

# DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens und Organ des „Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA). Verlag: Günter Stetza, Essen (Ruhr), Henricistrasse 71. Ruf: Essen 31328

Abonnementspreis: Vierteljährlich DM 3,- (Einzelnummer DM 1,-), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, Essen 45754. Für Österreich: Jahresabonnement 36 Schilling, zu überweisen auf Konto 109070 Postsparkassenamt Wien. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

12. Jahrgang

JULI 1957

Nr. 152

## Ein Blickfang für „Grosse Kinder“



Foto: Sulzmann

Seit einiger Zeit befindet sich auf dem Berliner Kurfürstendamm ein Schaufenster, das die Aufmerksamkeit von Jung und Alt auf sich lenkt. Ein findiger und geschäftstüchtiger Unternehmer — nebenbei ist er bestimmt auch Verkehrsinteressent — hat, um Kunden zu werben, in seinem Schaufenster eine Spielzeugeisenbahn aufgebaut, die nach einem Einwurf von 10 Pfennig von außen in Betrieb gesetzt und mit einigen Hebeln hin- und herdirigiert werden kann. Ein großes Transparent darüber (Abb.) weist darauf hin, daß das Spiel-

zeug für Kinder zwischen 4 und 84 Jahren vorbehalten sei.

Die Berechnung des Unternehmers stimmte haargenau, denn natürlich sind die Erwachsenen vor dem Schaufenster ständig in der Überzahl.

Wenn auch „geschäftliche Hintergründe“ zu dieser Schaufenster-Ausstattung geführt haben, so ist der Gedanke, das Eisenbahnwesen in einer so netten und zwanglosen Form der Öffentlichkeit auf der Straße nahezubringen, einer Würdigung wert. Stetza

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### Jahrestagung 1957 in Bremen

Nachdem alle Vorbereitungen zu unserer diesjährigen großen Tagung getroffen wurden, haben die Verkehrsfreunde, die sich zur Teilnahme anmeldeten und die Teilnehmergebühr überwiesen, ihre Ausweise sowie die Merkblätter betr. Ort und Zeit unserer ersten Zusammenkunft und eine Nachricht über ihre Hotel-Unterbringung erhalten.

Die in diesem Jahre erstmalig stattfindende Mitgliederversammlung des VDVA findet am Mittwoch, dem 31. Juli 1957, um 18 Uhr im „Kleinen Zimmer“ des Restaurants im Überseehotel, Bremen, Wachtstr. 27/29, statt, also im gleichen Hause, wo sich die Tagungsteilnehmer ab 20 Uhr im „Gelben Restaurant“ zu einem zwanglosen Beisammensein einfinden. Dort werden auch die üblichen Tagungsunterlagen ausgehändigt.

Die für 18 Uhr angesetzte Mitgliederversammlung ist **nur für VDVA-Mitglieder** bestimmt, die ihre unterschriebene Bestätigungskarte zum Mitgliedsausweis zurückgesandt haben.

Stetza

**Hamburg.** Die Hamburger Verkehrs-Amateure unternahmen am 19. Mai 1957 eine sogenannte „Frühlingsfahrt“ mit einem V5-Triebwagen der HHA. Die Rundfahrt erstreckte sich auf z. T. nicht benutzte Strecken oder nur wenig befahrene Gleisverbindungen oder Schleifenanlagen und gab den zahlreich erschienenen Verkehrsfreunden Möglichkeiten, unter Aufsicht eines Oberfahrmeisters der HHA ihre Fahrtechnik



## DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Seit 2. 6. 1957 ist die Strecke **Herdecke** —

unter Beweis zu stellen. Im Anschluß an diese Fahrt fand eine Besichtigung von Wagenhallen und Abrechnungsräumen statt.

Der Sonderwagen war als Linie 4 beschildert worden, eine Linie, die es seit langem in Hamburg nicht mehr gibt. Unser Bild zeigt den Tw 3050 während einer kurzen Pause in der Schleife Lurup.

