

Deutsche Spitzenklasse



Größter  
Dosenbier-Produzent  
der EWG

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

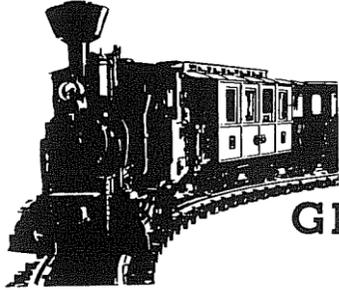
**KARLSBERG**

... ganz einfach weil es schmeckt

In Rekordzeit — ein Begriff!



LEHMANN-GROSS-BAHN



Die  
**ERSTE**  
und  
**EINZIGE**  
**GROSSBAHN**

für **DRINNEN** und **DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

**ERNST PAUL LEHMANN**  
PATENTWERK  
**NÜRNBERG**

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

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



Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya <sup>Gm</sup><sub>bH</sub> (VGH)

— Reisedienst —

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 25 14)

Liebe Leser!

Welches Ziel verfolgt der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. mit der Herausgabe dieser Zeitschrift? Neben dem in der Satzung verankerten Ziel, in Deutschland Museums-Eisenbahnen einzurichten, um historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge als technische Kulturdenkmale im Betrieb zu erhalten, hat der DEV den Zweck, seine Mitglieder und die Öffentlichkeit mit der Geschichte, der Entwicklung und der Verkehrsbedeutung der Eisenbahnen sowie der Technik des Eisenbahnwesens vertraut zu machen. Mit der Herausgabe des dev-kuriers erreicht der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. dieses Ziel und noch ein zweites: Die gleichzeitige Information über die eigene kulturhistorische Arbeit. Aus diesem Grunde entschloß sich auch vor zwei Jahren die Redaktion zur Aufhebung der inhaltlichen Trennung zwischen Normalheften und Sondernummern, um in jeder Ausgabe eisenbahngeschichtliche Beiträge zu veröffentlichen und aus der Verbandsarbeit zu berichten, ein Schritt, der sich auf Inhalt und Äußeres des dev-kuriers positiv ausgewirkt hat. Das beweisen uns die Beurteilungen bekannter Verlage, die Zuschriften der Leser und die wachsende Nachfrage nach dem dev-kurier im In- und Ausland.

Für die viele Post, die wir fast täglich erhalten, möchte sich die Redaktion recht herzlich bedanken, besonders für die Briefe, die sich kritisch mit dem dev-kurier auseinandersetzen. Hier haben wir jedoch eine Bitte an Sie: Bitte senden Sie Ihren Leserbrief oder Ihren Beitrag nicht erst zum Redaktionsschluß oder gar danach an uns ab, sondern so früh wie möglich. Bei jedem Heft fällt umfangreiche Arbeit an, und wir möchten sie gerne auf einen längeren Zeitraum verteilen und nicht in einem besonderen redaktionellen Arbeitseinsatz durchziehen. Sie erleichtern unsere Arbeit noch mehr, wenn Sie bei der Abfassung von Manuskripten folgende Punkte beachten: Alle Texte eineinhalbzeilig mit Schreibmaschine, ein Drittel Seite Rand. Jedes Blatt nur einseitig beschriften. Fotos nach Möglichkeit im Format 13 x 18 cm oder größer, weiß, hochglänzend, mit Bildunterschrift. Für die freundliche Beachtung dieser Hinweise bedanken wir uns im voraus.

Herzlichst

Ihr

Bernd Beckmann

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

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

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

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

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

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

**Verlag**

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

**Redaktion**

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

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

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

**Gestaltung**

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

**Versand**

an Mitglieder und Abonnenten  
Peter Weinandt  
3070 Nienburg  
Raiffeisenstraße 22

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

**Anzeigen**

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

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 5 vom 1. 1. 1974

**Satz und Druck**

Uhle & Kleimann  
4990 Lübbecke

**Vertretung für die Schweiz**

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

**Bezugsbedingungen**

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

Alle Preise enthalten 5,5 % Umsatzsteuer.  
Der dev-kurier erscheint vierteljährlich.  
Bestellungen auf dem Zahlkartenabschnitt (Postscheckkonto Hamburg 16 17 - 208). Für DEV-Mitglieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten.

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

Redaktionsschluß für Heft 3/74 ist der 30. Juni 1974.

## Numerierung und Farbgebung der Fahrzeuge der Museums-Eisenbahn

Solange der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. eigene Fahrzeuge besitzt, wurde über ihre Farbgebung, Beschriftung und Numerierung unter den Mitgliedern mit den unterschiedlichsten Argumenten immer wieder heftig diskutiert. Auf der Grundlage dieser Diskussion wurde auf mehreren Vorstandssitzungen unter Mitwirkung der anwesenden Mitglieder eine Farbgebung und Numerierung beschlossen, die im folgenden beschrieben wird.

Da es Schwierigkeiten bereitet, den ursprünglichen Anstrich der Fahrzeuge festzustellen, und dieser dann nach der Meinung der Mitglieder oft ein zu düsteres Bild ergab, sollen die Fahrzeuge in Zukunft mit den historischen Eisenbahnfarben der Länderbahnen versehen werden. Dieses Farbschema entspricht somit auch dem in der Satzung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. festgelegten Ziel, einen möglichst historischen Eisenbahnbetrieb den Besuchern der Museums-Eisenbahn zu zeigen.

Die zukünftige Farbgebung der Fahrzeuge sieht wie folgt aus:

- I. Dampflokomotiven
  - Kessel: schwarz
  - Tender: lokgrün
  - Führerhaus: lokgrün
  - Fahrgestell: rot
- II. Diesellokomotiven
  - Lokgrün mit rotem Fahrgestell
- III. Triebwagen
  - Rot mit beige Oberteil
- IV. Personenwagen
  - 1. Klasse: dunkelgrün mit gelben Zierlinien
  - 2. Klasse: dunkelgrün
  - 3. Klasse: braun
  - 4. Klasse: grau
  - Salonwagen: wie 1. Klasse, zusätzlich Aufschrift Salonwagen
  - Buffetwagen: weinrot
- V. Packwagen
  - Weinrot, schwarz abgesetzt
  - Postabteil postgrün
- VI. Güterwagen
  - Oxidrot, Schwarz abgesetzt
  - Wg 37 als Gerätewagen dunkelgrün
- VII. Kleinfahrzeuge
  - Rot mit gelbem Warnanstrich

Bei der Numerierung ergaben sich Probleme ähnlicher Art. Die Fahrzeuge trugen in den einzelnen Epochen der Entwicklung des Eisenbahnwesens die Numerierung der Privatbahnen, der Betriebsführungsgesellschaften, der Landesbahnverwaltungen und der Deutschen Reichsbahn bzw. der Deutschen Bundesbahn. Bei der beschlossenen Numerierung wurden nach Möglichkeit die ersten Nummern beibehalten. Die Beschriftung soll in der Art erfolgen, daß auf den seitlichen Wagenwänden die technischen Daten und auf den Längsträgern der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. als Eigentümer vermerkt werden.

Das neue Nummernschema hat folgende Gestalt:

1-20	Personenwagen
21-30	Packwagen
31-40	Güterwagen
41-50	Triebwagen
51-60	Kleinfahrzeuge
61-70	Rollböcke

In dieses Schema sind fast alle Fahrzeuge außer Lokomotiven eingereiht worden. Neue Nummern haben bisher nur wenige Waggonen noch nicht erhalten. Hierbei handelt es sich um Fahrzeuge, die in absehbarer Zeit noch nicht voll aufgearbeitet sein werden.

Wegen des Umfangs und den zu erledigenden Nachforschungen, die mit der Veröffentlichung einer neuen Fahrzeugliste verbunden sind, bringen wir in diesem dev-kurier erst einmal eine Übersicht über die Umnummerierung der Waggonen. Die Fahrzeugliste erscheint in einer der nächsten Ausgaben.

Personenwagen Güter-/Packwagen

Bezeichnung	alt		neu	
	alt	neu	alt	neu
	22	2	32	21
	3	3	44	22
	5	5	260	26
	6	6	113	31
	7	7	281	32
	9	9	1583	36
	112	12	380	38
	141	14	49	39
	18	18		

Ulf-Dietrich Otto / Bernd Beckmann

## Mittelweser

Die erste Ausflugsfahrt im neuen Jahr ging nach Lehrte, wo es im Bw und im Bahnhof vor vielen Güterzügen noch reichlich dampfte, es waren im Betrieb die BR 44 und 50 anzutreffen, daneben noch ausgemusterte 01.

Am 8. Februar stand wieder das Treffen mit Neuerscheinungen auf dem Bücher- und Zeitschriften-sektor, etwas Modellbahn und Diavorführungen von den letzten Fahrten auf dem Programm. Kurzentschlossen wurde in zwei Teilen am 16. 2. und 16. 3. eine „Begehung“ der von der Stilllegung und dem Abbau bedrohten (teilweise schon durchgeführt) Allertalbahnhof Verden-Schwarmstedt-Celle unternommen. hs

## Hamburg

Da uns in Hamburg kein geeigneter Raum zur Verfügung stand, trafen wir uns monatlich im Hobby-Keller von Herrn Kindermann zu Lichtbildvorträgen und Gedankenaustausch. Mit Bildmaterial aus seiner reichhaltigen Sammlung stellte uns Herr Kindermann interessante Eisenbahnen vor. Es wurde die Werbung diskutiert, die 1973 in einigen Betrieben erfolgreich durchgeführt werden konnte. So lief beispielsweise ein Sonder-rundschreiben des Kulturausschusses durch alle Abteilungen der Lufthansa in Hamburg und warb für einen Besuch der Museums-Eisenbahn. In gleicher Weise soll auch in diesem Jahr gearbeitet werden. Für die Beschaffung des Triebwagens konnte durch Sammlung ein größerer Betrag auf das Sonderkonto überwiesen werden. Pe.

## Fahrzeugaufarbeitung und Fahrzeugunterhaltung

Bedingt durch die Hauptuntersuchung der „Hoya“ und die Zwischenuntersuchung der „Spree-wald“ (Abnahme beider Loks am 23. 2. 1974) und den Umbau des Bahnhofes Asendorf trat die Arbeit an den Waggonen in Bruchhausen-Vilsen etwas in den Hintergrund. Bis Ostern erhielten beide Dampfloks und der Wagen 2 (früher 22)

einen neuen Anstrich. Die „Mülltonne“ (Spitzname des Wagens 2 wegen des grauen Anstriches der 4. Klasse) steht damit in dieser Saison für den Betrieb zur Verfügung, im Gegensatz zum Wagen 3, an dem in den letzten Monaten keine Fortschritte der Instandsetzungsarbeiten zu beobachten waren. Die Arbeiten an diesem Fahrzeug bleiben dem Workshop im August vorbehalten.

Die Bemühungen konzentrierten sich in der Zwischenzeit auf den Salonwagen 18 (siehe auch Typenzeichnung im dev-kurier 3/73). Ostern waren die meisten Arbeiten sowohl außen als auch innen erledigt. Es fehlten nur noch der grüne Außenanstrich, die Trittbretter und die Inneneinrichtung. Die Achsen befanden sich im Bundesbahnausbesserungswerk Bremen zum Abdrehen, während die Drehgestelle in Bruchhausen-Vilsen aufgearbeitet wurden. Der Wagen 18 wird noch im Laufe der Saison fertiggestellt und eingesetzt. Wir werden ihn dann noch ausführlicher vorstellen.

