

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 4,- (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, Essen 45754. Für **Österreich**: Jahresabonnement 48 Schilling, zu überweisen auf Konto 109070 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.

14. Jahrgang

MAI 1959

Nr. 174

Wunderkinder mit kleinen Fehlern

Liebe Verkehrsfreunde, es ist — leider — einmal wieder an der Zeit, einen kleinen Stosseufzer loszulassen, der die jüngst erneut schlechter gewordene Zahlungsmoral (für die DVA-Gebühren nämlich) zum Ausgangspunkt hat und bei dem so eine Art „privater Statistik“ eine recht aufschlussreiche Feststellung zutage gebracht hat. Insofern darf man beruhigt sein, dass mein gewissermassen „offener Brief“ nur an jene adressiert ist, die sich selbst angesprochen fühlen oder anhand fehlender Überweisungsabschnitte zu der Erkenntnis gelangen, dass sie gemeint sind. Die anderen, stets regelmässig pünktlichen Zahler mögen mir die „Raumverschwendung“ an dieser Stelle, wo sonst ein Leitaufsatz erspriesslicheren Inhaltes Abdruck findet, verzeihen.

Besagte „private Statistik“ als Auswertung der eingegangenen bzw. nicht, verspätet oder erst durch wiederholte Anmahnung eingegangenen Abonnementsgebühren hat nämlich gezeigt, dass eine Wandlung in der zahlungssäumigen Bezieherschaft in Richtung zu den — sprechen wir es ruhig aus — (Wirtschafts-)wunderkindern eingesetzt hat, denn viele Verkehrsfreunde, die sich seit einiger Zeit eines zunehmenden Wohlstandes — der sich vielleicht am besten im Besitz eines eigenen Autos ausdrückt — erfreuen, haben es offenbar nicht mehr nötig, die DVA-Gebühren ohne mehrmalige Erin-

nerung zu überweisen, während es für sie früher eine Selbstverständlichkeit war, unangefordert und stets pünktlich die Einzahlung vorzunehmen. Hat es wohl eine psychologische Ursache, dass für unsere lieben Wunderkinder — ihr wirtschaftlicher Wohlstand sei ihnen von Herzen gegönnt — ein Betrag von DM 4,- für ein DVA-Quartal nur noch „Pfennige“ sind, über deren Zahlung man sich keine Notizen oder auch Gedanken zu machen braucht? Vielleicht fängt für sie heute ein „nennenswerter Geldbetrag“ erst beim Hundertmarkschein an? Meine DVA-Bezieher-Kartei redet seit einiger Zeit eine sehr deutliche Sprache in dieser Hinsicht — namhafte, bekannte und rührige Verkehrsfreunde — mit eigenem Auto, versteht sich! — bleiben mit den Gebühren im Rückstand und müssen gemahnt werden, immer und immer wieder, aber wohlbemerkt: erst seit einiger Zeit!

Liebe Wunderkinder, geht bitte einmal in Euch und bedenkt, dass die Abonnements-Gebühren ganz restlos noch genau wie es vor 11 Jahren der Fall war, als wir alle mit unserem „Kopfgeld“ ausgestattet in eine neue Ära traten, dazu benutzt werden müssen, um die Druckkosten für unsere kleine Zeitschrift zu decken.

Schade um diesen vergeudeten Druckraum, nicht wahr? Aber es musste einmal gesagt werden. Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Jahrestagung 1959 der deutschen Verkehrs-Amateure in Saarbrücken

(6. bis 8. August 1959)

Nachdem in Saarbrücken die Verhandlungen zur Durchführung unserer diesjährigen Tagung angelaufen und z. T. bereits zu Abschluss gebracht worden sind, kann das **vorläufig** in Aussicht genommene Programm wie folgt bekanntgegeben werden:

1. Tag: **vormittags** — Strassenbahn-Rundfahrt in Saarbrücken mit Depot- und Werkstatt-Besichtigungen
nachmittags — Fahrt nach Spiesen mit Übergang zur Neunkircher Strassenbahn, dort Strassenbahn-Rundfahrt mit Depot- und Werkstatt-Besichtigung

2. Tag: Sonderfahrten mit Schienen- oder Strassen-Omnibus der DB zu verschiedenen Grenzbahnhöfen (Gepäck- und Zoll-Abfertigung internationaler Züge), Baustellen und Betriebseinrichtungen (Besichtigung eines Triebwagenzuges der SNCF u. a. m.) sowie Vorführung von Dokumentarfilmen und Veranstaltung von Kurzvorträgen

3. Tag: Ausflug nach Völklingen und Saarlouis mit Besichtigung und Sonderfahrten bei den Verkehrsbetrieben.

Anmeldungen durch Formular, welches dem DVA 173 beigelegt hat, an den Herausgeber freundlichst erbeten.

