

# Franckh Eisenbahnbücher

## Dampflokomotiven in Deutschland

Jean-Michel Hartmann



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

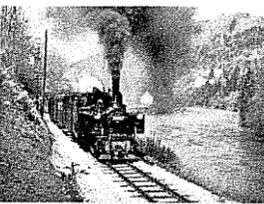
112 Seiten, 116 Fotos. ISBN 3-440-04145-X. Geb. DM 34,-



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

## Dampflokomotiven auf der Steyrtalbahn

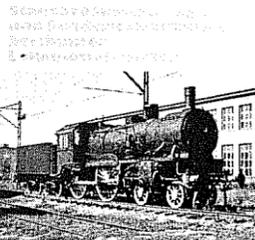
Wilhelm Tausche



Österreichs älteste Lokalbahn mit 760 mm Spurweite

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

## Dampflokomotiv-Raritäten



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

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

Die Bücher erhalten Sie in jeder Buch- oder Fachhandlung!

Franckh'sche Verlagshandlung  
7 Stuttgart 1  
Postfach 640

Neu im Herbst 74

## Zehn Jahre Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.

Liebe Leser!

Wenn Sie dieses Heft in Ihren Händen halten werden, dann steht in wenigen Wochen ein besonderes Ereignis bevor: Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. begeht am 21. November sein zehnjähriges Jubiläum. Dieses Ereignis wäre nicht von besonderer Bedeutung, wenn nicht mit der Gründung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. auch der Beginn einer eisenbahngeschichtlichen Ära in Deutschland verbunden wäre, der Ära der Museums-Eisenbahnen.

Nachdem in den fünfziger Jahren dieses Jahrhunderts in Wales, dem Mutterland der Eisenbahnen, die ersten Eisenbahnen in den Besitz von Eisenbahnfreunden übergegangen waren, griff diese Entwicklung von Großbritannien ausgehend auf ganz Europa und andere Erdteile über und erreichte vor etwa fünfzehn Jahren auch Deutschland. Unser Redaktionsmitglied Harald O. Kindermann bemühte sich zusammen mit dem Kleinbahn-Verein Wohldorf e.V. anfang der sechziger Jahre, auf der ehemaligen elektrischen Kleinbahn Altrahstett-Volksdorf-Wohldorf einen Museums-eisenbahnbetrieb einzurichten (siehe auch dev-kurier 4/73 und 1/74 „Eine unvergessene Kleinbahn... die elektrische Kleinbahn Altrahstett-Volksdorf-Wohldorf“). Da jedoch seinen Bemühungen um die Errichtung eines solchen Unternehmens im Hamburger Raum kein Erfolg beschieden war, gründete er zusammen mit seiner Frau und zwei weiteren Eisenbahnfreunden am 21. November 1964 in Hamburg den Deutschen Kleinbahn-Verein e.V. (später Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.), mit dem Ziel, auf einer norddeutschen Kleinbahn nach britischem Vorbild eine Museums-Eisenbahn aufzubauen.

Die Bemühungen des jungen Vereins konzentrierten sich zunächst auf die Steinhuder Meer-Bahn. Die Sache scheiterte jedoch am Einspruch einer Behörde. Die Schaffung einer Museums-Eisenbahnschienen undurchführbar, als schließlich die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH anboten, die geplante Bahn auf der meter-spurigen Strecke von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf einzurichten. Herr Kindermann und der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. folgten der Einladung der VGH, und bereits rund anderthalb Jahre nach der Vereinsgründung war die Museumseisenbahnidee in die Realität umgesetzt: Die erste Museums-Eisenbahn in Deutschland nahm am 2. Juli 1966 ihren Betrieb auf.

Heute ist der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. zehn Jahre alt, und in dem ersten Jahrzehnt seines Bestehens hat er Pionier-Leistungen vollbracht. Ob es sich dabei um die erste Dampflokomotive handelte, die westdeutsche Eisenbahnfreunde betriebsfähig in der DDR erworben haben

oder um den Bau der dreistöckigen Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen oder um die Hauptuntersuchung der Dampflokomotive „Hoya“ in Eigenarbeit, der DEV setzte die Akzente. Mit Stolz können die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. auf die geleistete Arbeit zurückblicken. Dabei dürfen aber die Aufgaben nicht übersehen werden, die noch ausstehen und die in der Zukunft bewältigt werden müssen. Die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. werden auch sie meistern, wenn sie und unsere Freunde wie bisher der gemeinsamen Sache ihre solidarische Unterstützung geben.

Die Aufgaben des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. werden in der Zukunft weniger in spektakulären Fahrzeugkäufen (obwohl ein paar „Leckerbissen“ zu erwarten sein dürften), sondern in der Aufarbeitung von Wagen und Lokomotiven, in der Unterhaltung der Museums-Eisenbahn und in der in den vergangenen Jahren zu kurz gekommenen Entwicklung des Vereins und des Vereinslebens liegen. Das erfordert sowohl die Mitarbeit der Mitglieder als auch eine größere Bereitschaft des Vorstandes, bestimmte Problemkreise mit Fachmitarbeitern zu erörtern und die Verwirklichung von bestimmten Vorhaben bzw. die Leitung von Aufgabenbereichen und die Koordination der inneren Arbeit von Mitgliedern durchgeführten Arbeiten einzelnen Fachreferenten zu übertragen oder selbst zu betreuen und sich nicht so oft mit Detailfragen zu befassen. Der dev-kurier wird über einzelne Vorhaben berichten, aber erst, wenn die Gelegenheit Hand und Fuß hat und in absehbarer Zeit verwirklicht wird. Wir möchten nicht in die von einem unserer Vorgänger geübte Praxis zurückfallen und weit entfernte Zukunftsmusik vorspielen, denn zu oft sind dadurch falsche oder verfrühte Hoffnungen geweckt worden. Weiter werden wir im dev-kurier einzelne Problemkreise erörtern und Möglichkeiten zu deren Lösung sowie zu einem verstärkten Engagement der Mitglieder aufzeigen. Wir versprechen uns davon eine Reaktivierung des Vereins sowie eine größere Effektivität seiner Arbeit. Wir sind sicher, daß es mit Ihrer Hilfe möglich sein wird, in den nächsten zehn Jahren genauso erfolgreiche, wenn nicht sogar noch erfolgreichere Arbeit zu leisten, als es in den ersten zehn Jahren des Bestehens des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V.!

Herzlichst  
Ihr  
Bernd Beckmann

Der Mitglieder- und Abonnentenaufgabe dieser Ausgabe liegt ein Prospekt des Verlages Rösler und Zimmer bei. Wir bitten um freundliche Beachtung.

Titelfoto von Eberhard Kunst

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. Burkhard 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 (Post-scheckkonto 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 4/1974 ist der 30. September 1974.

**Vorwort zum Artikel „Die Schloßberger Kleinbahn“ von Erika Tietze**

Den Bericht über die „Schloßberger Kleinbahn“ (Pillkaller Kleinbahn) von Erika Tietze haben wir dem Buch „Ostdeutsche Eisenbahnerinnerungen“ von Siegfried Buße entnommen. Für die freundliche Genehmigung des Nachdrucks sagen wir Verlag und Herausgeber unseren Dank. Zu beziehen ist oben angeführtes Buch über den Eisenbahnbuchversand Buße, München 19, Sadelerstr. 23.  
eberhard kunst

Bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf des DEV (Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.) fährt seit 1971 eine Dampflok, die eine bewegte Geschichte hat und auf eigenartige Weise Erinnerungen an die ostpreußische Heimat weckt.

Es ist die „Spreewaldguste“, eine 1'C-Lok in Meterspur der ehemaligen DR-Nr. 99 5633, die vom DEV nach Stilllegung der Spreevaldbahn von der DR käuflich erworben und, nach Aufarbeitung im DR-Betriebswerk Wernigerode, auf der in der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Museumsbahn neu in Betrieb gesetzt wurde. Eine betagte Dame in noch jugendlicher Frische, diese Lokomotive des Baujahres 1917, die ihre besten Jahre auf einer Kleinbahn im äußersten Nordosten des ehemaligen Deutschen Reiches verbracht hat, in Ostpreußen nämlich, bei der Kleinbahn des Kreises Schloßberg (Pillkallen) unmittelbar an der Grenze zum Memelgebiet in Litauen (übrigens eine der ältesten über Jahrhunderte konstanten Grenzlinien Europas!).

Dort fuhr diese Lok als Nr. 23 zusammen mit ihren gleichartigen Schwesternmaschinen Nr. 21, 22 und 24, 25 jahraus, jahrein auf einem bizarr geformten, mehrfach verzweigten Streckennetz, das in weit ausholenden Kurven die vielen Dörfer des vorwiegend landwirtschaftlich genutzten, blühenden Kreises von ihrer Kreisstadt her erschloß und über die Reichsbahn-Strecke Tilsit - Ebenrode (Stallupönen) mit der großen Welt verband. Wann unsere „betagte Dame“, die Lok 23, den Weg in den Spreewald fand und damit als einzige

das Inferno des Winters 1945 überlebte, ist nicht mehr genau zu rekonstruieren. Es ist aber anzunehmen, daß es im Herbst 1944 geschah, als der Verkehr auf der Schloßberger Kleinbahn wegen der bereits durch das Kreisgebiet verlaufenden Front eingeschränkt werden mußte.

Wenn wir eben den Kreis Schloßberg als nordöstlichsten Kreis des ehemaligen Reichsgebietes vorstellten, so darf dies heute in Westdeutschland keine falschen Assoziationen wecken: Im Jahre 1939 waren im Kreis 42 428 Personen gemeldet, davon lebten 6000 Menschen in der Kreisstadt selbst, 1100 in der am Ostfluß gelegenen alten Grenzstadt Schirwindt und somit rund 35 000 Menschen „auf dem Lande“. Die Haupteinkommensquellen waren die Landwirtschaft mit ertragreicher Milchviehhaltung und Pferdezucht sowie die Forstwirtschaft. Domänen, private Güter und Bauernhöfe verschiedener Größen mit modernsten Wirtschaftsgebäuden und Einrichtungen bestimmten das Bild. Die landwirtschaftliche Nutzfläche erreichte mit 79 880 ha 76 % der Gesamtfläche und lag damit innerhalb des Regierungsbezirks Gumbinnen an fünfter Stelle.

Die einzelnen, ziemlich gleichmäßig im Kreisgebiet verteilten Dörfer und Weiler waren durch ausgebauten Kiesstraßen (1. und 2. Ordnung) für damalige Verhältnisse recht gut miteinander verbunden.

Das Hauptverkehrsmittel sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr war jedoch die Kleinbahn, deren verzweigtes Streckennetz auf beige-

# Die Schloßberger Kleinbahn

Erika Tietze

fügender Skizze festgehalten ist und aus folgenden Strecken bestand:

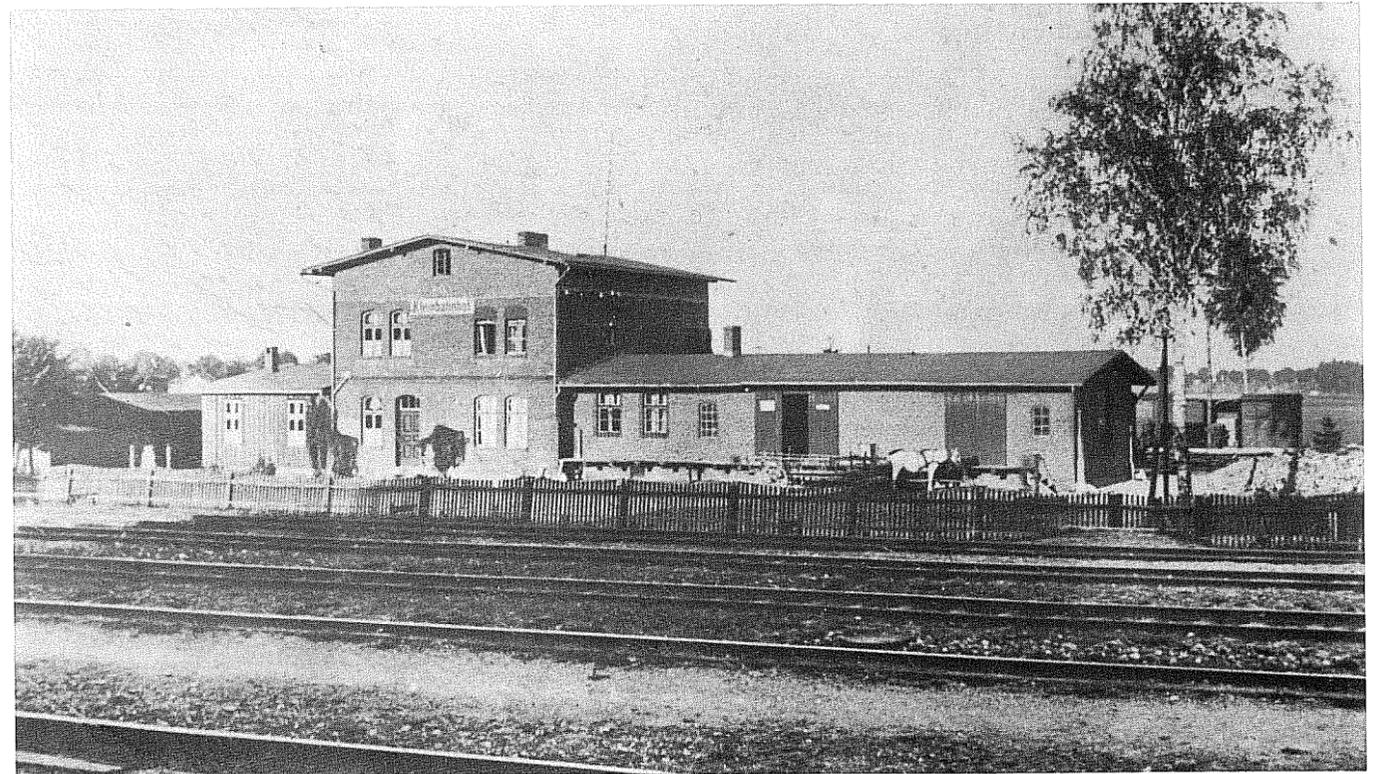
Schloßberg – Haselberg (Lasdehnen)	30,0 km
Wetterau (Kiauschen) – Doristhal	11,3 km
Grumbkowsfelde (Grumbkowskaiten) – Schirwindt	19,6 km

Das gewundene Gleisnetz entstand in den Jahren 1901 bis 1906, und zwar zunächst in der Spurweite 750 mm. Eigentümer und Betriebsführer war die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft in Königsberg/Pr.

Die anfangs auf der 750 mm Spur eingesetzten Lokomotiven waren drei winzige „4rädriige“ Maschinchen der Achsfolge B, gebaut 1900 von Vulcan, die immerhin schon 1902 durch zwei B'B-Mallet-Tenderlokomotiven ergänzt wurden, also Maschinen mit 4 angetriebenen Achsen, von denen zwei aufgrund besonderer Konstruktion gelenkig gelagert waren, um die Kurvenläufigkeit zu verbessern. Betrug doch die größte Steigung in dem im wesentlichen nur leicht welligen Gelände 1 : 80, der Bogenhalbmesser weniger als 50 m!

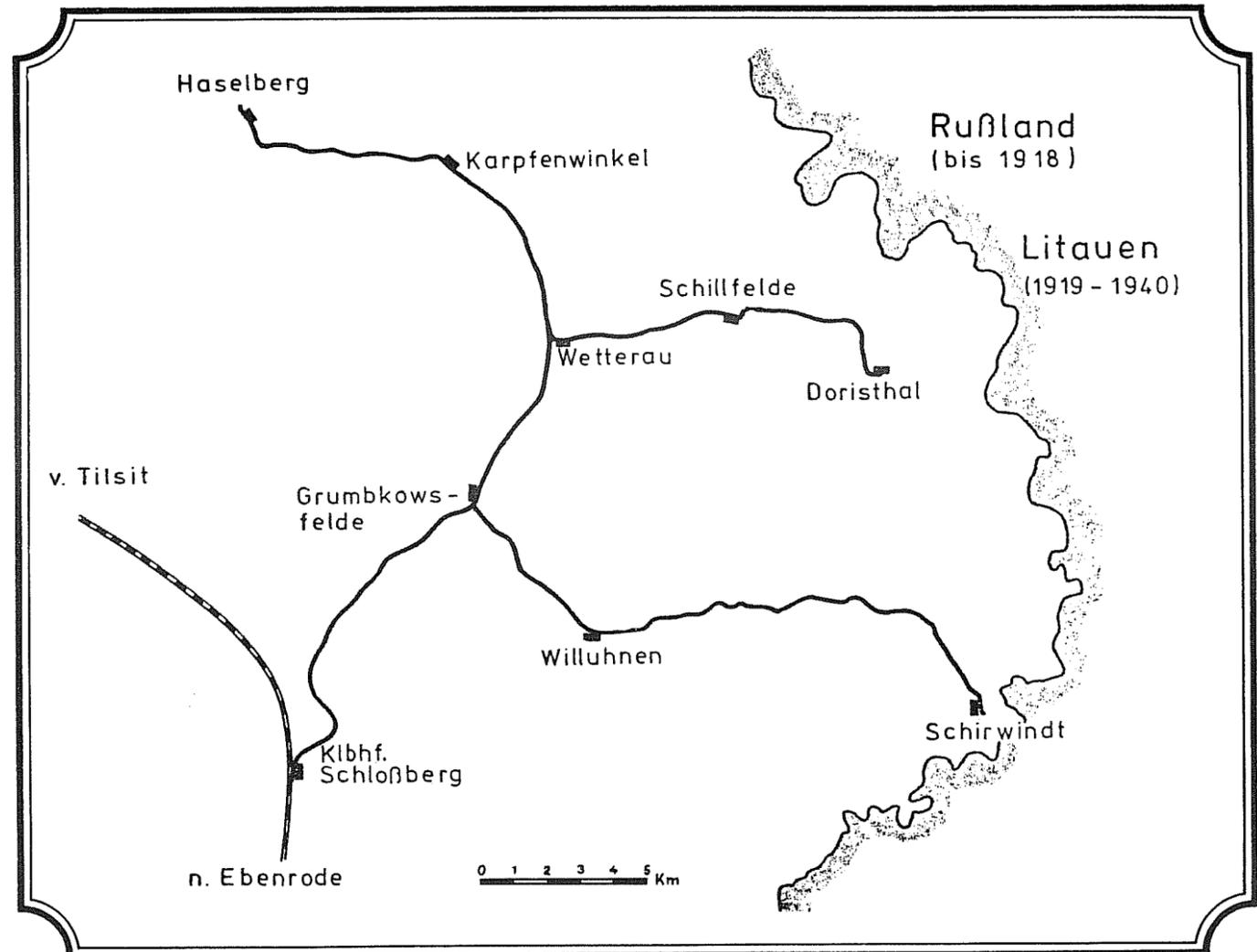
Im Jahre 1917 jedoch, im Zuge der großzügigen Wiederaufbauarbeiten nach den Kriegsschäden der Jahre 1914/15, wurde das gesamte Streckennetz auf die Spurweite 1000 mm umgestellt. Anlaß für diese folgenreiche Modernisierungsmaßnahme war dem Vernehmen nach die günstige Gelegenheit, Lokomotiven und Wagen zu erwerben, die ursprünglich für eine der deutschen Kolonien bestimmt waren und nicht mehr verwendet werden konnten.