**Berlin.** Der „Arbeitskreis Berliner Nahverkehr“ hat am 15. Mai 1957 eine ausführliche und mit sechs Unterschriften versehene Eingabe an die drei Berliner Parteifractionen der CDU, SPD und FDP gerichtet, in der in sehr sachlicher Form und unter Anführung wirkungsvoller Beispiele auf die gegenwärtige verkehrspolitische Situation in West-Berlin im Hinblick auf die letzten Umstellungen von Straßenbahnlinien eingegangen wurde. In dieser Ausarbeitung sind sowohl die wirtschaftlichen Gesichtspunkte als auch die modernen Erkenntnisse der raumsparenden öffentlichen Verkehrsmittel behandelt worden, so daß zu hoffen ist, daß sich die Verkehrsausschüsse der angeschriebenen Parteien einmal objektiv mit der Zukunft des öffentlichen Stadtverkehrs in Berlin auseinandersetzen, was dem Zweck dieser Eingabe auch entsprechen würde. Es ist jedenfalls außerordentlich begrüßenswert, daß die Initiative einiger Berliner Verkehrsfreunde es vermochte, sich durch einen solchen publizistischen Vorstoß in die etwas umstrittene Verkehrspolitik ihrer wirtschaftlich bedrängten Heimatstadt einzuschalten.

**Holland.** Herr Ben Willemsen, Doetinchem, Grutstraat 34, teilt mit, daß er seinem bereits bestehenden „Internationalen Bilderaustausch-Dienst“ nunmehr eine Diapositiv-Abteilung angegliedert hat. Interessenten werden freundlichst gebeten, bei Zuschriften an Herrn Willemsen einen Internationalen Antwortschein zur Portoerstattung beizufügen.

Gleichzeitig teilt Herr Willemsen mit, daß die Klb Doetinchem-Doesburg am 1. September 1957 stillgelegt und anschließend abgebrochen werden soll. Ab 15. Juli bis 31. August 1957 fährt dreimal täglich ein Personenzug zum Abschied. Interessenten, die an einer solchen Fahrt teilnehmen möchten, können sich mit Herrn Willemsen in Verbindung setzen. —

**Dortmund-Süd** aufgehoben und auf neuer Verbindungskurve über Brüninghausen-Westfalahalle jetzt bis Dortmund Hbf. geführt (Strecke 233b). Betrieb nach starrem Fahrplan mit Schienenbussen (stündlich),



Streckenverlängerung in Richtung Hagen-Ennepetal befindet sich im Bau.

Cadenbach

Der **schnellste Zug der Welt** ist z. Zt. der „Empire Builder“ zwischen den Stationen Prairie du Chien und La Crosse (USA), wo eine Reisegeschwindigkeit von 135 km/h erreicht wird. Nach dem letzten Weltkrieg gab es in der Nähe einen noch schnelleren Zug. Die „Twin Cities Zephyrs“ erreichten zwischen East Dubuque und Prairie du Chien 138 km/h.

In den USA wurden mehrere TALGO-Züge mit der Bezeichnung „Aerotrain“ eingesetzt.

Biedenkopf

Die **Deutsche Reichsbahn** führte zwei neue Kurswagenverbindungen ein: Berlin — Frankfurt (O) — Warschau — Bialystok — Leningrad und Berlin — Leipzig — Pilsen — Prag. Außerdem neue Kurswagenverbindung Berlin — Hoek van Holland, Paris (üb. Saarbrücken), Genua (üb. Zürich) und — Wien (üb. Passau). Neue Schnellzugverbindung Leipzig — Berlin — Leipzig mit Doppelstock-Gliederzügen.

Am 2. 6. wurde die Eisenbahnstrecke Warschau — Gleiwitz auf elektrischen Betrieb umgestellt.