Die Unterkünfte finden voraussichtlich in drei grösseren Hotels zu einem Pauschalpreis statt.

Das übliche Merkblatt für die Teilnehmer, welche sich angemeldet haben, geht zu gegebener Zeit gesondert an diese ab.

Stetzta

Eine neue Amateur-Ausstellung in Hamburg

Nach der unter dem Titel „Lokomotiven und Bahnen auf Zahlungsmitteln“ Ende 1958 so erfolgreich verlaufenen Schau unseres bekannten Verkehrsfreundes Günther H. Metzeltin findet unter der Devise „Die Bahnen im Spiegel der Siegel“ demnächst eine weitere sicher sehr interessante Schau statt. Wiederum wird im Museum für Hamburgische Geschichte ab 21. Mai 1959 eine Sammlung von Herrn Metzeltin von über 350 Blatt mit 850 Siegeln von Eisenbahnen und Eisenbahn-Gesellschaften in reicher Illustration zu sehen sein.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die Wiederaufnahme des fahrplanmässigen Betriebes auf der Drachenfelsbahn erfolgte am 15. März 1959, bis auf weiteres verkehren jedoch nur die drei elektr. Tw. Die Bahn lag seit dem schweren Unglück am 14. 9. 1958 still. Die Ursache des Unglücks gilt nunmehr als geklärt: mangelnder Dampfdruck durch verschlackte Kesselheizung (letzte Fahrt nach ganztägigem Lokbetrieb) und undichter Reglerschieber verringerten die Dampfegendruck-Bremswirkung, panikbedingtes Überziehen der Notbremse durch den — dann tödlich verunglückten — Lokheizer brachte danach die Zahnradlok zur Entgleisung. Gegen vier Beschuldigte wurde von der Bonner Staatsanwaltschaft Anklage wegen fahrlässiger

Tötung, Körperverletzung und Transportgefährdung, verursacht durch mangelnde technische und Dienst-Aufsicht und mangelnde Unterweisung des Fahrpersonals, erhoben. Der Prozess hat bereits am 4. Mai 1959 begonnen.

Stetzta

Zur Meldung DVA 171, S. 1334, betr. **Büh'ertalbahn**: Der Personenverkehr wurde bereits am 31. 12. 1956 eingestellt, Strecke wurde endgültig am 15. September 1958 (bis dahin Güterverkehr) stillgelegt.

Kampfhenkel

Durch das Rationalisierungsprogramm der DB sind im Bereich der **Bundesbahndirektionen Stuttgart und Karlsruhe** folgende Strecken von der Stilllegung bedroht:

Gerabronn — Langenburg, Güglingen — Leonbronn (750 mm), Friedrichshafen — Teuringen, Schönaicher First — Schönaich, Koppel — Riedlingen (750 mm), Mannheim

-Rheinau — Ketsch, und Schiltach — Schramberg. Kampfhenkel

Nachdem die Stammstrecke der **Mittelbadischen Eisenbahn** (MEG) durch den Verlust der Stadtstrecken und Bundesbahnanschlüsse in Rastatt, Kehl, Lahr und Offenburger bereits vor längerer Zeit zerrissen wurde, erfolgte im März 1959 die dritte Streckenstilllegung, durch die das von Kehl nördlich und südlich ausstrahlende Netz zerrissen wird: zwischen Kehl und Altenheim sowie Altenheim und Schutterwald wird der Personenverkehr auf Bus umgestellt, Güterverkehr wird nur noch bis Ende 1959 betrieben. (Die ersten beiden Stilllegungen betrafen die Abschnitte Lahr — Dinglingen — Seelbach und Offenburger — Schutterwald). Da ein Schienenverkehr auf dem Stummel Lahr — Dinglingen — Altenbach kaum rationell sein dürfte und auf dem Abschnitt Schwarzach — Rastatt ohnehin nur ein Zugpaar täglich verkehrt, dürften (evtl. mit Ausnahme der Strecke Bühl — Schwarzach — Kehl) die Tage des Schienenverkehrs auf der MEG-Stammstrecke gezählt sein. Kampfhenkel

Die seit 1954 nur noch für den Güterverkehr betriebene Strecke **Orschweiler — Ettenheim** der DEBG wird trotz Defizit vorläufig weiterbetrieben, nachdem die Ettenheimer Industrie gegen den Stilllegungsbeschluss protestiert hatte. Kampfhenkel

