

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammier-Brief“ -

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

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

12. Jahrgang

NOVEMBER 1957

Nr. 156

„Alles mit Mass!“ (Solon)

Die glänzend verlaufene Bremer Tagung zeigte wieder einmal, genau wie die früheren Tagungen, welch gutes Verhältnis in den weitaus meisten Fällen zwischen Verkehrsbetrieben und Verkehrs-Amateuren besteht. Viele von uns haben freundschaftlichen Kontakt zu einem oder mehreren Betrieben ihrer engeren Heimat und erhalten bereitwillig Informationen; die Spalten unserer Zeitschrift bestätigen das in jeder Nummer. Mancher konnte auf Reisen auch Eingang zu weiteren Betrieben finden. Bisweilen war dabei erst ein anfängliches Misstrauen dem noch fremden Frager gegenüber zu überwinden; aber dann wurde einem doch manches gesagt und gezeigt. Der Verfasser kann das von sich selbst bestätigen; bisher ist er noch bei keinem Strassenbahnbetrieb ergebnislos herauskomplimentiert worden. Und doch kann uns der obige Ausspruch des alten griechischen Staatsmannes etwas sagen für unsere Beziehungen zu den Verkehrsunternehmen!

Verlangt nicht mancher von uns zuviel? Manchmal hört man nämlich bei Betriebsbesuchen auch Klagen über Amateure, die in ihrem Eifer, ja Übereifer den Betrieben lästig fallen, z. B. wenn eine Strassenbahn-Gesellschaft im Ruhrgebiet alle paar Monate von demselben Schreiber um Bilder gebeten wird, diesmal von der, dann von jener Wagenserie oder gar von bestimmten Wagen von Anno damals, die längst als Schrott oder günstigenfalls als Gartenlaube ihr Leben ausgehaucht haben, oder wenn nach ebenso alten Fahrplänen usw. gefragt wird. Die Betriebe können oft beim besten Willen diese Wünsche nicht erfüllen,

entweder waren auch ihre Archive ausgebombt, oder man hat — leider — diese Unterlagen längst zu Altpapier gemacht. Es ist ihnen dann nicht nur lästig, sondern auch etwas peinlich, Absagen erteilen zu müssen, und das mit Unterschrift und Gegenzeichnung, wie es bei einer ordentlichen Behörde nun mal üblich ist.

Deshalb, liebe Verkehrsfreunde, versteht die folgenden Vorschläge richtig: Wegen Bilder wendet Euch zunächst einmal an die bekannten Photographen unter uns, die meist mehr auch von den ältesten Zeiten haben als die Betriebe selbst. Habt Ihr Fragen zur Geschichte eines Unternehmens, so schreibt am besten zuerst an die Spezialisten unter uns, entweder ersieht man ihre Namen aus den Meldungen in unserer Zeitschrift, wenn nicht, kann bestimmt der Herausgeber Ortskundige nennen, die über die Geschichte „ihrer“ Strassenbahn oder „ihrer“ Kleinbahn oft mehr wissen als die Verwaltung selbst. Und wenn Ihr dennoch an einen Betrieb schreibt, dann präzisiert Eure Fragen, Bittet nicht einfach um „technische Angaben“ über die . . . Strassenbahn; so kürzlich im Rheinland geschehen. Was soll der arme Sachbearbeiter da schon alles schreiben! Fragt auch besser nicht nach der Bilanz oder nach der Höhe der Anleihen — keiner läßt sich gern in die Brieftasche gucken.

Persönliche Vorstellung bei dem betreffenden Betrieb und daraufhin mündliche Aussprache dürften allemal der beste und erfolgreichste Weg sein, um möglichst viel von dem zu erfahren, was der Besucher erkunden will. Auch erübrigen sich dann meist

schriftliche Rückfragen mit ihren neuen Möglichkeiten zu Missverständnissen. Und wenn Euch der Urlaub zu einem noch fremden Betrieb führt, vermeidet es dann tunlichst, eine Besichtigung an einem Sonntag zu erbitten; nicht jeder Angestellte opfert gern für die Besucher seine Freizeit.