M. Krafft

Auf den Strecken **Bremen — Vegesack** und **Bremen — Bremerhaven** wurden 7 Speichertriebwagen-Einheiten der Baureihe 150 in Betrieb genommen. Die Fahrzeuge bieten je Einheit Platz für 318 Fahrgäste, außerdem sind bei jeder Einheit einige Abteile I. Klasse vorhanden.

Vehlber

b) Straßenbahnen und Omnibusse:

Von verschiedenen Lesern wurde mit Recht angeregt, bei den Meldungen über Betriebsumstellungen, Einrichtung neuer Linien oder sonstige Anlässe das **genaue Datum bekanntzugeben**, da die Rubrik „Verkehrslage“ sich auf lange Sicht gesehen ausgezeichnet zur Zusammenstellung von Denkschriften oder Abfassung von Entwicklungsgeschichten eignet und es daher sehr willkommen wäre, über alle Veränderungen den genauen Zeitpunkt festzuhalten.

**Berlin:** Infolge der umfangreichen Bauarbeiten im Hansaviertel zur Vorbereitung der „Interbau“-Ausstellung werden seit 20. 5. die OmL A 16, A 24 und A 25 (BVG-West) über Umleitungen geführt. Bei der BVG-Ost wurde die SL 74 wieder durch die Leipziger Straße bis zum Leipziger Platz und die OmL A 56 ab Roelckestr. über Gehringstr. — Klement - Gottwald - Allee bis Weißensee Feldtmannstr. verlängert.

BVA

**Brux:** Lt. Zeitungsnotiz aus der CSR wurde am 27. 3. 57 der Probetrieb auf der neuen Schnellbahn Brux — Leutensdorf eröffnet. Der normale Betrieb begann am 1. 4. 57. Es ist eine Linie der Verkehrsbetriebe Brux. Es gelangen die in der CSR in Lizenz gebauten PCC - Straßenbahnwagen zum Einsatz.

xyz

**Dortmund:** seit 29. 6. neue Schnell-OmL 60 Dortmund Hbf. — Westfalenhalle — Brüninghausen — Syburg — Hengsteysee (Südufer), 3 × werktags, 4 × sonntags.

Cadenbach

**Bad Godesberg:** zur Meldung DVA 151, S. 1176: OmL 4 wird in zwei Teilen betrieben, u. zw. Plittersdorf — Stadttheater — Lannesdorf — Bf. Mehlem, und Stadttheater — Lannesdorf — Mehlem Rodderbergstr.

Schierk

**Graz (Österreich):** SL 3 wurde im März 1957 verkürzt und verkehrt nur noch zwischen Bahnhofgürtel und Krenngasse bis 20 Uhr, sodann Omn-Betrieb. Stilllegung der SL 3 bis Jakominiplatz ist in Kürze zu erwarten.

Lehnhart

**Hagen:** Auf der Strecke nach Breckerfeld (SL 3) wird z. Zt. der Viadukt an der Hasper Talsperre erneuert. Daher ist der Betrieb hier unterbrochen. Die Fahrgäste steigen um und überqueren das Tal auf einem Notsteg. Da an den Streckenenden vor der Brücke keine Weichen liegen, erfolgt der Betrieb mit Zügen Tw + Bw, denen ein Tw folgt, um den Bw zurückzuführen. Die Anschlußgleise des ehemaligen Güterverkehrs wurden inzwischen abgebrochen.

Ahlbrecht

**Hamm:** SL 3 seit 1. 4. 57 von Abzw. Lippmann — Pelkum stillgelegt, dafür neue OmL 30 Pelkum — Hamm Hbf. Lt. Hammer Zeitungsmeldung wurde die Konzessionsverlängerung für die SL nach Herzingen beantragt.