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Aachen: seit 1. 4. 1959 Strab-Verkehr der SL 28 zwischen Eschweiler und Weisweiler durch Om ersetzt. Wegen umfangreicher Bauarbeiten seit 1. 4. 1959 SL 12/22 und 15/25 in Richtung Osten von Hauptpost über Theaterstr. — Normaluhr — Wilhelmstr. zum Kaiserpl., Gegenrichtung unverändert üb. Alexanderstr. — Elisenbrunnen, OmL 3/13 seit 6. 4. 1959 im Einmann-Betrieb mit Almex-Druckern. Umstellung der Strecke Pannesheide — Merksteiner von Strab auf Om für Herbst 1959 vorgesehen. Nachtragmeldung SL 35 seit 1. 6. 1958 aufgehoben. Vogt

Amsterdam: seit 8. 3. 1959 SL 13 aufgeteilt in: SL 13 (weiss) Central Station — Slottermeer und 13 (gelb) nur HVZ Central Station — Bos en Lommerplein, dafür OmL 21 (Genzenveld — Station Sloterdijk) über L 14 bis Central Station verlängert. OmL 23 (Surinamplein — Genzenveld) bis Mercatorplein verlängert, OmL L über Bos en Lommerweg bis Bos en Lommerplein. v. d. Gragt

Berlin: seit 2. 5. 1959 neue SL 53 Spandauer Hakenfelde — wie SL 75 bis Spandauer

Markt, dann wie SL 54 bis Nollendorfplatz, neue SL 76 Spandauer Johannesstift — wie SL 54 bis Spandauer Markt — dann wie SL 75 bis Kant- E. Joachimstaler Str., SL 54 u. 55 seit 1. 4. 1959 über Tauentzienstr. — Wittenbergplatz bis Nollendorfplatz verlängert, SL 75 vom Bf. Zoo bis zur Kantstr. zurückgezogen (seit 1. 4. 1959). Ferner seit 2. 5. 1959 neue OmL A 66 Grunewald Bismarckplatz — Kurfürstendamm — Buda-peter Str. — Hansaviertel — Moabit Stephansplatz, Schnell-OmL AS 1 bis Spandauer Schönwalder Str. E. Hoherzollernring verlängert, OmL A 10 bis Zehlendorf Süd, Sachtlebenstr. OmL A 12 bis Weddingplatz, OmL A 31 bis U-Bf. Ruhleben und OmL A 65 bis Charlottenburg-Nord, Goebelplatz verlängert. T. Krafft/BVB

Brüssel: SL 46 (Pl. E. Bockstael — Bourse — Veeweyde), 85 (Bourse — Berchem), 86 (Bourse — Cim. Ganshoren) und 89 (Bourse — Stade du Heysel) sollen auf Om-Betrieb umgestellt werden. Vogt

Chemnitz: Wegen Umspurung der SL 5 auf Normalspur wurde der Strab-Betrieb auf der 1,4 km langen Strecke zwischen Schulstr./Annaberger Str. und Schleife Altchemnitz eingestellt. Als Ersatz verkehren Omnibusse. Neumann

Dortmund: seit 30. 4. mit Eröffnung der Bundesgartenschau Neubaustrecke (siehe DVA 164, S. 1279) kreuzungsfrei auf besonderem Bahnkörper in Betrieb genommen: SL 8 Hbf. — Markgrafenstr. — Bundesgartenschau — Hacheney Tierpark (alle 15 Min.), SL 16 Schulte - Rödding — Bundesgartenschau — Bf. Westfalenhalle (früher Volkspark) (alle 15 Min.), neue SL 18 Hbf. — Bundesgartenschau (alle 7,5 Min.). Schnell-OmL 60 Hbf. — Hengsteysee jetzt über Bundesgartenschau. Cadenbach

Düsseldorf: seit 27. 4. 1959 OmL 63 E (Martin-Luther-Pl. — Königsbusch) in 57 umbenannt. Waltking

Essen: seit 3. 5. 1959 SL 10 Margarethenhöhe — Porscheplatz, bis Karlsplatz nur noch HVZ, SL 32 Hbf.-Gruga wieder in Betrieb, OmL 41 Stadtwaldplatz — Baldeney wieder in Betrieb, neue OmL 50 (Steele-) Portendieckstr. — wie OmL 70 bis Ackerstr., dann über Schlosstr. bis Fliegenbusch, neue OmL 51 Gruga — Alfreudusbad — Villa Hügel — Baldeney, OmL 55 jetzt (Achterbergstrasse) Portendieckstr. — Porscheplatz — Kupferdreh, OmL 63 über Königsstelle Augener Str. OmL 65 jetzt (Achterbergstr.) Portendieckstr. — Porscheplatz — Kupferdreh — Byfang, OmL 70 anstelle Ackerstr. jetzt über Reuenberg bis Grenze Oberhausen, OmL 72 entfällt. Boisserée