Bedauerlich wäre es, wenn der so erfreuliche Eifer des Amateurs bei den Verkehrsunternehmen selbst als Belästigung durch einzelne Übereifrige und wir dort als seltsame Zeitgenossen, die nie genug bekommen können, angesehen würden. Darum „alles mit Mass!“ Friedrich

DVA - Bezugsgebühr 1958 für Österreich

Analog der bedauerlicherweise notwendigen Erhöhung des DVA - Bezugspreises trifft diese Regelung natürlich auch für die Abonnenten in **Österreich** zu. Für diese beträgt der Jahresbezugspreis ab 1958 **48 Schilling**, die Erhöhung bewegt sich also

im gleichen Verhältnis wie in Deutschland. Für die DVA-Bezieher in Österreich wird dem DVA 157 (Dezember) ein Erlagschein beigelegt, damit diese die Möglichkeit haben, die Bezugsgebühr beim Postsparkassenamt Wien einzuzahlen. Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Beitragszahlung

Obleich in DVA 154, S. 1198, im Zusammenhang mit dem Bericht über die letzte Mitgliederversammlung darum gebeten

wurde, der inzwischen erfolgten Aufforderung zur Beitragszahlung möglichst bald nachzukommen, sind noch nicht alle Beiträge eingegangen. Ich bitte daher freundlichst, die noch ausstehenden Beiträge umgehend zu überweisen und es mir zu ersparen, an jeden einzelnen Säumigen heranzutreten, da dies unnötigen Zeit- und Geldaufwand erfordert. Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Mit Inkrafttreten des Winterfahrplanes wurde der **elektrische Zugbetrieb** auf dem 20 km langen Abschnitt **Karlsruhe — Bruchsal** aufgenommen. Damit ist die Gesamtstrecke **Basel — Heidelberg** elektrifiziert. Kampfhenkel

Die Strecke **Neustadt — Speyer** (Meterspur) wurde nun doch abgebrochen, nachdem die DB ein Angebot seitens der mit dem Busverkehr beauftragten Unternehmer, einen Schienenbusverkehr zu organisieren, abgelehnt hat. Die Autobusunternehmer wurden zu ihrem aussergewöhnlichen Angebot durch die katastrophalen Strassenverhältnisse und den starken Berufsverkehr gezwungen, der besonders im Winter nicht in geordneter und sicherer Weise bewältigt werden kann. Welche Gründe zur Ablehnung des Schienenbusprojektes führten, ist unbekannt. Kampfhenkel

Der letzte Zug auf der dänischen **Kib Horsens — Juelsminde** verkehrte am 28. 7. 1957. Der Personenverkehr auf den **Horsenser Kleinbahnen**, und zwar auf beiden Strecken **Horsens — Thyregod** und **Horsens — Ejstrupholm**, soll zum 1. Januar 1958 eingestellt werden. Als einzige noch betriebene Strecken bleiben die Linien **Horsens — Braedstrup — Bryrup — Silkeborg** und **Horsens — Odder** bestehen. Gabriel

Die **Montafonerbahn** (Bludenz—Schrus) stellte 4 Uerdinger Schienenbusse in Dienst. Zimmer

Wie bereits gemeldet, wurde am 30. 9. 57 die **Salzkammergut-Lokalbahn** trotz des Einspruches von 60 000 Bewohnern des Salzkammergutes eingestellt. Die Bahn hatte zuletzt einen Bestand von 11 Dampflok, 1 Diesellok, 1 Tw, 41 Personen-, 11 Dienst- und Post sowie 89 Güterwagen. Es verkehrten 5 Personenzug- und 1 Güterzugpaar pro Tag. Am letzten Betriebstag wehten überall schwarze Fahnen. Die letzten Züge wurden wehmütig verabschiedet und kamen mit grosser Verspätung an. Es ist jedoch geplant, im Mai 1958 den Verkehr zwischen **St. Wolfgang** und **Bad Ischl** mit VT wiederaufzunehmen. Die Roman-t'k dieser Dampfbahn ist jedoch endgültig dahin. Lehnhart

b) Strassenbahnen und Omnibusse:
Bochum-Gelsenkirchen: seit 20. 10. OmL 64 bis Langendreer Sportplatz Papenholz verlängert, OmL 65 bis Sozialhaus Stahl-

hausen verlängert, OmL 75 nur noch Stokkum Bruch — Rüdighausen, OmL 85 nur noch Schalke — Eickel Auf der Wenge, OmL 86 bis Bhf. Horst-Süd verlängert, OmL 87 eingestellt, OmL 88 nur noch zwischen Gels. Hbf. und Buer Omn. Bf., neue OmL 93 Gelsenk.-Hbf. — Hessler Frankenhof, neue OmL 94 Gelsenk.-Hbf. — Rott- hausen Landschede, neue OmL 95 Gelsenk. Alter Markt — Rothhausen Brüggemann- strasse. Cadenbach

