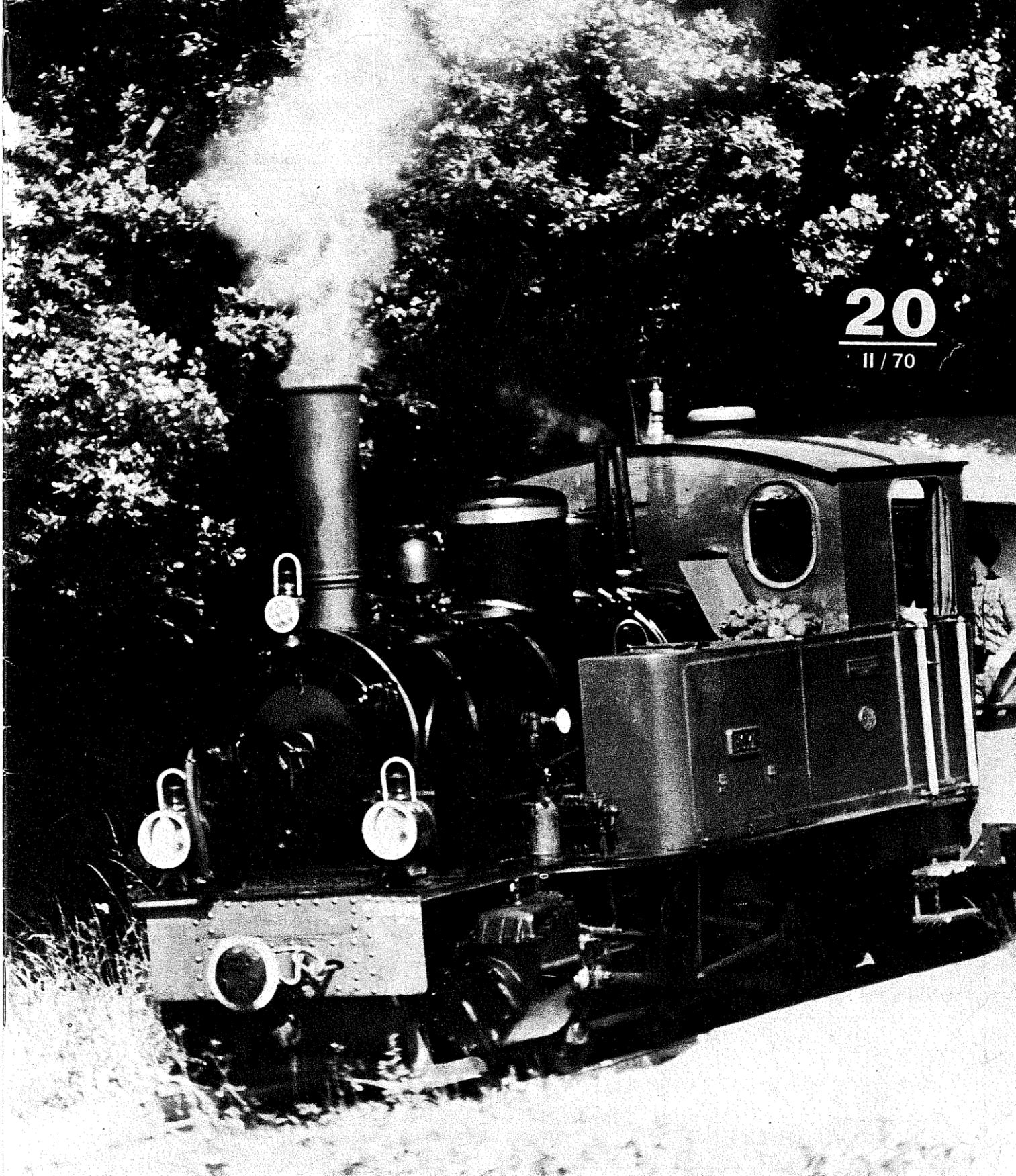


DE V • KURIER

MAGAZIN
VON SCH

20
II / 70



Mit Quelle fängt der Vorteil an!

Quelle-Qualität und Quelle-Leistungen steigen ständig — aber nicht die Quelle-Preise! Allein in 3 Monaten haben 32384 Quelle-Kunden geschrieben, daß sie überaus zufrieden sind: mit Qualität und Preiswürdigkeit der Quelle-Waren. Dieses begeisterte Ja zur Quelle-Leistung hat erneut bestätigt: Quelle-Waren sind mehr wert als sie kosten. Der neue Quelle-Katalog bringt rund 40000 Direkt-Kauf-Vorteile — auch für Sie! Verlangen Sie deshalb noch heute den neuen Quelle-Katalog. Postkarte an Quelle, Abt.H96, 8510 Fürth genügt.

Europas Nr.1
— der beliebteste Katalog des Kontinents



Kauf ohne Risiko · Geprüfte Qualität · Volle Rücknahme-Garantie · Bequeme, diskrete Teilzahlung!

Alle Quelle-Kunden erhalten den neuen Katalog automatisch!



Rad und Schiene

NACHRICHTEN FÜR ALLE FREUNDE DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

erscheint ab sofort mit
ANZEIGENTEIL

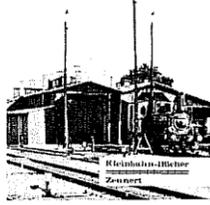
Auflage für Anzeigen: 300 000 Exemplare
Erscheinungsweise: Jeweils am Monatsanfang
Anzeigenschluß: Am 10. des Vormonats

DEUTSCHE EISENBAHN-REKLAME GMBH
3500 Kassel, Scheidemannplatz 2, Postfach 441
Fernruf (05 61) 1 67 81 Telex 09 92 298

DAMPFLOK-SCHUPPEN

Von Klaus Joachim Schrader
In diesem neuen Buch werden 42 Dampflok-motiven verschiedener Bauarten von deutschen Privat- und Schmalspurbahnen in Text, Foto und maßstäblicher Zeichnung 1:100 (Seiten-, Vorder- und Rückansicht) vorgestellt. Diese Neuerscheinung ist eine Fundgrube für jeden Modellbahner. Alle Dampflokfreunde müssen sie einfach besitzen. Zu beziehen durch Ihren Buchhändler oder gegen Voreinsendung von DM 9,80 + DM 1,- für Versand auf Postscheckkonto Hannover 42825 direkt vom

Wolfgang Zeuner Verlag
317 Gifhorn, Hauptstraße 10



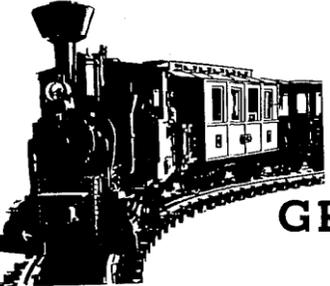


In Rekordzeit — ein Begriff!





LEHMANN-GROSS-BAHN



Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN

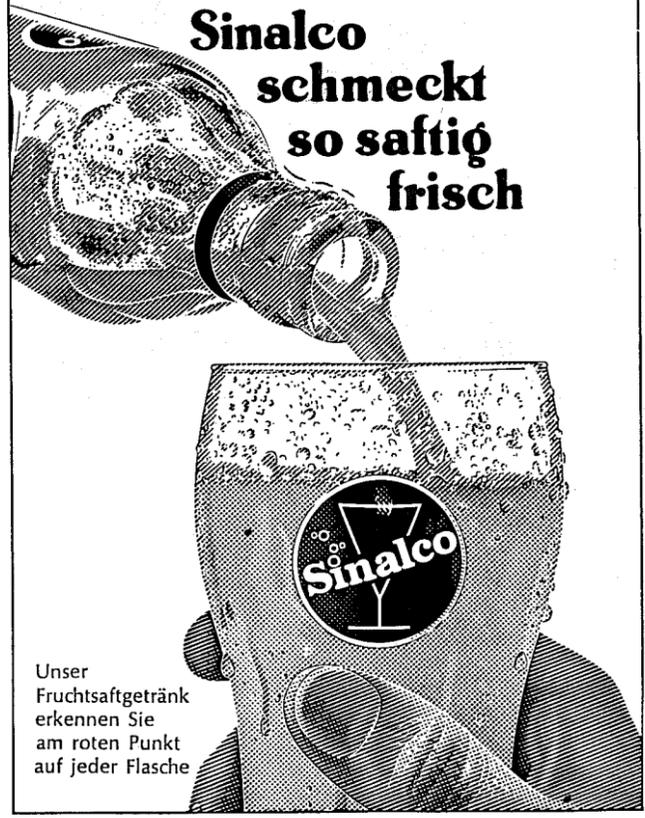
für
DRINNEN

und
DRAUSSEN

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG

Sinalco schmeckt so saftig frisch



Unser Fruchtsaftgetränk erkennen Sie am roten Punkt auf jeder Flasche

VILSA-BRUNNEN
Natürliche Bergquelle
Otto Rodekoher
3094 Bruchhausen-Vilsen



Liebe Leser:

Das erste „Railroader-Meeting“ in Bruchhausen-Vilsen ist soeben beendet. Da der Redaktionsschluß schon passé ist, werden Sie erst in Heft 21 (III/70) ausführlich über diese Veranstaltung lesen.

Eines aber möchte ich Ihnen schon jetzt verraten: Dieses Meeting war mit Sicherheit die bisher großartigste und überzeugendste Aktivität des DEV. Von überall her waren Mitglieder und solche die es werden wollen, angereist, um vier Tage lang am weiteren Ausbau tätig mitzuwirken. Des abends wurde dann gefachsimpelt, wurden Dias und Filme gesehen und mit Modellbahnen gefahren. Kaum ein Bereich des Eisenbahnhobbys, der nicht zum Zuge kam.

Während sich andernorts ein paar Eigenbrötler als „bei weitem aktivste Vereinigung“ bezeichnen und wieder andere sich gegenseitig die Sonderfahrten vereiteln wollen, regierten in Bruchhausen-Vilsen die Schweißgeräte, Bohrmaschinen, Pinsel und Gleisbaugeräte. An vier Fahrzeugen wurde gleichzeitig gearbeitet, außerdem eine Weiche eingebaut, in Heiligenberg Gleis gelegt und vor allen Dingen auch das Hauptziel des Meetings erreicht, die Freimachung des Bauplatzes für unsere Fahrzeughalle.

Durch diesen Erfolg ist so manches, was im Innern dieses Heftes noch als zukünftig angegeben wird, schon Realität.

Der erste Spatenstich für die Halle wurde mit dem nötigen Ernst zelebriert.

Zwar fand sich auch - wie hätte es anders sein können - jemand, der es besser gekonnt hätte. Dennoch herrschte gegen Ende allseits Hochstimmung und Zufriedenheit. Und eine Hauptfrage schwebte über den Teilnehmern: Wann ist das nächste „Railroader-Meeting“?

Ihr

DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON SCHIENENFAHRZEUGEN

herausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. zur Förderung seiner kulturhistorischen Arbeit.

CHEFREDAKTEUR:

Otto O.Kurbjuweit
3071 Eilvese Nr.160

STÄNDIGE MITARBEITER:

Hartmut Brandt, Michael Breitschwerdt, Fritz Claus, Hans-Jürgen Hentzschel, Rüdiger Johannes, Eberhard Moll, Burkhard Ostersehlte, Peter Weinandt

VERSAND:

Bruno Hagemann, 316 Lehrte, Wilhelm-Busch-Straße 18

BEZUGSBEDINGUNGEN:

Einzelpreis 1,50 (Nr.19: 5.-DM) und -0,50 Versandkosten. Abonnement 9.-DM für 6 Hefte (1 Jahr) incl. Versandkosten. Alle Preise incl. 5,5% Mehrwertsteuer. Bestellung auf dem Zahlkartenabschnitt (Postscheckkonto Hamburg 313281). DEV-Mitglieder erhalten ein Heft kostenlos.

Anzeigen:

Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr.2 vom 15.5.69 gültig. Anzeigenverwaltung: DEV-Werbung, 307, Eilvese über Nienburg/W. Nr.160.

Auflage: 1000
Druck: J.Hoffmann & Co.Nienburg/W.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Erlaubnis der Redaktion.

DEUTSCHER EISENBAHN-VEREIN E.V.

3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof

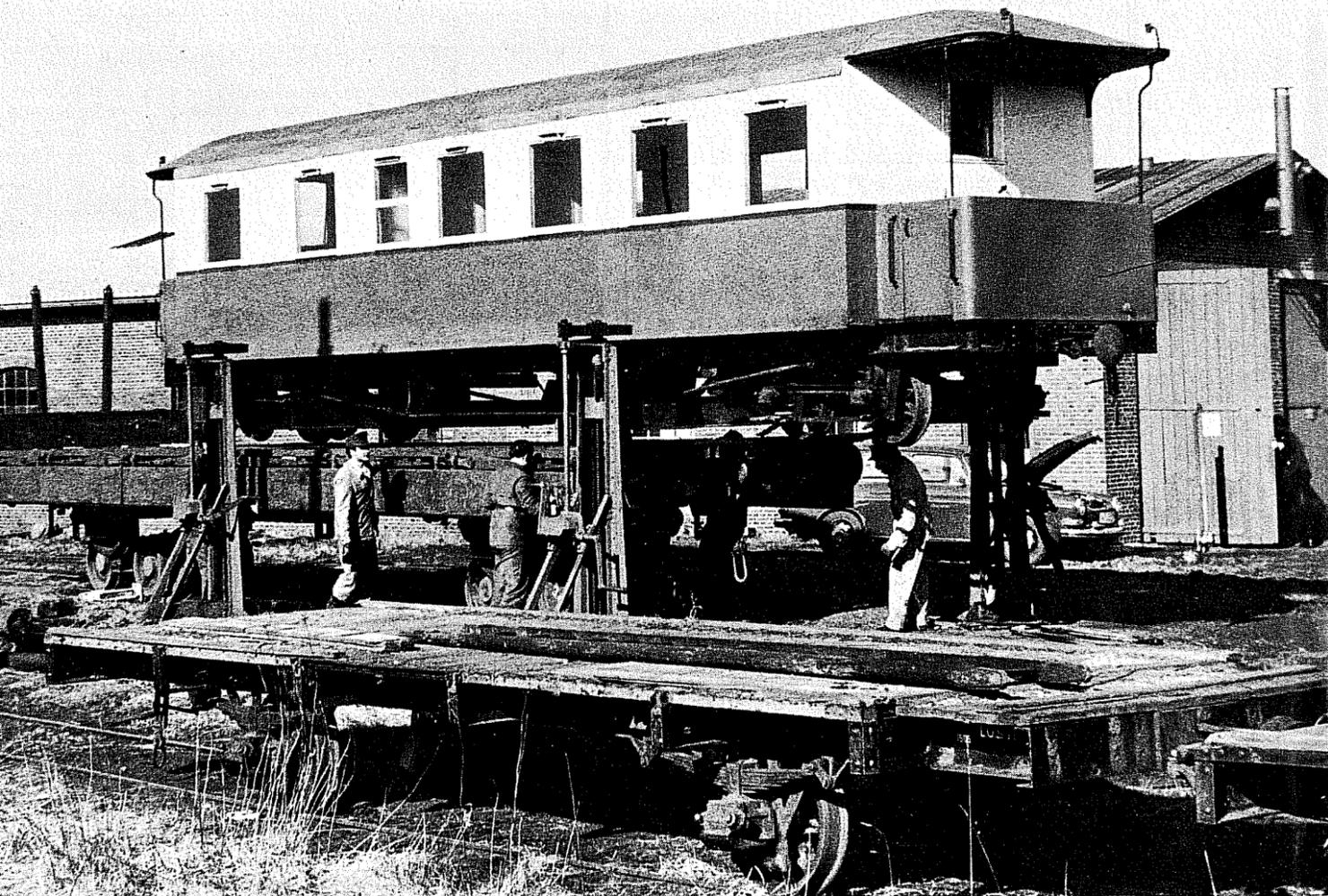
Vorstand: Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, 497 Bad Oeynhausen, Dr.-Braun-Str. 6 (Vorsitzender); Ing.Klaus Strauch; Henning Piecker; Rudolf Hase; Ernst-Wilhelm Holländer