Diese für deutsche Schmalspurbahnen recht einmalige Mo-



Der Kleinbahnhof Pillkallen

Foto: Sammlung Rohde



dernisierungsmaßnahme hat letztlich bis ins Jahr 1971 ihre Nachwirkung gehabt, als die Lok 23, eben die „Spreewaldguste“, in der für den DEV passenden Meterspur von der DR erworben werden konnte.

Der Fahrzeugpark setzte sich um das Jahr 1939 wie folgt zusammen:

- 5 Tenderlok 1'C, Baujahr 1917, Jung, Nr. 21–25
- 14 Personenwagen, davon zwei Vierachser (8 Stck. 3. Kl., 4 Stck. 1. und 2. Kl.)
- 6 Güterwagen, geschlossen, 4achsig, Tragfähigkeit 13,5 t
- 28 Güterwagen, geschlossen, 2achsig, Tragfähigkeit 10,5 t
- 16 Rungenwagen, 4achsig, Tragfähigkeit 15,0 t
- 45 Güterwagen, offen, 2achsig, Tragfähigkeit 10,5 t

Außerdem 4 Schneepflüge, die ständig an den Endpunkten Schloßberg, Schirwindt, Haselberg und Doristhal abgestellt waren; war es doch Pflicht und Ehrensache, selbst im härtesten Schneewinter den Betrieb aufrechtzuerhalten!

Der wichtigste Bahnhof war

natürlich Schloßberg Klb., der unmittelbar neben dem Reichsbahnhof lag, jedoch seine eigenen Abfertigungs- und Betriebsgebäude hatte. Er wies immerhin die stattliche Zahl von 6 Hauptgleisen auf, dazu zwei Anschlußgleise zu kleineren Industriebetrieben, ein Lade- und ein Verladegleis für den Ortsverkehr Schloßberg und zwei Verbindungsgleise zu einer Umladestelle im Reichsbahnhof. Auch eine kleine, gut eingerichtete Werkstatt für die Unterhaltung und Fristuntersuchungen an Loks und Wagen war vorhanden. In der Regel waren von den 5 Loks immer 4 Stück voll im täglichen Einsatz, die 5. Maschine diente als Reserve und kam umschichtig alle 14 Tage in die Werkstatt.

Daneben hatte der an der litauischen Grenze gelegene Bahnhof des Städtchens Schirwindt einige Bedeutung, da im Güterverkehr anfangs ein beachtlicher Umschlag (Holz, Getreide) aus Rußland zu verzeichnen war.

Die anderen Bahnhöfe waren sehr einfach angelegt, jedoch hatten die Endbahnhöfe Haselberg

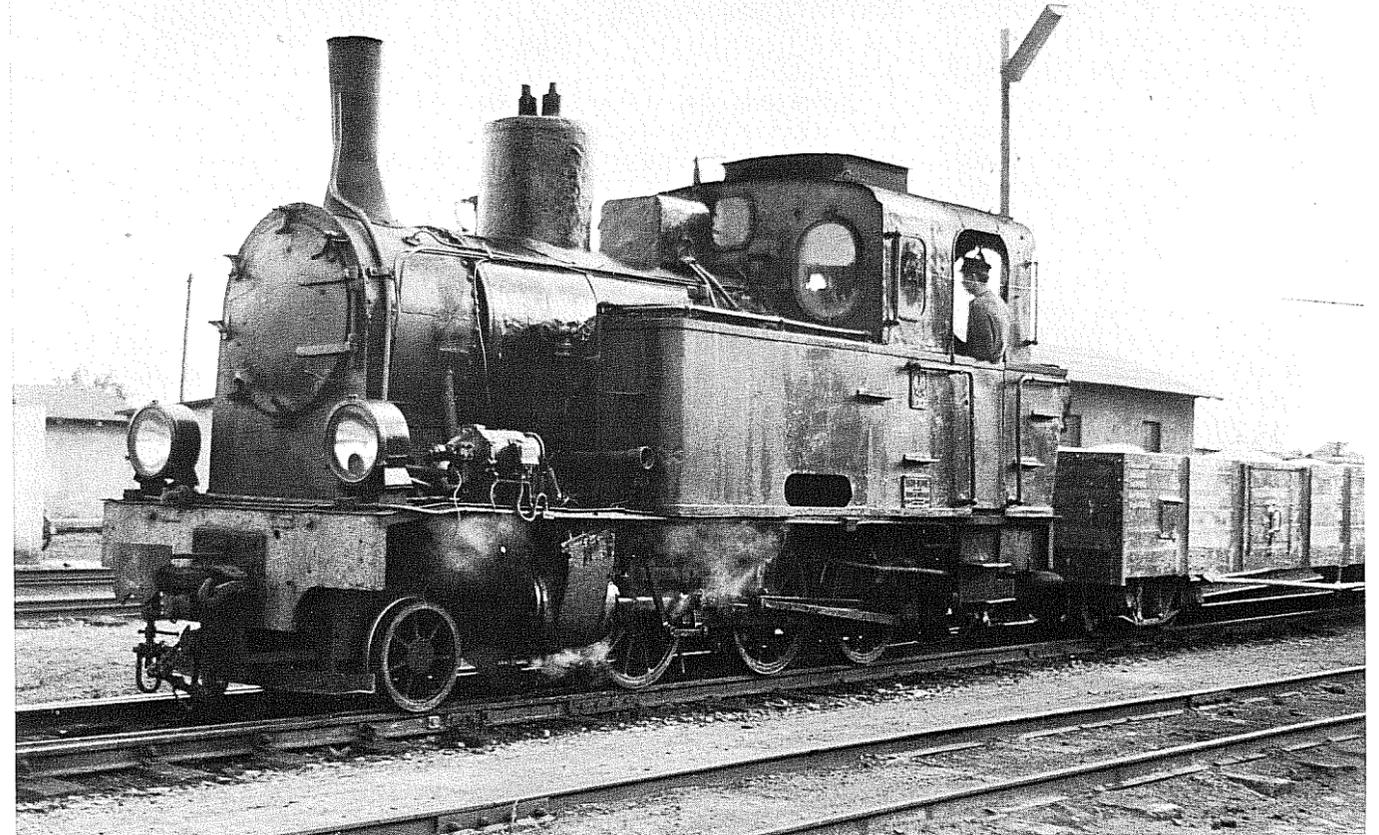
und Doristhal genau wie Schirwindt auch Lokbehandlungsanlagen, da über Nacht jeweils eine Lok dort stationiert war, damit diese in den frühen Morgenstunden die ersten Züge in Richtung Schloßberg führen konnten. Die übrigen, insgesamt 24 Haltepunkte bestanden nur aus einfachen Wellblechhäuschen und Laderampen. Die Trennungsbahnhöfe Wetterau und Grumbkowsfelde waren in Richtung Schloßberg als Spitzkehren ausgelegt, so daß die von Doristhal bzw. Schirwindt kommenden Züge dort „Kopfmachen“ mußten. Es fand im Personenverkehr sozusagen „Kurswagenübergang“ von und nach den Zügen der „Nebenstrecken“ statt.

Es verkehrten täglich drei Personenzugpaare mit „Kurswagenübergang“ und wechselseitigen Anschlüssen etwa nach folgendem Muster:

Schloßberg an: 7.30 Uhr, 12.50 Uhr, 19.30 Uhr

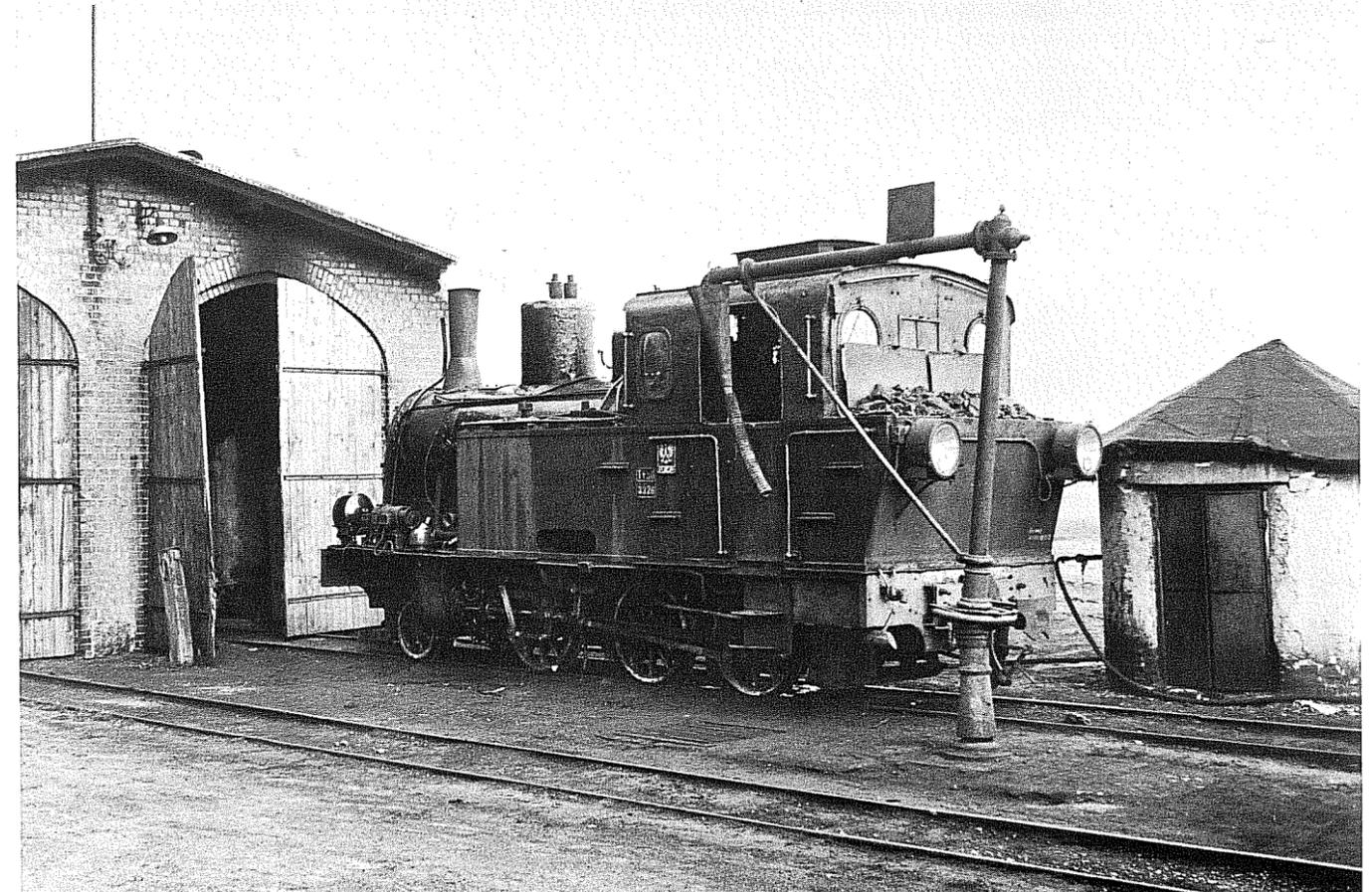
Schloßberg ab: 8.30 Uhr, 14.10 Uhr, 20.00 Uhr

Pillkallen um 1930.  
Die gesamte Besatzung eines Kleinbahnzuges und des Bahnhofes inkl. Wirt (der dicke Zivilist!). Foto: Sammlung Rohde



PKP Tya 6-3326 in Insko

Foto: Skov



Die Fahrzeit von Schloßberg bis zu den 3 Endpunkten betrug jeweils etwa 90 Minuten. Eigenartigerweise wurden die Fahrpläne im Reichskursbuch nicht veröffentlicht, so daß eine genaue Rekonstruktion schwierig ist.

Anhand der nach Schloßberg fast zu gleicher Zeit abdampfenden Morgenzüge soll der Betriebsablauf kurz geschildert werden:

Abfahrt eines GmP (gemischten Personen- und Güterzuges) ca. 6.00 Uhr ab Haselberg, Ankunft ca. 6.30 Uhr in Wetterau. Dort trifft kurz darauf der GmP aus Doristhal in entgegengesetzter Richtung einlaufend ein. Abhängen der Güterwagen, Zusammenkuppeln der Personenwagen, Weiterfahrt ca. 6.40 Uhr eines „reinrassigen“ Personenzuges mit der Haselberger Lok bis Grumbkowsfelde, Ankunft dort ca. 6.50 Uhr.

Dort trifft etwa zu gleicher Zeit der GmP aus Schirwindt ein, ebenfalls in entgegengesetzter Richtung einlaufend. Wieder Zusammenkuppeln der Personenwagen, Abhängen der Güterwagen, Weiterfahrt ca. 7.00 eines „reinrassigen“ Personenzuges, gezogen von der ursprünglichen Haselberger Lok, nach Schloßberg.

Die in Wetterau bzw. Grumbkowsfelde abgehängten Güterwagen wurden wenig später von der Doristhaler Lok gesammelt und in Richtung Schloßberg gefahren.

Die aus Schirwindt gekommene Lok übernimmt derweil in Grumbkowsfelde noch eine beson-

dere Aufgabe: Sie muß mitgebrachtes Wasser mit viel Getöse in einen großen Wasserturm pumpen, denn in Grumbkowsfelde gab es offenbar kein geeignetes Lokkessel-Speisewasser.

Etwa eine Stunde später wickelt sich von Schloßberg aus die gleiche Betriebsamkeit in umgekehrter Richtung ab.

Die Bahn bestimmte den Lebens- und Arbeitsrhythmus der Menschen. Wenn mittags die Züge aus Haselberg und Schirwindt pfeifend und prustend Grumbkowsfelde zustrebten, so legten die Bauern auf den Feldern ihre Gerätschaften hin, denn es war 12.00 Uhr, Zeit zur Mittagspause.

Die Höchstgeschwindigkeit der Züge betrug 25 km/h – welch eine beschauliche Zeit! Dazu die langen Rangier- und Wartezeiten auf den Zwischenbahnhöfen! Aber das verdroß die Menschen offenbar damals nicht besonders. Immerhin benutzten 1933–1937 im Jahresdurchschnitt etwa 55 000 Reisende bei einer mittleren Beförderungsweite von 18 km die Bahn. Im Güterversand wurden jährlich u. a. etwa 9000 t Kies und Sand, 8500 t Holz, 5000 t Düngemittel, 3800 t Getreide und Mehl sowie 1700 t Vieh befördert. Zu berücksichtigen ist natürlich, daß in den letzten Vorkriegsjahren Autobus und Lastwagen schon eine starke Konkurrenz bedeuteten, und die wohlhabenden Gutsbesitzer und Bauern vorwiegend mit eigenem Pferdegespann fuhren.

Zur Betriebs- und Verkehrsabwicklung standen 74 Eisenbahner bereit – nach heutigen Gesichtspunkten eine unökonomisch hohe Zahl, davon allein 27 Mann im Streckenunterhaltungsdienst und 12 Mann in der Werkstatt.

Die Eisenbahner erfüllten ihre Pflicht auch während der Kriegsjahre bis zum bitteren Ende im Herbst 1944. Bereits im August 1944 waren sowjetische Truppen in den südöstlichen Teil des Kreises eingedrungen, konnten jedoch aufgehalten und sogar wieder ein Stück zurückgedrängt werden. Die Bevölkerung war größtenteils schon evakuiert, die Bahn wurde der Wehrmacht unterstellt und beförderte auf Teilstücken noch Munition, Versorgungsgüter und Verwundete. Das zivile Bahnpersonal verließ Schloßberg am 20. 10. 1944. Interessanterweise hielt auch noch einmal die 750 mm Spur in Schloßberg Einzug: Da die Reichsbahnstrecke Ebenrode – Tilsit unterbrochen war, ließ die Wehrmacht durch die benachbarte Insterburger Kreisbahn (750 mm) eine Versorgungsbahn nach Schloßberg bauen. Dies war die letzte „Nabelschnur“, an der die Verteidiger Schloßbergs bis zum 16. 1. 1945 hingen. An diesem Tag ging Schloßberg endgültig nach heftigem Kampf verloren, der Kleinbahnhof und die übrigen Anlagen der Bahn wurden dabei restlos zerschossen.

So ist nur eine Erinnerung geblieben: die „Spreewaldguste“!

## DIE MUSEUMS-EISENBahn BRUCHHAUSEN-VILSEN ASENDORF

### Die Museums-Eisenbahn – eine „Insel-Bahn“?

Bruchhausen-Vilsen, Ausgangspunkt der Museums-Eisenbahn nach Heiligenberg und Asendorf, ist seit nunmehr zwei Jahren ohne Anschluß an den öffentlichen Schienenpersonenverkehr. Bislang war es aber noch möglich, per Gesellschaftssonderzug auf dem Schienenweg nach Bruchhausen-Vilsen zu reisen, doch auch diese Zeit ist jetzt vorbei.

Das mußte die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier erfahren, die am 30. Juni eine Dampfsonderfahrt mit ihrem Zug und der 24 009 nach Bruchhausen-Vilsen durchführen wollte. Trotz Abbau der Allertalbahn zwischen Celle und Schwarmstedt, über die der Zug fahren sollte, scheiterte das Unternehmen nicht an genügend anderen Fahrtrouten über Bundesbahnstrecken, sondern am Veto der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya, die nicht mehr bereit sind, einen Personenzug auf dem Streckenabschnitt Eyrstrup – Bruchhausen-Vilsen verkehren zu lassen. Die Betriebsführung empfahl stattdessen, mit Bussen der VGH die Verbindung herzustellen.

Mit dieser Regelung war die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier nicht einverstanden, denn damit wäre ein wesentlicher Zweck der Fahrt nicht erfüllt worden: Das Zusammentreffen zweier historischer und dazu noch spurunterschiedlicher Dampfzüge.

