

# DEV·KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG  
VON SCHIENENFAHRZEUGEN

19

**KAE**

Sonderheft



## Lange Punktkontaktgleise

z. B. von Peco oder Fleischmann

## Betonschwellengleise

mit Punktkontakten

## Dreiwegweichen

von Fleischmann mit Punktkontakten

## 15°-doppelte Kreuzungsweichen

von Fleischmann mit Punktkontakten

## Schlanke Weichen

von Peco mit Punktkontakten,

das sind nur einige der Möglichkeiten, die durch die **HEREI-Mittelleiterklemmen** (DBGM) geboten werden. ● Die Installation der Pukos ist kinderleicht. ● Eine sichere Kontaktgabe ist selbstverständlich, der elektrische Hauptleiter besteht aus Kupfer. ● Alle Schwellenoberflächen wie beim Vorbild ohne Pukos! ●●● Ihr Test lohnt sich bestimmt! Fordern Sie die **Probesendung**: 200 Gleisklemmen, 50 Weichenklemmen, 10 m Kupferdraht, Anleitung für DM 13,90. Bei Vorauskasse auf **Konto 5390, Volksbank Lüdenscheid, in Europa frei Haus**, sonst Nachnahme: **HEREI, Hermann Reitz, Metallwarenfabrik, D-588 Lüdenscheid, Worthstraße 4, oder bei Ihrem Fachhändler!** ●●●●

**Gönnen Sie sich die Schau!**

**Sinalco**  
schmeckt  
so saftig  
frisch

Unser  
Fruchtsaftgetränk  
erkennen Sie  
am roten Punkt  
auf jeder Flasche



**VILSA-BRUNNEN**

Natürliche Bergquelle  
**Otto Rodekroh**

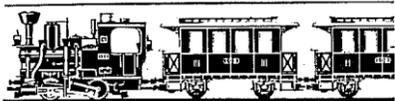
3094 Bruchhausen-Vilsen

## Joachim Seidel

Modelleisenbahn-Fachgeschäft

3 Hannover-Wülfel, Fontainestr. 10

L · G · B · Modellbahn Spur 1



Heinzel

PHO

und andere mitteleuropäische Marken

Plastic

Röwa-Plastic

QUICK

Der Spezialist für  
Spur

DARSTAED  Rivarossi

 POLA  Maxi

H

Flexible

Gleisjoche und Weichen

Carrera

TRIX  
EXPRESS

Fleischmann  
HO  
INTERNATIONAL

Revell Plastics

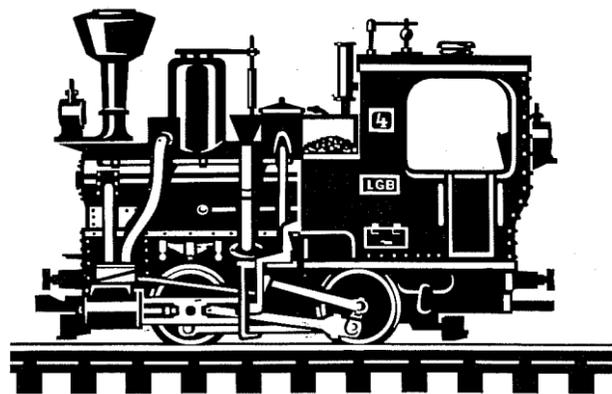
Spez. Reparaturen, Umbauten u. Ersatzteile  
Kleinserien in Spur 0



In Rekordzeit — ein Begriff!

**L.G.B.**

LEHMANN-GROSS-BAHN



DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

**ERNST PAUL LEHMANN**

PATENTWERK  
**NÜRNBERG**



Liebe Leser:

Nicht ganz ohne Stolz legen wir Ihnen heute dieses Sonderheft des DEV-Kurier vor. Alle Mitarbeiter haben ihr Bestes geleistet, um dieses Heft zu einem Erfolg werden zu lassen. Ja, wir haben viel versprochen in unseren Vorankündigungen, aber wir haben noch mehr gehalten! Statt doppeltem ist es nun der dreifache Umfang des Normalheftes, statt fünf sind es sieben Seiten Typenzeichnungen, und dreißig Fotos in einer Amateurzeitschrift hat es wohl auch noch nicht so oft gegeben.

Doch warum tun wir das? Warum machen wir uns Mühe und Unkosten mit einem solchen Sonderheft, das niemand von uns verlangt hat? Unsere Absicht ist es zu allererst, unseren alten treuen Mitgliedern etwas als Dank für ihre bisherigen Leistungen zu geben. Daß wir diesen Dank mit unserer satzungsgemäßen Pflicht der Unterrichtung über Wesen und Aufgabe der Eisenbahnen verbinden, wird niemanden wundern. Aber nicht dies allein ist unser Ziel. Wir wollen vielmehr allen Eisenbahnfreunden zeigen, zu welchen Leistungen unsere relativ kleine Gruppe fähig ist und sie sich einmal ausmalen lassen, was erreicht werden könnte, wenn noch ein paar hundert von ihnen sich zu uns gesellten.

Mit der Lokomotive Nr.15, dem Personenwagen Nr.3 und dem G-Wagen Nr.380 sind wir praktisch im Besitz eines kompletten Zuges der Kreis-Altenaer Eisenbahn. Wir möchten mit diesem Heft zeigen, welche Herrlichkeit mit der KAE eingegangen ist, und wir möchten der Öffentlichkeit vor Augen führen, was auf uns zukommt, wenn es gelingt, den obengenannten Zug wieder vollständig zum Rollen zu bringen.

Wenn Sie dieses Heft erhalten, haben die Vorbereitungen für den Bau unserer Lokomotiv- und Wagenhalle begonnen. Damit ist die wichtigste Voraussetzung für die betriebsfähige Erhaltung wertvoller Fahrzeuge gegeben. Jetzt lohnt es, alle Kräfte darauf zu konzentrieren, die KAE wieder zum Dampfen zu bringen. Ihr

*Otto Kurbjuweit*

## DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON  
SCHIENENFAHRZEUGEN

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

CHEFREDAKTEUR:

Otto O.Kurbjuweit  
3071 Eilvese Nr.160

STÄNDIGE MITARBEITER:

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

VERSAND:

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

BEZUGSBEDINGUNGEN:

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

Anzeigen:

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

Auflage: 1000

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

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

DEUTSCHER  
EISENBAHN-VEREIN E. V.

3094 Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof

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

TITELBILD:

Eilzug mit Lok 23 014 verläßt Winterberg. Foto: Rotthowe

# KAE

## GLANZ UND ENDE DER KREIS ALTENAER EISENBAHN

Es ist keine Unbekannte, über die wir heute berichten wollen. Über die Kreis Altenaer Eisenbahn ist schon in vielen Vereinsblättern und in den bekannten Fachzeitschriften geschrieben worden. Wir wollen auch keinen Neuaufguß all' dessen bringen, was an anderer Stelle ausführlicher zu lesen ist (siehe Literaturverzeichnis Seite 12). Diese Bahn hat auf Eisenbahnfreunde immer eine besondere Anziehungskraft ausgeübt, was an der äußerst interessanten Streckenführung und sicherlich auch am vielfältigen Maschinenpark lag.

Nun, diese Bahn ist nicht mehr. Und es ist verkehrsmäßig nicht eben besser geworden im Verse-, Rahmede- und im Hälvertal. Überhaupt ist gerade dieser zentrale Teil des Hochsauerlandes immer im Schatten der großen Verkehrslinien gewesen. Das lag wohl einerseits an der Struktur der dortigen Industrie, die keine großen Werke aufwies, sondern aus einer Vielzahl von Klein- und Kleinstbetrieben, in

der Hauptsache Drahtziehereien und Kleineisenindustrien, bestand, die sich in den engen Tälern aneinanderreiheten. Daran hat sich bis heute nicht viel geändert, und die Situation ist im Ganzen wieder so, wie vor dem Bau der Kreis Altenaer Eisenbahn.

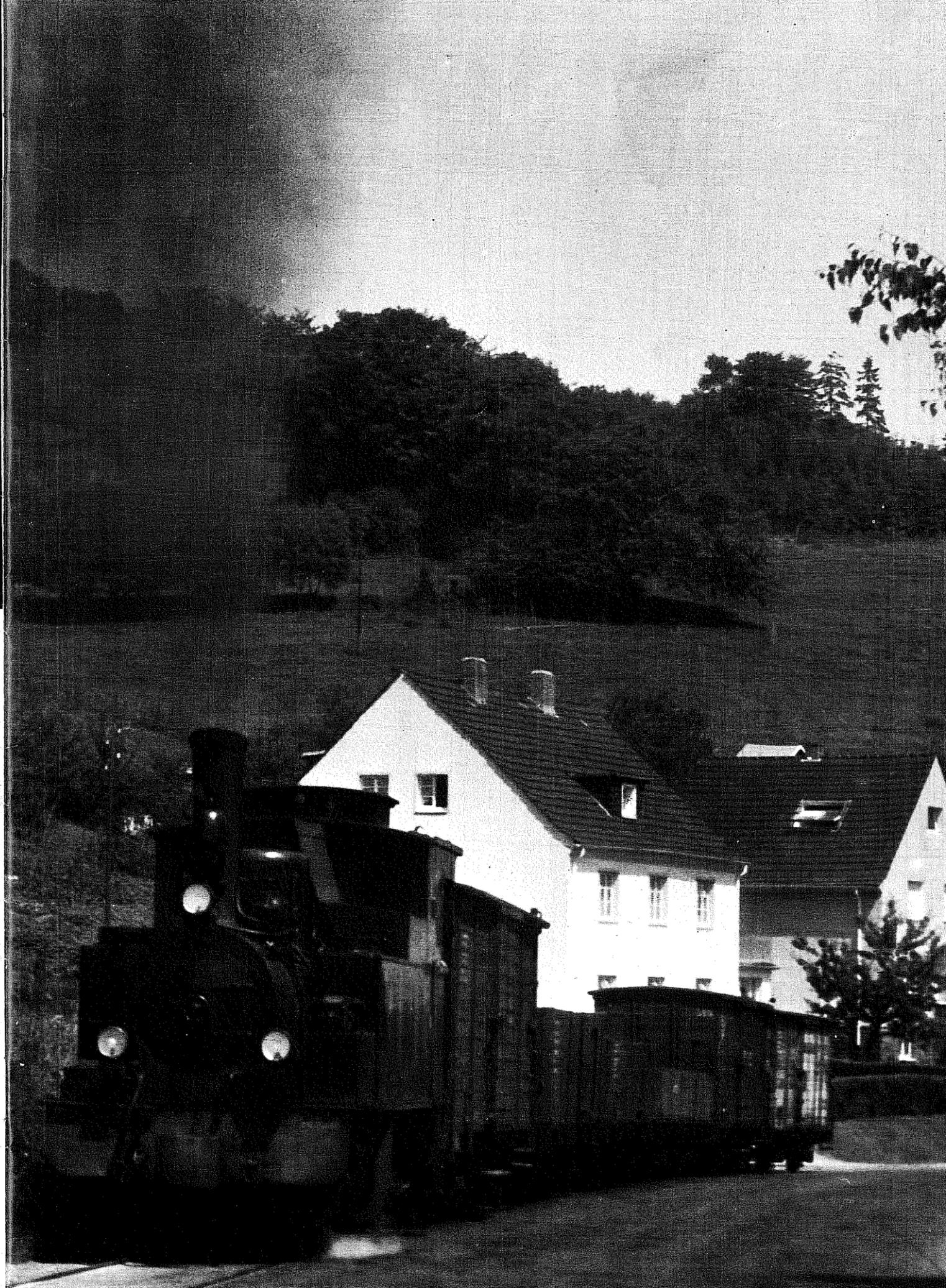
Als die Bergisch-Märkische Bahn in der Mitte des 19. Jahrhunderts Verbindungslinien vom Ruhrgebiet nach Süden suchte, boten sich natürlich in erster Linie die Täler der größten Ruhr-Nebenflüsse, der Vollme und der Lenne an. Die Lennetalbahn wurde zuerst erbaut. Sie erreichte 1859 Letmathe, 1860 Altena und wurde schon im folgenden Jahr bis Siegen durchgeführt. Diese Bahn rentierte sich vom ersten Tage an vollauf.

Die Vollmetalbahn, die sich von Hagen aus direkt nach Süden wendet, kam erst 1874 zum Zuge, als am 6. September die 22km lange Strecke Oberhagen-Brügge dem Verkehr übergeben wurde. Der Bahnbau machte also kurz vor Lüdenscheid



Ankunft in Lüdenscheid KAE

Foto: Piecker





Personenzug in Altena (Bild oben) und in Zum Hohle (unten), beide Aufnahmen Henning Piecker August 1955.

Vorseite: Güterzug mit Lok 15 bei Augustental; Foto (1964): Gerhard Moll.

halt, wie schon der Bau der Lennetalbahn gänzlich an der Bergstadt vorübergegangen war. Man errechnete eine Unrentabilität für die Stichbahn Brügge-Lüdenscheid, und erst durch hohe Zuschüsse und Übernahme einer größeren Summe Stammaktien gelang es den Lüdenscheidern, die Fortsetzung des Bahnbaus zu erreichen. Am 15. Juli 1880 erreichte der erste Zug die Bergstadt.

Nun gab es aber in Lüdenscheid nicht nur Leute, die einzig und allein die Belange der Stadt selbst im Auge hatten, sondern das Wohl des gesamten Kreises. Zu ihnen gehörte in erster Linie der Amtmann Opderbeck, den man eigentlich als den Vater der KAE bezeichnen muß. Opderbeck dachte vor allen Dingen daran, die Wirtschaftskraft der heimischen Industrie im Verse-, Rahmede- und Hälvertal zu stärken.

Das verwickelte Hin und Her der Vorverhandlungen soll hier nicht im Einzelnen dargestellt werden. Jedenfalls reifte unter Opderbecks Federführung der Plan, drei voneinander unabhängige Schmalspurbahnen zu bauen: eine Linie von Lüdenscheid nach Altena, eine von Werdohl nach Augustental und die dritte von Halver nach Schalksmühle. Diese drei Bahnen wurden vom preußischen Staat am 24.5.86 konzessioniert.

Wie es in der Konzession hieß, sollte der „Konzessionär“ nicht verpflichtet sein, mehr als zwei Wagenklassen in die Züge einzustellen, auch nicht mehr als zwei Züge täglich in jeder Richtung verkehren zu lassen.

Zwei Monate dauerte es nur, bis sich am 21.7. 1886 die „Kreis Altenaer Schmalspurbahn-Gesellschaft“ mit 1880000 Mark Kapital und Sitz in Oberrahmede konstituierte. Und dann ging eigentlich alles sehr schnell: Im Januar 1887 wurde der Tunnel an der Steinernen Brücke in Altena durchgeschlagen (noch heute zu besichtigen), Ende April begann von Altena her der Gleisbau, und am 31. Mai 1887 fand bereits die erste Probefahrt mit der Lokomotive „OTTO“ statt.

Überall, selbst bei der Betriebsleitung, brach eine Euphorie aus, die schon im Juni zu einer Fahrplanveröffentlichung führte, obwohl der Verkehr auf der Strecke Altena-Lüdenscheid erst am 1. Oktober 1887 aufgenommen wurde. Noch im gleichen Jahre, nämlich am 15. Dezember, wurde auch auf der Strecke Werdohl-Augustental der Betrieb aufgenommen, und Hälver-Schalksmühle folgte am 5. März 1888.

Die somit verwirklichte Kreis Altenaer Schmalspurbahn, die KAS, funktionierte zwar zur Zufriedenheit, doch waren viele Anlieger noch skeptisch, so daß der Anschlußgleisbau nur zögernd vorankam. Mit der Rentabilität war es nicht eben zum Besten bestellt, und die volkstümliche Deutung für KAS, Kummer, Angst und Sorge, war nicht so sehr weit hergeholt. Die Bahnen im Rahmede- und Versetal litten darunter, daß nur im Osten eine Verbindung zur Staatsbahn bestand. Außerdem fehlte der Werdohler Linie von Anfang an deutlich die Anknüpfung an Lüdenscheid.

So reiften naturgemäß Pläne heran, wiederum unter maßgeblicher Beteiligung des Amtmanns Emil Opderbeck, von Augustental eine Verbindung über Schafbrücke zum Staatsbahnhof Lüdenscheid zu bauen.

Der Bahnhof der KAS in Lüdenscheid lag in geringer Entfernung parallel zum Staatsbahnhof, jedoch mit einem großen Höhenunterschied. Da außerdem ein Höhenrücken im Wege lag, mußte die Verbindungsbahn mit einer übermäßigen Längenentwicklung projektiert werden. Diese Bahn zum Umladebahnhof Wehberg und die Ver-

bindung Augustental-Lüdenscheid (Schafbrücke) wurden zusammen am 3.6.1901 konzessioniert. Am 11.4.1904 wurde die Anschlußbahn und am 1.4.1905 die Augustentaler Strecke in Betrieb genommen. Beide Linien wurden bei der Station Schafbrücke so in die Altenaer Bahn eingeführt, daß die Züge aus allen drei Richtungen nach Lüdenscheid KAS ohne Rangieren durchfahren konnten. Das kleine Stellwerkshäuschen an jener Stelle zeugt heute noch von der großen Zeit bei der KAE, oder auch der KAS, wie sie noch bis 1922 hieß.

Einzuflechten wäre hier noch, daß es in den Jahren 1894 bis 1897 noch eine weitere KAS-Strecke gegeben hat, nämlich die Zweigbahn von Altroggenrahmede zur Baustelle der Fuelbecker Talsperre. Das gesamte Baumaterial für den Dammbau wurde über die KAS transportiert. Hinzukam an Wochenenden ein gewaltiger Ausflugsverkehr, da die Schaulustigen von Altena und Lüdenscheid herbeiströmten.

Dieser Stichbahn war, wie schon gesagt, ein sehr kurzes Leben beschieden. Ganz anders verhielt es sich mit einer 1925 gebauten Linie, die nicht nur so lange bestand wie die KAE, sondern diese eigentlich sogar überdauerte. Gemeint ist die 2,5 km lange Anschlußbahn zum Stahlwerk Plate in Brüninghausen. Die Strecke wurde auf Initiative des Fabrikanten Peter Robert Plate sen. für 250.000 RM von Orenstein & Koppel gebaut. Sie zweigte in Augustental von der Werdohler Linie ab und bediente noch einen anderen Gleisanschluß mit.

