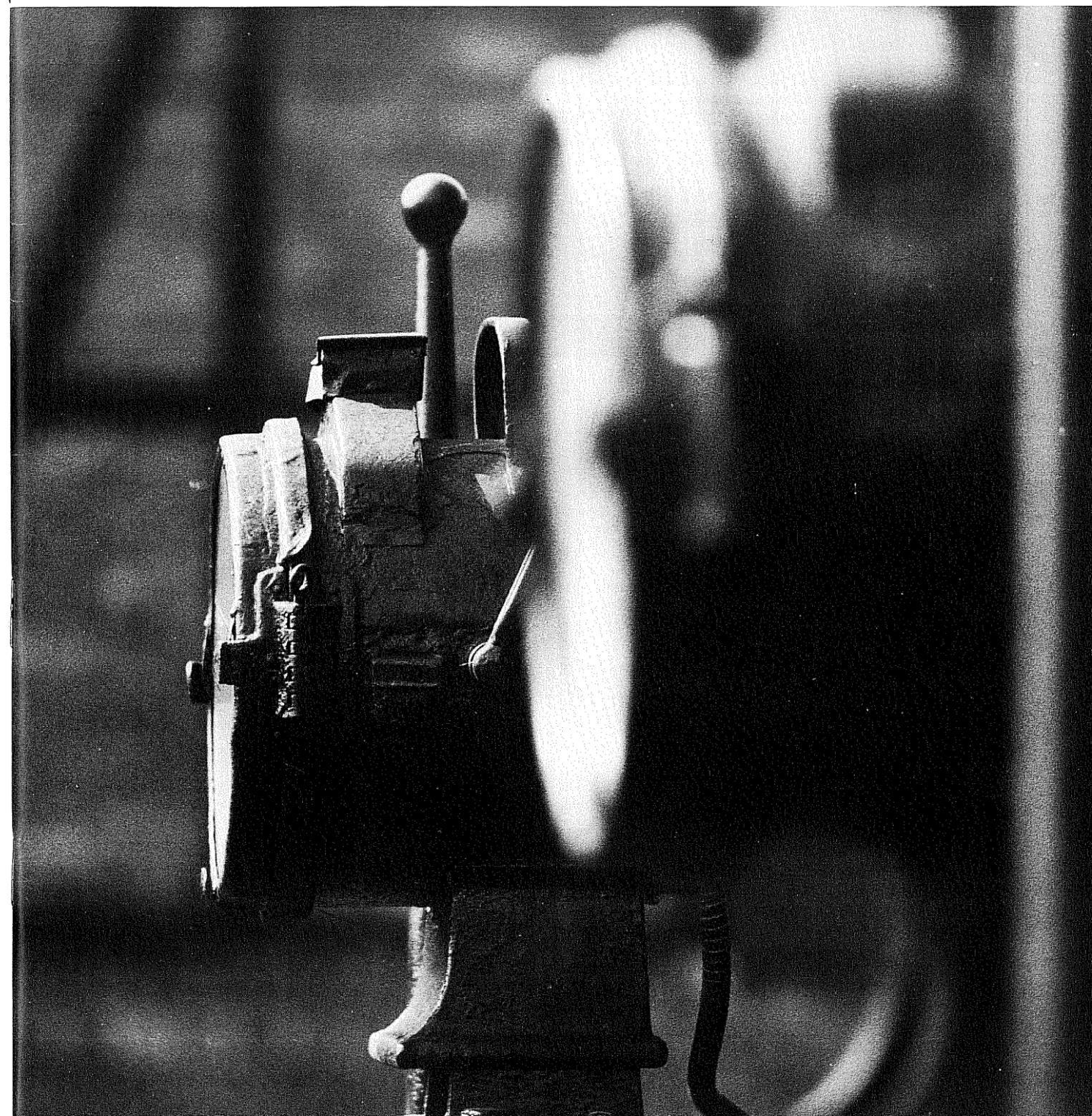


die  
museums-  
eisenbahn  
3/1977

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



# DIE NEUEN FRANCKH EISENBAHNBÜCHER 1977



**Dampflokomotiven in England**  
Der neueste Band der erfolgreichen Reihe über die europäischen Dampflokomotiven zeigt in eindrucksvollen Fotos und informativen Texten, wie der Dampfbetrieb bei den britischen Bahnen zwischen 1950 und der Einstellung 1966 in den einzelnen Regionen verlief. Namhafte Fotografen haben an diesem exzellenten Buch mitgearbeitet, der von Alfred B. Gottwaldt übersetzt wurde. 112 Seiten, 134 Fotos. ISBN 3-440-04461-0. Geb. DM 34.-

**Dampflokomotiven in Mittel- und Osteuropa**  
Der Dampfbetrieb in Mittel-, Ost-, Südosteuropa und der Türkei gehört mit zu den faszinierendsten Themen für den Eisenbahnfreund. Harald Navé zeigt in diesem eindrucksvollen Bildband die großen Schnellzüge und deren stolze Lokomotiven, Kriegslokomotiven, typische Personenzüge, eine repräsentative Auswahl der Dampflok-Neubauten, Schmalspurbahnen in ihren unterschiedlichen Betriebsarten, die letzten Gelenklokomotiven und Dampflokomotiven im Bergbetrieb. 128 Seiten, 195 Fotos. ISBN 3-440-04368-1. Geb. DM 38.-



**Meisterfotos der Reichsbahnzeit II**  
Dieser zweite große Bildband zeigt einen Querschnitt des 1929 gegründeten Deutschen Lokomotivbild-Archivs in Darmstadt, für das so prominente Lichtbildner wie Carl Bellingrodt, Hermann Maey und Werner Hubert gearbeitet hatten. Aus den in privater Hand heute noch vorhandenen Abzügen wurde dieser einzigartige Querschnitt zusammengestellt, der die ganze Atmosphäre des Dampflokbetriebes der Deutschen Reichsbahn widerspiegelt. 192 Seiten, 200 Fotos. ISBN 3-440-04460-2. Geb. DM 48.-

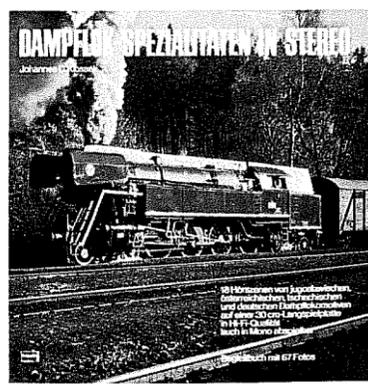


206 Seiten, 332 Abbildungen. ISBN 3-440-04248-0 DM 12,80



**Taschenbuch Deutsche Lokomotivfabriken**  
Die Vielfalt der industriellen und technischen Entwicklungen, das Wirken ihrer bedeutenden Persönlichkeiten, die Folgen der Krisenjahre sowie die interessante Geschichte des Verbandswesens der Lokomotiv-Industrie sind in diesem, bisher einzigartigen Taschenbuch überschaubar zusammengefaßt. Der bekannte Autor war selbst rund zwei Jahre in der Lokomotiv-Industrie tätig. Er schildert das Geschehen sozusagen „hautnah“. 256 Seiten, 147 historische Fotos. ISBN 3-440-04462-9. Plastik DM 12,80.

**LOK-MAGAZIN** erscheint zweimonatlich mit ca. 80 Seiten und zahlreichen Abbildungen. Einzelnummer je DM 9,50. Jahresbezugspreis DM 48.-. Probehefte gegen eine Schutzgebühr von DM 2,50 beim Verlag erhältlich.



40 S., 67 Fotos und eine 30-cm-Langspielplatte. ISBN 3-440-4367-3. DM 39,50



Von Alfred B. Gottwaldt ausgesuchte Lok-Motive aus der Zeit zwischen Jugendstil und den dreißiger Jahren. ISBN 3-440-04385-1. DM 29,50.

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

## Liebe Leserin, lieber Leser,

das Jahr 1977 wird in die Eisenbahngeschichte als das Jahr eingehen, in dem der offizielle Dampfzugbetrieb bei der Deutschen Bundesbahn (DB) eingestellt wurde. Viele Eisenbahnfreunde werden das bedauern, doch die Bundesbahn handelt unter dem Zwang, das Defizit abzubauen und einen rationellen Eisenbahnverkehr durchzuführen. Allerdings muß der DB der Vorwurf gemacht werden, daß sie keine Dampflokomotiven mehr, im Gegensatz zu den meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen, betriebsfähig erhält, um damit Sonderzugfahrten für „Nostalgiker“ durchzuführen. Daß die Deutsche Bundesbahn damit Geld verdienen könnte, wollen wir hier gar nicht erwähnen, aber zu einer modernen Bundesbahnwerbung paßt natürlich keine Dampflokomotive aus Opas Zeiten! Im Gegensatz dazu stellen viele Werbefirmen heute fest, daß ein Dampfzug ein attraktives und anziehendes Produktwerbemittel darstellt. Als Eisenbahnfreunde können wir uns nur wünschen, daß die Deutsche Reichsbahn der DDR noch recht lange mit Dampfzügen fährt, und wir die Möglichkeit haben, die DDR recht häufig besuchen zu können —

Auch in unserer Zeitung hat sich einiges getan: die IHS ist aus unserem Verbund ausgeschieden und wird eine neue Zeitschrift herausgeben. Dafür haben wir weitere „Mitstreiter“ bekommen: die „Dampfisenbahn Weserbergland e. V.“ (DEW). Hiermit wollen wir diese Vereinigung recht herzlich willkommen heißen und ihr allezeit gute Fahrt wünschen.

Mit den besten Grüßen  
Ihr  
Eberhard Kunst

## Eisenbahn-Weihnachtskarte

Ein winterliches Motiv von der sächsischen DR-Schmalspurbahn (750 mm) Wolkenstein — Jöhstadt. Diese stimmungsvolle farbige Faltkarte zeigt drei Lokomotiven unter Dampf (99 1583, 99 1585, 99 1586) und ist für jeden Eisenbahnfreund nicht nur eine schöne Weihnachtskarte, sondern auch eine echte Bereicherung für das eigene Bildarchiv.  
5 Farbpostkarten: DM 5,50; 10 Karten: DM 9,50; 20 Karten: DM 17,00 (alle Preise inkl. Porto und Verpackung). Bezug durch Vorauszahlung auf Postscheckkonto Hamburg 1617-208, Deutscher Eisenbahn-Verein, D-2814 Bruchhausen-Vilsen. Die Karten werden Anfang Dezember ausgeliefert.



Zufriedene Dampfbahn-Reisende sind der Lohn für anstrengende Arbeit aller Aktiven. Foto: E. Kunst

Unser Titelfoto wurde aufgenommen von Herrn Manfred Herbst aus Hannover.

**Beilagenhinweis:**  
Wir bitten um freundliche Beachtung der Beilagen dieses Heftes: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe. Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Bruchhausen-Vilsen.

# die museums- eisenbahn 3/1977

**Herausgeber und Verlag**  
Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.  
Postfach 1106, D-2814 Bruchhausen-Vilsen  
Tel.: (04252) 2111  
„die museums-eisenbahn“ ist das offizielle Organ der Vereinigungen „Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.“ (DEV), „Dampfisenbahn Weserbergland e. V.“ (DEW) und „Dampf-Kleinbahn Mühlenstroh e. V.“ (DKBM).

**Gesamredaktion**  
Eberhard Kunst, Postfach 3523, D-6000 Frankfurt/Main 1.  
Tel.: (0611) 57 67 09

**Redaktionelle Mitarbeit:**  
Christian Fuhrmann  
**Redaktion DEV**  
Günter Henning  
Jörg Reith  
Christian Speer

**Redaktion DEW**  
Dr. Bernd Pietzka  
Dietmar Bitterkleit

**Redaktion DKBM**  
Klaus Jördens

**Gestaltung**  
Rolf Tonner, Eppendorfer Weg 171, D-2000 Hamburg 20.  
Tel. (040) 49 48 39

**Anzeigen**  
Burkhard Ostersehle, Depkenstraße 42, D-2800 Bremen 1.  
Tel. (0421) 21 22 08

**Vertrieb**  
Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., Geschäftsstelle Berlin,  
Klosterstraße 25, D-1000 Berlin 20, Tel. (030) 331 42 14

**Vertretung für die Schweiz**  
A. von Hornstein, Benkenstraße 36, CH-4054 Basel,  
Tel. (061) 39 94 40

**Satz und Druck**  
Uhle & Kleinmann, Postfach 1147, D-4990 Lübbecke 1

„die museums-eisenbahn“ erscheint vierteljährlich. Sie kann entweder durch den Fachhandel (Einzelheft 4,50 DM inkl. 5,5% Mehrwertsteuer) oder direkt vom Verlag (Vorauszahlung zuzügl. 0,70 DM Versandkosten auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208, BLZ 200 10020) bezogen werden. Das Jahresabonnement kostet z. Z. 18,— DM einschließlich Versand. Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 15. Dezember des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird. Auslandsabonnements erfolgen auf Anfrage beim Vertrieb. Für Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins e. V. und angeschlossener Vereinigungen ist der Bezug mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

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

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

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

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

**Anschriften**  
Dampfisenbahn Weserbergland e. V., Postfach 1450, D-3260 Rinteln/Weser  
Dampf-Kleinbahn Mühlenstroh e. V., Postdamm 166, D-4830 Gütersloh 1



## Mit der BR 44 in Königstein/Taunus

Auch wenn in diesem Jahr die letzte Dampflok der DB ihren Abschied nimmt, werden auf einigen Privatbahnstrecken weiterhin die Rauchwolken vor Sonderzügen zu sehen sein. Manchmal kommen dabei sogar „Giganten“ der Schiene in Orte, die sie früher nie sahen: z. B. die Güterzuglok 44 404 (mit Riggenbach-Gegendruckbremse) der Deutschen Museums-Eisenbahn, Darmstadt, nach Königstein. Am 19., 21. und 22. Mai und vom 28. bis 30. Mai 1977 war diese Maschine mit vier Bi-Personenwagen auf der Kleinbahnstrecke zwischen Frankfurt (Main)-Höchst und Königstein unterwegs. Das herrliche Wetter brachte insgesamt 3000 Fahrgäste in die Züge. Allerdings zeigte sich, daß mit solchen Kolossen ein Museumsbetrieb nur sehr selten durchgeführt werden kann, da allein die Kohlekosten für die sechs Betriebstage im Mai 12 000,— DM betragen haben. Die 44 404 wird zukünftig im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein zusammen mit zehn anderen Dampflokomotiven zu besichtigen sein. Im Juli fand außerdem mit der bayerischen Malletlok 98 727 eine Sonderfahrt zum Burgfest der Stadt Königstein statt. Es ist beabsichtigt, während des Sommerfahrplans 1978 einen regelmäßigen Museums-Eisenbahnverkehr zwischen Frankfurt-Höchst und Königstein (mit Kursbuch-Eintrag Nr. 595) einzurichten, der vierwöchentlich historische Dampftrains in das Rhein-Main-Gebiet bringen soll.

Ch. Fuhrmann

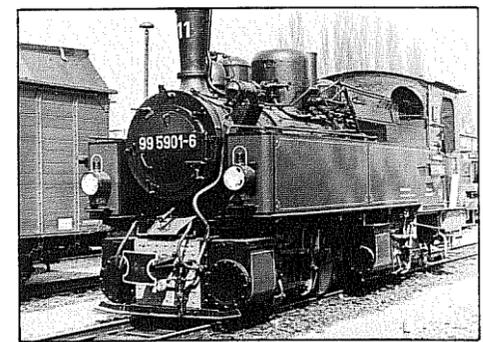
DME-Lok 44 404 nach der Ankunft im Bf. Königstein (Ts.) am 19. Mai 1977. Foto: E. Kunst



## Selketalbahn/DR

Bei der benachbarten Selketalbahn ändert sich ebenfalls einiges. Die Wagen sind nun, wie auf der Harzquerbahn und auf der Strecke Bad Doberan — Ostseebad Kühlungsborn West (900 mm) mit dem freundlichen elfenbein/orange gestrichen. Da die Mallet-Lokomotiven langsam altersschwach werden — 99 5901 soll Traditionslok der DR bleiben — wechselte die 99 6101 („Rollbocklok“) von Wernigerode nach Gernrode. So konnte man auf der reizvollen Selketalbahn im Sommer ein „buntes“ Lokomotivbild fotografieren: 99 6001, 99 5902 und 99 5906, sowie die 99 6101. Mitunter sogar mit Vorspannlok. —uli

Unser Bild von Günter Neumann zeigt die Mallet-Lok, die als Traditionslok der DR erhalten bleibt.



## Harzquerbahn/DR

Bei der Harzquer- und Brockenbahn gibt es nun schon drei Lokomotiven mit Ölhauptfeuerung! 99 0244, die O vor der Ordnungsnummer weist nach dem DR-Nummernsystem auf die Ölführung hin, ist seit ihrer Indienststellung zum Ende des Jahres 1976 erfolgreich gefahren.

99 0234 traf am 17. Mai 1977 umgerüstet in Wernigerode ein, konnte aber wegen einer Garantireparatur noch nicht gleich eingesetzt werden. Inzwischen kam die dritte „Öllok“, die 99 0237 am 8. Juli im Harz an. Im Einsatz ist bisher allerdings immer nur eine dieser Maschinen. Weiter soll die 99 7245 auf Ölhauptfeuerung umgestellt werden. —uli

Unser Foto von G. Neumann: Dampflok 99 7245, die eine Ölhauptfeuerung erhält, und Lok 99 6101, die auf der Selketalbahn im Einsatz steht.



## Ungarische Waldeisenbahn

Sechs Kilometer mißt die Waldeisenbahn Szilvásvárad-Szalajkavölgy — Istállóskö in Ungarn. Sie führt von einem nahe der Strecke Eger — Ozd — Putnok gelegenen Haltepunkt durch das von Buchen bewachsene Szalajkatal an den Fuß des Istalloskö-Berges, des höchsten Berges im Bükk-Gebirge.

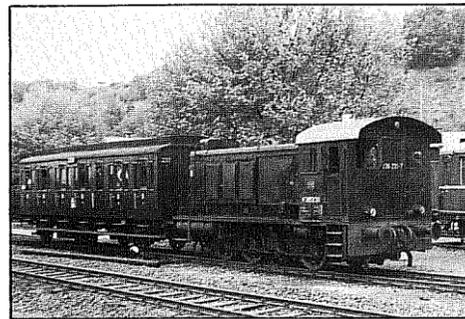
An der Endstation hat die Forstwirtschaft eine gepflegte Liegewiese mit Kochstellen angelegt, ein ehemaliger Reisezugwagen, der mit Holz beplankt ist und auf einem Anschlußgleis steht, dient als Büffet. Ganz in der Nähe rauscht ein Wasserfall und sehenswert ist das Waldmuseum, im Freien angelegt. Kein Wunder, daß die Arbeiter der nahegelegenen Eisenwerke von Ozd mit ihren Familien am Wochenende in dieses Erholungsgebiet strömen. Das Tal ist nur Fußgängern vorbehalten,

## V 36, neue Zuglok des Rhein-Ruhr-Museumszuges

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG) sah sich in einer schwierigen Lage. Für die beiden betriebsfähigen Dampflokomotiven (WALSUM 5 und ELNA 146) des „Rhein-Ruhr-Museumszuges“, die ja aus bekannten Gründen seit 22. Mai 1977 auch nicht mehr auf Gleisen der BD Essen verkehren können (dürfen), mußte Ersatz gesucht werden, wollte man nicht den gesamten Zug abstellen. Schon einige Strecken- oder Stadtjubiläen mußten in den vergangenen Monaten ohne „Mitwirkung“ des historischen Zuges vorstatten gehen, da die „notdürftig instandgehaltenen Oldtimer“ ja vom Bannstrahl der DB-Hauptverwaltung mitbetroffen waren.

Um den Freunden des Reisekomforts vergangener Tage auch weiterhin einen stielchten preußischen Abteilwagenzug in Aktion bieten zu können, wurde vor kurzem eine V 36, die 36 231 des Bw Wuppertal, von der DGEG käuflich erworben. Sie erhielt bei der Fa. Reuschling in Hattingen eine Revision und wird zukünftig den Museumszug auf DB-Gleisen befördern.

Unser Foto von Manfred Kopka zeigt die V 36 bei ihrem ersten Einsatz im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen.



