

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-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 4,- (Einzelnummer DM 1,50). Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Steha, Essen 45754. Für Österreich: Jahresabonnement 48 Schilling, zu überweisen auf Konto 109 070 Postsparkassenamt Wien. Für Großbritannien: Jahresabonnement sh 27 -, zu überweisen auf Konto 6546 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

13. Jahrgang

MAI 1958

Nr. 162

Verkehrs-Museen können der Zukunft dienen



Alter Pferde-Omnibus im Straßenbahn-Museum Hannover-Döhren

Einem Bericht der amerikanischen Liebhaber-Zeitschrift "Headlights" der Electric Railroader's Association zufolge wurde vor kurzem am Stadtrand von Chicago ein Strassenbahn-Depot geschlossen. Nun wurde dieses Depot aber nicht — wie vielfach üblich — abgerissen oder zu einem Omnibus-Betriebshof umgebaut, sondern unter dem Namen "Trolley Car Treasury" in ein Strassenbahn-Museum umgewandelt, in dem der Besucher die ganze Entwicklungsgeschichte des öffentlichen Verkehrs seiner Stadt nacherleben kann. Original-Fahrzeuge aller Typen und Jahrgänge, u. a. Pferdebahn-, Kabelbahn- und auch ein Strassenbahn-Postwagen fanden Aufstellung und bleiben der Nachwelt erhalten.

Was die Chicagoer Museums-Errichtung indessen bemerkenswert macht, ist ihre Begründung: Es heißt nämlich, dass in der

gegenwärtigen Phase des erbitterten Wettbewerbes der öffentlichen Verkehrsunternehmen gegen die Schwemme des Automobilmus alles getan werden müsse, um die öffentlichen Verkehrsmittel volkstümlich zu machen und bei der breiten Bevölkerung die Erkenntnis der Wichtigkeit eines öffentlichen Verkehrs zu wecken und zu stärken. Denn selbstverständlich werden in diesem Museum nicht nur die „alten Schinken“ gezeigt, sondern auch graphische und bildliche Darstellungen über die grossartigen Leistungen, deren ein gutorganisiertes öffentliches Verkehrssystem fähig ist.

So können und sollen Verkehrs-Museen auch einer Zukunft dienen, wenn man ihre Aufgaben richtig sieht und zur Durchführung bringt.

Auch wir in Deutschland gehen mit grossen Schritten der amerikanischen Entwicklung entgegen, die dazu geführt hat, dass man angesichts des Erstickungstodes der Gross-Städte durch den Autoverkehr zweifelt nach öffentlichen Massenverkehrsmitteln, also Schnellbahnen, ruft, aber wir haben nur erst wenige Museen, die wirklich dazu beitragen könnten, der Bevölkerung rechtzeitig die Augen darüber zu öffnen, was für ein Gespenst auf sie zu-

kommt. Bekannt ist das Museum der Strassenbahn Hannover (Abb.), das in einem versteckten Winkel eines Vorort-Strassenbahn-Depots untergebracht ist, ihm folgte vor kurzem die Einrichtung eines Strassenbahn-Museums in Frankfurt, doch wäre es zu wünschen, dass solche nicht nur in die Vergangenheit, sondern besonders **in die Zukunft** weisende Einrichtungen auch an anderen Orten geschaffen werden.

Stetza

An unsere Lokalreferenten

Der „Deutsche Verkehrs-Amateur“ verfügt über eine erfreulich grosse Anzahl freiwilliger Lokalberichterstatter, die sich in jeder Ausgabe alle Mühe geben, die Leser über die Entwicklung des Verkehrs zu informieren. Nun ist es aber in Deutschland leider gebräuchlich geworden, von Zeit zu Zeit Strassen und Plätze umzutaufen. Die „Eingeborenen“ gewöhnen sich natürlich verhältnismässig schnell an die neuen Bezeichnungen. Für die entfernt Wohnenden

sind aber solche Berichte, die mehrere neue Namen enthalten, in vielen Fällen unverständlich, wenn sie nicht im Besitz der neusten Stadtpläne sind. Es sei daher hiermit angeregt, den Berichten in solchen Fällen möglichst die früheren Namen in Klammern beizufügen. Weil manche Strassen und Plätze bereits mehrfach ihre Namen gewechselt haben, dürfte es sich mitunter sogar empfehlen, dabei bis in die Zeit vor 1933 zurückzugehen.