Görlitz: seit 3. 11. 1958 SL 1 Weinhübel — Rauschwalde (alle 10 Min.), SL 2 Landeskronen — Bezirkskrankenhaus (alle 10), SL 3 Stadthalle — Hbf. (HVZ bis Büchtemannsh. (alle 10 Min.) Schnell-SL „S“ Demianiplatz — Rauschwalder Str. (von 12 bis 20 Uhr alle 10 Min.) Neumann

Den Haag: seit 1. 4. 1959 SL 4 und 4a eingestellt, dafür neue OmL 4 Holl. Spoor — Markt, neue SL 16 Coevesteylaan — Nieuwe Haven, und neue SL 17 Coevesteylaan — Laan v. N. O. I. v. d. Gragt

Hamburg: seit 22. 3. 1959 SL 5 zwischen Wendemuthstr. und Hellbrook aufgehoben und zur Schleife Eichtal geführt. Neue OmL 65 Wandsbeker Allee — Gartenstadt — Hellbrook — Bramfeld-Ost — Wellingsbüttel — Bf. Poppenbüttel — Bergstedt — Bf. Volksdorf, OmL 77 nur noch zwischen Bramfeld und Bf. Berne. Seit 1. 3. 1959 neue City-Bus-Ringlinie B 6 Blankenese Bf. — Elbchaussee — Hauptstr. — Strandweg — Falkenthaler Weg — Waseberg — Bf. Blankenese. HVA

Heidelberg: folgende OmL (sämtl. ohne Nummer) werden betrieben:

- Hbf. — Alter Bhf. — Neckargemünd — Neckarsteinach — Schönau — Heiligkreuzsteinach — Eiterbach (tägl. mehrmals),
- Alter Bhf. — Hbf. — Kirchheim — Sandhausen — Walldorf (tägl. mehrmals),
- Alter Bhf. — Hbf. — Hegenichhof (Patrick-Henry-Village) (alle 60 Min.),
- Hbf. — Alter Bhf. — Speyerer Hof — Kohlhof (Königstuhl) (tägl. mehrmals),
- Kussmaulstr. — Bunsenschule — Tiergarten — Schwimmbad (alle 30 Min.)
- Hbf. — Alter Bhf. — Schloss — Wolfsbrunnen (tägl. mehrmals),
- Bismarckstr. — Pfaffengrund — Steinhofweg (alle 15, nur HVZ),
- Kirchheim — Pfaffengrund (1x Mo—Fr),
- Wieblingen — Pfaffengrund (2x Mo—Fr)
- Walldorf — Wiesloch — Walldorf Bhf. (ex Strab, tägl. mehrmals),
- Alter Bhf. — Handschuhshaus — Thingstätte (tägl. mehrmals, nur im Sommer).

E. M. Müller

Koblenz: seit 3. 9. 1958 SL 3 (Hbf. — Kapellen) = OmL 3, neue OmL D Hbf. — H. J. Kirche — Lützel — Mittelweiden und neue OmL E Hbf. — Stadthalle — Ehrenbreitstein — Bhf. — Arzheim. SL 9 (E'stein — Arenberg) am 29. 9. (nicht 3. 9.) durch ObL 9 Koblenz Hbf. — Ehrenbreitstein Bf. — Arenberg Umgehungsstr. ersetzt. Der

Betriebshof E'stein wurde aufgelöst, Wagensatz nur noch vom Bth. Schützenhof (ausser ObL 7, 8 und 11 = Bth. Vallendar), OmL 3 und A—E = Einmannbetrieb.

Vogt

Neuss: seit 1. 4. 1959 SL 3 auf Om-Betrieb umgestellt, SL 2 und 1 zu neuer SL 1 (Kaarst — Grimlinghausen) zusammengezogen, Beschilderung bis Kaarst rot, bis Neusserfurth weiss, OmL 3 Josephstr. — Bf. — Zollstr. — Eichendorffstr. — Weberstr., mithin nur noch eine SL sowie Gemeinschafts-SL 16/26 mit Rheinbahn.

