

# 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 45751. **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.

14. Jahrgang

JUNI 1959

Nr. 175

## Eine „Bauzäun-Linie“



(Klischee: KVB)

Im Fahrpreis einbegriffen ist die Besichtigung einer Baustelle für die Fahrgäste der Linie 7 der Kölner Verkehrs-Betriebe.

Je mehr sich die Baulücken in den westdeutschen Grosstädten schliessen, um so schwieriger wird es für die Bauunternehmer, ausreichenden Platz für ihre Materialien zu finden. Die Bauzäune wachsen notgedrungen weit in den Strassenraum hinein.

In einer Strasse der Kölner Neustadt wurde ein Strassenbahngleis in den Bereich eines Bauzaunes einbezogen. Es handelt sich allerdings um ein Schleifengleis, das nur am Tage halbstündlich befahren

wird. Die Bauarbeiter kennen den Fahrplan und räumen rechtzeitig vor Eintreffen der Bahn das Gleis frei.

Abends werden die Tore verschlossen. Sollte einmal eine Strassenbahnleitung über diese Schleife notwendig werden: das Fahrpersonal hat passende Schlüssel!

Unwillkürlich kann man bei dieser Massnahme auf den Gedanken kommen, dass eines Tages auch eine Strassenbahnlinie durch ein grosses Kaufhaus fährt und welcher Fahrgastwechsel möchte dann an der Haltestelle „Damenstrümpfe“ sein.

H. E. Schmidt

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

**Jahrestagung 1959 der deutschen Verkehrs-Amateure in Saarbrücken (6. bis 8. August 1959)**

Auf verschiedene Anfragen zur Anmeldung wird mitgeteilt, dass Anmeldungen zur Teilnahme — wie in den Jahren zuvor — noch bis kurz vor der Tagung selbst vorgenommen werden können, während je-

doch für die Unterkünfte mit Rücksicht auf rechtzeitige und geschlossene Reservierung die Frist

**bis zum 15. Juli 1959**

genannt werden muss. Unterkunftswünsche nach diesem Zeitpunkt können nur unter Vorbehalt entgegengenommen werden, da der Verkehrsverein Saarbrücken, über den die Zimmer- und Betten-Reservierungen laufen, seinerseits disponieren muss. Stetza

## DIE VERKEHRS-LAGE

### a) Eisenbahnen:

Am 31. Mai 1959 wurde der elektr. Betrieb auf der DB-Strecke **Regensburg — Passau** aufgenommen. Bierl

Am 23. Juni 1959 kann die **Klb Bremerförde — Osterholz** auf ihr 50jähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlass soll eine Festbroschüre über diese Bahn herausgegeben werden. Vehlber

Im Laufe des Jahres 1958 sowie mit Fahrplanwechsel 1959 wurde der Personenverkehr auf folgenden Strecken eingestellt (der Vollständigkeit halber sind einige Strecken, die bereits im DVA früher erwähnt wurden, nochmals aufgeführt):

**DB:** Husum — Flensburg; Mücke — Hungen; Villingen — Ruppertsburg; Uslar — Schönhausen; Plockhorst — Peine; Helmstedt — Grasleben; Rotenburg (Han.) — Visselhövede; Varel — Rodenkirchen; Wanne-Eickel — Bochum-Nord; M. Gladbach — Neersen; Kornelimünster — Walheim; Steinringsberg (Haltestelle zwischen den Bf. Schönbach und Roth) — Rennerod; Nonnweiler — Wadern; Schwarzerden — Freigen; Rohrbach — Steinweiler — Klingenmünster; Dinglingen — Lahr-Stadt; Floss — Flossenbürg; Bichl — Benerberg.

**Eckernförder Kreisbahn:** Eckernförde — Kappeln

**Geinhäuser Kreisbahnen:** Birstein — Hartmannshain

**Gartetalbahn:** Göttingen — Rittmarshausen

**Klb. Hoya — Syke — Asendorf:** Bruchhausen — Vilsen — Asendorf.

**Westfäl. Landes-Eisenb.:** Sennelager — Wiedenbrück

**Plettenberger Klb.,**

**Mittelbadische Eisenbahnen:** Altenheim — Kehl (14. 3. 59)

Die Mittelbadischen Eisenbahnen beabsichtigen weiterhin, die Strecke Lahr — Dinglingen — Altenheim — Schutterwald stillzulegen. Durch den Neubau der Autobahn Karlsruhe — Basel wird die Klb.-Strecke unterbrochen und der Bau einer Brücke würde sich nicht lohnen.

