

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

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

Abonnementspreis: Vierteljährlich DM 4,- (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetja, Essen 457 51. 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

JULI 1959

Nr. 176

Eine Betriebsumstellung an der Saar



Wenn die Verkehrsfreunde in diesem Jahre ins Saarland kommen, um sich nunmehr zum 10. Male ein Stelldichein zu geben, so fällt in diese Jahrestagung ein kleiner Wermutstropfen, denn in Auswirkung der jahrelangen wirtschaftlichen Abtrennung dieses Gebietes vom deutschen Mutterland sind die Schienennetze der vier saarländischen Verkehrsbetriebe arg zusammengeschrumpft, so dass es gewissermaßen höchste Zeit wurde, die Reste des einst so grossen und zusammenhängenden Nahverkehrssystems noch kennenzulernen. Leider hat am 18. April d. J. eine Strassenbahn ihr Leben gänzlich ausgehaucht. Un-

ser Foto zeigt die letzte Fahrt der Völklinger Strassenbahn, die von nagelneuen Obussen abgelöst wurde.

Möge der inzwischen erlebte „Tag X“ dem Saarland einen Auftrieb bringen, der auch den Nahverkehrsbetrieben endlich Gelegenheit verschafft, die lange Zeit zwangsläufig vernachlässigte Modernisierung ihrer Netze und Fahrzeuge durchzuführen.

Mit diesem Wunsche wollen wir nach Saarbrücken kommen und Verständnis dafür aufzubringen versuchen, dass dort vieles noch nicht so sein kann wie es bei uns schon lange ist.

Stetja

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Jahrestagung 1959 in Saarbrücken

Nachdem die Anmeldungen für unsere diesjährige Tagung in erfreulicher Zahl eingegangen sind und die saarländischen Verkehrsbetriebe sich sehr fördernd und entgegenkommend für die Veranstaltung ausgesprochen haben, sind die Merkblätter in der üblichen Weise an die angemeldeten

Teilnehmer versandt worden, in denen nähere Einzelheiten über Ort und Zeit unseres ersten Zusammentreffens sowie eine Nachricht über die Hotel-Unterkunft (sofern eine solche ausdrücklich gewünscht wurde) verzeichnet sind.

Die für den Nachmittag des Mittwoch, den 5. August angesetzte **Mitgliederversammlung** des VDVA ist **nur für Mitglieder** bestimmt. Die Einladung mit der Tagesordnung ist bereits vor längerer Zeit satzungsgemäss an die Mitglieder abgesandt worden. Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Am 31. Mai 1959 wurde der elektrische Zugbetrieb auf der Strecke **Bietigheim (Württ.) — Heilbronn** aufgenommen.

Alt

Als beachtenswerte Neuerungen im Sommer-Fp der DR sind zwei Schnelltriebwagen-Verbindungen zu verzeichnen:

1. **Berolina** — Berlin — Frankfurt (Oder) — Posen — Warschau — Brest (rd. 14 St., 780 km)
2. **Karlex** — Berlin — Leipzig — Bad Brambach — Karlsbad (rd. 9 Std., 413 km). M. Krafft

Zur Meldung Zimmer, DVA 175, S. 1366: Gesamt-Umstellung **M.-Gladbach — Neuwerk — Neersen** und Teilumstellung **Neersen — Krefeld** (Strecke 245d) wurde durch Nachtrag zum Fp zurückgezogen, Verkehr nach wie vor ausschliesslich mit VT 95.

E. M. Müller

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Aachen: Seit 9. 6. wegen fortschreitender Bauarbeiten am Kaiserplatz SL 12/22 und 15/25 (35) in beiden Richtungen über Normaluhr, SL 1 und R unterbrochen. Seit 14. 6. SL 1 und 7 nur noch mo—fr, SL H und W nicht sa nachm. und so, dafür neue OmL 7 (nur sa—so) Kaiserplatz — Preussweg, OmL 17 (sa—so) Kaiserplatz — Bildchen Grenze, SL 35 (nur sa nachm. und so), Ronheide — Walheim, SL 28 Alsdorf — Eschweiler, OmL 28 A Eschweiler — Weisweiler, neue OmL 31 Linden Kirche — Broich — Blumenrath — Höngen Dreieck — Warden. OmL 33 A sowie Abschnitte Eulersweg — L'ebigstrasse und Schöntal — Beverau der OmL 43 eingestellt. Vogt

