

# 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

DEZEMBER 1959

Nr. 181

## Keine Aufgaben für VT 04?

Der altbekannte VT 04 000, einst als „Fliegender Hamburger“ der erste Fernschnelltriebwagen der Welt, wurde vor geraumer Zeit ausgemustert und dem Verkehrsmuseum Nürnberg zugeführt. Die anderen, äusserlich etwas abweichenden Einheiten dieser Gattung stehen irgendwo herum und warten auf den Schneidbrenner.

Dieses frühe Ende einer so erfolgreichen Fahrzeugserie muss jeden Eisenbahnfreund betrüben. Zweifellos werden heute in den ganz grossen Verbindungen Garnituren mit mehr Sitzplätzen benötigt. Aber neben den grossen europäischen Rollbahnen gibt es noch zahlreiche Hauptstrecken, die Zentren zweiter Grösse miteinander verbinden oder als Zubringer zu jenen dienen. Wer beispielsweise den „Montan-Express“ mit der 01 und ganzen 2 D-Zugwagen sieht, fragt sich, ob hier die rd. 2 200 PS nicht zuviel des Guten sind und stattdessen der Triebzug mit 820 PS nicht eher am Platze wäre. Verbindungen wie Koblenz — Luxemburg oder Saarbrücken — Frankfurt werden niemals

ausreichende Fahrgastzahlen für die 1. Klasse bringen, um dort drei- oder noch mehrteilige Triebzüge sinnvoll verwenden zu können.

Vor 1939 hatten auch die Nordseehäfen Wilhelmshaven und Bremerhaven Anteil am Fernschnellverkehr. Wie wäre es z. B. mit einem Anschlusstriebzug Hannover — Wilhelmshaven an den „Adler“, der dann sinngemäss „Seeadler“ heissen könnte und für den ein VT 04 völlig ausreichen dürfte? Oder ein Zubringer Bremerhaven — Hannover zum „Helvetia“ mit der Bezeichnung „Waterkant“? Im Süden fehlen noch wirkliche Schnellverbindungen zwischen Zürich einerseits und München und Stuttgart andererseits. Der „Ekkehard“ Stuttgart — Singen — Zürich könnte ebenso ein VT 04 sein wie der „Säntis“ Zürich — Lindau — München.

Vielleicht fallen diesem oder jenem Leser noch andere bessere Aufgaben für die VT 04 ein. Biedenkopf

An der Schwelle des neuen Jahres wünscht der „Deutsche Verkehrs-Amateur“ allen seinen Lesern, Freunden und Mitarbeitern im In- und Auslande

*ein glückliches Weihnachtsfest und  
ein erfolgreiches neues Jahr!*

Mögen auch im Jahre 1960 den Verkehrs-Amateuren viele frohe und gesellige Stunden gemeinschaftlichen Erlebens beschieden sein, in denen die enge Verbundenheit aller Gleichgesinnten zum Ausdruck kommt. Besonders herzlich seien unsere Verkehrsfreunde jenseits des Eisernen Vorhanges begrüßt, der unser Vaterland noch immer unbarmherzig in zwei Teile schneidet.

## DVA-Abonnementsgebühren

Da sich die Gestehungskosten für unsere Zeitschrift (Druck-, Klischee-, Versand- und sonstige Kosten) im ablaufenden Jahre nicht erhöht haben und die Zahl der Abonnenten nicht zurückgegangen ist, kann auch für das neue Jahr 1960 der Abonnementspreis mit jährlich **DM 16,—** (vierteljährlich **DM 4,—**, im voraus zahlbar) bestehen bleiben.

Leider lässt aber die Zahlungsmoral nach wie vor sehr zu wünschen übrig, denn fortwährend müssen rückständige Gebühren angemahnt werden, was die Arbeit des Herausgebers erschwert. Es wird daher hiermit freundlich gebeten, doch die für 1959 noch zu zahlenden Restgebühren (in fast 50 Fällen noch für das IV. Quartal!) bis zum Jahresende zu überweisen, damit die Konten ausgeglichen werden können.