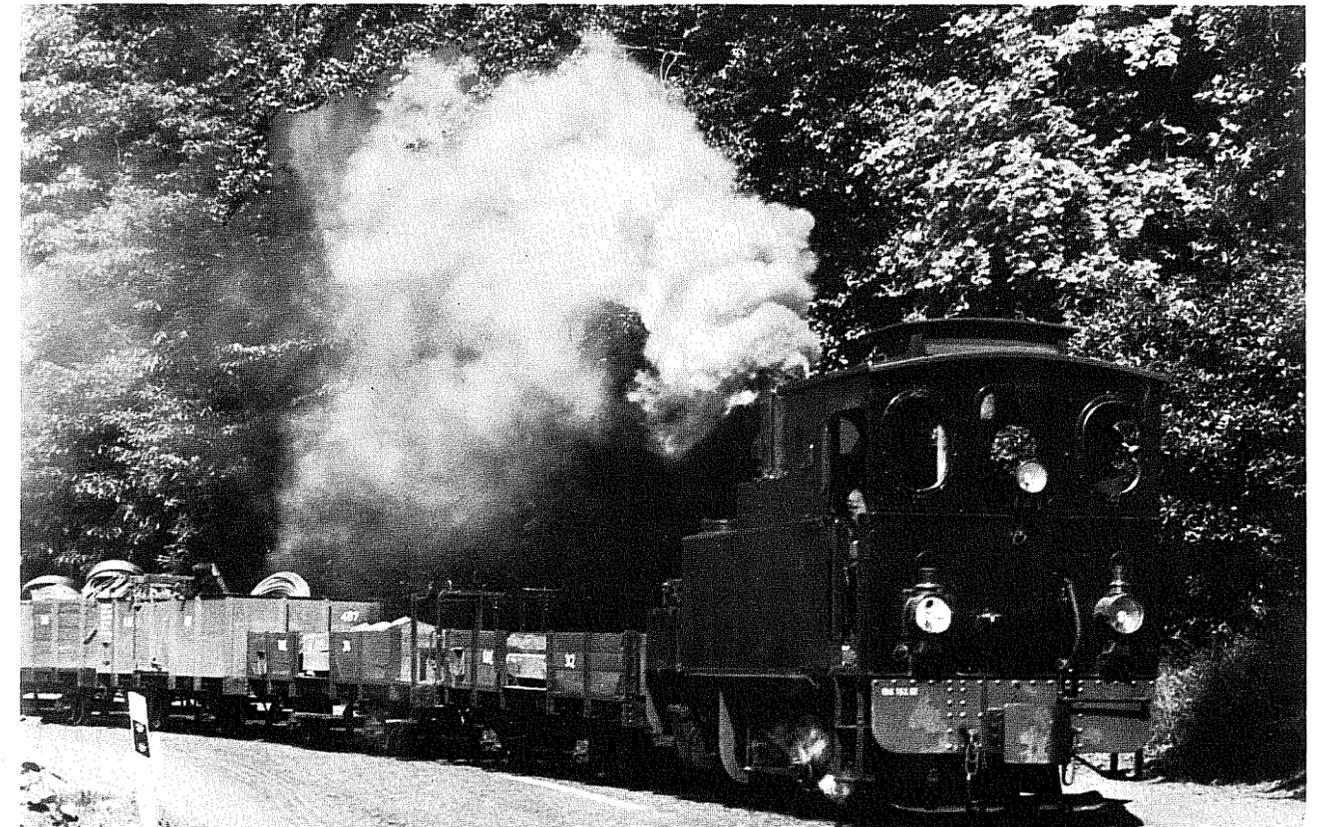
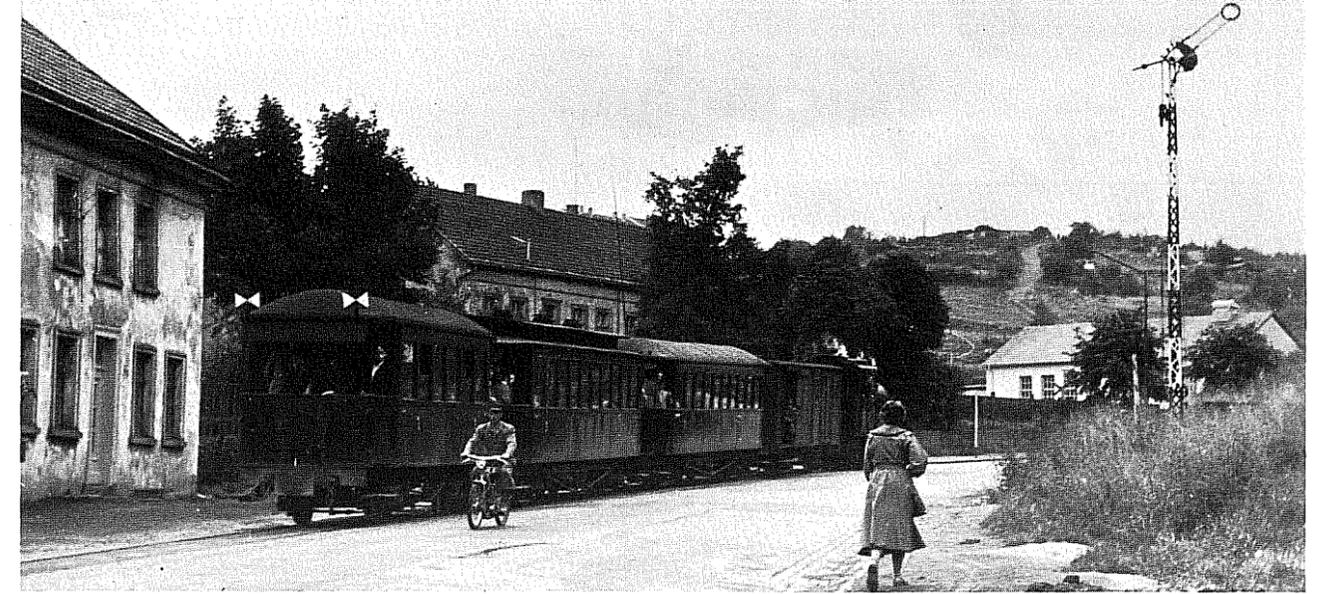
Die Zweigbahn nach Brüninghausen hat zusammen mit dem Teilstück Augustental-Wehberg alle anderen KAE-Linien überdauert: Am 25. Juli 1952 fuhr der letzte Zug von Halver nach Schalksmühle; am 22.5.1955 wurde der Abschnitt Werdohl-Augustental eingestellt. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1961 war es dann auch im Rahmedetal mit dem Schienenverkehr vorbei. So hielt die Brüninghausener Linie das Fähnchen der einst so stolzen KAE noch bis zuletzt hoch, bis auch hier 1967 endgültig Feierabend war.

Zu allerletzt hatte man noch geglaubt, durch den Einsatz moderner Triebwagenzüge die Bahn retten zu können. Aber auch diese Fahrzeuge mußten auf den gleichen engen Straßen verkehren, wie zuvor die Dampfzüge. Sie erreichten kaum höhere Reisegeschwindigkeiten (bei doppelter Höchstgeschwindigkeit; siehe Bildfahrplan Seite 24/25) und behinderten den Straßenverkehr ebenso. So dauerte der Auftritt der Triebwagen auf der KAE-Bühne nur von Ende 1955 bis Anfang 1961. Sie wurden an die Inselbahn Langeoog verkauft, wo sie heute noch im Einsatz sind.

Doch auch einige andere Fahrzeuge sind erhalten geblieben. Vor dem Heimatmuseum in Lüdenscheid steht ein KAE-Zug, bestehend aus der Lok 20, einem Personen- und einem Packwagen. Lok 13 steht in Altena einsam auf einem kurzen Gleisstummel, von niemandem beachtet, vom Wetter angegriffen. Ein zweiachsiger Personenwagen wurde von der Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde aufgekauft. Hier und da findet man noch einen Güterwagen als Gartenlaube oder Lagerschuppen.

Das einzige KAE-Fahrzeug in Betrieb ist der Personenwagen Nr. 3 bei der Museums-Eisenbahn. Die ebenfalls in unserem Besitz befindliche Lokomotive Nr. 15 und der gedeckte Güterwagen Nr. 380 sollen sobald als möglich in Betrieb genommen werden. So wird, wenn die Eisenbahnfreunde ein wenig zusammenhalten, bald wieder ein echter und vollständiger KAE-Zug durch die Landschaft dampfen.

Otto O. Kurbjuweit



Zu den Fotos auf diesen beiden Seiten:

- links oben: Lok 15 in Worth, Foto: J.Löttgers
- links unten: Lok 15 rangiert auf dem Wehberg im Juni 1965, Foto: J.Löttgers.
- rechts oben: Personenzug am Roten Hahn, Foto: H. Piecker.
- rechts mitte: Güterzug mit Nr. 15 unterhalb Peddenciepen, Foto: Gerhard Moll.
- rechts unten: Lok 20 rangiert in Zum Hohle im August 1959, Foto: G.Moll.

Fotos Seite 12: Lok 22 bedient Gleisanschlüsse im August 1959, Foto: G.Moll.  
 darunter: Lok 20 in Zum Hohle, Foto: G.Moll.

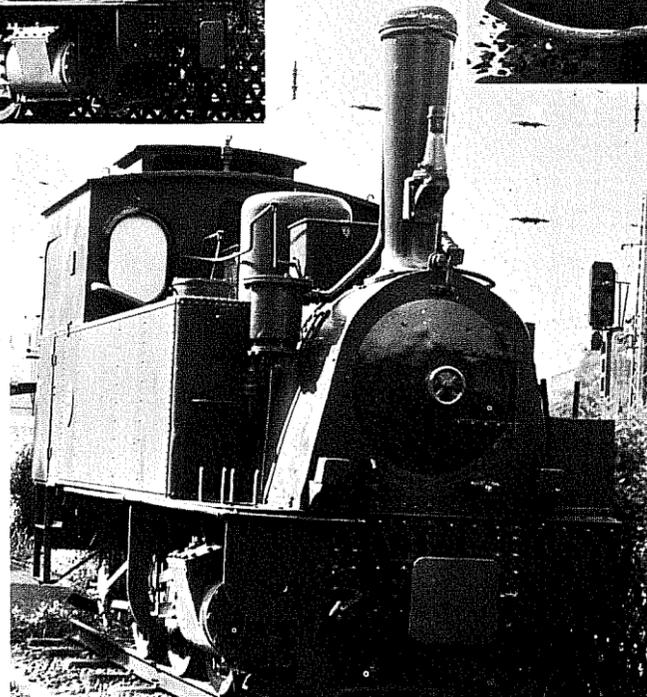
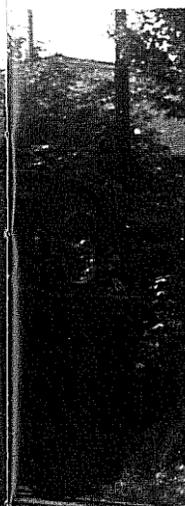
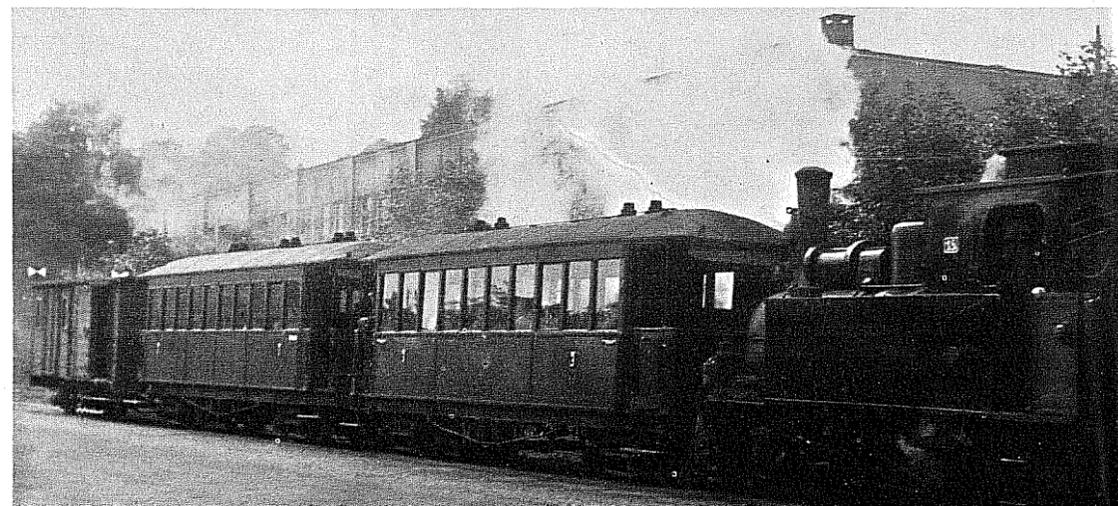
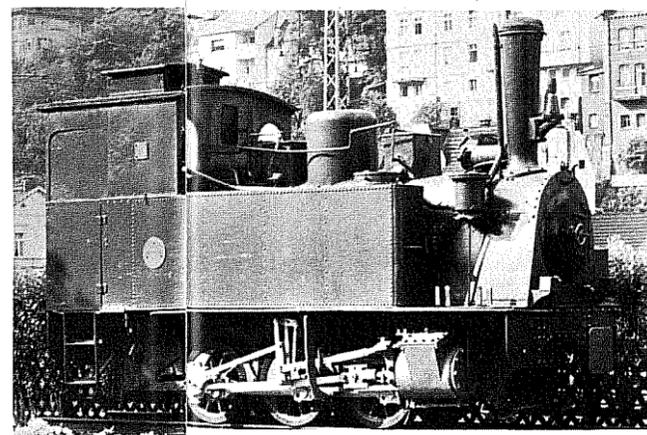
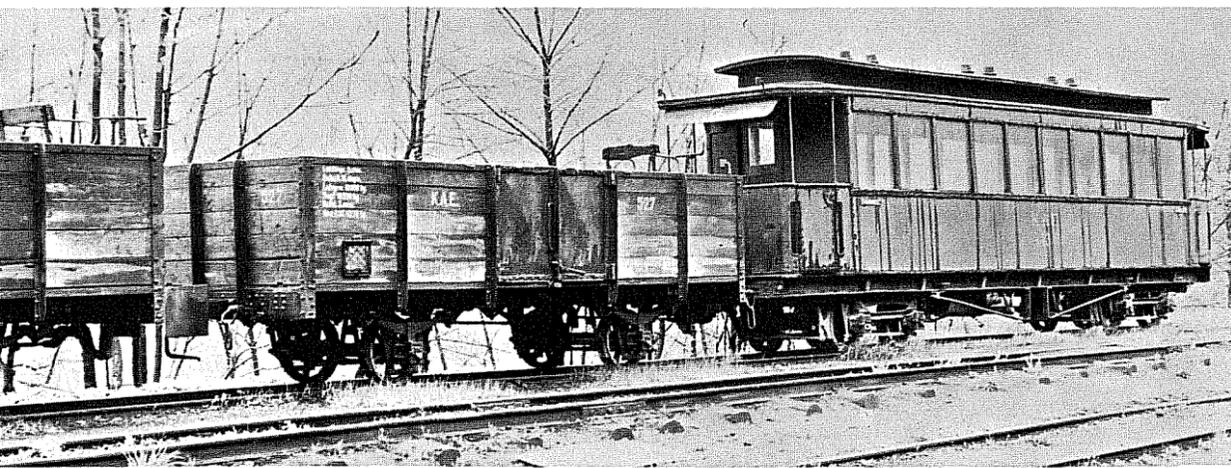
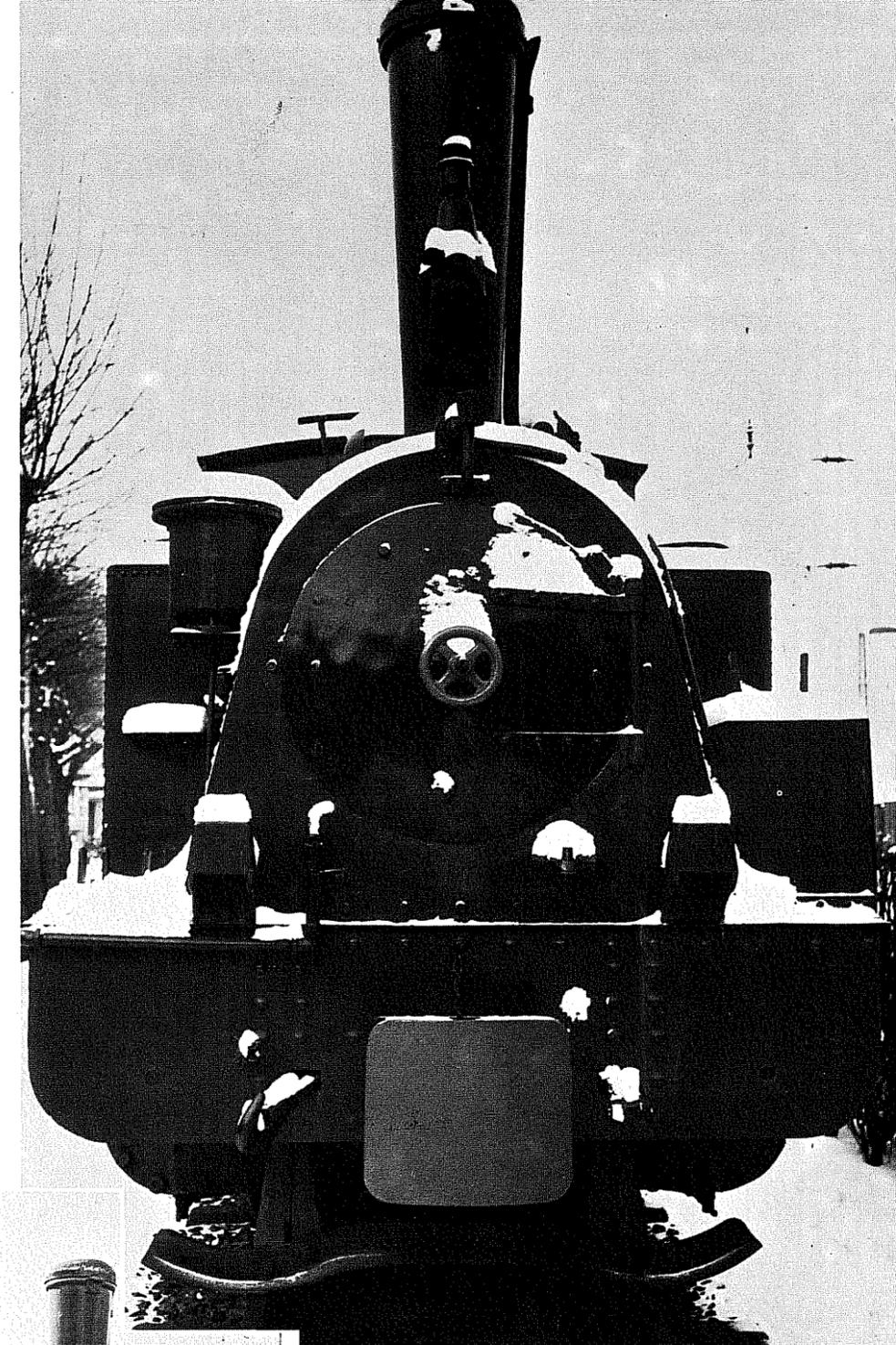
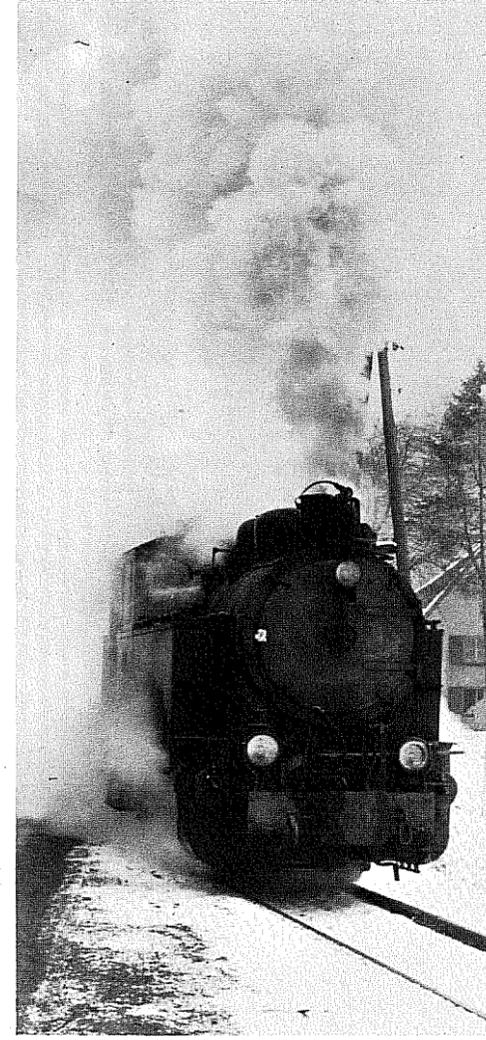
Fotographen der Bilder auf den Seiten 10 u.11:

