

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

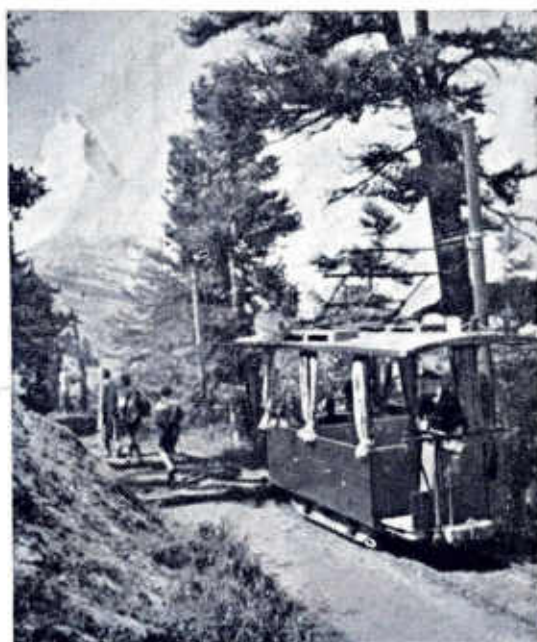
Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens und Organ des „Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA). Verlag: Günter Stetja, Essen (Ruhr), Henricistrasse 71. Ruf: Essen 31328

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

12. Jahrgang

OKTOBER 1957

Nr. 155



Der kleinste Straßenbahnbetrieb der Welt

ist die Strassenbahn, die vom Bahnhof Riffelalp der Gornergrat-Bergbahn in der Schweiz zum Hotel Seiler führt. Sie ist 450 m lang und verdankt ihre Entstehung der Tatsache, dass der Hotelbesitzer seinerzeit keine Genehmigung zum Bau einer Strasse zu seinem Hotel bekam und sich deshalb um eine Konzession zum Bau einer Strassenbahn bemühen musste, die er auch erhielt. Der Wagenpark besteht aus einem knallrot gestrichenen offenen Triebwagen

mit breitem Umlegebügel und einem Fahrshalter auf der Talseite, der von einem Hoteldiener bedient wird. Bei der Bergfahrt steht dieser mit dem Rücken zur Fahrtrichtung und muss sich ständig umschauen. Das Fahrzeug bietet 8—10 Personen einen luftigen Sitzplatz, Fahrgeld wird nicht erhoben. Die kleinste Strassenbahn der Welt ist zugleich die höchste, denn sie befindet sich in einer Höhe von 2200 m über dem Meeresspiegel. Boehm

DVA-Bezugsgebühr für 1958

Wer heute mit beiden Beinen auf der Erde steht, wird kaum sonderlich überrascht sein, dass die seit Jahren treibende Preiserhöhungswelle auf allen Gebieten des Lebens nun auch nicht mehr an unserer kleinen Zeitschrift vorbeigehen kann. Die Anhebung des seit 1954 unveränderten Abonnementspreises ist in Wirklichkeit schon längst fällig gewesen, und zwar als Anfang des Jahres die äußere Verbesserung des DVA (Kunstdruckpapier) mit der Erhöhung der Druck- und Klischeekosten zusammenfiel. Ich habe versucht, die entstandene Differenz zwischen gleichgebliebener Einnahme aus Bezugsgebühr und gestiegenen Ausgaben zu überbrücken, doch konnte dieses Opfer nicht auf unbegrenzte Zeit gebracht werden, zumal ja nichts darauf schliessen lässt, dass irgend etwas einmal wieder billiger werden könnte, was mit Arbeit und Aufwand für unsere Zeitschrift in Zusammenhang steht. So muss ich leider auch meine Bezieher bitten, ab Januar 1958 ein wenig tiefer in die Tasche zu greifen, damit ich dem bekannten „wirtschaftlichen Gleichgewicht“ wieder ein wenig näher komme, ohne es indessen jemals zu erreichen, da wohl bekannt ist, dass der DVA

kein „berufsmässiges Erzeugnis“ ist, sondern eine Liebhaber-Zeitschrift, für die Zeit und Arbeit ohne Gegenwert bleiben, während die Unkostengebühr lediglich zur Deckung der Druck-, Klischee- und Versandkosten erhoben wird.

Ab Januar 1958 kostet der DVA als Einzelheft DM 1,50. Da jedoch fast sämtliche Leser Dauerbezieher sind, ist es selbstverständlich, diesen einen Rabatt einzuräumen, so dass der **Jahresbezugspreis auf DM 16,—, der Quartalsbezugspreis also auf DM 4,—**, festgesetzt wird. Die Erhöhung für den Dauerabonnenten beträgt mithin 33 Dpf. pro Heft bzw. DM 1,— pro Vierteljahr. Auch damit ist der DVA noch billig, wenn man die relativ geringe Auflage betrachtet, die nun einmal der Natur eines stark begrenzten Leserkreises entsprechen muss.