TITELBILD:

Personenzug mit Lok HOYA am Hp Vilser Holz (219e)
Foto: Breitschwerdt

ZWEI WERTVOLLE SCHENKUNGEN

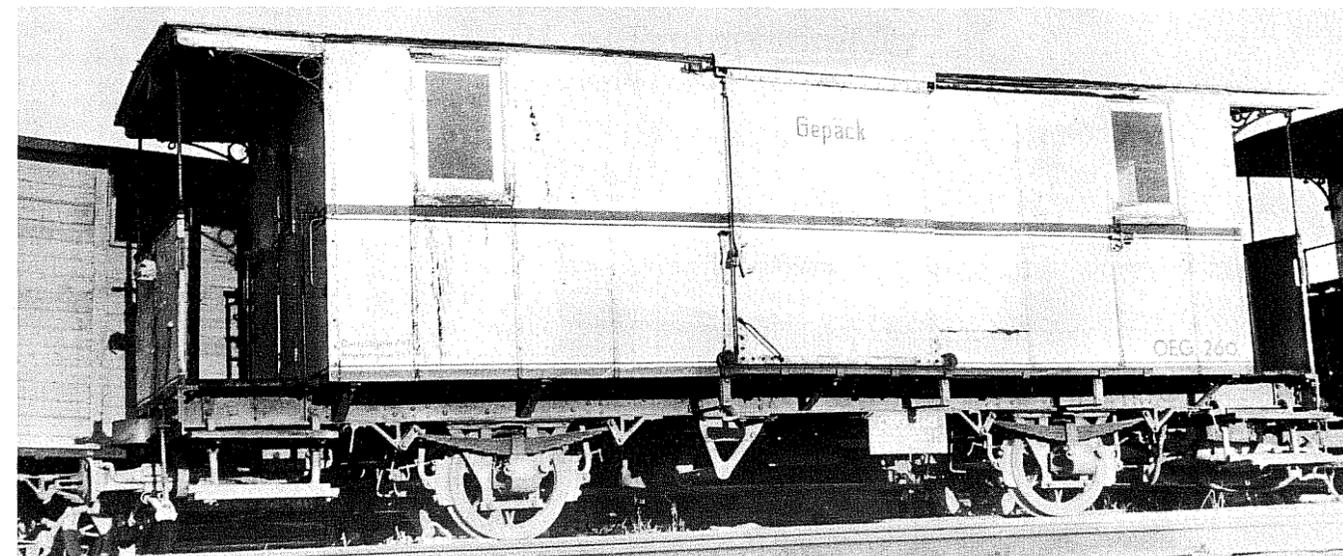
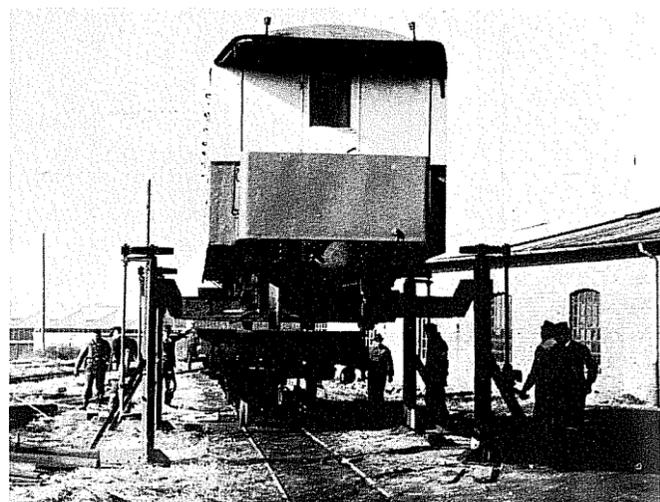
B4o Nr.577 von der Kreisbahn Aurich (KBA, früher LAW)
und Pw Nr.260 von der Oberrheinischen Eisenb. Ges. (OEG)



Das THW Minden beim Verladen des 577 in Aurich.
Beide Aufnahmen: F.Ahten, Leer.

Es ist das uneingeschränkte Verdienst von Herrn Eisenbahndirektor Denker von der Kreisbahn Aurich, daß der ehemalige Bereisungswagen Nr.577 nicht verschrottet worden ist. Er hat sich nicht durch die Phantasten beirren lassen, die hohe Preise geboten haben, ohne das Geld zu besitzen, und er hat eingesehen, daß es sinnvoller ist, wenn wir das wenige Geld, das uns zur Verfügung steht, in die Aufarbeitung und den Erhalt des Fahrzeuges stecken.
Herr Denker hat sich beim Landkreis Aurich für unsere Sache eingesetzt, und mit gutem Erfolg. Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. erhielt das wertvolle Fahrzeug als Geschenk.

Die Ortsgruppe Aurich des Technischen Hilfswerkes hatte sich bereit gefunden, die Verladung des Fahrzeuges vorzunehmen. Im letzten Moment mußten die Auricher allerdings passen, so daß die Sache zu platzen drohte. Jedoch sprangen unsere unent-



Der Pw 260 nach der Ankunft in Br.-Vilsen.

Aufn.: Kurbjuweit

wegen treuen Helfer, die Freunde vom THW Minden in die Bresche. In einem 14-stündigen Einsatz erledigten sie diese schwere und knifflige Arbeit. Knifflig schon allein deshalb, weil ein Drei- oder Vierschienengleis nicht mehr zur Verfügung stand. Es blieb nichts anderes übrig, als den R-Wagen von der DB aufzubocken, den 577 aufzuladen und dann wieder abzubocken. Die Bockwinden haben jedoch eine begrenzte Hubhöhe, und jeder, der einmal beim Auf- oder Abladen dabei war, wird die Leistung der Mindener THW-Helfer zu würdigen wissen.
Die technische Organisation lag in den Händen von MB Otto Happel.

Auf den ersten Blick hat der Wagen 577 große Ähnlichkeit mit unserem Personenwagen Nr.5, der ja, obwohl eigentlich von der Steinhuder Meer-Bahn stammend, bei uns den Spitznamen „Der Auricher“ trägt. Bei näherem Hinsehen bleibt allerdings, von der Farbgebung rot/gelb einmal abgesehen, nicht viel übrig. Bei Gelegenheit werden wir im DEV-KURIER die Typenzeichnungen beider Wagen bringen, die das verdeutlichen werden.

Der Unterhaltungszustand des 577 ist erfreulich gut. Der Wagen ist so wie er in Bruchhausen-Vilsen eintraf, lauf- und einsatzfähig. Allerdings können wir so ein schweres Fahrzeug nicht mehr ungebremst in den Zug einstellen, da sonst zu wenig Bremsenunterstel vorhanden sind. Es muß also eine Körting-Bremse eingebaut werden.

Der große Clou aber dürfte sein, daß der 577 bei uns als Museums-Bufferwagen hergerichtet wird. Eigentlich hatten wir den Pw 260 von der OEG (siehe unten) für diesen Zweck vorgesehen. Doch kamen Herrn Block, der für diese Dinge verantwortlich zeichnet, wegen des beschränkten Platzes Bedenken. Der 577 hingegen bietet sich nicht nur wegen seiner Größe, sondern auch wegen seiner geradezu idealen Raumteilung für diesen Zweck an. Wesentliche Veränderungen wird lediglich das ehemalige 2. Klasse-Abteil erfahren, das wegen erfolgten Umbaus sowieso nicht mehr historisch ist. Äußerlich bleibt alles unverändert, nur die Plattformen erhalten Übergangsmöglichkeit, damit der Buffetwagen von den durstigen Fahrgästen auch während der Fahrt erreicht werden kann.

Die zweckmäßige Ausstattung des Buffetwagens würde allerdings unsere Kräfte finanziell und in fachlicher Hinsicht überfordern. Herr Block hat aber in Zusammenarbeit mit der Getränkeindustrie eine Möglichkeit gefunden, das Fahrzeug von Fachkräften herrichten zu lassen. Der Entwurf der Innenausstattung stammt von einem Bremer Innenarchitekten.

Der Pw 260 ist bekanntermaßen nicht das erste Fahrzeug, das wir geschenkt von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erhalten haben - und es wird auch nicht das letzte sein. Wir kön-

nen noch mindestens zwei Güterwagen erhalten, für die aber noch eine Transportfinanzierung gefunden werden muß. (Spenden hierzu sind herzlich willkommen. Einzahlung bitte auf PschK Hamburg 3132 81).

Der Pw 260 ist eine wertvolle Bereicherung unseres Fahrzeugparkes, wofür wir der OEG unseren besten Dank aussprechen. Es handelt sich hier um den Typ des Straßenbahn-Packwagens mit offenen Plattformen an beiden Wagenenden. Der jetzt gelbe Wagen wird wieder die grüne Farbe der Dampfzeit erhalten, die auch der 112 von der OEG hat. Das Fahrwerk ist außergewöhnlich gut erhalten. Freilich muß auch hier die Bremsanlage auf das System Körting umgebaut werden.

Da wir den 260 zunächst nur ersatzweise als Packwagen benötigen werden, wird er für einige Zeit dem THW als Bremsversuchswagen dienen. Auf experimentellem Wege soll hier herausgefunden werden, nach welcher Formel der Hebelarm beim Umbau von Druckluft- auf Saugluftbremse berechnet werden kann und wie sich dann das genaue Bremsgewicht errechnet.

Wie schon weiter oben erwähnt, sollte der 260 zunächst zum Buffetwagen umgestaltet werden. Da dies nun hinfällig geworden ist, haben wir jetzt einen weiteren Packwagen. Den regulären Dienst übernimmt der PwPost 44, so daß der bisher benutzte Pw 32 in aller Ruhe aufgearbeitet werden kann und dann nur noch als Güterzugpackwagen und für Notfälle gebraucht wird.

Postbeförderung

Das dürfte für die Philatelisten wie auch für Eisenbahnfreunde schon eine kleine Sensation sein: In den Zügen der Museums-Eisenbahn wird in diesem Jahr erstmalig auch Briefpost in einem historischen Postwagen befördert. Der Clou daran ist natürlich der Sonder-Bahnpoststempel, den die in dem am Postwagen befindlichen Briefschlitz eingeworfenen Briefe und Karten erhalten.

Die Post wird in Bruchhausen-Vilsen der Deutschen Bundespost zur Weiterbeförderung übergeben. Wir bitten unsere Mitglieder, diese philatelistische Besonderheit allen Freunden und Bekannten kundzutun. Die Briefmarkensammler sind bekanntlich weit zahlreicher als die Museums-Eisenbahner. Da für die Beförderung in den Museums-Zügen kein Aufschlag erhoben wird, können wir auch keine in Bruchhausen-Vilsen eingehenden Briefsendungen weiterbefördern. Wer auf den Sonderstempel Wert legt, sollte sich auch gleich das Vergnügen einer Museumsbahn-Fahrt gönnen und seine Briefe und Karten höchst eigenhändig in den historischen Briefschlitz werfen...
heku

Sommerfahrplan 1970.

Gültig vom Pfingstsonntag, den 17. Mai bis zum Sonntag, den 27. September 1970

219 e Bruchhausen-Vilsen — Heiligenberg — Asendorf

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Bruchhausen-Vilsen Betriebsführung: Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH. (Dampfbetriebene Schmalspurbahn)

km	Zug-No	Klasse	31	33	35	139
			2.	2.	2. ☒	2. ☒
0,0	Bruchhausen-Vilsen .. 219 d	ab	10.30	13.20	15.00	Sa 19.30
1,4	Wiehe - Kurpark	↓	10.36	13.26	15.06	19.36
2,3	Vilsen Holz	↓	10.40	13.30	15.10	19.40
3,8	Heiligenberg	an	10.46	13.36	15.15	Sa 19.46
4,6	Klosterheide	ab	10.55		15.25	27
6,0	Arbste	↓	11.04		15.34	
7,6	Asendorf	an	11.10		15.40	

219 e Asendorf — Heiligenberg — Bruchhausen-Vilsen

Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Bruchhausen-Vilsen Betriebsführung: Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH. (Dampfbetriebene Schmalspurbahn)

km	Zug-No	Klasse	32	34	36	140
			2.	2.	2. ☒	2. ☒
0,0	Asendorf	ab	11.20		16.30	
1,6	Arbste	↓	11.25		16.35	
3,0	Klosterheide	↓	11.34		16.44	27
3,8	Heiligenberg	an	11.40	14.00	17.00	Sa 21.40
5,3	Vilsen Holz	↓	11.45	14.05	17.05	21.45
6,2	Wiehe - Kurpark	↓	11.49	14.09	17.09	21.49
7,6	Bruchhausen-Vilsen .. 219 d	an	11.55	14.15	17.15	Sa 21.55

Sa = Zug verkehrt nur samstags ☒ = Nachtzug, verkehrt nur im September
 † = Zug verkehrt nur sonn- und feiertags (ausgenommen Pfingstmontag) ☒ = Buffetwagen im Zuge

Die Museums-Eisenbahn Bruchhausen = Vilsen — Heiligenberg — Asendorf (Kursbuch Nr. 219e)

In modernen Zügen schnell und bequem zu erreichen



Die Bahn fährt Sie hin

FAHRPLAN 1970

Auf der Grundlage der Erfahrungen des letzten Jahres wurde unser Sommerfahrplan 1970 unter besonderer Berücksichtigung der Belange unserer Reisenden gestaltet.

Da der Samstag immer noch als Werktag gilt und die meisten Kinder zur Schule müssen, war es für Familien schwierig, die Museums-Eisenbahn zu besuchen. Auch Omnibusunternehmer, die Kaffeefahrten durchführen, klagten über den Samstag. Der Vorstand entschloß sich daher, den Betrieb auf den Sonntag zu verlegen. Auch für den Verein hat diese Regelung Vorteile: der Samstag kann voll als Arbeitstag in BruVi genutzt werden, und das Vergnügen bleibt für den Sonntag, an dem sich dann niemand Gewissensbisse zu machen braucht, weil er der Arbeit fern bleibt.