Die Diesellokomotive „Spieker-oog“, von der manche meinten, sie gehöre in den Hochofen, ist inzwischen von einem Fachmann der Firma Deutz abgeholt worden, der ihren Motor und Antrieb instandsetzen und den Anlasser von Druckluft auf elektrischen Betrieb umbauen wird. Be

## Was macht der T 42?

Wenn dieses Heft erscheint, dürfte der T 42 inzwischen in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen sein. Bei Redaktionsschluß waren ca. 8000 DM auf das Triebwagen-spendenkonto (106 817 bei der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen) eingezahlt worden. Es fehlten somit nur noch 4000 DM bis zur vollen Höhe des Kaufpreises. Sollte es den DEV-Mitgliedern nicht gelingen, diesen Rest auch noch aufzubringen? Es brauchen ja nicht immer gleich große Summen sein. Auch kleine Beträge tragen zur vollen Finanzierung des T 42 bei.

dev-ADRESSBUCH

**Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.**  
**Sitz: 3094 Bruchhausen-Vilsen**  
**Bahnhofstraße 61**  
**Postfach 66**  
**Telefon (0 42 52) 21 11**  
**Montag und Donnerstag 18-20 Uhr**  
**An Betriebstagen:**  
**Sonntag 8-18 Uhr**  
**Samstag 13-18 Uhr**

**Vorsitzender:**  
**Henning Piecker**  
**3094 Bruchhausen-Vilsen**  
**Bahnhofstraße 61**

**Stellvertreter:**  
**Ulf D. Otto**  
**1000 Berlin 20**  
**Jaczostraße 69**  
**Peter Weinandt**  
**3070 Nienburg/Weser**  
**Raiffeisenstraße 22**

**Schatzmeister:**  
**Rudolf Hase**  
**3161 Heeßel**  
**Heisterkampsweg 80**

**Schriftführer:**  
**Walter Wawer**  
**1000 Berlin**  
**Helmstedter Straße 9**

**Geschäftsstellen:**  
**Berlin**  
**Edith Kückholz**  
**1000 Berlin 47**  
**Egisheimer Weg 5**  
**Hamburg**  
**Heinrich Peters**  
**2000 Norderstedt 1**  
**Kiebitzreihe 23**

**Mittelweser**  
**Harald Schaefer**  
**3070 Nienburg/Weser**  
**Rehmenweg 37**

**Nordharz**  
**Hans P. Müller**  
**3382 Oker**  
**Talstraße 21**  
**Ostwestfalen**  
**H.-D. Horst**  
**4801 Theesen**  
**Straßburger Straße 323**

**Rhein-Main**  
**Eberhard Kunst**  
**6000 Frankfurt/Main 1**  
**Postfach 3523**  
**Südniedersachsen**  
**Gerhard Pastowski**  
**3352 Einbeck**  
**Am Weidenfeld 60**

**Presse + Information:**  
**Eberhard Kunst**  
**6000 Frankfurt/Main 1**  
**Postfach 3523**

**Konten:**  
**Spenden und Mitgliedsbeiträge:**  
**Kreissparkasse Vilsen**  
**3094 Bruchhausen-Vilsen Kto. 655**  
**Postscheckamt Hamburg**  
**Kto. 31 32 81 - 208**

**Versand:**  
**Postscheckamt Hamburg**  
**Kto. 16 17 - 208**

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



Ich möchte Herrn Gerd Schrammen (Leserbrief im dev-kurier 4/73) widersprechen. Er ist der Meinung, daß der Vorstand nicht in jedem Heft etwas schreiben kann. Jeder Vorstand muß innerhalb des Vereins so etwas wie Öffentlichkeitsarbeit leisten, und dazu ist der dev-kurier wie geschaffen, denn es geht auch darum, Zukunftspläne zu erläutern. Wenn nur Herr Otto bisher etwas über seine Arbeit zu berichten wußte, dann sitzen im Vorstand sonst wohl nur Leute, die nichts tun, oder? Es wird doch im Vorstand auch notwendige Kleinarbeit geleistet, über die läßt sich sehr wohl berichten.

Wenn Herr Schrammen Herrn Bernd Beckmann empfiehlt, sich an seine eigene Nase zu fassen, so ist die Empfehlung schlichtweg unhöflich und polemisch! Herr Beckmann ist in jedem der letzten Hefte mit mindestens einem Artikel vertreten, er arbeitet aktiv als Redaktionsmitglied, er besorgt die gesamte Auslandskorrespondenz mit einem so wichtigen Eisenbahnland wie Großbritannien, er hat in Bremen und Hannover sich intensiv um Anzeigen und den Verkauf des dev-kuriers bemüht. Herr Beckmann macht all dies, obwohl er Examina in Elektrotechnik ablegen muß und sich auf seine Diplomarbeit vorbereitet. Hat Herr Schrammen sich klargemacht, wieviel Zeit es kostet, für einen Artikel über walisische Museumseisenbahnen allein die geeigneten Bilder zu besorgen? Also bitte erst informieren, dann polemisieren!

Am Schluß möchte ich ganz allgemein von jeglicher Verteufelung nicht aktiver Mitglieder warnen. Wenn dies geschieht, können sich die Aktiven bald keine Kohlen mehr kaufen. Also keinen Klassenkampf, sondern Verständnis auch für die „nur“ Zahlenden.

Klaus Tetzner, Bremen

## BÜCHERWAND

B. P. Potschien — H. Böning

### **Kleinbahn Lingen — Berge — Quakenbrück (1904—1952)**

24 Seiten DIN A 5 Kunstdruckpapier mit 18 Fotos, 1 Gleisplan und zahlreichen Fahrzeugskizzen. Herausgeber: Heimatverein Berge. 3,— DM. Zu beziehen über den DEV-Versand zu den üblichen Versandbedingungen.

Dieses ansprechend aufgemachte Büchlein befaßt sich nicht nur mit der Entstehungsgeschichte, Bau und Betrieb dieser norddeutschen Kleinbahn, sondern beschreibt auch ausführlich ihre Lokomotiven und Wagen. Die historischen Fotos tragen zum guten Gesamteindruck bei. Ein paar von ihnen sind jedoch wie die Fahrzeugskizzen recht klein geraten. Trotzdem sollte dieses ausgesprochen preiswerte Büchlein in keiner Bibliothek des Kleinbahnfreundes fehlen. Be.

Kurt Pierson

### **Die ehemalige Lokomotivfabrik Hohenzollern in Düsseldorf**

32 Seiten DIN A 5 mit 15 Abbildungen. Verlag Werner Hochfeld, 1000 Berlin 45, Schwatlostr. 31. 6,— DM.

In diesem Heft, der ersten Folge der Reihe „Eisenbahnen + Verkehrsschriften“ beschreibt der Autor die interessante Geschichte der ehemaligen Lokomotivfabrik Hohenzollern, die von 1872 bis 1929 zu den deutschen Lokomotivherstellern zählte, und gibt einen guten Überblick über die von ihr hergestellten Fahrzeuge. 15 Abbildungen illustrieren den Text. Die Wiedergabe der Fotos ist aber so schlecht, daß der Leser wenig Freude daran hat. Vielleicht läßt sich dieser Mangel bei den kommenden Folgen beheben. Be.

Anton von Hornstein

### **Eisenbahnmuseen, Denkmalloks, Touristikbahnen in aller Welt**

365 Seiten mit 308 Abbildungen, Format 11,5 x 18 cm. Orell Füssli Verlag, Zürich. 25,— DM.

Mit diesem Taschenbuch legt der Verfasser in einer Auswahl einen umfangreichen Katalog der Eisenbahnmuseen, Eisenbahnen mit musealem Charakter und Denkmalslokomotiven in aller Welt vor. Fast ausnahmslos werden alle aufgeführten Objekte mit einem Foto und Angaben über Streckenführung und -länge, Spurweite, Traktionsart, Lage und Betriebszeiten vorgestellt, Informationen also, die man bei bisherigen Veröffentlichungen in periodisch erscheinenden Zeitschriften in der Regel vermißt hat. Wer weiß, wie schwer es ist, von Museumseisenbahnen und Museumseisenbahnvereinen auch nur ein bißchen Material und Informationen zu erhalten, muß die Leistung des Verfassers be-

wundern. Aus gleichem Grunde kann man auch nicht kritisieren, daß keine näheren Angaben über den Triebfahrzeugpark der einzelnen Bahnen gemacht wurden. Es stellt sich aber eine Frage: Hätte man nicht vielleicht doch auf die Objekte in Übersee verzichtet? Nicht nur, weil da kaum jemand von hier aus hinfährt, sondern weil ein rein europäischer Reiseführer preiswerter und damit für jedermann erschwinglicher geworden wäre. Be.

### **Dampfgeführte Reisezüge der DB und ÖBB**

36 Seiten DIN A 5, 25 Fotos. Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier, 5650 Solingen 1, Alfred-Nobel-Str. 56. 3,30 DM (inkl. Versand).

Nach wie vor ist das vorliegende Heft, das seit 1967 zu jedem Fahrplanwechsel erscheint, für die Urlaubsplanung unentbehrlich. Neben einer Übersicht über die Bws, die noch Dampflokomotiven unterhalten und einsetzen, findet der Leser, nach Bws gegliedert, alle Reise- und ausgewählte Güterzüge mit Verkehrstagen und -zeiten aufgeführt. Aktuelle Fotos bringen Abwechslung in die vielen Tabellen. Dieses Bändchen gehört zum Reisegepäck jedes Eisenbahnfreundes. We

Karl Ernst Maedel

### **Das Eisenbahn-Jahrhundert**

#### **Die große Zeit der Dampflokomotiven**

210 Seiten, 14 Kartenskizzen, 148 Fotos, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart. 29,50 DM.

Es war wenige Tage vor der Umstellung der Strecke Hannover—Bremen auf elektrischen Betrieb, als ich in Bremen mit dem Lokführer eines Nachtzuges darüber ins Gespräch kam. Er stand silhouettenhaft vor der roten Helle der geöffneten Feuertür, es war ein eindrucksvolles Bild des Dampflok-Betriebes. Bei der Anfahrt rief er mir noch zu: „Ich will von meinem Feuerroß nicht runter, es steckt doch mehr Leben drin!“

Solche Eindrücke bleiben bei Dampflokfreunden allzeit lebendig und sie erfahren ihre besondere Aufwertung, wenn man ein Buch von Karl Ernst Maedel in den Händen hält. So sein letztes, 1973 erschienenes Werk: „Das Eisenbahn-Jahrhundert“ mit dem Untertitel „Die große Zeit der Dampflokomotiven“.

Der Verfasser versteht es, im anregenden Plauderton uns die Größe der Eisenbahngeschichte nahe zu bringen. Informationen vermischen sich mit Poesie, Romantik und persönlichem Erleben, und auf keiner Seite verliert sein Buch an Spannung. Wer nur einigermaßen für die Eisenbahn interessiert ist, der braucht nur eine Seite aufzuschlagen, und schon ist er gefangen.

Der Anhang umschließt Tabellen technischer, wirtschaftlicher, organisatorischer Art aus der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts, so z. B. Eisenbahnsicherungswesen, Signalbücher, Uniformen und Gehälter, Streckenführungen und Daten der Inbetriebnahme. Diese Tabellen haben es in sich, denn sie bieten auf engstem

Raum eine Fülle von Informationen, in deren nüchternen Fakten unsere Fantasie unterhaltsam umherschweifen kann.

Der gesonderte Bildteil zeigt uns aus der Zeit von 1835 bis 1969 ein abwechslungsreiches Kaleidoskop auch von den Eisenbahnen anderer Länder. Dieser Bildteil ist eine Fundgrube! Da begegnen wir noch Lokomotiven, die einst bestaunt, von späteren Generationen belächelt und heute, wären diese Maschinen noch erhalten, zu kostbaren Reliquien zählen würden. Dem Sterben der Dampflok-Romantik hat uns Karl Ernst Maedel in seinen bibliophilen Denkmälern noch etwas Tröstliches entgegengesetzt. Ri

### **Montafonerbahn Bludenz—Schruns**

#### **Museumsbahnbetrieb Montafon**

#### **Mitteilungsblatt Nr. 8 (Dezember 1973)**

Herausgeber: Montafonerbahn AG in A-6780 Schruns. 36 Seiten DIN A 5, 59 Abbildungen. Preis öS 10,— zuzüglich Porto, Jahresabonnement (2 Hefte) 3,80 DM.

Diese Mitteilungsblätter der rührigen Montafonerbahn sind ein Musterbeispiel für Öffentlichkeitsarbeit einer Privatbahn und sollten zur Nachahmung anregen. Das vorliegende Heft enthält eine Menge Informationen für den Eisenbahnfreund: Geschichte des ET 10.103 (Umbau aus DB VT 63.9), Neuerwerbungen und Veränderungen im Fahrzeugpark und bei den Anlagen, ausführlicher Bildbericht über die fünfte Exkursion der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte zur Montafonerbahn und schließlich wird die Museumsbahn-Dampflokomotive 178.84 als Spur-O-Modell vorgestellt. Allen Kleinbahn- und Museumsfreunden können diese Mitteilungsblätter bestens empfohlen werden. We

Eberhard Schüller

### **Die Eisenbahnen der Ilseder Hütte**

148 Seiten mit über 120 Abbildungen, 8 Wagenskizzen, 6 Streckenkarten und rund 20 Tabellen, Kunstdruckpapier. Format 21 x 24 cm. Rösler + Zimmer Verlag, 8900 Augsburg 1, Haunstetter Straße 18. 28,50 DM.

Werkseisenbahnen waren seit eh und je wegen ihrer Vielfältigkeit für den Eisenbahnfreund interessant. Wer aber hätte gedacht, daß die Eisenbahnen der Ilseder Hütte gleich sechs verschiedene Spurweiten hatten und auch noch mit verschiedenen Traktionsarten betrieben wurden? Der Autor hat umfangreiches Material über diese Werksbahnen gesammelt und gibt detaillierte Information über ihre Geschichte, Betrieb und Rollmaterial. Besonderes Lob verdient das gute und größtenteils historische Bildmaterial. Zahlreiche Tabellen, technische Angaben, Karten und Fahrzeugzeichnungen ergänzen den Band, der dadurch zu einer empfehlenswerten Lektüre wird. Be.