Ich hoffe, dass alle meine Freunde und Bezieher für diese Massnahme, die mir selbst nicht gerade angenehm ist, Verständnis aufbringen und dem DVA auch weiterhin die Treue halten. Für dieses Verständnis und diese Treue möchte ich mich schon heute im voraus herzlich bedanken.

Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Esslingen—Stuttgart

Von den Verkehrsfreunden Esslingen — Stuttgart wurden bzw. werden im 2. Halbjahr 1957 folgende Veranstaltungen durchgeführt:

21. 9. 15 Uhr, Besichtigung der MF Esslingen (Lokbau und Bau von Eisen- und Strabwagen).
19. 10. 16 Uhr, Vortrag von Herrn Obering. Kubowitz, techn. Direktor der DSG, Frankfurt, über Schlaf- und Speisewagen einst und jetzt (mit Lichtbildern u. Zeichnungen).
16. 11. 16 Uhr, Vortrag eines Herrn der Hauptverwaltung der DB, über DB und Verkehrsinteressenten. Anschliessend Filmvorführung.
14. 12. 16,30 Uhr, Vortrag von Herrn von Rohr, Stuttgart, „Elektr.

Lok im Braunkohlentagebaubetrieb“, mit Lichtbildern.

Für das 1. Halbjahr 1958 sind die nachstehenden Veranstaltungen vorgesehen:

18. 1. Vortrag „Von Holz zu Stahl bei Strassenbahnwagen“.
15. 2. Allgem. Aussprache, Bildertausch, Neuigkeiten.
15. 3. Vortrag „Verdieselung von Nebenbahnen.“
19. 4. Vortrag „Binnenschiffahrtsprobleme“.
11. 5. Sonderfahrt nach München, dort:
a) Besichtigung des AW Freimann (Ellok-Werk).
b) Besuch der Münchener Strab.

Nach den in Nürnberg gemachten Erfahrungen sollen die beiden Vorhaben a) und b) nebeneinander stattfinden, also Entscheidung für jeden Teilnehmer, ob er bei a) oder b) mitmacht.

21. 6. Schifffahrt nach Marbach.

Soweit nichts anderes angegeben ist, finden die Veranstaltungen stets in der Weinstube Paule in Stuttgart-Obertürkheim, Augsburg Str. 643 ab 17 Uhr statt. Alt

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die **Salzkammergut-Lokalbahn** (SKGLB) Salzburg — Mondsee — Bad Ischl ist nun endgültig am 1. 10. 57 stillgelegt worden.

Lehnhart

Seit 28. 7. 57 **Ruhrviadukt Herdecke** wieder in Betrieb (Strecke 233 b). Betrieb jetzt durchgehend Dortmund Hbf. — Westfalenhalle — Brüninghausen — Herdecke — Hagen Hbf. — Ennepetal — Altenvörde. Starrer Fp stündlich mit Zügen aus VT 95 + VB 95 + VS 95.

Cadenbach

Die Strecken Brunnenbachsmühle — Zonengrenze und Zorge — Zonengrenze der **Südharz-Eisenbahn** (SHE) wurden abgebrochen. Lediglich in Zorge liegen noch einige Gleise. Auf der Strecke Walkenried — Braunlage habe ich beobachtet, dass entgegen dem Fp sonntags manchmal der Tw durch einen Bus ersetzt wird.

Todt

Auf der Strecke von **Bebra nach Obersuhl** fahren die Züge ein Stück durch die DDR. Die Strecke verläuft zwischen Hönebach und Bosserode durch ostzonalen Gebiet. Man erkennt es an den verfallenen Bahnwärterhäusern, lediglich ein Blockwärter versieht hier seinen Dienst. Der umgepflügte Grenzstreifen hat auch hier am Schienenstrang nicht Halt gemacht, man hat hier teilweise sogar den Schotter entfernt. Da Obersuhl ein Bahnhof ohne Weichen ist, muss der Zug (leer) nach Gerstungen (DDR) weiterfahren, wo die Lok umsetzen kann. Im übrigen wird die Strecke von Güterzügen stark befahren.

Todt

Lt. Ansicht der BD Münster ist der Eisenbahnbetrieb auf der Strecke von **Rodenkirchen nach Varel** nicht mehr rentabel. Der Betrieb auf dieser 22 km langen Strecke soll daher stillgelegt werden.

Vehlber

Der Streckenabschnitt **Neustadt (Wied) — Flammersfeld** der Nebenbahn Linz — Flammersfeld — Altenkirchen wurde auf Omnibusbetrieb umgestellt. Der Reisezugverkehr wurde dort eingestellt.

Scharf

Im Laufe dieses Jahres wurde der Personenzugverkehr auf folgenden Strecken eingestellt: Bad Harzburg — Eckertal (DB), Eickhorst — Lübbecke (Mindener Kreisbahn), Bielstein — Waldbröl (OVAG), Zülpich — Embken (Dürener Kreisbahn), Offenburg — Schutterwald (Mittelbadische Eisenbahnen). Bei der Dürener Kreisbahn

wurde der Streckenabschnitt Müddersheim — Sievernich (2,8 km) elektrifiziert.