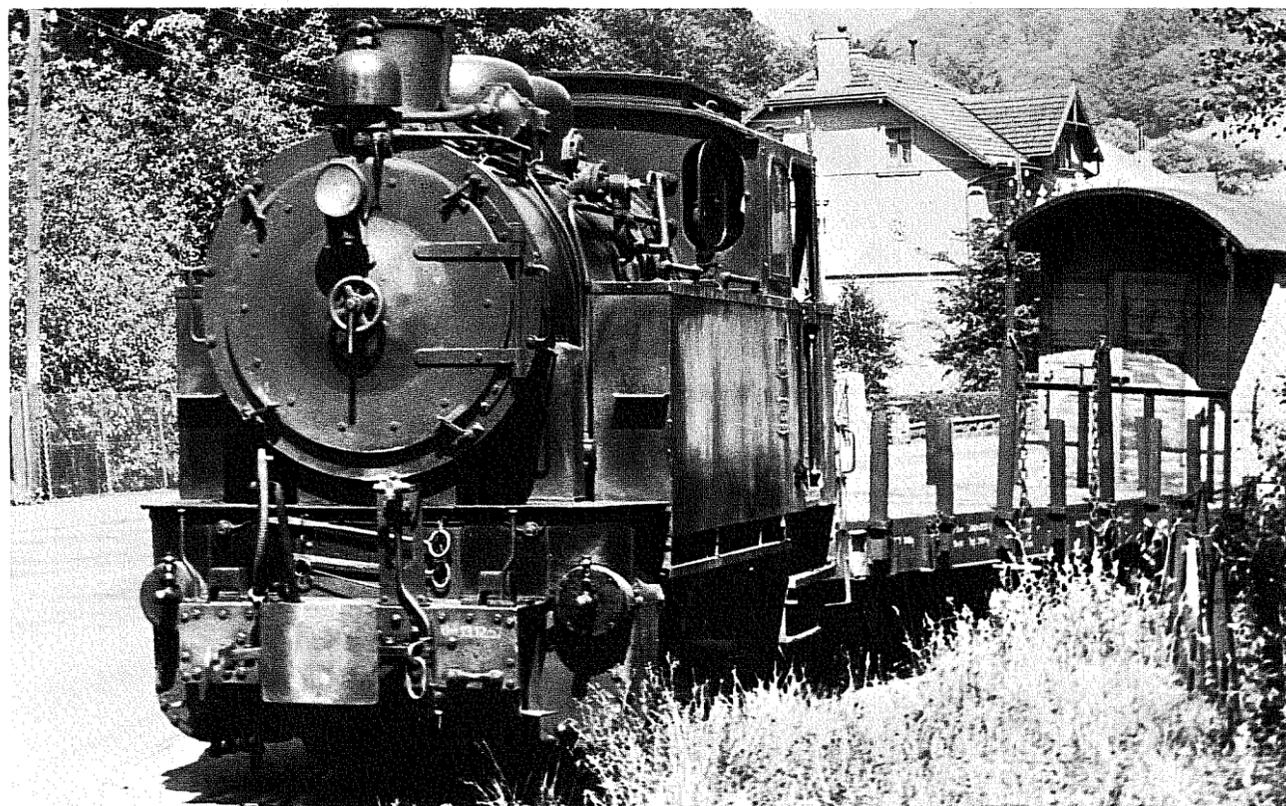
Rotthowe		E. Moll	Rotthowe	
Reuber		Hertwig		
Piecker	Piecker		Hertwig	Stadahl



**Haben Sie noch keinen BAUSTEIN?**

Siehe Seite 32!

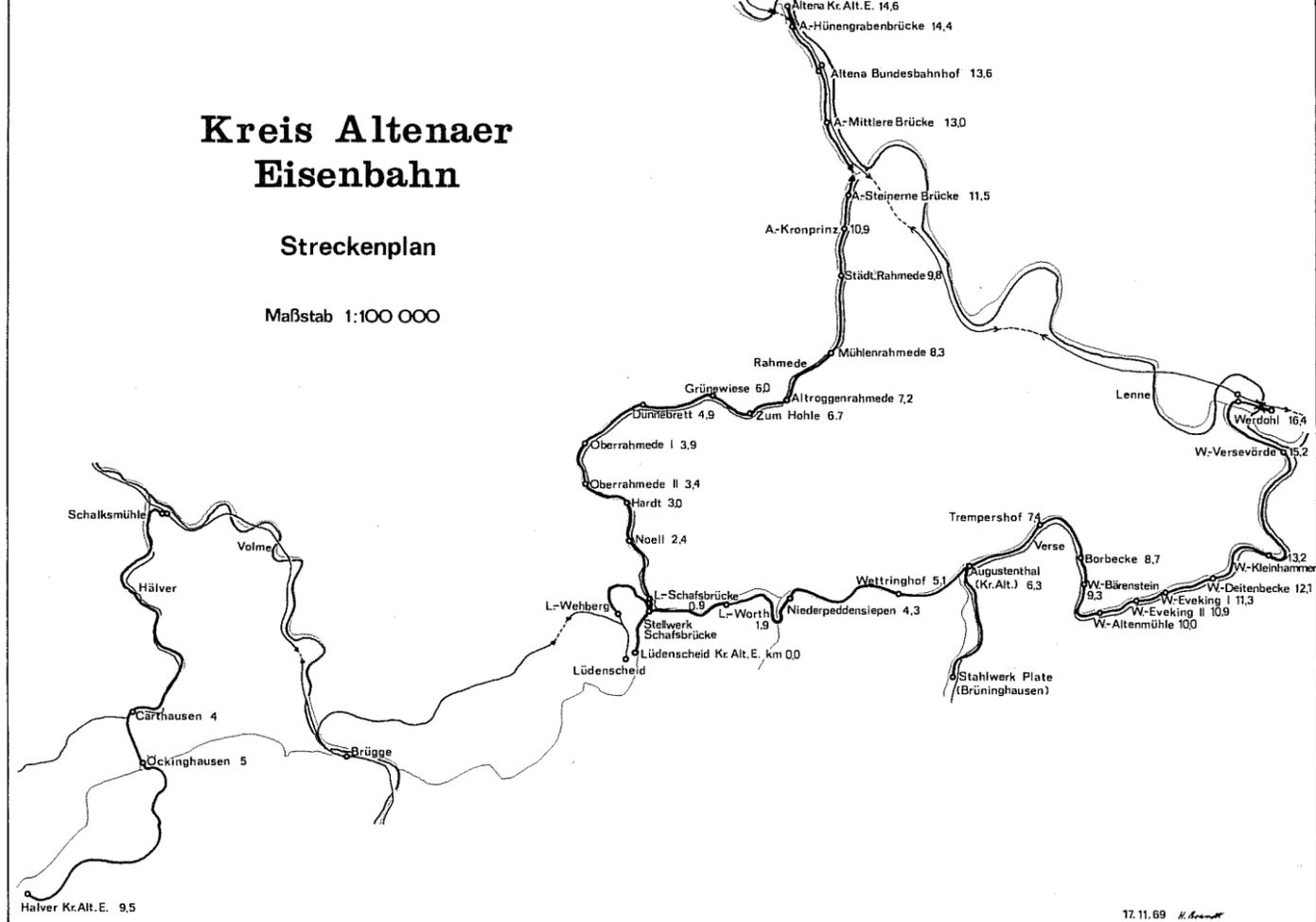




# Kreis Altenaer Eisenbahn

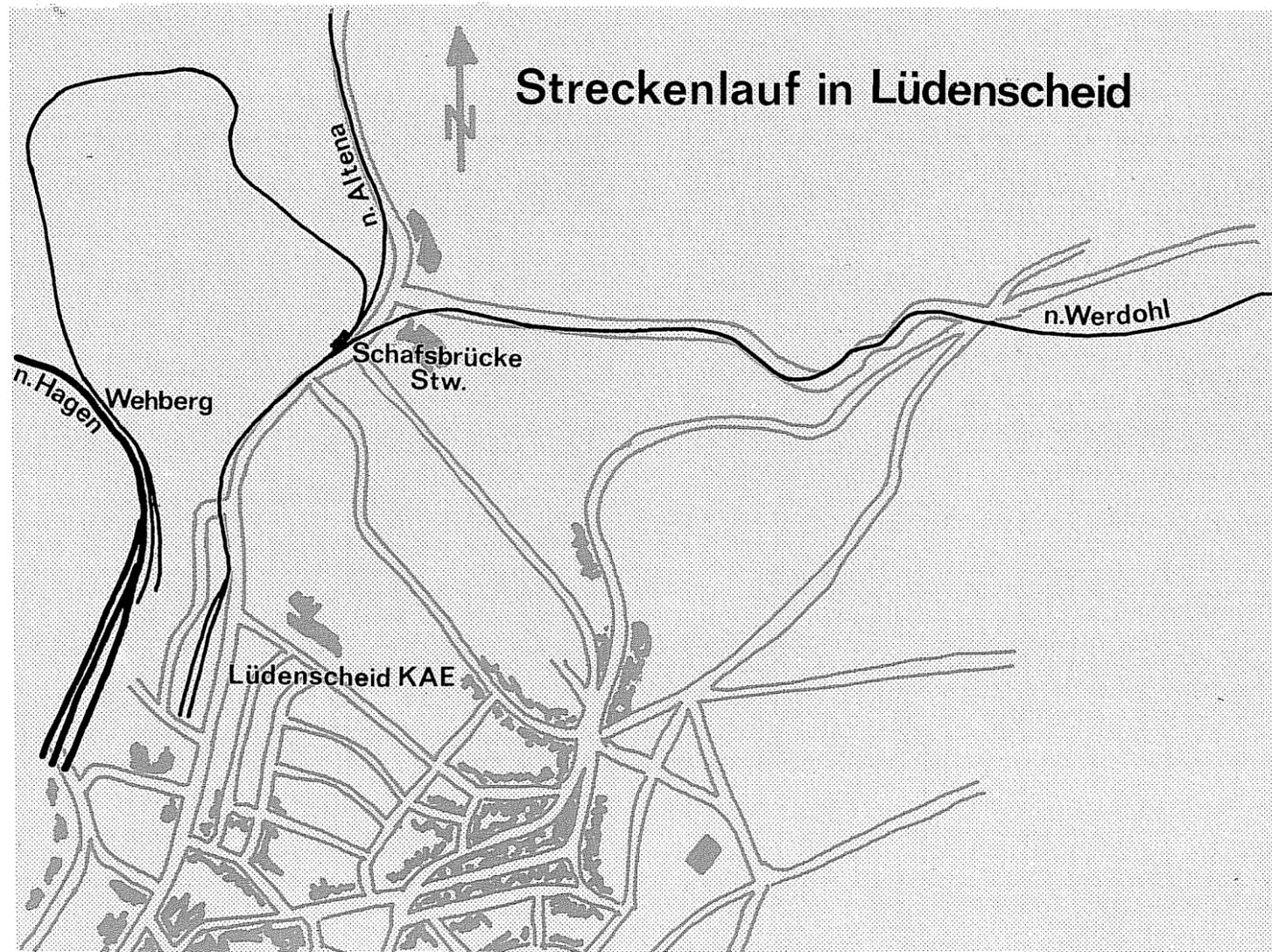
## Streckenplan

Maßstab 1:100 000



17.11.69 H. Brandt

## Streckenlauf in Lüdenschied



## Literaturverzeichnis

über die Kreis Altenaer Eisenbahn

1. Anlage zu den VdEF-Mitteilungen 9/61
2. Hamburger Blätter 3/4 1961, Seite 33, KM 1051
3. Hamburger Blätter 5/6 1961, Seite 39, KM 1104
4. Hamburger Blätter 9/10 1961, Seite 19-20
5. Hamburger Blätter 1/2 1962, Seite 34, KM 1268
6. Otto Budde: Die KAE 1887-1962, Lüdenschied 1962
7. Secundairbahn-Kurier 14, Seite 9, Wolfenbüttel (1965)
8. Die Kleinbahn 22, Seite 13, Gifhorn 1966.
9. Hamburger Blätter 4 1967, Seite 90
10. Die Schmalspurbahn Nr. 7, Dortmund 1967
11. Die Kleinbahn Nr. 32, Seite 120, Gifhorn 1967
12. Eine Reise in die Vergangenheit, Seiten 22, 32 und 37, Bruchhausen-Vilsen 1969
13. Auf Schienen Nr. 2, Koblenz 1969

Sollten unseren Lesern weitere Belegstellen bekannt sein, bitten wir höflichst um Mitteilung zwecks Veröffentlichung. H. Brandt.

Lüdenscheid - Altenc

Table with columns: Stationen, km, Pers.-Zug 1a, 1, 3, 5, 7, 301, 9, 11, 11. Includes stations like Lüdenscheid Kr. Alt. E., Noell, Hardt, etc.

× Zugkreuzung oder Überholung | Zug fährt durch

† Verkehrt nur am Sonn- und Feiertagen. × Verkehrt nur an Werktagen. Mo-Fr Verkehrt nur montags bis freitags. Stw. ab Stellwerk Schafsbrücke.

Lüdenscheid - Werdohl

Table with columns: Stationen, km, Pers.-Zug 51, 53, 53a, 55, 57, 59, 331, 61, 63. Includes stations like Lüdenscheid Kr. Alt. E., Werdohl, etc.

× Zugkreuzung oder Überholung | Zug fährt durch

† Verkehrt nur am Sonn- und Feiertagen. × Verkehrt nur an Werktagen. Sa. Verkehrt nur samstags. Stw. ab Stellwerk Schafsbrücke.

Altenc - Lüdenscheid

Table with columns: Stationen, km, Pers.-Zug 2a, 2, 4, 6, 8, 10, 302, 12, 304, 12, 14. Includes stations like Alt. K.A.E., Alt. Hügrbr., etc.

× Zugkreuzung oder Überholung | Zug fährt durch

Werdohl - Lüdenscheid

Table with columns: Stationen, km, Pers.-Zug 50, 52, 54, 56, 332, 58, 60. Includes stations like Werdohl, Werdohl-Versevörde, etc.

× Zugkreuzung oder Überholung | Zug fährt durch

Lüdenscheid - Lüdenscheid

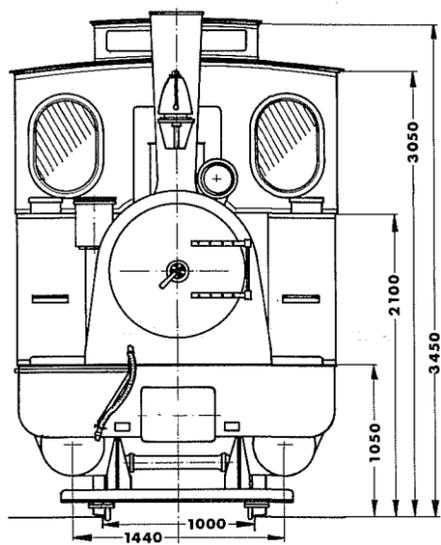
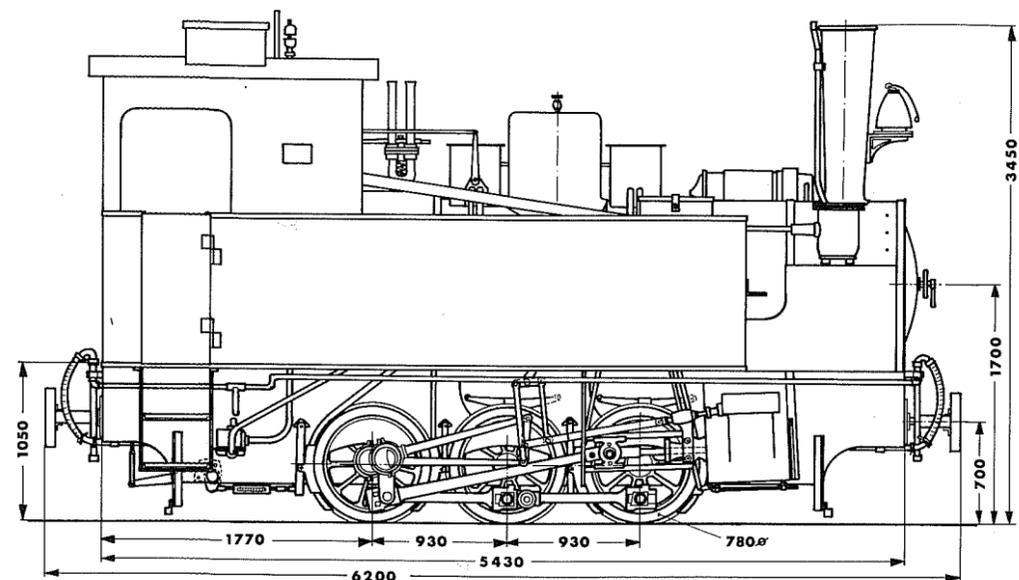
Table with columns: Pers.-Zug 16, 20, 22, 24, 26, 28. Includes stations like Lüdenscheid, etc.

† Verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen. Mo-Fr Verkehrt nur montags-freitags. Gz. 302 fährt nach Bedarf bis Anschluß Helle. × Verkehrt nur an Werktagen. Stw. an Stellwerk Schafsbrücke.

Lüdenscheid - Lüdenscheid

Table with columns: Pers.-Zug 60, 62, 62a, 66, 68, 70, 70, 72. Includes stations like Lüdenscheid, etc.

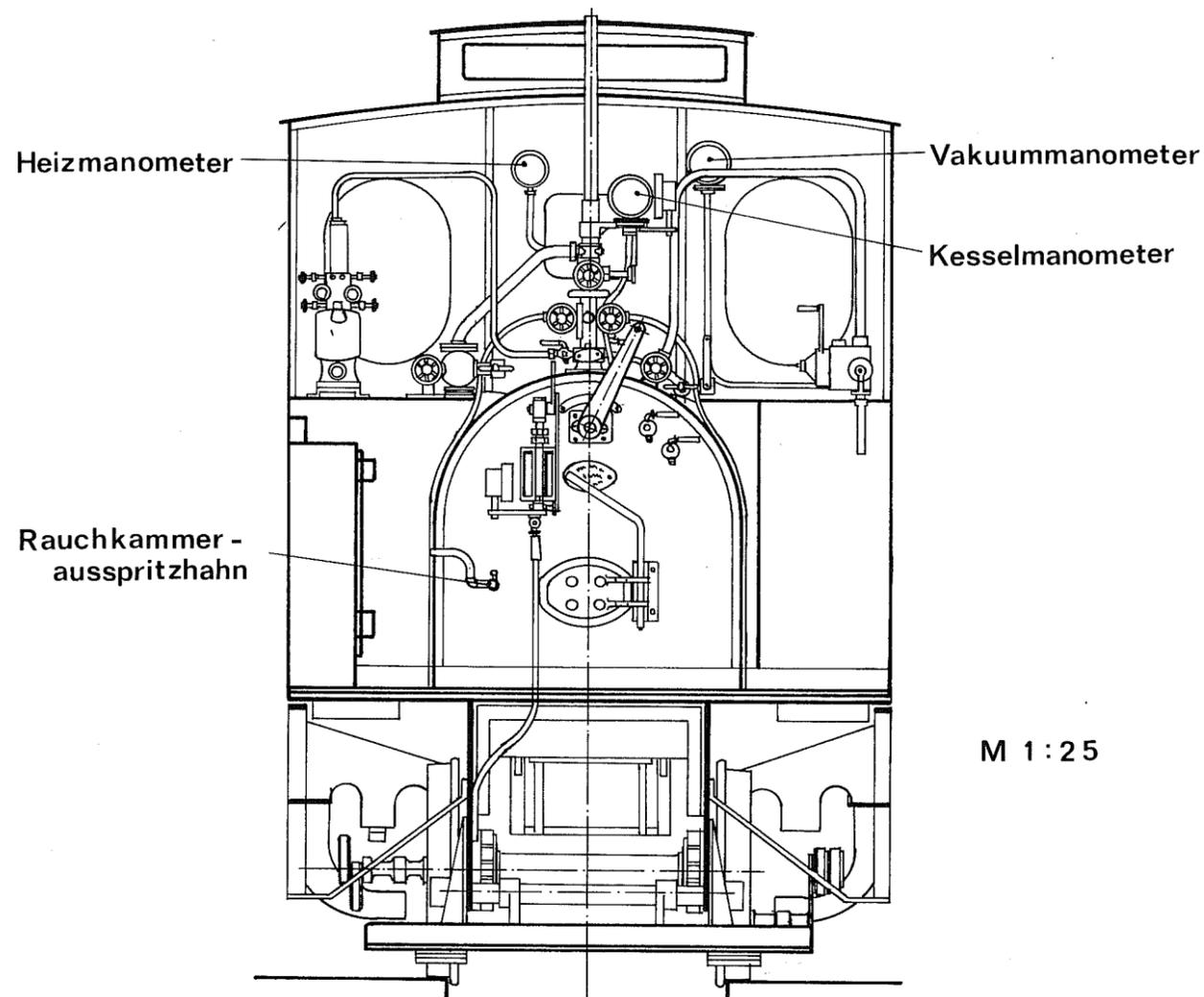
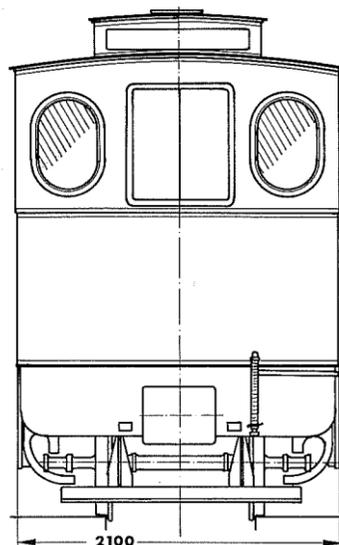
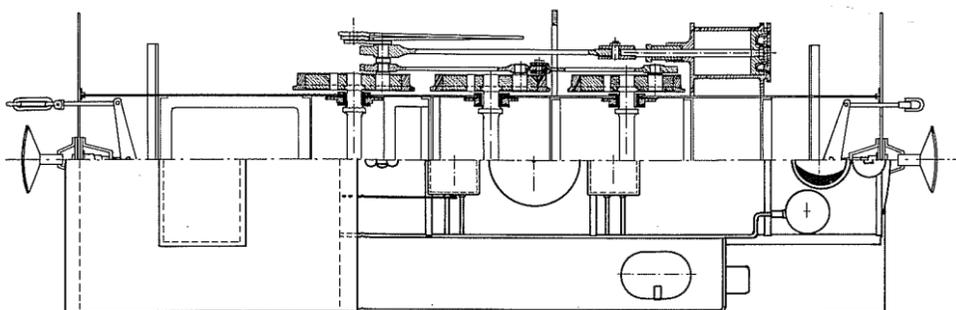
† Verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen. × Verkehrt nur an Werktagen. Sa. Verkehrt nur samstags. Stw. an Stellwerk Schafsbrücke.