Dortmund: seit 1. 11. Neubaustrecke (1 km) zur Ruhrallee in Betrieb, neue SL 8 Markgrafenstr. — Reinoldikirche — Hbf., neue SL 16 Markgrafenstr. — Reinoldi- kirche — Schulte Rödding, ObL 47 über 1 km Neubaustrecke bis Oespel verlängert, OmL 52 jetzt Stockum Kirche — Böving- hausen. Cadenbach

Essen: seit 20. 11. SL 1 (Gemeinschaft mit Bochum-Gelsenk.) nur noch bis Alfredus- bad, dafür SL 11 (Gemeinschaft mit Mül- heim-Ruhr) bis Bredeney. Cadenbach

Frankfurt-Main: seit 6. 10. neue SL 4 Stadtgrenze Offenbach — Lokalbf. — Kon- stablerwache — Hauptwache — Goethe- platz, dafür SL 19 eingestellt, Offenbacher SL 27 morgens in den HVZ bis Frankfurt Hbf., SL 21 von Schwanheim wieder bis Praunheim (Heerstr.), SL 10 bis Seckbach verlängert, OmL 63 bis Hauptfriedhof (Al- tes Portal) verlängert. Steinberger

St. Gallen (Schweiz): zur Meldung Heyn- eck, DVA 153, S. 1191: Seit 1. 10. 57 die ganze SL 1 auf Obusbetrieb umgestellt, damit kein Strab-Verkehr mehr in St. Gallen. Alt

Koblenz: SL 3 (Hbf. — Kapellen — Stol- zenfels) jetzt nur noch nachmittags, dafür alle 30 Min. Waltking

Luxemburg: Nach Stilllegung der SL 6 verkehrt eine neue SL (ohne Nr.) vom Hbf. nach Bonnevoie. Waltking

Schaffhausen (Schweiz): Nach Stilllegung der SL 2 (Bahnhof — Mühlental) besteht nur noch SL 1 Ebnat — Bahnhof — Neu- hausen). Zimmer

Trier: neue ObL 4 Hbf. — Weismark. Waltking

Ulm: Für SL 4 befindet sich eine Streck- kenverlängerung von 600 m mit neuer End- schleife am Kuhberg im Bau. Bormann

Vestische Strassenbahnen: Mit Einfüh- rung des Winterfahrplanes folgende Li- nienänderungen:

SL 2 nur noch Recklinghausen Hbf. —

- Erkenschwick — Rapen
 SL 3 nur noch Recklinghausen Hbf. — Suderwich — Henrichenburg
 SL 4 eingestellt
 SL 10 über neue Gleisverbindung Glad- beck Ost nach Bottrop — Oster- feld Hasenstr. und
 SL 11 über Gladbeck Ost — Bottrop Knappschaftskrankenhaus verlän- gert.
 SL 15 jetzt Buer Rathaus — Westerholt — Herten — Scherlebeck
 SL 19 eingestellt
 SL 20 (neu) Buer Rathaus — Resse Markt
 SL 22 eingestellt
 SL 24 (seit Sommer 1957) Buer Rathaus — Polsum — Marl — Hüls — Sin- sen — Recklinghausen Hbf.

ferner 4 neue OmL:

- OmL 30 Erkenschwick Waldfriedhof — Stimberg — Stadion
 OmL 31 Recklinghausen Hbf. — Oer — Erkenschwick — Meckinghoven Waltrop — Brambauer
 OmL 32 Recklinghausen Hbf. — Erken- schwick — Datteln
 OmL 33 Recklinghausen Hbf. — Suder- wich — Henrichenburg — Datteln

