
Ø Treib- u. Kuppelrad (mm)	1 940	1 850	2 020	1 400	1 950	1 650
Ø Laufrad hinten (mm)	1 140	—	1 350	—	970/1 100	1 370
Tender:						
Typ	37A (38A)	36 P	34P (36P)	38A 5	34A 1	34P (36P)
Kohlenvorräte (t)	9,0	9,0	12,0	9,0	11,4	12,0
Wasservorräte (m <sup>3</sup> )	37,0	36,0	34,0	38,0	34,0	34,0
Leergewicht (Mp)	31,5	35,8	37,0	31,3	31,0	37,0
Dienstgewicht (Mp)	78,3	82,6	84,8	78,3	77,0	84,8

\*) doppelte Überhitzung

## Triebfahrzeuge (1899—1974)

Nummer	Einsatz	Erbauer	Bemerkungen
E 3/3 1	1899—1943	SLM	1943 an Chemie Uetikon, 1961 Abbruch
E 3/3 2	1899—1943	SLM	1943 an von Roll (Nr. 16) in Revision
Ec 3/3 4	1939—1943	SLM	1901 GB Nr. 309, SSB 6409, 1943 Color-Metall, 1947 Lonza Visp, 1963 Abbruch
Fm 2/4 123	1930—1943	SLM	1943 an Color-Metall, 1956 Abbruch
Te 2/2 101	1943—1958	SLM	1958 Verkauf an SBB, dort Te 138
Te 2/2 102	1943	SLM	in Betrieb
Te 2/2 103	1947	SLM	in Betrieb
Be 2/4 201	1958	SIG/BBC	1935—1958 BLS Ce 2/4 721
Be 2/4 202	1974		bis 1973 SBB RBe 2/4 1007

## Personenwagen (1943—1974)

Nummer	Einsatz	Erbauer	Bemerkungen
B2 1	1943	SIG	ex GB AB2ü 161, SBB C2 6369
B2 2	1943	SIG	ex GB AB2ü 162, SBB C2 6370
B2 3	1943—1970	SIG	ex GB AB2ü 163, SBB C2 6371, abgebr. 1970
B2 4	1943—1970	SIG	ex GB AB2ü 164, SBB C2 6373 abgebr. 1970
B2 5	1943—1970	SIG	ex GB AB2ü 165, SBB C2 6373, abgebr. 1970
B2 6	1943	SIG	ex GB AB2ü 166, SBB C2 6374
B2 7	1943—1970	—	bis 1943 SBB C2 5826, abgebrochen 1970
B2 8	1943—1961	—	ex SBB C2 5836, abgebrochen 1961
B2 9	1899—1953	—	bis 1943 OeBB BC 1, 1954 ausrangiert, 197 Abbruch
C4 11	1941—1954	SIG	ex Seetal BC4 24, SBB C4 9393, 1941 OeBB C4 4, Abbruch 1954
C4 12	1942—1970	SIG	ex Seetal BC4 22, SBB C4 9391, Abbruch 1970
C4 13	1942—1957	SIG	ex Seetal BC4 23, SBB C4 9392, Abbruch 1957
B 501	1974		bis 1973 SBB-Seetalinie
B 502	1974		bis 1973 SBB-Seetalinie
B 503	1974		bis 1973 SBB-Seetalinie

## Gepäckwagen (1943—1974)

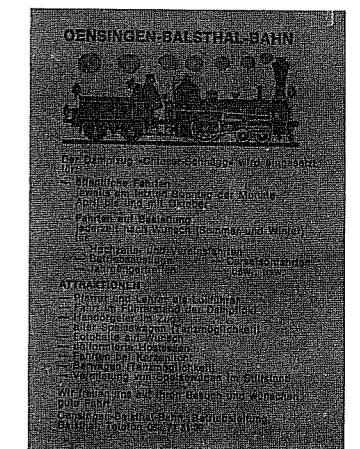
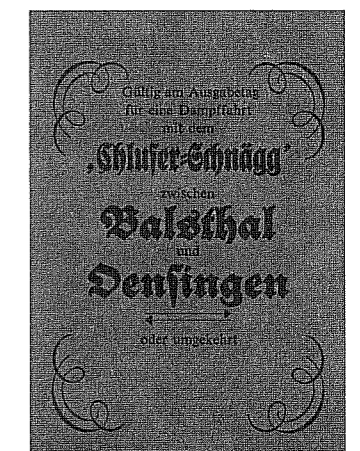
Nummer	Einsatz	Erbauer	Bemerkungen
FZ 31	1898—1964		bis 1943 OeBB FZ Nr. 21, 1964 Abbruch
D2 31	1964	SIG	1905 BLS-Gruppe D2 983
FZ 32	1908—1958	Bautzen	NOB B 528, dann SBB B 3278, ab 1908 OeBB
FZ 33	1948	—	C Nr. 8, 1723 Umbau zu FZ, 1958 Abbruch

## Güterwagen

14 verschiedene, alle 1964/65 ausrangiert

## Dienstwagen

Nummer	Einsatz	Erbauer	Bemerkungen
X 315	1910—1970	SIG	1864 an Bern. Staatsbahn, ab 1910 OeBB
S	1899		C 15, 1932 in X (Schneepflug und Unkraut-Vertilgungs-/Spritzwagen) 1970 Abbruch



## Dampfzug „Chluser-Schnägg“

Die elektrisch betriebene Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB), mit Sitz in Balsthal/Schweiz (Nähe Basel), hat anlässlich ihres 75. Geburtstages den Dampfbetrieb nach einer Unterbrechung von 32 Jahren wieder aufgenommen. Die Dampfrenaissance ist in erster Linie einem sachverständigen Pfarrer aus Balsthal, der früher Maschinentechniker war, und einer kleinen Gruppe von Jugendlichen zu verdanken. Gemeinsam renovierten sie in 1500 Arbeitsstunden die alte Dampflokomotive aus dem Jahre 1899. Man stellte dabei fest, daß das Hobby Dampfeisenbahn eine Möglichkeit ist, Menschen einander näherzubringen, sei es durch gezielte Zusammenarbeit oder durch eine gemütliche Fahrt im nostalgischen Dampfzug. Als Dank an die Eisenbahn-Hobbyisten, die die Wiedergeburt der Dampfbahnromantik auf der OeBB ermöglichten, und nach erfolgreichem Abschluß der erforderlichen Prüfungen, darf das Arbeitsteam den Dampfzug „Chluser-Schnägg“ unter der fahrdienstlichen Oberaufsicht der Bahnverwaltung nun selbständig bedienen. Der Pfarrer und ein Lehrer amtieren als Dampflokführer und zwei Studentinnen als Hostessen im Barwagen. Als Symbol für die geringe Geschwindigkeit (25 km/h) und weil die Bahnstrecke, ein Jura-Faltengebirge, eine sogenannte Klus durchfährt, wurde der Dampfzug „Chluser-Schnägg“ getauft. Der Zug selbst setzt sich aus folgendem Rollmaterial zusammen:

1 Dampflokomotive E 3/3 Nr. 2 (1899, SLM),  
1 Gepäckwagen der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn (1895, SIG), der heute als Barwagen eingerichtet ist.

3 zweiachsige Personenwagen (ehemals Gottardbahn),

1 Speisewagen Nr. 401 (ehemals RIC-A, der in einen Nostalgie-Speisewagen umgebaut worden ist),

1 historischer Speisewagen Nr. 402 mit Holzverkleidung. Der Innenausbau ist in Mahagoni gehalten und reich an Holzeinlageverzierungen. Dieser Wagen wurde 1907 von der Waggonfabrik Ringhoffer in Smichow bei Prag für die Schweizerische Speisewagen-Gesellschaft erbaut und erhielt die Nr. 14. Dieser Speisewagen entspricht in seinem Aufbau dem Typ der berühmten „Voiture de Compiègne“, in der 1918 der Waffenstillstand zwischen den Alliierten und dem Deutschen Reich unterzeichnet worden ist.

Der Dampfzug der OeBB wird jeweils am letzten Sonntag der Monate März bis Oktober gemäß dem offiziellen Fahrplan geführt. In der Zwischenzeit werden auf Bestellung Sonderzüge geführt.

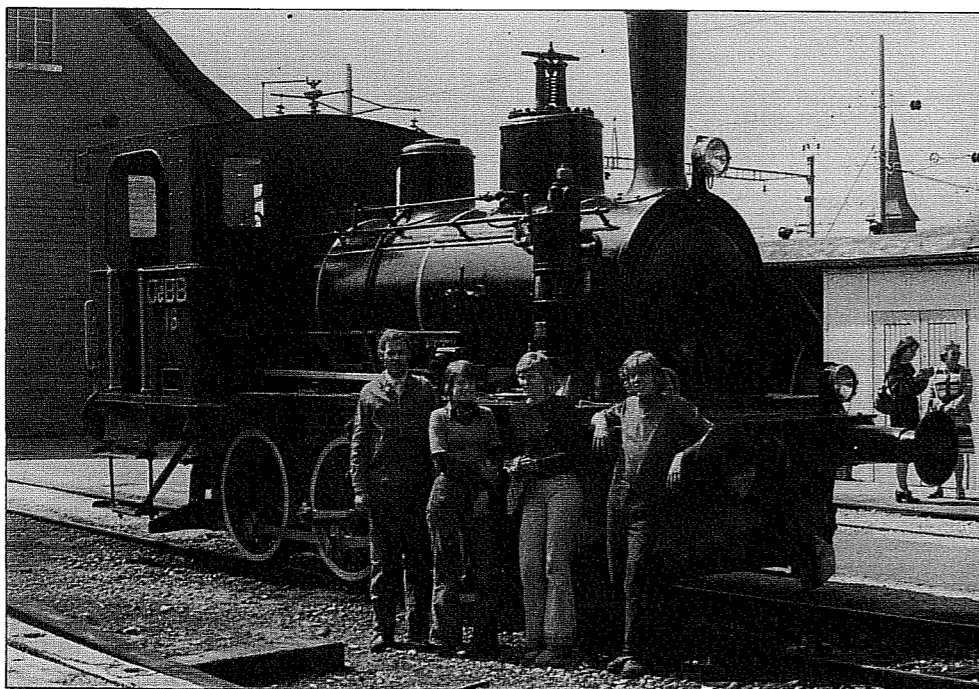
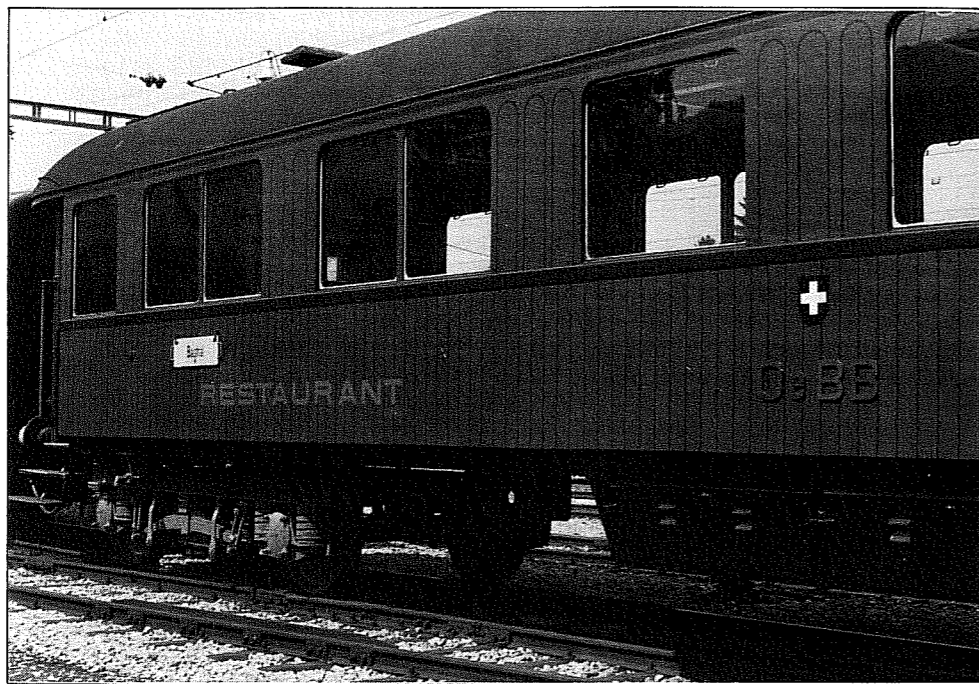
Teilansicht des OeBB-Speisewagens Nr. 401 (ehemals RIC-A).

Im Barwagen des Dampfzuges „Chluser-Schnägg“.

Die Aktiven nach Beendigung der Totalrevision an der Dampflok E 3/3 Nr. 2. Man beachte: auch die Frauen arbeiten mit!

Viele Hochzeitsgesellschaften, Firmen, Schulen, Clubs u. v. a. haben den Chluser-Schnägg bereits gebucht, um einmal eine Fahrt in die Eisenbahn-Vergangenheit zu unternehmen, oder um einige romantische Stunden im kerzenbeleuchteten Speisewagen gemeinsam zu verbringen.

Nähere Auskünfte erteilt die Betriebsleitung der OeBB AG, CH-4710 Balsthal/Schweiz, Telefon 062-713139.



# DIE MUSEUMS-EISENBAHN ★ BRUCHHAUSEN-VILSEN ★ HEILIGENBERG, ASENDORF

## Liebe Mitglieder und Freunde des DEV

Am 19. 2. 1977 fand in Bruchhausen-Vilsen die Jahreshauptversammlung des DEV statt. Wichtigste Tagungsordnungspunkte der harmonisch verlaufenden Sitzung waren die Vorstandswahlen sowie eine umfangreiche Satzungsänderung, deren Entwurf Ihnen ja allen im Januar zugegangen ist. Die Sat-

### Vorsitzender

Harald Rieger  
Plattenheide 52  
2800 Bremen 11  
Telefon: (04 21) 45 49 27

### stellvertretende Vorsitzende

Peter-Jürgen Schmidt  
Klosterstraße 30  
1000 Berlin 20  
Telefon: (0 30) 3 31 39 12  
Walter Wawer  
Helmstedter Straße 9  
1000 Berlin 20  
Telefon: (0 30) 8 54 34 59

### Schatzmeister

Anne Brünjes  
Kohlwühren 5  
3094 Bruchhausen-Vilsen  
Telefon: (0 42 52) 26 26

### Schriftführer

Ulrich Holtin  
Postfach 1164  
3005 Hemmingen 1  
Telefon: (05 11) 42 32 22

### Örtlicher Betriebsleiter

Günter Henning  
Bansestraße 5  
3015 Wennigsen  
Telefon: (0 51 03) 34 17

### Stv. F. Personaleinsatz etc.

Elmar Böcker  
Klosterstraße 25  
1000 Berlin 20  
Telefon (0 30) 3 31 42 14

## Saisonbeginn ohne Karl

Zum ersten Mal seit Bestehen der Museums-Eisenbahn schaute bei der Saisonöffnung nicht das vertraute Gesicht von Karl Hunold aus dem Führerstand der „Hoya“ heraus. Im Februar 1977 erlitt unser Lokführer einen schweren Unfall. Wir alle hoffen, daß unser Karl recht bald wieder am Regler seiner geliebten Dampflok stehen wird. Alle DEV-Aktiven wünschen ihm von dieser Stelle gute Besserung!