## **Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?**

### **Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895—1897**

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

### **Die Geschichte der Basler Strassenbahn, 1880—1895—1968**

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

### **Die Entwicklung der Basler Strassen- und Überlandbahnen**

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

### **Die weiten Spuren**

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

### **Die Strassen- und Überlandbahnen von Bern und Thun**

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

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

### **Die Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)**

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

### **Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)**

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

### **Komfort auf Schienen (Rollende Hotels, Band II)**

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

### **Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern**

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

### **Die Wiener Strassenbahn, 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, Photos aus europäischen Sammlungen. 400 Seiten, über 2000 Abbildungen.

### **Die alten Berliner Strassenbahnen**

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

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

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

### **Hundert Jahre Frankfurter Strassenbahnen**

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

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

## **Verlag Eisenbahn, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG**

Joachim Petersen

### **Schlagader einer Nation**

#### **Das Eisenbahnwesen der UdSSR**

144 Seiten mit ca. 75 Abbildungen, Format 21 x 19 cm. Verlag Rösler + Zimmer, 8900 Augsburg 1, Haunstetter Straße 18. 19,80 DM.

Mit Erfolg hat sich der Verfasser bemüht, ein objektives Bild des sowjetischen Eisenbahnwesens der Gegenwart und damit Teils der Infrastruktur des Landes zu ge-

ben. Das Buch stellt daher keine geschichtliche Abhandlung, sondern eine Dokumentation über die Eisenbahnen der UdSSR heute dar, die durch Studium eisenbahnbezogener Fachliteratur und persönliche Erfahrungen während eines Aufenthaltes in der Sowjetunion entstand. Der Band enthält wertvolle Information über die Bahnbauten, Energieproblem, Waggonbauindustrie und Ausbildungswesen. Ein Bildanhang ergänzt in geeigneter Weise den Textteil. Be.

## Veranstaltungskalender

### dev-kurier-Leserfahrt

Am 7. September veranstaltet die Redaktion eine Exkursion von Osterholz-Scharmbeck ins Gnarnenburger Moor mit Fahrt auf der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn, Besichtigung des Torfwerkes in Gnarnenburg und Fahrt auf der Torfbahn.

Hinfahrt  
 ab Osterholz-Sch. ca. 11.50 Uhr  
 an Gnarnenburg ca. 12.40 Uhr  
 Rückfahrt  
 ab Gnarnenburg ca. 18.50 Uhr  
 an Osterholz-Sch. ca. 19.40 Uhr

Auf der BOE werden Planzüge benutzt. Die genauen Abfahrtszeiten sind im Fahrplan 113 ersichtlich. Die Fahrtkosten belaufen sich auf 6,- DM. Anmeldung bis zum 15. August durch Überweisung der Fahrtkosten auf Kto. 1027 6806 bei der Sparkasse in Bremen (Bernd Beckmann, 2800 Bremen 1, Manteuffelstraße 34).

### Historische Dampfzüge auf der Bregenzerwaldbahn

Mittwochs vom 3. 7. bis 4. 9.

Bregenz ab 9.10 und 17.10  
 Bezau an 11.15 und 19.05  
 Bezau ab 13.00  
 Bregenz an 15.10

Donnerstags vom 4. 7. bis 5. 9.  
 Bezau ab 9.00 und 16.35  
 Bregenz an 11.00 und 18.15  
 Bezau ab 13.25  
 Bezau an 15.43

Sonntags vom 7. 7. bis 1. 9.

Bregenz ab 9.10  
 Bezau an 11.15  
 Bezau ab 16.35  
 Bregenz an 18.15

Weitere Auskünfte durch den Verkehrsverein Bregenz, Weiherstraße 3, A-6900 Bregenz.

Diejenigen Spender, die sich als Anerkennung Postkarten von Bahnhöfen der Mecklenburg-Schweriner Eisenbahn gewünscht und bisher vergeblich darauf gewartet haben, müssen wir noch etwas um Geduld bitten. Die Karten konnten bisher leider noch nicht hergestellt werden. Be

### Lieferbare dev-kuriere

In den letzten Wochen sind die Ausgaben 21 und 22 ausverkauft worden. Somit sind alle Ausgaben bis Nr. 23 einschließlich vergriffen. Lieferbar sind noch alle Hefte ab Nr. 24:

24, 25, 26 à DM 1,50  
 27 à DM 6,20  
 28, 29 30 à DM 3,00  
 1/73 und folgende à DM 3,00

Lieferung nach Vorauszahlung des Gesamtbetrages zuzüglich 0,50 DM für Versandkosten auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208 des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V.



Kleinanzeigen können von jedermann eingerückt werden. Der Preis pro Zeile beträgt 2,50 DM. Die Bezahlung muß mit dem Auftrag in Briefmarken und/oder bar erfolgen. Schreiben Sie bitte den Auftrag deutlich und senden Sie ihn an: Bernd Beckmann, 2800 Bremen 1, Manteuffelstraße 34.

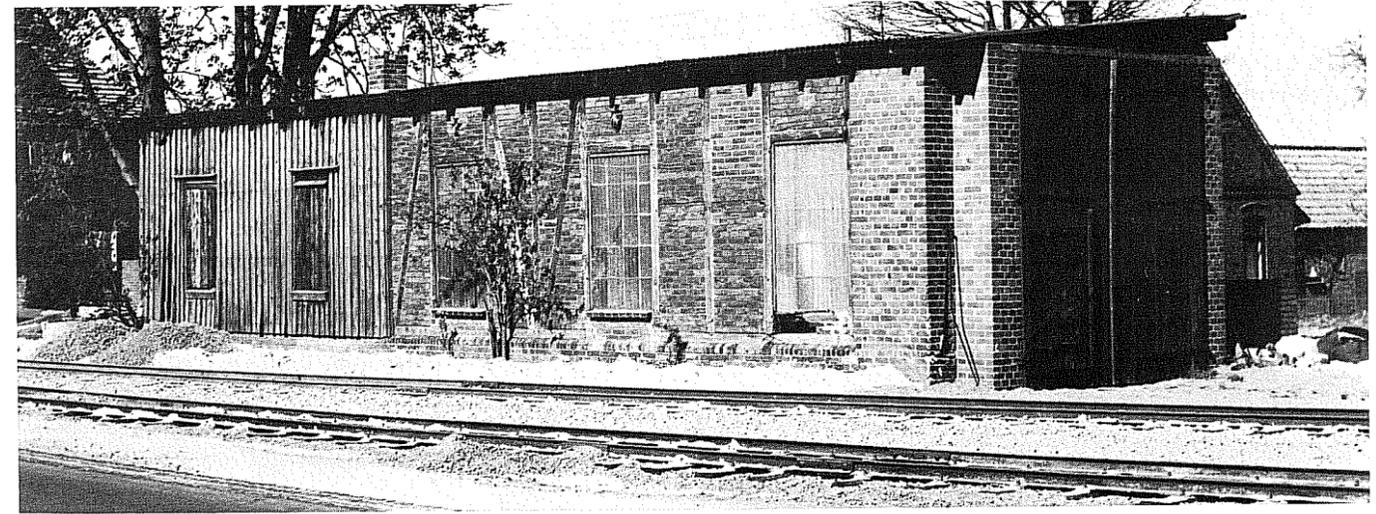


### Umbau Bahnhof Asendorf

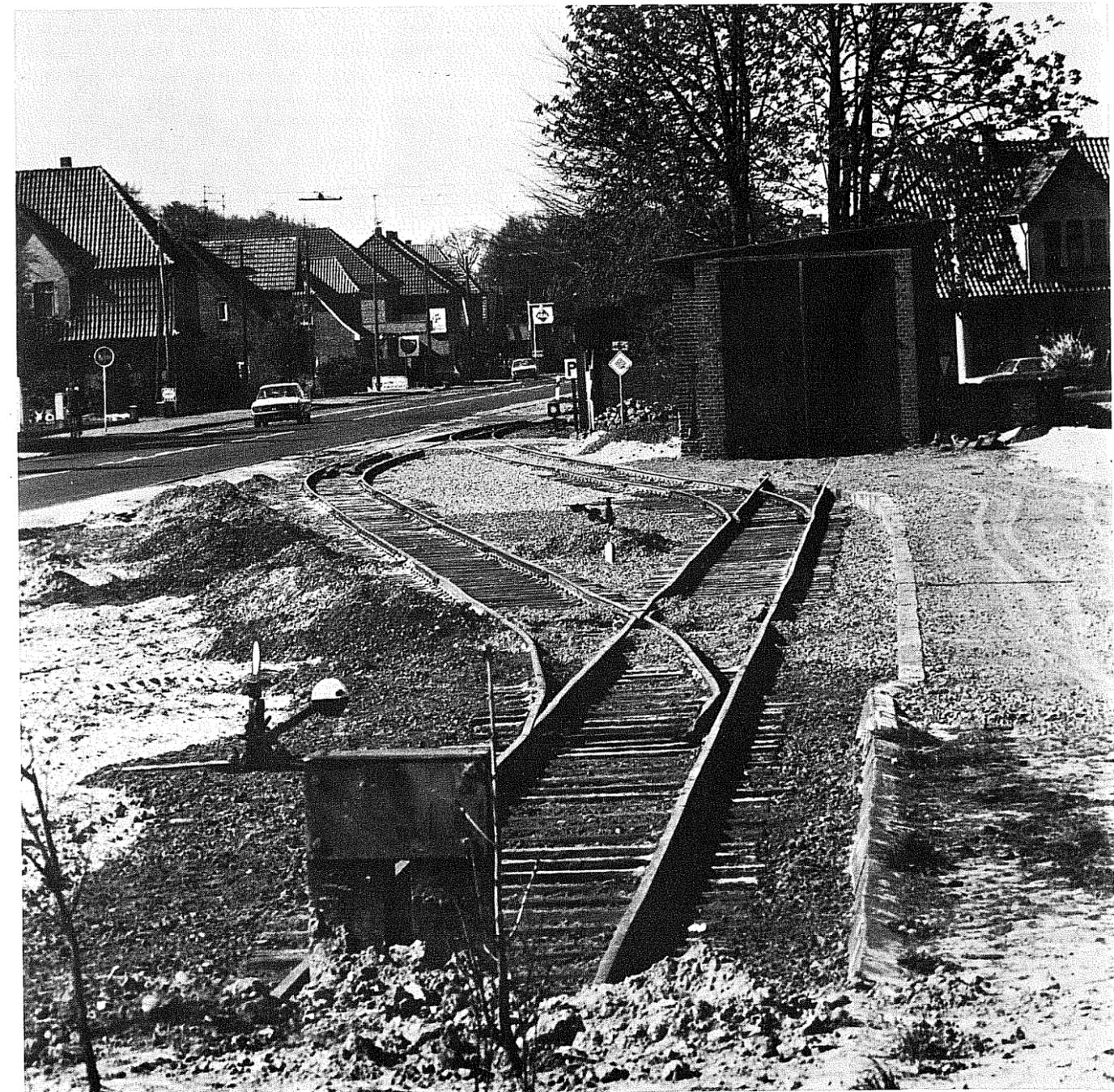
Mit dem Umbau des Bahnhofes Asendorf wurde in den Wintermonaten begonnen. Zunächst erfolgte der Ausbau aller Schienen der Form 6 für die VGH und dann der Abbau der übrigen Gleisanlagen. Anschließend wurde das Gelände aufgefüllt und planiert. Anfang März war weder etwas vom alten noch etwas vom neuen Bahnhof zu sehen. Nur der alte Lokschuppen, in dem „Hermann“ zur Zeit untergebracht ist, war stehen geblieben. Während des Frühjahrsmeeting und der darauffolgenden Tage wurden alle Gleise verlegt, mit Sand und Kies aufgefüllt, die Bahnsteigkante gesetzt und der Bahnübergang neben dem Lok-

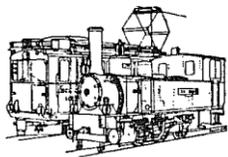
schuppen höher gelegt. Durch die geringe nutzbare Fläche bedingt, ist das neue Umfahrgleis etwas kürzer als das alte geraten. Der Museums-Eisenbahn steht somit in Asendorf weniger Umsetzlänge zur Verfügung. Dadurch ist es nicht mehr möglich, Achtwagenzüge nach Asendorf zu fahren.

Seitens des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. sind die Umbauarbeiten bis auf ein paar kleinere Arbeiten abgeschlossen. Die Gemeinde hat mit ihren Arbeiten noch nicht begonnen. Wann mit dem Beginn der Bauarbeiten zu rechnen ist, war zum Redaktionsschluß noch nicht zu erfahren. Be.



