



Deutsche Spitzenklasse



**Größter
Dosenbier-Produzent
der EWG**

Karlsberg ist das meistgetrunkene deutsche Dosenbier. Aber auch in Einwegflaschen gehört Karlsberg zu den führenden deutschen Brauereien.

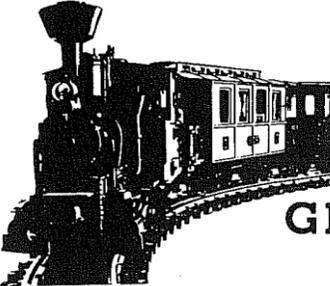
KARLSBERG

... ganz einfach weil es schmeckt

In Rekordzeit — ein Begriff!



LEHMANN-GROSS-BAHN



Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN

für und
DRINNEN DRAUSSEN

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NÜRNBERG

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

Von BREMEN-ZOB fährt die Buslinie 150:
mit wenigen Zwischenhalten direkt nach Br.-Vilsen



Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya Gm (VGH)
— Reisedienst —

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414) Hoya (Ruf 25 14)

Liebe Leserin, lieber Leser!

In letzter Zeit wurde ich in Bruchhausen-Vilsen des öfteren von Mitgliedern angesprochen, die sich über nachlassende Aktivität im DEV beklagen und sich ernste Sorgen um unsere Eisenbahn machen. Unser Redaktionsmitglied Bernd Beckmann hat seine Gedanken zu diesem Thema gleich zu Papier gebracht. Wir stellen seinen Beitrag in diesem Heft zur Diskussion.

Das vor uns stehende Winterhalbjahr wartet wieder mit einer Fülle umfangreicher Arbeiten auf, die unbedingt erledigt werden müssen, damit wir auch im nächsten Jahr wieder fahren können. Da wären an erster Stelle die Hauptuntersuchungen unserer beiden Dampflok „Hoya“ und „Spreewald“ zu nennen, die wir weitgehend in Eigenarbeit durchführen wollen. Sodann ist es durch den Verkauf des Bahnhofsgebäudes in Asendorf erforderlich geworden, die dortigen Bahnanlagen neu zu gestalten, weil uns das Gelände vor und unmittelbar neben dem Bahnhofsgebäude nicht mehr zur Verfügung steht. Ferner sind umfangreiche Arbeiten an unserer Strecke nötig (insbesondere Ausholzen der Gräben und Auswechseln von Schwellen). Das Freimachen der Gräben ist sehr wichtig, da sonst bei starken Regenfällen und Schneeschmelze die angrenzenden Felder überschwemmt werden und den Landwirten das Wintergetreide verdirbt. Der dann von uns zu zahlende Schadenersatz beläuft sich auf fünfstelligen Summen. Und nicht zuletzt bedürfen auch einige unserer Personenwagen der Aufarbeitung, insbesondere Wagen 3 und 22.

Es wartet also Arbeit in Hülle und Fülle auf uns. Mit dem Bahnhofsneubau in Bruchhausen-Vilsen und der Aufarbeitung der Wagen 5 und 7 im vergangenen Winterhalbjahr haben wir jedoch bewiesen, daß wir solche Aufgaben meistern. Wenn sich diesmal in den Monaten bis zum 1. Mai noch einige mehr zu aktiver Mitarbeit in Vilsen einfinden und diejenigen, die sich nicht aktiv beteiligen können, durch Spenden (Konto Kreissparkasse Vilsen Nr. 655 oder Postscheckkonto Hamburg Nr. 3132 81 - 200) dazu beitragen, daß wir die eine oder andere Arbeit an Handwerker und Firmen am Ort vergeben können, dann müßten auch die vor uns liegenden Arbeiten bis zum Beginn der Saison 1974 zu schaffen sein.

In diesem Sinne

herzlichst

Ihr Harald Kindermann

Der Mitglieder- und Abonnenten-Auflage dieses Heftes liegt ein Prospekt über das neueste Buch unseres Mitgliedes Kurt Pierson, „BORSIG — ein Name geht um die Welt“, bei, den wir Ihnen hiermit zur besonderen Beachtung empfehlen.

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

Verlag

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

Gesamtredaktion

Harald O. Kindermann
2000 Hamburg 76
Friedenstraße 6

3094 Bruchhausen-Vilsen
Homfelder Straße 7

Postanschrift:

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

Redaktion

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

Eberhard Kunst

6000 Frankfurt 1
Postfach 3523

Gestaltung

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

Versand

an Mitglieder und Abonnenten
Peter Weinandt
3070 Nienburg
Raiffeisenstraße 22

sonstiger Versand

Alfred Saathoff
2800 Bremen
Daniel-von-Büren-Straße 48
Telefon (04 21) 31 37 29

Anzeigen

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

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

Satz und Druck

Uhle & Kleimann
4990 Lübbecke

Bezugsbedingungen

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

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

Bestellungen auf dem Zahlkartenabschnitt (Postscheckkonto Hamburg 16 17 - 208). Für DEV-Mitglieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück

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

Redaktionsschluß für Heft 4/1973
ist der 15. November 1973.



STOOMTRAM HOORN-MEDEMBLIK

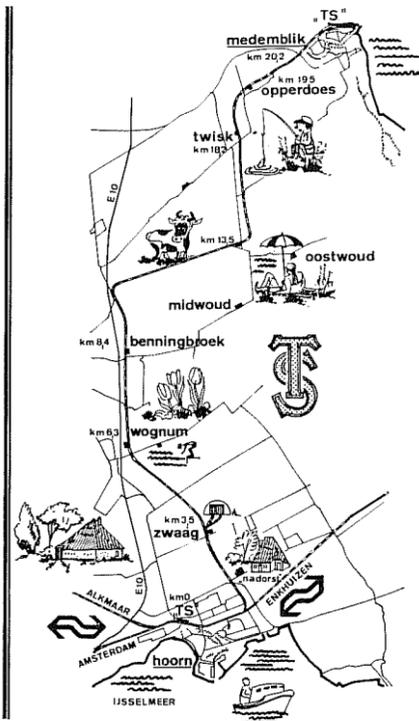
Alle Fotos: F. v. d. Gragt

Die niederländische TRAMWEG STICHTING und ihre Museumsbahn „STOOMTRAM HOORN – MEDEMBLIK“

Schon seit mehr als vierzig Jahren besteht in den Niederlanden ein aktiver Verein von Eisenbahn- und Straßenbahnfreunden, die NVBS, aus der 1965 eine Organisation entstand, die „Tramweg Stichting“, mit der Absicht, historisch wertvolles Straßenbahn- und Kleinbahnmaterial vor der Verschrottung zu retten, zu renovieren und falls möglich irgendwo damit zu fahren. Inzwischen hat sich die Zahl der Dampf- und Diesellokomotiven, elektrischen und Dieseltriebwagen, Personen- und Güterwagen auf über 100 Stück erhöht. An zwei Stellen wird ein Museumsbahnbetrieb durchgeführt, während in den Großstädten Amsterdam, Den Haag und Rotterdam örtliche Arbeitsgruppen an der Überholung elektrischer Straßenbahnwagen arbeiten.

Anlaß für die Gründung der TS, wie sich Tramweg Stichting abkürzt, war das Angebot der Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM), die das letzte schmalspurige Kleinbahnnetz westlich von Rotterdam betrieb, ihre letzten drei Dampflokomotiven, vierzehn Personenwagen und eine Menge von Güterwagen für 40 000 Gulden zu verkaufen. Was Jahre zuvor nicht möglich war, das geschah in überraschend kurzer Zeit: Innerhalb von drei Wochen war das Geld da! Der junge Verein sah sich also als Besitzer von fast „schrottreifem“ Kleinbahnmaterial, ohne Strecke, um damit zu fahren.

Der Wagenpark, der später mit drei Verbrennungstriebwagen ergänzt wurde, ist am Hafen von Hellevoetsluis abgestellt worden. Nach jahrelangen Schwierigkeiten mit örtlichen und ländlichen Behörden gelang es, eine Strecke von 1,5 km Länge wiederaufzubauen, und diesen Abschnitt mit VT-Zügen zu befahren. Vielleicht gibt es zu einem späteren Zeitpunkt noch Gelegenheit, über diesen Betrieb zu berichten, aber jetzt wollen wir unsere Aufmerksamkeit auf die regelspurige Museumsbahn Hoorn – Medemblik richten, die seit einigen Jahren die wichtigste Aktivität der 1300 Mitglieder umfassenden TS darstellt.



Als 1967 erkannt wurde, daß vorläufig keine schmalspurige Museumseisenbahn eingerichtet werden konnte, war die Schenkung einer regelspurigen Henschel Kastenlokomotive (Baujahr 1921, ehemals Goische Stoomtram, Strecke Amsterdam – Laren – Hilversum) durch die Zuckerfabrik in Roosendaal Anlaß für die TS, den Versuch einer Sonderfahrt auf einer Nebenstrecke der Niederländischen Eisenbahnen zu unternehmen, um zu beweisen, daß auch in Holland die Möglichkeit bestand, in Nachfolge Englands mit Dampftraction eine Art von Museumsbetrieb zu eröffnen. Die Werkstatt Tilburg der NS überholte die kleine Maschine, und im Dezember 1967 fanden einige Fahrten auf den zur Stilllegung vorgesehenen Strecken der Westlandsche Stoomtram zwischen Den Haag und Delft statt. Mangels normalspuriger Kleinbahnwagen mußten schwere Reisezugwagen der NS gemietet werden. Die kleine Henschellok, die ihre alte Nummer 18 erhielt, bekam im letzten Moment Unterstützung von der Bt-Lokomotive No. 30 (Jung, Baujahr 1908), die die Tramweg Stichting von den Rotterdamer Gaswerken erwarb. Der Erfolg dieser Sonderfahrten war groß, und der junge Klub sah sich in der Situation, Besitzer eines schmalspurigen Fahrzeugparks ohne Strecke zu sein und die Möglichkeit zum Dampfbetrieb ohne Wagen zu besitzen.

Auf einer Zahl von Nebenbahnen betreiben die Niederländischen Eisenbahnen noch Güterverkehr. Eine Strecke davon, die 1887 eröffnete und zwanzig Kilometer lange Linie von Hoorn nach Me-

dembliek, vierzig Kilometer nördlich von Amsterdam, erwies sich als sehr gut geeignet. 1968 und 1969 wurden dort Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde veranstaltet, wobei die tapfere Henschellok 18 einen, die Lok 30 zwei Reisezugwagen der NS zog. Trotz Bezahlung der NS für das Personal und die Benutzung der Strecke, die Versicherung usw. blieb ein beachtlicher Überschuß übrig: zwei Arbeitswagen der NS, ehemals Lokalbahnwagen, konnten billig gekauft werden, so daß keine Fahrzeuge mehr gemietet zu werden brauchten. Es fuhren zwar noch keine historischen Kleinbahnwagen, doch „es dampfte“, und die Fahrgäste kamen.

1970 gab es bei der NS beachtliche Zugfolgeverdichtungen im Sommerfahrplan. Daher war die Leitung in Utrecht nicht mehr in der Lage, das Personal für den Dampfzug zu stellen, und es schien, daß die Dampfbahn nicht mehr fahren konnte. Was niemand erwartet hatte wurde jedoch erlaubt: einige Mitglieder durften eine Prüfung als Dampflokführer, Triebwagenführer, Zugbegleiter und Rangierer ablegen, so daß in diesem Sommer zum erstenmal mit eigenem Personal gefahren wurde, was eine Kostensenkung mit sich brachte.

