

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 77/-, zu überweisen auf Konto 6546 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

14. Jahrgang

OKTOBER 1959

Nr. 179

Trick mit Nummern

Die Wagenpark-Statistiker unter uns sind bekanntlich manche „Falle“ gewöhnt und haben schon oftmals mit geübtem Auge und der Fähigkeit, zu kombinieren, Nummernpläne entwirrt. Was sich aber ein amerikanischer Verkehrsbetrieb leistet, indem er mit nur 10 Fahrzeugen (Trolleybussen) der Öffentlichkeit einen „unübersehbaren Wagenpark“ vorgaukelt, dürfte im Rahmen des Arbeitsgebietes der Wagenpark-Statiker wohl einzig dastehen.

Die 10 Trolleybusse werden nämlich mit vierstelligen Nummern versehen, bei denen

nur jeweils die letzte Ziffer die eigentliche Wagennummer (1 bis 0) ist, während die drei anderen Zahlen völlig willkürlich gewählt sind, also z. B. 3578 ist Wagen 8 oder 7691 ist Wagen 1. Wird der Wagen 7691 (also Wagen 1) neu lackiert, so bekommt er wieder irgend eine andere Nummer mit der Endziffer 1, also etwa 1881.

Man sieht, auch das so nüchterne Gebiet der Fahrzeug-Nummerung weist mitunter drollige Kurzweil auf. Stetza

Die „Eisenbahn-Glocke“

Als Reklame der „Railway bell“, einer längst eingegangenen Zeitung, fuhr um 1850 durch die Londoner Strassen ein in eine riesige Kirchenglocke verwandelter Wagen. Daneben liefen etwa 50 Männer, die ebenfalls in Glocken gekleidet waren.

Alle diese Männerglocken oder Glockenmänner waren mit Anzeigen der Zeitung

bedeckt. Auf dem oberen Rande der Wangenglocke fuhr sozusagen als „deus ex machina“ ein kleiner Wagenzug auf einem kreisrunden Schienenwege, während im Innern eine greuliche Musik das Pfeifen, das Getöse und Gerassel der Eisenbahnzüge täuschend ähnlich nachahmte. Metzeltin

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Mitgliederversammlung 1959

Im Zusammenhang mit der Jahrestagung unseres Verbandes in Saarbrücken fand die 3. ordentliche Mitgliederversammlung des VDVA am Mittwoch, dem 5. August 1959, in der Gaststätte „Zum Hirsch“, Saarbrücken, statt. Die Tagesordnung wies folgende Punkte auf:

1. Begrüssung und Eröffnung
2. Verlesung des Geschäftsberichtes
3. Festsetzung des Mitgliedsbeitrages
4. Sonstiges und Wortmeldungen.

Auch in diesem Jahre wurde die vom Vorsitzenden verlesene Niederschrift über das abgelaufene Geschäftsjahr einstimmig genehmigt und auch der vorgeschlagene neue Mitgliedsbeitrag gebilligt. Eine Neubildung des Vorstandes fand in diesem Jahre satzungsgemäss nicht statt.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die **Mittelbadischen Eisenbahnen (MEG)** haben ihren Schienenbetrieb Lahr — Altenheim für den Personenverkehr eingestellt. Kampfhenkel

Zum Bericht „**Eine brasilianische Entdeckung**“, SB 91, S. 654/55: **Inselbahn Guaruja**.

Nachdem die seinerzeit beschriebene elektrische Bahn nun inzwischen längst abgebrochen ist und Diesel-Omnibusse über die auf dem damaligen eigenen Bahnkörper erbaute Strasse den Personenverkehr mit kürzeren Fahrzeiten und häufigeren Zwischenfahrten übernommen haben, hat das Bürgermeisterramt zusammen mit dem Historischen und Geographischen Verein des Seebadeortes **Guaruja** dieser Lokalbahn ein originelles Denkmal gesetzt und die Dampflokomotive Nr. 2, mit der am 2. September 1893 die Bahn eröffnet worden war, in einem verglasten Pavillon in der Nähe des alten Bahnhofs mitten auf der Allestrasse des alten Bahnkörpers aufgestellt. Eine Erinnerungstafel besagt, dass diese Baldwin-Lokomotive 64 Jahre im Dienst war. Bei der Feier zur Übergabe des Pavillons an die Öffentlichkeit erhielt der erste Lokomotivführer ein Ehrendiplom. Halle