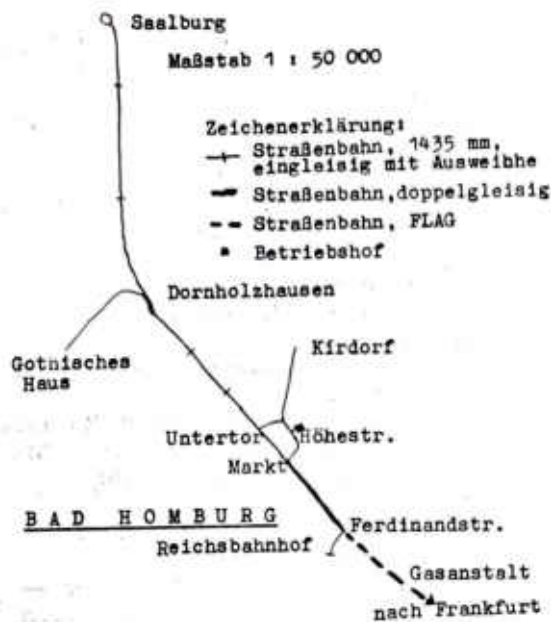
c) Schnellbahnen:

Hamburg: Seit 12. 9. 57 ist die neue Kehr- anlage MB (Messberg) des Bahnhofs Jung- fernstieg in Betrieb. Es können 8 Wagen pro Gleis aufgestellt werden, die alte An- lage bleibt jedoch in Betrieb. HVA

e): Das Netzbild: heute Saalburgbahn (Bad Homburg — Dornholzhausen — Saalburg)

Linienführung:

26. 7. 1899 Bad Homburg Bhf. — Höhe- strasse — Dornholzhausen — Gothisches Haus
 1. 8. 1899 Bad Homburg Bhf. — Höhe- strasse — Kirdorf
 1. 4. 1900 Bad Homburg Bhf. — Höhe- strasse — Dornholzhausen — Saalburg
 1. 9. 1907 Stilllegung der Strecke über die Wallstr., dafür neue Strecke über den Schulberg (Linien nach Gothisches Haus und zur Saalburg)
 30. 5. 1910 Eröffnung der Strecke der FLAG nach Frankfurt, gleich- zeitig kurzfristig neue Linie Bad Homburg Markt — Gas- anstalt
 1. 10. 1915 Stilllegung der Strecke zum Gothischen Haus



1. 10. 1919 Stilllegung der Strecke nach Kirdorf, ab Höhestr. Betr. Bf.
 1. 8. 1935 Stilllegung der Strecken Ferdinandstr. — Bahnhof u. Markt — Saalburg

Wagenfolge:

Zwischen 10 u. 30 Min., meist 1 Tw + Bw.

Wagenpark:

- Tw 1—15 Bj. 1899, davon 8—10 = FLAG
 20—22 = Frankfurt 2024, 2026, 2027, Rest 1935 = a
 Bw 41—52 Bj. 1899, davon 50—52 vorübergehend Decksitzwagen, davon 4 Stück nach Frankfurt
 584 — 587 = 1484 — 1487 = 2204 — 2207, Rest 1935 = a.

In Bad Homburg heute noch in Betrieb: Frankfurt — Gasanstalt — Markt (Frankfurt SL 25), Markt — Höhestr. — Betriebs-hof (Betriebsfahrten). Waltking

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Wenn einer eine Reise tut, eine Sammlung freundlicher Karikaturen um eine Reise mit der Eisenbahn, 72 S. u. 30 S. Zeichnungen, Sonnenberg-Verlag, Wiesbaden, DM 4,25, für DVA-Bezieher jedoch nur DM 2,75 zuzügl. Porto. Ein launig geschriebener und ausgestatteter Bildband, der sich vorzüglich als kleines Weihnachtsgeschenk an Eisenbahnfreunde oder solche, die es werden möchten, eignet.

„Gemeinwirtschaft, Strassenbahn und Verkehrschaos“ ist der Titel eines ausgezeichneten Aufsatzes des bekannten österreichischen Eisenbahnfreundes Josef Otto Slezak (Da staunt das Vorsignal u. a.), der in der Zeitschrift „Arbeit und Wirtschaft“ Nr. 9/1957 vom 1. 9. 57 (Verlag Arbeit und Wirtschaft, Wien I, Ebendorfer Str. 7) erschien. In diesem Beitrag nimmt der Autor mit bemerkenswerter Offenheit zur gegenwärtigen Verkehrspolitik in Wien Stellung, während seine Darlegungen aber auch von allgemeiner Bedeutung sind. Er bricht eine Lanze für den öffentlichen Verkehr und tut dies mit überzeugenden Mitteln und Vergleichen.