# KAE

## N° 15

### „HERMANN“

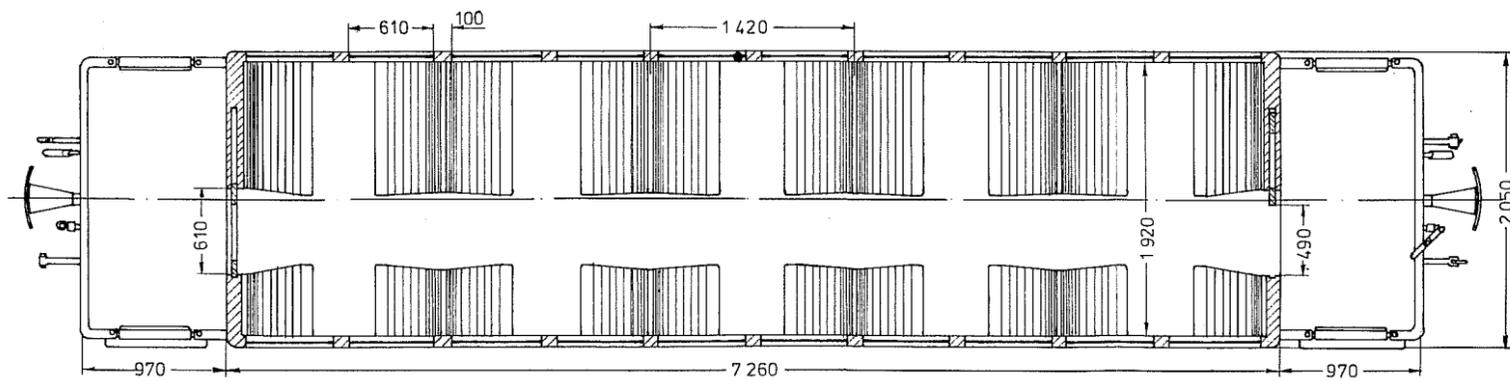
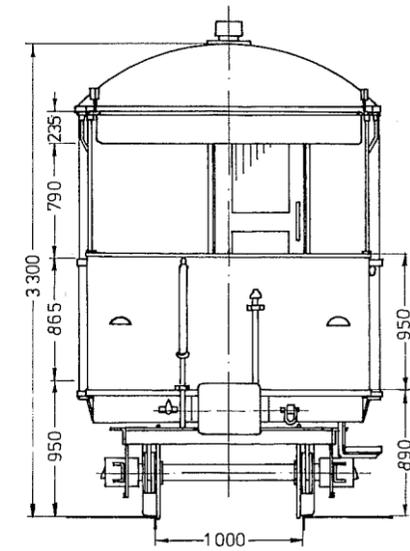
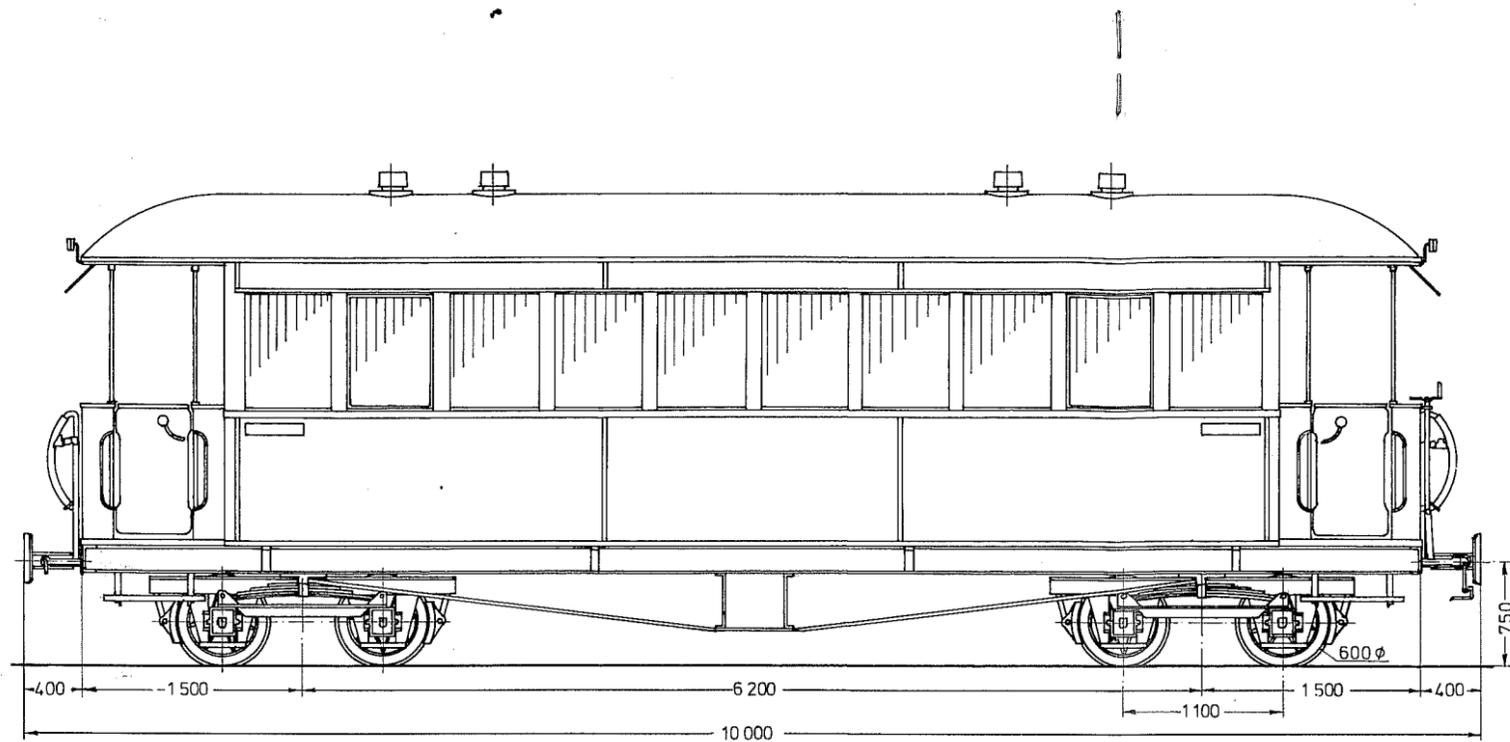


M 1:25

HOHENZOLLERN	1911	Fabrik Nr.	2798
Bauart	Cn 2t	Heizfl. Feuerkiste	3,26 m <sup>2</sup>
Zylinder Ø	300 mm	„ Rohre	34,95 m <sup>2</sup>
Kolbenhub	400 mm	„ gesamt	38,21 m <sup>2</sup>
Dampfdruck	12 atm	„ Vorwärme	3,50 m <sup>2</sup>
Rostfläche	0,7 m <sup>2</sup>	Wasser	3 t
Leergewicht	17,6 t	Kohlen	0,8 t
	Dienstgewicht	23,3t	

Maßstab 1:50 (1:25)

8.12.69 *F. Claus*



# Kreis Altenaer Eisenbahn

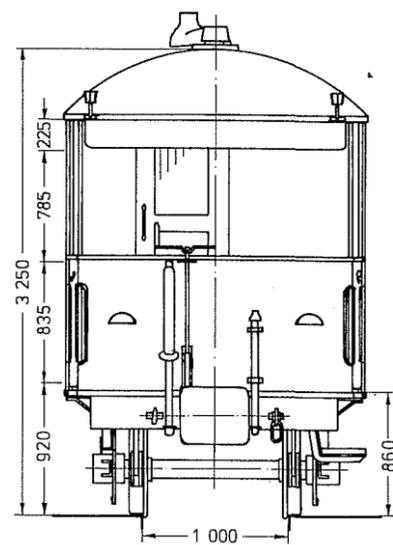
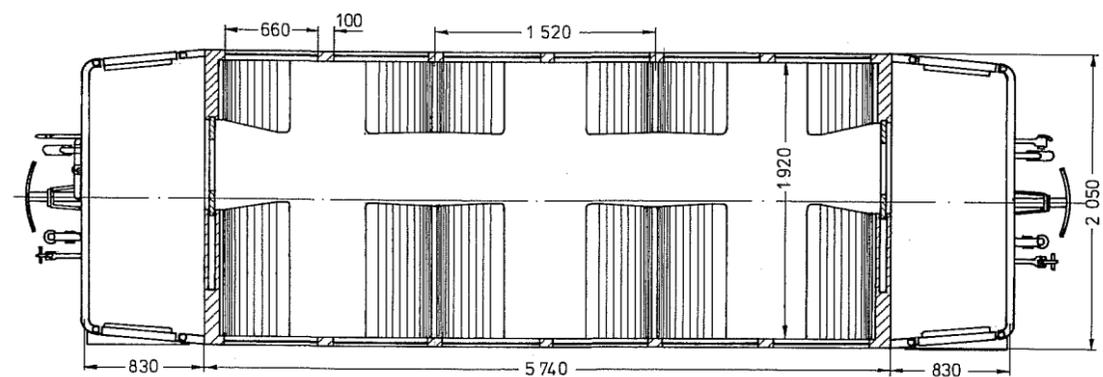
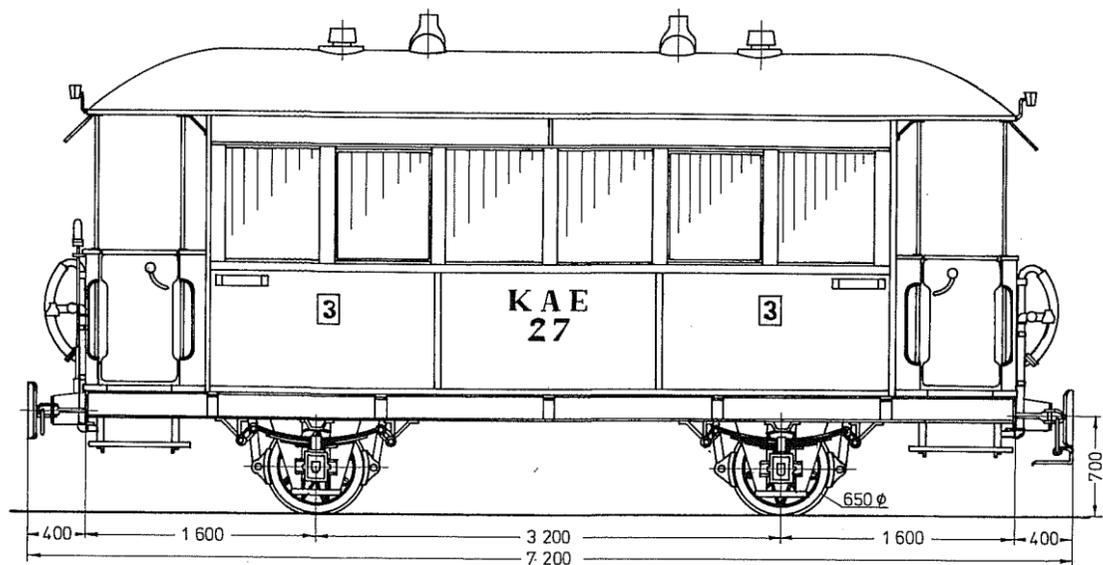
**3**

30 Sitzplätze

Gew.d.W. 9 040 kg

Maßstab 1:50

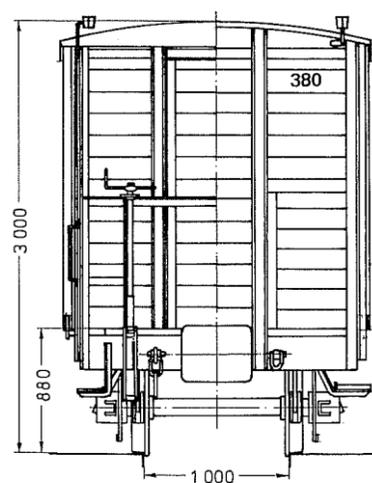
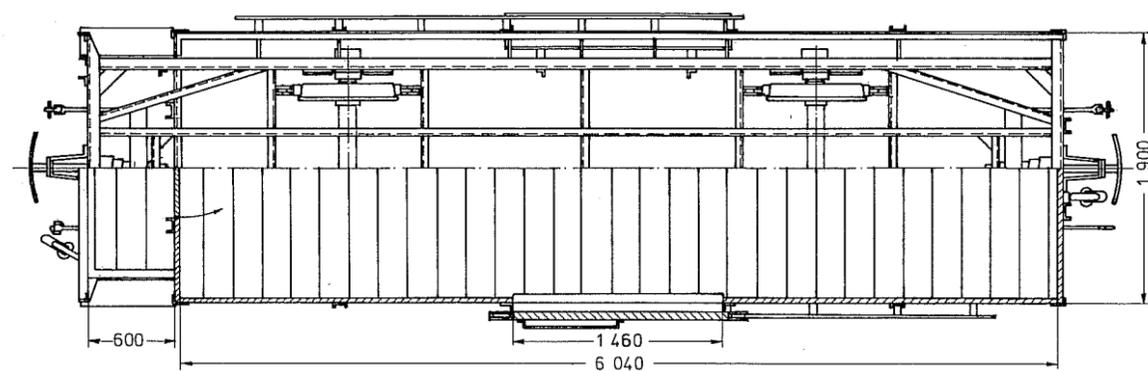
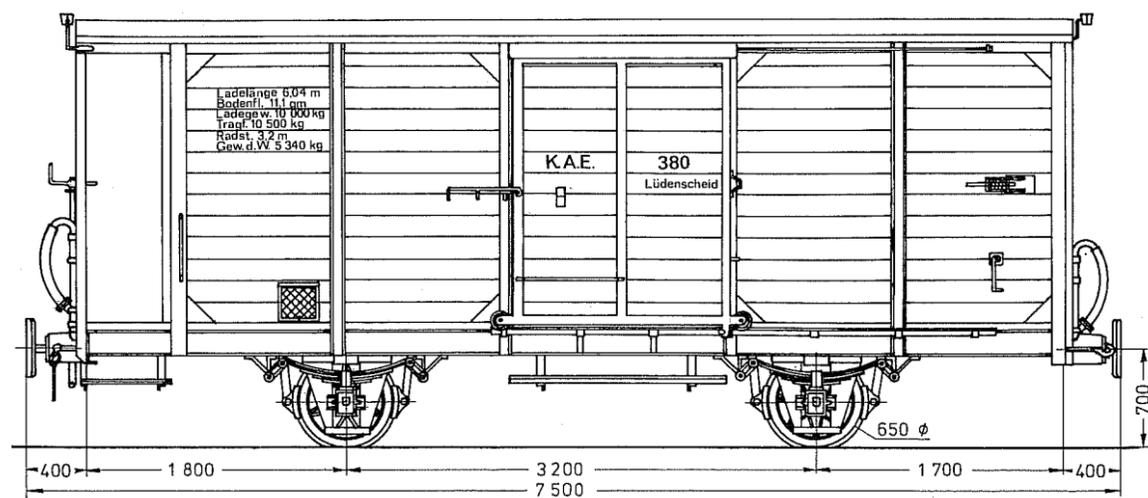
22.Okt.69 *K. Brunn*



Kreis Altenaer  
Eisenbahn  
27

Maßstab 1:50

3. Okt. 1969 H. Brandt



Kreis Altenaer  
Eisenbahn  
380

Waggonfabrik AG Uerdingen a. Rh. 1934

Gew. d. W. 5340 kg  
Ladegew. 10 t

Maßstab 1:50

21. Sept. 69 H. Brandt

Kreis Altenaer Eisenbahn - Aktiengesellschaft

Sammlung betrieblicher Vorschriften  
(SbV)

Gültig ab 1. September 1957

Aufgestellt:

Lüdenscheid, den 1. 7. 1957

Der Oberste Betriebsleiter:

gez. Körner

Teil A

Zusätzliche Bestimmungen zu den vFV und zur BZD

1. Abschnitt

Allgemeines

- Zu § 1 Z (3) Auf der Strecke Altena Gbf—Lüdenscheid ist der Zugleitbetrieb eingeführt.
- Zu § 3 Z (1) Zugleitbahnhof ist Bahnhof Lüdenscheid Kr. Alt. E.
- Zu § 3 Z (3) Zuglaufstellen sind die Bahnhöfe.  
Altena G  
Steinerne Brücke  
Städtisch Rahmede  
Mühlenrahmede  
Zum Hohle  
Oberrahmede  
Hardt  
Lüdenscheid

- Zu § 6 (6) Als Dienstfahrplan wird ein Bildfahrplan aufgestellt, der die Zuglaufzeiten und alle notwendigen Angaben enthält.