Altbahn: Am 15. Mai 1959 wurde der normalspurige Betrieb auf der umgebauten Strecke Rüppurr — Ettlingen aufgenommen. Alt

Amsterdam: Seit 31. 5. neue OmL 26 Stat. Haarl. Meer — Buitenveldert. v. d. Gragt

Dortmund: Gemäss Vertrag mit der Stadt Castrop — Rauxel soll die 12,4 km lange Strab-Strecke Stadtgrenze Dortmund — Kirchlinde — Zeche Ickern (SL 2/32) bis 1962 auf Om-Betrieb umgestellt werden. Die Umstellung wird aber wegen des schlechten Gleiszustandes wahrscheinlich schon 1960 erfolgen. Cadenbach

Iserlohn: Am 10. 6. wurde der Strab-Betrieb zwischen Hohenlimburg und Letmathe Ellebrecht (Abzweigung nach Altena) sowie das Streckenstück Westig — Hemer Amt auf Om-Betrieb umgestellt.

Happel

Krefeld: seit 31. 5. neue OmL 21 Hbf. — Lindental — Forstwald (abwechselnd über Forsthaus bzw. Hochbendweg), ObL 21 nur noch Zwischenverkehr Hbf. — Lindental. E. M. Müller

Lübeck: Seit 1. 6. SL 3 (Schlutup — Hbf. — Bad Schwartau) auf Om-Betrieb umgestellt, dafür SL 2 Herrenwyk — Hbf. — Bad Schwartau. Mit der Stilllegung des restlichen Strab-Betriebes ist im Sommer 1960 zu rechnen. Schreiter

M.-Gladbach: seit 31. 5. SL 3 wieder ganztägig bis Eicken, OmL (ohne Nr.) Waldniel — Hauptquartier eingestellt. Lt. Fp ab Mitte August SL 9 nur noch Rennbahn — Helenabrunn/Wegweiser, dafür neue OmL 19 Hbf. — Helenabrunn — Viersen Augustaplatz — Süchteln, statt OmL G und 11 neue OmL D-11 Viersen Bf. — Augustaplatz — Dülken. E. M. Müller

S. N. C. V. (Belgien):

Gruppe Charleroi: seit 1. 1. 59 SL 67 (Charleroi — Onoz — Namur) nur noch bis Velaine (Grenze Provinz Namur), nur 2 Betriebshof-Fahrten bis Onoz, Ersatz durch

neue OmL 23 nach Namur. Seit 31. 5. SL 54/55 (Marcinelle Point du Jour — Charleroi Sud — Gilly — Ransart Bois) nur noch mo—fr in HVZ.

Gruppe Mons: seit 31. 5. Strecke Mons — Ghlin — Baudour der SL 10/11/12 stillgelegt, SL 11/12 jetzt Frameries — Paturages — Wasmes — St. Ghislain — Baudour — Quaregnon — Wasmes (Ringlinie), SL 14/15 auf dem Abschnitt Mons — Maisières — Casteau stillgelegt.

Gruppe Brüssel: Auf Strecke Tielit — Diest nur noch Strabverkehr Tielit — Assent während HVZ, Reststück abgebrochen.

Zeitweilig wieder VT-Betrieb Tienen — Hamme Mille wegen Strassenbauarbeiten.

Zur Meldung Cohn, DVA 175, S. 1367: Noch Güterverkehr mit Dampflok auf folgenden Strecken der Gruppe Lüttich: **Mortier Charb.** — **Warsage Etat** (1067 mm) 3 x tägl. mit 1435 mm Eisenbahnwagen auf Rollböcken.

Dolhain — Goe — Eupen Bas (1435 mm): mehrmals tägl. von Goe nach Eupen 1 bzw. 2 x wöchentl.

Poulseur-Sprimont (1435 mm): 1 x tägl., Abfahrt etwa 9.30 Uhr. v. d. Gragt

Stolp: Bis 1945 waren 2 SL in Betrieb: Bahnhof — Waldkatze und Schlauer Chaussee — Waldkater.