Stetza

### AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

#### Verkehrsfreunde

**Mannheim — Ludwigshafen — Heidelberg**

Die Zusammenkünfte in diesem Raum finden jetzt jeweils am 2. Sonnabend der ungeraden Monate ab 16 Uhr in der Gaststätte „Habereckl am Ring“, Mannheim, U 5, statt. Die Veranstaltungen sind stets

sehr rege besucht und es haben sich schon häufig Verkehrsfreunde aus anderen Orten (z. B. Karlsruhe) eingefunden.

Am 26. September hat um 9,30 Uhr eine Besichtigung der neuen Umgehungskurve von Ludwigshafen auf Einladung der DB, Bundesbahndirektion Ludwigshafen, stattgefunden. Am 28. November wurden die Bauarbeiten im Hauptbahnhof Mannheim als Gemeinschaftsveranstaltung mit der Abendakademie besichtigt. Irschlinger

### DIE VERKEHRS-LAGE

#### a) Eisenbahnen:

Die Elektrifizierungswelle in den Ostbuckstaaten hat nun auch **Bulgarien** erfasst, das bisher dem Dampfbetrieb treugeblieben war. Bis 1975 sollen 2000 km, das sind

etwa 50 % des gesamten Netzes, elektrifiziert werden, der Rest wird auf Dieseltrieb umgestellt. Slezak

#### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Berlin:** Seit 1. 10. SL 40 und 94 auf Omn.-Betrieb umgestellt (Om.-L. A 68 und A 67). BVB

**Bremen:** seit 16. 11. SL 15 Flughafen — Markt — Hbf. — Hartwigstrasse (bisher Wachmannstr.), SL 16 Grolland — Brill — Hbf. — Wachmannstr. und weiter über 1000 m lange Neubaustrecke H.-H.-Meier-Allee bis Riensberg. Neue OmL 24 Otto Braun-Str. (Neue Vahr) — August-Bebel-Strasse — In der Vahr — Friedr.-Missler-Strasse — Schwachhauser Heerstr., bisherige OmL 24 in 29 umbenannt (Annaweg — Hemmstr. — Hansa-/Utbremer Str. — Bremerhavener Str. — Waller Bf. — Hohweg) OmL N (Burgdamm — Vegesack — Farge — Neuenkirchen) jetzt mit Gelenkbussen, Fortfall des Anhängerbetriebes, Die Endstelle der OmL S (Schnellverkehr) „Altenwall“ wurde zur Domsheide verlegt.

Christ

**Brüssel:** Ausser der bereits gemeldeten Levorstehenden Umstellung der SL 46, 85 und 89 auf Om sind folgende Umstellungen bis Mai 1960 vorgesehen:

- OmL 19 und 47 zu einer neuen OmL 47 verschmolzen und ab Bourse über Midi bis Altitude 100 verlängert, SL 48 Bourse Altitude 100 wird dafür eingestellt.
- Bei Umstellung der SL 85 auf Om wird die neu OmL 85 über Porte de Namur bis Rathaus Ixelles verlängert, gleichzeitig werden die SL 17 und OmL 84 eingestellt.
- Bei Einstellung der SL 17 neue OmL 17: Monnaie — Luxembourg — Pl. Flagey — Universität — Boitsfort.
- SL 33 wird OmL 33 mit gleicher Linienführung, SL 98 Bourse — Boitsfort wird eingestellt.
- SL 96 wird OmL 96 und über Porte de Namur bis Monnaie verlängert, SL 34 wird eingestellt. Die gleichzeitige Einstellung der SL 4 ist ebenfalls erwogen.

Cohn

**Hamburg:** seit 1. 12. sechs neue Kleinbus-Linien:

- Ringverkehr in Volksdorf vom U-Bf. Volksdorf über Lerchenberg — Ahrensburger Pl. — Gussau — U-Bf.
- U-Bf. Volksdorf — Eulenkrustr. — Herkenkrug
- S-Bf. Poppenbüttel — Saseler Mühlenweg — Mellingsburgredder
- B-Bf. Wellingsbüttel — U-Bf. Berne
- Süllberg — S-Bf. Blankenese — Mühlenberg/Strandweg
- Zweiter Ringverkehr in Blankenese vom S-Bf. über Sülldorfer Kirchenweg — Sieben Buchen — Hasenhöhe — Witts Allee — Elbchaussee — Blankeneser Bahnhofstr. — S-Bf. Standau

**Hannover:** seit 1. 11. SL 4 Mo—Fr Betr. Bf. List — Aegi, HVZ Buchholz — Döhren, Sa Buchholz — Aegi, SL 14 HVZ auch So bis Tiergarten/Stadtgrenze verlängert.