A. Kalkofen

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

VDVA-Mitgliederversammlung

Für die Mitglieder des Verbandes ist dieser Ausgabe die satzungsgemäss erforderliche Einladung zur Mitgliederversammlung am Mittwoch, 6. August 1958, mit den Punkten der Tagesordnung, beigelegt. Es wird um zahlreiches Erscheinen gebeten.

Frei Quartiere für Verkehrsfreunde aus Mitteldeutschland

Von mehreren Verkehrsfreunden aus Mitteldeutschland ist — mit Recht — ange-regt worden, ihnen zur Ermöglichung der Teilnahme an der Jahrestagung Privatunterkünfte bei westdeutschen Verkehrsfreunden zu gewähren mit der Massgabe, diesen Gastgebern für den Fall einer Gegenreise gleichfalls Quartier zu geben. Dieser Wunsch ist verständlich, da die Hotelkosten für die mitteldeutschen Freunde wegen des ungeheuren Währungsunterschiedes fast unerschwinglich sind und deren Teilnahme durch diesen Faktor in Frage gestellt wird. Manche der Freunde möchten über die drei Tagungstage hinaus gern noch etwas länger im Ruhrgebiet verweilen, um mit einer Reise möglichst viele Studien durchführen zu können.

Verkehrsfreunde im Raum des Ruhrgebietes, die einem Teilnehmer aus Mitteldeutschland Quartier zu geben vermögen und sich gelegentlich diese Gastfreund-

schaft erwidern lassen möchten, werden freundlichst gebeten, dies dem Herausgeber des DVA rechtzeitig bekanntzugeben.

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Für die zum 31. 5. — 1. 6. geplante Wochenend-Studienfahrt nach Rotterdam können noch Anmeldungen vorgenommen werden, und zwar an Herrn Peter Boehm, (22a) Düsseldorf-Gerresheim, Nevigesstr. 1. Je mehr Teilnehmer sich melden, um so geringer sind die Fahrtkosten.

Mit Rücksicht auf die für Herbst 1958 vorgesehene Umstellung der Kölner Strassenlinie 0 (nach Opladen) ist beabsichtigt, dieser Linie im Rahmen einer Sonderfahrt einen Abschiedsbesuch abzustatten. Voraussichtlich wird diese Veranstaltung am 19. Juli 1958 durchgeführt. Näheres wird noch bekanntgegeben.

Studienreise nach Spanien

Gemäss Mitteilung der für diese vorgesehene Studienfahrt federführenden holländischen Vereinigung ist mit Rücksicht auf die im Spätsommer 1958 in Madrid stattfindende Internationale Fahrplan-Konferenz empfohlen worden, die Fahrt auf **Frühjahr 1959 zu verlegen**, da der Veranstaltung dann eine grössere Aufmerksamkeit von Seiten der spanischen Behörden und Verkehrsunternehmungen geschenkt werden kann. Unverbindliche Anmeldungen können weiterhin eingesandt werden.

Wiederum ist ein Verkehrsfreund und langjähriger Bezieher unserer Zeitschrift von uns gegangen.

Am 10. April 1958 verstarb plötzlich

HERR Dr. RUDOLF A. FLEISCHER

in Frankfurt am Main.

Der Verstorbene war zwar seit vielen Jahren nicht mehr aktiv in unserem Kreis tätig, aber vielen Verkehrsfreunden ist er durch seine spezielle Liebhaberei für Fracht-, Expresgut-, Gepäck- und Zeitungspaketmarken gut bekannt geworden.

Wir wollen sein Andenken in Ehren halten.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Wie die **RBD Halle** bekanntgab, werden im Laufe dieses Jahres folgende Strecken dem **elektrischen Betrieb** übergeben: 31. 5. Bitterfeld — Dessau — Rosslau, 1. 6. Bitterfeld — Leipzig, 30. 10. Leipzig — Mokkau — Engelsdorf, 20. 12. Leipzig — Halle (Saale).