Der letzte Pfiff des feurigen Elias, ausführlicher Aufsatz (mit 3 Abb.) über das Ende der Salzkammergut - Lokalbahn (Frankfurter Rundschau vom 28. 9. 1957).

Kampfhenkel

Wiesbadener Kurier, Beilage „Rund um

die Welt“ (21. 9. 57): „Europas bummeligste Bimmelbahn“, interessanter Bericht über die Erlanger „Seku“, d. h. die Sekundärbahn von Eschenau nach Erlangen.

Scheyrer

Wiesbadener Tagblatt (28. 9. 57): „Die Bundesbahn fährt elektrisch“, Aufsatz von Dr. W. G. Busse über die fortschreitenden Elektrifizierungsarbeiten der DB im Raum von Hessen und auf der Rheinlinie.

Scheyrer

Hansa, Zeitschrift für Schifffahrt, Hamburg (Nr. 27/28 vom 6. 7. 57): „Deutz-Hafenbahnlokomotive“, technische Beschreibung einer neuen, von Klöckner - Humboldt - Deutz gefertigten und auf der Technischen Messe Hannover gezeigten Hafenbahnlok (mit Abb.).

Vehlber

Bremer Nachrichten (3. 9. 57): „Der erste Zug erreichte Bremen - Klöckner - Hütte“, Bildbericht über die Inbetriebnahme eines neuen Eisenbahnhofs im Bremer Raum.

Vehlber

Potsdamer Tageszeitung (Verlag Hayn's Erben, Berlin SO 36) (Nr. 72, 2. Oktober-Ausgabe 1957) brachte den Anfang einer Aufsatzserie über die Geschichte der Potsdamer Strab, von Dipl.-Ing. M. Schoen, Bonn

Der Stadtverkehr (Heft 7/1957): Neuer Bergbahntriebwagen für die Drachenfelsbahn, ausführlicher bebildeter Aufsatz über den dritten elektrischen Zahnrad-Tw dieser Bahn, welche anlässlich der Jahrestagung 1955 eingehend besichtigt wurde.

WAGENPARK-STATISTIK

Amsterdam: neu 6x Gl-Tw 567—570.

OdR

Bochum - Gelsenkirchen: neu 6x Gl-Tw 267—271 (Zwei-Richtungs-Wagen).

Waltking

Frankfurt-Main: neu 4x Gr-Tw 235—236 und -Bw 1235—1236 (DÜWAG).

Steinberger

Klagenfurt: zur Meldung Lehnhart, DVA 155, S. 1209: Die Wagen 3, 4, 11, 12, 16, 21, 56, 68, 101, 104, 106—111 sind nur abgestellt, jedoch nicht ausgemustert. Tw 2 läuft im Personenverkehr. Tw 19 sowie Bw 105 und 112 kamen an Kindergärten. Lediglich Bw 66 wurde abgebrochen.

Mayr

Köln-Bonner Eisenbahnen: Die inzwischen erfolgte Umnummerung ergab folgendes Bild:

ET 1 — 6	Bj. 1905	ex 501, 505 — 508,
ET 7	Bj. 1907	ex 512
ET 8 — 10	Bj. 1910	ex 514, 517, 518
ET 11	Bj. 1912	ex 519

510

ET 12 — 13	Bj. 1914	ex 1 und 2
ET 14	Bj. 1923	ex 522
ET 31	Bj. 1930	ex 11/20
ET 32 — 33	Bj. 1936	ex 30-33
ET 41 — 42	Bj. 1940	ex 36-39
ET 43 — 48	Bj. 1950	ex 50-61
ET 49 — 52	Bj. 1944/51	ex 62-69
ET 53 — 55	Bj. 1954	ex 70-75
ET 56 — 60	Bj. 1956	