Auf Bedarfszüge wurde in diesem Jahr verzichtet. Sie wurden vielmehr zu Regelzügen aufgewertet. Das Zugpaar 131/132 (Heiligenberg-Asendorf) geht in dem nunmehr durchgehenden Zugpaar 31/32 nach Asendorf auf und verkehrt damit ständig. Durch die Vorverlegung der ersten Abfahrt von Bruchhausen-Vilsen um 30 min. und die kurze Wendezeit von nur 10 min. in Asendorf kann Zug 32 schon um 11.55 zurück sein. So besteht für Tages- und Kurgäste die Möglichkeit, nach der Fahrt in Bruchhausen-Vilsen zu Mittag zu essen.

Für Wanderer und Spaziergänger, die nach dem Essen gleich ins Grüne wollen, steht das Zugpaar 33/34 zur Verfügung. Es handelt sich bei unver-

änderter Fahrplanlage um den früheren Zug 133/134, der jedoch jetzt auch an jedem Sonntag verkehrt.

Touristisch und betrieblich bleiben die Züge 35/36 unsere Hauptzüge. Zug 35 verkehrt lediglich 10 min. später als bisher von Bruchhausen-Vilsen, damit genügend Zeit zum Wiederaufrüsten der Lokomotive bleibt. Die ohnehin schon große Zuglast dieser Züge wird durch den in diesem Jahr erstmalig eingesetzten Buffetwagen (siehe auch Seite 5) noch erhöht. Aus diesem Grunde muß bei der Bergfahrt der Halt in VILSER HOLZ fortfallen, um das schwierige Anfahren in der Steigung 1:50 zu vermeiden.

Mit der Rückkunft des Zuges 36 um 17.15 in Bruchhausen-Vilsen endet der Betriebstag. Mit guten Anschlußverbindungen besteht dann für die Gäste und das DEV-Personal die Möglichkeit, ihr Zuhause zu günstiger Zeit zu erreichen.

Die in den vergangenen Jahren gefahrenen Züge 37/38 hatten sich schon seit einiger Zeit den Spitznamen „Personalzüge“ zugezogen, da man in ihnen außer dem Zugführer und dem Schaffner kaum jemanden sah. Derartige Fahrten können wir uns nicht leisten, so daß dieses Zugpaar nun in Wegfall kommt. Es wird jedoch durch die nun regelmäßig verkehrenden Züge 33/34 zu attraktiverer Tageszeit ersetzt, so daß im Endeffekt nicht weniger Züge fahren als 1969.

An den Samstagen im September (also insgesamt viermal) verkehren die Nachtzüge 139/140 in bewährter Form. Die Abfahrt in Br.-Vilsen kann je-

doch wegen der früh eintretenden Dunkelheit um eine Stunde auf 19.30 vorverlegt werden, was dem Aufenthalt in Heiligenberg zugute kommt.

Da wir nun an jedem Betriebstag zwei Züge bis Asendorf haben, besteht erstmalig auch für die Asendorfer Bevölkerung die Möglichkeit, einen Besuch in Br.-Vilsen zu machen und wieder heimzukehren. Neu ist, ausserdem der Halt in ARBSTE.

Die Fahrzeiten wurden etwas gestrafft und den tatsächlichen Bedürfnissen angepaßt. Dadurch erhalten wir in HEILIGENBERG größere Aufenthalte, die zum Rangieren notwendig sind. So können auch die Züge nach Asendorf Wagen aussetzen oder aufnehmen.

Eine betrübliche Nachricht bringt uns der neue Fahrplan der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya. Der Verkehr an Sonntagen wird voll verkraftet. Allerdings birgt diese Maßnahme für uns auch Vorteile: Im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen stehen uns die dreischienigen Gleisanlagen uneingeschränkt zur Verfügung. Die Abstimmung mit dem Zugleiter in Hoya entfällt und damit der dazu notwendige Fahrdienstbeamte. Andernfalls hätte der Bahnhof Br.-Vilsen auf unsere Kosten besetzt werden müssen.

Bei der Fahrplangestaltung für den Schienenersatzverkehr an Sonntagen, bei dem wir zur Sicherstellung unserer Anschlüsse mitwirkten, ergaben sich auch Vorteile. Durch Stationierung eines Busses in Bruchhausen-Vilsen ergibt sich eine neue auch für die Allgemeinheit interessante Frühverbindung von Bruchhausen-Vilsen nach Eystrup und zurück, desgleichen am Abend.

HP.

DER VORSTAND HAT DAS WORT:

Verehrte Mitglieder und Freunde!

Wenn Sie dieses Heft in Händen halten, hat die Mitgliederzahl des DEV 400 überschritten.

Es ist besonders erfreulich, daß immer mehr passionierte Eisenbahnfreunde zu der Einsicht kommen, es ist nicht nur mit Wünschen und Forderungen getan. Wenn eine betriebsfähige Museums-Eisenbahn für die Nachwelt erhalten bleiben soll, muß jeder seinen Teil dazu beitragen.

Neben den Eisenbahnfreunden entschließen sich aber auch zahlreiche Besucher, die mit dem Museumszug von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf fahren, zur ständigen Unterstützung unseres Vorhabens.

Nur hat alles seine Licht- und Schattenseiten! Das Anwachsen der Mitgliederzahl ist die Lichtseite, die damit verbundene Mehrarbeit des Vorstandes und der Fachbeauftragten die Schattenseite.

Haben Sie zum Beispiel schon einmal daran gedacht, welcher Arbeitsaufwand nur für den Versand einer DEV-KURIER-Nummer erforderlich ist? Ca. 600 Hefte mit Beilagen versehen, kuvertieren, Adressen aufdrucken, Briefmarken kleben? Ein volles Wochenende reicht dafür kaum aus.

Manchmal wird dann noch geklagt, die Hefte des DEV-KURIER kämen in zu großen Abständen. Hierbei dürfen Sie aber gleichfalls nicht vergessen: Das Zusammenstellen und druckfertige Schreiben der einzelnen Seiten, die Auswahl der Fotos und die Bearbeitung der Anzeigen, alles ist die Arbeit eines einzelnen Vereinsmitgliedes. Jedoch nicht hauptberuflich, sondern in seiner Freizeit!

Wir alle wollen, daß es mit dem DEV weiter aufwärts geht und daß unsere Eisenbahn auch noch in den achtziger Jahren von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf dampft. Deshalb sollte jedes Mitglied versuchen, einen kleinen Teil seiner Freizeit zu opfern und im Rahmen seiner Fähigkeiten an den vielfältigen Aufgaben mitzuarbeiten.

Es grüßt Sie herzlichst

Ihr DEV-Vorstand

NEUES VOM „MÜNCHHAUSEN-EXPRESS“

Im neuen, vielbeachteten „Touristik-Katalog“ des Verkehrsvereins Hameln wird es als Attraktion angekündigt: Ab 10. Mai 1970 soll auf der landschaftlich besonders reizvollen Strecke Hameln-Emmerthal-Bodenwerder der „Münchhausen-Express“ verkehren, ein Oldtimer-Zug, der die Romantik des Weserberglandes um ein weiteres Detail bereichern wird. Der während der Sommersaison regelmäßig dienstags, samstags und sonntags eingesetzte Zug wird - in Verbindung mit den Weserdampfern - sicherlich viele Touristen anlocken.

Voraussichtlich werden die beiden Normalspur-Wagen des DEV mitlaufen, sofern es gelingt, sie termingerecht wieder in einen ansprechenden Zustand zu versetzen. Es handelt sich um den in Heft 18 beschriebenen „Alten Dessauer“ und den C3iPr Nr. 7 ex Niebüll-Dagebüll. (Foto in DEV-Kurier Nr. 13)

Als der Plan zu dieser Touristenbahn im vorigen Sommer auftauchte, hielt es der DEV für zweckmäßig, nicht abseits zu stehen und zu versuchen, in die Vorverhandlungen mit einbezogen zu werden. Er war es sogar, der alle an einem solchen Projekt interessierten Gremien zu einer Konferenz einlud. Sie fand in der Generalvertretung Hameln der BD Hannover statt, und neben den DEV-Vorstandsmitgliedern Hentzschel und Holländer nahmen der Leiter der GV Hameln, Bundesbahnrat Baum, der VEV-Geschäftsführer Kreisamtmann Koch sowie Vertreter des Landesverkehrsverbandes Weserbergland-Mittelweser, des Verkehrsvereins Hameln und der Eisenbahnfreunde Hannover daran teil. Zu diesem Zeitpunkt hoffte man noch, den MÜNCHHAUSEN-EXPRESS als Dampfzug fahren zu können, doch wird dies an den hohen Lokmieten und Überführungskosten scheitern. Im Regelfall wird der „Münchhausen-Express“ also von einer VEV-Diesellok gezogen werden.

Dank des großzügigen Entgegenkommens der BD Hannover konnten die beiden DEV-Wagen inzwischen nach Bodenwerder-Linse überführt werden. Die beiden Wagen sollen aufgearbeitet werden, was besonders beim „Alten Preußen“ ein Problem darstellen dürfte. Die Eisenbahnfreunde Hannover haben sich - und das möge als Beispiel für gute Zusammenarbeit zwischen BDEF-Vereinigungen und dem DEV gewertet werden - zu einigen Arbeitseinsätzen in Bodenwerder entschlossen. Ausserdem stehen noch zwei ältere Kleinbahnwagen der VEV für den Zug zur Verfügung.

Ganz ohne Dampftrieb wird es aber doch nicht zugehen! Am 1. Mai 1970 werden die EF Hannover gemeinsam mit dem DEV und der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier einen Sonderzug von Stadthagen über Rinteln - Hameln nach Bodenwerder fahren, der von der ELNA-Dampflok Nr. 184 der Rinteln-Stadthager Eisenbahn geführt wird. In Bodenwerder ist eine Fahrt mit der MS WESERBERGLAND vorgesehen, auf der auch das Mittagessen eingenommen werden soll. Den Fahrplan drucken wir weit auch zur offiziellen Eröffnungsfahrt am 10. Mai (anlässlich des 250. Geburtstages des Barons von Münchhausen) wird der Zug von der Dampflok 184 befördert werden. Es wäre zu wünschen, daß diese Touristenbahn im Weserbergland ein Erfolg wird. Der DEV ist nicht nur „mit von der Partie“, sondern wird auch Gelegenheit haben, sich bei den Fahrten des MÜNCHHAUSEN-EXPRESS werbend in Erinnerung zu bringen.

Hol

DEV

MITGLIEDER

• fordern nicht nur die Erhaltung von Schienenfahrzeugen - sie handeln!

• erhalten kostenlos den DEV-KURIER

• sind kulturgeschichtlich interessiert • sind Eisenbahnbesitzer

PS. Wann werden SIE DEV-Mitglied?
 DEV, 3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof.



REGIONAL TREFFEN in KÖLN (28.2.70)

Wir bringen im folgenden einen Bericht eines Mitgliedes, der uns unaufgefordert zuzug. Dies entbindet den Vorstand von der Pflicht, selbst über die Veranstaltung zu berichten. Das Wort hat Herr Briks aus Herford:

Eine DEV-Tagung mitzerleben, wünschte ich mir schon lange. Als ich dann in der Beilage des DEV-Kurier Nr. 19 vom Regionaltreffen in Köln las, war ich fest entschlossen, dort zu erscheinen.

Mit 5 Minuten Verspätung eröffnete der Vorsitzende des DEV, Herr Hentzschel, die erweiterte Vorstandssitzung. Der Vorstand war bis auf den entschuldigenden Schatzmeister vollständig. Außerdem waren die Fachreferenten Brandt, Kurbjuweit und Sollinger anwesend.

Zunächst wurde die Ankunft des Pwo 260 von der OEG bekanntgegeben und von der Verladung des B40 Nr. 577 in Aurich am gleichen Tage berichtet. Die Nachricht, daß der Wismarer Schienenbus T 41 bis zur Saisonmitte aufgearbeitet aus dem AW Bremen zurückkehren wird, schlug wie eine Bombe ein.

Herr Hentzschel konnte weiter von der guten Finanzlage des Vereins berichten, die nicht zuletzt durch die Unterstützung von Kreis und Gemeinde zustande gekommen ist. Die Postbeförderung mit Sonder-Bahnpoststempel ist beim Bundespostministerium beantragt (und inzwischen genehmigt; Red.) Der Mitgliederzuwachs zeigt steigende Tendenz. Während es im ganzen Jahr 1969 etwa 100 waren, sind bis Ende Februar 1970 schon 50 Neuzugänge zu verzeichnen.

Die Situation der VGH scheint nicht so gut wie die des DEV, denn zum Sommerfahrplan wird der Personenverkehr auf der Schiene an Sonntagen eingestellt. Mit weiteren Verkehrseinschränkungen muß gerechnet werden.

Haupttagesordnungspunkt war die Arbeit der Geschäftsstellen, die neu belebt werden muß, von einigen Ausnahmen abgesehen. Neu besetzt wurden die Geschäftsstellen in Frankfurt (Herr E. Moll, 6203 Hochheim am Main, Weinbergstr. 24), Rheinland (Herr Otto Straznicky, 5042 Köttingen, Heerstr. 82) und Hamburg (Herr H.-J. Block, Hamburg 13, Rothenbaumchaussee 91).

Erwähnt wurde das Meeting, das vom 1.-4.4. in BruVi stattfindet. Herr Block konnte von besonders preisgünstigen Arrangements für Vollpension berichten.

Herr Hentzschel berichtet über den Stand der Vorbereitungen für den Bau der Fahrzeughalle. Ein Modell machte allen Anwesenden Form und Funktion der Anlage klar, und alles Hin- und Herpalavern verstummte. Die Personalfrage bei der Museums-Eisenbahn wird in diesem Jahr schwierig zu lösen sein; denn es hat sich auf das Inserat in Heft 18 bisher nur ein Mitglied gemeldet. Für das Zugpersonal soll nach und nach eine Uniform eingeführt werden. In diesem Jahr soll bereits eine einheitliche Mütze obligatorisch sein.

Der Vorstand beschloß den Druck von 20000 Faltprospekten, ähnlich denen im vorigen Jahr, sowie von 1000 vierfarbigen Plakaten DIN A2. Für den DEV-KURIER Nr. 20 wurde ein Umfang von 20 Seiten und eine Auflage von 1000 festgelegt.

Nachdem der offizielle Teil gegen 17.30 Uhr beendet war, wurde das Filmgerät aufgestellt. Zu sehen waren unsere Museums-Eisenbahn, die Achertalbahn, Schmalspurbahnen in der DDR, die Barytbahn Bad Lauterberg und die schwedische Museumsbahn in Mariefred.

Die 36.- DM für meine Fahrkarte von Herford nach Köln haben sich jedenfalls gelohnt.

Werner Briks

ARBEITSEINSÄTZE

Durch die Verlegung des Zugverkehrs auf den Sonntag ist der Samstag nun ganz zum Arbeiten frei. Während der Saison, d.h. also beginnend mit Pfingstsonntag, wird an jedem Samstag ab 10.00 Uhr in BruVi gearbeitet. Arbeitswillige melden sich bitte auf unserem Gelände oder bei Bahnhofsvorsteher Rippe im Dienstraum am Bahnhof.