Nach einer Unterbrechung von 6, 2 bzw. 4 Jahren werden die Bundesbahnstrecken Schwarzerden — Kusel, Schwarzerden — Freisen und Heidelberg — Schwetzingen wieder mit Personenzügen befahren.

Zimmer

Zur Mittellung Steinberger, DVA 153, S. 1193: Die 11,7 km lange regelspurige DB-Strecke Leinfeld — Waldenbuch ist bereits stillgelegt und die Gleise auf dem 10,1 km langen Teilstück Musberg — Waldenbuch schon abgebaut. Die Bahn stand zum Verkauf. Es fanden sich jedoch keine Interessenten. Der Verkehr nach Waldenbuch wird durch Omnibuslinien der DB und DP (Gemeinschaftsverkehr) und der Stuttgarter Strassenbahnen (OmL W und Wa) bedient. Die Strecke Leinfeld — Waldenbuch war eine der jüngsten württembergischen Bahnstrecken, sie wurde erst am 23. Juni 1928 eröffnet.

Alt

DB-Strecke München Hbf. — Mittersending — Solln — Isartalbahnhof — Großhesselohe seit 29. 9. 57 **elektrischer Betrieb**, damit E-Tw vom Hbf. bis Höllriegelskreuth — Grünwald.

Bierl

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Dortmund: Seit 1. 9. 57 SL 2 Zeche Ickern — Brackel, SL 12 wieder Lütgendortmund Bf. — Brackel, SL 22 nur noch Dorstfeld — Wambel, OmL 62 zwischen Lütgendortmund Bf. und Marten neue Linienführung über Zeche Germania II/III.

Cadenbach

Hagen: neue OmL 26 Hbf.-Eckesey-Strandbad Hengstey (nur Sa und So)

Cadenbach

Hamburg: neue Schnell-OmL 31 Flughafen - Bebelallee - Oderfelder Str. - Bornpl. - S'evekingplatz - Speersort - Berliner Tor - Horner Weg/Rhiemsweg, Schnell-OmL 36 ab Rathausmarkt jetzt über Ballindamm - An der Alster-Hofweg-Osterbekstr. bis Großheidestr./Stammannstr. verlängert, neue Schnell-OmL 37 Gr. Flottbek - Rathausmarkt - Ballindamm - An der Alster - Bramfeld, Schnell-OmL 91 ab Stellingen über Lurup nach Osdorf verlängert.

HVA

Krefeld: seit 2. 6. 57 OmL 32 nur noch Hbf.-Hülserberg, dafür OmL 36 Hüls-Hülserberg-Niep-Mörs mit dichterem Wagenfolge. OmL 51 (Geldern-Sevelen) eingestellt. Seit 29. 7. 57 SL 6 von Hüls über Nordwall-Ostwall wie Gegenrichtung, Strecke über Markthalle wird noch von E-

Wagen befahren. Seit 26. 8. 57 Strecke Schiefbahn Deuss & Oetker-Knickelsdorf (SL 8) stillgelegt. SL 8 und 12 zu einer Linie Schiefbahn-Moers vereinigt, ca. 30 km mit 78 Min. Fahrzeit. E. M. Müller

München: Zum Oktoberfest (Theresienwiese) vom 21. 9. bis 6. 10. 57 SL „W“ vom Ostbf.-Marienplatz-Schleife-Martin-Greif-Str. (in früheren Jahren SL „A“). Im Sept. 1957 wurde in der Prielmayerstr. vor dem Karlsplatz ein drittes Strab-Gleis in Betrieb genommen, um gleichzeitige Einfahrt der Linien 1/21 und 3/30 zu ermöglichen. Im Oktober soll in der Neuhauser Str. durch das Karlstor gleichfalls ein drittes Gleis gelegt werden. Bierl

N. Z. H. (Holland): Die Strab-Strecken Amsterdam-Haarlem-Zandvoort und Den Haag (Malieveld)-Scheveningen wurden am

31. 8. 57 stillgelegt. Amsterdam-Zandvoort seit 1. 9. Autobus der NZH (Amsterdam-Haarlem alle 10, H.-Zandvoort alle 20, z. T. 10 Minuten). Für Den Haag-Scheveningen kein eigener Ersatzverkehr, sondern es wird auf die bereits bestehenden SL der Strab Den Haag verwiesen. Friedrich

Salzburg: Seit 1. 8. 57 neue ObL Minnesheimstr.-Langwied (bisher Omn), jeder zweite Wagen der ObL fährt ab Lieferung nun nach Langwied statt Obergngl. Lehnhart

Stuttgart: In Gerlingen wurde eine rund 500 m lange Strab-Neubaustrecke durch die Hofwiesen- und Schillerstr. verlegt und dadurch unter Mitbenutzung der bisherigen Strecke in der Weilimdorfer Str. eine Endschleife für die SL 6 und 13 gebildet. Alt

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1957, 210 S. Text mit vielen Abb., Zeichn. und Tafeln, DIN A 4, Carl Röhrig Verlag Darmstadt, DM 8,50.

