

# DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

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

Abonnementspreis: DM 16,- pro Jahr (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 27/-, zu überweisen auf Konto 6546 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

15. Jahrgang

DEZEMBER 1960

Nr. 193

## Der zweite Loreley-Tunnel wächst . . .

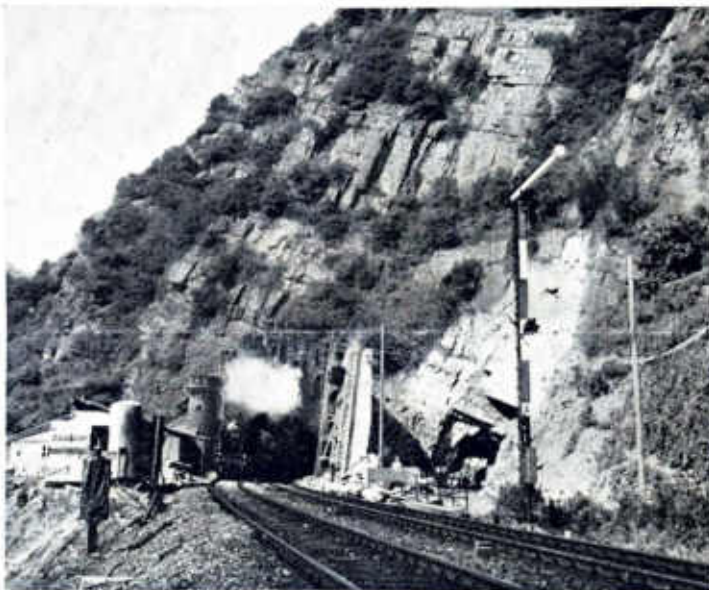


Foto: dpa

jetzt sichtbar. Die Elektrifizierung der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke hatte es erforderlich gemacht, einen zweiten, 400 Meter langen Tunnel durch den berühmten deutschen Rheinfelsen zu bauen. Rund 20 000 cbm Felsmaterial wird durch diesen Tunnelbau für die Aufschüttung des Rheinufers bei Lorch verwendet. Während zu

Baubeginn ein 3,5 x 4,5 Meter großer Sohlstollen vorgetrieben wurde, belaufen sich die Endausmasse des Gesamtprofils auf 5,7 x 6,5 Meter. Auf unserem Foto ist im Mittelgrund die grosse Abschirmungsmauer zu erkennen, die den alten und neuen Tunneleingang trennt.

Der „Deutsche Verkehrs-Amateur“ wünscht allen Lesern, Freunden und Mitarbeitern im In- und Auslande

*ein gesegnetes Weihnachtsfest und  
ein erfolgreiches Jahr 1961*

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### Beitragszahlung für 1960/61

Es wird hiermit nochmals darauf hingewiesen, dass gemäss Beschluss der Mitgliederversammlung vom 3. 8. 1960 der Jahresbeitrag für 1960/61 sich für diejenigen Mitglieder **auf DM 2,— erhöht**, deren Zahlung nicht bis 31. Dezember eingegangen ist. Leider standen bei Redaktionsschluss für diese Nummer noch **32 Mitglieder** mit ihrer Beitragszahlung im Rückstand (im Vorjahre waren es „nur“ 18).

Postscheckkonto des VDVA: Essen 879 52.  
Stetza

### Verkehrsfreunde Frankfurt-Main

Die Verkehrsfreunde im Raum Frankfurt-Main waren am 5. November von der Direktion der Strab-Verwaltung zu einer Besichtigung von Einrichtungen und Strecken der Taunusbahn eingeladen. Die Veranstaltung nahm unter zahlreicher Beteiligung

einen sehr harmonischen Verlauf. Herr Direktor Fester hatte es sich nicht nehmen lassen, die Gruppe der Verkehrsinteressenten auf ihren Fahrten und Besichtigungen zu begleiten und mit aufschlussreichen Erläuterungen nicht zu sparen, so dass der Nachmittag für alle Beteiligten eine grosse Wissensbereicherung brachte.

Am Schluss der genussreichen Veranstaltung dankte Herr Oesterling im Namen der Verkehrsfreunde allen Herren der Strassenbahnverwaltung, die zum Gelingen der Veranstaltung ihr Bestes getan hatten, für die wohlwollende Einladung und die hochinteressanten Stunden.  
Steinberger

### Verkehrsfreunde

#### Mannheim-Ludwigshafen-Heidelberg

Die Zusammenkünfte finden von nun an in **jedem Monat** jeweils am 2. Sonnabend ab 16 Uhr im

**Unterrichtsraum der Deutschen Bundesbahn, im Hauptbahnhof Mannheim** (Eingang Westflügel) statt.  
Irschlinger

## An die DVA-Bezieher in Österreich

Wie allgemein bekannt ist, steht der Bezugspreis für die Abonnenten in Österreich schon lange nicht mehr in angemessenem Verhältnis zu den Jahresgebühren in Deutschland, was auf den Kaufkraft-Unterschied zwischen Schilling und DM zurückzuführen war.

Um eine ungefähre Anpassung an die veränderten währungspolitischen Verhältnisse

vorzunehmen, muss ab 1961 der Jahresbezugspreis für Österreich auf

### 60 Schilling

erhöht werden, womit er zwar immer noch wesentlich unter dem deutschen Satz liegt, aber den inzwischen eingetretenen wirtschaftlichen Anpassungen Rechnung trägt.