Aufarbeitung des PwPost № 44

Es ist kaum zu fassen, ja wirklich, kaum zu fassen, was eine kleine Gruppe leisten kann, wenn sie arbeitsfreudig und gut organisiert ist. Gemeint ist die Arbeitsgruppe Berlin des DEV. Sie hatte sich im Herbst bereiterklärt, die Aufarbeitung des Wagens 44, abgesehen vom Aussenanstrich, selbstständig durchzuführen. Und was damals kaum jemand zu glauben wagte, ist dennoch wahr geworden:

In knapp einer Woche haben die Berliner MBs Johannes, Kückholz, Otto und Frau Kückholz den ganzen Wagen von innen gereinigt und gestrichen, die morschen Bretter der Außenwand durch neue ersetzt, die Türen des Postabteils repariert und gerichtet, die Schlösser wieder gängig gemacht und neue Schlüssel gefertigt, die Verbindungstür zwischen Post- und Packabteil wieder eingesetzt, die Fenster repariert und die Fenstergitter anscheinlich gemacht.

Wer den Wagen vorher gekannt hat, wird ihn kaum wiedererkennen. Noch fehlt die neue Farbe von außen, doch auch das geschieht in Kürze.

Unser Lokführer Karl Hunold hat die Teile des Bremsgestänges aufgearbeitet, ebenfalls eine erstklassige werkmännische Arbeit. Sämtliche dem Verschleiß ausgesetzten und meist abgenutzten Teile wurden abgeschnitten, neue Teile angeschweißt, abgedreht und gegebenenfalls mit Gewinde versehen. Der Wagen 44 wird deshalb in der kommenden Saison eine fast neuwertige Bremsanlage haben und sehr zur Sicherheit unseres Fahrbetriebes beitragen.

OOK.

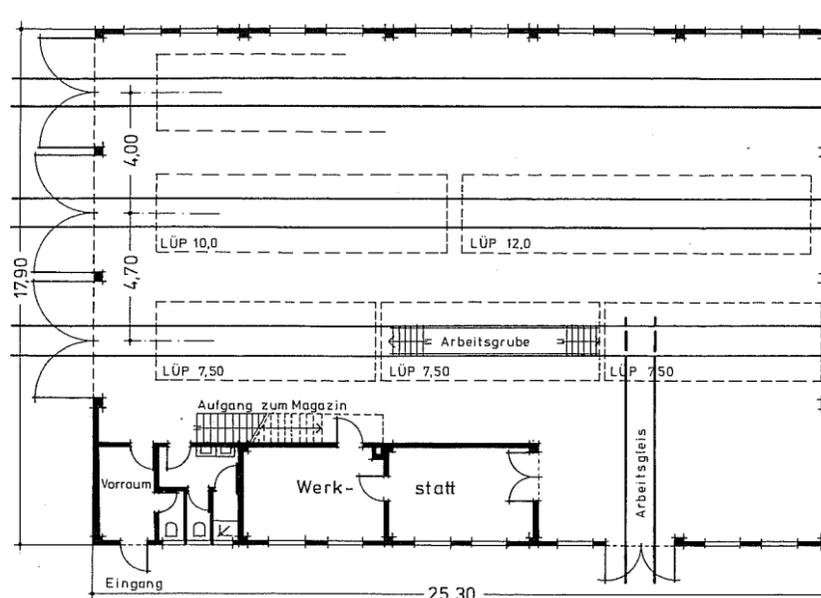
Holländerbesuch

Mit ca. 60 Teilnehmern brausten sie heran wie der Fliegende Holländer. Der Holland-Skandinavien-Express hielt an diesem Tage, dem 13.9.69, extra in Syke für die „Niederländische Vereinigung van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen“. Der Bildreporter der Kreiszeitung für die Grafschaft Hoya knipste für die Montagausgabe, während sich die Eisenbahnfreunde schon auf den VGH-Triebwagenzug stürzten, der für sie einen Hänger mitführte. Pünktlich um 12.36 Uhr brach über den Bahnhof Bruchhausen-Vilsen die Welle der gutturalen ch-Laute herein. Aus unseren Fahrzeugen wurden rijtuigen, aus unserem Zug ein trein. Um 13.20 ging mit dem Bedarfszug 131 nach Heiligenberg. Um 14.50 dann mit voller Zuglast nach Asendorf, wo gerade noch Zeit zum Einkehren blieb und worüber in der holländischen Zeitschrift „Op de Rails“ zu lesen stand: „Noch lange werden wir mit Wehmut an den Becher Eis mit Rum bei Frau Meier in Asendorf zurückdenken und an das Filmen und Fotografieren des Zuges aus dem parallel fahrenden Bus auf dem Rückweg.“



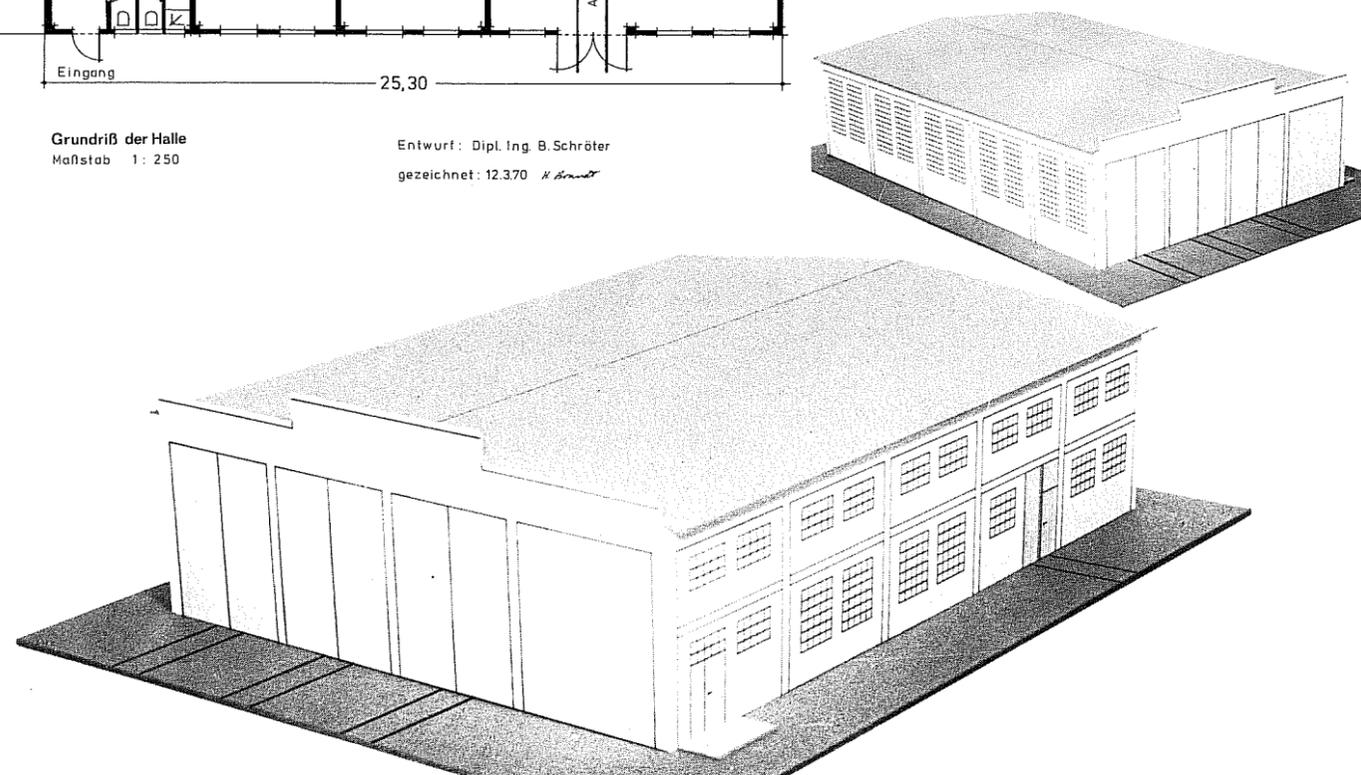
Ausschwärmen der Holländer in Asendorf.
Foto: Kaper

Mit von der Partie war auch Mr. J.H. Price, Redakteur der britischen Zeitschrift „Modern Tramway“, der uns dann in seinem Blatt recht schmeichelhaft „The German Tallyllyn“ nennt. Besonders lobend äußert er sich über die interessante Zusammensetzung des Wagenparkes und die diversen Grünschattierungen unserer Personenwagen. Recht erstaunt gibt er sich freilich über das geringe Interesse der deutschen Eisenbahnfreunde an der einzigen funktionierenden Amateureisenbahn im Lande. Recht hat er!



Grundriß der Halle
Maßstab 1:250

Entwurf: Dipl. Ing. B. Schröter
gezeichnet: 12.3.70 H. Brandt



„Sein oder Nichtsein“, diese Bedeutung hat für unsere Museums-Eisenbahn der Bau der Fahrzeughalle. Es galt, alle Möglichkeiten zu durchdenken und alle Chancen zu nutzen. Die Vorschläge aus Mitgliederkreisen reichten vom 8m langen einständigen Schuppen bis zur vierständigen Großanlage mit Werkstätten und Wohnung. Irgendwo dazwischen mußte das Optimale und das Realisierbare liegen. Uns allen schwebte ein größerer Lokschuppen im preußischen Stil vor. Untersuchungen ergaben, daß hier unsere finanziellen Möglichkeiten weit überfordert würden.

Eine Wende nahm die ganze Angelegenheit, als die Gemeinde Bruchhausen-Vilsen und der Landkreis Grafschaft Hoya größere Zuschüsse leisteten. Die Geldgeber waren nun interessiert, eine moderne Anlage zu erhalten, die ohne Übertreibung den Namen „Ausstellungshalle“ erhalten kann. Unter Berücksichtigung von architektonischen und esthetischen Gegebenheiten wurde dann die endgültige Ausführung entworfen, die nebenstehend im Modell vorgestellt wird.

Funktionell bestand die Forderung nach möglichst großer Gleislänge zum Unterstellen vieler Fahrzeuge während der Schlechtwetterperiode, nach Werkstätten zur Instandhaltung und Aufarbeitung der Fahrzeuge und nicht zuletzt nach Räumen für die Mitglieder zum Umziehen, Essen und so weiter nebst den erforderlichen sanitären Anlagen.

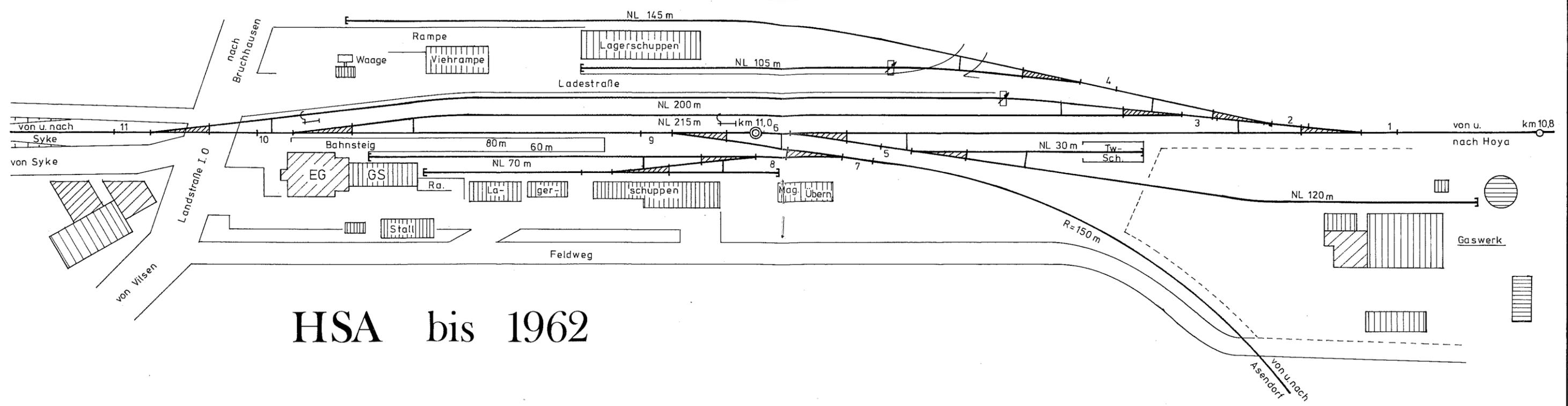
Das Hallengerüst wird nun aus Betonfertigteilen der Fa. Artur Konrad in Bruchhausen-Vilsen errichtet. Inbegriffen ist eine Betonzwischendecke

BAU UNSERER FAHRZEUGHALLE

im südlichen Teil. Darunter werden sich die Werkstätten und sanitären Anlagen befinden, darüber Mitgliederaufenthalts- und Magazinräume. Trotz dieser umfangreichen Nebenanlagen bleiben drei Gleise mit einer Gesamtnutzlänge von ca. 70m.

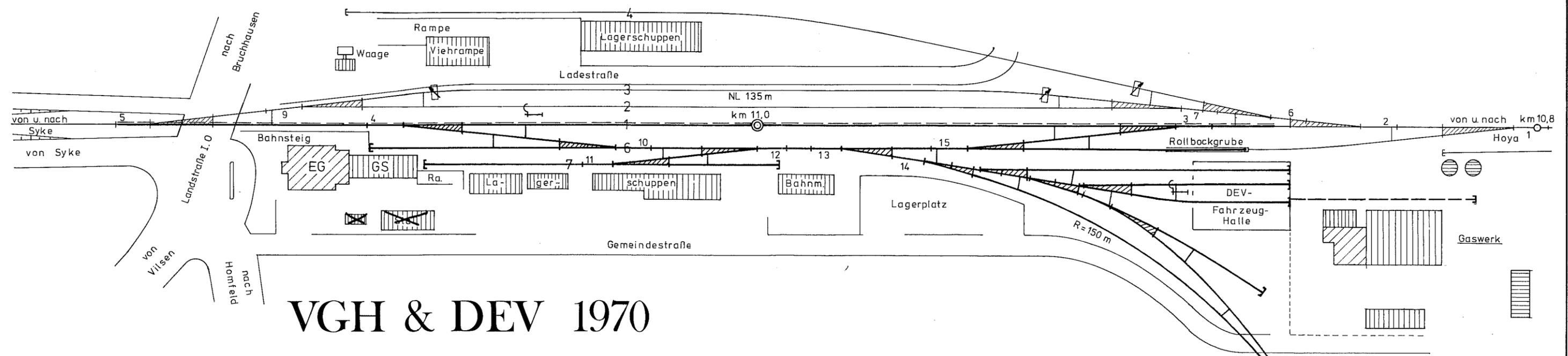
Ein Gleis soll nur zum trocknen Abstellen dienen, hauptsächlich von nicht im Verkehr befindlichen Fahrzeugen, so daß auch vor dem Schuppen Wagen aufgestellt werden können. Die beiden anderen Gleise können je nach Bedarf als Ausstellungs- oder Verkehrsgleise genutzt werden. Wenn bei einer Lokomotive Kesselarbeiten durchgeführt werden, muß vor der Rauchkammer eine Loklänge freigehalten werden, damit Rohre ausgewechselt werden können. Manchem Mitglied wird diese Halle trotz aller Angleichung an ältere Vorbilder als Bahnbetriebswerk der Museums-Eisenbahn zu modern sein. Diesen sei gesagt, daß wir die Möglichkeit haben, später an anderer Stelle eine komplette historische Bahnhofsanlage mit BW zu errichten. Der Platz ist vorhanden, und Finanzierungsmöglichkeiten zeichnen sich bereits ab. Es ist eben nur eine Zeitfrage. Auch für diesen Fall wird die jetzt zu bauende Halle nicht überflüssig, denn einerseits werden wir sie immer als „AW“ benötigen, zum anderen sollte doch im Idealfall im Winter alle unsere Fahrzeuge unter Dach sein.