Fotos: Beckmann





## Die Museumsbahn Blonay – Chamby

Die Linie Blonay – Chamby wurde, als Zweigstrecke der Chemins de fer Electriques veveysans, am 1. Oktober 1902 eröffnet und verbindet die Strecke Vevey – Les Pléiades mit der weltbekannten Linie MOB (Montreux-Oberland-Bahn). Da die Unterhaltskosten im Vergleich zum Verkehr zu hoch waren, verfügte das Eidgenössische Amt für Verkehr die Stilllegung zum Fahrplanwechsel im Frühling 1966.

Nachdem die Linie landschaftlich sehr reizvoll ist, einen wunderbaren Ausblick auf den Genfersee sowie die schneebedeckten Berge von Hochsavoyen bietet und erst noch ein 29 Meter hohes Viadukt sowie 45 Meter langen Tunnel besitzt, entschloß sich eine kleine Gruppe von Idealisten, im Dezember 1966 in einem Saal des Bahnhofbuffets von Lausanne eine Versammlung einzuberufen, um aktive Mitglieder zu werben. Diese Versammlung schloß mit einem schönen Erfolg ab: 74 Personen schrieben sich als Gründungsmitglieder ein! Erst wurde die Gründung der „Genossenschaft der Museumsbahn Blonay – Chamby“ beschlossen, wobei jedes Mitglied mindestens einen Anteilschein zu Fr. 10,- zeichnen mußte, daraufhin wurde zusätzlich der „Verein zur Unterstützung der Museumsbahn Blonay – Chamby“ gegründet mit den folgenden Möglichkeiten:

- als einfaches Mitglied (kein Arbeitszwang, dafür halber Tarif auf unserer Bahn, jährlicher Beitrag Fr. 20,-)
- als Aktivmitglied (mindestens 8 Arbeitstage pro Kalenderjahr, Freikarte, jährlicher Beitrag Fr. 20,-)

- als Kollektivmitglied (kein Arbeitszwang, für Privatpersonen und Firmen, Freikarte für eine Person, jährlicher Beitrag Fr. 50,-)
- als Mitglied auf Lebenszeit (kein Arbeitszwang, Freikarte auf Lebenszeit, einmaliger Beitrag Fr. 500,-).

Alle Mitglieder des Vereins zur Unterstützung müssen mindestens einen Anteilschein der Genossenschaft erwerben. Ende des Jahres 1973 belief sich die Mitgliederzahl auf 890, die alle dreimal im Jahr unsere Zeitschrift ESCARBILLE („Funken“) gratis erhalten. Genossenschaftsmitglieder waren es über 1 000, so daß wir nahezu 2 000 Adressen in unserer Kartei besitzen, eine beachtliche Zahl, die ebenfalls viel Arbeit macht.

Die Ziele unserer Museumsbahn sind u. a. der Betrieb unserer Eisenbahnlinie, den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, das gemeinschaftliche Interesse an Eisenbahn wachzuhalten, im Betrieb mithelfen zu können, die Rettung von Eisenbahnmaterial, das vom Abbruch bedroht ist und einen gewissen historischen oder technischen Wert besitzt.

Das Jahr 1967 verging mit dem Instandstellen der 3 Kilometer langen Linie: Unkraut vertilgen, Gebüsch und Bäume zuschneiden, Geleise auswechseln, Beschaffung einer ersten Dampfloks sowie Wagenmaterial. Unser Betrieb mußte Mitte Juli 1968 spätestens beginnen, ansonsten die Streckeneröffnung in der heutigen Form nicht hätte stattfinden können.

Am 20. Juli 1968 konnte der erste Dampfbus von Blonay nach Chamby abfahren, begleitet von Radio und Television und einer dichten Menge von Passagieren und Zuschauern. Telefonisch hatten wir aus Bern Bericht erhalten, daß das Eidgenössische Amt für Verkehr die Bewilligung per Eilboten abgesandt hatte: Da wir sie erst am Spätnachmittag erhielten, mußten wir notgedrungenerweise die ersten Züge mit gratis reisenden Passagieren abfertigen. Die Eröffnungstaler waren im Handumdrehen verkauft.

Wir hatten noch keine Bahnhöfe und mußten unsere Souvenirs auf einem Tisch im Freien verkaufen.

Obwohl diese Weise von Verkauf die Kundschaft nicht zurückhielt, sich mit Postkarten, Wein-gläsern usf. reichlich zu versorgen, so war es bei schlechtem Wetter doch ein Problem, den Verkauf aufrecht zu erhalten. Erst nach 2 Jahren konnte der Bau eines Bahnhofs in Blonay in Angriff genommen werden, in Chamby behielten wir uns mit einer alten Baracke, die wieder in Stand gestellt wurde. Die Jahre 1968 und 1969 vergingen wie im Flug und die Züge waren so voll, daß unsere Schaffner kaum durchkamen, um die Fahrkarten zu lochen. An einem normalen Arbeitstag, d. h. ohne Sonderzüge, sind etwa 30 Mitglieder an der Arbeit, inbegriffen eine Hostess sowie 2 bis 3 Damen, die uns in einer Hütte das Mittagessen zubereiten und servieren. Unsere Strecke mit 50 Promille Steigung mag für Fotografen und Filmer sehr interessant sein, stellt uns aber im Herbst manchmal bei nassen Gleisen vor gewisse Probleme, die aber jedesmal mit gutem Willen überbrückt werden konnten. Nach 2 Jahren konnten wir mit dem Einbau einer Weiche bei Cornaux beginnen. Ein Nebengleis zum Areal, wo später eine fünfgleisige Depothalle errichtet werden sollte, entstand.

Der Bau mußte dann zu unserem Leidwesen während 2 Jahren unterbrochen werden, nachdem ein Anlieger dagegen Einspruch erhob. Eine Umzonung erlaubte uns erst im April 1973 die Weiterführung der Arbeiten, inzwischen war jedoch unser Rollmaterial der Unbill der Witterung ausgesetzt, so daß es zum Teil Schaden nahm. Nach 2 Jahren Betriebszeit besaßen wir schon 5 Dampfloks, nach weiteren 2 Jahren 10 und Ende 1973 stieg die Zahl auf 14. Dieselben stammen aus der Schweiz, der BRD, Frankreich, Spanien und Italien, wobei die letzte Einheit aus der Schweiz stammt, jedoch aus Österreich zurückgeholt wurde, wohin sie im Laufe der Zeit über Deutschland verkauft worden war. Die Loks sind nun unter dem im Herbst 1973 entstandenen Dach des Museums untergebracht. Unsere Depothalle wird wie folgt eingeteilt sein: 4 Gleise als Museum und eines für die Revisionsarbeiten.

Im August 1971 konnten wir würdig den 100 000. Passagier, eine Holländerin, feiern.

Im Herbst 1972 wurde die Strecke neu geschottert und gekrampt: eine für solche Arbeiten weltbekannte Firma stellte dazu eine neu entwickelte Maschine gratis zur Verfügung. Im Winter 1972/73 entstand ein eigenes Bahntelefon, das den Betrieb erheblich erleichtert.

Technisch interessierte Besucher sind überrascht, was bisher an freiwilliger Arbeit geleistet wurde. Die Vielfalt an Rollmaterial, das wieder in den ursprünglichen Zustand und die Originalfarben und -Beschriftung instandgestellt wird, ist einzigartig.

Für Besucher ohne technisches Interesse ist unsere Museumsbahn eine originelle touristische Attraktion, deren pittoreske Kostbarkeiten nicht stillstehen und verstauben, sondern hinter einem schnaubenden Dampfstoß durch die Landschaft ziehen. Von Blonay aus, einem Dorf oberhalb Vevey mit einem mittelalterlichen Schloß, beginnt die reizende Fahrt gleich mit der Steigung von 50 Promille. Nach Chantemerle überqueren wir das imposante Steinviadukt über der Schlucht von Clarens. Groß und klein ergötzt sich nach weiterer

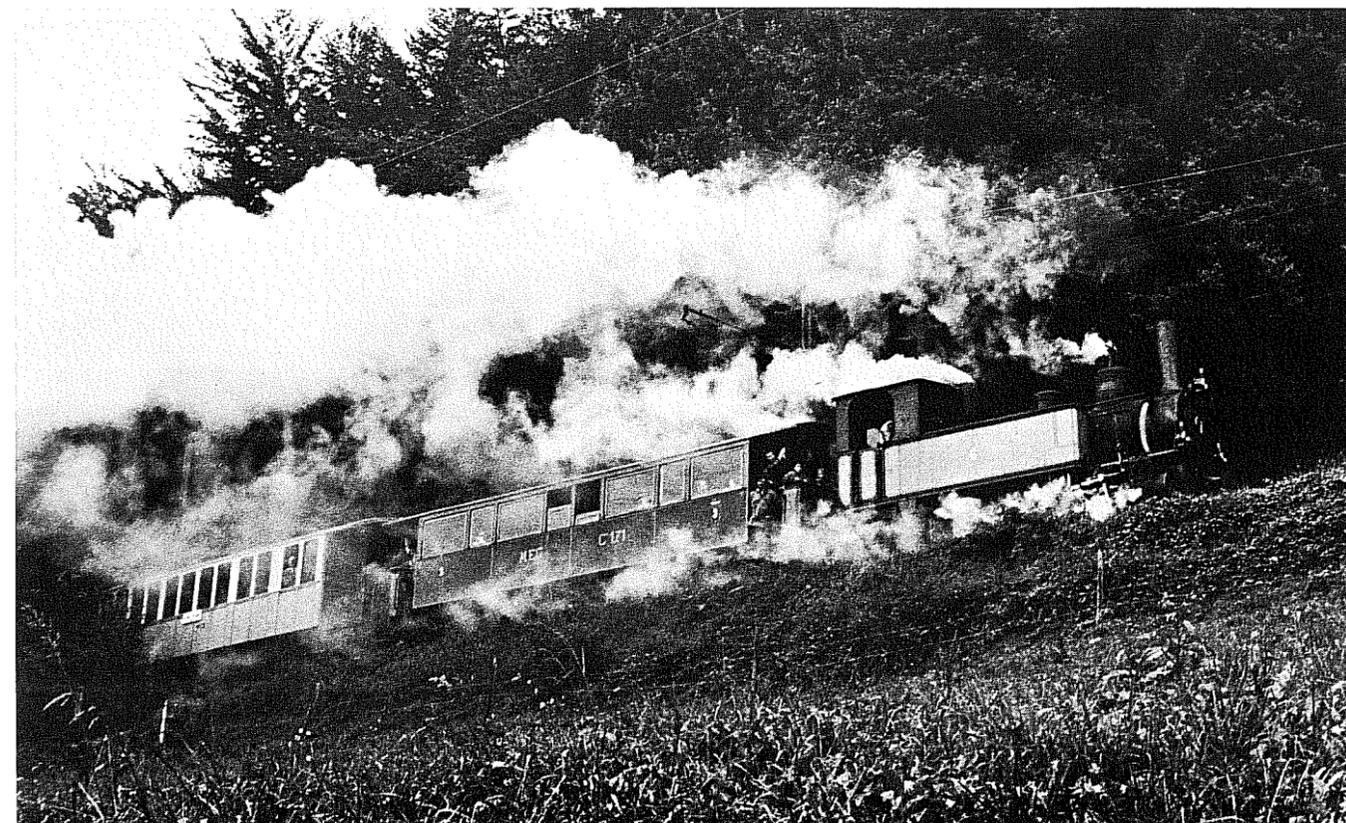
Fahrt am für Bergbahnen typischen Tunnel. Beim nächsten Halt in Cornaux warten oft noch weitere Passagiere, die ebenfalls unseren meist von einer Hostess begleiteten Zug besteigen wollen. Nach Durchfahrt eines Waldes nähern wir uns dem Lokdepot, auf dessen Gleisen die Loks, Triebwagen und weitere Antiquitäten darauf warten, abwechselungsweise eingesetzt zu werden. Nach 15 Minuten Fahrt erreichen wir Chamby, Endstation unserer Strecke, an der die modernen Leichtmetallzüge der MOB vorbeifahren. Auf einer Terrasse können unsere Gäste bei einem Gläschen Waadtlander-Wein den wunderschönen Ausblick über den Genfer See und die Savoyer Alpen genießen, der ihnen von ihrem Besuch in der französischen Schweiz noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Wir bewältigen nicht nur Extrazüge, auch während der Woche, auf unserer eigenen Strecke: Zahlreich sind die schon durchgeführten Fahrten auf den CeV ab Vevey, auf der MOB zwischen Montbovon und Lenk über Zweisimmen, auf den GFM im Greyerzerland zwischen Palézieux und Montbovon. Zum 100jährigen Jubiläum der ältesten privaten Schmalspurbahn

der Schweiz, der Lausanne-Echalens-Bercher-Bahn (LEB), fuhren wir im September 1973 während 3 Wochen tagtäglich Dampfbzüge. Voraussichtlich fährt im Herbst 1974 eine unserer Dampfloks auch auf der Yverdon-Ste-Croix-Bahn (YStC). Unser Programm „Greyerzerland 1974“ ist schon erschienen und enthält die definitiven Fahrten. Weitere Auskünfte können bei unserem kommerziellen Dienst BC, Chemin des Acacias 3, 1023 Crissier, erfragt werden. Alle drei Wochen, Sommer und Winter, treffen sich die Verantwortlichen der verschiedenen Dienstzweige in Lausanne: Die Verwaltung unserer Bahn wird dadurch noch komplizierter, da wir alle in verschiedenen Städten wohnen. Bis heute wurde für Lohnkosten noch kein einziger Franken ausgegeben. Wir betrachten unsere Mitarbeit einzig als Hobby, sonst könnten wir nicht bestehen. Und es war für uns eine große Genugtuung, als unser Fahrplan erstmals 1972 ins amtliche Kursbuch der Schweiz, Fahrplanfeld 23 b, aufgenommen wurde.