In den Jahren 1945/46 wurden folgende Strecken betrieben:

Bahnhof — Elektrizitätswerk (Amtsstr.), und Schlauer Chaussee — Waldkater.

ALLGEMEINES

Bohm: Strab-Betrieb im heutigen Polen:

Posen: 18 Linien, viel poln. KSW, auch Wagen ex Stettin, Anstrich durchweg dunkelgrün, einige rot

Hohensalza: 1 Linie, KSW und 1—2 alte Bw

Thorn: 4 Linien, poln. KSW, eigene Umbauten, umgespurte 4 x ex Oberschlesien,

Bromberg: 10 Linien (?) KSW und eigene Umbauten, auch 60 cm-Klb ist noch in Betrieb

Danzig: sehr wenig alte 4x, viele KSW

Lodz: auf den Aussenlinien meist KSW anstelle der alten 4x, 22 Lokallinien, 6 Fernlinien (41—46)

Krakau: noch einige 4x, viele KSW, hellblauer Anstrich wird eingeführt, 15 Linien, davon 3 nach bzw. in Nowa Huta (Stehalkombinat, neu)

Demnach hat die Strab den Krieg überlebt, die heutige Linienführung ist nicht bekannt. xyz

Verviers: SL 3 (Heusy — Pl. Vieuxtemps) und 6 (Heusy — Rue des Déportés) sollen auf Om-Betrieb umgestellt werden.

Vogt

Vestische Strassenbahnen: seit 7. 6. OmL 30 bis Esseler Str. verlängert, neue OmL 38 Recklinghausen — Wulfen, OmL 40 bis Sickingmühle Siedlung verlängert, neue OmL 41 Herten Spanenkampsiedlung — Herten Kirchstr., OmL 61 nur noch Bottrop Süd — Grafenwald, OmL 61 A eingestellt OmL 64 b s Vonderort verlängert, neue OmL 65 Bottrop Eigen — Welheimer Mark, OmL 67 jetzt nach Zeche Haniel (statt Vonderort), OmL 67 A eingestellt, neue OmL 68 Bottrop Pferdemarkt — Karnap. Waltking

Wuppertal: SL 4 (Pendelwagen HVZ) jetzt Wichlinghauser Markt — Brandströmstr. — Bergbahnhof (da ein Umsetzen an der Brandströmstr. verkehrshindernd ist).

Die offizielle Abschiedsfahrt der **Zahnradbahn** fand am Abend des 4 Juli statt. Seit 5. 7. ObL 14 Alter Markt — Toelleturm, da „Südportal“ (Winklerstrasse) noch nicht befahrbar. Lange

d) Wasserverkehr:

Am 9. Juli schickte der Norddeutsche Lloyd Bremen sein fünftes Schiff mit dem Namen „**Bremen**“ auf die Jungfernfahrt (siehe auch Literaturschau). Vehlber

Kattowitz: jetzt nur noch Normalspur, 70 Prozent KSW

Breslau: 18 Linien, nicht viel KSW, alte Breslauer Wagen meist standardisiert, Meterspurige Klb läuft nicht mehr mit der Strab zusammen, sondern beginnt an einem Kbf. am Oder-Nordufer

Elbing: 5 Linien, auch KSW

Anstrich überall rot-elfenbein, wo nicht anders hervorgehoben.

Price: Stadtverkehr in Bulgarien (Ergänzung zum Bericht „Verkehrslinien in Sofia“, DVA 162, S. 1266):

Das bulgarische Kursbuch enthält jetzt sämtliche Stadtverkehrsbetriebe dieses Landes, und zwar:

Sofia — 8 Strab- und 6 Obuslinien (wie in 1957),

Plovdiv — 2 Obus- und 4 Omn-Linien. Dazu Omnibusverkehr in Stara Zagora (10 L), Varna (7), Gorna Orjahovitsa (5), Pleven (8) und Ruse (7), meist Vorortlinien mit Abständen bis zu 60 Min, in jeder Stadt nur

1 oder 2 reine Stadtlinien mit kurzer Wagenfolge.

Bei der Staatsbahn sind mehrere Schmalspurstrecken mit 760 und 600 mm Spurweite in Betrieb.

