

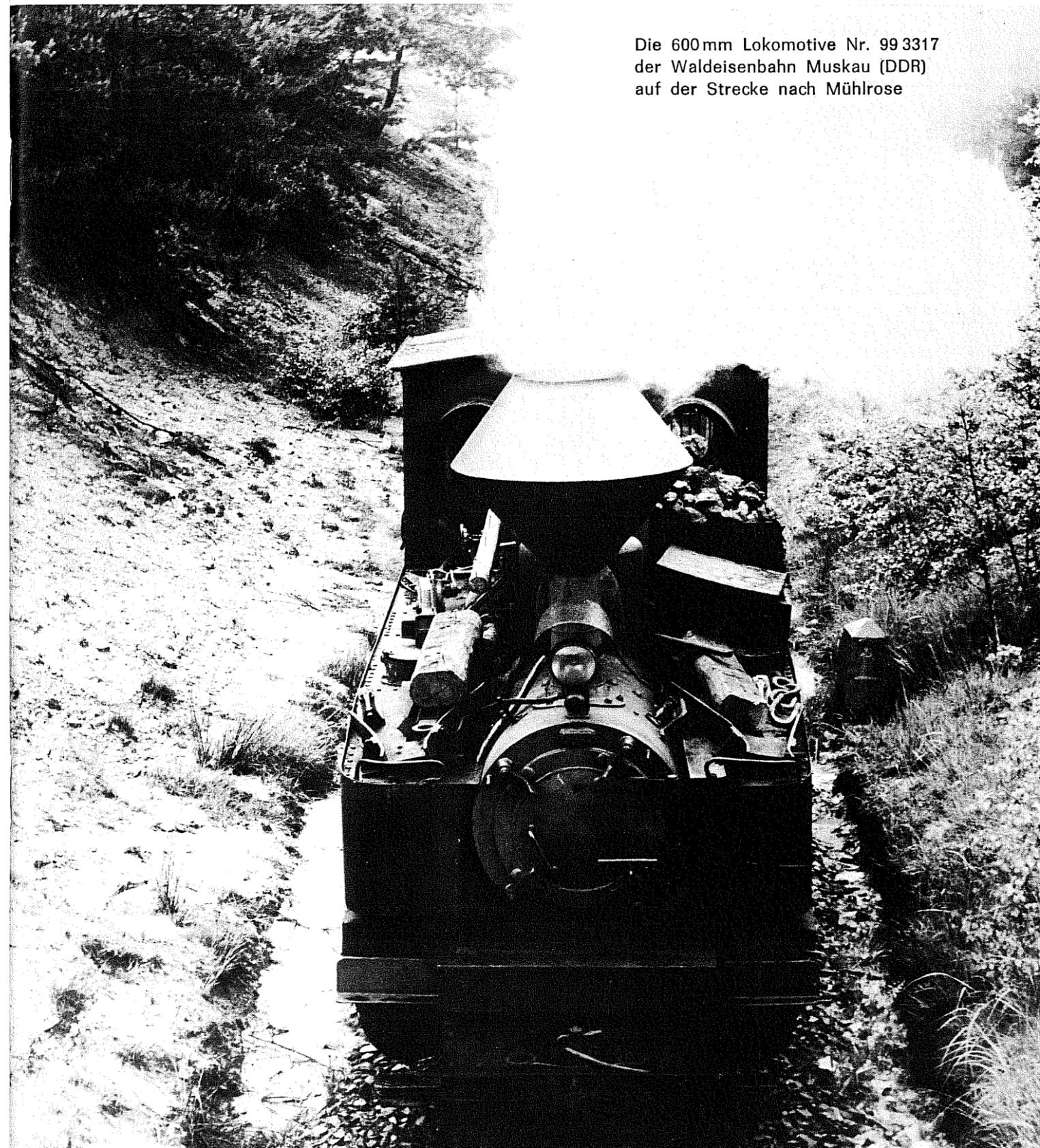
die museums- eisenbahn 4/1975

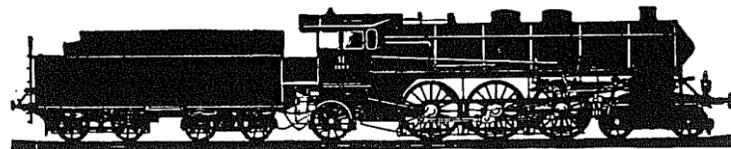
H 21 393 F

HERAUSGEGEBEN VOM
DEUTSCHEN EISENBAHN-VEREIN E. V.
VIERTES QUARTAL 1975

DM 4,50

Die 600mm Lokomotive Nr. 99 3317
der Waldeisenbahn Muskau (DDR)
auf der Strecke nach Mühlrose





Neu im Herbst 1975

Harald Navé:

Dampflokomotiven in der Schweiz

112 Seiten mit 144 Fotos. ISBN 3-440-04232-4. Geb. DM 34,-

Die großartige schweizerische Alpenwelt mit ihren oft kühn angelegten Strecken bildet eine besonders reizvolle Kulisse, die dem Eisenbahnfreund in diesem herrlichen Bildband immer wieder begegnet.

Daneben stehen Bilder der letzten regelmäßig dampfbetriebenen Strecken von SSB und Privatbahnen, von Einsätzen im Dienstplan elektrischer Lokomotiven und im Rangierdienst, auf verträumten Nebenstrecken und bei Werksbahnen. Ein besonderes Kapitel berichtet schließlich vom Dampfbetrieb an den Landesgrenzen und von schweizerischen Lokomotiven im Ausland.

Alfred B. Gottwaldt:

50 Jahre Einheitslokomotiven

Die Dampflokomotiven der Reichsbahn und ihre Schöpfer

96 Seiten mit 87 Fotos und 40 Zeichnungen. ISBN 3-440-04253-7. Kart. DM 19,80

Im Jahre 1925 wurde die erste Einheitslokomotive der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. Der Anlaß des nun 50jährigen Jubiläums veranlaßte den Verlag zur Herausgabe dieses Rückblicks.

Alfred B. Gottwaldt:

Franck's Lokbild-Archiv 3

Die Einheitslokomotiven

59 Werkfotos auf 48 Blatt im Schuber. ISBN 3-440-04252-9. DM 24,-

59 ausgesuchte Werkfotografien zeigen auf 48 Einzelblättern sämtliche von 1925 bis 1945

gebauten Standardtypen der Einheitslokomotiven. Eine hervorragende Ergänzung zur Entstehungsgeschichte der Einheitslokomotiven.

Günther Scheingraber:

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Ihre Lokomotiven und Wagen in Wort und Bild

104 Seiten mit 130 Fotos und 94 Zeichnungen. ISBN 3-440-042233-2. Kart. DM 19,80

Mit diesem Text- und Bildreport will der Autor die Vielfalt von Lokomotiven und Wagen dieser vergangenen Epoche der Eisenbahngeschichte dokumentieren.

Horst J. Obermayer:

Taschenbuch der Eisenbahn 1: Fahrzeuge und Bahntechnik

208 Seiten mit ca. 80 Fotos und 40 zum Teil farbigen Zeichnungen. ISBN 3-440-04248-0. Geb. DM 12,80

Das Taschenbuch der Eisenbahn vermittelt einen umfassenden Einblick in das Großunternehmen der Deutschen Bundesbahn. Das ideale Nachschlagewerk für jeden Eisenbahnfreund.

Neue Kalender

Die Eisenbahn in Farbe 1976

Franck's Postkartenkalender

12 farbige Monatsblätter, 1 farbiges Deckblatt. ISBN 3-440-04196-4. DM 7,80

Franck's Lok-Kalender in Farbe 1976

12 farbige Monatsblätter, 1 farbiges Deckblatt. ISBN 3-440-04183-2. DM 12,80

Bitte fordern Sie den ausführlichen Prospekt P 157 an.

Franck'sche Verlagshandlung · 7000 Stuttgart 1 · Postfach 640

Liebe Leserin, lieber Leser!

Vor Ihnen liegt nun das letzte Heft des Jahre 1975. Wir hoffen, daß Sie in allen Ausgaben etwas Interessantes und Lesenswertes gefunden haben. Sollte dies der Fall sein, so hat sich die Arbeit der Redaktion und der vielen Mitarbeiter gelohnt. Wenn Sie nicht zufrieden waren mit der Zeitung, so schreiben Sie uns das bitte und teilen der Schriftleitung auch Ihre Anregungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge mit. — Wie Sie bestimmt wissen, besteht die DEV-Museums-Eisenbahn am 2. Juli 1976 10 Jahre! Aus diesem Anlaß wird der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. eine kleine Broschüre herausgeben. Wir suchen deshalb Berichte und Fotos aus der Gründungszeit der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen und Bilder von den Ursprungsbahnen der DEV-Fahrzeuge. Über eine rege Mitarbeit an dieser Broschüre wären wir sehr dankbar!

Das Jahr 1975 geht nun zu Ende. Gestatten Sie uns deshalb, allen Mitarbeitern, den Freunden der Museums-Eisenbahnen und den Lesern dieser Zeitschrift unseren Dank auszusprechen für die wertvolle Hilfe, die Sie uns gewährt haben. Vergessen Sie aber bitte nicht: unsere Bahnen können nur fahren, wenn wir auch im Jahre 1976 Ihre Mitarbeit und Ihre Hilfe erhalten. Wir sollten nicht vergessen, daß wir in der BRD von keiner staatlichen Stelle Hilfe erwarten können! Deshalb kann hier nur die Eigeninitiative aller Eisenbahnfreunde helfen. In ca. 5 fünf Jahren wird es in der BRD nur noch auf den Museumsbahnen dampfen, und diese Bahnen werden die einzigen sein, die ein Stück historischer Eisenbahngeschichte in Betrieb erhalten haben. — In diesem Sinne wünschen Ihnen die Redaktion und die Mitarbeiter der „museums-eisenbahn“ ein schönes und erfolgreiches 1976.

Ihre Redaktion

die
museums-
eisenbahn
4/1975

Herausgeber und Verlag

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.,
2814 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66

Redaktion

Eberhard Kunst, 6000 Frankfurt/M. 1,
Postfach 3523, Telefon (06 11) 57 67 09

Gestaltung

Rolf Tonner, 2000 Hamburg 20,
Eppendorfer Weg 171, Telefon (0 40) 49 48 39

Vertrieb

Alfred Saathoff, 2800 Bremen 1,
Daniel-v.-Büren-Straße 48, Telefon (04 21) 31 37 29

Anzeigen

Burkhardt Ostersehltte, 2800 Bremen 1,
Depkenstraße 42, Telefon (04 21) 21 22 08

Vertretung für die Schweiz

A. von Hornstein, CH-4054 Basel,
Benkenstraße 36, Telefon (0 61) 39 94 40

Satz und Druck

Uhle & Kleimann, 4990 Lübbecke, Postfach 47

„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. 0,50 DM Versandkosten auf das Postscheckkonto Hamburg 1617-208, BLZ 200 100 20) bezogen werden. Das Jahresabonnement kostet 18,- DM einschließlich Versand. Das Abonnement verlängert sich stillschweigend um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 31. 12. schriftlich beim Vertrieb 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, nur mit schriftlicher Erlaubnis der Redaktion gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernehmen wir keine Haftung. Beiträge, die mit vollem Namen unterzeichnet sind, entsprechen nicht unbedingt der Meinung der Redaktion. 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-Press-Vereinigung).

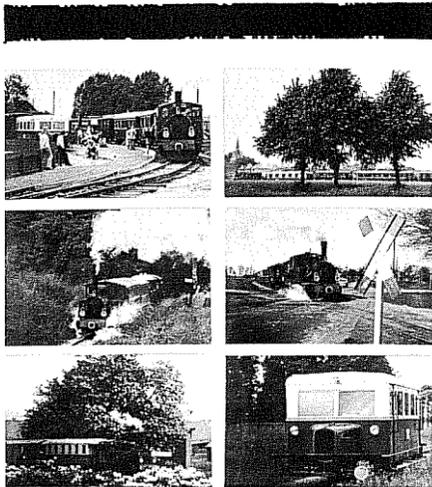
Es gilt Anzeigenpreislite Nr. 1 vom 1. 1. 1975.

1976
fährt die
Erste Museums-Eisenbahn
Deutschlands
10 Jahre
in Bruchhausen-Vilsen

* * *

Drei Tage
voller Überraschungen mit
Sonderfahrten
Großkonzerten
Tanzabenden

2.-4. Juli 1976



Betriebsplan Brackwede—Osnabrück

Dieser Nachdruck des Originals aus dem Jahre 1905 zeigt allen Eisenbahnfreunden die Technik und die notwendige Organisation einer Nebenbahn auf. Die Broschüre ist in folgende Abschnitte unterteilt: Beschreibung der Bahn, Dienstordnung, Bahnunterhaltung, Fahrdienst, Zugförderungsdienst, Stationsdienst u.v.a. 36 Seiten plus Bahnhofspläne und Lageplan, sowie einem Bildfahrplan. Preis: 9,20 DM. Verlag Uhle + Kleimann, D-499 Lübbecke, Postfach 47.

Die Murtalbahn in Wort und Bild

Der österreichische Club 760 (Verein der Freunde der Murtalbahn) hat unter der Federführung von Alfred Luft/Wien eine neue interessante Broschüre über die Murtalbahn herausgegeben. Sie berichtet hauptsächlich über die Ereignisse der letzten 5 Jahre auf dieser österreichischen Schmalspurbahn und über die Aktivitäten des Clubs 760. Die aktuelle Fahrzeugliste gibt Auskunft über den heutigen Einsatz von Trilbfahrzeuge und Wagen auf der Murtalbahn. Eine vielfältige Auswahl guter Fotos rundet das Bild dieser lehrreichen Broschüre ab und zeigt, wie romantisch es heute noch auf einer Schmalspurbahn zugehen kann. 48 Fotos, 1 große Karte, 50 Seiten. Preis: 8,50 DM. Herausgeber: Club 760, A-8850 Murau, Postfach 47.

Franckhs Lok-Kalender in Farbe 1976

Auch für das Jahr 1976 gibt es von Franckh wieder einen sehenswerten Eisenbahn-Kalender. Auffallend schon das Titelbild mit der wuchtigen „012“, die man auf ihrer Stammstrecke leider nicht mehr antreffen wird. Aber auch alle anderen 12 Bilder sind des Anschauens wert: ob es die bullige P 36 der sowjetischen Staatsbahn oder die 99 1788 der DR oder aber das Dampflok-BW Rheine ist, dieser Kalender wird vielen Eisenbahnfreunden gefallen. 13 farbige Bildblätter, Format 27 x 32 cm. Preis: 12,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung - Kosmos Verlag, D-7000 Stuttgart, Postfach 640.

Franckhs Postkartenkalender 1976

Der Dampflokfreund wird sich über diesen Kalender freuen: von den 13 Fotos sind nur 3 der modernen Traktion gewidmet. Die einzelnen Farbbilder kann man auch als Farb-Postkarten benutzen und sie an andere Eisenbahnfreunde verschicken. Allerdings sind die Motive schon vom Eisenbahn-Magazin des gleichen Verlages her bekannt. 12 farbige Bildblätter, 1 farbiges Deckblatt. Format: 14,8 x 21 cm. Preis: 7,80 DM. Franckh'sche Verlagshandlung - Kosmos Verlag, D-7000 Stuttgart, Postfach 640.

Richard Heinersdorf

Die k.u.k. privilegierten Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie

ca. 140 Fotos, viele Zeichnungen, Fahrpläne u.a.m. Verlag Fritz Molden, 8 München 1, Stievestraße 9,

Molden hat ein sehr gut gestaltetes Buch über die Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie herausgebracht. Schon der blaue Leinwandband mit einem Farbfoto zieht die Blicke auf sich. Soweit dem Verfasser dieser Zeilen bekannt, ist dies das erste Buch mit dem Thema Eisenbahn, das Molden für die Eisenbahnfreunde herausgebracht hat. — Der Verfasser des oben genannten Buches hat sich mit dem Thema über die k.u.k. privilegierten Eisenbahnen der Österreich-Ungarischen Monarchie 1828—1918 ein weitgestecktes Ziel gesetzt und auch erreicht. Sicherlich würde es den Rahmen „sprengen“, wenn er alle kleineren Bahnen auch noch erwähnt hätte, so mußte er sich wohl auf die größeren Eisenbahnstrecken beschränken. Immerhin kann man

dem Autor bescheinigen, daß er einen Blick für das interessante Detail hat und lesenswerte Tatsachen aus der Historie ausgegraben hat. Hinzu kommt eine breite Vielfalt historischer Fotos, die erstaunlicherweise in irgendwelchen Archiven überlebt haben. Wer sich für die Eisenbahngeschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie interessiert, dem kann dieses Buch nur empfohlen werden. Er wird sicherlich nicht enttäuscht werden.

Bahnpost-Berichte

Viermal jährlich werden die „Bahnpost-Berichte“ herausgegeben, die jedoch auch an Nichtmitglieder gegen Selbstkostenerstattung abgegeben werden. In diesen Berichten wird über die heutige Bahnpost und ihre laufenden Veränderungen berichtet. Ferner werden regelmäßig historische Themen aus der Geschichte der Bahnpost behandelt. Diese Themen sind nicht nur für den Bahnpost-Spezialsammler wertvoll, sondern für jeden, der sich für das Gebiet „Philatelie-Post-Eisenbahn-Allgemeine Geschichte“ interessiert. Ebenso muß irgendwann jeder Heimat- oder Ländersammler wie auch der Liebhaber besonderer Gebiete — gleich ob Kolonien, Feldpost, Besetzungen usw. — auf die Bahnpost zurückgreifen. Da Bahnpost und Eisenbahn nicht zu trennen sind, ist die Geschichte der Bahnpost zugleich eine Geschichte der Eisenbahn und daher auch für alle Eisenbahnfreunde interessant. Arbeitsgemeinschaft BAHNPOST im Bund Deutscher Philatelisten e. V. Leiter: Günter Hamburg, D-6 Frankfurt 71, Postfach 710201.

Tram-Kalender '76

Mit 13 ausgewählten Fotos namhafter Bildautoren wird die abwechslungsreiche Welt der Straßenbahnen von gestern und heute in allen Teilen Europas, in Kanada und Japan so lebendig wiedergegeben, daß jeder Liebhaber dieses in mehr als 100 Jahren bewährten Verkehrsmittels seine helle Freude daran haben dürfte. Ausführliche Bildunterschriften in deutscher, englischer und französischer Sprache machen, zusammen mit einem dreisprachigen Kalendarium, den Kalender für „Tram-Fans“ in vielen Ländern zu einer wertvollen Informationsquelle. Der im Format 19 x 27 cm erscheinende Kalender kann von europäischen Bestellern durch Überweisung von 8,80 DM auf das Postscheckkonto Hannover 7633-307 (B-O. Gessner KG, D 3300 Braunschweig) bezogen werden.

Eisenbahnführer '75

In diesem Band, der Fortführung des Dampflokführers '74, werden alle Dampflok-Bw's der DB und ÖBB mit Beheimatungsverzeichnissen und Lageskizzen, sowie die Beheimatungen der Altbau-Eloks der DB und ÖBB und der Dampfloks der DR ausführlich und übersichtlich dargestellt. Auch ein Verzeichnis der deutschen Privatbahnen und der erhaltenen Lokomotiven ist enthalten. Der mit zahlreichen Fotos illustrierte Band stellt so ein wertvolles Hilfsmittel für jeden Eisenbahnfreund dar, der noch einmal die letzten interessanten deutschen und österreichischen Lokomotiven erleben möchte. 72 Seiten mit 33 Fotos. Preis: 5,— DM. Herausgeber: Lok-Report e.V., U. Fiehweg, D-85 Nürnberg, Zerkabelshofstr. 18.

Bufe/Schröpfer

Eisenbahnen im Sudetenland

Die Verfasser haben eine schwierige Aufgabe übernommen und glücklich gelöst. Wer sich dreißig Jahre nach Kriegsende anschickt, die Eisenbahngeschichte eines nunmehr ebensolange von Deutschen nicht mehr besiedelten Gebietes zu würdigen, muß auf jene Bild- und Textdokumente zurückgreifen, die zwei Weltkriege heil überstanden haben.

Einzelne Kapitel handeln von den „Brüxer Kohlenwespen“, „Schienen zwischen Bayern, Sachsen, Schlesien und dem Sudetenland“ oder der „Gebirgsbahn Bodenbach — Komotau“. Man wird erinnert an fast vergessene Namen wie Hannsdorf, Karlsbad oder Reichenberg, an Dux, Brüx oder Niederindiewiese. Die Autoren berichten über die eingesetzten Lokbauarten und heute nicht mehr geläufige Verkehrsströme. Der Leser lernt verschiedene Betriebswerke kennen, schmunzelt über diese oder jene Episode, liest zwischen durch immer wieder Wissenswertes, aber auch Heiteres über Land und Leute und ist überrascht von der Fülle guter, seltener und teilweise über hundert Jahre alter Fotos der Eisenbahnen im Sudetenland.

Der Band kann jedem Eisenbahnfreund bestens empfohlen werden, verfolgt er doch zwei Anliegen: Die Verfasser wollen nicht nur Bewahrens wertiges dem Vergessen entreißen und ein wenig helfen, eine Brücke zu unseren Nachbarn zu schlagen, sondern tragen darüber hinaus bei zur betriebsfähigen Erhaltung der historischen Eisenbahnfahrzeuge des Vereins Eisenbahn-Kurier e. V. Format 14,5 x 21 cm, 194 Seiten, 135 Fotos, geb. Preis 34,— DM, Verlag Eisenbahn-Kurier e. V., 56 Wuppertal 11, Rubensstr. 3.

Merkbücher

Diese eigentlich zu den Dienstvorschriften der Eisenbahn zählenden Handbücher, die technische Details aller zum Zeitpunkt der Veröffentlichung in Betrieb stehenden Fahrzeuge enthalten, gehören heute vor allem mit ihren älteren Auflagen zu den begehrtesten Sammelobjekten der Eisenbahnfreunde. Besonders gesucht waren stets der Teil I der Ausgabe 1924, Dampflokomotiven und Tender der Regelspur, sowie der Teil II der Ausgabe 1932, Schmalspurfahrzeuge. Diese beiden Bände, einst mit dem Vermerk versehen „Nur für den Dienstgebrauch — Fremden ist auch kein Einblick in das Buch zu gestatten“, gibt es jetzt im Faksimile-Nachdruck zu kaufen, qualitativ einwandfrei und nahezu in Originalausstattung. Eisenbahnfreunden eröffnet sich damit die Möglichkeit, dieses „Buch mit sieben Siegeln“ nun auch daheim in Ruhe zu studieren und selbst zu besitzen.

Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, Nachdruck durch Alba-Buchverlag, 4000 Düsseldorf 30, Postfach 320 109. Band I. Dampflokomotiven und Tender (Regelspur), Ausgabe 1924, 21 x 15 cm, 264 Seiten: 18,00 DM; Band II. Schmalspurfahrzeuge, Ausgabe 1932, Format 21 x 15 cm, 74 Seiten: 8,— DM.

Dr. Arno Schröder / Hansjürgen Wenzel

Die preußische P 8

Wenige Wochen, nachdem die Deutsche Bundesbahn ihre letzte Dampflokomotive vom Typ P 8 abgestellt hat, brachte der Verlag Eisenbahn-Kurier jetzt einen Text- und Bildband über diese wohl beliebteste deutsche Dampflokomotive heraus.

Die beiden Verfasser berichten darin, wie die P 8 fast 60 Jahre die Eisenbahnstrecken Deutschlands und vieler Länder Europas beherrschte. Während der erste Teil des Bandes dem Einsatz der P 8 gewidmet ist, folgt anschließend eine Zusammenstellung von Laufplänen, die eindrucksvoll zeigt, welche enorme Arbeit die P 8 tagtäglich zu leisten hatte. Noch einmal versetzt das Buch in jene Zeit, als die P 8 fast 60 Jahre die Eisenbahnstrecken Deutschlands und vieler Länder Europas beherrschte. Während der erste Teil des Bandes dem Einsatz der P 8 gewidmet ist, folgt anschließend eine Zusammenstellung von Laufplänen, die eindrucksvoll zeigt, welche enorme Arbeit die P 8 tagtäglich zu leisten hatte. Noch einmal versetzt das Buch in jene Zeit, als die P 8 durch die Goldene Aue am Fuße des Kyffhäusers entlang dahinbrauste, als sie im Tal der Saale zügig die vielen Kurven nahm, als sie im Ruhrgebiet fast den gesamten Personenverkehr flott bewältigen half, als sie donnernd und pustend moselaufwärts schnaufte. Noch einmal erlebt man, wie die P 8 durch das grüne Hügelland des Nordens, am Rhein entlang, entlang dem Bodensee und durch die weite bayerische Ostmark dahineilte, bis sie dann irgendwo von dem Haltsignal eines Bahnhofs gestoppt wurde und dort mit pochendem Tam-taa tam-taa, tam-taa erneut auf das Signal „Fahrt frei“ wartete, während flockig weißer Dampf ihr Gestänge umspielte. 180 Seiten, 156 Fotos, Verlag Eisenbahn-Kurier e. V., D - 56 Wuppertal 11, Rubensstr. 3. Preis: 21,— DM.

BDEF-Jahrbuch 1974

Das neue Jahrbuch vermittelt einen kurzen Überblick über Museums-Eisenbahnen, historische Dampfsonderfahrten, Modellbahnen, Museumsbahnen und Dampfsonderfahrten im allgemeinen. Allerdings vermißt man die ausführliche Berichterstattung früherer Jahre, und es bleibt zu fragen, ob sich die Herausgabe dieses Buches in der jetzigen Aufmachung noch lohnt? Hinzu kommt, daß eine Aufzählung von Eisenbahnfreunde-Veranstaltungen ohne Fotos doch sehr uninteressant ist. Man sollte schließlich nicht vergessen, daß dieses Buch in späteren Jahren das einzige historische Dokument sein wird, das über die vielfältigen Aktivitäten der Eisenbahnfreunde berichtet hat.

BDEF-Jahrbuch 1974, herausgegeben vom Bundesverband deutscher Eisenbahn-Freunde. Über 100 Seiten mit 15 Abbildungen, Preis: 9,— DM. Verlag Rösler + Zimmer, D-89 Augsburg, Haunstetter Str. 10 a.

Kennen Sie diese Eisenbahnbücher?

Elektrische Strassenbahnen, Basel 1895 — 1897

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

Die Geschichte der Basler Strassenbahn, 1880 — 1895 — 1968

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

Die Entwicklung der Basler Strassen- und Oberlandbahnen

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

Die weiten Spuren

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

Die Strassen- und Oberlandbahnen von Bern und Thun

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

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

Die Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

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

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft (BLS)

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

Die Rhätische Bahn (Stammnetz)

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

Die Gleichstrombahnen Rhätens

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

Die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn

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

Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee

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

Komfort auf Schienen (Rollende Hotels, Band II)

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

Mit Kohle, Dampf und Schaufelrädern

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

Die Wiener Strassenbahn, 1945 — 1971 (Band I)

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

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

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

Die Oberlandbahnen von Bern nach Worb

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

Mittelbadische Eisenbahnen

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

Bing, die Modelleisenbahnen unserer Grossväter

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

Berliner Strassenbahnen

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

Hundert Jahre Frankfurter Strassenbahnen

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

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

Öffnungszeiten der grossen Eisenbahnbibliothek: Dienstag bis Freitag 14.00 bis 18.30 Uhr, Samstag 9.00 bis 12.00 und 14.00 bis 16.00 Uhr. Wir liefern per Post (zollfrei) beinahe alle Eisenbahnbücher der Welt.