Die sehr rege Aussprache unter den Teilnehmern hatte den Wunsch nach weiterer Pflege der Beziehungen zu anderen Liebhaber-Organisationen, die Frage eines Verbands-Abzeichens sowie die bereits im Vorjahr ausgesprochene Forderung nach späterer Herausgabe einer Denkschrift zum Gegenstand, wofür die Schaffung eines Fonds sich schon von selbst herausgebildet habe. Als Ergebnis der diesjährigen Mitgliederversammlung geht sämtlichen VDVA-Mitgliedern folgendes Material zu:

1. Niederschrift über den verlesenen und genehmigten Geschäftsbericht,
2. Protokoll der Mitgliederversammlung vom 5. 8. 1959,
3. Liste der Mitglieder nach dem Stande vom 1. 8. 1959,
4. Aufforderung zur Überweisung des festgesetzten neuen Mitgliedsbeitrages für das Geschäftsjahr 1959/60 bis zum 31. Dezember 1959, anderenfalls sich bei verspäteter Zahlung der Beitrag um 50 Prozent erhöht.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Aachen: SL 12, 22, 15, 25 und 35 seit 5. 9. in Richtung Theater wieder durch die Adalbertstr. und ab 10. 10. in beiden Richtungen wieder normal. SL 8 seit 5. 10. eingestellt, dafür neue OmL 8 (EM-Betrieb) Stolberg Hbf. — Rosenthal — Stolberg Markt, u. Stolberg Rosenthal — Markt — Vicht — Zweifall. In HVZ Strab-Verstärkungsverkehr Stolberg Markt — Vicht Dreieck. Stilllegung der SL 16 zum 23. 11. vorgesehen. Vogt

Augsburg: seit 31. 8. ObL 21 N (Eschenhof — Oberhausen — Bärenkeller Nord) und OmL 21 S (Oberhausen — Bärenkeller Süd) stillgelegt, dafür neue OmL 20 Oberhausen Bärenwirt — Eschenhof, und OmL 21 Oberhausen — Bärenkeller (Ringverkehr in Bärenkeller). Fruth

Bern (Schweiz): seit 6. 7. SL 5 Ostring — Fischermätteli, dafür SL 11 eingestellt. Im Zuge der Bauarbeiten für den neuen Hbf. wurde die Strecke zur Länggasse stillgelegt und für ca. 2 Jahre auf Om-Betrieb umgestellt, dann ist Umstellung auf Obusbetrieb geplant (als Verlängerung der Linie S).

Waltking

Bonn: seit 5. 9. neue OmL 29 Bundesbahnhof — Friedensplatz — Beethovenhalle — Wilhelmsplatz — Friedensplatz — Rheinuferbahnhof — Bundesbahnhof (EM-Betrieb, alle 20 Min.). Gerlach/Schierk

Braunschweig: Umstellung der SL 5 für Nov. 1959 vorgesehen, der SL 8 voraussichtlich 1960. Höltge

Charleroi (Belgien): SL 6 (Charleroi Sud — Neuville) wurde auf Om-Betrieb umgestellt. Cohn

Colmar: Die Einstellung des restlichen Strabetriebes ist bis Jahresende 1959 zu erwarten. Waltking

Cottbus: Heutiger Linienstand: SL 1 Bahnhof — Cottbus Ost, SL 2 Madlow — Schmellwitz, SL 3 Bahnhof — Ströbitz, Om-Linien ohne Nummern:

Stadtlinie Thälmannplatz - Stadtrundfahrt,
ferner Thälmannplatz - Gulben,
Thälmannplatz - Heinersbrück,
Thälmannplatz - Fehrow,
Thälmannplatz - Kolkwitz,
Thälmannplatz - Naundorf,
Thälmannplatz - Vetschau,

sämtlich 6 mal täglich. Stricker

Essen: ab 18. 10. SL 5 und 20 bis Rellinghausen F'nefraustrasse (Schleife) verlängert, SL 15 ganztägig bis Dellwig Wertstr. (neue Schleife), SL 32 während der Wintermonate eingestellt, SL 37 nur noch bis Abzweig Katernberg, OmL 43 über Schonbeck Karl-Meyer-Platz hinaus bis Beisen, Grundstr. verlängert, OmL 50 in HVZ bis Leithe, Wendelinstr. verlängert.