2. Abschnitt

Fahrdienst auf den Betriebsstellen

- Zu § 7 (8) Für die Bahnhöfe Altena und Lüdenscheid sind besondere Bahnhofsbücher aufgestellt.
- Zu § 11 (7) Rufzeichentabelle:  
Altena G ———  
Altena Steinerne Brücke ———  
Städtisch Rahmede ———  
Mühlenrahmede ———  
Zum Hohle ———  
Oberrahmede ———  
Hardt ———  
Lüdenscheid Fahrdienstleiter ———

Verteilungsplan:

1. Oberster Betriebsleiter  
örtlicher Betriebsleiter  
Bahnhöfe  
Bahnmeisterei  
Betriebswerk
2. zugänglich zu machen allen Betriebsbediensteten

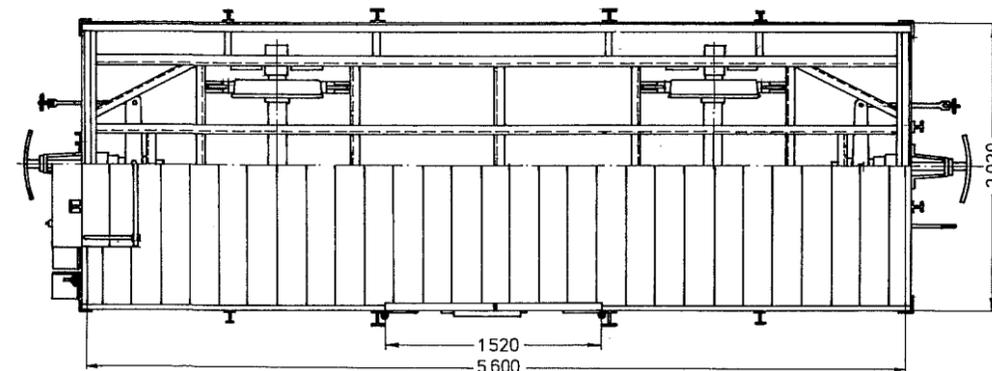
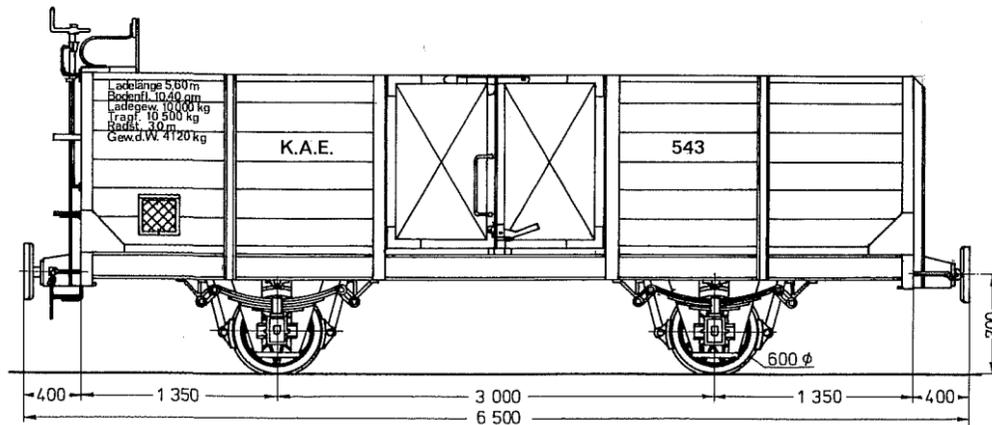
Berichtigungen:

Nummer des Berichtigungsblattes oder Nachtrages	Gültig ab:	Berichtigt:	
		am:	durch:

Vorbemerkungen:

1. Der Inhalt der Sammlung ist gegliedert in die Hauptabschnitte  
Teil A: Zusatzbestimmungen zu den vereinfachten Fahrdienstvorschriften (vFV) und zu der Betriebsvorschrift für den Zugleitdienst (BZD) für die Zugleitstrecke Altena Gbf—Lüdenscheid.  
Teil B: Zusatzbestimmungen zu dem vereinfachten Signalbuch (vSB)  
Teil C: Zusätzliche betriebliche Bestimmungen in Tabellenform.
2. Die Zusatzbestimmungen sind innerhalb der Abschnitte in der Reihenfolge der §§ der vFV, der BZD und der Ausführungsbestimmungen des vSB geordnet.

- Dem Sicherungsposten Schafsbrücke wird die Abfahrt der Züge vom Zugleiter mitgeteilt. Zu §§ 12 Z-16 Z (7)
- Es wird nicht abgeläutet. Zu § 16 (1) - (7)
- Der Zugleiter des Bahnhofs Lüdenscheid führt das Belegblatt nach Anlage 5 BZD. Zu § 17 Z (1)
- Auf dem Streckenabschnitt Lüdenscheid—Augustenthal werden keine Zuglaufmeldungen abgegeben, da im Regelverkehr nur eine Zugeinheit hin und her fährt. Verkehrt ausnahmsweise ein zweiter Zug, so gibt der örtliche Betriebsleiter die erforderlichen betrieblichen Anweisungen. Zu § 19 (2)
- Bahnhofsfahrordnungen werden nicht aufgestellt. Zu § 20 (1) - (7)
- Auf den nächstehenden Kreuzungsbahnhöfen werden Rückfallweichen verwendet. Zu § 21 Z (1)
- Bahnhof Steinerne Brücke (nur aus Richtung Lüdenscheid), Mühlenrahmede, Zum Hohle und Oberrahmede, (nur aus Richtung Altena), Hardt.  
(Genehmigt durch Erlaß LFB IV A 14 Akb 2/68 vom 15. Juli 1957)
- Züge, die nicht der Beförderung von Reisenden dienen, dürfen bis zu 20 Minuten vor der fahrplanmässigen Zeit abgelassen werden, wenn die Verständigung zwischen den Zuglaufstellen in Ordnung ist und der Personenzugfahrplan dadurch nicht gestört wird. Zu § 24 (4) u. §§ 23 Z. u. 24 Z (1)
- Über den Einsatz von Stopfmaschinen, Schneeverwehungs- und Tunnelrotten sind die Züge durch Befehl unter a) zu unterrichten. Bei Nebel und Schneetreiben dürfen Stopfmaschinen nur verwendet werden, wenn die Strecke gesperrt ist. Zu § 24 (16)
- Bei Kreuzungen dürfen die Reisezüge nur so weit fahren, daß zwischen ihnen für die Reisenden eine Übergangsstelle von 5 m Breite freibleibt. Zu § 26 (3) bis (5)
- Schiebelokomotiven dürfen außer in Notfällen und beim Anchieben nicht eingesetzt werden, ausgenommen auf dem (11) Zu § 29 (1) bis (11)



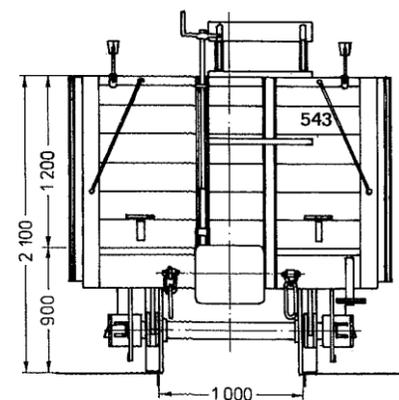
Kreis Altenaer  
Eisenbahn  
543

Killing & Sohn, Hagen i. W.

Gew. d. W. 4120 kg  
Ladegew. 10 t

Maßstab 1:50

7. Okt. 69 H. Brandt



Streckenabschnitt Lüdenscheid-Augustenthal bis zum Bahnhof Worth. Erforderliche Anordnungen siehe zu § 59.

Zwischen Altena G und Lüdenscheid dürfen Sperrfahrten in den Anschlüssen enden oder beginnen (ausweichen). Bei den als Sperrfahrten von Altena, Steinerne Brücke, Mühlenrahmede, Zum Hohle, Oberrahmede, Lüdenscheid ausgeführten Bedienungsfahrten meldet der Zugführer der Sperrfahrt, nachdem sämtliche Fahrzeuge im Anschluß sind und die Anschlußweiche in Grundstellung verschlossen ist, dem Fahrdienstleiter in Lüdenscheid fernmündlich: „Sperrfahrt (Nr. der Fahrt) im Anschluß, Hauptgleis frei.“ Der Zugleiter trägt die Meldungen mit Zeitangabe in das Belegblatt, der Zugführer in den Fahrbericht ein. Hierauf hebt der Zugleiter die Streckensperrung auf.

Nach Beendigung der Arbeiten im Anschluß meldet der Zugführer dem Zugleiter in Lüdenscheid die Abfahrtsbereitschaft der Sperrfahrt mit folgendem Wortlaut: "Kann Sperrfahrt (Nr. der Fahrt) nach (Bahnhofsname) zurückkehren?"

Ist der Zugleiter hiermit einverstanden und befindet sich in dem betreffenden Streckenabschnitt kein Zug, so sperrt er erneut die Strecke, legt die Sperrfahrt ein und beauftragt den Zugführer zur Abfahrt: „Sperrfahrt (Nr. der Fahrt) fährt (Uhrzeit) nach (Bahnhofsname) ab.“

Diese Meldungen werden von beiden Stellen mit Zeitangabe eingetragen. Der Zugführer verschließt nach Verlassen des Anschlusses die Weiche in Grundstellung. Nach Rückkehr der Sperrfahrt hebt der Zugleiter die Streckensperrung auf.

Verspätungen von Reisezügen von 5 Minuten und mehr sind von der ersten besetzten Zuglaufstelle entgegen § 34 Z (1) an den Zugleiter zu melden. Der Zugleiter meldet Verspätungen an die Übergangsbahnhöfe Altena und Lüdenscheid nach besonderer Vereinbarung mit diesen Bundesbahnhöfen.

Zugkreuzungen sind auf folgenden Bahnhöfen zugelassen: Zu § 35 (1 Z)

- Altena G
- Altena Steinerne Brücke
- Städtisch Rahmede
- Mühlenrahmede
- Zum Hohle
- Oberrahmede
- Hardt
- Lüdenscheid

Kreuzungen von Güterzügen und Reisezügen bei Betriebsstörungen auch nach Zusatzbestimmung zu § 31 (21).

Das Signal Hr 2 (Kommen) zum Hereinrufen der vor der Trapeztafel haltenden Züge wird bei Tage durch waagerechte Handbewegung, bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter mit der weiß leuchtenden Handlaterne, ergänzt.

Auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal kann der als zweiter einfahrende Zug ohne Halt an der Trapeztafel einfahren, wenn der Lok- bzw. Triebwagenführer zuverlässig festgestellt hat, daß sein Einfahrweg frei ist, die Weichen richtig liegen und der Gegenzug an der vorgesehenen Stelle zum Halten gekommen ist, oder wenn er das Signal Hr 2 bereits bei der Annäherung an die Trapeztafel erhält. Die Einfahrtsgeschwindigkeit darf 15 km/h nicht überschreiten. (Genehmigt durch Erlaß LfB IV A 14 Akb 2/68 vom 15. Juli 1957)

Die für Kreuzungen zugelassenen Bahnhöfe (siehe zu § 35 (1 Z)) sind auch für Überholungen zugelassen.

3. Abschnitt

Zugfahrdienst.

Die örtlich zulässigen Fahrgeschwindigkeiten sind in der Übersicht Teil C bekanntgegeben.

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt mit Zustimmung der OAB:

Zu § 31 (21)

Zu § 34 (9) und 34 Z (2)

Bildfahrplan Sommer 1958

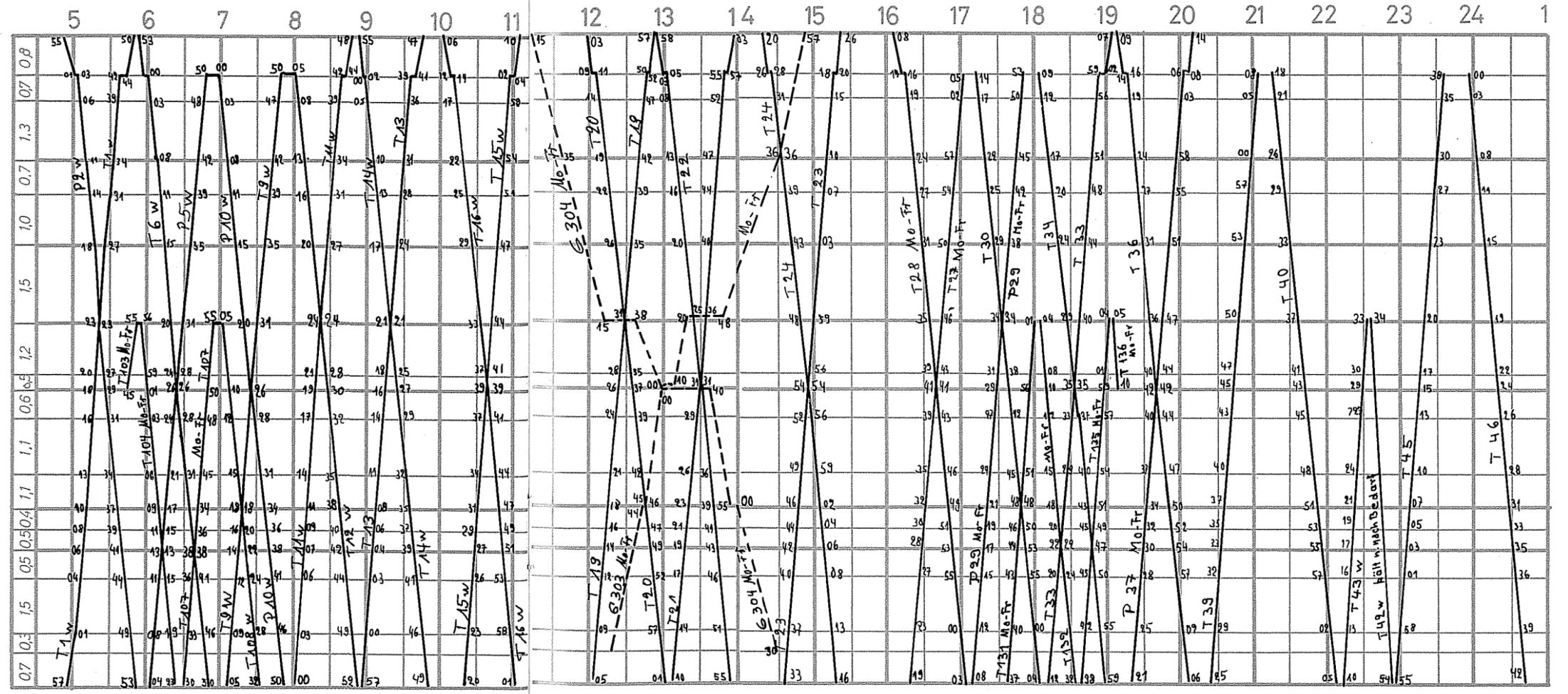
Strecke Lüdenscheid - Altena (MONTAG bis FREITAG)

Höchstgeschwindigkeit: R.=VT 40km/h;

R.=D 20km/h; G 15km/h.

Mindestbremshund.: R. und G. 33%

- Altena KAE
- Alt. Bundesbahnhof
- Alt. Mittlere Brücke
- Altena Steinerne Brücke
- Alt. Kronprinz
- Städt. Rahmede
- Mühlenrahmede
- Altroggenrahmede
- Zum Hohle
- Grünwiese
- Dünnebrett
- Oberrahmede I
- Oberrahmede II
- Hardt
- Noell
- Schafsbrücke
- Stellwerk
- Lüdenscheid KAE



für Dieseltriebwagen mit durchgehender Luftdruckbremse (mit und ohne Anhänger) 40 km/h für Reisezüge mit Dampflokomotive und Luftsaugbremse 20 km/h für Güterzüge mit Handbremse, Arbeitszüge und Sperrfahrten 15 km/h

Zu § 39 (4) Triebwagen mit Totmanneinrichtung brauchen nach § 63 (3) vBOS nur mit dem Triebwagenführer besetzt zu sein.

Zu § 43 (4) Reisezugwagen sind spätestens zweimal monatlich, bahneigene Güterwagen alle 2 Monate durch die Bahnhöfe nach Anordnung der Werkstatt zu schmieren.

Zu § 46 (27) § 50 (5) Güterzüge dürfen auf der freien Strecke zum Abhängen oder Aufnehmen von Wagen sowie zum Ein- und Ausladen von Gütern anhalten, ohne daß die Strecke besonders gesperrt wird. Ein Drittel des auf der Strecke stehengebliebenen abgekuppelten Zugteils muß abgebrämt sein. Die angechlossene Schlußbremse muß außerdem bewacht sein. Der auf dem Hauptgleis stehengebliebene Zugteil muß bei Dunkelheit zur Sicherung des Straßenverkehrs aus beiden Richtungen durch Regelschlußsignal (Zg 3) kenntlich gemacht sein.

Zu § 47 (1) Es wird ein vereinfachter Wagenzettel verwendet, der auf der Rückseite der Fahrberichte aufgedruckt ist.

Zu § 54 (1) Fernmündlich übermittelte Befehle trägt der Zugführer in den Fahrbericht ein.

Zu § 59 (1) bis (16) 1.) Auf dem Streckenabschnitt Lüdenscheid - Augustenthal dürfen bis Lüdenscheid - Worth alle Züge nachgeschoben werden.

2.) Die Schiebelokomotive hat sich vor der Abfahrt an den Zug zu setzen. Dann gibt der Führer zum Zeichen, daß er zum Schieben bereit ist, das Achtungssignal (Zp 1). Auf den Abfahrauftrag gibt der Führer an der Spitze der Schiebelok den Regler so weit, daß diese mitläuft, sobald sich der Zug in Bewegung setzt und gibt sodann

nochmals das Achtungssignal. Nun setzt der Führer an der Spitze den Zug langsam in Bewegung.

3.) Bevor der Führer an der Spitze des Zuges die Bremse in Tätigkeit setzt, gibt er zur Verständigung der nachschiebenden Lokomotive das Bremssignal (Zp 2).

4.) Bei nachgeschobenen Zügen tragen der letzte Wagen und die Schiebelokomotive das Regelschlußsignal.

5.) Die Schiebelokomotive ist stets mit dem Zug zu kuppeln. Beim Beenden des Nachschiebens ist das Achtungssignal zu geben und die Fahrt so allmählich zu verlangsamen, daß der Zug nicht zerreißt. Die Bremse der mit dem Zug gekuppelten Schiebelokomotive gilt als Schlußbremse (vFV § 91 (9)).

4. Abschnitt

Sonderzüge, Ausfall von Zügen.

Arbeitszüge dürfen beim Halten auf der freien Strecke nur bei Tageshelle und gut sichtigem Wetter getrennt werden unter Beachtung der Ausführungsbestimmungen zu § 50 (5).

5. Abschnitt

Rangierdienst.

Die Bedienungsfahrten zwischen Bahnhof Lüdenscheid und dem Übergabebahnhof Wehberg sind Rangierfahrten.

Rangierleiter für alle Rangierfahrten ist der Zugführer. Er kann einen Schaffner mit den Aufgaben des Rangierleiters beauftragen.

Die Weichen und Gleissperren im Bezirk des Schafsbrücke stellt der Weichenwärter.

Siehe Übersicht Teil C

Auf den Bahnhöfen Lüdenscheid-Wehberg und Altena dürfen Wagen mit Seil oder Kette rangiert werden. Es darf nur jeweils ein Wagen in Schrittgeschwindigkeit bewegt

werden. Der Wagen ist bis vor die Weichenzunge zu fahren. Das Seil ist an der Lokomotive in den Zughaken, an den gezogenen Wagen in die Öse auf der Seite, nach der die Lokomotive zieht, einzuhängen. Die Weiche ist umzulegen. Das Seil ist bei ganz langsamen Anziehen der Lokomotive zu straffen. Erst dann ist vorsichtig weiterzuziehen. Der Rangierer hat sich hinter dem ziehenden Seil außerhalb des Gleises aufzuhalten. Zwischen den Fahrzeugen und neben dem Seil darf sich niemand aufhalten. Sobald das Gleis, in das der Wagen gezogen wird, grenzzeichenfrei ist, ist das Ziehen einzustellen und das Seil am Wagen vom Rangierer auszuhängen. Der Wagen ist durch Hemmschuhe aufzuhalten. Es dürfen nur einwandfreie Seile oder Ketten mit ordentlichen Haken und Ösen verwandt werden. Seilbeschädigungen sind dem Zugleiter sofort zu melden.

Zu § 85 (2) und (3) Eine von einer Lokomotive bewegte Rangierabteilung ohne bediente Bremse darf höchstens 6 Wagenachsen enthalten. In Gruppen mit mehr Achsen muß der dritte Teil der Achsen gebremst sein.

In einer geschlossenen Wagengruppe muß der dritte Teil der Achsen gebremst sein.

Zu § 85 (4) Beim Ablaufen einer Wagengruppe muß die Hälfte der Achsen gebremst sein.