M. Krafft

Lt. Mitteilung des „Weser-Kurier“ beabsichtigt die **Kleinbahn Verden-Walsrode**, ihren Schienenverkehr auf Omnibusbetrieb umzustellen, da sich sowohl Personen- als auch Güterverkehr auf der Schiene als Verlustgeschäft entwickelt haben. Vehlber

Zur eigenen Meldung betr. **Horsenser Kleinbahnen**, DVA 160, S. 1246: Der Personenverkehr wurde lediglich auf den Horsens Vestbaner (Horsens — Rask Mølle — Thyregod/Ejstrupholm) eingestellt, dagegen bleibt der Personenverkehr auf den Strecken Horsens — Bryrup — Silkeborg sowie Horsens — Odder bestehen. Horsens — Juelsminde wurde kürzlich stillgelegt.

Gabriel

Eine originelle Begebenheit ereignete sich kürzlich bei den Italienischen Staatsbahnen. Der Eilzug von Mailand nach Bergamo war auf eine falsche Strecke geleitet worden, so dass in dem Mailänder Vorort Rogoredo nach einigen dringenden Telefonaten die Lokomotive zum anderen Ende des Zuges rangiert werden musste, um diesen zunächst an seinen Ausgangsbahnhof zurückzubringen. Der Zug traf mit einer Stunde Verspätung in Bergamo ein.

Steinberger/FR

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der U-Bahnstrecke nach Te-

gel sind zum 1. 6. 58 folgende Betriebsumstellungen vorgesehen: SL 25 Schöneberg Gotenstr. — Bernauer-/E. Wolliner Str., SL 28, 29, 41 und 68 werden eingestellt, OmL A 12 Leopoldpl. — Frohnau — Heiligensee, OmL A 13 Spandau Weinmeisterhornweg — Alt Heiligensee, OmL A 14 Bf. Gesundbrunnen — Alt Heiligensee, OmL A 20 Lübars — Tegel — Tegelort, neue OmL A 61 Scharnweber-/E. Eichborndamm — Bernauer Str., neue OmL A 62 Bf. Wittenau Nordbahn — Augustenburger Platz, neue OmL A 63 Kurt-Schumacher-Platz — Wittenbergplatz. BVB

Brüssel: SL 27 Bourse — Kapelleveld seit 25. 3. 58 durch OmL 27 Place de la Monnaie — Kapelleveld ersetzt. Jonas

Chemnitz: Lt. „Neues Deutschland“ werden in diesem Jahre bedeutende Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse in Angriff genommen. Die Strab wird auf Normalspur umgebaut und modernisiert. Für den 1. Bauabschnitt bis 1960 stehen 15 Mio DM bereit. Damit wird als erste die SL 5 umgespurt. Die grössere Spurweite wird den Einsatz neuer Grossraumwagen ermöglichen. Als nächste Linie soll die SL 1 nach Siegmarschönau folgen. xyz

Dortmund: seit 4. 4. SL 14 über Westfalenhütte hinaus bis Kirchderner Str. (neue Endschleife) verlängert, dabei wurden 700 m besonderer Bahnkörper zweigleisig ausgebaut. Endstation Nikolaikirche der SL 5 erhielt gleichfalls neue Gleischleife. Cadenbach

Düsseldorf: seit 28. 4. SL 6 und 21 neuer Endpunkt „Am Steinberg“, Anfangspunkt „Merowingerplatz“. SL K (und M) werden **Strab**-Linien anstelle von Klb, daher Fortfall der Signal- und Schrankensicherungen. OmL 49 bis Ratingen Eckamp verlängert. Waltking

Eisenach: SL nach Mariental wurde am 1. 2. 58 stillgelegt, seit 3. 2. 58 wird diese Linie als OmL bedient. xyz

