

# DEV·KURIER

JUNI '69 H NR.16



Soeben erschienen:

Zweite, völlig neubearbeitete, erweiterte Auflage des 6. Bandes der Buchreihe „Eisenbahnen der Erde“ von Dr. Fritz Stöckl

### EISENBAHNEN IN DEUTSCHLAND

unter Mitarbeit von  
Dipl.-Ing. Peter Molle und  
Dipl.-Ing. Hermann Wolters

180 Seiten Text mit zahlreichen Grund- und Aufrißzeichnungen, Plänen und Tabellen; 28 Bildtafeln mit 182 Fotos, 2 Ausschlagtafeln mit Lokomotivzeichnungen

Format DIN A 4  
Linson gebunden DM 30,-

BOHMANN-VERLAG D-69 HEIDELBERG

Dossenheimer Landstraße 63

### Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaft EISENBAHN-KURIER



SAMSTAG  
**2. AUGUST** oder eventuell am  
26. Juli fahren wir mit unseren beiden  
Oldtime-Plattform-

wagen C2i 84083 und A2i 27622, einem altertümlichen Post/Packwagen sowie evtl. dem ersten Normalspurwagen des DEV (BC3i Pr92) von Hildesheim über Grossdungen nach Elze und zurück. Zuglok wird eine dreiachsige Industrielok sein, die wir für diese Fahrt angemietet haben, ersatzweise BR 94 der DB. Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 160 Personen beschränkt.

Fahrtstrecke ca. 100 Kilometer. »EISENBAHN-KURIER«

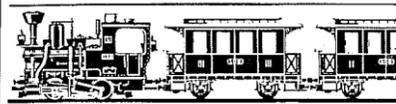
Ausführliche Unterlagen von: Kurt Meyer  
32 Hildesheim · Annenstraße 44

## Joachim Seidel

Modelleisenbahn-Fachgeschäft

3 Hannover, Hildesheimer Str. 248

L · G · B · Modellbahn Spur 1



Heinzel

PIKO

und andere mitteldeutsche Marken

QUICK - Plastic

Röwa-Plastic



...und viele weitere interessante Marken.

V E R S A N D !

Joachim Seidel (DEV)



Flexible

Gleisjoche und Weichen

Camera

TRIX

INTERNATIONAL

Fleischmann HO

Revell Plastics

Spez. Reparaturen, Umbauten u. Ersatzteile

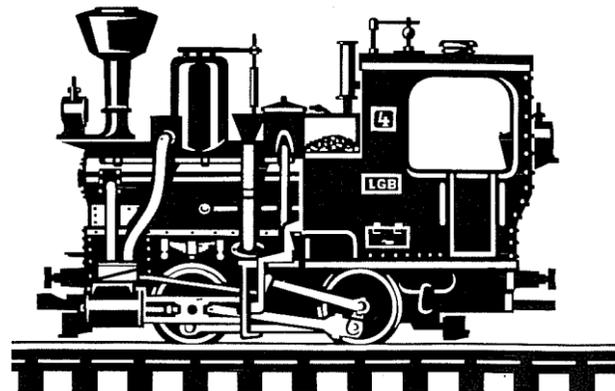
Modellbahnantiquariat



In Rekordzeit — ein Begriff!

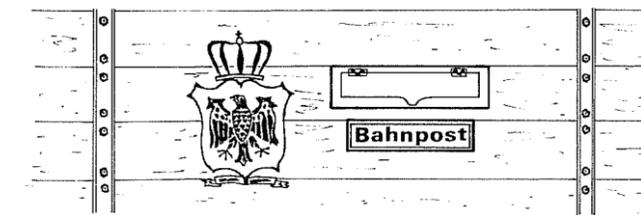


LEHMANN-GROSS-BAHN



DURCH VIELE NEUHEITEN NOCH INTERESSANTER

ERNST PAUL LEHMANN  
PATENTWERK  
NURNBERG



Journalistische Tätigkeit setzt eine gewisse Objektivität voraus, besonders bei Fachzeitschriften. Ich habe das leider in Ihrem Leitartikel in Ihrer Ausgabe 15 vermisst.

Ich fühle mich damit mit meiner Zeitschrift „DIE KLEINBAHN“ angesprochen und glaube, Ihnen den Hinweis geben zu müssen, daß bei mir in jeder Ausgabe (bei einem Umfang von 24 Seiten) 30 bis 40 Fotos veröffentlicht werden. Das bedeutet einerseits, daß von einer spärlichen Illustration wohl ganz und gar nicht die Rede sein kann. Andererseits ist die Frage der Größe der Abbildungen auch im Zusammenhang mit einem guten Gesamtbild eines Druckwerkes zu sehen, und es müssen auch journalistische Gründe beachtet werden. Immerhin nehmen meine Illustrationen fast die Hälfte des Umfangs der Zeitschrift ein, was schon die äußerste tragbare Grenze darstellt.

Wolfgang Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstraße 10.

Den DEV-Kurier finde ich gut gelungen, besonders in der letzten Zeit. Allerdings finde ich, daß er doch viel zu selten erscheint. Haben Sie denn nicht genügend Stoff?

Wie Sie wissen, bin ich sehr oft bei den Arbeitseinsätzen dabei und weiß aus eigener Anschauung, was dort in Bruchhausen-Vilsen immer geleistet wird. Da müßte es doch für den Kurier in Hülle und Fülle zu schreiben geben. Die anderen Mitglieder würden doch sicher gern ausführlicher über unsere Fortschritte informiert werden, auch mit Fotos etc.

Artur Beyrich, 285 Bremerhaven-Sp. Bredenweg 43.

Vorstand und Redaktion sind sich darüber einig, daß es in der Tat wünschenswert ist, den DEV-Kurier häufiger als bisher, zumindest aber regelmäßig zweimonatig erscheinen zu lassen. Es mangelt weder an Stoff noch am guten Willen unsererseits; es mangelt uns einfach an der Zeit, die dafür notwendig ist. Der DEV-Kurier könnte viel öfter erscheinen und noch besser und umfangreicher werden, wenn sich noch eine Handvoll ehrenamtlicher Mitarbeiter finden würde. Sehr wichtig wären noch eins bis zwei Mitglieder, die sich mit der Beschaffung von Anzeigen befassen. Weiterhin bräuchten wir jemanden, der die Texte druckfertig, d.h. mit Randausgleich und Kohleband schreiben kann. Die Übernahme von Dunkelkammerarbeiten wäre ebenfalls wünschenswert. Es gibt noch eine Reihe weiterer interessanter Arbeiten. Können und wollen Sie helfen? D.Red.

## DEV-MITGLIEDER

- sind kulturgeschichtlich interessiert und leisten wertvolle kulturgeschichtliche Arbeit.
- fordern nicht nur die Erhaltung von Schienenfahrzeugen — sie handeln!
- sind Eisenbahnbesitzer und Eisenbahner.
- fahren mit ihrer eigenen Eisenbahn natürlich umsonst.
- erhalten kostenlos die Zeitschrift DEV-Kurier

P. S. Wann werden Sie DEV-Mitglied?



Liebe Leser!

Manchmal entsteht der Eindruck, daß sich Eisenbahnfreunde eher für unerfüllbare Ideen als durch konkret Erreichtes begeistern lassen. Wenn man jemandem in Aussicht stellt, seine Lieblingslok zu erhalten, sei es nun eine G5 oder eine P 10, dann hat man wesentlich mehr Chancen, ihn als Mitglied zu werben, als wenn man ihm die Lokomotiven und Wagen zeigt, die wir tatsächlich schon vor der Verschrottung gerettet haben (insgesamt 30!) und die zum großen Teil auch eingesetzt werden und bestens gepflegt sind. Nun ja, sagt gar mancher mit süffisamtem Lächeln, es ist ja nur Schmalspur.

Wir könnten es uns natürlich leicht machen und einfach irgendwelche weltweit bekannten Hauptbahnmaschinen auf unser Programm setzen. Ach ja, wie gern würden wir z.B. eine P8 mit einer Garnitur preußischer Schnellzugwagen erhalten und bei Sonderfahrten einsetzen.

Für uns ist das einfach Wunschdenken. Uns ist es lieber, ein kleineres, aber dafür relativ komplettes Programm durchzuführen: die betriebsfähige Erhaltung einer ganzen Eisenbahn. Da kann es dann eben keine Hauptbahn sein und keine 2' C 1' Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-Schleppenderlokomotive, sondern nur eine Schmalspurbahn, deren Loks kaum 20t wiegen, und deren Schwellen von zwei Mann getragen werden können. Einen Vorteil hat diese Bahn aber: sie läuft!

Ihr

## DEV-KURIER

MAGAZIN FÜR DIE ERHALTUNG VON  
SCHIENENFAHRZEUGEN

Zeitschrift des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. Der DEV-Kurier wird an die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Vereins kostenlos abgegeben und kann nicht käuflich erworben werden.

Ständige Mitarbeiter:

Hartmut Brandt, Michael Breitschwerdt, Fritz Claus, Hans-Jürgen Hentzschel. Verantwortlicher Herausgeber und

Chefredakteur:

Otto O. Kurbjuweit 3071 Eilvese Nr. 160

VERSAND:

Bruno Hagemann, Lehrte

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

Auflage dieser Nummer: 800

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

## Verehrte Mitglieder und Freunde!

Nach dem kurzen Zeitraum von einem Vierteljahr ist es für uns als neuer Vorstand des Deutschen Eisenbahn-Vereins schwer, bereits mit großen Erfolgen aufzuwarten; aber dennoch dürften die ersten Ergebnisse unserer Bemühungen sichtbar sein. So erhielten die DEV-Mitglieder vor allem ihre lang erwarteten Mitgliedsausweise, die gleichzeitig eine Jahresfahrkarte zur kostenlosen Benutzung der Museums-Eisenbahn darstellen. Solche Ausweise sollen künftig in jedem Jahr ausgeben werden, wofür jedoch die lückenlose Beitragszahlung im vorangegangenen Jahr Voraussetzung sein wird. Ebenso befindet sich eine auf den gegenwärtigen Stand gebrachte Mitgliederliste in Vorbereitung.