**6. Abschnitt**

**Bilden der Züge.**

Zu § 87 (3) Schemelwagen, die durch Steifkupplung, durch die Ladung oder durch Zwischenwagen verbunden sind, kommen nur ausnahmsweise vor. Es dürfen nur 2 Schemelwagenpaare am Schluß des Zuges oder der Bedienungsfahrt befördert werden.

Zu § 88 (1) a) Der höchstzulässige Achsdruck beträgt 9,0 t. Das Lichtprofil und die Begrenzungslinie der Fahrzeuge ist aus der vBOS Anlage B u. E zu ersehen. Ladungen, die in den Raum zwischen Begrenzungslinie und Lichtprofil hineinragen, dürfen nur mit Einzelgenehmigung des OBL's befördert werden.

Bf Altena P  
Steinerne Brücke nur Richtung Lüdenscheid  
Mühlenrahmede  
Zum Hohle nur aus Richtung Altena  
Oberrahmede  
Hardt

2) Übrige örtlich zulässige Geschwindigkeiten

von km	bis km	V km/h	Halbmesser m	Oberhöhg. mm	Bemerkungen zu der Örtlichkeit	
0,800						
0,5 + 95	0,5 + 10	20	55	0	Altena G	
0,0 + 65	0,0 + 40	35	160	0		
0,00						
1,2 + 30	1,2 + 55	25	90	0	Altena P	
1,3 + 45	1,3 + 85	30	110	0		
2,0 + 20	2,1 + 00	30	115	0		
2,3 + 50	2,4 + 10	20	65	0	Steinerne Brücke	
2,4 + 90	2,5 + 90	30	75	50		
2,6 + 70	2,7 + 20	20	70	0		
2,7 + 73						
3,1 + 15	3,1 + 50	20	60	0		Kronprinz
3,2 + 30	3,2 + 80	30	70	35		
3,4 + 40	3,5 + 40	20	45/55	0		
3,6 + 00	3,6 + 25	30	110	0		
3,8 + 20	3,8 + 40	30	120	0		
3,8 + 85	3,9 + 45	30	110	0	Städtisch Rahmede	
4,0 + 05	4,0 + 30	30	75	60		
4,0 + 75	4,1 + 45	30	125	0		
4,1 + 95	4,2 + 30	20	60	0		
4,5 + 75	4,6 + 20	30	120	0		
4,8 + 35	4,8 + 80	30	110	0	Mühlenrahmede	
5,2 + 90						
6,0 + 30	6,1 + 10	25	100	0		
6,3 + 25	6,3 + 90	25	70	40	Altroggenrahmede	
6,4 + 20						
6,9 + 60	7,0 + 05	25	80/85	20		
7,0 + 90	7,1 + 30	25	95	0	Zum Hohle	

Der Schlußwagen eines bergauffahrenden Zuges muß eine Zu § 91 (9) wirksame Bremse haben. Bei Güterzügen darf diesem Schlußwagen noch ein Schlußwagen angehängt werden, der nicht in den Zug eingestellt werden kann.

Die zulässige Achszahl wird bei Reisezügen auf 24 Achsen, Zu § 92 (6) bei Güterzügen auf 30 Achsen eingeschränkt.

Als Schwerfahrzeuge gelten Fahrzeuge mit einer größeren Zu § 98 Achslast als 9 t.

**7. Abschnitt**

**Kleinwagenfahrten**

Kleinwagenfahrten sind nicht gestattet. Zu § 99 (1)

**Teil B**

**Zusätzliche Bestimmungen zum vSB**

Auf Bahnhof Lüdenscheid wird der Abfahrtraum an alle Zu A B 171 Personenzüge mit Befehlsstab erteilt.

Das Signal Hr 2 (Kommen) darf auf unbesetzten Kreuzungsbahnhöfen auch vom Zugführer gegeben werden. (Siehe Zusatztbestimmungen zu § 35 (1Z vFV) Zu A B 229b) (2)

Die Kennzeichen K 15 (Trapeztafel) stehen in Richtung Lüdenscheid links vom Gleis. Die Lokomotiven sind so einzusetzen, daß der Lokomotivführer stets auf der gleichen Gleisseite steht. Zu A B 289 A.  
(Genehmigt durch Erlaß LfB IV A 14 Akb 2/68 vom 15. Juli 1957)

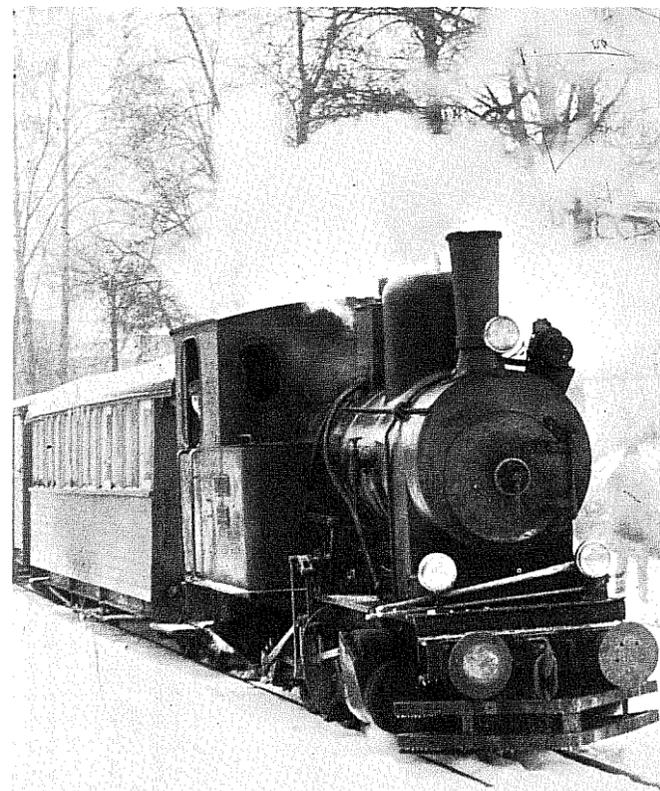
**Teil C**

**Zusätzliche Bestimmungen in Tabellenform  
Strecke Altena - Lüdenscheid**

1) Die Weichen im Hauptgleis zu dem Kreuzungsgleis in folgenden Bahnhöfen sind Rückfallweichen, sie dürfen nur mit 15 km/h befahren werden. Zu § 38 (1 b) örtlich zulässige Geschwindigkeiten

von km	bis km	V km/h	Halbmesser m	Oberhöhg. mm	Bemerkungen zu der Örtlichkeit
7,5 + 23					
7,6 + 40	7,6 + 90	30	70	80	Grünwiese
7,7 + 90	7,8 + 15	30	85	50	
8,6 + 70					
9,6 + 90	9,7 + 05	30	110	0	Dünnebreit
10,0 + 40	10,1 + 60	30	70	30	
10,3 + 50	10,4 + 75	25	100	0	Oberrahmede I
10,6 + 49					
11,0 + 10	11,0 + 70	30	70	40	Oberrahmede II
11,1 + 71					
11,2 + 80	11,3 + 30	25	75	20	Hardt
12,1 + 30	12,1 + 50	25	75	10	
12,2 + 95	12,3 + 30	35	170	0	
12,6 + 36					
13,3 + 80	13,4 + 10	25	65	30	Schafsbrücke
13,6					
Lüdenscheid					

# DAS PLÖTZLICHE ENDE DER BARYTBAHN



Lok HELENE mit „Mannschaftszug“ Foto: Hentzschel

Offenbar hat eine der großen Eisenbahnzeitschriften ihren Artikel über die BARYTBAHN zu lange in der Schublade schmoren lassen, denn bei Erscheinen des Heftes war der Stab über diese liebevolle Schmalspurbahn schon gebrochen. Die letzte norddeutsche Bahn mit 75cm Spurweite war zum 1.9.69 eingestellt worden.

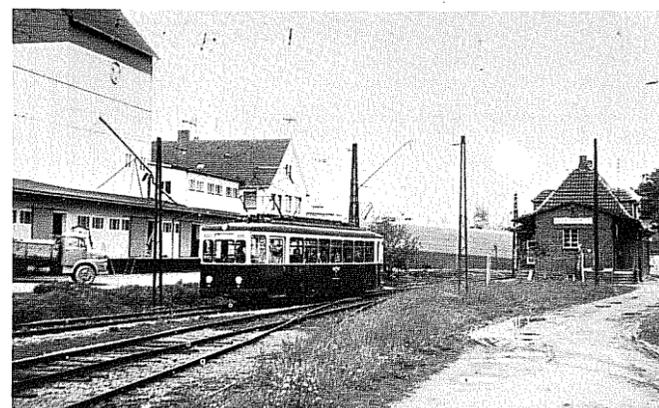
Eigentlich hatte es noch nach einem langen Leben ausgesehen. Der Oberbau war erst vor nicht allzu langer Zeit durchgearbeitet worden, der Fahrzeugpark amortisiert. Die Straße, die parallel zum Schienenstrang zu den Bergwerken im krummen Luttertale führt, ist nur sehr schmal und zudem von der Forstverwaltung nur teilweise zur Nutzung zugelassen. Auch die Dampflok schien unentbehrlich, vor allen Dingen im Winter wegen der Dampfheizung in den Jagen des nichtöffentlichen Personenverkehrs, dem „Mannschaftszug“, wie man bei den Barytwerken zu sagen pflegte. Auch neigten die Dieselloks bei hoher Schneelage wegen der Rahmenkonstruktion zum Entgleisen, so daß die Dampfloks in der kalten Jahreszeit immer die Königinnen des Luttertals waren. Allerdings war die B-Maschine „Johanne Elise“ schon vor einigen Jahren, nicht einmal 30 Jahre alt, einem plötzlichen Dolchstoß zum Opfer gefallen.

Das Ende begann damit, daß der bisherige Alleininhaber der Barytwerke, Dr. Rudolf Alberti, die gesamten Werksanlagen mit der Bahn an einen der großen Chemiekonzerne verkaufte. Dort empfand man offenbar die alte Bahn nicht zum modernen Firmenimage passend, sodaß sie mit aller Gewalt weg mußte. Man muß sich über diese modernen Manager wundern, die die Souveränität über ihre eigenen Rohstofftransporte aus der Hand gaben und sich einem Lkw-Unternehmer verdingten. Schwerepat ist,

wie schon der Name sagt, das schwerste Mineral. Und für den Transport schwerer Massengüter ist der Schienenweg ganz objektiv immernoch der beste Weg. Was hat man eigentlich für die Schäden einkalkuliert, die die überschweren Lastwagen an der nur schwach befestigten Forststraße machen werden, zumal bei Frost?

Man nutzte auch nicht die einmalige Chance, zunächst einmal über einige Monate das neue Verfahren zu testen, um gegebenenfalls zum Schienentransport zurückkehren zu können, sondern ordnete den sofortigen Abbruch der Gleise an. Sollte es einen besonderen Grund haben, daß man so schnell vollendete Tatsachen schaffen will? OOK.

## Abschied vom ET



Mit Beginn des Winterfahrplans wurde bei der Extertalbahn (Verkehrsbetriebe Extertal) der Personenverkehr auf der Schiene eingestellt. Die beiden 1953 von Westwaggon gebauten ET 4 und 5 wurden damit überflüssig. Doch was hat unsere Museums-Eisenbahn damit zu tun?

Als die Fa. Stern & Hafferl in Österreich uns ihren meterspurigen Personenwagen 26 203 schenkte, fragte sie an, ob wir nicht einen normalspurigen Gleichstromtriebwagen für 750 V aufreiben könnten, wobei es sich möglichst um ein komfortables Drehgestellfahrzeug handeln sollte.

Nachforschungen bei der Extertalbahn ergaben, daß mit dem Verkauf der Triebwagen in absehbarer Zeit zu rechnen sei und daß die für 1500 V Gleichstrom ausgelegten Fahrzeuge großteils Halbspannungsbauteile besäßen. Das war natürlich genau das Gesuchte, und so wanderte das Verkaufsangebot von Bösingfeld über Bruchhausen-Vilsen nach Gmun-

den. Inzwischen ist der Verkauf perfekt, und einer der Triebwagen befindet sich bereits in der neuen Heimat. Unsere Bilder zeigen die Triebwagen noch einmal auf der Fahrt durch das schöne Extertal, bzw. über die Weserbrücke in Rinteln. Wie man hört, soll die Fahrleitung nun ganz verschwinden, da der verbleibende geringe Güterverkehr den Unterhaltungsaufwand nicht lohnt. Schade!

Fotos (3): Dieter Höltge OOK.

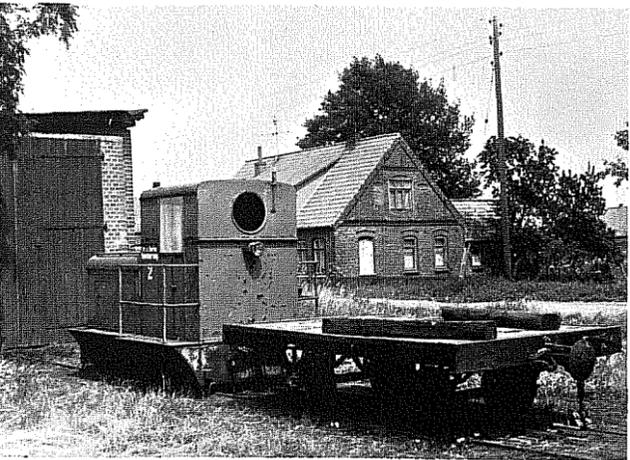
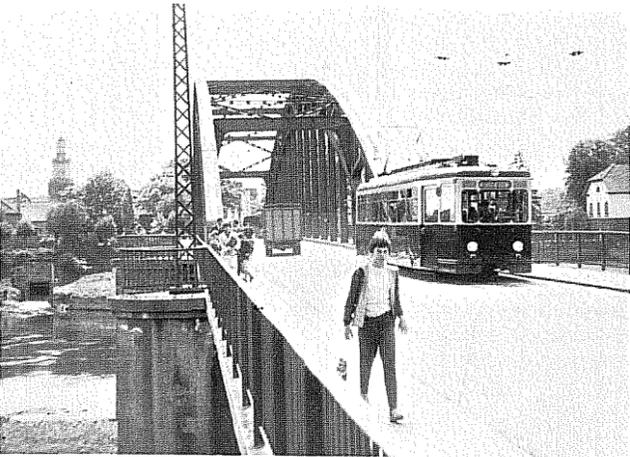


Foto: J. Petersen

## Der „Lütje“ 281

Der Flachwagen Nr. 281 von der Steinhuder Meer-Bahn ist weitgehend aufgearbeitet. Ein Mitglied hat einen Teil des Urteils darauf verwendet, die Beplankung zu erneuern und den ganzen Wagen zu streichen. Außerdem hat er eine Bremsleitung erhalten. So kann er, wenn auch selbst ungebremst, im gebremsten Zugverband mitlaufen. Was jetzt noch fehlt, ist die Achslagerrevision, die in Kürze erfolgen soll. Unser Bild zeigt den 281 mit der Diesellok Nr. 2 vor dem Schuppen in Asendorf.

## Technische Abteilung:

Liebe Freunde!

Wer von Ihnen hat in den letzten Jahren noch einmal großen Betrieb auf einem Schmalspurbahnhof gesehen? Einige wenige DEV-Mitglieder haben es: Da wurde gezogen und geschoben, abgesetzt und wieder angenommen, ausgezogen und ablaufen gelassen. Es galt, die zweckmäßigste Aufstellung der Fahrzeuge zu bekommen, da nur sehr wenig Abstellänge zur Verfügung stand und auch noch ein „neues“ Fahrzeug eingetroffen war. Dieses fand am 29. November 1969 in Bruchhausen-Vilsen statt zum Abschluß eines Arbeitseinsatzes.

Ja, bei den Arbeitseinsätzen wird auch gefahren! Eigentlich hätte es sogar noch eine Zugfahrt den Berg hinauf nach Heiligenberg geben sollen, doch brach die Dunkelheit zu früh herein.

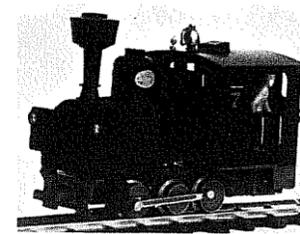
Bei diesem Einsatz wurden die Güterwagen 281 und 113 mit Schwellen beladen, die nach Heiligenberg verlegt werden, um Platz für unsere Fahrzeughalle zu machen. Bei den nächsten Einsätzen werden wir wohl noch so manchen Güterzug fahren, um alle Schwellen umzulagern. Fotos (3): Weinandt



Während noch kräftig zugepackt wurde, setzte ein heftiges Schneetreiben ein, das Bruchhausen-Vilsen und die ganze Museums-Eisenbahn in kurzer Zeit in eine Weihnachtslandschaft verwandelte, so daß auch die Fotografen auf ihre Kosten kamen. Der Schnee tat jedoch der Arbeitsfreude keinen Abbruch; denn der Mannschaftswagen Nr. 49 war gut geheizt. Unter den Beteiligten war kein Laut von Mißstimmung zu vernehmen. Was gemeinsame Arbeit so bewirken kann... Wann kommen auch die anderen und helfen mit, Kleinbahnromantik zu schaffen? Es mag einige geben, die es nicht wissen: Wer beim DEV an den Arbeitseinsätzen mitmacht, ist gegen Unfälle genauso versichert, wie bei seiner Arbeitsstelle. Ich bin auch gern bereit, zu helfen; wenn es darum geht, wie nach Vilsen und zurück kommen. Wer also noch mitmachen will, melde sich bei mir und dann bis bald.

Euer TF

ZUBA H 09-Modell für 28er Egger-Radius, sehr gute Zugkraft, DM 32,50. Kleinserien Loks, Mallets etc. Das gesamte Liliput H09-Programm ab Lager sofort lieferbar. Liliput- und Atlas-Riverossi-Kundendienst. Liste gegen Rückporto anfordern von Erster H 09-Fachversand W. Zschutschke, 405 Mönchengladbach, Postfach



## HINWEIS:

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

D. Red.

Besprechung zwischen den Vorständen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (Sitz Karlsruhe) und des Deutschen Eisenbahnvereins e.V. (Sitz Bruchhausen-Vilsen) am 9. November 1969 in Kassel.

## PROTOKOLL

Anwesend: Herr Theodor Horn (DGE) und die Herren Hans-Jürgen Hentzschel, Henning Piecker und Ernst-Wilhelm Holländer (DEV).

Die Mitglieder des DEV erwarten seit längerer Zeit eine ausführliche Information über die durch das Mitgliederrundschreiben Nr. 5 der DGE bekanntgewordenen Mißbehelligkeiten zwischen DGE und DEV. Diese Information wurde bisher seitens des DEV bewußt nicht gegeben, da auf eine die Situation verschärfende Gegendarstellung verzichtet und zunächst ein entspannendes Gespräch zwischen den Vorständen beider Vereinigungen geführt werden sollte. Der DEV hat dafür mehrere Termine vorgeschlagen, aus denen sich der jetzige herauskristallisierte.

Herr Horn richtet zunächst Grüße von Herrn Dr. Hotz aus, der aus familiären Gründen nicht erscheinen konnte. Er schlägt vor, alles Vorgefallene ruhen zu lassen und unmittelbar zur Ausarbeitung eines neuen Vertrages zu kommen. Herr Hentzschel erklärt sich damit nicht einverstanden und bittet, zuvor das Mitgliederrundschreiben Nr. 5 der DGE zwecks Klärung aller offenen Fragen im Detail durchzusprechen.

Der DEV bedauert vor allem den Zeitpunkt des erwähnten Rundschreibens und die große Eile, mit der es herausgegeben wurde. Es traf ein, als die DEV-Vorstandsmitglieder ohnehin nicht mehr „Herr ihrer Zeit“ waren. Leider wurde auch die Stellungnahme des DEV zu dem vorausgegangenen Kündigungsschreiben der DGE nicht abgewartet.