Der planmäßige Betrieb an den Wochenenden ist jedoch gesichert, da sich mehrere Triebfahrzeugführer der VGH dankenswerterweise für den DEV zur Verfügung gestellt haben. Wir wünschen unseren „neuen“ Kollegen, daß sie sich gut bei uns „einleben“ werden. Ulrich Holtin

zungsänderung wurde notwendig, weil der DEV den Örtlichen Betriebsleiter (ÖBL) ab 1977 selbst stellen muß.

Damit Sie die Möglichkeit haben, über Nöte, Wünsche, Anregungen oder Verbesserungen etc. mit den entsprechenden Verantwortungen Kontakt aufzunehmen, veröffentlichen wir nachstehend ein Adressverzeichnis.

### AG Oberbau

Christian Speer  
Lange Straße 79  
3094 Bruchhausen-Vilsen  
Jan Hauschildt  
Grünenweg 1  
2000 Hamburg 53  
Telefon: (0 40) 80 29 47

### AG Fahrzeuge & Werkstatt

Gerd Schrammen  
Kirchweg 55  
2400 Lübeck 14  
Telefon: (04 51) 30 26 50  
Andreas Schmidt  
Joachim-Sahling-Weg 15  
2000 Hamburg 53  
Telefon: (0 40) 80 45 39

### Presse und Information

Eberhard Kunst  
Postfach 35 23  
6000 Frankfurt/Main 1  
Telefon: (06 11) 57 67 09

### Kiosk

Claus Hanack  
Wiesenstraße 10  
3151 Hämelewald  
Telefon: (0 51 75) 18 85

### Bahnhof Bruchhausen-Vilsen

Fahrkartenausgabe (0 42 52) 21 11  
Werkstatt (0 42 52) 21 03

### Bahnhof Asendorf

Fahrkartenausgabe (0 42 53) 4 16

## „Das Beste“

Die weltbekannte Zeitschrift „Das Beste aus Reader's Digest“ veröffentlichte im Juli 1976 einen beachtenswerten Artikel von Hannelore Rasch. Unter dem Titel „Fahrt frei für Hobby-Eisenbahner“ berichtete die Autorin auf fünf Seiten ausführlich über die DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen und ihre Mitarbeiter. In diesem Bericht wird nicht nur über die Schönheit einer dampfgeführten Museums-Eisenbahn sondern auch von den Sorgen und Aufgaben der Dampfeisenbahner erzählt. Wie interessant und lesenswert der Artikel ist, läßt sich daran ermesen, daß er bereits in Südafrika, Spanien, Holland, Belgien und sogar in Japan nachgedruckt wurde. Der Bericht von Frau Rasch zeugt auch davon, welch guten Ruf die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen und die Mitglieder des DEV heute genießen. ek

## Neue Dampflok?

Der Deutsche Eisenbahn-Verein wird in naher Zukunft noch einige Dampflokomotiven erwerben, die erstens für den historischen Bahnbetrieb verwendet werden und zweitens als Ausstellungs-Maschinen dienen sollen. Ein entsprechendes Museum wird in absehbarer Zeit in Asendorf erreicht werden. Alle geplanten Projekte sind natürlich nur zu verwirklichen, wenn die finanziellen Mittel vorhanden sind. Der DEV möchte schon heute an alle Interessierten appellieren, bei diesem Vorhaben mitzuwirken. ek

## Sommerfest des DEV

Am Sonnabend den 30. Juli 1977 veranstaltet der DEV in Bruchhausen-Vilsen sein alljähriges Sommerfest. Alle Mitglieder und Freunde sind herzlich eingeladen, gemeinsam ein paar schöne Stunden zu verbringen. ek

## Neue Postkarte der DBP

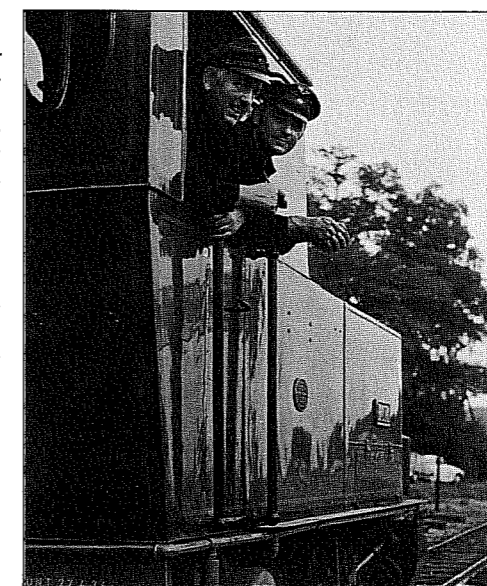
Die Deutsche Bundespost hat die bereits im letzten Jahr mit einer geringen Stückzahl aufgelegten Postkarten (0,40 DM) mit einem Farbbild der DEV Museums-Eisenbahn nachdrucken lassen. Erhältlich sind die Karten bei der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen, D-3094 Bruchhausen-Vilsen, Rathaus. Die Einzelkarte kostet 0,40 DM plus 0,50 DM Porto. Bei Abnahme einer größeren Anzahl wird darum gebeten, einen Verrechnungsscheck oder den entsprechenden Betrag in Briefmarken beizulegen. ek

## Neues Plakat

Der DEV hat für die diesjährige Museums-Eisenbahnwerbung ein einfarbiges Plakat (Din A 3) herstellen lassen, welches bei der DEV-Geschäftsstelle Bruchhausen-Vilsen erhältlich ist. Für die Dampfzugsaison 1978 wird wieder ein dreifarbiges Großplakat in Auftrag gegeben. Der bekannte Maler Ferry Ahrlé aus Frankfurt/Main hat sich bereit erklärt, das Motiv für das Plakat 1978 zu gestalten. ek

## HU der „Spreewald“

Die Hauptuntersuchung der Dampflok Spreewald hat sich durch die Erkrankung des Lokführers Hunold verzögert, so daß sie bis zum Saisonbeginn nicht einsatzbereit war. Da nur noch kleinere Arbeiten zu erledigen sind, wird sie bestimmt in der zweiten Hälfte der Museumsbahn-Saison zur Verfügung stehen. ek







**DEV-Dampflokomotive auf der HAFA Bremen (13. 5. - 22. 5. 1977)**

Auf der größten Verbraucherausstellung — HAFA — die zwischen der Nordsee und dem Ruhrgebiet besteht, stellte der Deutsche Eisenbahn-Verein einen Kleinbahnzug der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen aus. Dieser Zug, der um die Jahrhundertwende erbaut wurde, bestand aus der Dampflokomotive „Hermann“ (ex KAE) und den Wagen 11 und 37 die beide von der Franzburger Kreisbahn kamen. Mitglieder des DEV haben in Zusammenarbeit mit der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen die Fahrzeuge nach Bremen transportiert und dort einen Bahnsteig errichtet sowie ein kurzes Schienenstück verlegt. Während der Ausstellungstage konnte jedermann die kulturhistorischen Fahrzeuge besichtigen und sich einen Vorgesmack auf eine Reise mit der DEV Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen — Heiligenberg — Asendorf holen. ek

**Bahnübergang in Asendorf**

Der Bahnübergang Hoyaer Straße in Asendorf an der Bundesstraße 6 wurde Anfang April von den DEV-Aktiven in unentgeltlichen Arbeitseinsätzen repariert. Der Unterbau wurde erneuert, die ersten, aus Mainflingen beschafften Schienen verlegt und das Straßenpflaster neu gelegt. ek



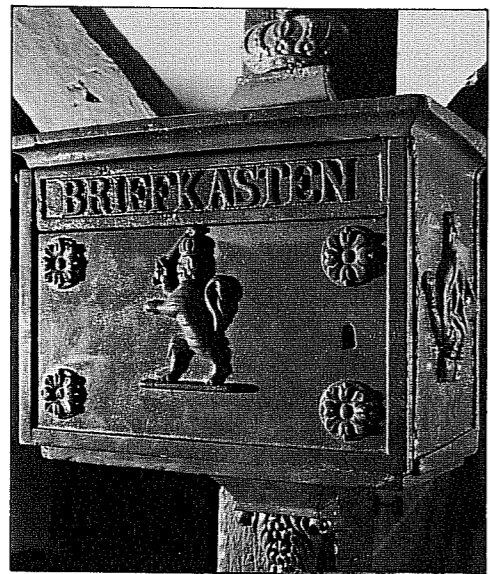
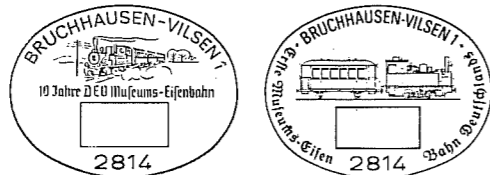
Auch der Straßenbau an einem Bahnübergang will gelernt sein. DEV-Aktive bei der Arbeit in Asendorf. Foto: Harald Kindermann



Foto: Schrammen

**Postwerbestempel mit DEV-Dampflokomotive**

Auch in diesem Jahr setzt die Museums-Eisenbahn des Deutschen Eisenbahn-Vereins die Tradition fort, einen neuen Postwerbestempel für Briefmarkenfreunde herauszugeben. Als man 1975 gezwungen wurde, die seit 1970 zwischen Bruchhausen-Vilsen, Heiligenberg und Asendorf geführte historische Bahnpost einzustellen, wick man auf einen Postwerbestempel aus, der seitdem auf dem Postamt 1 in D-3094 Bruchhausen-Vilsen geführt wird. Da in diesem Jahr die Postleitzahl von Bruchhausen-Vilsen in 2814 geändert werden wird, wird bis zu diesem Zeitpunkt noch der alte Werbestempel 1976, der aus Anlaß des 10jährigen Jubiläums der Museums-Eisenbahn herausgegeben wurde, verwendet. Das Motiv im neuen Stempel zeigt die Dampflokomotive „Hermann“ (ex KAE Nr. 15) und den Personenwagen „8“ (ex KAE 32), die beide bis zur Einstellung auf der Kreis Altenaer Eisenbahn zwischen Werdohl-Lüdenscheid und Altena verkehrten.



Besucher der DEV-Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen, die bekanntlich von Anfang Mai bis Ende September an allen Wochenenden verkehrt, haben die Möglichkeit, ihre Post in einen dafür vorgesehenen historischen Briefkasten zu werfen, wo dann der Brief oder die Karte automatisch mit dem neuen Stempel versehen wird.

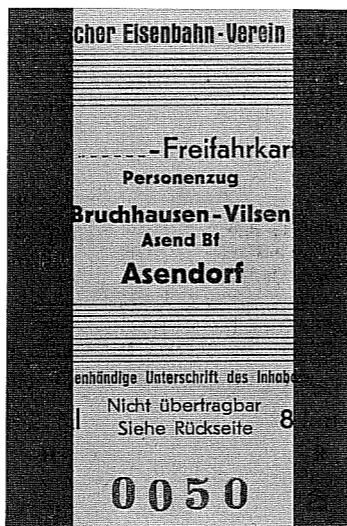
Alle anderen Interessenten wenden sich bitte an das Postamt 1 in D-3094 Bruchhausen-Vilsen. ek

**DEV-Zugführer**

Unsere Mitglieder Harald Kindermann und Frank Schäfer haben erfolgreich vor der Betriebsleitung der Verkehrsbetriebe Grafenschaft Hoya ihre Zugführerprüfung abgelegt. Über die Aufgaben des Zugführers gibt uns das Buch „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn“ aus dem Jahre 1938 Auskunft: „Während der Fahrt hat das Zugbegleitpersonal — Zugführer und Schaffner — den Zug und seine Reisenden zu betreuen: die Fahrkarten zu prüfen, Plätze anzuweisen, Auskünfte zu erteilen, die Heizung und die Beleuchtung zu regeln, die Besetzung des Zuges festzustellen; der Zugführer ist der „Kapitän“ des Zuges, der Oberbefehlshaber, dem auch die Lokomotive untersteht und der die gesamte Verantwortung für die glatte und pünktliche Durchführung der Zugfahrt trägt, jede Verspätung, jeden ordnungswidrigen Zwischenfall in seinem Fahrtbericht vermerkt.“ ek

**Neue Fahrkarten**

Nachdem zum Saisonbeginn die Fahrkartenausgabe Asendorf ihren Betrieb aufgenommen hat, wurden schon im letzten Jahr Blankokarten für die Fahrkartenausgabe beschafft. Für die am meisten gewünschte Verbindung, nämlich nach Bruchhausen-Vilsen, ist zusätzlich eine vorgedruckte Fahrkarte im Edmonson'schen Format aufgelegt worden. Es handelt sich dabei um die Rückfahrkarte 2. Klasse, die einen Kinderabschnitt hat und somit auch als Kinderrückfahrkarte ausgegeben werden kann. Daneben gibt es neue Freifahrkarten, jetzt im „richtigen“ Fahrkartenformat. Diese Karten gelten in der Regel als Rückfahrkarten, können aber durch entsprechenden Eintrag auf der Vorderseite Gültigkeit als Tages- oder Jahresfreifahrkarte erlangen. Günter Henning



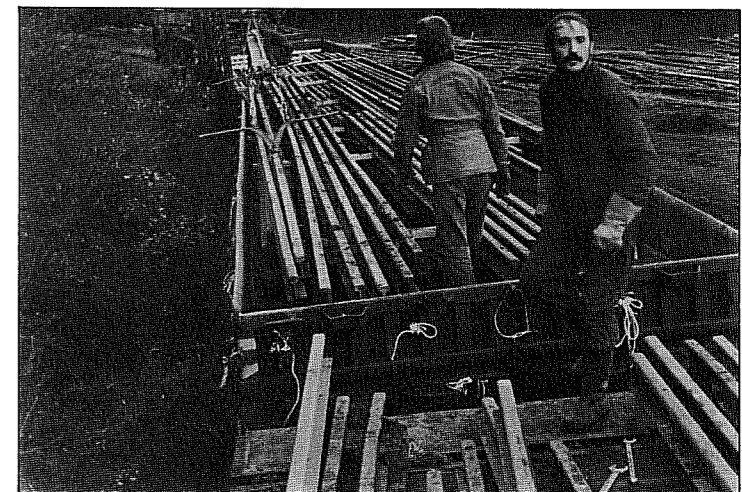
**Kompressor wird gesucht!**

Die Aktiven des DEV benötigen dringend einen Kompressor für ihre Arbeiten in Bruchhausen-Vilsen.