Zu den bisher nicht mit dem notwendigen Nachdruck verfolgten Angelegenheiten gehört auch die Anerkennung der Gemeinnützigkeit unseres Vereins. Da wir durch die Sitzverlegung nach Bruchhausen-Vilsen neuerdings der Zuständigkeit des Finanzamtes Syke unterliegen, ist nun dort ein dahingehender Antrag eingereicht worden, der nach unserer Überzeugung wohlwollende Behandlung erfahren dürfte.

Die finanziellen Belange des DEV wurden zumindest für die Zeit nach dem 1. Januar 1969 in Ordnung gebracht. Wesentliche Unterstützung leisteten die Mitglieder durch ihre dankenswert vollständige und pünktliche Beitragszahlung.

Was die Weiterführung der praktischen Arbeit betrifft, so konnte unser Bestand an Museumsfahrzeugen gemäß der diesem Kurier beigefügten Fahrzeugliste in den letzten Wochen beträchtlich erhöht werden. Allerdings erfordert das ständige Anwachsen unserer Sammlung auch eine dringende Erweiterung der bestehenden Gleisanlagen, wozu es in diesem Sommer verstärkter Aktivität bedarf. Während sich die benötigten Weichen inzwischen beschaffen ließen, fehlt es jetzt noch an fleißigen Händen, weshalb wiederum die Bitte zur regen Beteiligung an den Selbsthilfeeinsätzen ausgesprochen werden muß. Nur wenn dieser Appell das erwartete Echo findet, können sämtliche uns gehörende historische Fahrzeuge bald zur Museums-Eisenbahn überführt werden.

Obwohl die Aufarbeitung des in Bruchhausen-Vilsen befindlichen Wagenparkes Fortschritte gemacht hat, gibt es in dieser Hinsicht ebenfalls weiterhin sehr viel zu tun. Auch hierbei ist die Erreichung der gesteckten Ziele von der Einsatzfreude der Mitglieder abhängig.

Problematisch bleibt nach wie vor die Errichtung der Lokomotiv- und Wagenhalle, deren Finanzierung aus Vereinsmitteln vorerst unmöglich ist, weil inzwischen eingeholte Angebote Grundkosten von ca. 40.000,-DM ausweisen. Trotzdem ist es unsere feste Absicht, den Bau in diesem Jahr wenigstens soweit voranzubringen, daß den Triebfahrzeugen zum Beginn des Winters ein Schutzdach zur Verfügung steht. Selbstverständlich sind alle Mitglieder in diesem Zusammenhang gleichfalls zur größtmöglichen Unterstützung aufgerufen.

Gerade rechtzeitig zur Saisonöffnung, die auch dieses Mal auf Grund ihrer besonderen Ausgestaltung starke Beachtung fand, erschien die neue Broschüre „EINE REISE IN DIE VERGANGENHEIT“. Sie ist wie alle übrigen vom DEV-Werbereferat herausgegebenen Druckschriften hervorragend gestaltet und wird sicher erneut dazu beitragen, unsere Bestrebungen der Öffentlichkeit nahezubringen.

In der gemeinsamen Hoffnung auf ein erfolgreiches Betriebsjahr grüßt Sie herzlichst

Ihr DEV-Vorstand

## Wir laden alle Firmen, Vereine, Clubs, Organisationen und Körperschaften zur korporativen Mitgliedschaft

ein. Helfen Sie uns, die großen Aufgaben der Zukunft zu lösen. Beitrag nach Selbsteinschätzung, jedoch mindestens DM 15.- im Monat.

## ARBEITSEINSÄTZE

JUNI 1969						
So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULI 1969						
So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa
			6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

AUGUST 1969						
So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Wir haben hier nur noch die Einsätze angegeben, die über mehrere Tage gehen. Allgemein kann an jedem Betriebstag, also an jedem Samstag in BruVi gearbeitet werden, da dann immer jemand da ist, der Anleitung geben kann.

Wir möchten herzlich bitten, bei Besuchen in Bruchhausen-Vilsen nicht nur den ganzen Tag mit dem Zug zu fahren, sondern wenigstens bis Mittag praktisch mitzuarbeiten. Sonst treten wir den ganzen Sommer über auf der Stelle!

Sollten Sie an anderen als den hier angezeigten Tagen arbeiten wollen, schreiben Sie uns bitte rechtzeitig; bei kurzfristiger Disponierung bitte (0 57 31) 49 52 rufen.

Wem von unseren westdeutschen Mitgliedern der Weg nach BruVi zu weit erscheint, kann sich jetzt ausser an der Herrn Otto Straznicky (4052 Köttingen, Heerstraße 82) gehörenden Lok 1B der JKB eventuell auch bei der Vereinigung Westdeutscher Schmalspurfreunde praktisch betätigen. Die VWS hat dafür Freifahrten in ihren Sonderzügen auf der Geilenkirchener Kreisbahn in Aussicht gestellt.

OOK/He.

## VORSTAND

Die Jahreshauptversammlung 1969 hat folgenden neuen Vorstand gewählt:

**Vorsitzender:** Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentzschel, 497 Bad Oeynhausen, Dr. Braun-Straße 6, Telefon: (0 57 31) 49 52.

**Stellvertretende Vorsitzende:** Henning Piecker, 205 Hamburg 80, Untere Bergkoppel 44.

Ing. Klaus Strauch, 1 Berlin 47, Diestelfinkweg 70 Tel. 6 01 35 69 (ab 19.00 Uhr).

**Schatzmeister:** Rudolf Hase, 3161 Heeßel, Heisterkampsweg 80, Tel. (0 51 36) 21 90.

**Schriftführer:** Ernst-Wilhelm Holländer, 325 Hameln Osterstraße 41.

Allgemein gilt natürlich unsere Adresse Bruchhausen-Vilsen, Bahnhof, doch bitten wir bei speziellen Anliegen, direkt an die Person zu adressieren.

## VEREINSKONTEN

Bitte überweisen Sie Ihre Beiträge und auch alle anderen Zahlungen nach Möglichkeit nur noch auf unser Konto Nr. 655 bei der Kreissparkasse Vilsen in Bruchhausen-Vilsen. Sie können gebührenfrei bei jeder Bank oder Sparkasse auf dieses Konto einzahlen oder auch vom Postscheckkonto überweisen. Lassen Sie bitte Ihre Daueraufträge auf dieses Konto umschreiben.

Unser Hamburger Postscheckkonto benutzen Sie bitte möglichst nicht mehr. Keine Zahlungen mehr auf die Konten bei der Dresdner Bank!

## Beilage

Einem Teil unserer heutigen Auflage liegt ein Werbeprospekt der Murtalbahn bei, das wir zu beachten bitten. Red.

## NEU

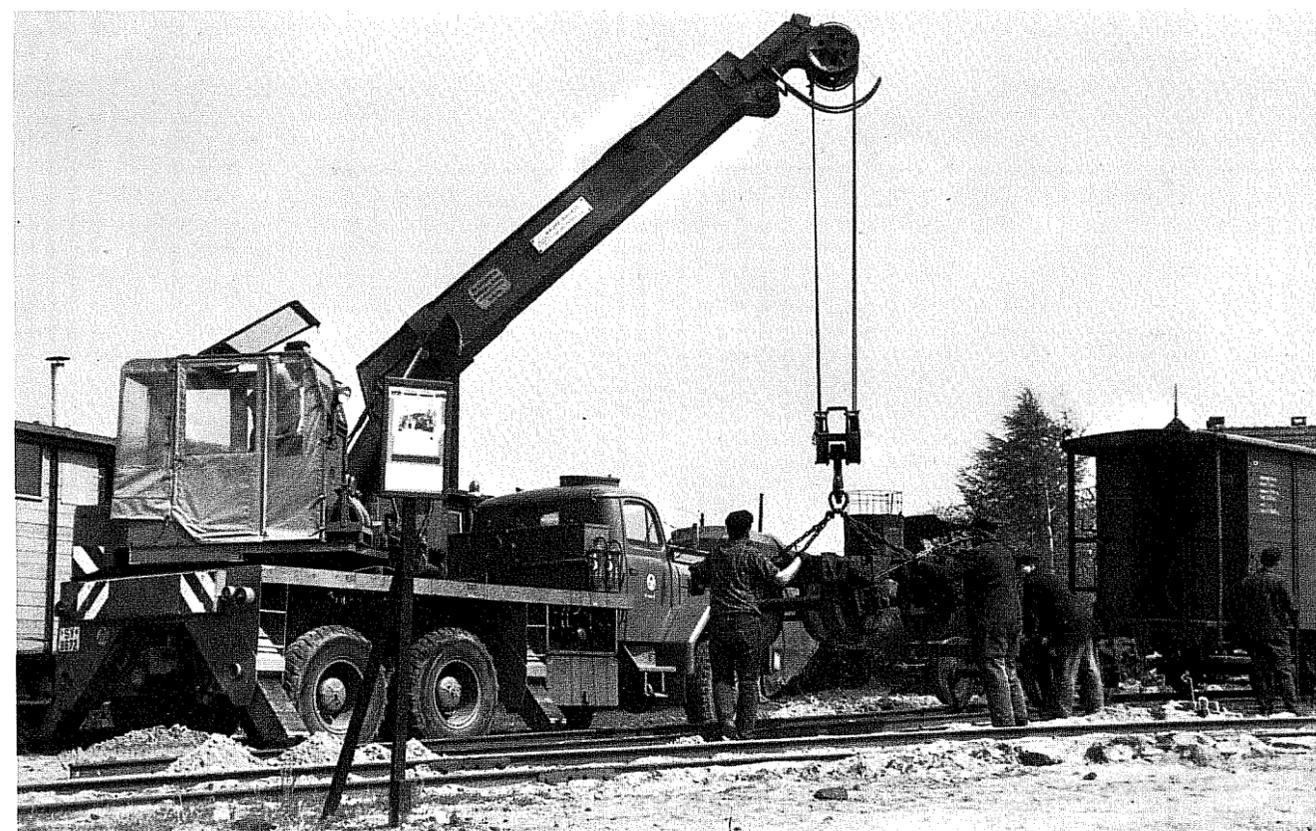
### „Eine Reise in die Vergangenheit“

Eine interessante Plauderei über die Museums-Eisenbahn und ihre Kleinbahn-Vorfahren.