Bosserée

Genf: SL 6 Genf — Vernier wird zur Zeit auf Obusbetrieb umgestellt.

Waltking

Hamburg: seit 4. 7. neue Kleinbus-L. R 9 Bf. Rissen — Wittenbergener Strand, OmL 93 Kirchdorf Kirche jetzt über Bf. Wilhelmsburg zur Mengestr./Rathaus.

HVA

Hannover: seit 8. 7. neue OmL (ohne Nr.) Buchholz Sutelstr. — Oststadt Krankenhaus, seit 16. 8. SL 21 auf Om-Betrieb umgestellt, die OmL 0 21 verkehrt zwischen Aegidientorplatz und Pattensen (SL fuhr früher ab Klagesmarkt). Lefèvre

Heidelberg: zur Zeit befindet sich eine rund 300 m lange Neubaustrecke der Strab über Chirurg. Klinik hinaus im Bau (besonderer Bahnkörper). Waltking

Koblenz: Nach Umstellung der SL 9 auf Obusbetrieb wird diese Linie in HVZ bis Koblenz Hbf. durchgeführt. Waltking

Luzern: SL 2 wird im Oktober 1959 auf Obusbetrieb umgestellt, ObL 6 eingestellt, dafür neue OmL 2 Hbf. — Würzenbach. Z. Zt. laufen also zwei Linien mit Nr. 2.

Waltking

Mönchen-Gladbach: SL 9 seit 6. 9. nur noch bis Helenabrunn Wegweiser, dafür neue OmL 19 M.-Gladbach Hbf. — Helenabrunn Wegweiser — Viersen — Süchteln

(Rundfahrt), OmL 11 eingestellt.

Bankstahl

München: seit 24. 6. 1959 Poststrabetrieb eingestellt. Seit 19. 9. SL 8 über 1,2 km lange Neubaustrecke vom Kurfürstenplatz über Belgradstr. zur neuen Endschleife Scheidplatz (= Ecke Belgrad- und Parsivalstr.) verlängert, SL 18 eingestellt, dafür SL 8 verdoppelter Wageneinsatz. SL E 28 (HVZ) vom Kurfürstenplatz über Hohenzollernstr. Münchener Freiheit — Parsivalplatz — Kölner Platz — Scheidplatz (davon 0,3 km Neubaustrecke Kölner Platz — Scheidplatz) verlängert, SL 3 gleichfalls über Neubaustrecke Kölner Platz — Scheidplatz verlängert. Die Gleisschleifen am Kurfürstenplatz und Kölner Platz wurden ausgebaut. Bierl/Wagner

Neuss: seit 1. 8. SL 3 (Eichendorffstr. — Neusserfurth) wieder in Betrieb und OmL 3 eingestellt. Zur Meldung DVA 178, S. 1390: OmL Danzger Str. — Omnibusbf. trägt die Nummer 2 (nicht 21).

Bankstahl/Waltking

Nürnberg: Berichtigung zur Meldung DVA 178, S. 1390: es muss heißen **Gugelstrasse** (nicht Grugelstr.). Dillmann

Saarbrücken: zur Meldung, DVA 178, S. 1391: OmL 38 und 39 verkehrten vom 6. 11. 1958 bis 9. 5. 1959 ab Dudweiler Markt, ab 10. 5. 1959 ab Dudweiler Brücke. Vogt

Saarlouis: zur Meldung, DVA 178, S. 1391: SL 1 und 3 sind am 5. 9. 1955 nur teilweise auf Om-Betrieb umgestellt worden, und zwar OmL 3 Saarlouis — Fraulautern — Saarwellingen — Nalbach — Dillingen, Umstellung der SL 1 (Saarlouis Kleiner Markt — Dillingen) am 2. 6. 1957, seit diesem Tage Om-Rundverkehr. Vogt

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

Gruppe Brabant: Die mit Diesel-Tw befahrenen Linien Nivelles — Virginal und Nivelles — Braine l'Alleud wurden auf Om-Betrieb umgestellt, mit der Umstellung der SL Braine l'Alleud — Waterloo — Wavre ist in Kürze zu rechnen.