Und so wurde es 1971 möglich, einen regelmäßigen Fahrplan an den Wochenenden zu fahren. Aber zuerst mußte das Rollmaterial noch erweitert werden. Eine dritte Dampflok, No. 23, 1918 von Orenstein & Koppel erbaut, war in den Jahren 1929 bis 1940 auf der Westlandsche Stoomtram bei Den Haag eingesetzt. Die Zuckerfabrik Zevenbergen schenkte sie der Tramweg Stichting. Diese Bt-Maschine wiegt 27 Tonnen und ist die stärkste Lok der Museumseisenbahn.

Holländische Kleinbahnromantik: Lok 18 mit Wagen 21 auf Probefahrt bei Hoorn

Lokalbahnzug mit No. 30 auf dem Bahnübergang in Benningbroek

An der Werkstatt: No. 18 „Leeghwater“ und No. 30





Auf Reisen in die Bundesrepublik kauften im Winter Vorstandsmitglieder der TS bei der Hümmlinger Kreisbahn den zweiachsigen VT 3 (Talbot, ex Ruhr-Lippe Eisenbahnen), nachdem eine Probefahrt mit drei beladenen Güterwagen die große Zugkraft bewiesen hatte, und den C 342 der Meppen-Haselünner Eisenbahn. An einem Februartag fuhr der VT 3 von Werlitz über Lathen und Meppen, wo der C 342 angehängt wurde, zur Grenze bei Bentheim, von zwei Triebwagenführern der Museumseisenbahn gefahren. Einen Monat später ging es in der Nacht von Oldenzaal quer durch die Niederlande über Amsterdam CS nach Hoorn, wo die längste Fahrt einer Amateurbahn von 400 km Länge zu Ende war.



Vom Museum Buurtspoorweg in Enschede wurde der BC 1 der Klb. Kassel-Naumburg gemietet, der als C 41 in Betrieb genommen wurde. Bereits 1969 erwarb die TS den vierachsigen VT 40 von den Moerser Kreisbahnen. Dieses historische Fahrzeug war bereits 1923 von den DWK für die Westlandsche Stoomtram gebaut worden und versah seit 1932 in Moers seinen Dienst. Er wurde 1970-71 überholt und steht im Alter von fünfzig Jahren als einer der ältesten Verbrennungstriebwagen in Europa regelmäßig im Einsatz. Ebenfalls in Moers wurden 1971 zwei weitere Lokbahnwagen, C 1 und C 7, gekauft, wobei im C 7 ein Buffetabteil eingerichtet wurde. So standen zum Sommerfahrplan fünf Personenwagen in frischem braunen und elfenbeinernen Anstrich zur Verfügung. In diesem Jahr wurden 18 000 Fahrgäste gezählt. Damit waren die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb größer als die Spenden der Mitglieder!



Doppeltraktion von Lok 30 und 18 in Medemblik. Aufgrund der verschiedenen Zug- und Stoßvorrichtungen müssen beide Loks mit dem Zwischenwagen gekuppelt werden.

Lokalbahnzug mit No. 30 in Zwaag

Zwei Dampfzüge in Hoorn: rechts Sonderzug mit den Loks 23 und 30, links Henschel Kastenlok mit den Personenwagen 21 und 780

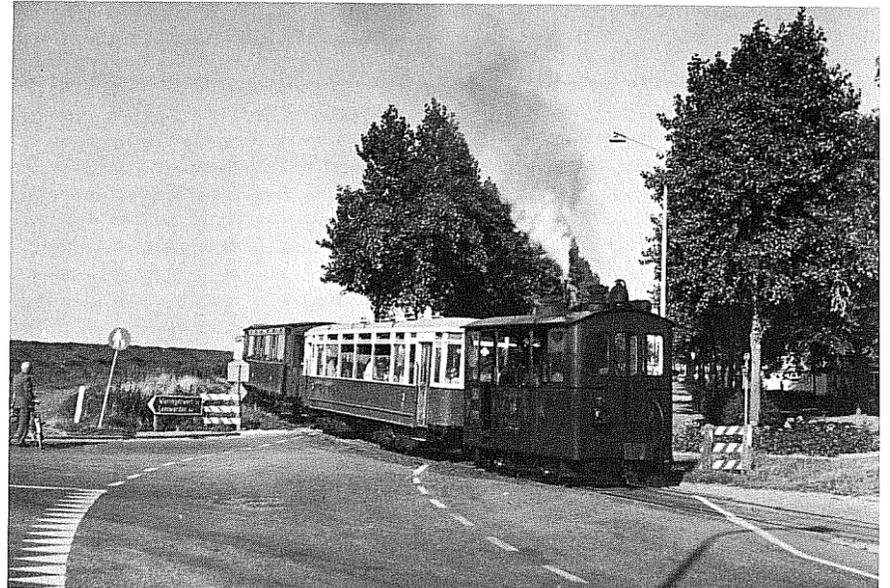
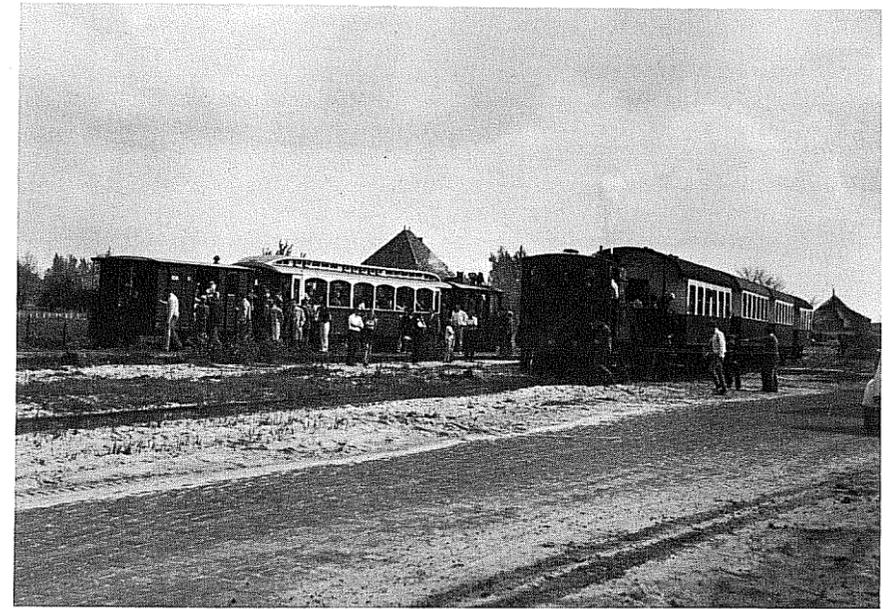
War die Museumseisenbahn „allmählich“ entstanden, war sie aber offiziell noch nicht eröffnet. Wegen ihrer Verdienste um die Erhaltung alten Klein- und Straßenbahnmaterials, wurde die Tramweg Stichting dadurch ausgezeichnet, daß dem Vorsitzenden Herrn F. C. Wieder im königlichen Schloß in Amsterdam der „Silberne Anjer“ verliehen wurde, eine Auszeichnung, die in jedem Jahr von Prinz Bernhard der Niederlande für Verdienste auf kulturellem Gebiet vergeben wird, verbunden mit einem Geldbetrag. Zusammen mit zwei seiner Enkel, den Prinzen Maurits und Carlos, sowie seinem Schwiegersohn Prinz Hugo Carlos, also zusammen vier Prinzen, wurde am 19. April 1972 die Museumsbahn feierlich eröffnet, wobei Presse und Tausende Zuschauer die Strecke säumten.

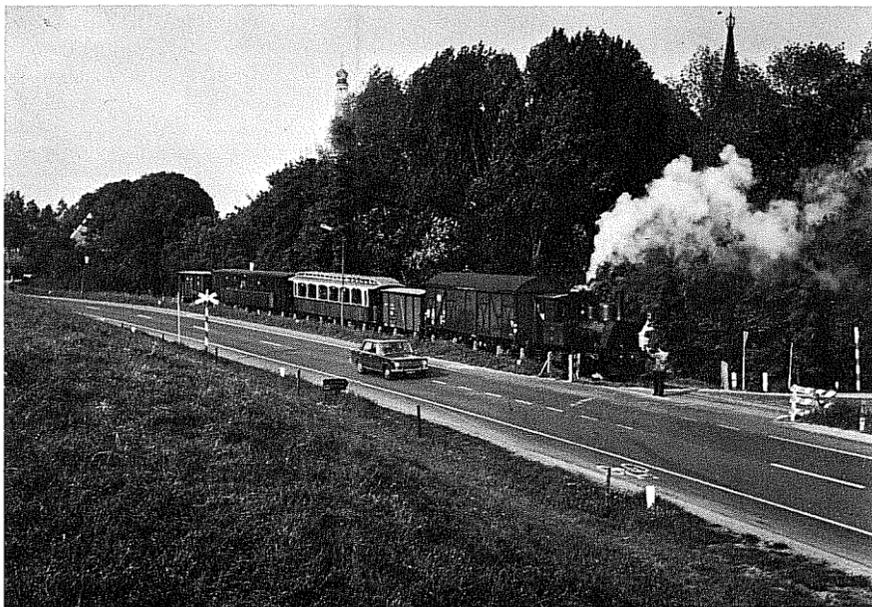
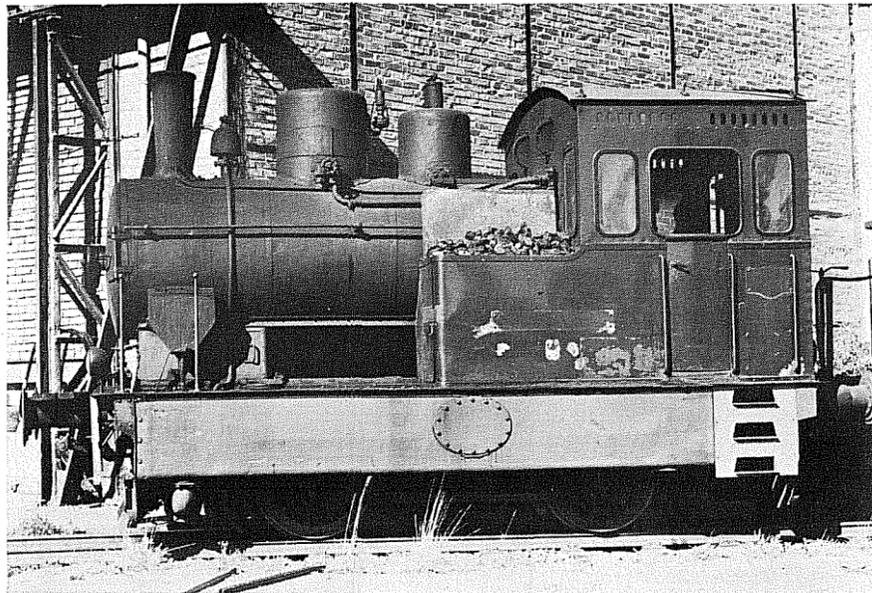
Nach den bisher zum größten Teil deutschen Lokbahnwagen waren in der Werkstatt Hoorn auch die ersten wirklich historischen niederländischen Fahrzeuge restauriert worden. Zusammen mit der Kastenlok 18 fuhren der Personenwagen 21 (Baujahr 1915, ex NZHVM Leiden-Den Haag, ex Goische Stoomtram, ex Zuiderseestoomtram Nunspeet-Zwolle) und der Packwagen P 1 zum erstenmal. Vor allem der Wagen 21 mit seinen großen Bogenfenstern und dem 1.-Klasse-Abteil mit den alten Kissen ist das Prunkstück des Wagenparks! Später in diesem Jahr kamen noch der Wagen 780 (Baujahr 1929, ex Straßenbahn Den Haag) und der Zweiachser 43 (Baujahr 1916, ex Klb. Rees-Wesel, ex Elektrische Bahn Utrecht-Zweist) in Dienst, so daß der echte Dampfstraßenbahnzug nun aus drei Wagen bestand. Mit zwei Dampf- und einem Triebwagenzug an jedem

Zugkreuzung in Wagnum: Lok 18 mit den Wagen 21 und P 1 nach Hoorn und Lok 30 mit C 42, C 7, C 1 und C 41 nach Medemblik

Zug mit Kastenlok 18 und den Wagen 780, 370 und 21 in Medemblik

Stelldichein in Medemblik: Lokalbahnzug mit No. 30 und Dampftramzug mit No. 18 sowie den Triebwagen VT 3 und VT 40





Wochenende im Einsatz wurden insgesamt 32 000 Reisende befördert, eine beachtliche Leistung. Die große Zahl von Dampfsonderfahrten für Reisebüros, Gesellschaften, Altersheimen, Schulen usw., auch außerhalb der Saison, erforderte die Suche nach weiteren Fahrzeugen.