50 Seiten Kunstdruck, Format DIN A5 quer, dreifarbig Offsetdruck mit abwaschbarem Umschlag.

Das Büchlein ist mit Fotos und Zeichnungen reich illustriert und kostet 2,50 DM + -.30 für Porto und Verpackung. Bestellung durch Überweisung des Betrages von 2,80 DM auf eines unserer Konten oder Einsendung von Briefmarken an die DEV-Werbung, 3071 Eilvese, Nr. 160.

# NEUE FAHRZEUGE:



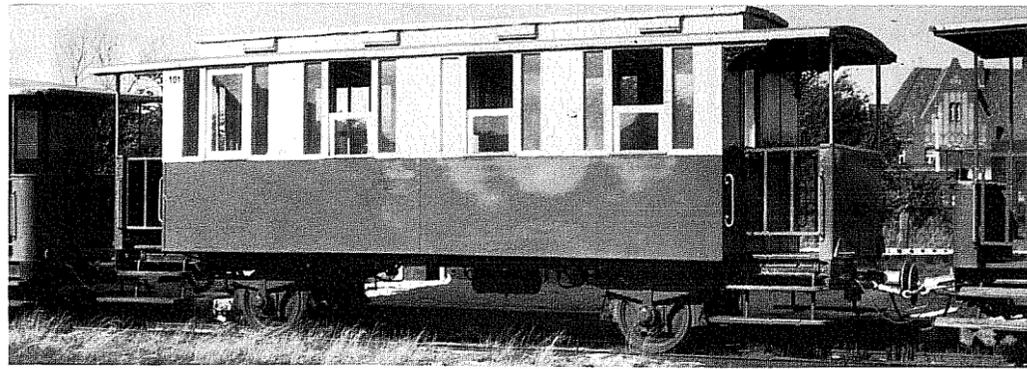
Was lange währt, wird endlich gut. Schon seit Mitte vorigen Jahres planten wir, die noch in Syke abgestellten Güterwagen der ehemaligen Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf nach BruVi zu holen. In zwei großen Einsätzen mit dem Technischen Hilfswerk gelang es nun in diesem Frühjahr, die Fahrzeuge zu überführen.

Von Nachteil ist, daß der PwPost 4 Nr. 596 keine Drehgestelle mehr besitzt und daß aus dem GG 52 die meisten Seitenwandbretter entwendet sind. Die Fahrzeuge bieten also im Moment keinen allzu erfreulichen Anblick. Wenn wir uns dennoch entschlossen haben, uns die Fahrzeuge so kurz vor Saisonöffnung auf unser Betriebsgelände zu stellen, so deshalb, weil wir die geschlossenen Wagen unbedingt als Abstellraum benötigen. Zum anderen drängte die VGH, die das Gelände in Syke bereinigen und herrichten will.

Den PwPost 4 596 (=NLEA-Nr. Wer kennt die ehemalige HSA-Nr.?) haben wir, wie auch in Syke, auf einen Schwellenstapel aufgebaut. Er soll in Kürze verglast und abgedichtet werden und auch von aussen etwas ansehnlicher gemacht werden (eine Arbeit für Hilfswillige!). Am schönsten wäre es, wenn wir bald zwei passende Drehgestelle ausfindig machen würden, um den Wagen auf Schienen stellen zu können.

Der GG 52 wird wohl noch eine Weile ohne Bretter stehen müssen. Oder kann sie jemand spendieren? Der GG 1560 (HSA-Nr. ebenfalls unbekannt) ist zwar mit seinem Wellbelchdach keine Schönheit, doch bietet er ungeheuer viel Platz. Die Farbe, die ihn ansehnlich macht, ist vorhanden. Nur der Maler fehlt!





FAST  
**GESCHENKT !**

SVG 101

Dann ist da schließlich noch der Zwischenwagen, der, wie schon in Nr.15 erwähnt, aus dem Untergestell des Personenwagens Nr.4 der HSA (Uerdingen 1899) gebastelt wurde. Bis er seinen Wagenkasten wiedererhält, mögen noch einige Jahre ins Land gehen. Inzwischen wollen wir ihn als Flachwagen benutzen. Der Personenwagen Nr.101 der Sylter Verkehrs-Gesellschaft kam 1957 zusammen mit zwei weiteren Wagen von der Rendsburger Kreisbahn. Dort hatte er die Nr.6. Diesen Wagen erwarben wir im Mai für den kulantesten Preis von 15,-DM/Wagenachse. Dieser freundliche Zweiachser mit Laternendach ist im Kern gut erhalten und braucht nur innen und außen einen neuen Anstrich.

#### FAHRZEUGUNTERHALTUNG

Die „HOYA“ wurde am 2.April aus ihrem Zelt ausgepackt und inzwischen mit viel Liebe und Geduld von Lokführer Karl Hunold wieder betriebsfähig hergerichtet.

Der Langeooger Nr.1 bereitet uns große Kopfschmerzen, und es ist ungewiß, ob er je wieder betriebsfähig gemacht werden kann. Wir haben ihn jedoch zunächst verglast und abgedichtet, so daß eine weitere Verrottung gebremst wird. Der Anstrich soll soweit ausgebessert werden, daß das Fahrzeug einigermaßen ansehnlich ist.

Der PwPost 44 (ex St.MB.) ist im Fahrwerk und der Bremsanlage aufgearbeitet worden, da er diesen Sommer unbedingt eingesetzt werden muß. Die Federn des Pw 32 sind nämlich soweit durchgesackt, daß der Wagen bei der Talfahrt mit dem Puffer unter den der Lok zu laufen droht. Der Wagen muß ebenfalls einen Außenanstrich erhalten.

Die Seitenbleche des Nr.5 sind nun endlich erneuert worden. Das darunterliegende Holz war wider Erwarten gut erhalten. Es mußte lediglich verdübelt werden. Die Plattformtüren harren allerdings immernoch der Auswechslung (siehe DEV-K 15,S.10)

Unterhaltungsarbeiten an Rahmen, Fahrwerk und Bremsanlage wurden außerdem noch bei den Personenwagen 3 und 14 durchgeführt.

Bei der gesamten einsatzbereiten Garnitur wurde die elektrische Zugbeleuchtung (Akku 24 V) wieder hergestellt bzw. neu installiert. Alle Innenlampen und auch die Plattformleuchten funktionieren, so daß wir den Nachtfahrten am 30.8. und 27.9. mit ruhigem Gewissen entgegensehen können. Lediglich der KAE 3 hat nur eine Durchgangsleitung. Er soll wieder Gasbeleuchtung erhalten, da die Installation fast vollständig erhalten ist.

Elektrische Beleuchtung mit Batterie war im Herbst schon im Gw 49 und im G 380 installiert worden, da die Arbeitsmannschaften sonst bei Feierabend hätten im Dunkeln heumtappen müssen. Noch in diesem Jahr soll in allen Fahrzeugen, in denen Material gelagert wird oder in denen gearbeitet wird, eine komplette elektrische Installation erhalten. Das Betriebsgelände soll durch eine Mastlampe beleuchtet werden.

#### GLEISBAU

Mit Hilfe des THW haben wir den Bau eines Abstellgleises in Heiligenberg begonnen. Hier läßt sich, sobald die Weiche im Hauptgleis liegt, ein recht langes Gleis anschließen, das bei Bedarf, z.B. bei größeren Bauarbeiten in BruVi, unsere gesamte Personenzuggarnitur aufnehmen kann. Das Gleis kann an regulären Betriebstagen einzelne Wagen aufneh-

men, so daß der Betrieb durch einige zusätzliche Rangierbewegungen aufgelockert wird. Noch ist die Weiche allerdings nicht fertig. Die VGH-Rotte will sie uns aber bauen!

In BruVi selbst wurde das Stummelgleis, auf dem bislang nur der G 380 stand, an beiden Enden um je eine Schienenlänge verlängert. Es nimmt nun noch den GG 1560 und den alten Zwischenwagen auf. Auch hier fehlt noch die Weiche, um den Stummel an das Umsetzgleis anschließen zu können.

Im Spätsommer wird sich die Weichensituation aber fühlbar bessern. Die Schokoladenwerke KARINA in Herford haben uns die zwei verbliebenen Linksweichen aus ihrem Gleisanschluß an die Herforder Kleinbahnen geschenkt. Von der Mindener Kreisbahn erhalten wir noch käuflich zwei Weichen und eine doppelte Kreuzungsweiche. Wir hoffen das Transportproblem einigermaßen billig lösen zu können.

Wir bitten alle Mitglieder, die meterspurige Bahnen besuchen, auf überzählige Weichen zu achten. Auch Rillenschienenweichen sind geeignet. Bitte schreiben Sie uns sofort, wenn Sie einen Tip haben sollten. Bei gleicher Gelegenheit werfen Sie bitte Ihr Auge auch auf Mittelpuffer mit außenliegendem Balancier. Davon benötigen wir eine ganze Reihe!

#### VERKEHR

Am 10.Mai verkehrte die Museums-Eisenbahn in diesem Jahr zum ersten Mal, und zwar handelte es sich um eine bestellte Sonderfahrt für eine Reisegruppe aus Hannover.

Große Tage erlebte unsere Bahn schon vor der Eröffnung, als nämlich die holländische Fernsehgesellschaft NCRV am 21. und 22. Mai Außenaufnahmen für eine zehnteilige Fernsehfolge drehte. Wir werden darüber noch berichten.