Gruppe Löwen: SL 34 Roelux — La Louvière — Carnières wurde auf Om-Betrieb umgestellt.

Gruppe Ostflandern: Letzte SL H (Hamm — Antwerpen L. O.) dieser Gruppe auf Om-Betrieb umgestellt und durch den Scheldetunnel bis Antwerpen Roosevelt-plaats verlängert (ab 3. 10.).

Gruppe Lüttich: SL (ohne Nr.) Jemeppe — Verlaine jetzt OmL 86. Somit gibt es in dieser Gruppe nur noch 4 SL: 53 St. Lambert — Jemeppe, 61 St. Lambert — Tilleur,

St. Lambert — Oreye und St. Lambert — Tongeren (letzte 2 Linien ohne Nr.).

Cohn

Strassburg: SL 6/16 wird noch in diesem Jahre auf Om-Betrieb umgestellt, SL 4/14 wird wahrscheinlich 1960 folgen.

Waltking

Viersen: OmL G eingestellt, neue OmL D-11 Viersen Hbf. — Augustaplatz — Dülken — Dülken Busch.

Bankstahl

d) Wasserverkehr:

Im Rahmen des 7-Jahres-Planes errichtet die Sowjetunion eine **Trajektverbindung über das Kaspische Meer:** Baku — Krasnowodsk, 350 km. Die Fährschiffe und die Fährbetten sind bereits im Bau, 1961 wird der Betrieb aufgenommen. Die Fährschiffe werden 133,4 m lang und 19,0 m breit sein; Tragfähigkeit 2.240 t, Höchstgeschwindigkeit 29,6 km/h. Vier Gleise können 30 vierachsige 50 t-Güterwagen oder 16 Schnellzugwagen aufnehmen.

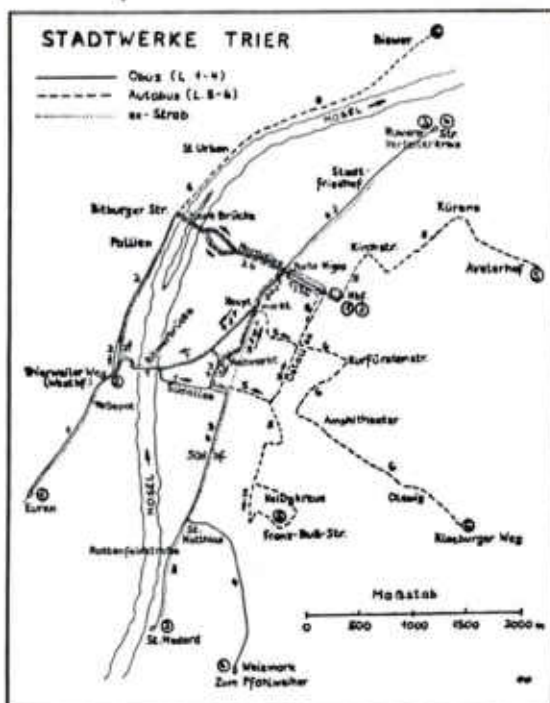
Slezak

e) Das Liniennetz:

heute **Trier** (1435 mm)

Stand: 1. 8. 1959.

- ObL 1 Hbf. — Porta Nigra — Hauptmarkt — Römerbrücke — Euren
- ObL 2 Hbf. — Porta Nigra — Neue Brücke — Pallien — Trierweiler Weg (Westbf.)
- ObL 3 Ruwerer Str. (Verteilerkreis) — Porta Nigra — Hauptmarkt — St. Medard
- ObL 4 Ruwerer Str. (Verteilerkreis) — Porta Nigra — Hauptmarkt — Weismark
- OmL 5 Avelerhof — Kürenz — Hbf. — Porta Nigra — Hauptmarkt — Heiligkreuz
- OmL 6 Biewer — Neue Brücke — Porta Nigra — Hbf. — Olewig — Kleeburger Weg



Verkehr: L 1, 2 alle 7,5 Min., L 3, 4 alle 15 Min., L 5, 6 alle 30. Min.