Essen: seit 1. 4. OmL 86 (Essen Hbf. — Bottrop Boy) eingestellt, Ersatz durch DB-Omn. Seit 8. 4. SL D (Schnellwagen Essen — Mülheim) eingestellt. Ab 4. 5. folgende Linienänderungen: SL 2 bis Gels.-Horst Sparkasse verlängert, dafür SL 20 bis Karlsplatz zurückgezogen, SL 6 nur noch (Kronprinzenstr.) — Moltekstr. — Krankenanstalten — Jahnplatz, SL 16 jetzt über Huysenallee, neue SL 22 Humboldtstr. — Viehofer Platz — Alte Landstr. (HVZ), SL 25 nur noch (Lipperheidebaum) — Frintroper Höhe — Hbf. dafür neue SL 28 Germaniaplatz — Fliegenbusch — Hbf. — Steele (HVZ), neue SL 31 Alfredusbad — Hbf. — Alte Landstr. (HVZ), neue SL 32 Hbf. — Gruga, SL 35 jetzt Frintroper Höhe — Hbf. — Zeche Ludwig (HVZ), SL 36 jetzt Hbf. — Huysenallee — Krankenanstalten — Jahnplatz — Germaniaplatz, neue SL 37 Krasplothöhe — Hbf. — Margarethenhöhe Laubenweg (HVZ), SL 38 eingestellt, neue OmL 41 Stadtwaldplatz — Baldeneysee, OmL 60 über Bockmühle bis Bf. Altdorf verlängert, neue OmL 81 Werden — Oefte. Boisserée

Frankfurt-Main: Zum Sommerfp (2. 6. 58) wird die SL 28 von der bisherigen Berufsverkehrslinie in eine selbständige Linie mit ganztägigem Verkehr umgewandelt. Steinberger

Gotha: Einführung von Liniennummern bei der Strab: SL 1 Hbf. — Arnoldiplatz — Waltershäuser Str., 2 Arnoldiplatz — Ostbf., 3 Arnoldiplatz — Friedhof V. M. Krafft

Hamburg: Mit Wirkung vom 1. 4. 58 wurde der Strab-Briefkastendienst bei der HHA aufgehoben, nachdem eine Kündigung durch die Oberpostdirektion Hamburg erfolgt war. Hildebrand

Karlsruhe: Albtal-Linie A (Stadtring — Rüppurr Battstrasse) seit 18. 4. in Betrieb, alle 15 Min. Stock

Köln: seit 3. 3. neue SL 17 Ubierring — Ringe — Mülheim, Wiener Platz (nur werktags). E. Schmidt

Kopenhagen: SL 11 und 18 sollen auf OmL umgestellt werden, SL 19 nur noch in HVZ fahren. Sämtliche Nachtlinien der Strab auf Omn umgestellt. Trotz dieser Umstellungen wird keinerlei Strecke vom Schienenverkehr entblösst. Gabriel

Merseburg: Infolge fortschreitenden Braunkohlenabbaues wurde am 1. 4. 58 die Teilstrecke Neumark — Mücheln der Strecke Merseburg — Mücheln stillgelegt. In nächster Zeit soll diese Strecke noch bis Frankleben verkürzt werden. xyz

München: seit 8. 4. SL 17 auch zur HVZ nur mehr ab Wettersteinplatz zum Hbf., Om-Sonderlinien 0 7, 0 17 und 0 19 eingestellt, 0 6, 0 16 und 0 30 nur mehr zur HVZ, zur übrigen Zeit OmL 0 30 Walpurgis-/Stuntzstr. — Max-Weber-Platz. Neue Endschleife der OmL L in Trudering von der Zehntfeldstr. über Friedenspromenade, Vogesenstr., Ankogelstr., Feldbergstr. zur Zehntfeldstr. Strab-Neubaustrecke vom Betriebs Hof Westend über Westendstr., Kärtner Platz, Langbehnstr. bis Alpenveilchenplatz (2,6 km) im Bau. Bierl

Paderborn: zur Meldung Todt, DVA 161, S. 1255: Ausser der Umstellung der SL 6 wurden ab 1. 4. die bisherigen PESAG-OmL Paderborn — Dahl — Hakenberg — Lichtenau und Paderborn — Flughafen — Fürstenberg — Bleiwäsche durch die Bundespost übernommen. Stock

Ulm: ab 22. 4. Linienänderung als Folge des Einsatzes von Ein-Richtungs-Gr-Tw: SL 1 jetzt Safranberg — Rathaus — Söflingen, SL 4 (Gr-Tw) jetzt Kuhberg — Hbf. — Stadion. Stock

c) Schnellbahnen:

Berlin: Die Inbetriebnahme der U-Bahn-Verlängerung Kurt-Schumacher-Platz — Tegel (Linie C) findet am 1. 6. 1958 statt. BVB