Auch das diesjährige Werk enthält wieder eine Fülle interessanter und hochaktueller Beiträge aus dem Eisenbahnwesen aller Länder der Erde. Besonders erwähnt seien Aufsätze über elektrische Triebfahrzeuge, die TEE-Züge der DB, ein Jubiläumsbericht über die Gotthardbahn sowie eine sehr aufschlussreiche und mit statistischen Angaben ausgestattete Schilderung der Eisenbahnen der Erde, während eine Zusammenstellung der wichtigsten Ereignisse im Eisenbahnwesen 1956 dieses sehr empfehlenswerte Buch abrundet.

The first Sixty Years, ein 40-seitiges Bildwerk, das anlässlich der Stilllegung der Strassenbahn Liverpool erschien und das zahlreiche Fotos aus der Geschichte der Liverpoolscher Verkehrsbetriebe enthält. Eine kurze historische Schilderung sowie graphische Darstellungen der Verkehrsentwicklung gehen dem Bilderteil voraus. Herausgeber: Liverpool Corporation Passenger Transport Department, Liverpool (England).

50 Jahre Braunwaldbahn 1907 — 1957, zusammengestellt von Kasper Freuler als Jubiläumsschrift über eine der zahlreichen Standseilbahnen der Schweiz, die seit 1948 durch eine Sesselbahn ergänzt wurde. Auf

37 S. Text und mit Abb. und Tafeln wird Geschichte und Bedeutung dieser vorwiegend dem Fremdenverkehr dienenden Bahn beschrieben.

Bemerkenswerte Zeitungsaufsätze:

Hamburger Abendblatt (18. 9. 57): „ALWEG-Bahn unter der Hamburger Lupe“, eine Betrachtung zur Frage, ob für Hamburg die Schaffung einer ALWEG-Bahn zweckmässig wäre. Scheyrer

Frankfurter Rundschau (28. 9. 57): „Der letzte Pfiff des feurigen Elias“, ein ausführlicher bebildeter Aufsatz über das Ende der berühmten Salzkammergut-Lokalbahn, von Max. Teicher Steinberger

Zeitschrift für Binnenschifffahrt (Heft 9/1957): „MS Hessen, ein neues Fahrgastschiff auf Rhein und Main.“ Beschreibung eines neuen von der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschifffahrt in Dienst gestellten Schiffes. Vehlber

Wiesbadener Tagblatt (28. 9. 57): „Mit 400 Sachen hoch über der Strasse“, kühne Betrachtung über die Möglichkeit des Einsatzes von „Monorail“-Bahnen in verkehrsüberlasteten Großstädten nach dem Muster der Versuchsanlage von Houston (Texas). Scheyrer

Schwäbische Landeszeitung (20. 7. 57): „Märchenzüge auf europäischen Schienensträngen“, Bildbericht über die neuen TEE-Züge, von Dr. E. Schuster. Fruth

desgl. (12. 7. 57): „In der Fahrschule auf Schienen wird viel verlangt“, Aufsatz über Fahrerausbildung bei den Augsburger Verkehrsbetrieben. Fruth

WAGENPARK-STATISTIK

Ams'erdam: neu 6x GI-Tw 553-566
Odr

Bielefeld: neu 6x GI-Tw 221-223
Stock

Bonn: Ergänzung zur Meldung, DVA 154, S. 1199: Die neuen 4x Gr.-Tw sind Einrichtungs-Wagen.
Schoen

Braunschweig: Tw 151-155, 157-159 sowie Bw 240 und Arb.-Tw 419 (ex 32) = a
Höltge

Bremen: neu 3x GI-Tw 910-919 und -Bw 1918-1919. Berichtigung zur Meldung Friedrich/Christ, DVA 153, S. 1191: Bw 1716 nicht = a, sondern nach Generalüberholung wieder in Betrieb. Tw 98 = RT 14 (II), RT 14 (I) ex 181 ex 188 (II) angeblich = a,
Christ

Bremerhaven: neu 2x ER-Bw 208-211 (DWM Berlin, Bj. 1956), die Tw ex Opladen-Ohligs wurden wie folgt eingenummert: 68-70 ex 22, 23, 24 und 71-72 ex 20-21. Tw 15 = Reklame-Tw 258, Tw 39 = Arb.-Tw 257, Tw 50 = Arb.-Tw 255, Tw 53 = Arb.-Tw 256.

Ausgemustert (Wagenkasten z. T. Aufenthaltsraum oder Schuppen) wurden: Tw 3, 10, 35, 51, Bw 171, 180, 186, 187, 191, 195, 198, 199.
Friedrich

Dortmund: neu 4x GI-Tw 31-36 (Hansa). Neu Fahrstuhl-Tw 980 (Fuchs). Tw 349, 350 und 364 = a. Bw 417 = Salzwg. 938 (II), Salzwg 938 (I) = a.
Cadenbach

Düsseldorf: neu 6x GI-Tw 2411 und 2511.
Waltking

Extertalbahn: Tw 2 ohne elektr. Ausrüstung zur Ausmusterung abgestellt, Tw 1 und 3 = Reserve. Der normale Verkehr wird mit den neuen 4x Tw 4-6 abgewickelt. Bw 11-13 (davon 13 mit Postabteil) nur im Spitzenverkehr eingesetzt.
Leimbach

Frankfurt/Main: Berichtigung zur Meldung DVA 154, S. 1199: Tw 364 wurde Arb.-Tw 2037 (III).