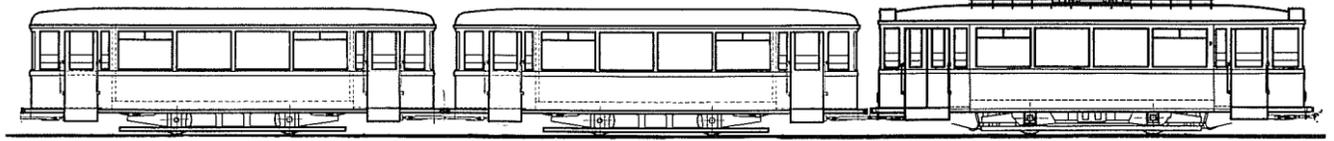
Der Redaktionsschluß dieser Ausgabe liegt vor der offiziellen Saisonöffnung am 7.6., so daß wir darüber erst in Nr.17 berichten können. Feststeht, daß die Kapazität unserer Züge für diesen Tag einfach nicht ausreicht. Häufiger, als jetzt im Fahrplan, einschließlich Bedarfzüge, vorgesehen, können wir pro Betriebstag mit der einen Garnitur nicht fahren. Abhilfe schaffen kann nur eine zweite Garnitur, die in der Hauptverkehrszeit etwa 10 Minuten nach dem ersten Zug in BruVi abfahren kann. Bis es soweit sein wird, sind natürlich noch allerhand Steine aus dem Weg zu räumen. Vor allen Dingen muß eine zweite Lok einsatzbereit sein. Dann muß ein Streckentelephon eingerichtet werden, um Zugkreuzung und Zugfolge zu ermöglichen. Das wird noch viel Verständnis und Hilfe seitens der Betriebsleitung und der Aufsichtsbehörde erfordern.

Das Wichtigste ist aber die finanzielle Grundlage, die nur durch eine höhere Mitgliederzahl gegeben ist. Jedes Mitglied sollte es sich deshalb zur Aufgabe machen, im Jahre 1969 ein neues Mitglied für den DEV zu werben. Es ist möglich!

Suche DKV-Kuriere 1-10 (Nr. 1-9 als abgezogene Blätter, Nr.10 im Buchdruck).  
R.Köhl, 5038 Rodenkirchen, Hauptstr. 81.

**WENN SIE UMZIEHEN,** teilen Sie bitte Ihre neue Adresse umgehend der Redaktion mit, damit Fehlleitungen des DEV-Kurier vermieden werden.

DEV-Sonderfahrt auf der



# BREMER STRASSENBAHN

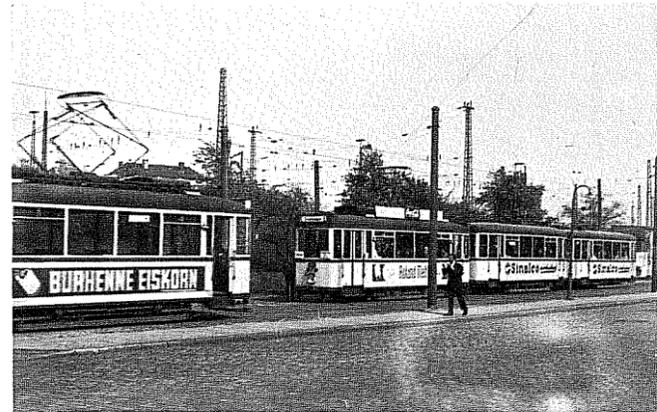


Foto oben: Unser Sonderzug wartet Kreuzung mit der Linie 11 ab.

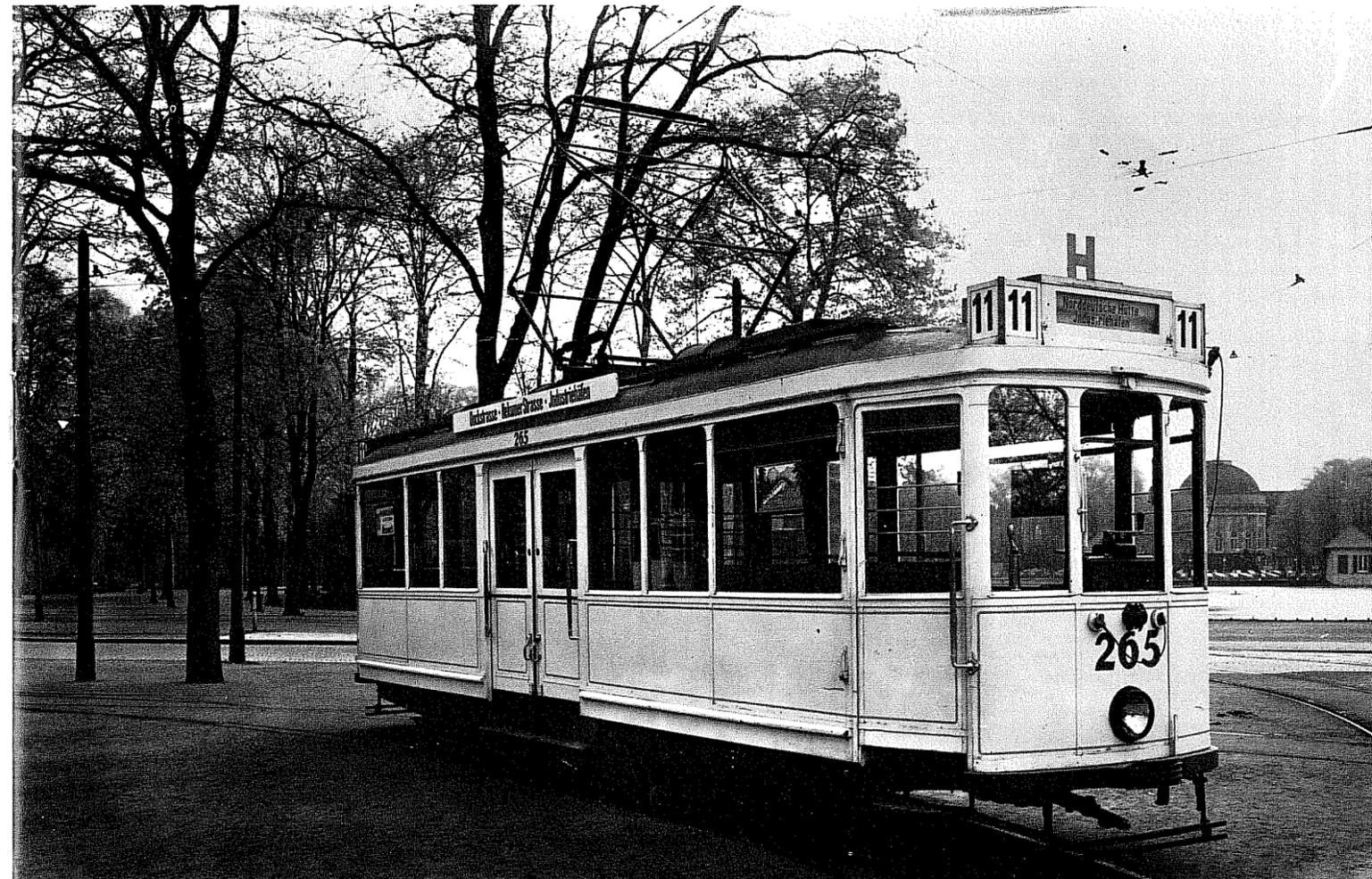
Bild unten: Mitteleinstiegswagen, erbaut von Hansa Waggon 1931, an der Bürgerparkschleife.

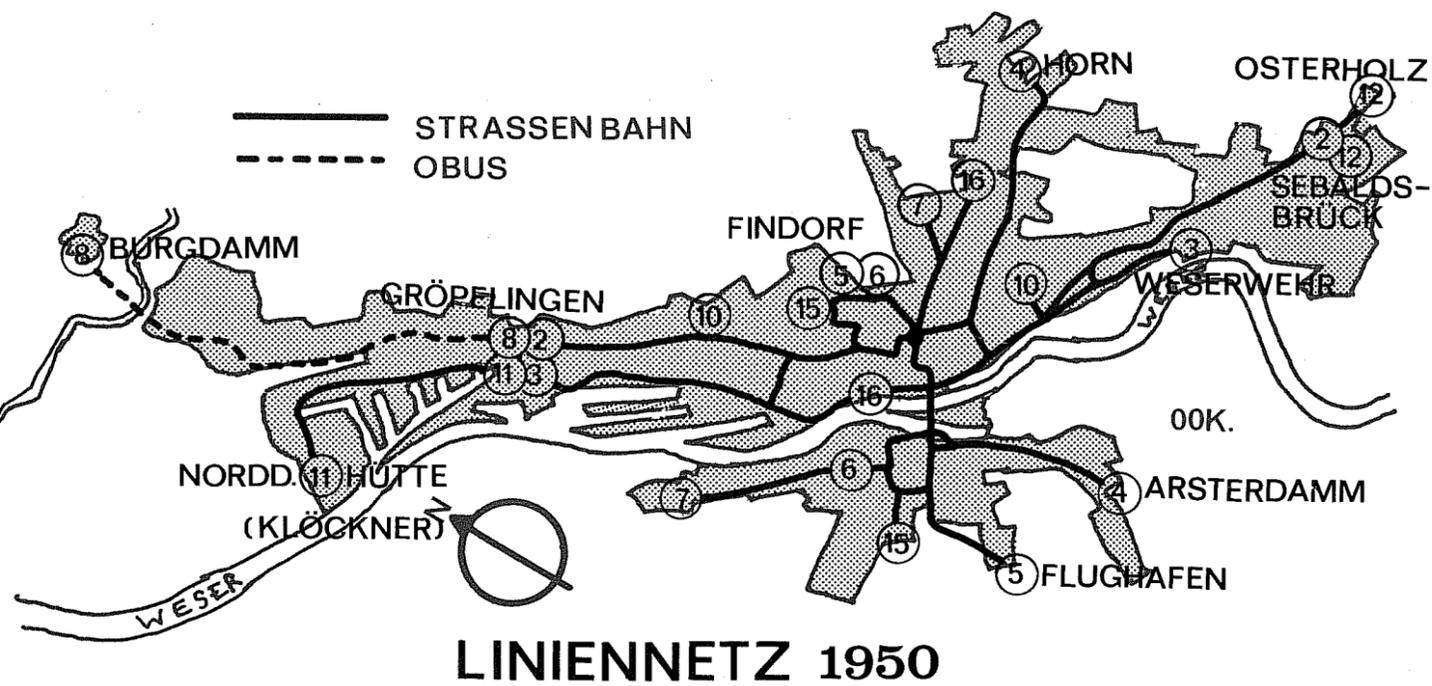
Straßenbahn ist nicht nur ein Verkehrsmittel, Straßenbahn ist eine Weltanschauung. Das jedenfalls war den 90 Teilnehmern unserer Sonderfahrt in Bremen im Gesicht abzulesen.