Ein Börsenmakler am Fahrkartenschalter: „Wann geht der nächste Zug nach Berlin?“ Antwort: „Um 10.50 Uhr.“ — „Sagen Sie 10.30 Uhr, und ich nehme ihn.“

und so ziehen viele eine Fahrt mit der Waldbahn vor.

Neben den sechs Zugpaaren, die in der Sommersaison verkehren, fährt am Wochenende ein weiterer Train als Sonderzug. Neben den dreiachsigen Diesellokomotiven gibt es geschlossene Drehgestell-Sitzwagen und, wie in Ungarn üblich, zwei Drehgestell-Sommerwagen. Die Spurweite beträgt 760 mm. Ernst Fürst



## ASEA-Thyristorlokomotive für Norwegen

Vor einem Jahr hat die norwegische Regierung den schwedischen Konzern ASEA mit der Lieferung von sechs neuen elektrischen Lokomotiven, die von den Norwegischen Staatsbahnen (NSB) auf Hochgebirgsbahnstrecken eingesetzt werden sollen, beauftragt. Stärkster Konkurrent der ASEA um diesen Auftrag war die Norsk Elektrisk Brown Boveri. Ausschlaggebend für den Regierungsbeschluß, dem lange Verhandlungen vorausgingen, war die Beurteilung der NSB sowie die Tatsache, daß die ASEA einen großen Teil der mechanischen Fertigung der norwegischen Industrie übertragen wird.

Mit gewissen Ausnahmen gleicht die Lokomotive der schwedischen Thyristorlokomotive Baureihe Rc4, die bei Probefahrten auf der schwierigen Gebirgsstrecke zwischen Oslo und Bergen ihre Leistungsfähigkeit bewiesen hat.

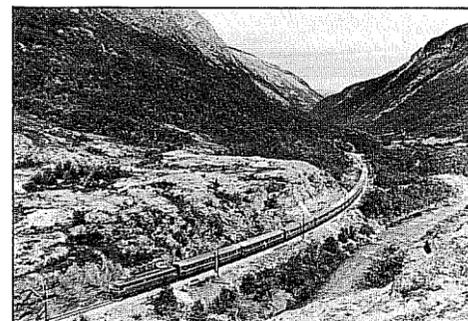
Unser Foto von A. Svendsen/NSB zeigt das Gehäuse der neuen NSB-Lok in der Fertigung.

## „Dovresprinten“

Der neue Expresszug, der ganzjährig seit 22. 5. 1977 zwischen Oslo und Trondheim auf der Dovrebahn eingesetzt wird, heißt „Dovresprinten“. Der Zug hat Anschluß an die Nordlandbahn, Bergenbahn und an die Auslandszüge. „Dovresprinten“ verläßt Oslo (Ostbahnhof) um 7.15 Uhr mit Ankunft in Trondheim um 14.10 Uhr. Rückfahrt ab Trondheim um 15.05 Uhr mit Ankunft Oslo um 22.10 Uhr.

Preis pro Strecke nkr. 182,— in der 2. Klasse und nkr. 273,— in der 1. Klasse.

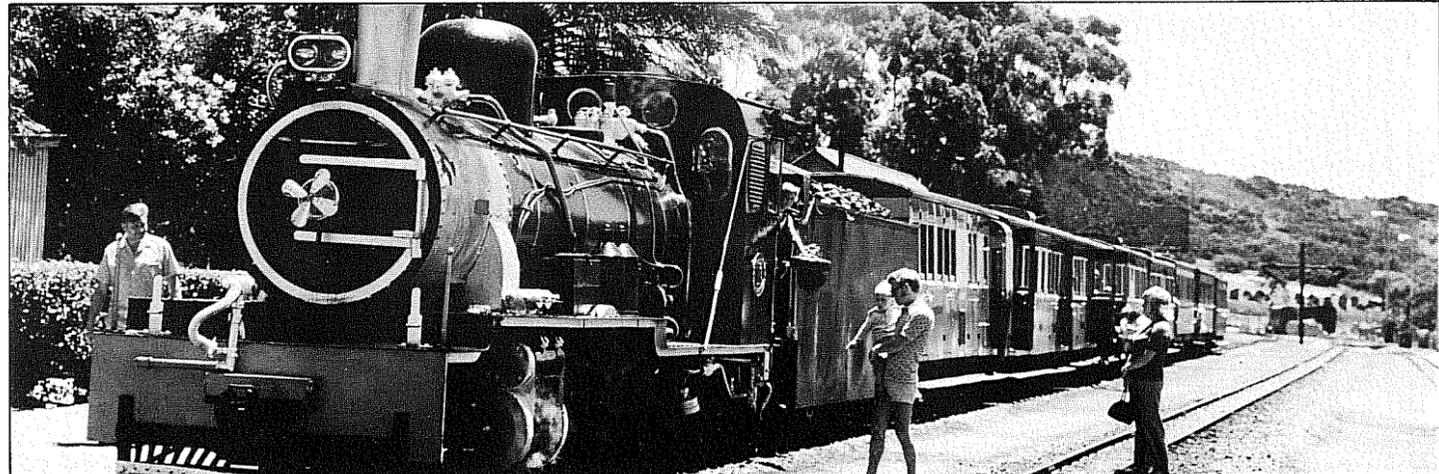
Das Foto von Svein Sando zeigt einen Expresszug der NSB auf der Dovrebahn bei Kongsvoll. Es führt eine E-Lok der BR EL 14.



## „Apple Expres“ wird apfelgrün

Der beliebte Oldtimer-Dampfzug „Apple Expres“ der South African Railways, der zwischen Port Elizabeth und Loerie verkehrt, erhält eine Verschönerungskur. Seine Waggonen werden apfelgrün lackiert. Die Arbeiten sollen bis September, wenn der Zug wieder verkehrt, abgeschlossen sein. Er fährt dann bis Januar an jedem Samstag nach folgendem Plan: ab Port Elizabeth, Humewood Station 9 Uhr, an Loerie 12.55 Uhr, ab Loerie 13.55 Uhr, an Port Elizabeth 18 Uhr. Die Fahrpreise: Erwachsene 6,30 R, Kinder von 3 bis 11 Jahren 3,15 R, für Gruppen ab zehn Personen Erwachsene 4,75 R, Kinder 2,38 R (1 Rand = etwa 2,70 DM). Karten sind bei der South African Railways, Travel Bureau, Sturrock Building, North Union Street, Port Elizabeth, Telefon 520-2360 oder 520-2260 erhältlich.

Unser Foto von „Satour“ zeigt den sogenannten „Apfel-Express“, der die etwa 240 km lange Strecke Port Elizabeth—Avontuur befährt. Spurweite: 61 cm.



## Eisenbahnliteratur · Bücher über Straßenbahnen Publikationen über Modelleisenbahnen · Schifffahrt in der Schweiz

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

	DM (exkl. MWSt.)
1 Elektrische Straßenbahn Basel 1895—97 (erste Betriebsberichte)	9.90
2 Die Geschichte der Basler Straßenbahn 1880—1895—1968 (vergriffen, Einzelstücke)	44.—
3 Basler Straßen- und Oberlandbahnen (BEB-BStB-BTB)	44.—
4 Die großen Spurweiten Märklin-Modellbahnen der Spuren 0, 1, 2, 3	49.—
5 Die Straßenbahnen von Bern und Thun	44.—
5a Sonderdruck: Erinnerungen an die Rechtsufrige Thunerseebahn	14.90
6 Berliner Straßenbahnen (1865—1973)	44.—
7 Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 1905—1970	74.—
8 Komfort auf Schienen, Europäische Schlaf- und Speisewagen	49.—
9 Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern 1835—1971 (Schiffe und Bahnen der BLS, am Thuner- und Briensersee)	49.—
10 Die Wiener Straßenbahn 1945—1971 (Band 1)	44.—
11 Die Oberlandbahnen von Bern nach Worb (VBW)	44.—
12 Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS) 1910—1971	74.—
Das war die Serntalbahn	32.50
13/14 Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) (2 Bände)	58.—
15 Die alten Wiener Tramways 1865—1945 (Band 2)	44.—
16 Swiss Steam, Rückblick auf die schweizerische Dampflokzeit	74.—
17 Bing, die Modellbahnen unserer Großväter (1866—1966)	69.—
18 Hundert Jahre Frankfurter Straßenbahnen	44.—
19 Die Rhätische Bahn (RhB) (Stammnetz)	74.—
20 Die Gleichstromlinien der Rhätischen Bahn (BB—BM—ChA = RhB)	74.—
21 Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee	49.—
22 Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn (von der LD zur RhB)	69.—
23 Die Oberaargauer Schmalspurbahnen (OJB/SNB)	44.—
24 Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) (1976)	44.—
25 Straßenbahnen in Osteuropa 1. Teil die DDR und Polen	44.—
26 Stuttgarter Straßenbahnen, die Straßenbahnlinien 1868—1975	44.—
27 Bieler Straßenbahnen und die Biel-Meinsberg-Bahn	44.—
28 Gebr. Bing, die großen Nürnberger (Techn. Spielzeug, 1902—1904)	69.—
29 Gebr. Bing, Spielzeug zur Vorkriegszeit, 1912—1915	69.—
30 Dampflokomotiven in der Türkei, Turkish Steam	39.—
31 Berliner Straßenbahngeschichte II (1976)	
32 Straßenbahnen in Osteuropa (Band II) (1977)	
33 Die Fahrzeuge der Stuttgarter Straßenbahnen (1977)	
99 Die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (100 Jahre EBT)	24.—
100 Nürnberger Spielzeug: Jean Schoenners, Bahnen und Schiffe	39.—

MARKLIN, TECHNISCHES SPIELZEUG IM WANDEL DER ZEIT	je Band	
101 Märklin — Anfang bis Jahrhundertwende, 1859—1903	69.—	
102 Märklin — zur Kaiserzeit, bis 1909		
103 Die Märklin-Spielzeuglokomotive, 1891 bis 1914		
104 Märklin — neue Wege zum Erfolg, bis 1912 (1976)		
105 Märklin — die Vorkriegszeit, bis 1915 (1976/77)		
106 Märklin — neue Horizonte, 1919 (1977)		
107 Märklin — die goldenen zwanziger Jahre (1977)		
108 Märklins Weg zur Modelleisenbahn, 1915 bis 1945 (1977/78)		
109 Märklin — die große Wende, bis 1945 (1978)		
110 Märklin — die Spurweiten 00 und H0		

DIE ANDEREN NÜRNBERGER (alte Spielzeugkataloge von Nürnberger Fabrikanten)	je Band	
Band I (Bub, Carette, Distler, Doll und Co.)	69.—	
Band II (J. Falk, Gebr. Fleischmann, Günthermann, Kraus, E. P. Lehmann)		
Band III (J. A. Issmayer, G. Levy, Ernst Plank, Tipp & Co.)		
Band IV Gebr. Einfalt, Emil Hausmann, Jean Schoenner, Conrad Klein, A. Schuhmann (AS)		
Band V Karl Bub (Nachtrag), G. Carette (Nachtrag), Moses Kohnstam, Schuco (Schreyer & Co.), Karl Arnold		

DAMPF-ARCHIV (Heft mit Schallplatten)	
1 Schweizer Dampflokomotiven in Bild und Ton	14.90
2 Österreichische Schmalspurdampflok in Bild und Ton	14.90
3 Schweiz, Schmalspurdampflok der FO und RhB in Bild und Ton	14.90
4 Die Waldenburgerbahn (Bildbericht) vergriffen, Einzelstücke	14.90
6 Zahnradbergbahnen in Österreich, in Bild und Ton (Buch, gebunden)	24.—

SCHWEIZERISCHER EISENBAHNKALENDER	lieferbar sind folgende Jahrgänge:	je
1970—1971—1972—1973—1974—1975—1976 und 1977		12.90

Ein Suchdienst beschäftigt sich damit, vergriffene Publikationen zu finden und zu vermitteln. Haben Sie Wünsche, möchten Sie eine Buchbestellung aufgeben oder haben Sie gar solche Bücher zu verkaufen, so schreiben Sie uns. Druckschriften und Kataloge gegen Fr. 1.50 in Briefmarken. Keine Zollformalitäten für unsere Buchsendungen!

Verlag Eisenbahn, Buchverlag für Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Gut Vorhard, CH-5234 Villigen AG (Schweiz), in der Nähe von Waldshut/Säckingen  
Öffnungszeiten der Eisenbahnbibliothek: Dienstag — Freitag 14—18.30 Uhr, Samstag 9—12 u. 14—16 Uhr.

# BUCHKURS

## Schweizer Strassenbahnen damals

Hansrudolf Schwabe

Im Unterschied zu den „großen“ Eisenbahnen, die sich in der Schweiz, verglichen mit anderen Ländern Europas, erst verhältnismäßig spät entwickelten, sind die Schweizer Straßenbahnen sehr früh entstanden. Am 19. Juni 1862 eröffnete die Fa. Ch. Burn & Cie den Betrieb auf der 2,85 km langen Linie, die in Genf von der Place Neuve zu dem Vorort Carouge führte. Diese Bahn war eine schienengebundene Pferdetramlinie. In diesem hervorragenden Bildband findet man nicht nur Fotos von dem oben genannten Ereignis, sondern auch von den vielen anderen Straßenbahnen der Schweiz. Der Autor hat hier eine Vielzahl von sehenswerten Fotos zusammengestellt, so auch von den Dampfstraßenbahnen, die um die Jahrhundertwende recht zahlreich eingesetzt wurden. Dieses Buch kann jedem Freund der Straßenbahn und des Nahverkehrs empfohlen werden.

Schweizer Strassenbahnen damals: 125 Fotos, zahlreiche Zeichnungen und ausführliche technische Daten. Pharos-Verlag, Postfach 917, CH-4002 Basel.

## Elektronisch Pfeifen, Läuten, Bimmeln

F. Schiersching

Das Zischen und Stampfen der Loks, der Signalpiff beim Rangieren, der Mahnpiff beim Signalhalt, die Glocke am Bahnübergang, das Pfeifen und Läuten der Bimmelbahn: Es ist Atmosphäre, die ein Guteil des Reizes von Modellbahnen ausmacht. Sie ist naturgetreu mit elektronischen Mitteln zu erzeugen, ist verblüffend einfach. Man braucht nur den Bauleitungen des soeben in der Franckh'schen Verlagshandlung erschienenen Buches von Friedhelm Schiersching zu folgen. Vielfältig sind die Möglichkeiten: man kann sich eine Dampfpeife mit echtem Dampfanteil basteln, ein geschwindigkeitsabhängiges Dampflokgeräusch, ein Läutewerk für Bahnhöfe und Schranken, auch eine Bimmel für die Bimmelbahn sich fertigen. Und da man zum Betrieb der Geräte ein Netzgerät haben sollte, ist auch dafür eine Bauanleitung im Buch zu finden.

84 Seiten mit 37 Zeichnungen im Text und 10 Fotos auf 4 Tafeln. Preis: DM 8,80. Franckh'sche Verlagshandlung, Postfach 640, 7000 Stuttgart 1.

## 50 Jahre Strassenbahn Esslingen — Nellingen — Denkendorf

Diese Chronik ist eine Sonderveröffentlichung der Stuttgarter Straßenbahn AG als betriebsführende Verwaltung der Straßenbahn „Esslingen — Nellingen — Denkendorf“ (END) zu deren 50jährigem Bestehen. Die Broschüre behandelt in ausführlicher Form die Geschichte dieser jüngsten deutschen Nebenbahn und veröffentlicht zahlreiche historische Fotos von Straßenbahnfahrzeugen der END. Technische Zeichnungen, ausführliche Daten und einige frühere Fahrpläne gehören ebenfalls zum Inhalt dieser Veröffentlichung. Bezug der Broschüre durch Überweisung von DM 8,50 auf das Konto 906025 bei der Kreisparkasse Esslingen (Bankleitzahl: 611 50020). Straßenbahn END, Postfach 801006, 7000 Stuttgart 80.

## Die Bembel

75 Jahre Kahlgrund-Eisenbahn

Diese Broschüre ist ein Nachdruck aus dem Heimatbuch 1974 des ehemaligen Landkreises Alzenau.

Bezug durch Vorauszahlung von 10,— DM auf das Pschkto. Nürnberg 2484 28-854 (G. Klebes, Erlangen).

## Lexikon für Eisenbahnfreunde

„Alles Wissenswerte über das Eisenbahnwesen von A bis Z“, so schreibt der Verlag in seiner Werbung. Und die Namen der Herausgeber und Fachautoren versprechen auch für die Verwirklichung dieses Anspruches gut zu sein.

Von „ABC-Raster“ bis „Zwischenwagen“ werden die Begriffe meistens erfreulich kurz, nur gelegentlich etwas zu langatmig erklärt. Aber einiges an Wissenswertem sucht man vergeblich in diesem Lexikon, das sich — so die Buchhändlerreklame — vor allem an Eisenbahnfans, weniger an Ingenieure und Konstrukteure, wendet. Die „Belpaire-Feuerbüchse“ findet ebensowenig Erwähnung wie die „Markotty-Rauchverbrennung“ oder der bekannte „Winterthurer Schrägstangetrieb“. Um diese Enttäuschung etwas zu mildern, kann der Leser etwa erfahren: „Eisenbahnfreunde“: „Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde, Sitz Hannover“, oder „Zellenwagen“: „Gefangenenwagen (enthält eine Anzahl Gefangenzellen und Aufenthaltsräume für das Begleitpersonal, dient zum Verlegen von Untersuchungs- und Strafgefangenen zwischen Strafanstalten und Gerichten)“. Solche Begriffe hätten vielleicht zugunsten technischer Fachausdrücke etwas verkürzt beschrieben werden können.

Ebenso fällt die Vorliebe der Autoren für die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte auf, denn besonders oft werden die DGEG und ihre Museen erwähnt und im Bild dargestellt, im Gegensatz zu anderen Vereinen und Einrichtungen in der Bundesrepublik und der Schweiz, die sich mindestens ebenso sehr für die Erhaltung der Dampflok als Denkmal oder Museumsbahnlok engagiert haben.

Eine Bemerkung zum Bildquellennachweis: Mindestens ein Foto stammt nachweislich nicht vom angegebenen Autor;

etwas mehr Sorgfalt hätte dem Verfassersteam gut angestanden. Trotzdem wird es lohnenswert sein, dieses Nachschlagewerk in der nächsten Auflage zu überarbeiten und zu verbessern, denn das Bestreben der Autoren wird deutlich, den Kompromiß zwischen Kürze und Eindeutigkeit der Begriffserklärung zu finden.

Fu Verlag C. J. Bucher AG, CH-6002 Luzern, 1977, 256 Seiten, 350 Abb., 16 Farbtafeln, Format 15 x 22 cm, DM 29,80

## Schweizer Bahnen damals

Hansrudolf Schwabe

Das Buch will die Schweizer Bahnen von Anno dazumal schildern und nicht den modernen Bahnbetrieb der Gegenwart. Dennoch war es richtig, nicht bei den alten Dampfzügen und bei den ersten elektrischen Lokomotiven stehen zu bleiben, sondern zu zeigen, wie sich der Übergang zur eisenbahntechnischen Neuzeit vollzog. Der Autor des Buches hat eine große Anzahl von guten und dokumentarischen Fotos zusammengetragen. Die ältesten Bilder stammen aus den Jahren 1860—62 und zeigen die Frühzeit des schweizerischen Dampfbahnverkehrs. Wenn der Autor dieser Zeilen sich den heutigen Eisenbahnverkehr in der Schweiz betrachtet, so muß er feststellen, daß zwar ein moderner Eisenbahnbetrieb entstanden ist, der aber doch etwas steril wirkt. Um so mehr erfreut man sich an den Fotos im obengenannten Buch, das die bunte Vielfalt der schweizerischen Eisenbahnen bis zur vollständigen Elektrifizierung in den fünfziger Jahren aufzeigt.

ek Schweizer Bahnen damals: 135 Fotos, zahlreiche Zeichnungen. Format 24 x 17 cm. Pharos-Verlag, Postfach 917, CH-4002 Basel.