Frankfurt/Oder: Arb.-Tw 3 und Bw 122 und 127 = a. Arb.-Tw 10 nach Brandenburg abgegeben, neu 2x Tw 36-38 (Bj. 1956/54) und 2x Bw 114-120 (Bj. 1956/55/54) sämtlich LOWA, Anlieferung mit rückwärts laufender Nummerierung.
Stock

Gera: neu 2x Tw 18 und 2x Bw 73-74 und 79 (II), sämtlich LOWA, Bw 79 (I) wurde Arb.Wg. Tw 20-21 (ex Leipzig) zu Bw 71-72 umgebaut.
Stock

Görlitz: Tw 1-2 (ex Bromberg) = a, Tw 3 = Arb. Tw 103, Tw 4 (ex Hörde) = Arb.-Tw 104, Tw 5 (ex Hörde) = a, Neu 2x Tw 1-3 (III), LOWA Gotha
Stock

Gotha: neu 2x Tw 43 und 2x Bw 93 (Thüringerwaldbahn), LOWA Typ 1957 (vgl. STADTVERKEHR Heft 5/57)
Stock

Den Haag: neu 4x PCC-Tw 1149-1170, verschrottet wurden: Tw 90-94, 96-101 sowie Sommer-Bw 501-526 (ausser Bw 505, der für Eisenbahn-Museum vorgesehen ist).
Friedrich/Odr

Hamburg: Die letzte Serie der V7-Tw und -Bw ist nunmehr ausgeliefert: Tw 3400 bis 3439 und Bw 1468-1500 und 4433-4444 (45 Stück). PCC-Tw 3060 wurde nach Kopenhagen verkauft.
HVA/Stetza

Hannover: neu 4x Gr.-Tw 441-444 und -Bw 2001-2003 (die Bw besitzen ebenfalls je 2 Motoren)
Zimmer

Idar-Oberstein: Sämtliche bei der Stilllegung noch vorhanden gewesenen Fahrzeuge, also Tw 1, 3, 4-7 und Bw 2, 11 und 12 wurden verschrottet.
Vogt

Iserlohn: Tw 30 - 33, 35 und 65 = a
Waltking

Kassel: Tw 101 auf Meterspur umgebaut und als Tw 11 auf der Herkulesbahn in Betrieb. Tw 157 = Bw 660 (II), weitere Umbauten dieser Art werden nicht vorgenommen. Tw 156 und 160 zur Verschrottung vorgesehen. Bw 611-614 (Eigenbau) werden z. Zt. in Salzwagen umgebaut. Herkulesbahn-Tw 35 = a, Tw 24 (ex Krefeld) jetzt Arb.Wg. Bw 61 = Turm-Tw 81, Bw 69, 72 und 73 mit neuem Wagenkasten versehen, andere Umbauten der gleichen Gruppe folgen.
Stetza/Stock/Leimbach/Todt

Klagenfurt: Tw 3, 4, 11, 12, 16, 21 und Bw 56, 66, 68, 101, 104-112 = a. Bw 112 kam in einen Kindergarten (wie Tw 19). Mithin nur noch vorh.: Tw 2 (bereits abgestellt), 5-10, 17, 18, 22-24 und Bw 50-55, 57-64.
Lehnhart

Krefeld: Berichtigung zur eigenen Meldung, DVA 150, S. 1167: 4x Bw 104-105 nicht = a, sondern Umbau in gleicher Weise wie Bw 101-102. Zum weiteren Umbau ist 4x Bw 126 = 103 vorgesehen, bis 1960 wahrscheinlich auch 4x Bw 111, 113, 122 bis 125. Neu 4x Gr.-Tw 411-416 (DÜWAG), jedoch im Gegensatz zu den Tw 401-406 zweimotorig.
E. M. Müller

M.-Gladbach: neu 4x Gr.-Tw 27-30 (DÜWAG). Tw 55 und 56 = Arb.Wg. (Schneepflug), gleiche Nr., Tw 67 = Reklame-Tw. Tw 58 = Arb.Tw 507 (II), alter Arb. Tw.

507 = a. Bw 222 = 302 (II) = a, 302 = 222 (II) noch vorh. (gleichzeitig Berichtigung zur eigenen Meldung, SB 135, S. 1047), Bw 232 = 308 (II) = a, 308 = 232 (II). Im Jahre 1957 wurden bisher verschrottet: Tw 36, 37, 38, 39, 41, 42, 53, 57, 65, 76, 83, 99, 100 und Bw 212, 224, 225, 227, 228, 229 und Arb. Tw 504, 510. Friedrich

München: neu 3x Gr-Tw 882—900 und -Bw 1709—1727 (Rathgeber).