ES 101 — 102	Bj. 1905	ex 601, 652
ES 103 — 105	Bj. 1907	ex 655-657
ES 106 — 109	Bj. 1910	ex 658, 801-803
ES 110	Bj. 1914	ex 101
ES 131 — 132	Bj. 1930	ex 21 und 40
ES 133	Bj. 1914	ex 161 ex 151
ES 134	Bj. 1905	ex 703
ES 141 — 144	Bj. 1944/51	ex 151 (II)—154 ex 070-073
ES 145 — 148	Bj. 1953	ex 155-158
ES 149 — 152	Bj. 1956	

Gerlach

München: neu 3x Gr-Tw 901 — 905 und -Bw 1728 — 1732 (Rathgeber)

Dillmann

Reutlingen: neu 2x Tw 58 (MF Esslingen) und 2x Bw 45 — 47 (Fuchs).

Alt

Vestische Strassenbahnen: neu 6x Gl-Tw 379 — 381 (Zwei-Richtungs-Wagen)

Waltking

Wagenpark-Geschichte Essen (Fortsetz.): (Auf verschiedene Rückfragen wird mitgeteilt, dass die angeblich fehlenden Tw-Gruppen erst dann aufgeführt werden,

wenn sie an der Reihe sind. Es handelt sich nämlich um ehemalige Bw, die später zu Tw umgebaut worden sind.)

Bw 338—349 Bj. 1911 = 109 — 120, davon 113, 115, 116, 118, 119 = KV, 120 = a.

Rest:

109 = 148 (II),
110 = 101 (II),
111 = 149 (II),
112 = 102 (II),
114 = 150 (II),
117 = 151 (II).

350—379 Bj. 1912 = 121 — 150, davon: 121, 123, 127, 128, 131, 135, 145, 147, 150 = KV, 126, 140, 146 = Stassfurt 27 — 29, 129, 133, 138, 139, 143, 148 = Rheydt 169 — 174. Rest wie folgt umgenumm.: 122 = 103 (II), 124 = 152 (II); 125 = 104 (II), 130 = 105 (II) = a; 132 = 153 (II), 134 = 106 (II); 136 = 154 (II), 137 = 155 (II); 141 = 107 (II), 142 = 108 (II); 144 = 109 (II), 149 = 110 (II).

380—404 Bj. 1914 = 151 — 175, davon 157, 167, 168 = KV, 162, 169 = a. Rest wie folgt umgenumm.: 151 — 156 = 111 — 116 (II); 158 = 117 (II), 159 = 118 (II); 160 = 119 (II), 161 = 120 (II); 163 = 121 (II), 164 = 122 (II); 165 = 123 (II) = a, 166 = 124 (II); 170 = 125 (II), 171 = 126 (II) = a; 172 = 127 (II), 173 = 128 (II); 174 = 129 (II), 175 = 130 (II).

405—419 Bj. 1916 = 176 — 190, davon 181, 185 = KV, 177 = a, Rest: 176 = 131 (II) = a, 178 = 132 (II); 179 = 133 (II), 180 = 134 (II) = a; 182 = 135 (II), 183 = 136 (II); 184 = 137 (II), 186 = 138 (II); 187 = 139 (II) = a, 188 = 140 (II); 189 = 141 (II), 190 = 142 (II). (Fortsetzung folgt)

FAHRSCHHEINE UND FAHRKARTEN

Metzeltin: Platz- und Fahrkarten wurden bereits Mitte der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts bei der Französischen Westbahn und der PLM so oft gefälscht, dass sich die Gesellschaften gezwungen sahen, das von Schlumberger erfundene Papier — durch Eintauchen in eine bestimmte Säure erschienen bunte Punkte — zu benutzen.

Schlumberger lieferte den Eisenbahngesellschaften ebenfalls besondere Tinten für die Ausfüllung der Fahrkarten seitens der Beamten, da auch hier oft der Bestimmungsort ausradiert und „erweitert“ worden war.

Todt: In der Zeit um den 23. März 1957 herum gab die Deutsche Bundesbahn ihre Fahrkarten im Rotdruck heraus. Wer kann

angeben, welchen Zwecken diese Massnahme diene?