Wer kann ihnen helfen oder ein gebrauchtes Gerät vermitteln? Jede Hilfe wird dankbar angenommen. ek

**Vom Main nach Bruchhausen-Vilsen DEV-Gleisbauaktion bei Aschaffenburg**

Im Februar dieses Jahres verbrachten etwa zehn Aktive aus Bruchhausen-Vilsen zwei Wochen südlich der Mainlinie: Gleisab- und Gleisbau stand auf dem Programm. Der Bau eines Autobahnkreuzes bedeutete die Demontage des regelspurigen Gleisanschlusses der „Bong'schen Mahlwerke“ in Mainflingen bei Aschaffenburg. Durch Zufall hatte der DEV von dem Abbau Kenntnis bekommen und griff bei dieser günstigen Gelegenheit zu. Insgesamt etwa 1500 m Gleis sowie vier Weichen und „alles eingebaute Eisen“ wurden



für ein „Spottgeld“ gleich gekauft bzw. durch eine Kaufoption für später gesichert. Durch den Zeitplan der Straßenbaufirmen war man gezwungen, im Februar die notwendigen Ab- und Gleisbauarbeiten vorzunehmen und mit der Rotte an den Main zu fahren. In zwei Wochen — über die DEV-Mitgliederversammlung am 19. 2. hinweg — schafften die Aktiven die Gleise aus der Straßenbau-Zone heraus und verladen das „neue“ Material auf die dafür mit einer DB-Köf II bereitgestellten vierachsigen Flachwagen und den einen vierachsigen Rs-Wagen. Heute sieht man an der Arbeitsstelle nur noch ausgekofferte Stücke

der alten Trasse. Am Schluß der schnellen Aktion fuhr man noch gemeinsam ins Aschaffener Schloß und konnte sich an einem langen Abend von den Vorzügen des Frankenweines überzeugen.

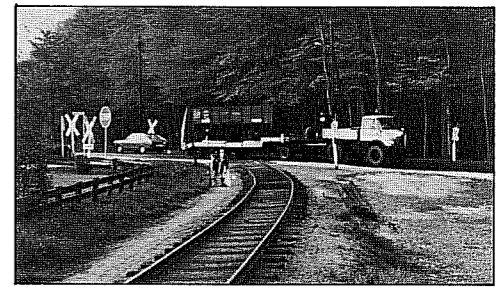
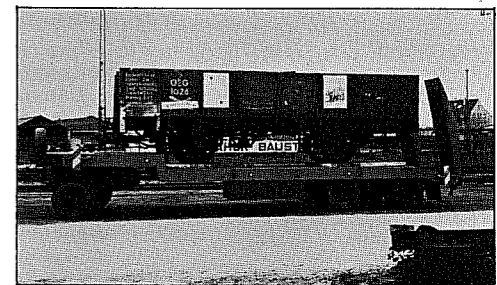
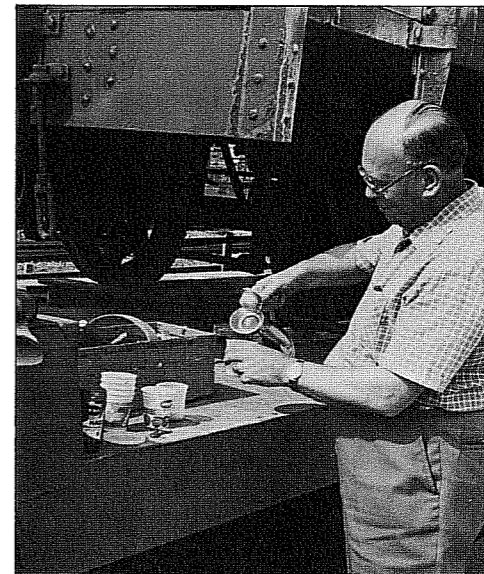
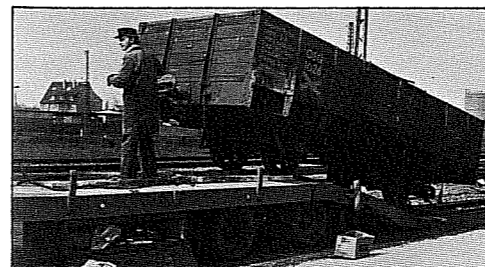
Übrigens: die ersten Schienen des schweren Profils „Form 6“ vom Main liegen bereits am neu hergerichteten Bahnübergang Hoyaer Straße in Asendorf. Die vorerst gesicherten Gleisstücke, die noch in der Trasse bei Mainflingen liegen, sollen wenn möglich, noch in diesem Jahr ausgebaut und nach Bruchhausen-Vilsen transportiert werden.

Christian Fuhrmann

**OEG-Güterwagen für Bruchhausen-Vilsen**

Der DEV hat von der OEG drei Güterwagen, OEG Nr. 1011, 1014 und 1026 erworben. Die drei Fahrzeuge wurden mit Hilfe eines Unimogs und eines Tiefladers der Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen am 7. 5., 14. 5. und 21. 5. 77 zur DEV Museums-Eisenbahn überführt. Für die aktive Hilfe der Gemeinde möchte sich der DEV recht herzlich bedanken. ek

Fotos: Moll — Schrammen



## Tourismus-Börse Berlin 1977

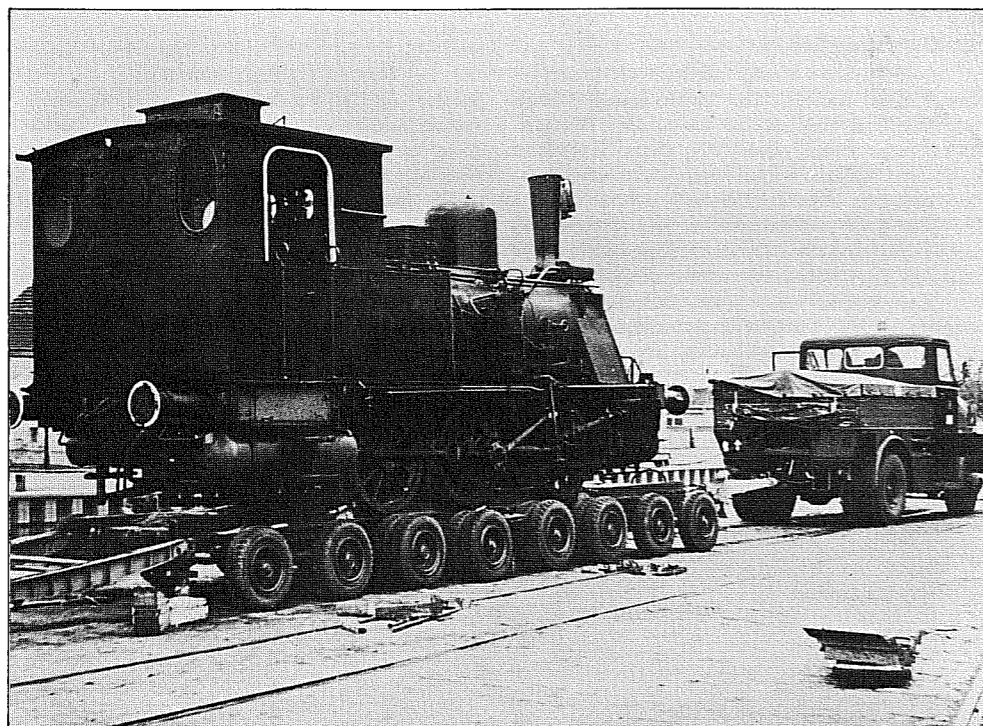
Im Mittelpunkt des Ausstellungsstandes unter dem Berliner Funkturm stand – wie bereits berichtet – eine Dampflokomotive der preußischen Gattung T 3 aus dem Jahre 1901. Diese Dampflok wurde leihweise vom Verkehrsmuseum Berlin zur Verfügung gestellt und von den Berliner DEV-Mitgliedern in ca. 700 Arbeitsstunden gründlich restauriert und mit einem neuen Anstrich versehen. Weiterhin vermittelten Großfotos vom Luftkurort Bruchhausen-Vilsen und der Museums-Eisenbahn ein Bild von der Landschaft, wie sie rund um den Geestrandrücken zu finden ist. An den Haupttagen der Ausstellung zeigten die Standbetreiber zahlreiche Filme über Deutschlands erste Museums-Eisenbahn mit dem Erfolg, großes Interesse bei den Vorübergehenden zu wecken.

„Zutritt erlaubt“, stand auf einem Schild, das am Führerstand der T 3 hing. So standen die Besucher Schlange, um einmal das Gefühl eines Dampflokführers zu erleben.

Prominenteste Besucher des Ausstellungsstandes waren Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Schütz, und der Polizeipräsident von Berlin, Klaus Hübener. Klaus Schütz wird sicherlich ein künftiger Besucher von Bruchhausen-Vilsen sein. Auch eine Delegation des Niedersächsischen Landtags war zu Gast und zeigte sich beeindruckt von den Leistungen der Mitglieder des DEV.

Am 13. März, dem letzten Tag der Ausstellung, waren alle Aktiven froh, den nicht in solcher Höhe erwarteten Besucheransturm überstanden zu haben. Zu einem gemeinsamen Essen fanden sich alle Mitarbeiter ein und man stellte einmütig fest, daß sich die Anstrengungen für Bruchhausen-Vilsen und die DEV Museums Eisenbahn gelohnt haben.

Peter-Jürgen Schmidt



# Selfkantbahn

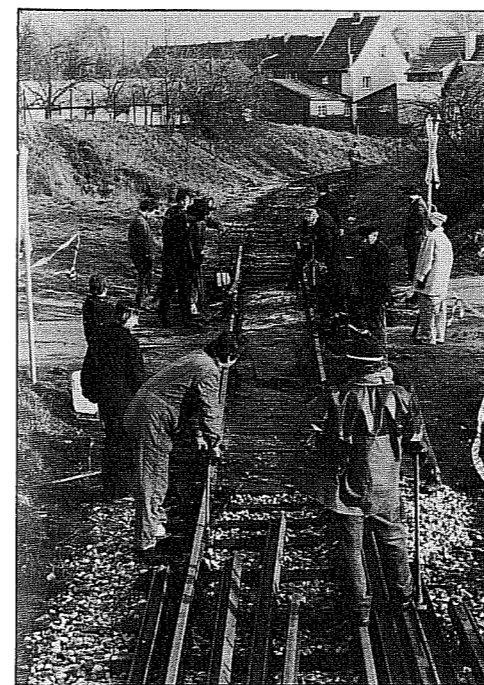
## Werbung für die Selfkantbahn

Die IHS hat in diesem Sommer eine neue Prospektserie herausgegeben, die für den Verein und die Selfkantbahn wirbt. Die Serie umfaßt 6 Faltblätter über folgende Themen:

- Nr. 1: allgemeiner Werbeprospekt, vierfarbig, viersprachig, mit Fahrplanblatt
- Nr. 2: Jahresprogramm 1977 mit Veranstaltungskalender und Anschlußverbindungen (für nichtmotorisierte Eisenbahnfreunde)
- Nr. 3: Tarifblatt (einschließlich Sonderzugpreise)
- Nr. 4: Wandervorschläge, Fahrradtouren und Sehenswürdigkeiten rund um die Selfkantbahn
- Nr. 5 Die Selfkantbahn in Stichworten – Wissenswertes über die Strecke, Fahrzeuge u. a. m.
- Nr. 6: Mitgliederwerbung für die IHS

Alle Mitglieder und Fremde der IHS sind aufgerufen, bei der Werbung für unsere Bahn mitzuhelfen, z. B. im Verwandten-, Bekannten- und Kollegenkreis. Die Geschäftsstelle sendet Ihnen gern eine Anzahl der neuen Werbeblätter zu – Postkarte mit Angabe des Bedarfs genügt!

Gleisbauarbeiten an der Nikolauskurve. 16. 2. 77.  
Foto: Fritz Mattstedt



Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V.,  
Postfach 603, D-5100 Aachen 1

Betriebsbahnhof Schierwaldenrath (Gaststätte Beckers-Heinrichs), Am Bahnhof 13, D-5133 Gangel 5, Tel.: (0 24 54) 52 62  
Betriebsführung: Touristenbahnen im Rheinland GmbH., Postfach 1152, D-5133 Gangel 1



Unser langjähriges Mitglied

Pfarrer

**Reinhold Juling**

Fulda

ist am 2. Februar 1977 verstorben

Wir sprechen den Angehörigen unser tiefes Beileid aus und bitten unsere Mitglieder dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken zu bewahren.

## IHS-Jahreshauptversammlung

Der Sonderfahrt auf der Jülicher Kreisbahn folgte eine weitere auf der Selfkantbahn. Von Jülich kommend stiegen die Fahrgäste in Schierwaldenrath in den IHS-Triebwagen T 1 (Wismar/1941) für eine Fahrt nach Gillrath und zurück. Dann begab man sich in einen der Gesellschaftsräume, der Gaststätte „Zur Selfkantbahn“, wo die Jahreshauptversammlung kurz darauf eröffnet wurde. 62 Mitglieder waren anwesend. Nach den angesetzten Wahlen setzt sich der neue Vorstand der IHS wie

folgt zusammen:

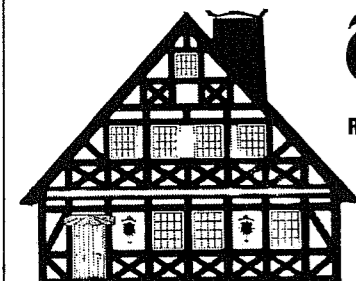
1. Vorsitzender: Helmut Steiger, Duisburg
2. Vorsitzender: Josef Porsch, Köln
- Kassierer: Leo Titselaar, NL-Sittard
- Schriftführer: Hans Schweers, Aachen
- Beisitzer: Uwe Spillner, Aachen
- Beisitzer: Henning Wall, Aachen
- Beisitzer: Jean-Pierre Sentenbien, Köln

Alle IHS-Mitglieder wurden bereits über die Einzelheiten der Jahreshauptversammlung per Sonderrundschreiben informiert.

## Bereisung durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB)

Am 8. März war es wieder einmal soweit: die z. Zt. noch jährlich stattfindende LfB-Bereisung stand an. Vier Herren vom Büro des LfB, ein Vertreter des Landesverkehrsministeriums, der Oberste Betriebsleiter mit einem Sachbearbeiter, die beiden örtlichen Betriebsleiter, drei IHS-Vorstandsmitglieder sowie ein Vertreter der Technischen Geschäftsleitung der Touristenbahnen im Rheinland GmbH bildeten die recht ansehnliche Bereisungsdelegation. Vom Maschinendienst und vom Betriebsdienst her waren praktisch keine Mängel festzustellen, und auch unser Gleis hielt diesmal den kritischen Blicken des zuständigen Herrn

besser als bisher stand. Besonderen Eindruck machten der total erneuerte Bahnhof Birgden samt neuem Bahnsteig, der neue Bahnübergang der L 227 und die auf S 49-Schienen umgebaute „Nikolauskurve“, ferner die ausgewechselten Gleisabschnitte im Bereich Stahe, die begonnene Umstellung unserer Weichen auf den automatischen DB-Klammerspitzenverschluß sowie die Baupläne für die Fahrzeughallen. Der Gesamteindruck war jedenfalls offensichtlich positiv, und der LfB stellte in Aussicht, nach einer weiteren Bereisung im Frühjahr 1978 wieder auf den normalerweise üblichen zweijährigen Bereisungsturnus überzugehen.