OmL E bleibt, Bhf. d. Strab umbenannt in Kreisstr., OmL H Stöcken — Kurhaus Mecklenh. verlängert bis Nordhafen/Speicher, OmLK mit OmLU vereinigt: Schaumburgstr. — Kurhaus Mecklenh. — Vahrenwald — Lister Platz. Neue OmL S Langenhagen/Autobahn — Silbersee (HVZ).

Lefèvre

**Heidelberg:** seit 26. 10. neue SL 12 Bismarckplatz — Wieblingen. Irschlinger

**Lübeck:** am 15. 11. Stilllegung des restl. Strabetriebes. Ein Teil der Wagen (auch ältere aus den Jahren 1912—1914) wurde nach Braunschweig verkauft, der Rest dürfte verschrottet werden. Schreiter

**Lugano:** SL 3 (Piazza Manzoni — Cimitero) auf Obusbetrieb umgestellt, SL 2 zur Umstellung gleichfalls auf Obusbetrieb vorgesehen, während SL 1 noch in diesem Jahre provisorisch auf Om-Betrieb umgestellt wird, somit sämtl. Stadtlinien verschwunden. de Roche

**Luzern:** am 14. 11. SL 2 (Hbf. — Emmenbrücke) auf Obusbetrieb umgestellt.

de Roche

**Mannheim - Ludwigshafen:** seit 26. 10. neue SL 6 und 12 (kombiniert): 6 Feudenheim — Kurpfalzbrücke — Schloss — Hbf., 12 Hbf. — Wasserturm — Kurpfalzbrücke — Waldhof, SL 21 Oggersheim — Pfalzbau — Mundenheim Schillerschule (statt Luitpoldhafen), HVZ.

Irschlinger/Kampfhenkel

**Osnabrück:** seit 22. 11. Strab-Verkehr auf der Strecke Nikolaiort — Rissmüllerplatz eingestellt, seit 23. 11. neue Linienführungen:

- |        |  |
|--------|--|
| OmL 1  | Hbf. — Neumarkt — Richard-Wagner-Str.  |
| OmL 11 | Hbf. — Neumarkt — Heger Friedhof       |
| SL 2   | Schölerberg — Neumarkt — Haster Mühle  |
| OmL 21 | Haster Mühle — Berningstr.             |
| OmL 41 | Neumarkt — Düstrup                     |
| OmL 42 | Neumarkt — Voxtrup                     |
| ObL 5  | Piesberger Str. — Neumarkt — Rosenberg |
| ObL 50 | Eversburg — Neumarkt — Hbf.            |
| ObL 51 | Eversburg — Neumarkt — Ebert-allee     |
| ObL 52 | Atter — Neumarkt — Ebert-allee         |

- OmL 53 Hbf. — Schellenbergstr. — Schinkel Ost
- OmL 6 Sutthausen — Neumarkt — Albert-Schweitzer-Schule
- OmL 7 Neumarkt — Nordstr.
- OmL 71 Sandgrube — Neumarkt — Nordstrasse — Belm
- OmL 72 Mittagskamp — Neumarkt — Nordstr.
- OmL 8 Jellinghausstr. — Neumarkt — Dodesheide
- OmL 9 Ringlinie, wie bisher

Spühr

**Sofia** (Bulgarien): Lt. „Bulgarien heute“, Heft 8/1959 hat Sofia 7 Strab-Linien und ein Obusnetz von 50 km mit 80 Obussen.

Slezak

**Wien:** seit 3. 11. SL 31/5 ab Alserstr. verlängert bis zur neuen Schleife Josefstädter Str., SL 73 nur noch Restbetrieb auf 1000 m Strecke, Ersatz-OmL 73 ab Zentralfriedhof.