Moskau: Ende März 1958 wurde ein neues Teilstück der Metro eröffnet, und zwar die Strecke Botanischer Garten — Allunions-Landwirtschaftsausstellung. M. Krafft

d) Wasserverkehr

Am 31. 3. 1958 wurde der **Stuttgarter Hafen** eröffnet. Damit ist Stuttgart in die Reihe der Hafenstädte eingerückt und an das westeuropäische Wasserstrassennetz angeschlossen worden. Dies wurde ermöglicht durch den Ausbau des Neckarkanals bis nach Stuttgart. Alt

e) Bergbahnen:

In **Leermoos** (Tirol) wurde die Grubig-Sesselbahn in Betrieb genommen. Die Talstation liegt direkt an der Bundesstrasse Garmisch-Partenkirchen — Reutte (Tirol). Vehlber

WAGENPARK-STATISTIK

Berlin: Tw 4302 und 4305 (BVG - Ost) wurden nach Strausberg abgegeben, dortige Nummern noch nicht bekannt. BVB

Düsseldorf: neu 6x Gl-Tw 2317, 2416 und 2518 (DÜWAG), zur eigenen Meldung, SB 144, S. 1121: Der Tw 1124 (Turmwagen) ist ein Wagen mit VW-Hilfsantrieb.

Waltking

Karlsruhe: (Albtalbahn) neu 4x Gr-Tw 134—137 (Kiepe) und 138 (BBC), beide Ra-statt.

Stock

Mülheim-Ruhr: neu 4x Gr-Bw 192—193 und desgl. 300 (für Zwei-Richtungs-Betrieb) (DÜWAG).

Stetza

Mülheim-Badenweiler: Tw 23 wurde von der Albtalbahn (Karlsruhe) übernommen und dort als Versuchsfahrzeug für Wechselstrom mit 25 und 50 Hertz sowie für Gleichstrom umgebaut.

Alt

München: neu 3x Gr-Tw 913—928 und -Bw 1740-1755 (Rathgeber). Folgende Wagen wurden ausgemustert: Tw 102, 108, 110, 111, 150, 182, Bw 951, 952, 958, 984, 987, 991, 1020, 1022, 1031, 1045, 1052, 1060, 1083, Arb.-Tw. 71 und Arb.-Bw 2507, 2509-2513, 2519, 2537, 2568, 2823, 2859, 2860, 2892, 2893, 2920, 2921, 2925.

Bierl

Rheydt: Ellok 142 = a. Friedrich

Sylt: Die Sylter Inselbahn übernahm von der Rendsburger Klb die Bw 6 und 14, welche im originalroten Anstrich über

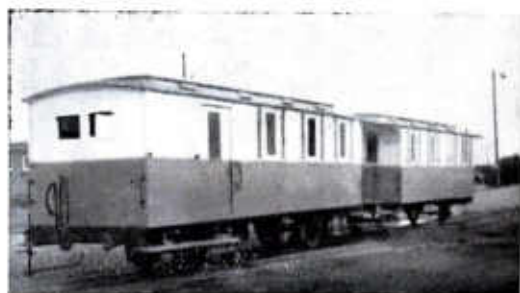


Foto: Sieza

Klettergleise von der Autorampe Westerland zum Streckennetz überführt wurden (Abb.).

Ulm: neu 4x Gr-Tw 4-6 (MF Esslingen). Stock

Wien: neu 2x Tw 465-467, 2x Stadtbahn-Tw 2942-2946 und Stadtbahn-Bw 5907-5912. Bw 5019, 5028, 5048, 5101 und 5110 wurden zu Arb. Bw 7170-7174 umgebaut.

SV/Bamer

Wagenpark-Geschichte Köln: (Heutiger Bestand nach nochmaliger Umnummerierung unter Zugrundelegung der Angaben

in SB 76 bis 91 bzw. Nachtragsmeldungen)

Tw 1000-1005, davon 1000 = 1006 (II)

1006-1011, davon 1006 = 1012

1015-1019

1100-1104, davon 1100 = 1105 (II)

1105-1109, davon 1105 = 1110 (II)

1110-1116, davon 1110 = 1117

1120-1135 = 1121 (II), 1151, 1152, 1153,

1124-1131, 1154, 1122 (II),

1123 (II), 1155

davon a = 1152, 1153, 1155

1140-1145 = 1201-1206, nur noch vorh: 1205

1141 (II) - 1142 (II) neu (DWM)