Dabei waren es nicht nur die altbekannten Schienenfreunde, die sich an der Schleife am Bürgerpark eingefunden hatten, sondern auch eine ganze Reihe Bremer Bürger, die einfach wieder einmal mit ihrer geliebten Tram quer durch die Hansestadt fahren wollten.

Pünktlich um 14.35 setzte sich der Dreiwagenzug bei strahlendem Sonnenschein in Bewegung. Am Hauptbahnhof vorbei ging es zunächst auf dem Kurs der Linie 2 hinaus nach Gröpelingen. Die Bahnsteiggleise der Endschleifen der Linien 2 und 3 liegen unmittelbar vor den breiten Hallen des Betriebshofes. Zwischen den vierachsigen Gelenkwagen (Typ Hansa-Waggon) sah man aber auch einen etwas älteren Triebwagen der Linie 11 rangieren. Die Kenner ließen es sich nicht nehmen, „Linie 7, Hemmstraße“ in das Richtungsfenster zu kurbeln, Erinnerung an eine der beliebtesten Bremer Straßenbahnlinien. Früher ging hier von Gröpelingen aus auch noch die Linie 8 hinaus nach Burg; doch das ist bereits seit 1949 Geschichte.

Nach kurzer Fotografierpause nahm unser Zug unter Beschreibung eines Vollkreises Kurs auf die Klöck-





## LINIENNETZ 1950

1875 12. April. Zivilingenieur Carl Westenfeld, Bremen, macht eine Eingabe an den Senat „behufs Concessionsertheilung“ einer Pferde-eisenbahn von Bremen nach Oberneuland.

1876 28. März. Gründung der Aktiengesellschaft „Bremer Pferdebahn“. 31. Mai. Probefahrt und Einweihung der Pferdebahnstrecke Herdentor - Vahr'ster Brücke. 4. Juni. Die Bremer Pferdebahn wird dem Verkehr übergeben.

1877 1. Dezember. Verlängerung der Strecke von der Vahr'ster zur Horner

1879 Die „Große Bremer Pferdebahn“ (Tramway's Union Co. Ltd. (Brücke, London) eröffnet ihren Betrieb auf der Strecke Walle-Hastedt.

1880 9. August. GBP: Eröffnung der Strecke Markt-Kirchweg.

1881 28. April. GBP: Eröffnung der Ringbahn Kaiserstr.-Bahnhof - Am Dobben-Markt-Nordstraße.

1883 4. Juni. BP: Verlängerung der Strecke Horn-Herdentor bis zur Börse.

1884 21. Sept. GBP: Verlängerung von Markt - Kirchweg bis Arsterdamm.

1885 24. Sept. BP: Zweigbahn von Tivoli an der Weide zum Venloer Bahnhof (Börse-Bahnhof) in Betrieb genommen.

1888 21. Okt. BP: Eröffnung des Betriebes Faulenstraße-Freihafen.

1889 4. Jan. BP: Provisorischer Betrieb Börse-Langenstraße - Freihafen 21. Juni. BP: Strecke Börse-Langenstr.-Kaiserbrücke-Große Allee-Westerstraße-Hohentor eröffnet. 15. Okt. BP: Einstellung des provisorischen Betriebes zum Venloer Bahnhof. Abfahrt nun vom neuen Hauptbahnhof.

1890 22. Juni. BP: Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Börse-Bahnhof-Bürgerpark (für die Dauer der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrieausstellung bis Okt. 1890).

1891 19. Mai. Die Bremer Pferdebahn erhält Erlaubnis für den Betrieb mit elektrischen Motoren auf allen ihr konzessionierten Strecken. 25. Juni. Änderung der Firmenbezeichnung BP in „Bremer Straßenbahn“

1892 1. Mai. BS: Elektrischer Betrieb auf der Strecke Börse-Horn eröff.

1893 17. Febr. BS: Elektrischer Betrieb Börse-Hohentor eröffnet. 18. April. BS: El. Betrieb Bahnhof-Langenstr.-Freihafen eröffnet.

1899 Die „Große Bremer Pferdebahn“ wird von d. Tramway's Union Co. Ltd. an die Bremer Straßenbahn verkauft.

1900 24. Mai. Elektrischer Betr. auf der Strecke Walle-Weserlust eröffn. 18. Sept. El. Betrieb Sebaldsbrück-Holzhausen eröffnet. 2. Okt. El. Betrieb Bahnhof-Schützenhof und Bahnhof-Hohentor. 28. November. Eröffnung des el. Betriebes Arsterdamm-Bürgerpark. 22. Dez. El. Betrieb auf der Ringbahn über die Nordstraße.

1901 26. Mai. Verlängerung der Strecke Bahnhof-Hohentor bis Woltmershausen. 10. Sept. Das fehlende Stück der Ringbahn zwischen Tannenstraße und Nordstraße in Betrieb genommen. 6. Okt. Eröffnung der Strecke Walle-Gröpelingen.

1902 15. Mai. Eröffnung der Strecke Kaiser-Friedrich-Str.- Parkallee.

1903 22. Juni. Eröffnung der Linie Gröpelingen-Burg.

1908 Einführung der Nummernbezeichnung der Linien.

1909 31. März. Pferdebahnbetrieb im Freibeizirk eingestellt.

1911 15. Sept. Betrieb der Hafentram (H) von der Lindenhofstraße in das Industriegebiet eröffnet bis Unterführung IV. 31. Okt. Pferdebahnbetrieb in Sebaldsbrück eingestellt.

1913 6. Aug. Betrieb der Linie 9 Hemmstraße-St. Jürgen-Str. eröffnet.

1914 24. Okt. Hartwigstraße-Gastfeldstr. (Linie 5) in Betrieb genommen

1916 18. Sept. Linie 1 (Ring) aus der Langenstraße in die Faulenstraße/Obernstraße verlegt. 2. Okt. Betrieb der Hafentram eingestellt.

1920 2. Mai. Sebaldsbrück - Osterholzer Friedhof (Linie 12) eröffnet.

1921 1. Okt. Strecke durch die Bremerhavener Straße (Ender Straße-AG. Weser) in Betrieb genommen.

1923 14. Okt. Strecke durch die Pappelstr. (Linie 5 u. 6) in Betrieb gen.

1926 15. Febr. Neue Hafentram von der AG. Weser zur Norddeutschen Hütte (heute Klockner-Werke) als Linie 11 in Betrieb genommen. 28. März. Betriebshöfe Gröpelingen und Sebaldsbrück in Betr. gen.

1927 17. Juli. Herstellung einer Verbindungsstrecke zwischen Bürgerpark und Hemmstraße (Linien 5, 6 und 15). 1. Dezember. Verlängerung der Linie 16 bis Schwachhäuser Ring.

1928 1. Dez. Strecke Pappelstraße - Vulkanstraße in Betrieb genommen.

1932 1. Juni. Strecke von der Pappelstraße durch die Friedrich-Ebert-Straße zur Neuenlander Str. (Linie 5) in Betr. genommen.

1934 13. Jan. Flughafenbahn (Linie 5) in Betrieb genommen.

1936 4. Jan. St. Jürgen-Str. - Bismarckstraße in Betrieb genommen (L. 10)

1937 22. November. Umstellung des Betriebes vom Rollenstromabnehmer auf Scherenstromabnehmer beendet.

1939 1. Juli. Strecke Pappelstr.-Hohentors Heerstr.-Neustadtbahnhof Westbrücke-Stephanitor (Linie 15) dem Verkehr übergeben. 2. Nov. Hohwisch-Weserwehr (Linie 3) in Betrieb genommen.

1942 27. März. Einstellung der Ringbahn (Linie 1).

1945 22. April. Stilllegung des Straßenbahnbetriebes infolge Zusammenbruchs der Stromversorgung. 26. Mai. Militärregierung gibt Ermächtigung zur Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes. 13. Juni. Betriebseröffnung auf der Neustadtseite (linkes Weserufer) auf der Strecke Hyazinthenweg - Am Deich. 22. Juni. Betriebseröffnung auf der Altstadtseite auf der Strecke Bürgerpark-Bahnhof-Domshof.

1947 26. November. Durch Eröffnung der Großen Weserbrücke ist das Straßenbahnnetz auf der Altstadt- und der Neustadtseite wieder verknüpft.

1949 1. November. Straßenbahnbetrieb der Linie 8 Gröpelingen-Burg auf Obus-Betrieb umgestellt und bis Burgdamm verlängert.

1952 19. Juni. Straßenbahnlinie 12 Sebaldsbrück-Osterholz eingestellt.

1953 24. Jan. Zwei Großraumwagen werden in Dienst gestellt. Veteranzug Tw 103, Bw 378 und Bw 383 macht letzte Fahrt zwischen Gröpelingen und Sebaldsbrück.