Lehnhart

**Wuppertal:** seit 18. 10. Strab Elberfeld — Cronenfeld zweigleisig durch das „Kleeblatt“, so dass zwischen Bf. W.-Elberfeld und Cronenfeld nur das Stück Blankstr. — Irenenstr. eingleisig ist. Dieser Abschnitt soll in den nächsten Jahren auf einer eigenen Trasse neu erstellt und zweigleisig ausgebaut werden. Das bisher bergwärts befahrene Stück über Griffelberg/Weststr. wurde durch diese Umstellung stillgelegt.

Lange

#### d) Wasserverkehr:

Die **Dänische Staatsbahn** hat auf dem Grossen Belt ein neues Eisenbahn-Fährschiff „Prinsesse Benedikte“ in Dienst gestellt. Als grösstes Schiff seiner Art kann es Eisenbahnfahrzeuge und Kraftwagen befördern, es misst 110,10 m über Alles, ist 17,70 m breit, hat eine Wasserverdrängung

von 4650 t und eine Höchstgeschwindigkeit von 18,75 Knoten.

#### e) Das Liniennetz:

heute **VÖLKLINGEN**

Stand 19. 4. 1959, Angaben siehe DVA 174, S. 1361:



#### Historisches:

##### Strab:

Völklingen Rathaus — Grossrosseln eröffnet 3. 9. 1909, stillgelegt 18. 4. 1959, Rotweg — Ludweiler eröffnet ?, stillgel. 26. 9. 1954;

Völklingen Rathaus — Luisenthal, eröffnet 1928, stillgelegt 1. 2. 1958

##### Obus:

Völklingen — Püttlingen eröff. 12. 11. 50  
 Völklingen — Wadgassen eröff. 19. 6. 52  
 Völklingen — Ludweiler eröff. 26. 9. 54  
 Rotweg — Grossrosseln eröffnet 19. 4. 59  
 Waltking/Vogt

## ALLGEMEINES

**Wolff:** zur Anfrage Slezak, DVA 179, S. 1400: Der Mitbegründer und Erbauer der Kohlenbahn von Silschede nach Haspe war Friedrich Harkort (1793—1880). Einer der Anteilhaber war Johann Caspar Harkort, der Begründer der AG für Eisenindustrie und Brückenbau vorm. Johann Caspar Harkort in Duisburg, später DEMAG.

Friedrich Harkort war einer der grossen Männer des Ruhrgebietes und in Wort,

Schrift und Tat einer der eifrigsten Befürworter für den Bau von Eisenbahnen, daneben aber auch Maschinenbauer, Bergmann und Politiker.

Durch seinen Artikel „Eisenbahnen — Railroads“ im „Hermann, Zeitschrift von und für Westphalen“, Schwelm, 30. 3. 1825, brachte er erstmalig den Eisenbahnbau in einer öffentlichen Zeitung zur Sprache, in der zweiten Sitzung des westfälischen Landtages vom 30. 12. 1830 beantragte er den Bau einer Eisenbahn von der Weser zur Lippe und begründete diesen Bahnbau drei Jahre später in seiner Streitschrift „Zur Karte der Eisenbahnen von Minden nach Cöln“ mit der Linienführung von Bielefeld

über Castrop, Rauxel, Witten und Elberfeld.

Die erst am 15. 10. 1847 in Betrieb genommene Cöln-Mindener Eisenbahn nahm allerdings auf Betreiben von Hansemann einen anderen Verlauf, von Oberhausen durch das Emschertal über Herne nach Dortmund. Diese Strecke steht heute in der Elektrifizierung.

„Mich hat die Natur zum Anregen geboren, nicht zum ausbeuten, das muss ich anderen überlassen“, schreibt er von sich selbst, und es liegt die Tragik über dem Leben Harkorts als eines zu früh Geborenen und seiner Zeit Vorauseilenden, denn so vieles, was ihm im Anschluss an „seine“ Cöln-Mindener Bahn vorschwebte, packte er nicht energisch genug an. Aber dennoch steht er in der Geschichte der Eisenbahnen und des Verkehrs auf Ruhr und Rhein an erster Stelle, ein wahrer Pionier des „Reviere“.