Price: Ergänzung zur Meldung betr. Strab-Stillegungen in Gross-Britannien, DVA 170, S. 1328/29:

Howth (Irland) wurde am 31. 5. 1959 stillgelegt, vorgesehene Stillegungen:

Leeds 3. 1. 1960,

Swansea Januar 1960,

Glasgow 1962,

Sheffield 1962,

Grimsby-Immingham wahrscheinl. 1960, vielleicht 1961.

Mithin verbleiben nur **Blackpool** und die Betriebe auf der **Insel Man**.

WAGENPARK-STATISTIK

Aachen: neu: Umbau-Tw 6443 und 6446.
Schmahl

Amsterdam: neu: 6x Gl-Tw 583—586 (Beynes), Tw 336 = Salzwagen P 4 (III), P 4 (II) ex Tw 106 = a, Schienenreinigung-Tw RR1 = a. Sämtl. Tw der Reihe 356 bis 390 jetzt abgestellt.
v. d. Gragt

Bremen: Berichtigung zur Meldung, DVA 175, S. 1368: nicht Bw 1300, sondern **Bw 1330** = a.

Dortmund: neu 8x Gl-Tw 61 (DÜWAG, 2R).
Cadenbach

Duisburg: Tw 532 = a. Jetziger Bestand des Meterspurbetriebes: Tw 402, 420—426, 430—432, 504, 505, 509—512, 514, 517, 527, 528, 533, 535, 536, 543—545. Bw 404, 406—408, 603 bis 609, 642, 643, 645, 647—649. Umgespurt auf Normalspur wurden: 410, 503, 506, 507, 508 und 513, ferner umgespurt und zu Arb.-Wg. = 403, 414, 415, 417 und 419.
Waltking

Düsseldorf: Bw 834 und 838 für Meterspur umgebaut, 4x Gr-Tw 2201—2203 = Gr-Bw 2201—2203. Neu: 8 x Gl-Tw 2353 bis 2354, 2555—2557.
Waltking

Graz: zur Meldung DVA 174, S. 1362: Der Schienenreinigung-Tw ex BVG A 61 erhielt die Nummer R 2.
Mayr

Halle: neu LOWA-Tw 524—525 (Typ 1957).
Stock

Iserlohn: Tw 19 und 27 nach schwerem Unfall = a.
Happel

Jena: neu LOWA-Tw 9—10 (Typ 1957).
Stock

Köln: neu 6x Gl-Tw 3551 (DWM, ER, 2,50 m breit). Tw 3241, Bw 3737 und 3739 = Arb.-Wg. (Werkstatt-Personalzug), folgende Wagen = a: Tw 3102, 3107, 3109 (I), 3110, 3113, 3114, 3129, 3137, 3138, 3139, 3141, 3166, 3248, 3258, 3260, A 3292, 4402 (Tw des Gartenschau-Blumenzuges), Bw 1662, 3600, 3601, 3304, 3608, 3610, 3611, 3615, 3617, 3622, 3730, 3738, 3769, 3773, 3778, 3781, 3784, 3794, 3801, 3806, 3813, 3990, 4404 (Bw des Gartenschau-Blumenzuges). Die Ummummerung des Gartenschauzuges in 5402, 5506 und 5504 wurde **nicht vorgenommen**.
E. Schmidt

Lübeck: Tw 203 (3x) = a. Schreiter

Stuttgart: neu 4x Gl-Tw 501 und 502. Tw 314, 317 und 440 sowie Bw 901, 921 und 942 = a.
Alt

Wien: neu 2x Kleinraum-Bw 1701—1702 (ER, Fahrgastfluss, 12 Sitzpl.)
Mayr

Wagenpark-Geschichte Saarbrücken (Schluss):

Arbeitsfahrzeuge (soweit bekannt, ergänzende Angaben sehr erwünscht), Baujahre durchweg unbekannt:

Tw 2 2x Schienenreiniger = 7 (II)
4 2x desgl.
6 2x Schienenschleifwagen
8 2x

Bw 315 ex 213?
329 ex 211?
330 ex Forbach 12

Stetza

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

DER STADTVERKEHR, Essen (Heft 1/59): Sechssächsige Gelenkfahrzeuge der Stuttgarter Strassenbahnen, Neue OEG-Triebwagen, Ein Lehrwagen für die Fahrerausbildung, Der Brüsseler Stadtverkehr und die We'ausstellung 1958, u. a. m.