## Dampflokomotiven in Mittel- und Osteuropa

Harald Navé

„Dampflokomotiven in Mittel- und Osteuropa“ ist der Titel eines soeben in der Franckh'schen Verlagshandlung erschienenen eindrucksvollen Bildbandes des bekannten Eisenbahnfotografen und Eisenbahnschriftstellers Harald Navé. Der Dampflokbetrieb vorwiegend der letzten 25 Jahre der Bahnen Bulgariens, der DDR, Griechenlands, Jugoslawiens, Österreichs, Polens, Rumäniens, der Tschechoslowakei, der Türkei, der UdSSR und Ungarns wird in hervorragenden Fotos gezeigt. Der begleitende Text verrät, daß der Autor alle in dem Band vorgestellten Länder durch eigene Reisen und Anschauung kennt. Die Bilder sind nicht nach Ländern, sondern nach betrieblich oder lokomotivgeschichtlich gemeinsamen Themen zusammengestellt.

Es sind aber nicht nur die im Mittelpunkt der Betrachtungen stehenden Dampflokomotiven selbst; den Reiz der Bilder vervollständigen die oft interessanten Wagen, Signale und Bahnhöfe. Die Landschaft und die in sie harmonisch eingefügten Kunstbauten und die lebendig geschriebenen Begleittexte runden das Ganze ab.

128 Seiten mit 195 Fotos im Text. Gebunden 38,— DM. Franckh'sche Verlagshandlung, Postfach 640, 7000 Stuttgart 1.

## Die Betriebsvereinigung der SWDE

Hansjürgen Welzel

Nach einem geschichtlichen Abriß läßt der Verfasser ein Stück Nachkriegsgeschichte vor uns abrollen und macht deutlich, wie die Reichsbahnorganisation in Westdeutschland erst zersplitterte und mit der Gründung der Bundesrepublik nach und nach wieder zusammenwuchs, bis am 1. Januar 1957 mit der Rückkehr des Saarlandes das jetzige DB-Netz entstanden war. Berichtigt wird von Kriegsfolgen im Fahrzeugpark, an den Bauten und den Strecken, vom Wiederaufbau, Reparationsleistungen, dem Betriebsmaschinen dienst und den Schwierigkeiten unter der Besatzungsherrschaft; auch der Abtrennung des Saarlandes ist gedacht. Über 140 unveröffentlichte Aufnahmen aus der ersten Nachkriegszeit sowie zahlreiche Tabellen, Fahrplanauszüge, Lokbestandslisten und Lokumlaufpläne runden das Werk ab und vermitteln einen lebendigen Eindruck von der Eisenbahn in einem Teilbereich Nachkriegsdeutschlands zu einer Zeit, die fast schon wieder vergessen scheint.

Format DIN A5, Kunstdruckpapier, 194 Seiten, 147 Fotos, zahlreiche Skizzen und Fahrplanauszüge, 22,— DM. Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Postfach 5560, 7800 Freiburg

## Eisenbahnen im Zenit 1905—1919

O. S. Nock

Um 1900 erreichten die Eisenbahnen eine Bedeutung, die wir uns heute nicht mehr vorstellen können. Sie waren das mit Abstand schnellste und billigste Transportmittel, unangefochten von jeder Konkurrenz im Personen- und Güterverkehr. In diesem soeben im Orell Füssli Verlag erschienenen Buch beschreibt O. S. Nock die wichtigsten Lokomotivtypen, die während der ersten zwei Dekaden unseres Jahrhunderts in Europa, Nord- und Südamerika, Indien, Australien und im Fernen Osten gebaut wurden. Er verfolgt aber auch die Entwicklung der Reisezugwagen und Güterwagen. Selbst historische Überbleibsel, wie etwa die Pferdebahn „Dandy“ von Carlisle nach Port Carlisle, finden Erwähnung.

232 Seiten, davon 96 Seiten farbige Abbildungen. Linson 25,— DM/sFr. Orell Füssli Verlag, Postfach 8022, CH-8022 Zürich

## Der Gotthard

Hans Peter Nething

Der Name Gotthard bedeutet Gebirge und Paß, Straße und Eisenbahn. Er ist zugleich der Inbegriff großer technischer Leistungen und bedeutender verkehrspolitischer Entscheidungen. Hans Peter Nething, der sich seit vielen Jahren mit verkehrsgeschichtlichen Fragen befaßt und seit Jahrzehnten mit dem Gotthard bestens vertraut ist, hat mit seinem sehr sorgfältig illustrierten und äußerst lebendig geschriebenen Buch über den St. Gotthard ein vorzügliches Werk geschaffen, das in einer solch zusammenfassenden Form bisher auf dem Buch-

markt nicht erschienen ist und ohne weiteres als ein Standardwerk über diesen bedeutenden schweizerischen Alpenpaß und einer der wichtigsten europäischen Alpenübergänge bezeichnet werden darf. Das mit ausgewählten Bildern, die den informativen, großen Textteil sinnvoll ergänzen, reich illustrierte Sachbuch ist in dieser Form ebenfalls eine vollständige Neukonzeption, die nicht nur historische und romantische Rückblicke vermittelt, sondern ebenso die Gegenwart aufzeigt und vor allem den Blick in die Zukunft richtet. Nach Zeitepochen und systematisch führt der Autor durch die von Vielfalt und markanten Akzenten geprägte Paßgeschichte mit dem unverkennbaren Schwerpunkt auf der interessanten verkehrsgeschichtlichen Entwicklung, ohne indessen die allgemeinen historischen, kulturellen und auch reizvollen landschaftlichen Aspekte zu vernachlässigen. Das neue Gotthard-Buch ist ein bemerkenswertes Werk über einen großen und berühmten Alpenpaß mit Tradition.

208 Seiten, 190 großformatige Fotos, davon 16 Farbtafeln. Gebunden, 44,— DM. Ott Verlag Thun, Postfach 22, CH-3600 Thun 7.

## Maos stählerne Transportlinien

Joachim Petersen

Das Eisenbahnwesen der VR China ist in seiner Art einmalig. Einmalig nicht nur für Eisenbahnfreunde, sondern auch für Chinakenner, die etwas mehr über die Infrastruktur in diesem aufstrebenden Land im Fernen Osten wissen wollen. Die Aufzeichnungen umfassen die Spanne von den ersten Bahnbauten bis in die Gegenwart. Sehr aufschlußreich sind die Ausführungen über die Streckenneubauten, das Energieproblem, die Waggonbauindustrie und das Ausbildungswesen. 204 Seiten mit vielen Abbildungen, darunter zahlreiche Vierfarbfotos. Format 21 x 19 cm, geb. 39,80 DM. Rösler + Zimmer Verlag, Haunstätter Str. 18, D-8900 Augsburg 1.

## Die Triebfahrzeuge der Deutschen Privatbahnen

Herausgegeben von Peter-Michael Mihailescu

Gerade jetzt ist so ein Verzeichnis, das vom Verlag als Serviceleistung besonderer Art verstanden wird, von weitgehendem Interesse: Im Zeichen völliger Vereinheitlichung bei den Fahrzeugen der DB gibt es mit dem NE-Sektor ein Gebiet, das die Aufmerksamkeit des Eisenbahninteressenten in besonderem Maße verdient. Dort gibt es noch aktive Diesellok der ersten Generation; alte Reichsbahntriebwagen, die die DB schon Anfang der fünfziger Jahre von ihren Gleisen verbannte, befördern noch heute Personen auf Privatbahnstrecken; aber auch hochmoderne Neuentwicklungen, Sonderbauarten und Einzelstücke sind bei diesen Bahnen zu finden, deren Streckenlänge ein Sechstel des DB-Netzes umfaßt und über deren Gleise jede vierte(!) Gütertonne rollt, die im öffentlichen Verkehr befördert wird. Die Typenmenge der NE-Fahrzeuge ist unübertroffen und ihre Farbgebungsvielfalt kontrastiert angenehm zu den kommenden Einheitsfarben der DB.

68 Seiten, 65 Fotos, Kunstdruckpapier, Format DIN A5, 11,— DM. Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Postfach 5560, 7800 Freiburg

## Trambahn in München

Siegfried Buße

Mit diesem Band ist eine Dokumentation entstanden, die im Bild 100 Jahre Trambahnbetrieb schildert. Beginnend mit dem Groschenwagen reicht der Bildband über alle Jahrzehnte bis zum denkwürdigen Jubiläum am 23. Oktober 1976. Sie finden interessante Züge, längst eingestellte Linien und Strecken. Besonderer Wert wurde auf die Darstellung der Trambahn im Stadtbild gelegt. Höchst informativ ist die Wandlung der Verkehrszentren im Laufe der Jahrzehnte. Aber auch die Strecken in den Vorstädten und Außenbezirken sind vertreten. Auf diesen Band wird kein Freund der weißblauen Trambahn verzichten wollen.

Format 20 x 28 cm, 144 Seiten, davon 8 in Farbe, 1 Falblatt in Farbe. Preis 48,— DM. Buße-Fachbuchverlag, Sadelerstr. 23, D-8000 München 19.

## Österreichischer Schmalspur-Kalender 1978

Der österreichische „club 760“ hat wieder seinen bekannten und vorbildlichen Schmalspur-Kalender herausgegeben. Dieses Kalendarium mit 13 großformatigen Eisenbahnbildern ist der einzige europäische Kalender, der sich ausschließlich der Schmalspur widmet. Mit seinen herrlichen Bildmotiven, die hauptsächlich von Herrn Luft stammen, kann er nur allen Eisenbahnfreunden wärmstens empfohlen werden. Ein kleiner Tip an den „club 760“ sei hier gestattet: Man sollte auch Schmalspurmotive von anderen europäischen Eisenbahnen aufnehmen.

ek club 760: Österreichischer Schmalspur-Kalender 1978, 13 großformatige Schwarz-Weiß-Fotos 41x23cm. Preis: 14,— DM. Verein der Freunde der Murtalbahn, Postfach 47, A-8850 Murau.

## Die Freistritzalbahn

A. Luft

Eine neue Broschüre mit 86 Abbildungen über die Freistritzalbahn in der Oststeiermark hat der club 760 herausgebracht. Dieses Büchlein befaßt sich sehr ausführlich mit der Schmalspurbahn Weiz — Birkfeld — Ratten und bringt dazu ausführliche Tabellen über den Fahrzeugpark sowie zahlreiche Zeichnungen der Triebfahrzeuge und des Wagenparks. Fahrpläne aus früheren Betriebsjahren und eine sehr ausführliche Lagekarte runden das Thema ab.

ek A. Luft: Die Freistritzalbahn. 86 Fotos, Tabellen und Zeichnungen. Preis: 15,— DM. Verein der Freunde der Murtalbahn, Postfach 47, A-8850 Murau.

# Die meterspurige Nebenbahn Nagold — Altensteig

von Uwe Spillner

Vor 85 Jahren, am 29. Dezember 1891, wurde die von der Württembergischen Staatsbahn gebaute Nebenbahn am Oberlauf der Nagold dem Verkehr übergeben. Sie war die erste Schmalspurbahn der Staatsbahn und wurde als einzige in Meterspur gebaut; alle weiteren Schmalspurbahnen der Staatsbahn in 75-cm-Spur (u. a. Warthausen — Ochsenhausen, Marbach — Heilbronn). Die Streckenlänge betrug 15,2 km mit einer größten Steigung

von 1 : 25 (40°/∞) und einem minimalen Kurvenradius von 80 m. Für diese Streckenverhältnisse mußten besondere Lokomotiven gebaut werden. Diese Loks der Gattung Ts 4 wurden von Adolf Klose, dem damaligen Leiter der maschinentechnischen Abteilung in der Generaldirektion der Staatseisenbahn, entworfen und bei der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Das Betriebsprogramm sah die Beförderung von 50 t Nutzlast über die

Dampflok 99 193 mit Güterzug am 28. 6. 1965 in Nagold. Foto: H. Stemmler



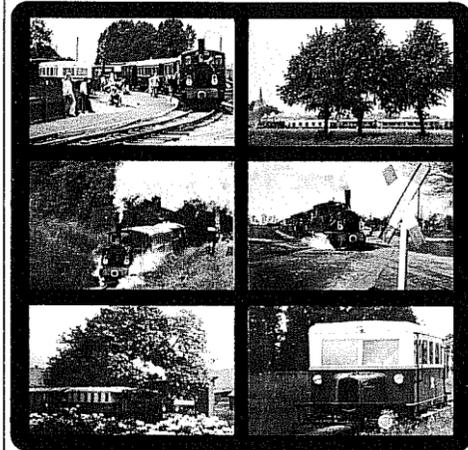
# NEUE DIASERIEN

aus Bruchhausen-Vilsen

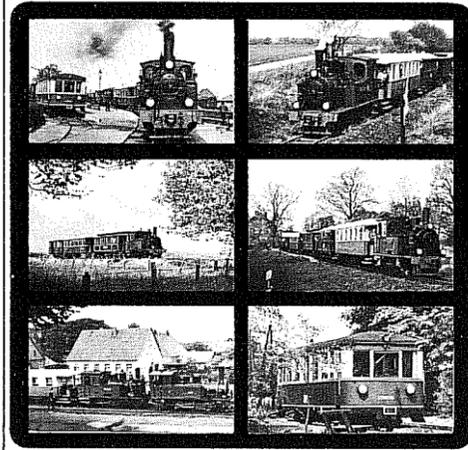
2 Serien nur DM 14,—

Erhältlich ist jetzt wieder die DEV-Diaserie Nummer 1. Hinzugekommen ist eine neue Diaserie mit der Nummer 3. Sie zeigt 2 Bilder von der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen aus dem Jahre 1968/69, 1 Bild einer HSA-Dampflok aus dem Jahre 1960 und drei Bilder von der Abnahmefahrt der „Spreevald“ auf der Harzquerbahn aus dem Jahre 1971. Eine Diaserie kostet 8,— DM, zwei Diaserien kosten 14,— DM (alle Preise inkl. Porto). Erhältlich gegen Vorauszahlung des entsprechenden Betrages auf Postscheckkonto Hamburg: 1617—208. Deutscher Eisenbahn-Verein, D-2814 Bruchhausen-Vilsen.

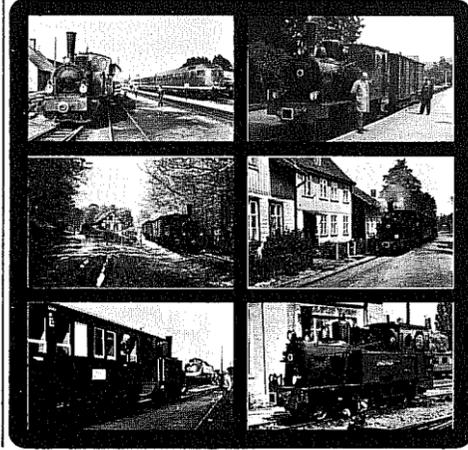
## DIASERIE 1



## DIASERIE 2



## DIASERIE 3



1:25-Steigung vor, was sich bei 7,5 t maximal zulässigem Achsdruck nur mit einer vierfach gekuppelten Lok verwirklichen ließ. Um damit durch die 80-m-Radien zu kommen, hatten die Loks radial einstellbare Endachsen nach Kloses Entwürfen. Die innenliegenden Zylinder trieben die zweite, spurkranzlose Achse an, und die Kurveneinstellung der ersten und vierten Achse wurde über ein kompliziertes Gestänge durch die Seitenverschiebung der dritten Achse gesteuert. Das System hat 35 Jahre lang funktioniert.

Zur Betriebseröffnung standen 2 Dampfloks der Gattung Ts 4, Betriebsnummern 1 und 2, fünf zweiachsige Personenwagen und 13 dreiachsige Güterwagen zur Verfügung. Da der Eröffnungsfahrplan schon zwei Loks unter Dampf erforderte, wird wohl die schon als Baulokomotive eingesetzte Ts 3 bei der Bahn geblieben sein, die auch 1894 als Nr. 10 in den Bestand übernommen wurde. 1899 wurde von der Maschinenfabrik Esslingen eine dritte Ts 4, Betr.-Nr. 3, geliefert, und im Jahre 1900 kam als fünfte Lok eine weitere Ts 3, Betr.-Nr. 9, zum Einsatz, die bei der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG) gebraucht gekauft wurde und dort die Betr.-Nr. 4 hatte. Eine Schwesternmaschine von dieser ist die Lok Ts 3, Betr.-Nr. 2, der zur WEG gehörenden Nebenbahn Amstetten—Laichingen, die heute noch in etwas desolatem Zustand als Denkmallok vor der Tiefenhöhle in Laichingen steht.

Bei der Übernahme der Württembergischen Staatsbahn durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1920 wurden die drei Ts 4 in 99171 bis 173 umgezeichnet und die Ts 3 Nr. 9 in 99121. Die Ts 3 Nr. 10 war schon während des 1. Weltkrieges abgegeben worden. Im Jahre 1927 wurden dann vier neue fünffach gekuppelte Heißdampfloks von der Maschinenfabrik Esslingen mit den Nummern 99191 bis 194 geliefert, die die Ts 3 und Ts 4 ersetzten. Bei diesen Loks wurde die Kurvengängigkeit einfacher als bei der Ts 4 durch Seitenverschiebbarkeit der ersten, dritten und fünften Achse erreicht. Im wesentlichen Aufbau entsprachen diese Loks den 75-cm-Spur-Loks der sächsischen Reihe VIK (9964-65). Zwischen 1933 und 1937 soll nach Angabe von Dr.-Ing. Ehlers zeitweilig die Dn2-Lok Nr. 5 der Württembergischen Nebenbahnen als Leihlok zwischen Nagold und Altensteig gefahren sein.

Während des 2. Weltkrieges wurde die 99191 an die RBD Erfurt abgegeben, wo sie vom 1. 4. 1944 bis Sommer 1955 im Einsatz war, danach kam sie nach Gera, und 1970 sollte sie eigentlich von der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. (IHS) auf der Geilenkirchener Kreisbahn eingesetzt werden. Der Kaufvertrag war perfekt, aber die Lok wurde nicht geliefert. Nach einiger Zeit trat deshalb die IHS vom Kauf zurück und erwarb die bekannten Klöckner-Loks. Was mit der 99191 weiter geschehen ist, bleibt weiterhin unbekannt, angeblich soll sie noch im RAW Görlitz stehen. Die 99194 wurde 1945 nach schwerem Kriegsschaden verschrottet. Nach dem 2. Weltkrieg hat die 99044 vom pfälzischen Schmalspurnetz kommend, ein Gastspiel im Altensteiger Lokschuppen gegeben. Von den Werken Krauss-Maffei und Esslingen waren oft Fahrzeuge für ausländische Bahnen zu Probefahrten im Einsatz, oft führten sie sogar die Planzüge.

1956 kam nach der Stilllegung der Strecke Meckenheim—Mundenheim in der Pfalz die V29952 nach Altensteig. Dadurch wurde eine der beiden letzten Dampfloks überflüssig und so musterte man 1959 die 99192 aus.

Das Ende der Bahn wurde mit dem Winterfahrplan 1962/63 vorbestimmt, als man den Personenverkehr auf die Straße verlegte, obwohl Strecke und Fahrzeuge in gutem Zustand waren. Den Güterverkehr übernahm die Diesellok und die Dampfloks blieb als Reservelok im

Schuppen und kam nur zum Einsatz, wenn die Diesellok defekt war oder Untersuchungen fällig. Im August 1966 habe ich selbst erlebt, wie die Diesellok beim Zustellen von Waggons zum Lagerhaus in Altensteig einen Schaden am Wendegetriebe erlitt und weder vor noch zurück konnte. Den restlichen Verschub erledigte ein Unimog, den das Bahnpersonal organisiert hatte, und am nächsten Morgen dampfte es zur Abwechslung mal wieder im Nagoldtal.

Auch der Wagenpark der Strecke Nagold—Altensteig weist eine interessante Geschichte auf, angefangen mit der Tatsache, daß die Reisezugwagen und die Lokomotiven von Anfang an mit der durchgehenden Westinghouse-Druckluftbremse ausgerüstet waren. Die ersten Personenwagen waren zweiachsige Wagen zweiter und dritter Klasse und Post-Packwagen mit offenen Endplattformen, Ölbeleuchtung und Dampfheizung. An Güterwagen gab es eine offene und eine gedeckte Ausführung auf dem gleichen dreiachsigen Untergestell sowie Rollböcke für Normalspurwagen. Anfangs waren die Güterwagen noch handgebremst mit Bremsersitzen auf dem Dach bzw. der Stirnwand. Später wurden auch diese Wagen mit Druckluftbremse umgestellt. Die O-Wagen konnten auch zum Langholztransport hergerichtet werden, indem man nach Entfernen der Seitenwände einen Drehschemel aufsetzte. Dieser konnte samt seiner Ladung in Nagold auf einen Normalspur-Schemelwagen umgesetzt werden. Später hatte man extra Schemelwagen, die genau den O-Wagen entsprachen, aber nicht immer erst umgerüstet werden mußten. Um 1907 wurden die ersten vierachsigen Personenwagen und Packwagen geliefert, die Drehgestelle der in Deutschland seltenen Bauart Stous-Sloot besaßen. 1935 kamen noch mehrere vierachsige Durchgangswagen (C4i) mit Stahlaufbau und Görlitzer Drehgestellen hinzu. Nach Einstellung des Personenverkehrs gelangten zwei dieser Wagen zur Inselbahn Wangerooze, wo man sie 1975 mit den Nummern Mst 111 und Mst 112 auf dem Abstellgleis fand. Der Wagen 112 wurde vom Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) gekauft und ist mittlerweile in Bruchhausen-Vilsen eingetroffen.