Herr Horn erklärt, daß die DGE damals im Unklaren darüber gewesen sei, wie sich die Zusammenarbeit mit dem DEV weiterhin gestalten würde, weil auf Grund der kostenlosen Benutzung der Museums-Eisenbahn durch alle DEV-Mitglieder eine einheitliche Ermäßigung der Fahrkosten außer Kraft gesetzt war. Den endgültigen Ausschlag für das Mitgliederrundschreiben habe dann schließlich der Brief von Herrn Kurbjuweit gegeben, der im Auftrage des in Zeitnot befindlichen Vorstandes geschrieben wurde, jedoch nur inhaltlichen Charakter haben sollte. Der DEV-Vorstand entschuldigt sich deshalb für die von der DGE mißverständlichen Passagen des Briefes.

Herr Hentzschel fragt, ob die DGE zum fraglichen Zeitpunkt eine Museums-Eisenbahn nördlich der Mainlinie geplant habe. Herr Horn verneint das, da Pläne in Zusammenhang mit der Jülicher Kreisbahn erst kurz danach aufkommen seien. Aus dieser Sicht lag also kein Grund für die Kündigung des Vertrages vor.

Die DGE hatte sich beschwert, daß die Lieferung des DEV-Kuriers angeblich auf eine unzureichende Menge beschränkt und später ohne Ankündigung ganz eingestellt wurde. Dazu wird von Herrn Hentzschel ausgeführt, daß der neue DEV-Vorstand von der im Frühjahr 1969 erheblich angesiegtene Mitgliederzahl der DGE nicht rechtzeitig unterrichtet war. Durch den Vorstandswechsel sei man außerdem in zusätzlichen, der DGE wohlbekannten Schwierigkeiten gewesen. Herr Kurbjuweit habe somit den erhöhten Bedarf für die DGE nicht eingemessen, habe er das die Notwendigkeit zum Nachdruck einer Kurier-Nummer erkannt, habe er das natürlich als finanziell unzumutbar abgelehnt. Die Lieferung des DEV-Kuriers sei dann auch nicht ohne Ankündigung eingestellt worden. Dieses Problem kam vielmehr vorher anlässlich der DGE-Mitgliedertagung in Hannover noch einmal zur Sprache, doch fand sich wiederum keine Lösung. Das Ausbleiben des der DGE zustehenden Einzelexemplares der Nr. 15 ist ein Versehen, geschah aber keineswegs vorsätzlich.

Die DGE bedauert, daß ihr Mitgliederrundschreiben Nr. 5 dem DEV-Vorstand sehr geschadet hat, was nicht beabsichtigt war. Beide Seiten sind sich darüber im Klaren, daß man die Vereinbarungen zwischen DGE und DEV ohnehin als überholt ansehen mußte. So ist darin z.B. von der gegenseitigen Lieferung der „Rundschreiben“ die Rede gewesen, während der DEV-Kurier inzwischen zu einer aufwendigen Zeitschrift geworden sei. Dennoch habe man ihn trotz hoher Kosten ein Jahr lang vereinbarungsgemäß weiter geliefert. Schon der vorige Vorstand des DEV hätte deshalb zu einer neuen Abmachung mit der DGE kommen müssen.

Zu den Unstimmigkeiten über die Herausgabe gemeinsamer Angebotslisten für Drucksachen erklärt Herr Hentzschel, daß der DEV seinerzeit Bedenken haben mußte, die Namen der Fotografen zu nennen. Der dabei unvermeidliche Name Kindermann war damals noch ein Begriff und hätte große Verwirrung gestiftet, falls er mehr als nötig herausgestellt worden wäre. Die DGE hätte die Angelegenheit aus urheberrechtlichen Gründen anders gesehen. Es besteht im Übrigen Einigkeit darüber, daß Herr Kindermann um den DEV unbestreitbare Verdienste hat, da ohne ihn die Museums-Eisenbahn heute nicht bestehen würde. Herr Hentzschel bittet aber den DGE-Vorstand um Verständnis für seine damalige Haltung.

Vom DEV-Vorstand wird besonders mißbilligt, daß die DGE in ihrem Rundschreiben berichtete, die DGE-Mitglieder würden nun bei Fahrten auf der Museums-Eisenbahn keine Ermäßigung mehr erhalten. Eine solche Entscheidung wäre ausschließlich vom DEV-Vorstand zu treffen gewesen, und die DGE-Mitglieder haben die Museums-Eisenbahn nach wie vor zum halben Fahrpreis benutzen dürfen. Herr Horn gibt zu, daß dieser Teil des Rundschreibens ein Fehler war. Im Übrigen sei den DEV-Mitgliedern aber auf der Strecke Achern-Ottenhöfen ebenfalls weiterhin die bisherige Ermäßigung gewährt worden. Auch wurden DEV-Mitglieder mit DGE-Einladungen bedacht, wenn ein Interesse vorausgesetzt werden konnte.

In der anschließenden Diskussion wird der Vertragsentwurf vom 19.7.69 als Basis für zukünftige Absprachen benutzt. Herr Hentzschel empfiehlt, nicht wieder einen „Vertrag“ abzuschließen, da beide Vereinigungen „Idealvereine“ seien. Es sollten nicht Verpflichtungen auferlegt werden, die später u.U. unerfüllbar sein könnten. Auf dieser Grundlage wurden dann neue „Vereinbarungen“ erarbeitet. Sie sollen nach ihrer Unterzeichnung durch die Vorstände den Mitgliedern beider Vereinigungen bekanntgemacht werden.

Die gesamte Besprechung fand in einer verständnisbereiten und freundschaftlichen Atmosphäre statt und darf für die Gesprächspartner zweifellos als gelungen bezeichnet werden.

Hamel, den 17. November 1969

gez. E.W. Holländer  
Protokollführer

## Vereinbarung

über die Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (Sitz Karlsruhe) und dem Deutschen Eisenbahn-Verein e. V. (Sitz Bruchhausen-Vilsen)

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. und der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. treffen folgende Vereinbarungen, die die Abmachungen vom 25. und 28. November 1967 ersetzen:

1. Bei Veröffentlichungen, einmaligen Veranstaltungen und Studienfahrten sowie beim Besuch eigener Sammlungen gewähren beide Vereinigungen gegenseitig allen Mitgliedern dieselben Vergünstigungen. Die Gewährung von Frei-Exemplaren wird davon nicht berührt.
2. Beide Vereinigungen gewähren ihren Mitgliedern gegenseitig Vergünstigungen bei der Benutzung ihrer historischen Dampfzüge (Museums-Eisenbahnen). Die Art und Weise dieser Vergünstigungen und die effektiven Fahrpreise müssen jeweils bis zum 31. März für die nachfolgende Saison verbindlich vereinbart werden.
3. Beide Vereinigungen unterrichten ihre Mitglieder über die wichtigsten Vorgänge in der Arbeit beider Partner. Jede Vereinigung kann dazu ihre Drucksachen auch an die Mitglieder des anderen Partners versenden. Die Herausgabe gemeinsamer Drucksachen wird angestrebt.
4. Ansichtskarten und Kleinschriften beider Vereinigungen werden in Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten sowohl von der DGE als auch vom DEV angeboten.

Die vorstehenden Vereinbarungen wurden während einer Vorstandsbesprechung beider Vereinigungen am 9. November 1969 in Kassel getroffen. Sie treten mit der Unterzeichnung durch beide Partner in Kraft.

Karlsruhe, den 15.12.1969

Bruchhausen-Vilsen, den 22.11.1969

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V.

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.

*J. Kurbjuweit*  
*Theodor Horn*  
*Kurt Eickert*

*E.W. Holländer*  
*Henning Piecker*

## DER VORSTAND HAT DAS WORT:

Verehrte Mitglieder und Freunde des DEV!

Das Jahr 1969 ist zu Ende gegangen, und wir können Bilanz ziehen. Nach den Wirren des vorigen Winters, die mit der Hauptversammlung beendet wurden, kam die Arbeit wieder in Fluß. Die Zeit für das Instandsetzen der betriebsfähigen Wagen war zwar kurz, aber trotzdem konnte alles Liegegebliebene aufgeholt werden. Zum 7. Juni, an dem unsere Saison dieses Mal begann, war der Museumszug einsatzbereit.

Der Eröffnungstag wurde festlich begangen. Aus Hamburg kam ein VT 12 als Sonderzug sowie eine Gruppe von Oldtimern der Straße, um den Rahmen zum Gesamtprogramm zu bilden.

Der offizielle Eröffnungszug verließ Bruchhausen-Vilsen um 14.50 Uhr. Ab Heiligenberg, wo pünktlich 15.15 Uhr der Abfahrtauftrag erteilt wurde, begleiteten ihn die Schnauferl auf der parallel verlaufenden B 6 und zogen eine 4 km lange Autoschlange hinter sich her. Damit war ein großer Wunsch der Museums-Eisenbahner, nämlich die Aufnahme des planmäßigen Betriebes nach Asendorf, in Erfüllung gegangen. Die Gemeinde Asendorf bereitete dem ersten Museumszug mit seiner Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Bartels sowie die Schützenkapelle am geschmückten Bahnsteig einen herzlichen Empfang.

Als zweite wesentliche Neuerung dieses Jahres wurden die beiden Nachtzüge 139 und 140 eingesetzt. Die Fahrt mit historischer Beleuchtung durch den dunklen Wald fand großen Zuspruch.

Auch die bei der Museums-Eisenbahn insgesamt zu verzeichnende Besucherzahl ist stark angestiegen, indem gegenüber 4500 im Vorjahr rund 8000 Reisende gezählt werden konnten. Nicht enthalten sind hierin die Fahrten der DEV-Mitglieder, welche die Museumszüge mit ihren in der Form Edmonson'scher Zeitkarten gestalteten Mitgliedsausweisen erstmals kostenlos benutzten.

Eine ganz besondere Anerkennung wurde uns mit der am 27. Oktober im 1. Fernsehprogramm ausgestrahlten Sendung „Reisen in Deutschland“ zuteil. In dieser Folge der allgemein sehr beliebten Sendereihe wurde neben anderen Sehenswürdigkeiten des unteren Weserlaufs als solchem auch die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf gezeigt. Sie war mehrere Minuten lang in guten Aufnahmen zu sehen und ist so einem Millionenpublikum bekannt geworden.

Wir können mit Recht stolz darauf sein, daß unsere Museums-Eisenbahn nach weniger als vier Jahren schon zu den wichtigsten Attraktionen einer deutschen Landschaft gerechnet wird. Zugleich muß dieser Erfolg aber Ansporn zu weiterer Aktivität sowie zu neuen Leistungen sein.

Wenn uns nun der Kreis Grafschaft Hoya und die Gemeinde Bruchhausen-Vilsen beim Bau der Werkstatt- und Ausstellungshalle mit einem namhaften Betrag unterstützen, so sollte auch jedes Mitglied wie bisher sein Möglichstes für die endgültige Verwirklichung aller Pläne tun. Dann wird die Museums-Eisenbahn eine große Zukunft haben!

Mit herzlichen Wünschen für ein glückliches Jahr 1970 grüßt

Ihr DEV-Vorstand

# ES GEHT LOS!

DM 5.000,- von der Gemeinde

DM 20.000,- vom Landkreis

Die Pläne für den Bau unserer Lokomotiv- und Wagenhalle sind nun in das Endstadium getreten. Das Gesamtprojekt hat ein Volumen von 90.000,- DM. Dafür bauen wir jetzt eine dreistöckige Halle von 25m Länge und 17m Breite. Alle Einzelheiten in der Nr. 20 des DEV-Kurier.

Selbstverständlich wäre der DEV nicht in der Lage, allein 90000 DM aufzubringen. Doch geben die Zuschüsse von Kreis und Gemeinde von zusammen 25.000,- DM die Möglichkeit, die Rahmenkonstruktion incl. Dach aufzuführen. Für das nächste Jahr stehen weitere Mittel in Aussicht. In der Bausumme ist eine hohe Eigenleistung einkalkuliert, die hauptsächlich als Arbeitsleistung der DEV-Mitglieder aufzubringen ist. Gewisse Baumaterialien werden wir zudem kostenlos erhalten.

Es kommt darauf an, daß bei den Arbeitseinsätzen viele Hände zupacken und daß durch die Bausteinaktion das finanzielle Rückgrat des DEV gestärkt wird. Deshalb:

Zeichnen Sie

## EISENBAHN-ZERTIFIKATE

Nennwert 20 DM.

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

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

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

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

# Herzlich willkommen IM LUFTKURORT BRUCHHAUSEN-VILSEN

## Gästehaus Hagemann

Fernruf (04252) 436

NEU seit 1969

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

## Haus Vassmer

Ruf 407

Angenehmer Aufenthalt — Großer Garten  
Nahe Schwimmbad und Wald

## Bahnhofsgaststätte Bruchh.-Vilsen

Modern eingerichtetes Gast- und Klubzimmer

WILFRIED HARTKE — Ruf 828

## Gasthaus »Zum Dillertal«

Heinr. Bomhoff, Dille a. Bahn. Heiligenberg, Ruf (04252) 780

Wanderwege durch das Dillertal zum Heiligenberg

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

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

**TAPETENHAUS** HEINRICH ATENHAHN

3094 BRUCHHAUSEN-VILSEN TEL. 203

NEUE TELEFON-NUMMER (04252) 2203

## Ehler Hindahl

Porzellan — Glas — Haus- und Küchengeräte  
Geschenkartikel in großer Auswahl

Ruf 258

## Den Luftkurort

### Bruchhausen-Vilsen

erreichen Sie mit den modernen  
Verkehrsmitteln der VGH!

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

# Ziegel-Fertighaus



- Das **Ziegelmauerwerk** garantiert Dauerhaftigkeit, gesundes Raumklima, Wärmespeicherung, Schall- und Brandschutz.
- Großes **Kellergeschoß**, einschließlich elektrischer und sanitärer Anlagen.
- Die **Außenwände** haben eine Gesamtdicke von ca. 30 cm und sind verputzt, auf Wunsch Klinkerverblendung.
- Die tragenden **Innenwände** sind ca. 22 cm dick, nichttragende 10 cm, gute Schalldämmung.
- **Decken**, massiv aus Stahlstein, mit Putz u. Anstrich.
- **Fenster**, aus Holz, fertig weiß lackiert, Drehkipp, auf Wunsch mit Rolläden.

- **Ölzentralheizung** mit zentraler Warmwasserbereitung, zwei Tanks à 1500 Liter.
- **Tapeten** für sämtliche Räume. Bad, WC und Küche mit keramischen Wandplatten.
- Sämtliche **Fußböden** mit PVC-Filzbelag oder Teppichboden. Bad, WC und Küche mit Kunststoffbelag.
- Lieferbar mit **Flachdach, Walmdach** und ausbaufähigem **Satteldach**.
- **Vertragliche Festpreise**.
- **Günstige Finanzierungsmöglichkeiten**.
- **Kurze Bauzeit**.

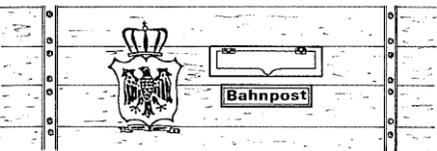
Musterhaus zu besichtigen in Bruchhausen-Vilsen, Bergstraße/Ecke zur Flüthe

# ARTUR KONRAD KG BETONWERK

FERTIGTEILE AUS SPANNBETON STAHLBETON STAHLTONERZEUGNISSE

Industriehallen aus Fertigteilen - Montagedecken - Schreiber-Kläranlagen - Spaltenböden-Roststäbe - Stahlton-Stürze  
System DIA - Fertigteile aller Art - Haus-Eingangstreppe - Leca-Schornsteine - Güllegruben für die Landwirtschaft - Fertighäuser in Ziegelbauweise

3094 BRUCHHAUSEN-VILSEN HOMFELDER STRASSE 338 RUF (04252) 455



**Dank und Anerkennung**

Viel, viel Freude hat meiner Frau und mir die Fahrt mit der ERSTEN MUSEUMS-EISENBAHN gemacht. Man muß dem ERSTEN MUSEUMS-EISENBAHN-Verein Dank und Anerkennung zollen, daß er mit dieser Bahn ein Stück „Eisenbahromantik“ aus dem Anfang dieses Jahrhunderts in unsere so schnelllebige Zeit hinübergerettet hat. Ich selbst kann mich noch sehr genau an alles Äußere aus jenen Jahren erinnern, bin selbst mit mancher Kleinbahn gefahren. Die Geräusche, der Qualmgeruch, alles erinnerte mich lebhaft an längst vergangene Zeiten. Meine Frau ist übrigens von meiner Neigung zur Eisenbahn (ob alt oder neu) schon lange angesteckt und hat sich mit mir über die Museums-Eisenbahn gefreut. Wir werden bestimmt wiederkommen und bringen dann interessierte Freunde mit. Auf das angegebene Konto überweise ich eine Spende.

Walter Behnke, Konrektor a.D., 286 Osterholz-Scharmbeck, Fındorffstraße 6c.



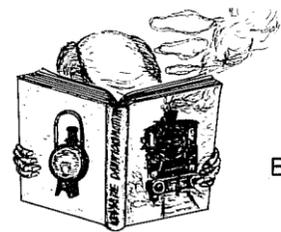
**Zusammenarbeit**

Herzlichen Dank für Ihre freundlichen Zuschriften der letzten Wochen, über die wir uns ganz besonders gefreut haben. Wir sind gern zu einer intensiven Zusammenarbeit mit dem Deutschen Eisenbahn-Verein bereit.

Es ist bedauerlich, daß sich Verbandsfreunde zu Zuschriften Ihrer Vereinigung nicht äußern. Letztlich ziehen wir Eisenbahnfreunde doch alle „an einem Strang“. Diese Realität sehen scheinbar die meisten Eisenbahnfreunde nicht ein, denn Eigeninteresse regiert vor Vereins- bzw. Verbandsinteresse.

Nur wer sich selbst mit der Erhaltung von Eisenbahnfahrzeugen beschäftigt, kann die Bedeutung Ihrer Arbeit im rechten Licht sehen. Daher empfinden wir große Hochachtung vor solchen Leuten, die sich im Großen mit derartigen Aufgaben beschäftigen. Hut ab vor Ihnen, liebe Museumseisenbahner!

Eisenbahnfreunde Beckum-Neubeckum, 472 Beckum, Auf dem Jakob 2.



DEV-K

BÜCHER-SCHAU

**DAMPFLOKOMOTIVKUNDE**

650 Seiten, 17,80 DM. Band 134 der Eisenbahn-Lehrbücherei, Josef Keller-Verlag, Starnberg.

Fast jeder Eisenbahnfreund ist auch ein Freund der Dampflokomotive. Doch was weiß der durchschnittliche Amateur schon von ihr? Er kennt die Bauartzeichnungen, die Namen der Steuerungsarten und die Zylinderzahl. Sobald es um Aufbau und die Werkstoffe des Lokomotivkessels oder gar die Arbeitsweise einer Dampfstrahlpumpe geht, stößt man schnell auf Unkenntnis.

Aber jeder Eisenbahnfreund, dem die Dampflokomotive mehr bedeutet, als ein Fotomotiv, für dessen Unterhaltung andere aufkommen, wird die-

ses umfangreiche Buch von Anfang bis Ende mit Interesse lesen. Nun ist dies kein Roman, den man durchliest und ins Fach zurückstellt; es handelt sich vielmehr um ein Nachschlagewerk, das bei jeder auftauchenden Frage erschöpfende Auskunft geben kann.

Das Werk setzt keinerlei Vorkenntnisse voraus und behandelt vorab die physikalischen Grundlagen. Auch der geschichtlichen Entwicklung der Dampflokomotive ist ein Kapitel gewidmet.

Kein, aber auch wirklich kein einziges Bauteil einer Dampflok bleibt unbehandelt. Der ungeübte Leser wird vielleicht hier und da Schwierigkeiten beim Lesen der technischen Zeichnungen haben, die vielhundertfach den Band illustrieren. Eine perspektivische Darstellung wäre gegenüber den beinahe ausschließlich verwendeten Schnittzeichnungen oft von Vorteil, insbesondere bei Ventilen und Speisepumpen, zumal der Leser ja bei der Lektüre das betreffende Bauteil meist nicht vor sich hat.