Desgl. (Heft 2/59): Warum ruft man nach Schnellbahnen? Die Entwicklung und Bedeutung der elektrischen S-Bahn für die Freie und Hansestadt Hamburg. Die neuen U-Bahn-Triebwagen der Hamburger Hochbahn, Die neuen Untergrundbahnlinien der BVG, Die Wiener Schnellbahnpläne, Die Triebwagen der U-Bahn Lissabon, Weiterer Ausbau des Untergrundbahnnetzes in Stockholm, Neue Triebwagenzüge der Vor-

ort-Schnellbahn Kairo - Heluan, Die neuen Triebzüge der Vorortbahn Bombay u. a. m.

Desgl. (Heft 3/59): 30 Jahre Omnibus-Betrieb in Wiesbaden, Rationalisierung im Strassenbahnbetrieb der Stadtwerke M.-Gladbach, Die Erweiterung des Betriebsbahnhofes der Heidelberger Strassen- und Bergbahn AG, Vom KSW zum Grossraumwagen, Neue vierachsige Grossraumwagen für Göteborg, Der Salonwagen des Württembergischen Königs u. a. m.

Desgl. (Heft 4/59): Völklingen stellt weiter auf Obus um, München erneuerte die Obusse, Ein neuer Fahrschulwagen der ASEAG, Dreissig PCC-Strassenbahnwagen für Saint-Etienne, Neue Grossraum-Strassenbahnwagen für Norrköping, Der Strassenbahnbetrieb in Naumburg, 75 Jahre elektrische Strassenbahn Frankfurt-M. — Offenbach u. a. m.

Desgl. (Heft 5-6/59): Die Stadt Bad Kreuznach und ihr Verkehr, Knotenpunkte von Tiefbahnen, Strassenbahn - Gelenkwagen, Typ Oberhausen, im Einsatz, Die ersten sechssachsigen Gelenktriebwagen in Mainz, Der KSW-Umbau - Gelenkwagen, Funk-sprechverkehr im Strassenbahnbetrieb, Der neue grossräumige U-Bahnwagen auf der Linie E in Berlin (BVG-Ost), Der Ausbau des Schnellbahnnetzes in Toronto, Moderne Untergrundbahnen in Japan, Fahrscheinloser Einmann-Betrieb in München, Kleines U-Bahnprojekt in Wien? u. a. m.

Fünf Dampfer Bremen, Dietrich Reimer Verlag, Berlin, 133 S., Ganzleinen DM 12,—.

Das Buch schildert die Fahrt der ersten „Bremen“ am 20. 6. 1858, die Modernisierung der Überseereisen, das Schicksal der drei weiteren Schiffe gleichen Namens. Es endet mit einer sehr anschaulichen Schilderung der jüngsten, fünften „Bremen“ und ihren Einrichtungen. Verfasserin: Frau Dr. G. Becker-Ferber. Vehlber

Ammerländer Nachrichten (1. 11. 1958): „Edewechter Kleinbahn erhielt Diesellok“, ausführlicher und bebildeter Aufsatz über eine neue 340 PS-Diesellok für die Klb Bad Zwischenahn-Edewechterdamm. Standau

Die neue Hauptwerkstatt, 36 S. starke Denkschrift der Bremer Strassenbahn AG,

herausgegeben anlässlich ihrer Fertigstellung im Juni 1959 (mit zahlr. Abbildungen). Vehlber

Neue Rhein-Zeitung, Köln (12. 6. 1959): „Severinsbrücke bedingt Neuordnung des Strassenbahnnetzes in der City“, mehrere ausführliche Berichte (mit Netzbild) über die mit Eröffnung der neuen Rheinbrücke in Kraft tretenden sehr umfangreichen Linienänderungen bei den KVB. Stetza

Frankfurter Nachtausgabe (17. 3. 59): „Die Rolltreppe zur Romantik“, ausführlicher Aufsatz über den Plan einer 240 m langen Rolltreppe zum Heidelberger Schloss zur Entlastung der Bergbahn. Scheyrer

Hamburger Abendblatt (30./31. 5. 1959): „Das Steckenpferd eines Antiquars“, sowie

Hamburger Echo (21. 5. 59): „Bahnmeister mit Siegel“, Berichte über die erfolgreich verlaufene Ausstellung des Verkehrsfreundes Metzeltin im „Museum für Hamburgische Geschichte“, siehe DVA 174, S. 1358.