Auf der **Schleswiger Kreisbahn** wurde ein neuer 2x Diesel/Tw VT 5 eingesetzt. Zimmer

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Aachen:** zur Meldung DVA 174, S. 1359: es muss statt Alexanderstr. **Adalbertstr.** heissen. Vogt

**Bochum-Gelsenkirchen:** seit 3. 5. neue SL 27 Bochum Viktoriastr. — Gerthe Apotheke, SL 8 u. 18 nicht mehr über Bochum Hbf., sondern üb. Viktoriastr., OmL 67 bis Wohlfahrtstr. und OmL 82 bis Hof Grimberg verlängert. OmL 95 eingestellt, dafür OmL 85 bis Mönzingplatz. SL 4 nicht mehr über Wiehagen — Gels. Hbf., sondern wie SL 7 über Machensplatz, Ersatzverkehr durch OmL 94. Waltking

**Bremen:** seit 4. 5. OmL 23 bis Domshof verlängert, Linienführung: Neue Vahr — Radio Bremen — Kurfürsten Allee — St. Josephs-Stift — Hbf. — Domshof. Christ

**Brüssel:** seit 26. 5. OmL 38 (Monnaie-Av. des Volontaires) bis Auderghem — Chant d'Oiseau verlängert. SL 86 am 11. 5. eingestellt und durch OmL 86 Bourse — Cim. Ganshoren ersetzt. Cohn/Vogt

**Duisburg:** seit 3. 5. SL 12 und 13 (Meterspur) durch OmL 12 Ruhrort — Meiderich — Laar ersetzt. Waltking

**Essen:** seit 1. 6. neue OmL 43 Schonnebeck Karl-Meyer-Platz — Hallofriedhof — Ernestinenstr. — Etterbach. Schmitz

**Frankfurt-Main:** seit 10. 5. SL 3 und 6 Endpunkte ausgetauscht: SL 3 jetzt nach Röderbergweg und SL 6 nach Ostbf. — Riederhöfe. OmL 53 in HVZ zwischen Mönch-

hofstr. und Ostbf. zur Verstärkung der OmL 52, dafür OmL 63 nur noch Eschersheim — Hauptfriedhof mit Anschluss an 52 und 53. SL 8 sonntags wieder bis Neuisenburg (im Sommer). Steinberger

**Hamburg:** seit 11. 5. SL 6 zwischen Rödingsmarkt und Bf. Altona über Landungsbrücken — Neues Rathaus, SL 7 nur noch Billstedt — Rathausmarkt, SL 11 jetzt Bahrenfeld — Hbf. — Veddel — Wilhelmsburg — Harburg — Rönneburg, SL 12 und 13 eingestellt, SL 17 durch OmL 85 ersetzt, OmL 31 bis Kirchsteinbek verlängert, OmL 36 zwischen Mühlendamm und Ritterstr. über Kuhmühle — Uhlandstr. — Blumenau, OmL 39 in Hamm über Braune Brücke zum Ausschläger Billdeich verlängert, Neue OmL 52 Bf. Altona — St. Pauli — Sievekingplatz — Hbf. — Rothenburgsort, OmL 84 als Ersatz für SL 12 bis Bahrenfeld Volkspark verlängert, OmL 85 als Ersatz für SL 17 bis Langenfelde verlängert, OmL 93 auf dem Ohlsdorfer Friedhof bis Kapelle 11 verlängert. HVA

**Köln:** am 16. 3. Obusbetrieb eingestellt, ObL 36 = OmL 36. Schmidt

**Minden:** seit 23. 3. ObL 8 aufgeteilt in a) Minden Domhof — Neesen — Neu-Lerbeck — Lerbeck, und b) Barkhausen Porta — Portabrücke — Hausberge — Holzhausen I Hitzepohl, seit 4. 5. SL Minden — Dützen auf Om-Betrieb umgestellt EMR-OmL 54 Bundesbf. — Markt/Domhof — Bad Minden — Böhlhorst — Dützen, EMR-OmL 55 (Bundesbf.) — Markt — Südfriedhof — Böhlhorst — Dützen. Solle/Vehlber