**Zwickhof**

RESTAURANT UND CAFE

Inhaber: Arno Ulich

Bruchhausen-Vilsen

Bruchhöfener Straße 3

Telefon 04252 / 25 56

DONNERSTAGS RUHETAG

EINE GEPFLEGTEN ATMOSPHERE ERWARTET SIE!

## Café-Restaurant „Zur Selfkantbahn“

Beckers-Heinrichs

5133 Schierwaldenrath

am Bahnhof der Selfkantbahn

Tel. (02454) 5262



- gutbürgerlicher Mittagstisch
- Kaffee und Kuchen
- großer und kleiner Gesellschaftsraum
- Bundeskegelbahn
- Kinderspielplatz

Am 24. März 1977 heirateten unser Mitglied

**Ralph Keime**

und

**Frl. Christina Grippekoven**

im Standesamt Mülheim/Ruhr. Dem jungen Ehepaar wünschen wir viel Glück!



### Erstmals schwerer Oberbau auf der Selfkantbahn

Für die für Ende Mai vorgesehenen Versuchsfahrten der Waggonfabrik Talbot und des Steinkohlenbergbauvereins war auch die sog. „Nikolauskurve“, eine Kurve hinter dem Bahnhof Birgden mit dem Selfkantbahn-Minimalradius von 100 m, als Versuchsstrecke eingeplant. Die 1972 letztmals notdürftig durchgearbeitete Kurve war allerdings für die Testgeschwindigkeit von 45 km/h keineswegs geeignet, so daß nur eine Totalerneuerung in Frage kam. Der Entschluß hierzu fiel um so leichter, als dieser Abschnitt im langfristigen Umbauprogramm bereits enthalten war. Für den Umbau blieb nur der knappe Zeitraum von drei Wochen zwischen dem 12. 2. und 6. 3., bedingt durch feststehende Sonderzugtermine. Um das Projekt in dieser Zeit durchziehen zu können, mußte beim Kauf des notwendigen Gleismaterials darauf geachtet werden, daß zeitaufwendige Vorarbeiten – vor allem das Neubohren der Schwellen – von vornherein entfielen. Innerhalb kurzer Frist gelang es denn auch, passendes gebrauchtes, aber neuwertiges Material bei den Verkehrsbetrieben der Städte Mülheim (Schwellen), Essen (Kleineisen), Düsseldorf (Schienen) und Krefeld (Laschen) zu erwerben. Auf diese Weise ergab es sich, daß auf der Selfkantbahn erstmals schwere Bundesbahnschienen der Schienenform S 49 zum Einbau gelangten; ebenfalls neu für uns ist die Schienenbefestigung; mit Federnägeln ohne Unterlagsplatten auf entsprechend gehobelten und vorgebohrten Holzschwellen. Der Einbau des neuen Gleises erfolgte an einem einzigen Wochenende mit einem Großaufgebot von rund 30 Aktiven, die unserem Aufruf gefolgt waren. Sie bewiesen dabei, daß sie in der Lage sind, selbst doppelt so schwere Schienen wie üblich unter schwierigsten Bedingungen (nicht vorgebogene Schienen im 100-m-Radius) einzubauen. Wegen der drängenden Termine wurden allerdings das Einbringen des Schotters (ca. 200 Tonnen), das Stopfen sowie die Übergangsschweißungen auf das größere Profil an eine Gleisbaufirma vergeben. Pünktlich am 5. März war die neue Nikolauskurve fertig – am 6. März rollten bereits wieder die Züge aus Anlaß der Winterfahrten über das neue „Supergleis“. Die weit aus größere Steifheit des Gleises in Verbindung mit der federnden Schienenbefestigung dürften hier auf Jahre hinaus Unterhaltungsarbeiten überflüssig machen. Es stellt sich allen Ernstes die Frage, ob es sich nicht gerade für eine Museumsbahn mit einem geringen Aktivenstamm lohnt, der Empfehlung der neuen „Oberbaurichtlinien für NE-Bahnen“ zu folgen und bei zukünftigen Gleisumbauten auf schwerere Oberbauformen umzustellen, vorausgesetzt, die notwendigen Baustoffe können günstig eingekauft werden – auf lange Sicht könnte so die Gleisunterhaltung stark eingeschränkt und die Aktiven spürbar entlastet werden. Hans Schweers



### Winterfahrten auf der Selfkantbahn – ein Erfolg

Die Winterfahrten am 2. Januar, 6. Februar und 6. März haben wieder einmal gezeigt, daß das 1976 gestartete Experiment eine durchaus interessante Angelegenheit ist. Die im vergangenen Jahr nicht ohne Skepsis eingesetzten Winterzüge haben sich mittlerweile zu einer vom Publikum beliebten Einrichtung entwickelt. Auf dem Gillrath Bahnhofsplatz konnte man Fahrzeuge aus Aachen, Düren, Köln, ja sogar aus dem Ruhrgebiet und dem benachbarten Ausland beobachten, und die um jeweils 14.00 und 16.30 Uhr angesetzten Züge nach Schierwaldenrath boten kaum noch einen freien Sitzplatz. Im Fahrpreis inbegriffen war eine kleine Überraschung für den Fahrgast, nämlich ein längerer Halt am „Geländchen“, wo man sich genügend Zeit lassen konnte, Glühwein, und für die Kleinen, Kakao zu trinken und dabei Frau und Kind die Funktion der Dampflokomotive (auf mehr oder weniger glückliche Weise) zu erklären. In Schierwaldenrath boten sich dem Fahrgast erneut Erfrischungsmöglichkeiten, und jeder konnte, gut gelaunt und gesättigt, nach einem kurzen Bummel durch den Betriebsbahnhof die Rückfahrt antreten. Das Wetter machte mit, vor allem bei der letzten Fahrt am 6. März, so daß auch die Foto-

freunde auf ihre Kosten kamen. Allerdings darf nicht unerwähnt bleiben, daß ausgerechnet diese Fahrt für eine kurze Zeit in Frage gestellt zu sein schien, da der notwendig gewordene Umbau der „Nikolauskurve“ erst zwei Wochen zuvor begonnen hatte, jedoch rechtzeitig abgeschlossen werden konnte. Winterfahrten – ein gelungenes Experiment, das 1978 sicherlich wiederholt wird.

### Innenraum des T 1 renoviert

Nachdem der Dieselloktriebwagen im Winter 75/76 erst einmal technisch und äußerlich aufgearbeitet worden war, wurde er bekanntlich sofort in Dienst gestellt und war praktisch an jedem Wochenende im Einsatz. Der Innenraum ließ allerdings noch zu wünschen übrig! Schließlich ergriff eine schon früher sehr aktive Ehefrau eines Mitgliedes die Initiative, um mit Pinsel und Farbe auch dem Fahrgastraum ein gefälliges Aussehen zu geben. Das Beispiel machte rasch Schule, so daß schon bald **zehn weibliche Hände (!)** im T 1 emsig wirkten. Rechtzeitig zur LFB-Bereisung am 8. März war alles fertig und konnte so von höchster Stelle bewundert werden. Damit wäre auch einmal wieder bewiesen, daß es in Schierwaldenrath für jeden etwas zu tun gibt!

### Bahnhofsgebäude der Geilenkirchener Kreisbahn abgerissen

Wie man sich erinnert, wurde im April 1974 die meterspurige Gleisanlage des Geilenkirchener Kreisbahnhofs (durch IHS-Mitglieder) abgebaut. Heute liegen dort regelspurige Abstellgleise. Nun fiel Anfang dieses Jahres der letzte Zeuge der GKB-Kleinbahnzeit auch dem Bagger und dem Hammer zum Opfer: das Bahnhofsgebäude, das jahrzehntelang das Wahrzeichen der Geilenkirchener Kreisbahn gewesen war, wurde abgerissen. Für die IHS-Aktiven der ersten Stunde ein Verlust im doppelten Sinne: als die Züge noch zwischen Geilenkirchen und Gillrath verkehrten, war das Gebäude Ausgangs- und Endpunkt aller Fahrten und bot gleichzeitig eine Unterkunft während des Wochenendeinsatzes. Die freundliche und überall beliebte Wirtin der Bahnhofs-gaststätte, Frau Kriege („Mutti Kriege“ für die Aktiven) starb einige Monate vor dem Abriß. Hiermit ging ein weiteres Stück Kleinbahnromantik für immer verloren.

Nur noch Erinnerungswert: das Bahnhofsgebäude der Geilenkirchener Kreisbahn. Foto: Günther Steinhauer

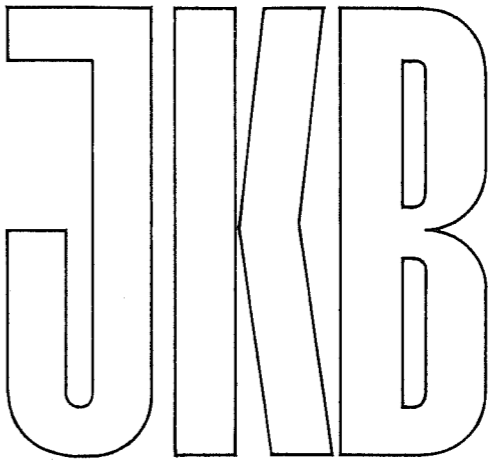


Die Nikolauskurve ist fertig, der erste Zug befährt vorsichtig den neuen Gleisabschnitt 6. 3. 77. Foto: Josef Porsch

### Sonderfahrt auf der Jülicher Kreisbahn

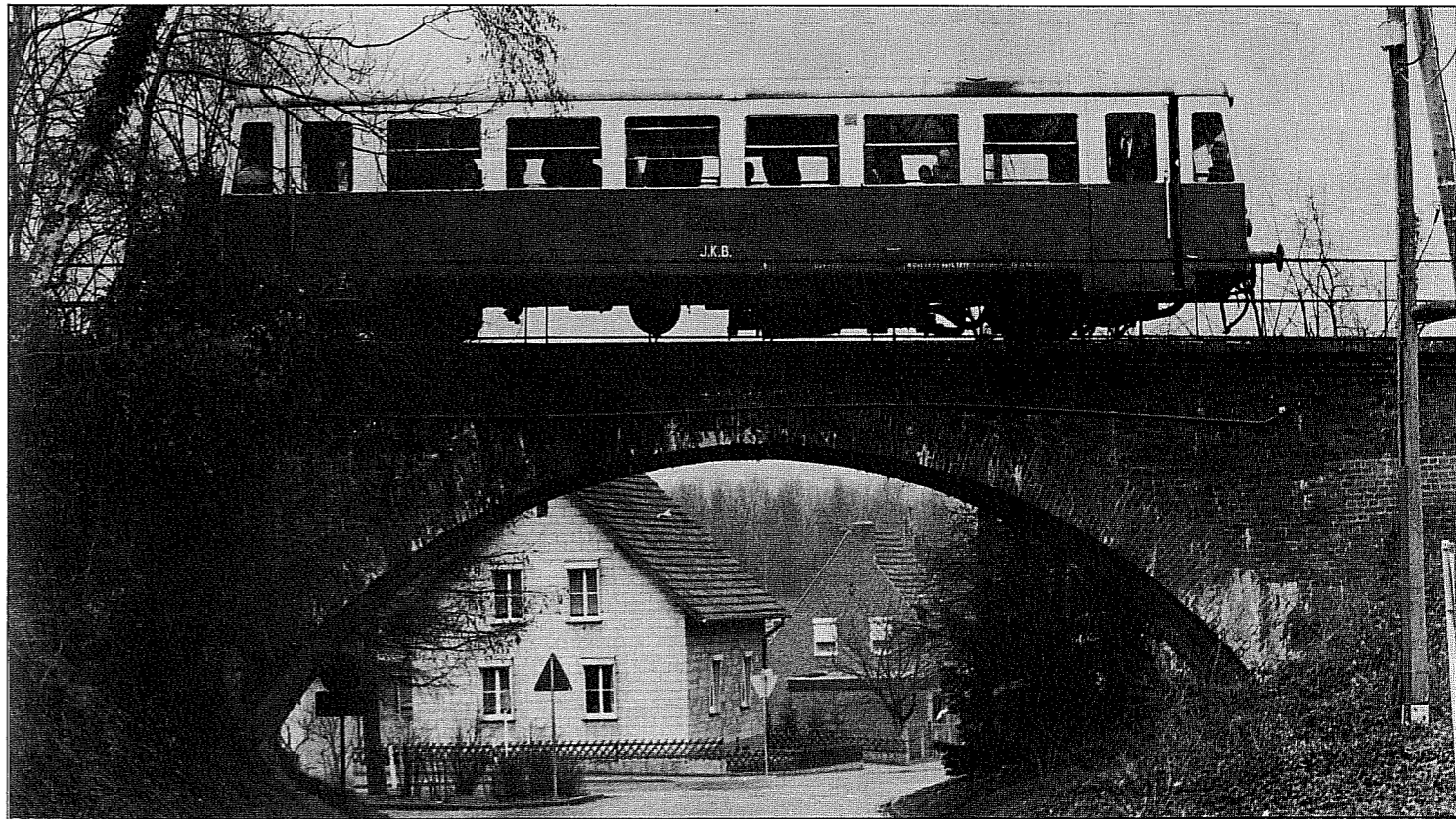
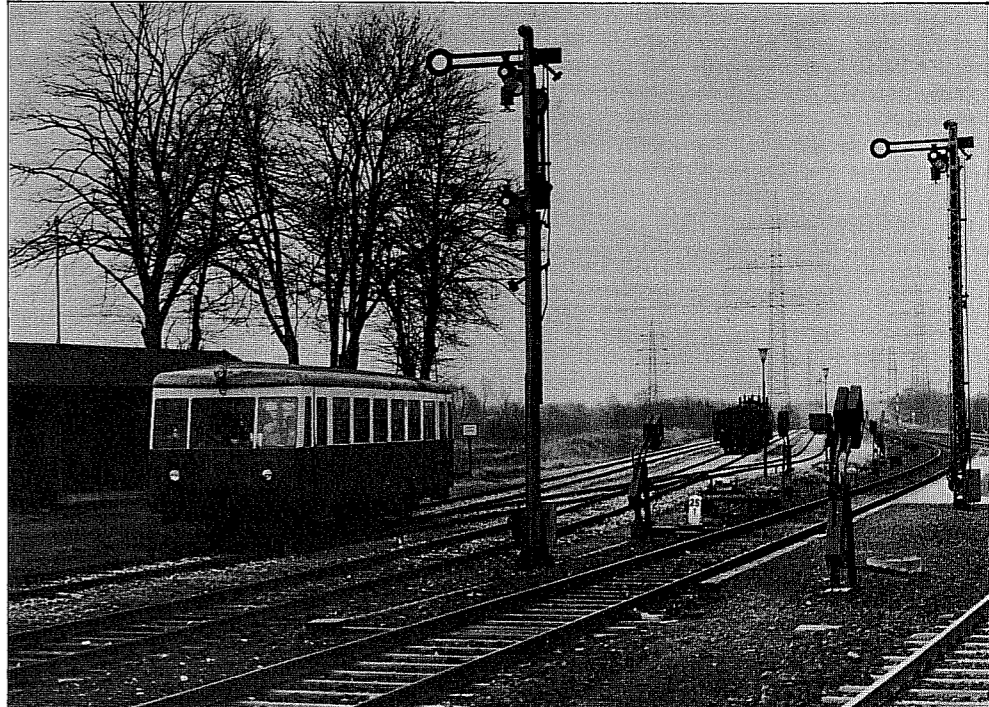
Anläßlich der Jahreshauptversammlung am 12. Februar veranstaltete die IHS eine Triebwaggonsonderfahrt auf der Jülicher Kreisbahn (JKB). Nur einige Kilometer von der Selfkantbahn entfernt (bis zum 22. 12. 1963 bestand in Puffendorf eine Übergabe- und Übergangsmöglichkeit zwischen der Jülicher Kreisbahn und der Geilenkirchener Kreisbahn) wurde die landschaftlich reizvolle Strecke auf ihrer gesamten Länge mit dem Triebwagen T 1 (Talbot 94821/1952) befahren. Trotz des nicht gerade freundlichen Wetters war der Triebwagen bis auf den letzten Platz ausverkauft, und den Eisenbahnfreunden gefielen insbesondere der freundliche Empfang durch die JKB-Betriebsleitung und die großzügig eingeplanten Fotohalte. – Pünktlich um 13.15 Uhr wurde der Abfahrtsauftrag von einem sonst auf der Selfkantbahn tätigen IHS-Mitglied erteilt. Vor der Abfahrt war die Möglichkeit zum Fotografieren der Diesellok V 35 (MaK 20090/1968) gegeben, die von der Bahnverwaltung freundlicherweise in fotogerechte Position rangiert worden war. Vielleicht nur ein Detail: die gesamte DB- und JKB-Schranke in Kirchberg wurde nicht geschlossen (der Wärterposten ist samstags nicht besetzt), sondern der Überweg wurde noch wie zu Opas Zeiten kleinbahnmäßig mit der Fahne gesichert.