Die Beleuchtung der Züge wurde bald auf Elektrizität umgestellt und nach Einsatz der V 29, die keinen Heizkessel besaß, mußte auch noch jeder Wagen Einzelheizungen bekommen.

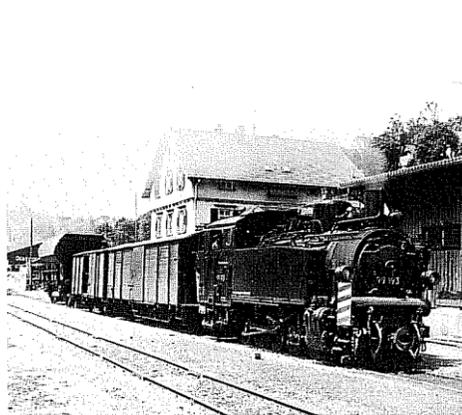
Eine andere Seltenheit stellen auch die drei vierachsigen G-Wagen dar, die keine Drehgestelle hatten, sondern deren Achsen gleichmäßig unter dem Rahmen verteilt waren und durch ein Steuergestänge im Bogen radial eingestellt wurden. Der Wagen Nr. 92 davon ist der Nachwelt erhalten worden und befindet sich in der Schmalspursammlung der DGEG in Viernheim.

1967 kam der endgültige Schlußstrich. Zum 1. 6. wurde der restliche Güterverkehr eingestellt und bis September 1967 war schon das gesamte Gleis von Altensteig bis Nagold zurückgebaut und die beiden letzten Loks ausgemustert. Zum Glück blieben sie aber der Nachwelt erhalten, denn die 99193 wurde von der Museumsbahn Blonay—Chamby in der Schweiz - nahe des Genfer Sees - erworben, und die V 29952 ging an die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft (MEG). Dort ist sie immer noch als V 2901 als Reservelok für den Rollwagenverkehr auf dem letzten Meterspurabschnitt der MEG von Schwarzach nach Scherzheim vorhanden. Einige Rollböcke von Nagold—Altensteig sind auch noch in Wangerooze gelandet und rosten irgendeiner Verwendung entgegen.

Aus heutiger Sicht kann man wohl sagen, daß es eine Fehlentscheidung war, diese Bahn stillzulegen, denn eine wirtschaftliche Grundlage für diese Bahn war immer vorhanden, nur

bewegt sich der Güter- und Personenverkehr heute zur Freude der Autofahrer auch noch mit auf der B 28. Für Eisenbahnfreunde wäre es natürlich auch eine einmalige Museumsbahnstrecke gewesen, und Touristen als potentielle Fahrgäste kommen jedes Jahr in Scharen in den Schwarzwald. Aber wer dachte schon 1967 an eine Museumsbahn mit eigener Strecke, außer vielleicht der DEV?

Der tägliche Güterzug neben der B 28 zwischen Ebhausen und Berneck, August 1966. Foto: U. Spillner

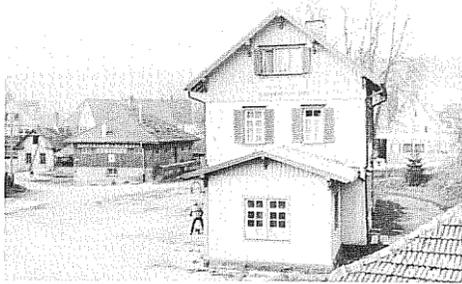


Schmalspurromantik im Jahre 1965 in Altensteig. Foto: H. Stemmler

Bahnhof Altensteig im Jahre 1972. Foto: K. Bielecki

Der ehemalige Bahnhof Ebhausen im Jahre 1972. Foto: K. Bielecki

Bahnhof Rohrdorf bei Nagold im Jahre 1972. Foto: K. Bielecki



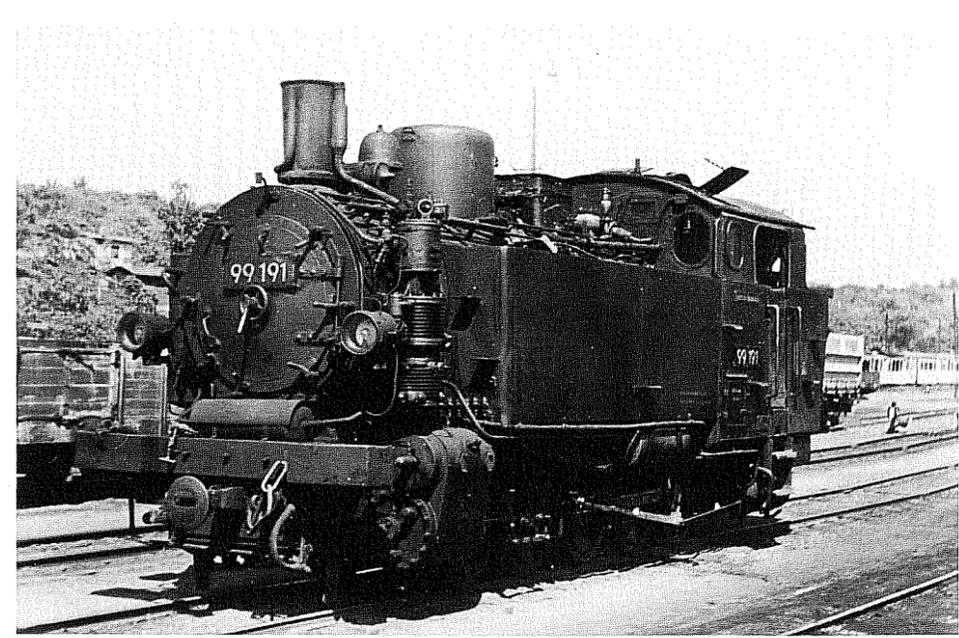
## LOKOMOTIVEN

Betr.-Nr.	DR-Nr.	Gattung	Baujahr	Hersteller	Fabr.-Nr.	Bauart	Bemerkungen	Ausmusterung
	99171	Ts 4	1891	Esslingen	2434	Dn2i	„Altensteig“; Klose Radialachsen	a bis 1931
2	99172	Ts 4	1892	Esslingen	2435	Dn2i	„Berneck“; „ „	a bis 1931
3	99173	Ts 4	1899	Esslingen	3067	Dn2i	„Ebhausen“; „ „	a bis 1931
9	99121	Ts 3	1900	Borsig	4873	Cn2	Triebwerksverkleidung, Reservelok seit 1927	a bis 1930
10	—	Ts 3	1891	Krauss	2258	Cn2	nicht mehr zur DRB, im 1. Weltkrieg aus dem Bestand	
	99191	(Ts 5)	1927	Esslingen	4181	Eh2	ab 1. 4. 1944 Eisfeld, ab 1955 Gera, z. Zt. noch RAW Görlitz?	
	99192	(Ts 5)	1927	Esslingen	4182	Eh2		a 15. 5. 1959
	99193	(Ts 5)	1927	Esslingen	4183	Eh2	zur Museumsbahn Blonay—Chamby, Schweiz	a 14. 11. 1967
	99194	(Ts 5)	1927	Esslingen	4184	Eh2	Kriegsschaden	a 1945
	99044	T 33	1912	Hagans	692	Cn2	von Bw Neustadt/Haardt, Leihlok	a 20. 8. 1955
	V 29952	—	1952	Jung	11464	B'B'	seit 2. 6. 1956 ex Mundenheim—Meckenheim, seit 11. 1967 bei der Mittelbadischen Eisenbahn (MEG), dort V 2901	

## WAGEN (Auszug)

Gattung	Stückzahl	Baujahr	Achsen	Achsstand	Länge ü. P.	Eigengewicht	Ladegewicht	Sitzplätze	Bemerkungen
BCi	2	1891	2	5 m	8,43 m	6,6 t	—	12 u. 16	
Ci	2	1891	2	5 m	8,43 m	6,4 t	—	32	
BCPwPosti	2	1891	2	5 m	5,00 m	6,8 t	2,00 t	4 u. 12	
D4i	2	1908	4	7,14 m	10,97 m	9,9 t	—	48	
C4i	2	1911	4	7,14 m	10,97 m	9,9 t	—	48	
C4i	2	1935	4	9,15 m	12,70 m	11,7 t	—	50	Nr. 111 noch Wangerooze; Nr. 112 Eigentum des DEV
G	4	1891	3	5,00 m	8,43 m	7,7 t	15,75 t	—	
O	4	1891	3	5,00 m	8,43 m	5,6 t	15,75 t	—	2 Stück nach Wangerooze
Rollb.	?	1891	2	1,20 m	—	1,5 t	15,00 t	—	teils nach Wangerooze
GGsm	3	1892	4	7,50 m	10,80 m	8,9 t	15,75 t	—	Nr. 92 an die DGEG, Nr. 93 nach Wangerooze

Der Bahnhof Altensteig: In Bildmitte der Lokschuppen, in dem die Reservelok 99 193 abgestellt wurde. August 1966.  
Foto: U. Spillner



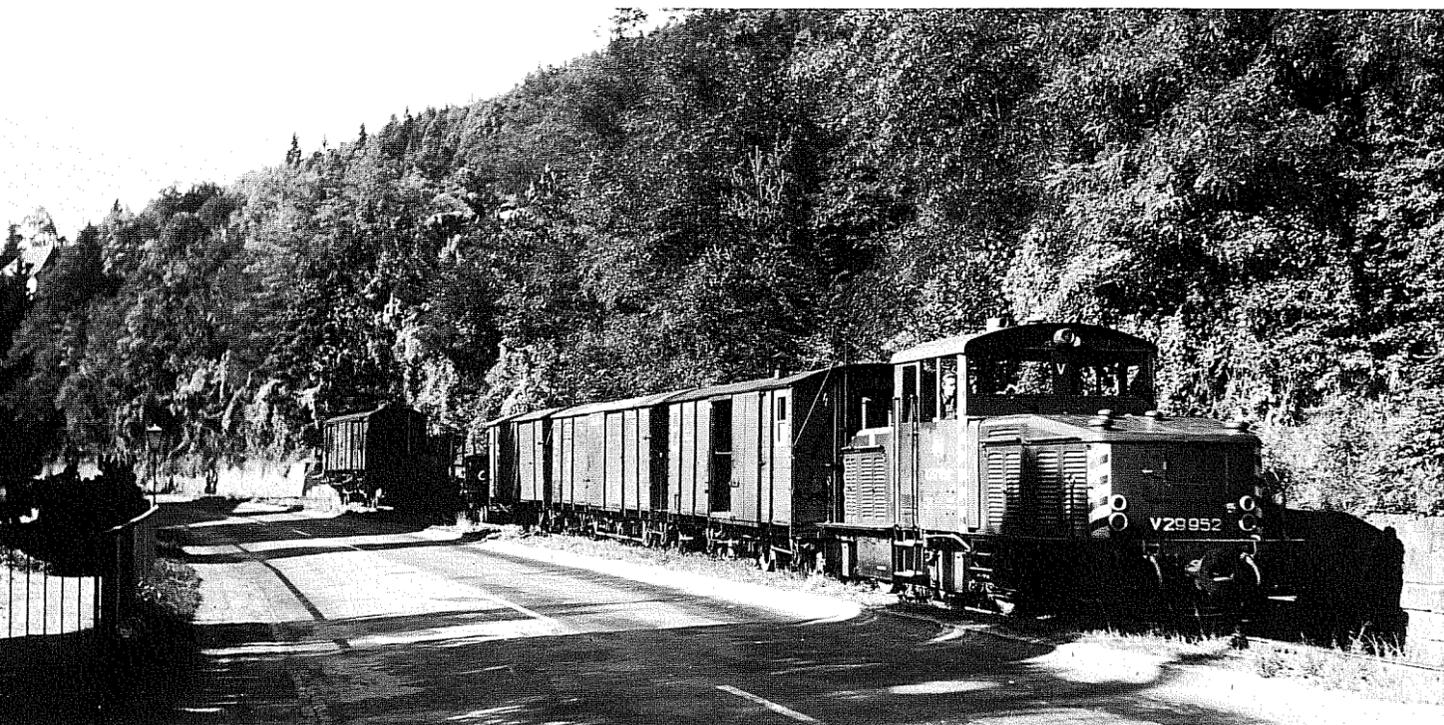
Lok 99 191, die während des zweiten Weltkrieges an die RBD Erfurt abgegeben worden war und bis 1955 auf der Strecke Eisfeld – Schönbrunn im Einsatz war. Foto: Sammlung Kunst

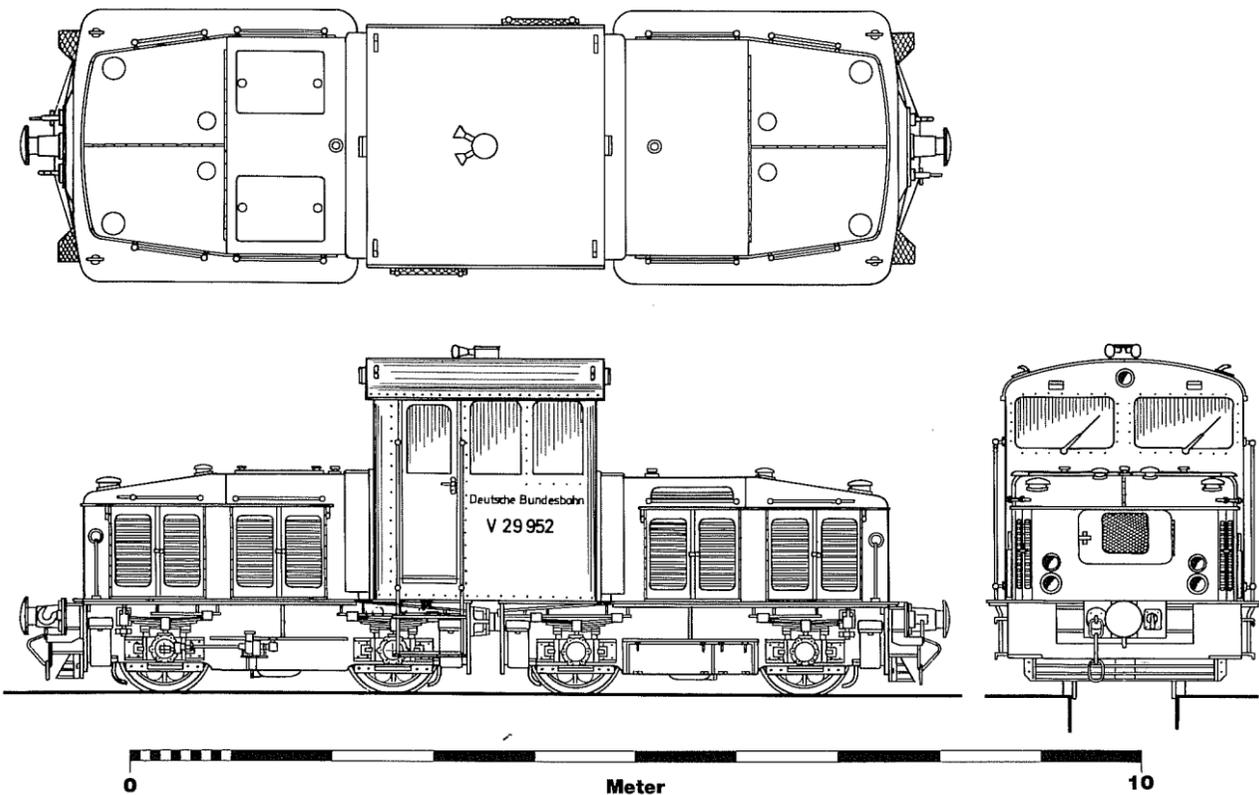
99 193 wartet im Bf Ebhausen, August 1966. Foto: U. Spillner

Dampflokom 99 193 mit Güterzug am 28. 6. 1965 in Nagold.  
Foto: H. Stemmler



Güterzug im Jahre 1966 bei Rohrdorf/Nagold.  
Foto: H. Stemmler



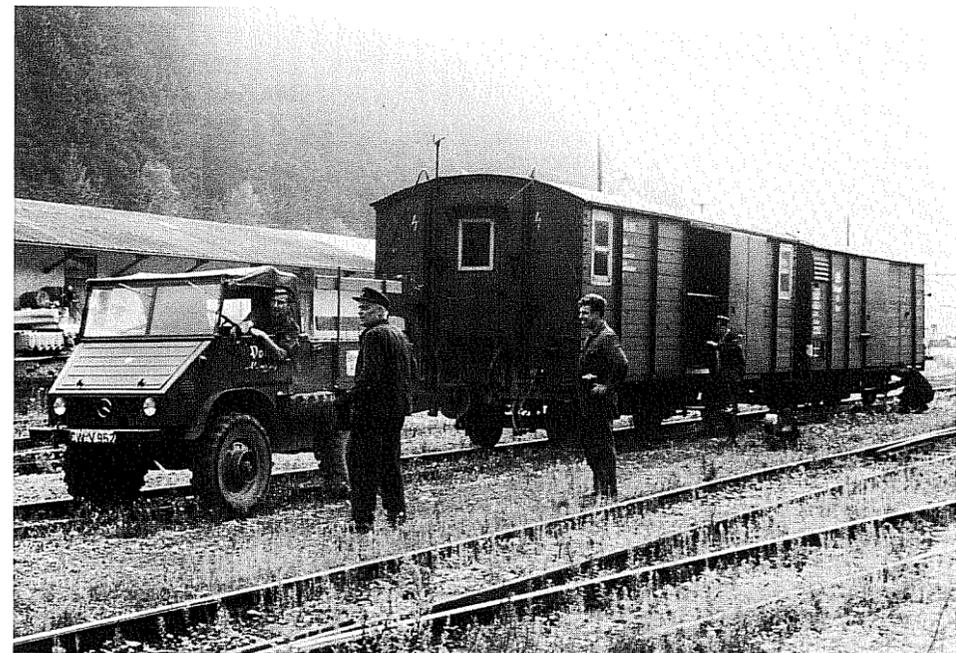


Wir danken für die Zeichnung  
Herrn Horst Obermayer

Sobald die Diesellok ausfiel, wurde mit einem Unimog rangiert.  
Foto: U. Spillner

V 29 952 mit Güterzug kurz vor dem Bf Altensteig, August 1966.  
Foto: U. Spillner

V 29 952 an der Rampe des Lagerhauses in Altensteig, August 1966.  
Foto: U. Spillner



Diesellok V 29 952 in Rohrdorf im Jahre 1966.  
Foto: Stemmler



# Die museums - eisenbahn

Die Museums-Eisenbahn

lich, da wegen der zum 1. August 1977 inkraft-tretenden Kreisreform diese vorher unterzeich-net sein mußte.

Sollte dennoch Kritik in den Reihen des DEV gegen diese Vereinbarung aufkommen, so mögen die Kritiker dabei beachten, daß die Ver-einbarung gerade bei den „Aktiven“ des DEV positiv aufgenommen wurde, denn nun können ihre Wünsche nach einer besseren Ausstattung der Werkstatt und einer besseren Ausrüstung mit Werkzeugen erfüllt werden.

Bei evtl. Auflösung der Inselbahn Spiekeroog können wir im Rahmen des jetzigen Beschaffungsprogramms bereits drei Güterwagen übernehmen.

Außerdem bemühen wir uns um einen ge-deckten Güterwagen, der dann als Bierwagen Aufschriften der Hemelinger Brauerei,Bremen, bekommen soll.

Bei evtl. Auflösung der Inselbahn Spiekeroog bemühen wir uns schon jetzt, für die Personen-wagen 12 und 13, sowie einen Flachwagen mit hydraulischem Kran für die Rotte und für einige andere Fahrzeuge dasVorkaufsrechtzu sichern.