Wir freuen uns schon jetzt auf Ihren Besuch bei unserer Bahn, eine wahre Fundgrube eisenbahntechnischer Leckerbissen.

G. J. Dubler



eberhard kunst  
siehe dazu dev-kurier Nr. 1/73

## NOCH MEHR SPREEWALDBAHN

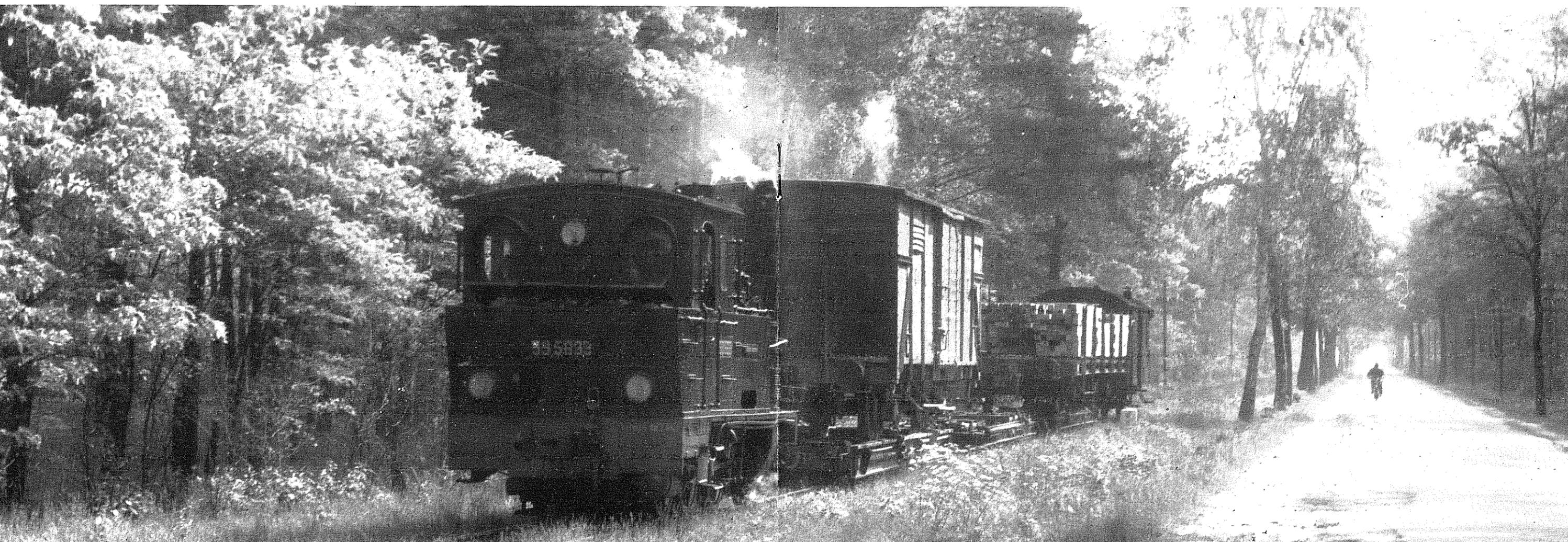
Als Erinnerung an die ehemalige Spreewaldbahn (DDR) sind nur noch im Spreewaldmuseum in Lübbenau die Dampflokomotive 99 5703 und der kombinierte Pack- und Personenwagen übrig geblieben. Bei uns in der BRD hat der DEV für seine Museum-Eisenbahn die Dampflokomotive 99 5633 und den Wagen 10 (908-001 ex Spreewaldbahn Nr. 215) der ehemaligen Spreewaldbahn erworben. Die heutige „Spreewald“ hatte im letzten Jahr Besuch von ehemaligen „Spreewäldern“, die immer wieder ihre Fotoapparate zückten. Am Besuchstag war die Lok leider kalt abgestellt; damit aber ihre Besucher sie im vollen Licht bewun-

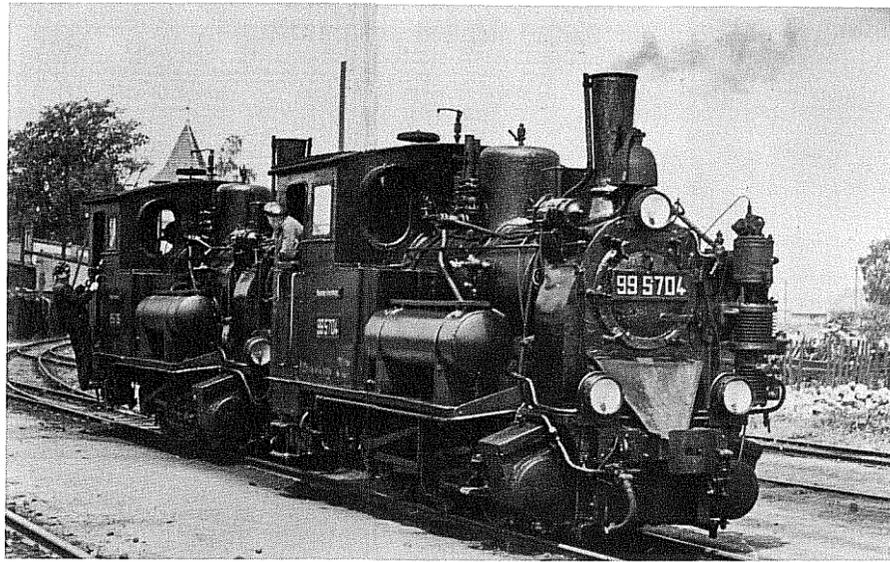
dern konnten, zog unser Lokführer Karl Hunold sie kurzer Hand mit der „Hoya“ aus dem Lokschuppen. Als kleine Ergänzung zu unserem Bericht im „dev-kurier“ Nr. 1/1973 und zu der Leseranfrage in Heft 4/1973 bringen wir noch einige Fotos aus der schönen Zeit, als die „Spreewaldguste“ noch durch Wald und Feld dampfte. Technische Daten:  
Dampflokomotive DR „99 5703“, ex „Lübben“ der Spreewaldbahn, gebaut 1897 von Hohenzollern unter Nr. 940. Kombiniertes Reisezugwagen 903-201, ex Spreewaldbahn Nr. 105. Gebaut 1897 von Werdau. Zuletzt von der DR als Gerätewagen eingesetzt.



Bahnhof Burg nach Stilllegung der Spreewaldbahn (Juni 1970).

Die 99 5633 mit zwei Rollwagen und Gepäckwagen 905 011 (ex Spreewaldbahn 104, Bj. 1924, Werdau).

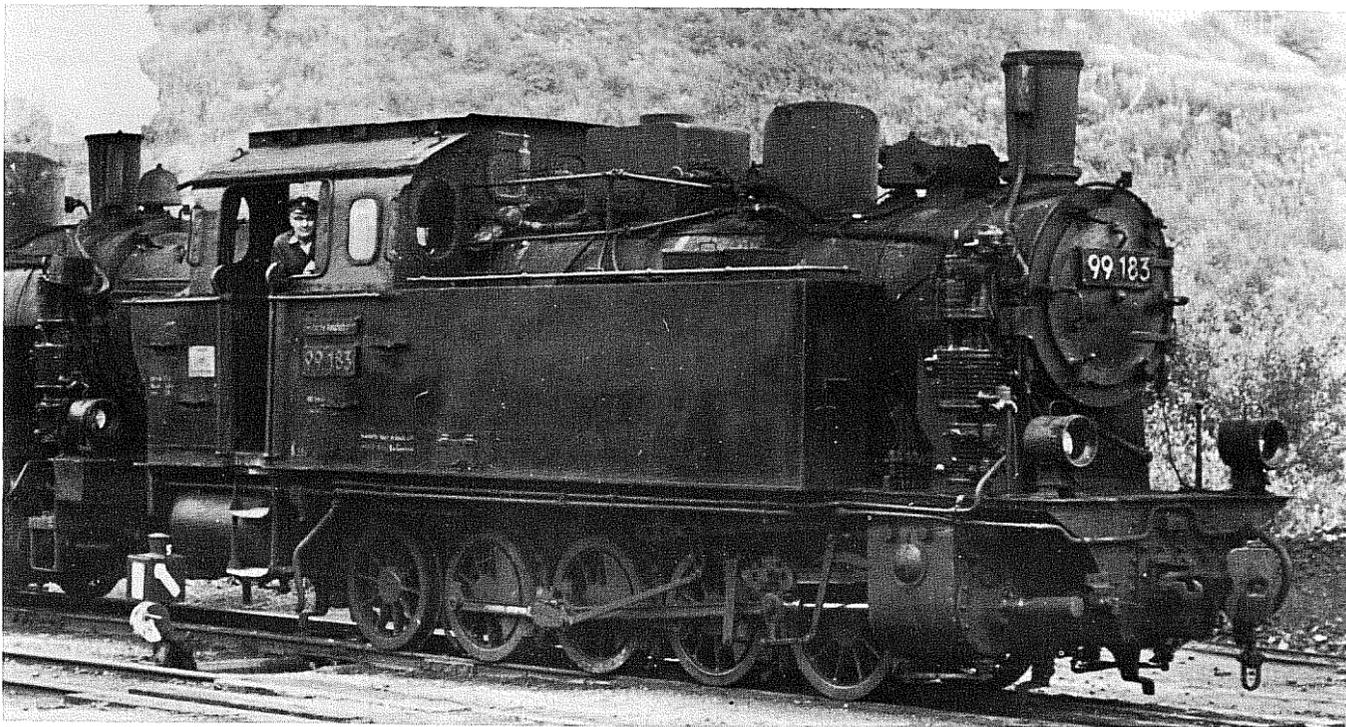




99 5705 und 5704 in Straupitz

Die 99 183 (0 & K 8998/1923, Eh2t) kam am 5. 9. 1956 von Eisfeld zur Spreewaldbahn. Sie wurde am 19. 12. 1962 nach Gera abgegeben.

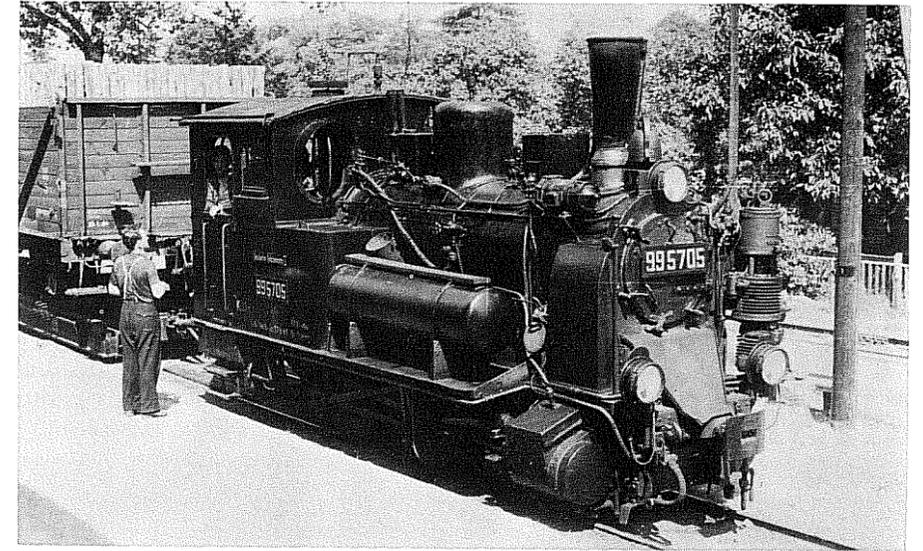
Die 99 5633 rangiert (1966).



99 5705 in Burg, 1965. (Hohenzollern 942/1897.) Sie lief ab 1967 als 1B. 1969 wurde sie verschrottet.