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

Die Mindener Kreisbahnen Die Mindener Straßenbahn

48 Seiten A 4, Kunstdruckpapier, 70 Fotos, Streckenkarte beider Netze, vollständige Triebfahrzeuglisten, Typenzeichnungen sämtlicher MKB-Meterspurdampflokomotiven sowie einer Straßenbahndampflok und anderer interessanter Fahrzeuge, Bildfahrplan und andere Fahrplannachdrucke DM 6,20

Dieses Sonderheft des dev-kuriers liefern wir Ihnen nach Einzahlung von DM 6,20 zuzüglich 0,50 DM Versandspesen auf unser Postscheckkonto Hamburg 1617-208.

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V., 2814 Bruchhausen-Vilsen, Postfach 66.

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen (Aktuell)

Viele Mitglieder des DEV haben nur selten Gelegenheit, nach Bruchhausen-Vilsen zu kommen, sei es, weil sie zu weit entfernt wohnen, oder weil ihr Beruf es ihnen zeitlich nicht ermöglicht. Sie kennen den Fahrbetrieb und freuen sich, daß alles läuft, wenn sie im Abstand von 2 bis 3 Monaten die Museums-Eisenbahn besuchen, und das ist ja auch der Sinn unseres Vereins. Doch damit alles läuft, sind viele fleißige Hände nötig, die der sonntägliche Betrachter unserer Eisenbahn meist übersehen, weil die tatkräftigen Mitarbeiter größtenteils hinter den Kulissen wirken. Dieser Bericht soll daher über die Aktivitäten in Bruchhausen-Vilsen informieren, vor allem über die Arbeiten an den Fahrzeugen und an der Strecke. In den folgenden Ausgaben der Zeitschrift „die museums-eisenbahn“ werden die Mitglieder und alle anderen Leser immer über das „Treiben“ der Aktiven in Form eines Telegramms informiert werden.

Hier der erste Bericht: „Zeitraum August-September 1975“. In den letzten Wochen konzentrierten sich die Arbeiten vor allem auf den Wagen 9 und das Ausheben der Seitengräben an der Strecke. Letzteres ist dringend nötig, um Schmelz- und Regenwasser im kommenden Winter einen schnellen Ablauf zu ermöglichen. 8 bis 9 Stunden schaufelten alle Aktiven an den drei vergangenen Sonntagen in den Gräben, so daß der Teil zwischen Arbste und Klosterheide fertig wurde. Das schlimmste Stück zwischen Arbste und Asendorf wird bald in Angriff genommen. Die Rote hatte außerdem einige zum Glück nur geringe Manöverschäden zu beseitigen. Nebenbei wurde das Hallengleis angehoben, weil es im Laufe der Zeit abgesackt war. In der Werkstatt wird zur Zeit an den Wagen 9 und 12 gearbeitet. Außerdem ist mit der Hauptuntersuchung der „Plettenberg“ begonnen worden. An der „Maus“, unserem Wismarer Schienenbus, müssen ebenfalls noch die Unfallschäden beseitigt werden. Damit Karl Hunold für die Hauptuntersuchung der „Plettenberg“ in der Halle Platz bekommt, wird zuerst der Wagen 9 fertiggestellt. Das Dach des Wagens wurde neu gedeckt, der Wagenkasten mit dem Grün (nicht mehr braun) gespritzt, das auch die Wagen 3, 6 und 18 erhielten. Außerdem wurden die Fenster neu lackiert und die Achsen abgedreht. Der Unterboden des Wagens muß noch ein zweites Mal gestrichen werden. Innen ist der 9er noch so gut, daß nur einige kleine Ausbesserungsarbeiten durchgeführt werden mußten. Da hauptsächlich am Wagen 9 gearbeitet wurde, mußte der Wagen 12 zurückstehen. Er hat bereits eine offene Plattform und Übergänge erhalten und die Außenbleche wurden zweimal vorgestrichen. Im Wageninnern wurde die alte Farbe abgebrannt.

Im Wismarer soll in nächster Zeit der bergwärts gelegene Motor wieder eingebaut werden. Das AW Bremen-Sebaldsbrück der DB hatte den Motor repariert und die anderen Schäden beseitigt, die bei dem Zusammenstoß mit einem Auto am Bahnübergang Homfelder Straße entstanden waren. Vor einigen Wochen hatte Karl Hunold den Rahmen des Vorbaus, der

nach dem Unfall verbogen war, bereits gerichtet.

Zum Schluß noch einige Kurzmeldungen:

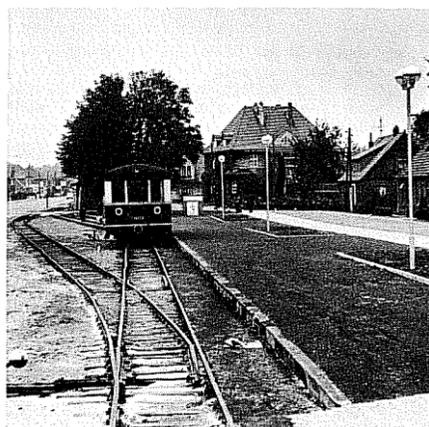
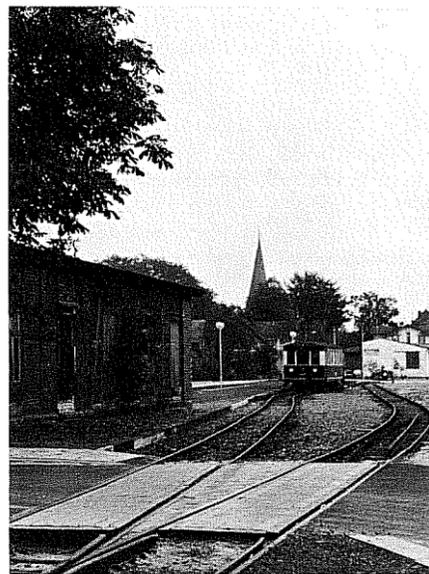
Bahnhof Asendorf geht seiner Vollendung entgegen. Die Tiefbauarbeiten sind abgeschlossen. Allerdings hätte man sich statt der modernen Lampen einige alte Gaslaternen gewünscht. Ansonsten wird die Anlage bestimmt ein Schmuckstück der Museums-Eisenbahn werden.

Der Bahnsteig in Arbste ist nun auch fertig. Der vom DEV erstellte Jägerzaun paßt vorzüglich in die Anlage.

Bei der Museums-Eisenbahn wird aber nicht nur viel gearbeitet, sondern auch einmal gefeiert. So sei nur an das Hallenfest, das diesmal unter der Leitung von Elmar Böcker stand, erinnert. Wie schon in den vergangenen Jahren hat es wieder viel Freude und gute Stimmung gegeben. Außerdem organisierte der Vorstand für die Aktiven zum Saisonschluß eine Fahrt ins Blaue. Der „Jumbo“ (T 42) führte die Teilnehmer von Bruchhausen-Vilsen nach Arbste zu Mutter Klinker. Dort wurde eine kleine Stärkung eingenommen und anschließend ging es zurück nach Heiligenberg zur Gaststätte Bomhoff. Hier gab es ein kräftiges Abendessen in Form einer großen bunten Platte. Die Rückfahrt führte dann über Asendorf zurück nach Bruchhausen-Vilsen.

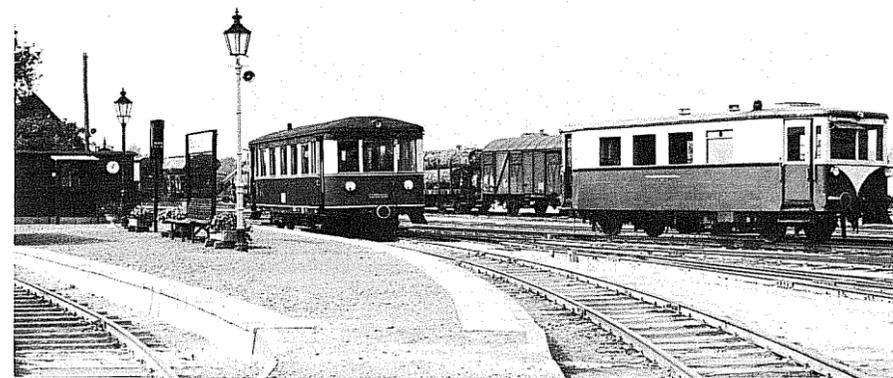
Eine Woche darauf starteten die DEV-Aktiven zu einer Sonderfahrt in den Raum Salzgitter-Peine mit dem Dünenflitzer, wobei der größte Teil des Privatbahnnetzes der Salzgitter-Peine-Eisenbahn befahren wurde.

So viel für heute über die Arbeit in Bruchhausen-Vilsen in den letzten Monaten. Jörg Reith



Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen.

Der Verein bekam einen Verstärker sowie drei Außenlautsprecher geschenkt. Aus akustischen Gründen wurden sie auf die mittlere „Gas“-Laterne, die östliche Bahnsteiglaterne und die Fahrkartenausgabe verteilt. Sie haben Recht, die da nun sagen, Lautsprecher an Gaslaternen seien wie die Faust aufs Auge, doch der Gewinn an Sicherheit (wenn man den Fahrgästen die Rangiermanöver ankündigt) ist wohl größer als der Verlust an Historie. CK



Berliner Gaslaternen. Bisher trieben sie sich ziemlich wahllos auf unserem Gelände herum, die fünf Berliner Gaslaternen: eine stand an der Bank vor der Fahrkartenausgabe, eine hinter der Fka, zwei verkümmerten ohne Aufsatz in Wiehe und die letzte lag beinahe im Müll. Im Sommer wurde das nun alles ganz anders. Wir besorgten uns die fehlenden Aufsätze und bastelten aus Gießharz und Glühlampen in Birnenform Einsätze, die den echten Gas-Glühstrümpfen verblüffend ähnlich sehen. Um ein geschlossenes Bild zu erzeugen, wurden die beiden Masten in Wiehe wieder ausgebuddelt und auf dem Bahnsteig in Bruchhausen-Vilsen aufgestellt. Bank und Fahrtrichtungsanzeiger werden nun von vorne und von hinten beleuchtet, so daß das Feld vor der Fahrkartenausgabe interessant dekoriert ist. Außerdem erhielt der schräge Aufgang eine Laterne. Die Kreuz- und Querkabelei wurde ersetzt durch vorschriftsmäßiges Erdkabel. Bei der Gelegenheit erhielt auch der Schaukasten am Prellbock vom Gleis 1 eine kleine Lichtquelle. Eine Woche, nachdem das alles funktionierte, tauchte plötzlich eine Tiefbaufirma auf, die den ganzen Bahnsteig „aufwühlte“. Glücklicherweise machte gerade jemand in Vilsen Urlaub,

der vor kurzem die Zugführerprüfung bestanden hatte, so daß wir Zugang zum Telefon hatten und der Baufirma, die Hastra (Stromversorgungsunternehmen für Bruchhausen-Vilsen), die Gemeindeverwaltung sowie unseren Vorstand anrufen konnten. Es gelang schließlich, alle zu einem gemeinsamen Gespräch zusammenkommen zu lassen, wobei das Beleuchtungskonzept ausführlich erläutert wurde. Die Straße „Am Gaswerk“, die sich mittlerweile zu einer wichtigen Zufahrt zum Marktplatz entwickelt hat, sollte den DIN-Vorschriften entsprechend ausgeleuchtet werden. In einem bestimmten Abstand steht dann je eine 6,50 m hohe Aufsatzleuchte. Hastra und Gemeinde stellten fest, daß man auf diese Weise das Gesamtbild des Bahnhofes der Museums-Eisenbahn stören würde. Deshalb sollte vorläufig nur das Kabel durch den Bahnsteig gelegt und drei Anschlußschlaufen vorgesehen werden. Nach passenden Laternen war man noch auf der Suche, jedoch lagen nur Angebote zu unerschwinglichen Preisen vor. Im Hinblick auf das soeben erzeugte geschlossene Bild stimmte unser DEV-Vorstand dem Vorschlag zu, daß der DEV der Gemeinde drei seiner Gaslaternen zur Verfügung stellt. Die Baufirma

stellte sie auf, die Hastra schloß sie an und wir bemalten sie. Rechtzeitig zum „Brookser Heiratsmarkt“ war alles fertig. Verwendet wurde einmal die Laterne, die ohnehin schon am Eingang stand, dann die, die noch nirgends aufgestellt war. Opfern mußten wir die Laterne hinter der Fka, die jedoch sowieso etwas abseits wirkte. Um dieses Feld auszuleuchten, erteilte uns die VGH vielleicht die Genehmigung, an der Außenwand ihrer Rottenbude einen historischen Armleuchter anzubringen. — Ganz stilecht konnte man leider nicht bleiben. Gasbetrieb wäre zu aufwendig (finanziell und auch in bezug auf die Wartung), deshalb haben auch die beiden nach wie vor von uns betriebenen Gaslaternen elektrische Glühstrümpfe. Für die drei im Auftrag der Gemeinde aufgestellten Laternen mußte noch ein Schritt mehr getan werden. Um wenigstens die Nähe der DIN-Vorschriften zu erreichen, wurden sie mit Quecksilberdampflampen ausgerüstet. Durch einen besonders geschickt konstruierten Einsatz und die Verwendung von Klarglasscheiben gelang es jedoch, zumindest tagsüber ein wesentlich natürlicheres Bild zu erhalten, als man das von Imitationen gewohnt ist. Claus Korn

Die liebe Zahlungsmoral

Zwei Drittel aller Mitglieder unseres Vereins werden meinen Namen noch nie gelesen haben. Deshalb möchte ich mich Ihnen vorstellen: mein Name ist Ulrich Holtin, und ich führe im DEV die Mitgliederkartei. Außerdem bin ich für den Eingang der Mitgliederbeiträge verantwortlich. Für alle pünktlichen Überweisungen sei an dieser Stelle einmal zusätzlich gedankt!

Viele Mitglieder zahlen leider den Beitrag erst auf besondere Aufforderung. Nehmen Sie bitte diesen Artikel zum Anlaß, den Beitrag für 1975 und vielleicht auch schon für 1976 sofort zu überweisen. Es wäre sehr erfreulich, wenn in späteren Jahren bis Ende April alle Beiträge auf unseren Konten eingegangen wären. Denn bis Saisonbeginn sind die finanziellen Sorgen regelmäßig am größten, da zu dieser Zeit der Verein außer den Beiträgen keine Einnahmen hat! Adressenänderungen gehen mir gelegentlich sehr spät zu, manchmal auch überhaupt nicht, der Dienstweg über Bruchhausen-Vilsen muß in diesem Fall nicht unbedingt eingehalten werden.

Teilen Sie mir darum bitte den Wechsel Ihres Wohnsitzes möglichst rechtzeitig mit. — Verzögerungen bei der Anforderung von Spendenbescheinigungen für das Finanzamt treten nicht auf, wenn Sie Ihrem Schreiben an unseren Schatzmeister, Herrn Hase, D-3167 Burgdorf, Heisterkampsweg 19, einen voradressierten Freiumschlag beifügen. — Bei Unklarheiten über schon geleistete Beiträge wenden Sie sich bitte direkt an mich. Meine Adresse: Ulrich Holtin, D-3005 Hemmingen 1, Postfach 1164. Unsere DEV-Konten für Mitgliedsbeiträge: Kreissparkasse Vilsen, Konto 655 (BLZ 291 517 55), Postscheckamt Hamburg, Konto 3132 81-200. Bei der ersten Auflage unserer Beitragsordnung vom 1. 1. 1973 war eine falsche Ziffer beim Postscheckkonto angegeben worden. Überprüfen Sie bitte Ihre Unterlagen!

... Irren ist menschlich, auch ich mahne gelegentlich zu Unrecht. Schreiben Sie mir dann bitte.

PS: Es macht auch mir keinen Spaß, Mahnungen zu versenden. Ulrich Holtin

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V. (Presse + Information)

10 Jahre Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

Wie Sie alle wissen, besteht die DEV-Museums-Eisenbahn am 2. Juli 1976 zehn Jahre. Aus diesem Grunde möchten wir Sie darauf hinweisen, daß in Bruchhausen-Vilsen vom 1. bis 4. Juli 1976 einige große Veranstaltungen für den Eisenbahnfreund geplant sind. Es wird ca. 500 Mitwirkende geben, und auch der Bahnbetrieb wird sich in einer Vielfalt zeigen, wie Sie ihn in der BRD sonst nicht sehen werden. Am 5. Juli 1976 besteht die Möglichkeit, an einer gemeinsamen Helgolandfahrt teilzunehmen. Einzelheiten können Sie in der „museums-eisenbahn Nr. 1 u. 2/76“ nachlesen. Wir möchten Ihnen aber heute schon den Tip geben, melden Sie sich rechtzeitig an! Die Unterbringungsmöglichkeiten für diese Zeit werden in Bruchhausen-Vilsen und Umgebung sehr knapp sein. Ihre Anmeldung nimmt entgegen: Samtgemeinde Bruchhausen-Vilsen (Verkehrsamt), D-3094 Bruchhausen-Vilsen, Rathaus. ek

Bruchhausen-Vilsen (DEV)...

nicht unerwähnt soll bleiben, daß der Innaber einer Großwäscherei aus der Umgebung von Vilsen sagte: „Die Museums-Eisenbahn ist eine gute Sache, die will ich unterstützen.“ Seitdem geben wir jede Woche unsere Arbeitskleidung in Heiligenberg ab und erhalten sie eine Woche darauf gewaschen zurück.

Ein Teilnehmer einer Sonderfahrt reagierte ähnlich. Er wohnt in Süddeutschland und hat wenig Zeit. Doch er sah sich um, merkte, wo's fehlte und brachte kurz entschlossen einige Feuerlöscher mit.

Diese beiden Beispiele und auch die Geschichte mit den Straßenlaternen zeigen: Es muß nicht bare Münze und auch nicht Arbeit unbedingt in Vilsen sein; wer den Verein unterstützen möchte, findet noch viele Möglichkeiten. Vielleicht hängt jemand Plakate an sinnvollen Stellen auf, wo der Erfolg die Kosten deckt? ck

Deutscher Eisenbahn-Verein (Presse + Information)

Auch auf der Berliner Tourismusbörse 1976 werden die DEV-Museums-Eisenbahn und die Gemeinde Bruchhausen-Vilsen zusammen vertreten sein. Diese Messe findet in der Zeit vom 28. 2. bis 7. 3. 1976 statt. Die Berliner Geschäftsstelle des DEV und das Referat für Presse + Information werden auch dieses Mal die Ausgestaltung des Standes übernehmen. Deshalb möchten wir auch an Sie appellieren, uns zu helfen! Eisenbahnfreunde, die sich am Aufbau und an der Betreuung unseres Standes während der Messe beteiligen möchten, werden gebeten, sich bei der DEV-Geschäftsstelle Berlin anzumelden. Hier die Anschrift: Elmar Böcker, D-1000 Berlin 20, Klosterstr. 25, Tel. (030) 3 31 42 14.

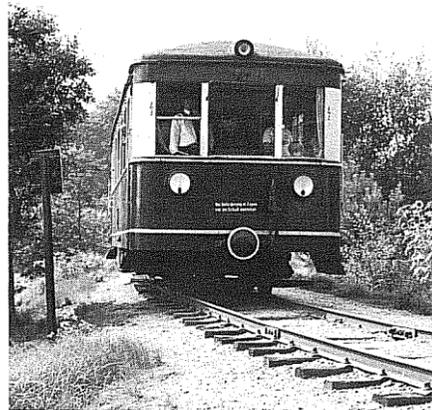
Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen

SOMMERFEST BEIM DEV

Es war wieder ein gelungenes Fest! Um 20 Uhr ging es los. Der Grill war angeheizt, und die ersten hungrigen Gäste standen davor. Die Musik spielte auf, und so kam allmählich Stimmung auf. Leider war es bis zur Rückkehr des Nachtzuges fast leer in der Halle. Aber das Pfeifen des sich nähernden Zuges machte alles mobil. Der Grill wurde gut bestückt, die Musik intonierte ein Eisenbahnlied, und der Büfettier stand bereit, die Hand am Zapfhahn. Kaum stand der Zug, wurde die Halle im Laufschrift gestürmt. Nun ging das Vergnügen richtig los. Elmar Böcker begrüßte die Gäste und Mitglieder. Als Gäste waren zu uns gekommen: dänische Eisenbahnfreunde mit ihren Frauen, Gäste aus Hannover mit Herrn Schacht an der Spitze sowie Mitglieder der IHS aus Geilenkirchen. Außerdem wurden Samtgemeindedirektor Lülff sowie Samtgemeindebürgermeister Rothschild aus Asendorf begrüßt. Dann begann der Tanz, und an vielen Ecken bildeten sich Grüppchen zu Eisenbahngesprächen, denn fast jeder hatte ja im Sommer auch Reisen zu anderen Eisenbahnen unternommen. Es wurden Erlebnisse ausgetauscht. Zu späterer Stunde wurde eine Tombola eröffnet, und wir verkauften viele Lose. Nach einigen Tänzen kam ein neuer Höhepunkt: ein von Karl Hunold gestiftetes Schild „BW Bruch-

hausen-Vilsen“ wurde versteigert. Nachdem der Erlös bei 290,- DM angekommen war, bekam ein DEV-Mitglied aus Düsseldorf den Zuschlag. Als dann noch einige mit unseren neuen T-Shirts (weiße und gelbe Hemden, die mit einer Abbildung unseres Museumszuges versehen sind) ausgezeichnet wurden, sie mußten den Rest des Abends darin verbringen, war der Jubel groß. Nun wurde weitergefeiert bis zum frühen Morgen. Wir möchten uns nachträglich bedanken bei den Aktiven am Grill, an der Theke, am Zapfhahn sowie bei der Musik. Bewährte Hände gestalteten auch dieses Fest zu einem schönen Erfolg!

Eva Maria Bull, Annemarie Völlmer / Berlin



Betriebsstatistik 1975 der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf

Gesamtbeförderungsleistung		Arbeitszeit:	
28 723	Beförderungsfälle	1 743	Stunden =
	darin enthalten	218	Stunden à 8h =
112	Hunde	43,6	Wochen à 5 Tage =
13 233	Beförderungsfälle durch Fka Bv	11	Monate à 4 Wochen =
4 839	Beförderungsfälle durch Schaffnerverkauf	1	Arbeitsjahr
2 000	Mitgliederpauschale	Fahrzeugleistungen	
8 539	Gruppenreisende, Sonderfahrten	Tfz.	Wagen- Achs- Fahrt nach
		km	km As Hb Züge
		Lok Hoya	1280 3840 74 4 82
		Lok Spreewald	616 2464 38 1 39
		insgesamt	1896
		T 41	24 48 1 1 2
		T 42	835 3340 37 26 63
		insgesamt	2755 9692 154 32 186
		Wagen 2	152 304 9 1
		3	1712 6884 105 4
		5	648 2592 39 3
		6	1872 3744 115 4
		7	1624 6496 99 5
		9	112 224 7 -
		12	- - - -
		14	1744 3488 107 4
		18	1592 6368 97 5
		22	1819 3638 111 5
		31	72 146 3 1
			11347 33848
		Durchschnitt pro Betriebstag	6,6 km
		Personalkilometer	
		3 560 km	Triebfahrzeugpersonal
		2 056 km	Zugführer
		5 888 km	Schaffner
		11 504 km	Personalkilometer
			11347 33848
		Durchschnitt pro Betriebstag	6,6 km
		Personalkilometer nur in planmäßigen Zügen, keine Sonderzüge !!!	
		Gesamtachskilometer	43 540 (fast einmal um die Erde)



die museums-eisenbahn

Nr. 1/1976 bringt einen ausführlichen Bericht über die

Kleinbahn Vechta – Cloppenburg

Zu diesem Bericht werden noch Fotos und historische Unterlagen gesucht.

Liebes IHS-Mitglied!

Sicher haben Sie sich schon einmal Gedanken gemacht über unseren Verein, die IHS, über unsere Ziele, unser bisher Erreichtes. Und vielleicht haben Sie sich auch gefragt, warum nicht dieses oder jenes besser gemacht wurde, oder warum die Post so schleppend beantwortet wird, oder warum der Kassierer lange nach Beitragszahlung erst die Quittungen verschickt, oder... oder... Uns scheint der Grund einleuchtend zu sein und Wert, an dieser Stelle einmal erwähnt zu werden: wir sind zu wenig. Das wundert Sie sicher bei ca. 350 Mitgliedern. Uns wundert das auch. Denn tatsächlich reicht die Zahl der Mitarbeitenden gerade für den sonntäglichen Zugbetrieb und die notdürftigsten Unterhaltungsarbeiten an der Bahnstrecke und den Fahrzeugen.

Wir brauchen

1. die Zugbesatzung
 - 1.1 Lok: 1 Lokführer (x)
1 Heizer (x)
 - 1.2 Personenwagen: 1 Zugführer (x)
1 Schaffner (x)
 - 1.3 Buffet-Wagen: 2 Bedienungen
 - 1.4 Überwachsicherung und Rangiervorgänge: 1 Rangierer
2. die Bahnhofsbesatzung in Gillrath
 - 1 Fahrkartenverkäufer

In der Summe sind das 8 Mitglieder. Mindestens so viele aktive Mitglieder, die z. T. noch geprüft sein müssen (x), sind in der Regel Sonntag für Sonntag und ebenso samstags zur Stelle, um ihren Verein zu unterstützen und den Fahrbetrieb aufrecht zu erhalten. Wir benötigen aber noch mehr Personal:

3. die Gleisbaurotte:
 - mindestens 4 Mann, um die Ramme schwingen zu können; Anzahl nach oben nicht begrenzt
4. die Wageninstandsetzung:
 - eine beliebige Anzahl Mitglieder zwischen der Zahl 1 und 350.

Von der Geschäftsstelle und den Kassierern wollen wir gar nicht erst reden, das sind sowieso die gleichen, die oben als Lokführer, Heizer, Zugführer, Schaffner aufgeführt sind.

Sie sehen also, worauf diese Zeilen hinauslaufen: Arbeit gibt es genug, nur Arbeiter sind in der Minderzahl. Und wenn Ihnen das Wort „Arbeit“ am Freizeit-Wochenende nicht gefällt, dann betrachten Sie die notwendigen Tätigkeiten doch mal als sinnvolle handwerklich-technische Freizeitgestaltung oder Pflege und Erhaltung technisch-wissenschaftlicher Kulturdenkmäler. Denn dazu brauchen wir helfende Hände; Schaufeln, Spachtel und Pinsel, um diese Hände zu füllen, sind reichlich vorhanden. Und noch eins: es ist allen bisher aktiv tätigen IHS-Mitgliedern eine Ehre, für den Verein tätig werden zu können und ehrenamtlich für die Ziele des Vereins arbeiten zu können. Was liegt also näher, als sich bei der Nachfrage nach weiteren Helfern erst einmal an den eigenen Verein und die schweigende Mehrheit der restlichen 350 Mitglieder zu wenden?