**München:** seit 9. 12. 58 SL 6 in Freimann um 250 m verlängert mit neuer Endschleife, seit 9. 3. 59 Zubringer-OmL C wieder bis und ab Kirche Ramersdorf, seit 19. 4. 59 OmL 07, 017 und 019 eingestellt. Bierl

**Oberhausen:** seit 3. 5. neue SL 6 Wehrstr. — Lipperheidebaum — (Altes Walzwerk) über eine bereits vollkommen abgebrochen gewesene Strabstrecke, neue OmL H Bf. Sterkrade — Kleekamp. Waltking

**Pforzheim:** Die umstrittene Stilllegung der SL 1 (Brötzingen — Leopoldplatz — Gaswerk) wurde um 1½ Jahre vertagt, da erst ein Verkehrsgutachten abgewartet werden soll. Kampfhenkel

**S. N. C. V. (Belgien): Gruppe Oostvlaanderen:** seit 31. 5. SL E (Gent — Evergem), SL N (Gent-Nevele) und SL Z (Gent — Zoemergem) auf Om-Betrieb umgestellt, somit keine SNCV-Linie mehr in Gent. Einzige SL der Gruppe Oostvlaanderen ist jetzt SL H (Antwerpen L. O. — Hamme).

Der VT-Betrieb bei der SNCV ist jetzt zur Bedeutungslosigkeit zusammengeschoßen. Nach dem 2. Weltkrieg gab es noch 300 VT und mehrere 100 Dampflok. Heute gibt es nur noch folgende Linien, auf denen VT für Personenverkehr eingesetzt sind (Dampflok-Personenzüge gibt es schon lange nicht mehr):

1. Nivelles — Braine l'Alleud (wird Herbst 1959 umgestellt)
2. Nivelles — Virginal (wird Herbst 1959 umgestellt)
3. Han-sur-Lesse-Grottes de Han (Touristen-Verkehr, nur im Sommer)
4. Bioul — Warnant (nur tägl. 2 Züge je Fahrtrichtung)
5. Bastogne — Martelange (nur tägl. 2 Züge je Fahrtrichtung)

In einigen seltenen Fällen (z. B. Zuckerrübenerte im Spätherbst) werden noch VT im Güterzugverkehr eingesetzt. Auf dem Streckenabschnitt Chaumont Gistoux — Chastre (bei Gembloux) verkehren tägl. noch mehrere mit Sand beladene Güterzüge, von VT gezogen. Auch auf der Strecke Mol Dorp — Mol Vaart (bei Turnhout) werden die 2 VT Nr. ART 40 und 41 im regelmässigen Güterverkehr eingesetzt. Diese Strecke hat ein Vier-Schienen-Gleis, da die meisten Güterwagen normale Eisenbahnwagen sind. Cohn

**Suttgart:** Am 4. 5. wurde in Botnang eine 285 m lange Strab-Neubaustrecke durch die Eltinger-, Alte Stuttgarter- und Franz-Schubert-Str. in Betrieb genommen, so dass SL 9 nunmehr in einer Schleifenfahrt durch die Griegstr. und die genannten Strassen wendet. Alt

**Verviers:** zum Liniennetz, DVA 167, S. 1303—1304: SL 3 und 6 sind zur Umstellung auf Om-Betrieb vorgesehen. Vogt

**Wuppertal:** seit 31. 5. SL 4/14 (Opernhaus/Wichlinghauser Markt — Toelleturm) auf Om-Betrieb umgestellt, SL 4 nur HVZ Strab-Pendeldienst Brandströmstrasse — Wichlinghauser Markt, SL 8 Endstelle in verkehrsschwachen Zeiten von Bf. W.-Barmen (Opernhaus) nach Werther Brücke (Rudolf Herzogstr.) verlegt, mithin kein Strab-Verkehr über Endschleife Opernhaus während Strassen- und Obus-Fahrleitungsbau. Voraussichtliche Stilllegung der **Zahnradbahn** am Abend des 4. Juli. Lange