Der VT 133 523 (Talbot, Bj. 1934, Mechanisches Getriebe, 60 PS, 55 km/h, 36 Sitzplätze), auch „Fliegender Spreewälder“ genannt, wurde hauptsächlich zwischen Straupitz und Waldow eingesetzt (ca. 1966).

Die 99 5633 hat Ausfahrt in Straupitz (Juni 1966).



Claus Hanack

Vor etwa 75 Jahren wurde eine Eisenbahn in Betrieb genommen, die nie viel Aufhebens von ihrer Existenz gemacht hat. Sie verbindet lediglich die Stadt mit ihrem außerhalb liegenden Staatsbahnhof, wird elektrisch betrieben und weist eine Spurweite von 1435 mm auf. Das Thema meines Berichtes soll demnach die Trossinger Eisenbahn sein.

Als im Jahre 1869 die Württembergische Staatseisenbahn die obere Donaubahn und einen Monat später die obere Neckarbahn

in Betrieb nahm, begann der wirtschaftliche Aufstieg der Gemeinde Trossingen auf der Baarhochebene am Ostrand des Schwarzwaldes. Auch die heutige Weltfirma Hohner ist in dieser Zeit gegründet worden. Die Staatsbahnlinien verliefen zwar in einigem Abstand zu Trossingen, jedoch waren sie gut mit Fuhrwerken zu erreichen.

In den folgenden Jahren entwickelte sich der Güterverkehr zum Staatsbahnhof Trossingen jedoch so stark, daß der Bau einer Eisenbahnverbindung zum Ort dringend

notwendig wurde. Gutachter empfahlen den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von der Stadt zum Staatsbahnhof Trossingen. Da die Strecke Steigungen bis zu 4,2% überwinden mußte, war ein elektrischer Betrieb erforderlich. Außerdem konnte das neue Elektrizitätswerk zur Bahnstromversorgung auch den Strom für die Industrie und die Haushalte liefern. Mit staatlicher Unterstützung war zu dieser Zeit nicht zu rechnen, so daß mit den ansässigen Industrie- und Handwerksbetrieben

eine Aktiengesellschaft gegründet werden mußte. Die Konzession für den Bau und Betrieb der Eisenbahn war schnell beschafft, und schon ein Jahr später nahmen Eisenbahn und Elektrizitätswerk ihren Betrieb auf. Die feierliche Eröffnung der normalspurigen Strecke von 4,3 km Länge erfolgte am 14. Dezember 1898. Das E-Werk lieferte den Gleichstrom mit einer Spannung von 600 Volt. Bis 1925 erfolgte die Eigenerzeugung mit zwei Sauggasmotoren. Der Energieverbrauch nahm jedoch derartig zu, daß auf

Fremdbezug übergegangen werden mußte, um nicht unwirtschaftlich zu werden.

1908 wurde die Aktiengesellschaft aufgelöst, und die Gemeinde übernahm alle Anlagen. In den folgenden Jahren versuchte man, den Eisenbahnbetrieb zu verstaatlichen. Zusätzlich wurden verschiedene neue Eisenbahnprojekte in der Umgebung von Trossingen erörtert. Eine 7 km lange Verlängerung nach Durchhausen war bereits genehmigt, als 1914 der Krieg ausbrach und den Baubeginn ver-

# DIE TROSSINGER EISENBAHN

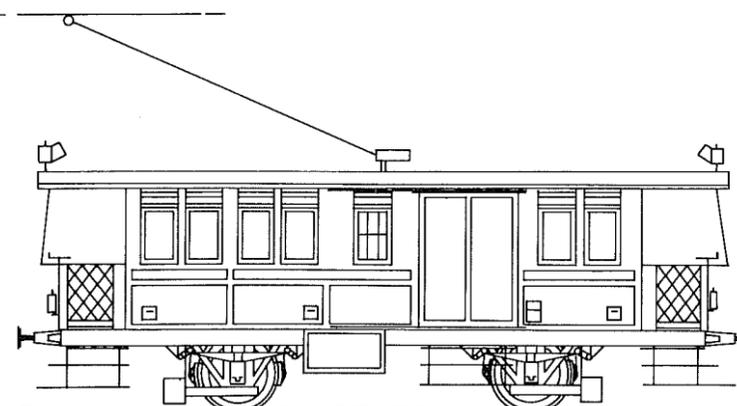
T 3 und T 5 unterwegs.



Foto: Höltge



Foto: Höltge

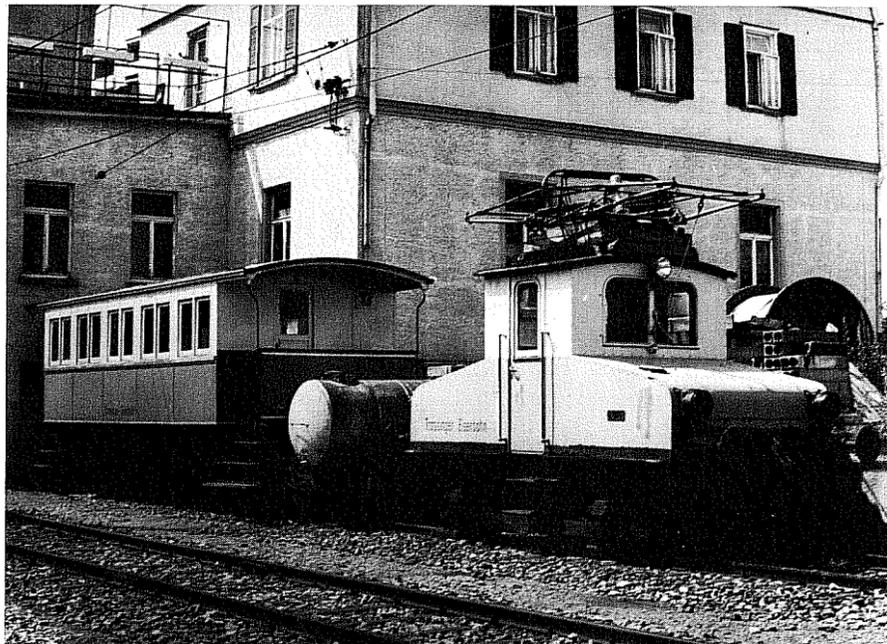


T1 und T2 im Zustand von 1898

hinderte. Das Projekt ist auch später nicht mehr verwirklicht worden. Der Verkehrszuwachs wäre auch sehr unbedeutend gewesen und hätte ein vorzeitiges Ende der gesamten Strecke bedeutet.

Der Betrieb wurde anfangs mit zwei elektrischen Triebwagen durchgeführt. Sie entsprachen dem Typ, der sich bereits seit einiger Zeit bei der Lokalbahn Meckenbeuren-Tettngang bewährt hatte. Die Firmen MAN und AEG lieferten die-

Foto: Steiner



se Fahrzeuge fabrikneu an. Die Triebwagen besaßen einen kombinierten Post- und Gepäckraum, 20 Plätze 3. Klasse, 10 Plätze 2. Klasse sowie 14 Stehplätze. Die beiden Motoren entwickelten zusammen eine Leistung von etwa 140 PS, so daß zwei Güterwagen mitgeführt werden konnten. Der Rollenstromabnehmer ist ungefähr 1926 durch Lyra-Bügel ersetzt worden. Erst viele Jahre später ist der heutige Scherenstromabnehmer

Foto: Höltge



aufgesetzt worden. Die Führerstände sind jetzt allseitig verschlossen. Der T 2 ist 1969 verschrottet worden. Einzelne Teile fanden bei der Aufarbeitung des T 1 Verwendung. Heute besitzt dieses Fahrzeug eine Arbeitsbühne für Arbeiten an der Fahrleitung und kann mit einem Schneepflug ausgerüstet werden. 1902 ist von der AEG eine kleine zweiachsige E-Lok geliefert worden. Sie besitzt zwei Motoren zu je 55 PS. Mit ihr wurden Güterzüge gefahren, um die Triebwagen zu entlasten. Die E-Lok „Lina“ ist

erst 1967 abgestellt worden und noch heute vorhanden. Sie dürfte eine der ältesten elektrischen Lokomotiven sein. 1938 ist das Beschaffungsjahr des T 3 von der Maschinenfabrik Esslingen und der AEG. Mit seinen vier Motoren zu je 100 PS konnten jetzt längere Güterzüge gefahren werden. Vier verschiedene Bremsysteme sorgen auf der Strecke für die nötige Sicherheit. Neben dem kleinen Gepäckabteil bietet das Fahrzeug 60 Fahrgästen einen Sitzplatz an. Ein Nachteil ist jedoch,

daß der Fahrgastraum nur über eine Seitentür erreichbar ist. Der Fahrgastwechsel nimmt deshalb erhebliche Zeit in Anspruch. Als „Sonntagswagen“ verkehrt er jetzt nur noch vor schweren Güterzügen. Der T 5 ist 1956 von der Maschinenfabrik Esslingen (SSW) für die Trossinger Eisenbahn gebaut worden. Eigentümlich sind die großen Schiebetüren des Fahrgastraumes mit 30 Sitzplätzen und des Gepäckabteils. Als allerneuestes Fahrzeug konnte 1968 der T 6 beschafft werden. Er ist dem T 5