Historisches: Pfb (1000 mm) eröffnet 1890, el. Strab (1435 mm) eröffnet 15. 10. 1905, stillgelegt 14. 9. 1951, Obus eröffnet 20. 1. 1940, Om eröffnet 21. 11. 1925, Grösste Netzausdehnung der Strab 23,1 km einfache Gleislänge.

Linienführung der Strab vor Stilllegung:

- SL 1 Hbf. — Porta Nigra — Hauptmarkt — Römerbrücke — Euren
- SL 2 Römerbrücke — Hauptmarkt — Porta Nigra — Neue Brücke — Pallien — Römerbrücke (und Gegenrichtung)
- SL 3 Hbf. — Porta Nigra — Hauptmarkt — St. Matthias — St. Medard
- SL 4 Stadtfriedhof — Porta Nigra — (Hauptmarkt — St. Matthias — Rotenfeldstr.). Waltking/Stock/Vogt

ALLGEMEINES

Slezak: Zum Aufsatz „Die Harkortsche Kohlenbahn“, DVA 177, S. 1386: Laut Rölls „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ hiess Harkort Gustav, nicht Friedrich. Was stimmt?

Nahe von **Karaganda**, dem erst in der Sowjetzeit entstandenen Industriezentrum in der Kasachischen SSR, wächst gegenwärtig eine neue Gross-Stadt (für 200.000 Einwohner) mit grossen Hüttenwerken, **Temir-Tau**,

heran. Eine Strassenbahnlinie, die die Wohnsiedlungen mit dem Industriegebiet verbinden wird, ist bereits im Bau.

Arbeitskreis Berliner Nahverkehr: Im Rahmen des Siebenjahresplanes der DDR hat die **BVG-Ost** einen sogenannten „**Perspektiv- und Rekonstruktionsplan 1959 — 1965**“ veröffentlicht, aus dem nachstehende Angaben erwähnenswert sind:

I. U-Bahn: Bis 1965 erfolgt keine Netzerweiterung, da nach den Angaben des Planes zunächst der Wohnungsbau vorrangig ist. Dagegen sollen im Jahre 1961 zwei neue

Probewagen geliefert werden. Von diesen sollen bis 1965 dann insgesamt 36 Grossraumwagen ausgeliefert werden.

II. Strassenbahn: Sie bleibt der Hauptverkehrsträger der BVG-Ost. Der Wagenpark soll Ende 1965 aus 415 Tw und 480 Bw

WAGENPARK-STATISTIK

Augsburg: Tw 101, 103—113 = a, davon 110 auf Kinderspielplatz, Tw 102 = Kontrollwagen für die Oberleitung. Fruth

Berlin: BVG-Ost neu: 2x LOWA-Tw 3902 bis 3910 und 2x LOWA-Bw 1801—1820 (Bw gleiche Nummern wie bei BVG-West!)

WSL

Braunschweig: Tw 88 und 89 sowie Bw 241, 251—252, 254—259 = a. Höltge

Bremen: Tw 34, 39, 112, 122, 124, 193 (ex 137), 195 (ex 73), 196 (ex 95) sowie Bw 1328 = a. Christ/Friedrich

Brüssel-Tervueren: Der gesamte Wagenpark, der seit der Stilllegung am 1. 1. 1959 in Tervueren abgestellt war, wurde zur Verschrottung abgeschleppt. Cohn

Colmar: Bestand z. Zt.: Tw 16, 20—22, Bw 23—26. Ich konnte einwandfrei feststellen, dass der Tw 20 doch ex Türkheim-Drei Ähren ist, aber erst seit 1934 nach erheblichem Umbau in Colmar läuft.

Waltking

Dortmund: neu 8x G1-Tw (2R, DÜWAG) 62—66. Cadenbach

Düsseldorf: Die Umspurung der Bw 831 bis 838 auf Meterspur ist beendet, dafür Bw 1081—1093 aus dem Verkehr gezogen. Neu: 8x G1-Tw 2355, 2455—2456 und 2558—2559 (DÜWAG). Waltking

Essen: neu 6x G1-Tw 621—626 (DÜWAG), Tw 804 und 805 sowie Bw 119 und 125 = a. Boisserée

Frankfurt-Main: Tw 372 und Bw 626, 653 = a. Tw 305 (ex FLAG 5) = Turm-Tw 2025 (III) für Stadtlinien. Michelke