Es ist offensichtlich, daß diese Leistungen nicht mehr ausschließlich von Amateuren in ihrer Freizeit vollbracht werden können. Seit 1970 ist der Betriebsleiter der Werkstatt, ein sehr guter Techniker, als Betriebsdirektor angestellt, und wird seit diesem Jahr von einem Assistenten unterstützt. Die Betriebskosten sind dadurch natürlich erheblich gestiegen. Die Zahl der im Winter arbeitenden Mitglieder beträgt 25 Mann. Sie stellen auch die Triebfahrzeugführer. Es sind jetzt sechs Dampflokomotiv- und sieben VT-Führer „diplomiert“. Eine Prüfung bei der NS dauert fast einen Tag. Vor allem die theoretische Prüfung ist sehr schwer. Es sind rund fünfzehn Zugbegleiter in Dienst. Aus Mitgliedern setzen sich die etwa dreißig Schaffner zusammen, die die Fahrkarten im Zug verkaufen. Darunter befinden sich auch drei Schaffnerinnen, zum Teil begeisterte Ehefrauen von Mitgliedern!

Inzwischen sind noch zwei weitere Dampflokomotiven gekauft worden! No. 5 ist eine Ct-Maschine, 1929 von La Meuse in Belgien gebaut und vorher in der Stickstofffabrik in Sluiskil eingesetzt. Von einem Stahlwerk bei Neuß wurde Ende 1972 eine sehr wertvolle Dampflokomotive erworben. Die No. 21 wurde 1922 von Hanomag für die Dampfbahn Maastricht-Vaals gebaut. Schon 1937 wurde diese Strecke stillgelegt, und die 15 Bt-Loks im Anschluß daran fast ausschließlich nach Deutschland verkauft. Die in sehr gutem Zustand erworbene Lok wurde in diesem Jahr generalüberholt, da die niederländischen Behörden für

Lok 21 (1922, Hanomag)

Lok 5 an der Werkstatt in Hoorn

PmG in Medemblik: Lok 30 mit DB-Güterwagen, Zwischenwagen und den Wagen 21, 370 und P 1

ausländische Lokomotiven eine sehr schwere Prüfung verlangen. Bald wird diese Lok neben No. 18 das wichtigste Stück des Triebfahrzeugparks sein. Probefahrten zeigten, daß es sich hier um die schnellste und sparsamste Lokomotive der Museumseisenbahn handelt. Damit stehen insgesamt fünf betriebsbereite Lokomotiven zur Verfügung, was auch erforderlich ist, da in diesem Jahr oft drei Loks gleichzeitig unter Dampf standen.

Im Juli dieses Jahres verkehrten die Züge zum erstenmal täglich. Das erforderte einen großen Aufwand an Personal und Wagenpark. Aber man hat es geschafft, und nach einem großen Werbefeldzug wurden 1973 ungeahnte Zahlen von Fahrgästen befördert. Wahrscheinlich machten etwa 60 000 Personen eine Bummelfahrt.

Dazu konnte vom 1. Juni 1973 der Güterverkehr auf der Strecke von der NS übernommen werden. Da nach einer entsprechenden Werbeaktion sich neue (frühere) Kunden wiedergemeldet haben, soll dieser bald erweitert werden. Für diesen Güterverkehr, um den jahrelang Verhandlungen geführt wurden, war schon 1969 von den Niederländischen Stahlwerken in Ijmuiden eine 52 Tonnen schwere Diesellok, No. 46, geschenkt worden, 1952 von Baume & Merpent und General Electric gebaut und mit zwei schweren Caterpillar-Motoren ausgerüstet. Diese Maschine ist sehr kräftig und kann 50 Güterwagen ziehen. Während der Sommersaison waren die Güterwagen den Dampfzügen beigegeben worden. Nur an Tagen ohne Dampfbetrieb verkehrte ein Güterzug, gelegentlich auch vom VT 3 gezogen.

Obwohl in diesem Jahr noch ein Kleinbahnwagen, die No. 370 (Baujahr 1905, ex RTM Schmalspurstrasse Hellevoetsluis), mit Buffetabteil in Betrieb genommen wurde, und der Lokalbahnzug mit dem Personenwagen C 2 der Jülicher Kreisbahn erweitert wurde, reichte dieser Wagenpark vor allem mittwochs nicht aus. In der Zeit vom 15. Juni bis 15. August fand an diesen Tagen in Hoorn ein Altholländischer Trachten-Markt statt, und die Museumsbahn führte einen 60-Minuten-Betrieb zum Früchtmarkt in Wognum (6 km) durch. Zwei Dampfzüge mit sämtlichen verfügbaren Personenwagen standen im Einsatz und beförderten 2 000 Fahrgäste pro Tag. Der VT fuhr im Anschluß zweimal nach Medemblik. Dennoch wollten derart viele Fahrgäste nach Medemblik, daß ein dritter Dampfzug mit

Fahrzeugliste Stoomtram-Hoorn-Medemblik BV Tramweg stichting

Dampflokomotiven:

* 5	1929	La Meuse	Ct	Fabr. 3252	ex Stickstoff-Fabrik Sluiskil	
11	1928	La Meuse	Bt	Fabr. 3337	ex Suckerfabrik Sas van Gent = ex Chemin de fer de l'Artois (Frankreich) Type SNCV Belgien	
* 18	1921	Henschel	Bt	Fabr. 18776	ex Suckerfabrik Roosendaal = ex Gooische Stoomtram 18 Tramway-Kastenlok	
* 21	1922	Hanomag	Bt	Fabr. 9857	ex Stürzelberger Hütte / AG Sachtleben Neuss = ex Limburgsche Tramweg Mij 21	
* 23	1918	Orenstein & Koppel	Bt	Fabr. 8319	ex Suckerfabrik Zevenbergen = ex Westlandsche Stoomtram Mij 23 = ex Westfälische Lok. Fabrik	
* 30	1908	Jung	Bt	Fabr. 1268	ex Gaswerk Rotterdam	
31	1886	Jung	Bt	Fabr. 12	ex Gaswerk Rotterdam	

* = fahrbereit

Dieselfahrzeuge:

* M 2	1944	Spoorijzer	2x	Diesellok	ex Gaswerk Haarlem
* M 3	1956	Talbot	2x	Verbr. Tw	ex Hümmlinger Krb VT 3 = ex Ruhr-Lippe Esb VT 5, Deutzmotor
* 40	1923	DWKiel	4x	Verbr. Tw	ex Moerser Krb T 10 = ex Westlandsche Stoomtram Mij 40, Deutzmotor
* 46	1952	Baume & Merpent/Gen.El.	4x	Diesellok	ex Kön. Niederl. Stahlwerke I Jmuiden, 2 Caterpillar Motore

Personenwagen:

(ehemalige Niederländische Dampfstraßenbahnwagen)

* 21	1915	Allan	4x	ex Noord-Zuid Hollandse Vervoer Mij B 26 = Gooische Tramweg Mij 21 = NS BC 216 = ex NCS (Niederländische Centraal Spoorweg Mij) Nunspeet-Zwolle BC 6
* 43	1916	Allan	2x	ex Klb Wesel-Rees 125 = ex Nederlandsche Buurtspoorweg Mij Utrecht-Zeist 43
50	1930	MAN	4x	ex Gooische Tramweg Mij (1948-73 Wohnung)
* B 370	1905	Haine St. Pierre		ex Rotterdamsche Tramweg Mij (1067 mm) Buffet-Abteil
AB 395	1906	Allan	4x	ex Rotterdamsche Tramweg Mij (1067) = ex Stoomtram Tiel-Buren-Culemborg AB 2
C 203	1916	Werkspoor	4x	ex Nederlandsche Tramweg Mij (1949-70 Wohnung)
BC 425	1921	Werkspoor	4x	ex NS Dampfbahn Alkmaar-Bergen (1956-71 Wohnung)
779	1929	Brugeoise	4x	ex Haagse Tramweg Mij (Den Haag)
* 780	1929	Brugeoise	4x	ex Hagse Tramweg Mij (Den Haag)
AB 1001	1929	L. Hofmann	4x	ex Limburgsche Tramweg Mij (1939-73 Wohnung)

Lokalbahnwagen:

* C 2	1913	HAWA	2x	ex Jülicher Krb = ex Klb Kiel-Schönberg C 21
* C 1	1908	v. d. Zijpen	2x	ex Moerser Kreisbahnen
* C 7	1908	v. d. Zijpen	2x	ex Moerser Krb Buffet-Abteil
* C 41	1903	Busch	2x	Leihweise vom Museum Buurtspoorweg Enschede = ex Klb Kassel-Naumburg BC 1
* C 42	1920	Harkort	2x	ex Meppen-Haselünner Esb = ex Bentheimer Esb C 342
* C 290	1918	Werkspoor	2x	ex Nederlandsche Spoorwegen Oberleitungswagen = ex Staatsmijnen C 290

Gepäckwagen:

* P 1	18..	Werkspoor	2x	ex Nederlandsche Tramweg Mij Neubau Werkstatt Hoorn '71
* K 16	1916	Werkspoor	2x	„Kupplungswagen“ Eisenbahn bzw. Mittelpuffer

Die als Wohnung verwendeten Wagen stehen zum Teil noch unaufgearbeitet auf dem Gelände in Hoorn. Die Wagen C 203 und AB 395 sind momentan im Umbau.



einem von der NS geliehenen Reisezugwagen zwischen Wognum und Medemblik pendeln mußte. Trotzdem waren an diesen Tagen alle Züge überlastet. Der Vorstand wird sich daher in diesem Winter um eine Erweiterung des Wagenparks bemühen und wieder deutsche Lokalbahnwagen kaufen, so daß 1974 ein Zug von zehn Wagen dieses Typs in Betrieb sein wird.