**Zug:** Am 11. 5. 59 erfolgte die Stilllegung der SL Zug — Schöneegg — Zugerberg. Stetza

### c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Mit den Bauarbeiten der neuen 3 km langen U-Bahnverlängerung Grenz-Allee — Britz wurde begonnen. Vorgesehen sind die drei Stationen Blaschko-Allee, Parchimer Allee und Britz-Süd. BVB

## FAHRSCHEINWESEN

**Brüssel:** Am 15. 5. sind bei der STIB folgende neue Tarife in Kraft getreten:

Geradeaus	5,— F (bisher 4,50 F)
Umsteigen	7,50 F (bisher 7,— F)
Zentrum	3,50 F (bisher 3,— F)
Umsteigen auf SNCV (Zuschlag)	2,50 F (unverändert)
Mehrfahrtenkarten	50,— F (13 Fahrten) (bisher 55 F/16 Fahrten)

Verbilligter Tarif (für Frühfahrten von Arbeitern mit geringem Einkommen):

Geradeaus	3,— F (bisher 2,50 F)
Umsteigen	4,50 F (bisher 4,— F)

Die SNCV erhöhte ebenfalls ab 15. 5. die Fahrpreise auf den Stadtnetzen Brüssel,

## WAGENPARK-STATISTIK

**Albtalbahn:** neu 8x GI-Tw 4—5 (DÜW-AG) und 6x GI-Tw 6—10 (Rastatt).

Lehnhart

**Amsterdam:** neu 6x GI-Tw 576—582 (BEYNES). v. d. Gragt

**Berlin:** Tw 3297 wurde nach Schöneiche-Kalkberge, Tw 4120 nach Strausberg und Tw 4292 und 4299 nach Magdeburg abgegeben. BVB

**Bremen:** Bw 1300 = a. Christ

**Dessau:** neu LOWA-Tw 42—43 und -Bw 114, 116, 119 und 120 (Typ M 57, Gotha). Stock

**Duisburg:** neu GI-Tw

156 (ex Tw 156 + Bw 252)
157 (ex Tw 157 + Bw 253)
158 (ex Tw 167 + Bw 260)
159 (ex Tw 159 + Bw 255)
160 (ex Tw 168 + Bw 259)
161 (ex Tw 161 + Bw 257)
162 (ex Tw 162 + Bw 254)
163 (ex Tw 163 + Bw 258)
164 (ex Tw 164 + Bw 256)
165 (ex Tw 169 + Bw 261)

Tw 421 wurde von Meter- auf Normalspur umgebaut. Folgende Wagen wurden verschrottet:

**Berlin:** Die S-Bahnstrecke Friedrichshagen — Erkner (9 km) wird z. Zt. zweigleisig ausgebaut, und zwar bis Rahnsdorf zum 1. 10. und bis Erkner bis Mitte 1960. Dadurch wird Fahrzeitverkürzung von 15 Min. und Zugfolge von 5 Min. möglich sein.

M. Krafft

Antwerpen und Lüttich von 4 F auf 4,50 F, ausserdem wurden gewisse andere Fahrpreise geringfügig erhöht. (Umrechnungskurs: 1 F = 8,2 Dpf.) Vogt

**München:** zur Meldung Dillmann, DVA 173, S. 1353: Bei den Automaten-Vorverkaufs-Fs werden auf zwei verschiedene zweistellige Endziffern der laufenden Nummer (z. B. 27 und 72) Freifahrtscheinhefte als Rabatt ausgegeben. Die Automaten-Fs erhalten einen roten Stempel mit K in einem Ring. Die Freifahrtscheinhefte enthalten zwei normale Block-Fse zu 25 oder 30 Dpf., je nach dem Wert des Automaten-Fs, in e'nem roten Umschlag bei 25 und e'nem blauen bei 30 Dpf. Bierl

**Offenbach:** neue Fse mit geändertem Linienbild, Format 9 × 4 cm, mit farbigen Wertziffern 15 (blau), 25 (grün) und 35 (rot). M. Krafft

Tw 141, 146, 405, 524, Bw 53, 226, 287, 295, 297, 298, 299, 315, 316, 317, 321, 323, 325, 611, 615, Arbeits-Tw 548 und Meterspur-Ellok 701. Bw 223 = abgestellt.