Schwäbische Landeszeitung, Augsburg (12. 1. 59): „Jetzt qualmen die Achsen nicht mehr so oft“, lehrreiche Schilderung über die Arbeit im Bahnbetriebswagenwerk Augsburg.

Desgl. (14. 1. 59): „Rollende Veteranen der Strassenbahn“, Rechenschaftsbericht der Augsburger Verkehrsbetriebe, weshalb keine Grossraumwagen angeschafft werden können und das herkömmliche Fahrzeugmaterial weiterverwendet werden muss. Fruth

The ABC of Tramways, 46 illustrierte Seiten und ein Wörterverzeichnis für Leser in deutscher, französischer, holländischer und schwedischer Sprache, herausgegeben von Ben Willemsen, Doetinchem (Holland), Preis Hfl. 5,50.

64 illustrierte Seiten werden später als Nachtrag herausgegeben, diese werden jeweils nach Erscheinen zugestellt. Dieser Nachtrag kostet bei sofortiger Bestellung Hfl. 5,—, nach Erscheinen jedoch Hfl. 9,—.

Das Büchlein enthält in zwangloser Auswahl Strassenbahnwagen-Fotos mit gleichzeitiger Beschreibung aus verschiedenen Ländern der Welt. Man möchte ihm — schon um die mühevollen Arbeit zu belohnen — eine recht weite Verbreitung wünschen. Stetza

FAHRSCHEINWESEN

Leipzig: Da seit Anfang dieses Jahres grössere Erneuerungsarbeiten an einer Strassenbrücke durchgeführt werden, die eine Änderung der Linienführung der SL 17 und 27 sowie eine Teilung der SL 22 bedingt, wurde für die Fahrgäste des betr. Streckenabschnittes ein besonderer Übergangs-Fs ausgegeben. Schwarzdruck auf

VEB(K) Verkehrsbetriebe d. Stadt Leipzig (LV8)

Übergangsfahrschein
von:

N	SO	MO	L	Mi	DO	Fr	Sa	A 4 07875
S	SO	MO	Di	Mi	DO	Fr	Sa	

weiss, Satzspiegel-Format 5,5 × 2,5 cm.
xyz

LOKWESEN

Krutz: Ergänzung zur Meldung Ahlbrecht, DVA 167, S. 1302: Schienenomnibus der DR: Achsdruck besetzt = 9 t, Höchstgeschwindigkeit ohne Bw = 90 km/h, mit Bw = 75 km/h. Ausrüstung mit Magnet-schienenbremse und Sifa. Bisher ohne

Betr.-Nr., führt der Leichttriebwagenzug jetzt die Bezeichnung VT 209.001/VB 207 501. Heimat-Bw = Haldensleben, RAW Wittenberge.

Schmahl: Lok 03.072, 074, 077, 079, 094 und 107 wurden von Deutzerfeld nach Mönchen-Gladbach umbeheimatet. Lok 94 504 und 94.770 jetzt in Stolberg.

Ortsverkehr auf Kleinbahnen in Ungarn

(Ergänzende Ausführungen zum gleichnamigen Bericht in DVA 165, S. 1288—1289)

Von Bibliothekar Richard Salzner, Heilsbronn

Nachdem ich von unserem Londoner Verkehrsfreund J. H. Price ein Ungarn-Kursbuch Winter 1957/58 erhalten habe, ist es mir möglich, zwei neue Beispiele zu obigem Thema zu bringen, wenn es sich dabei auch nur um bescheidenen Verkehr in Kleinstädten handelt, von denen die erste im Baedeker nur mit dem Namen vermeldet und die zweite weder im Baedeker noch im Lloyd-Führer von Ungarn verzeichnet ist.