Friedrich

**Leipzig:** Auf der Obuslinie C wurden Sonntagsrückfahrtscheine zum Preise von DM 1,50 eingeführt, es gelangen Fahrcheinrestbestände zur Ausgabe.

xyz

**Mainz:** seit 12. 5. neuer Fahrplan: SL 4 und OmL 8 eingestellt, dafür SL 8 Bretzenheim — Schleifenfahrt durch die Stadt — Bretzenheim. ObL 21, 22 und 23 vom Aliceplatz zu den Universitätskliniken über Neubaustrecke über Aliceberg und Augustusstr.

Jamin

**Mannheim-Ludwigshafen:** seit 3. 6. SL 10 jetzt ganztägig über Kurpfalzbrücke — Colinstr. — Ebertbrücke nach Feudenheim (statt über Theodor-Kutzer-Ufer), neue SL

23 Waldhof — Kurpfalzbrücke — Schloß — Hbf. Ludwigshafen — Eschenbachstr. (HVZ bis Oppau) und 24 Käfertal — Ebertbrücke — Nationaltheater — Hbf. Mannheim-Ludwigshafen — Ebertpark (HVZ).

Irschlinger

**Wuppertal:** Neubaustrecke Höhne in Ost-West-Richtung in Betrieb genommen, dafür Strabstrecke Werth stillgelegt. Wendeschleife Ruhmeshalle/Werth außer Betrieb gesetzt, dafür Ersatz in Kürze Wertherbrücke — Werth — Rudolf-Herzog-Str. — Höhne.

Lange

c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Ab 1. 5. 57 geänderte Linienzeichnungen der U - Bahn - Kleinprofil-

strecken:

A I Pankow — Reichskanzlerplatz bzw. Zoo (w. bisher)

A II Pankow — Breitenbachplatz bzw. Krumme Lanke (w. bisher)

A III Dtsch. Opernhaus — Richard-Wagner-Platz (w. bisher)

B I Warschauer Brücke — Ruhleben (bisher AB I)

B II Warschauer Brücke — Krumme Lanke (bisher AB II)

B III Nollendorfplatz — Innsbrucker Platz (bisher B II)

B IV Uhlandstr. — Gleisdreieck bzw. Kottbusser Tor (bisher B I) BVA

## WAGENPARK-STATISTIK

**Aachen:** neu 4x Gr-Tw 1006—1009 (Talbot). Tw 7319 wurde in 6319 umgenummert. Schmahl

**Bochum-Gelsenkirchen:** neu 6x Gl-Tw 261—262 (DÜWAG) Stetza

**Braunschweig:** nunmehr auch Bw 229, 230, 231 und 236 = a Höltge

**Duisburg:** neu 6x Gl-Tw 238—240 (DÜWAG) Stetza

**Düsseldorf:** zur Meldung Walkking, DVA 150, S. 1167: Der gemeldete Tw 207 wurde wegen starker Kriegsschäden bereits 1947 verschrottet, bis 1943 war er noch gelegentlich im Personenverkehr eingesetzt.

Neumann

Neu: 6x Gl-Tw 2309—2310 und 2409, sowie 8x Gl-TW 2310 (sämtl. DÜWAG)

Walkking

**Frankfurt/Main:** neu 4x Gr-Tw 227—228 und — Bw 1227 — 1228 Steinberger

**Graz (Österreich):** Tw 5, 25, 28, 34 und 57 = a Lehnhart

**Hagen:** neu 2x Tw 336—337 (Verbands- typ). Ahlbrecht

**Innsbruck:** Bw 130 = a Lehnhart

**Köln:** neu 2x Tw 1623 — 1624 (Eigenbau, alte Fgsl.), und 2x Bw 2637—2640, sowie neu 4x Vorort-Tw 1015—1016 (Zwei-Richtungs-Wagen) Boisserée

**München:** neu 3x Gr-Tw 878—881 und — Bw 1705—1708 (Rathgeber) Dillmann

**Neunkirchen:** zur eigenen Meldung, DVA 151, S. 1178: es muß heißen Tw 19 = a (nicht Tw 18). Walkking

**Solingen:** Weitere Verschrottungen: Tw 305, 309, 310, 315 (ex 115), 318, 326, 334 (ex 116). Friedrich

**Wien:** neu 4x Gr-Tw 132—145 und — Bw 1232—1245. Die 2. Serie der Gr.-Züge ist somit ausgeliefert. Es folgen 4 Fünf-wagen-Aufbauzüge der Stadtbahn, die bereits mit Totmann-Einrichtung für den Ein-Mann-Betrieb ausgerüstet sind. Prototyp-Gr-Tw 101 + Bw 1201 befindet sich schon über ein Jahr lang im Stillstand.