Im Einsatz befinden sich heute noch Diesellok 35 und der Triebwagen T 1. Die ELNA-Lok Nr. 152 wurde 1972 an die holländische Museumseisenbahn MBS, Enschede, verkauft und ist dort im Einsatz. 1976 erhielt sie eine HU im Bw Neuenhaus der Bentheimer Eisenbahn und bleibt dadurch betriebsfähig erhalten. 1971 wurde die 1'B Dampflokomotive an Otto Straznicky, Erfstadt, verkauft. Die beiden vorhandenen X-Wagen wurden 1953 aus einem Post- bzw. einem O-Wagen in eigener Regie umgebaut. Während der Rübenperiode war bisher eine Leihlok der TWE (meist V 121 oder V 65) bei der Jülicher Kreisbahn im Einsatz. 1976 wurde der Rübenverkehr, bei dem gleichen Frachtaufkommen, von den vorhandenen Triebfahrzeugen bewältigt.



**Einige Daten über die Jülicher Kreisbahn:**  
Eröffnung: Kirchberg-Puffendorf 1. Juli 1911  
Kirchberg-Jülich Nord 14. September 1912  
Streckenlänge: 15,2 km — Gleislänge: 17,7 km  
Betriebsführung: Lenz & Co., ab 1928 VKA, ab 1957 DEG, Frankfurt  
Fahrzeuge: 2 Dampflokomotiven B n2t (Henschel 1910)  
1 Dampflokomotive ELNA 5, 1'C h2t, (Henschel 1927)  
2 Diesellokomotiven MB (MaK 1965 und 1968)  
1 Triebwagen VT 1 (Talbot 1952)

IHS-Sonderfahrt auf der Jülicher Kreisbahn am 12. 2. 1977. Foto: Fritz Mattstedt



## Erprobungsfahrten eines meterspurigen Bodenentladers auf der Selfkantbahn

Seit längerer Zeit zum ersten Male wieder wurden auf einer schmalspurigen NE (nicht-bundeseigenen Eisenbahn) Erprobungsfahrten für ein neuentwickeltes Schienenfahrzeug durchgeführt. Bei der Neuentwicklung handelt es sich um eine neue Wagengeneration für den Steinkohle-Untertagebau für Zuggewichte von 500 bis 1000 t und Zuggeschwindigkeiten bis 40 km/h. Die Neuentwicklung, die vom BMFT (Bundesministerium für Forschung und Technologie) gefördert wird, und mit deren Hilfe die Untertageförderung der Steinkohle rationeller gestaltet werden soll, umfaßt mehrere Waggon-Typen sowie noch zu entwickelnde meterspurige Grubenlokomotiven. Die in der Entwicklung von Selbstentladewaggons seit 1838 erfahrene Waggonfabrik Talbot in Aachen entwickelte im Auftrag des Steinkohlenbergbauvereins drei Typen: einen Großraumwaggon mit Boden-Entladung von 13 Kubikmetern Inhalt, einen Seitenkip-Wagen mit 20 Kubikmetern Inhalt sowie einen Wagen für Drehkip-Entladung mit 25 Kubikmetern Inhalt. Vom Typ Bodenentlader wurde ein Prototyp gebaut und in Standversuchen sowie nach eisenbahntechnischen Grundsätzen auf Laufverhalten und Funktionstüchtigkeit der Druckluftbremse von der Deutschen Eisenbahn-Consulting (Versuchsanstalt Minden der DB) getestet.

Als Teststrecke wurde die in der Nähe Aachens gelegene Selfkantbahn gewählt, die meterspurige Reststrecke Gillrath-Schierwaldenrath (5 km) der ehem. Geilenkirchener Kreisbahn. Die Strecke bot sich insbesondere

deswegen an, weil an Wochentagen die Strecke nicht von Zügen belegt ist, da die „Touristenbahnen im Rheinland GmbH“, die die Betriebsführung auf dieser Meterspurstrecke innehat, lediglich an den Wochenenden und Feiertagen Personenverkehr durchführt, in der Regel mit Dampflokomotiven und älteren Personenwagen mit offenen Bühnen. Auch regelmäßiger Güterverkehr findet auf dieser, vom übrigen Eisenbahnnetz isolierten Strecke nicht statt, so daß ein ungestörter Versuchsbetrieb durchgeführt werden konnte. Das Testprogramm vom 14. 3. bis 2. 4. 1977 erstreckte sich sowohl auf lauftechnische Erprobung wie auf bremsstechnische Erprobung des Prototyps in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen, so daß außer dem Talbot-Bodenentlader auch verschiedene Triebfahrzeuge und Wagen der Selfkantbahn eingesetzt wurden. Während für die lauftechnische Erprobung in der Geraden sowie im engen Bogen (Halbmesser R = 100 m) eigens noch Vor- und Nachlaufwagen durch speziell auf Rollböcke gesetzte Träger simuliert wurden, da der Bodenentlader Drehgestelle Bauart Jacobs besitzt, wurde für die Erprobung der Bremsen des gummi-federten Drehgestells von der Versuchsanstalt Minden der Wagen mit einer autarken Druckluftanlage (Kompressor, Luftbehälter, Führerbremseventil) ausgestattet, so daß bei Erreichen der vorgesehenen Geschwindigkeit der einzelnen fahrende Wagen vom Triebwagen der Selfkantbahn abgestoßen und je nach Wunsch bis zum Stillstand gebremst werden konnte. In weiteren Versuchen, die die Entgleisungs- und Kippsicherheit des neuentwickelten Bodenentladers testen sollten, wurden zur Erzielung hoher Längsdruckkräfte die beiden betriebsbereiten Dampflok 19 und 21 sowie

der Triebwagen T 1 (ex T 13 der MEG) und der mit 15 t Wasserballast gefüllte Kesselwagen 1002 (ex Sylt) eingesetzt. Während der Kesselwagen und der Triebwagen an der Spitze des Zuges gebremst wurden, mußten die beiden Dampflokomotiven am Schluß des Zuges kräftig nachschieben, um die geforderte Schubkraft erreichen zu können. Hierbei kamen natürlich auch viele Schaulustige auf ihre Kosten, da inzwischen die Lokalpresse ausgiebig über die Versuchsfahrten mit den Dampflokomotiven berichtet hatte.

Für die Versuche wurde eigens durch die beteiligte Bahn, die Selfkantbahn, die Teststrecke vorbereitet, da das Laufverhalten auf fehlerhaftem Gleis bei bestimmten Lage- und Höhenfehlern getestet werden sollte. Ein größerer Streckenabschnitt, der im Minimalradius von 100 m bei einer Steigung von 20 ‰ liegt, wurde rechtzeitig vor Versuchsbeginn auf schweres Schienenprofil S 49 mit Federnagelbefestigung umgebaut, da in diesem Bogen der Hauptanteil der vorgesehenen Laufversuche stattfinden sollte und die Selfkantbahn lediglich ein kleineres Schienenprofil Pr 5 mit einem Metergewicht von 25 kg aufweist. Die Schiene S 49 ist auch für den Untertagebetrieb der künftigen meterspurigen Förderanlagen vorgesehen. Rechtzeitig vor Ostern, dem Beginn des Saisonverkehrs auf der dampfbetriebenen Touristenbahn „Selfkantbahn“ wurden die Versuche der Versuchsanstalt Minden beendet und der Versuchszug abtransportiert. TBR/IHS

Versuchsfahrt mit 13m<sup>3</sup>-Bodenentlader der Fa. Talbot, Aachen, für den Steinkohlenbergbau. Versuchszug auf der Strecke der IHS-Selfkantbahn mit T 1 (ex MEG T 13) und Packwagen 81 (ex DB Mosbach-Mudau) bei Birgden-Starzend. Foto: Henning Wall

## Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

Postdamm 166

D-4830 Gütersloh 1

Wenige Tage vor der diesjährigen Betriebsöffnung ist es für Außenstehende nicht uninteressant zu erfahren, was sich in den vergangenen Wintermonaten bei der DKBM ereignet hat und welche Veränderungen der Besucher in der kommenden Saison erwarten kann.

Im Vordergrund stand dabei die weitere Aufarbeitung unserer Lok 5. Nach vorübergehender Verzögerung bei der Kesselinstandsetzung sind doch auch hier inzwischen erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen. Dieses zeigt sich besonders darin, daß die vom TÜV vorgeschriebene Kesseldruckprobe im Februar durchgeführt wurde und positiv verlief. Für die an der Aufarbeitung beteiligten Mitglieder war dieser Tag natürlich ein kleiner Festtag. War es doch für sie wieder einmal eine Bestätigung ihres handwerklichen Könnens. Da also in diesem Fall eine der schwierigsten Hürden genommen werden konnte, kann wohl jetzt schon mit Gewißheit gesagt werden, daß sich unser Dampflokpark in diesem Sommer um eine weitere betriebsfähige Maschine vergrößern wird.

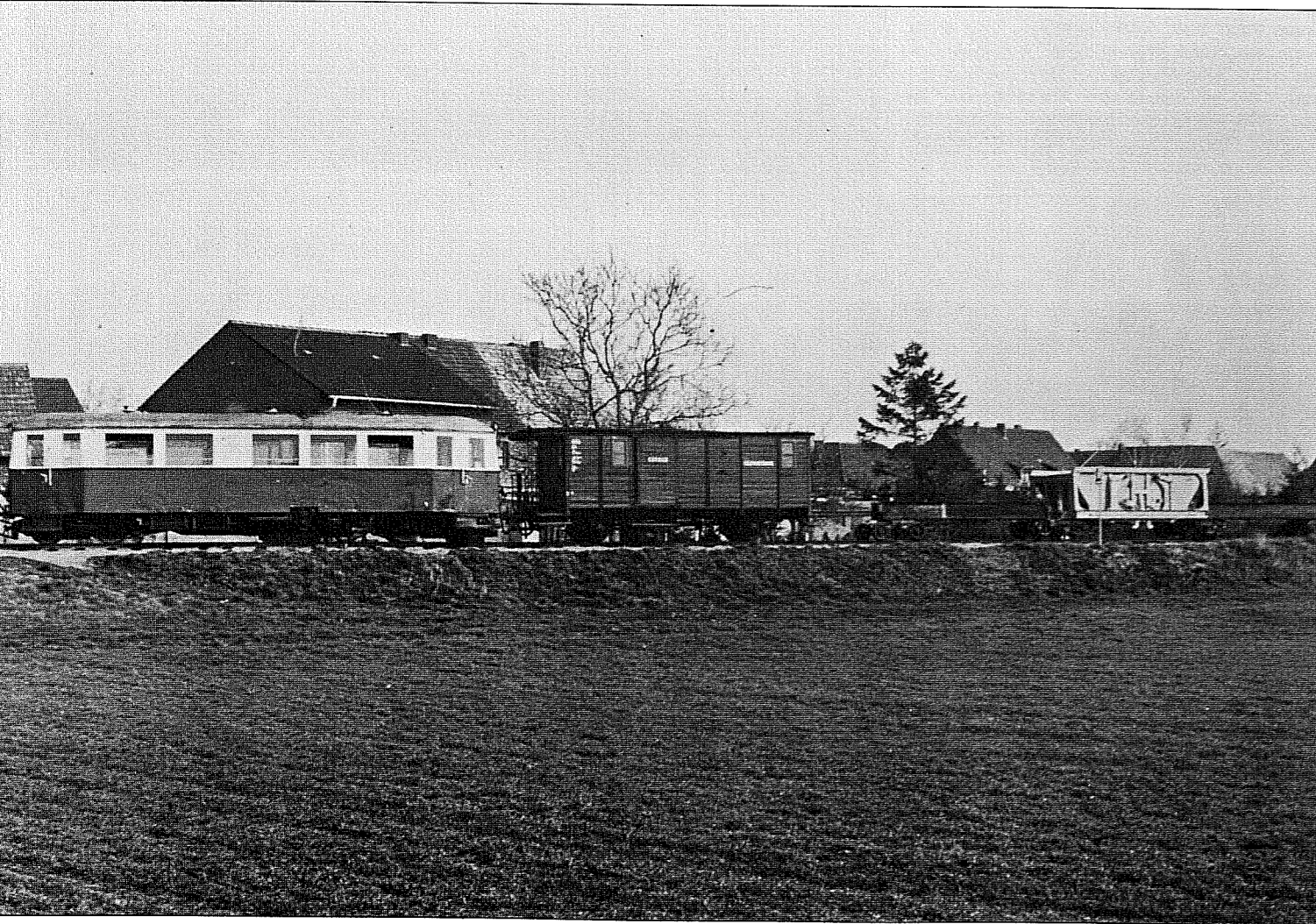
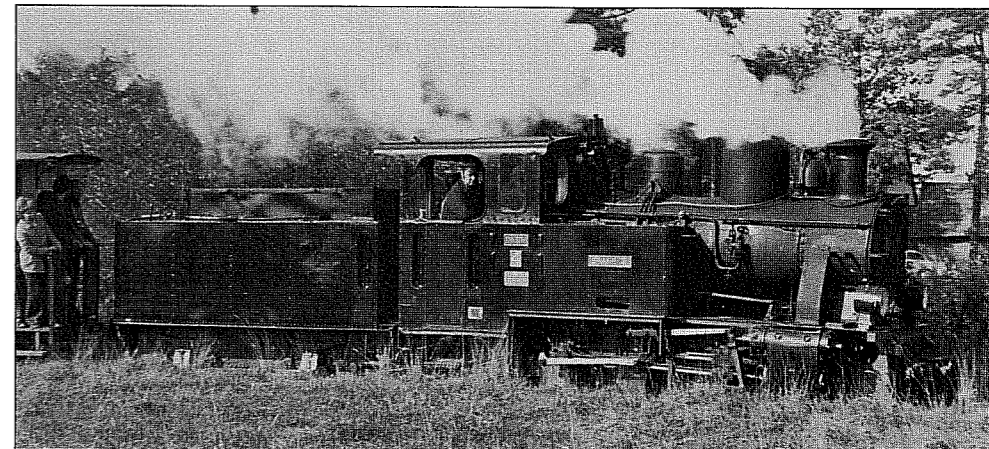
Sehr viel Arbeit und Geld mußten wir wiederum in die Gleisanlage investieren. Die zur Betriebseröffnung verlegten Altschwellen werden morsch und nützen nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Um aber jegliches Risiko auszuschließen ist es doch angebracht, den im letzten Jahr begonnenen Schwellenaustausch auch in diesem Jahr verstärkt fortzu-