Dillmann/Bierl

Rotterdam: neu 4x Gr-Tw 3—14 und 6x Gl-Tw 237—239. OdR

Stuttgart: Tw 562 und 612 sowie Bw 913 947, 1042, 1052 und 1178 = a. Alt

Versailles: Nach der am 3. 3. 57 erfolgten Stilllegung der Strab bleiben die Tw 1, 6, 12, 19 und 53 zu verschiedenen Zwecken der Nachwelt erhalten. Stetza/MT

Wien: neu 2x Tw 454—455. Lehnhart

Wuppertal: Die bisher in den Verkehr genommenen Tw ex Ennepetal erhielten folgende Nummern: Wuppertal 135—141 ex Ennepetal 18, 15, 17, 12, 19, 13 und 16. Die Tw 14 und 20 warten im Ursprungszustand noch auf ihre Inbetriebnahme.

Leimbach

Würzburg: Der gesamte Wagenpark der Strab wird z. Z. wie folgt umgenummert:

Tw 1—12 (Bj. 1925) = 108—119

Tw 13—19 (Bj. 1927) = 120—126

Tw 20—22 (Bj. 1929) = 127—129

Tw 23—24 (Bj. 1930) = 130—131

101 (Bj. 1912, ex Kreuznach 25/26) = unverändert.

Münster — Tw 66, 69, 68, 64, 53 = Tw 102—106.

107 bleibt vorläufig unbesetzt.

Arb.-Wg. ohne Nummer (Bj. 1912, ex Neuwied 18).

Die Tw Münster 65 und 67 sind noch nicht umgebaut und eingenummert.

Bw 51—55 (Bj. 1927) = 151—155

56—58 (Bj. 1929) = 156—158

59—60 (Bj. 1930) = 159—160

61 (ex Augsburg 78) = a

161 (Neubau in eig. Werkstatt 1956)

62—66 (ex Augsburg 79, 80, 83, 85 und 65) = a

67—70 (Bj. 1910, ex Neuwied 40, 38,

37, 42) = 167—170

71—72 (Bj. 1911, ex Kreuznach Tw 22 und 23) = 171—172

Münster — Tw 62, 57, 60 und 59 = Bw 173 bis 176. Stock.

Wagenpark-Geschichte Essen (Fortsetzung)

Bw 201—233 Bj. 1833 = 271—273 (II) = 15—17 = a

204—217 Bj. 1894 Sommer-Bw = 1 bis 14, davon 2—14 = a, Bw 1 noch als Museumswagen vorhanden

218—223 Bj. 1895 = 274 (II) — 279 (II) = 18—23, davon 19 = a, Rest = Oberhausen 65—69

224—236 Bj. 1896 = 280 (II) — 292 = 24—36, davon 33 und 35 = a, Rest = Oberhausen 70—80

237—251 Bj. 1898 = 293—307, davon 303 u. 304 = a, Rest = 37—49, davon 38, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48 und 49 = a, Rest = Oberhausen 81—84.

252—257 Bj. 1902 = 308—313 = 50 bis 55 = a

261 (II) — 270 (II) Bj. 1900/01 ex SEG 529—538 = 99—108, davon 99, 102, 107, 100 = Gemüse-Bw 1345 bis 1348 = a, Rest = a.

(Fortsetzung folgt!)

LOKWESEN

Dr. Mühl: Lok-Stationierungen (Stand 2. 6. 57): 01¹⁰ BW Bebra (16, davon 11 bereits umgebaut mit Ölhauptfeuerung), BW Kassel (11), BW Osnabrück Hbf. (20), BW Hagen-Eckesey (5) und BW Offenburg (2).

23: Mainz (30), Koblenz MG (11), Paderborn (9, neu 076), M.-Gladbach (11), Siegen (12) und Oldenburg (5: 23.030-32, 077-078). P 10 sind jetzt beheimatet bei den BW Kempten, Neu-Ulm, Frankfurt (M) 3, Giessen, Dillenburg, Limburg, Karlsruhe, Villingen, Heidelberg, Kaiserslautern,

Stuttgart und Jünkerath. 41: stationiert bei den BW Kassel, Marburg, Fulda, Hamm, Wanne - Eickel, Hamburg - Eidelstedt, Lübeck, Hannover Hgbf., Braunschweig Hbf., Bremerhaven-G., Bielefeld, Göttingen P, Köln-Eifelort, Osnabrück Hbf., Kirchweyhe, Rheine, Münster und Hagen-Eckesey. 10.001/2 BW Bebra.

Verteilung der V 200: Griesheim 001-005, 010, 011, 013-016, 026-028, 037-039, 052. Altona 006-007, 017-020, 024-025, 043-051, Hamm P 008-009, 021-023, 029, 034-036, 040-042, Villingen 030-033, 053-055. Verteilung der E 10: Offenburg 101-107, 152-155, Nürnberg Hbf. 001-005.