**Todt:** Zur Reihe „Omnibusverkehr in Kleinstädten“: In Geesthacht wird von einer Privatfirma ein Omn-Stadtverkehr unterhalten, in Winsen (Luhe) unterhält die OHE einen Omn-Stadtverkehr, Fahrten 4 mal täglich in unregelmässiger Folge in beiden Richtungen. In Lüneburg wird von einem Privatunternehmen ein Stadtverkehr mit mehreren Linien betrieben. In Warburg führt die Post mit einem Omnibus in unregelmässiger Folge mehrmals täglich „Stadtfahrten“ durch. Die Strecke Bahnhof — Markt wird ausserdem von den DB-Bussen in Richtung Kassel, Bestwig und Altenbeken bedient. Die Bahnbuslinie nach

Volkmarsen hat ebenfalls einige Haltestellen in der Stadt.

**Michelke:** zum eigenen Leitaufsatz, DVA 180: es muss heissen: Die Lokomotive Nr. 1 „Oberursel“, ebenfalls als B n 2 t - Tenderlok von Hagans im Jahre 1899 für die Gebirgsbahn Oberursel — Hohemark erbaut.

**Price:** zum Bericht „Heutiger Stand der Nahverkehrsbetriebe in der Tschechoslowakei“, DVA 153, S. 1196: Nach dem Reisebericht (Juli 1959) eines englischen Verkehrsfreundes ist in Teplitz die Strab jetzt völlig durch Obusse ersetzt worden. Die neue Überlandbahn Brüx — Leutensdorf (Most — Litvino) ist normalspurig, jedoch ohne Verbindung mit dem Stadtnetz. Ausser Prag erhielten nun auch Brünn, M.-Ostrau und Olmütz die neuen PCC-Strassenbahnwagen vom Typ T 2.

**Metzeltin:** Fährboot-Verordnung 1906.

Am Ufer bei Pichelswerder, wo man sich mit einem Kahn über die Havel setzen lassen kann, war eine Tafel mit folgender Bekanntmachung aufgestellt:

„Überfahrt 10 Pf. Frei überzufahren sind der König, die Mitglieder des königlich und fürstlich hohenzollernschen Hauses, der Gendarm, der Briefträger, Kinder unter sechs Jahren, sowie auch von diesen Personen benutzten Fahrräder, Handkarren und Handschlitten.

Potsdam, den 30. Juli 1906  
Der Regierungspräsident  
I. V. v. Palow“

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

**Schiene und Strasse 1959**, herausgegeben von Staatssekretär Prof. Dr. Leo Brandt, Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag GmbH, Dortmund, DM 17,50.

Dieses bereits im 9. Jahr erscheinende Standard-Jahrbuch hat sich das beste Ansehen bei Fachwelt und allen am Verkehr interessierten Menschen erworben, so dass diese wiederum mit zahlreichen hochaktuellen Aufsätzen und reicher Bebilderung ausgestattete Neuerscheinung allerseits lebhaft begrüsst werden dürfte. Wer über den gegenwärtigen Stand des Verkehrs auf Schiene und Strasse unterrichtet sein will, darf sich das Studium dieses hervorragenden Werkes nicht entgehen lassen.

**Der moderne Personenbahnhof in Technik und Betriebsweise**, ein Blick hinter die Ku-

lissen des Eisenbahnbetriebes, 62 S., 51 Abb. auf Kunstdruckpapier, vierfarbiger Umschlag, Verlagsanstalt Hüthig & Dreyer GmbH, Heidelberg, DM 4,80.

Diese von Dipl.-Ing. Fr. Fakiner, Essen, verfasste Broschüre gibt einen ausgezeichneten Überblick über den heutigen Stand des Eisenbahnbetriebes mit besonderem Schwergewicht auf den Personenbahnhof als Blickpunkt für den Fahrgast. In prägnanter Form und bei Auswahl einer ausgezeichneten Bebilderung versteht es der Verfasser, dem Leser in leichtverständlicher Form die wesentlichsten betrieblichen und betriebstechnischen Gesichtspunkte vor Augen zu führen, so dass auch der Verkehrsfreund ein sehr lehrreiches und gut verständliches Handbuch zur Verfügung hat.

**60 Jahre elektrische Strassenbahn in Frankfurt am Main**, 96 S. starke und gut

und interessant illustrierte Denkschrift, herausgegeben von der Strassenbahn der Stadt Frankfurt am Main, 1959.