Die Museums-Eisenbahn ist somit per Schiene nicht mehr zu erreichen. Was waren das noch für Zeiten, als die TEE-Triebwagengarnitur oder der historische Rheingold des FEK der Museums-Eisenbahn einen Besuch abstatteten!

Anderthalb Jahre nach der Einstellung des Schienenpersonenverkehrs auf der VGH zog auch die Bundesbahn Konsequenzen: Sie strich den Fahrplan der VGH endgültig aus dem Kursbuch und die Verbindung Eyrstrup–Syke aus den Streckenkarten. Die Museums-Eisenbahn ist nunmehr ohne Personengleisanschluß in Inselangelegenheit eingezeichnet.

### Fahrzeugaufarbeitung und Fahrzeugunterhaltung

Die Aufarbeitung des gedeckten Güterwagens 37 der ehemaligen Franzburger Kreisbahn in Berlin ist beendet. Das Fahrzeug präsentiert sich zwar im betriebsfähigen Zustand, wird aber vorläufig in der Stadt an der Spree bleiben und dort als Werkstattfahrzeug dienen. Der ebenfalls in Berlin befindliche O-Wagen 33 wird demontiert, um die einzelnen Teile per Sandstrahlbläser zu entrostern. Im „Aw Siemensstadt“ werden immer noch Helfer

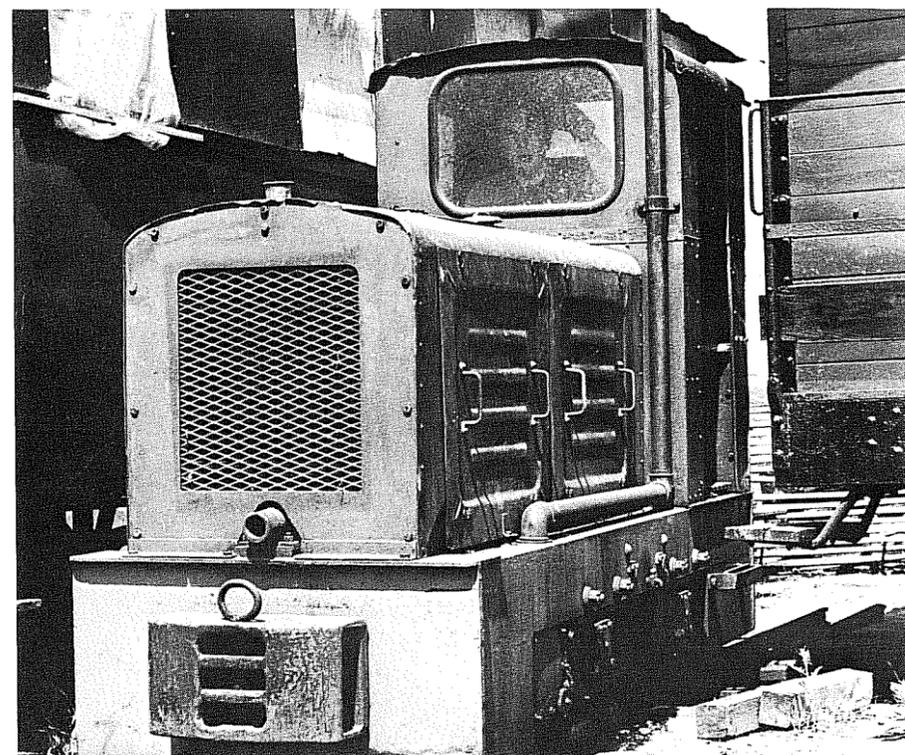
gebraucht. Wer an der Aufarbeitung der Fahrzeuge mithelfen möchte, der wende sich bitte vertrauensvoll an Herrn Ulf-Dietrich Otto, 1000 Berlin 20, Jaczostraße 69/71, Tel. 3 68 19 32.

In Bruchhausen-Vilsen ist der Umbau der beiden normalspurigen HEG-Wagen zu Wohnwagen weiter fortgeschritten. Das erste Fahrzeug ist jetzt fertiggestellt. Es besteht aus einer Küche, einem Aufenthaltsraum und einem Schlafraum für drei Personen. Die Arbeiten am zweiten Fahrzeug haben begonnen. Es wird ebenfalls über einen Schlaf- und einen Aufenthaltsraum verfügen. Das 1.-Klasse-Abteil mit der ursprünglichen Inneneinrichtung bleibt erhalten. Junge Mitglieder, die an den Wochenendarbeitseinsätzen teilnehmen möchten, haben nun die Möglichkeit zu einer kostenlosen Übernachtung.

An den Schmalspurfahrzeugen der Museums-Eisenbahn hat sich bis Anfang Juni wenig getan. Lediglich die „Mülltonne 2“ (Wg 23, alt) hat einen neuen Dachbelag erhalten und der Wg 12 teilweise.

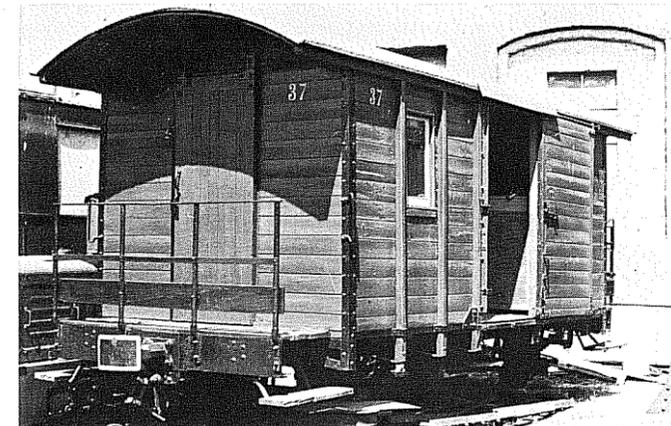
### Die „Charlottenburg“

Im dev-kurier 4/73 war auf Seite 10 auf einem Foto zum Geschäftsstellenbericht aus Berlin zwischen dem Personenwagen 11 und dem Güterwagen 37 im „Aw Siemensstadt“ eine kleine Diesellokomotive zu erkennen. Diese betriebsfähige Maschine stammt vom Gaswerk Berlin-Charlottenburg und wurde aufgrund ihres außerordentlich guten Zustandes von Berliner DEV-Mitgliedern erworben und vor der Verschrottung bewahrt. Hergestellt wurde sie 1958 von der Fa. Jung in Jungenthal/Sieg unter der Fabriknummer 11077 und hat eine Spurweite von 60 cm. Der Zweizylinderdieselmotor leistet 24 PS und verleiht der Lokomotive eine Höchstgeschwindigkeit von 4,1/8,2 km/h. Die Lok, die die Betriebsnummer 4 und den Namen „Charlottenburg“ trägt, wird in Berlin bleiben. Es ist daran gedacht, sie auf einem Rundkurs zu Werbezwecken für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen-Asendorf einzusetzen.

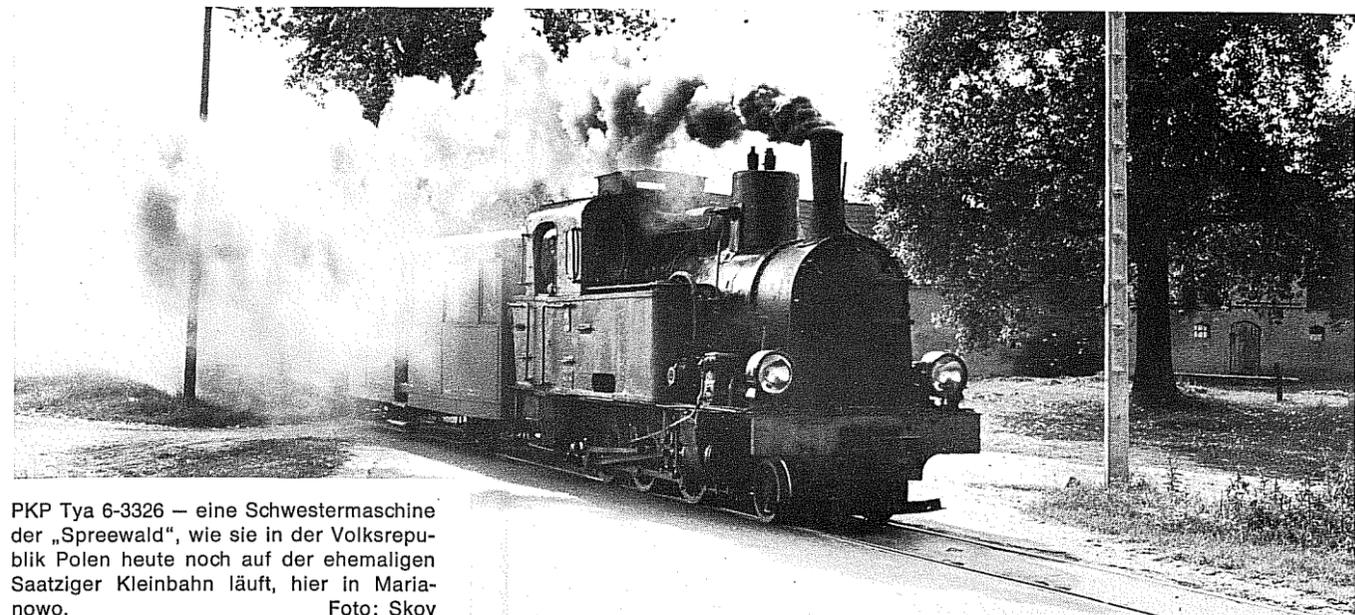


Die „Charlottenburg“ in Aktion im „Aw Siemensstadt“.

Foto: Beckmann



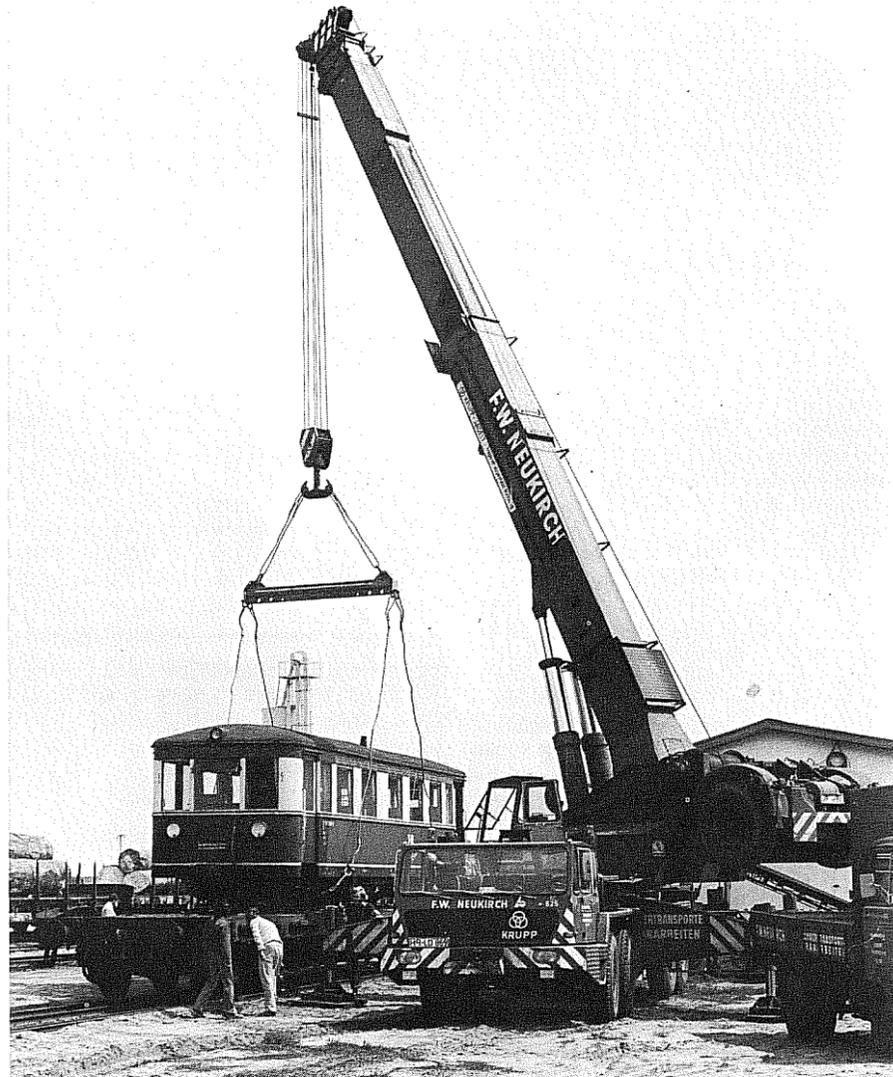
Wagen 37 im „Aw Siemensstadt“.



PKP Tya 6-3326 – eine Schwestermaschine der „Spreewald“, wie sie in der Volksrepublik Polen heute noch auf der ehemaligen Saatziger Kleinbahn läuft, hier in Marianowo. Foto: Skov

Der neue Triebwagen von der Deutschen Reichsbahn wurde Mitte Juni in Barth verladen. Der Abtransport in die Bundesrepublik verzögerte sich, weil die DR versäumte, die Lademaßüberschreitung der Deutschen Bundesbahn zu melden, die infolgedessen keinen Fahrplan für die Überführungsfahrt ausarbeiten konnte. Im Juli ist der T 42 aber dann doch noch in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen, wo unverzüglich mit der Revision begonnen wurde, um ihn noch in diesem Jahr in Betrieb nehmen zu können.

Die Spendenaktion für den Kauf und die Revision des T 42 ergab bis zum 30. Juni die Summe von 9000 DM. Hieran waren zu einem ganz beachtlichen Teil die sozial schwachen, d. h. die in der Ausbildung befindlichen Mitglieder beteiligt, wie eine Durchsicht der Spendenliste ergab. Daher möchten wir an dieser Stelle noch einmal an alle Mitglieder und Eisenbahnfreunde appellieren, etwas Idealismus zu zeigen und ihren Teil für die Rettung des VT 137 532 beizutragen. Als Anerkennung erhält jeder Spender für jede Spende über 20,- DM wahlweise ein Foto des Triebwagens, das ihn auf der Franzburger Kreisbahn zeigt, oder drei Fotopostkarten von Bahnhöfen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn aus der Zeit der Jahrhundertwende. Spender, die einen Betrag von 35,- DM auf das Triebwagenfondskonto 106 817 der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen einzahlen, erhalten ein Großposter (60 x 90 cm) von unserer Lokomotive „Spreewald“ (Titelbild des dev-kuriers 1/73).



Fotos: Weinandt



## Lokschuppen Asendorf

Als Vorbereitung für die Renovierungsarbeiten wurde im Mai das Innere des Schuppens aufgeräumt und der Boden von Unrat und Schmutz befreit.

Entgegen unserer Mitteilung in Heft 2/74 ist der Bahnhof Asendorf doch mit 8-Wagen-Zügen befahrbar. Die knappe Gleislänge macht das Rangieren aber zumindest für die Zuschauer sehr spannend.

In diesem Zusammenhang einmal eine Kritik der Kritiker:

Der exklusive „Klub“ der in Bruchhausen-Vilsen Aktiven sucht doch in jedem Heft fiebrig nach Darstellungen der eigenen Tätigkeiten. Aus eben diesem Kreis kommen aber auch die ärgsten Beschimpfungen der Fotografen und der „Kurierschweine“. An einer Hand sind jene Aktiven zu zählen, die uns eine gewisse Existenzberechtigung zubilligen oder gar selbst das schreiben und aufnehmen, was sie lesen und sehen wollen. Also: „Freunde, nicht diese Töne...“ Weniger Eitelkeit oder weniger meckern.

## Haltepunkt Fischteiche fertiggestellt

Nach nunmehr zweijähriger „Bauzeit“ ist der Haltepunkt Fischteiche im Mai des Jahres fertiggestellt und am Pfingstsonntag um 8.13 Uhr formlos in Betrieb genommen worden. Die Bauarbeiten am relativ kurzen, nämlich nur 50 m langen Bahnsteig, haben sich deshalb so lange hingezogen, weil am Haltepunkt nur gelegentlich gearbeitet wurde, wenn es woanders nicht viel zu tun gab. Wegen der kurzen Bahnsteiglänge finden bei der Fahrt in Richtung Asendorf nur die letzten vier, in Richtung Bruchhausen-Vilsen Asend. Bf. die vier ersten Personenwagen Platz am Bahnsteig, da der Zug während des Haltens nicht den Bahnübergang versperren darf. Überraschend gut erwies sich bisher die Frequentierung des neuen Haltepunktes. Als einer der ersten Fahrgäste benutzte ihn auch Herr Kindermann, dessen Idee es war, diesen Haltepunkt einzurichten. Be

## Museums-Eisenbahn mit DEV-Heizern

Fast unbemerkt ereignete sich im neunten Betriebsjahr der Museums-Eisenbahn eine bemerkenswerte Veränderung: Die Museums-Eisenbahn fährt nicht mehr mit bezahltem Berufspersonal als Heizer, sondern mit den zwei DEV-Mitgliedern Robert Angerhausen und Wolfgang Schneider. Dies ist zweifellos ein Fortschritt und wird zur Senkung der 1973 gegenüber dem Vorjahr verdoppelten Ausgaben für Löhne beitragen. Konnte es aber nicht schon früher geschehen? Sicher, Heizen muß gelernt sein, nicht nur um die gesetzlichen Bestimmungen zu erfüllen, sondern auch, um den Maschinen die richtige Behandlung zukommen zu lassen, damit sie nicht durch unachtsame Handhabung der Hobby-Heizer Schaden nehmen, wie es Beispiele in Süddeutschland bereits gezeigt haben, aber der Verzicht auf angestelltes Personal und Übergang auf Vereinsheizer ist doch

kein Vorgang, der mehrere Jahre in Anspruch nimmt!

Übrigens: Zwei weitere Mitglieder haben im Frühjahr die Zugführerprüfung abgelegt. Es sind Günter Henning und Werner Briks.

## Presse und Information

Mit ihrem Aussterben auf Deutschlands Eisenbahnen wächst die Beliebtheit der Dampflokromantik zusehends, obwohl sie nicht gerade als umweltfreundlich bezeichnet werden kann, aber sicher umweltfreundlicher als manche Diesellokomotive ist. So verwundert es nicht, wenn bundesdeutsche Zeitschriften wachsende Aufmerksamkeit den Bemühungen von Eisenbahnfreunden um die Erhaltung der Dampflokromantik, darunter natürlich auch der Arbeit des Deutschen Eisenbahnvereins e.V. schenken. Unter der Vielzahl der Artikel, die im Sommer zu diesem Thema veröffentlicht wurden, sind zwei davon es wert, hier erwähnt zu werden, weil sie die Museums-Eisenbahn in netter Form und mit guter Bebilderung vorstellen, ohne dabei den Stil des üblichen historischen Aufsatzes anzuwenden. Sie wurden von Herrn Kunst verfaßt bzw. entstanden unter seiner Mitwirkung und erschienen im Fleischmann-Kurier 2/74 bzw. in der „Schönen Welt“ 5/74.