Söhngen: zur Anfrage Scharf, DVA 153, S. 1193; 10. 033 ist nicht bei Krupp im Bau. Es handelt sich wohl um eine Verwechslung mit 10.002. Wie verläutet, werden 10.001 und 10.002 wohl die einzigen Lok ihrer Baureihe bleiben.

Dr. Mühl: zur Mitteilung Scharf, DVA 153, S. 1194; Ich sehe im Verkauf der alten Schnelltriebwagen sowie in der Ausmusterung der genannten und anderer Lokgattungen keine Unverständlichkeit, sondern erkenne die dringende Notwendigkeit dazu unbedingt an. Für Gattungen mit geringer Stückzahl, für die ein Ersatzteil-Lagerung bzw. -neuanfertigung absolut unrentabel ist, für Lok, für die keine rechte bzw. wirtschaftliche Verwendungsmöglichkeit mehr besteht, für ältere Lok, die stark reparaturanfällig sind, gibt es keinen anderen Ausweg, so bedauerlich dies für den Lokomotivfreund auch sein mag. Die in der Zugförderung der DB durch die weitgehende Rationalisierung erzielten Erfolge geben diesen und ähnlichen Massnahmen recht. Je weniger Triebfahrzeugtypen vorhanden sind, desto wirtschaftlicher lässt sich der Betrieb gestalten.

Schreiter: Auf einer Reise durch Jugoslawien benutzte ich von Rijeka aus einen alten Speisewagen (Bj. 1910 ?). Hier wurde Geschirr benutzt mit der Bezeichnung SKR. Diese Buchstaben waren mit einem blauen Kreuz nebst Flügelrad umrandet. Was bedeuten diese Buchstaben? Die Beschriftung des Wagens war deutsch, französisch, ausserdem serbisch. Auf den Lederpolstern waren noch Andeutungen von Prägungen

einer Krone erkennbar. Hat es früher eine serbische Staatsbahn gegeben und hatte diese Speisewagen?

Die Elektrifizierung ist von Rijeka und von Triest hinauf bis Postojna durchgeführt. Gefahren wird von beiden Endpunkten jedoch nur bis zum Gabelpunkt Pivka elektrisch, von dort aus weiter nach Ljubljana mit Dampf. Nach Aussage eines jugoslawischen Bahnbeamten darf in Jugoslawien nur 75 km/h gefahren werden (Ausnahme Ljubljana-Beograd = 80 km/h). Der Sonderzug Titos, den ich in Ljubljana sah (Diesellok von Krauss-Maffei — 3 Stück geliefert) bestand aus neun blauen Salonwagen. Der in Jugoslawien vorhandene Lokomotivpark setzt sich aus ziemlich viel Typen, z. T. ältester Bauart zusammen. Ich beobachtete mehrere G 12 und einige Lok ähnlich der Reihe 41. (Einheitslok der JDZ). Dazwischen liefen aber reinste Missgeburten, die aussahen, als ob sie aus mehreren Lok zusammengebaut wären.

Dillmann: Beim BW München Hbf, tun z. Zt. die E 41.014 und 019 Dienst, offensichtlich leihweise, denn sie tragen die Schilder des BW Heidelberg.

In Laichingen (BW für die Strecke Amstetten-Laichingen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft, Kursbuch-Nr. 320r) stehen abgestellt die Tw 2 und vermutlich 1 der Bremen-Tarmstedter Eisenbahn sowie die Lok WEG 28, Borsig 1900 (Nr. 4871). Letztere wird nur mehr als Reserve vorbehalten. Der Verkehr wird normalerweise ausschliesslich mit VT durchgeführt (auch der Güterverkehr).

Eisenbahnbau in Skandinavien

Die Norwegische Nordlandsbahn ist nun über Lønsdal hinaus bis Saltdal in Betrieb, der Weiterbau bis Bodö ist in vollem Gange. Das Endziel dieser Bahn ist bekanntlich Narvik. Bodö würde dann an einer abzweigenden Linie liegen. Ob das Endziel jemals erreicht wird, ist allerdings fraglich, weil durch das gebirgige Gelände und tief eingeschnittene Fjorde die Kosten ausserordentlich hoch werden würden. Mehrere kilometerlange Tunnel wären notwendig, wenn nicht durch lange Fahrstrecken diese Schwierigkeiten wenigstens zum Teil umgangen, aber dadurch der Wert der Bahn erheblich vermindert würde.