**75 Jahre Kerkerbachbahn**, sehr geschmackvoll ausgestattete, mit vielen Bildern und einer Übersichtskarte versehene Jubiläumsschrift einer deutschen Kleinbahn, deren grosse wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung z. T. unbekannt ist oder unterschätzt wird.

**75 Jahre Hagener Strassenbahn AG**, Denkschrift, herausgegeben anlässlich der 75. Wiederkehr des Eröffnungstages der Hagener Pferdebahn, 72 S., viele Abbildungen, Zeichnungen und graph. Darstellungen.

**Lübecker Morgen** (16. 11. 1959): „Nach 78 Jahren: Ende der Strassenbahn, und

**Lübecker Nachrichten** (17. 11. 59): „Ich war dabei, als hier vor 47 Jahren die erste Strassenbahn aus Lübeck eintraf“, 2 lange und bebilderte Berichte aus Anlass der Stilllegung der letzten Strablinien in Lübeck. Vehlber

**Nürnberger Zeitung** (11. 11. 59): „Verkehrsmuseum hält mit der Technik Schritt“, ausführlicher Bericht über zwei bemerkenswerte Neuerwerbungen des Nürnberger Verkehrsmuseums. Dufey

**Westfälische Zeitung**, Bielefeld (18. 11. 59): „Im neuen Jahr kommt der Huckepackbus“ — ein Bericht (mit 5 Abb.) über den nunmehr 34 Jahre lang bestehenden Omnibusverkehr in Bielefeld. Hildebrand

## WAGENPARK-STATISTIK

**Aachen**: neu 4x Umbau-GI-Tw (Rastatt) 7107, 7108 und 7110 — 7113. Vogt

**Amsterdam**: neu 8x GI-Tw 602. Tw 343 u. 347 = Salz-Tw P2 u. P3 (III). Folgende Wagen wurden ausgemustert: Tw 356, 357, 360-363, 365, 366, 368-375, 377, 379-390, 124 sowie Bw 828, 830, 836-840, 844, 847, 852, 858, 868, 869, 871, 872, 878 und 880, ferner Arb.-Tw P2 — P4 (II). v. d. Gragt

**Berlin**: BVG-Ost-Tw 6014 = 3911 (neuer Wagenkasten für ER-Betrieb, Gotha, wie Typ M 57). Stock

**Dessau**: Tw 21 (ex Kaiserslautern), 36-38 (ex Leipzig) und Bw 113 (ex Köln-Mülheim) = a. Bw 117, 118 u. 122 (ex Leipzig) nach Magdeburg abgegeben, Tw 24 (II) ex BVG-Ost 4352 = Arb.-Wg., neu Tw 24 (III) ex BVG-Ost 3243, 36 (II) ex BVG-Ost 3287, 37 (II) ex BVG-Ost 3225 und 38 (II) ex BVG-Ost 3260. Stock

**Deutsche Tagespost**, Würzburg (17. 11. 59): „Projekt eines neuen Loreley-Tunnels“, interessante Ausführungen über die sich bei Elektrifizierung der rechtsrheinischen Eisenbahnlinie ergebende Problematik. Dufey

**Nordwest-Zeitung**, Oldenburg (7. 11. 59): „Herr über 1000 Pferdestärken“, langer und bebildeter Bericht von J. Haskamp über den TEE-Zugbetrieb und seine Organisation. Standau

**Schwäbische Landeszeitung**, Augsburg (28. 7. 59): „Vorschläge zur Münchener S-Bahn“,

**desgl.** (30. 7. 59): „Bundesbahn schliesst Abfertigungen“ — in 31 Haltestellen zu geringer Umsatz im Güter- und Gepäckverkehr, sowie

**desgl.** (25. 8. 59): „Mr. Cantors Ozeanriesen — jetzt greifbar nahe — Deutsche Werft soll Traumschiffe bauen — 2350-Mill.-Projekte“ usw. Fruth

**Nürnberger Zeitung** (2. 5. 1959): „Seit 100 Jahren dampfen Züge nach Furth i. W.“, historische Betrachtung über die Nürnberger „Ostbahn“ aus Anlass von deren 100jährigem Bestehen. Dufey