Friedrich/Walting

**Forchbahn** (Schweiz): neu 4x Tw 11—14 und Steuer-Bw 101. Z. Zt. ist die Bahn dabei, ihre Wagen statt blau in **rotem** Anstrich zu versehen. Alt

**Hagen:** Tw 375 = a, neu 2x Bw 144 (Eiengbau, Verbandstyp) Kelzenberg

**Halle:** Tw 72, 75, 76 und 78 = a, 80 = Bw 80, Bw 296 = a, Tw 623 (ex Mübg) = Bw 766. Stock

**Innsbruck:** Tw 36 = a. Mayr

**Köln:** Ellok 3004 = A 6009 (Schneepflug), folgende Wagen = a: Tw 3109 (II), 3116, 3118, 3120, 3125, 3127, 130, 3133, 3134, 3183, 3186, 3189, 3205, 3208, 3211, 3212, A3233, 3239, 3256, 3259, 3293, 294, Bw 3603, 3605, 3613, 3620, 3736, 3742, 3754, 3757, 3775, 3780, 3785, 3789, 3792, 3795, 3805, 3989 sowie ex KFBE-Tw 1284 und Bw 1251—1256. Schmidt

**Minden:** Tw 1 und 4 = abgestellt, Bw 103 nach Herford abzugeben. Solle

**M.-Gladbach:** Folgende Wagen wurden verschrottet: Tw 3, 7, 10, 11, 14, 15, 23, 24, 69, 72, 77, 92, 93, 94 und 98 sowie Arbeits-Tw 55 und 56. Zum Umbau in Arbeits-Tw 512

bis 515 sind vorgesehen Tw 66, 79, 80 und 82. Friedrich/Leimbach

**Mülheim-Ruhr:** Arbeits-Tw 34 und 39 = a. Friedrich/Leimbach

**München:** neu 3x Gr-Tw 952 und -Bw 1779 (Rathgeber), neu Arbeits-Tw 36 (Schörling, 2x, Schienenschleif- und Reinigungswagen) Bierl

**Potsdam:** Umnummerung des gesamten Wagenparks wie folgt:

Tw A1, A7, 10, 12, 13, 16, 20, 21, 23 = a  
11, 25, 29 = Arbeitswagen  
14, 15, 17, 18, 19, 22, 24, 26, 27, 28  
= Tw 101—110  
101—113 = 111—123  
114—119 (ex BVG) = 124—129  
120—133 (LOWA) = 131—144  
neu 151—153 (LOWA, Gotha M 57)

Bw 60—75 = 201—216  
77—100 (LOWA) = 221—244  
39—40 (LOWA, M 57) = 249—250  
neu 251 (LOWA, Gotha M 57, ER)

Stock

**Rheydt:** Folgende Wagen wurden verschrottet: Tw 104, 105, 106, 125, 127, 128, 131 und Arb.-Tw 145, Bw 159, 160, 162, 171, 173. Für den Güterverkehr sind zunächst noch in Betrieb: Tw 126, 129, Ellok 143 und Rollböcke. Friedrich/Leimbach

**Rostock:** neu Tw 57 (LOWA Gotha, M 57)  
Stock

**Saartal:** Ergänzung zur Wagenpark-Geschichte, DVA 174, S. 1363: Gruppe 20—24 ist Bj. 1918, 25—29 = Bj. 1926, Tw 50—55 = Bj. 1912 ex 2x Bw 250—255 (Umbau 1929), Tw 75 wurde Lehrwagen, Tw 91—105 ist eine Gruppe. Vogt

**Vestische Strassenbahnen:** Berichtigung zur Meldung Friedrich, DVA 160, S. 1249: Tw 111 nicht = a, sondern Arb.-Tw, dagegen Tw 23 und Bw 81 = a, Tw 22 wurde Reklame-Tw. Friedrich/Leimbach