1160-1167, davon a = 1165, abgest. 1162, 1167

1281-1288 (KFBE), davon 1281,

1284 KVB

1290-1292 (KFBE)

1295-1297 (KFBE)

300 - 379 = 1351-1355, 1301-1350,

1356-1380

150 (II) - 161 (II) = 1601-1612 | (DÜWAG)

1613-1620 |

1621-1640 (Eigenbau)

1641-1650 (Westwaggon)

30 - 50 = 1729, 1722-1728, 1721,

1730-1741

1 - 13 | = 1821-1831, 1840 = 1832,

16 - 22 | = 1833-1840 (II)

60 - 66 = 1871-1877

80 - 91 = 1971-1982

2000 - 2005 = 3000-3002, 2003, 3004, 2005, abgest. 3001, 3002, 2003, 2005

100 - 141 = 3100-3118, 119, 3120-3129, 130, 131, 3132-3141,

davon a = 119, 131

abgest. 3104, 3105, 3108, 3120,

3126, 3127, 130, 3134, 3135

176 - 178 = 3176, 177, 3178, davon a =

177, 3178, abgest. 3176

180 - 220 = 3180-3184, 185, 3186, 187, 3188 - 3189, 190, 3191-3198, 213 (II)

= 3213, 3200, 201, 3202-3209,

210, 3211-3212, 213, 3214-3216,

217, 3218 = 4402 = Rekl. Wg.

5402, 3219-3220, davon a =

3180, 185, 187, 3188, 190, 3191,

3194, 3197, 201, 3204, 3206, 213

(I), 3216, 217

abgest. 3182, 3184, 3186, 3195,

3205, 3207, 3209, 210, 3212,

3213, 3219, 3220

227 - 229 = 3227-3229,

davon 3227 = Arb. Tw. 5205,

3228 = Arb. Tw. 5006,

3229 = a

Boissérée (Fortsetzung folgt)

Verkehrslinien in Sofia

Nach einem bulgarischen Kursbuch, Ab-
teilung Stadtverkehr (Gradski Transport),
gibt es z. Zt. in Sofia 8 Strab- und 6 Obus-
Linien, und zwar

- SL 1. Garata — Iv. Vazov
2. Orlandovtsi — Dv. Pionerite
3. Poduyane — Sacharna Fabrika
4. Krasna Polyana — Slatina
5. Kiyazhevo — Pl. Lenin
6. u. 7. Losenets — Vribintsa
8. Pavlovo — Boyana

ObL P. Russki Pametnik — Serdika über
Tovarna Gara.

GD G. Dimitri — Med. Akademia

I. Ilientsi — Triglinka

S. Orlov Most — Kv. Stalin

L. Poduene — Kv. Levski

T. Gori Pyit — Gorna Banya

(Sacharna Fabrika = Zuckerfabrik; To-
varna Gara = Güterbahnhof.)

Es sind keine Angaben über andere bul-
garische Städte enthalten, vermutlich ist
Sofia also immer noch die einzige Stadt mit
Strab- und Obus-Betrieb. J. H. Price

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Frohe Fahrt, von Hans-Joachim Bandle-
low, 150 S. Text und zahlr. Zeichnungen,
Carl Röhrig Verlag Darmstadt.

Wiederum ist ein hübsches und „leicht
verdauliches“ Büchlein erschienen, das
humorvolle Anekdoten, Geschichten und
Gedichte aus dem Leben der Eisenbahn von
deren Anfängen bis zur Gegenwart enthält
und den Leser in gute Laune versetzt. Be-
kannte Humoristen und Zeichner haben
hier einen bunten Strauss gebunden, an
dem der Eisenbahnfreund seine helle
Freude hat.

Der Stadtverkehr, Essen, brachte in sei-
nen Heften 3 und 4/1958 die folgenden, den
Verkehrs-Amateur besonders interessie-
rende Berichte:

Heft 3: Neue vierachsige Grossraum-
Strassenbahn-Triebwagen für die Strecke
Hagen-Breckerfeld, Die neuen Strassen-
bahntunnel in Brüssel, Der Betrieb mit
luftbereiften Zügen auf der Pariser Metro,
Die Hochwasser-Obusse in Koblenz u. a.