## Fehlinformation

Um Mißverständnissen vorzubeugen, möchten wir darauf hinweisen, daß die von verschiedenen Zeitschriften in Zusammenhang mit Rezensionen des Buchfahrplanes der Museums-Eisenbahn gemeldete Planung der Einführung des Zugleitverfahrens auf der Museums-Eisenbahn unzutreffend ist, und, weil sie einem Wunschdenken entspringt, nur dazu geeignet ist, falsche Vorstellungen vom Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. zu vermitteln. Gleiches gilt auch für die in den nächsten ein bis zwei Jahren bevorstehende Indienststellung der Lokomotive „Plettenberg“ und die vollständige signaltechnische Ausrüstung der Museums-Eisenbahn, was in der Depesche eines Modellbahnherstellers nachzulesen war.

## Neues vom DEV-Versand

Im Januar dieses Jahres erschien ein Versandprospekt – der erste seit Jahren – der nicht nur einen Eindruck vom Angebot des DEV-Versandes, sondern auch von den Versäumnissen der vergangenen Jahre vermittelt, bot er doch nicht viel Neues und zeigte, wie sehr der Versand ein Stiefkind des Deutschen Eisenbahnvereins e.V. geblieben ist.

Um dieses Vakuum zu füllen, hat Herr Beckmann im Februar ein Programm für ein zukünftiges Versandangebot dem Vorstand vorgelegt und Pläne für dessen Verwirklichung ausgearbeitet. Da sich der Vorstand nicht genügend oft, nämlich im Durchschnitt höchstens alle zwei Monate zu einer Sitzung zusammenfindet, hat er sich mit diesem Fragenkomplex noch nicht befaßt. Schade, sonst hätten den Mitgliedern zum Jahresende allerhand Leckerbissen vorgelegt werden können: z. B. den ersten Teil der Typenzeichnungs-

sammlung und eine Reihe neuer Postkarten!

So bleibt es bei wenigen und bescheidenen und im wesentlichen von Redaktionsmitgliedern eingeführten Neuheiten, die im soeben erschienenen Neuheitenprospekt aufgeführt sind. Im Frühjahr kommenden Jahres legen wir dann auch einen neuen Gesamtprospekt vor, den die Mitglieder des DEV, der DGEG und anderer Vereinigungen automatisch erhalten. Zu Werbezwecken können weitere Exemplare beim DEV angefordert werden.

## Schon wieder Farbgebung!

Aufmerksamen Beobachtern ist nicht entgangen, daß die Personenwagen 2. Klasse alle in einem anderen Grün gestrichen worden sind. Bevor sich hieran heftige Diskussionen entzündeten, möchten wir mitteilen, daß in Zukunft die Personenwagen 2. Klasse in einem Grün, nämlich RAL 6009, gestrichen werden.

## Auf schmaler Spur

Lieferbar sind die Hefte Nr. 2, 3 und 4. Die Nr. 2 berichtet über die Museums-Eisenbahnen in Europa. „AsS“ Nr. 3 ist ein Sonderheft über die Frankfurt/Höchst-Königsteiner Eisenbahn mit vielen historischen Fotos. „Auf schmaler Spur“ Nr. 4 enthält Reportagen über die Harzquerbahn/DDR und über den Verbleib der 99 5001 und 99 5611. Außerdem Berichte über die BR 92 739, die CSSR-Waldbahnen und über alte „Coursbücher“. – Bezug durch Vorkasse von DM 3,30 auf das Postcheckkonto Frankfurt/M: 895 61-607. E. Kunst, D-6 Fm 1.

## Weihnachtskarte 1974

In diesem Jahr bietet der DEV-Versand wieder eine Weihnachtskarte an. Das ansprechende Wintermotiv besorgte Herr Kunst, und es zeigt einen Zug auf der Selketalbahn mit der Lokomotive 99 6001. Die Karten sind bereits jetzt zu einem Preis von DM 3,- für 5 Stück bzw. DM 5,- für 10 Stück zuzüglich 0,70 DM Versandkosten über den DEV-Versand (Postcheckkonto Hamburg 1617-208) erhältlich.

Hoffen wir, daß uns der bevorstehende Winter viel Schnee beschert, denn dann wird die „Hoya“ oder „Spreewald“ angeheizt und eine Winterfahrt veranstaltet. Eine Aufnahme von dieser Fahrt soll 1975 das Motiv der Weihnachtskarte sein.

## Fahrgastwerbung

Für die Fahrgastwerbung standen in diesem Jahr erstmals wieder neue Werbeträgersachen zur Verfügung: Faltprospekt, Taschenfahrplan und Aushangfahrplan im Format A 3 und A 2.

Die Auflage des Faltprospektes wurde mit 20 000 Stück zu klein angesetzt und war innerhalb weniger Wochen in Bruchhausen-Vilsen vergriffen. (Allein die Redaktion hat in Bremen einen Verteilerkreis mit einem Aufnahmevermögen von ca. 6000 Prospekten.) Der Prospekt mußte daher noch einmal in gleich hoher Auflage

nachgedruckt werden.

Die Fahrpläne wurden zu spät in Druck gegeben, und wegen verschiedener Pannen in der Druckerei verzögerte sich die Auslieferung noch weiter. Als der Taschenfahrplan schließlich bei Salsonbeginn vorlag, war die gesamte Auflage von 20 000 Stück innerhalb von zwei Wochen vergriffen. Da bei der Auslieferung vom dev-kurier 1/74 die zweite Auflage noch nicht gedruckt war, konnte den Lesern mit dem Heft 1/74 kein Fahrplan zugesandt werden.

Im Mai organisierte die Redaktion in Bremen einen Plakataustausch mit ca. 40 ausländischen Museumseisenbahnen und Eisenbahnmuseen in Europa. Die uns zugesandten Plakate werden an einer Litfaßsäule angeschlagen, die auf dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen Asend. Bf. aus Betonringen errichtet wird.

### Mitgliederzahl

Es ist uns möglich, in dieser Ausgabe erstmals wieder Angaben über die Mitgliederzahl des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. zu machen. Zur Zeit hat der DEV knapp über 800 Mitglieder. Den Austritten zum Jahresende in den vergangenen zwei Jahren standen etwa gleich viele Neuzugänge im Laufe eines jeden Jahres gegenüber, so daß kein Zuwachs zu verzeichnen war. Dies ist darauf zurückzuführen, daß der Entwicklung des Vereins im Gegensatz zur Museums-Eisenbahn nur wenig Bedeutung zugemessen wurde, und daher entweder kein oder nur ungeeignetes Mitgliederwerbematerial zur Verfügung stand. Um dieses Vakuum zu füllen und die Mitgliederwerbung zu intensivieren haben Redaktion und Gestaltung des dev-kuriers neues Werbematerial ausgearbeitet. Das zehnjährige Jubiläum des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. sollte für den Verein und die einzelnen Mitglieder Anlaß sein, zu einer Stärkung des DEV und damit auch der Museums-Eisenbahn durch eine forcierte Mitgliederwerbung beizutragen. Werbematerial kann ab sofort über die Hauptgeschäftsstelle in Bruchhausen-Vilsen oder über die Redaktion (B. Beckmann) angefordert werden.

### Bausteinverlosung

Am 29. Juni 1974 fand die Auslosung des dritten Viertels der Bausteine statt. Bausteine aus dieser Auslosung, die bis zum 31. Dezember 1974 nicht eingelöst sind, verfallen zu Gunsten des DEV für die Erhaltung der Museums-Eisenbahn. Folgende Nummern können diesmal eingelöst werden:

008	081	146	215	259	321	367	438	496	558
011	082	154	220	263	323	370	452	500	560
026	083	157	221	272	326	375	454	508	561
032	084	168	223	274	328	388	457	517	569
034	089	175	224	276	331	398	461	525	572
037	093	182	225	282	336	400	464	528	579
048	096	183	226	295	337	424	468	530	594
049	105	184	229	300	339	426	469	536	598
051	108	186	232	301	340	427	470	538	601
065	124	189	240	302	341	429	476	540	604
067	125	190	241	305	342	431	480	544	608
068	126	197	242	308	343	432	483	550	612
069	129	206	244	315	350	434	487	551	620
076	130	209	246	317	351	436	490	556	625
078	143	211	258	320					

### Mitgliedsbeiträge 1975

Auf der ordentlichen Mitgliederversammlung in Bruchhausen-Vilsen am 4. Mai wurde beschlossen, die Mitgliederbeiträge 1975 unverändert beizubehalten. Der Normalbeitrag beträgt somit weiterhin 50,- DM, der ermäßigte Beitrag 25,- DM, und liegt damit unter dem Niveau vergleichbarer Vereine. Wir bitten die Mitglieder, die Beiträge auch rechtzeitig, d. h. spätestens zum Jahresende und unter Angabe der Mitgliedsnummer auf das Postscheckkonto Hamburg 313281-200 oder das Konto 655 bei der Kreissparkasse Vilsen 3094 Bruchhausen-Vilsen (BLZ 291 517 55) einzuzahlen. Sie helfen uns damit, die Ausgaben für Mahnungen einzusparen. Für die freundliche Beachtung dieser Hinweise bedanken wir uns im voraus.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, daß das Postscheckkonto Hamburg 1617-208 des DEV das Versandkonto ist. Zahlen Sie bitte bei Bestellung nur auf dieses Konto, und zahlen Sie bitte auch nur bei Bestellungen auf dieses Konto ein, und nicht Ihren Mitgliedsbeitrag oder Ihre Spende. Haben Sie bitte Verständnis dafür, wenn nur nach Vorauszahlung geliefert wird. Bei Lieferung gegen Rechnung oder Nachnahme würde der Verwaltungsaufwand nur unnötig ansteigen. Sollten Sie Fragen bezüglich des Versandes haben, wenden Sie sich bitte an Herrn Eberhard Bludau in 3012 Langenhagen, Fasanenweg 13, der den Versand durchführt. Er erteilt Ihnen jede gewünschte Auskunft!

### Saisonverlauf

Trotz des anfänglich schlechten Wetters im Mai war der Saison ein guter Start geglückt. Im Zeitraum vom 1. 2. bis zum 16. 6. wurden 10 873 Beförderungsfälle gezählt, davon Pfingsten allein 2495, und damit mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dies gibt Anlaß zu der Vermutung, daß die Beförderungszahlen auf der Museums-Eisenbahn 1974 die „Schallmauer“ von 30 000 durchbrechen werden. Zur Bewältigung des Fahrgastaufkommens genügte im allgemeinen ein Zug mit sechs Wagen. Dennoch konnte man zu Zeiten des Spitzenverkehrs auch Achtwagenzüge oder einmal sogar einen Neunwagenzug (am 23. Juni) beobachten.

### Sammeln Sie den dev-kurier?

Ihre Sammlung können Sie noch mit folgenden Heften vervollständigen:

24, 25, 26	à 3,00 DM
27	à 6,20 DM
28, 19, 30	à 3,00 DM
1/73, 2/73, 3/73, 4/73	à 3,00 DM
1/74, 2/74, 3/74, 4/74	à 3,00 DM

Lieferung nach Vorauszahlung zuzüglich 0,50 DM Versandpauschale auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208 des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V., 3094 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66.

## Veranstaltungskalender

### Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.

Die Bremer Mitglieder erfahren die Termine von Wochenendarbeitseinsätzen und anderen Veranstaltungen in Bruchhausen-Vilsen jeweils donnerstags aus den Bremer Tageszeitungen.

### BDEF-Verbandstag 1975

Im nächsten Jahr findet der 18. Bundesverbandstag des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde e. V. vom 8. bis 11. Mai in Minden/Westf. statt. Mittelpunkt der Veranstaltungen wird die „moderne“ Bundesbahn sein. Trotzdem besteht die Möglichkeit, Dampf zu „schnuppern“: Eine Dampfattraktion wird die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf sein, auf der für die Teilnehmer des Verbandstages zwei Zugpaare mit Fotohalten und Scheinanfahrten gefahren werden. Daneben findet eine Dampfsonderfahrt auf Strecken der Mindener Kreisbahn statt. Ob die 001 150 auch zum Einsatz kommt, steht noch nicht fest.

### Eisenbahnfreunde Bemen e.V.

Am 21. November 1974 hält Herr Bernd Beckmann vom Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. anläßlich der zehnten Wiederkehr des Gründungstages des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. am gleichen Tag im Sitzungszimmer der Fachoberschule an der Meta-von-Sattler-Straße um 19.30 Uhr einen Vortrag mit dem Thema: „10 Jahre Deutscher Eisenbahn-Verein e. V. – Ein Jahrzehnt Museumseisenbahnwesen in Deutschland“. Gäste sind zu diesem Vortrag recht herzlich eingeladen.

### Museumseisenbahn Forssa—Humppila vorübergehend eingestellt

Die Museumseisenbahn von Forssa nach Humppila in Finnland (siehe dev-kurier 2/73) verkehrte im Sommer 1974 nicht, nachdem die Kleinbahngesellschaft als „Heldentat“ mit dem Abbruch der Strecke begann, und die Konzession aufgehoben worden ist. Die Museorautie Forssa—Humppila bewirkte jedoch die Bereitstellung von Geldmitteln durch die finnische Regierung, um die Bahnstrecke Jokioinen—Humppila (15 km) auszulösen und für den Museumsbahnbetrieb zur Verfügung zu stellen. Im Sommer 1975 soll die Museumsbahn Jokioinen—Humppila wieder den Betrieb aufnehmen.

Wir möchten unsere Leser darauf hinweisen, daß das Mitteilungsblatt der Montafonerbahn Bludenz-Schrüns infolge Überwechsels des Redakteurs zu einer anderen Eisenbahngesellschaft nicht mehr erscheint.

1974 neu im Leistungsangebot der Museums-Eisenbahn: Hundefahrkarte und Übergangskarte von der zweiten in die erste Wagenklasse.



### Dampflok-Romantik in Stereo

Nachdem Emil Berliner die schwarze runde Scheibe aus Schellack erfunden hatte, trat die Schallplatte – wie man sie später nannte – ihren Siegeszug durch die Welt an. Auch heute noch hat sie einen führenden Platz, trotz Tonbandgerät und Kassettenrecorder. Das Repertoire der Schallplatte ist heute vorwiegend die Musik, ob ernst oder auch heiter. – Die „Musik“, die heute hier angesprochen werden soll, sind die Eisenbahngeräusche, so z. B. die vielfältigen Stimmen einer Dampfloklokomotive. Hier hat sich, es muß einmal gesagt werden, die Firma Franckh in Stuttgart einen Namen gemacht. Sie schenkte den Eisenbahnfreunden neben vielen kleinen Monoaufnahmen bereits zwei große Stereo-Langspielplatten. Kenner der Materie wissen, daß mit diesen Schallplatten viel Arbeit und die Kenntnis um die Stereo-Aufnahme verbunden ist. Der, der diese meisterliche Aufnahmetechnik beherrscht, ist der Eisenbahnfreund Johannes C. Klossek mit seinem Assistenten Klaus-Dieter Krömer. Der dritte im Bunde

## DIE DAMPF-KLEINBAHN MÜHLENSTROTH AKTUELL

Die diesjährige Saison der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth am Postdamm in Gütersloh wurde am 1. Mai mit der Lok 1 „Mölm“ (Hohenzollern 943/1897) eröffnet. Pfingsten konnte die zweite Maschine, die nach dem verstorbenen Mitbegründer der Bahn, August Bentlage, benannte Lokomotive 2 (Henschel 28470/1948) in Betrieb genommen und Doppeltraktionsfahrten durchgeführt werden. Die O & K-Lok 12805/1936 mit Außenrahmen ist weiterhin nicht betriebsfähig.

Im Frühjahr und Sommer sind zwei weitere Dampfloklokomotiven auf der Dampf-Kleinbahn eingetroffen. Ende April kam von der Deutschen Reichsbahn die 99 3318 (Dn2t, Borsig 10364/1918) nach Gütersloh. Diese Lokomotive war ursprünglich für die Heeresfeldbahn gebaut worden und trug dort die Nummer 2301. Während des ersten Weltkrieges wurde sie nach Polen (PKP 4243) verschlagen und gelangte im zweiten Weltkrieg zum Braunkohlenwerk „Frieden“ in Welzow. Erst 1953 wurde sie

ist das Stereo-Tonbandgerät „Uher Report“, das durch seine Handlichkeit und seine professionelle Ausstattung sicherlich viel dazu beigetragen hat, meisterliche Aufnahmen von unseren heißgeliebten Dampfzügen zu schaffen. In einer der nächsten Ausgaben des „dev-kurier“ werden wir nochmals ausführlich die Technik der Tonbandaufnahmen von Dampfloklokomotiven behandeln.

Nun bringt im Herbst diesen Jahres der Franckh Verlag eine neue Stereo-Langspielplatte „Dampflok-Romantik in Stereo“ von Johannes C. Klossek und Klaus-Dieter Krömer heraus. Der Titel verrät bereits: Die neue Schallplatte möchte in besonderem Maße die Romantik des Dampfbetriebes zu Gehör bringen. Weit

spannt sich dabei der Bogen von der schweren dreizylindrigen und ölgefeuerten Güterzuglokomotive 043 bis zur kleinen, fast zierlichen Schmalspurlok U 43 der Murtalbahn in der Steiermark. Über 10 000 km mußten für die Aufnahmen der Hör szenen zu dieser Schallplatte zurückgelegt werden – von der Nordsee bis weit hinter den Plattensee in Ungarn. In einem Zeitraum von fast 5 Jahren wurden die einzelnen Hör szenen aufgenommen und archiviert. 18 verschiedene Lokomotiven aus Österreich, Ungarn und der Bundesrepublik Deutschland werden, je nach Bau reihe, ihre wuchtige, dumpfe oder sanfte, helle Stimme ertönen lassen und gemeinsam noch einmal ein Loblied auf die Dampfloklokomotive anstimmen. Im Mittelpunkt dieser Schallplatte (Hör szenen 9, 10, 11 + 12) steht diesmal unsere Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen mit der Dampflok „Spreewald“ (ex Pülkaller Kleinbahn Nr. 23, ex DR 99 5633) und dem Wismarer Schienenbus T 41 (ex Steinhuder Meerbahn T 1, ex NLEA T 41). So kann man jetzt zu Hause erleben, wie der DEV Personenzug Nr. 30 in den Bahnhof Bruch-

hausen-Vilsen übernommen und auf der Muskauer Waldeisenbahn eingesetzt. Die zweite Lok, die DR 99 4632, ist ebenfalls eine ehemalige Heeresfeldbahnlok. Die dreiachsige Schleppendermaschine wurde 1941 unter der Fabriknummer 25983 von Henschel gebaut.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm sie von der ehemaligen Kleinbahn Dahme-Luckenwalde-Jüterbog. Nach Einstellung des Betriebes auf dieser Strecke kam die Lok nach Rügen. Im Bahnbetriebswerk Wernigerode-Westerntor wurde sie auf 60 cm-Spur umgespurt, um den Einsatz auf der Dampf-Kleinbahn zu ermöglichen, wo sie im Juli eintraf.