Ebenso muß die Zahl der Dampfstraßenbahnwagen vergrößert werden. Hier liegt ein Problem der Bahn: Einerseits nimmt die Zahl der historischen Dampftramwagen nur langsam zu, etwa alle zwei Jahre ein Fahrzeug. Schneller können die Amateure in der Werkstatt nicht arbeiten. Andererseits nimmt die Zahl der ausländischen Wagen rasch zu, damit die Fahrgäste befördert werden können. Man braucht die Fahrgäste, um die Wiederaufarbeitung alter Lokomotiven und Wagen zu finanzieren. Der Wiederaufbau eines Personenwagens, der als Hühnerstall gekauft wird, kostet an Materialien allein 10 000 Gulden. Die Überholung einer für 5 000 Mark erworbenen Dampflok kostet in eigener Regie immerhin 25 000 Gulden. Inzwischen wurden sämtliche Lokomotiven mit neuen Rohren versehen, geprüft und in Ordnung befunden.

Jedes Jahr geht die Museumsbahn „auf die Reise“. 1972 machten der VT 3 und zwei Wagen eine Abschiedsfahrt auf einer Nebenstrecke der NS südlich von Amsterdam, die stillgelegt wurde. Diese Fahrt fand sehr viel Anklang. In diesem Jahr wurden die sechs Lokalbahnwagen und zwei Gepäckwagen mit der NS von Hoorn nach Groningen befördert. Mit der Lok 30, die auf der Straße dorthin transportiert worden war, wurden fünf Tage lang Sonderfahrten auf

VT 3 mit Zwischenwagen K 16 und Wagen 21 in Zwaag

Fünffähriges Fahrjubiläum der Museumsbahn mit Doppeltraktion der Lokomotiven 30 und 23 bei Oostwoud

Die erste Fahrt des Museumszuges 1969. Kastenlok 18 und NS-Wagen im Bahnhof Midwoud/Oostwoud

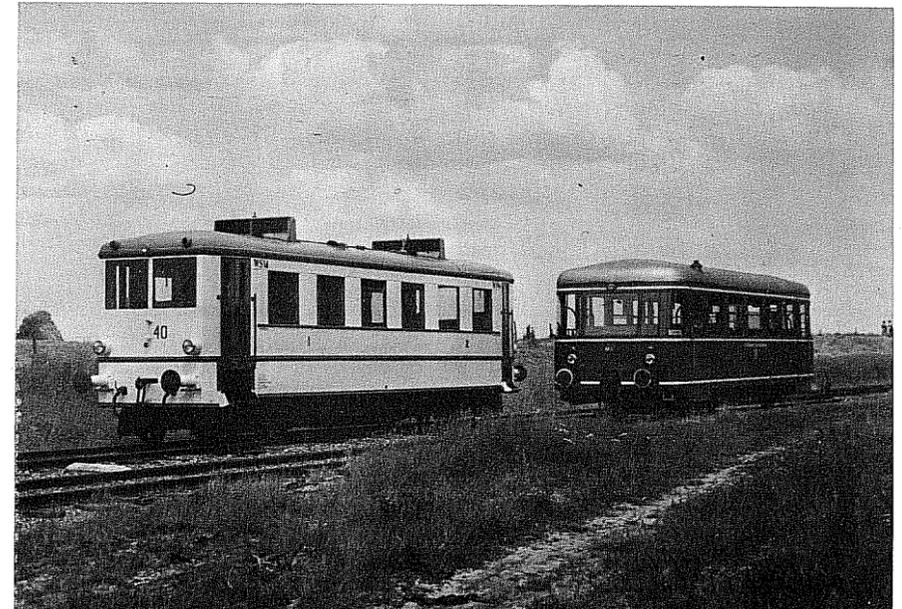
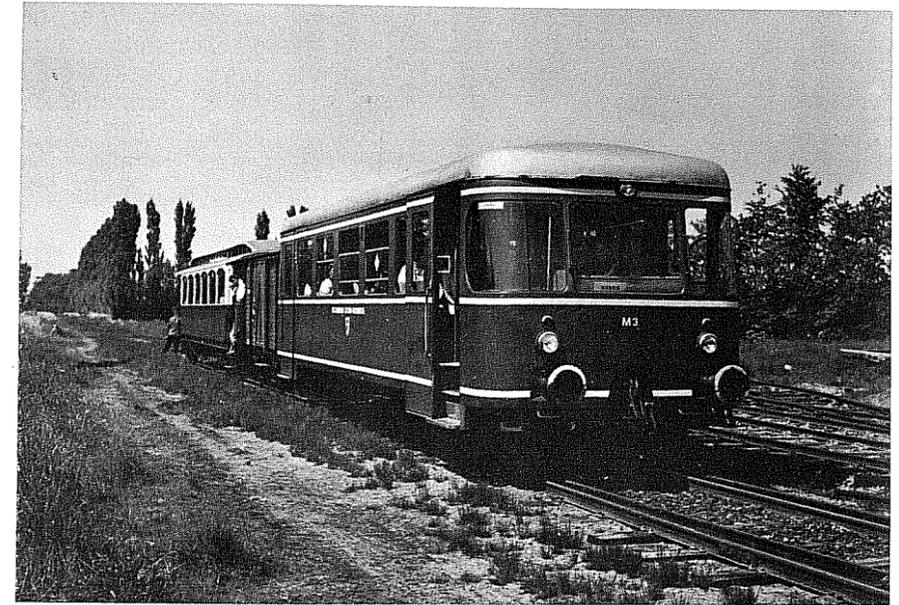
der 40 km langen Strecke Groningen-Drachten veranstaltet, einer früheren Dampfstraßenbahnlinie in der Seitenlage der Landstraße. Sie fanden unter überwältigendem Anklang der Bevölkerung statt, und der Erfolg: Sie müssen in ein paar Jahren wiederholt werden, denn die Strecke bleibt für NS-Güterzüge geöffnet. Während dieser Fahrten wurde der von einer Gruppe wiederaufgebaute Zwischenwagen K 16 verwendet. Dieses Fahrzeug leistet auf der Museumseisenbahn gute Dienste, weil es Seitenpuffer mit Mittelkupplung einerseits und Mittelpuffer mit Vicinaux-Kupplung für die Kleinbahnwagen andererseits besitzt, so daß sämtliche Lokomotiven und Wagen untereinander kuppelbar sind.

Neben den schon besprochenen Loks sind noch zwei weitere abgestellte Maschinen für die Wiederinstandsetzung in den nächsten Jahren vorhanden: Bt-Lok 31 ist die Schwesterlok von No. 30, wurde aber schon 1887 von Jung gebaut. Lok 11 ist eine Straßenbahnkastenlok der belgischen SNCV und wurde 1929 von La Meuse für eine nordfranzösische Kleinbahn nachgebaut. Nach ein paar Jahren wurde diese Strecke jedoch stillgelegt, die Maschine von Meterspur auf Normalspur umgespurt und von einer Zuckerfabrik in Sas van Gent an der belgisch-niederländischen Grenze benutzt. Auch diese Lok, von deren Typ vor 1935 viele im Süden der Niederlande fuhren, soll im alten Stil wiederaufgebaut werden. Sie ist in guter Verfassung. Neben den schon erwähnten Kleinbahnwagen warten noch fünf weitere alte Wagen auf ihre Restaurierung. Ein zweiter Wagen der ehemaligen Straßenbahn in Den Haag (779) und ein zweiter RTM-Wagen sind „im Bau“, weitere folgen. Die Werkstatt wird jedes Jahr ein Fahrzeug „abliefern“.

Fahrt in den Frühling: VT 3 mit C 42 und C 41 in Zwaadijk

Die beiden VTs: VT 40 (1923, DWK) und VT 3 (1955, Talbot) in Medemblik

Der erste Güterzug mit V 46 und DB-Güterwagen bei Abbekerk



Der Betriebstag beginnt samstags um 10.30 Uhr, an den übrigen Tagen um 11.30 Uhr. Jeder Dampfzug macht zwei Fahrten, der VT eine Fahrt. Die Strecke wird in 70 Minuten befahren. Unterwegs wird in Zwaag und Medemblik gekreuzt. Der Triebwagen kreuzt die Dampfzüge auf einem Stichgleis in Midwood. Sämtliche Zugbewegungen werden mittels Telefon an den Zugdienstleiter in dem kleinen hölzernen TS-Bahnhof in Hoorn gemeldet. In Medemblik wurde das alte, aus dem Jahre 1886 stammende Bahnhofsgebäude wieder hergerichtet und hierin ein bahneigenes Buffet eröffnet, das auch für die Busfahrgäste geöffnet ist. Dieses Lokal wird als Tochterunternehmen der Dampfbahn betrieben. Später sollen hier Eisenbahnrequisiten, Bilder und Modelle ausgestellt werden. In Zwaag wurde für die Personenwagen und Triebwagen eine Wagenhalle gebaut. Die Dampfloks stehen in der Werkstatt in Hoorn, die von der NS gemietet wird.