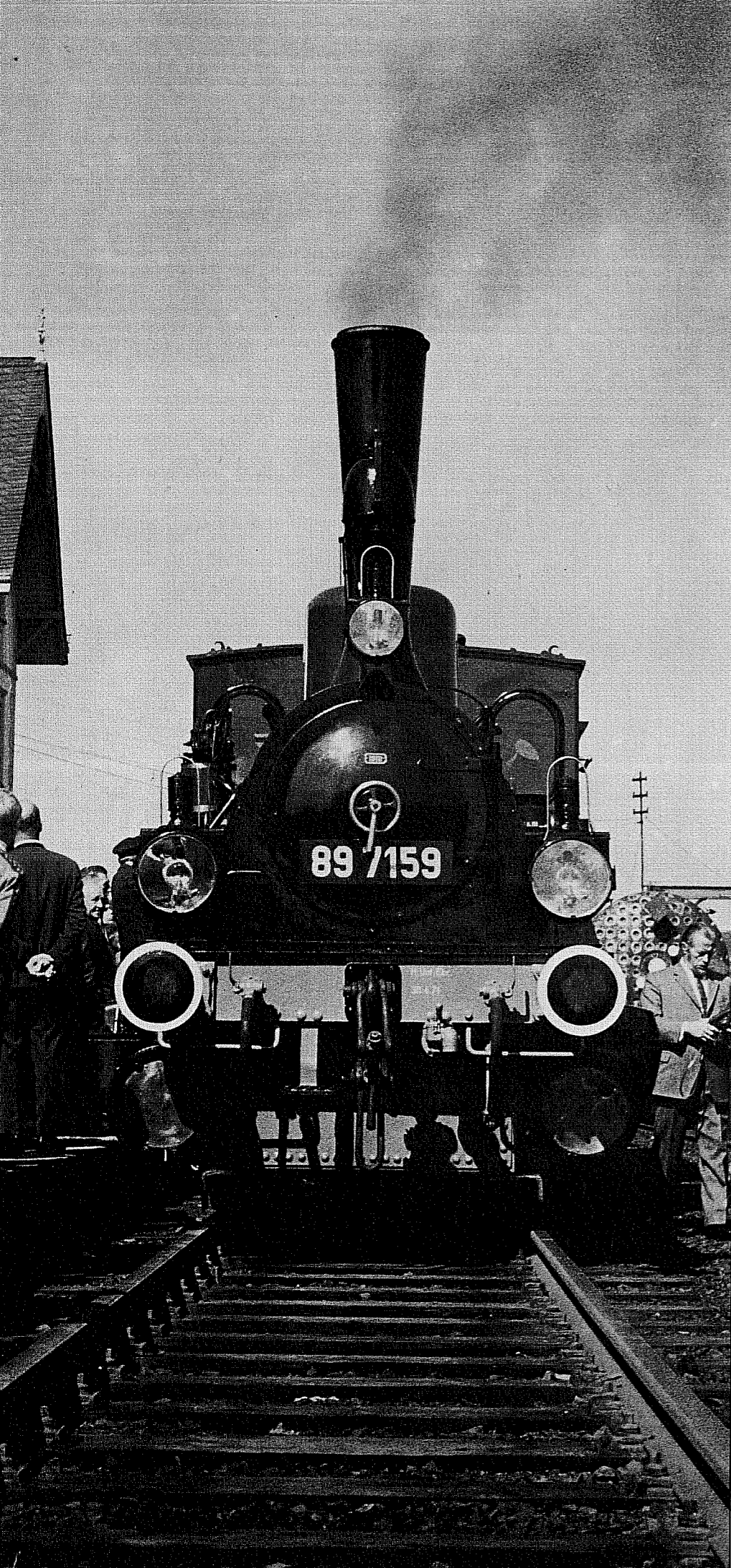
führen. Wiederum verlegten wir halbierte Normal-schwellen. Verzichten konnten wir diesmal aber auf den Wiedereinbau unserer ja nicht gerade guten Schienen. Es ergab sich die für uns günstige Gelegenheit, von einer Sandgrube Weichen und Schienen zu erwerben. Diese noch gut erhaltenen Schienen gelangten hier bereits zum Einbau. Aufgrund der sehr ungünstigen Bodenverhältnisse sahen wir uns gezwungen, auch diesen Gleisabschnitt entsprechend sorgfältig einzuschottern.

Mit dem Kauf der Weichen haben wir endlich die Möglichkeit geschaffen, unsere Halle mit dem vorgesehenen dritten Gleis zu versehen.

Von der anfänglich erwähnten Sandgrube kaufen wir ebenfalls noch 15 zweiachsige Kastenloren. Es ist aber nicht beabsichtigt, alle Fahrzeuge betriebsfähig zu erhalten. Vielmehr ist daran gedacht, die Radsätze für eventuell noch zu bauende Güterwagen zu verwenden. Die Wagen aber, die erhalten bleiben sollen, müssen noch mit einer entsprechenden Mittelpufferkupplung ausgerüstet werden, um sie auch freizügig einsetzen zu können. Dieses sind natürlich Arbeiten, die im Laufe des Jahres ausgeführt werden. Vorrang hat zur Zeit einzig und allein der Gleisbau. Rückt doch der Eröffnungstermin bedenklich näher und es bleibt nicht mehr viel Zeit, um auch alle begonnenen Gleisarbeiten pünktlich zu beenden. —ns

Foto: Winfried Müller





## 10 Jahre DGEG

Das zehnjährige Bestehen eines Eisenbahn-Clubs ist sicherlich ein Grund zum Feiern, aber auch ein Grund zur Rückschau. Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte wurde 1967 von 24 Eisenbahn-Enthusiasten gegründet, die die Absicht hatten, den Verkehr auf der damals akut einstellungsbedrohten Bottwarbahn (Heilbronn-Süd – Marbach/Neckar) zu erhalten – wenn möglich, mit historischen Dampfzügen. Aus dieser Absicht heraus sind zwei Museumsbahnen entstanden, die 11 km lange Strecke Achern-Ottenhöfen im Nordschwarzwald (Normalspur) und die Jagstalbahn Möckmühl-Dörzbach (750 mm) im Hohenlohischen. Auf beiden Strecken, die der SWEG in Lahr gehören, verkehren in den Sommermonaten historische Züge mit Fahrzeugen der DGEG aber auch mit Loks und Wagen, die der betriebsführenden SWEG gehören.

Von einer weiteren normalspurigen Strecke, der Tegernseebahn, auf der ein Dampfzugbetrieb durchgeführt wurde, hat man sich wieder getrennt. Heute wird diese landschaftlich schön gelegene Strecke zwischen Tegernsee und Schafflach von den Dampfzügen des Bayerischen Localbahn-Vereins befahren. –

Weitere Schwerpunkte der DGEG-Arbeit sind das Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen (Normalspur), das sich in einem 14-ständigen Ringlokschuppen der Reichsbahnzeit befindet, das normalspurige Museum in Neustadt/Weinstr. und das Museum in Viernheim/Bergstr. das sich den schmalspurigen Fahrzeugen widmet. In den Ausstellungshallen trifft man Fahrzeuge aller drei Traktionsarten, die einmal in der Eisenbahngeschichte von Bedeutung waren. –

Zum Fahrzeugbestand der DGEG gehört auch eine fahrfertige preußische T 3, die heute noch im Lokschuppen in Erndtebrück steht. Die „89 1759“ ist unter Eisenbahnfreunden wohl die bekannteste Maschine, da sie häufig bei Sonderfahrten und Jubiläen eingesetzt wird. Ihre Erhaltung und Aufarbeitung verdankt sie in erster Linie dem DB-Lokführer Gerhard Moll und einigen Freunden, die diese Maschine in vielen Freizeitstunden aufarbeiteten und sie auch heute noch betreuen. Aktive Mitarbeit lastet heute leider immer noch auf den Schultern einiger Weniger, sei es bei der DGEG oder bei anderen Eisenbahn-Clubs.

Interessant und sehenswert ist die in Zusammenarbeit mit der Universitätsbibliothek Dortmund entstandene Eisenbahnfachbücherei, in der sich ca. 7000 Buchtitel befinden. Zu dieser Buch- und Zeitschriftensammlung (eine Ausleihe ist über eine örtliche Bücherei möglich) gehört eine umfangreiche Fotosammlung.

Wenn man bedenkt, daß die DGEG – wie im übrigen auch alle anderen Eisenbahn-Vereinigungen – keinerlei staatliche Zuschüsse bekommt, so ist das in 10 Jahren Arbeit entstandene Werk schon sehr beachtlich und anerkennenswert. ek

Die Moll'sche T 3, heute gehört sie der DGEG.  
Foto: Sammlung Kunst

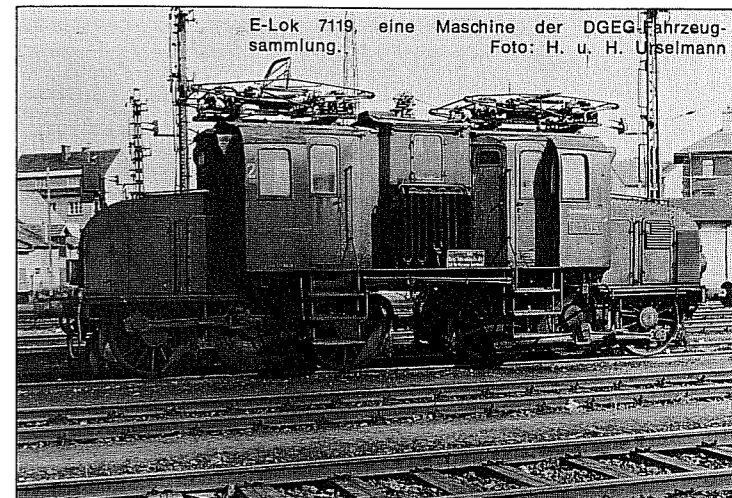
Normalspuriger Museumsbahnbetrieb auf der Achertalbahn.  
Foto: dbp



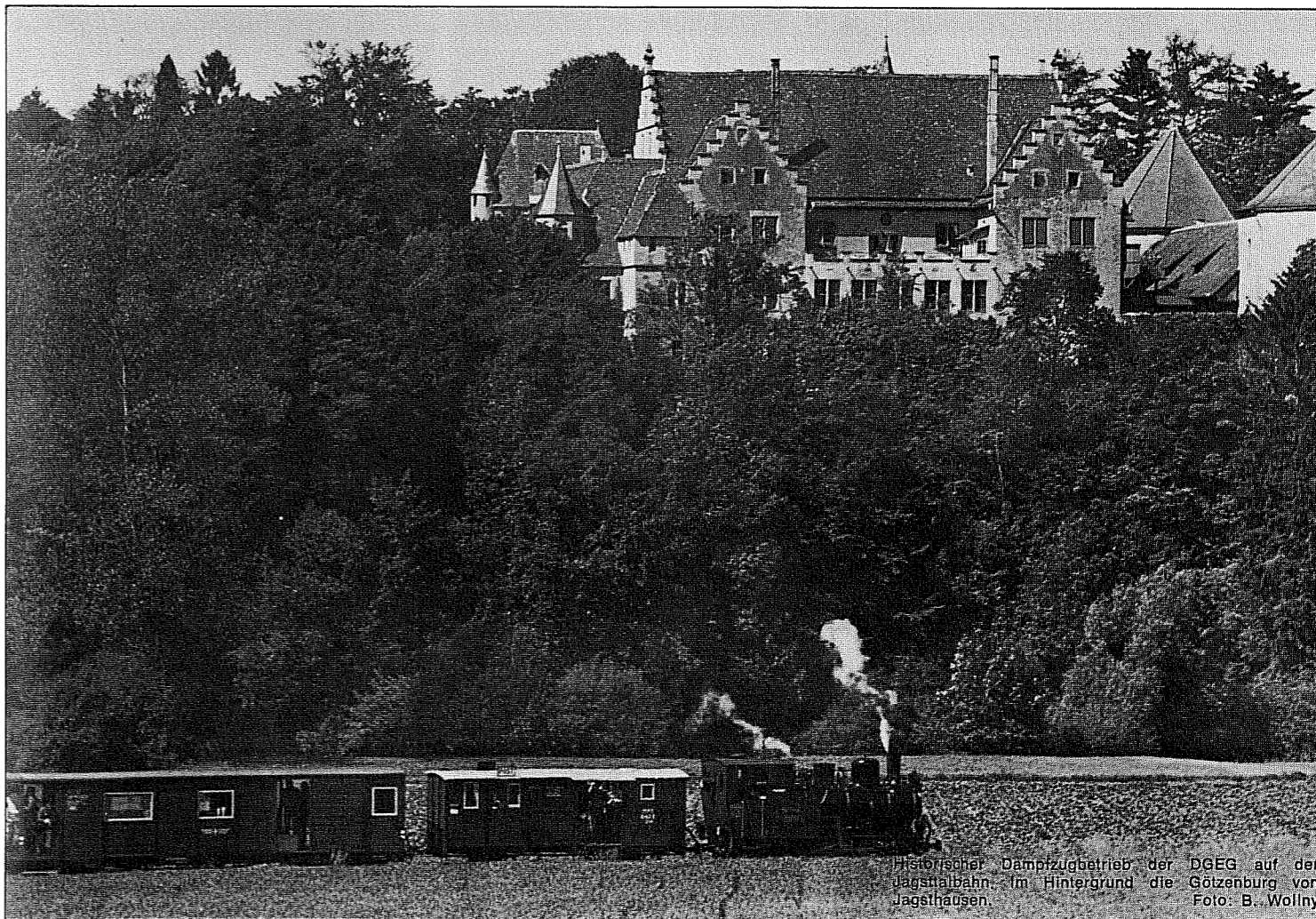
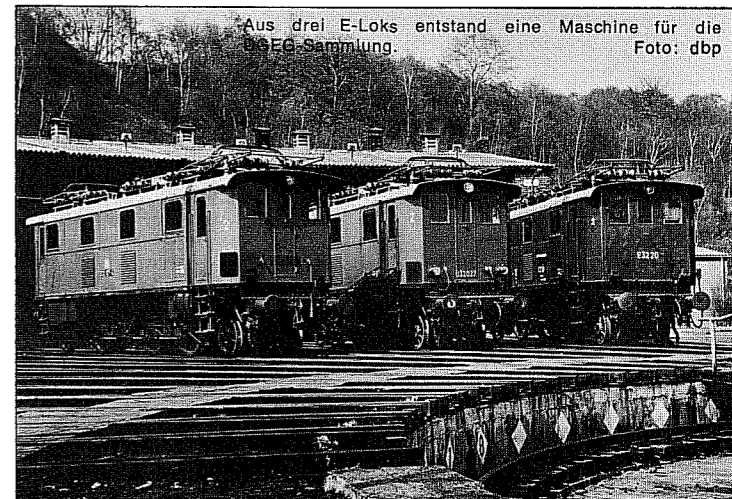
Von der Tegernseebahn hat sich die DGEG getrennt. Hier ein Bild aus dem Jahre 1972. Foto: dbp