Ercsi: Südlich von Budapest am rechten Donau-Ufer mit vor dem Kriege knapp 10 000 Einwohnern, an der Hauptbahn Budapest—Pusztaszabolcs, der ehemaligen Südbahn. Dort wird jetzt der Verkehr zwischen Staatsbahnhof und Ort durch eine ca. 3 km (2 Tarif-km) lange Schmalspurbahn vermittelt: werktags 15, sonst 11 Fahrten in 12 Min. Fahrzeit über die Zwischen-Hst. „Kaserne“. Auch die auf der anderen (West-) Seite der Hauptbahn gelegene Gemeinde Ráckeresztúr ist über die Haltestellen Heldenplatz, Unterdorf, Waagplatz und Zuckerfabrik mit 5—6 Fahrten täglich in 36 Min. Fahrzeit mit dem Staatsbhf. Ercsi (7 km) verbunden. (An Donnerstagen beginnt eine Fahrt noch 2 km vorher in Szentlázsló, Kursbuch-Nr. 352, 353).

Fegyvernek: Ein zumindest früher recht unbedeutendes, mit seinem Zentrum 9 km von seinem Bahnhof an der Strecke Szolnok — Debrecen entfernt liegendes Landstädtchen an einem Theiss-Altwasser. Vor

dem Kriege bestand kein öffentlicher Lokalverkehr zwischen Bahnhof und Ort. 1950 verkehrte die Schmalspurbahn vom Staatsbahnhof zum (9 km) Marktplatz nur 5 mal täglich mit 4 Zwischenhalten und 50 Min. Fahrzeit; 1957 sind es 7, an Sa 8 Fahrten mit 6 Zwischenhalten (Maschinenfabrik, Kétarok, Mittelgut, Szapárfaly, Messplatz, Freiheits-Siedlung) und ca. einer halben Stunde Fahrzeit. Vom Marktplatz aus werden auf einer neuen Strecke von 7 km Länge über die Hst. „Seestrand“ und „Tiszabö szigori“ 2, an Markttagen 4 Fahrten zum Endpunkt „Tiszabö-Produktenlagerhaus“ ausgeführt. (In Tiszabö halten auch die Theiss-Dampfer von Tiszabura nach Szolnok, Kursbuch Nr. 380).

Zu dem seinerzeit gemeldeten Ortsverkehr in Nyiregyhaza wäre zu ergänzen, dass dieser wie vor dem Kriege elektrisch betrieben wird und jetzt nicht wie früher erst am Bessenyei-tér beginnt, sondern schon am Kleinbhf. südlich des Staatsbahnhofs und damit jetzt 9 km umfasst. Leider gibt das Kursbuch nur die ersten und letzten Fahrten an (ca. 5.00 — 23.30) — vielleicht ist der Betrieb schon mehr strabmässig geworden? Auf der Fernstrecke verkehren keine Schnellzüge mehr, sondern nur noch Motorzüge mit Halt auf allen Stationen des Fernverkehrs, da deren Fahrzeit an die der früheren Dampf-Schnellzüge fast heranreicht. Jetzt 11 Fahrten gegenüber früher nur 6.

Auch von **Gyula** ist Neues zu vermelden. Die Kleinbahn fährt jetzt bereits vom eigentlichen Klb. an der Übergangsstelle zur Staatsbahn ab. Die Zahl der Lokalfahrten konnte infolge der enormen Zunahme des „Fernverkehrs“ stark reduziert werden. Zum Streckenendpunkt Dénesmájor (15 km) verkehren jetzt täglich 6 Züge, weitere 3 bis Gyulavári (8 km) und nur noch 3 bzw. 5 im eigentlichen Stadtverkehr zur Husarenkaserne (jetzt „Krinolinengarten“), so dass also für diesen jetzt 12 bzw. 14 mal Fahrgelegenheit besteht.

Die Zahl der Kleinbahnen hat seit 1950 weiter zugenommen — waren es seit der Vorkriegszeit bis dahin 20 Strecken mit 302 km gewesen, so beträgt die Zunahme zwischen 1950 und 1957: **34 Strecken mit 459 km.**

Im einzelnen: (Verlängerungen bereits bestehender Strecken als solche gerechnet).