Das Lokpersonal hat einen langen Tag: Ab 6 Uhr Anheizen, ab

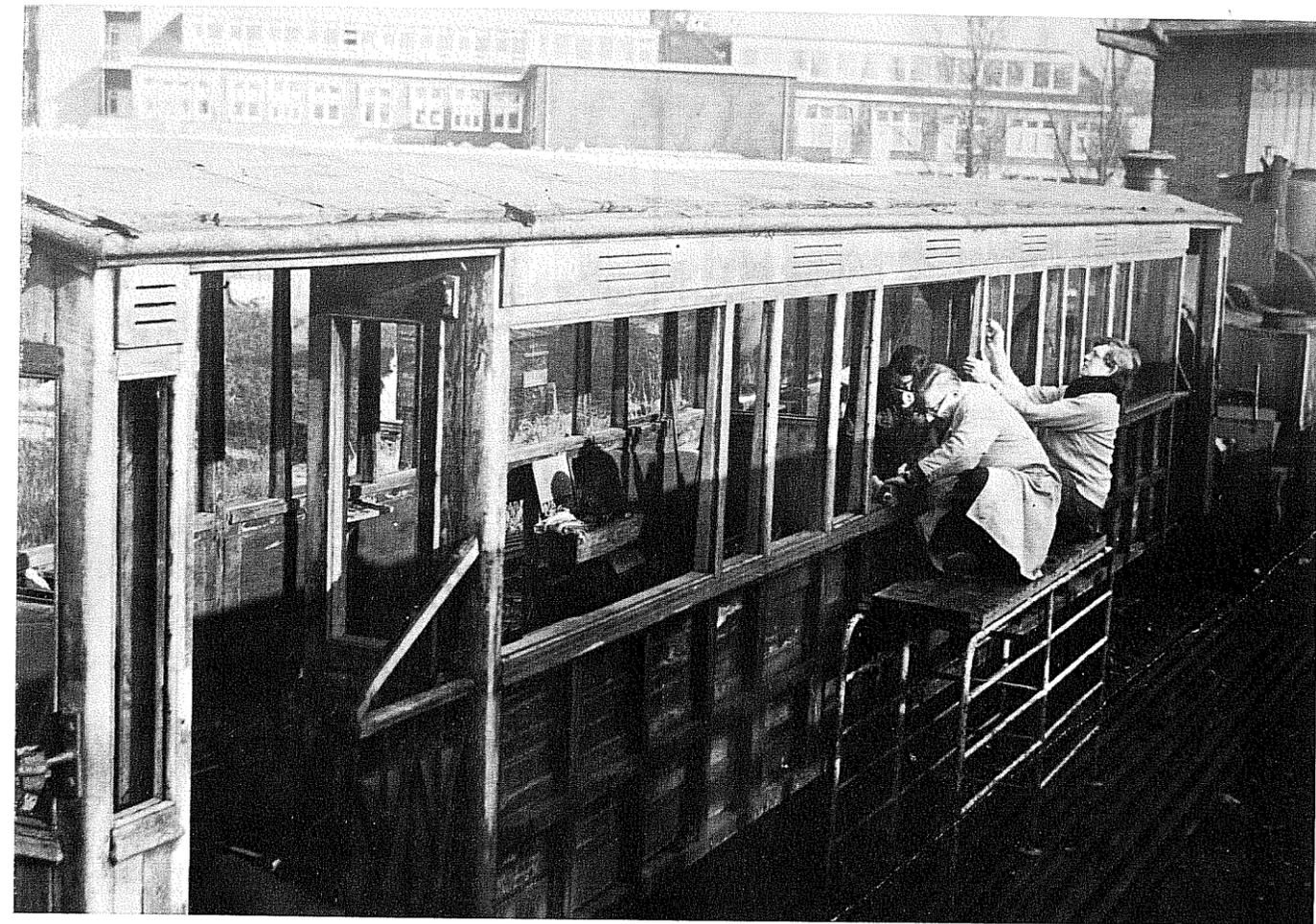
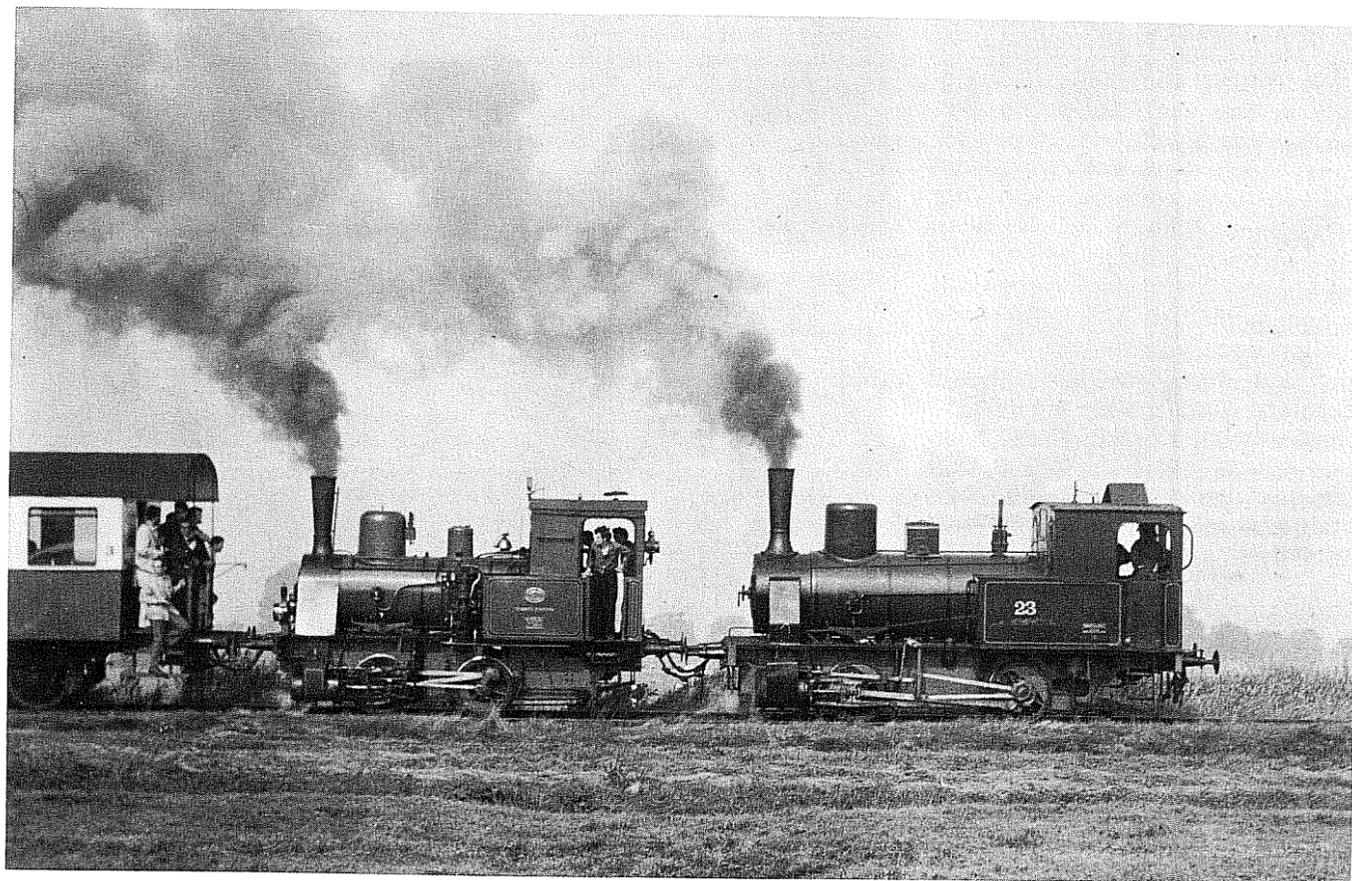
10.30 Uhr Fahrten, nachher Lok reinigen, Feuer löschen usw. Ende 20 Uhr! Während der Fahrt wird an sämtlichen Bahnübergängen in den Ortschaften gehalten: Der Zugbegleiter sperrt den Bahnübergang mit der roten Fahne. Ein viel fotografiertes Bild!

Haben offizielle Stellen in den ersten Jahren den Museumsbahnbetrieb mit einigem Mißtrauen betrachtet, so wird er jetzt nicht nur von den Amateuren und Anwohnenden, sondern auch von offiziellen Institutionen als positiv empfunden und ist nicht mehr wegzudenken. In einem Land wie den Niederlanden, wo „Geschäft machen“ der einzige Grund für weiteren Fortbestand ist, hat die Bahn eine sehr gute Zukunft. Nicht nur bekommt die NS einen bestimmten Prozentsatz der Einnahmen aus dem Personenverkehr, auch reisen viele Fahrgäste mit den NS-Reisezügen nach Hoorn an (Strecke 1, halbstündlicher, ab Mai 1974 elektrischer Verkehr ab Amsterdam CS). Auch der Güterverkehr wird zum weiteren Bestehen der Museumseisenbahn beitragen.

Ich hoffe, mit diesem Bericht über die erste niederländische Museumsbahn nicht den üblichen historischen bzw. die Landschaft beschreibenden Aufsatz verfaßt zu haben, sondern für Mitglieder einer „Kollegenbahn“ das Wie und Warum einer derartigen Bahn in Holland aufgezeigt zu haben. Glauben Sie mir: Die bekannten Schwierigkeiten wie Verhandlungen mit Behörden, Prüfungen, zu wenig Mitgliedern, die in der Werkstatt arbeiten, auch diese sind uns bekannt. Derartige Sachen sind international. Vielleicht gibt unser Erfolg Ihnen weiteren Optimismus und Erfolg. Sie sind immer herzlich willkommen bei uns. Wir sind noch immer eine freundliche Bahn. Sogar die Werkstatt können Sie besichtigen. Kommen Sie mit dem Auto: Die E 10 führt Sie von Amsterdam in 35 Minuten nach Hoorn. Abfahrt ab Kleinbahnhof neben dem östlichen Bahnübergang des Bahnhofes der NS.

Frits van der Gragt

Doppeltraktion bei Abbekerk: No. 23 und No. 30



Mitglieder restaurieren den Wagen 370 in Hoorn

„WORKSHOP“

Vom 5. bis zum 25. August fand in Bruchhausen-Vilsen unter der Leitung unseres stellvertr. Vorsitzenden Ulf Otto ein sogenanntes „Workshop“ statt. Hierzu hatten sich etliche Mitglieder in Vilsen eingefunden, von denen einige sogar noch länger als die vorgesehenen 3 Wochen aushielten.