Sollten Sie sich zu derartigen Wochenend-Aktivitäten entschließen wollen, so wäre den Aktiven der Selfkantbahn bereits viel geholfen, wenn Sie auch nur einmal pro Monat (oder pro 2 Monate) kommen können oder wollen. Übernachtungsmöglichkeiten sind in Schierwaldenrath vorhanden, auch die Anreise läßt sich für nichtmotorisierte Mitglieder durch Mitfahrmöglichkeiten bei anderen organisieren.

Dürfen wir Sie vielleicht schon zum nächsten Großprojekt, der Gleiserneuerung im Bahnhof Birgden als Helfer oder Helferin begrüßen? Auch für mitarbeitende Ehefrauen ist genügend Beschäftigung da, und das kleine Trüppchen der aktiven Helfer trifft sich auch im Winter an jedem Wochenende in Schierwaldenrath. Für Auskünfte über Mitfahrgelegenheiten u. ä. können Sie sich an die Geschäftsstelle oder bei einem Besuch direkt an die Zugbegleiter in Schierwaldenrath (oder Gaststätte Beckers) wenden. Ihre IHS

Unser neuer Kesselwagen-Look 1975

Der ZZ 1002 ex Sylt präsentiert sich seit Juli in frischer blauer Farbe mit gelbem Streifen und belebt so das Bild des morgendlichen GmP. 1936 von Uerdingen für die Fliegerhorstkommandantur List gebaut, wurde er nach Übernahme durch die SVG 1958 für Dieselöltransporte zwischen Westerland DB und Westerland Nord eingesetzt.

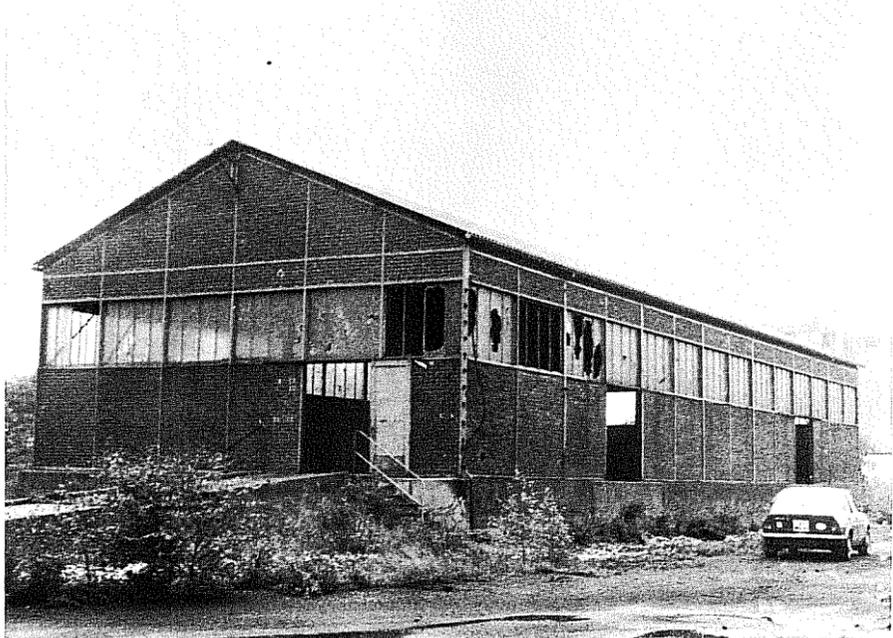
Foto: Fritz Mattstedt



Ein namhaftes deutsches Industrieunternehmen hat der IHS diese Halle geschenkt und wird sie sogar noch kostenlos in ihre Einzelteile zerlegen! Damit dürfte die Selfkantbahn im kommenden Jahr einen weiteren großen Schritt nach vorn tun können. Weitere Einzelheiten standen bis Redaktionsschluß (30. 9.) noch nicht fest. Es ist jedoch sicher, daß für den Transport, die Anpachtung eines geeigneten Geländes und die Aufstel-

lung der Halle noch einige Summen aufgebracht werden müssen, für die wir alle Mitglieder und Freunde der IHS um Unterstützung bitten. Jede Spende auf unser Konto Kreissparkasse 3300 431 unter dem Stichwort „Halle“ hilft uns, dieses unschätzbare Geschenk möglichst schnell der Verwendung als Fahrzeughalle der Selfkantbahn zuführen zu können.

Foto: Uwe Spillner



Veranstaltungskalender

Sonntag, 30. 11. 1975, und Sonntag, 7. 12. 1975: traditionelle Nikolausfahrten auf der Selfkantbahn. Abfahrt ab Gillrath jeweils um 14.00 und 16.30 Uhr. Im Zug Bescherung der Kinder durch den Nikolaus. Fahrpreise: Erwachsene 5,50 DM, Kinder 3,50 DM. Achtung, Mitglieder können bei den Nikolausfahrten nicht kostenlos fahren! — Gemütliche Winterfahrten mit geheiztem Zug und bewirtschaftetem Buffetwagen veranstalten wir jeweils am zweiten Sonntag der Monate Januar, Februar und März (11. 1. 1976, 8. 2. 1976 und 14. 3. 1976). Abfahrt der Züge ab Gillrath jeweils 14.00 und 16.30 Uhr. — IHS-Studienreise 1976 zu den portugiesischen Schmalspurbahnen. Termin: 17. 7. bis 26. 7. 1976. Es werden alle Meterspuren in Nordportugal besucht! Anmeldeunterlagen bei IHS, 51 Aachen, Postfach 603. Anmelde-schluß ist der 31. Dezember 1975!

„Hauptbahnhof“ Schierwaldenrath im Juli 1975 mit ausfahrendem Zug Richtung Birgden. Hauptanziehungspunkt ist diesmal nicht die Dampflok, sondern das Geschehen auf der letzten Plattform. Denn was ist bei den Dampfbummelzügen der Selfkantbahn reizvoller als die offene Plattform des letzten Wagens?

Foto: Fritz Mattstedt

Studienfahrt der IHS nach Österreich vom 31. August bis 6. September 1975

Zur diesjährigen Herbstfahrt führte unser Reiseleiter ein Fähnlein sieben aufrechter und reiselustiger Schienenhistoriker nach Österreich, der Bahnen wegen. Um einmal bauliche und betriebliche interessante Details fremder Bahnverwaltungen kennenzulernen, war nach Art der Hobby- und Bildungsreisen eine Route ausgetüftelt worden, die von Passau aus quer durch Österreich nach Wien führte. Obwohl wieder nur sechs Tage zur Verfügung standen (denn die an der Fahrt ebenfalls teilnehmenden Lokführer, Heizer und Zugführer der IHS sollten ja sonntags wieder die Züge der Selfkantbahn fahren), bot das dichtgedrängte Programm eine Reihe von interessanten Eisenbahnen. Steyrtalbahn (Dampftrieb), Mariazellerbahn (Elektrobetrieb) und Ybbs-talbahn (Diesel) standen beispielhaft für die vielen Schmalspurbahnen der Spurweite 760 mm auf dem Programm, die Bahnen von Stern und Hafferl (Vöcklamarkt-Attersee, Vorchdorf-Gmunden, Meterspur und Lambach-Vorchdorf, Normalspur) für die privaten elektrisch betriebenen Lokalbahnen. Höhepunkt der Fahrt über die Stern- und Hafferl-Bahnen war eine Besichtigung der Hauptwerkstätte in Vorchdorf-Eggenberg, die der Betriebsleiter, Herr Ingenieur Zwirchmayer, führte. Die fachlich interessante Einführung in die Probleme der Hauptwerkstatt einer Bahnverwaltung, die acht unterschiedliche Bahnen betreibt, stieß bei den Reiset Teilnehmern auf reges Interesse, zumal auch Probleme angesprochen wurden, die speziell Eisenbahnfreunde fesseln. Die in der Schweiz beschafften B41 ex VBW waren z. T. noch im Umbau und z. T. bereits den Erfordernissen angepaßt und ansprechend hergerichtet worden, so daß wir uns von der Leistungsfähigkeit dieser „kleinen“ Werkstatt ein recht gutes Bild machen konnten.

Weitere Höhepunkte der Reise waren der Besuch in Präbichl bei der Erzbergbahn und die Fahrt über den Semmering nach Wien. Die Erzbergbahn führte zwar ausgerechnet an unserem Ankunftstag den einzig noch verbliebenen Dampf-Personenzug versuchsweise als Triebwagen (Schienenbus) über den Erzberg, doch die Erz- und Leerzüge mit Zahnrad-Dampflokomotoren an Zugspitze und Schluß beschädigten dafür wieder.

In Wien gehörte zu den obligatorischen touristischen Besichtigungen (so u. a. Prater-Riesenrad und Dampfbahn mit Krauss-Dampflokomotoren von 1922) eine Fahrt mit der schlingenden aber kreuzungsfrei geführten Stadtbahn (zweiachsige Fahrzeuge, Linksverkehr) und natürlich mit den Strab-Oldtimern mit Lyrabügeln. Überhaupt wären unsere ach so wenig von der IHS bedachten Straßenbahnfreunde voll auf Ihre Kosten gekommen,



wären sie nur mitgefahren. In St. Pölten überraschte uns beim abendlichen Stadtbummel eine rumplende Oldtimer-Straßenbahn im Originalzustand von 1908, mit der wir eine nächtliche Fahrt zum Depot mit anschließender Besichtigung durchführten. Auf der eingleisigen Strecke vom Bahnhof St. Pölten nach Harland pendelt täglich der Triebwagen immerhin 15mal; eine Ausweiche befindet sich lediglich in Stattersdorf, wohin ein reger Güterverkehr mit sog. Bügeleisen führt. Zwei ältere Wiener Triebwagen waren gerade angekauft worden, um den Wagenpark zu modernisieren, dennoch war der zweite Triebwagen von 1908 zur Hauptuntersuchung an das Herstellerwerk verschickt worden.

Auch die Gmündener Straßenbahn (Meterspur, Betriebsführung Stern und Hafferl) weist neben ihrer interessanten Streckenführung durch die engen Gassen noch ältere Triebwagen von 1912 und 1913 auf, ein moderner Tw der Vestischen wartet in Vorchdorf-Eggenberg auf die Anpassungsarbeiten vor der Indienstellung. Die bekanntlich nach Attersee verkauften Rheinbahn-

Meterspur-Tw erstrahlten in neuer fotogener Farbgebung und erinnerten uns an die ehemaligen Meterspurbahnen Düsseldorf-Benrath nach Ohligs und Vohwinkel.

Die Schafbergbahn fuhr zwar unseren Zug als Triebwagen, die Gipfelstation war trotz strahlender Sonne im Tal vollständig in Wolken gehüllt und der Bedarfszug für die Rückfahrt fiel aus, dennoch konnten wir einige der kleinen Zahnrad-Dampfloks der ÖBB „unter Dampf“ sehen. Der Dampfer, der uns über den St. Wolfgangsee di-selte, war der 103 Jahre alte Raddampfer „Kaiser Franz Josef“, der trotz Umbau auf Dieselbetrieb noch das charakteristische Raddampfer-Aussehen trug.

Alles in allem war die Studienfahrt nach Österreich eine gut gelungene Mischung aus allen Sparten des Schienenverkehrs, der alpinen Landschaft und sommerlich-schönen Wetters. Auch die geplante Fahrt in 1976 zu den Meterspurbahnen in Nordportugal (siehe Ankündigung an anderer Stelle des Heftes) verspricht, alle Erwartungen zu erfüllen.

Sonderfahrt zur belgischen Touristenbahn Warsage — Trembleur

Am Samstag, dem 12. Juli, fuhr vom Aachener Hauptbahnhof aus ein Sonderbus, der von der IHS gechartert worden war, zur benachbarten belgischen Touristenbahn auf der ehemaligen SNCV-Strecke (s'Gravenvoeren —) Warsage — Dalhem — Trembleur — Charbonnage (— Blegny — Lüttich). Eine größere Gruppe DEV-Mitglieder war an diesem Wochenende bei der Selfkantbahn zu Besuch und nahm ebenfalls an der Busfahrt teil. Von Aachen aus ging die Fahrt über Bildchen und Kelmis, der früheren Endstation der Aachener Tram, durch das hügelige, landschaftlich reizvolle Belgisch-Limburg nach Aubin-Neufchateau, wo die von der Zeche aus beginnenden Fahrten enden. Die Züge von „Li Trimbleu“, wie das Bähnchen heißt, werden aus Straßenbahnbeiwagen der SNCV gebildet und von kleinen zweiachsigen belgischen Dieselloks mit Stangenantrieb gezogen. In diesem Jahr waren erstmalig die aus umgebauten G-Wagen bestehenden offenen Sommerwagen im Zug. Die Zeche in Trembleur betreibt auf dieser etwa 11 km langen SNCV-Reststrecke einen Anschlussverkehr zum Staatsbahnhof in Warsage. Die Rollwagenzüge werden außer von den belgischen Dieselloks auch von V 23 und 24, den Dieselloks der Euskirchener Kreisbahn, oder der Lok 15 der Kreis Altenaer Eisenbahn gezogen. Außer einer abgestellten SNCV-Trambahndampflokomotore gehört noch ein typischer SNCV-Dieseltriebwagen (Autorail) zum Fahr-

park der Zeche, wie er auch bei der TTA Erezee und bei der Grottenbahn in Han-sur-Lesse anzutreffen ist.

Die Strecke von „Li Trimbleu“ gefällt insbesondere wegen der landschaftlichen Vielfalt, die sich dem Besucher bietet. Die steigungsreiche Strecke erinnert in vielen Streckenabschnitten an ähnlich trassierte ehemalige Kleinbahnen in Deutschland. Ein kurzer Tunnel durch den Burgberg von Dalhem und die Ortsdurchfahrt in St. Remy gehören zu den markantesten Abschnitten der Strecke, die von den Dieselloks in ermüdendem Schnecken-tempo durchheilt wird. Zur Verkürzung der Fahrt und zur besseren Fahrplangestaltung fahren daher die Züge auch nicht mehr die gesamte Strecke bis Warsage. Jedoch ließ sich auf der Rückfahrt von Trembleur für unsere Reisegruppe eine Verlängerung der Diesel-Bummelfahrt bis Warsage erreichen, so daß auch die erstmals bei dieser Bahn mitfahrenden Teilnehmer unserer Sonderfahrt die gesamte Strecke kennenlernen konnten. Da auch das Wetter sich von seiner besten Seite zeigte, war die gelungene Fahrt einer späteren Wiederholung für würdig befunden worden. Im nächsten Jahr ist daher eine ähnliche Sonderfahrt als Tagesausflug beabsichtigt, wobei auch die Ardennenbahn der TTA bei Erezee besucht werden soll. Nähere Informationen sind einem der nächsten Hefte zu entnehmen.



Gleisbauarbeiten im Juli: Einschottern im Gleisbereich an der Kreisstraße bei Starzend. Die IHS-Rotte wird gerade wirkungsvoll von einigen DEV-Mitgliedern mit und ohne Schaufel unterstützt. Am gleichen Tage war die Fahrt zur Touristikbahn bei Warsage angesetzt, und die Selkantbahn hatte daher wieder Besucher aus den Reihen der Ersten Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen.



Wer singt das hohe Lied auf die Rotte, die die jahrelang vernachlässigten Unterhaltungsarbeiten der Kreisbahn jetzt nachholen muß? Unsere übliche Maximalbesetzung zeigt das Foto. Die abgebildeten Rottenarbeiter sind übrigens auch noch als Heizer, Zugführer, 2. Vorsitzender, Schriftführer und Geschäftsstellenleiter tätig, je nach Tageszeit ...

Foto: Wall

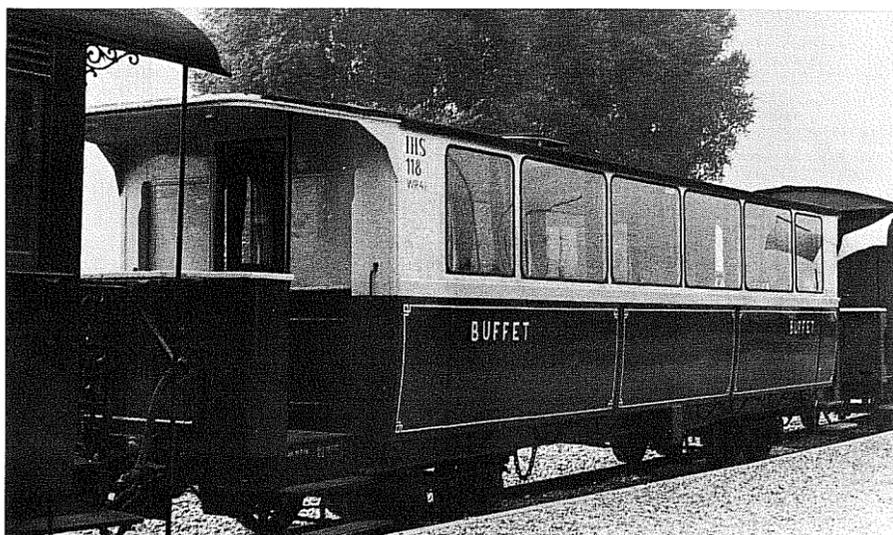
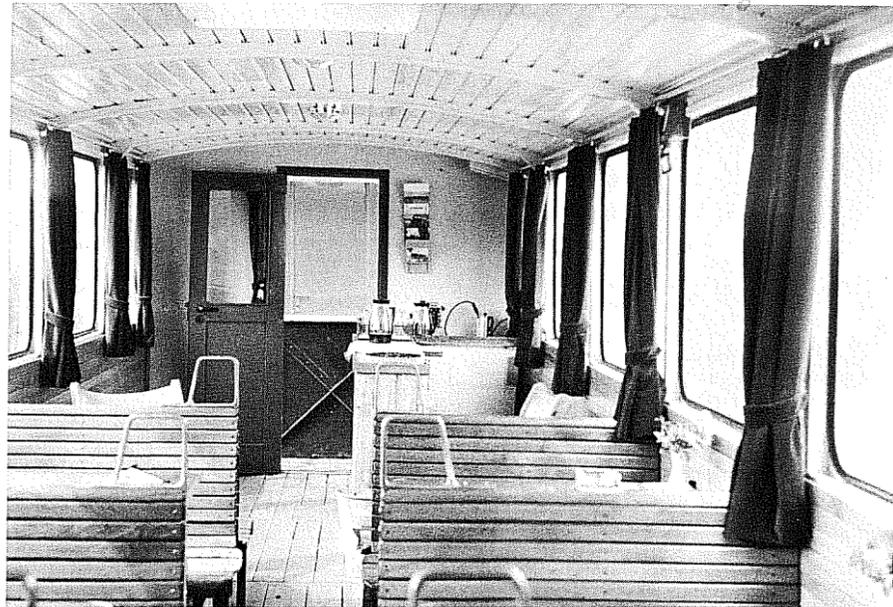
Hauptuntersuchung des Wagens 118

Am 19. Juli konnte endlich die Hauptuntersuchung und der zweite Umbau des ehemaligen Sylter Wagens 118 abgeschlossen werden. Nach erfolgtem Achsentauch und nach einer Bremsrevision erhielt der Wagenaufbau einen neuen Anstrich in den Farben creme-weißrot. Die Inneneinrichtung wurde umgestaltet, wobei eine neue Sitzeinteilung mit 2+2 Quersitzen und Tischen gewählt wurde. Auf der Gangelter Wagen-seite wurde eine Buffet-Theke mit Kühlschrank installiert, so daß der Wagen künftig an Stelle des bisher verwendeten Mindener Straßenbahn-wagens 115 die Funktion des Buffet-Wagens übernehmen kann.

Von Herbrandt 1908 gebaut, war der Wagen zuerst bei der Dürener Dampfstraßenbahn in Betrieb, wo auch der Wagen 119 und die Tramlok 4 „Rur“ herkommt. Nach der Elektrifizierung der Dürener Eisenbahn soll er 1935 zur Steinhuder-Meer-Bahn gelangt sein und von dort 1939 zur Sylter Inselbahn. Als Sylt nach BO-Strab umgestellt wurde, erhielt der Wagen versuchsweise neue Seitenwände aus Stahl. Für die restlichen Wagen mit Holzaufbau (so z. B. 119 sowie 121, 122) erhielt die SVG aber Ausnahmegenehmigungen, so daß der Umbau dieser Wagen entfiel. 1971 wurde der Wagen von der IHS übernommen, ist jedoch in den folgenden Monaten durch mutwillige Beschädigungen stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Nach gründlicher Restaurierung in Krefeld wurde der 118 mit Längsbänken und der Aufschrift „Krefeld-Uerdinger-Localbahn“ als Dampfstraßenbahn bei der 600-Jahr-Feier in Krefeld eingesetzt.

Der erneute Umbau des 118 zum Buffet-Wagen der Selkantbahn hat nicht nur die Kapazität des Zuges vergrößert, sondern dadurch wird auch das Gesamtbild des Zuges belebt. Nicht zuletzt erfreut sich der Buffet-Wagen auch bei den Fahrgästen eines regen Zuspruchs. Nach Ergänzung der Ausstattung mit Vorhängen und Tischlampen, die es gestatten, den Wagen auch als Tagungsraum für Vorstandssitzungen oder Kinovorführungen zu benutzen, gilt es jetzt noch einige restliche Anpassungsarbeiten durchzuführen, die den historischen Charakter stärker hervorheben und die Wirkung der modernen Straßenbahnfensterscheiben mildern sollen.

Gleichzeitig mit dem 118 wurde auch die Hauptuntersuchung des Wagens 54 ex MEG abgeschlossen, der bereits im Frühjahr im Innenraum farblich neu gestaltet worden war.



IHS-Wagen 118. Foto: Spillner

Dampf-Kleinbahn Mühlenstroh

„Britische Eisenbahnpietisten übten in Gütersloh.“ So und ähnlich lauteten die Überschriften in den hiesigen Tageszeitungen. Was war geschehen?

Völlig überraschend erhielten wir von einer britischen Eisenbahnpietistenvereinigung das Angebot, bei uns eine Übung abhalten zu dürfen. Nach anfänglicher Skepsis unsererseits, waren wir doch schnell von dieser unerwarteten Hilfe begeistert und nahmen das Angebot gern an. Ein geeignetes Übungsobjekt, welches auch den Vorstellungen des britischen Übungsleiters entsprach, war schnell gefunden. Trotzdem wollte immer noch keiner so recht an die Zusage glauben. Um so überraschter waren wir, als dann am Morgen des 25. Juni 1975 ein LKW und ein Jeep vorführen und tatsächlich 15 Angehörige der 275. Railway-Squadron vom Königlichen Transport-Korps unter Führung von Major R. F. Churchman und Major P. S. Whittard den Fahrzeugen entstiegen.

Die Übung sah vor, unsere Südwest-Kurve mit einer Ausweiche zu versehen. Dabei sollte das schon vorhandene Gleis zukünftig als Ausweiche bestehen bleiben, während das neu zu verlegende Gleis dem Durchgangsverkehr vorbehalten bliebe. Mit der Inbetriebnahme dieses Bauvorhabens würde dann der jetzige Haltepunkt „Mühlenstroh-Ost“ in den Neubaubereich verlegt werden.

Dieses war nun die Aufgabe, die von den brit. Eisenbahnpietisten in möglichst drei Tagen gelöst werden sollte. Da die Soldaten im Zivilberuf ausschließlich Angehörige der British Railway waren, war ihnen diese Arbeit vertraut und mit entsprechender Routine konnte das Gleis in den drei angesetzten Übungstagen verlegt werden.

Lokführer unter den Übungsteilnehmern äußerten den Wunsch, auch einmal unsere Dampfloks selbst fahren zu dürfen. Da die Betriebsleitung diesen Wünschen aufgeschlossen gegenüberstand, fuhr am Sonntag, dem 29. Juni, britische Lokführer die DKBM-Loks. Sogar unseren Fahrgästen blieb dieser Tatbestand nicht verborgen, boten doch die nato-oliv-farbenen Arbeitsanzüge der Gastlokkführer ein ungewohntes Bild.

Eine weitere kleine Bereicherung erfuhr unser Bahnhof durch die Aufstellung einer Normaluhr. Gaben doch manchmal die verschiedenen Uhrzeiten des Fahrpersonals Anlaß zu heftigen Diskussionen. Sicherlich werden Fahrgäste und Fahrpersonal diese Einrichtung begrüßen.

Erstmals mußten in diesem Jahr vermehrt Sonderzüge gefahren werden. Eisenbahnamateurvereinigungen, Kindergärten und Schulklassen waren hauptsächlich Besteller dieser Fahrten.

Aus Anlaß des 25jährigen Betriebsjubiläums der Gaststätte Mühlenstroh führten wir am 27. August und am 29. August Nachtfahrten durch. Da diese Fahrten durch Handzettel frühzeitig angekündigt werden konnten, waren unsere Züge gut besetzt.

Sicherlich werden Fahrgäste und Betriebspersonal diese gelungenen Fahrten in guter Erinnerung behalten.

-ns



DKBM, abfahrbereiter Personenzug.

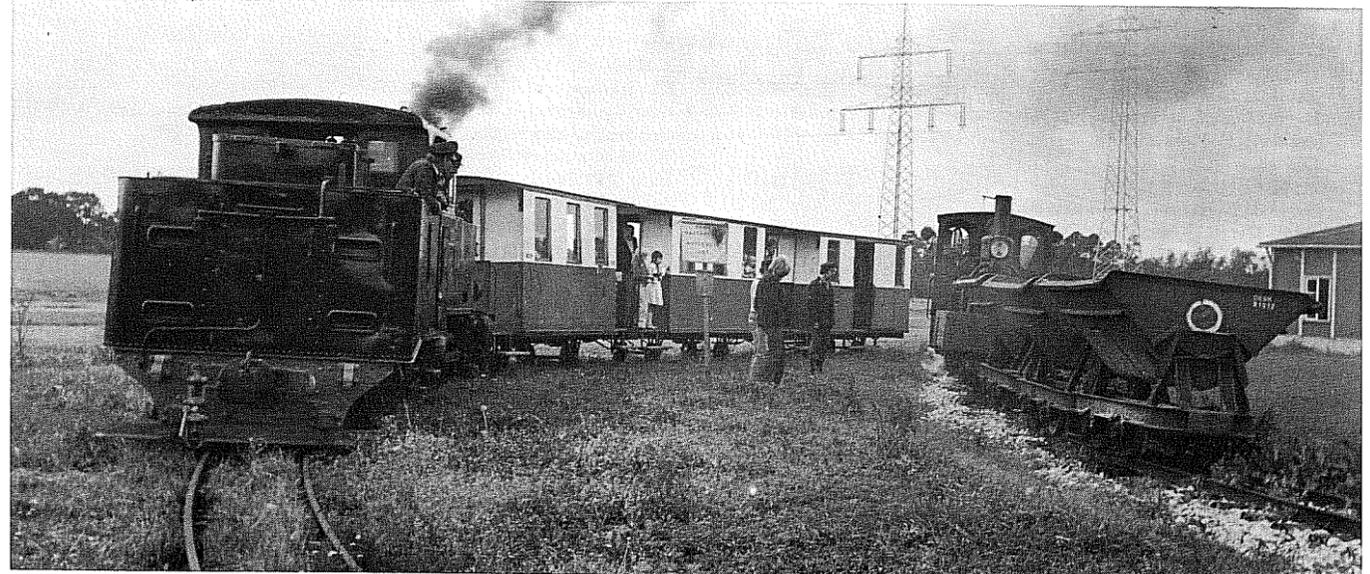
Foto: Häusler

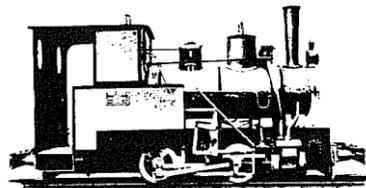


Eine Gruppe der britischen Eisenbahnpietisten beim Übungseinsatz.