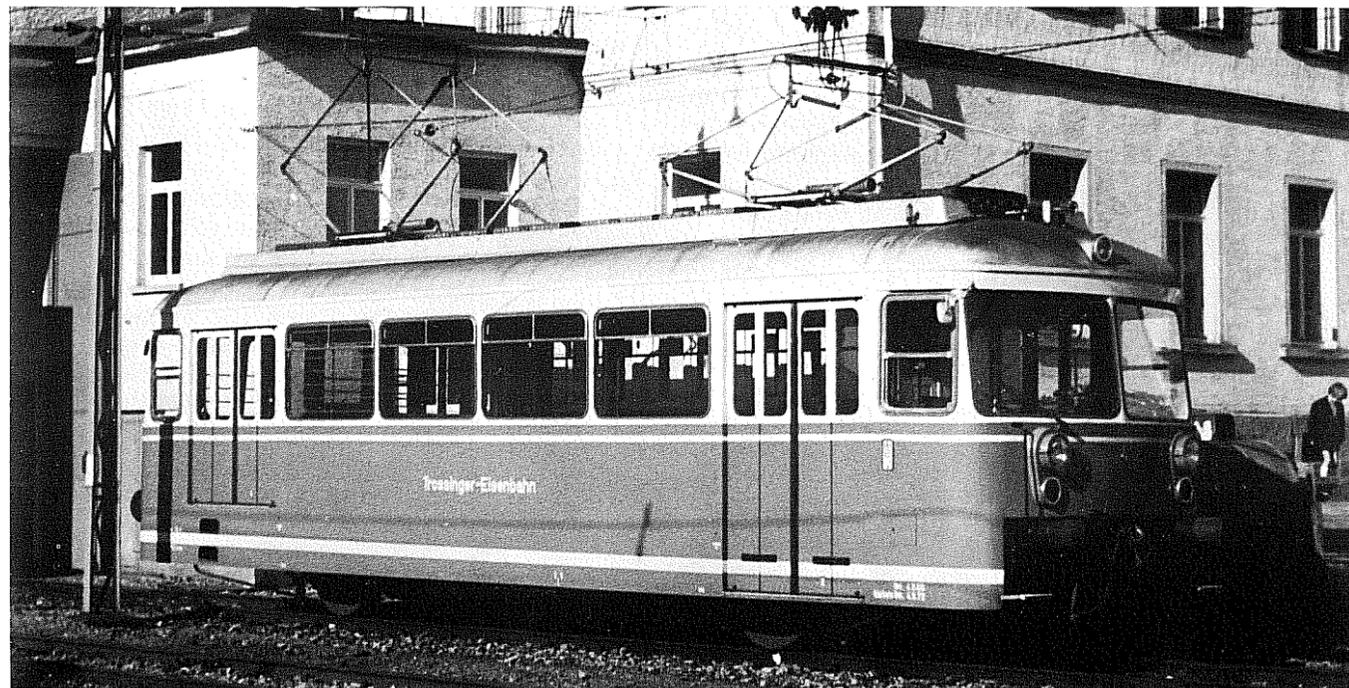


Foto: Hanack

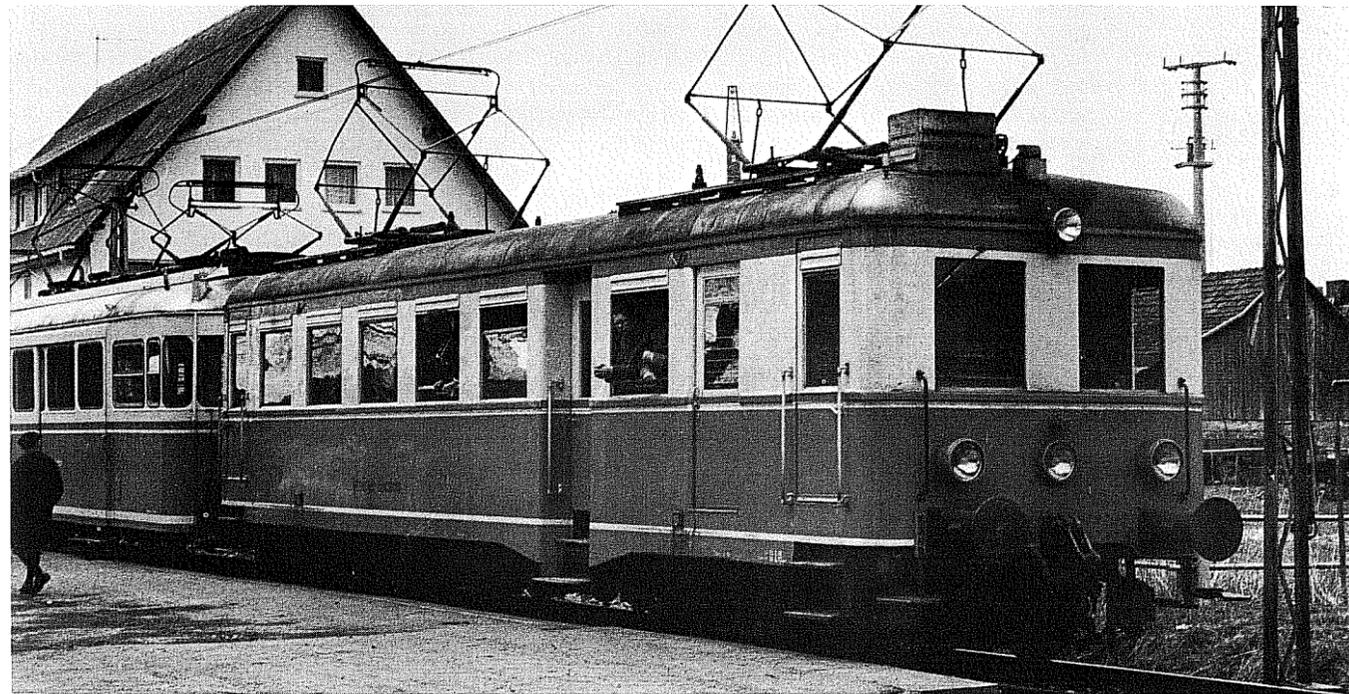
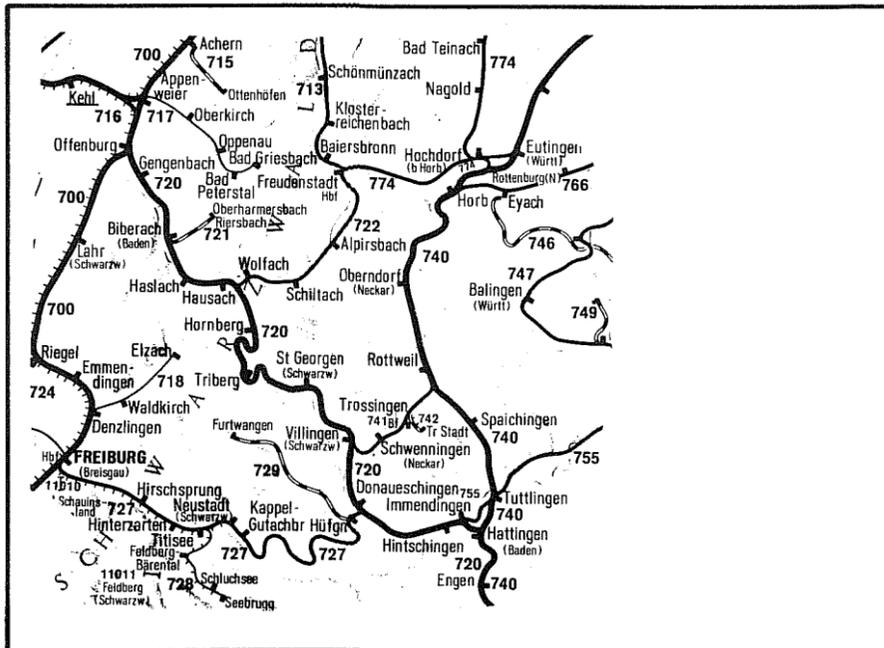


Foto: Steiner

nachempfunden, jedoch hat er druckluftbestätigte Drehfalttüren. Wie der T 5 bietet er auch 30 Fahrgästen Platz. Seine beiden Motoren leisten zusammen 160 PS. Bei allen Triebfahrzeugen fällt auf, daß sie fabrikneu beschafft wurden und nie bei einer anderen Eisenbahn in Dienst standen. An eigenen Wagen für den öffentlichen Verkehr besaß die Trossinger Eisenbahn 3 Personenwagen und 1 Gepäckwagen. Sie wurden im Laufe der Jahre mehrfach umgebaut und umnummeriert. Heute ist als

Bahnunterhaltungswagen nur noch der B 2 vorhanden. Er gehörte bereits zur Grundausstattung von 1898. Die Fahrzeit für die 4,3 km lange Strecke beträgt heute 9 Minuten. Die Strecke beginnt vor dem Empfangsgebäude der Staatsbahn in Trossingen. Auf halber Strecke befindet sich die Haltestelle Freibad. Die Fahrleitung ist an Stahlgittermasten aufgehängt, und das Schienenprofil ist P 6. Die Bahndienstgebäude im Stadtbahnhof machen einen ge-

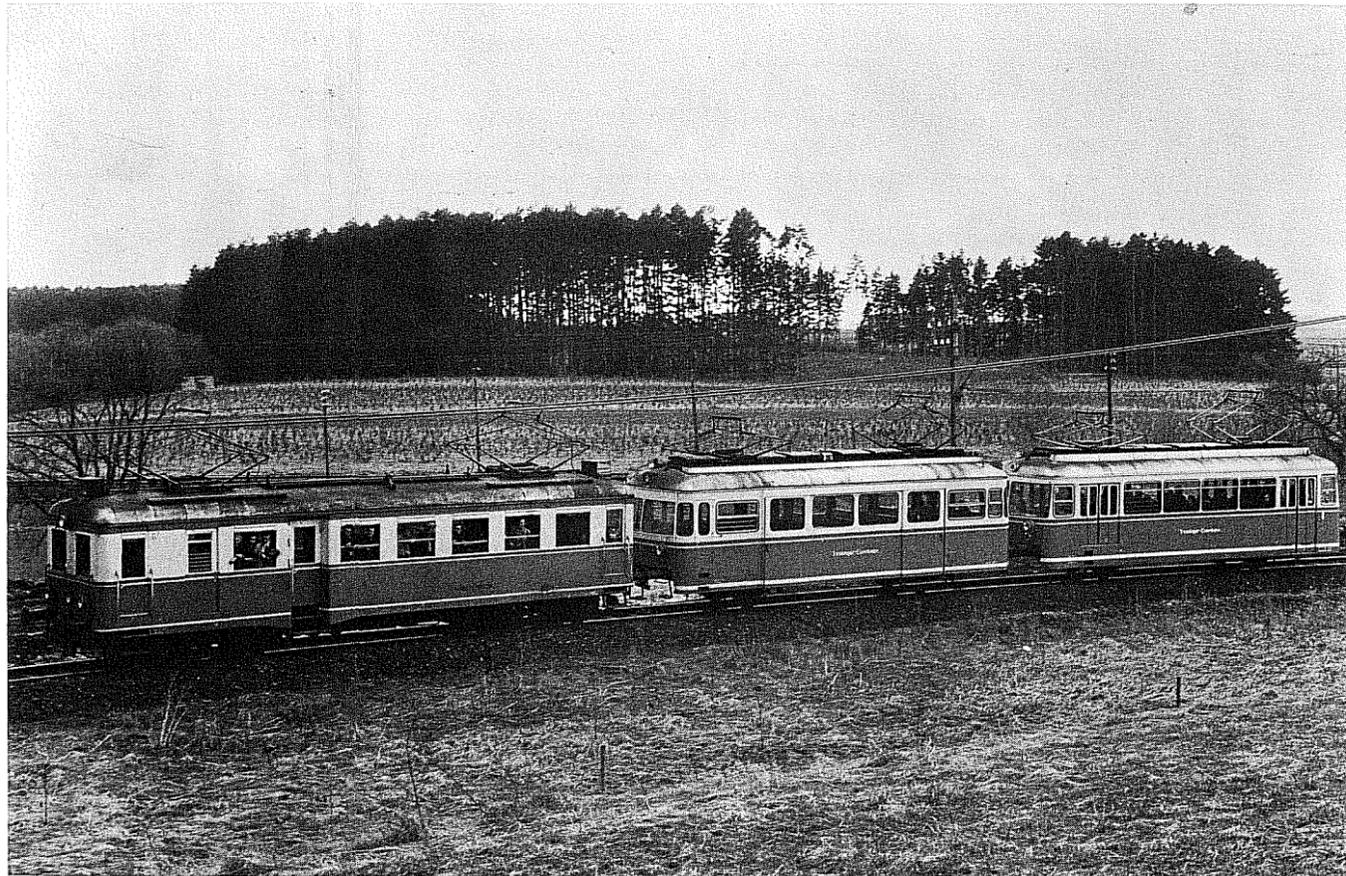
pfligten Eindruck, obwohl sie noch aus der Anfangszeit der Trossinger Eisenbahn stammen. Sie sind allerdings mehrfach umgebaut und modernisiert worden. Die für einen Endbahnhof bescheidenen aber hier ausreichenden Gleisanlagen machen einen sehr sauberen Eindruck. Zum Verkehrsaufkommen im Güterverkehr tragen insbesondere die Firma Hohner, und das seit 1968 über ein Anschlußgleis erreichbare Coop-Lager bei. Ein geplantes Industriestammgleis wird



der Trossinger Eisenbahn in Zukunft steigendes Frachtaufkommen bringen.

Obwohl auch diese Eisenbahn am Jahresende keinen Gewinn abwirft, wird der Betrieb aufgrund der Eisenbahnfreundlichkeit der städtischen Verwaltung noch auf Jahre hinaus erhalten bleiben. Eisenbahnfreunde, die das nahegelegene Dampf-Bw Rottweil besuchen, sollten sich diese saubere und überschaubare Nebenbahn einmal ansehen. Die zahlreichen Triebwagenfahrten für den Personenverkehr sind im Amtlichen Kursbuch unter der Nummer 742 veröffentlicht.

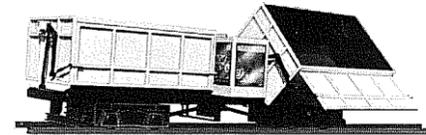
T 3, T 5 und T 6 in der Nähe vom Bahnhof Trossingen. Foto: Steiner



#### Triebfahrzeugliste der Trossinger Eisenbahn

Nr.		Baujahr	F.-Nr.	Bauart	LüP (m)	Leistung (kW)	Bemerkungen
ET 1	MAN/AEG	1898	369	Bo	10,00	2 x 50	
ET 2	MAN/AEG	1898	370	Bo	10,00	2 x 50	
EL	AEG	1902	160	Bo	5,80	2 x 40	+ 1961
ET 3	Esslingen/AEG	1938	19254	Bo'Bo'	15,05	4 x 75	1967 abgestellt
ET 5	Esslingen/SSW	1956	24836	Bo	12,30	2 x 60	
ET 6	Rastatt/Siemens	1968	2173	Bo	12,54	2 x 60	

### DIEMA Diesellokomotiven und Spezialfahrzeuge aus Diepholz



Sprechen Eisenbahnfreunde von Lokomotivfabriken und den dort hergestellten Fahrzeugen, so ist fast immer die Rede von den großen Firmen wie Henschel oder Krupp. Nur wenig bekannt sind die kleineren Lokomotivhersteller, die ausschließlich Kleinlokomotiven und Spezialfahrzeuge für den Einsatz auf Schmalspurbahnen der Industrie fertigen. Zu diesen Firmen zählt die Firma DIEMA – Diepholzer Maschinenfabrik Fritz Schöttler GmbH, die wir Ihnen in diesem Beitrag vorstellen möchten.

Die Fa. DIEMA liefert im Rahmen ihres umfangreichen Schienenfahrzeugprogramms vorwiegend moderne Diesellokomotiven bis etwa 220 PS Leistung, die sich

durch zweckmäßige Konstruktion und solide Bauart auszeichnen. Für den Übertagebetrieb werden – je nach Einsatzzweck – verschiedene Baureihen angeboten, bei denen man in den Gewichtsklassen bis 24 t heute die Kombination zwischen luftgek. Viertakt-Dieselmotor, hydraul. Kraftübertragung und Gelenkwellen mit staubdicht gekapseltem Kegelradantrieb bevorzugt.