Wir bitten unsere Mitglieder und Freunde, sich durch den Erwerb von Eisenbahn-Zertifikaten, den sogenannten „Bausteinen“, am Gelingen dieses Großprojektes zu beteiligen. Eine Zahlkarte finden Sie zu diesem Zweck anbei.



HSA bis 1962

Bahnhof BRUCHHAUSEN «» VILSEN



VGH & DEV 1970

Masstab 1:1 000

— Meterspur — Regelspur — Draisienengleis

8. März 70 H. Brunott

75 Jahre Kanderli

Nachdem man mit Freude von den außergewöhnlichen Aktivitäten österreichischer Bahnen in Sachen Eisenbahnhistorie gehört hat, kann man jetzt mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen, daß es auch in Deutschland eine Privatbahn gibt, die sich in dieser Richtung engagiert: die Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft GmbH (SWEG) in Ettlingen.

Zum 75. Geburtstag der Münstertalbahn (Bad Krozingen-Staufen-Sulzburg/Untermünstertal) hatte man bereits am 20./21. Dezember vorigen Jahres historische Dampf-Sonderzüge eingesetzt und eine ansprechende kleine Festschrift herausgegeben.

Am 1. Mai 1970 feiert nun die Kanderaltalbahn (6km nördlich von Basel) ihr 75-jähriges Jubiläum. In der Zeit vom 1.-3. Mai werden Sonderzüge mit zum Teil 75 Jahre alten Wagen von Basel aus eingesetzt. Als Zuglok kommt die T3 Nr.20 zum Einsatz, die in mehrjähriger Arbeit von Mitgliedern der EUROVAPOR instand gesetzt worden ist. Außerdem werden die historischen Züge im Sommerabschnitt an jedem ersten Sonntag im Monat verkehren (siehe Kursbuch Nr. 301z).

Zu diesem Ereignis wird eine Jubiläumsschrift herausgegeben, die von der SWEG, 7505 Ettlingen, Lokalbahnstraße 7, gegen Voreinsendung von 1.-DM bezogen werden kann. Für weitere 1,50 DM wird die Jubiläumsschrift der Münstertalbahn nachgeliefert und eine SWEG-Fahrplansammlung beigelegt.

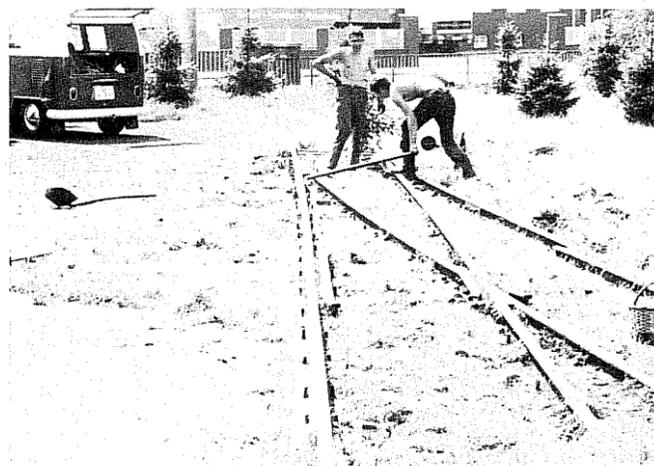
SWEG-Inf.

Die „KARINA-Weichen“

In Heft 16 berichteten wir schon einmal über die beiden Weichen, die wir von der Schokoladenfabrik KARINA in Herford geschenkt erhielten. Die Weichen -beides Rechtsweichen- stammen aus dem ehemaligen Gleisanschluß an die Herforder Kleinbahn. Sie lagen jahrelang ungenutzt auf dem Werksgelände, von dichtem Gras überwuchert.

Im Herbst 1969 begannen einige Mitglieder, die in der Nähe wohnen, die Weichen freizulegen und auszubauen. Wegen des Betonunterbaus sind diese Arbeiten nicht ganz einfach, und einiges Spezialwerkzeug ist notwendig.

Sobald das Wetter wieder offen ist, soll die Demontage weitergeführt und die Teile anschließend nach Bruchhausen-Vilsen überführt werden. Eisenbahnfreunde aus dem ostwestfälischen Raum, ganz gleich ob DEV-Mitglied oder nicht, sind eingeladen, bei diesen Arbeiten zu helfen. Interessenten melden sich bei Hartmut Brandt, 4971 Oberbecksen, Grenzbachstraße 15.



BEILAGENHINWEIS:

Der Gesamtauflage dieses Heftes liegt ein Prospekt der Fa. PHÖNIX-REISEN, Wien, über Rundreisen für Eisenbahnfreunde bei. Wir bitten um Beachtung. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf den DEV-Kurier.

Ältere Hefte des DEV-K

Folgende ältere Ausgaben des DEV-Kurier sind noch nachlieferbar (Themen in Stichworten):

Nr. 15 Neues aus Bruchhausen-Vilsen; Fahrplan 1969; vierseitige Bildreportage über die Steinhuder Meer-Bahn; Typenzeichnung d. O 113 der Herforder KlB. Buchrezensionen. Vergriffen!

Nr. 16 Überführung von Güterwagen der ehemaligen Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf nach Bruchhausen-Vilsen; Geschenk: Wagen Nr.6 der Rendsburger Kreisbahn; 6-seitige Bildreportage über die Bremer Straßenbahn mit Typenzeichnung.

1,50 DM (wenige Restexemplare)

Nr. 17 Oldtimer der Schiene & Oldtimer der Straße: Saisonöffnung 1969 bei der Museums-Eisenbahn; Otto Straznicky und die Lok IB der Jülicher Kreisbahn; Typenzeichnung: Gw 49 der Herforder Kleinbahnen. 1,50 DM

Nr. 18 Fotobericht „DAMPF IN AUSTRIA“; die letzte Dampflok mit Kittelkessel (mit Typenzeichnung, Normalspur!!); Neue Fahrzeuge: Bw 134 von Pforzheim-Ittersbach sowie ein normalspuriger alter Preuße. 1,50 DM

Nr. 19 36 Seiten, 30 Fotos, mehrfarbige Karten, Reproduktionen von Bild- und Buchfahrplänen und anderen eisenbahngeschichtlichen Dokumenten der Kreis-Altenaer Eisenbahn. Das plötzliche Ende der Barytbahn in Bad Lauterberg; Abschied vom ET bei der Extertalbahn; Das besondere Heft für den Sammler! KAE-SONDERHEFT: 5,- DM

Überweisung des Gesamtbetrages zuzüglich -.50 für Versandkosten auf Postscheckkonto Hamburg 3132 81 des DEV. Bitte vermerken Sie Ihre Wünsche auf dem Zahlkartenabschnitt. Zwischenverkauf vorbehalten.

Haben Sie noch keinen BAUSTEIN?

Wir suchen

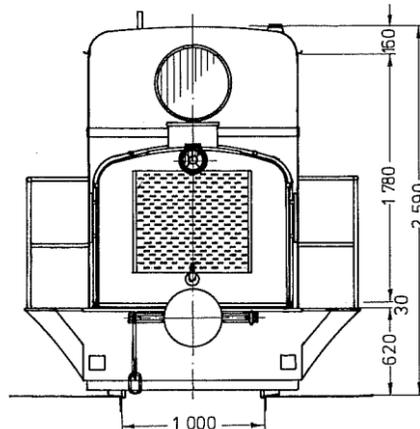
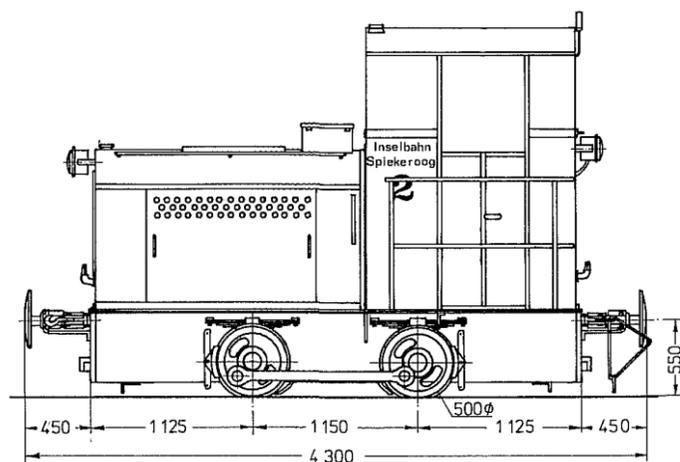
für die Betriebsaison 1970 ehrenamtliche

**ZUGSCHAFFNER
BREMSER
WEICHENWÄRTER**

Wir bieten: Zuschuß zum Mittagessen und zu den Reisekosten; Aufstiegsmöglichkeiten zum Zugführer, Rangierer und Wagenmeister.

Wir fordern: Kenntnis der Signale und Kennzeichen (kann bei uns erlernt werden), Zuverlässigkeit und Verantwortungsbewußtsein; möglichst regelmäßiges Erscheinen (nach Dienstplan), jedoch mindestens 10 mal in der Saison.

Interessierte Mitglieder schreiben an den Fachreferenten für den Fahrbetrieb, per Adresse: Deutscher Eisenbahn-Verein e.V. 3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof.

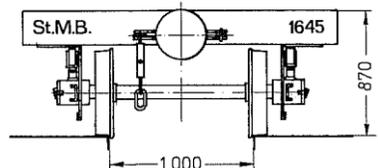
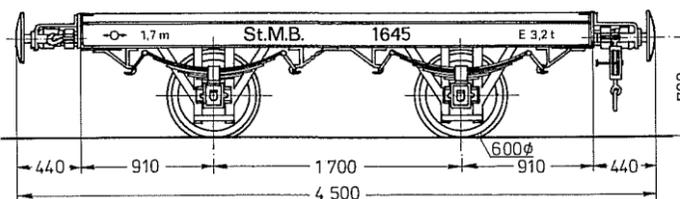
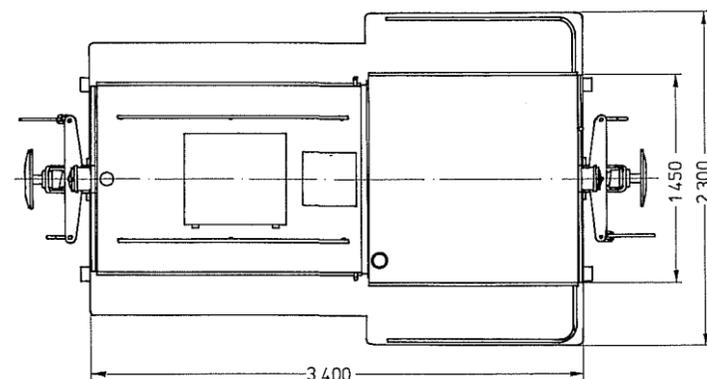