Hannover: neu 4x Motor-Gr-Bw 2041 bis 2050 (DÜWAG). Bw 1730 (ex Tw 173) = 1020 (II). Folgende Wagen wurden verschrottet: Tw 20, 29, 34, 40, 45, 47, 49, 50, 52, 54, 112, 122, 169, 701, 702, 707 sowie Bw 1405, 1408, 1409, 1412, 1451, 1452, 1501, 1502, 1507—1510, 1515, 1520, 1530, 1541, 1544, 1550, 1560, 1703, 1710, 1711, 1803, 1806, 1808, 1831, 1841, 1842, 1852, 1861, 1869, 1870, 1871, 1875, 1881, 1883, 1884,

bestehen. Es sollen daher 80 Grossraumzüge (Tw und Bw) beschafft werden. 165 Tw der Typen T 24 E und T 24 U sowie 228 Bw der Typen B 24 und B 25 sollen zu modernen Ein-Richtungs-Wagen umgebaut werden; 98 alte Tw und 76 alte Bw sollen bis 1965 ausgemustert werden.

1886, 1888, 1890, 1891, 1893, 1894, 1898, 1899, 1900, 1907, 1908, 1910. Pfender/Rabe

Herkulesbahn: neu Tw 12—14 ex Solingen 372, 373, 375 (in gleicher Reihenfolge). Stock

Köln: neu 6x G1-Tw 3552—3559 (DÜWAG). Stetza

Krefeld: Tw 242 = a. Bankstahl

Linz (Österreich): Tw 34 = a. Lehnhart

München: neu 3x Gr-Tw 969—974 und -Bw 1796—1801 (Rathgeber), somit Serie der 3x Gr-Wagen abgeschlossen. Folgende Wagen wurden verschrottet: Tw 101, 103, 106, 107, 112, 158, 170, 257, 259, 262, 266, 271, 273, 276, 278, 279, 286, 287, 288, 289, 290 und Bw 937, 939, 940, 943 sowie Arb-Tw 50 und Arb-Bw 2503, 2504, 2518, 2566, 2833, 2836, 2863 und 2895. Bierl

Nürnberg: neu 4x Gr-Bw 1524—1529 (MAN) und 4x Gr-Tw 212 (II). Letzterer ist der Neubau eines bereits bei der ersten Lieferung enthaltenen Tw, der nach einem schweren Unfall derart beschädigt worden ist, dass nur ein Neubau in Betracht kam. Dieser ist nun der erste einer neuen Serie von 14 Gr-Tw. Dillmann

Saarlouis: Anlässlich der Jahrestagung wurde der 3x Tw 35 (ex LTM) nirgends und von niemandem gesehen. Auf Rückfrage während der Besichtigung des Depots konnte keine Auskunft gegeben werden. Ist Näheres bekannt? v. d. Driesch

Vestische Strab: zur Meldung Friedrich, DVA 171, S. 1335: neu 4x G1-Tw (2R) 332 ex Tw 332 und Bw 197. Stetza

Wien: neu 4x Gr-Tw 155—156 und -Bw 1255—1256 (Simmering) und 4x Gr-Bw 1088 bis 1090 und 1101—1105. Neu 2x Stadtbahn-Tw 2956—2962 und -Bw 5932—5937.

Bw 5022, 5043, 5068, 5075, 5096 und 5102 wurden Salzwagen 7194—7199 (II). 7199 (I) = 7201. Lehnhart

Wuppertal: neu 8x G1-Tw 8009—8010 (ex 4x Gr-Tw 1018 und 1019, in dieser Reihenfolge). Lange

Wagenpark-Geschichte Bremen

(Fortsetzung):

Tw 143—169 Bj. 1906 davon 143, 145, 146,
147, 149, 152, 158, 161
und 168 = KV
151 = 190 (II) = a
153 = RT 6 = a
154 = a
155 = 197 (II)
156 = a
157 = 302 = a
159 = a
160 = RT 160
163 = a
167 = 198 (II)
169 = a

Tw 170—179 Bj. 1907 davon 172, 173, 174 =
KV
175 = 199 (II)
178 = RT 7 = LW
(Lehrwagen
ohne Nr.) = RT
6 (II)

Ann.: Tw 33—179 in eigener Werkstatt
erbaut, ursprünglich offene Plattformen,
die 1911—1925 geschlossen wurden. Bis 1941
waren alle diese 147 Tw in der ursprüng-
lichen Nummerierung vorhanden. 1947/50
erhielten die meisten der heute noch vor-
handenen Wagen neue, den alten ähnelnde
Aufbauten, z. T. unter Verwendung alter
Wagenteile. Tw 303, 304, 305 erhielten 1950
Quersitze statt Längssitze.