Metzeltin: Ergänzung zu den Angaben in DVA 148, S. 1153, betr. Literatur über Fahrscheinwesen:

- 1888 — Parville, *Causeries Scientifiques, Falsifications.*
- 1906 — *More Railway Reminiscences (Tickets of Newcastle & Carlisle Ry. 1837, Abb) The Locomotive.*
- 1911 — P. Defrance, *Les Chemis de fer de la Grande Bretagne. VII. Les Prix: Les Billets.*
- 1924 — A. F. Catalan, *Compilacion - Compendio, Madrid, Kap. 4: Fahrkarten mit vielen Facsimilés.*
- 1944 — *Etwas über die Billetaussgabe. Die Drehteller, Schweiz. Industrie- und Verkehrs-Revue.*
- 1954 — Wehde-Textor, *Die Eisenbahnen einst und jetzt. Fahrkartenschalter und Fahrkarten.*

Klb Selters—Hachenburg

(Ergänzungen zum Bericht von den Driesch, DVA 151, S. 1174/75):

Seit Oktober 1957 neu in Dienst gestellt: 3x Diesellok Nr. DL-V 12 (Jung 1951, 11470). Es handelt sich bei dieser Lok um ein Fahrzeug mit normalspurigem Lichtraum-Profil und normalen Hülsenpuffern und entsprechender Zug- und Stossvorrichtung, welches lediglich auf 1000-mm-Radsätzen umgespurt wurde (wahrscheinlich, um die Lok bei einer evtl. Stilllegung der Klb. besser verkaufen zu können). Für die Zwecke der Klb. wurde zusätzlich ein Mittelpuffer mit entsprechender Zugvorrichtung angebaut.

Die erwähnten, noch anzuschaffenden zwei weiteren Rollböcke sind inzwischen eingetroffen: ex Mainz 9506 und 9509.

Die ex Rendsburger Personenwagen sind auf den neuen Eigentümer umgezeichnet worden unter Beibehaltung der ursprünglichen Nummern 9—11.

Der alte Personenwagen ohne Untergestell ist verschrottet. Die beiden Bahnmeisterwagen sind kurzgekuppelt und tragen einen Behälter zur Unkrautbekämpfung (ehem. Loktender). Leimbach

Geschichtliche Daten über die Klb Pforzheim — Ittersbach

In Anlehnung an den ausführlichen und sehr interessanten Aufsatz über die modernen Grossraumwagen der Kleinbahn Pforzheim in der Fachzeitschrift „DER STADTVERKEHR“ Heft 2/1957 dürfte es interessieren, dass es gelungen ist, noch verschiedene Daten über diese Bahn und im Zusammenhang damit über die Albtalbahn aufzustöbern, u. a. auch durch Befragung des Personals in Pforzheim und durch Studium einschlägiger Literatur. Diese Daten seien hier kurz wiedergegeben:

- 1. 12. 1897 Karlsruhe — Ettlingen eröffnet (BLEAG)
- 2. 7. 1898 Ettlingen — Herrenalb öff.
- 10. 4. 1899 Busenbach — Ittersbach öff.
- 2. 1. 1900 Ittersbach — Brötzingen öff.
- 1901 Brötzingen — Pforzheim Leopoldplatz öffn. (BLEAG)

- 1911 Brötzingen — Pforzheim Leopoldplatz öffn. (Städt. Strab. Pforzheim)
- 1899 Karlsruhe — Ettlingen elektr.
- 1910 Ettlingen — Herrenalb elektr.
- 1910 Busenbach — Ittersbach — Brötzingen elektrisch (Wechselstrom)

Nach Ende des 1. Weltkrieges Ittersbach — Brötzingen wieder Dampfbetrieb, Abbau der Fahrleitung und der Masten.

Am 2. 2. 1931 beschränkter Dampfbetrieb Ittersbach — Brötzingen durch die Stadt Pforzheim. Daneben bis 24. 5. 1931 Kraftpostverkehr Karlsruhe — Ettlingen — Pforzheim.

24. 5. 1931 Ittersbach — Brötzingen elektrisch betrieben (Gleichstrom), durch die Stadt Pforzheim. Alt

LOKWESEN

Zimmer: Folgende Lok stehen abgestellt auf Bf. Lindau-Reutin: 54.1505, 54.1686, 91.724, 91.1107, 98.1024.