**Wiesbadener Tagblatt** (9. 9. 1959): „Ein Klubheim hing am 60-Tonnen-Kran“, Bildbericht über die Verladung eines D-Zugwagens, der den Wiesbadener Modelleisenbahnern künftig als Klubheim dienen soll. Scheyrer

**Essen**: zur Meldung, DVA 178, S. 1392: Tw 811 nicht = a, sondern noch als Arb. Wg. vorh., Tw 747, 754, 788 und 814 sowie Bw 113, 117, 118 und 201 = a. Neu: 6x GI-Tw 630 — 637 (DUWAG). Boisserée

**Frankfurt-Main**: neu 6x GI-Tw 601-602 (ER, DÜWAG). Michelke/Steinberger

**Freiburg**: neu: 3x GI-Tw 100-102. Väterlein

**Gera**: Umnummerung des gesamten Strab-Wagenparks:

Tw 101-106 Bj. 1925	ex 1-3, 5-7
111-113 Bj. 1928	ex 10, 12, 13
114 Bj. 1925	ex 8 (Umbau Gotha 1954)
121-123 Bj. 1938	ex 24-26 (3x)
124 Bj. 1928	ex 11 (Eigenumbau 1956)
131-132 Bj. 1951	ex 14-15, LOWA
133 Bj. 1953	ex 16, LOWA
134 Bj. 1955	ex 17, LOWA
135 Bj. 1956	ex 18, LOWA
141-143 Bj. 1958	ex 19-21, Gotha M 57,
144-146 Bj. 1959	LOWA Gotha M 57

Bw (201) Nummer nicht besetzt  
(war reserviert für Bw 77)

202 Bj. 1939 ex 78

203-204 Bj. 1910 ex 82 u. 86 ex Tw 21  
u. 23 ex Tw 40 u. 42

205-206 Bj. 1948 ex 87-88, LOWA  
Aufbauwg.

211-212 Bj. 1913/56 ex Leipzig Tw 912,  
909 = Gera  
Tw 20-21 = Bw 71-72

213 Bj. 1913/56 ex Leipzig Tw 994  
= Gera Tw 22 = Bw  
84 (II)

221 Bj. 1941 ex 81, Eigenbau

222 Bj. 1952 ex 83 (II), Eigenbau

231-232 Bj. 1952 ex 89-90, LOWA

233-234 Bj. 1956 ex 73-74, LOWA

235 Bj. 1956 ex 79 (II), LOWA

236-237 Bj. 1955 ex 80 (II) u. 85 (II),  
LOWA

241-242 Bj. 1958 ex 67-68, LOWA

243-244 Bj. 1957 ex 69-70, LOWA

Tw 4 (Bj. 1925) = Arb.-Tw 650

Der Arb. Tw ohne Nummer ex Tw 22 ex  
41 (Bj. 1910) wurde 1958 Salzwagen o. Nr.  
Verschrottet wurden noch unter alter  
Nummer:

Tw 23 ex Leipzig 989 (zuletzt Arb.-Tw)  
und Bw 75-77 (Bj. 1939). Stock

**Graz:** Folgende Wagen = a: Tw 15, 38 und  
42 sowie Bw 85, 86, 108 und 198.

Lehnhart

**Hannover:** Folgende Wagen = a: Tw 60,  
63, 73, 98, Bw 1402, 1411, 1532 (ex Tw 93) und  
1585 sowie Arb.-Tw B 26 (Schweisswg.),  
B 28 (Schienenreiniger), W 1226 und W 1237.  
Tw 79 u. 80 = Arb.-Tw, Tw 155 = Rangier-  
Tw, Güter-Tw 801 wird zum Kurven-  
schmerwagen umgebaut. Bw 1730 (ex Tw  
173) erhielt die Nummer 1020 (II) (Bw 1020  
[I] = KV). Pfender/Rabe

**Herkulesbahn:** Tw 23 = a (Kindergarten),  
Tw 21 dient als Personalwagen für die  
Braunkohlenmalesterle am Bf. Wilhelmshö-  
he. Todt

**Köln-Bonner Eisenbahnen:** Folgende Wa-  
gen = a: ET 1, 2, 3, 6, 7, 12 und ES 101, 107,  
108, 109, 110. ET 4 = Arb.-Tw ET 4, ET 10  
= Arb.-Tw ET 10 = a, ES 104 = Arb.-Bw  
ES 104, ES 105 = Arb.-Bw ES 105, ES 133  
= Arb.-Bw. ES 133 = a.