Der Vorstand wird aber auch sofort zugreifen, wenn sich in der Zukunft interessante Fahr-zeuge anbieten sollten. Wir rufen daher alle Mitglieder und Freunde auf, uns noch erhal-tenswerte Lokomotiven und Wagen zu melden und — sofern vorhanden — ein Foto beizulegen.

Mit diesen Maßnahmen hoffen wir, auch in den 80er und 90er Jahren erfolgreich über die Strecke Bruchhausen-Vilsen — Heiligenberg — Asendorf dampfen zu können.

Peter-Jürgen Schmidt

## Investitionsvertrag

Der Vorstand des DEV hat auf seiner Sitzung am 30. Juli 1977 nach langer, eingehender Be-ratung einer Vereinbarung zwischen dem DEV, dem Flecken Bruchhausen-Vilsen, der Ge-meinde Asendorf und dem Landkreis Grafschaft Hoya einstimmig zugestimmt. Diese Entscheidung fiel dem Vorstand sicherlich nicht leicht, denn neben den Vorteilen aus dieser Ver-einbarung wurde einem begrenzten Mitsprache-recht bei der Veräußerung von beweglichem und unbeweglichem Betriebsvermögen der Museumseisenbahn durch die anderen Ver-tragsparteien zugestimmt.

Gegen dieses Mitspracherecht wurden daher auch die meisten Bedenken erhoben. Betrachtet man nun diesen Paragr. 3 aus der Sicht der öffentlichen Hand, so ist er als Vetorecht bei einer evtl. Aufgabe des Museumseisenbahn-betriebes bzw. einer Verlegung der Eisenbahn zu verstehen. Da beides seitens des DEV nicht vorgesehen und geplant ist, und auch keine größeren Veräußerungen vorgesehen sind, konnten die Bedenken im DEV-Vorstand aus-geräumt werden.

Wägt man nach objektiver Betrachtung der Vereinbarung die Vor- und Nachteile für den DEV ab, so überwiegen eindeutig die Vorteile, denn die drei anderen Vertragsparteien ver-pflichten sich, regelmäßig jährliche Zuschüsse zu leisten. Auch besteht für die drei Vertrags-parteien nur dann ein Kündigungsrecht, wenn der Eisenbahnbetrieb aufgegeben wird. Gemessen an dem schwächsten Partner in dieser Vereinbarung, der Gemeinde Asendorf, sollen die Investitionen voraussichtlich jährlich ca. DM 50 000,— betragen. Das bedeutet für den DEV einen Eigenanteil von DM 15 000,—. Sicherlich sind die Vertragsparteien bei grö-ßeren Investitionen, z. B. Bau eines Museums, Ausbau Bahnhof Heiligenberg, Kauf weiterer Triebfahrzeuge, bereit, auch höhere Zuschüsse zu geben.

Eine Diskussion auf breiterer Basis im DEV vor Abschluß dieser Vereinbarung war nicht mög-

lich, da wegen der zum 1. August 1977 inkraft-tretenden Kreisreform diese vorher unterzeich-net sein mußte.

Sollte dennoch Kritik in den Reihen des DEV gegen diese Vereinbarung aufkommen, so mögen die Kritiker dabei beachten, daß die Ver-einbarung gerade bei den „Aktiven“ des DEV positiv aufgenommen wurde, denn nun können ihre Wünsche nach einer besseren Ausstattung der Werkstatt und einer besseren Ausrüstung mit Werkzeugen erfüllt werden.

Jürgen Werner

## Warum wir zu nichts kommen, oder:

## Ein Arbeitstag in Bruchhausen-Vilsen

Morgens um sieben ist die Welt noch in Ord-nung, um halb acht allerdings nicht mehr: Zeit zum Aufstehen. Dann waschen, rasieren, früh-stücken. Heute passen wir alle an den kleinen Tisch im HEG-Wagen, bisher sind nur Jan, Andreas, Gerd und Wolfgang da. Joachim werkt schon an der „Spreewald“, — hoffentlich ist Karl bald wieder gesund (unser Lokführer Karl Hunold). Wer kommt heute mit auf die Strecke, eine Schiene und Schwellen zu wechseln? Lebhafte Diskussion: — an den Fahrzeugen muß auch noch gearbeitet werden — was ist denn wichtiger?

Inzwischen treffen Bruno und Christian ein, Wolfgang soll den „Moppel“ (das Goliath-Drei-rad) in Gang bringen — geht aber nicht. Die ‚Jungs‘ haben den Benzinhahn abgebrochen, aber natürlich hat niemand etwas davon gesagt. Also Motorhaube auf, Kopfschütteln, Achsel-zucken — Joachim muß kommen. Nachsehen, suchen, biegen, sägen, schweißen, bohren, ver-splinten — so geht’s nicht — nochmal versplin-ten: Moppel läuft endlich! (Ironische Bemerk-ung von Christian . . .) Dann Schwellen auf-laden, alle aufsitzen, ab nach Heiligenberg. Die Steigung in Homfeld erklimmt unser Moppel im Schrittempo — er ist ja auch nicht mehr der Jüngste — der Kühler kocht (aber nicht zum erstenmal). Eine Bodensenke wird der Fuhre beinahe zum Verhängnis: aussteigen und schieben.

In Heiligenberg angekommen, Schuppen auf-schließen (wer hat den Schlüssel??), Werk-zeug einladen — Moppel geht inzwischen an Krücken — gleich ab nach Klosterheide. — Schienenbruch begutachten (ein Kopf-schütteln geht durch die Reihe), Werkzeug ab-laden, Schwellen auch: Nein! — nicht hier hin, diese Schiene soll doch gerade ausgewechselt werden!! Nach Asendorf knattern — Moppel ist sichtlich erleichtert. Schienenplatten auf den Wagen und zum nächsten Übergang fahren. Dort (am Übergang Hoyaer Straße in Asendorf) wurden zu Ostern Schiene ausgewechselt. Wir finden Schienen mit 11 Meter Länge, solche mit 11,85 m, mit 8 m, krumme Schienen und abgefahrene, eine Schiene mit gebroche-ner Laschenkammer: eigentlich alles, nur keine brauchbare! Nun, schließlich sind damals die Schienen nicht grundlos ausgewechselt worden. In Asendorf-Nord liegt endlich eine brauchbare 12-Meter-Schiene. Auf den Bahn-

meisterwagen laden, gar nicht so einfach mit vier Mann, aber wie wir gebaut sind . . .

Jan und Wolfgang knattern mit Moppel zum Ort des Geschehens, Christian und Bruno schieben den Bahnmeisterwagen samt Schiene auf der Strecke. Die Bettung wird ausgegraben — Gott-seidank haben wir Sandbettung; — aber warum eigentlich immer wir? — wird geflucht. Wir machen Pause und warten auf Verstärkung und buddeln weiter. Warum ist es eigentlich aus-gerechnet heute so warm?

Neben dem Schienentransport ist jetzt auch die Verwaltung in der Person von Günter einge-troffen. Offenbar gibt es heute nur wenig zu ver-walten — und so graben wir zu fünft. Günter holt etwas zu trinken (und ist gar nicht so unglücklich darüber), Wolfgang setzt sich in einen Ameisen-haufen, aber nicht lange . . . Schließlich wird

### Der Kreistag, Gast beim DEV

Am 30. Juli hatte der DEV die Mitglieder des ehemaligen Kreistages der Grafschaft Hoya — der bekanntlich aufgelöst wurde — und die Gemeinderäte aus Bruchhausen-Vilsen und Asendorf zu einer Dampfsonderfahrt einge-laden. Diese Fahrt war als Dank an die Kreis-und Kommunalpolitiker gedacht, die dabei mit-gewirkt haben, daß dem DEV zusätzliche finan-zielle Mittel für den Ausbau seiner Museums-Eisenbahn zufließen werden. Die Kreistags-abgeordneten sowie die Gemeindevertreter informierten sich ausführlich über die Museums-Eisenbahn und über die Arbeit des DEV. Zustimmungde Worte aller Mitreisenden ließen erkennen, daß die Arbeit der ehren-amtlichen Eisenbahner positiv aufgenommen wurde.



#### Großposter

Der DEV hat eine kleine Anzahl von Postern im Format DIN A 3 auf Kunstdruckpapier her-stellen lassen. Das Großfoto zeigt die Dampflok „Spreewald“ mit Salon-, Büfett- und Post/Pack-wagen. Diese Zugkombination wurde aus Anlaß der Dreharbeiten für die ARD-Fernsehlotterie zusammengestellt.

Ein Poster kostet: DM 3,00. Soll das Poster ungefaltet versandt werden, so muß der Preis für eine stabile Papprolle von DM 2,00 hinzu-gerechnet werden.

### „Wie sieht eine Kleinbahn aus?“

In dem Artikel „Kleinbahn, wo fährst Du hin?“ ist die Rede von einer ‚stilechten‘ Kleinbahn. Die Meinungen darüber, wie eine solche Bahn aus-zusehen habe, gehen schon im Kreis der DEV-Aktiven weit auseinander.

Jeder Leser wird sicherlich auch seine be-stimmte Vorstellung von einer Kleinbahn haben. Um Ihre Meinung geht es hier! Denn um diese Vorstellungen zu erfahren und neue Ideen zu diskutieren, bitte ich alle Leser dieser Zeitschrift, ihre Meinung darüber einmal schrift-lich festzuhalten und an die Redaktion der „museums-eisenbahn“ zu schicken, worin sie dann nach Möglichkeit als Diskussionsgrund-lage veröffentlicht werden sollen.

Uve Hellwig

weitergebuddelt. Schienen werden losge-schraubt, Schwellen beiseite gelegt: Nein, nicht die dort, die wurde doch gerade vor drei Jahren erneuert! Vor drei Jahren?? — Wie die Zeit vergeht. . .

Es regt sich Hungergefühl, also wieder nach Bruchhausen-Vilsen, Kaffee kochen und Brote machen . . . Zwischendurch für Gerd einen Wagen zum Schweißgerät schieben. Ein Ver-längerungskabel wäre zwar einfacher, wir haben aber noch keines. Essen, Zigarette, dann mit dem Pkw zurück nach Klosterheide (Moppel kommt in die Garage). Das Gleis liegt noch wie vor dem Essen. Es geht nichts von allein: Also neue Schwellen eingezogen, Schrauben fest-gedreht — ein Loch paßt nicht! Nach Heiligen-berg, dort im Schuppen den Bohrer gesucht und unter Schwellenzangen, Schrauben-

schlüsseln und Brechstangen gefunden. Zurück, das Loch gebohrt, Schraube hinein: Paßt! Das Gleis gestopft. Halt! Vorher noch in der Höhe richten. Hektik!!!

Endlich ist das Gleisstück fertig, wohin mit der alten Schiene und den Schwellen? Liegen-lassen oder gleich mitnehmen? Dann also alles auf den Bahnmeisterwagen . . . In den Schup-pen nach Heiligenberg bringen? Nein, heute nicht mehr, aufräumen auch nicht . . . Alles einsteigen, Autoradio an: Musik zum Feier-abend — GESCHAFFT!

In Bruchhausen-Vilsen viele neue und be-kannte Gesichter: Was habt Ihr heute gemacht, werden wir gefragt.

Ja, was haben wir denn eigentlich heute ge-macht?

Wolfgang Schneider

## Neue Fahrzeuge in Bruchhausen-Vilsen

Nachdem es jahrelang hieß, die Museums-Eisenbahn benötige keine Güterwagen, ist in diesem Jahr eine erfreuliche Wende dieser Ansicht eingetreten: der Fahrzeugpark wurde um drei offene Güterwagen bereichert.

Im Frühjahr '77 wurde bekannt, daß bei der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) einige Fahrzeuge zur Ausmusterung vorgesehen seien. Einige aktive DEV-Mit-glieder fuhren nach Mannheim, um die Güter-wagen zu besichtigen und bei der Betriebs-leitung des Kaufs wegen vorzusprechen. Er-worben wurden dann die Wagen OEG 1006, 1011 und 1026, die sechs Wochen später in Heiligenberg auf dem Gleis standen.

Die Fahrzeuge haben einen Holzaufbau mit halbhochem Bord und Klapptüren auf beiden Seiten, Hand- und Druckluftbremse, die aller-dings bei der Museums-Eisenbahn in eine Saugluftbremse umgebaut werden muß. Der Zustand der Fahrwerke ist erfreulich, hielt sich doch lange das Gerücht, die OEG-Wagen verfügten über zu schmale Radbandagen für die Museums-Bahnstrecke.

Die Holzaufbauten sind erneuerungsbedürftig und werden die Werkstatt zu emsiger Arbeit veranlassen. Später erhalten die Fahrzeuge einen neuen Farbanstrich: Rahmen und Metall-



## Eine Reise in die Vergangenheit

### Bruno Rebbelmund

**Ein fiktiver Reisebericht aus dem Jahre 1990?**

Während eines Sonntagsausfluges in die Nähe von Bremen stieß ich auf gepflegte Gleisanlagen neben der Bundesstraße 6. Mein Interesse war geweckt. Nach einigem Suchen fand ich dann den Endpunkt dieser Bahn. „Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands“ nennt sie sich. Ausgangspunkt ist Bruchhausen-Vilsen Asendorfer Bhf.

Am Eingang zum Bahnhof steht ein großes Schild in alter Frakturschrift. Aus dem Text geht hervor, daß hier der Deutsche Eisenbahn-Verein eine Museumsbahn unterhält, um den Gedanken an längst vergangene Eisenbahnromantik wachzuhalten. Weiter wird um Verständnis gebeten, daß nicht alles so sein kann, wie um die Jahrhundertwende, da nach der Technik und den Gesetzen von heute der Betrieb unterhalten werden muß. Auch seien Unterlagen und Ersatzteile aus jener, ach so fernen Zeit nur in mühevoller Kleinarbeit zu beschaffen. Einige Attribute an unsere heutige Zeit mußten zur Attraktion der Bahn erhalten. Der Bahnhof ist recht großzügig bemessen. Ein freundlicher junger Mann in preußischblauer Eisenbahneruniform mit vielen silbernen Knöpfen und Litzen gab mir einige Auskünfte. So ist das Gleis 1 direkt rechts neben der Fahrkartenausgabe das Triebwagengleis für den großen Triebwagen und seinen Beiwagen. Gleis 2 dient der Umsetzung der Lokomotive nach dem Einfahren mit dem Zug in Gleis 3. Im Gleis 2a fährt immer der Triebwagen (Bauart Wismar) ab. Zwischen Gleis 3 und Gleis 4 ist ein großer langer Mittelbahnsteig für Personen- und man höre und staune auch für Expresszüge. Die weiteren Gleise dienen als Abstellgleise, für Rangierfahrten und als Zufahrt zur großen Ausstellungs- und Reparaturhalle. Hier in der Halle ist ein großer Informationsstand aufgebaut. Der Interessierte erfährt hier alles über die Eisenbahnen und speziell über Vereinigungen, die sich der Erhaltung von historischem Eisenbahnmaterial widmen. Erfahrungs- und Informationsaustausch findet auch mit Vereinigungen des Auslandes statt. Eine Dia-Schau über die Arbeit des Deutschen Eisenbahn-Vereins vor und hinter den Kulissen spricht diejenigen an, die vielleicht Mitglied werden möchten. Im restlichen Raum werden vornehmlich Personen- und Güterwagen gewartet und repariert. Eine kleine Museumsbahnhofs-Gartenwirtschaft rundet das Bild des Bahnhofs ab. Die anderen Accessoires dieses Bahnhofes hier aufzählen, würde diesen Bericht sprengen. Erwähnt seien nur kurz die altertümlichen Gaslaternen, Signale und die schönen Verschnörkelungen an Gittern und Gebäuden.

Am Gleis 3 steht nun der Güterzug mit Personenbeförderung nach Heiligenberg mit Kurswagen nach Asendorf. Ich entschließe mich, zunächst nur bis Heiligenberg mitzufahren. Dort soll sich das Bahnbetriebswerk der Museums-Eisenbahn befinden.

Die Lokomotive qualmt mächtig, so daß ich kaum den Namen auf dem Schild lesen kann. „Hermann“ entziffere ich auf dem blitzblanken Schild. Ein Packwagen, ein geschlossener Güterwagen und zwei zweiachsige reizende Personenwagen bilden den Zug. Der erste Personenwagen ist grau gestrichen, also vierter Klasse, der zweite grün und damit dritter Klasse. Dieser ist der Kurswagen nach Asendorf. Ich steige in den grauen Viertes-Klasse-Wagen ein. Er hat offene Plattformen und Längsbänke. Ich nehme Platz. Eine Signalpfeife ertönt, ein Pfiff der Lokomotive und schon geht es los. Es rumpelt ganz schön, als der Zug durch grüne Wiesen, den Kurpark, den Berg hinaufschnauft. Nach ca. 20 Minuten und dreimaligem Halten ist

der Bahnhof Heiligenberg erreicht. Hier steige ich aus und stehe auf einem Mittelbahnsteig. Auf dem Nachbargleis steht abfahrbereit der Triebwagen nach Asendorf. Der Rangierer kuppelt nun den letzten Wagen ab, und der Rest des Zuges fährt über Weichen in ein Abstellgleis. Auf Gleis 2 setzt sich nun der Triebwagen in Bewegung und fährt in das Streckengleis nach Asendorf. Dann stößt er zurück und kuppelt den Kurswagen an. Bevor er weiterfährt, muß er den Personenzug aus Asendorf abwarten.

Ein langer Zug mit acht Wagen, zwei- und vierachsig, gezogen von einer Schlepptenderlokomotive, fährt in Gleis 2 ein. Jetzt kommt der Abfertigungsbeamte ins Schwitzen. Zwei Züge wollen bedient werden. Aber es geht alles wie am Schnürchen. Die beiden Ausfahrtsignale zeigen grün. Der Zug setzt sich in Richtung Bruchhausen-Vilsen, der Triebwagen in Richtung Asendorf in Bewegung. Ein Pfiff in meinem Rücken läßt mich herumfahren. Was dort kommt, habe ich noch nie gesehen. Es muß auch eine Dampflokomotive sein, denn sie dampft ja. Aber wie sieht sie aus! Rundherum verkleidet. Unten herum sind nur die Räder zu sehen. Das Dach geht über die ganze Lokomotive. Und das Personal kann um den Kessel herumgehen. Eine Tram-Lok ist das, erfahre ich. Sie holt nun den Zug aus dem Abstellgleis und bleibt mit ihm abfahrbereit am Gleis 2 stehen. „Hermann“ fährt nun zurück in das Bahnbetriebswerk, und ich wehe hinterher. Hier muß die Zeit stehengeblieben sein. Sah es so vor 70-80 Jahren bei der Eisenbahn aus?

Ein dreiständiger Lokschuppen mit einer Drehscheibe davor. Rechts daneben zwei Gleise mit einer Bekohlungsanlage dazwischen und Wasserkran. Vor dem Kohlenbansen endet ein Gleis mit einem Güterwagen voll Kohle. Der Nachschub, vermute ich. Links an den Lokschuppen schließt sich - nach vorne versetzt – der Schuppen für die Dieseltriebfahrzeuge an. Zwischen ihm und der Drehscheibe ist ein Gleis mit einer Diesel-Tankstelle. Einige Abstell- und Umfahrgleise runden auch hier das Bild ab. Fünf Dampflokomotiven stehen hier unter Dampf zur Freude aller Fotografen. Alle Dampf- und Diesellokomotiven tragen Namen, die auf ihre Herkunft schließen lassen.

Die ganze Anlage ist so gebaut, daß alles ohne Mühe zu besichtigen ist. Schmale, gepflasterte Wege bringen den Besucher sauberen Fußes zu den einzelnen Attraktionen. Und auch hier freundliche Uniformierte, die gerne Auskunft geben über dieses, jenes und alles. Man kann gar nicht genug sehen. Die Zeit verging viel zu schnell. Ich muß mich beeilen, um den Triebwagen nach Asendorf noch zu bekommen. Diesmal fährt der Wismarer Triebwagen, wie der Fahrtrichtungsanzeiger auf dem Bahnhof verkündet. Auf dem anderen Gleis fährt derweil die Tram-Lok mit dem Zug und dem aus Asendorf mit dem Triebwagen zurückgekehrten Kurswagen ab nach Bruchhausen-Vilsen. Ich steige ein. Hier sieht es aus wie in einem Omnibus der Dreißiger Jahre. Nur das Lenkrad fehlt, sonst ist alles vorhanden.