CD Müller/Poeschel/Walting

Saartal: SL 1 nur noch Völklinger Str. — Schafbrücke, SL 2 nur noch Völklinger Str. — Halberg (nur HVZ), dafür SL 3 Luisenthal — Ensheim/Ormesheim und SL 4 Luisenthal — Neufechingen (HVZ bis Fechingen Ost), SL 8 und 9 seit Herbst 1958 eingestellt und durch OmL 38 (Dudweiler — Friedrichsthal) und OmL 39 (Dudweiler — Spiesen) ersetzt. SL 6 (Nationalbank — Dudweiler Markt) seit 10. 5. 1959 ebenfalls auf Om-Betrieb umgestellt, somit gesamter Strab-Betrieb im Sulzbachtal eingestellt. ObL 21 nur noch Saarbrücken Hbf. — Hansahaas — Schlossplatz — Spicherer Bergstr. — Feldmannstr. — Hohe Wacht — 40er Grab (Abschnitt 40er Grab — Bellevue — Metzger Str. — Vorstadtstr. ausser Bterieb).

Vogt

Saarlouis: SL 1 (Kl. Markt — Dillingen) eingestellt, dafür jetzt OmL 1 Saarlouis — Dillingen — Nalbach — Saarwellingen — Fraulautern — Saarlouis (nur in dieser Richtung) und OmL 3 (Gegenrichtung zu OmL 1) Saarlouis — Saarwellingen — Dillingen — Saarlouis. SL 2 wegen Bauarbeiten z. Z. nur Saarlouis — Fraulautern — Ensdorf, Abschnitt Ensdorf — Schwabach wird durch Om bedient. OmL 7 jetzt Saarlouis — Roden — Fraulautern, OmL 10 jetzt Saarlouis — Wallerfangen — Dillingen, neue OmL 14 Saarlouis — Dillingen — Pachten.

Vogt

S. N. C. V. (Belgien): Gruppe Brabant — Die mit Diesel-Tw betriebenen Linien Leerbeek — Ninove und Leerbeek — Engghien wurden auf Om-Betrieb umgestellt. Ferner in HVZ neue OmL (ohne Nummer) Brüssel — Vollezele. Die letzten mit Diesel-Tw befahrenen Linien der Gruppe Brabant Nivelles — Virginal und Nivelles — Braine L'Alleud sollen im Spt. 1959 auf Om-Betrieb umgestellt werden. Gruppe Louvain — jetzt in HVZ durchgehende Züge Brüssel — O. L. V. Tielt, über die bisher getrennt gehaltenen 2 Linien Brüssel — Louvain und Louvain — O. L. V. Tielt — Diest. Von der

letztgenannten Strecke wurde das Teilstück Diest — Bekkevoort stillgelegt und ausgebaut. Cohn

Stuttgart: Die Zahnradbahn Stuttgart — Degerloch führt jetzt die Liniennummer 30. Alt

Völklingen: Rest-Strab-Betrieb SL 1 Rathaus — Gr. Rosseln am 18. 4. 1959 stillgelegt, daher seit 19. 4. 1959 folgende neue Linienführung:

OmL 1 V Bf. — Luisenthal — Altenkessel Heidstock — V. Bf. (nur in dieser Richtung)

OmL 15 V Bf. — Heidstock — Altenkessel Luisenthal — V. Bf. (nur in dieser Richtung)

ObL 3 Gr. Rosseln — V Bf. — Püttlingen

ObL 4 Ludweiler — V Bf. (HVZ bis Püttlingen)

ObL 6 V Bf. — Wadgassen

OmL 2 V Bf. — Luisenthal

OmL 10 V Bf. — Klarenthal

OmL 11 V Bf. — Hermann-Röchling-Höhe

OmL 12 V Bf. — Heidstock

OmL 13 V Bf. — Schulzenfeld

OmL 14 V Bf. — Hostenbach

Vogt

c) Schnellbahnen:

Berlin: Auf der U-Bahn wurde am 2. 5. 1959 der neuerbaute Bahnhof **Spichernstr.**, zwischen Wittenbergplatz und Hohenzollernplatz in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde der bisherige Bahnhof Nürnberg-

ger Platz geschlossen. Der neue Bahnhof befindet sich an der Kreuzung der Spichernstr. mit der Bundesallee und ist gleichzeitig Umsteigebahnhof für die im Bau befindliche neue Linie G. Es sind Seitenbahnsteige vorhanden, die vorerst durch drei Eingänge erreicht werden. Am 16. 3. 1959 wurden auf dem Bahnhof **Ernst-Reuter-Platz** (Knie) die neuen Mittelausgänge dem Verkehr übergeben. Die bisherigen Ausgänge an den Bahnsteigenden mussten wegen der Umgestaltung des Ernst-Reuter-Plates beseitigt werden. BVB