Heft 4: Erprobung neuer Strassenbahn-
wagen in Kopenhagen, Strassenbahn und
City-Busse im Lichte der Presse, Öffent-
liche Meinung und öffentlicher Verkehr,
Schaffnerlose Beiwagen in Chemnitz, Aus
der Verkehrsgeschichte der Stadt Kaisers-
lautern u. a.

**General-Anzeiger Bonn und Bonner
Rundschau** (8. 2. 58): Ganzseitiger Vorschlag

über Betriebsumstellungen im Raum Bonn,
insbesondere Linie Siegburg - Mehlem und
Königswinter (bzw. Honnef) — Duisdorf,
ferner bessere Strabführung und Anders-
leitung der Obusstrecke. v. d. Driesch

Hannoversche Allgemeine Zeitung (5. 2.
1958): Bildaufsatz über den neuen Betriebs-
hof für Breitraumwagen der Ustra.

v. d. Driesch

General-Anzeiger der Stadt Wuppertal
(27. 2. 58): Mit dem O-Bus nach Solingen,
Vorbericht über die geplante Umstellung
der Strab-Linie 3 zwischen Vohwinkel und
Solingen. Aders

desgl. (13. 3. 58): Obusse sollen vom
Opernhaus bis vor die Tore von Ronsdorf
fahren, langer Bericht über die Stilllegung
der Barmer Bergbahn und deren Ersatz
durch Obuslinien. Aders

Westfalenblatt, Paderborn (3. 4. 58): Del-
brück nahm Abschied vom „Senneblitz“,
Bildbericht über die letzte Fahrt der Lan-
deisenbahn auf der Strecke Wiedenbrück
— Delbrück. Dost

Schwäbische Landeszeitung, Augsburg
(24. 12. 57): Volksbefragung der neueste
Vorschlag, interessante Schilderung über
die umkämpfte Endstation der Augsburger
Strab-Linie 2 in Göggingen. Fruth

Die Rheinschiffahrt, Mannheim (Heft 3
v. 10. 2. 58): Eisenbahn wollte nicht mehr
über den Rhein fahren, Bildaufsatz über
alte und moderne Fährboote über den
Rhein als Ersatz oder Ergänzung des Eisen-
bahnverkehrs. Vehlber

Göttingen — Rittmarshausen.

Todt/Ahlbrecht

Steinberger: Die Eisenbahnbrücke für
den Film „Die Brücke am Kwai“ wurde in
einjähriger Bauzeit mit einem Kostenauf-
wand von 250 000 Dollar erstellt. Die Spre-

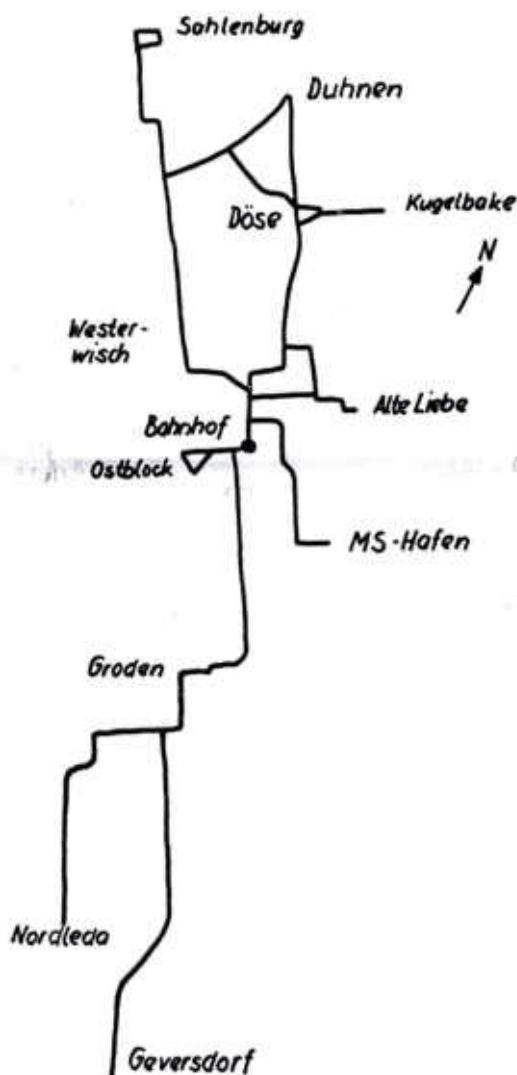
ALLGEMEINES

Zur Anfrage Kampffhenkel, DVA 161, S.
1256: Bei der Bahn im Film „Der tolle Bom-
ber“ handelt es sich um die Gartetalbahn

gung der Brücke mit dem darüberfahrenden Einweihungszug dauerte 30 Sekunden!