Es ist beabsichtigt, die parallelogrammförmige und 660 Meter lange Strecke der Dampf-Kleinbahn auf 2,5 bis 4,0 Kilometer auszubauen. Zuvor wird erst das geplante Gleisdreieck errichtet und in diesem Zusammenhang der Betriebsbahnhof ausgebaut.

hausen-Vilsen einläuft und man erlebt die Bergfahrt des Nachtzuges N 35, geführt von der „Spreewald“, wie sie voller Kraft die Steigung nach Heiligenberg nimmt. Die nächste Hör szene verdeutlicht die Ankunft und Abfahrt der „Spreewald“ am Haltepunkt Vilsen Holz. Der Wismarer setzt dann den Schlußpunkt unter die Hör szenen der Museums-Eisenbahn.

Aber auch die anderen Aufnahmen lassen einige akustische Leckerbissen erwarten: So z. B. die Hör szene 13, die die lebenswerte Atmosphäre eines Kleinbahnhofes von Anno dazumal wiedergibt. In weiteren drei „Eisenbahnliedern“ kommt die akustische Farbskala der großen 50er Lokomotiv-Familie zu Gehör.

Die Dampfloklokomotive „Andras“ der ungarischen Museums-Eisenbahn „Szechenyi Muzeum vasut“ ist ebenfalls Star auf dieser Platte und kommt in Bild, Wort und Ton zur Geltung. Volltönendes Finale der „Spreewald“ am Haltepunkt Vilsen Holz. Der Wismarer setzt dann den Schlußpunkt schließlich die Führerstandsaufnahme auf der Lok „55 5277“, einer preußischen G 8.1 des BW Gremberg. Zum Schluß darf man den Verfasser, sprich Tonakteuren, und dem Verlag danken für diese gelungene Stereoplatte. Sollte man jetzt noch den Schreiber dieser Zeilen einen Wunsch äußern lassen, so wäre dies eine 4. Schallplatte mit Aufnahmen der vielen Klein- und Schmalspurbahnen in der DDR. Vielleicht können sich die Deutsche Reichsbahn und das Innenministerium der DDR dazu entschließen, Herrn Klossek eine Besuchs- und Aufnahmegenehmigung zu erteilen. Dies wäre dann ein neues Tondokument, das in die Annalen der deutschen Eisenbahngeschichte eingehen würde.

# DOPPEL-ATTRAKTION

Auf Wunsch aus der Mitgliedschaft wurden in dieser Saison erstmals Doppeltraktionsfahrten mit den Lokomotiven „Spreewald“ und „Hoya“ gefahren. Die Premiere fand am 5. Mai (Zugpaar 107/8) statt, fiel aber sprichwörtlich ins Wasser. Nicht nur war das Wetter ausgerechnet an diesem Tage regnerisch, sondern es waren auch mangels Werbung und Ankündigung nur wenige Mitglieder, Eisenbahnfreunde und Besucher erschienen. Im Zug selber wurden auf der „Taufahrt“ nur 10 Fahrgäste gezählt, Mitglieder inbegriffen! Wirtschaftlich sinnvoll? Kaum! Wirt-

schaftliche Gesichtspunkte werden immer gegen eine Doppeltraktionsfahrt sprechen. Es gibt Gründe, die andererseits für eine solche Fahrt sprechen, aber sinnvoll wird ein solches Unternehmen erst dann, wenn es von langer Hand vorbereitet und entsprechend viel Werbung dafür betrieben wird, wie es bei den weiteren Fahrten im Frühsommer (23. 6. und 6. 7.) in Ansätzen der Fall war. Dazu gehört auch eine rechtzeitige Unterrichtung der Mitglieder durch den dev-kurier, was leider bisher nicht möglich war, da der Redaktion die Termine nicht vorlagen. Be



Foto: Kurbjuweit



Foto: Kunst

## BAHNPOSTSTEMPEL 74



Lok-Magazin  
Eisenbahn gestern — heute — morgen

Heft 66, Juni 1974, Franck'sche Verlagshandlung, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640, DM 6,80 (im Abonnement 6,— DM).

Es sei an dieser Stelle wieder einmal auf das alle zwei Monate erscheinende Lok-Magazin hingewiesen, dessen Herausgeber sich mit Erfolg bemüht, eng begrenzte Themen erschöpfend zu behandeln. Im vorliegenden Heft stehen neben einem Reisebericht aus Burma und Thailand verschiedene Dampflokomotiven im Mittelpunkt der Darstellungen. Auch neue und neueste Entwicklungen im Lokomotivbau werden gebührend berücksichtigt.

Dieter Hölting

Rhein-Haardtbahn GmbH

12 Seiten DIN A 5, 18 Fotos, Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstraße 43, DM 4,—.

Dieses Heft, ein Sonderdruck aus der Zeitschrift „Die Kleinbahn“, beschreibt Geschichte und Fahrzeuge dieser als Eisenbahn konzessionierten elektrischen Bahn von Mannheim-Ludwigshafen nach Bad Dürkheim. Neben einer reichlichen Bebilderung enthält dieses Heft auch eine Fahrzeugliste. Eine genaue Streckenkarte fehlt jedoch, so daß der Leser leicht die geographische Orientierung verliert.

Dr. Hermann Bürnheim

Localbahn A.-G. München

156 Seiten, 130 Fotos, 14 Streckenskizzen, Format DIN A 5, Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstraße 43, DM 29,50.

Der Verfasser hat einmal den Versuch unternommen, die weit verstreute Literatur über einzelne Strecken der früheren Localbahn A.G. München (LAG), die vielfach auch dem durchschnittlichen Interessenten kaum zugänglich ist, in der Form zusammenzufassen, daß ein möglichst vollständiges Bild über diese interessante Eisenbahn-Gesellschaft entsteht. Er hat sich bemüht, ein Bild über die Entstehung der LAG, ihre weitgreifenden Tätigkeitsgebiete, ihre Entwicklung und ihr Ende zu zeichnen. Dabei wurde nicht vergessen, die Strecken hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen und landschaftlichen Besonderheiten zu kennzeichnen, den vielfältigen Fahrzeugpark zu beschreiben und, soweit als noch zu ermitteln war, die Einsatzstrecken der Fahrzeuge im Laufe ihrer Lebenszeit anzugeben.

Heilmut Rohweder

Die Kieler Lenz-Eisenbahnen

32 Seiten DIN A 5, 35 Fotos, 1 Streckenübersichtskarte. Verlag Wolfgang Zeunert, 3170 Gifhorn, Hauptstraße 43, DM 7,—.

In bekannter Qualität erschien kürzlich dieser Sonderdruck aus der Zeitschrift „Die Kleinbahn“, der sich den Privatbahnen Kiel-Schönberg, Kiel-Segeberg und Kirchbarkau — Preetz — Lütjenburg widmet. Das Heft ist mit vielen sowohl neuzeitlichen als auch historischen Fotos illustriert und somit für jeden Kleinbahnfreund interessant. Bedauerlicherweise enthält es aber keine Fahrzeuglisten.

Dr. Otto Cohausz

Geschichte der preußischen Abteilwagen Eisenbahnen und Museen, Folge 9/10

32 Seiten DIN A 4, 24 Abbildungen, Verkaufspreis 4,— DM. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., 7500 Karlsruhe, Postfach 2063.

Die Tatsache, daß die DGE über einen nahezu vollständigen preußischen Personenzug verfügt (Lokomotive 55 3345, Dienstwagen und vier Abteilwagen), ließ es notwendig erscheinen, diese Fahrzeuge und ihre Geschichte einmal ausführlich darzustellen. Der Autor hatte es nicht leicht, eine Form zu finden, die einerseits diejenigen anspricht, die noch die Blüte dieser Fahrzeuge erlebt haben, aber andererseits auch denjenigen etwas bietet, die diese Fahrzeuge nicht mehr aus eigener Anschauung kennen. Die vorliegende Veröffentlichung ist die einzige Abhandlung, die ausführlich auf die Geschichte, die Bauarten und den Einsatz der preußischen Abteilwagen eingeht. Details der Inneneinrichtung erwähnt, die Farbgebung und Beschriftung erläutert, auf die Nummerierung und Umnümmern eingeht, die Verbreitung der Abteilwagen in Süddeutschland erwähnt und schließlich über das Ende der Fahrzeuge Aufschluß gibt. Fotos, Fahrzeugskizzen und Tabellen ergänzen den Textteil.

Rolf Martens

Hundert Jahre Eisenbahn Westfalen-Bremen-Hamburg (1874-1974)

54 Seiten DIN A 4, Fahrpläne, 17 Zeichnungen und Pläne. DM 6,—. Herausgeber: Eisenbahnfreunde Bremen e. V. Erhältlich über Bernd Beckmann, 2800 Bremen 1, Manteuffelstraße 34.

Am 1. Juni 1974 jährte sich zum hundertsten Male der Tag, an dem die damals seit langem erhoffte Bahnverbindung zwischen den beiden Hansestädten Bremen und Hamburg endlich ihren Betrieb aufnahm. Gleichzeitig feierte die Kursbuchstrecke 100 ihren Geburtstag, denn vom 1. Juni 1874 an bestand eine direkte Eisenbahn zwischen der Elbe und dem Rhein, welche heute noch als große europäische Verkehrsader unverminderte Bedeutung besitzt und bei der Deutschen Bundesbahn als anerkannte Anbaustrecke gilt.

Die vorliegende Schrift macht wohl erstmalig den Versuch, die hundertjährige Geschichte dieser „norddeutschen Rollbahn“ darzustellen, wobei kein Aspekt unberücksichtigt bleibt. Sie entstand durch gründliches Quellenstudium und ist bewußt als wissenschaftliche Publikation mit vollen Quellenangaben gestaltet, zumal Veröffentlichungen dieser Art heute noch zu den Raritäten zählen und sehr häufig keine Hilfe für weitere Forschungsarbeit sein können.

## Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?

Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895 — 1897

Geschichtlicher Rückblick auf die ersten drei Jahre der Basler Strassenbahn mit zahlreichen Abbildungen.

Die Geschichte der Basler Strassenbahn, 1880 — 1895 — 1968

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

Die Entwicklung der Basler Strassen- und Oberlandbahnen

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

Die weiten Spuren

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

Die Strassen- und Oberlandbahnen von Bern und Thun

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

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

Die Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

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

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)

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

Die Rhätische Bahn (Stammnetz)

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

Die Gleichstrombahnen Rhätien

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

Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn

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

Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee

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

Komfort auf Schienen (Rollende Hotels, Band II)

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

Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern

Schiffe und Bahnen am Thuner- und 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 alten Wiener Tramways, 1865 — 1945 (Band II)

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

Die Oberlandbahnen von Bern nach Worb

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

Mittelbadische Eisenbahnen

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

Bing, die Modelleisenbahnen unserer Grossväter

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

Berliner Strassenbahnen

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

Hundert Jahre Frankfurter Strassenbahnen

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

Diese Bücher sind im Verlag für Eisenbahn- und Strassenbahn-Literatur erschienen. Sie wurden von begeisterten Eisenbahn-Amateuren nach jeweiligem eingehendem Studium der einzelnen Bahnen zusammengestellt, um damit einerseits die grosse Bedeutung der öffentlichen Transportmittel einem grösseren Personenkreis näherzubringen und andererseits das Wissen um die Vergangenheit für weitere Generationen lebendig zu erhalten.

Öffnungszeiten der grossen Eisenbahnbibliothek: Dienstag bis Freitag 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 16.00 Uhr.

Wir liefern per Post (zollfrei) beinahe alle Eisenbahnbücher der Welt.

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

Franck's Eisenbahn-Poster

10 Wandbilder im Grossformat 68 x 48,5 cm. Franck'sche Verlagshandlung, 7000 Stuttgart 1, Postfach 640, DM 29,50

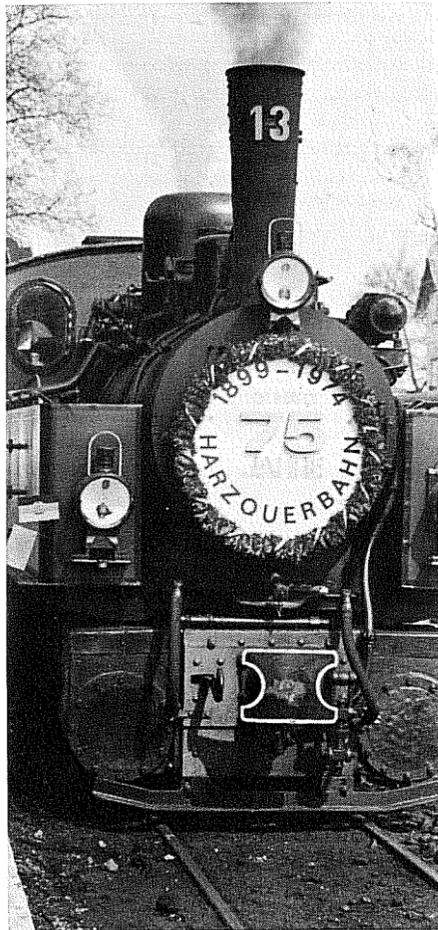
Schon weil die wenigsten von uns die Möglichkeit haben, eigene Fotos für drei Mark pro Stück auf ein solches Format zu vergrößern, empfehlen sich diese Großfotos als Wandschmuck von selbst. Da stören auch nicht die bei der Vergrößerung auftretenden Unschärfen bei einigen Bildern. Zwei davon sind farbig, die restlichen acht schwarzweiß. Als Beispiele für Schmalspurbahnen sind die Rhätische Bahn in Farbe und die Selketalbahn aufgenommen. Die Auswahl ist sehr gut getroffen. Neben Raritäten wie 19 022 oder BR 42 sind manche Fotos von ganz besonderem Reiz, wie etwa der Blick durch drei Tunnels im Pegnitztal.

Michael Brod

Die Jagstalbahn Möckmühl-Dörzbach

18 Seiten DIN A 5, 15 Abbildungen. Verkaufspreis 2,— DM. Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V., 7500 Karlsruhe, Postfach 2063.

Der Autor, selbst durch seine Tätigkeit als Mitarbeiter des Arbeitskreises Jagstalbahn der DGE, mit der Schmalspurbahn verbunden, gibt eine umfassende Darstellung dieser 750-mm-spurigen Bahn, Neben der Geschichte des Bahnbaues, der Schilderung der Strecke, der Erwähnung der Fahrzeuge sowie der betriebsführenden Verwaltungen kommt auch die Landschaft nicht zu kurz, durch die diese reizvolle und jetzt einzige Bahn mit 750 mm Spurweite mit Personenverkehr führt. Zu erwähnen sind noch einige bisher unveröffentlichte historische Fotos.