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Unsere Triebfahrzeuge (SBB - Fibeln,
Nr. 1), von Paul Winter, 96 S. Text, 33 Abb.
auf Kunstdruck, 22 Zeichn. Verlag Orell
Füssli, Zürich, broschiert DM 3,80.

Sorglos und unbekümmert steigen wir
heute in die Eisenbahn und lassen uns
sicher und schnell in weite Ferne tragen.
Von der Verantwortung, dem Genie, der
Geduld und Ausdauer, die dahinter stehen,
bekommt man erst eine Ahnung, wenn man
die kleine SBB-Fibel Nr. 1 studiert. In
leichtverständlicher und anregender Form
wird alles Wesentliche der Schweizerischen
Bundesbahnen und der heute vorhandenen
Lokomotiven und deren Leistungen berich-
tet, so daß jeder Verkehrsfreund am Stu-
dium dieser neuen Lektüre seine grösste
Befriedigung findet. Mit einem Blick in die
Zukunft schliesst das lesenswerte Büchlein,
das eine nette Illustrierung aufweist.

Tw 180—189 Bj. 1909 Nordwaggon, davon

181 = Bw 350 (II) =
1052 = a
182 = a
183 = KV
184 = Bw 349 (II) =
KV
185 = Bw 348 (II) =
1051 = a
186 = Bw 347 (II) =
1050 = a
187 = Bw 346 (II) =
KV
188 = 181 (II)
189 = Bw 345 (II) =
KV

Tw 190—219 Bj. 1913 davon:

193, 195, 197,
202, 204, 207,
213, 216, 217 =
KV
190 = 202 (II) = Arb-
Wg. 202 = a
191 = 204 (II)
192 = 207 (II) = Bw
1346
194 = 213 (II)
196 = 216 (II)
198 = 217 (II) = Bw
1342
199 = 220 (II)
200 = RT 14 (III)
201, 203, 210, 214, 219
= Bw 1344, 1343, 1341,
1347, 1345.

(Fortsetzung folgt)

Güter fahren mit der Bundesbahn, von
Franz Führen, 52 S. illustriert, Carl Röhrig
Verlag, Darmstadt.

Diese mit Unterstützung und Förderung
der Hauptverwaltung der DB herausge-
gebene neue Broschüre ist ein äusserst nett
und instruktiv verfasster Leitfaden für
jeden, der irgendwie mit dem Güterverkehr
der Eisenbahn zu tun hat. Eine ausgezeich-
nete Aufgliederung des Stoffes ermöglicht
ein rasches Auffinden bestimmter Vor-
gänge. Von einem historischen Abriss über
den Eisenbahn-Güterverkehr bis zu den
heutigen Grossleistungen im Massentrans-
port ist alles in erzählender, oftmals fröh-
lich-launiger Weise dargelegt.

Weite Welt der Eisenbahn, von Pit
Franckh, herausgegeben von der Franckh'
schen Verlagshandlung Stuttgart, 194 Seiten
mit 100 Zeichnungen im Text, 211 Fotos auf
Kunstdrucktafeln und 2 Aufklapptafeln,
geb. DM 9,80.

Mit diesem Buch ist ein neues, hervorragendes Bild- und Textwerk über die Eisenbahn erschienen, das sich würdig in die Reihe der bisher bekannten grossen Werke fügt und das wegen der betonten, vor allem technischen Herausstellung der Lokomotiv- und anderer Triebfahrzeug-Typen jeden Verkehrsfreund begeistern muss. Besonders dem jungen Eisenbahn-Liebhaber, der sich in die betrieblichen und technischen Vorgänge des Eisenbahnbetrie-

bes einleben will, bietet das vorliegende Werk eine willkommene Möglichkeit, den leicht erfassbaren vielfältigen Stoff zu „verdauen“. Ein mit grosser Liebe und viel Geschick zusammengetragenes Meisterwerk über unsere Eisenbahn.