Zur Anregung N. Müller (Omn-Ortsverkehr in Kleinstädten):

Cuxhavener Omnibus-Gesellschaft mbH (C. O. G.). Diese bedient den Nahverkehr der Hafen- und Seebäderstadt Cuxhaven, der sowohl Berufs- und Schülerverkehr, Vorortverkehr als auch an Sonn- und Feiertagen einen sehr starken Ausflugsverkehr zu den Strandbädern in Duhnen und Döse umfasst (Abb.).



Liniennetz der C. O. G.

Folgende Linien bestehen:

1) Innenstadtverkehr:

Bahnhof — Döse — Duhnen — Brockeswalde — Sahlenburg (einige Fahrten über „Alte Liebe“ bei Abfahrten des Seebäderdampfers). (Alle 20, 30 od. 40 Min.)

Bahnhof — Westerwisch — Brockeswalde — Sahlenburg (tägl. 15mal)

Bahnhof — Minensuchhafen (tägl. 2mal)

Bahnhof — Ostblock (tägl. 3mal)

Bahnhof — Döse — Kurpark — Kugelbake (nur in der Saison etwa stündl.)

2) Vorort- und Überlandverkehr:

Cuxhaven — Groden — Lüdingsworth — Nordleda Brücke (Fz. 45 Min., bis Groda tägl. 3mal, bis Lüdینگw. tägl. 7mal, bis Nordleda Mi, Fr u. So 2mal),

Cuxhaven — Groden — Abschneide,

Cuxhaven — Groden — Otterndorf — Belum — Geversdorf (Fz. 55 Min., tägl. 2mal, Mo, Mi, Do 3mal).

Die wichtigste Strecke ist die vom Bahnhof nach Duhnen, auf der bei gutem Wetter an Sonn- und Festtagen alle verfügbaren Wagen eingesetzt werden. Der Wagenpark umfasst ca. 25 Busse, dazu einige Anhänger. Tarif: Teilstreckentarif 30, 40, 50 bzw. höher im Überlandverkehr.

Ausser diesem Verkehrsunternehmen gibt es noch den Omnibusbetrieb Wilhelm Maass (ca. 14 Busse und 4 — 5 Anhänger) mit folgenden Linien:

Bahnhof — Altenwalde — Wursterheide — Spieka — Deichsende — Nordholz — Oxstedt,

Bahnhof — Altenwalde — Wursterheide — Midlum — Holssel — Sievern — Langen (Bremerhaven),

Bahnhof — Altenwalde — Oxstedt — Berensch — Arensch — Deichsende,

Bahnhof — Altenwalde — Lüdingsworth — Otterndorf, und

Bahnhof — Holte — Spangen — Sahlenburg Siedlung.

Wattenwagenverkehr (Post- und Personenfuhrwesen): tägl. Hin- und Rückfahrt von Cuxhaven — Duhnen zur Insel Neuwerk.

Wasserverkehr: Motorschiff „Wega“ Cuxhaven. Alte Liebe — Insel Neuwerk (Fz. ca. 2 Std., in der Saison tägl. 1mal)

Motorschiff „Niedersachsen“ Cuxh. Alte Liebe — Brunsbüttelkoog (Fz. ca. 2 Std., tägl. 2mal)

Motorbarkassenverkehr „Columbus“ und „Störtebecker“ Cuxh. Alte Liebe — Grimmershorn — Kugelbake (alle 30 Min. nur bei Flut).

Fischereihafenfähre: Tag- und Nachtbetrieb.

Anm. Die Stadt Cuxhaven (einschl. Insel Neuwerk) hat 45 045 Einwohner bei 4935,1 ha Fläche, 2 Bahnhöfe (Cuxhaven Stadt und Cuxhaven Amerikahafen).

Hildebrand/Ahlbrecht