E-Lok 7119, eine Maschine der DGEG-Fahrzeugsammlung.  
Foto: H. u. H. Urselmann



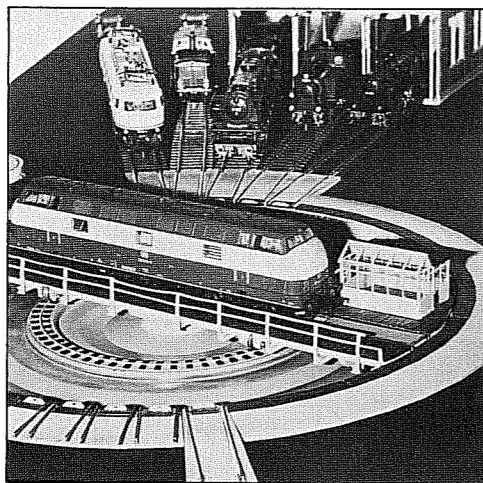
Aus drei E-Loks entstand eine Maschine für die DGEG-Sammlung.  
Foto: dbp



Historischer Dampfzugbetrieb der DGEG auf der Jagstalbahn. Im Hintergrund die Götzenburg von Jagsthausen.  
Foto: B. Wolny

# Nürnberger Impressionen

Die Illusion ist vollkommen. Auf dem Führerstand hanterien Lokomotivführer und Heizer, die preußische P 8 zieht einen stillechten D-Zug aus Wagen dritter Klasse, und der Blick ins schummrige beleuchtete Innere trifft auf das Milieu der zwanziger Jahre. Märklin wird bereits in diesem Jahr den jetzt auf der Nürnberger Messe vorgestellten Oldtimerzug auf den Modellbahnmarkt bringen. Auch die übrigen Hersteller der beliebten kleinen Eisenbahn sorgen dafür (wie auch die Museums-Eisenbahn), daß die Erinnerung an die Dampflokzeiten wach gehalten wird, auch wenn sie bei der Deutschen Bundesbahn in diesem Jahr aus dem Verkehr gezogen wird. Absolute Neuheiten gehören im breitgefächerten Modellbahn-Angebot zu den Ausnahmen. Dazu zählen in diesem Jahr die bestechend nachgebildete Güterzugdampflok der Baureihe 45, die schwerste der Deutschen Reichsbahn, die Lilliput aus Wien vorgestellt hat, oder die Schnellzuglok der BR 01.5 der DDR-Reichsbahn, die Pico aus Sonneberg in Thüringen für die Modellbahnfreunde liefert.

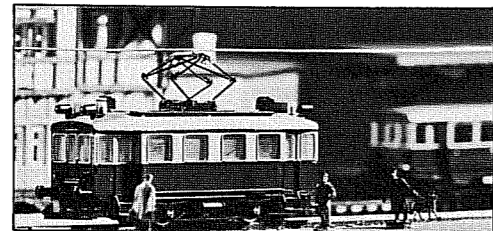


Während früher eine reichlich dimensionierte Anlage die Voraussetzung für den Einbau einer Drehscheibe bildete, gestattet die von Fleischmann vorgestellte Neukonstruktion vorbildgetreuen Betrieb auch auf engem Raum. Foto: dbp

weite vertreibt ,bringt sechs Elektro- und Dieselloks in veränderter Form: die Dieselloks 221, 218 in oceanblau und beige, die Elektrolok 141 ebenfalls in den neuen Farben, die deutsche E 94 in Rot mit dem Emblem der ÖBB sowie eine französische Schnellzuglok. Auch die berühmte Bayerische S 3/6 in grüner Länderbahnausführung wird wieder ins Fertigungsprogramm aufgenommen.

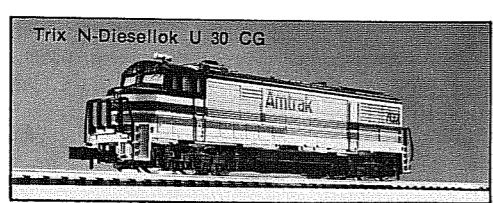
Newcommer Roco-international aus Salzburg überrascht die Modellbahnfreunde nicht nur mit den ungewöhnlich günstigen Preisen bei hervorragender Modelltreue, sondern auch mit der Vielzahl echter Neuheiten. So wird es bei Roco für HO nicht weniger als elf neue Lokomotiven geben: 181.2, 116, 132, 103, das österreichische „Krokodil“, die Dampflok-BR 58 der Reichsbahn, die beiden österreichischen Thyristor-Lokomotiven 1043 und 1044 sowie die elektrischen DB-Loks 160, 110 und 140.

Eine neue Modellbahn-Fernsteuerung mit Infrarot-Strahlen gibt es bei Trix. Mit dem Trix-telekontrol kann man gleichzeitig drei eingesetzte Züge ge-

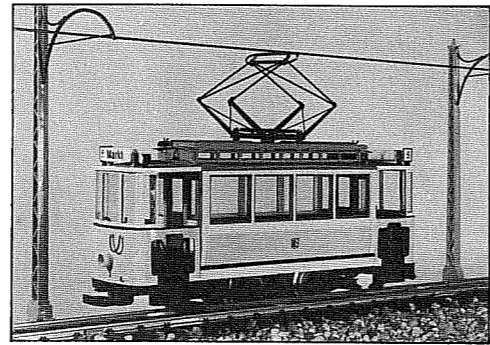


Arnolds Strab, die nun auch als Überland-Straßenbahn ET 4-2960 der SVB erhältlich ist.

trennt beeinflussen, und zwar jeden für sich: vorwärts — rückwärts — langsam — schnell und halt. Erhältlich ist jetzt die BR 92 als preußische Länderbahnmotorschiff T 13 in Grün/Schwarz und die BR 54 als G 3/4 H der ehemaligen Bayrischen Staatsbahn in den Farben grün/rot/schwarz/gold. Erwähnenswert sind auch die Oldtimer-Schnellzugwagen, die wieder ins Programm aufgenommen wurden. Im einzelnen handelt es sich dabei um einen preußischen 2.-Klasse-Schnellzugwagen der Länderbahnzeit (B4ü Pr 11a), um einen preußischen Schnellzug-Packwagen (Pw 4ü Pr 04a) und um den Mitropa-Speisewagen, der ebenfalls aus der Länderbahnzeit stammt. In der Spur N gibt es den Stromlinien-Zug der USA-Amtrak-Bahngesellschaft mit Diesellok und von der „Pennsy“ ist eine schwere 1'E-Güterzug-Dampflok erhältlich.



In Großbahnen ist die Fa. Lehmann aus Nürnberg führend, bekannter wohl unter dem Namen „LGB“. Vorgestellt wurde ein vielseitiges Neuheiten-Programm, das allerdings nur schrittweise verwirklicht werden kann. Zu den vorgestellten Modellen gehörten: das Schmalspur-Krokodil, die Schmalspur-Diesellok 252 (soll in diesem Jahr ausgeliefert werden), eine kleine B-Rangierlok, ein Rottenfahrzeug (wird bereits ausgeliefert) und last not least die vielgepriesene Straßenbahn samt Anhänger. Von der Strab gibt es im nächsten Jahr noch eine abgewandelte Oldtimer-Version. Eine Vielfalt von Zubehörteilen ergänzt das LGB-Programm aus Nürnberg.



Lehmans Straßenbahn ist nun seit April lieferbar und wird in nächster Zeit auch als Oldtimer-Modell ohne Plattform-Verglasung erhältlich sein.

Bei den Zubehörfirmen gibt es auch viele neue Modellbahnerartikel.

Die Firma Vollmer aus Zuffenhausen hat in ihr Programm eine komplette Feuerwache (HO und N) aufgenommen, zu der die Feuerwehrfahrzeuge der Fa. Wiking aus Berlin hervorragend passen. Als weitere neue HO-Modelle erscheinen ein Winzerhaus, ein Gerberhaus und ein Backhaus. Sämtliche Bauwerke sind sicherlich eine Zierde für jede Bahnanlage.

Außer dem Nutzfahrzeugprogramm der Fa. Wiking, das um 6 neue Modelle erweitert wurde, gibt es jetzt für die Freunde alter Fahrzeuge drei weitere „Veteranen“: die Tatra 87 Limousine, den DKW F 89 und den Opel-Kapitän aus dem Jahre 1951.

Zu dem Neuheiten-Programm der Gebr. Fallner aus Gütenbach gehört die attraktive „Hexenlochmühle“, ein Brückenstellwerk, sowie ein kleiner Güterschuppen und ein dreistöckiger Ringlokschuppen. Auf die naturgetreue Ausführung der Fallner-Modelle braucht hier wohl nicht hingewiesen zu werden, sie ist jedem Modell-Eisenbahnbauer bekannt.

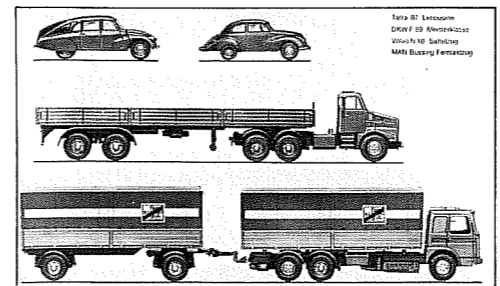
Die Firma Schneider aus Uhingen, bekannt durch ihr reichhaltiges Lampen- und Elektro-Zubehörprogramm, hat in ihre Fertigung Bäume, Sträucher, Schotter und Streufasern aufgenommen. Diese Geländebauteile wurden teilweise von der Fa. Haug übernommen.



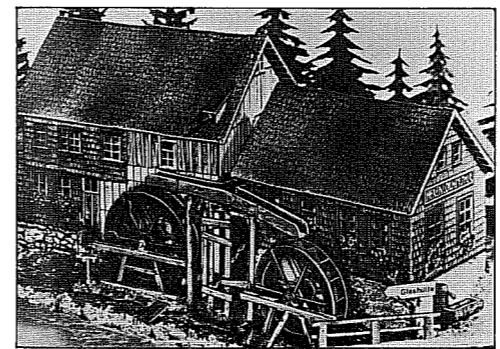
Die alte Feuerwache von Vollmer, sie ist in HO und N erhältlich. Wird im alten Backhaus von Vollmer noch Brot gebacken?

Das vielfältigste Zubehörprogramm hat wohl die Fa. Preiser aus Rothenburg herausgebracht. Horst Preiser will in den nächsten 2 Jahren immerhin 40 Geräte und Fahrzeuge aus der Landwirtschaft gestalten und in den Handel bringen. Als erste Geräte erscheinen ein Heurechen, eine Mähmaschine und eine Cambridge-Walze. So kann jeder Modellbahner die bereits im letzten Jahr gezeigte Gärtnerei „Kohl + Co“ komplettieren. Auch für die Freunde der „military-Serie“ gibt es div. neue Fahrzeuge. So z. B. einen Feldwagen, eine Gulaschkanone (das wohl beliebteste Fahrzeug der Armee) sowie einen MG- und Geschützwagen. An Figuren hat Horst Preiser sechs Sitzende für die Baugröße IIm und O, einen kompletten Marktstand mit Figuren für HO und N sowie sechs Arbeiter eines Gleisbaustrupps für N herausgebracht. Div. Pflasterstraßen, Randsteine und flexible Straßen sowie Ladegut-Zubehör ergänzen das Programm.

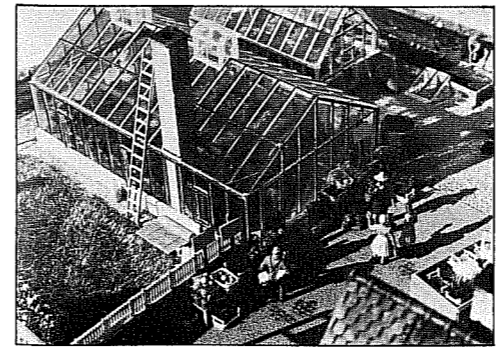
Mit diesem kurzen Bericht konnten wir nur einen kleinen Teil des Modellbahnsektors der Nürnberger Messe streifen, wohl aber das Interessanteste. Eine neue Firma — BEMO — aus Uhingen haben wir bewußt ausgeklammert, die von dieser Firma hergestellte HOe und HOm Fahrzeuge wollen wir einem späteren Extra-Bericht in Heft 3 oder 4/77 vorbehalten. dbp/ek



Die Neuheiten der Fa. Wiking.