Wiesbadener Kurier (29. 8. 59): „New Look für Loks“, kurzer Bericht über die Absicht der DB, in Zukunft die Lok je nach ihrer Leistung und Verwendung mit farbigen Anstrichen zu verstehen. Scheyrer

Berichtigung zu „75 Jahre S. N. C. V. - N. M. V. B“

In dem Aufsatz „75 Jahre S. N. C. V. — N. M. V. B.“ von Dieter Vogt, DVA 178, S. 1395, ist im zweiten Absatz ein bedauerlicher und sinnentstellender Übertragungsfehler unterlaufen. Bei dem Netz in der

Provinz Antwerpen in 1067 mm-Spur handelte es sich um **467 km** (nicht 167 km). Es wird freundlichst gebeten, das Versehen zu entschuldigen.

100 Jahre Trans-Sahara-Bahn

(Zur Ausstellung „Die Trans-Sahara-Bahn“ im Museum für Hamburgische Geschichte im Oktober 1959)

von G. H. Metzeltin

Man sollte es kaum glauben, dass bereits 100 Jahre verflossen sind, seitdem der Commandant Handeau 1859 zum ersten Male das Wort „Wüstenbahn“ aussprach und damit die Trans-Sahara-Bahn meinte, die Verbindung vom Mittelmeer zum Niger. Erst 20 Jahre später wurde die Öffentlichkeit an diese grossartige Aufgabe erinnert, als die vom Minister Freycinet 1879 eingesetzte Commission pour le chemin de fer transsaharien, die Expedition Flatters, Choisy, Soleillet, im Ahaggargebirge 1881 ermordet wurde. Immerhin war man im Jahre 1901 rund 580 km vom Mittelmeer (Oran) bis nach Duveyrier mit dem Eisenbahnbau in die Sahara eingedrungen.

rühmte erste Durchquerung der Sahara im Automobil 1922/23 statt, Le Raid Citroen, da man glaubte, das nun doch schon hochentwickelte Auto könne es besser schaffen. Die Fahrt führte von Touggourt über das Ahaggargebirge nach Timbouctou.

Diese sowie die folgende von Estienne 1923 mit Renaultwagen brachten für die Eisenbahn den Erfolg mit, dass man bis Ende der 30er Jahre der Meinung war, dass sich Kohlen doch leichter mittransportieren liessen, zumal es diese auch an Ort und Stelle gab. Aus dieser Idee entsprangen die Planungen des Comité Oranais du Transsaharien, die Mission Roux-Berger's und die Konstruktionen von Kondenslokomotiven Metzeltin's, als sein engster Mitarbeiter und Befürworter der Trans-Sahara-Bahn (s. Fock, Le Chemin de Fer Transsaharien, Paris, Soc. d'Et. Géogr., Marit. et Col., Paris 1929). Einige Jahre später wurden diese Arbeiten durch das ideale Dieselöl überholt.

1941 beschloss die französische Regierung die Weiterführung von Colomb-Béchar zu den Kohlevorkommen von Oued-Guir und von dort nach Timbouctou und Ségou am Niger. Ausgeführt wurde im Dezember 1941 nur noch die Verbindungsstrecke von Bou-Arfa nach Colomb-Béchar, so dass man dieses auch westlich über Marokko von Oran aus erreichen konnte und später nach Sfaia, dem bisher letzten Punkt der Bahn,

Diese Linie war keineswegs das einzige Projekt geblieben; ging man auch vom Erschliessungsgedanken aus, so diente diese Bahn doch vornehmlich dem französischen Sicherungsgedanken. Merkwürdigerweise hat sich vor kurzem gezeigt, dass das heute so begehrte Öl — und darum geht es in Algerien — südlich von Touggourt in Hassi Messaoud und Umgebung liegt, am Endpunkt und darüber hinaus der Linie Philippeville - Constantine. An diese Verbindung mehr östlich hatte nicht nur Berthlot 1912, sondern hatte man allgemein in den 20er Jahren gedacht.

Doch plötzlich sprang man auf ein anderes Verkehrsmittel über: es fand die be-