Die Fahrt geht entlang der Bundesstraße 6 und die Autofahrer winken uns fröhlich zu. „Klosterheide“ heißt die erste, „Arbste“ die zweite Station, an der der Triebwagen unterwegs hält. Die dritte Station ist „Asendorf Museum“. Kurz darauf hält der Triebwagen in „Asendorf“, der anderen Endstation der liebenswerten Bahn. Der zweigleisige Kopfbahnhof ist ausgestattet mit einem niedlichen Fachwerkhaus, in dem sich die Fahrkartenausgabe und Toiletten befinden.

Den kurzenWeg zurück zumBahnhof, „Museum“ gehe ich zu Fuß. Das Eisenbahn-Museum ist zum Teil im Freien zum anderen Teil in einem Gebäude im Stil unserer Großväter harmonisch in die Umgebung gesetzt. Im Inneren findet man viele Teile aus alten Eisenbahntagen. In den verschiedenen Räumen sind alte Eisen-

bahnuniformen, Dokumente, Schilder, Kesselbücher, aber auch verschiedene Arten von Gleismaterial, Signaleinrichtungen ausgestellt. Die Inneneinrichtung unterschiedlicher Wagen und der Führerstand einer Lokomotive und eines Triebwagens zu sehen. Ein Anziehungspunkt ist hier eine Modelleisenbahnanlage, die auf das Thema Lokalbahn abgestimmt ist.

Im Freien werden die „Großgeräte“ gezeigt. Eine Lokomotive wurde zum Teil aufgeschnitten und eine Tafel erläutert Einzelheiten. Desweiteren wird an vier verschiedenen Wagen der unterschiedliche Grad der Restaurierung gezeigt. Eine Gleisbaustelle, das Aufbocken von Normalspurwagen, sowie eine Anzahl herrlicher Schmalspurwagen geben einen guten Überblick über das Material einer Bahn aus Kaisers Zeiten.

Nach soviel Gesehenem meldet sich mein Durst. Ich gehe in das im Stil eines Eisenbahnwagens eingerichtete Café. Selbst hier ist Eisenbahnatmosphäre, denn auf meinem Bierglas ist ein Zug abgebildet. Der Fahrplan zwingt zum Aufbruch. Mit dem Expreszug „Graf von Hoya“ will ich nach Bruchhausen-Vilsen zurück. Im Bahnhof Museum steige ich ein. Dieser Zug wird gezogen von einer Lokomotive der Bauart „Mallet“, wie mir der Schaffner im luxuriös eingerichteten Salonwagen erklärte. Hier kann man in aller Gemütsruhe während der Fahrt Kaffee trinken und Kuchen essen. Höhepunkt dieser Fahrt ist unzweifelhaft der Lokomotivwechsel in Heiligenberg. Der Zug fährt ein in Gleis 1. Die Lokomotive wird abgekuppelt und stößt zurück über Gleis 2 in das schon oben erwähnte Abstellgleis. Auf das Signal des Rangierers kommt nun aus dem Bahnbetriebswerk ein wahrer Kolobß von Lokomotive. Eine Einheitslokomotive, wie fachmännisch von einigen Fahrgästen zu hören ist. Obwohl Baujahr 1939, ist sie doch die modernste unter den Schmalspurdampflokomotiven. Auf Gleis 2 fährt sie an uns vorbei und setzt sich vor den Zug. Und abermals der Pfiff des Abfertigungsbeamten und die Antwort der Lokomotive. Der Zug setzt sich in Bewegung. In einer langen Rechtskurve geht es hinunter zum Haltepunkt „Wiehe Kurpark“. Hier hält der Zug ein letztes Mal vor der Endstation. Das Ende der Fahrt findet statt am Gleis 4 des Museumsbahnhofes in Bruchhausen-Vilsen. Ein letzter Blick auf Zug und Anlagen, dann mache ich mich auf den Heimweg. Es war eine Fülle von Erlebnissen. Die ganze Anlage wurde erstellt und wird unterhalten von den Mitgliedern des Deutschen Eisenbahn-Vereins in ihrer Freizeit. **ALLE ACHTUNG!!!**

### Kleinbahn, wo fährst Du hin?

Im letzten Jahr konnte in Bruchhausen-Vilsen das zehnjährige Jubiläum der Museums-Eisenbahn gefeiert werden. Heute sind die Festreden verklungen und die Tagesordnung ist der Fahrplan. Doch sollte man sich auch jetzt einmal auf das besinnen, was sich der DEV in seine Satzung hineingeschrieben hat, nämlich eine „Kleinbahn“ zu erhalten. Sicherlich ein großes Ziel, aber nicht unerreichbar – teilweise ist es Wirklichkeit geworden: Kleinbahnfahrzeuge aus ganz Deutschland verkehren auf dieser Bahnstrecke.

Doch macht dieses allein noch keine Kleinbahn aus; untrennbar mit ihr ist die besondere Atmosphäre verbunden, ja **sie** schafft eigentlich erst „die Kleinbahn“. Verzichten wir darauf, so betreiben wir eine Bahn, wie sie auch auf Bundesgartenschauen etc. zu sehen sein kann (als Besonderheit nur mit Dampflokomotive).

In den letzten zehn Jahren lag das Hauptaugenmerk auf dem Erwerb und der Instandsetzung von Fahrzeugen und Strecke, und das war für die damaligen Verhältnisse auch das Richtige. **Diesen** Weg aber auch heute noch gehen zu wollen, wäre nach meiner Ansicht falsch. Nachdem sich der Museums-Eisenbahnbetrieb jetzt

konsolidiert hat, müssen auch Aktivitäten hinsichtlich des „Beiwerkes“ unternommen werden. Wir sollten also die Kleinbahn-„Atmosphäre“ schaffen.

Wahrlich keine leichte Aufgabe, zumal die Meinungen darüber weit auseinandergehen, wie denn eine Kleinbahn nun „tatsächlich“ auszusehen habe. Daneben kostet der Betrieb trotz ehrenamtlicher Arbeit sehr viel Geld. Projekte, die neue Einnahmen erwarten lassen, finden daher oft eine positivere Beurteilung als Arbeiten, die nur Geld kosten, aber keinen meßbaren Gewinn versprechen (wie z. B. die Telegraphenleitung). Ein Umdenken muß stattfinden, wenn der DEV nicht in die „Sackgasse“ einer Touristenbahn fahren will. Nur mit dem Erhalt einer gesamten Kleinbahnanlage kann der DEV auf Dauer als ernstzunehmender Verein bestehen.

Unter diesem Aspekt ist es auch nicht stilecht, heute Acht- bis Neun-Wagen-Züge zu fahren. Es ist weder kleinbahnmäßig noch gut für die Lokomotiven. Sicherlich brauchen wir die Fahrgäste, schon des satzungsmäßigen Ziels wegen, der Nachwelt (also den Fahrgästen) eine Kleinbahn im Betrieb zu zeigen. Zum anderen aber auch, um die ständig wachsenden Aufgaben erfüllen zu können. Auf die Fahrgäste können wir nicht verzichten, obwohl uns ihre große Zahl zur Touristenbahn zu drängen droht. Es ist so z. B. nicht möglich, einmal einen wirklichen Kleinbahnzug zu fahren (es sei denn, als Triebwagen-Ersatz). Hier kann nach meiner Auffassung nur ein regelmäßiger Zwei-Zug-Betrieb Abhilfe schaffen.

Daneben gibt es jedoch noch viele weniger spektakuläre Arbeiten zu erledigen, um eine echte Kleinbahn zu schaffen. Einige erfreuliche Ansätze sind bereits zu sehen, so verfügt der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen inzwischen über einen Kohlenbansen und einen echten Wasserkran sowie ein paar Meter Telegraphenleitung und eine Kohlenbansenbeleuchtung, der Hp Arbste erhielt eine historische Bahnsteigsbeleuchtung und eine Telegraphenleitung, der Bahnhof Asendorf wird unter diesem Gesichtspunkt hergerichtet und auch der Bahnhof Heiligenberg soll in eine stilechte Kleinbahnanlage umgewandelt werden. Dies sind alles nur kleine Teile im großen Gesamtkomplex „Schaffung einer Kleinbahnatmosphäre“. Die Arbeiten hierfür werden natürlich einige Zeit in Anspruch nehmen und auch Kosten verursachen; aber vor allem werden sie eines gewiß: von dem Einen und Anderen ein – manchmal weitgehendes – Umdenken verlangen. Der Blick muß allein vom reinen Fahrbetrieb weg auch auf die so wichtigen „Nebensächlichkeiten“ gerichtet werden. Ohne diese Nebensächlichkeiten wird die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf unweigerlich zu einer Touristenbahn degradiert werden, und das wäre schade um die bisher für eine Museums(klein)bahn geleistete Arbeit.

Uve Hellwig

### Gedanken über unsere Museums-Eisenbahn

Bruno Rebbelmund

Größe und Aktivitäten des Deutschen Eisenbahn-Vereins haben inzwischen ein Ausmaß erreicht, das es rechtfertigt, einen „Generalplan für die nächsten Jahre“ zu erstellen. Beim „Pläne schmieden“ sollen wir mit ruhigem Gewissen unseren Träumen freien Lauf lassen. Die Realität kristallisiert sich dann von selbst heraus.

Stellen wir einmal die Frage: „Wer kommt alles zur Museums-Eisenbahn“. Außer den Mitgliedern des Vereins lassen sich zwei Gruppen unterscheiden.

1. Besucher, die zufällig oder auf Grund der Werbung während eines Ausfluges nach Bruchhausen-Vilsen kommen. Das sind in

der Regel eisenbahnunkundige Leute.

2. Der eisenbahnkundige Besucher, der gezielt zur Museums-Eisenbahn kommt.

Was kann man tun, was muß getan werden, was soll getan werden?

Zu 1.

Die Besucher interessiert in erster Linie der fahrbare Zug, gezogen von einer **Dampflok**. In Erwartung einer Eisenbahnfahrt wie zu Opas Zeiten steigen sie ein und fahren mit. Fast alle dürften zufrieden sein. Um hier nun das Interesse an der Eisenbahn zu wecken, um neue Mitglieder zu gewinnen, um die Museums-Eisenbahn im Gedächtnis der Besucher zu halten, um Werbung zu treiben, muß die Zeit, die ein Fahrgast bei der Museums-Eisenbahn verbringt, verlängert werden. Mit dem Ein- und Aussteigen verbringt man durchschnittlich zwei Stunden bei der Museums-Eisenbahn.

**Möglichkeiten:**

An allen Betriebstagen alle Fahrzeuge auf den Gleisanlagen des Asendorfer Bhf ausstellen, soweit sie einigermaßen ansehnlich sind und den laufenden Betrieb nicht stören. Hierbei können auch Fahrzeuge ausgestellt werden, die sich in der Restaurierung befinden. Während in Heiligenberg der KAE-Wagen auf dem Ausweichgleis steht (Kommentar eines Fahrgastes: „Der wird wohl bald verschrottet.“), stehen zwei ansehnliche Fahrzeuge auf dem Stumpfgleis hinter der Halle. Die hat bestimmt niemand auf seinen Film gebannt. Hier wäre ein Tausch der Abstellflächen von Vorteil. Während meines Besuches stand der Wismarer Triebwagen für die meisten Besucher unsichtbar in der Halle. Und das, obwohl mit diesem Fahrzeug doch viel Werbung betrieben wird. In Asendorf bietet sich die Plettenberg als Anschauungsobjekt an.

– In der Halle eine Ecke freimachen, in der ein Informationsstand aufgebaut werden kann. Hier ist die Möglichkeit für vielfache Information. Eventuell verbunden mit einer Dia-Schau über die Arbeiten an der Museums-Eisenbahn oder mit Filmen.
– Vor den planmäßigen Zugfahrten ein wenig im Asendorfer Bhf rangieren und die Fahrzeuge wechseln. **Vorteil:** Dadurch sieht das Zugbild bei jeder Fahrt etwas anders aus und das Eisenbahnerlebnis des Besuchers wird vertieft. Einsatzfähige Fahrzeuge dürften doch genügend vorhanden sein.
– Für Besucher, die auf den nächsten Zug warten, eine kleine Restauration errichten (Museumsbahnhof-Gartenwirtschaft). Vorbilder sind auf fast jedem Volksfest zu finden.

Diese Möglichkeiten sind m. E. ohne viel Arbeit und mit nicht viel Geld zu verwirklichen. Zu 2.

Der eisenbahnkundige Besucher hat ein anderes Verhältnis zur Eisenbahn. Ihn interessiert neben dem fahrenden Zug auch das ganze Drum und Dran. Und da ist in Bruchhausen-Vilsen viel geschaffen worden. Aber fertig ist es noch nicht. Verläßt er den Asendorfer Bhf, so wird ihm außer der Fahrt und der reizvollen Strecke nicht mehr viel geboten. Es kann der Eindruck des unvollendeten Vollendeten entstehen.

**Möglichkeiten:**

Die ca. acht Kilometer lange Strecke bietet die Möglichkeit, drei Schwerpunkte zu setzen:

– Bruchhausen-Vilsen Asendorfer Bhf
– Heiligenberg
– Asendorf

Ausgangspunkt der Museums-Eisenbahn ist der Asendorfer Bhf mit seinen Bahnhofsanlagen und der Fahrzeughalle. Ausstellung von Fahrzeugen mit Erläuterungstafeln und teilweiser Ausbau der Halle wie unter zu 1. beschrieben.

**Heiligenberg**

Nach meinen Informationen ist in Heiligenberg genügend Platz für ein historisches Bahn-

betriebswerk vorhanden. Das sollte dann auch hier erstellt werden. Schon beim Bau ist auf Großzügigkeit Wert zu legen, um das Bahnbetriebswerk auch später besichtigen zu können. Für abwechslungsreichen Fahrbetrieb besteht hier die Möglichkeit des Lokomotivwechsels. Möglich ist auch der Einsatz von Kurswagen, die hier enden oder abgehen. Dann hätte auch der mittägliche Triebwagen ein konkretes Ziel.

**Asendorf**

Asendorf als Endpunkt der Eisenbahn kann das geplante Museum aufnehmen. Bedingung ist hier auf jeden Fall Gleisanbindung, eventuell mit einem neuen Bahnhof „Asendorf Museum“. Eine Überlegung wäre es vielleicht wert, ob der historische Lokschuppen nicht in den Bereich des geplanten Museums einzubeziehen ist. An seiner jetzigen Stelle stört er m. E. mehr als er nützt.

Zu verwirklichen wäre das nur mit Hilfe aller Mitglieder. Darum einmal die Frage: „Warum ist man Mitglied im Deutschen Eisenbahn-Verein?“

Mitglied im Deutschen Eisenbahn-Verein wird man, um von der Träumerei zur Realität Eisenbahn zu kommen. Und es hat bestimmt lange gedauert, bis das Verhältnis stimmte und das Wunschdenken durch Machbares ersetzt wurde.

Jetzt läuft fast alles zur Zufriedenheit. Man könnte sich „zur Ruhe setzen“, weil kein Ziel mehr da ist. Aber dann bricht eines Tages alles zusammen. Das beweist sehr schlüssig die Soziologie.

Und darum noch einmal der Gedanke von dem Generalplan. Ihn erstellen kann nicht Aufgabe eines Einzelnen sein. Machen wir doch einmal anstatt eines Arbeitsmeetings ein Denkmeeting. Voraussetzung dafür aber ist eine umfassende Information durch „die museums-eisenbahn“.

Die Mitglieder des Vereins sind geografisch weit gestreut. Eine Konzentration an einem Ort ist nur selten vorhanden. Hier muß eine Klammer alles zusammenhalten. Diese Klammer kann nur „dme“ sein. Sie erscheint zwar nur viermal im Jahr, muß aber doch immer aktuell sein. Das ist ein Nachteil. Dieser kann nur wieder wettgemacht werden durch eine Menge von Informationen und Meinungen zum Thema ‚Museums-Eisenbahn und Eisenbahntechnisches‘. Und hier hapert es. In älteren DEV-Kurieren wurde mal sehr ausführlich und verständlich über die Bremsanlage unserer Fahrzeuge berichtet. Dabei blieb es. Es kommen aber wieder Fachausdrücke, technische Erläuterungen sowie Abkürzungen vor, ohne daß genauer darauf eingegangen wird.

Zum Beispiel: vBOS, vFV, SbV. Eine Erläuterung dazu erscheint mir wichtiger als die Hinweise in dme 3/75 „In Indien dampfen die Loks weiter“ oder dme 4/75 „Bis 1980 kein Dampf mehr in Thailand“.

Bringen Sie Berichte über die Bedingungen und gesetzlichen Auflagen für unsere Bahn. Welche Ausbildung muß man machen zum Heizer, Lokführer, Schaffner usw.? Welche Fahrzeuge sollen beschafft werden? Welche Fahrzeuge sind überhaupt noch vorhanden? Was wird alles gebraucht? Vor allen Dingen immer wieder Pläne für die Zukunft, um auch das Mitglied am Vereinsleben teilhaben zu lassen, welches nicht immer in Bruchhausen-Vilsen ist. Und machen Sie den Versuch, noch weitere Vereinigungen zur „dme“ zu ziehen. Einigkeit macht stark. Lassen wir uns ruhig zum Pionier der Museumsbahnen werden. Vieles ist schon erreicht worden. Arbeiten Sie gegen die Zersplitterung.

Ich habe in einigen Punkten bewußt überzogen, ich wollte damit keine falschen Vorstellungen erwecken, sondern motivieren, auch einmal Ihre Gedanken zu Papier zu bringen. In diesem Sinne: Ein gutes Plänemachen!!!

## Osterausflug '77

Der Bericht über den diesjährigen Osterausflug der aktiven Museums-Eisenbahner ist jetzt zwar nicht mehr aktuell (zum Mitfahren ist es zu spät), aber vielleicht enthält er Anregungen für das nächste Jahr.

Den Abschluß des Ostermeetings 1977 bildete am Ostersonntag ein von unserem Mitglied Gerd Schrammen organisierter Ausflug nach Spiekeroog. Nachdem die notwendigen Lunchpakete zurechtgemacht waren, startete der VGH-Reisebus gegen 8 Uhr in Richtung Nordsee. In Esens, kurz vor dem Ziel, machten wir Zwischenstation; dort erwarteten uns die DEV-Mitglieder Herr und Frau Wieting, um uns freundlicherweise durch ihren Betrieb zu führen. Zusammen mit ihnen ging es dann weiter bis Neuharlingersiel: hier hieß es Umsteigen aufs Schiff zur Insel. Nach einer gemütlichen Fahrt mit der Inselbahn vom Schiffsanleger zum Dorfbahnhof wurden wir dort vom Werkstattmeister der Bahn begrüßt. Unter seiner Leitung besichtigten wir die Betriebswerkstatt, die z. Zt. nicht eingesetzten Wagen (so z. B. einen ehemaligen HSA-Wagen, der sich gerade in Hauptuntersuchung befand), und hörten einen Vortrag über die Inselbahn und ihre Geschichte, ihren heutigen Stand, die Zukunftsaussichten und Probleme. Der Inhalt dieses sehr interessanten Gesprächs würde den Rahmen dieses Kurzberichtes sprengen und muß daher einem gesonderten Beitrag vorbehalten bleiben.

Nach dem Abschluß dieser Veranstaltung verteilte sich die Gruppe: einige gingen auf Entdeckungsreise und fanden u. a. auch die Reste eines ehemaligen Pferdebahnwagens, andere erwanderten zu mehreren Grüppchen die Insel und genossen dabei den Blick aufs Meer. Zwar kamen am Nachmittag Regen- und Schneeschauer auf, die die allgemein gute Stimmung unter den Teilnehmern aber nicht verderben konnten.

Mit dem letzten Schiff verließen wir dann bei strahlendem Sonnenschein Spiekeroog und nach einem gemeinsamen Abendessen mit anschließender Kegelpartie ging dieser interessante Ausflug im Omnibus nach Bruchhausen-Vilsen zu Ende.

Uve Hellwig

Dorfbahnhof Spiekeroog.

Foto: G. Böhm

Aktive vor dem Überrest eines Pferdebahnwagens.