## 75 Jahre Harzquerbahn ein Bildbericht von Günter Neumann

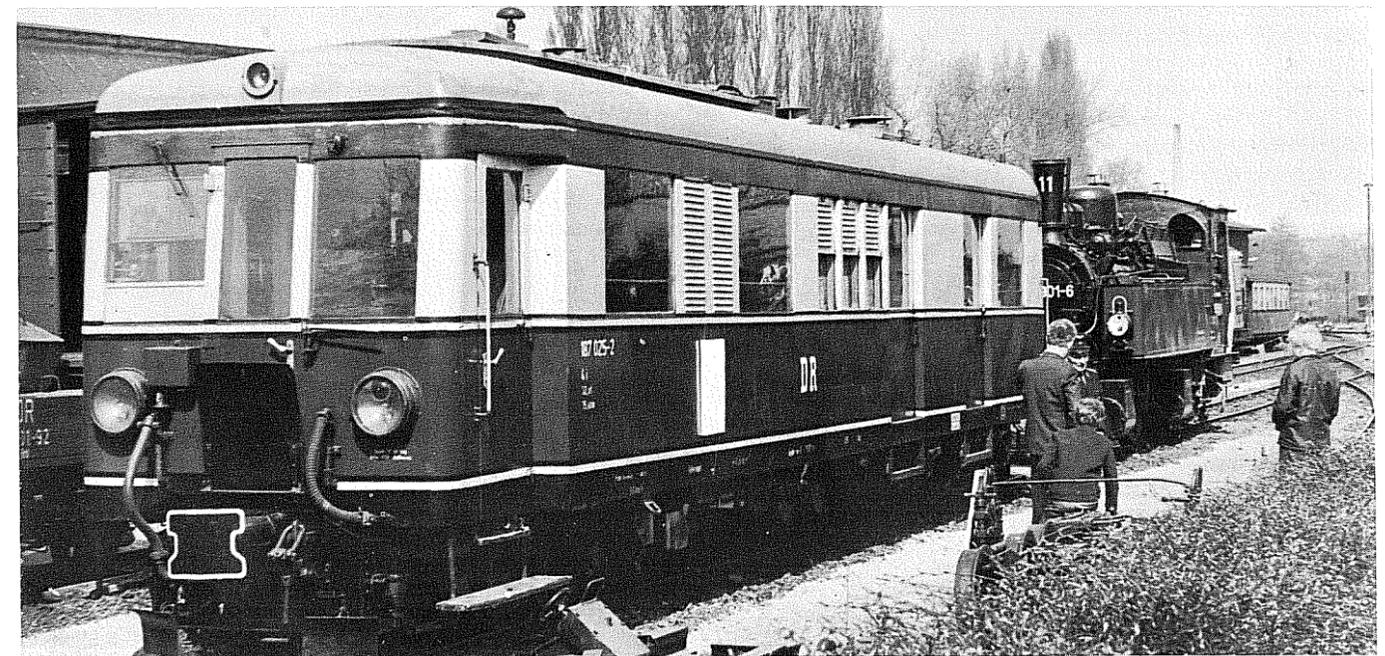
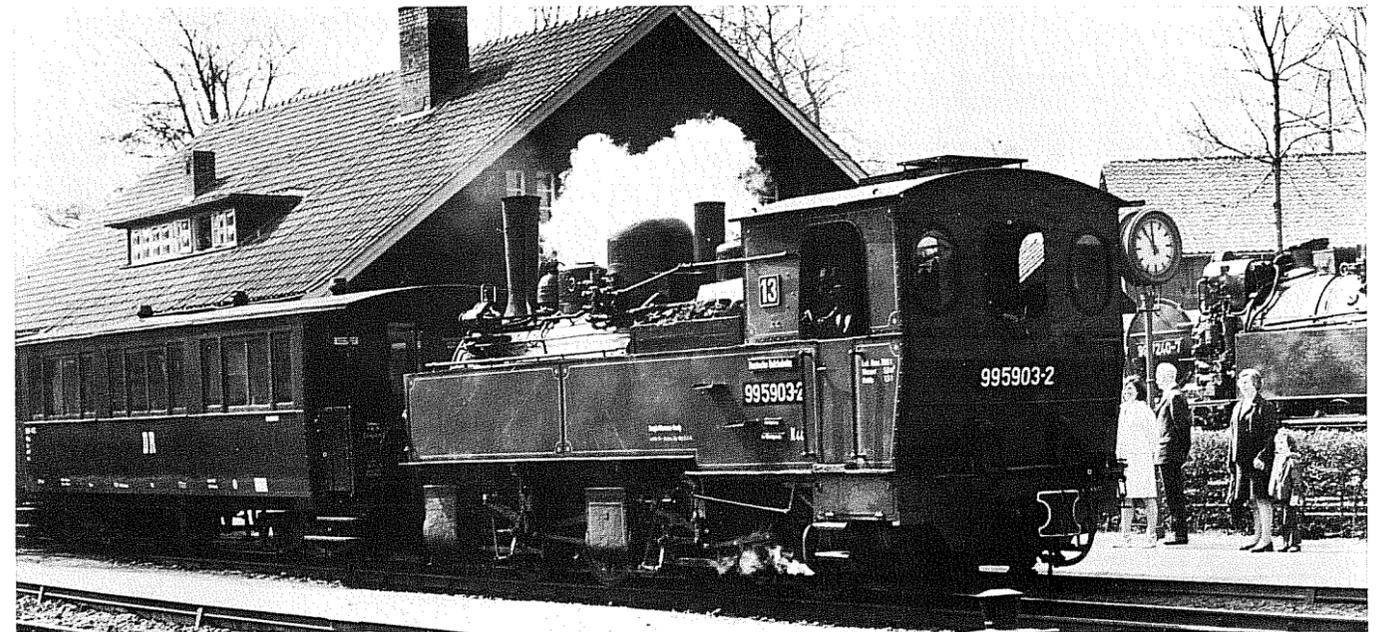
Aus Anlaß des 75jährigen Jubiläums der Harzquerbahn von Nordhausen nach Wernigerode veranstaltete die Deutsche Reichsbahn in der Zeit vom 27. März bis zum 28. April 1974 Sonderfahrten mit der 99 5903-2 (ehemals NWE Nr. 13) und alten NWE-Personenwagen. Der Sonderzug verkehrte dreimal täglich. Die eingesetzten bzw. gezeigten Mallet-Maschinen waren nur zum Jubiläum auf der Harzquerbahn. Sie sind in Gernrode stationiert und auf der Selketalbahn (Gernrode-Harzgerode) eingesetzt. Normalerweise führt die Deutsche Reichsbahn auf der Harzquerbahn den Betrieb mit Neubau-Maschinen der Baureihe 99.723 und daneben der 99 7222, 6101 und 6102 durch. Der Güterverkehr wird mit Rollböcken und Rollwagen abgewickelt. 43 Rollwagen (Baujahr 1962) und 46 Rollböcke stehen zur Verfügung (siehe auch dev-kurier 4/73).

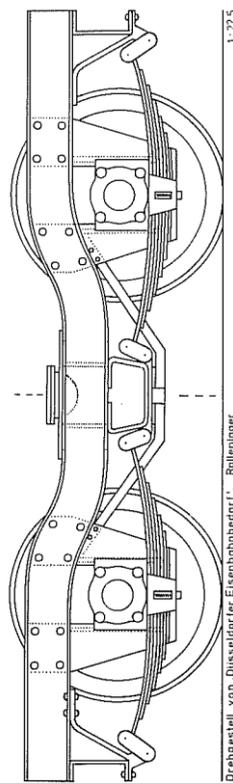
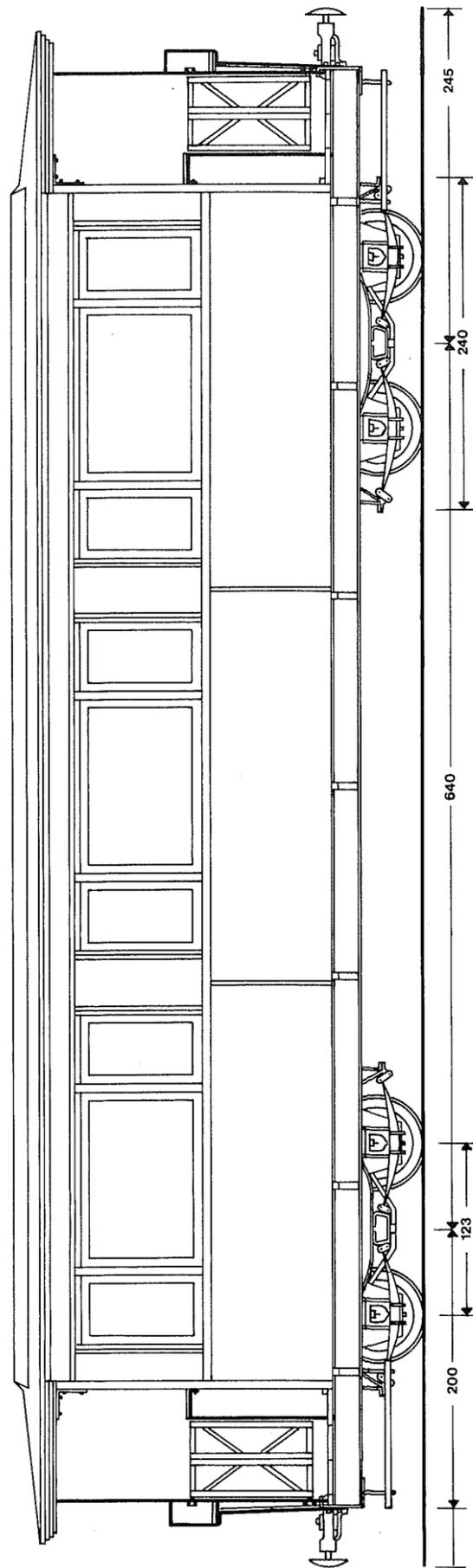
Mallet-Lokomotive 99 5903-2 in Wernigerode-Westerntor

Neubaulokomotive 99 7245-6 (1' E1' h2t) und „Rollbocklok“ 99 6101-2 im Bf. Wernigerode-Westerntor

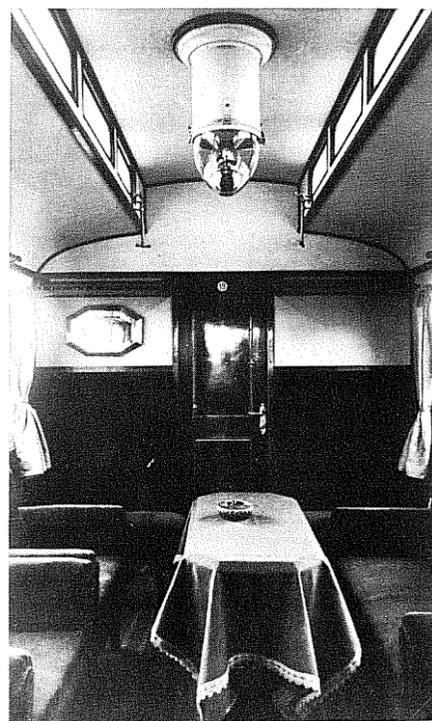
VT 187 025-2 auf der Fahrzeugschau im Bf. Wernigerode-Westerntor. Der heute als Gerätewagen eingesetzte Triebwagen wurde 1939 von der Waggonfabrik Wismar für die Harzquerbahn gebaut (NWE T 3).

Mallet-Lokomotive 99 5901-6. Die Maschine war nur zur Fahrzeugschau in Wernigerode. Sie ist in Gernrode stationiert und auf der Selketalbahn eingesetzt.

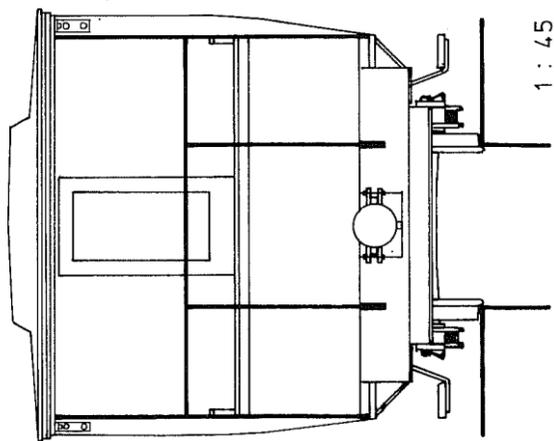




Drehgestell von „Düsseldorfer Eisenbahnbedarf“, Rollenlager 1:225



Gezeichnet für dev-kurier von  
*Holtmann*  
 Benutzung für persönliche Zwecke und zur Herstellung von Modellen gestattet. Kommerzieller Nachdruck und Vervielfältigungen aller Art bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages.



1:45

Auf dem Abstellgleis am Bahnhof Heiligenberg steht schon seit längerer Zeit neben anderen nicht einsatzfähigen Fahrzeugen der Personenwagen Nr. 1 und rotet so still vor sich hin.

Der Wagen wurde im Jahre 1898 von der Waggonfabrik Weyer (Düsseldorfer Eisenbahnbedarf) für die Steinhuder-Meer-Bahn gebaut. Das handbremsseitige Drittel des Wagens war als Abteil 2. Klasse, die übrigen zwei Drittel als 3. Klasse eingerichtet. Der Wagen ist von jener typischen „Weyer-Bauart“, die sich insbesondere durch die eigentümliche Fenster-Teilung, die Sitzbretter auf den Endbühnen und die niedrigen Drehgestelle mit den unterhalb der Achslager angeordneten Blattfedern auszeichnet. Personenwagen dieser Bauart waren auf deutschen Schmalspurbahnen einst weit verbreitet: Sie standen außer bei der Steinhuder-Meer-Bahn (StMB) u. a. bei der Flensburger Kreisbahn, der Kehdinger Kreisbahn, der Inselbahn Langeoog, der Borkumer Kleinbahn, der Kreisbahn Emden – Pewsum – Greetsiel, der Mindener Kreisbahn, den Schmalspurbahnen im Harz, der Herforder Kleinbahn, der Bielefelder Kreisbahn und der Karlsruher Localbahn im Einsatz.

Als die StMB im Jahre 1936 ihren Streckenabschnitt Rehburg-Stadt – Stolzenau – Uchte stilllegen mußte, verkaufte sie den Wagen zusammen mit einigen weiteren an die Inselbahn Langeoog (IBL), wo er im Jahre 1950 noch im Ursprungszustand anzutreffen war.

Einige Jahre später war die Holzkonstruktion auf der nach Westen weisenden Seite des Wagenkastens durch Seewind und Regen schadhaf geworden. Die IBL erneuerte deshalb die gesamte Holzkonstruktion auf dieser einen Wagenseite. Hierbei wurden auch die inneren Trennwände und das Polster-Klasse-Abteil entfernt und die Wände und Decke innen mit Hartfaserplatte ausgekleidet.

Nachdem der IBL ab Mitte der sechziger Jahre genügend moderne Wagen zur Verfügung standen, sollte der Wagenkasten des Personenwagens 1 abgebrochen und das Fahrgestell zu einem SS-Wagen für den Behälter-Transport hergerichtet werden. Die Betriebsleitung der IBL fand sich jedoch bereit, den Wagen im Tausch gegen ein anderes geeignetes Untergestell abzugeben. Zwei Mitglieder kauften daraufhin als Tauschobjekt von der Kreis Altenaer Eisenbahn den SS-Wagen Nr. 810 und ließen ihn auf eigene Kosten per Bundesbahn nach Esens und von dort weiter nach Bengersiel bringen. Sie erwarben dafür den Personenwagen Nr. 1 und stellten ihn dem DEV für die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf zur Verfügung. Der Hafen von Bengersiel war als Ort der Übergabe vereinbart worden, so daß die Inselbahn Langeoog den Seetransport sowohl des Tauschwagens als auch des Personenwagens 1 entgegenkommenderweise auf ihre Rechnung durchführte.

Am 13. 9. 1968 traf der Personenwagen an Bord des Schiffes Langeoog III im Hafen von Bengersiel ein, wo er von dem damaligen DEV-Vorsitzenden und den Her-

# LANGEOOG Nr. 1

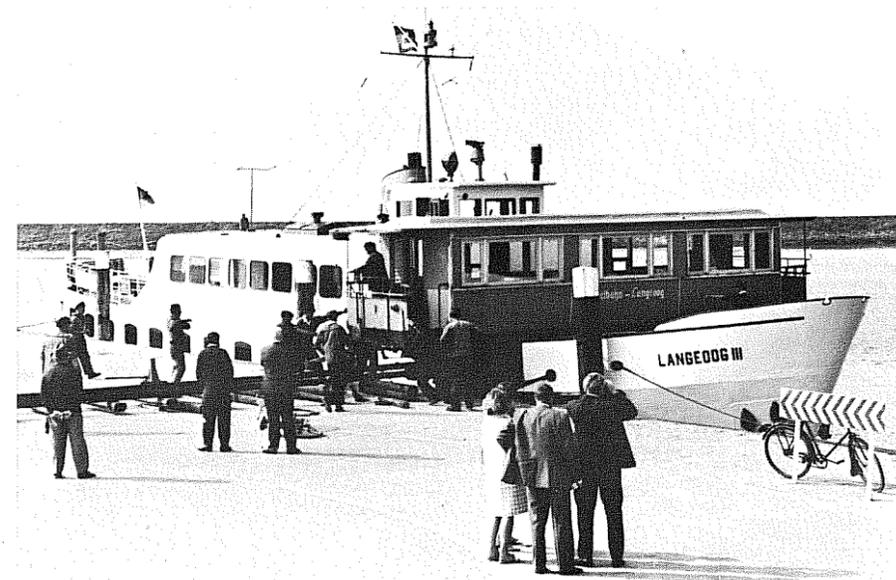
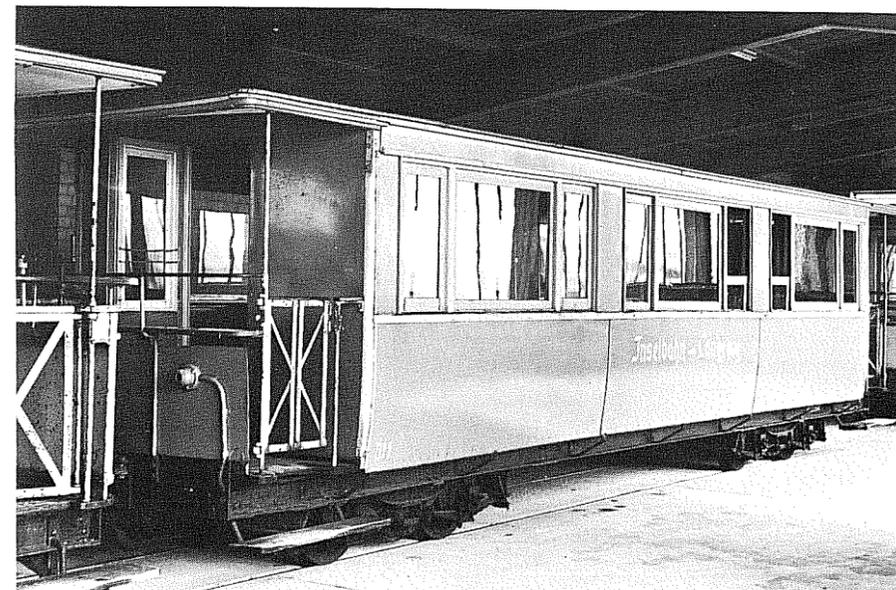
ren Gabriels und Piecker in Empfang genommen wurde. Der Abtransport nach Bruchhausen-Vilsen verzögerte sich infolge ungünstiger Umstände jedoch noch einige Monate.

Im Frühjahr 1970 begannen einige Mitglieder mit den ersten Arbeiten zur Wiederherrichtung des Wagens. Hierbei zeigte es sich, das sämtliche senkrechten Holme der anderen Seite des Wagenkastens erneuert werden mußten. Wer jedoch konnte diese Holme mit den Nuten und Ausfräsungen für die Fenster zu einem erschwinglichen Preis herstellen? Nach monatelangem Suchen fand sich schließlich ein Stellmachermeister in Ratzeburg(!), der die zwölf Holme neu anfertigte.

In der Zwischenzeit mußte der Personenwagen 1 jedoch dem fortschreitenden Bau unserer Fahrzeughalle in Bruchhausen-Vilsen weichen. Er wurde deshalb auf das Abstellgleis in Heiligenberg „abge-

schoben“. Hier aber kamen die Wiederinstandsetzungsarbeiten schließlich zum Erliegen, und der Zustand des Wagens verschlimmerte sich ständig. Viele sprachen schon von Verschrottung. Aber sollen gerade wir, die wir uns die **Erhaltung** historischer Eisenbahnfahrzeuge auf unsere Fahnen geschrieben haben, unsere historischen Eisenbahnwagen verschrotten? Noch dazu den einzigen Wagen der einst weit verbreiteten Bauart „Weyer“, den wir besitzen?