Lehnhart

**Wagenpark-Geschichte Essen (Fortsetzg.)**

Tw 551—566 Bj. 1915 für Türkei bestimmt und nach dem 1. Weltkrieg mit Ausnahme des 551 dorthin geliefert, 551 — 800 = 795 = 653 (II), heute noch vorhanden

Tw 819—832 Bj. 1921 = 796—809 (II), davon KV = 796, 800, 801, 802, 805, 806, 807, 808.

Rest: 797 = 654 (II); 798 = 655 (II); 799 = 656 (II); 803 (II) = 811 (III); 804 (II) = 805 (III); 809 (II) = 806 (III)

Tw 833—846 Bj. 1922 = 810 (II) — 821 (II), 805—806, davon KV = 811 (II), 815 (II), 818 (II), 820 (II), 806 = 823 (II).

Rest: 810 (II) = 657 (II); 812 (II) = 658 (II); 813 (II) = 833 (III); 814 (II) = 807 (III); 816 (II) = 808



(III); 817 (II) = 812  
 (III); 819 (II) = 834  
 (III); 821 (II) = 809  
 (III); 805 = 822 (II)  
 = 835 (III).  
 807—818 Bj. 1924 = 824 (II) — 835 (II),  
 davon KV: 824 (II),  
 826 (II), 830 (II), 831  
 (II), 832 (II), 833 (II),  
 834 (II), 835 (II).  
 Rest: 825 (II) = 813  
 (III), 827 (II) = 814  
 (III), 828 (II) = 810  
 (III), 829 (II) = 815  
 (III).  
 860—871 Bj. 1925 = 836 (II) — 845 (II),  
 803 — 804, davon KV  
 = 838 (II), 843 (II),  
 Rest: 836 (II) = 659  
 (II); 837 (II) = 660  
 (II); 839 (II) = 661

(II); 840 (II) = 819  
 (III); 841 (II) = 662  
 (II); 842 (II) = 816  
 (III); 844 (II) = 663  
 (II) = a; 845 (II) =  
 817 (III); 803 = 846  
 (II) = 664 (II); 804  
 = 847 (II) = 665 (II).  
 850—859 Bj. 1926 KV = 850, 852, 853,  
 856, 857 und 859 =  
 849.  
 Rest: 851 = 818 (III)  
 = 663 (III); 854 =  
 667 (II); 855 = 668  
 (II); 858 = 848 = 666  
 (II).  
 801—802 Bj. 1926 = 501—502 (II), da-  
 von 501 (II) = 651  
 (II) noch vorh.; 502  
 (II) = KV.  
 (Fortsetzung folgt)

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Die **Städtische Betriebs- und Verkehrsgesellschaft mbH., Bad Kreuznach**, hat eine sehr schöne Denkschrift herausgegeben, in der im Rahmen der Beschreibung des Gesamtbetriebes auch ein ausführlicher Kapitel der ehemaligen Kreuznacher Straßenbahn gewidmet ist. Es ist erfreulich, daß auch ein kleiner Verkehrsbetrieb sich zur Herausgabe einer so hübschen und ausführlichen Jubiläumsschrift aufschwingt.

**60 Jahre Ulmer Straßenbahn** lautete ein ausführlicher Bericht in der „Schwäbischen Donau-Zeitung“ aus Anlaß des Betriebsjubiläums dieser Bahn. Der Aufsatz, der von einem historischen Foto ausgeschmückt ist, stammt aus der Feder des Ulmer Verkehrsfreundes Kurt Reichardt.