Berlin: Ende 1958 wurde der erste nach dem Kriege konstruierte **S-Bahn-Zug** fertiggestellt. Es handelt sich um zwei Halbzüge mit der Typenbezeichnung 170 (die neuen Hamburger S-Bahn-Wagen führen die gleiche Typenbezeichnung). BVB

Danzig-Gotenhafen: zur Anfrage Lange, DVA 169, S. 1320 und zur eigenen Erwidern, DVA 172, S. 1343: Der Berliner „Tagesspiegel“ vom 23. 4. 1959 zitierte aus der „Ostsee-Zeitung“: „Die 1945 von den Sowjets den Polen übergebenen Berliner S-Bahn-Wagen, welche auf der Strecke Danzig — Gdingen eingesetzt sind, werden immer reparaturbedürftiger. Ersatzteile sind keine vorhanden. Die RBD Berlin habe bereits Ersatzteile geschickt und weitere Hilfe zugesagt“.

Damit dürfte meine Ansicht betr. „Hochbahn“ bestätigt sein: S-Bahn Danzig — Gotenhafen mit alt-Berliner S-Bahnwagen. Hinsichtlich der Zugfolge habe ich mich jedoch geirrt, sie beträgt 10 bis 20 Minuten. Hellmann

ALLGEMEINES

Strassenbahn in den ehemaligen deutschen Ostgebieten — In einer Artikelfolge „Unvergessene Heimat im Osten“ (Reisebericht eines Reporters) in der „Bonner Rundschau“ vom 20. 1. bis 12. 2. 1959 zeigen einige Städtebilder gute Strab-Aufnahmen, so aus Elbing (!), Posen, Danzig, Kattowitz und von der elektr. KlB-Strecke zwischen Königshütte und Beuthen. Ausser Elbing — dort siebenfenstrige Schichau-Tw (modernisierte Plattform) mit kleinen, plattformverglasten Bw — handelt es sich stets um KSW-Züge. Lackierung (stets oben hell, unten dunkel) und Zustand aller ersichtlichen Fahrzeuge erscheint bemerkenswert gut. Schoen

Kramer: zur Anfrage Biche, DVA 172, S. 1343: Linienbezeichnungen auf den elek-

trisch betriebenen Berliner S-Bahn-Strecken:

Zuggruppe	Strecke
A	Vollring
B	Jungfernheide — Gartenfeld
D	Westend — Südring — Grünau
E	Staaken — Stadtbahn — Strausberg
?	Strausberg — Strausberg Nord
G	Mahlsdorf — Stadtbahn — Südring — Papestr.
H	Falkensee — Stadtbahn — Königs Wusterhausen
HIV	Friedrichstr. — Stadtbahn — Grünau (HVZ)
HVIII	Warschauer Str. — Grünau — Eichwalde (HVZ)
K	Warschauer Str. — Nordring — Blankenburg
KI	Warschauer Str. — Nordring — Gartenfeld (HVZ)
L	Potsdam — Stadtbahn — Erkner

- Lv Wannsee — Stadtbahn — Fried-
 richshagen bzw. Erkner (HVZ)
 N Spandau West — Nordring —
 Schöneweide — Spindlersfeld
 1 Oranienburg-Nord-Süd-Bahn —
 Wannsee
 1a Schönholz-Nord-Süd-Bahn —
 Zehlendorf bzw. Wannsee
 2 Bernau — Nord-Süd-Bahn —
 Teltow
 2a Pankow — Nord-Süd-Bahn —
 Potsdamer Platz (HVZ)
 3 Velten — Nord-Süd-Bahn —
 Rangsdorf
 3a Nordbf. — Nord-Süd-Bahn —
 Mahlow
 5 Zehlendorf — Düppel — Klein-
 machnow
 6 Wannsee — Stahnsdorf

Schmitz: Anlässlich des Fahrplanwechsels bei der Essener Verkehrs AG (EVAG) am 3. 5. 1959 ist ein neuer Taschenfahrplan erschienen, den Verkehrsfreunde zum Preise von DM 0,40 zuzügl. Porto bei mir beziehen können: Heinz Schmitz, Essen, Veronikastr. 7.

Kampfhenkel: zum Aufsatz Todt, **Die Montafoner Bahn**, SB 111, S. 853: Auf dieser Bahn ist jetzt ein Schienenbus mit Bw (Bauart Uerdingen) als Eiltriebwagen ein-

gesetzt (Farbe: rot). Der Elektro-Tw versieht nach wie vor den Personenzugdienst (mit 2 Bw, Farbe: grün).