1955 19. Dez. Verlängerung der Linie 16 über Neubaustrecke bis Grolland/Ochtumbrücke.

1958 5. Jan. Verlängerung d. Linie 6 von der Gastfeldstraße bis Kirchweg.

1959 16. Nov. Linie 15 Hartwigstr.-Hbf. Markt-Flughafen und Linie 16 Riensberg-Wachmannstraße-Hauptbahnhof-Brill-Grolland geführt.

1961 2. Mai. Endstelle Linie 5 vom Neustadtbahnhof zur Pappelstraße/Langemarckstraße zurückgenommen.

1962 Linie 2 und 3 von der Trasse Korffsdeich-Neptunstr. in Trasse Raulenstraße-Doventorstraße-Hans-Böckler-Allee verlegt.

1963 10. Nov. Linie 10 Waller Friedhof - G. Bitter-Str. mit Gelenkwagen. Abschnitt St. Jürgen-Str. - Städt. Krankenanstalten stillgelegt.

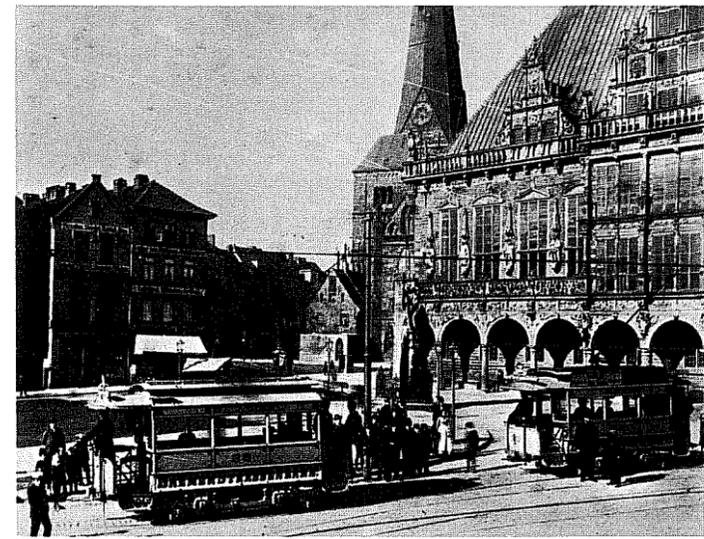
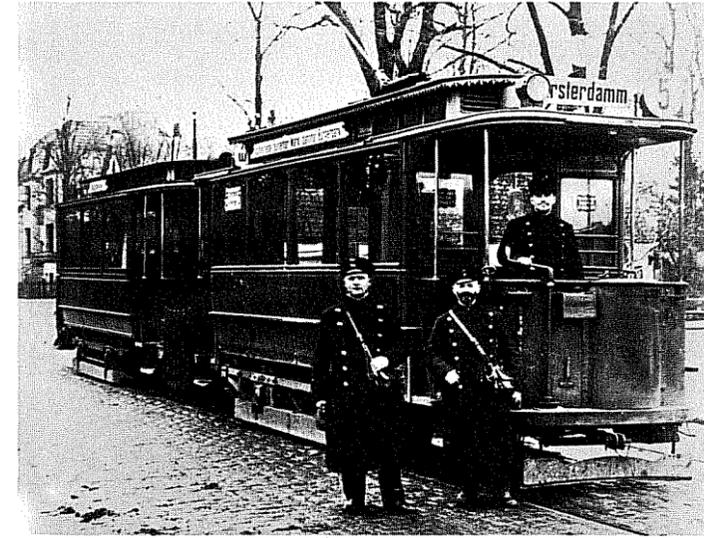
1964 1. Mai. Linie 5 (Hemmste. - Pappel-/Langemarckstr.) eingestellt. Linie 7 verkehrt in beiden Richtungen über Breitenweg-Findorff-Unterführung-Admiralstraße-Hemmstraße. Zur Vermeidung des Umsetzens an der Hemmstraße läuft die ankommende Linie 7 als Linie 6 weiter und umkehrt.

1965 3. Mai. Uthremer Str. - Panzenberg-Düsternstr. (Linie 10) stillgelegt. Neue Streckenführung d. Landwehrstr. - Doventorsteinweg-Falkenstr. 31. Mai. Linie 7 (Rablinghausen-Hemmstr.) auf Omnibusbetrieb umgest.

1967 17. Juni. Linie 6 (Hemmstr. - Gastfeldstr.) auf Busbetrieb umgestellt. 18. Juni. Eröffnung der neuen Linie 1 (Arsterdamm-Blockdiek). Linie 4 (Horn-Arsterdamm) nur noch in Hauptverkehrszeiten zwischen Horn und Domshof. Umbenennung der Linien 15 und 16 in 5 und 6.

1968 6. Okt. Verlängerung der Linie 1 von Blockdiek nach Osterholz. Streckenabschnitt Kirchbachstr. - Osterholz auf eigenem Bahnkörper mit Vmax. 70 km/h.

Quelle: „Kleine Bremer Verkehrschronik“, herausgegeben zum 28. März 1951 (75 Jahre Bremer Straßenbahn). Bearbeitet und auf den heutigen Stand ergänzt von Gerd Lamping (DEV/Bremer Straßenbahn AG.) Die Entwicklung des Omnibusverkehrs ist nicht berücksichtigt, ebensowenig die Änderungen der Straßenbahn-Linienführungen während des 2. Weltkrieges. Verwendet wurden die nichtamtlichen Abkürzungen BP für Bremer Pferdebahn, GBP für Große Bremer Pferdebahn und BS für Bremer Straßenbahn.



ner-Werke. Diese „neue Hafenbahn“ liegt völlig auf eigenem Bahnkörper und ist teilweise eingleisig. Hier verkehren noch Tag für Tag die alten Wagen der Baureihe 700 als Linie 11, allerdings ohne Beiwagen, unter den schön geschwungenen Auslegermasten.

Am Beginn des eingleisigen Abschnittes mußten wir zunächst den entgegenkommenden Wagen der 11 abwarten, was ein besonderes Fressen für die Kameras war. Nun ging es ohne Halt bis zur Endstation, die keine Wendeschleife, sondern nur ein Umsetzgleis aufweist. Das nette Wartehäuschen aus Klinkerstein gab der Szene beinahe Kleinbahncharakter.

Auf dem Kurs der 3, an der AG Weser vorbei, rollte der Zug zurück in die Innenstadt, vorbei am Brill, durch die Oberstraße. Am Roland vor dem Rathaus stiegen noch einige DEV-Mitglieder zu, die bis Mittag in Bruchhausen-Vilsen gearbeitet hatten.

Über die Weserbrücke fuhren wir hinüber zur Neustadt, dann in zügiger Fahrt bis zum Betriebsbahnhof Flughafendamm. Hier hatte uns die Bremer Straßenbahn ihre interessantesten Fahrzeuge einschließlich des Museumstriebwagens Tw 149 für die Kameras in Parade gestellt. Die Reporter beider Bremer Zeitungen machten Interviews und Aufnahmen für die Montagsausgabe.

Viel Interesse fanden die Arbeitsfahrzeuge, unter denen herrliche alte Wagen zu finden waren, unter anderem eine Bockmaschine mit Korbuffern zum Verschieben von DB-Wagen.

Nach ca. einer Stunde Aufenthalt ging es über die große Weserbrücke zurück in die Altstadt, und um 17.00 Uhr endete die herrliche Fahrt wieder an der Bürgerparkschleife.

OOK.

## VORANZEIGE

Der DEV-Kurier Nr. 19 erscheint als großes Sonderheft, gewidmet der Kreis Altenaer Eisenbahn. Dieses Heft wird schöner und umfangreicher als alle bisher erschienenen DEV-Kuriere sein.

Allein mehr als fünf Seiten Typenzeichnungen. Dazu Streckenkarten, historische Fahrpläne und weitere interessante Einzelheiten dieser vielgeliebten Schmalspurbahn.