Im nördlichen Schweden wurde mit dem Bau einer eingleisigen Bahn zum Hafen Kalise begonnen, die in Morjärv von der

von Dipl.-Ing. A. Kalkofen, Stockholm

Strecke Boden-Haparanda abzweigt. Diese Bahn soll zunächst nur dem Güterverkehr dienen und der Personenverkehr weiterhin den Omnibussen überlassen bleiben. Die sogenannte Ostküstenbahn am Bottnischen Meerbusen wurde von Hudiksvall über Sundsvall bis Härnösand elektrifiziert. Die weitere Elektrifizierung dieser Strecke über Sollefteå bis zum Anschluss an die Stammbahn in Långsele ist im Gange. Auf der nördliche Stammbahn wurde mit dem zweigleisigen Ausbau südlich von Ånge auf Teilstrecken begonnen, die wegen langer Steigungen Anlass zu Betriebsschwierigkeiten gegeben haben. Die Strecke von Ånge bis Brücke wurde auf Fernsteuerung von Ånge aus umgebaut und durch zwei neue Auswechsellstellen ihre Leistungsfähigkeit weiter erhöht.

Im südlichen Schweden wurde der Umbau der schmalspurigen Strecke Karlskrona-Karlskrona beendet und der normalspurige Betrieb am 1. September 1957 eröffnet. Der Umbau brachte einige Streckenverlegungen und sogar den Bau eines neuen Tunnels mit sich. Zwischen Karlskrona und Kalmar besteht weiterhin das Kuriosum, dass diese Strecke zwei Spurweiten besitzt, und zwar von Karlskrona bis Torsås 1067 mm, der Rest 891 mm. In Torsås müssen also alle Fahrgäste umsteigen.

In Finnland sind von der Nord-Südstrecke Haapajarvi-Suolahti die Abschnitte

Haapajarvi-Munras und Suolahti-Saarijärvi in Betrieb, der Rest im Bau. Die von Kontiomäki nach Norden gehende Bahn hat Pesiökylä mit Abzweigung nach Aamen-saari erreicht. Endziel ist Tairalkoski. Auch der äusserste Osten an der karischen Grenze soll durch eine neue Bahn Joensuu-Kovero bessere Verbindungen erhalten, während die neue Strecke Orivestijämsänköskei nordöstlich von Tampere bereits in Betrieb ist. Nach Räumung des Porkkalagebietes durch die russischen Truppen gehört nun auch der „längste Tunnel der Erde“ der Geschichte an, und der Eisenbahnverkehr von Helsinki unterliegt keinen Beschränkungen mehr.

Die Trossinger Eisenbahn

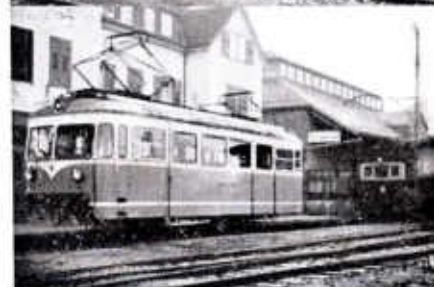
Um die Stadt Trossingen mit der Bahnlinie Villingen — Rottweil zu verbinden, wurde 1898 die Trossinger Eisenbahn erbaut, die von Trossingen Stadt zum 4,3 km entfernten Bundes-Bahnhof Tros-

ingen, von 1,3 km ein Steigungsverhältnis von 1:33 vorhanden ist. Um bei diesen Geländeschwierigkeiten einen wirtschaftlichen Betrieb durchführen zu können, wurde die Bahn bereits im Gründungsjahr voll elektrisch erbaut, und zwar mit 550 V Gleichstrombetrieb.

An Rollmaterial sind vorhanden: Die 2-achsigen ETw 1 und 2 (AEG/MAN 1898), der 4-achsige ETw 3 (MF Esslingen 1938) und der 2-achsige ETw 5 (MF Esslingen 1955), ferner die 2-achsigen Bw 6 und 7 (1898). Für den Güterverkehr wird eine Ellok (MF Esslingen) eingesetzt. Die Bahnanlagen in Trossingen Stadt sind im Verhältnis zu der geringen Länge der Bahn, deren Gesamtlänge nur 6 km beträgt, ausserordentlich umfangreich, was sich aus dem lebhaften Güterverkehr erklärt. Es befinden sich hier neben einem grossen Bahnhofs- und Verwaltungsgebäude ein Bahnpostamt, Stückgut- und Eilguthallen, Verladerrampen, Wagenhallen, Reparaturwerkstätten, Elektrizitätswerk und umfangreiche Rangiergleisanlagen. Der Güterverkehr, der ausschliesslich mit bundesbahneigenen Wagen durchgeführt wird, betrug im Jahr 1955 18 500 t, davon rund 500 t Expressgut. Im Personenverkehr wurden während des gleichen Zeitraumes rd. 245 000 Personen befördert. Wenn man bedenkt, dass Trossingen nur ca. 14 000 Einwohner zählt, so ist dies für diese 4,3 km lange Stichbahn eine stattliche Leistung.

Obwohl sich Gleisanlagen und Fahrzeuge in gutem Zustand befinden, sind Bestrebungen im Gange, die Bahn zugunsten des Strassenverkehrs stillzulegen.

Kampfenkel



oben: Tw 1 (1898)

unten: Tw 5 (1955)

Foto: Kampfenkel

singen führt. Auf dieser Strecke hat die Bahn einen Höhenunterschied von 65,5 m zu überwinden, wobei auf einer Strecke