Aufmerksame Beobachter haben bemerkt, daß vor kurzem einer der zwölf neuen Holme eingebaut worden ist. Sollte sich jemand gefunden haben, der sich des Wagens 1 wieder annimmt? Es wäre wirklich zu hoffen. Vielleicht finden sich noch ein paar weitere Mitglieder, die ihre Liebe zu diesem interessanten Fahrzeug in die Tat umsetzen? to



**„Norsk Jernbanemuseum“**  
von Eberhard Kunst

Das norwegische Eisenbahnmuseum in Hamar ist nicht nur das älteste Museum dieser Art Skandinaviens, sondern auch das am schönsten gelegene. In einer waldreichen Parklandschaft am Mjösäsee wurde es 1956 seiner Bestimmung übergeben. Die Anfänge dieses Museums reichen bis in das Jahr 1896 zurück. Schon damals sammelten einige weitblickende Männer geschichtliche Relikte der norwegischen Eisenbahn; nur fehlten ihnen damals die Räumlichkeiten, um sie dem Publikum zugänglich

lich zu machen. Auf dem Gelände des heutigen Museums befinden sich drei Lokschuppen, Ausstellungshallen, einige Meter Normalspurgeleis und ca. 700 Meter Schmalspurschienen (750 mm).

Der Bau eines weiteren Lokschuppens ist geplant, der später evtl. einmal eine im Kriege nach Norwegen verschlagene DR Dampflokomotive der BR 52 (NSB Type 63 Nr. 2770, ex DR 522770 gebaut 1944 bei Henschel in Kassel) aufnehmen soll. — Auf der vorhandenen Schmalspurstrecke verkehrt mehr-

mals täglich ein Personenzug mit einer Henschel-Dampflokomotive der stillgelegten Urskog-Hölandsbahn. — Im Freigelände und in den Hallen des Museums werden die mit viel Liebe zusammengetragenen Zeugnisse des Eisenbahnwesens aufbewahrt. Eines dieser Zeugnisse ist das alte Stationsgebäude „Kløyten“. Es lag an der früheren Hovedbahn, der ersten Eisenbahnstrecke Norwegens, die von Oslo nach Eidsvoll führte. Das Gebäude wurde am 1. 9. 1854 in Betrieb genommen und tat den Dienst bis zum Jahre 1925. In diesem Jahr errichtete man einen neuen Bahnhof, und das alte Stationsgebäude trat seinen Weg in das Museum an. Doch so manche Anekdote, die sich in „Kløyten“ ereignet haben soll, wurde von Eisenbahnern überliefert. Bei der Einweihung des Bahnhofs wurde einem gewissen Herrn Gornitzka folgender Vorschlag vom damaligen englischen Bahndirektor Shaw unterbreitet: „Wenn er den Beruf eines Stationsvorstehers ergreifen würde, bekäme er für jedes neugeborene Kind 100 Taler!“ Herr Gornitzka war einverstanden und bekam im Laufe seiner Dienstjahre 15 Kinder! — Der Bahnhof „Kløyten“ befindet sich heute in guter Gesellschaft: nämlich unmittelbar neben einer der ältesten Dampf-

loks, die noch erhalten geblieben ist, der Lok NSB 16. Sie ist allerdings nicht mehr fahrtüchtig, dafür aber ihre Zwillingsschwester „Caroline“. Auf Grund des guten norwegischen Holzes und nicht zuletzt ihrer soliden Bauweise schaffte sie vor einigen Jahren noch eine Fahrt über die Bergensbahn, eine Strecke, die sich vorwiegend durch das Hochgebirge zieht! — Erbaut wurden beide 1861 von der englischen Fa. Robert Stephenson in Newcastle. Die Lok „Caroline“ hat ein bewegtes Leben hinter sich. Ihre

Laufbahn auf den Schienen begann sie mit der Hovedbahn. Aber bereits im Jahre 1927 entsprach ihre Leistung nicht mehr den Anforderungen: sie wurde als Werkslokomotive an eine Fabrik verkauft. Erst im Jahre 1954 kam sie in den Besitz der NSB zurück und wurde dem Eisenbahnmuseum übereignet. Der 1. 9. 1954 war ein großer Tag für die norwegische Eisenbahn und für „Caroline“. Die NSB feierte ihr 100-jähriges Jubiläum und die alte Dame aus England — bespannt mit einigen Personenwagen — dampfte



Bahnhof „Ilseng“ und der letzte Salonwagen von König Haakon. Im Vordergrund die berühmten Schranken von Isaachsens (Slagbommer). Foto: Kunst

Lok Nr. 16 der ehemaligen Hovedbahn von Oslo nach Eidsvoll. Im Hintergrund der schon erwähnte Bahnhof „Kløyten“, der ebenfalls von der Hovedbahn stammt. Foto: Kunst

Eine Dampflokomotive aus Hannover. Lok „Loke“ der heute stillgelegten Sulitjelma-Bahn. Foto: Kunst

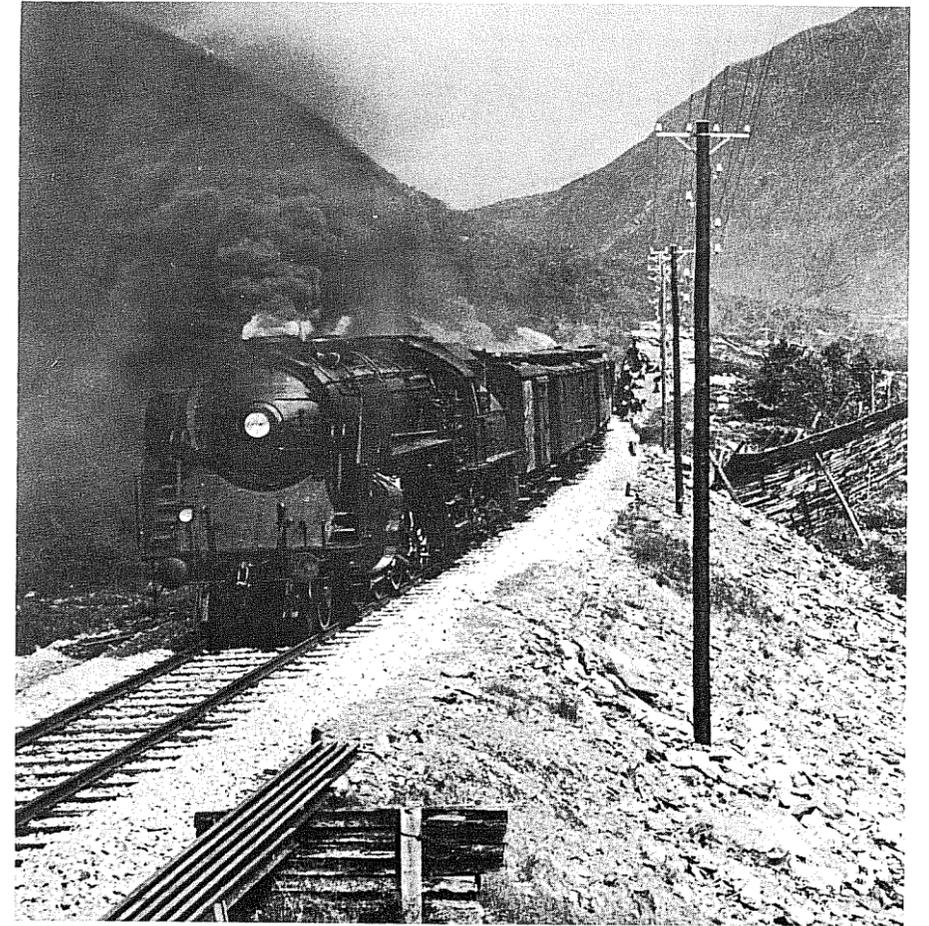
mit eigener Kraft von Hamar nach Oslo. Hier holte sie den norwegischen König Haakon und die übrige Festgesellschaft von der Hundertjahrfeier im Rathaus ab. — Im Jahre 1969 durfte sie sogar als Filmsternchen in dem englischen Spielfilm „Song of Norway“ mitwirken. Wie in den Anfangsjahren der Hovedbahn zog sie auch im Film einen Zug von Oslo nach Eidsvoll. Mitreisende waren so berühmte Männer wie der Komponist Edvard Grieg und der Dichter Bjørnstjerne Bjørnson. — Heute steht „Caroline“ wieder im Museum und erfreut sich der staunenden Blicke ihrer zahlreichen Besucher. — Aber es gibt noch mehr im Eisenbahnmuseum zu sehen: Am Bahnhof Kløften steht auch eine alte Dame aus Deutschland. Die Dampflok heißt „Loke“ und wurde 1892 mit der Fabrik-Nr. 2411 von der „Hannoverschen Maschinenbau Actien-Gesellschaft“ in Linden vor Hannover gebaut. Die Hannoversche Maschinenbau AG, vormals Georg Egestorff, hat insgesamt 17 Maschinen nach Norwegen und Schweden geliefert. So ist es schon erstaunlich,

daß hier noch eine von den schmalspurigen (1067 mm) Loks übrig geblieben ist. Sie gehörte, bevor sie ins Museum kam, einer Privatbahn, der heute stillgelegten Sulitjelmbahn in Nord-Norwegen.

Sehenswert sind auch die alten Salonwagen der Røros- und der Kongsvingerbahn. Betritt man den letzteren, fühlt man sich in das viktorianische Zeitalter zurückversetzt. Queen Victoria war es wahrscheinlich auch, die unbewußt den Anstoß zum Bau dieses Wagens gab. Denn als die schwedische Königin (Norwegen und Schweden waren damals in einer Union verbunden) im Jahre 1860 der britischen Insel einen Besuch abstattete, hatte sie Gelegenheit, den ersten englischen Salonwagen zu bewundern. Ihr Interesse war geweckt, und somit wurde bei der Firma J. Wright in Birmingham ein Salonwagen in Auftrag gegeben, der 1863 ausgeliefert wurde. Da die Wagen zu jener Zeit noch sehr schlecht gefedert waren und die Züge nur eine niedrige Geschwindigkeit erreichten, legte man großen Wert auf eine möglichst be-

queme Innenausstattung. Weiche Polster, dicke Teppiche, mit Seide bespannte Wände und viel Plüsch vermittelten den Eindruck höchsten Komforts. — Dem Ziel der höheren Reisegeschwindigkeit und somit der größeren Bequemlichkeit der Passagiere diente auch die Konstruktion der schwersten und imposantesten Dampflokomotive Norwegens: der „Dovregubbe“ (1'D 2'). Ihr Name sagt schon, wo sie eingesetzt wurde, nämlich in der Hochgebirgsgegend des Dovrefjells zwischen Otta und Trondheim. Dieses Hochgebirge muß von Zügen, die von Oslo nach Trondheim fahren, überquert werden. Erst die damals (1935) neu konstruierte 22 Meter lange Lok „Dovregubbe“ mit ihren 2600 PS, gebaut von der Firma Thune in Oslo, erreichte auf den größten Steigungen (18 %) eine Geschwindigkeit von 60–70 km/h und somit eine Fahrzeitverkürzung um 1 Stunde. Die im Museum ausgestellte „Dovregubbe“ (NSB Typ 49c) wurde 1941 von Krupp in Essen erbaut und ist eine Weiterentwicklung der norwegischen Maschine.

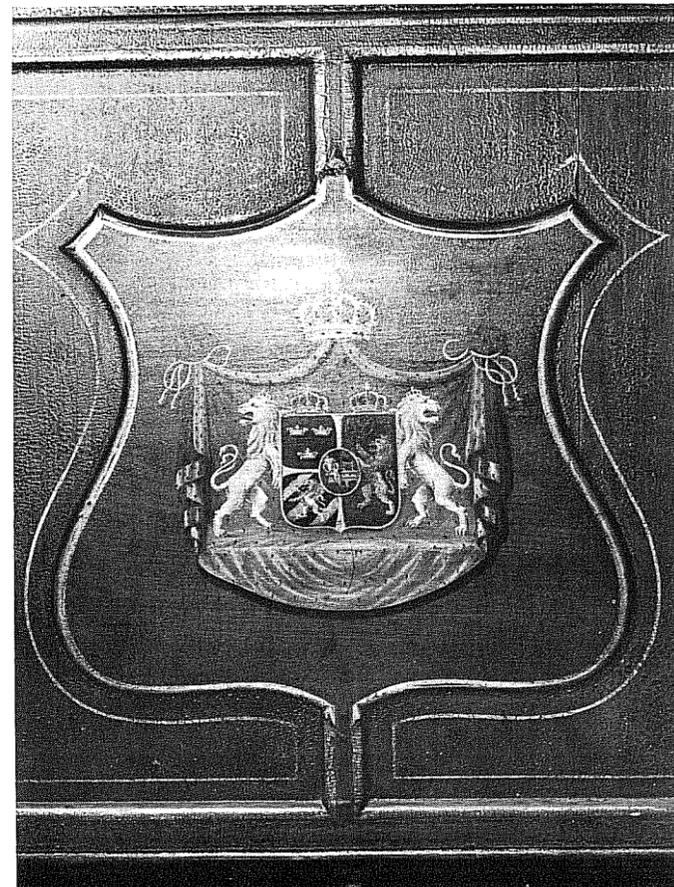
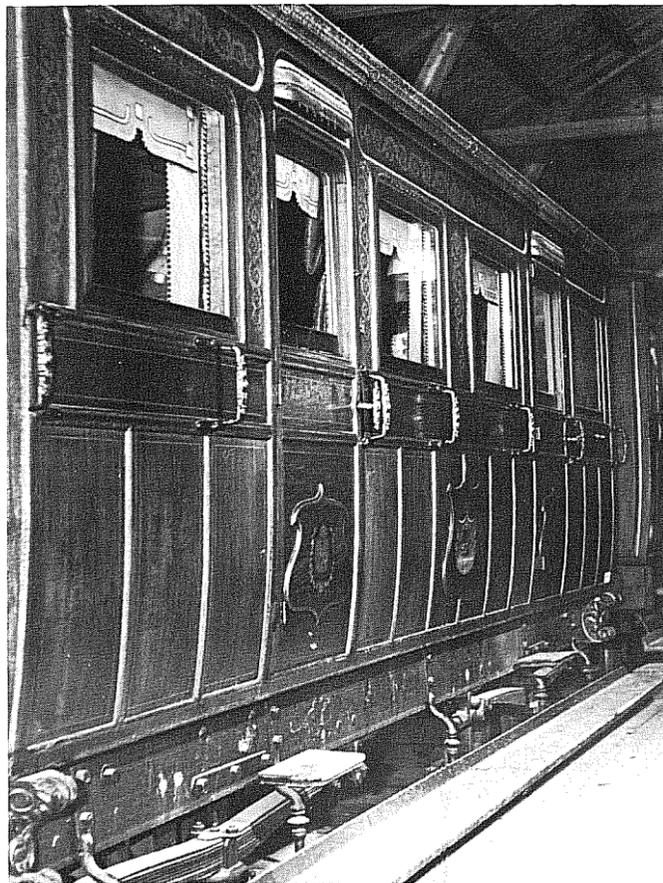
Erwähnenswert ist auch, daß die erste in Deutschland erbaute Maschine vom Typ NSB 49c, die bei der Deutschen Reichsbahn in Berlin-Grunewald ihre Testfahrten durchführte. Bei einer Versuchsfahrt vor dem Schnellzug Berlin – Breslau legte sie die 335,6 km lange Strecke in 287 Minuten zurück. Bei der Rückfahrt nach Berlin hatte sie allerdings den 665 Tonnen schweren D 32 am Haken und brauchte für die Heimfahrt einige Minuten mehr Fahrzeit. Nach den durchgeführten Erprobungsfahrten Ende des Jahres 1941 kehrte sie von Berlin-Grunewald zu Krupp nach Essen zurück. Kurze Zeit später wurde die Dovregubbe der norwegischen Staatsbahn übergeben.



Salonwagen der Kongsvingerbahn aus dem Jahre 1863. Foto: Kunst

Königliches Wappen am Salonwagen der Kongsvingerbahn aus dem Jahre 1863. Foto: Kunst

Die größte norwegische Dampflok, die „Dovregubbe“ (Bergriese), überquert das Dovregebirge mit einem Zug in Richtung Trondheim. Heute ist dieser imposante Loktyp im Museum zu finden. Foto: Eisenbahnmuseum Hamar/NSB



Nicht weit von der „Dovregube“ entfernt, liegt ein weiterer Teil Eisenbahngeschichte. Eigentlich ist es nur ein Stück Holz, das die Form eines Schienengleises hat, aber es sollte einmal der Verteidigung des Vaterlandes dienen. Als sich Norwegen im Jahre 1905 von der Union mit Schweden lossagte, befürchtete man Krieg. Um den schwedischen Truppen den Vormarsch per Eisenbahn zu erschweren, wechselte man jeden Abend nach Passieren des letzten Zuges ein Stück Eisenbahnschiene gegen die erwähnte Holzschiene aus. Auf diese Weise hätten die Schweden im Ernstfall einige Züge und viel Zeit verloren.

Schwierigkeiten gab es im Bahnbetrieb auch damals schon. Davon kündigt heute noch ein Gerichtsurteil aus dem Jahre 1853, dessen Wortlaut im historischen Bahnhofsgebäude „Klötten“ nachzulesen ist: „Der Lausbub Julius Jacobsen, etwas über 10 Jahre alt, hat einige Steine auf die Eisenbahnschienen gelegt. Dadurch wollte er, nach seinen eigenen Worten, den Zug zum Stehen bringen. Aus diesem Grund wurde er unter

Anklage gestellt, und der Richter in Aker verurteilte ihn zu 16 Stockschlägen!“

Vor dem Bahnhof „Ilseng“, der früher an der Rørosbahn stand und im Jahre 1893 erbaut wurde, befindet sich ein Schienenübergang, der mit Holzschranken gesichert ist. Es ist dies eine besondere Art von Schranken: „Slagbommer“ auf norwegisch. Sie wurden im Jahre 1893 von dem Distriktingenieur Isaachsens in Drammen konstruiert. Das Arbeitsprinzip ist folgendes: Sie sperrten bei der Vorbeifahrt des Zuges den Wegübergang, war der Zug durchgefahren, konnten sie geschwenkt werden und sperrten nun die Schienen für einen evtl. herannahenden Zug. Für die damalige Zeit eine beachtliche Konstruktion.