**Wiesbadener Kurier** (30./31. Mai 1957): „Gestern noch Utopie — heute schon Wirklichkeit“ ein reich bebildeter Aufsatz über technische Erfindungen, soweit sie das Verkehrswesen betreffen. „Furchteinflößende Fantasiebilder“ aus dem Jahre 1905 muten uns heute in keiner Weise ungewöhnlich an.  
 Scheyrer

**Nürnberger Zeitung** (8. 9. 1956): „Geistesblitze um Punkte und Sekunden“, ein lehrreicher und bebildeter Aufsatz über die Ausbildung von Lokomotivführern in einem Eignungsprüfungswagen der BD Nürnberg.  
 Dufey

**Stuttgarter Nachrichten** (Dez. 1956): „Das Eisenbahnmuseum im Kleiderschrank“, nette Schilderung der Modellanlage des Stuttgarter Verkehrsfreundes Hans Hauser.  
 Grieger

## LOKWESSEN

**Söhngen:** Die erste Dampflok der Neubaureihe 10 der DB, Betr.-Nr. 10 001 befindet sich nach erfolgter Abnahme im EAW Mülheim-Speldorf (siehe auch DVA 149, S. 1157) seit dem 13. Mai beim Versuchsamt für Lokomotiven des Bundesbahn-Zentralamtes in Minden, wo sie ausgedehnten Versuchsfahrten unterworfen wird. Die Lok wurde von Krupp, Essen, gebaut, Baujahr 1956, Fabr.-Nr. 3351, und gehört zum BW Bebra. Sie hat die Achsanordnung 2'C1',

Dreizylinder-Triebwerk und ist mit einem vierachsigen Tender von 40 m<sup>3</sup> Wasserinhalt gekuppelt. Zum Ausfahren von Leistungsspitzen ist Ölzusatzfeuerung eingebaut. Lok 10 002 (Fabr.-Nr. 3352, 1956) ist gleichfalls bei Krupp im Bau und soll voraussichtlich im Juli vollendet werden. Diese Lok ist für Ölfeuerung eingerichtet und wird wahrscheinlich auch im BW Bebra beheimatet werden.

**Scharf:** VT 11 5001/5002, BW Dortmund Bbf ist der erste Zug für den neuen TEE-Verkehr. Er ist für den „Saphir“ vorgesehen und macht zur Zeit Probefahrten.

Mit dem Sommerfahrplan 1957 sind die Lok der Reihe 01<sup>10</sup> nur noch bei den BW Bebra, Kassel und Osnabrück Hbf. eingesetzt. Sie werden sämtlich auf Ölfeuerung umgebaut.

**WSL:** Auf der Strecke Halle — Magdeburg wurden weitere E-Lok beobachtet: E 04 07, E 44 101, 127 und 134.

**Dillmann:** Neu beim BW München Hbf.: E 41 024. Nachdem die drei für den ersten Wendezugbetrieb mit Ellok im Münchener Raum nach Dachau im Jahre 1952 beschafften Steuerwagen ESG 01-03 (Umbau aus ES 85) vor einiger Zeit unter die normalen Steuerwagen eingenummert wurden (99, 296—298), wurden sie jetzt nochmals etwas umgebaut: Das Ende ohne Steuerabteil (bisher ohne Übergangsmöglichkeit) wurde mit einer Übergangsmöglichkeit wie die B3yg-Wagen unter gleichzeitiger Anlage einer Plattform und Einstiegen versehen. Im Innern wurden Einheits-Sitzgestelle der 4-achs. Reisezugwagen eingebaut und der Außenanstrich von rot ins normale Reisezugwagen-Grün geändert.

**H. Müller:** zur Meldung Schmid, DVA 150, S. 1169: Der alte Homburger ET ist wohl ein Satzfehler, es wird ein Hamburger ET gewesen sein. Umbau zum Bahndienstwagen im EAW Limburg/Lahn.