Andererseits geht der flüssig geschriebene Text so weit ins Detail, daß auch der „Trockenkurs“ schon seine Früchte trägt. Wer an der betriebsfähigen Erhaltung von Dampflokomotiven interessiert ist, wer selbst einmal bei Unterhaltungsarbeiten mit Hand anlegen will, der wird ohne dieses Buch nicht auskommen. Nicht unerwähnt bleiben soll das in der Anlage mitgelieferte Schaubild einer Tenderlokomotive. Hier kann man durch Umblättern von 8 farbig bedruckten Klarsichtseiten die Dampflok in ihre Bestandteile zerlegen und wieder zusammensetzen.

Da die „Dampflokotivkunde“ außerdem hervorragend eingebunden ist, empfehlen wir dieses umfassende und grundlegende Werk unseren Mitgliedern und Lesern wärmstens. N o c h i s t e s lieferbar!

**BEILAGENHINWEIS:** Dieser Ausgabe liegen Prospekte folgender Firmen bei:

Josef Keller-Verlag, Starnberg (Teilaufgabe); W. Zimmer-Verlag, Eppstein (Gesamtauflage).

Bitte schenken Sie diesen Beilagen Beachtung und beziehen Sie sich bei Anfragen und Bestellungen auf den DEV-KURIER!

**STORM KURSBUCH 1929**

Herausgeber: Ritzau KG Verlag für Eisenbahngeschichte 8911 Pürgen/Landsberg-Lech DM 45,-

Eine Fundgrube für Eisenbahnhistoriker ist dieses technisch einwandfreie Nachdruck. Da die Übersichtlichkeit wegen des fehlenden Ortsverzeichnisses sehr zu wünschen übrig läßt, bereitet der Verlag eine Übersichtskarte zu allen nachgedruckten Kursbüchern mit entsprechenden Streckennummern vor. Vorangestellt ist ein Verzeichnis der Luxus- und Fernschnellzüge, ansonsten ist der Fernverkehr nicht besonders herausgestellt. „Unsere“ Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf ist mit vier Zugpaaren täglich im Abschnitt „Neben- und Kleinbahnen“ am Schluß des Bandes zu finden. Nahezu alles, was dort an Bahnen genannt wird, ist bereits Geschichte. Ein sehr interessantes Hotelverzeichnis läßt Erinnerungen an die Zeit der „mässigen Preise“ wachwerden.

**STRASSENBAHNEN**

Berichte und Bilder aus Vergangenheit und Gegenwart - Sonderausgabe des LOK-Magazins, herausgegeben von B.O. Gessner, Franck'sche Verlagshandlung Stuttgart; 9,80 DM.

Mit diesem Sonderband versuchen Verlag und Herausgeber offenbar, in eine Marktlücke vorzufühlen: ein Strassenbahn-Magazin für Amateure hat es in Deutschland bisher nicht gegeben. Die Lücke ist sicherlich da; denn Strassenbahnfreunde gibt es allenthalben. Ob sie nun allerdings groß genug ist, mehrmals im Jahr einen Band zu 9,80 DM aufzunehmen, das wird man noch sehen.

Offensichtlich ist, daß der Autor hervorragende Mitarbeiter und eine ergiebige Fotoquelle hat. Gerade die Fülle gut wiedergegebener und teilweise auch recht groß abgebildeter Fotos machen den Hauptwert des Bandes aus. Phantastische Aufnahmen aus den Jahren um die Jahrhundertwende und hochinteressante Motive von längst stillgelegten Netzen lassen das Herz wohl jeden Schienenfreundes höher schlagen.

Auch die moderne Strassenbahn kommt nicht zu kurz, wie der ausführliche Bericht über die

Gelenkfahrzeuge zeigt. Die Typenzeichnung des Triebwagens der Reihe TN33 der Berliner Verkehrsbetriebe (die einzige in dieser Ausgabe) ist leider viel zu klein und in einem undefinierbaren Maßstab gehalten. Vom Preis einmal abgesehen ist STRASSENBAHNEN durchaus ein Leckerbissen. OOK.

**Ältere Hefte des DEV-K**

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

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

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

**Nr. 17** Oldtimer der Schiene & Oldtimer der Straße: Saisonöffnung 1969 bei der Museums-Eisenbahn; Otto Straznický und die Lok 13 der Jülicher Kreisbahn; Typenzeichnung: Gw 49 der Herforder Kleinbahnen.

**Nr. 18** Fotoreportage „DAMPF IN AUSTRIA“; die letzte Dampflok mit Kessel (mit Typenzeichnung, Normalspur!!); Neue Fahrzeuge: Bv 134 von Pforzheim-Ittersbach sowie ein normalspuriger alter Preuße.

Jedes Heft kostet 1,50 DM + Versandkosten. An Postkosten überweisen Sie bitte: für ein Heft -.40 DM, für 2 oder 3 Hefte -.50 DM und darüber -.60 DM. Den Gesamtbetrag bitte auf unser Post-scheckkonto Hamburg 313281 einzahlen. Neu hinzugekommene Mitglieder können leider ältere Hefte nur zum gleichen Preis nachbezahlen.

**STREIFLICHTER**

aus dem

Vereinsleben:



**Berlin:**

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

Zur letzten Zusammenkunft dieses Jahres im Vereinslokal „Jägerheim“ in Wilmersdorf kamen erfreulicherweise 15 Mitglieder. Herr Strauch berichtete über Neuigkeiten aus Bruchhausen-Vilsen; dann wurde hauptsächlich über den Packwagen 543 diskutiert. Da 1969 an diesem Wagen nicht mehr gearbeitet werden konnte, haben vier Mitglieder beschlossen, im Februar für drei oder mehr Tage nach BrV zu fahren. Für März ist dann ein erneuter Einsatz geplant. Wer noch mitmachen will, melde sich bitte schnell!

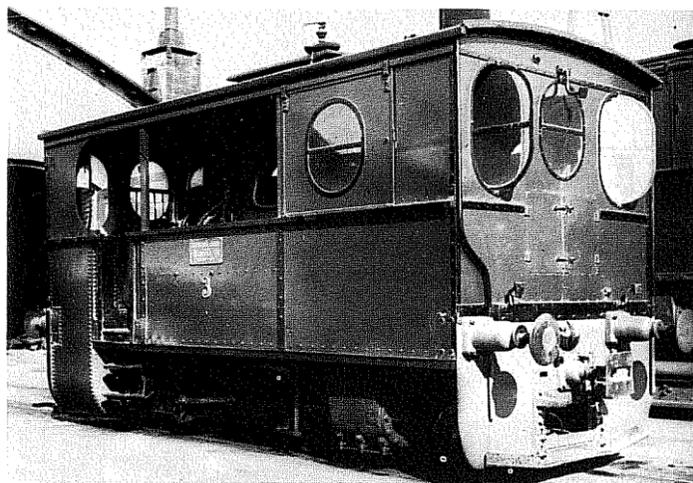
Unser Mitglied MB Kühholz konnte wieder einmal einige wertvolle Teile für unsere Bahn ergattern. Im Einzelnen handelt es sich um einen Kran (750kg Tragkraft) ähnlich HO-Vollmerkran; eine vier Meter lange massive Eisenleiter, zwei Wellblechtere, ein Schraubstock, eine Seilwinde, zwei Kohlschaukeln, eine Sackkarre, diverse Meter Geländer, einige laufende Meter Bandseilen sowie eine schwere Rohrzanze.

Am 11. Dez. erfolgte der Transport des Materials aus der City nach Buckow. MB Otto hatte einen Lieferwagen organisiert, und einige Mitglieder fanden sich in Buckow zum Abladen ein. Frau Kühholz schenkte anschließend Kaffee aus. Im Frühjahr soll alles aufgearbeitet und bis Mitte des Jahres nach BrV gebracht werden. Hier ist ein weites Betätigungsfeld für Mitglieder, die nicht so oft nach Vilsen können. jo

*Es liegt ganz bei Ihnen*



*ob diese Lok  
(KAE Nr.15)*



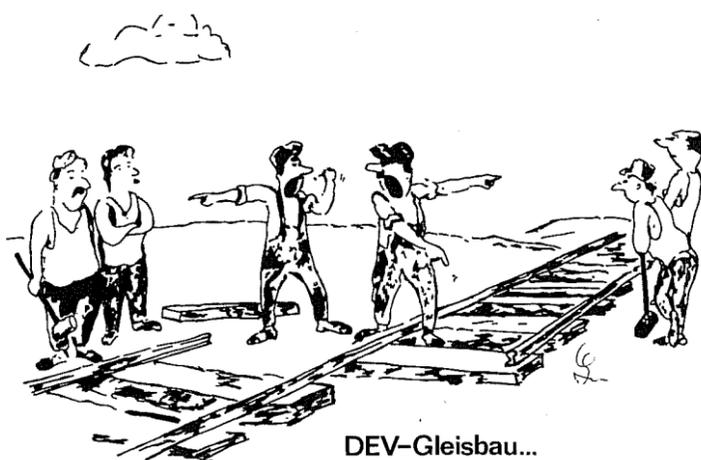
*& diese Lok  
(PKB Nr.3)*

und eventuell noch einige andere bald wieder unter Dampf genommen werden können. Beide Maschinen befinden sich, wie auch die Lok „HOYA“, bereits in unserem Besitz. Sie brauchen jedoch eine gründliche Aufarbeitung und eine

teure Hauptuntersuchung, bevor sie sich einsetzen lassen. Möchten nicht auch Sie Mitbesitzer einer Eisenbahn mit drei betriebsfähigen Dampflokotiven sein? Ihre Mitgliedschaft im Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. sichert Ihnen nicht nur dieses, sondern auch den kostenlosen Bezug der Zeitschrift DEV-KURIER und Freifahrt in den Museums-Zügen zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf. Bitte benutzen Sie das umseitige Beitrittsformular!



RÜCKSEITE DES DEV-Mitgliedsausweises



DEV-Gleisbau...

**RITZAU KG Verlag für Eisenbahngeschichte**  
891 Landsberg - Postfach 204

Deutsches Kursbuch So. 1939 — Hauptband mit Strecken in den Grenzen von 1937 und Karten — 2. Aufl., geb. DM 50,—

Ergänzungsband mit Nahverkehr Berlin u. a. dtshr. Großstädte, Schiffsfahrts- u. DR-Buspläne, Teile Protoktorat, Österreich u. Ausland 1938 — Karten — geb. DM 42,—

Storm Kursbuch fürs Reich 1929, alle Streckenpläne u. Anhang Hoteladreibuch, geb. DM 45,—

Übersichtskarte dazu, groß, DM 6,—, für Storm-Kursbuch-Bezieher DM 3,—

Übersichtskarten — groß — DR 1939, 1941, Reichspostministerium ca. 1929, je DM 5,—, alle drei Karten zus. DM 12,—

In Vorbereitung: Reichskursbuch 1914 m. allen Teilen, auch Schiffsahrt und Ausland, Vorbestellpreis ca. DM 60,—

Reichsgüterkursbuch 1930 — DR — Stationsverzeichnis, Wegekarten, Güterstrecken und Anhang Speditionsadreibuch. Vorbestellpreis DM 25,—

# Der DEV setzt die Akzente:



**1966** Erste Museums-Eisenbahn Deutschlands nimmt den Betrieb auf



**1967** Erstmals Fahrplan von historischen Zügen im Deutschen Kursbuch



**1968** Erste TEE-Sonderfahrt von Eisenbahnfreunden



**1969** DEV einziger deutscher Verein mit 25 Museumsfahrzeugen

WENN SIE AN DEN WEITEREN ERFOLGEN UNMITTELBAR BETEILIGT SEIN WOLLEN, DANN WERDEN SIE JETZT MITGLIED IM DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREIN e.V. !

SENDER:



Name \_\_\_\_\_  
 Vorname \_\_\_\_\_  
 Beruf \_\_\_\_\_  
 geb. am \_\_\_\_\_ in \_\_\_\_\_  
 Postleitzahl \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_  
 Wohnung \_\_\_\_\_  
 Telefon \_\_\_\_\_

## Aufnahmeantrag

Hiermit beantrage ich die Aufnahme in den Deutschen Eisenbahn-Verein und bitte um Übersendung der Satzung.

Den Mitgliedsbeitrag für das laufende Jahr/Vierteljahr\* (Jugendliche bis 18 Jahre monatlich DM 1,—; Erwachsene monatlich DM 3,—; Beitrag auf Lebenszeit DM 720,— als einmalige Zahlung) habe ich auf das Konto Nr. 655 bei der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen eingezahlt. Die weiteren Beiträge werde ich laufend ohne Aufforderung zahlen.

Außerdem habe ich am \_\_\_\_\_ eine Spende in Höhe von DM \_\_\_\_\_ auf das obengenannte Konto überwiesen. Dieser Betrag soll zur Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge verwendet werden.\*

\* Nichtzutreffendes bitte streichen

\_\_\_\_\_, den \_\_\_\_\_ (Unterschrift)

**Für Jugendliche unter 21 Jahren Zustimmung der gesetzlichen Vertreter:**

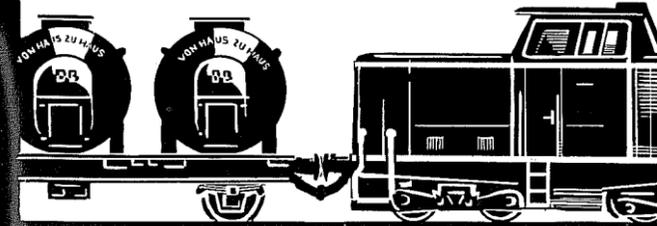
Wir sind mit vorstehender Beitrittserklärung einverstanden.

\_\_\_\_\_, den \_\_\_\_\_ (Vater)

\_\_\_\_\_, den \_\_\_\_\_ (Mutter)

VS	Best. am	durch	Kartei/Vers.
----	----------	-------	--------------

# Moderner Güterverkehr



- SCHNELL
- RATIONELL
- PREISGÜNSTIG

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

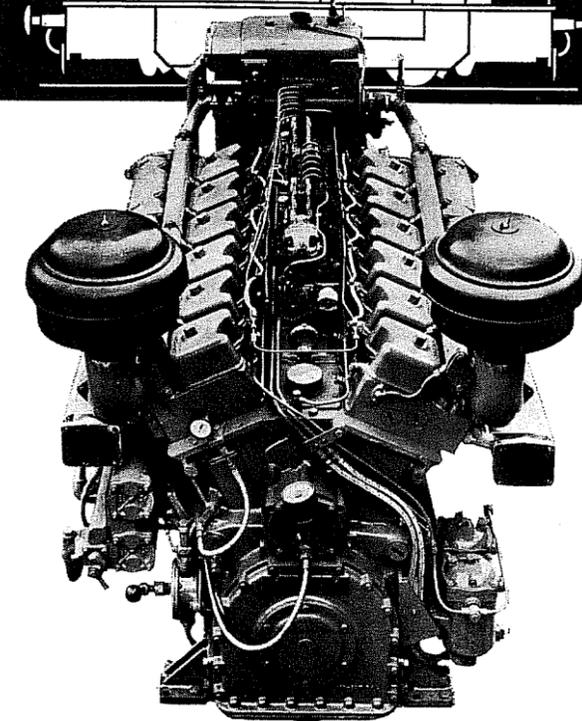
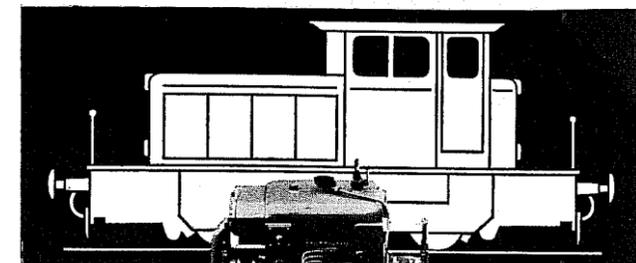


**Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya G<sub>m</sub> bH (VGH)**

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 2514)

IHR BINDEGLIED ZU EUROPAS GRÖS-  
TEM TRANSPORTUNTERNEHMEN



## Für harte Rangierarbeit

MWM-Dieselmotoren, in allen Industrie-bereichen als robust und zuverlässig bekannt, werden als leistungsstarke, schnelllaufende Motoren speziell auch für Rangier-Loks gebaut. MWM-Diesel bringen alle Voraussetzungen für die Rangierarbeit mit. Es sind harte Burschen, denen auch ein langer Einsatz bei Volllast und unter härtesten klimatischen Bedingungen nichts ausmacht. Die Baureihe RHS 518 umfaßt einen Leistungsbereich von 87 bis 850 PS bei 1500 U/m, die Baureihe D 232 einen Bereich von 138 bis 406 PS bei 2300 U/min. Gern senden wir Ihnen ausführliche Informationen.



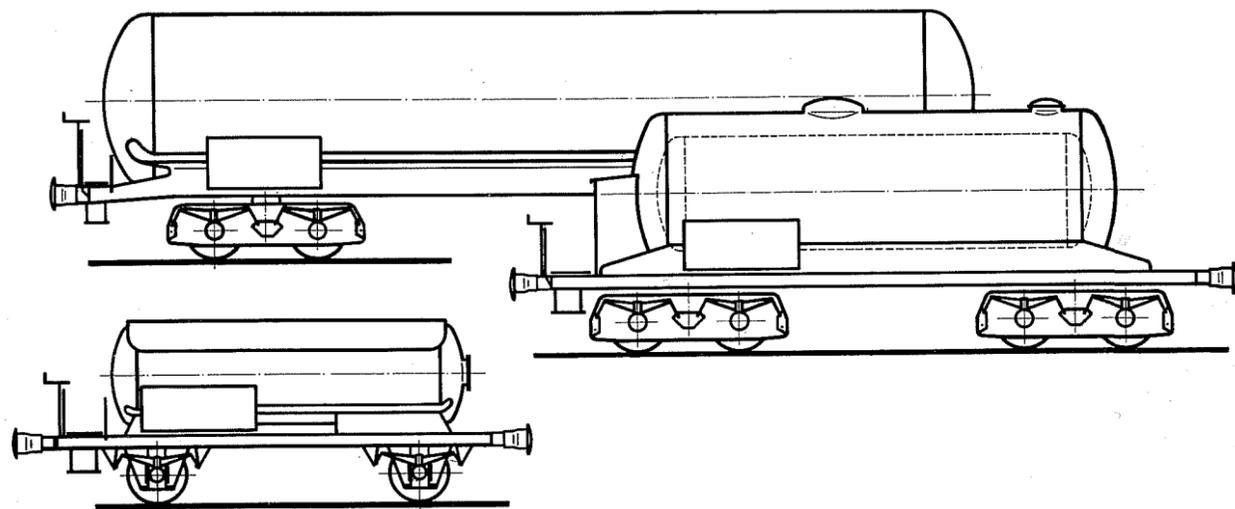
In über 100 Ländern der Erde.

**MOTOREN-WERKE MANNHEIM AG**  
 VORM. BENZ ABT. STATIONÄRER MOTORENBAU  
 68 Mannheim 1 · Carl-Benz-Straße · Tel. (0621) 38 41  
 Telex 46 23 415

# Eisenbahn-Kesselwagen

immer unentbehrlich in der  
chemischen und petrochemischen Industrie

## Neufertigung von Spezialfahrzeugen



## Unser Reparaturwerk

- setzt Ihre Fahrzeuge instand und pflegt sie
- Bahnamtliche Hauptuntersuchungen · Hauptbremsuntersuchungen
- Modernisierung · Umbau
- Behälterinstandsetzung und amtliche Prüfungen
- Ausführung aller Isolierungsarbeiten
- Sandstrahlentrostung · Innensandstrahlen
- Neuanstriche · Innenanstriche · Beschriftungen
- Reklamebeschriftung · Entwurf und Ausführung



**FRANZ KAMINSKI · WAGGONBAU · HAMELN**