N. Müller: Omnibus - Ortsverkehr in Kleinstädten (Ergänzungen zum eigenen Bericht, DVA 159, S. 1241/42):

De'menhorst: Fa. Alfred Sager — alle Linien ab Marktplatz: 71 Städt. Krankenhaus — Kasernen (alle 30 Min.), 71a Brauenkamper Str. — Kasernen (60), 71b Hinter dem Tiergarten (60), 72 Düsternort — Blücherweg (15), 73 Adelheide (60), 74 Poggenpohlsdeich bzw. Langenwischstr. (60), 75 Bungerhof (30), 76 Heidkrug (30), 77 Ahnbecker Str. bzw. Nutzhorner Str. (30/60), 77a Schönemoor bzw. Grenzkrug (60), 78 Annenheide — Hasporter Damm (60), 79 Hasporter Damm — Berliner Str. (60).

Emden: Fa. Westermann — alle Linien ab Neues Rathaus: a) nach Larrelt (W 12x, So 7x), b) nach Harsweg (W 23x, So 19x), c) nach Hilmarsum (W 21x, So 16x), d) nach Siedlung Conrebbersweg (W 10x, So 6x), e) nach Transvaal (W 9x, So 5x).

Lingen (Ems): Fa. Fr. Enselmann — Bahnhof — Markt — Erdölraffinerie (W 13x, So 10x, ausserdem Berufsverkehr). (Fortsetzung folgt)

WAGENPARK-STATISTIK

Albtalbahn: neu 8x Gl-Tw 1—3 (ER, DÜ-WAG), Anstrich grünlich/beige mit grüner „Bauchbinde“.
Kampfhenkel

Berlin: zur Meldung Stock, DVA 172, S. 1344: Tw 3300 ist nicht = a, sondern erhielt zus. mit 3302 am vorderen und hinteren Fahrerstand je eine Tür, damit der Zug im Z-Betrieb eingesetzt werden kann (Z = Zeitkarten)
Kramer

Bonn-Stadt, Bonn-Land und Siegkreis: Tw 11 am 23. 2. 1959 in Honnef durch schadhafte Widerstand ausgebrannt, Wiederaufbau unwahrscheinlich, also = a.
Schoen

Bremen: Bw 1039 (ex 373), 1040 (ex 376), 1204 (ex 433) und 1205 (ex 437) = a.
Christ

Dortmund: 4x Tw 9 nach schwerem Unfall = a.
Cadenbach

Dresden: neu 2x Tw 1584—1588 und 2x Bw 1405 (Typ LOWA Gotha 57), Bw 315 (II) wurde auf Meterspur umgebaut und in 17 umgenummert.
Neumann

Duisburg: neu KSW-Gl-Tw 203 (ex Tw 203 und Bw 347), 206 (ex Tw 206 und Bw

348) und 207 (ex Tw 207 und Bw 345), somit alle KSW zu Gelenkwagen umgebaut.

Waltking

Düsseldorf: neu 8x Gl-Tw 2453—2454 und 2554, (DÜWAG), Bw 892 (ex NBM) = a.

Waltking

Essen: Umnummerungen: Tw 707 = 718, 709 = 735, 710 = 736, 711 = 740, 712 = 761. Folgende Tw wurden ausgemustert: 702, 703, 705, 706, 721, 723, 727, 737, 744, 745, 746, 752, 755, 758, 765, 785 und 806. Bw 136 wieder in Betrieb.
Boisserée

Frankfurt-Main: Bw 844, Turm-Tw 2024 (ex FLAG 22) und 2025 (ex 303) = a. Tw 318 (ex FLAG 18) = Turm-Tw 2024 (III), sowie Tw 370 = Arb.Tw 2017 (III).

Michelke

Görlitz: Bw 45 und Salz-Bw 75 = a.

Neumann

Graz: Schienenreinigungswagen A 61 der BVG-West angekauft, Grazer Nummer noch nicht bekannt, da noch im Umbau.