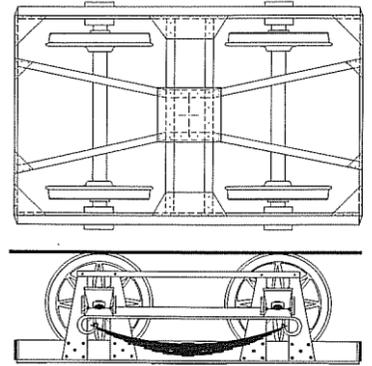
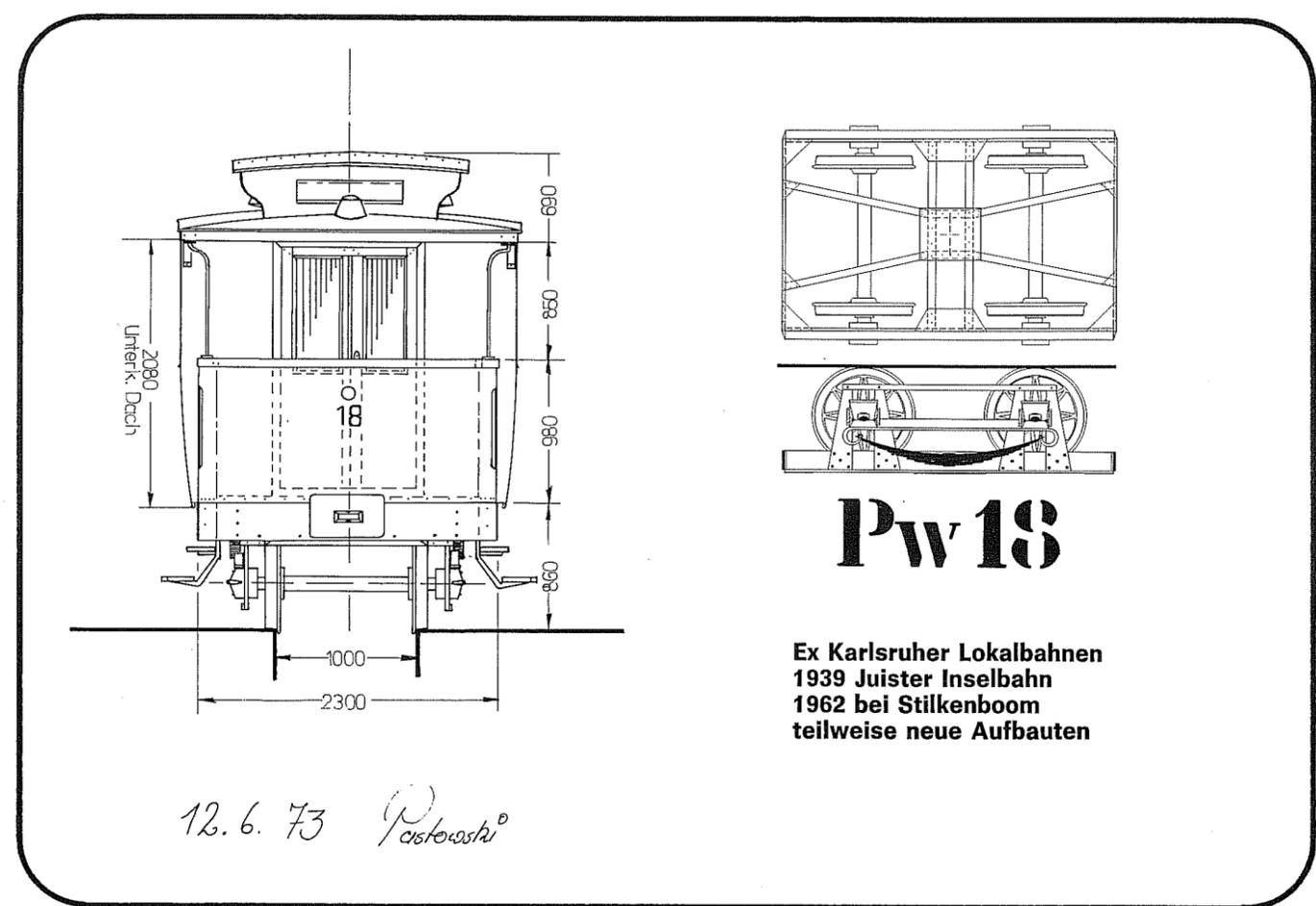
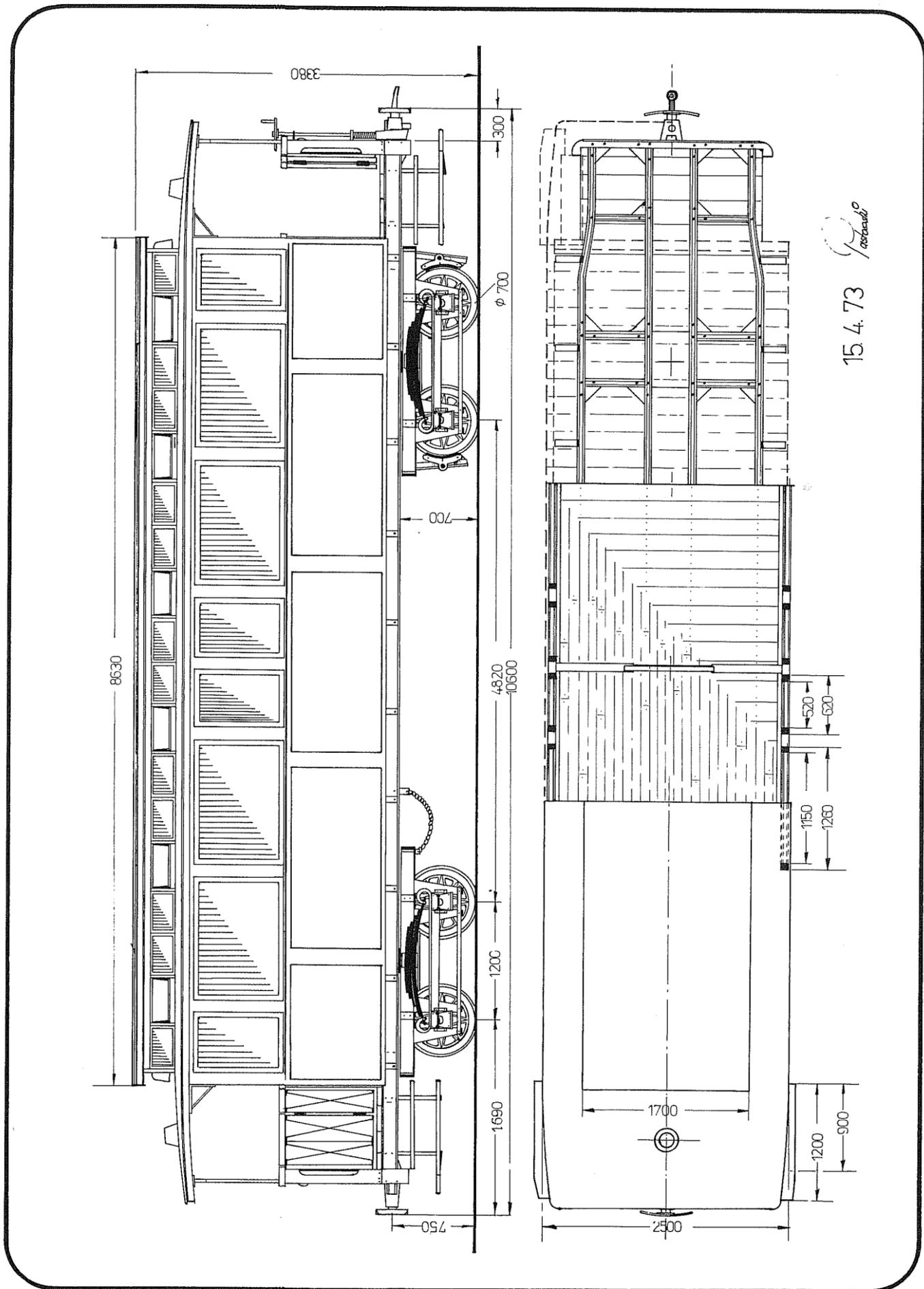
Im Verlaufe des Workshops wurden dringend nötige Arbeiten an unserer Strecke ausgeführt und die Verlegung des Wasserkranes vom Bahnhof der VHG zu unserem neuen Bahnhof neben unserem Bw

in Angriff genommen. Hierzu mußte eine mehrere hundert Meter lange neue Wasserleitung vom bisherigen Standort des Wasserkranes zu seinem neuen Aufstellungsort gelegt werden. Vor unserem Bw wurde ein Wasserentnahmestutzen zum Auswaschen der Loks installiert, der dann übergangsweise bis zur Aufstellung des Wasserkranes auch zum Wassernehmen diente, so daß damit das umständliche Zurücksetzen der Lok auf den VGH-Bahnhof zum Wassernehmen ein Ende hatte. Neben diesen und einer Reihe anderer Arbeiten erhielten

der Personenwagen 9 und unser Pack-/Postwagen 22 (bisher 44) einen neuen Außenanstrich. Für beide Wagen waren die historischen Farben der preußischen Staatsbahn aus der Zeit vor 1914 gewählt worden, was bei dem Pack-/Postwagen zum Teil recht heftige Diskussionen unter den DEV-Mitgliedern auslöste.

Insgesamt gesehen hat uns dieses Workshop wieder einen kleinen Schritt voran gebracht, und dafür gebührt denen, die aktiv hierbei geholfen haben, unser aller Dank.

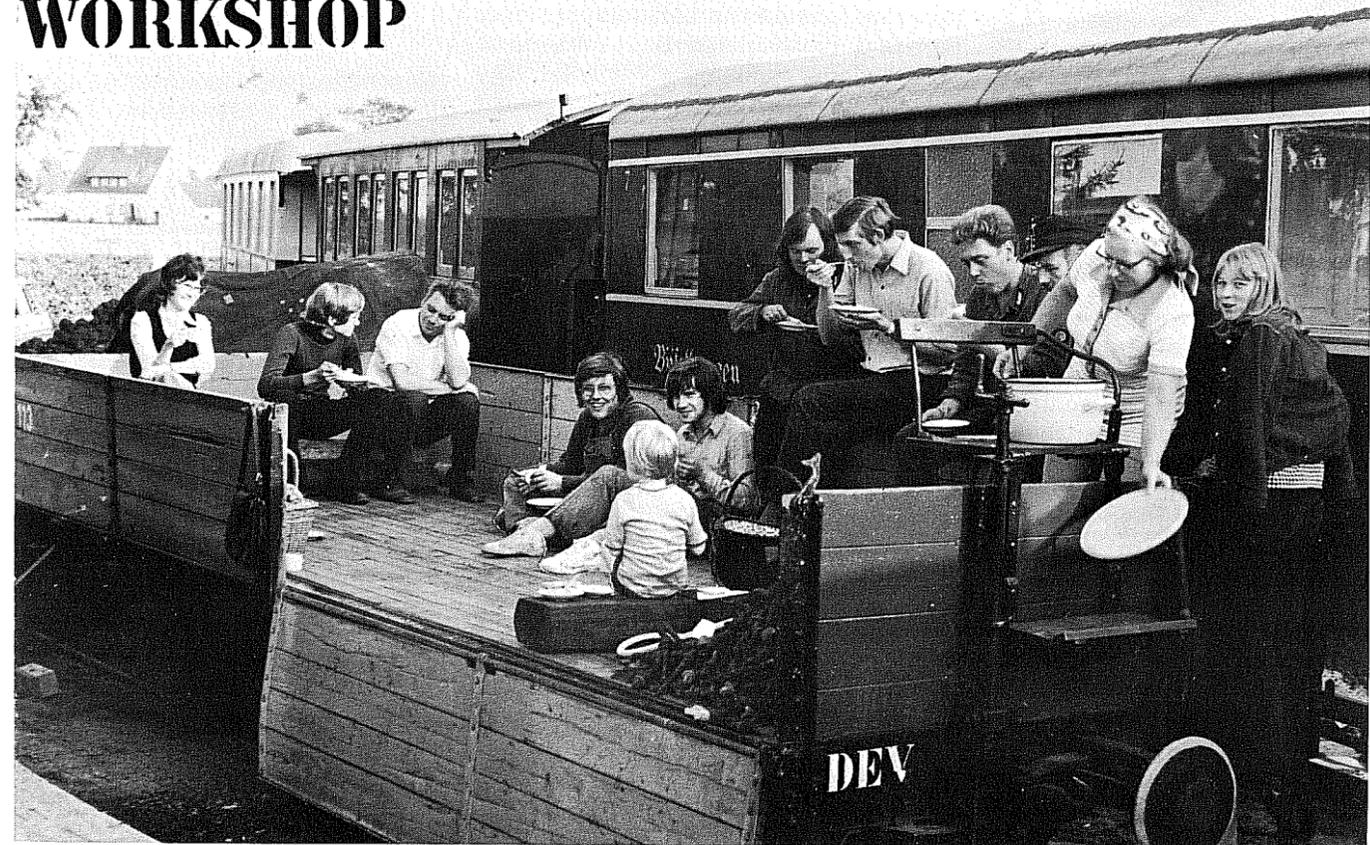
HOK



Pw 18

Ex Karlsruher Lokalbahnen
1939 Juister Inselbahn
1962 bei Stilkenboom
teilweise neue Aufbauten

WORKSHOP



Nach getaner Arbeit ist gut essen: Die Workshop-Teilnehmer verzehren mit Heißhunger den von Frau Hunold lecker zubereiteten Nudel-Salat.
Foto: HOK

„gesundheitliche“ Gründe werden zur Entschuldigung vorgeschoben. Die Vielzahl dieser Fälle macht erschreckend deutlich, wie weit es schon gekommen ist.