Foto: Klaus Jördens

Zugkreuzung in der „Englischen Kurve“ (Haltepunkt Mühlenstroh-Ost).





LOK - PRESS Sammlung zur Eisenbahn- und Verkehrsgeschichte

Reihe A: Aus den Archiven großer Lokomotivfabriken
Band 1: Verkaufskatalog für Haupt-, Neben- und Werksbahnlokomotiven der Firma Arnold Jung, Jungenthal. Nachdruck der Ausgabe um 1935.
72 Seiten im Großformat Bestell-Nr. 101 Ladenpreis **DM 19.80**

Reihe B: Beiträge zur Verkehrsgeschichte
Band 1: Eisenbahnunfälle 1871-1912. Eine Auswahl aus L. Ritter von Stockert, Eisenbahnunfälle. Nachdruck der Ausgabe Leipzig 1913.
100 Seiten im Großformat Bestell-Nr. 201 Ladenpreis **DM 29.80**

Subskriptionsfrist erloschen. Weitere Titel sind in Vorbereitung. Bestellungen nimmt jede Buchhandlung entgegen.

ROLAND VOLZ VERLAG · 5620 Velbert 1 · Postfach 10 13 70

... FÜR DEN KLEINBAHNFREUND:

Schriftenreihe HISTORISCHER SCHIENENVERKEHR

Heft 1 Die Geschichte der Geilenkirchener Kreisbahn (GKB)	DM 4,50
Heft 2 Die Fahrzeuge der IHS (siehe DEV-Kurier 1-74)	DM 6,-
Heft 3 Die Euskirchener Kreisbahnen	DM 7,-
Heft 4 Der Betriebsdienst der Rhein-Sieg-Eisenbahn (siehe Museums-Eisenbahn 2-75)	DM 7,-
Fahrplannachdruck der GKB von 1900	DM 2,-
Fahrplannachdruck der Rheinischen Eisenbahn 1848	DM 5,-
Fahrplannachdruck der GKB von 1904	DM 5,-

HENNING WALL, 51 Aachen 1

Roermonder Straße 90 · Postscheck: Essen 249087-434



Leckerbissen

Leckerbissen für alle, die Interesse an der Eisenbahn haben, bietet das Programm des EISENBAHN-KURIER e.V. Neben dem Einsatz betriebsfähiger Dampflokomotiven und einsatzfähiger Züge geben wir für Sie eine interessante Zeitschrift heraus und verlegen Bücher, die gewiß Ihr Interesse finden.

EK-Baureihenbände

Nach einheitlichem Schema aufgebaut, informieren diese Bände über Entstehungs- und Typengeschichte, Bauartabweichungen, Fabriknummern, Erstzuteilung und Verbleib, über den Betriebsmaschinendienst, Beheimatungen und Einsätze. Ein umfangreicher Bildteil zeigt das teilweise erheblich veränderte Aussehen der einzelnen Baureihen über Jahrzehnte hinweg.

- Band 1: H. Wenzel, Die Baureihe 39, 2. Aufl., 122 S., 123 Fotos, DM 16.-
- Band 2: H. Wenzel, Die Baureihe 01, 158 S., 146 Fotos, DM 18.-
- Band 3: Die Baureihe 38, (vergriffen; siehe aber: Die preußische P 8)
- Band 4: P. Konzelmann, Die Baureihe 01.10, 114 S., 119 Fotos, DM 16.-
- Band 5: H. Wenzel, Die Baureihe 94, 246 S., 220 Fotos, DM 19.-
- Band 6: H. Wenzel, Die Baureihe 57.10, 238 S., 210 Fotos, DM 20.-
- Band 7: P. Konzelmann, Die Baureihe 41, 200 S., 220 Fotos, Farbumschlag, DM 25.-
- Band 8: H. Wenzel, Die Baureihe 03.0, 290 S., 260 Fotos, Farbumschlag, DM 26.-

der eisenbahn-kurier. Magazin für Eisenbahnfreunde. Erscheint zweimonatlich und berichtet in jedem Heft aktuell über Veränderungen im Triebfahrzeugbestand von DB, ÖBB und DR, über interessante Strecken und historische Lokomotiven, bringt Reiseberichte, Rezensionen neuer Bücher und Schriften, die für Eisenbahnfreunde von Bedeutung sind und Fotos, Fotos, Fotos

Jahresabonnement: DM 24.-. Probeheft kostenlos.

Bestelladresse: EISENBAHN-KURIER e.V., Rubensstr. 3b, 56 Wuppertal 11

eisenbahn-kurier

EK-Bücher

- Siegfried Bufe/Heribert Schröpfer, Eisenbahnen im Sudetenland, 194 Seiten, 135 Fotos, DM 34.-
- Arno Schröder/Hansjürgen Wenzel, Die preußische P 8, 177 Seiten, 152 Fotos, Farbumschlag, DM 21.-
- Wolfgang Meereis, Neubau- und Rekonstruktions-Dampflokomotiven der DB nach 1945, 312 Seiten, 264 Fotos, 36 Lok-Skizzen, zahlreiche Tafeln, Statistiken und Diagramme, DM 29.-
- Wolfgang Meereis, Besuch bei den sächsischen Schmalspurbahnen, 126 Seiten, 122 Fotos, DM 12.50
- Ein Kenner und Liebhaber der Schmalspurbahnen der DR berichtet über ein erstmals ausgedehntes Netz, das in absehbarer Zeit ganz Geschichte sein wird.
- Bernd Krauskopf/Harald Vogelbusch, Das Bahnbetriebswerk Dillenburg, 262 Seiten, 220 Fotos, geb., Farbumschlag, DM 25.-
- Stationierungsverzeichnisse: Jährlich erscheinendes Verzeichnis mit allen in Betrieb befindlichen Triebfahrzeugen von DB, ÖBB und DR. Lieferbar: Ausgabe 1972, 1973 je DM 9.-, Ausgabe 1975 (Stand: 1. Juli) DM 10.- Aktuelle Ergänzungen jeweils im neuesten Eisenbahn-Kurier.

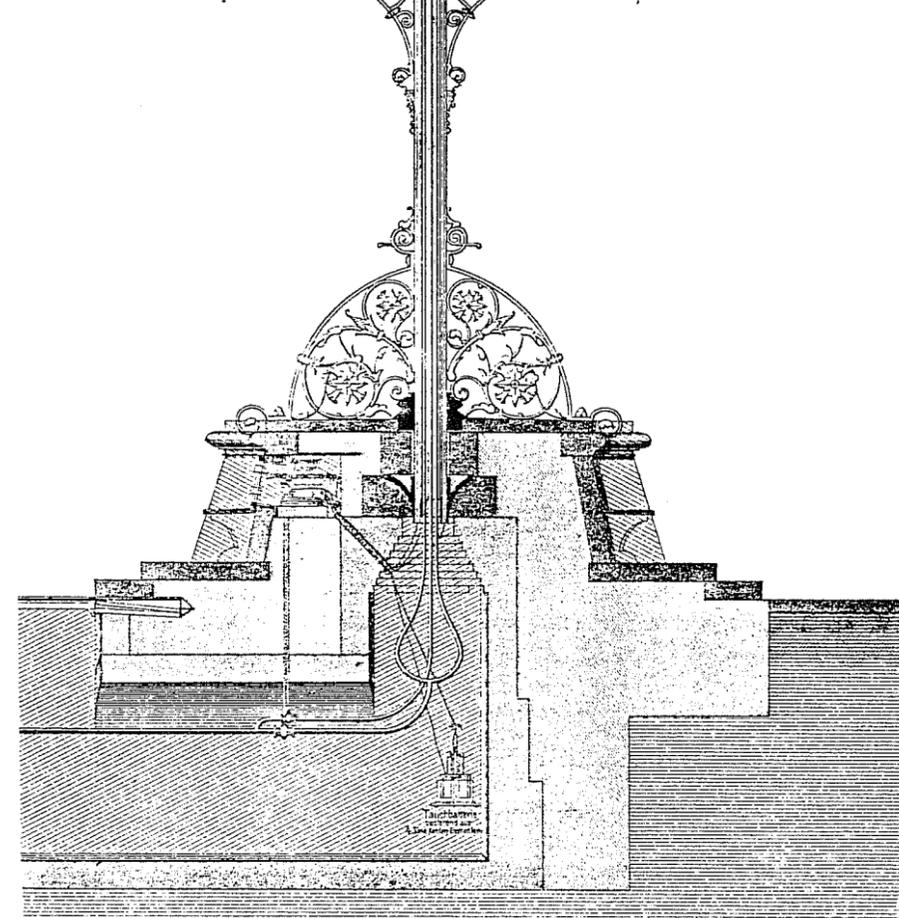
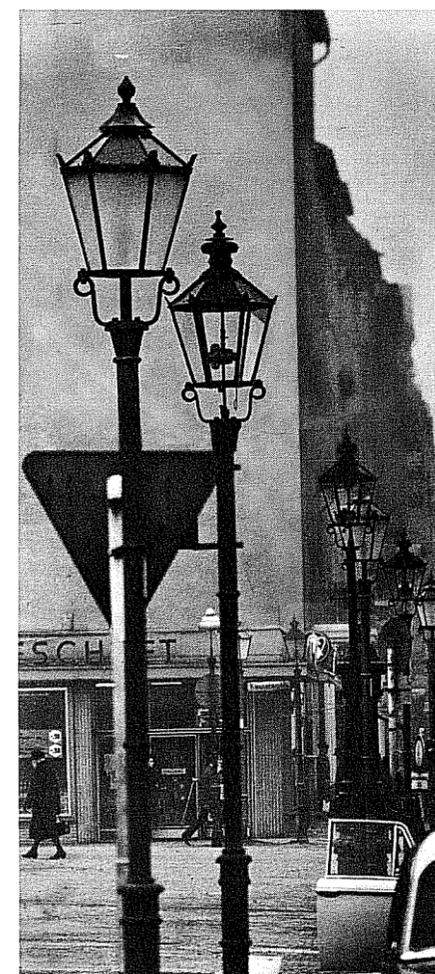
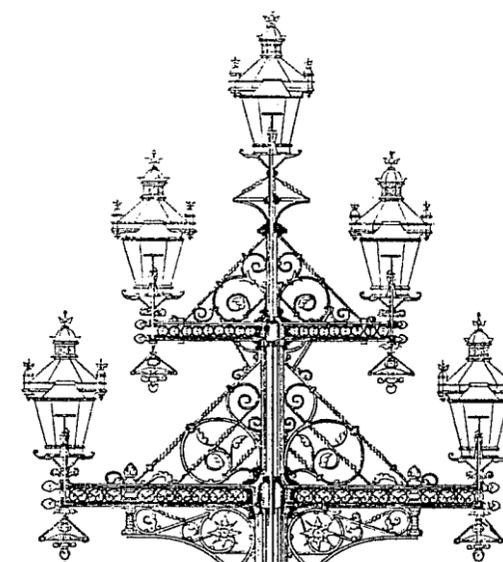
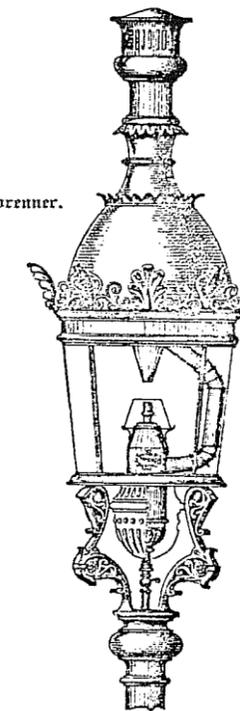
Berliner Gaslaternen

Die Geschichte der Berliner Gaslaternen begann am 19. September 1826. An diesem Tage wurde den staunenden Berlinern die erste leuchtende Gaslampe in der Straße „Unter den Linden“ vorgeführt. Leider war diese Lampe noch nicht ausgefeilt, sie brannte und rauchte daher wie eine Fackel. Doch schon 1885 trat die Gasleuchte ihren Siegeszug durch Berlin an, als nämlich Carl Auer Freiherr von Welsbach den Glühstrumpf erfunden hatte. Diesen Glühstrumpf findet man auch heute noch, sowohl in den modernen Gaslampen als auch in den alten Laternen aus dem 19. Jahrhundert. Die äußere Form der alten Berliner Gaslaternen wird auf einen Entwurf von Karl Friedrich Schinkel zurückgeführt. Damit hat der große Baumeister bewiesen, daß er sich nicht nur um große Bauwerke sondern auch um kleine Details bemühte. Doch leider verschwinden immer mehr Gaslampen aus dem Straßenbild Berlins, da sie durch elektrische Leuchten ersetzt werden. Somit geht Stück für Stück von Alt-Berlin dahin. Der Magistrat der Stadt hat aber Gott sei Dank beschlossen, daß bestimmte Straßen, die heute noch dem Charakter Alt-Berlins entsprechen, ihre ursprüngliche Gasbeleuchtung behalten. Die in Berlin durch Elektroleuchten ersetzten Gaslaternen wandern nun nicht etwa auf den Schrott, sondern es gibt viele Liebhaber, für die diese Lampen ein begehrenswertes Objekt sind, sich ein Stück Berliner Historie zu bewahren. Auch der

Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. gehört dazu, einige alte Berliner Lampen stehen bereits auf dem Bahnhof der Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen. Der DEV hofft, daß er vom Berliner Magistrat, oder von der Bewag, noch einige dieser alten Berliner Gaslaternen erwerben kann, um sie auf den übrigen Haltepunkten der Museums-Eisenbahn aufstellen zu können. Die alten Gasleuchten würden ihren Teil dazu beitragen, eine historische Kleinbahn der Jahrhundertwende wirklichkeitsnah darzustellen. ek

Literatur: Spandauer Volksblatt vom 20. 8. 1972.

Straßenlaterne mit Siemens' Regenerativbrenner.



Mit Dampf durch Nordportugal

Reiseeindrücke vom Schmalspurnetz der CP

von Hans Schweers

Meterspurlinien mit einer Gesamtlänge von über 700 km, reichlicher Dampftrieb mit Lokomotiven und Personenwagen hauptsächlich deutscher Herkunft, bautechnisch und landschaftlich interessant trassierte Strecken – das macht Portugal für den Eisenbahnfreund, der noch einmal Dampfromantik auf schmaler Spur erleben will, zum bevorzugten Reiseziel.

Schon die Anreise bietet viel Abwechslung. Die einzige günstige Zugverbindung von Mitteleuropa nach Portugal ist der „SÜD-EXPRESS“ Paris – Lissabon/Porto, der den Bahnhof Paris-Austerlitz um 9.15 h verläßt und nach 8stündiger Fahrt quer durch Frankreich den spanischen Grenzbahnhof Irún erreicht. Hier werden einige Schlaf- und Liegewagen für den Übergang auf das Breitspurnetz (1676 mm) der Iberianischen Halbinsel umgespurt; Sitzwagenreisende müssen jedoch die SNCF-Wagen verlassen und in die bereitstehenden Breitspurwagen der Portugiesischen und Spanischen Staatsbahnen (CP und RENFE) umsteigen. Eine Bo'Bo'-Eilok befördert den Zug weiter über San Sebastian durch die Kantabrischen Koridilleren ins spanische Mittelland. Über Burgos, Palencia, Valladolid erreicht der Zug mitten in der Nacht Medina del Campo, wo er die elektrifizierte Hauptstrecke nach Madrid verläßt. Mit einer sechsachsigen Diesellok rollt der „SÜD-EXPRESS“ nun mit stark verminderter Geschwindigkeit auf die portugiesische Grenze zu. Mit normalerweise ein- bis zweistündiger Verspätung kommt der Zug am frühen Morgen in Vilar Formoso, dem portugiesischen Grenzbahnhof, an. Hier wird der Expreß geteilt: die 1. Klasse, zu der auch die Schlaf- und Liegewagen zählen, fährt bereits nach kurzem Aufenthalt (Lokwechsel) weiter; die 2. Klasse folgt als separater Zug nach.

Die gepflegten Gleisanlagen, die zügige Fahrweise (im Gegensatz zu der „Bummelei“ auf der spanischen Strecke) und das offensichtliche Bemühen, die Verspätung wieder einzuholen, lassen einem die CP gleich sympathisch erscheinen. Die eingleisige Hauptstrecke, die Beira Alta-Linie, führt von Vilar Formoso mit ständigem Gefälle Richtung Westen und stößt in Pampilhosa auf die Linha do Norte, die die Hauptstadt Lissabon mit der zweitgrößten Stadt des Landes, Porto, verbindet. Der Schmalspurfreund verläßt den SÜD-EXPRESS jedoch bereits in dem kleinen Bahnhof Santa Comba Dão an der Beira Alta-Bahn, wo die meterspurige Dão-Linie ihren Anfang nimmt.

Die nordportugiesischen Schmalspurbahnen lassen sich am einfachsten in drei Gruppen aufteilen:

1. das Südnetz zwischen Porto und der Beira Alta-Bahn (Dão-Linie, Vouga-Linie),
2. das Nordnetz nördlich von Porto (Póvoa- und Guimarães-Linie),
3. die vom Dourotal ausgehenden Seitenlinien, die keinen Netzzusammenhang bilden (Tâmega, Corgo, Tua- und Sabor-Linie).

Alle diese Strecken wurden durch verschiedene Bahngesellschaften gebaut und betrieben; erst 1947 wurden alle portugiesischen Eisenbahnen außer der Estorial-Bahn in der CP zusammengeschlossen.

Die Dão-Linie, Bestandteil des knapp 200 km langen, zusammenhängenden Südnetzes, wurde 1890 als Verbindung von Viseu, der Hauptstadt der Beira Alta-Region, mit der Hauptstrecke in Sta. Comba Dão eröffnet. Für die 49,5 km lange Strecke, die von der Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro – CN (Nationalbahn) gebaut und betrieben wurde, lieferte die Lokfabrik Emil Kessler in Esslingen 6 Cn2t-Loks (Baujahr 1889) mit hintem offenen Führerhaus. Diese Loks sind später zur Tua-Linie überstellt worden, wo sie teilweise noch heute im Einsatz sind. Die Dão-Linie – wie übrigens das gesamte Südnetz – wird seit dem Fahrplanwechsel Sommer 1975 ausschließlich mit vierachsigen Dieseltriebwagen von Allan (Rotterdam) sowie einigen Selbstbau-Triebwagen der CP betrieben. Dennoch sollte der Eisenbahnfreund die Fahrt über diese landschaftlich sehr reizvollen Strecken nicht versäumen, die Linna do Dão folgt von Sta. Comba aus zunächst dem teils lieblichen, teils felsigen Flußtal des Rio Dão, steigt dann auf eine Hochfläche und führt in aussichtsreicher Linienführung nach Viseu. Hier befindet sich das Betriebswerk der früheren CN, wo noch mehrere 2'C-Loks von Borsig und 1'C-Loks von Orenstein & Koppel für den Güterverkehr beheimatet sind.

Die in Viseu anschließende Vouga-Linie nach Aveiro und Espinho an der Nordbahn entstand in den Jahren 1908 bis 1913 und wurde durch die Vougatalbahn-Gesellschaft (VV) betrieben. Das Betriebswerk und die Werkstätte wurden in Sernada do Vouga, wo die Strecke nach Espinho von der eigentlichen Vougatalbahn abzweigt, angelegt. Insgesamt beschaffte die VV von 1907 bis 1924 16 Dampflokomotiven der Achsfolgen C, 1'C, 2'C und 1'D'1, die von Decauville, Corpet, O & K, Borsig und Henschel gebaut wurden. Die deutschen Loks sind heute noch fast alle im Dienst, wenn auch teilweise nicht mehr auf ihrer Stammstrecke. 1972 wurde die Vougatalbahn Viseu-Aveiro für den Gesamtverkehr stillgelegt, aber nicht abgerissen. Im Sommer 1975 wurde sie überraschenderweise wieder in Betrieb genommen! Der Triebwagenfahrplan ist zwar nicht sehr dicht, bietet aber immerhin die Möglichkeit, die großartig trassierte Strecke, die hoch über dem Vougatal entlangführt, kennenzulernen. Das imposanteste Bauwerk ist der Poço de Santiago-Viadukt, der kurz vor Sernada den Vouga überquert (Länge 166 m, Höhe 30 m). Zwischen ihrem höchsten Punkt, dem Bahnhof Campo, und der Abzweigstation Sernada überwindet die Linie einen Höhenunterschied von 510 m.

Die 60 km lange Zweiglinie nach Espinho verläßt das Vougatal bei Sernada mittels einer großangelegten doppelten Kehrschleife. Bis zum Scheitelpunkt bei Arrifana steigt die Bahn um 194 m, um dann mittels einer weiteren Kehrschleife zu dem unmittelbar am Atlantik gelegenen Badeort Espinho hinabzuführen. Von Espinho, dem nördlichen Endpunkt

des Südnetzes, ist es nicht weit bis Porto. Auf der zweigleisigen elektrifizierten Linha do Norte herrscht ein starker Schnellzug- und Güterzugverkehr. Auf dem Abschnitt Aveiro–Espinho–Porto verkehren in dichtem Fahrplan elektrische Nahverkehrstriebzüge.

Die erste Bahnlinie im Raum Porto war die Minho-Bahn, deren erstes Teilstück Porto Campanhã – Níne 1875 eröffnet wurde. Nachdem die Dourobrücke bei Porto (Ponte Maria Pia, Erbauer G. Eiffel) fertiggestellt war, konnte 1877 der durchgehende Betrieb Porto Campanhã – Lissabon der Nordbahn aufgenommen werden. 1882 erfolgte die Verlängerung der Minho-Bahn nach Valença an der spanischen Grenze sowie die Eröffnung der Douro-Linie Porto – Barca d'Alva, die bis Ermesinde die Minho-Bahn mitbenutzt. Da der Durchgangsbahnhof Campanhã wegen der topographischen Verhältnisse an den Rand Portos verlegt worden war, wurde eine etwa 3 km lange Stichbahn von Campanhã in das Stadtzentrum gebaut. Diese Linie verläuft größtenteils im Tunnel und endet in dem Kopfbahnhof Porto São Bento. Die überwiegende Mehrzahl der nach Porto fahrenden Züge endet in São Bento, obwohl die von Süden kommenden Züge dann in Campanhã Kopf machen müssen.

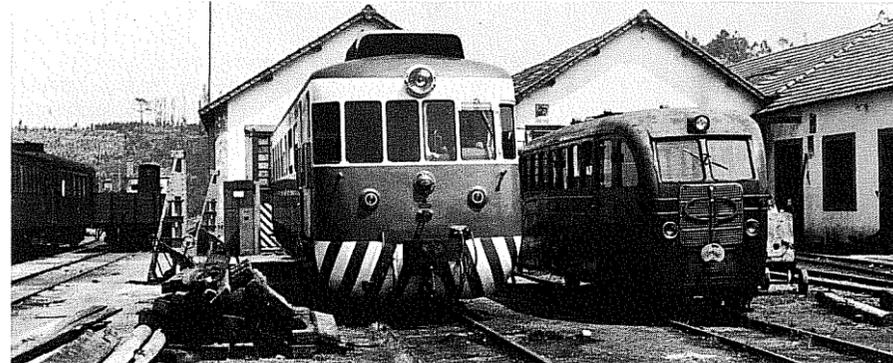
Wer aus dem Empfangsgebäude des Bahnhofs São Bento heraustritt und sich dann nach rechts wendet, erreicht nach etwa 10 Minuten Fußweg den äußerlich unscheinbaren Bahnhof Porto Trindade, Ausgangspunkt des schmalspurigen Nordnetzes und wahres Dampf-Eldorado! Die Geschichte des Nordnetzes ist besonders interessant und vielgestaltig; sie soll hier nur in Stichworten wiedergegeben werden:

- 1875 Eröffnung der Póvoa-Linie von Porto Boavista nach Póvoa de Varzim, erste Schmalspurbahn Portugals (PPF), Spurweite 900 mm
- 1881 Verlängerung der PPF von Póvoa de Varzim nach Famalicão an der Minhobahn
- 1883 Stichstrecke der PPF von Senhora da Hora nach Leixões
- 1883 Eröffnung der Meterspurstrecke von Trofa (a. d. Minhobahn) nach Visela durch die „CFG“
- 1884 Verlängerung der CFG nach Guimarães
- 1907 Verlängerung der CFG nach Fafe
- 1928 PPF und CFG gehen in der Portugiesischen Nordbahn (NP) auf; die PPF-Strecken werden auf 1000 mm umgespurt
- 1930 Bau einer Verbindungsbahn von Trofa nach Senhora da Hora; Verlängerung der Strecke von Porto Boavista bis Porto Trindade, zweigleisiger Ausbau Trindade – Senhora da Hora Verlängerung des bestehenden Vierschienengleises Trofa-Lousado bis Famalicão
- 1966 Stilllegung Senhora da Hora – Leixões

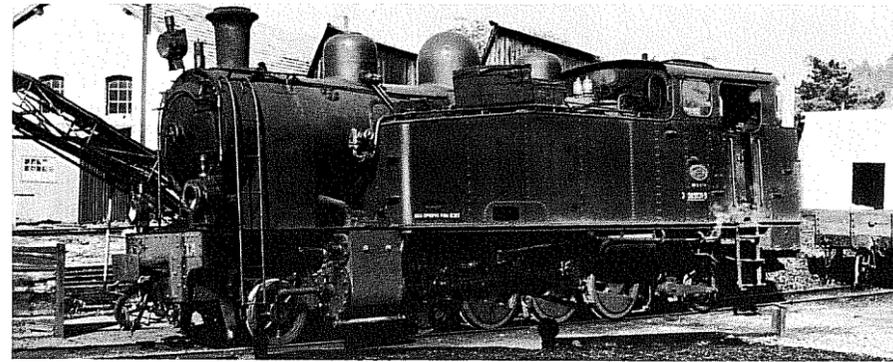
Auf diesem Netz wird heute ein starker Vorortverkehr abgewickelt, vor allem auf der Ringstrecke Porto – Póvoa – Torfa – Porto. In den Spitzenstunden kann die Zugfolge auf dem zweigleisigen Abschnitt Porto Trindade – Senhora da Hora auf 8 bis 10 Minuten verdichtet werden. Täglich wird dieses Streckenstück



Breitspurdampflok im Bw Régua. 29. 5. 1975.