DIEMA-Lokomotiven bewähren sich auf Schmalspurgleisen der Torf- und Ziegelindustrie ebenso wie auf Großbaustellen und überseischen Plantagen.

Sie werden als robuste Rangierlokomotiven auf normal- oder breitspurigen Werks- und Anschlußgleisen sowie bei Klein- und Hafenbahnen geschätzt, da sie allen technischen Ansprüchen genügen, die an Maschinen dieser Größenklasse gestellt werden.

Sonderausführungen, beispielsweise Loks mit Explosionschutz oder Spezialmaschinen für Tunnelbetrieb, sind lieferbar.

DIEMA-Grubenlokomotiven arbeiten als unentbehrliche Helfer im Untertageeinsatz. Alle Modelle werden selbstverständlich mit den bergbehördlich vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet und entsprechen dem modernsten Stand der Technik; sie erfüllen damit alle Forderungen des Bergbaues im In- und Ausland.

Das Fertigungsprogramm des Unternehmens wird durch Hydraulik-Kipper und Großraumtransporter, die der Rationalisierung der Schüttgutförderung dienen, abgerundet sowie durch den Bau von Motordraisinen ergänzt.



### »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**

#### Bufe-Fachbuchversand

8 München 19, Sadelerstraße 23, Tel. (089) 15 44 32  
liefert alle Bahnfachbücher ins Haus · Antiquariat

Unser Service – Sie zahlen nach Erhalt!

#### 100 Jahre Bahn zum Isarwinkel

Festschrift zum Jubiläum am 2. 6. 1974 mit Programm und Fahrplan  
der Dampfsonderfahrten. Fotodokumentation BR 78 im Alpenvorland.  
DIN A 5, reich illustriert mit Farbtitelbild 44 Seiten DM 5,-  
+ Porto DM 0,50

#### S. Bufe: Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen

ca. 200 Bilder und 120 Textseiten, Format 28 x 28 cm, Gesamtauflage  
mit Streckenkarte zum Kursbuch Sommer 1939, Pommern, Ostbrandenburg,  
Posen, Westpreußen, Ostpreußen, Schlesien DM 59,80

#### Letzte Gelegenheit zur Subskription bis 30. 6. 1974:

Original-Nachdruck: Breslauer AG für Eisenbahn-Wagenbau,  
Katalog 1904

ca. 100 Bild- und Textseiten 2farbig, 4farbiger Titel, Format 24 x 32,  
Leinen gebunden. Vom kaiserlichen Salonzug bis zum Arbeitertransportwagen,  
über ET zum Schwertransporter – das ganze Programm!  
Interessenten erhalten Probeseite kostenlos. DM 35,-  
nach Fertigstellung DM 48,-

## Eisenbahnbücher aus dem Motorbuch-Verlag



### Dampflokomotiven – Die letzten in Deutschland

von J. M. Mehltrittter

Dieser neue großformatige Bildband berichtet über all jene Dampflokomotiven, die Anfang der siebziger Jahre noch auf Deutschlands Schienen Dienst taten. Ganz besonderer Wert wurde hierbei auf eine fotografisch brillante Darstellung gelegt, die dem Betrachter diese mächtigen Maschinen nochmals in allen Einzelheiten nahe bringen sollen.

236 Seiten, 170 Abb., davon 8 Seiten vierfarbig, Großformat 26,5 x 23 cm, Leinen, DM 48,-



### Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn

von J. M. Mehltrittter

Dies ist ein attraktiver, umfassender „Katalog“ aller Lokomotiven und -Baureihen der Deutschen Bundesbahn. Ein Bildband, der Eisenbahnfreunde jeden Alters begeistert. Es ist eine Zusammenstellung in Fotos und technischen Details aller Loks, die auf Deutschlands Schienen täglich ihren Dienst tun.

160 Seiten, 152 s/w-Abb., 10 Vierfarbtafeln, Großformat 26,5 x 23 cm, Leinen, DM 36,-



### Lok-Dauerkalender Dampflokomotiven in Farbe

von J. M. Mehltrittter

Dampflok adieu! Die faszinierenden Bilder dieses Kalenders möchten dazu beitragen, die Erinnerungen an die große Epoche der Dampfloks in Deutschland zu erhalten. Das Dauerkalendarium ist nicht auf ein bestimmtes Jahr ausgelegt, sondern kann unbegrenzt verwendet werden!

13 vierfarbige Kunstdruckblätter im Großformat 60 x 30 cm, Dauer-Kalendarium, DM 18,-



### Kursbuch für Fronturlauber

Der Faximile-Nachdruck von: KURSBUCH DER MILITÄR-URLAUBERZÜGE / Winterausgabe 1937/38 / 14. Verzeichnis der SF-Züge (November 1942) einschließlich großer Übersichtskarte, der Sonderteile Frankreich und Rußland mit Karten sowie Wehrmachtsurlauberzüge 1937/ Von den zahlreichen Ausgaben, die das sich laufend wandelnde Kriegsgeschehen notwendig machte, wählten wir das 14. Verzeichnis. Unser Nachdruck mit den Sonderteilen Frankreich/Rußland, zwei Detailkarten und einer großen, gefaltet beiliegenden Übersichtskarte umfaßt den größten Ausdehnungsraum.

Ca. 150 Seiten, kartoniert, DM 18,-



### Sounds vom Schienenstrang

Hier erleben Sie noch einmal den wuchtigen Auspuffschlag der Dampflokomotive im faszinierenden Stereo-Sound.

30-cm-Stereo-LP (Spielzeit 45 Min.) mit achtseitiger Broschüre, DM 22,-

Hier erleben Sie herrliche Minuten ungestümen Fauchens von 10 Giganten der Schiene! Wolfgang Hecht



Lokomotiven, Waggons, Straßenbahnen zur Länderbahnzeit und für die damalige Deutsche Reichsbahn als Annoncen mit den Mitteln von Jugendstil und Bauhaus und Neuer Sachlichkeit.

160 S., 275 Abb., Ln., ca. DM 28,-

### Alte Lokomotiv-Annoncen

von Alfred B. Gottwaldt Eine Stilgeschichte der industriellen Werbung 1880-1940

Sie erhalten diese Bücher in jeder Buchhandlung oder mit untenstehendem Bestellabschnitt direkt von **MOTORBUCH STUTTGART**

**BESTELLSCHEIN** An Motorbuch 7 Stuttgart 1 Postfach 1370  
Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,- im Inland portofrei, Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir:

..... Ex. Dampflokomotiven – Die letzten in Deutschland	DM 48,-
..... Ex. Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn	DM 36,-
..... Ex. Lok-Dauerkalender	DM 18,-
..... Ex. Kursbuch für Fronturlauber	DM 18,-
..... Ex. Sounds vom Schienenstrang (Stereo-LP)	DM 22,-
..... Ex. Alte Lokomotiv-Annoncen	ca. DM 28,-

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung.

Absender:

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



3094 Bruchhausen-Vilsen  
Bahnhofstraße 51  
Telefon 0 42 52 / 6 11

## Dunkers Gasthaus

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

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

## Gästehaus Hagemann

Fernruf (04252) 436

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

## FERIENHOF WIKNER

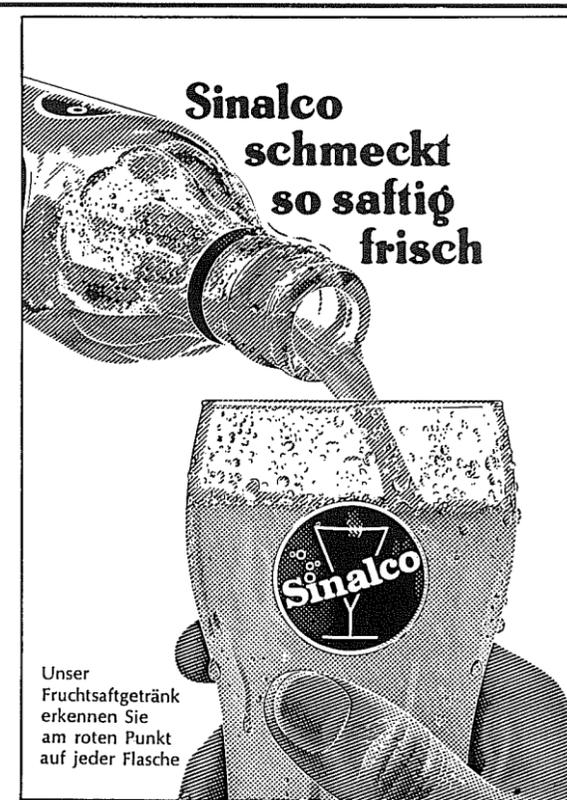
Kinderfreundlicher und ruhiger Bauernhof direkt an der Bahnlinie der VGH. Liegewiese mit Spielplatz, Aufenthaltsraum, Zimmer mit fließend warm und kalt Wasser und Badbenutzung, eigene Hausschlachtung.

Übernachtung mit Frühstück 10,- DM  
Vollpension möglich 18,- DM

B. Wikner 3094 Bruchhausen - Vilsen  
Mühlenstraße 80 Tel.: 0 42 52 / 21 59

Mitglied des DEV

Entwurf: W. Barfknecht



Unser Fruchtsaftgetränk erkennen Sie am roten Punkt auf jeder Flasche

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

## Hotel Mühlengrund

G. Weber  
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN  
Telefon (04252) 21 77

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

## „Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

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

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

# HOHNER



**Schulmusik**  
**Volksmusik**  
**Hausmusik**  
**Showmusik**



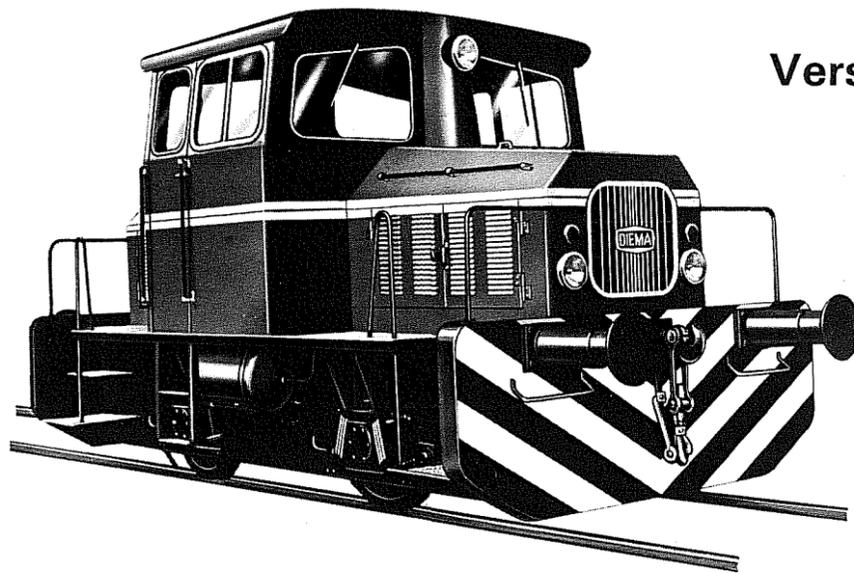
MATTH. HOHNER AG · 7218 TROSSINGEN 1

# DIEMA

**Diesel-  
Verschiebelokomotiven  
bewährt  
im Rangierdienst**

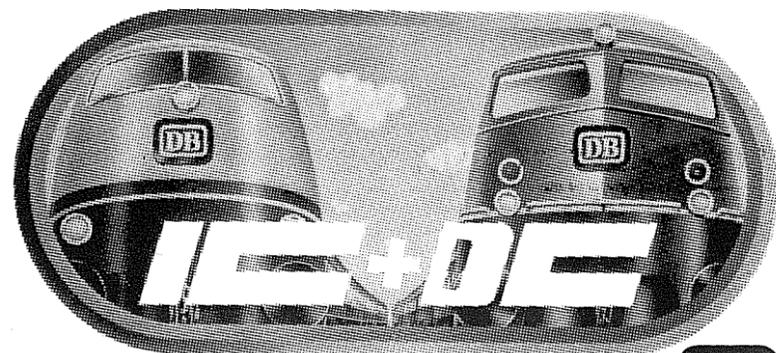
Schmal- und Normalspur

**zuverlässig  
leistungsfähig**



DIEMA Diepholzer Maschinenfabrik Fritz Schöttler GmbH, 284 Diepholz, Postfach 87

**DE:**  
**Direkt-Anschluß  
zum Intercity.**



D C verbindet 73 weitere Städte  
mit dem Intercity-System. City-  
D-Züge fahren mit 1. und 2.  
Wagenklasse. Und die meisten  
haben Minibar-Service.  
Morgens, mittags, abends.

IC und DC

**Besser mit der Bahn**