Das Eisenbahnmuseum in Hamar hat noch vieles zu zeigen, aber zum Schluß sollte der Besucher den Dampfzug (geführt von einer ölgefeuerten Henschellok aus dem Jahre 1950) der ehemaligen „Urskog-Hölandsbahn“ (heute Museums-Eisenbahn bei Oslo) besteigen, dann gleiten noch einmal die Se-

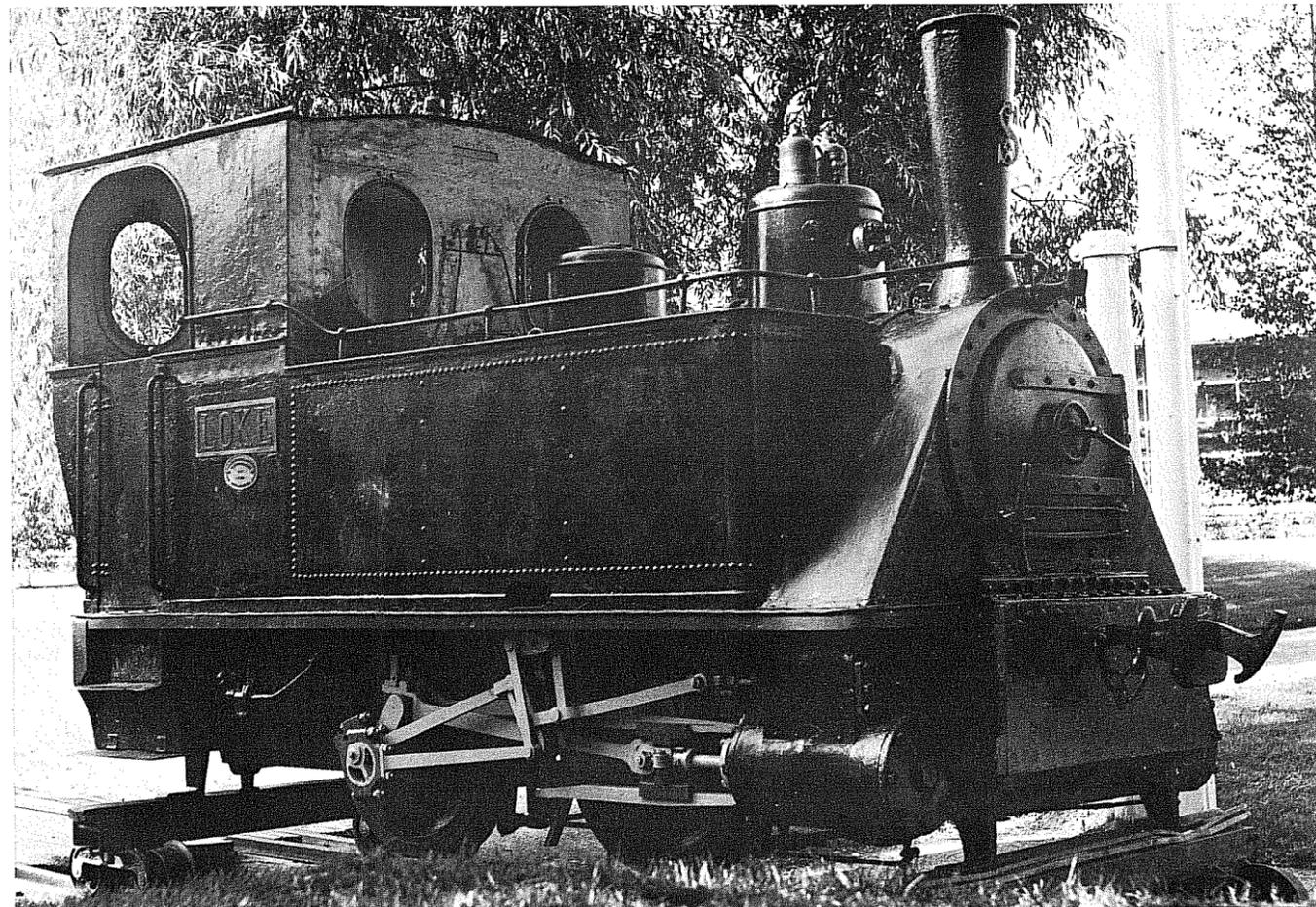
henswürdigkeiten der norwegischen Eisenbahn, die hier zusammengetragen wurden, an seinen Augen vorüber.



Lok „Eidsverket“ später in „Urskog“ umgetauft) aus dem Jahre 1895. Gebaut wurde sie in Chemnitz von der Sächs. Lok- und Maschinenfabrik Richard Hartmann. Foto: Kunst

Bahnhof „Bestum“, Bj. 1883, früher Westbahn. Foto: Kunst

Dampflok „Loke“ von der heute stillgelegten Sulltjelmabahn“ in Nord-Norwegen. Die meisten Fahrzeuge dieser ehemaligen Erzbahn befinden sich heute bei der Hobbybahn „Setesdalen“ in der Nähe von Kristiansand. Foto: Kunst



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



3094 Bruchhausen-Vilsen  
Bahnhofstraße 51  
Telefon 042 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 – Frem-  
denzimmer mit Dusche – Sommergarten –  
automatische Kegelbahn.

## „Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

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

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

## Hotel Mühlengrund

G. Weber  
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN  
Telefon (04252) 21 77

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

Weizenkorn mit Apfel  
Ohne Zusatz von Zucker!  
Ohne Essenzen!  
Naturrein!  
Ungefärbt!

über 250 Jahre  
**Buchholzer**  
*reiner Weizenkorn!*

## „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

## FERIENHOF WIKNER

Kinderfreundlicher und ruhiger Bauern-  
hof direkt an der Bahnlinie der VGH.  
Liegewiese mit Spielplatz, Aufenthalts-  
raum, 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.: 042 52 / 21 59

Mitglied des DEV

Einkauf: W. Barkrecht

In Rekordzeit – ein Begriff!

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

für **DRINNEN** und **DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

**ERNST PAUL LEHMANN**  
PATENTWERK  
NORNBERG

**Sinalco**  
schmeckt  
so saftig  
frisch

Unser  
Fruchtsaftgetränk  
erkennen Sie  
am roten Punkt  
auf jeder Flasche

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

## 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 Schie-  
nen Dienst taten. Ganz besonderer Wert wurde  
hierbei auf eine fotografisch brillante Darstel-  
lung 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 Zusam-  
menstellung in Fotos und technischen Details  
aller Loks, die auf Deutschlands Schienen täg-  
lich 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 die-  
ses Kalenders möchten dazu beitragen, die  
Erinnerungen an die große Epoche der Dampf-  
loks in Deutschland zu erhalten. Das Dauer-  
Kalendarium 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 MILI-  
TÄR-URLAUBERZÜGE / Winterausgabe 1937/38 / 14. Ver-  
zeichnis 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, wählen  
wir das 14. Verzeichnis. Unser Nachdruck mit den Son-  
derteilen Frankreich/Rußland, zwei Detailkarten und ei-  
ner großen, gefaltete beiliegenden Übersichtskarte umfaßt  
den größten Ausdehnungsraum.  
Ca. 150 Seiten, kartoniert, DM 18,-



**SOUNDS VOM SCHIENENSTRANG**  
Hier erleben  
Sie herrliche  
Minuten  
ungestümen  
Fauchens  
von 10  
Giganten der  
Schiene!

Wolfgang  
Hecht

**Sounds vom Schienenstrang**

Hier erleben Sie noch einmal den  
wichtigen Auspuffschlag der Dampf-  
lokomotive im faszinierenden Stere-  
o-Sound.

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



**Alte  
Lokomotiv-  
Annoncen**

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

Lokomotiven, Waggonen, Straßen-  
bahnen 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,-

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:



## Angebot in Silbermünzen, wie Originale von Münz-Raritäten, Seltenheiten aus dem Kaiserreich, Weimarer Republik, III. Reich

Alle Münzen silberblank — begehrte Geschenke — erstangige Sammlungskomplettierer. Vorder-, Rückseite, Rand wie die Originale. Nummer nach Jäger-Katalog „Die Deutschen Münzen seit 1871“.

Für Ihre Bestellungen verwenden Sie bitte einfach nachstehenden Bestellchein: ausschneiden und in einen Umschlag gelegt, Gebühr zahle ich.

**BESTELLSCHEIN** Ich wünsche folgende Münz-Sorte: Bestelltes habe ich durch Eintragen der Stückzahl kenntlich gemacht.

	DM		DM		
15	Deutsches Reich 50 Pf Gr. Adler A 1896	90,—	151A	Sachsen-Meiningen 2,— M Georg II.	90,—
15	Deutsches Reich 50 Pf Gr. Adler A 1898	90,—	153A	Sachsen-Meiningen 5,— M Georg II.	60,—
15	Deutsches Reich 50 Pf Gr. Adler J 1900	100,—	153B	Sachsen-Meiningen 5,— M 1902 dto.	60,—
15	Deutsches Reich 50 Pf Gr. Adler A 1901	100,—	153B	Sachsen-Meiningen 5,— M 1908	60,—
15	Deutsches Reich 50 Pf Gr. Adler F 1902	125,—	155	Sterbetaler Herzog Georg II. v. Sachsen-Meiningen 3,— M	45,—
15	Deutsches Reich 50 Pf Gr. Adler A 1903	90,—	156	Sachsen-Weimar 2,— M 1892 Karl Alexander	65,—
19	Anhalt 2,— M Friedrich I.	75,—	156	Sachsen-Weimar 2,— M Karl Alexander	65,—
20	Anhalt 2,— M Reg.-Jubiläum	95,—	157	Sachsen-Weimar 2,— M Wilh. Ernst	60,—
21	Anhalt 5,— M Reg.-Jubiläum	210,—	159	Sachsen-Weimar 5,— M Hochzeit	60,—
22	Anhalt 2,— M Friedrich I.	80,—	161	Sachsen-Weimar 350-Jahr-Feier der Universität Jena 5,— M	60,—
25	Anhalt 5,— M Hochzeit	70,—	163	Jahrhundertf. d. Großherzogtums Sachsen-Weimar 3,— M	50,—
38	Baden 2,— M 1911 Friedrich II.	50,—	164	Schaumburg-Lippe 2,— M Albr. Georg	95,—
38	Baden 2,— M 1913 Friedrich II.	50,—	165	Schaumburg-Lippe 5,— M Albr. Georg	190,—
43	Bayern 2,— M Otto	75,—	167	Schwarzburg-Rudolfstadt 2,— M Günther Victor	90,—
44	König Otto v. Bayern 5,— M 1888	65,—	168	Schwarzburg-Sondershausen 2,— M Karl-Günther	95,—
54	Bayern 3,— M Hochzeit	260,—	171	Waldeck-Pyrmont 5,— M Friedr. Ad.	220,—
55	Braunschweig 3,— M Ernst Aug.	160,—	178	Württemberg 3,— M Reg.-Jub.	250,—
56	Braunschweig 5,— M Ernst Aug.	170,—	318	50 Reichspfennig 1924 A	50,—
57	Herzog Ernst August und Viktoria Luise zu Braunschweig und Lüneburg 3,— M Aussöhnungsmünze	45,—	318	50 Reichspfennig 1925 E	50,—
58	Herzog Ernst August und Viktoria Luise zu Braunschweig und Lüneburg 5,— M Aussöhnungsmünze	88,—	322	5 RM Jahrtausendfeier der Rheinlande 1925, Buchstabe A, D, E, F, G oder J, pro Stück	60,—
60	Hansestadt Bremen 5,— M	65,—	323	Weimarer Republik 3,— RM Lübeck	60,—
68	Hessen 2,— M Ludwig IV.	160,—	325	3 RM 100 Jahre Bremerhaven	50,—
69	Hessen 5,— M Ludwig IV.	250,—	326	5 RM 100 Jahre Bremerhaven	75,—
70	Hessen 2,— M dto./gr. A.	110,—	327	Tausendjahrfeier Nordhausen 3 RM	50,—
71	Hessen 5,— M dto.	170,—	328	Eberhard im Barte 3 RM	55,—
72	Hessen 2,— M 1895 Ernst Ludwig	100,—	329	Weimarer Republik 5,— RM Tübingen	95,—
72	Hessen 2,— M 1896 Ernst Ludwig	70,—	330	Weimarer Republik 3,— RM Marburg	55,—
72	Hessen 2,— M 1898 Ernst Ludwig	70,—	332	Weimarer Republik 3,— RM Dürer	85,—
72	Hessen 2,— M 1899 Ernst Ludwig	70,—	333	Gründungsfeier Naumburg/Saale 900 Jahre	50,—
72	Hessen 2,— M 1900 Ernst Ludwig	70,—	334	Weimarer Republik 3,— RM Dinkelsbühl	80,—
73	Hessen 5,— M 1895 Ernst Ludwig	100,—	336	Lessing 200. Geburtstag 5 RM, Buchstabe A, D, E, F, G, oder J, pro Stück	55,—
73	Hessen 5,— M 1898 Ernst Ludwig	70,—	337	Weimarer Republik 3,— RM Waldeck	55,—
73	Hessen 5,— M 1899 Ernst Ludwig	70,—	339	10 Jahre Meißen 5 RM	80,—
73	Hessen 5,— M 1900 Ernst Ludwig	70,—	342	Graf Zeppelin Weltflug 1929 3 RM, Buchstabe A, D, E, F, G oder J, pro Stück	45,—
77	Hessen 3,— M Reg.-Jubiläum	250,—	343	Graf Zeppelin Weltflug 1929 5 RM, Buchstabe A, D, E, F, G oder J, pro Stück	60,—
78	Lippe 2,— M Leopold	100,—	344	Walther von der Vogelweide 3 RM, Buchstabe A, D, E, F, G oder J, pro Stück	45,—
79	Lippe 3,— M dto.	100,—	346	Rheinlandräumung 1930 5 RM, Buchstabe A, D, E, F, G, oder J, pro Stück	55,—
80	Lübeck 2,— M Schmäler Adler	70,—	347	Weimarer Republik 3,— RM Magdeburg	55,—
83	Breiter Adler 5,— M von Lübeck 1908	70,—	348	Weimarer Republik 3,— RM v. Stein	55,—
84	Mecklenburg-Schwerin 2,— M Friedr. Fr. II.	90,—	349	3 Reichsmark 1931 A	75,—
85	Mecklenburg-Schwerin 2,— M Friedr. Fr. IV.	90,—	349	3 Reichsmark 1931 E	80,—
87	Mecklenburg-Schwerin Hochzeitsmünze 5,— M	60,—	349	3 Reichsmark 1931 F	80,—
88	Mecklenburg-Schwerin Hochzeitsmünze 3,— M	50,—	349	3 Reichsmark 1931 G	90,—
89	Mecklenburg-Schwerin 5,— M Friedr. Fr. IV.	95,—	349	3 Reichsmark 1931 J	85,—
90	Großherzog Friedrich Wilhelm 2,— M Mecklenburg-Strelitz	70,—	349	3 Reichsmark 1932 A	75,—
91	Mecklenburg-Strelitz 2,— M Adolf Friedrich	95,—	349	3 Reichsmark 1932 D	80,—
92	Mecklenburg-Strelitz 3,— M dto.	100,—	349	3 Reichsmark 1932 F	95,—
93	Oldenburg 2,— M N. Friedr. Pet.	100,—	349	3 Reichsmark 1932 G	100,—
94	Oldenburg 2,— M Friedr. Aug.	85,—	349	3 Reichsmark 1932 J	100,—
95	Oldenburg 5,— M Friedr. Aug.	110,—	349	3 Reichsmark 1933 G	200,—
99	Kaiser Friedrich III. 5,— M	55,—	350	Goethe 3 RM 100. Geburtstag, Buchstabe A, D, E, F, G oder J, pro Stück	45,—
100	Preußen 2,— M Wilhelm II.	80,—	351	Weimarer Republik 5,— RM Goethe A	210,—
101	Preußen 5,— M Wilhelm II.	95,—	351	5 RM 100. Todestag Goethes D	225,—
115	100-Jahr-Feier Grafschaft Mansfeld zu Preußen 3,— M	55,—	351	5 RM 100. Todestag Goethes E	250,—
116	Reuss, ältere Linie 2,— M Heinr. XXII.	90,—	351	5 RM 100. Todestag Goethes F	225,—
117	Reuss, ältere Linie 2,— M Reg.-Jub.	90,—	351	5 RM 100. Todestag Goethes G	275,—
118	Reuss, ältere Linie 2,— M Reg.-Jub.	80,—	351	5 RM 100. Todestag Goethes J	250,—
119	Reuss, ältere Linie 3,— M Heinr. XXIV.	80,—	353	5 RM 450. Geburtstag Martin Luthers, Buchstabe A, D, E, F, G oder J, pro Stück	50,—
120	Reuss, jüngere Linie 2,— M Heinr. XIV.	90,—	359	5 RM 175. Geburtstag Friedrich Schillers	50,—
123	Sachsen, Königreich 800 Jahre Si.	250,—	704	Deutsch-Neuguinea 1/2 Mark 1894	45,—
123a	Sachsen, Königreich 800 Jahre Kupfer	90,—	705	Deutsch-Neuguinea 1 Mark 1894	45,—
126	Sachsen, Königreich Münzbesuch	170,—	706	Deutsch-Neuguinea 2 Mark 1894	55,—
131	Sachsen, Königreich Münzbesuch	170,—	707	Deutsch-Neuguinea 5 Mark 1894	100,—
133	Sachsen, Königreich 5,— M T. d. Vaters	60,—	714	Deutsch-Ostafrika 2 Rupien 1893	80,—
137	Sachsen, Königreich Münzbesuch	170,—	714	Deutsch-Ostafrika 2 Rupien 1894	110,—
139	500 Jahre MK Universität Leipzig	55,—	9	Danzig 5 Gulden 1923	60,—
141	3,— M Sachsen Friedrich der Weise, Reformationsjub.	85,—	16	Danzig 2 Gulden 1932	45,—
142	Sachsen-Altenburg 2,— M Ernst	85,—	17M	Danzig 5 Gulden Marienkirchen 1932	100,—
143	Sachsen-Altenburg 75. Geburtstag Herzog Ernst 5,— M	70,—	18K	Danzig 5 Gulden Krantor 1932	110,—
144	Sachsenburg-Altenburg 50jähriges Regierungsjub. 5,— M	70,—			
145	Sachsen Coburg Gotha 2,— M Alfred	80,—			
146	Sachsen Coburg Gotha 5,— M Alfred	250,—			
147	Sachsen Coburg Gotha 2,— M Carl Eduard 1911	90,—			
148	Sachsen Coburg Gotha 5,— M Carl Eduard	170,—			
149	Sachsen-Meiningen 2,— M 75. Geb.	60,—			
150	Sachsen-Meiningen 5,— M dto.	70,—			

Vor- und Zuname Postleitzahl, Wohnort

Straße und Hausnummer Unterschrift (Bitte mit Schreibmaschine oder in Blockschrift ausfüllen)

**HEINRICH HILBERS** ANKAUF · TAUSCH · MÜNZEN AUS ALLER WELT · VERMITTLUNG · VERKAUF  
465 Gelsenkirchen · Am Feldbusch 42 · Ruf (0 23 22) 8 52 12