Dieseltriebwagen MEy 306 (Allan, Rotterdam) und ME 53 in Sernada do Vouga. 25. 5. 1975.



E 131, Achsfolge 1'D1' (Henschel 1924/19833) in Sernada do Vouga. 25. 5. 1975.

Übersicht über die meterspurigen Dampflok der CP

Betr.-Nr.	Achsfolge	Erbauer	Baujahr	ex	heutiger Einsatz
E 1	B	Henschel	1922	MD	Rangierdienst Régua
E 11–13	C	Hudswell	1882	PPF/NP	urspr. 900 mm, +
E 21–22	C	Corpet	1907	VV	+
E 31–33	C	Fives-Lille	?	CFG	+
E 41	C	Hohenzollern	1904	MD	+
E 51–56	C	Kessler	1889	CN (Dão)	Tua-Linie; teilweise +
E 61–62	C 1'	Krauss	1897	CFG	+
E 71–72	1'C	SLM	1884	CFG	+
E 81–86	1'C	Kessler	1887	CN (Tua)	Tua-Linie
E 91–97	1'C	O & K / Decauville	1910	VV	Südnetz, Nordnetz; teilweise +
E 101–103	1'C	Esslingen	1907	CFG	Nordnetz
E 111–114	1'C	Esslingen	1904/08	CN (Tua)	Tua-Linie
E 121–124	2'C	Borsig	1908	VV	Südnetz; E 121 +
E 131–133	1'D1'	Henschel	1924	VV	Südnetz, Nordnetz
E 141–144	1'D1'	Henschel	1931	NP	Nordnetz
E 151–152	B'B	Henschel	1905	PPF/NP	Nordnetz, urspr. 900 mm
E 161–170	B'B	Henschel	1905/08	MD	Nordnetz, Güterverkehr auf Tâmega-L.
E 181–182	(1'B)C	Henschel	1923	PPF/NP	Nordnetz, ex 900 mm
E 201–216	(1'B)C	Henschel	1911/13	MD	Corgolinie; Güterverkehr Sabor-L.

Statistik

	1928:		1935:		1948:		1961:		1965:	
Lokomotiven	4		3		3		1		1	
Pers.-Wg.	13		13		10		1		1	
Pack-Wg.	3		3		2		1		—	
Güter-Wg.	5		5		5		8		7	
Personen	?		36 900		600 272		3 778		2 217	
Güter (t)	?		27 272		35 002		23 000		24 800	

von rund 40 Zügen pro Richtung befahren; davon sind gut zwei Drittel mit Dampflokomotiven bespannt. Der Endbahnhof Trindade hat sechs lange Bahnsteiggleise und ein Triebwagengleis; ferner sind Wasserkräne, eine Bekohlungsanlage und eine Drehscheibe vorhanden. Die Zugfahrten werden durch Lichtsignale gesichert; Signale und Weichen werden über ein elektrisches Stellwerk fernbedient.

Am Bahnhofsende taucht die Strecke in einen langen Tunnel, der die Stadt unterquert, und erreicht erst kurz vor dem Haltepunkt Avenida da França wieder das Tageslicht. Seitlich neben diesem Haltepunkt – etwas tiefer gelegen – erstrecken sich die ausgedehnten Anlagen des alten Kopfbahnhofes Boavista mit Bahnbetriebswerk und Hauptwerkstätte. Bis vor einigen Jahren endeten hier noch mehrere Berufs-pendlerzüge; heute fahren alle Züge bis Trindade durch. Die moderne Hauptwerkstätte ist für die Hauptuntersuchungen aller CP-Schmalspurloks zuständig. Impo-sant und gleichzeitig beruhigend für den Dampflokfreund sind die haushohen Berge an Lokomotivkohle, die hier in Boavista lagern.

Die Linienführung des Nordnetzes ist besonders abwechslungsreich. Vom Stadtbahnhof Trindade aus verläuft die Strecke als zweigleisige Vorortbahn durch Wohnsiedlungen und Industriegebiete bis Senhora da Hora, wo sie sich in die Póvoa- und die Guimarães-Linie verzweigt. Die Póvoa-Linie führt durch flaches, aber wal-dreiches Gebiet parallel zur Atlantikküste; hinter Póvoa de Varzim, dem früheren Endbahnhof der PPF, wendet sie sich in sanftes Hügelland. In Famalicão beginnt der vierschienige Abschnitt zusammen mit der Minho-Bahn nach Lousado.

Die Guimarães-Linie führt ab Senhora da Hora nahezu ununterbrochen durch ausgedehnte Waldungen mit zahlreichen Fels-einschnitten und erreicht in Trofa die breit-spurige Minho-Bahn, der sie ebenfalls mittels Vierschienengleis bis Lousado folgt. Hier befindet sich ein großes Dampfdepot, heute Außenstelle von Porto Boavista. Nach der zungenlosen Ausfädelung aus der Breitspur verläuft die Linie durch das liebliche Tal des Rio Vizeia bis Guimarães. Hier beginnt die starke Steigung hinauf zum Paß bei Mesão Frio, die schöne Aus-blicke auf die Burg von Guimarães und das allmählich höher werdende Bergland bietet. Durch schroffe Felsschluchten und an steilen Hängen entlang windet sich die Strecke sodann hinab zum Endbahnhof Fafe.

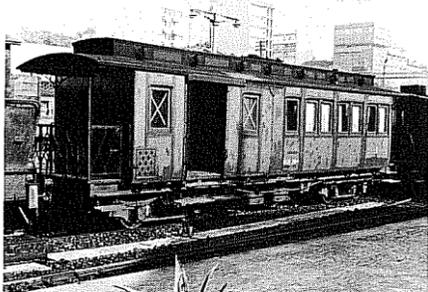
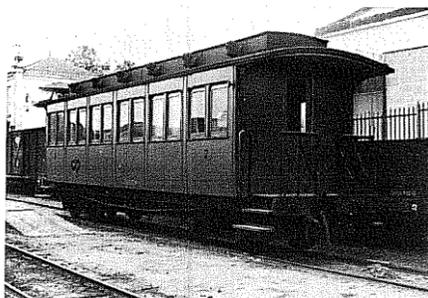
Ebenso interessant wie die Streckenführung ist der Betrieb auf diesem Netz. Neben den Personenzügen Porto – Póvoa und Porto – Fafe fahren täglich mehrere Züge über die gesamte Ringlinie Porto – Póvoa – Trofa – Porto. Auf der Guimarães-Linie verkehren auch gemischte Züge. Der zweigleisige Abschnitt Porto Trindade – Senhora da Hora ist außerdem durch zusätzliche Vorortzüge belegt. Der größte Teil der Züge hat Dampftraktion. Auf der Ringstrecke verkehren hauptsächlich die schweren 1'D1'-Maschinen von Henschel, Baujahr 1931, der Reihe E 141, die eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen und als einzige Windleitbleche tragen. Vor allem im Vorortverkehr sind Esslinger 1'C-

Personenwagen 2. Klasse, Van der Zypen + Charlier 1925, in Chaves.

Personenwagen mit Packabteil, Van der Zypen + Charlier 1925, in Porto Trindade.

Personenwagen 1. Klasse, Van der Zypen.

Personenwagen 2. Klasse, MAN, ca. 1930.

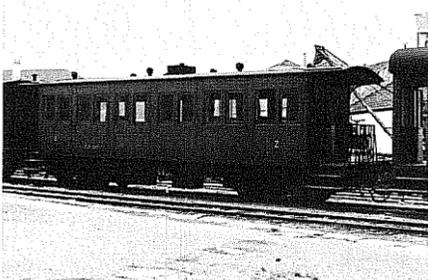
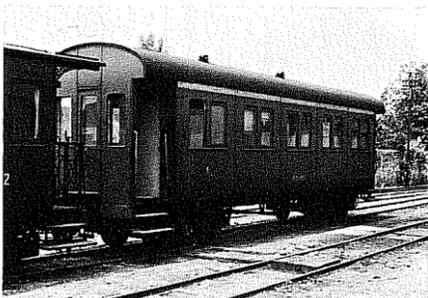


Loks anzutreffen (1889 und 1907). Die Hauptlast des Verkehrs bewältigen zehn B'B-Mallets (Henschel/1905-08), die auch die durchgehenden Züge auf der Guimarães-Linie führen, und 60 km/h erreichen (Reihe E 161). Im Güterverkehr findet man schließlich noch einige 1'D1'-Loks (Reihe E 131), die gegenüber den Maschinen der Reihe E 141 einen sehr viel kleineren Treibraddurchmesser aufweisen (Henschel/1924).

Wer das Nordnetz mit seinem vielseitigen Dampfbetrieb kennengelernt hat, wird von der ersten Schmalspurstrecke, die von der Dourobahn abzweigt, zunächst enttäuscht sein. Die 52 km lange Tãmega-Linie, 1909 gebaut, wird heute ausschließlich mit den norwegischen Diesel-Triebwagen MEy 101-103 befahren. Dennoch lohnt auch hier ein Besuch wegen der landschaftlichen Schönheiten des Tãmega-Tales.

Die einzige Schmalspurstrecke mit heute noch ausschließlichem Dampfbetrieb ist die Corgo-Linie, die in Régua von der Dourobahn abzweigt. Das Bahnbetriebswerk Régua ist mit Drei- und Vierschienengleisen ausgerüstet und dient neben den Loks der Corgobahn auch den letzten Breitspurdampfloks der CP, die auf der Dourolinie noch Dienst tun (2'C-Schleppenderloks, teilweise mit Innentriebwerk, sowie 1'C2'-Tenderloks).

Der interessanteste Teil der Corgobahn ist ohne Zweifel die Strecke von Régua bis Vila Real (eröffnet 1906), der Hauptstadt der Provinz Trás-os-Montes. Von Régua aus benutzt sie auf etwa 1 km das Gleis der Dourolinie mit (vierschienig) und wendet sich dann nach Überquerung der Corgomündung in einer scharfen Kurve in das enge Tal des Rio Corgo. In kurvenreicher Linienführung windet sich die Bahn an den Steilhängen des Tales schnell aufwärts und gewährt schwindelerregende Ausblicke auf den tief unten dahinfließenden Corgo. Vom 90 m hoch gelegenen Régua steigt die Bahn auf 26 km Länge nach Vila Real, 425 m ü. Meer, hinauf und bedient sich dabei auch einer doppelten Kehrschleife. Hinter Vila Real ändert sich das Landschaftsbild und die Bahn führt durch karges Hochland bis zu ihrem höchsten Punkt auf 750 m, um dann mittels einer weiteren Kehrschleife in das fruchtbare Tãmega-Tal abzusteigen. Der Endbahnhof der 97 km langen Strecke ist die von einer Burg gekrönte Stadt Chaves, nur rund 10 km von der Nordgrenze Portugals entfernt.



Auf der Corgolinie sind heute noch ausschließlich die schweren Mallet-Loks der Reihe E 201 mit der Achsfolge (1'B)'C eingesetzt, die in den Jahren 1911 bis 1923 von Henschel gebaut wurden. Als einzige Schmalspurloks der CP ist die E 209 mit Giesl-Ejektor ausgestattet. Diese Mallet-Maschinen sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt. Neben diesen Loks, die den gesamten Streckendienst der Corgobahn versehen, trifft man in Régua noch ein Einzelstück, die Bt-Lok E 1, an (Henschel/1922); sie ist die einzige CP-Schmalspurloks dieser Achsfolge und versieht in Régua den Rangierdienst.

Folgt man dem Dourotal weiter aufwärts, so trifft man in Tua auf die nächste Schmalspurbahn, die 134 km lange Tua-Linie. Sie ist die älteste der Douro-Seitenlinien und wurde bereits 1887 bis Mirandela eröffnet. Der zweite Teil bis zum

Endpunkt Braganca kam 1906 in Betrieb. Auch diese Linie hat mancherlei landschaftliche, technische und betriebliche Besonderheiten zu bieten. Besonders beeindruckend ist die Fahrt von Tua aus mit einem dampfgeführten GmP („Mercadorias“) durch die 40 km lange Felsenschlucht des Rio Tua. Vorgespannt ist eine 1'C-Tenderloks von Kessler/1886 oder 1889, die für die steile Ausfahrt aus dem Bahnhof Tua Nachschub durch eine C-Tenderloks der Reihe E 51 (ex Dão-Linie) erhält. Dann aber muß sie sich die Zugloks allein mit der langen Wagenschlange über die ständig leicht steigende Strecke kämpfen, die sich durch zahlreiche Tunnels und über Stützmauern und Viadukte durch die teilweise wildromantische, canyonartige Schlucht windet. Nach 55 km ist Mirandela erreicht (210 m hoch), wo sich ein verwinkeltes Bahnbetriebswerk mit Ausbesserungswerkstätte, mehreren Lokschuppen und einer Drehscheibe befindet. Hinter Mirandela beginnt die lange Steigung hinauf ins Hochland der Serra do Nogueira (850 m) nach Bragança. Dieser Abschnitt ist interessant wegen der beiden großen Viadukte (Assureira-V. und Remisquedo-V.).

Der Personenverkehr auf der Tua-Linie wird heute größtenteils mit den holländischen Allan-Triebwagen abgewickelt; die Güterzüge, die alle auch einen Personenwagen mitführen, sind dagegen dampfgeführt. Der Lokpark besteht immer noch aus den ursprünglich für diese Linie gelieferten Kessler-Loks der Achsfolge 1'C und den von der Dão-Linie übernommenen Ct-Loks (ebenfalls von Kessler).

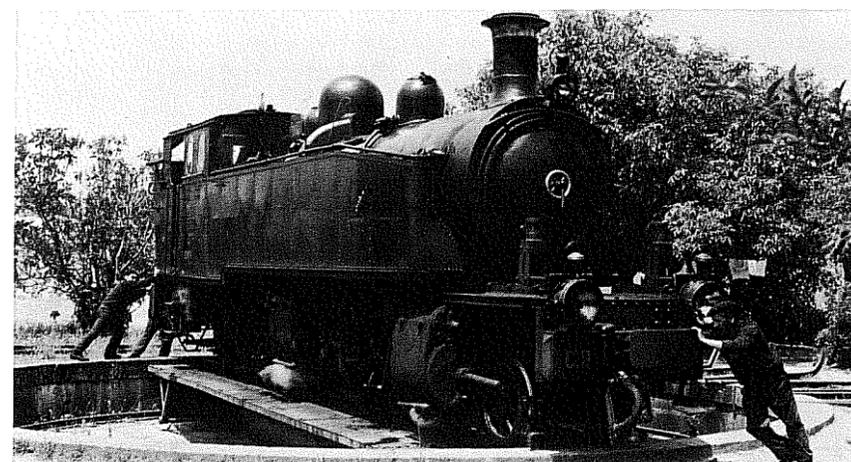
Die letzte Linie im Reigen der nordportugiesischen Schmalspurbahnen ist die Saborlinie, die das Dourotal bei Pocinho verläßt. Ähnlich wie in Régua findet man in Pocinho ein gemeinsames Betriebswerk für Breit- und Schmalspur. Die 106 km lange Saborlinie wurde in den Jahren 1911 bis 1938 erbaut und endet in Duas Igrejas, einem unbedeutenden Ort nur wenige Kilometer vor der Stadt Miranda do Douro. Die Streckenführung bietet teilweise schöne Ausblicke auf die Täler des Douro und des Sabor, ist aber sonst weniger interessant.

Der geringe Personenverkehr wird mit den Selbstbau-Benzintriebwagen der CP abgewickelt; ferner verkehrt täglich ein dampfgeführtes GmP-Paar mit (1'B)'C-Mallet der Reihe E 201.

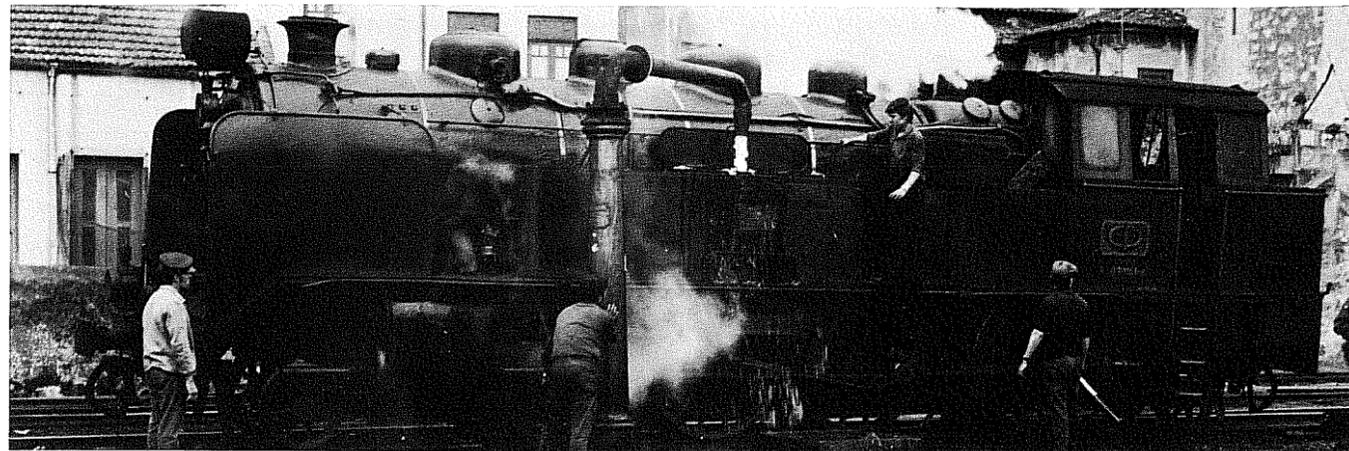
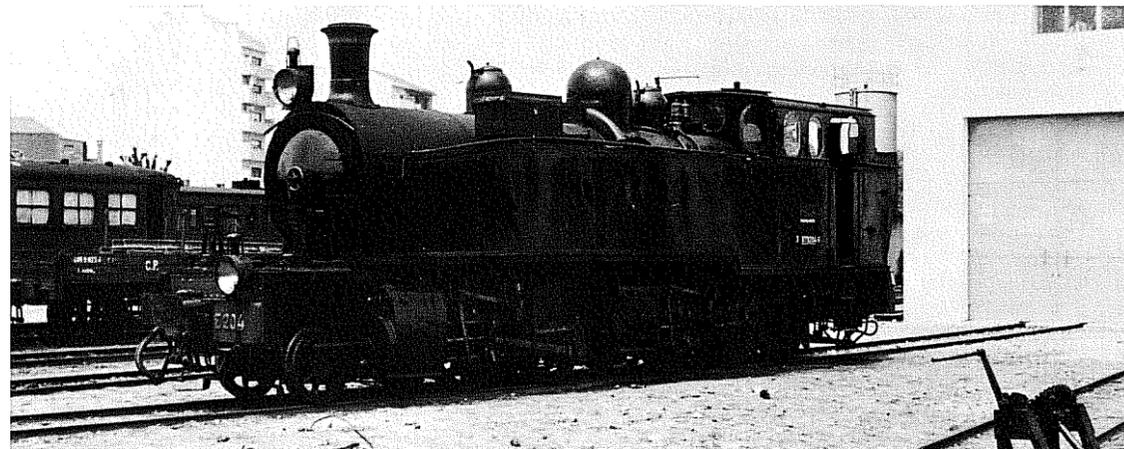
Die Tãmega-, Corgo- und Saborlinie wurden alle von der Minho- und Dourobahngesellschaft (MD) gebaut und betrieben. So entstanden auch die vierschienigen Betriebswerke in Pocinho und Régua. Der größte Teil der heute auf den Schmalspurstrecken verkehrenden Personenwagen stammt ebenfalls von der MD und wurde um 1925 von der Firma Van der Zypen und Charlier, Köln-Deutz, gebaut. Weitere Lieferanten waren MAN sowie eine italienische Waggonfabrik in Neapel. Zweiachsige Personenwagen sind heute nicht mehr im Einsatz, sind jedoch vor allem auf dem Nordnetz noch auf einigen Abstellgleisen zu sehen.

Alles in allem ist dieses Schmalspurparadies eine Reise wert, zumal wegen der wirtschaftlichen Lage Portugals der Dampfbetrieb wohl noch lange Zeit erhalten bleiben wird.

E 205 (Henschel 1913/12280) auf der Drehscheibe in Chaves. 28. 5. 1975.



Malletloks E 204 (Henschel 1911/10344) nach erfolgter Hauptuntersuchung in Porto Boavisa. 26. 5. 1975.



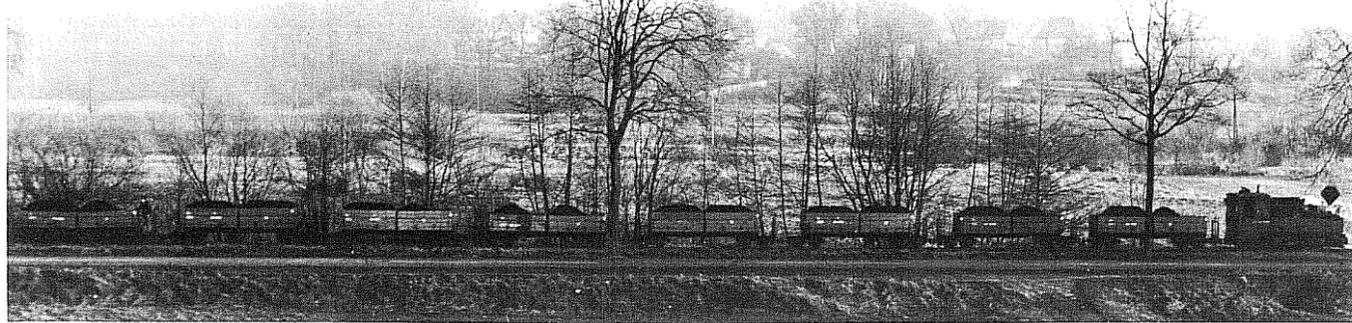
E 141 faßt Wasser in Povoia de Varzim. 26. 5. 1975.



E 54 (Kessler 1889/2348) in Pocinho. 30. 5. 1975.

Die Waldeisenbahn Muskau

von Sch. Lei



In den Wäldern der Lausitz, zwischen Köbeln und Weißkeißel, Mühlrose und Bad Muskau, hatte Graf Arnim von Pückler seinen Großgrundbesitz. Er ließ den Park von Branitz und den Muskauer Park anlegen. Außerdem gehörten ihm große Waldgebiete mit reichen Kohle-, Ton- und Kiesvorkommen.

Zunächst wurden diese Naturschätze nur über die Neiße erschlossen und als Rohstoffe verkauft. Um die Jahrhundertwende beschloß Graf Arnim, in die Nähe der Rohstoffquelle zahlreiche Verarbeitungsbetriebe (Brikettfabriken, Glashütten, Ziegeleien, Sägewerke, Kartonfabriken, keramische Betriebe usw.) zu errichten. Um den kostspieligen Straßenbau aus dem Wege zu gehen, wurde die „Gräflich von Arnimsche Kleinbahn“ erbaut. Die Spur-

weite betrug 600 mm. Anfangs übernahmen Pferde die Zuförderung.

Die erste Dampflokomotive kam 1896 von Krauss. 1914 waren drei und 1939 elf Dampf- und eine Diesellokomotive im Einsatz.

Die Bahn beförderte hauptsächlich Holz, Kohle, Ton und Kies. Auch das Moor fürs Moorbad in Bad Muskau kam per Bahn. Der Güterverkehr war zeitweise so umfangreich, daß man die Strecke teilweise zweigleisig ausbauen wollte. Die Gesamtstreckenlänge bewegte sich immer zwischen 50 und 75 km. Die größte Neigung betrug 1:32. Kurven mit nur 35 m Radius wurden durchfahren. Als höchste Zuglast waren 245 Mp erlaubt.

Die WEM gehört erst seit 1951 zur DR. Die Dienstvorschriften der DR haben allerdings hier keine Gültigkeit. Für den

Betrieb der WEM gibt es eine eigene Verordnung. Alle Züge verkehren handgebremst. Pfeif- und Leutetafeln zum Schutz der Fahrzeuge an den Wegübergängen sind die einzigen Signale, die man dort findet. Diese stark vereinfachte Betriebsführung läßt natürlich keinen Personenverkehr zu. So existieren auch nirgends Empfangsgebäude oder Bahnsteige.

Da die Bahn auch in keinem Kursbuch zu finden ist, braucht man sich nicht zu wundern, daß die WEM erst recht spät und zögernd von den Hobbyfotografen erschlossen wurde.

Bei der Popularisierung dieser reizvollen Kleinbahn leistete der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) mit mehreren Sonderfahrten wertvolle Schrittmacherdienste. Eigens für diese

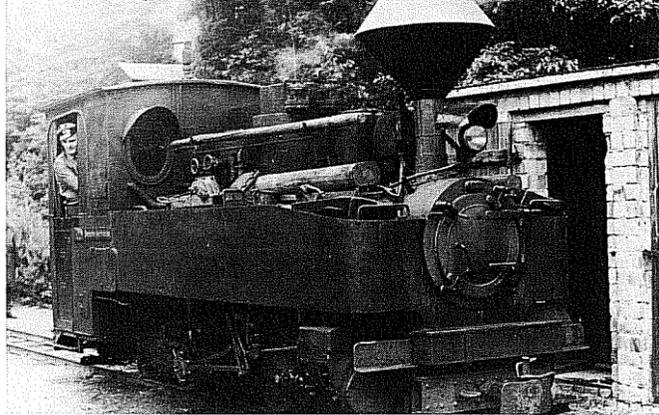
Lokparade vorm Lokschuppen im Betriebshof Krauschwitz: 99 3312, 3314, 3316, 3313, 3315, 3311 (v. l. n. r.)



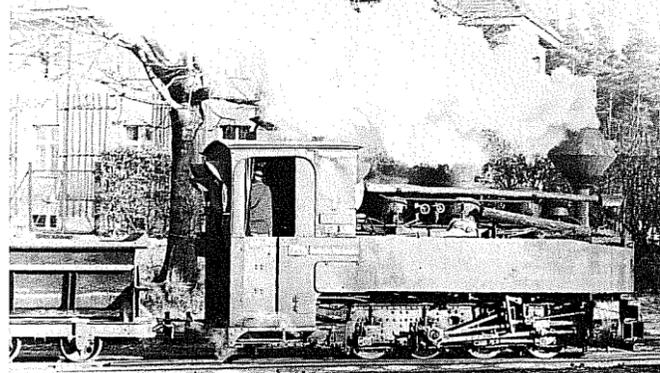
Die Lok 99 3315 nimmt Wasser. Links steht ein Tonzug, den sie von Mühlrose gebracht hat.



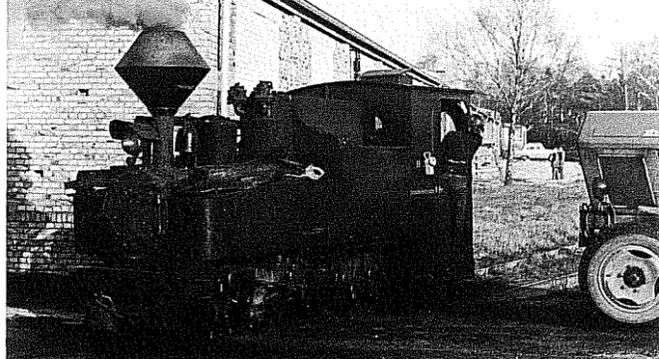
Die 99 3312 in Krauschwitz am



99 3317 bei Rangierarbeiten im Betriebshof Krauschwitz.