Lehnhart-Mayr

Kleve: zur Wagenpark-Geschichte, DVA 170, S. 1330: Der Tw 3 ex Langenfeld — Monheim — Hitdorf ist angeblich nie in Kleve eingetroffen, könnte es sich vielleicht um den Tw 3 **Mettmann** handeln, der als

einzigster „ausgemustert“ gewesen sein soll?
Walkling

Koblenz: Folgende Tw = a: 1, 4, 5, 8, 20, 23, 50, 57, 58 und 81—89 (ex Baden-Baden), Bestand demnach (nur Tw): 3, 18, 19, 32—49, 51—54, 56, 59—75, 77, 79. Vogt

Osnabrück: Berichtigung zur eigenen Meldung, DVA 172, S. 1344: Tw 36 (ex Münster) ist noch nicht umgebaut, daher Pw 75 ex Tw 34. Spühr

Paderborn: Tw 22 sowie Bw 81 und 82 = a. Todt

Remscheid: Tw 30, 31 (zuletzt Turmwagen), 43, 44, 47, Güterwg. 203, 251 (zuletzt Rekl.-wagen) = a. Friedrich

Rotterdam: 4x Tw 301 und 448 = a. OdR

Solingen: Tw 372, 373 und 375 nach Herkulesbahn (Kassel) verkauft, ferner Schleif-Tw an Vestische Strab (dort = 1002), Tw 312 = a. Friedrich

Vestische Strassenbahnen: Berichtigung zur eigenen Meldung, DVA 171, S. 1335: Tw 40 (= Arb.Wg.) und 147 sowie Bw 173 wurden noch nicht ausgemustert. Friedrich

Wien: neu 4x Gr-Tw 150—151 und -Bw 1250—1251, Tw 488—491, 493, 494, 496 und 499 in 518, 537, 574, 637, 665, 709, 715 und 717 umgenummert, da neue Tw bis Nr. 500 im Bau. Lehnhart/Mayr

Wuppertal: neu 8x Gl-Tw 8005—8008 (ex 4x Gr-Tw 1012, 1013, 1016, 1014), 1018 und 1019 z. Zt. bei DÜWAG im Umbau. Lange

Wagenpark-Geschichte Saarbrücken (Gesellschaft für Strassenbahnen im Saartal AG, 1000 mm):

(Gegenwärtiger Stand, geschichtliche Vergangenheit sehr unklar!)

Tw 11 — 18 Bj. 1913 ex Hattingen 1—8, davon 12, 13, 14, 17 = KV, Rest vorh.

20 — 24 Bj. 1921 ex Riegelsberg — Heusweiler 25, 21 bis 24, sämtl. vorhanden
25 — 29 Bj. 1921 ex Riegelsberg — Heusweiler 30, 26 bis 29, davon 25 = KV
30 — 49 Bj. 1929 davon 39, 44 und 48 = KV, Rest vorhanden
50 — 55 Bj. 1912 (?) 3x, ex Bw, davon 53 und 55 = KV
55 — 70 Bj. 1925 davon 57, 58, 59, 60 = KV, 66 = a, Rest vorhanden.
71 — 90 Bj. 1913 davon 72, 73, 82, 83 und 90 = KV, 71 mit neuem Aufbau vers.



Eine seltene Aufnahme - Saartal-Tw 64 während seiner Evakuierung 1940 in Wupperal - Beschilderung SL 15 Uellendahl. (Foto: K. E. Lange)

91 — 95 Bj. 1914 davon 93, 94, 95 = KV
96 — 105 Bj. 1914 davon 98 und 104 = KV
106 — 110 Bj. 1920 davon 110 = KV
111 — 112 Bj. 1936 3x, davon 112 = KV
113 — 122 Bj. 1944 davon 122 = KV, jed. wiederaufgeb.
123 — 124 Bj. 1952 3x, Zwilling-Tw, jetzt einzeln fahrend (Bw und Arbeitswagen folgen) Stetza/Vogt

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Allgemeine Zeitung, Mainz (17. 4. 1959): „Die Bundesbahn schüttelt die Federn auf“, längerer aufschlussreicher Bericht über moderne Gleisschotter-Reinigungsarbeiten im Bezirk der BD Mainz. Scheyrer

Wiesbadener Tagblatt (14. 4. 59): „In Kostheims Stellwerk zog die moderne Technik ein“, ausführlicher Aufsatz über Inbetriebnahme und Arbeitsweise eines neuen

Drucktasten-Stellwerks.

Desgl. (10. 4. 59): „Mit Elektroloks bis Hamburg, Basel, München“, vorausschauender Aufsatz über Elektrifizierungsarbeiten bei der DB. Scheyrer

Badische Neueste Nachrichten, Karlsruhe (28. 3. 59): „Amerikas Autoflut erwürgt die Grosstadt“, aufklärender Bericht über das Absterben der Cities infolge der durch den Autoverkehr verursachten Verstopfungen. Als Abhilfe werden mit Hinweis auf Chicago Schnellbahnen empfohlen.

Kampfenkel