## Wagenpark - Geschichte Saarbrücken (Fortsetzung aus DVA 174):

Bw 201—205 Bj. 1899 ex Strassburg, davon 201—203 = KV, Rest vorhanden

205—209 Bj. ? ex Hoerde od. Forbach, sämtl. = a

210—213 Bj. 1913 ex Brebach, davon 210 = a, 212—213 = KV, 211 noch vorhanden

214—219 Bj. ? ex Riegelsberg — Heusweiler, davon 215, 216, 218 = a, 219 = KV, 214 und 217 noch vorhanden

220—225 Bj. 1921 ex Riegelsberg — Heusweiler, dav. 221, 223 = a, 222, 224 = KV, 220 und 225 noch vorhanden

226—240 Bj. 1924 davon 230 und 236 = KV, Rest vorhanden

241—249 Bj. 1912 davon 242 = KV, 249 = a, Rest vorhanden

250—255 Bj. 1912 = 3x Tw 50—55

250—254 (II) Bj. 1930 4x, davon 252 = KV

255—261 Bj. 1930 3x, davon 258 = KV

262—266 Bj. 1930 4x, davon 266 = KV

237—269 Bj. ? ex Forbach, sämtl. noch vorhanden

272 Bj. ? ex St. Avold Bw

273 Bj. ? ex St. Avold Tw

280—289 Bj. 1926 ex Lille (ELRT) 700 b's 709, davon 282 = a

290—296 Bj. 1929 ex Lille (ELRT) 710 bis 716

221—224 (II) Bj. 1927/28 ex Strassburg 290—293 ex Essen

(Schluss folgt)

Stetza/Vogt

## ALLGEMEINES

**M. Müller: Omnibus-Ortsverkehr in Kleinstädten** (Fortsetzung aus DVA 174, S. 1362):

**Nordenham:** Kraftverkehr Wesermarsch (F. Lückemeyer): Stadtlinien: 5 Atens-Nordenham — Einswarden — Blexen — Weserfähre (stündl.), 6 Autobusbf. — Siedlung — Grossensiel — Ellwürden — Abbehausen (W 6 mal, So 7 mal).

**Oldenburg:** Oldenburger Vorortbahnen Pekol — Übersicht siehe DVA 157, S. 1224.

**Rheine:** Fa. Josef Mersch — 1 Horsteler Str. — Markt — Saline, 2 Gellendorf — Markt — Waldhügel, 3 Kumpersdorf — Markt — Hesseling, alle Linien stündl.

## Kalkofen: Braunschweig — Strassenbahn zum neuen Hauptbahnhof

Ende 1958 wurde beschlossen, den neuen Hauptbahnhof, der im Herbst 1960 in Betrieb genommen werden soll, von zwei Seiten an das vorhandene Strab-Netz anzuschliessen. Die Hauptstrecke geht vom umzubauenden Knotenpunkt Augusttor über d'e neue Bahnhofstr. auf den Bahnhofsp'atz zu. Ausserdem wird eine Querver-

bindung zur SL 4 in der Leonhardstrasse und damit zu der in der Nähe gelegenen Hauptwagenhalle Altwiek geschaffen.

Die Gleisarbeiten zu dieser Querverbindung wurden bereits begonnen und sollen noch in diesem Sommer abgeschlossen werden. Am Hauptbahnhof wird eine Wendeschleife angelegt. Ausserdem ist bereits eine Abzweigung für die später zu bauende Linie in die Südstadt vorgesehen. Die Haltestellen vor dem Hauptbahnhof werden so günstig angelegt, dass die Reisenden auf dem Wege vom und zum Empfangsgebäude keine Fahrbahn des allgemeinen Verkehrs zu kreuzen brauchen.

Dem Beschluss, die Strassenbahn zu bauen, gingen lange und heftige Auseinandersetzungen in den entscheidenden Instanzen voraus, wobei besonders die in Braunschweig ansässige Firma Büssing in jeder

Einrichtung für den Omnibusverkehr eintrat und z. B. mit der Behauptung überraschte, zur Anlage von Omnibuslinien brauche man weiter keine Investitionen als die Aufstellung von Haltestellenschildern.