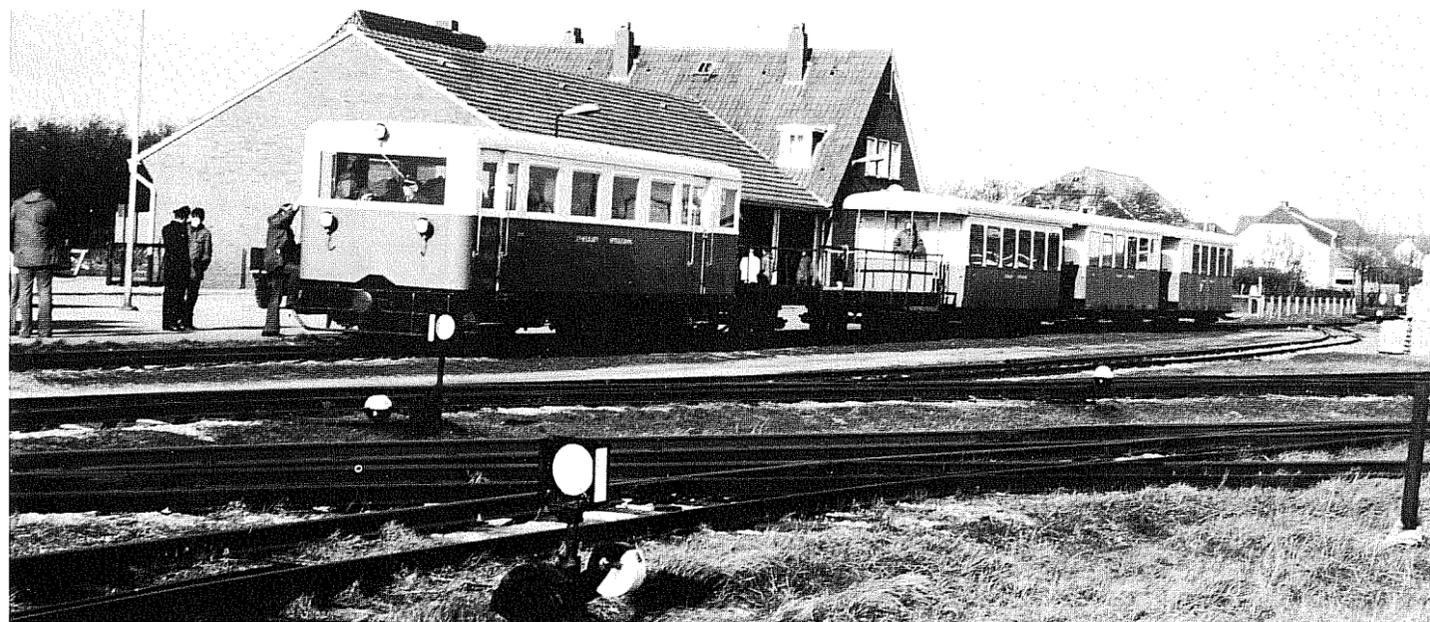
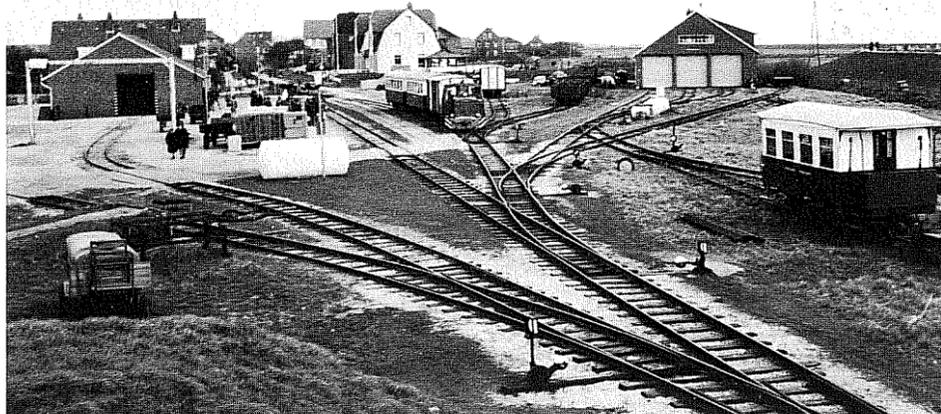
Foto: G. Böhm

Am Anleger auf Spiekeroog.

Foto: G. Schrammen

Im Bf. Spiekeroog.

Foto: G. Schrammen



## HAFA-Ausstellung Bremen

### Zwei neue Mitglieder im Einsatz

Bei der Ausstellung der Ha.Fa. in Bremen konnte man Merkwürdiges vernehmen: Unser stellvertretender Gemeindedirektor (Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen) setzte sich ein.

Mitglied ist Jürgen Werder jetzt auch im Verein. Fragen kamen, man kann es nicht fassen! Manchmal waren sie zum Kopfhängenlassen. „Bruchhausen-Vilsen — wo liegt denn das?“ Jürgen wurden fast die Augen naß. „Wo sitzt denn die Hupe bei der Bahn?“ „Mensch, guck dir den rechten Kotflügel an!“ „Museumseisenbahn — ich bitte sehr!“ Wir haben ein Auto, fahren keine Eisenbahn mehr!“

Viele nahmen uns gar nicht für voll, klingelten an der „Hermann“ wie toll. Bevor uns der Kopf platzte dann, fingen wir mit 10 Pfennig Gebühren an. 360 Mark haben die Jungens eingenommen, also 3600 mal die Glocke vernommen. Gut fand ich das Ding mit Manfred Osterelte. Ehrlich er sich mit der Aufklärung der Leute quälte.

Er redete mit Engelszungen, und es ist ihm voll und ganz gelungen, Angelika Hunold (Tochter unseres Lokführers) und ihren Mann

zu begeistern für die Museums-Eisenbahn. Unterm Strich hat die Ha.Fa. uns gut 'was gebracht. Gebt sonntags auf die vielen Bremer Autos acht. Ebenso wie die Tourismusbörse Berlin erfüllte sie voll und ganz ihren Sinn, über den Sommer sie immer neue Gäste beschert!

So hat auch diese Arbeit ihren Wert!  
Anne Brünjes

### Eisenbahn mit Herz

Micki, Experte auf dem Dampfgebiet, machte neulich auch 'was Dolles mit. Bei der „Spreewald“ ist er am Wirken und Schnaufen,

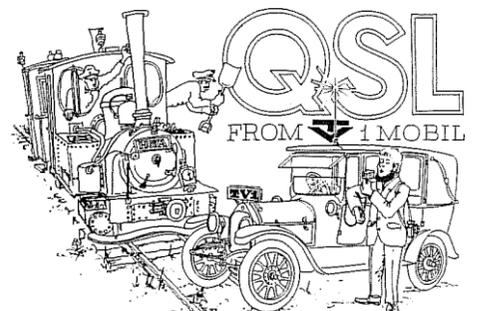
damit sie baldigst kann wieder laufen. Es war am Sonntag, gegen 15.00 Uhr. Ahnungslos wirkte er in der schwarzen Montur. Oft kommen Gäste in die Halle. Doch in diesem speziellen Falle gab es zum Staunen die Menge genug. Frage war: „Wann fährt der nächste Zug?“ „Um 16.30 Uhr“ ist die Antwort mit Recht. „Ja, kriegen Sie die Lok denn bis dahin zurecht?“

Micki blieb die Klappe voll offen stehen. Das war herrlich anzusehen.  
Anne Brünjes

### CB-Funk und Eisenbahn

Viele Eisenbahnfreunde haben in Telefongesprächen und persönlichen Unterhaltungen zu erkennen gegeben, daß sie das CB-Funkhobby betreiben. Auch mit dem Funken können Sie unsere Museums-Eisenbahn unterstützen. Wenn Sie uns schreiben, sagen wir Ihnen gern wie.

DEV Presse + Information, Postfach 3523, 6000 Frankfurt/Main 1



## „Schwarze Kunst“

Bekanntlich geht alles im Leben einmal zur Neige, so auch die bisher bei der Museums-Eisenbahn verfeuerten Steinkohlenbriketts, die nun nicht mehr erhältlich sind. Um den Betrieb nicht einstellen zu müssen, war die Beschaffung einer anderen geeigneten Kohlensorte erforderlich, was — wie man noch lesen wird — nur zum Teil gelang. So konnte das Lokpersonal zu Saisonbeginn zwar voll Zufriedenheit auf einen gefüllten Kohlenbansen blicken, aber nicht nur die Blicke der Beteiligten, sondern auch die der Umgebung verfinsterten sich schnell, als die erste Schaufel Kohle in „Hoya's“ Feuerbüchse verbrannte. Jedenfalls wußte nicht einmal das Personal, welche Kohle es da gerade verfeuerte. Nicht geheimzuhalten waren die Eigenschaften dieser neubeschafften Kohlensorte; sie verfügt über einen hohen Heizwert und neigt wenig zum Verschlacken, dafür aber umso mehr zur Rauchbildung. An den Betriebstagen waren also nicht nur die ehrwürdige „Hoya“ und ihr

### Fahrzeugaufarbeitung

Im Juni dieses Jahres konnte der Wagen Nr. 14 nach Fertigstellung die Werkstatthalle verlassen. Neben der kompletten Aufarbeitung der Bremsen waren die Radbandagen (die Laufflächen) neu abgedreht, Rahmen und Fahrwerk entrostet und mit einem Neuanstrich versehen, sowie die Heizung instandgesetzt worden.

Die Inneneinrichtung ist farblich aufgefrischt, wobei man darauf achtete, daß nur die Original-Farbtöne Verwendung fanden. Schwierig gestaltete sich das Abtönen der Farben, wobei insbesondere für den „richtigen“ Grünton der Sitzbänke fast alle vorhandenen Farbreste aufgebraucht werden konnten.

Der fertiggestellte Wagen Nr. 14 wird neben erhöhter Sicherheit zugleich den Beweis dafür erbringen, daß ein Fahrzeug auch nach Auf-

### „Moppel“ (DEV-Fahrzeugpark)

Auf Fotos in „die museums-eisenbahn“ und in Bruchhausen-Vilsen in natura ist gelegentlich ein Dreirad zu sehen, das von den Aktiven liebevoll „Moppel“ oder „Dreikantfeile“ genannt wird. Genau heißt Moppel „Goliath GD 750“ und stammt aus dem Jahr 1951. Angetrieben von einem Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 13 PS bei 4000 U/min, erreicht es eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Moppel ist unentbehrlich und hat uns schon viele gute Dienste erwiesen. Der Wagen ist voll fahrbereit und wird im Oktober 1978 wieder zur Hauptuntersuchung anstehen. Für schwere Transporte ist Moppel wegen seines zulässigen Gesamtgewichts von 1,54 t nicht geeignet — darum hat sich ein in Bruchhausen-Vilsen ansässiger Aktiver einen weiteren Oldtimer angeschafft, den man auf dem dortigen Betriebsgelände bewundern kann: einen Unimog „Cabriolet“ aus dem Baujahr 1954.

Falls beide Fahrzeuge bei Schwertransporten nicht ausreichen sollten, besteht in Notfällen die Möglichkeit, die geeigneten Fahrzeuge der Gemeinde zu benutzen, u. a. auch zwei Unimogs mit wichtigem Anbaugerät. So waren beim Bau des Bahnübergangs der Hoyaer Straße in Asendorf Moppel, zwei Unimogs, einige Traktoren und Anhänger eingesetzt.

### „Wagen Nr. 2“

Nachdem der graugestrichene Wagen Nr. 2, die „Mülltonne“, in den beiden letzten Jahren nicht in Zügen eingesetzt war, sollte er zu Pfingsten '77 als Beiwagen zum T 42 aushelfen. Dafür wurde der Wagen an zwei Wochenenden von innen und außen ausgebessert und anschließend äußerlich in grün lackiert. Bei den Fahr-gästen wegen der Längsbänke ein Anziehungspunkt, war der „neue“ Wagen Nr. 2 immer voll besetzt.

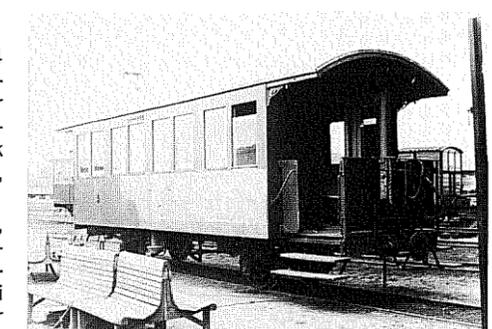
Zug, sondern auch das Bahngelände und Teile des Ortes vor den interessierten Blicken der Fahrgäste verborgen.

Obwohl schleunigst versucht wurde, die unerwünschte Verräucherung zwischen Bruchhausen-Vilsen und Wiehe-Kurpark und im Bahnhof Asendorf zu vermeiden, blieben Beschwerden der Anwohner nicht aus.

Zusammenfassend kann man also durchaus von einer nicht geeigneten Kohlensorte sprechen (auch ohne Schwarzmalerei).

Als Konsequenz wurde vom DEV eine andere Kohle, Fettkohle diesmal, bestellt, die weniger qualmt, wie man hofft. Aber auch die Anwohner blieben in der Zwischenzeit nicht untätig: entlang der Strecke konnten neben den schwarzbunten Kühen zunehmend schwarze Schafe und (so im Garten der Gastwirtschaft Küncker in Arbeste) schwarze Hühner beobachtet werden. Ein Grund zum Schwarzsehen besteht also nicht.

Wolfgang Schneider



arbeitung durchaus wiederzuerkennen sein kann und von seinem historischen Charakter nichts einzubüßen braucht.

Wolfgang Schneider

**Erinnern  
Sie sich an  
unsere  
Inserenten,  
wenn  
Sie einkaufen.  
Auch so  
unterstützen  
Sie unsere  
Museums-  
Eisenbahnen.**

**Die Hebeldrainse des DEV  
in neuem Glanz**

Im Frühjahr 1976 beschlossen einige Berliner Vereinsmitglieder, die nur noch aus Schrott bestehende Hebeldrainse des DEV wieder aufzuarbeiten.

Zum Hallenfest '76 wurde der „Schrotthaufen“ auf einen Pkw-Anhänger verladen und von Herrn Böcker sen. unter mitleidigem Lächeln anderer Autofahrer und den ungläubigen Blicken der DDR-Grenzpolizisten nach Berlin gebracht. Auf dem Grundstück eines Aktiven errichtete man zunächst ein Schutzdach gegen widrige Witterungseinflüsse. Ein großes Problem stellte die Notwendigkeit dar, aus dem verrotteten Holz die Maße für den Neubau abzunehmen. Aber das gelang, und unter kräftiger Mithilfe der Herren Bull, Busse, Küchenholz und Thiede entstand nach und nach wieder ein neues Fahrzeug.

Der Holzaufbau wurde gänzlich erneuert, die noch vorhandenen Eisenteile aufgearbeitet, Fehlendes durch Neuherstellung ersetzt. Besonders schwierig war der Aufbau der Fußbremse, da nur noch sehr wenige Teile vorhanden waren. Zusätzlich erhielt die Drainsine noch eine Feststellbremse.

Nach ca. 200 Arbeitsstunden konnte das neue Fahrzeug durch einen Fuhrunternehmer zurück nach Bruchhausen-Vilsen transportiert werden, zum Hallenfest '77 war sie der „strahlende“ Mittelpunkt des Festes. So bleibt nur zu hoffen, daß die Hebeldrainsine dazu beiträgt, der Rotte die Arbeiten auf der Strecke zu erleichtern.

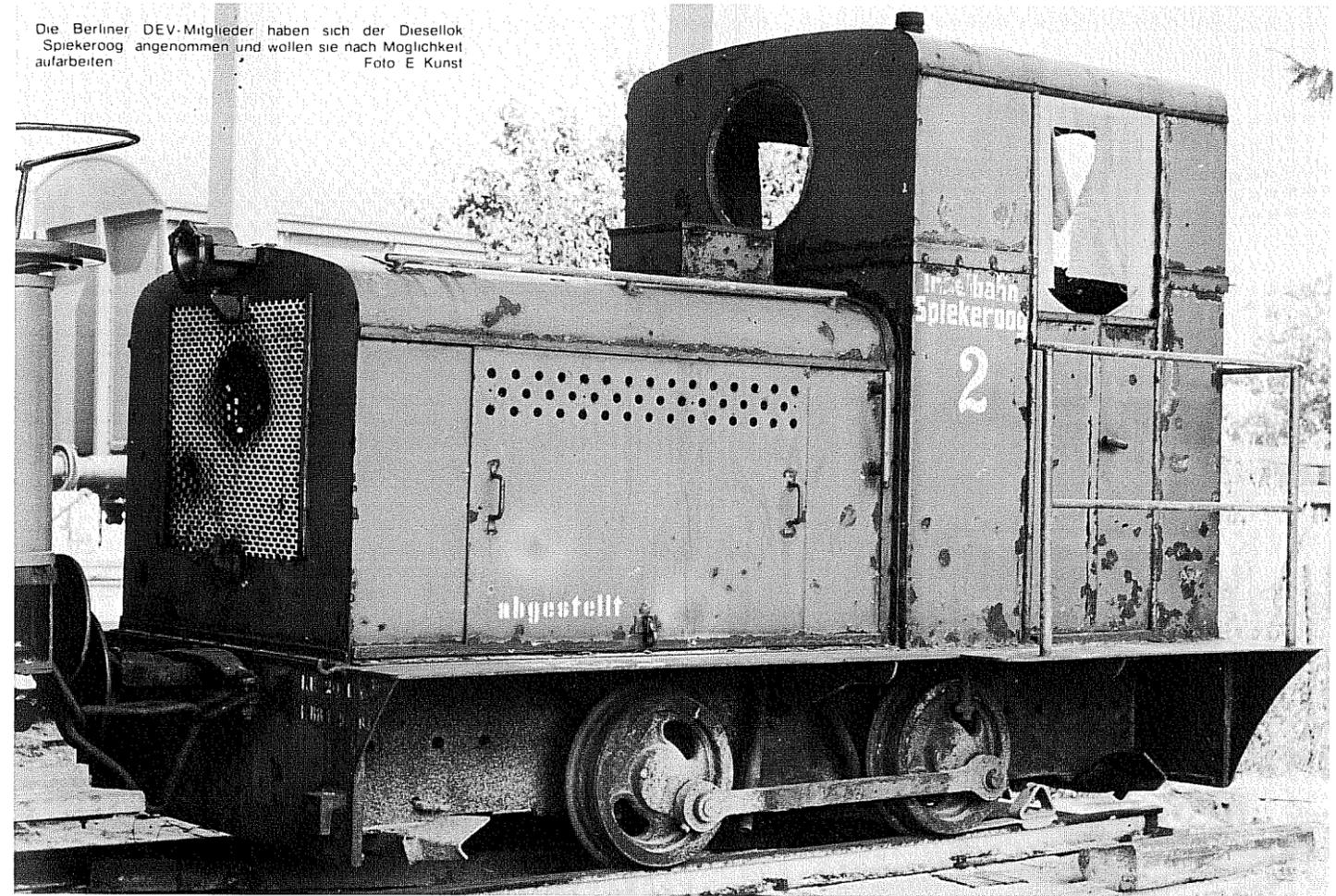
Thiede

Bitte nicht einsteigen, die Drainsine ist bereits besetzt!