Westlich der Donau:

8 Strecken = 111 km Schmalspur (VEB)

4 Strecken = 65 km Normalspur (MAV)

Zwischen Donau und Theiss:

6 Strecken = 73 km Schmalspur (VEB, MAV)

2 Strecken = 20 km Normalspur (MAV)

Östlich der Theiss:

14 Strecken = 190 km Schmalspur (VEB, MAV)

Summe:

374 km Schmalspur (28 Strecken) und
85 km Normalspur (6 Strecken).

Bei diesen Klein- und Lokalbahnen ist vor allem die Verlängerung der Strecke Kecskekémét — Orgovány bis Kiskörös (27 km Schmalspur, Kursbuch Nr. 312) zu vermelden, welche nun eine zweite Direktverbindung der Strecken nach Kelebia (-Beograd) und nach Szeged darstellt. (Hier verkehrt an SF sogar ein beschleunigter Zug

mit nur 9 Zwischenhalten — anstelle der sonst 26 auf der 54 km langen Linie — und nur 2 Stunden Fahrzeit mit unmittelbarem Anschluss auf der Nebenbahn nach der Bischofstadt Kalocsa). Eine sehr starke Zunahme der Kleinbahnstrecken für den Personenverkehr ist im äußersten Südosten des Landes, im Alföld, zu verzeichnen; so strahlen jetzt von dem MAV-Knotenpunkt Mezöhegyes allein drei Kleinbahnen aus (Kursbuch Nr. 388, 388a und 388b), wenn auch mit recht bescheidenem Fahrplan.

Auch auf dem Gebiete der „grossen“ Bahnen sind Fortschritte zu verzeichnen — ich konnte in dem neuen Kursbuch drei 1950 noch nicht existierende Strecken finden:

- a) die 21 km lange Neubaustrecke Mezöfalva — Rétszilás (Kursbuch Nr. 38) stellt eine zweite Verbindung der Industriestadt Stalinvaros (früher Dunapentele) mit der Hauptlinie Budapest — Pusztaszabolcs dar (drei Zugpaar täglich);
- b) Nach dem Wiederaufbau der Donaubrücke konnte auch die Strecke Dunaföldvár — Solt (13 km) wieder in Betrieb genommen werden, sie dürfte wohl in der Hauptsache dem Güterverkehr zwischen Stalinvaros und dem südlichen Zentral-Ungarn dienen, denn der Personenverkehr ist sehr bescheiden (ein Zugpaar täglich);
- c) Ebenfalls eine reine Neubaustrecke: Kunszentmárton — rechtsufriger Brückenkopf der neuen Tiszauger Theissbrücke (Tiszaug Tiszahídfő, ehemaliger Endpunkt einer Verbindungsstrecke von Kecskekémét über Lakitelek nach Tiszaug, wobei der Ort selbst nur mittels einer Fähre zu erreichen war), neue Direktverbindung zwischen Kecskekémét und der Alföld. Kursbuch-Nr. 146. Der bisherige Bahnhof Tiszaug und der jetzige sind 4 km voneinander entfernt, der alte heisst jetzt „T.-Theissbrückenkopf“.

Die Gelnhäuser Kreisbahnen

Von der zu den Gelnhäuser Kreisbahnen gehörigen, schmalspurigen Spessartbahn, die im Herbst 1951 demontiert wurde, war an dieser Stelle schon die Rede. Das Unternehmen „Gelnhäuser Kreisbahnen“ wurde aus den vier ursprünglich selbständigen Unternehmen

Freigerichter Kleinbahn,
Bad Orber Kleinbahn,
Spessartbahn, und
Vogelsberger Südbahn

zusammengeschlossen. Betrieblich bildeten diese vier Bahnen niemals eine organische Einheit; Während die Freigerichter und die Spessartbahn vom gleichen Bahnsteig ausgingen, waren sie doch durch ihren Spurunterschied technisch getrennt; die beiden von Wächtersbach ausgehenden Strecken haben keinen gemeinsamen Bahnhof, sondern zwischen beiden liegt die Bundesbahn und deren Bahnhofsgelände, das nur gelegentlich überquert wird.