Vom Typ Bj. 1905 nur noch ET 4 (Arb.-  
Tw), 5, 8, 9, 11, 13 und 14 sowie ES 102,  
103, 104 (Arb.-Bw), 105 (Arb.-Bw), 106 und  
134 einsatzfähig. Stichnoth

**Langenfeld — Monheim — Hildorf:** Tw 1  
nach Rees abgegeben, dort vermutlich im  
Einsatz bei der Klb Rees — Empel.

Doehler

**Mannheim — Ludwigshafen:** Tw 166 =  
Arb.-Wg., Bw 505, 506 und 639 = a. Tw 25,  
27 (Arb.-Wg.) und 221 = a. Bw 644 = KV  
und nicht mehr aufgebaut. Irschlinger

**Osnabrück:** Tw 1 — 7 (ex Hildesheim)  
wurden zu einem Osnabrücker Schrott-  
händler transportiert. Spühr

**Potsdam:** Tw 29, 28, 27 = Arb.-Tw 301-303  
(Tw 27 und 28 erhielten also nicht die vor-  
gesehenen Nummern 109-110). Stock

**Ravensburg:** Die beiden Gr-Tw ET 195 01  
und 02 stehen zur Zeit im BW Tübingen auf  
Tiefladern in einer Abstellhalle.

Lehnhart

**Stuttgart:** neu 4x Gr-Tw 521-523. Folgende  
Wagen = a: Tw 530, 535, 553, 560, 567,  
576, 593, 594, 596 und Bw 911, 918, 935, 943,  
954, 1037, 1057, 1059, 1061, 1111, 1116, 1123,  
1142, 1144, 1152, 1167, 1169, 1176, 1187,  
1237, 1458, 1459 und 1462. Zu Arb.-Tw unter  
gleicher Nummer wurden: Tw 529, 531, 533,  
536, 538, 539, 541, 542, 563, 578.

Väterlein

**Wien:** neu 4x Gr-Tw 157-158 und -Bw  
1257-1258 (Simmering) sowie 4x Gr-Bw  
1106-1119. Ferner neu 2x Stadtbahn-Tw  
2963-2965 und -Bw 5938-5944 sowie 4x Gl-  
Tw 4302-4303. Lehnhart

**Wagenpark-Geschichte Bremen**  
(Fortsetzung, Beiwagen)

1— 8 Bj. 1876 Eisenbahnwagen-Bauanstalt  
Rothenburgsort, 4 offene  
und 4 geschl. Pfb.-Wagen

9—12 Bj. 1876 Stephenson, New York, 4  
geschl. Pfb.-W.

Durch 18 Neubauten an Pfb von 1877—1889,  
deren Nummern nicht bekannt sind, Be-  
stand 1890: 16 offene und 14 geschl. Pfb,  
wahrscheinlich 1—30 (da Tw ab Nr. 31), da-  
von:

Pfb 26—30 = Tw 26—30 (Umbau 1892)

Nr. ? Sommerwagen, Bj. 1892

Nr. ? 3 Bw ex Tw-Kästen, Umbau  
1894,

Nr. ? 8 Bw ex Tw-Kästen, Umbau  
1897.

Nach Ausmusterung von Pfb-Wagen Be-  
stand 1899 bei der „Bremer Strab“ (bis 1891  
= Bremer Pferdebahn):

10 offene Sommer- und 16 geschl. Bw, da-  
zu kam 1899 die Übernahme der 63 Pfb der  
„Grossen Bremer Pferdebahn“ (gegr. 1879,  
betrieben durch Tramway's Union Compa-  
ny Ltd. London), die keine Konzession zur  
Elektrifizierung erhalten hatte. Diese 63  
Pfb wurden nicht mehr alle für den elektrischen  
Betrieb umgebaut, ihre Nummern  
sind im einzelnen unbekannt (wahrschein-  
lich alle unter 100). (Fortsetzung folgt)

Friedrich