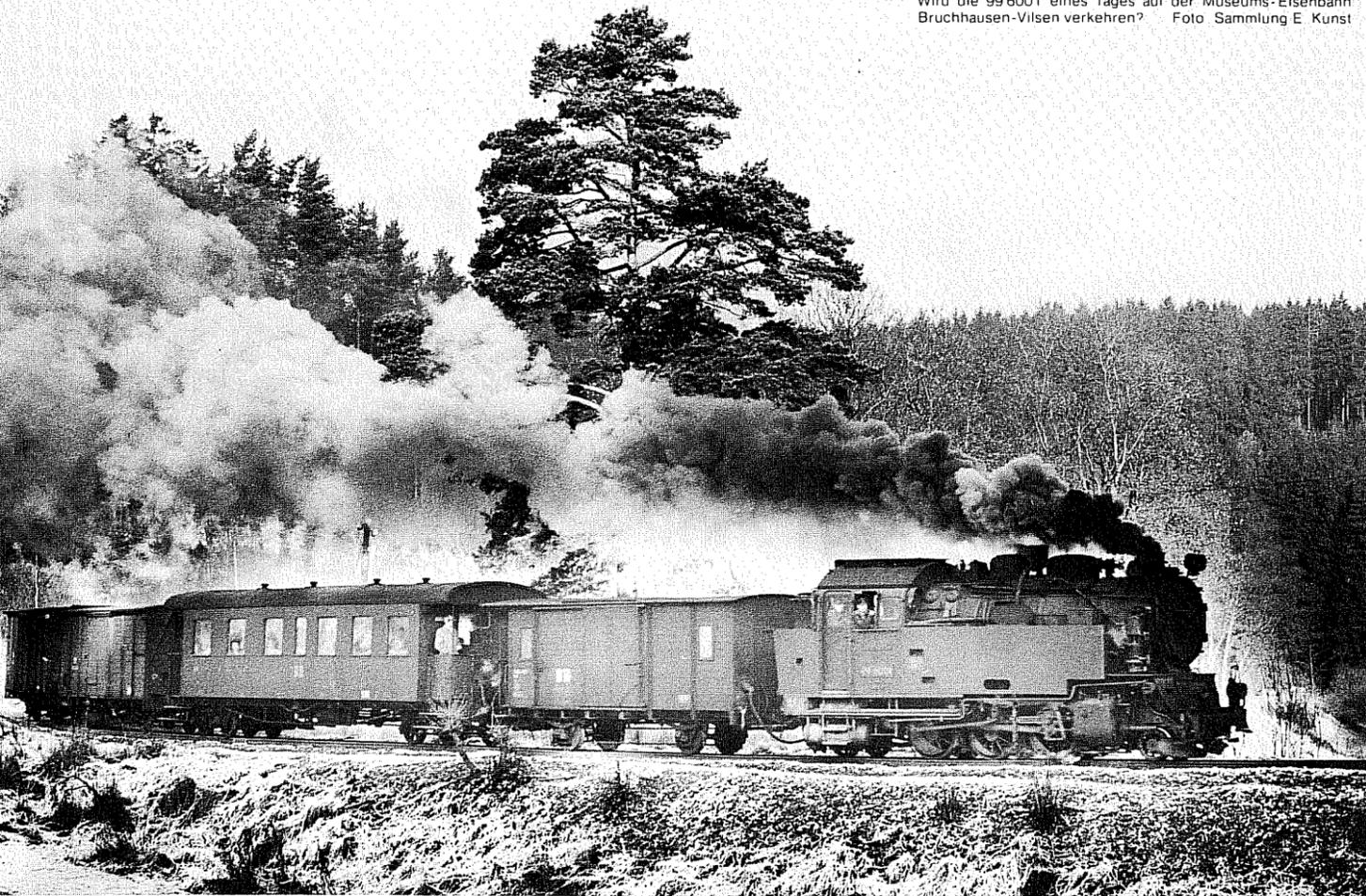
Foto: E. Kunst



Die Berliner DEV-Mitglieder haben sich der Diesellok Spiekerooog angenommen und wollen sie nach Möglichkeit aufarbeiten  
Foto E Kunst



Wird die 996001 eines Tages auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen verkehren? Foto Sammlung E Kunst



Die Mallet-Lok 995902 auf der Selketalbahn bei Sternhaus-Ramberg  
Foto Sammlung E Kunst



# Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth

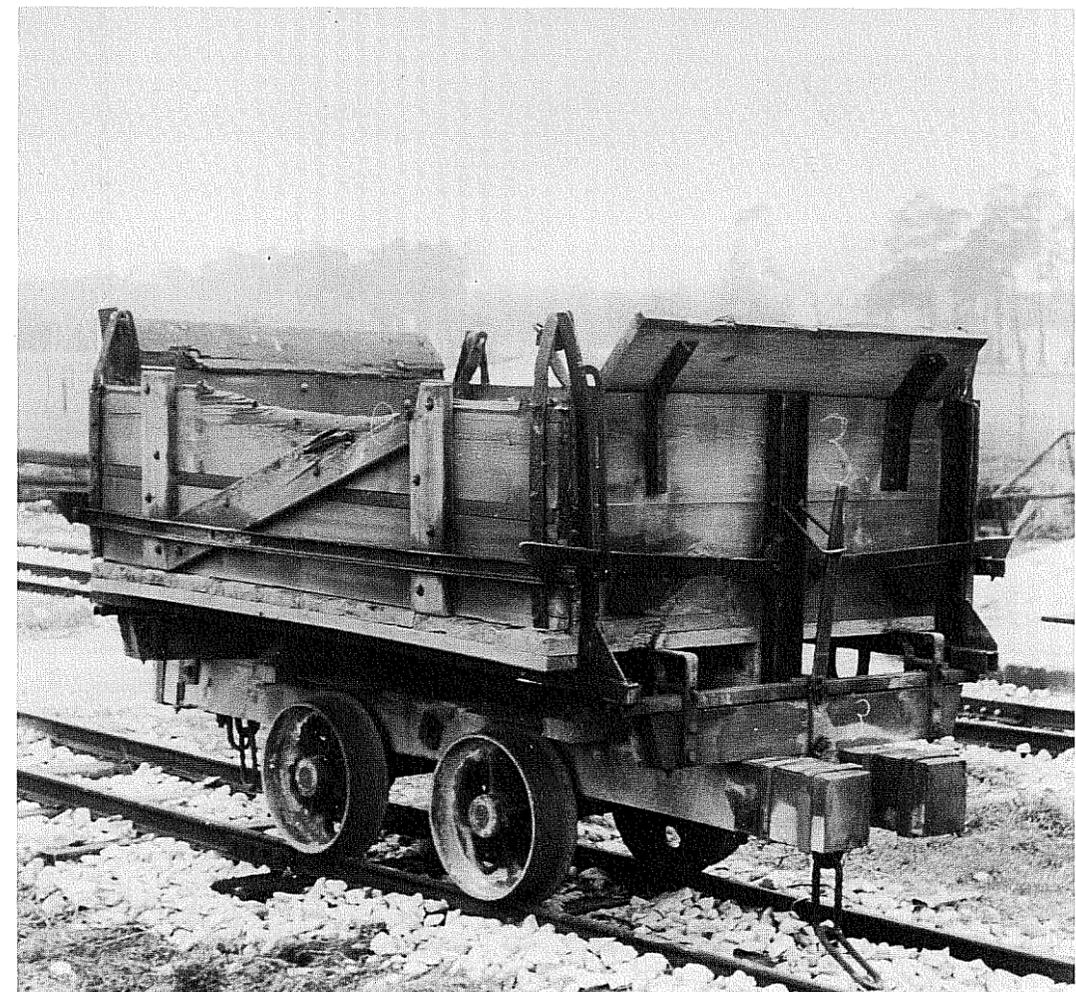
Die zum 1. Mai geplante Betriebseröffnung mußte erstmals kurzfristig um eine Woche verschoben werden. Zwei Gründe waren es, die eindeutig für diese von der Betriebsleitung getroffene Entscheidung sprachen. Waren es auf der einen Seite mehrere Großveranstaltungen (u. a. Internationales Sandbahnrennen), die im Raum Gütersloh stattfanden, so war es auf der anderen Seite das sehr schlechte Wetter, welches ebenfalls die Fahrgastzahlen negativ beeinflusst hätte. Diese Maßnahme mag vielleicht einigen unverständlich erscheinen. Man muß aber speziell bei uns berücksichtigen, daß wir noch immer, im Gegensatz zu anderen Bahnen, sehr vom lokalen Ausflugsverkehr abhängig sind. Nach „Betriebsschluß“ hat sich dann die Richtigkeit dieser Entscheidung bestätigt.

Ende Mai fand in Gütersloh unsere diesjährige Mitgliederversammlung statt. Es wäre aber verfehlt, an dieser Stelle über Einzelheiten der Versammlung zu berichten. Eines erscheint mir aber trotzdem erwähnenswert. Laut Versammlungsbeschuß ist die Mitgliedschaft in der DKBM zukünftig an keinerlei Pflichtarbeitsstunden mehr gebunden. Das heißt also, daß auch passive Mitglieder aufgenommen werden können. Ob sich dieser Beschluß aber unbedingt positiv auf das Vereinsleben auswirken muß,

wird uns erst die Zukunft zeigen.

Die im letzten Heft erwähnten Kastenloren haben inzwischen ihre Betriebstauglichkeit mit Auszeichnung bestanden. Dank dieser Fahrzeuge war es möglich, innerhalb kürzester Zeit unsere Umbaustrecke einzuschottern. Der große Vorteil dieser Fahrzeuge liegt darin, daß der Kippradius des Wagenkastens sehr gering ist, und so das Schüttgut, in diesem Falle Schotter, unmittelbar neben das Gleisbett fallen kann. Mit den vorhandenen Kipploren war so ein genaues Platzieren des Schotters bisher nicht möglich. Inzwischen sind die Fahrzeuge unserem Güterwagenpark zugeordnet. Ihnen wurden die Fahrzeugnummern 60–74 zugeteilt. Sicherlich ist die Anschaffung dieser 15 Wagen auch von so manchem Eisenbahnfreund begrüßt worden. Bietet sich ihm doch jetzt die Möglichkeit, einen stielichten Güterzug in 600 mm Spurweite zu sehen und zu fotografieren.

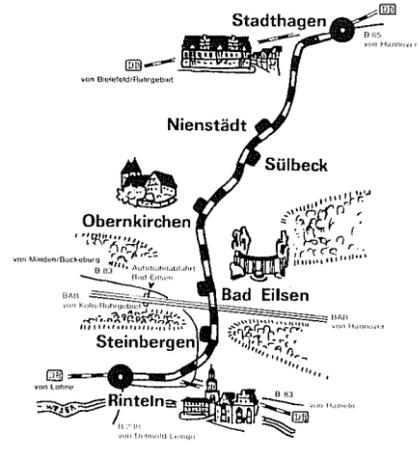
-ns



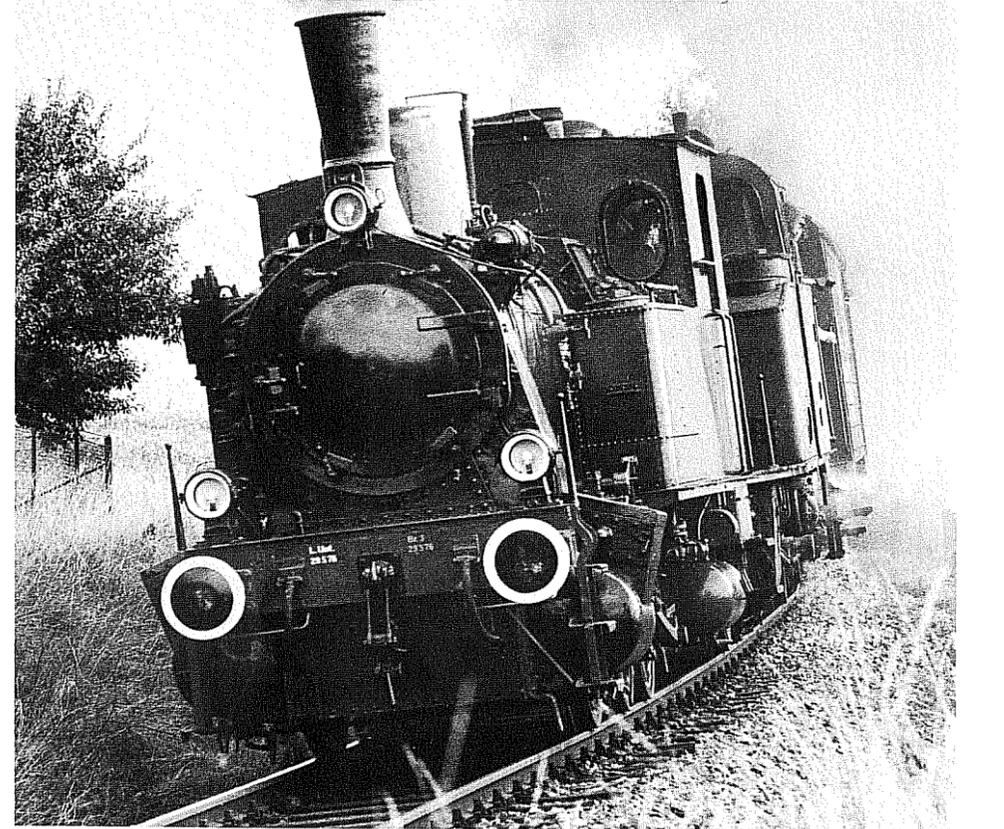
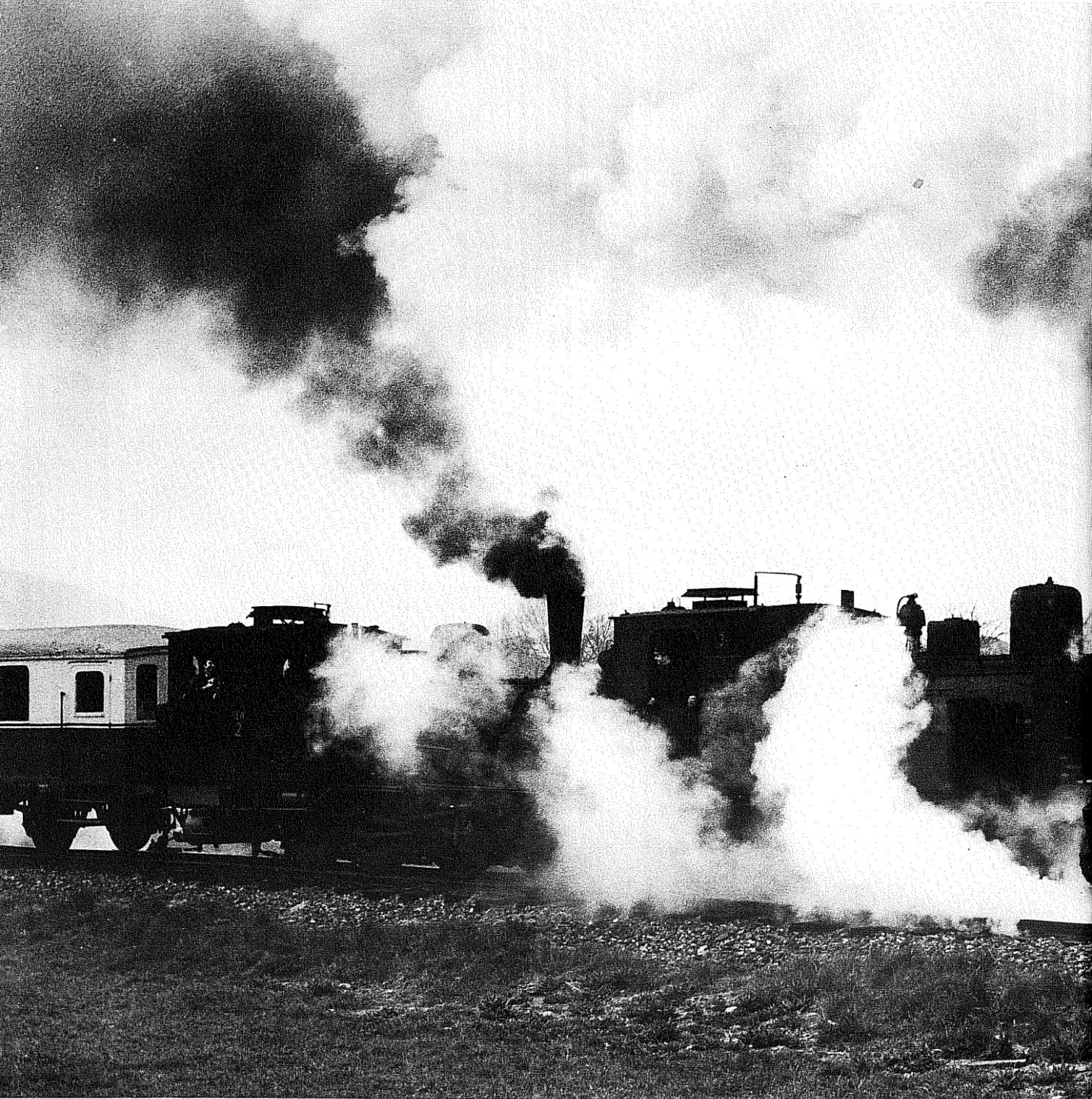
**Dampfeisenbahn  
Weserbergland e. V.**

An dieser Stelle möchte die Redaktion von dme sehr herzlich eine neue Vereinigung in unserer Mitte begrüßen: die Dampfeisenbahn Weserbergland e. V. (DEW). Wie Sie sicherlich wissen, fährt die DEW auf der „Rinteln-Stadthagener Eisenbahn“ (RStE) historische Dampfzüge mit vereinseigenen Fahrzeugen. Um Ihnen einen ersten Einblick über den Dampfzugverkehr auf der RStE zu geben, zeigen wir Ihnen unter dem Titel „DEW Dampfzug-Impressionen“ Fotos von den historischen Zügen der Dampfeisenbahn Weserbergland e. V. Die Bilder hat unser fotografischer Mitarbeiter Manfred Herbst aus Hannover an der Strecke zwischen Rinteln und Stadthagen aufgenommen.

ek



**DEW Dampfzug-Impressionen**





## „Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

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

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

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



3094 Bruchhausen-Vilsen

Bahnhofstraße 51

Telefon 0 42 52 / 6 11

## Dunkers Gasthaus



Inh. G. Weiß  
2814 Bruchhausen-Vilsen  
Bahnhofstraße 56  
Tel. (04252) 2288

Angenehmer Aufenthalt für  
Sommergäste u. Ausflügler  
gut bürgerliche Küche

Räume für  
Gesellschaftsfahrten  
Fremdenzimmer  
mit Dusche  
Sommergarten  
automatische Kegelbahn

## roland modellbahnbörse

Alfred Schuchardt & Mitelgentümer

Gröpelinger Heerstraße 256 · 2800 Bremen 21

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

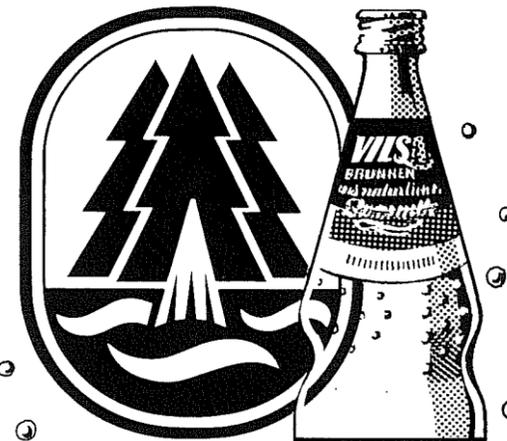
Zubehör: Hekl, Jordan, Kibri, Pola, Preiser, Sander

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

Ständiger Gebrauchtwarenmarkt für Modellbahnen.

An- und Verkauf.

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



Quellwasser  
aus dem Brunnen  
der Natur!



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

## Spezielle Eisenbahnliteratur

### Neu zu Weihnachten 1977

Lüdecke, Die Baureihe E 91 (191) (20 x 21 cm, Kunstdruck, 84 S., 64 Fotos, div. Abbildungen)	DM 17,90
Dost, Einmal Dritter Pasewalk? – Wer reist in welcher Wagenklasse? (15 x 21 cm, 142 S., 45 Abb.)	DM 17,90
Nietsch, Information Südafrika und die Südafrikanischen Eisenbahnen (SAR) (Verkehr in Afrika Heft 27-29; 20 x 21 cm, Kunstdruck, 84 S., etwa 60 Abb.)	DM 19,50
van Kampen/Wenzel, Die Baureihe 03.10 (gemeinsam mit Eisenbahn-Kurier)	DM 24,00
Verzeichnis der Bahnbetriebswerke und Lokbahnhöfe Stand 1. Januar 1950	DM 9,50
Die Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn und ihre Heimatbetriebswerke, Stand Ende 1976	DM 10,90
Stadtplan Gießen (mit Straßenbahnlinien) um 1930	DM 5,50

Viele weitere Veröffentlichungen lieferbar. Wegen Lagerplatzmangel vom 15. 11. – 15. 12. 77 starke Preisreduzierung für viele ältere Veröffentlichungen. Fordern Sie Sonderliste 21 unverbindlich an.

Dipl.-Ing. Gustav Röhr,  
Brandenburger Straße 10,  
D-4150 Krefeld-1



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

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

ORIGINAL  
**Preiser**

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

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

**L·G·B**

die große Bahn für Haus  
und Garten

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

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



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