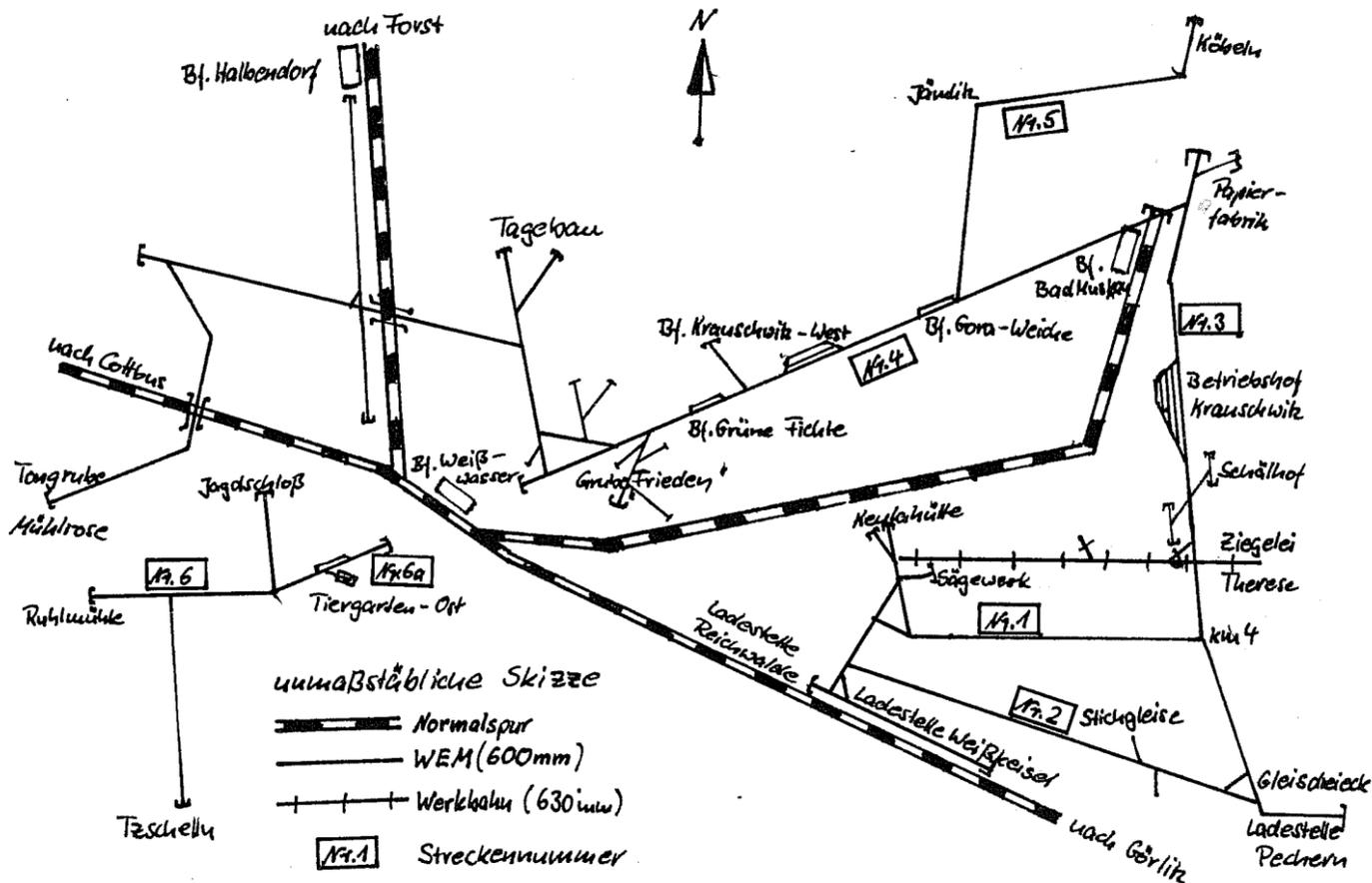
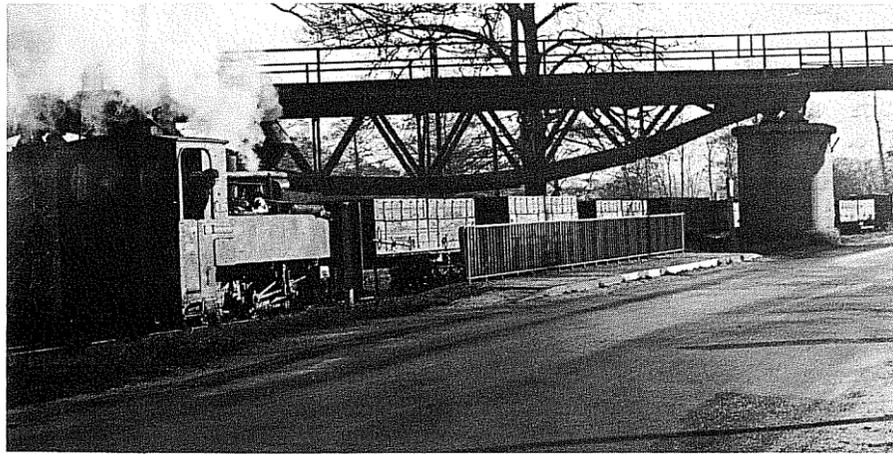


Nachdem die 99 3315 in Weißwasser ihre Rangieraufgaben erfüllt hat, fährt sie zur Tankstelle. Interessant der Größenvergleich mit dem Traktor.



Sonderfahrten rüstete der DMV einige OO-Wagen mit Holzbänken aus.

Der Güterverkehr ging in den letzten Jahren, wie bei fast allen Schmalspurbahnen der DR, stark zurück. Die Normalspurstrecke Weißwasser – Bad Muskau sowie neuerbaute Straßen entlasten die WEM immer mehr. Planmäßig verkehren Züge nur noch auf den Strecken 3, 4 und 5 (siehe Skizze). Jeden Tag verkehrt ein Güterzug zwischen Krauschwitz und Mühlrose und bei Bedarf werden die Werkanschlüsse in Köbeln und Bad Muskau bedient.



Zur Bedeutung der einzelnen Strecken

Strecke 1 führte vom Betriebshof Krauschwitz zur Ladestelle Weißkeißel über 11,6 km. Sie versorgte ein Sägewerk, die Eisengießerei Keulahütte und die Ziegelei Therese. Letztere besaß eine eigene Werkbahn mit 630 mm Spurweite. Den Werkverkehr verrichtete eine Diesellok. Erst nach 1945 wurde dieses Netz mit der WEM verbunden. Einige Fahrzeuge haben so breite Spurkränze, daß sie auf die Werkbahn übergehen können. Man erkennt sie an einem von einem weißen Kreis umschlossenen Kreuz an der Wagenstirnseite. **Strecke 2** zweigte von der Strecke 1 ab und war bis zum Gleisdreieck 6,1 km lang. Es wurden hauptsächlich Holz, Dünger und

bis zuletzt noch Moor befördert. Zu den einzelnen Holzeinschlägen verlegte man 2–3 km lange Stichgleise, die bei Bedarf wieder entfernt und an anderer Stelle aufgebaut wurden. Zeitweilig existierte ein Verbindungsgleis zur Papierfabrik Pechern von 3,3 km Länge. Zur Verkürzung des Transportweges gab es zwischen dem Gleisdreieck und Strecke 1 eine Verbindung. Sie wurde nach 1945 abgebaut. Die Strecken 1 und 2 waren 1975 nicht mehr in Betrieb. **Strecke 3** verbindet Bad Muskau mit dem Betriebshof Krauschwitz. Gegenwärtig ist sie die meistbefahrenste Strecke des gesamten Netzes. Ihre Länge beträgt 2,1 km. In Bad Muskau stand früher der Loksuppen. Daher hat die Bahn noch ihren Namen.

Strecke 4 wird heute noch bis Mühlrose befahren. Sie hat Anschluß an die Tongrube Mühlrose, das Braunkohlenwerk „Frieden“, eine Kiesgrube und an verschiedene Betriebe. Wegen des großen Verkehrsaufkommens wollte man diese Strecke zwischen Weißwasser und Bad Muskau zweigleisig ausbauen. Das Ergebnis waren nur einige kleine Bahnhöfe wie „Grüne Fichte“, „Krauschwitz West“ und „Gora-Weiche“. Der Streckenabschnitt zur Verladerrampe Halbendorf wurde bereits 1969 eingestellt. 1967 wurde der Anschluß nach Mühlrose eröffnet. **Strecke 5** zweigt an der Gora-Weiche ab und endet nach 6,7 km in Köbeln. In Jämlitz wurde eine Glashütte und in Köbeln eine Papierfabrik bedient. Auch heute noch

verkehren unregelmäßig Züge auf dieser 48 Jahre alten Strecke.

Strecke 6 und 6a entstanden, als die Bürger der Stadt Weißwasser die Unterbrechung der Bahnlinie im Stadtgebiet durchsetzten. Die Verbindung wurde nicht wieder hergestellt.

Der Abschnitt von Tiergarten Ost bis Ruhlmühl hatte eine Länge von 10,6 km, die Anschlüsse zum Pappenwerk Tzschelln und zum Jagdschloß waren 2,3 km bzw. 1,5 km lang. Die Strecke 6a verband den Loksuppen Tiergarten Ost mit dem Sägewerk Weißwasser. Haupttransportgüter waren neben Holz und Kohle auch Zellulose.

Auf beiden Strecken fuhr die Lok 99 3301, eine Halbtenderlok. 1967 kam sie zur Pioniereisenbahn Cottbus, wo sie noch heute neben moderner Traktion gelegentlich ihren Dienst versieht.

Das Netz der Strecken 6 und 6a wurde 1968 stillgelegt.

Reizvolle Motive bieten sich dem Glücklichen, der auf dem letzten Bremsstand eine Fahrt durch die Wälder und Wiesen der Lausitz mitmachen darf.

Nachdem ein Betriebseisenbahner die Blinklichtanlage in Betrieb gesetzt hat, darf der aus Weißwasser kommende Zug die Fernverkehrsstraße 115 passieren. Auf dem letzten Wagen befindet sich der Bremser. Übrigens fahren die Züge so langsam, daß der Bremser während der Fahrt abspringen, am Zug entlanglaufen und dadurch mehrere Handbremsen bedienen kann.

Um die Mülltonne des Betriebshofs Krauschwitz zu leeren, ist die 99 3317 Lz zur Abfallgrube gefahren.

Der Fahrzeugpark der WEM

Betrachten wir die kleinen Dampfloks, so fallen uns sofort die Kobelschornsteine auf. Sie sollen Funkenflug und damit Waldbrände vermeiden. Auf den Wasserkästen der Loks werden stets Hebezeuge, Balken, Hemmschuhe, Seile u. ä. mitgeführt. Sollte ein Zug entgleisen, so kann sich das Personal selbst behelfen.

Die Loks 99 3310 bis 3318 gleichen sich mit Ausnahme der 99 3312 sehr, obwohl sie von verschiedenen Herstellern geliefert wurden (Tab. 1). Die kräftigere 99 3312 nahm nicht wie ihre Schwesternmaschinen den Weg über die Heeresfeldbahn, sondern kam 1912 direkt von Borsig zur WEM. Alle Loks durften als einzige Dampfloks der DR einmännig geführt werden. Kommt man jetzt nach Bad Muskau, wird man zwei Maschinen vermissen. Wie bereits erwähnt, ging die 99 3301 zur Pioniereisenbahn nach Cottbus, und die 99 3318 ist inzwischen auf der Dampf-Kleinbahn Mühlenstrotth im Einsatz.

Die auf der WEM anzutreffenden Dieselloks gehören verschiedenen Fabriken. Der einst vielfältige Wagenpark hat sich, von wenigen Ausnahmen abgesehen, auf offene Wagen reduziert. Zwei sogenannte Brigadewagen sind ebenfalls nach Cottbus zur Pioniereisenbahn gegangen.

Der Wagenbestand wurde von der WEM selbst gebaut und unterhalten (Tab.2)

Literatur:

„Zeitschrift für Kleinbahnen“, September 1898.
Broschüre „WEM – Waldeisenbahn Muskau“, DMV der DDR, Bv. Cottbus.
„der modelleisenbahner“ DDR, 5/61, 7/68, 4/75.



Triebfahrzeuge der WEM

WEM-Bezeichnung	DR-Nummer	Achsfolge	Baujahr	Firma	Fabrik-Nummer	Bemerkungen
Graf Arnim	993 301	Cn2	1895	Krauss	3311	Halbtenderlokomotive, WEM: 1896 bis 1966, seit 1967 Pioniereisenbahn Cottbus als Nr. 2
Diana	993 310	Dn2	1917	O & K	8338	ex HF 1638, ex Lettische Staatsbahn UL 631, ex BK „Frieden“, 1956 WEM
Elefant	993 311	Dn2	1917	Krauss	7349	ex HF 1575, 1945 erste Eintragung ins Betriebsbuch bei der WEM
Diesellok	993 312	Dn2	1912	Borsig	8472	1912 WEM
Benzinlok	993 313	Dn2	1914	Borsig	8836	ex HF 312, 1921 WEM
	993 314	Dn2	1914	Henschel	15226	ex HF 1487, 1921 WEM
	993 315	Dn2	1917	Henschel	15307	ex HF 1547, 1945 erste Eintragung bei der WEM
	993 316	Dn2	1916	Borsig	9757	ex HF 634, 1950 erste Eintragung bei der WEM
	993 317	Dn2	1914	Borsig	10306	ex HF 1914, ex PKP 4241, ex BKW „Frieden“, 1952 WEM
	993 318	Dn2	1918	Borsig	10364	ex HF 2301 ex PKP 4243 ex BKW „Frieden“, 1953 zur WEM
		Cn2	1895	Krauss	3489	1896 zur WEM, Halbtenderlokomotive
		Cn2	1899	Krauss	7251	1899 zur WEM, Halbtenderlokomotive
		C1n2	?	Krauss	3968	1919 zur WEM, Halbtenderlokomotive
				Henschel		ca. 28 PS
				Eigenbau		LKW-Motor und -Getriebe

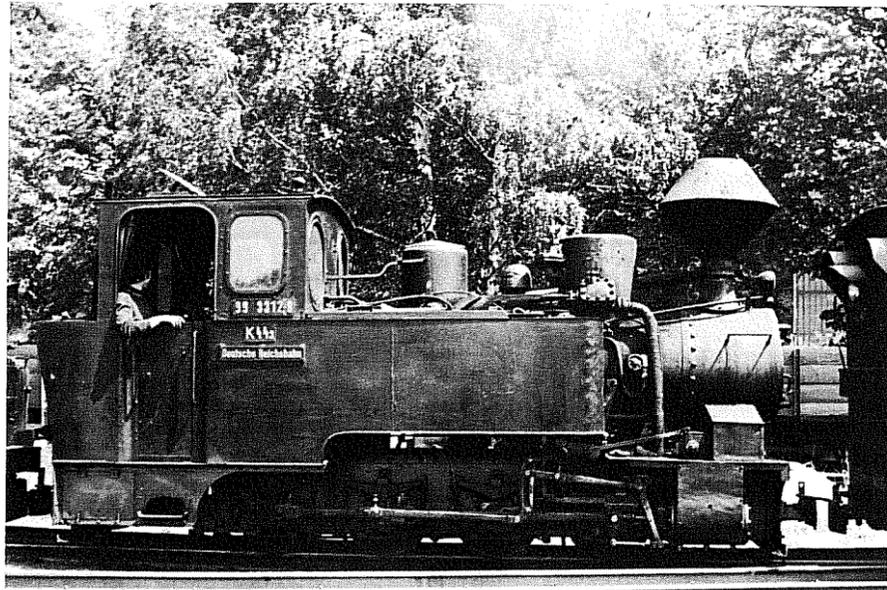
Diese Tabelle ist nur für die Zeit nach 1945 vollständig

Angaben zu den Wagen der WEM

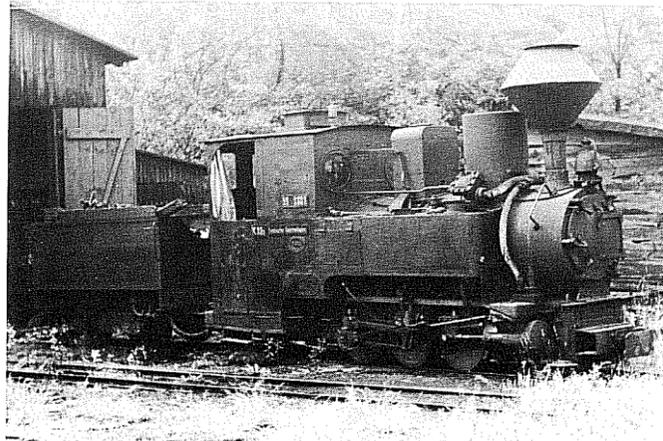
Wagentyp	H	Ot 1m³	Ot 2m³	SS	Gerätew.	GG Kömag	GG Tszelln	OO Stahlträger	OO Holzträger	OOKk Stahlträger	OOKk Holzträger	OOKk Umbau
Anzahl (Stück)	26	42	23	16	3	8	4	78	26	110	87	30
Tragfähigkeit (kp)	2500	1800	3400	5000	5000	7000	5250	5000	5000	5000	5000	5000
Achsenzahl (Stück)	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4
LüP (mm)	2150	2530	2959	5750	6900	8400	6000	6900	6000	6900	6600	6900
Kasten, kippbar	nein	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	ja
Drehzapfenabstand (mm)	—	—	—	3800	4600	4850	3250	4600	3850	4600	4000	4600

Alle Wagen haben Schalenlager, Mittelstangenpuffer, Mittelpufferkupplung und Spurkranzweite von 25 mm.

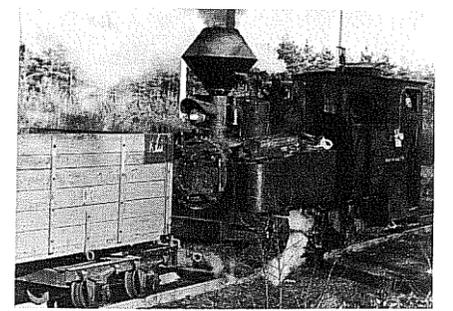
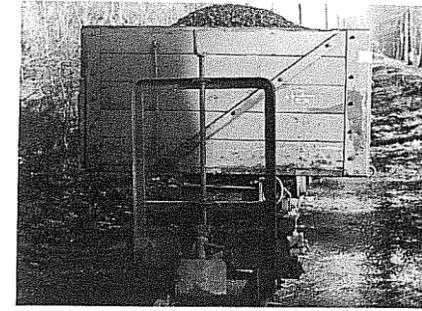
Die 99 3312, der letzte Außenseiter im Lokpark der WEM, steht im Betriebshof



Die Halbtenderlokomotive 99 3301 (Graf Arnim), eine Cn2, die 1895 bei Krauss für die WEM gebaut wurde. Heute verkehrt sie als Nr. 2 auf der Pioniereisenbahn Cottbus.



Verläßt man Weißwasser auf der F 156 in nord-östlicher Richtung, so findet man zuerst neben der Straße abgestellte OO-Wagen. Auf diesem Bild wird besonders das Verhältnis zwischen Wagenkasten und Rahmen sichtbar.

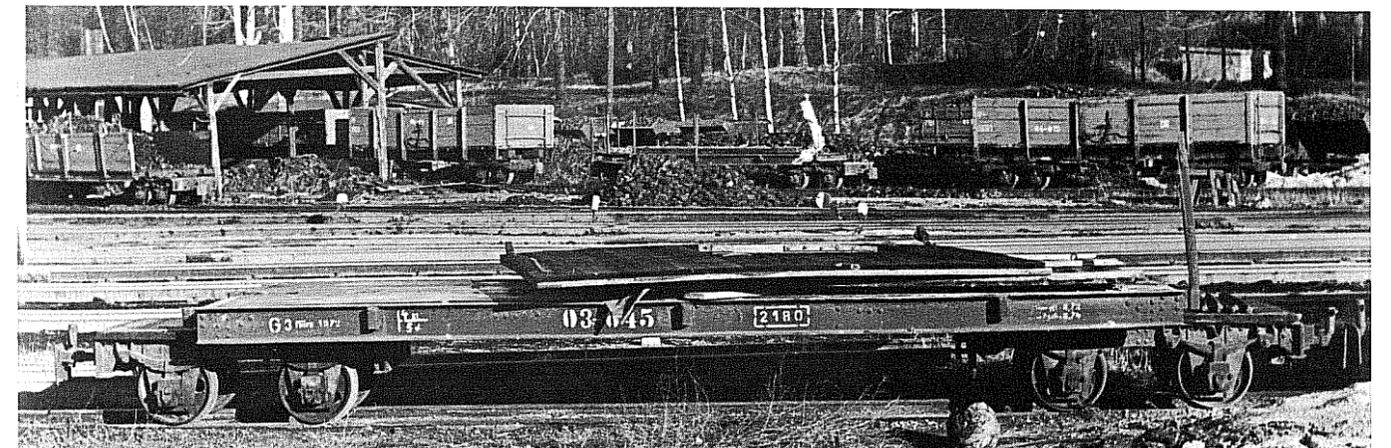
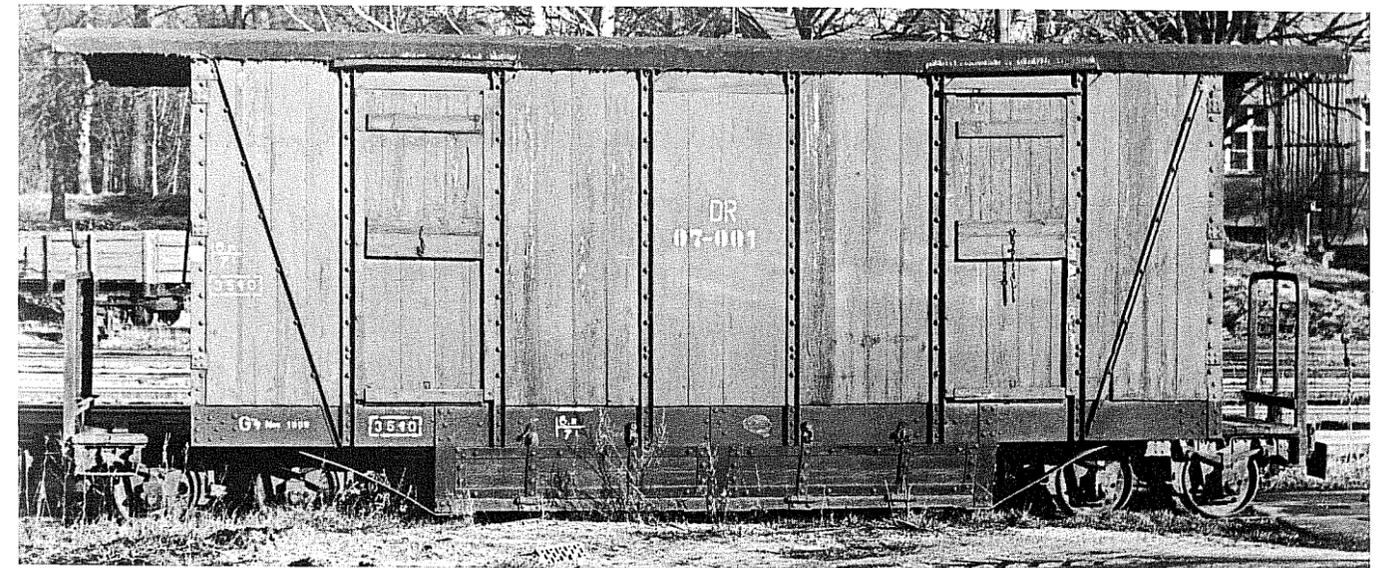


Wagen, deren Drehgestelle sich vollständig unter dem Aufbau befinden, sind selten auf der WEM. Auch dieser Wagen steht auf dem Abstellgleis.



Ein für die WEM typischer GG-Wagen. Seine Zeit ist jedoch vorbei. Auf den Strecken der WEM wird man nur noch offene Wagen sehen.

Auch dieser Rungenwagen wird nicht mehr benutzt. Der Holztransport wird längst über die Straße abgewickelt.



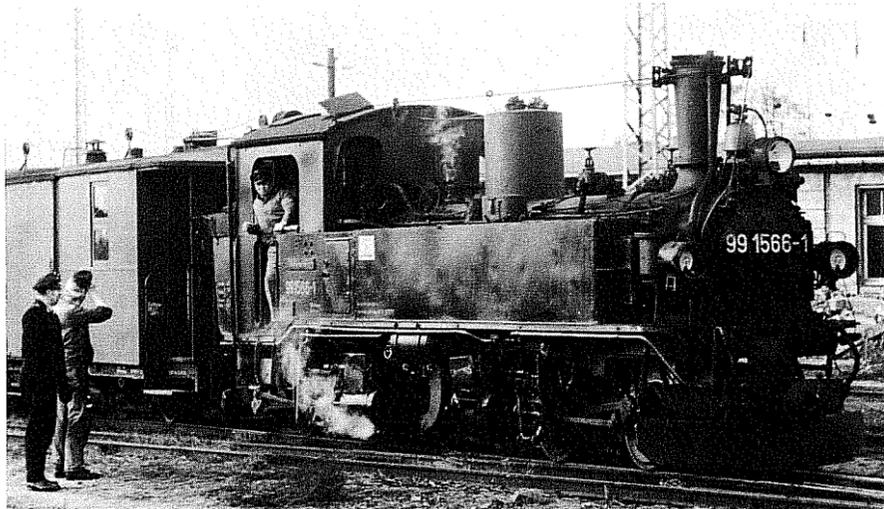
Dampflokmuseum

Durch eine Privatinitiative wird in Neuenmarkt-Wirsberg ein Dampflokmuseum errichtet werden. Die Planungen sehen vor, daß dieses Museum im Frühjahr 1976 seine Tore für Besucher öffnen soll. Bis dahin sollen folgende Dampfloks eingetroffen sein: 01 111, 03 131, 012 061, 18 612, 23 019, 38 382, 44 686, 50 975, 64 295, 65 018, 78 246, 86 283, 94 730. Zu einem späteren Zeitpunkt werden noch die Maschinen 52 5804, 89 7531, 93 526 und eine 42er hinzukommen. — Der Lokschuppen und seine Umgebung (Drehscheibe) werden mit einer Summe von 500 000 DM restauriert, um so den alten Schienen veteranen eine würdige Unterkunft zu schaffen. Um einen Teil der aufzubringenden Restaurierungskosten zu beschaffen, wurden und werden noch Dampfloksonderfahrten mit der 01 173 der Ulmer Eisenbahnfreunde nach Neuenmarkt-Wirsberg durchgeführt. Günter Knauß Unser Foto zeigt die Dampfloks 012 061-8 und 023 012-8 auf einer Sonderfahrt am 15. 6. 1975 nach Neuenmarkt-Wirsberg. Foto: Rüdiger Traub



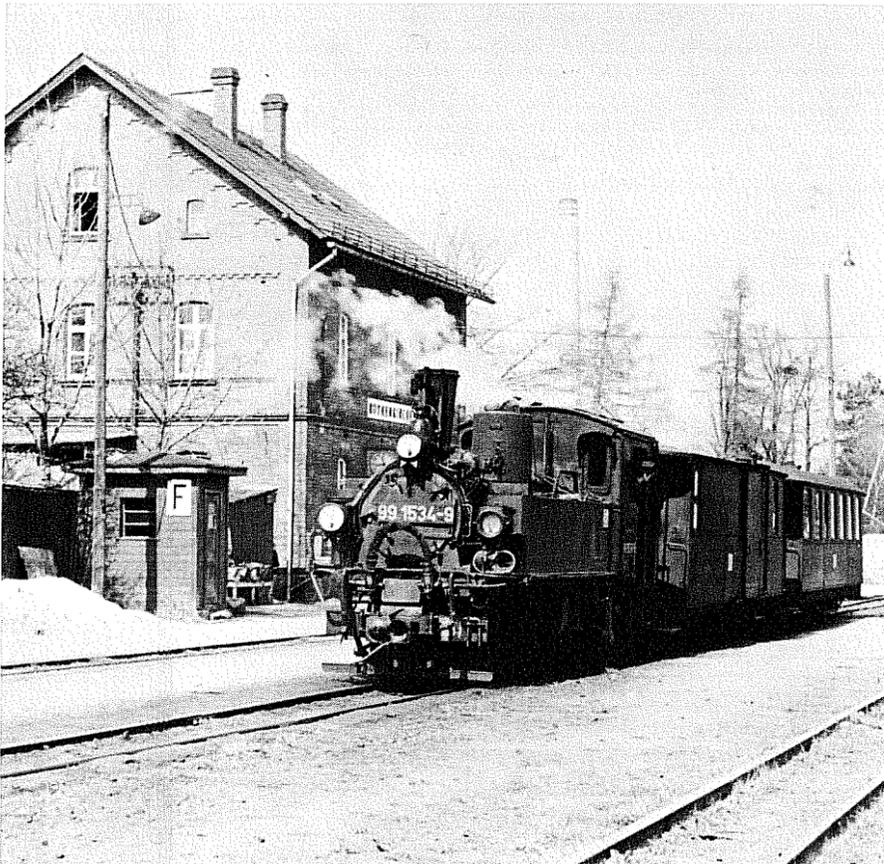
Wir erinnern an ...