Inselbahn Spiekerroog 2

Hersteller Deutz
Baujahr 1940
Fabr. Nr. 36708

Maßstab 1:50

12. Jan. 70

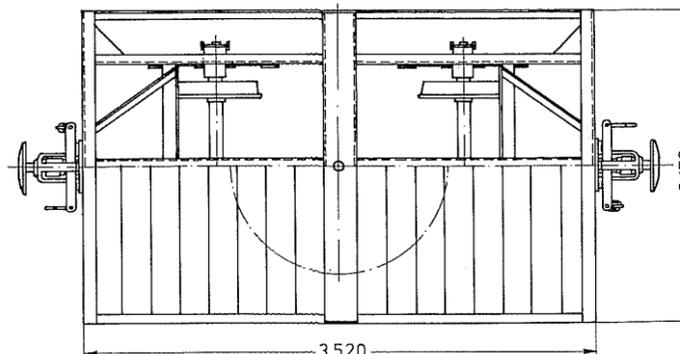


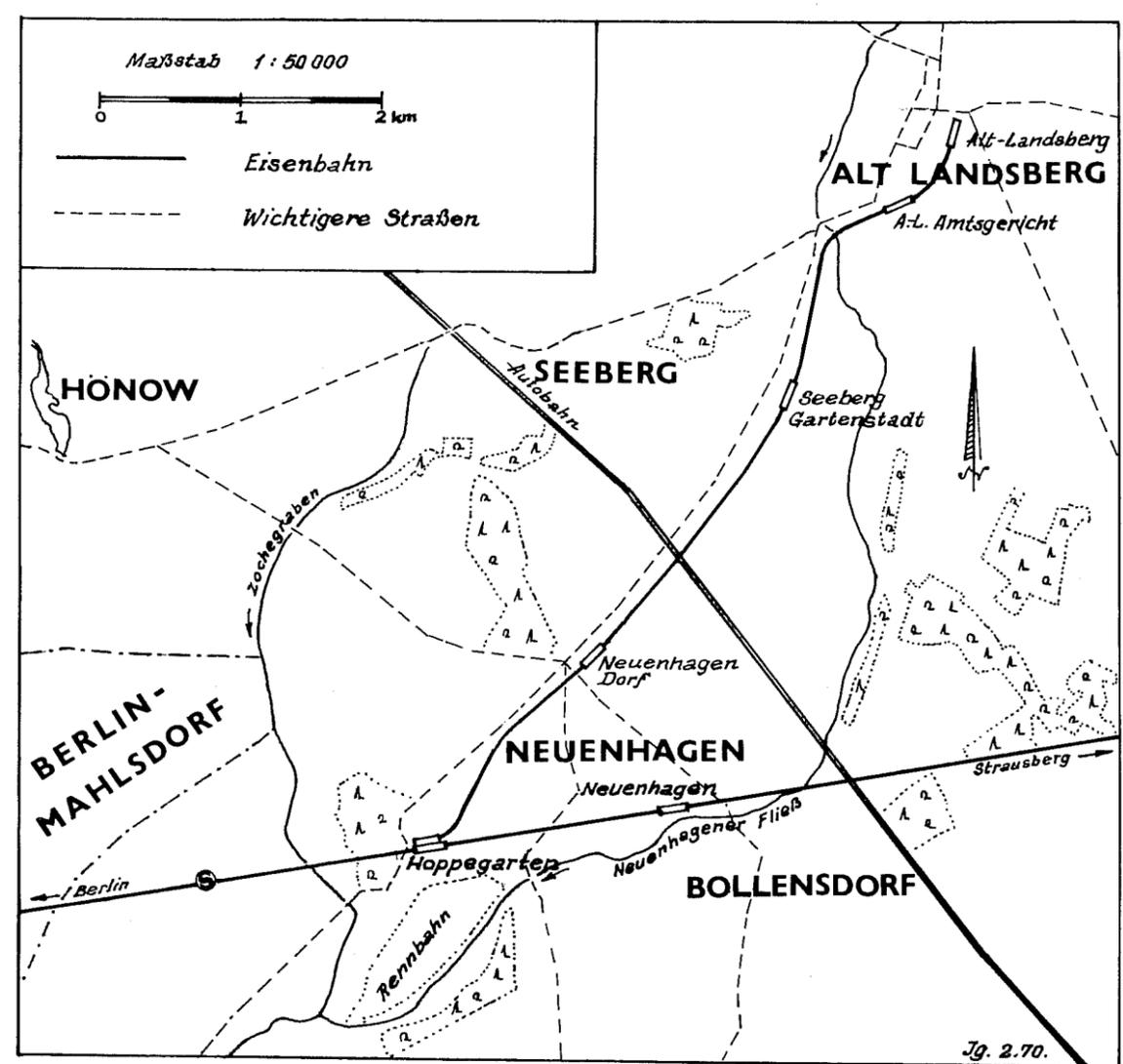
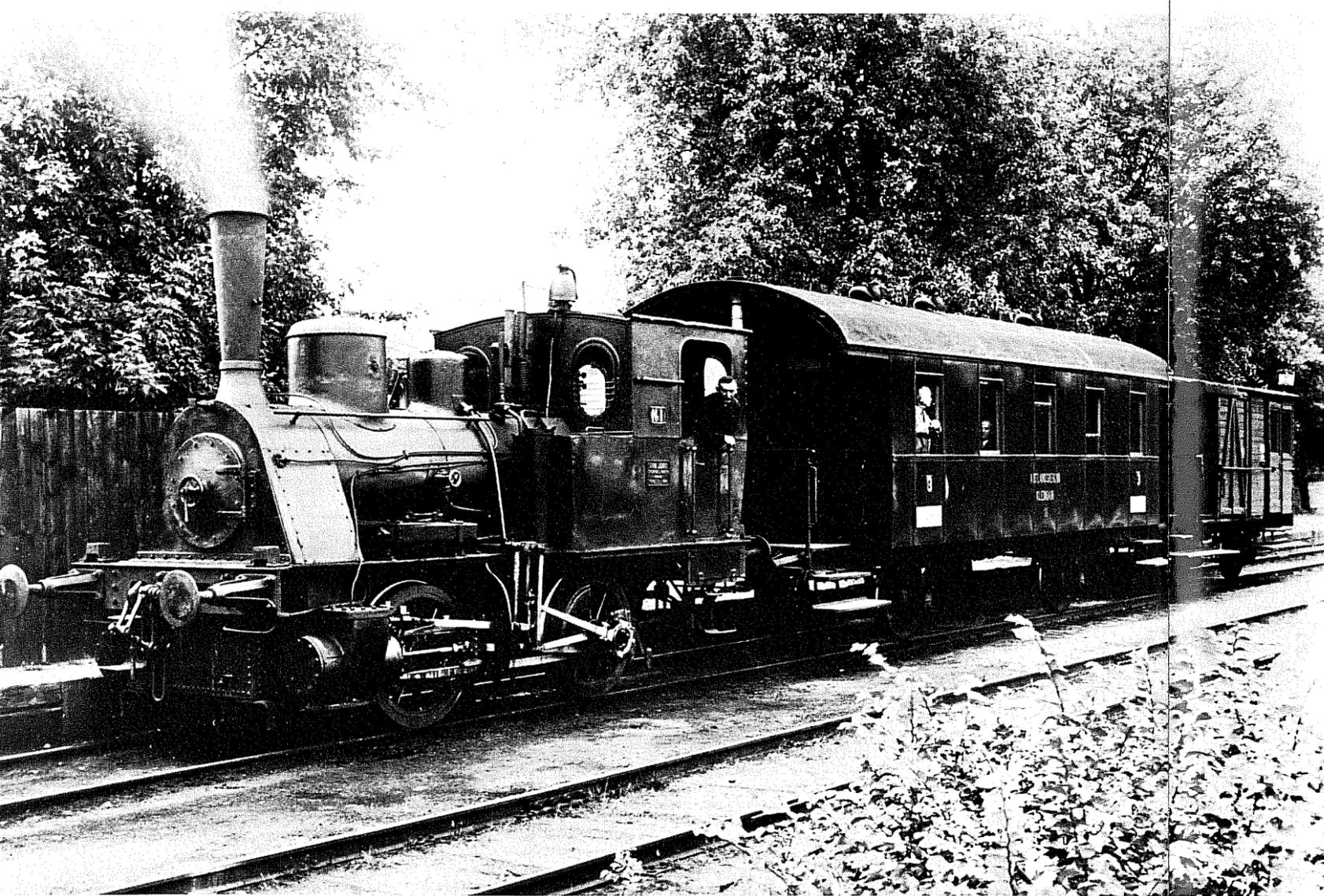
Steinhuder Meer Bahn 1645

Hersteller Düsseld.Eisenbahnbed.
Baujahr 1897
Eigengewicht 3,2 t
Tragfähigkeit 6 t

Maßstab 1:50

12. Jan. 70





Die Alt-Landsberger Kleinbahn

von Wolfgang Kramer und Siegfried Münzinger

Vorwort:

Wir veröffentlichen im folgenden einen Aufsatz, der uns vom ARBEITSKREIS BERLINER NAHVERKEHR zugeht. Dieser Arbeitskreis hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Geschichte des Berliner Verkehrs wesens, zu dem auch die Bahnen der Umgebung gehören, zu erforschen. Er berichtet darüber in den monatlich erscheinenden „Berliner Verkehrsblätter“. Wer also Fragen zur Geschichte der Berliner Straßenbahn hat oder auch etwas Neues über die Buslinien wissen möchte, wende sich an den Arbeitskreis Berliner Nahverkehr, 1 Berlin 12, Kaiser-Friedrich-Straße 41.

D.Red.

Fast unsichtbar für die Fahrgäste der S-Bahn lag nördlich des S-Bahnhofes Hoppegarten der Bahnhof HOPPEGARTEN der ehemaligen Alt-Landsberger Kleinbahn. Dieser Kleinbahnhof bestand nur aus wenigen Gleisen, von denen ein Gleis den Anschluß zum Güterbahnhof der Reichsbahn herstellte. Das „Bahnhofsgebäude“ war ein kleiner Gasthof, in dem sich der Fahrkartenschalter befand, der vom Gastwirt oder vom Zugschaffner bedient wurde.

Die Strecke der Kleinbahn verlief nur ganz kurz parallel zur S-Bahnstrecke und bog dann schon in nordöstlicher Richtung ab, um dann auf fast gerader Strecke die kleine märkische Stadt Alt-Landsberg zu erreichen. Zwischen Gartengrundstücken hindurch ging die Fahrt zunächst zum Haltepunkt NEUENHAGEN DORF (km 1,7), dann weiter an Gärten und Feldern vorbei zur Gartenstadt Seeberg, die durch einen gleichnamigen Haltepunkt (km 4,2) bedient wurde. Als nächster Haltepunkt

folgte bei km 5,6 AMTSGERICHT am südlichen Rand der Stadt Alt-Landsberg¹⁾. Am Ende der Strecke mit dem Bahnhof ALT-LANDSBERG (km 6,7) befand sich auch das Betriebswerk der Bahn und etwas umfangreichere Gleisanlagen.

Die normalspurige Kleinbahn wurde am 4. 10. 1898 in Betrieb genommen. Die Streckenlänge betrug 6,7 km, die Gleislänge 8,0 km. Erbaut wurde die Bahn von der Firma Philipp Balke in Berlin. Das Aktienkapital betrug 365.000 Mark. Bis zur Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn am 1. 4. 1949 gehörte die Bahn der Alt-Landsberger Kleinbahn AG. Die Betriebsführung wechselte häufig. Zunächst lag sie in den Händen der Allgemeinen Deutschen Kleinbahn AG, Berlin. Von etwa 1921 bis 1947 wurde die Betriebsführung vom Landesverkehrsamt Brandenburg (Sitz in Potsdam) durchgeführt. Anschließend waren bis zur Übernahme durch die Reichsbahn die Landesbahnen Brandenburg Betriebsführer.

Zu Beginn standen der Bahn 2 Lokomotiven, 2 Personenwagen und zwei Güterwagen zur Verfügung. Bei den Lokomotiven handelte es sich um B-gekuppelte Zweizylinder-Zwillings-Tenderlokomotiven. Von der Lok Nr. 1 ist bekannt, daß sie im Jahre 1898 von der Firma Jung in Jungenthal erbaut worden war und 1932 noch vorhanden war. Über den Verbleib beider Lokomotiven ist nichts bekannt. Bei der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn waren zwei andere Loks vorhanden. Es handelte sich um dreiachsige Naßdampflokomotiven, und zwar Nr. 21 (Henschel 1901, später DR 89 6113) und Nr. 22, erbaut 1901 von Vulkan in Stettin und zuerst auf der Kleinbahn Jauer-Maltsch (Schlesien) in Be-

trieb (später DR 89 6111). Der Wagenpark hatte sich im Laufe der Zeit nur unwesentlich verändert. Im Jahre 1906 wurde ein zweiachsiger Dampf-Motorwagen angeschafft. Aus den uns vorliegenden Unterlagen ergeben sich folgende Fahrzeugbestände:

	Lok	Personenw.	Güterw.	Spezialw.	PwPost
1899	2	2	2	-	- 2)
1900	2	3	2	-	- 2)
1903	2	3 3)	1	1	1 4)
1908	2	3 3)	1	1	1 5)
	+ 1 Dampf-Motorwagen				
1938	2	3	1	2	1 6)

Nach dem Fahrplan vom Sommer 1908 verkehrten 10 Zugpaare. Sie brauchten für die 6,7 km lange Strecke 18 Minuten.

Im Jahre 1920 beschloß die Hauptversammlung der Alt-Landsberger Klb. AG. die Stilllegung und den Abbau der Bahn. Der Betrieb wurde eingestellt und eine Autobuslinie zwischen Alt-Landsberg und Hoppegarten eingerichtet.⁷⁾ Aufgrund der Proteste der Stadt Alt-Landsberg und des Kreises Niederbarnim unterblieb der Abbau, und der Bahnbetrieb wurde nach einiger Zeit wieder aufgenommen. Im Jahre 1935 wurden werktags 11 und sonntags 10 Zugpaare gefahren. Diese Zugzahl wurde bis 1944 beibehalten.

Infolge der Ereignisse zu Ende des 2. Weltkrieges ruhte der Verkehr etwa ein Jahr lang. Erst im Mai 1946 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Allerdings verkehrten die Züge zunächst nur zwischen Hoppegarten und Amtsgericht - täglich 5 Zugpaare. 1947 fuhren die Züge - es waren nur noch drei - wieder bis Bahnhof Alt-Landsberg. Von

1948 an konnte der Zugverkehr nach und nach gesteigert werden, und 1953 verkehrten wieder 11 Zugpaare. Der Sommerfahrplan 1958 brachte erstmalig den Einsatz von Omnibussen. 1963 verkehrte nur noch an Werktagen ein Zugpaar. Mit dem Fahrplanwechsel am 30. 5. 65 übernahmen Busse vom VEB-Kraftverkehr Fürstenwalde den Personenverkehr.

Beförderungsleistungen:

	Personen	Gütertonnen
1906	98.270	17.778 8)
1914	90.269	21.681 8)
1938	245.675	14.384 6)

- 1) Heute Alt-Landsberg Vorstadt
- 2) Lt. Zeitschrift für Kleinbahnen
- 3) Ein Wagen hatte 3, die beiden anderen 2 Achsen
- 4) Lt. Deutsche Straßen- und Kleinbahnzeitung
- 5) Lt. Jahrbuch der Deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung 1911.
- 6) Lt. Handbuch der Öffentlichen Verkehrsbetriebe
- 7) In Kießlings Berliner Verkehr vom Frühjahr 1921 sind werktags 6 und sonntags 7 Busfahrten angegeben. Fahrzeit 30 min.
- 8) Lt. Zeitschrift für Kleinbahnen, Ergänzungsheft: Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich.

HINWEIS:

Wir machen darauf aufmerksam, daß das KAE-Sonderheft (DEV-K Nr. 19) nicht als kostenloses Probeheft abgegeben werden kann.

D.Red.

Beteiligen auch

SIE

sich an unserer

BAUSTEINAKTION

ZUR FINANZIERUNG UNSERER FAHRZEUGHALLE

Die Bausteinaktion geht weiter! Noch sind nicht alle Zertifikate der ersten Auflage gezeichnet. Bitte werben Sie auch in Ihrem Bekanntenkreis für die Aktion. Wir haben wiederholt feststellen können, daß selbst Leute, die sich sonst gar nicht für die Eisenbahn interessieren, gerne ein rückzahlbares Papier zur Unterstützung einer gemeinnützigen Sache kaufen.

Zeichnen Sie

EISENBAHN-ZERTIFIKATE

Nennwert 20 DM.

Es handelt sich um auf den Namen lautende Schuldverschreibungen, die zu folgenden Bedingungen ausgegeben werden:

Zeichnung durch Überweisung des Betrages von 20.-DM auf das Postscheckkonto Hamburg 313281 oder das Konto Nr. 655 bei der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen des Deutschen Eisenbahn-Vereins. Jedermann kann beliebig viele Zertifikate zeichnen.

Rückzahlung: Nach einer tilgungsfreien Zeit von 2 Jahren werden ab 1972 jährlich mindestens 25 % der insgesamt ausgegebenen Zertifikate auf der Jahreshauptversammlung des DEV ausgelost und zur Rückzahlung aufgerufen. Die Inhaber werden schriftlich benachrichtigt. Sechs Monate nach Aufruf verfällt der Rückzahlungsanspruch.

Auflage: Die jetzt aufgelegte Serie A umfaßt die Nummern 0001 - 1000.

Sonderangebot:



Wer bis zum 15. Juni 1970 mindestens fünf Zertifikate gleichzeitig zeichnet, erhält als Geschenk eine Schaffnertasche oder eine Schaffnerzange nach seiner Wahl.

Es handelt sich um original historische Zangen und Taschen, die uns von einer Eisenbahngesellschaft, die uns auch schon durch kostenlose Überlassung von Fahrzeugen und anderem Eisenbahnmateriale unterstützt hat, speziell zur Förderung unserer Bausteinaktion gespendet worden sind.

Bitte machen Sie schnell von dieser einmaligen Gelegenheit Gebrauch! Das Angebot gilt nur solange der Vorrat reicht.

Privatanzeigen

Anzeigen bis zu 50 Wörtern können von DEV-Mitgliedern kostenlos eingerückt werden. Nichtmitglieder fügen ihrem Anzeigentext 3.-DM in Briefmarken bei. Kleinanzeigen nur einsenden an: DEV-Werbung, 3071 Eilvese, Nr. 160.

Chiffreanzeigen werden nicht angenommen!