Der DEV befindet sich zur Zeit in einem Stadium, in dem seine Entwicklung stagniert. „Es kann nicht immer mit wachsenden Mitgliedszahlen weitergehen“ heißt es hier. „Die Sättigung ist erreicht“ sagt man dort. Tatsache ist, daß die Bereitschaft zur aktiven Erhaltung von Schienenfahrzeugen, zur Erhaltung eines lebendigen Teils der Technikgeschichte, keineswegs die Sättigung erreicht hat. Ein Blick auf andere deutsche Vereinigungen oder über die Landesgrenze ins benachbarte Ausland überzeugt uns vom Gegenteil. In Großbritannien beispielsweise, wo schon 1951 die erste Museumseisenbahn ihren Betrieb aufnahm, nimmt die Zahl der Museumseisenbahner ständig zu. Man macht es sich zu leicht, wenn man die größeren Erfolge ausländischer Museumseisenbahnen dem stärkeren Enthusiasmus der dortigen Eisenbahnfreunde zuschreibt. Nur zu einem geringen Teil trifft das zu. In Wirklichkeit gestaltet sich dort die aktive Mitarbeit problemloser, die Zusammenarbeit reibungsloser und führt letzten Endes zu einer weitaus größeren Effektivität. Die Sättigung, die beim DEV erreicht ist, ist die Sättigung am Interesse zu einer Mitarbeit, die durch andere laufend erschwert wird, durch Trägheit und Unbeweglichkeit einzelner Mitglieder, an der so mancher schon verzweifelt ist.

Selbsterkenntnis ist der erste Weg zur Besserung, so lautet ein Sprichwort. Dieser Beitrag soll zur Selbsterkenntnis anregen. Jedes Mitglied ist aufgefordert, hierüber nachzudenken und zu überlegen, ob es nicht auch dazu beitragen kann, der Arbeit im Verein eine Wende zu geben. Noch besteht die Hoffnung, den DEV aus seiner von wenigen Leuten verschuldeten Erstarrung zu lösen, die Mitarbeit reibungsloser zu gestalten und niemanden mehr durch Trägheit und Engstirnigkeit vor den Kopf zu stoßen. Noch besteht eine Hoffnung auf eine Wende zum Besseren. Noch besteht eine Chance. Sie sollte genutzt werden.

Bernd Beckmann

Mittelweser

Beim Septembertreffen wurden neben Amateurfilmen über schwedische Schmalspurbahnen und die 01.5 in Bebra der 1935 gedrehte DB-Film „Das Stahltier“ gezeigt.

In der weiteren Planung ist für den 13. Dezember, ab 17 Uhr, ein öffentlicher Filmabend angesetzt. Alle Freunde der Eisenbahn sind dazu eingeladen.

Außerdem will sich die Geschäftsstelle an der vom 18. bis 26. Mai 1974 in Nienburg stattfindenden Mittelweserschau mit einem Werbepostcard für die Museumseisenbahn beteiligen. Die ersten Vorgespräche sind bereits geführt. Sollte sich dieser Plan durchführen lassen, so stehen wir vor dem Problem, diesen Stand 9 Tage besetzen zu müssen. Wir bitten um Mitarbeit.

Harald Schaefer

Geschäftsstelle Berlin

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

Geschäftsstelle Hamburg

Heinrich Peters, 2000 Norderstedt 1 Kiebitzreihe 23

Geschäftsstelle Hannover

Rudolf Hase, 3161 Hessel Heisterkampsweg 80

Geschäftsstelle Mittelweser

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

Geschäftsstelle München

Michael Breitschwerdt, 8000 München, Postfach 500131

Geschäftsstelle Münsterland

Friedrich Risse, 4722 Ennigerloh/Westfalen, Berliner Str. 29

Geschäftsstelle Nordharz

Hans P. Müller, 3382 Oker, Talstr. 21

Geschäftsstelle Ostwestfalen

H.-D. Horst, 4801 Theesen/Bielefeld Straßburger Str. 323

Geschäftsstelle Rheinland

Otto Straznicky, 5042 Erfstadt-Köttingen, Heerstraße 82

Geschäftsstelle Rhein/Main

Eberhard Kunst, 6 Frankfurt/Main 1 Postfach 2812

BÜCHERWAND

Karl-Ernst Maedel

S 10¹ — Geschichte der letzten preußischen Schnellzug-Dampflokomotiven

166 Seiten mit 35 Zeichnungen und 120 Fotos, gebunden, 34,— DM.

Franckh'sche Verlagshandlung 1972

Im Jahre 1963 erschien von Karl-Ernst Maedel ein Buch, das als Titel die Anrede eines Liebesbriefes einschloß: „Geliebte Dampflokomotive“. An diesem Buch ist allein durch die Faszination des Titels kaum ein Dampflokomotive-Freund vorbeigegangen. Heute, nach 10 Jahren, blicken wir auf die „Geliebte Dampflokomotive“ besonders dankbar zurück, weil ihr Erfolg eine erfreulich große Zahl von Lokomotiv-Büchern nach sich gezogen hat.

Waren die ersten Bücher mehr von der Romantik des Dampflokomotive-Betriebes getragen, so ging der Trend mehr und mehr zum Charakter eines Fachbuches. Jetzt ist von Karl-Ernst Maedel ein Werk herausgebracht worden, das nur eine Lokomotivgattung behandelt: Die preußische S 10¹.

Den Maschinen der Gattung S 10¹ wurde ab 1933 wegen ihres verbrauchten Zustandes vom Schneidbrenner und Siemens-Martin-Ofen mehr und mehr Haali geblasen. Heute existiert nur noch eine von ihnen, die am 25. 1. 1963 ausgemustert wurde und vom RAW Cottbus wieder hergestellt worden ist, um im geplanten Eisenbahn-Museum in Dresden Aufstellung zu finden.

Um so mehr ist es zu begrüßen, daß Karl-Ernst Maedel es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Dynastie dieser Maschinen noch einmal an uns vorüberziehen zu lassen. Mit wahren Jagdeifer hat der Verfasser 120 Fotos zusammengetragen, und nicht nur Werkfotos, sondern Bilder vom Einsatz dieser Loks aus der Zeit von 1912

Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?

Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895—1897

Geschichtlicher Rückblick auf die ersten drei Jahre der Basler Strassenbahn mit zahlr. Abb.

Die Geschichte der Basler Strassenbahn, 1880—1895—1968

Ein Photobuch über das Rollmaterial, die Strecken, den Betrieb, 208 Seiten mit etwa 330 Abbildungen.

Die Entwicklung der Basler Strassen- und Überlandbahnen

Geschichte, Betrieb und Rollmaterial der Birsigthalbahn, Birseckbahn sowie der Basler Strassenbahn auf Überlandlinien, 220 Seiten mit 330 Abbildungen.

Die weiten Spuren

Kompletter Überblick über die Modelleisenbahnen des Hauses Märklin, Göppingen, in den grossen Spurweiten 0, 1, 2 und 3, von 1891 bis 1969. Buch, gebunden, mit mehr als 1000 Abbildungen.

Die Strassen- und Überlandbahnen von Bern und Thun

In diesem Photobuch werden mit Bildern, Plänen und Beschreibungen beide Strassen- und Überlandbahn-Systeme eingehend gewürdigt.

Erinnerungen an die Bahn Steffisburg—Thun—Interlaken (Sonderdruck)

Die Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

Umfassende Studie über alle selbstfahrenden Fahrzeuge der schweizerischen Staatsbahn, die Streckenlokomotiven, Triebwagen, Rangierlokomotiven, Traktoren, Dienstfahrzeuge und Draisinen aller Typen, mit Bildern und Plänen. 368 Seiten, 630 Bilder und Pläne.

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)

Eingehende Darstellung aller Fahrzeuge der Betriebsgemeinschaft BLS. Beschreibungen mit Hunderten von Bildern und Plänen. Eine Fortsetzung der Studie über die SBB. 360 Seiten, 630 Abbildungen.

Komfort auf Schienen (Rollende Hotels, Band II)

Umfassende Darstellung und Würdigung der Entwicklung von Schlaf- und Speisewagen-Typen der europäischen Eisenbahnen, mit zahlreichen Abbildungen und Plänen aus der Geschichte. 420 Seiten, 620 Bilder und Pläne.

Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern

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

Die Wiener Strassenbahn, 1945—1971 (Band I)

Ein Bericht mit Bildern und Plänen über die Strassenbahn-Fahrzeuge und Strecken Wiens.

Die Überlandbahnen von Bern nach Worb

Die Geschichte und das Rollmaterial zweier Berner Vorortsbahnen. 210 Bilder und Pläne.

Mittelbadische Eisenbahnen

Von der Strassburger Strassenbahn und der Lahrer Strassenbahn zur Mittelbadische Eisenbahnen AG. Eingehende Studien der Originalakten erbrachten dieses interessante Buch, zahlreiche Abbildungen von Strecken, Fahrzeugen und Gebäuden auf 220 Seiten.

Bing, die Modelleisenbahnen unserer Grossväter

Gegliedert in drei grosse Kapitel, berichtet dieses Werk über die einst grösste Spielwarenfabrik der Erde: Die Geschichte des Hauses Bing, Nürnberg, Darstellung aller Eisenbahnmodelle, Fotos aus europäischen Sammlungen. 400 Seiten, über 2000 Abbildungen.

Die alten Berliner Strassenbahnen

Ein Buch mit zahlreichen Abbildungen aus Berlins Verkehrsgeschichte (I. Teil).

Die alten Wiener Tramways, 1865—1945 (Band II)

Gespickt mit Bildern und Plänen einer vergangenen Epoche, berichtet dieses Buch über das vergangene Wien und seine Tramways. 220 Seiten.

Hundert Jahre Frankfurter Strassenbahnen

Ein Jahrhundert Strassenbahn-Geschichte der Stadt Frankfurt am Main ist für alle an der Vergangenheit Interessierten mit zahlreichen Bildern und Texten in diesem Buch zusammengefasst. 220 Seiten mit 350 Abbildungen und Plänen.

Diese Bücher sind im Verlag für Eisenbahn- und Strassenbahn-Literatur in Villigen AG erschienen. Sie wurden von begeisterten Eisenbahn-Amateuren nach jeweiligem eingehendem Studium der einzelnen Bahnen zusammengestellt, um damit einerseits die grosse Bedeutung der öffentlichen Transportmittel einem grösseren Personenkreis näherzubringen und andererseits das Wissen um die Vergangenheit für weitere Generationen lebendig zu erhalten. Öffnungszeiten der Bibliothek: Dienstag bis Freitag 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 17.00 Uhr.

Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG

bis zu ihrem völligen Verschwinden aus dem Betriebsdienst vor etwa 10 Jahren. Durch die Beschränkung auf die S 10¹ und ihre Varianten ist dieses Buch zu einem vollständigen Nachschlagewerk geworden.

In der Vielfalt der Themen — von der Werkstatt bis zum Fahrplan — vergleicht der Verfasser die S 10¹ auch mit den 2'C-Typen anderer Länder und läßt dort ihre Konstrukteure zu Wort kommen. In unterhaltsamer Weise brechen die Meinungsunterschiede auf und machen uns die Problematik des Dampflokomotivebaus deutlich. Es ist in diesem Buch ganz selbstver-

ständig, daß ein Fachmann wie Maedel uns an Hand von 35 Werkzeichnungen in diese Lokomotiven auch hineinsehen läßt.

Aus der übersichtlichen Thematik kann der Leser, ohne lange suchen zu müssen, das ihn jeweils besonders Interessierende leicht herausfinden. An diesem Werk kritisieren zu wollen, hieße in Nörgelei zu verfallen.

Das Buch von 1972 über die 10¹ könnte denselben Titel tragen wie das Buch aus dem Jahre 1963: Geliebte Dampflokomotive.

Ri.

Veranstaltungen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

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



Uniform-Mützen, Uniform-Hemden sowie sämtlichen Uniform-Zubehör liefert Ihnen das Spezial-Versandhaus
ERICH BEINHORN, Abt. 26
33 Braunschweig, Steinwegpassage,
Postfach 14 44

Preisliste kostenlos.