Der Sprecher dieser Firma schlug auch vor, den gesamten Strassenbahnbetrieb auf Omnibusse umzustellen, wobei ihm — wie in solchen Fällen üblich — die Tagespresse ihre Spalten bereitwilligst zur Verfügung stellte, während Stellungnahmen zugunsten des Schienenverkehrs nicht veröffentlicht wurden. Die Entscheidung fiel schliesslich durch das Urteil der städtischen Verkehrsbetriebe, die nachwiesen, dass die Strassenbahn wirtschaftlicher ist und dass die Umstellung einer einzigen Strassenbahnlinie mehr kosten würde als die gesamte Gleisanlage zum neuen Hauptbahnhof.

## Amateur-Eisenbahn in Schweden

### A. Kalkofen

„Lotta pfeift und pustet vorwärts auf der Östra - Sörmlands - Eisenbahn“. So schrieb Stockholms Tidningen am 17. Mai 1959 in einem Lokalbericht aus Södertälje, etwa 35 km südwestlich von Stockholm. „Die Einwohner von Södertälje öffneten die Augen am Sonnabend vor Pfingsten weit, als eine Dampflokomotive Modell 113 durch die Hauptstrasse der Stadt transportiert wurde. Es war die erste Lokomotive der Östra Södermanlands Järnväg. Diese Eisenbahn wird die 2,5 km lange Strecke Linasund — Kaxberg nördlich von Södertälje in Betrieb nehmen. Hinter diesem Unternehmen steht der **Svenska Järnvägsklubben**, eine Organisation von Freunden der Eisenbahn aus allen Bevölkerungskreisen. Die neue Bahn ist eine Hobbybahn und eine für Schweden einzigartige eisenbahngeschichtliche Merkwürdigkeit.

Im Järnvägsklubben (Eisenbahnklub) haben sich Mitglieder aus den verschiedenen Berufsgruppen, Studenten, Arbeiter, Eisenbahner, Büroangestellte, Ingenieure, Bürgermeister, Grafen und Barone zusammengeschlossen.

Die Lokomotive hat 600 mm Spurweite. Sie kommt vom Eisenwerk Kohlsua und soll nun mit mehreren anderen älteren Fahrzeugen der gleichen Spurweite auf der Gleisanlage der Ziegelei Lina eingesetzt werden. Diese Bahn wird von der Ziegelei für ihre Transporte benutzt, aber dem

Järnvägsklubben steht sie ausserdem für seine Zwecke zur Verfügung. Zur Zeit werden Abstellgleise für die Fahrzeuge des Klubs erbaut.

Unter den 240 Mitgliedern befinden sich Spezialisten für Schmalspurbahnen, für Lokomotiven, Fahrpläne, Eisenbahngeschichte usw. Der Jahresbeitrag beträgt 891 Öre entsprechend der in Schweden am meisten verbreiteten Schmalspur. Der Klub verfügt bereits über einige ältere Eisenbahnwagen. In Kürze wird eine weitere Lokomotive aus Smedjebacken erwartet. Sie soll die Nummer 1 erhalten und auf den Namen „Blitz“ getauft werden, weil sie eine Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h erreicht. Die Lokomotive von Kohlsua ist noch nicht getauft. Vorgeschlagen ist der Name „Lotta“. Sie war bei der Ankunft in gutem Zustande, nur ein wenig ausgetrocknet.

Mancher grauhaarige Jüngling kann nun mit der Verwirklichung seines Jugendtraumes rechnen, selbst einen Eisenbahnzug zu führen, jedoch müssen sich die Mitglieder einer genauen Prüfung unterziehen, ehe sie den Regler betätigen dürfen.

Mit besonderem Interesse wird im Klub die Geschichte der Eisenbahn gepflegt, und die Mitglieder wollen nicht einfach untätig zusehen, wie eine alte Bahn nach der anderen stillgelegt und das Inventar verschrottet wird. Sie geniessen dabei das Wohlwollen der Staatsbahn.“

# LOKWESEN

**Slezak:** Die 1F1-Zahnradlok 297.401 (früher 97.401) der Erzbergbahn steht nunmehr in regelmässigem Betrieb. Die Schwestermaschine 297.402 wird gegenwärtig in der Werkstatt Knittelfeld betriebs-tauglich gemacht.

**Biedenkopf:** Mit welchen Fahrzeugen soll der ab Sommer 1959 verkehrende „Gondolier“ (München — Venedig) gefahren werden?