**Jamin:** Beim BW Mainz Hbf. sind z. Zt. folgende Lok beheimatet: 23 016—22, 24-25, 44—46, 53—70, 56, 421, 435, 544, 562, 575, 600, 672, 738, 739, 742, 789, 872, 74 515, 709, 89 7308, V 36 262, V 20 053—054 und ca. 12

Schienen-Omnibusse. Mit dem Eintreffen der ersten Ellok wird Anfang 1958 gerechnet.

**Ahlbrecht:** Bei der **Steinhuder Meerbahn** steht der Triebwagen T 53 (ex Flensburg T 3) ausgemustert auf Bf. Wunstorf. Im Schmalspurbetrieb sind nur noch 2 Lok vorhanden.

Bei der **Gartetalbahn** wird bis zum Ende des Sommerfahrplanes 1957 der Dienst noch in vollem Umfange auf der Schiene durchgeführt, von dann ab soll der Güterverkehr noch drei Jahre beibehalten werden, anschließend wird die Strecke abgebrochen. Folgende Lok sind noch vorhanden:

4 Henschel 1941 F.-Nr. 25 952 C (abgest.)  
5 Henschel 1941 F.-Nr. 25 954 C (n. btbsf.)  
12 Henschel 1944 F.-Nr. 26 455 E (abgest.)

Die Lok 5 wird nur während des Zuckerrübenverkehrs benötigt, der übrige Verkehr wird mit dem Triebwagen bedient, der Stückgüter mitnimmt und gelegentlich notwendige Güterwagen anhängt. Der Winterfahrplan gilt während des Sommers weiter.

**N. Müller:** Die DEBG (Wiesloch-Walldorf) erwarb von der DB die VT 50 201 und 50 102. Ersterer wurde als VT 201 bereits in Dienst gestellt.

**Schneeberger:** zur Notiz Schmahl, DVA 148, S. 1152: Nach Heft 4/1955 der „Deutschen Eisenbahn-Technik“ (Berlin-Ost) ist die Lok 50 001 aber mit Braunkohlenfeuerung bei der DR in Betrieb. Was ist wohl richtig?

## Der Madrider „Verein für Eisenbahnfreunde“ feierte das hundertjährige Betriebsjubiläum einer Lokomotive

Es dürfte wohl das erste Mal sein, daß eine Lokomotive hundert Jahre in Betrieb ist, besser gesagt, nicht nur eine, sondern 34 von 40 im Jahre 1857 gelieferter Maschinen, von denen die ersten 20 von der Railway Foundry (E. B. Wilson) in Leeds, die anderen von Kitson, Thomson & Hewitson ebenfalls dortselbst an die soeben gegründete Madrid-Zaragoza-Alicante Eisenbahngesellschaft geliefert wurden und für gemischten Dienst bestimmt waren. Die nicht immer rosige Finanzlage der spanischen Eisenbahnen zwang zu äußerster Sparsamkeit, und die vielseitige Verwendbarkeit dieser Maschinen, die noch heute auf Nebenstrecken, für Überführungszüge in Häfen und Ortsgüterzüge Dienst leisten, er-

klärt die lange Lebensdauer. Die Jubiläumsmaschine, die in Murcia beheimatet war, wurde unter der Leitung des Verfassers in der Hauptwerkstatt Madrid-Atocha so weit als möglich in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Die Feier fand am 21. Mai ds. Js. in Anwesenheit von Vertretern des spanischen Ministeriums für öffentliches Bauwesen, der Direktion der RENFE und zahlreichen Eingeladenen sowie des größten Teils der Mitglieder der Vereinigung der Eisenbahnfreunde Madrid im Südbahnhof statt, wo als Gegenstück zur Jubilarin eine der 10 kürzlich gelieferten 2D2-Schnellzuglokomotiven und eine CoCo-Ellok für 3000 V Gleichstrom, die erste ganz in Spanien ge-



baute elektrische Lokomotive, zu sehen waren (Abb. 1).