Scharf: Folgende Lok der Reihe 01¹⁰ sind inzwischen mit Ölfeuerung versehen worden: 01.1077, 1081, 1082, 1084, 1085, 1100-1105 (sämtlich BW Bebra). Beim BW Offen- burg sind bisher folgende neue Ellok im Einsatz E 10 (siehe Meldung Dr. Mühl), E 40.001, 004, 005, 069-075, E 41,013, 015-018, 021, 023, 031, 032, 034, 035, 037.

Lehnhart: Bemerkenswerter Loklanglauf in Österreich: E 1010 vom BW Salzburg führt D 221/220 von Wien bis Buchs (750 km) mit zweimaligem Personalwechsel.

WSL: Weitere Ellok wurden auf der Strecke Halle-Magdeburg beobachtet: E 04, 08, 09, 14, 15, 16, 23, E 44.073, 092, 148, 177, E 94.021, 056, 106, 153, 154.

W. Schmid: zu den Meldungen Bieden- kopf (DVA 149, S. 1159/60) und Scharf (DVA 151, S. 1175): Die Eilzüge der Gattung 20 und 21 sind für Geschwindigkeiten bis 120 km/h vorgesehen und im Fahrplan mit dreistelligen Ziffern versehen. Die Gruppe 23 sind für Geschwindigkeiten bis 90 km/h und haben ab 2. 6. 57 vierstellige Ziffern.

Wil'emsen: Nach Stilllegung des Dampf-



Foto: Willemsen

bahnbetriebes auf der Strecke Doetinchem — Doesburg der Geldersche Tramwegen (Holland) wurde die Lok 607 (Henschel)

„Vrijland“ in das Niederländische Eisen- bahn - Museum in Utrecht überführt. Unsere Abbildung zeigt die Maschine im Jahre 1950.

Dr. Mühl: Wer kann Angaben machen über bemerkenswerte Langläufe österrei- chischer Dampf- und Ellok seit etwa 1900 (bis 1914 über 250 km, ab 1920 über 300 km)? Eine Zusammenstellung der deut- schen Dampflok-Langläufe ab 1900 exi- tiert bereits.

XYZ: Nach dem Stande vom Sommer 57 sind auf der Klb Rennsteig — Frauenwald (Thür.) im Wechsel die Lok 98.6216 (Bj. 1913) und 98.6009 (Bj. 1922, F.-Nr. 712, Ges. f. Feldbahnindustrie Breslau) im Einsatz. Beide Lok sind im BW Arnstadt beheimatet.

Todt: 4 Güterwagen der Klb Steinhelle — Medebach erblickte ich in Originalbe- schriftung auf der elektrischen Bahn Mix- nitz — St. Erhard (Österreich) am 8. 5. 57. Hier befinden sich auch die beiden Tw der Strab Ybbs — Kemmelbach. Der eine ist grün gestrichen und befindet sich in fahr- bereitem Zustand, scheint jedoch im Per- sonenzugdienst nicht eingesetzt zu sein. Der andere (Tw 2) verrostet im Original- zustand im Freien, jedoch ohne Stromab- nehmer. Die Bahn hat einen starken Gü- terverkehr für das bei St. Erhard befind- liche Magnesitwerk.

Dillmann: Auf der nunmehr stillgelegten Salzkammergut-Lokalbahn waren zuletzt folgende Lok in Betrieb:

Lok 3 Krauss Linz 1890, Nr. 2340
Lok 4 Krauss Linz 1890, Nr. 2341
Lok 7 Krauss Linz 1893, Nr. 2751
Lok 9 Krauss Linz 1893, Nr. 2821
Lok 22 Lok mit Stütztender (?),
C 1' Tenderlok

ausserdem ein einmaliger VT Nr. TC 672.

Schmahl: Ergänzung zur eigenen Mel- dung, DVA 154, S. 1204: Lok 38.2636 ist gleichfalls im BW Aachen-Hbf, beheimatet.

Bei einem Besuch in Ost-Berlin stellte ich folgende Lok fest:

03.1046 BW Stralsund,
38.2666 BW Eberswalde,
52.1354 BW Bln-Pankow,
74. 818 BW Bln-Pankow,
38.2423 BW Eberswalde
41. 068 BW Stralsund
52.2180 BW Bln-Pankow.