**Stetza:** Die im Anschluss an die Ruhr-Elektrifizierungs-Serie von 18 Stück ET 30 in den süddeutschen Raum gelieferten Einheiten ET 30.019 und 30.020 (AW Stuttgart-Bad Cannstatt, BW Nürnberg Hbf.) sind z. Zt. auf der Strecke Nürnberg — Treuchtlingen eingesetzt.

**Fröhlich:** Von den diversen, 1945 im Bestand der neuerstandenen Polnischen Staatsbahnen (PKP) verbliebenen Lokreihen der ehemaligen deutschen Ostgebiete ist wohl die 03<sup>10</sup> am interessantesten, die jetzt dort unter der Bezeichnung Pm 3 läuft. Auffälliger als die neue Nummer ist jedoch die Tatsache, dass — im Gegensatz zur DB und DR — die Stromlinienverkleidung nicht abmontiert wurde; allerdings ist der unterste Teil entfernt worden, um die Gefahr des Heisslaufens von Triebwerksteilen infolge mangelnder Luftzufuhr zu beseitigen. Diese Lok, von denen die PKP vermutlich 6 Stück besitzt (Pm 3—1 bis Pm 3—6), sind in Bydgoszcz (ehem. Bromberg) beheimatet und kommen regelmässig mit Schnell- und Personenzügen bis Poznan (Posen), wo die hier abgebildete Pm 3-4 im Sommer 1958 fotografiert wurde.



Lok Pm 3-4 in Posen

(Foto: Fröhlich)

In diesem Zusammenhang ist vielleicht erwähnenswert, dass 14 Stück dieser Serie im Juli und August 1942 vom BW Linz (Donau) zur RBD Posen überstellt wurden (03 1053—1056, 1080, 1081, 1083, 1084, 1087 bis 1092), wofür letztere die gleiche Anzahl der Reihe 19<sup>1</sup> (PKP Pt 31) nach Linz abgeben musste (19.101, 107—109, 112, 117, 119, 121—124, 146, 165, 166). Der Grund dieser Massnahme war die bessere Eignung der 03<sup>10</sup> auf den flachen Strecken Ostpreussens, während die 19<sup>1</sup> mit 4 gekuppelten Achsen auf der hügeligen Westbahnstrecke Wien — Attnang — Puchheim bzw. — Passau grössere Zuggewichte ziehen konnte und daher besser am Platze war.

Lok der DR-Reihen 01 und 03 waren 1945 ebenfalls bei PKP verblieben und wurden in Pm 1 bzw. Pm 2 umgezeichnet.

**G. Mayr:** Für die Lokalbahnstrecken Berchtesgaden — Landesgrenze (Salzburg) und Berchtesgaden — Königsee der Königlich Bayerischen Eisenbahn (später DR) waren folgende Fahrzeuge in Betrieb:

- 9 2x Personentriebwagen,
- 2 2x Gepäcktriebwagen,
- 1 Lokomotive (BoBo)
- 18 2x geschl. Personenbeiwagen
- 6 2x Personenbeiwagen für Sommerbetr.
- 2 2x Personenbeiwagen mit Gepäckabt.

Nach Stilllegung der Linie Berchtesgaden — Landesgrenze und dem Umbau der Strecke Berchtesgaden — Königsee auf Bahnstrom (15.000 V, 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz) im Jahre 1939 wurden die Fahrzeuge an andere Lokalbahnen verkauft:

- 3 Personentriebwagen,
- 7 geschl. Beiwagen,
- 4 Sommerbeiwagen an die Salzburger Tramway,
- 2 Personentriebwagen,
- 2 geschl. Beiwagen an die Lokalbahnbetriebe Stern & Hafferl,

die BoBo-Lok wurde mit Akkumulatoren ausgerüstet für den Verschubbetrieb in Berchtesgaden.

Wer kann Angaben machen über den Verbleib der restlichen 19 Fahrzeuge? Angeblich kamen einige zur Isartalbahn, einige nach Bad Aibling (für Strecke Aibling — Feilnbach). Wer besitzt Fotos von diesen Fahrzeugen oder von dem alten Lokalbahnbetrieb Salzburg — Landesgrenze — Berchtesgaden — Königsee?