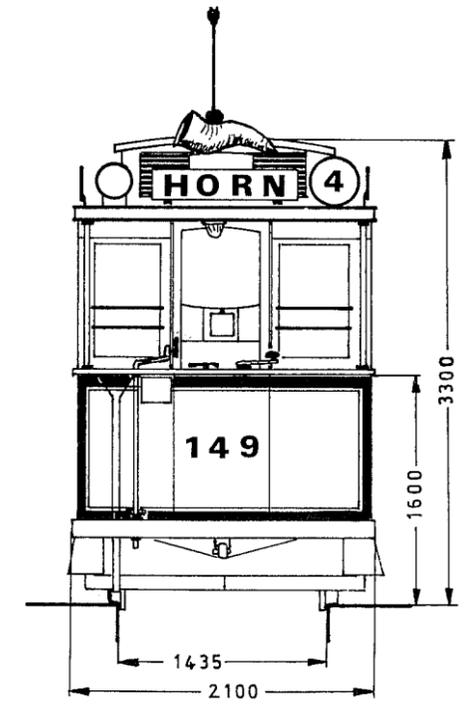
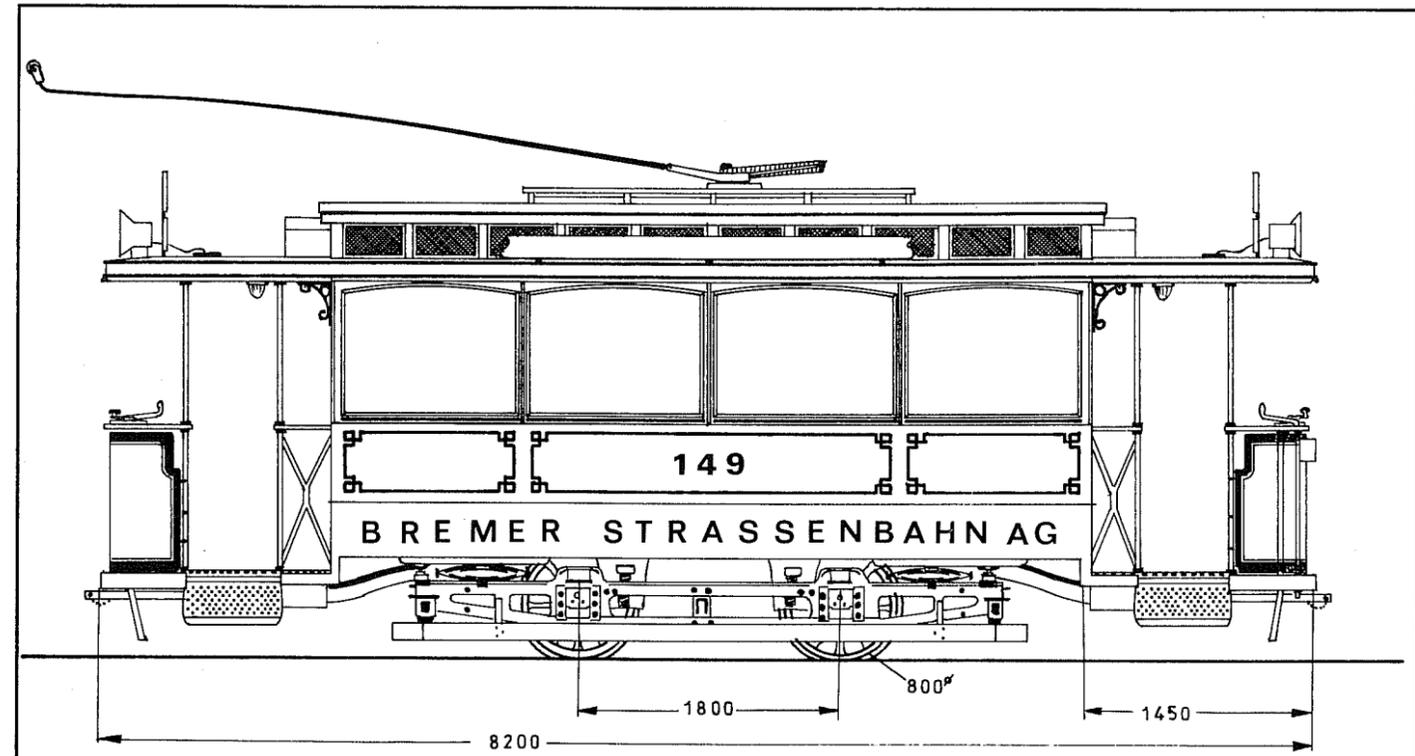
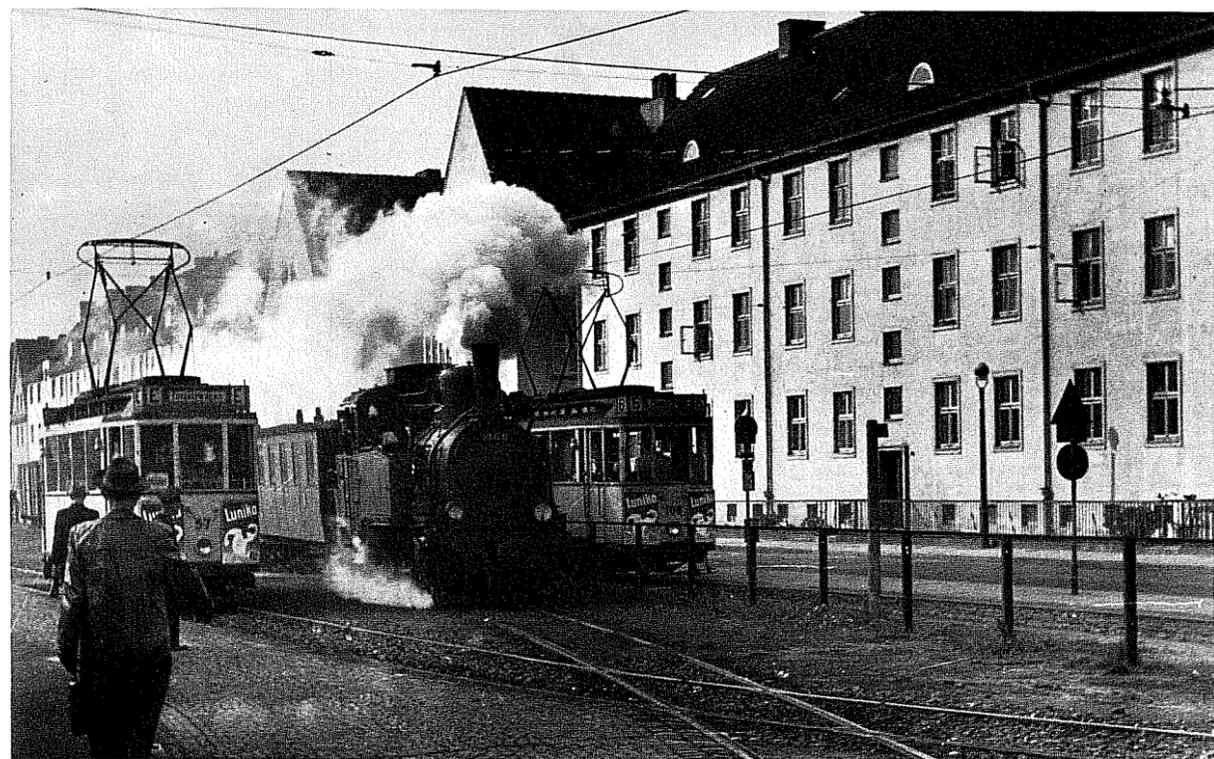
Und vor allen Dingen natürlich viele große Fotos, an denen Sie sich berauschen können. Dieses Heft müssen Sie besitzen! Wenn Sie noch nicht DEV-Mitglied sind, dann wird es jetzt höchste Zeit!

Wir danken der Bremer Straßenbahn AG. für die freundliche Überlassung der Fotos auf dieser Seite, des Fotos S. 7 unten und Seite 10 oben sowie anderweitiger großzügiger Unterstützung beim Zustandekommen dieses Heftes und bei der Durchführung unserer Sonderfahrt.

Der Landesbildstelle Bremen danken wir für die Überlassung des Fotos Seite 10 unten.

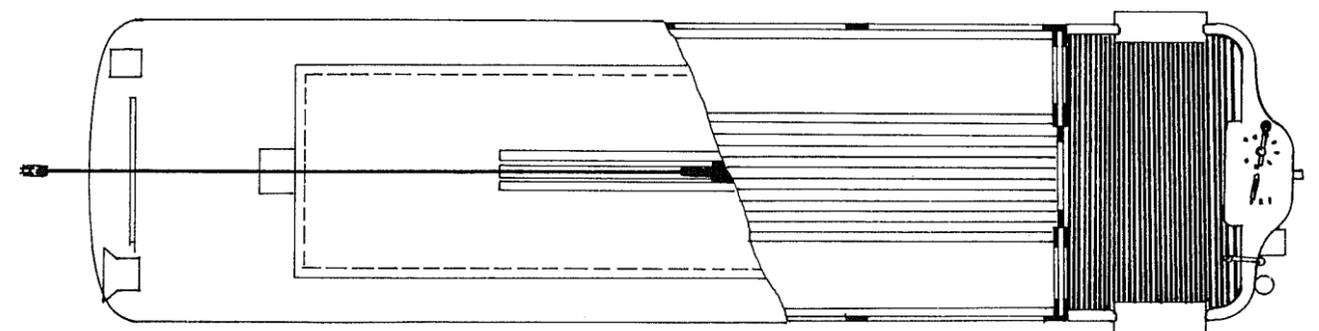


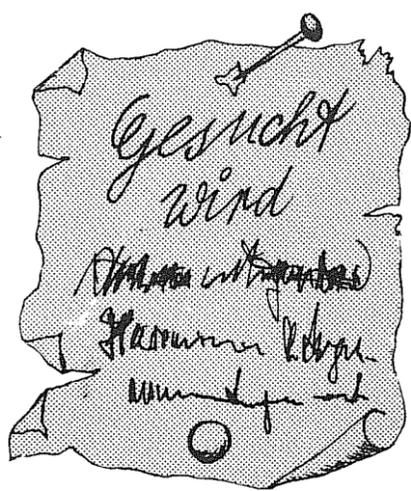
Bild oben: Tw der Reihe 130, geliefert im 2. Weltkrieg von Lindner.  
 Bild unten: Kreuzung der Straßenbahn mit „Jan Reiners“ (Kleinbahn Bremen-Tarmstedt) an der Eickedorfer Str./Hemmsstraße.



- Baujahr :** 1908
- Leistung:** 2 x 30 kW
- Sitzplätze:** 20
- Stehplätze:** 41

**M 1:50** *24.4.69 Friedr. Gläus*





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

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

Außerdem günstige Zugverbindungen von  
Syke (DB-Strecke Osnabrück-Bremen)  
Eystrup (DB-Strecke Hannover-Bremen)

Im Ort selbst **Gelegenheit zu Tagesausflügen und  
Kaffeefahrten** in bequemen Reisebussen der VGH.



**Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya Gm (VGH)**

- Reisedienst -

Bruchh.-Vilsen (Ruf 414)

Hoya (Ruf 25 14)

**Kuckuck-Lüfter**  
für Fahrzeuge jeder Art  
Seit Jahren ein Begriff

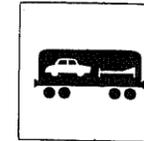
Bewährte statische und aerodynamische Ent- und Belüftungsgeräte mit höchster spezifischer Saugleistung und geringstem Körperwiderstand

**K U C K U C K**  
Bau strömungstechnischer Apparate  
28 Bremen · An der Weide 39/40  
Telefon 30 03 64 · FS.: 02-44479

OOK.