Die bekannte „Hexenlochmühle“ (Fallner)

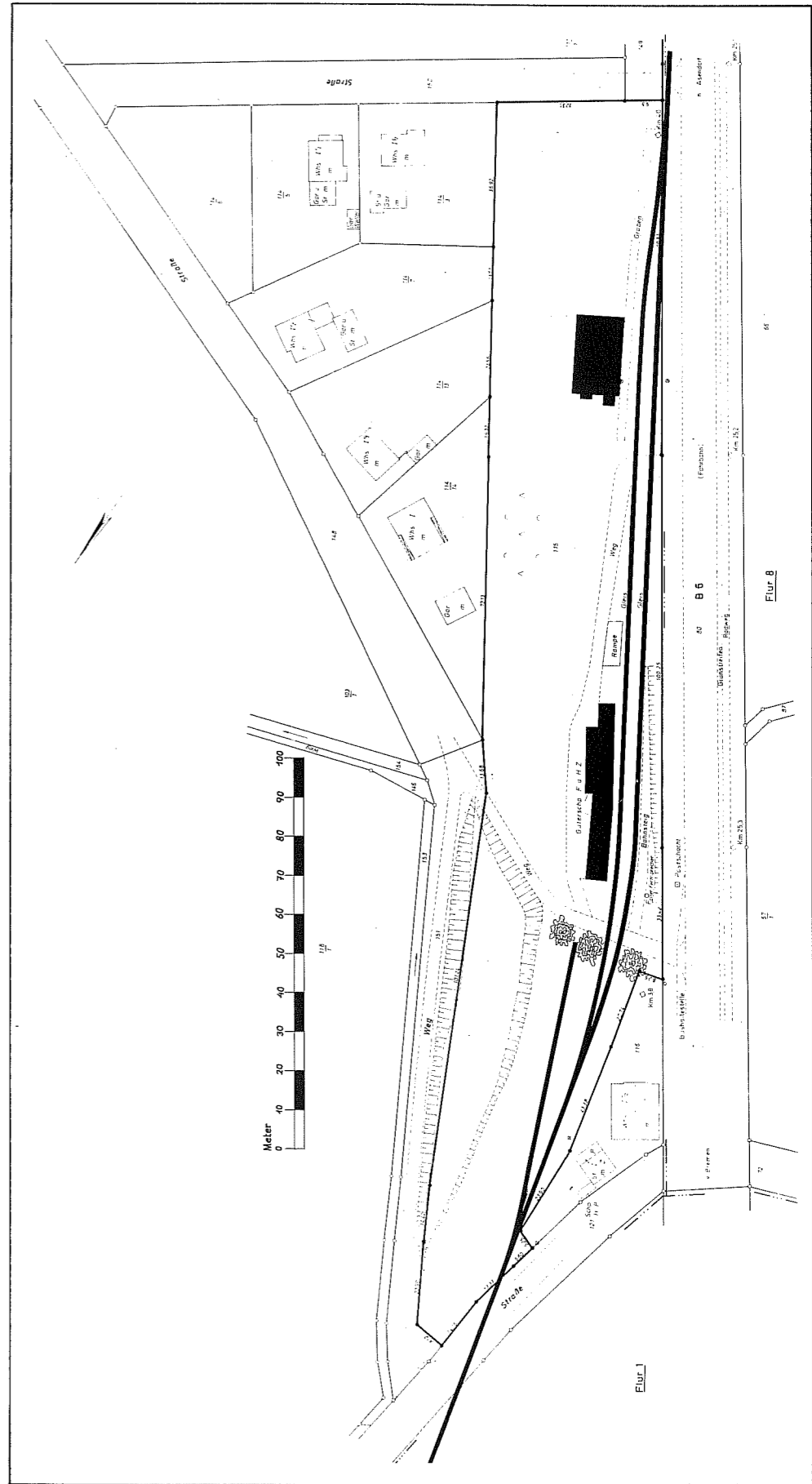


Möchten Sie vielleicht noch einen Kohl-Kopf? Ein Schnappschuß aus der Gärtnerei Preiser.

# Heiligenberg erhält neuen Bahnhof

Nachdem der Bahnhof Asendorf fertiggestellt ist, soll nun der Bahnhof Heiligenberg neu gestaltet werden. Deshalb bitten wir alle DEV-Mitglieder, Eisenbahnfreunde und die Freunde der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen sich an der Gestaltung des Bf. Heiligenberg aktiv zu beteiligen. Jede Idee oder Anregung ist willkommen. Teilen Sie uns bitte mit, wie Sie sich einen Bahnhof

einer schmalspurigen Kleinbahn vorstellen. Vielleicht haben Sie noch Fotos von alten Bahnhöfen, die nachbauwürdig sind. Bedenken Sie aber bitte, daß wir für einen Prunkbahnhof leider nicht die finanziellen Mittel aufbringen können. Einsendeschluß für den Gestaltungswettbewerb Bahnhof Heiligenberg ist der 31. 12. 77. Die besten Vorschläge oder Anregungen werden vom DEV prämiert. ek



## „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

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



3094 Bruchhausen-Vilsen

Bahnhofstraße 51

Telefon 0 42 52 / 6 11

## „Die Dampflokomotiven bei Ihnen zu Hause“ Die letzten Dampflokomotiven in Stereo

Langspielplatte mit 19 Erinnerungen  
an die Zeit der Dampflokomotiven mit Aufnahmen von der  
zierlichen Schmalspurlokomotive bis zur wuchtigen  
Schnellzuglokomotive in begrenzter Auflage  
erschienen.

Preis: DM 19,90 + Porto/Verpackung.

Die Lieferung erfolgt gegen Rechnung bei

Dr. Hillenbrand · Zaunkönigweg 3 · 5047 Wesseling

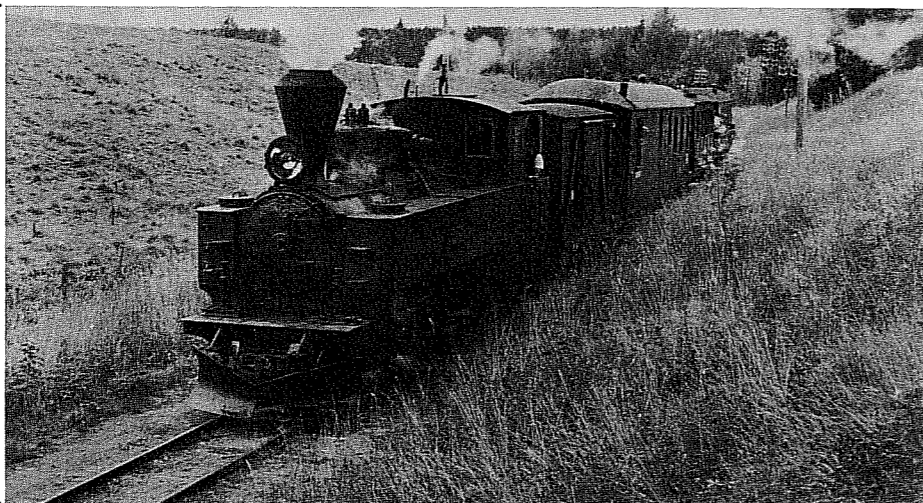
## Norwegens kleinste Museums-Eisenbahn (750 mm) „Sörumsand - Fossum“

heißt Sie herzlich willkommen.

Betriebstage: Sonntags vom 19. 6. bis 18. 9. 77.  
Betriebszeiten: Ab Sörumsand: 10.45, 12.00,  
13.15 und 14.30 Uhr.  
Anschlusszüge von Oslo/Ost (NSB):  
9.35 und 12.55 Uhr.

Urskog - Hölandsbanen

Postboks 31, Vinderen  
N-1000 Oslo 3 / Norwegen



Quellwasser  
aus dem Brunnen  
der Natur!

VILSA-BRUNNEN, OTTO RODEKOHRT KG, 3094 BRUCHHAUSEN VILSEN, TEL.: 04252/2182

## roland modellbahnbörse

Alfred Schuchardt & Mitelgentümer

Gröpelinger Heerstraße 256 · 2800 Bremen 21

Ade, Bemo, Liliput, M + F, Rivarossi, Roko

Zubehör: Hekl, Jordan, Kibri, Pola, Preiser, Sander

Fachliteratur: Alba, EK, Franckh, Motorbuch u. a.

Ständiger Gebrauchtwarenmarkt für Modellbahnen.

An- und Verkauf.

Geschäftszeiten: Mo.-Fr. 16.30 - 18.30 Uhr, Sa. 9.00 - 14.00 Uhr.

Franz Marti/Walter Trüb

### Die Gotthardbahn

Völlig neue Ausgabe über die be-  
rühmteste Eisenbahnlinie Europas.  
180 Seiten mit 6 Farbtafeln und 300  
schwarzweissen Fotos und Strecken-  
karte. Gebunden 49.50

Peter Willen

### Lokomotiven und Triebwagen der Schweizer Bahnen Band I: Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Ein neues Eisenbahntaschenbuch.  
192 Seiten mit 158 Fotos. Brosch. 18.-

Hans Bosshard

### Frankreichs letzte Dampf- lokomotiven

Ein aussergewöhnlicher Eisenbahn-  
bildband.  
200 Seiten mit 8 ganzseitigen Farb-  
tafeln und 148 schwarzweissen Fotos,  
14 Schnittzeichnungen und 6 Karten-  
skizzen. Gebunden 69.-

Franz Marti/Walter Trüb

### Bahnen der Voralpen

176 Seiten mit 273 Fotos, 4 farbigen  
Tafeln und 5 Kartenskizzen. Gebun-  
den 55.-

Irmfried Siedentop

### Tunnellabyrinth Schweiz

144 Seiten mit 20 Fotos. Gebunden  
28.-

Franz Marti/Walter Trüb

### Bahnen im Jura

160 Seiten mit 132 ein- und 4 mehr-  
farbigen Bildseiten. Gebunden 45.-

Franz Marti/Walter Trüb

### Die Rhätische Bahn

16 Seiten viersprachiger Text und 180  
Bildseiten mit 8 ganzseitigen farbi-  
gen Tafeln. Gebunden 49.50.

O.S. Nock

### Eisenbahnen im Zenit

200 Seiten, davon 96 Seiten farbige  
Abbildungen. Linson 25.-

Harold Edmonson/Victor Hand

### Dampfmontik rund um die Welt

160 Seiten Text und Fotos, 8 Seiten  
vierfarbig. Linson 48.-

Hans Staffelbach

### Vitznau-Rigi

Erste Bergbahn Europas  
Bildband mit deutschem, französi-  
schem und englischem Text. 164  
Seiten, 6 ganzseitige Farbfotos und  
80 Seiten schwarzweisse Fotos. Ge-  
bunden 37.50.



Verena Gurtner

### Jungfrau express

Mit der Jungfrauabahn ins Hochge-  
birge  
128 Seiten, 32 Farbbilder, 4 Karten  
und 79 einfarbige Abbildungen. Aus-  
gaben in deutscher, englischer und  
japanischer Sprache. Gebunden  
je 20.-

Verena Gurtner

### Gornergrat retour

Panorama eines Sonnentages  
128 Seiten mit 29 Farbbildern und  
70 einfarbigen Abbildungen, Karten  
und Skizzen. Ausgaben in deutscher  
und englischer Sprache. Gebunden  
je 20.-

Verena Gurtner

### Pilatus via Luzern

– modernes Karussell einer romanti-  
schen Zahnradbahn  
128 Seiten mit 25 Farb- und 65 ein-  
farbigen Abbildungen, Karten und  
Skizzen. Ausgaben in deutscher und  
englischer Sprache. Gebunden  
je 22.-

Anton von Hornstein

### Eisenbahnmuseen, Denkmal- loks, Touristikbahnen in aller Welt

Der erste dreisprachige Reiseführer  
für Eisenbahnfans!  
350 Seiten mit 280 Fotos. Broschiert  
25.-

Anton Räber

### Schiffahrt auf den Schweizer Seen

Ein Handbuch für alle Schiffsbegei-  
sterten.  
100 Seiten Text mit zahlreichen  
Tabellen. 72 Abbildungen. Bro-  
schiert 16.80.

Karl Grieder

### Sternstunden der Dampflokomotive

Von Dampfrossern, Dampfgeräten  
und Dampfvetern. Die wichti-  
gsten Stufen der Entwicklung der  
Dampflokomotive.  
144 Seiten mit etwa 100 Illustrationen  
und ca. 20 Schemazeichnungen.  
Gebunden 35.-

O. S. Nock

### Eisenbahnen der Gründer- jahre 1851–1895

160 Seiten, davon 80 Seiten farbige  
Abbildungen. Linson 25.-

### Eisenbahnen um die Jahrhundertwende 1895–1905

212 Seiten, davon 96 Seiten farbige  
Abbildungen. Linson 25.-

### Die Blütezeit der Dampf- eisenbahn 1920–1940

180 Seiten, davon 96 Seiten farbige  
Abbildungen. Linson 25.-

### Dampfeisenbahnen an der Wende 1940–1965

180 Seiten, davon 80 Seiten farbige  
Abbildungen. Linson 25.-

### Eisenbahnen der Gegenwart seit 1963

160 Seiten, davon 80 Seiten farbige  
Abbildungen. Linson 25.-

Rudolf W. Butz

### Signale der Schweizer Bahnen

Eine Zusammenstellung sämtlicher  
vorkommender Signale.  
136 Seiten, wovon 112 Bildseiten mit  
203 Abbildungen. Gebunden 32.-

Gustav Reder

### Die Welt der Dampf- lokomotive

324 Seiten mit 36 Farbtafeln, etwa  
300 schwarzweissen Abbildungen  
und einigen Schemazeichnungen im  
Text. Leinen 140.-

Peter Willen

### Lokomotiven der Schweiz

Band 1: Die Normalspur-Triebfahr-  
zeuge der Schweizer Bahnen. 250  
Seiten mit 210 Fotos. Gebunden 52.-  
Band 2: Die Schmalspur-Triebfahr-  
zeuge der Schweizer Bahnen. 212  
Seiten mit 210 Fotos. Gebunden 45.-

Orell Füssli Verlag







Bahnhof 5600. Schnellbausatz aus Spezialkarton und Plastik  
Maßstab 1:22,5. Für die LGB-Innenanlage

In weitgehend wetterfester Ausführung aus hochwertigem  
Kunststoff sind wieder lieferbar:  
Bahnsteig-Bausatz 5401. Lokschuppen-Bausatz 5403  
Anbau zu Lokschuppen-Bausatz 5404. Güterschuppen-Bausatz 5405  
Figurenserie 5021 „Wartende Reisende“

ORIGINAL  
**Preiser**

Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser KG. Steinsfeld  
D-8803 Rothenburg ob der Tauber - Postfach 99

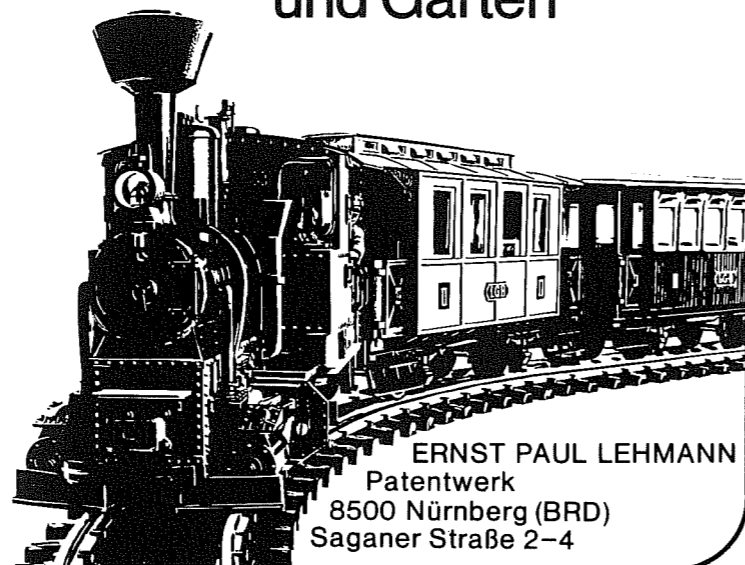
# Die Museums- Bahn fährt auch zu Hause...

... bei Ihnen zu Hause, denn von LGB  
gibt es weltberühmte Kleinbahnmodelle  
naturgetreu im Maßstab 1:22,5.  
20 verschiedene Lokomotiven mit über  
40 Waggons – alle mit besonderer Liebe  
zum Detail gestaltet.

Verlangen Sie den großen vierfarbigen  
LGB-Katalog im Spielwarenfachhandel  
oder direkt von uns!

**L·G·B**

die große Bahn für Haus  
und Garten



ERNST PAUL LEHMANN  
Patentwerk  
8500 Nürnberg (BRD)  
Saganer Straße 2-4