... die 750 mm Schmalspurbahn Oschatz-Müglitz. Auf ihr ist mit Beginn des Winterfahrplans der Personenverkehr eingestellt worden. Der Güterverkehr wird weiterhin durchgeführt. Die 11,4 km lange Strecke wurde am 7. Januar 1885 eröffnet und auf ihr wurden zu Betriebsbeginn Dampfloks der Baureihe IK eingesetzt. Um die Jahrhundertwende übernahmen dann Lokomotiven mit der Reihenbezeichnung sächs. IV K den Betrieb. Diese Maschinen, teilweise rekonstruiert, sind auch heute noch in Betrieb und sind mit einer Seilzugbremse Typ Haerberlein ausgerüstet. Der Güterverkehr, den es auch weiterhin geben wird, wird mit Hilfe von Rollwagen durchgeführt. Transportiert werden hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte, Kaolin, Kohle und Magnesit. Unser Bild zeigt die rekonstruierte sächs. IV K in Oschatz am 13. 2. 1974.



Wir erinnern an ...

... die 1893 eröffnete Schmalspurbahn (750 mm) Schönheide/Süd-Rothénkirchen (12,8 km). Früher war diese Bahn Teilstrecke der ersten Schmalspurbahn Sachsens von Wilkau/Haßlau — Kirchberg — Saupersdorf — Schönheide/Süd — Carlsfeld. Mit Beginn des Winterfahrplans ruht nun auch auf der Strecke Schönheide/Süd — Rothénkirchen der Personenverkehr. Der Güterverkehr (hauptsächlich Holztransporte zu den Bürstenfabriken) wird vorerst aufrechterhalten. — Auf den Teilstrecken Wilkau/Haßlau — Kirchberg, Kirchberg — Saupersdorf, Saupersdorf — Rothénkirchen und Schönheide/Süd — Carlsfeld wurde der Verkehr am 2. 6. 1973, 15. 7. 1967, 1. 1. 1971 und 15. 7. 1967 eingestellt. Das Foto zeigt die sächs. IV K 99 1434-9 auf dem Bahnhof in Rothénkirchen am 7. 4. 1974.



Erzbergbahn Österreich

Seit Montag, dem 1. 9. 1975 wird nun auch das Zugpaar 4105/4106 der Erzbergbahn zwischen Hieflau und Vordernberg durchgehend mit Diesellokomotiven Reihe 5081 (entspr. DB VT 98) gefahren. Damit ist nun auch das letzte dampfführte Personenzugpaar dieser Strecke endgültig entfallen. Der Güterverkehr ist jedoch nach wie vor stark. Die beiden Loks der Reihe 197 (Achsenfolge F) sind regelmäßig im Einsatz. Fahrplan der Güterzüge vormittags: Erzleerzüge ab Vordernberg bergwärts:

Vordernberg ab: 5.30 (Präbichl 6.10, Kreuzung P4102)
ab: 7.28 (Präbichl 8.05)
ab: 9.39 (Präbichl 10.20)
ab: 10.35 (Präbichl 11.15)

Beladene Züge Erzberg-Präbichl-Vordernberg:
Vordernberg an: 9.25 (Präbichl 9.00, 12.18 Kreuzung 4101)

Vordernberg an: 12.18 (ab Präbichl 11.55)
Weitere Züge nach Vordernberg am Nachmittag sind leider nicht bekannt.

85 Jahre Zittau — Kurort Oybin

Die DDR-Schmalspurstrecke Zittau-Kurort Oybin und Zittau-Bertsdorf-Kurort Jonsdorf ist sicherlich die noch meist befahrene Strecke der DR. Dies hat seinen Grund darin, daß dieses landschaftlich besonders schön gelegene Gebiet von vielen Urlaubern und Erholungssuchenden aufgesucht wird. Deshalb haben auch der DMV und das Verkehrsministerium der DDR beschlossen, diese Schmalspurbahn als Touristenbahn zu erhalten. Da die Dampflokomotiven noch in einem sehr guten Zustand sind, wird bis auf weiteres — zur Freude aller Eisenbahnfreunde — der Dampfverkehr aufrecht erhalten. — Am 25. 11. 1975 besteht die kleine Schmalspurbahn 85 Jahre und aus Anlaß dieser Jubiläumsfeier wird es ein kleines Fest geben, und es werden bestimmt viele Sonderzüge fahren. Hoffentlich haben alle Beteiligten schönes Wetter bestellt, und nicht wie bei der Einweihungsfeier am 25. 11. 1890, als die Dampfloks „Alexander Thiemer“ und „Lausche“ mit einem Sonderzug bei Schneesturm und Regen in Oybin eintrafen.

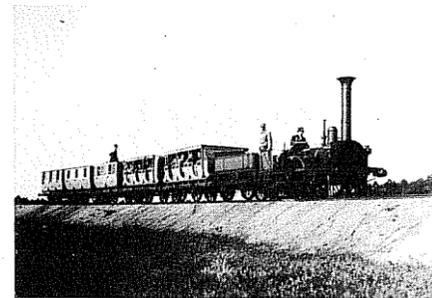
Unser Foto zeigt die 1928 von Hartmann erbaute Lok 99 1731-1 (1'E 1'h2) in Zittau-Vorstadt am 8. 5. 1974.



140 Jahre deutsche Eisenbahn

Am 7. Dezember 1975 jährt sich der Tag, an dem vor 140 Jahren Deutschlands erste Eisenbahn von Fürth nach Nürnberg verkehrte. Doch wer denkt heute noch daran, wie schwer es damals die Pioniere der Eisenbahn hatten, um dieses Projekt in die Wirklichkeit umzusetzen. Einer ihrer unerschrockensten Vorkämpfer war Friedrich List, der damals die bestehende deutsche Kleinstaaten bekämpfte und auch in der neuen Dampfeisenbahn ein Mittel sah, Deutschland zu einen. Es ist nun mit sein Verdienst, daß am 7. 12. 1835 die erste deutsche Eisenbahn verkehren konnte. Lokführer William Wilson aus England setzte damals die aus seinem Heimatland importierte Lokomotive „Adler“ (118. Maschine von George Stephenson) in Bewegung. — Wie schrieb doch die Zeitung des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ 50 Jahre später: ... die Einführung des Eisenbahnwesens war es, welche der Neuzeit das charakteristische Gepräge aufgedrückt und das gesamte öffentliche Leben von Grund auf umgestaltet hat ... Man sollte diese Worte auch in unserer heutigen, schnelllebigen Zeit nicht vergessen.

Unser Foto aus der Reiju-Diaserie „100 Jahre deutsche Eisenbahn“ zeigt die Adler 1935 in Nürnberg. Foto: E. Schörner.



SBB

Neuerdings zeigt wieder ein Beispiel, daß man im Ausland nicht allein auf Privatinitiative angewiesen ist, wenn es um die Erhaltung historischer wertvoller Lokomotiven geht. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die bereits je eine Vertreterin ihrer wichtigsten Dampflokbauweisen sowie eine Anzahl historischer Personenwagen der Nachwelt erhalten haben, beschlossen kürzlich, insgesamt sieben typische Elektrolokomotiven aus der Frühzeit des elektrischen Betriebs (ca. 1918-1934) als betriebsfähige Museumsfahrzeuge aufzubewahren. Es handelt sich dabei um die Lokomotiven Ce 6/8 I Nr. 14201 (Prototyp zu Beginn der Elektrifizierung 1918); Be 4/6 Nr. 12320 (Erste Gotthard-Schnellzugloksreihe 1920); Be 6/8 II Nr. 13253 (Erste Gotthard-Güterzugloksreihe 1920, „Krokodil“) sowie um je ein Exemplar der Flachlandlokomotiven Ae 3/5, Ae 3/6 I und Ae 3/6 II (1922-1926) und der Schnellzugloks Ae 4/7 (1931-

1934). Jede Museumslok wird einem bestimmten Depot zugewiesen, das gewissermaßen die Patenschaft übernimmt und für die betriebsfähige Erhaltung der betreffenden Maschine sorgt. Die Lokomotiven werden, soweit möglich, in den Ursprungszustand zurückversetzt und werden für Sonderfahrten und Ausstellungen zur Verfügung stehen. Ob über das genannte Programm hinaus die Erhaltung dreier weiterer Triebfahrzeuggattungen der zwanziger Jahre möglich ist, wird von den SBB noch geprüft.

Thailändische Staatsbahn

Bei den Thailändischen Staatsbahnen waren 1975 noch 226 Dampflokomotiven neben 143 Dieselloks im Dienst. Bis 1980 soll jedoch auch Thailand dampffrei werden. Als erste sollen 69 ölgefeuerte Lokomotiven ausgemustert werden, für deren Ersatz noch 1975 54 neue Dieselloks der Firma Alsthom erwartet werden. Die restlichen Dampfloks werden mit billigem einheimischem Holz gefeuert und werden daher noch einige Jahre auf Nebenstrecken verkehren können.

Schwedische Dampflokbriefmarken

Dampflokomotiven wurden in Schweden in den Jahren 1853 bis 1953 hergestellt. Die älteste bewährte Lok heißt Fryckstad, sie wurde 1855 in Eskilstuna gebaut und im Jahr darauf in Betrieb genommen. Sie ersetzte die Pferde auf der kleinen Bahn zwischen dem Frykensee und dem Fluß Klarälven in der Provinz Wärmeland. Diese Bahn war 1849 als erste schwedische Eisenbahnlinie für den öffentlichen Verkehr gebaut worden. Nach

Stilllegung der Bahn im Jahre 1871 wurde die Lok bei dem Bau militärischer Anlagen verwendet, seit 1906 steht sie im Museum.

Die ersten staatlichen Eisenbahnlinien erstreckten sich zwischen Malmö und Lund, bzw. zwischen Göteborg und Jonsered. Beide wurden am 1. Dezember 1856 eingeweiht. Für den Verkehr auf diesen Linien waren in England sechs Lokomotiven gekauft worden. Dort hatte man ja im Laufe von 30 Jahren Erfahrungen auf dem Gebiet des öffentlichen Eisenbahnverkehrs mit Lokomotiven gesammelt. Die ersten drei Loks der Schwedischen Staatsbahnen erhielten die Namen Prinz Carl, Prinz Oscar und Prinz August nach den damaligen Prinzen des schwedischen Königshauses. Von dieser ersten Lokgeneration war 1906 nur die „Prinz August“ übrig, die dann für ein eventuelles Eisenbahnmuseum reserviert wurde.

Die Insel Gotland bekam ihre erste Eisenbahn im 1878. Dafür wurden bei der Firma Nydqvist & Holm in Trollhättan drei Loks derselben Bauart bestellt. Eine erhielt den Namen Gotland. Bevor sie der gottländischen Eisenbahngesellschaft geliefert wurde, erhielt sie auf der Pariser Weltausstellung 1878 eine Silbermedaille. Die Lok versah ihren Dienst bis in die 50er Jahre.

Postens Fiateli Adelning, S-101 10 Stockholm 1.



Unsere Typenzeichnungen zeigen Fahrzeuge der Waldelsenbahn Muskau im Maßstab 1:45

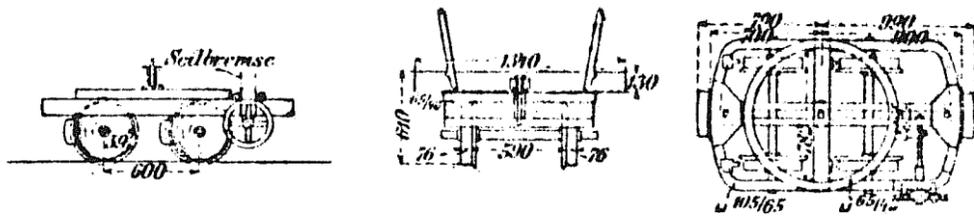
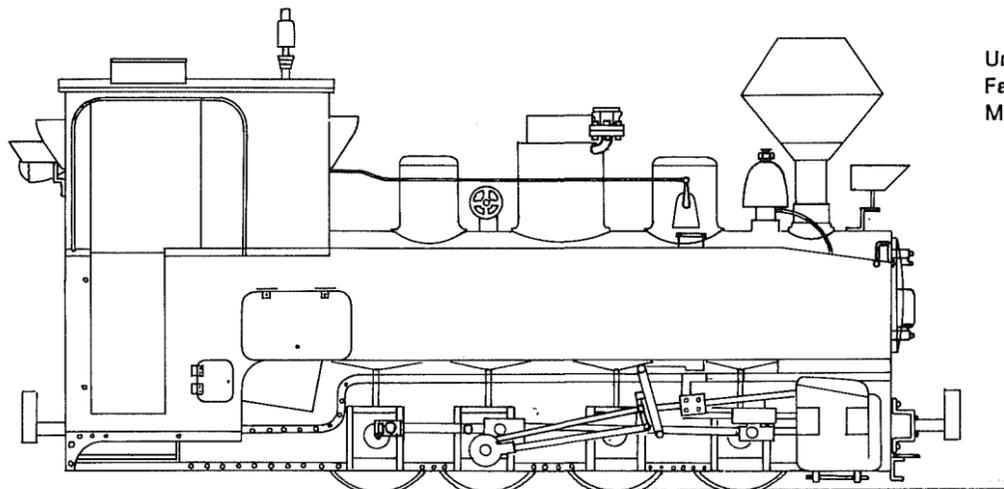


Abb. 6. Drehgestellwagen zur Beförderung von Langholz.

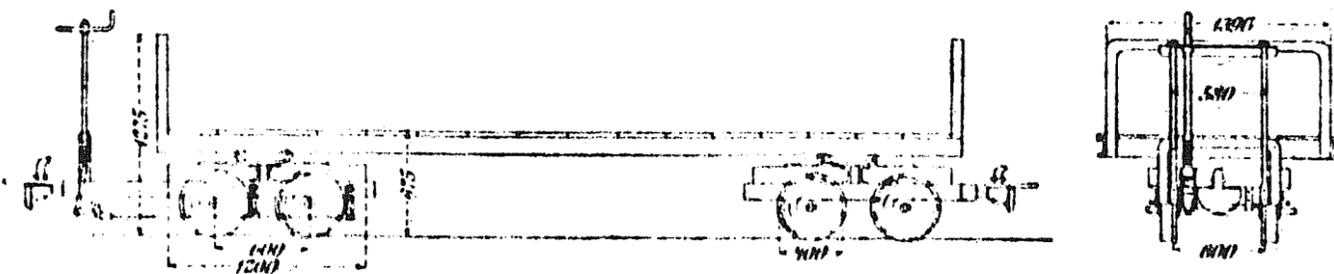
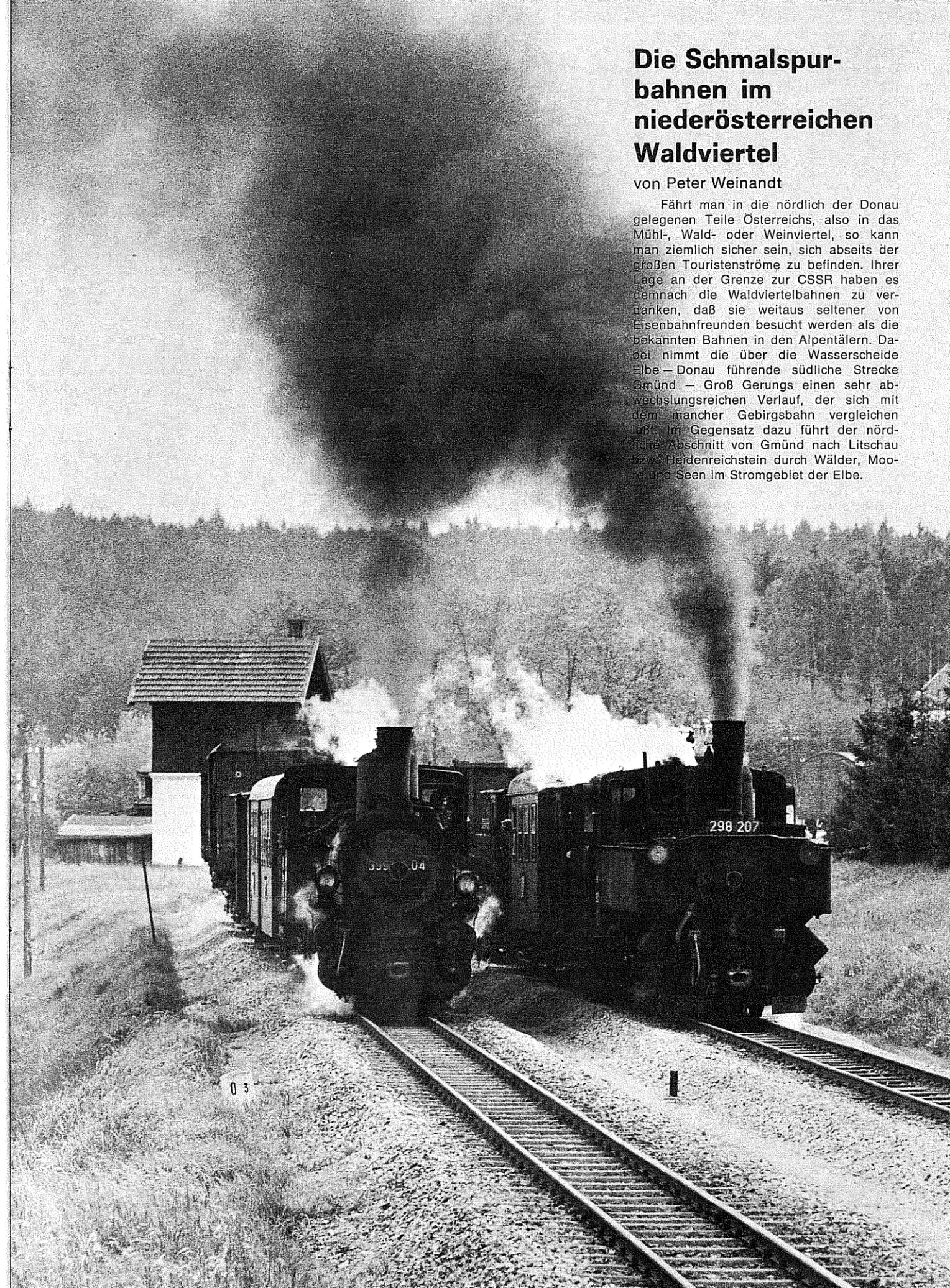


Abb. 5. Plattenwagen für Güterbeförderung

Die Schmalspurbahnen im niederösterreichischen Waldviertel

von Peter Weinandt

Fährt man in die nördlich der Donau gelegenen Teile Österreichs, also in das Mühl-, Wald- oder Weinviertel, so kann man ziemlich sicher sein, sich abseits der großen Touristenströme zu befinden. Ihrer Lage an der Grenze zur CSSR haben es demnach die Waldviertelbahnen zu verdanken, daß sie weitaus seltener von Eisenbahnfreunden besucht werden als die bekannten Bahnen in den Alpentälern. Dabei nimmt die über die Wasserscheide Elbe – Donau führende südliche Strecke Gmünd – Groß Gerungs einen sehr abwechslungsreichen Verlauf, der sich mit dem mancher Gebirgsbahn vergleichen läßt. Im Gegensatz dazu führt der nördliche Abschnitt von Gmünd nach Litschau bzw. Heidenreichstein durch Wälder, Moore und Seen im Stromgebiet der Elbe.

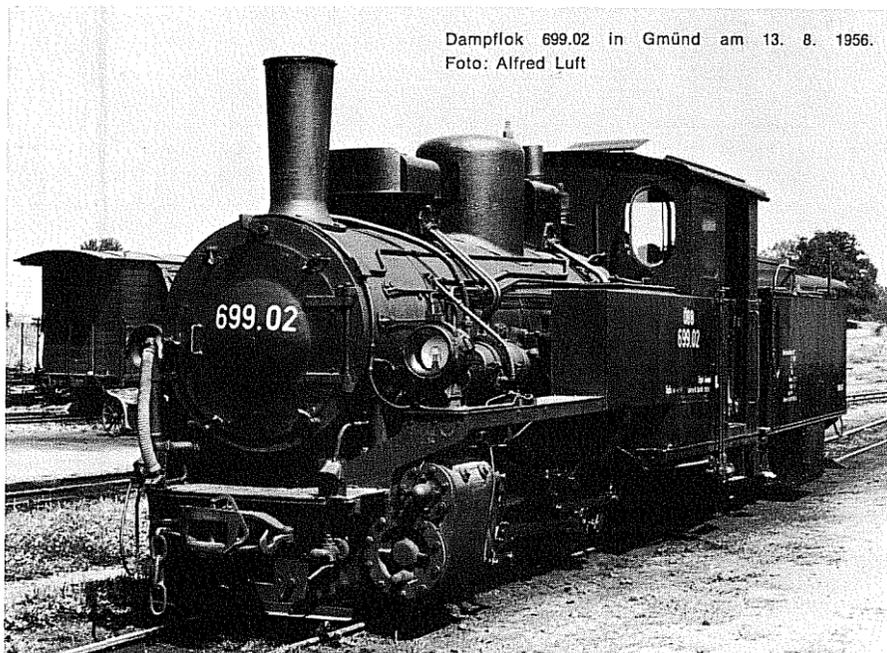


Das „Gesetz betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen“ von 1880 führte zur Entstehung vieler normal- und schmalspuriger Kleinbahnen in Österreich. So erhielt auch 1898 und 1901 nach dem entsprechenden Landesgesetz von 1895 für Niederösterreich die Niederösterreichische Waldviertelbahn AG die Konzession für die beiden von Gmünd ausgehenden Schmalspurstrecken. 1900 wurden die Abschnitte Gmünd – Litschau (25 km) und Alt Nagelberg – Heidenreichstein (13 km) eröffnet, wobei an eine Fortsetzung der Strecke Gmünd – Litschau bis zur Schmalspurbahn Neuhaus – Neubistritz in Böhmen gedacht war, die dann aber unterblieb. 1902 und 1903 entstand der südliche Teil der Waldviertelbahn zunächst bis Steinbach und dann bis Groß Gerungs (44 km). Auch hier hatte man einen Weiterbau bis Krens an der Donau geplant, der jedoch ebenfalls nicht verwirklicht wurde, wie auch in den fünfziger Jahren auftauchende Pläne, eine Bahnverbindung mit dem Mühlviertel über Freistadt nach Linz herzustellen. (Die Spurweite 760 mm, in der alle hier genannten Bahnen gebaut wurden, hängt mit der Entstehung des großen Schmalspurnetzes in Bosnien und der Herzegowina zusammen. Aus militärischen Gründen wurde diese Spurweite für die meisten Schmalspurbahnen in Österreich-Ungarn „empfohlen“.)

Bau und Betrieb der Waldviertelbahn besorgte ein 1895 geschaffenes Landes-eisenbahnamt, so daß diese Strecken zu den niederösterreichischen Landesbahnen (NÖLB) gehörten wie auch die Mariazellerbahn. Ab 1921 übernahmen die Staatsbahnen (damals BBO) die Betriebsführung, bis die NÖLB-Strecken schließlich 1940 verstaatlicht wurden.

Da ab 1920 gemäß dem Friedensvertrag von St. Germain die Grenze zwischen Österreich und der Tschechoslowakei zwischen der Stadt Gmünd und ihren Bahnhöfen (Lokalbahnhof der Waldviertelbahn und Staatsbahnhof, heute Ceske Velenice) verlief, mußte der jetzige Bahnhof Gmünd/NÖ neu gebaut werden. So fuhren auch die Schmalspürzüge ab 1922 im neuen Bahnhof Gmünd/NÖ ab, allerdings auf dem nördlichen Abschnitt noch ca zwei Kilometer durch tschechisches Gebiet im Korridorverkehr. 1950 wurde dieser Zustand durch den Neubau einer Strecke ausschließlich auf österreichischem Staatsgebiet beendet. Heute fahren die Züge unmittelbar an der Staatsgrenze entlang, wenn sie den Bahnhof Gmünd verlassen haben. Wo sich die Strecken nach Norden und Süden trennen, befindet sich ein Gleisdreieck, über das gelegentlich Fahrzeuge gewendet werden können wie die 399.01, als sie im August 1974 nach der Hauptuntersuchung in der Werkstätte Knittelfeld mit dem Tender voraus nach Gmünd transportiert worden war. (Im täglichen Betrieb werden die Stütztenderloks der Reihe 399 nicht gewendet.)