**Garantiert  
grüne  
Welle**



**AUTOREISEZÜGE**

**Gaststätte Wohlers-Meyer**

- Klubzimmer und Pension mit
  - anerkannt guter Küche
  - Liegewiese - Parkplatz
  - Bushaltestelle - ADAC-Lokal
  - Zentral gelegen in der Nähe von
  - Schwimmbad und Wald
- Ruf (04252) 275

**Café Döhrmann**



Ruf (04252) 296

- EISDIELE
- KAFFEEGARTEN
- MODERNES KLUBZIMMER

**Wo viele kaufen — kaufen alle gut!**



**DAS LEISTUNGSFÄHIGE TEXTILHAUS**

**Ehler Hindahl**

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

Ruf 258

**Haus Lindenallee 9**

Feinste Komfortzimmer mit Teeküche und Duschbad, Balkon, Terrasse und Liegewiese; in unmittelbarer Nähe von Kurpark, Schwimmbad und Wald gelegen.

LOTTE PANSCH — Telefon (04252) 278

**Herzlich willkommen  
IM LUFTKURORT  
BRUCHHAUSEN-VILSEN**

**Haus Vassmer**

Ruf 407

Angenehmer Aufenthalt - Großer Garten  
Nahe Schwimmbad und Wald

**Bahnhofsgaststätte Bruchh.-Vilsen**

Modern eingerichtetes Gast- und Klubzimmer

WILFRIED HARTKE - Ruf 828

**Gasthaus »Zum Dillertal«**

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

Wanderwege durch das Dillertal zum Heiligenberg

Clubzimmer für Gesellschaften und Tagungen v. 12-150 Pers.

In südlicher Richtung großer Garten mit fester Kaffeeterrasse.

Fremdenzimmer, Heizung, fl. warm und kalt Wasser.

- Parkplatz - Garagen - Gutbürgerliche Küche

Vogelvolieren - Kleintierzucht (Pony, Esel)

*BrüVi* ist immer eine Reise wert.

**Sinalco  
schmeckt  
so saftig  
frisch**

Unser  
Fruchtsaftgetränk  
erkennen Sie  
am roten Punkt  
auf jeder Flasche

**Weltweite Verbindungen  
Reiche Erfahrungen  
Qualifizierte Mitarbeiter**



**Diese drei Faktoren bieten die  
Gewähr dafür, daß Sie bei der  
Deutschen Bank  
stets gut beraten werden.**

*Fragen Sie  
die* **DEUTSCHE BANK**

FILIALE BREMEN - Domshof 22-25 mit Zweigstellen in allen Stadtteilen.

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

Ein neuer Plattenspieler in  
bewährter HiFi-Qualität



# Lenco L75

entwickelt für höchste Ansprüche; mit Eigenschaften, die alle festgelegten Meßwerte nach DIN 45 500 übertreffen. Dabei trotz höchster technischer Präzision einfach in der Bedienung und unverwundlich im Gebrauch: Ein echter Lenco

Technischer Steckbrief:

- Dynamisch ausgewuchteter Plattenteller von 4 kg Gewicht aus unmagnetischem Zinkguß mit großem Durchmesser (312 mm)
- Drehzahleinstellung stufenlos regulierbar
- Bewährter Vierpol-Motor mit konischer Achse
- In allen Bewegungen ausbalancierter Präzisions-Tonarm mit sehr geringer Massenträgheit und reibungsloser Lagerung durch Schneidenlager
- Ablesbare Einstellung der Auflagekraft durch seitliches Gewicht
- Einstellvorrichtung im Tonkopf zur Justierung auf minimalen tangentialen Spurfehlwinkel
- Antiskatingeinrichtung und hydraulische Absenkvorrichtung

zu beziehen durch den Hi-Fi-Fachhandel

Unverbindlicher Richtpreis **DM 298,-**, zuzügl. 11% Mehrwertsteuer

Vertrieb:

**ARENA AKUSTIK**

Abt. KU, 2 Hamburg 61, Haldenstieg 3, Tel.(0411) 58 11 46

## Hiermit können Sie alles kleben



Pattex, der moderne Spezial-Kleber für Schichtstoffplatten, Metall, Glas, Porzellan und Filz auf Holz und andere Trägerflächen.

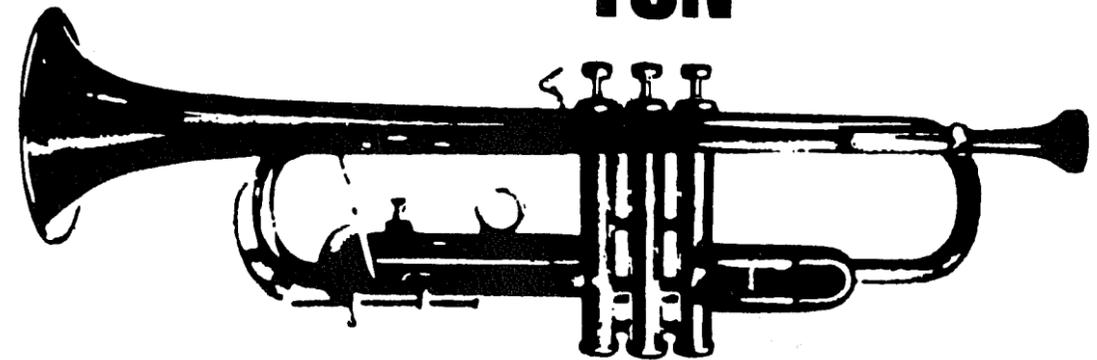
Ponal, der praktische Weißleim für alle Holzverbindungen sowie Pappe, Papier, Gewebe, Filz, Leder und ähnliche Stoffe.

Stabilit express, der schnellhärtende, hochfeste Kleber für alle Metalle, viele Kunststoffe, Keramik, Holz, Porzellan, Glas, Stein.

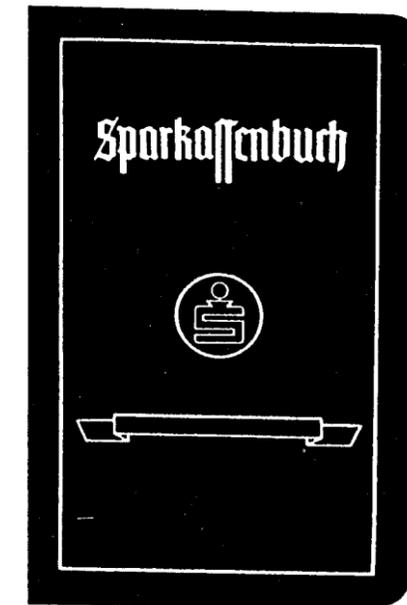
**Henkel**

Henkel Klebstoffwerk Düsseldorf

# ES GEHÖRT ZUM GUTEN TON

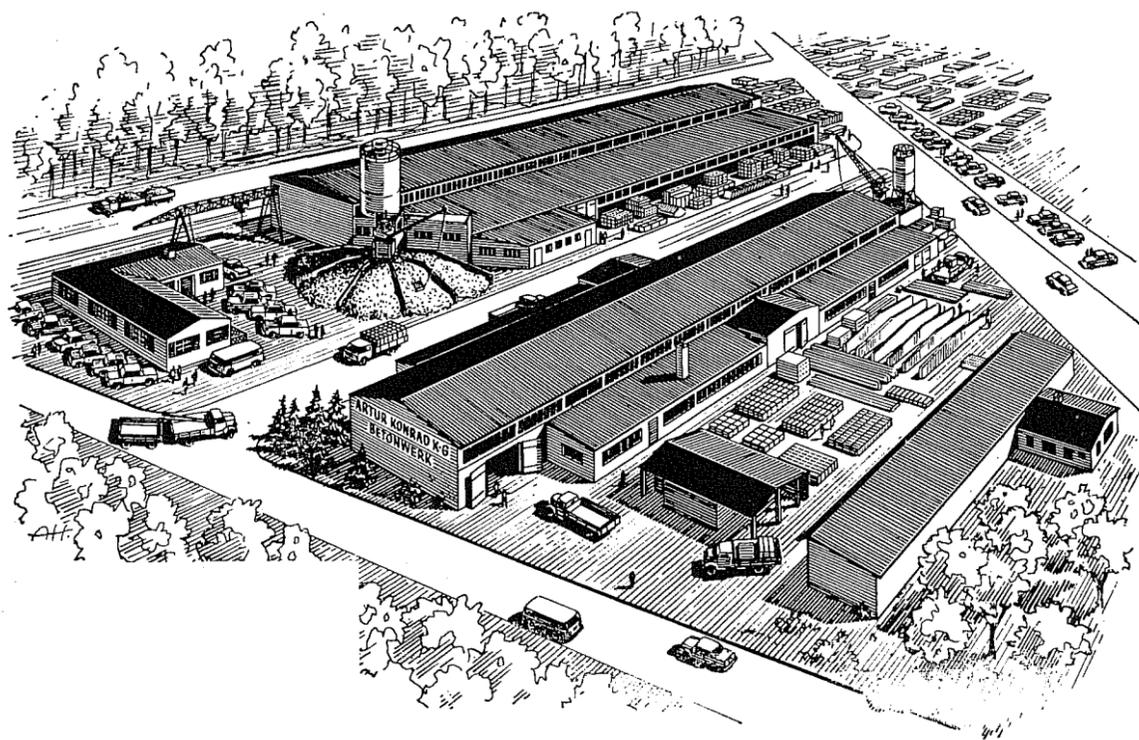


DAS  
SPARKASSENBUCH  
VON DER



# SPARKASSE IN BREMEN

Rationell, zeitgemäß  
und vorteilhaft bauen mit  
**FERTIGTEILEN**  
aus Spann- und Stahlbeton  
aus unserem Hause



## **ARTUR KONRAD KG BETONWERK**

**FERTIGTEILE AUS SPANNBETON STAHLBETON STAHLTONERZEUGNISSE**

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

**3094 BRUCHHAUSEN-VILSEN HOMFELDER STRASSE 338 RUF (042 52) 4 55**