Verkaufe gegen Gebot: neuwertige Lok-Literatur: Hartmann/Maedel: Zauber der Schiene (20.-DM); Hartmann: Adieu Dampflok (25.-); Jahn: Die Dampflokomotive (25.-); Karskens: De Locomotiven van de Hollandsche Ijseren Spoorweg-Matschappij, (25.-); Zeeders: Unsere Eisenbahn (5.-); Ewald: 20000 Schriftquellen zur Eisenbahnkunde (30.-) A. Wölper, 4976 Werste, Aug.-Rürup-Str. 3

Suche Eisenbahnfreunde im Raum Ostwestfalen/Lippe zwecks Fototausch und gemeinsamer Fahrten nach Bruchhausen-Vilsen. Ulrich Thiemann, 49 Herford, Umlandstraße 17.

Welcher Junge oder Mädchen ca. 13-14 J. gleich mir Dampflokfreund würde gern mit mir in Briefwechsel treten, auch zum Zweck gegenseitiger Ferienbesuche? Zuschriften an Ive Ritzau in 8911 Pürgen bei Landsberg.

Suche Unterlagen aller Art, vor allen Dingen Fotos, von der Straßenbahn in Tilsit sowie von der Kleinbahn von Tilsit nach Schmallingen (elektrisch u. Dampf). Otto O. Kurbjuweit, 3071 Eilvese ü. Nienburg/W. Nr. 160

Wer baut wie ich an einer H0m-Modelleisenbahn? Suche Erfahrungstausch, eventuell auch gemeinsame Fertigung von häufiger benötigten Kleinteilen. Fritz Claus, 28 Bremen, Utbremer Ring 143.



Zum Bauvorhaben möchte ich noch anregen, doch möglichst viele Aufstellgleise in die Halle hineinzubringen, damit wenigstens im Winter ein Maximum an Fahrzeugen trocken abgestellt werden kann. Der Fahrzeugbestand sollte durch ein Paar Rollböcke ergänzt werden (jedenfalls, wenn die VGH den Rollbockbetrieb einmal aufgeben sollten), und auch ein Rollschmel-Wagen gehört ins Schmalspurmuseum - zur Demonstration gleich mit einem Normalspur-Oldtimer drauf. Ein G 10 wird sicher noch zu haben sein.

Reiner Fischer, 237 Rendsburg, Werftstraße 17

Äußerst sinnvoll

Die äußerst sinnvolle Satzung des DEV hat mich nicht zuletzt dazu veranlaßt, Mitglied zu werden (anbei mein Aufnahmeantrag).

Eine regionale Gruppe im Raum Herford/Bielefeld halte ich für wirklich nötig, da nur so ein häufigerer Aufenthalt in BruVi möglich ist.

Ulrich Thiemann, 49 Herford, Umlandstraße 17

Sonderheft Nr. 19 (KAE)

Ich möchte mich für den DEV-KURIER Nr. 19 bedanken. Das Heft ist einfach Klasse. Wie in Heft 15 stand, (leider äußere ich mich erst jetzt dazu) sind einige Freunde des Vereins nicht ganz mit dem DEV-KURIER zufrieden. Ich könnte mir keine bessere Vereinszeitschrift vorstellen. Und darum wünsche ich Ihnen: Machen Sie weiter so wie jetzt! Hoffentlich erscheint Heft 20 so schnell wie möglich.

Werner Briks, 49 Herford-Eickum, Kampstraße 244

Im nächsten Heft:

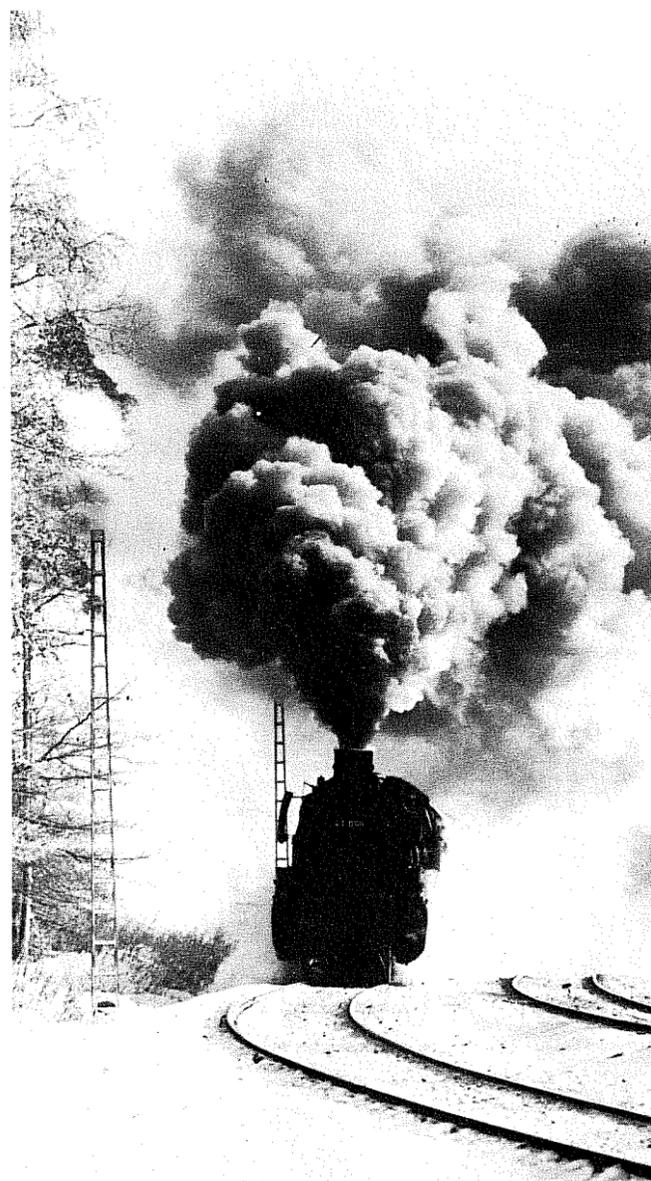


Foto: Rotthowe

Neue Serie:

„Bevor die Elloks kamen“

Wissen Sie noch - damals - als die ersten Masten an Ihrer Lieblingsstrecke auftauchten? Das war der Moment, als Sie begannen, die „alltäglichen“ 01er und 41er, die kaum noch registrierten 44er und 50er mit anderen Augen zu sehen.

Das war aber auch, kurz vorm Ende, der Gipfel der Dampfepoche, als nämlich die Zuglasten immer höher wurden und Jahr für Jahr höhere Reisegeschwindigkeiten verlangt wurden.

Wir wollen noch einmal, geordnet nach DB-Strecken, diese letzten und größten Momente des Dampfbetriebes auf heute elektrifizierten Strecken, in die Erinnerung zurückrufen. Mit einer Parade großer ergreifender Fotos werden wir sie auf den Seiten des DEV-Kurier verewigen. In Heft 21 beginnen wir mit der Strecke 218 (Hamburg - Bremen - Münster).

Herzlich willkommen IM LUFTKURORT BRUCHHAUSEN-VILSEN

Gästehaus Hagemann

Fernruf (04252) 436

NEU seit 1969

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

Haus Vassmer

Ruf 407

Angenehmer Aufenthalt — Großer Garten
Nahe Schwimmbad und Wald

Bahnhofsgaststätte Bruchh.-Vilsen

Modern eingerichtetes Gast- und Klubzimmer
WILFRIED HARTKE — Ruf 828

Gasthaus „Zum Dillertal“

Heinr. Bomhoff, Dille a. Bahnh. Heiligenberg, Ruf (04252) 780
Wanderwege durch das Dillertal zum Heiligenberg

Clubzimmer für Gesellschaften und Tagungen v. 12-150 Pers.
In südlicher Richtung großer Garten mit fester Kaffeeterrasse.
Fremdenzimmer, Heizung, fl. warm und kalt Wasser.

- Parkplatz — Garagen — Gutbürgerliche Küche ●
- Vogelvolieren — Kleintierzucht (Pony, Esel)

TAPETENHAUS HEINRICH ATENHAHN

3 0 9 4 BRUCHHAUSEN - VILSEN TEL. 2 0 3

NEUE TELEFON-NUMMER (04252) 22 03

Mit der Familie



Urlaub in BruVi

BAHNPOST (FORTS.)

Ich habe mit Interesse den DEV-KURIER Nr. 19 gelesen und möchte Ihnen hierzu herzlichst gratulieren. Ich hoffe, daß weitere Sonderausgaben kommen werden.
Vor allem habe ich mich gefreut, daß Sie die wS namentlich genannt haben, obwohl wir inzwischen unseren Namen in Bergische Museums-Eisenbahnen geändert haben.
Ergänzend kann ich Ihnen folgendes mitteilen:
Der 2-Achser Nr. 32 ist mein Eigentum. 2. Unere Mitglieder besitzen auch 2 G-Wagen, die noch in Lüdenscheid stehen, bis wir in Wupperthal eine Halle haben. 3. Das Stellwerk von Schafbrücke ist auch unser Eigentum und wird später ein Teil unseres Museums. 4. Verschiedene Schilder der KAE haben wir auch noch.

Ich freue mich, daß es so schön vorwärts geht in Bruchhausen-Vilsen. Ich hoffe, daß ich bald dort wieder erscheinen kann, aber augenblicklich sind wir mit unserer Vorbereitung für das Straßenbahnmuseum sehr beschäftigt. Ihnen und allen anderen Mitgliedern viel Erfolg und Glück.

J. Spellen, 404 Neuss, Eichendorffstr. 25, ebenfalls 1. Vorsitzender der wS.

Ich viel Freude habe ich das KAE-Sonderheft Nr. 19 studiert. Der kurze, nur mit Daten und Fakten gefüllte Text und die reichhaltige Illustration über die KAE finden voll und ganz meine Zustimmung. Sie ergeben meiner Meinung nach eine bessere Anschauung, als ein langatmiger Text mit wenigen Bildern. Ich kann nur hoffen, daß auch andere Bahnen in dieser Weise vorgestellt werden, und für die Sonderhefte bin ich immer bereit, noch extra etwas zu bezahlen.
Ulrich Stadahl, 6 Frankfurt 1, Marbachweg 256

Ein bedeutender Mangel

Ich möchte einmal vielen Dank für die gestern von Ihnen erhaltene Beitrittsbestätigung. Ich freue mich darüber, wie viele Vorzüge ein DEV-Mitglied genießt, zumal der monatliche Beitrag relativ gering ist, und man durch diesen noch ein gutes Werk tut, indem man durch sein Geld historisch wertvolle Fahrzeuge für die Nachwelt erhält - kurz, eine sehr aktive Vereinigung. Trotz und alledem gibt es einen (meiner Meinung nach bedeutenden) Mangel: Meines Wissens sind nur in BruVi, Berlin und Hannover, also im norddeutschen Raum, regelmäßig Mitglieder-ersammlungen abgehalten. Warum? Gibt es im übrigen Räume, also hauptsächlich in Köln, Frankfurt und Stuttgart, aber auch in anderen Städten zu wenige Mitglieder, so daß man hier eine Monatsversammlung abhalten könnte? Ich laube, solche Versammlungen würden unter den Eisenbahnfreunden großen Anklang finden und die Initiative des DEV noch erheblich stärken.

Unter Schwarzenberg, 637 Oberursel/Ts., Liebrauenstraße 42 (14 Jahre).

Unterstützung

Für die mir übermittelten Glückwünsche zum Dienstantritt als neuer Gemeindedirektor in Bruchhausen-Vilsen danke ich recht herzlich. Ich werde mich bemühen, Ihre so erfolgreich erdoggene Tätigkeit für die Museums-Eisenbahn auch besten Kräften zu unterstützen.

Ulrich Krüger, Gemeindedirektor, Br.-Vilsen

Der schönste Tag

Das einmal zu alt und zum anderen zu weit wohnend, kann ich nicht durch Händearbeit helfen, aber zwei weitere Zertifikate kann ich Ihnen auf den Weg geben.
Der schönste Tag im Jahre 1969 war für mich der Tag Ihrer Eisenbahn.

dipl.-Ing. v. Bock und Polach, Oberst a.D.; 532 Bad Godesberg, Breslauer Straße 24.



DEV-K

Bücherschau

Hamburg und die Eisenbahn

von Erich Staisch, 151 Seiten, davon 96 S. mit 80 Abb. Verlag W. Zimmer, Eppstein, 22.-DM.

Der reich illustrierte Band gibt einen guten Überblick über die Eisenbahn in Hamburg vom Bau der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn 1842 bis zur im Bau befindlichen City-S-Bahn. Der ausführliche, mit vielen Details versehene Text wird durch Facsimiles von Urkunden, Fahrplänen, Betriebsvorschriften usw. ergänzt. Neben der Entstehung der verschiedenen von Hamburg ausgehenden Eisenbahnlinien wird dem Bau der Verbindungsbahn von Hamburg nach Altona und dem Anschluß der Hafenanlagen an das Eisenbahnnetz Jew. ein Abschnitt des Buches gewidmet. Ebenso wird der stündlich wachsenden Bedeutung der Eisenbahn für den innerstädtischen Verkehr Rechnung getragen. Begeisterung dürfte bei vielen Eisenbahnfreunden der Inhalt dieses Bandes auslösen, der neben den verschiedenen aufeinander folgenden Ausführungen einzelner Hamburger Bahnhöfe viele Betriebsaufnahmen von Eisenbahnfahrzeugen enthält. Von dem durch einen Beamten durch die Straßen Ham-

burgs geleiteten Schnellzug über die Doppelgleiszüge der Lübeck-Büchener Eisenbahn und die Parafahrzeuge der Vorkriegsreichsbahn (Henschel-Wegmann-Zug, „Fliegender Hamburger“, BR 05) bis zum VT 08, VT 10, Diesel-TEE und Ellok 103 reicht die Skala der Fotos. Sowohl die Hamburger als auch alle übrigen Eisenbahnfreunde kommen voll auf ihre Kosten, denn der Band beschränkt sich nicht auf die Eisenbahn in Hamburg, sondern gibt auch Hinweise auf f. Hamburg wichtige Verkehrsanlagen wie die Vogelfluglinie. Am Schluß des Buches faßt eine chronologische Übersicht noch einmal alle wichtigen Daten zusammen. Wdt.

LGB-Depesche

Hauszeitschrift für die Freunde der Lehmann-Groß-Bahn. Herausgeber: Patentwerk E.P. Lehmann 85 Nürnberg, Rosenaustr. 5. Erscheint vierteljährlich. Heftpreis 1.-DM.

Gleich beim Inhaltsverzeichnis merkt man, daß hier ein frischer Wind weht: moderne Grafik, übersichtliche Aufteilung. Mit Einfallsreichtum und handwerklichem Können sind die Redakteure der LGB-Depesche ans Werk gegangen, eine Modelbahn-Hauszeitschrift neuen Stils zu schaffen.