Abb. 1: Gesamtansicht der 3 „teilnehmenden“ Lok  
Foto: Reder

Nach einer Ansprache eines der Mitglieder der genannten Vereinigung wurde der RENFE als Zeichen der Dankbarkeit für die vielfach gewährte Unterstützung ein genaues Modell im Maßstab 1:28,5 der ersten in Madrid gelaufenen Lokomotive der Madrid-Aranjuez-Bahn übergeben und an den Radschutzkästen der Jubiläumsmaschine ein Erinnerungsschild angebracht (Abb. 2).

Der General-Direktor der RENFE dankte anschließend mit aus dem Herzen kommenden Worten.

Anlässlich dieser Feier wurde mit den anwesenden Vertretern der beiden Vereine der Eisenbahnfreunde in Barcelona und Valencia beschlossen, sich zu einem Verband zusammenzuschließen.

Weitere Veranstaltungen im Rahmen dieses Treffens waren eine Sonderfahrt im TALGO nach Segovia, eine Besichtigung des BW Madrid-Atocha und der anliegenden Triebwagenwerkstatt und eine Sonder-

fahrt auf der meterspurigen Bahn Madrid-Almorox bis Navalcarnero, wo die Teil-



Abb. 2: Das Erinnerungsschild „Zum hundertjährigen Betriebsjubiläum“ — der Verein der Eisenbahnfreunde.  
Foto: Reder

nehmer überraschenderweise vom Ortsbürgermeister zu einer Weinkostprobe in einem typischen spanischen Weinkeller eingeladen wurden. Die Fahrt endete im Bahnhof der Militärbahn Cuatro Vientos, wo ein Zug in 60 cm Spurweite die Teilnehmer nach dem ebenfalls dieser zweispurigen Bahn (1676 und 600 mm) gehörigen Bahnhof Campamento brachte, in dem ein Cocktail die Teilnehmer erfrischte. Bei dieser Gelegenheit fand der Leiter der Militärbahn, seine Königliche Hoheit der Infant von Spanien, Don Luis von Bayern und Bourbon, überaus freundliche Worte, die die schon traditionelle Freundschaft zwischen dem Madrider Verein und den Offizieren der Eisenbahnpioniere unterstrich.

Gustav Reder

## 60 Jahre Strassenbahn Ulm

Am 15. Mai 1957 konnte die Straßenbahn der Stadt Ulm auf ihr 60jähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlaß soll hier kurz auf die Geschichte der Straßenbahn eingegangen werden.

Daß es in Ulm schon vor der Jahrhundertwende eine Straßenbahn gab, ist weniger auf das Verkehrsbedürfnis zurückzuführen, denn als Reichsstadt war Ulm an seine Festungsmauern gebunden. Daher hielt sich auch die Industrialisierung in engen Grenzen und die Wege waren innerhalb der Stadt eben so kurz, daß es eigentlich keiner Straßenbahn bedurfte.

Doch erkannte ein Berliner Fabrikant,

daß sich zumindest im Anfang eine Pferdebahn rentieren müßte. Er stellte 1892 beim damaligen Bürgermeisteramt den Antrag, ihm die Konzession zum Bau einer Pferdebahn, die die Linie Hauptbahnhof — Münsterplatz — Bahnhof Neu-Ulm und eine zweite vom Hauptbahnhof zum alten Friedhof an der Frauenstraße befahren sollte, zu geben. Dieses Projekt kam aber nicht zur Ausführung, da der Fabrikant nicht die nötigen Geldgeber fand.

Nun war der Gedanke einer Straßenbahn einmal aufgetaucht und er ließ sich jetzt nicht mehr vertreiben. Die Stadt Ulm gab 1894 der Elektrizitäts-AG vorm. Schuckert