**Hans Sternhart und Dr. Hans Pötschner
Hundert Jahre Badner Bahn**

Zellophanierter Pappband im Format 17x24 cm, 192 Seiten mit 197 Fotos, 80 Typenskizzen und 30 Plänen und Skizzen, DM 26,40. Erschienen im Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1973.

Die Geschichte der Lokalbahn Wien – Baden und der Badner Straßenbahn wird in diesem Buch in der bewährten Weise der bisher im Slezak-Verlag erschienenen Bücher vermittelt. Wie immer ist auch diesmal in ungeheurer Fleißarbeit ein vollständiges Bild der beiden eng miteinander verknüpften Bahnnetze und ihrer Vorgänger gezeichnet worden. Unterstrichen wird diese Arbeit noch durch das reichhaltige Bildmaterial sowie die im Maßstab 1:100 gehaltenen Typenskizzen. Die im Offsetdruck hergestellten Bilder sind für diese Druckart sehr gut und vor allem nicht zu klein wiedergegeben. Man kann Verfassern und Verleger zu dieser Publikation nur gratulieren, denn sie sticht aus der sonst oft oberflächlichen Eisenbahn-Literatur erfreulich heraus. Es ist zu hoffen, daß noch weitere Bücher in gleicher Art erscheinen werden.

Abschließend sei noch angemerkt, daß der Verlag Josef Otto Slezak allen DEV-Mitgliedern bei Voreinzahlung des Kaufpreises 10 % Rabatt einräumt. EGL

Franck's Lok-Kalender in Farbe 1974

12 Farbfotos 24 x 30 cm und ein Titelfoto in Farbe

Franck'sche Verlagshandlung Stuttgart 1973 DM 12,80

Neben mehreren stimmungsvollen Zugaufnahmen sind einige technisch brillante Lokfotos und sogar eine Detailaufnahme der 01.5 in diesem Kalender enthalten. Die Bilder sind zwischen 1965 und 1972 entstanden, alle bisher noch nicht veröffentlicht und bieten aufgrund ihrer Vielfalt und Originalität für jeden etwas. Da es bisher kaum Eisenbahnfotos größeren Formats in Farbe gibt, ist das Erscheinen dieses Kalenders um so mehr zu begrüßen.

We.

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



Vereinsabzeichen in Messing geprägt, mit gerader senkrechter Nadel oder waagerechter Sicherheitsnadel. Nur für DEV-Mitglieder 3,50 DM.

Biergläser mit Abbildung Dampfzug der Museumsbahn. Originalkarton der Hemelinger Brauerei mit 12 Gläsern. Portofrei gegen 19,50 DM Vorauszahlung auf Postscheckkonto Hamburg 1617-208.

Deutscher Eisenbahn-Verein Bruchhausen-Vilsen.

Abziehbild für die Autofenster 85 mm, grün, Stück —,85 DM.

Haftetiketten 10 St. DM 2,50.

Stempel 42 mm, DM 9,50, (3 Wochen Lieferzeit)

**Bahnpost-Belege der Museums-Eisenbahn mit amtlichen Streckensonderstempel. Schmuckbrief mit Sondermarke und Stempel 1970 DM 5,—
dto. mit Stempel 1971 DM 1,50
dto. mit Stempel 1972 DM 1,50
alle drei Umschläge DM 6,50***

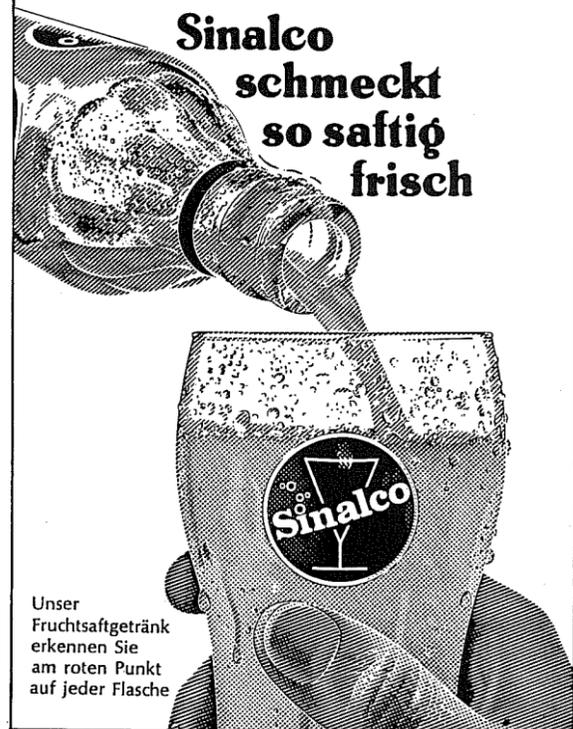
Wenn sich Ihre Anschrift ändert, teilen Sie die neue Anschrift bitte umgehend dem Versand mit, damit wir Ihnen den dev-kurier ohne Unterbrechung zustellen können. Kommt ein Kurier als unzustellbar zurück, so kann mit dem Versand erst wieder begonnen werden, wenn Ihre neue Anschrift vorliegt. Mitgliedsbeiträge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



Hoch lebe der Zirkus oder die seltsamen Methoden des Ulf D. Otto

Der Post- und Gepäckwagen 44 wurde neu gestrichen in den Farben rotbraun und grün. Eine Kleinbahn (um 1900) mit zweifarbigen Gepäckwagen hat es in Deutschland nicht gegeben. Hat Herr Otto Narrenfreiheit, kann er machen was er will? Oder hat wieder einmal der gesamte Vorstand geschlafen. Es liegt doch ein Vorstandsbeschuß vor, daß bei der Farbgebung von Fahrzeugen der Gesamtvorstand die Entscheidung fällt. Herr Ulf D. Otto hält sich an diese Entscheidung natürlich nicht. Er ist ja der König. Glaubt er. Hoffentlich wird Ulf D. Otto von den Mitgliedern des DEV bei der nächsten Wahl nicht mehr gewählt. Alle sollten bedenken, daß Herr Otto der Untergang des Vereins sein kann.

Manfred Lingemann
Bruchhausen-Vilsen



Unser Fruchtsaftgetränk erkennen Sie am roten Punkt auf jeder Flasche



Gästehaus Hagemann

Fernruf (04252) 436

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

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



3094 Bruchhausen-Vilsen
Bahnhofstraße 51
Telefon 04252/611

Hotel Mühlengrund

G. Weber
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN

Telefon (04252) 21 77

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

„Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

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

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

Heinz Pier

Buchhandlung & Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

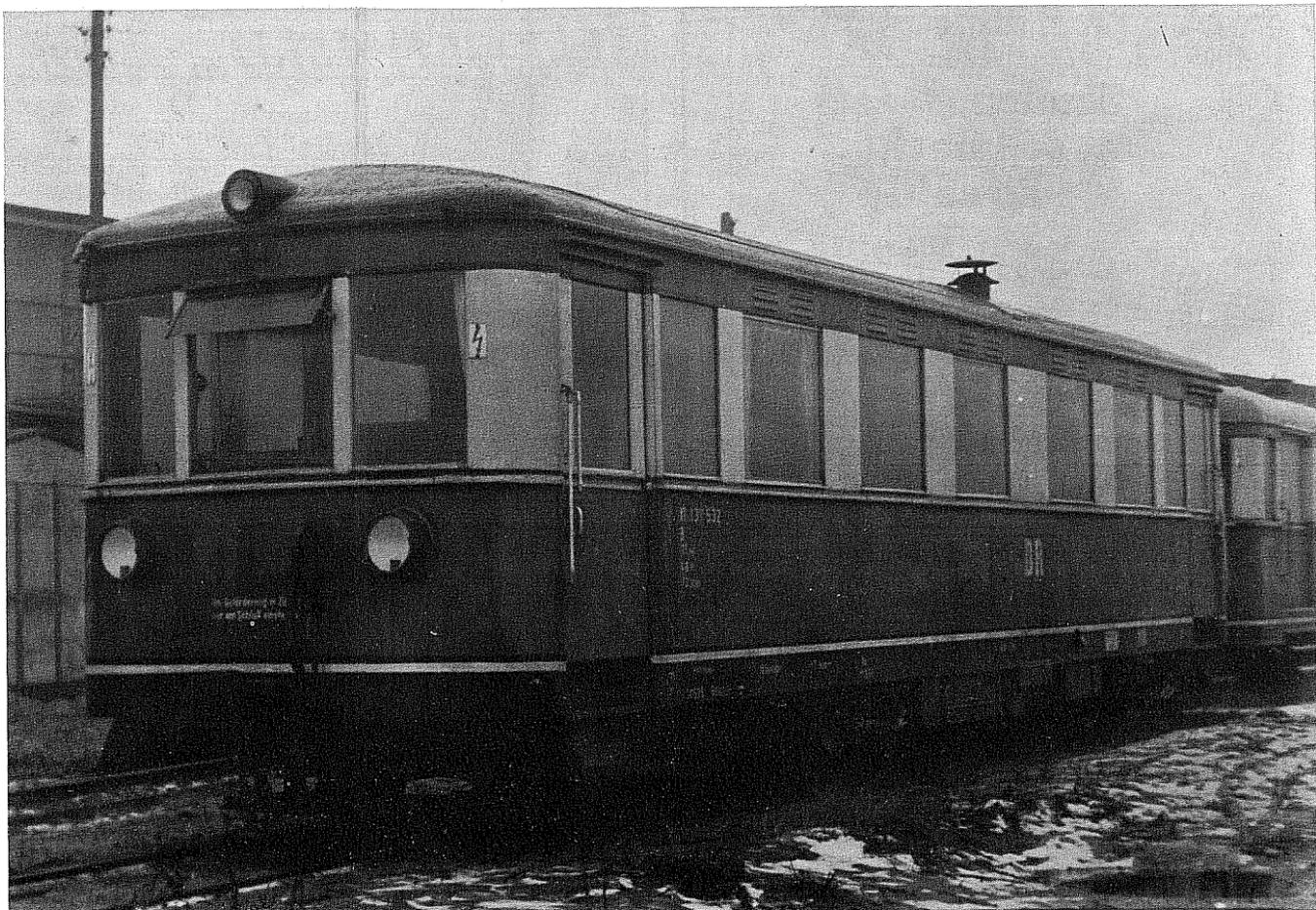
5042 Erftstadt-Liblar
Carl-Schurz-Straße 98

Unser Eisenbahnextperte OSTRÄ (Otto Straznicky) bietet an:
Märklin, Fleischmann, LGB, Arnold, Faller, KIBRI, Vollmer.
Reichhaltiges Sortiment in Eisenbahn- und Modellbahnliteratur.
Bei Käufen über 25,— DM portofreie Zusendung!

„Die Modellbahn-Ecke“

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

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



**DER DEUTSCHE EISENBAHNVEREIN
MÖCHTE ZUR NÄCHSTEN SAISON
DEN TRIEBWAGEN VT 137 532
VON DEN EHEMALIGEN FRANZBURGER
KREISBAHNEN BESCHAFFEN.
WIR BITTEN DEV-MITGLIEDER UND
EISENBAHNFREUNDE DURCH SPENDEN
DEN KAUF ZU ERLEICHTERN.**

**SONDERKONTO TRIEBWAGEN
KTO. 106 817 KREISSPARKASSE VILSEN
3094 BRUCHHAUSEN-VILSEN**