Der Betrieb auf der Waldviertelbahn wurde mit Lokomotiven der bekannten Schmalspur-Type U (C1n2t) eröffnet. (U = Unzmarkt, da diese Type zuerst für die Murtalbahn Unzmarkt – Mauterndorf gebaut worden war.) 1902 kam die stärkere Verbund-Variante hinzu (Uv: C1n2vt). 1903 wurden drei zweiachsige Dampftriebwagen



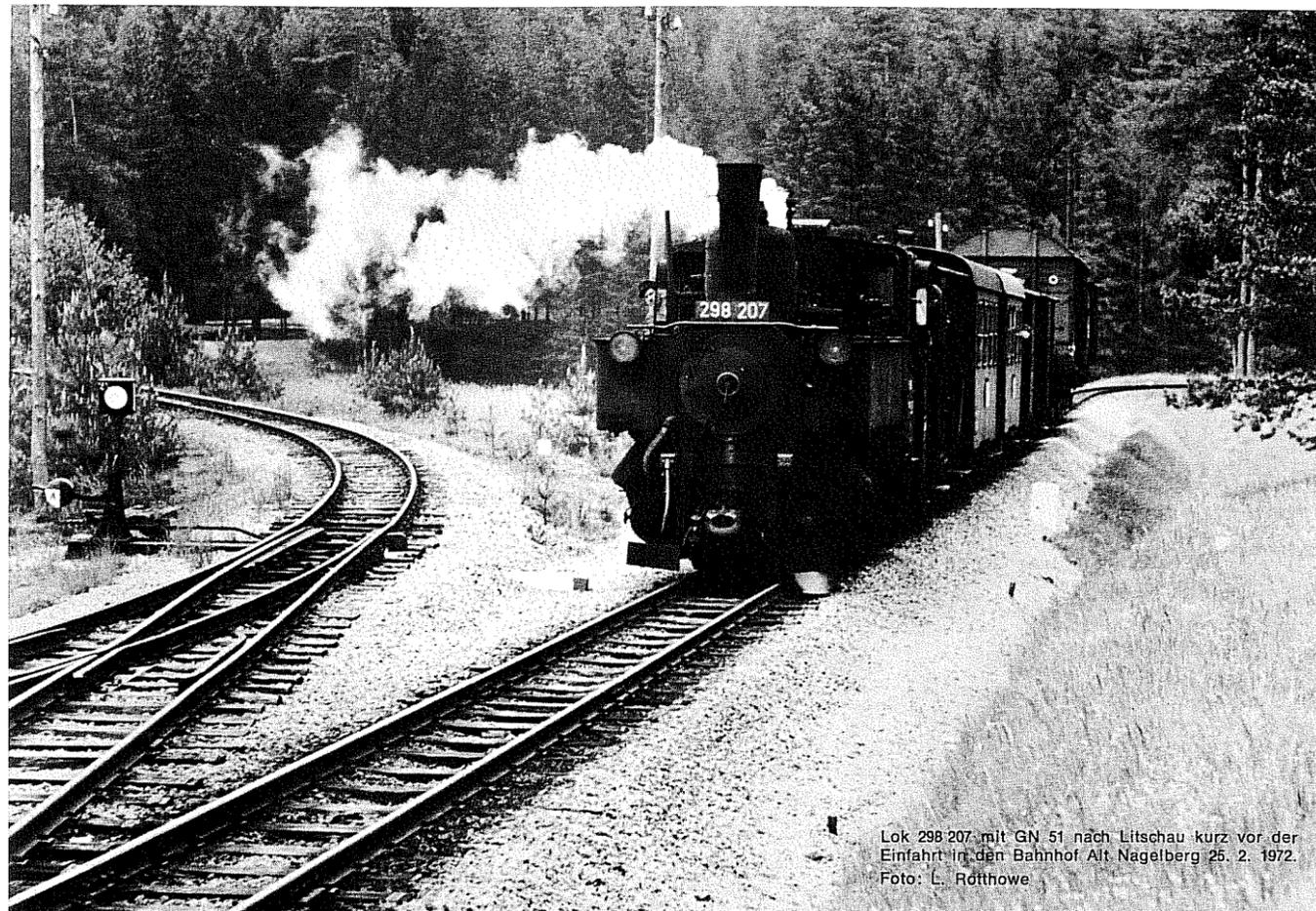
Dampflok 699.02 in Gmünd am 13. 8. 1956.
Foto: Alfred Luft



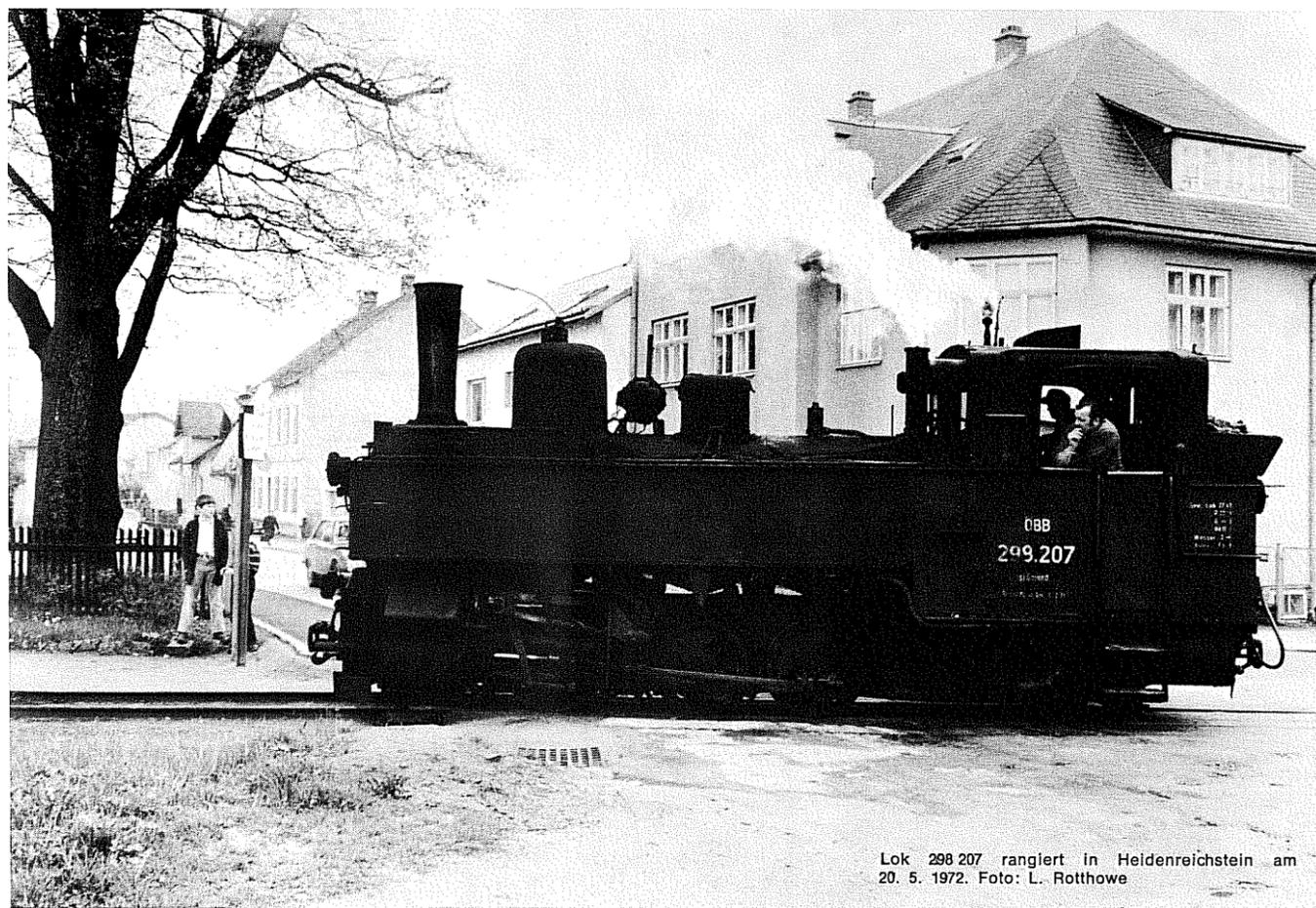
Heeresfeldbahnlok 699.02 in Alt Weitra. 1957
Foto: Alfred Luft



Lok 399 04 mit GN 53 nach Heidenreichstein im Wald bei Alt Nagelberg. 25. 2. 1972.
Foto: L. Rotthowe



Lok 298.207 mit GN 51 nach Litschau kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Alt Nagelberg 25. 2. 1972.
Foto: L. Rotthowe

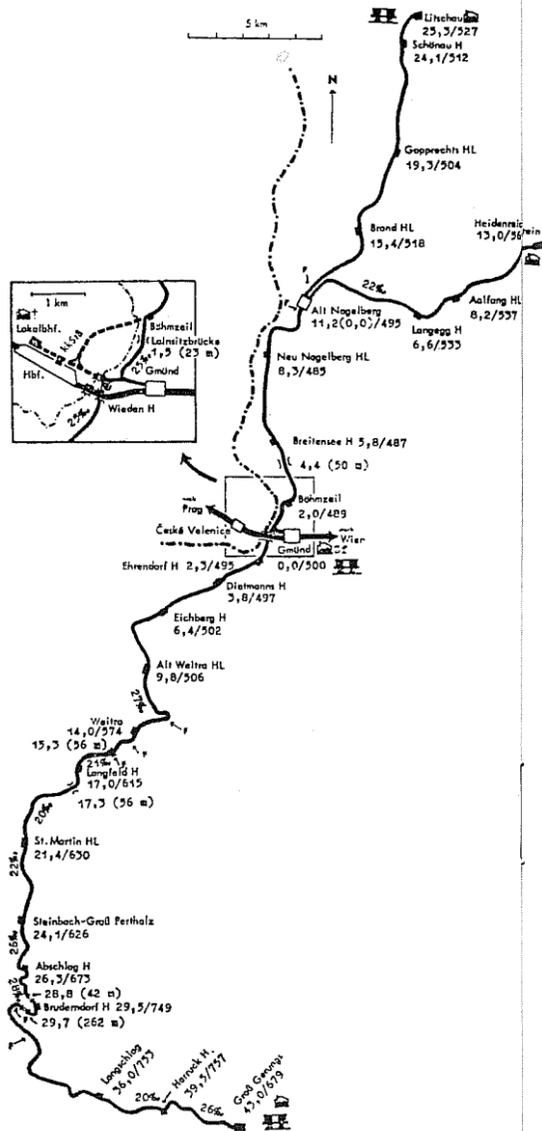
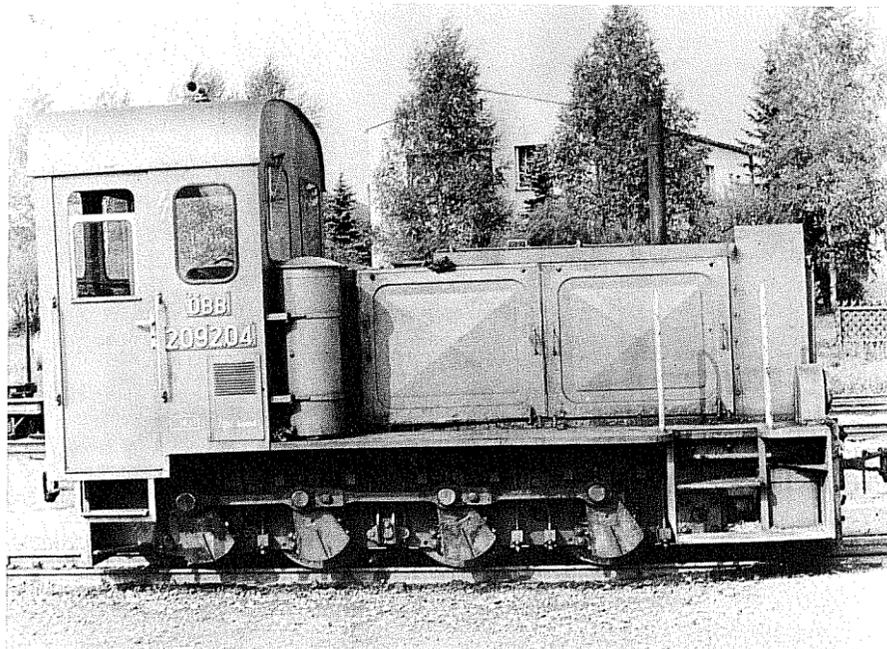


Lok 298 207 rangiert in Heidenreichstein am 20. 5. 1972. Foto: L. Rotthowe

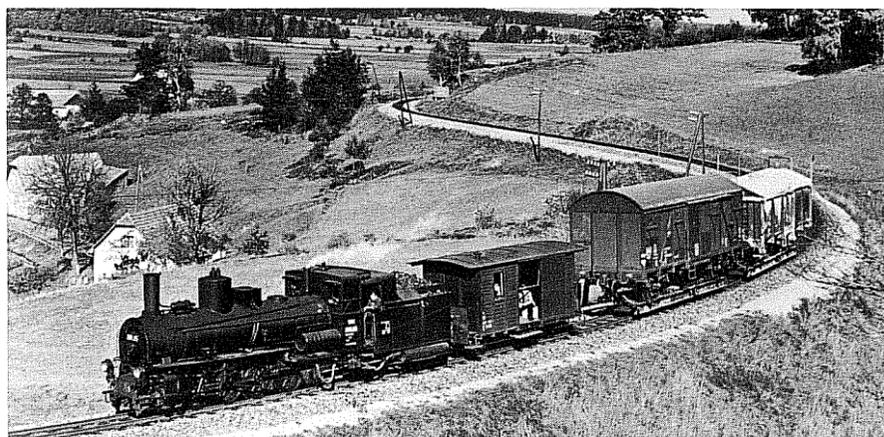
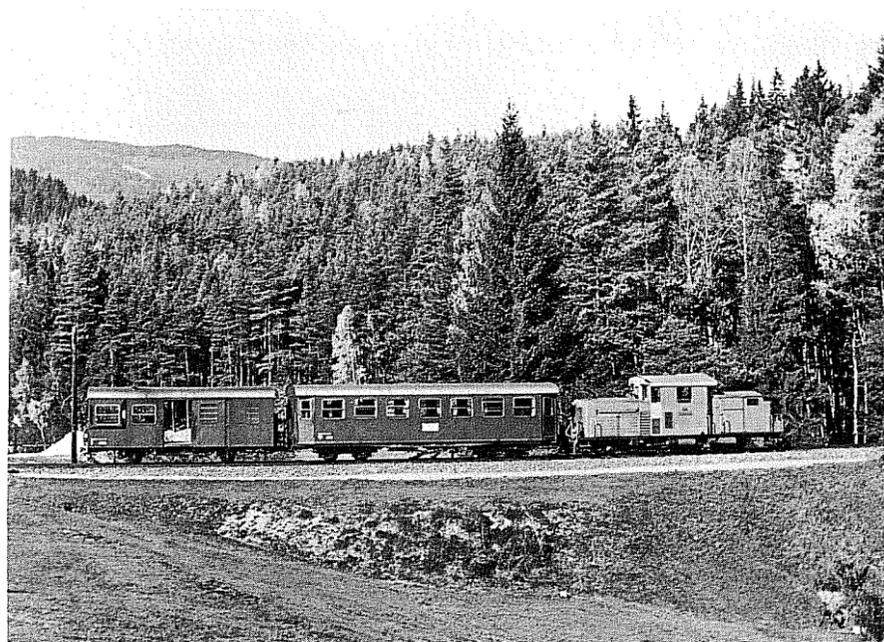
Die 2091.02 in Gmünd/NÖ am 1. 10. 1974.
Foto: P. Weinandt



Die ehemalige Heeresfeldbahnloks 2092.04 rangiert in Gmünd. 2. 10. 1974. Foto: P. Weinandt



Doppeltraktion mit den Loks 2190.02 + 03 (GG 33)
Foto: Friedrich Haftel



Die 2091.09 mit GG 34 bei Abschlag.
Foto: Friedrich Haftel

Lok 399.05 mit GG 89 in St. Martin bei Weitra.
23. 10. 1969
Foto: Friedrich Haftel

GmP mit Lok 299.02 in Brand am 13. 8. 1956.
Foto: Alfred Luft



von Komarek geliefert (A1n2v), 1906 folgten zwei große fünfsichtige nach (1B2n2). Die erste Serie blieb bis 1911, die zweite bis 1926 im Einsatz. Von einigen kleineren Veränderungen abgesehen, traten erst nach dem 1. Weltkrieg größere Verschiebungen im Triebfahrzeugpark ein, als von Obergrafendorf Lokomotiven nach Gmünd abgegeben wurden (1911 war die Mariazellerbahn elektrifiziert worden). So gelangten weitere Maschinen der Reihe U sowie einige der Typen Mh (D2h2t) und Mv (D2n2vt) ins Waldviertel. (M = Mariazell; für die Mariazellerbahn waren die Typen Mh und Mv gebaut worden.) Seit 1938 gab es eine Fülle von Umstationierungen, u. a. kamen die ersten Diesellokomotiven nach Gmünd und viele Loks verschiedener Herkunft gaben mehr oder weniger lange Gastspiele.

In den letzten Jahren sind in Gmünd die 298.207, die letzte betriebsfähige Lok der Reihe Uv, und die sechs Stütztenderlokomotiven der Reihe Mh, 399.01–06, stationiert. Dampflokomotiven werden allerdings im Personenverkehr kaum mehr eingesetzt, in der letzten Zeit nur noch vor dem mittäglichen GmP nach Heidenreichstein und vor den planmäßigen Güterzügen, hier sogar manchmal in Doppeltraktion. Die Parallelausfahrt zweier mit Dampflok bespannter GmP aus Alt Nagelberg nach Litschau bzw. Heidenreichstein, wie sie früher regelmäßig zu beobachten war, gehört inzwischen zu den Ausnahmen. Wegen der Hauptuntersuchung der 2095.12 trat diese Situation im Mai 1975 noch einmal ein. Außer der 2095.12 versehen die 1B01-Dieselloks der Reihe 2091 den Personenzugdienst. Dem Bahnhof Gmünd stehen zum Rangieren noch einige kleine Dieselloks der Reihen 2190 und 2092 zur Verfügung. Da nur die 600 PS starke 2095 die Dampflokomotiven voll ersetzen kann, hängt die Verdieselung der Waldviertelbahn von der weiteren Beschaffung der 2095 ab. Nach jüngsten Meldungen bestehen diesbezügliche Pläne bei den ÖBB, denn bei der Herstellerfirma SGP in Wien-Floridsdorf wurden Angebote eingeholt.

Verkehrsaufkommen und Zugangebot haben sich in den letzten Jahren nicht wesentlich geändert, auf beiden Streckenabschnitten verkehren täglich drei Zugpaare mit Einschränkungen an Wochenenden. Im Güterverkehr werden Holz, Dünger, Kohlen und landwirtschaftliche Produkte befördert, in der Regel mit Normalspurfahrzeugen auf Rollwagen. Werktags verkehren nach Groß Gerungs ein Güterzugpaar, nach Litschau und Heidenreichstein zwei GmP-Paare.

Am 29. Juni 1975 veranstaltete die ÖBB-Direktion Wien zum 75jährigen Jubiläum der Waldviertelbahn Dampfsonderfahrten mit den beiden noch vorhandenen Dampfloktypen.

In Hinsicht auf die Vielfalt der eingesetzten Triebfahrzeuge dürfte die Waldviertelbahn zur Zeit kaum von einer anderen österreichischen Schmalspurbahn übertroffen werden. Hier lohnt sich auch außerhalb der Saison ein Besuch.

EK-Dampflokomotive 24 083

Zum zweiten Mal innerhalb von drei Jahren hat der Eisenbahn-Kurier e.V. eine betriebsfähige Dampflokomotive im Ostblock gekauft und in die Bundesrepublik überführt. Bei der Mitte Juli von Breslau (Wroclaw) nach Lehrte gekommenen Lok handelt es sich um eine echte Ostpreußerin. Sie wurde 1938 bei den Schichau-Werken in Elbing für die Deutsche Reichsbahn gebaut und entstammt einer Nachserie, welche von der DR seinerzeit bei Schichau in Auftrag gegeben wurde. Diese Serie endete infolge veränderter Kriegsbedürfnisse mit der Auslieferung der 24 095 im November 1940.

Die 24 083, Fabrik-Nummer 3323, wurde im März 1938 fertiggestellt und der Reichsbahndirektion Königsberg (Ostpr.), BW Allenstein zugeteilt, wo sie noch im Dezember 1944 registriert war. Danach verlor sie ihre Spur in den Wirren des zu Ende gehenden Krieges. Es scheint festzustehen, daß sie die Kriegshandlungen relativ unbeschädigt überstanden hat und bald wieder in Dienst gestellt werden konnte. Vom Jahre 1948 an war sie unter der polnischen Bezeichnung 0i2-22 im BW Bromberg Hbf (Bydgoszcz Gl.) im Einsatz. Kurzzeitig tauchte sie in den Folgejahren auch in den Betriebswerken Lauenburg/Wpr. (Lebork) und Dirschau (Tczew) auf, ehe sie dem Bahnbetriebswerk Hohensalza (Inowroclaw) zugeteilt wurde. Hier entdeckten sie Mitarbeiter des Eisenbahn-Kurier im April 1974 und konnten die Lok anhand der vorhandenen, inzwischen jedoch im Bw Lehrte von „Eisenbahnfreunden“ geklauten Fabriksschilder, einwandfrei als die 24 083 identifizieren. Aufgrund einer Initiative gelang es, den Kaufpreis für die Maschine aufzubringen und eine Kesseluntersuchung mit Wasserdruckprobe ausführen zu lassen. Am 15. Juli 1975 wurde die Lok im ehem. RAW Breslau-Odertor von den Beauftragten des Eisenbahn-Kurier abgenommen und zusammen mit einem ebenfalls erworbenen ehem. badischen 1. Klasse-Plattformwagen mit eigener Kraft nach Westdeutschland überführt. Vier Tage und drei Nächte war die Lokmannschaft (Lokführer Gerhard Moll, Hilchenbach/Vormwald) unterwegs; übernachtet wurde in Grünberg/Schlesien, Reppen und Seddin, bis der Transport am Montag, 21. 7. 1975, in Lehrte eintraf.

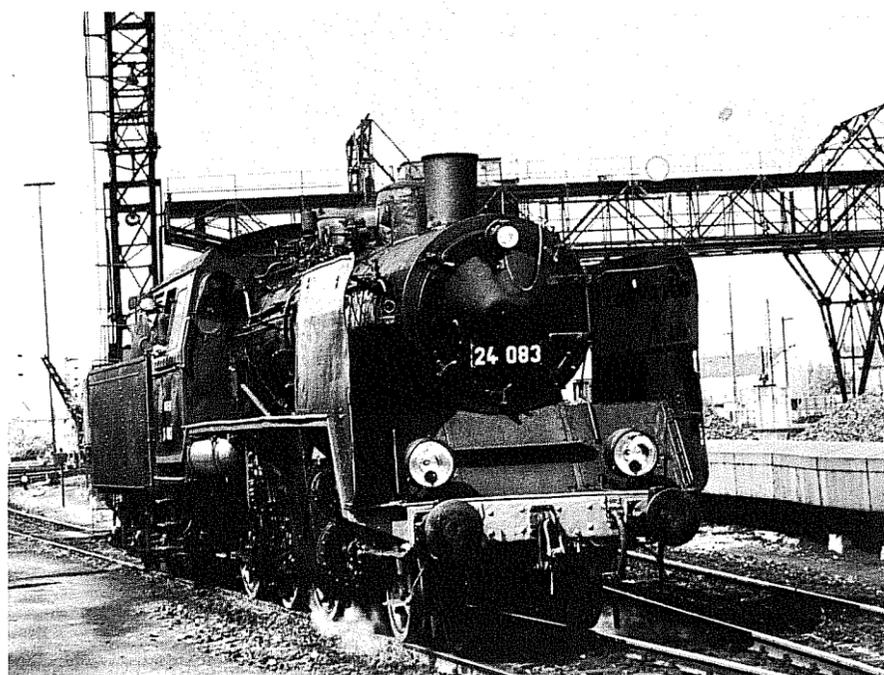
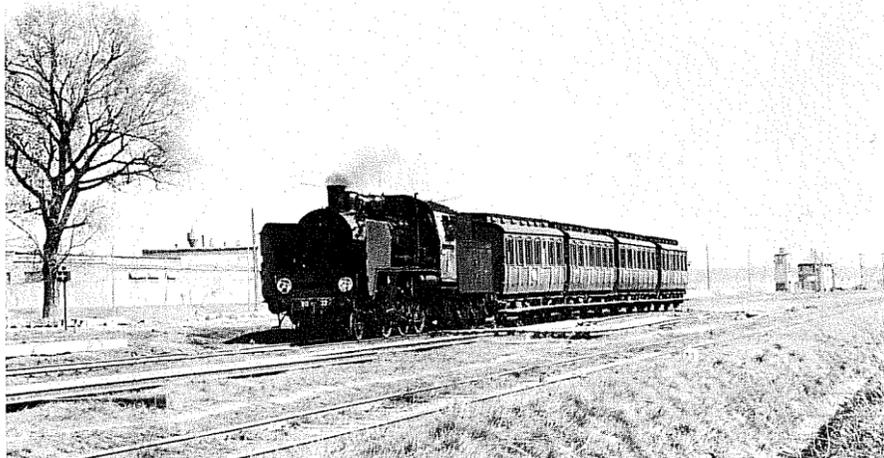
Nach ihren ersten Einsätzen auf DB- und NE-Strecken im Harz und Weserbergland wird die Lok auch weiterhin für Einsätze vornehmlich im norddeutschen Raum zur Verfügung stehen.

Kurt Meyer-Hildesheim

24 083 (ex PKP 0i2 22) mit preuß. Abteilwagen in Barcin/VRP am 11. 4. 1974. Foto: Torun

24 083 vor der Bekohlungsanlage des BW Lehrte am 21. 7. 1975. Auffällig ist der fehlende Vorwärmer. Foto: H. Ch. Enttengruber-Film

Unser Foto zeigt die EK-Lok 24 083 nach ihrer Ankunft in der BRD im Bf. Vorsfelde. Foto: Gerhard Moll



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

„Zum Dillertal“

HEINRICH BOMHOFF

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

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

Hotel Mühlengrund

G. Weber
Restaurant - Café

3091 HEILIGENBERG-BRUCHMÜHLEN
Telefon (04252) 21 77

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

»Die Modellbahn - Ecke«

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

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

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



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

Sinalco
schmeckt
so saftig
frisch



Unser
Fruchtsaftgetränk
erkennen Sie
am roten Punkt
auf jeder Flasche



VILSA-BRUNNEN

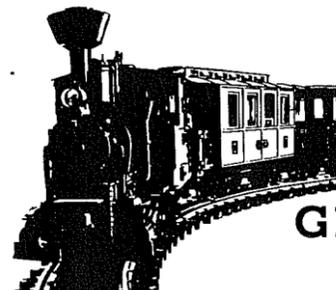
Natürliche Bergquelle
Otto Rodekohl
3094 Bruchhausen-Vilsen



In Rekordzeit – ein Begriff!

L·G·B·

LEHMANN-GROSS-BAHN



Die
ERSTE
und
EINZIGE
GROSSBAHN

für
DRINNEN und **DRAUSSEN**

DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN
PATENTWERK
NORNBERG