Wie erfrischend ist es, nicht nur immer lesen zu müssen, wie man es machen könnte, und was alles möglich ist. Hier sind keine Theoretiker am Werk, hier ist alles vorgemacht, ausprobiert und detailliert beschrieben. Man fühlt auf jeder Seite, daß in der Redaktion gebastelt und gefahren wird. Freilich macht man aus der Not eine Tugend, aus der Not nämlich, daß es für die LGB noch relativ wenig Zubehör gibt. Doch wer die LGB-Depesche hat, ist nie verlassen. Wagenumbauanleitungen, Pläne für den Häuser- und Brückenbau, Bilder vom großen Vorbild und die immer interessanten Aufsätze „Physik der LGB“ bieten eine reiche Palette von Ideen und Hilfen.

Wir sind sicher, daß diese moderne Zeitschrift nicht unerheblichen Anteil am weiteren Erfolg der Lehmann-Groß-Bahn haben wird. -it

Der Wagenpark der Berliner S-Bahn

von Carl Wilhelm Schmiedeke; 101 Seiten DIN A5 Fotodruck, 18 Abbildungen, 9 Tabellen. Erhältlich durch Überweisung von 5,50 DM (incl. Versandkosten) auf das Postcheckkonto Berlin West 266 80 des Arbeitskreises Berliner Nahverkehr, 1 Berlin 12, Kaiser-Friedrich-Str. 41.

Es muß als große Leistung einer kleinen lokalen Vereinigung gewertet werden, ein derart spezielles Thema in Buchform zu publizieren. Die beinahe künstlerischen Perspektivzeichnungen der einzelnen Wagentypen stellen immer sehr geschickt zwei Varianten eines Baumusters nebeneinander und verdeutlichen so die Unterschiede besser als jedes Foto das könnte. Dennoch hätte man auf Fotos nicht völlig verzichten sollen. Am wertvollsten für den Kenner sind sicherlich die mit technischen Daten vollgestopften Tabellen im hinteren Teil des Buches.

Dampflokshuppen

von Klaus-Joachim Schrader; 96 Seiten Kunstdruck DIN A5, 47 Fotos und 42 Typenzeichnungen im Maßstab 1:100.

Mit diesem ersten Band einer geplanten KLEINBAHN-Bücherei füllt der Herausgeber eine echte Lücke im Eisenbahndokumentationswesen. Erstmals liegen Zeichnungen von Kleinbahnlokomotiven in konzentrierter Buchform vor. Die Auswahl ist repräsentativ u. spiegelt die ganze Entwicklungsgeschichte von der zweischigen Trambahnlok über die Mallets bis hin zu den schweren fünfachsigen Maschinen wider.

Wir heißen zwar schon lange nicht mehr „Kleinbahn-Verein“, veranstalten auch keine Sonderfahrten, auch wurde nicht die Lok 33 im AW Bremen aufgearbeitet, sondern die HOYA (Nr. 31) doch tun diese „kleinen Versehen“ dem dokumentarischen Wert des Buches keinen Abbruch. Kein Archiv und kein Kleinbahnfreund wird es sich leisten können, ohne dieses Buch zu sein. OOK.

Strassenbahnen in Deutschland

von Dieter Wälking, 110 Seiten, 94 Fotos. Erschienen im Alba-Buchverlag, Düsseldorf, 18,80DM

Alle Straßenbahnen auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik und der DDR werden genannt, Eröffnungs- und Stilllegungsdaten, Betriebsart und Spurweite tabellarisch angegeben. Das macht dieses Buch zu einem einzigartigen „Katalog“ der Straßenbahnen in Deutschland. Im verbindenden Text wird summarisch die Entwicklung der jeweiligen Netze zusammengefaßt.

Der auf Kunstdruckpapier gedruckte Bildteil ist sicher den Preis des Buches allein wert. Was wir vermissen, und was den Wert als Katalog noch erhöhen würde, wären Hinweise auf weiterführende Literatur zu den einzelnen Bahnen. OOK.

Schwäbische Eisenbahn

von S. Baum; 184 Seiten auf Kunstdruckpapier 21 x 24cm, 100 Fotos, viele Zeichnungen, Pläne und Facsimile-Reproduktionen. Kart. 17,80 DM. Verlag Wolfgang Zimmer, Eppstein, Postfach 13. Genau zehn Bahnlinien werden in diesem Buch behandelt. Dokumentarische Akkuratess und Plauderton wechseln einander ab. Unter den Fotos sind recht wertvolle Raritäten.

Besonders empfehlen möchten wir den Band auch den Modellisenbahnern. Sie finden hier zur Nachbildung einer Lokalbahnstrecke alle notwendigen Unterlagen, von Bahnhofsgleisplänen über Zugbildungspläne bis hin zu guten Fotos von Bahnhofsgebäuden und BW-Anlagen. Nicht zuletzt weckt das Buch den Wunsch nach einem preußischen Pendant. -rb-

STREIFLICHTER

aus dem Vereinsleben:



Hannover:

Geschäftsstelle: Rudolf Hase in 3161 Heeßel, Heisterkampsweg 80. Tel. (0 51 36) 21 90.

Am 22.11.69 fand das einzige Treffen der Wintersaison in Hannover statt. Das hat seinen Grund vor allen Dingen darin, daß Geschäftsstellenleiter Hase als DEV-Schatzmeister völlig ausgelastet ist. Das Treffen, zu dem die Eisenbahnfreunde Hannover dankenswerterweise ihr Clubheim am Hauptgüterbahnhof zur Verfügung gestellt hatten, war jedoch gut besucht. Zwar kam die geplante Filmvorführung nicht zustande, doch rettete die Vorführung der neuen POLA-MAXI-Bahn durch Clubfreund Seidel die Stimmung. -it

NIENBURG/W.

Eine Geschäftsstelle ist noch nicht eingerichtet. Auskunft: Peter Weinandt, 307 Nienburg/W. Friedrichstraße 14.

Am 14.4. wurde von den vier Mitgliedern der „Stammesatzung“ eine öffentliche Werbeveranstaltung durchgeführt, die ein völlig unerwartetes Echo fand. Über 200 Personen besuchten diese Schau, so daß die Aktiven nahe der Verzweiflung waren. Es wurden MÄRKLIN-Bahnen in Spur HO und I vorgeführt, Filme und Dias gezeigt und Bücher und Zeitschriften aus dem Eisenbahnwesen ausgestellt. Wenn auch die meisten Besucher „Schleute“ waren, so sind doch jetzt genügend Interessierte zusammen, so daß künftig regelmäßige Treffen durchgeführt werden und gemeinsame Fahrten nach Bruchhausen-Vilsen, in der Hauptsache zu den Arbeitseinsätzen, abgesprochen werden können.

Besonderer Dank gebührt unseren beiden jugendlichen Mitgliedern, den MBs Frank und Harald Schaefer, die nicht nur für die nötige Werbung zur Eisenbahnschau sorgten, sondern auch bei den Arbeitseinsätzen in Bruchhausen-Vilsen lobenswerte Initiative und Ausdauer zeigen. -it

Berlin:

Geschäftsstelle: Ing. Klaus Strauch, Berlin 47 Diestelfinkweg 70. Tel. 6013569 (nach 19 Uhr).

Der Filmabend am 7.1.70 war ein voller Erfolg. Es erschienen derart viele Mitglieder und Gäste, daß Herr Strauch die Befürchtung äußerte, wir müßten uns bald einen größeren Saal besorgen. In der Tat, das Clubzimmer war bis auf den letzten Stuhl und die letzte Ecke belegt. MB (Museumsbahner) Droge führte in altbekanntem Manier mehrere Filme vor, darunter den endlich fertiggestellten Farbtonfilm „Die Museums-Eisenbahn“. Einfach Klasse! Weiter sahen wir den Streifen von der letzten Fahrt der Linie 55, der letzten Westberliner Straßenbahnlinie. Der äußerst realistische Film zeigte nicht nur die offiziellen Blaskapellen, sondern auch grausige Szenen von der Verschrottung der Straßenbahnwagen. Weiter wurde ein Film von Herrn Holländer, Hameln, gezeigt: Saisonöffnung 68 mit Besuch des TEE-Zuges in BruVi.

Das Treffen am 4.2. verlief ruhiger. Durch die im Winter zum großen Teil ruhenden Arbeiten in BruVi konnte auch Herr Strauch nicht viel Neues berichten. MB Küchholz scharte die Aktiven um sich, um das Programm für den Monat Februar abzustecken. Fünf Mitglieder meldeten sich, um am 21.2. nach BruVi zu fahren, um ihr Versprechen, den PwPost 44 bis zur Saisonöffnung wieder herzurichten, einzuhalten. Eine andere Gruppe Berliner Mitglieder ist entschlossen, im März nach BruVi zu fahren.

Am 11.2.70 fand in der Technischen Universität Berlin ein Vortragsabend über die Museums-Eisenbahn statt. Herr Strauch hatte geladen, und viele, viele kamen, insgesamt wohl an die 65 Besucher, von denen etwa ein Dutzend als DEV-Mitglieder zu erkennen waren. Herr Strauch erzählte über die Entstehung und die Entwicklung der Ersten Deutschen Museums-Eisenbahn. MB Droge zeigte verschiedene Filme, um das Ganze begrifflicher zu machen. Zum Schluß dankte Herr Schadow als Hausherr der Veranstaltung für die Ausführungen und wies seinerseits auf die Schwierigkeiten des Ausbaus unserer Bahn hin. Eine ebenfalls von Herrn Schadow angelegte Spendenaktion erbrachte 116.-DM. MB Küchholz verkaufte zudem Postkarten, DEV-Kuriers etc. für über 60.-DM. Die Treffen in Berlin finden weiterhin an jedem ersten Mittwoch im Monat im Lokal „Jägerheim“ in Wilmersdorf, Pragerstr. 2, statt. Auch Nichtmitglieder sind immer herzlich willkommen. Jo



Gegründet 1904

Heinr. Helms & CO KG.

Eisenbahnbau Hoch- u. Tiefbau

2803 Kirchweyhe/Bremen

POSTFACH 50 RUF: (04203) 818 u. 284

AUSBILDUNG

von Oberbau-Gasschweißern

AUSFÜHRUNG

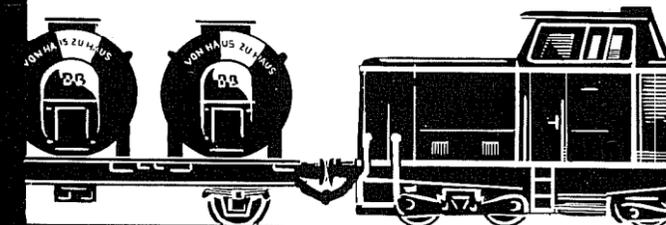
von Schienenschweißarbeiten



BEFA · GMBH · Abt. Schienenschweißen

5033 KNAPSACK · TEL. 02233/72378

Moderner Güterverkehr



- SCHNELL
- RATIONELL
- PREISGÜNSTIG

Alle in- und ausländischen Spezialfahrzeuge stehen Ihnen zur Verfügung. Was Sie auch verlangen oder beziehen wollen, wir lösen Ihr Problem. Rufen Sie unsere freundlichen Beamten an!

Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmBH (VGH)

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 2514)

IHR BINDEGLIED ZU EUROPAS GRÖSSTEM TRANSPORTUNTERNEHMEN



DIE BERGMANN KABELWERKE AG

— eine Vereinigung der früheren Märkischen Kabelwerke und des Kabelwerkes Vohwinkel — beschäftigen in ihren Fabrikationsstätten Berlin, Sulingen, Wipperfürth und Brake rund 2800 Mitarbeiter. Mit dem Werk in Berlin, das im Jahre 1896 gegründet worden ist, gehört das Unternehmen zu den ältesten Kabelwerken. Das Lackdrahtwerk in Sulingen zählt zu den großen Lackdrahtwerken in der Bundesrepublik.



BERGMANN KABELWERKE AG

2838 SULINGEN — Nienburger Straße 9—25
Telefon: (04271) 211

Der DEV-Versand

bietet an:



75 Jahre Murtalbahn 4,- DM

32 Seiten
Vierfarbiger Umschlag
15 teils historische Abbildungen
5 statistische Schaubilder
1 Facsimile-Urkunde



5 Farbpostkarten NEU! (Serie 70)

-Abfahrt in VILSER HOLZ - Halt in HEILIGENBERG - Im Bhf. ASENDORF - • Ausserdem zwei Karten mit mehreren Motiven.
Beste Qualität • SERIE: DM 2,50

Vereinsabzeichen



in Messing geprägt - wahlweise m. gerader senkrechter Nadel o. waager. Sicherheitsnadel. Nur für DEV-Mitglieder
2,50 DM

2 Farbpostkarten Serie 69 zus. 1,-

LIEFERUNG

grundsätzlich nur n. Vorauszahlung d. Betrages zuzüglich -,50 f. Porto auf das Postscheckkonto Hambg. 313281 des DEV. Keine Nachnahme! *

Abziehbild 85 mm Ø

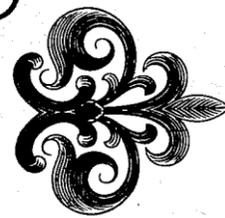
für die Autoscheibe etc. Motiv:

Dampzug der Museums-Eisenbahn

(farbig) STÜCK -,80 DM

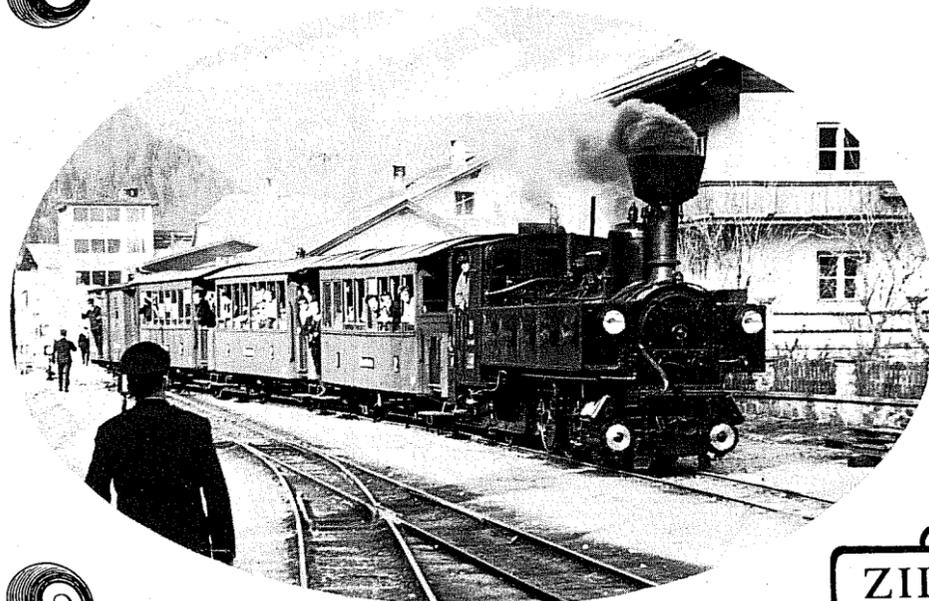
Ältere Hefte des DEV-K

ab Nr. 16 nachlieferbar; Siehe Anzeige S. 13



DAMPF

ROMANTIK - FERIENFREUDE



HOBBY
FÜR ALLE
BEIM
I. WORKSHOP

ZILLERTALBAHN

A 6200 JENBACH/TYROL