## Eine neue Rubrik!

Der in DVA 191/1494 erfolgte Aufruf zur „Meinungserforschung“ für eine neue Rubrik **„Autobus - Wagenpark - Statistik“** hat ein überraschendes Ergebnis gebracht. Eine weit höhere Zahl von Verkehrsfreunden als erwartet hat sich im Sinne des Leitartikels in DVA 188/1469 für die Einrichtung dieser neuen Spalte ausgesprochen, während nur eine einzige Gegenstimme einging. Dieser Leser meint: „Der eine sammelt z. B. Fahrscheine, der andere Fotos, Fahrpläne oder Wagenverzeichnisse, wieder andere spüren der Geschichte der Kleinbahnen oder Dampflokomotiven nach. Alle diese ‚Spezialisten‘ nun auch für den Omnibusverkehr zu interessieren, dürfte ein vergebliches Bemühen sein.“ Am Schluss seines Briefes jedoch schreibt er: „Wenn jemand meinen sollte, im DVA würde zu wenig über Omni-

busse geschrieben, so möge er diese Lücke ausfüllen. Der Herausgeber wird ihm sicher die Spalten nicht sperren.“

Ab Januar 1961 (DVA 194) wird daher regelmässig im Anschluss an die statistischen Angaben der Strab auch über Autobus-Wagenpark-Statistik berichtet. In Anbetracht des grossen Interesses erscheint die neue Rubrik im Rahmen der 8 normalen DVA-Seiten. Damit der Platz für die anderen Gebiete nicht geschmälert wird, soll ein Teil des Inhaltes in einem kleinen Schriftgrad gedruckt werden.

Auf eine Berichterstattung über Obusse kann im DVA verzichtet werden, da es bekanntlich seit Jahren eine umfassende tabellarische Übersicht über sämtliche deutschen Obusbetriebe gibt.  
Stetza



# DIE VERKEHRS-LAGE

## a) Eisenbahnen:

Ergänzung zur Meldung Rinsche, DVA 192/1502: Mit Fahrplanwechsel am 2. 10. 1960 wurden auch die Strecken Buchau—Riedlingen (306 d) und Oberzissen—Brenk (248 f) für den Personenverkehr stillgelegt. Auf der Strecke Meckenbeuren—Tettngang (306 h) wurde der elektrische Betrieb zugunsten eines VT 95 aufgegeben.

Lehnhart

Die **Graz-Köflacher Eisenbahn** (GKB) wird im Frühjahr 1961 von den ÖBB übernommen, was zur Ausserbetriebsetzung aller z. Zt. vorhandenen Dampfloks führt. Damit werden dann auch die Lok 671 ff nach 101jähriger Betriebszeit eingestellt.

Lehnhart

## b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Aachen:** seit 4. 12. SL W und 1 eingestellt, dafür neue OmL 1 Bushof (Coudenstr.)—Metzgerstr.—Haaren, neue SL 1 E Kaiserplatz—Metzgerstr. (nur mo-fr in HVZ), SL 35 (schwarz) ganztägig Ronheide—Walheim, SL 35 (rot) Kaiserplatz—Walheim (nur mo-fr in HVZ), SL 7 (mo-fr) Preussweg—Markt—Kaiserplatz—Hbf., OmL 23 Hörn—Höhenweg—Oppenhoffallee—Beverau—Branderhof—Westbf.—Hörn, OmL 33 Gegenrichtung, OmL 31 nur noch mo-fr in HVZ zwischen Neusen Kreuz und Warden.

Vogt

**Berlin:** zur Meldung DVA 190/1486: Die Pendel-SL 46 E verkehrt nicht von der Schillerstr., sondern vom Ossietzkyplatz zur Idastr. Sie wurde früher als Seitenlinie von der SL 46 E befahren, die jetzt aber auch zur neuen Endschleife Schillerstr. verkehrt.

Kobow

**Berlin:** ObL O 37 und O 41 (BVG-Ost) wurden am 1. 8. zu einer neuen ObL O 37 Bf. Lichtenberg—Dimitroffstr. Ecke Lenin-allee vereinigt. SL 92 jetzt S-Bf. Oberspree—Am Treptower Park—Elsenstr.—Plesserstr.—Graetzstr.—Wiener Brücke. Am 3. 9. Verlängerung der Gleisanlagen über Köpenick Hirtestr. hinaus bis Mahlsdorfer Str. mit neuer Endschleife Stellingdamm, Hirte- und Mahlsdorfer Str. OmL A N (Glienicke Kirche—S-Bf. Hohen Neuendorf) seit 1. 10. im Gemeinschaftsverkehr mit VEB Kraftverkehr Hennigsdorf. OmL A 65 (BVG-West) Charlottenburg Nord—Flughafen Tempelhof, seit 28. 9. über Stadtautobahn statt über Rudolfstädter Str.

B V B

**Bochum-Gelsenkirchen:** lt. Fp vom 8. 5. 60 ObL 61 jetzt OmL 61 mit gleicher Linienführung, neue OmL 46 Witten Markt—Bommern—Hiddinghausen Bf., neue OmL 47 Witten Markt—Hohenstein, OmL 76 nur noch Witten Markt—Herdecke Ruhrbrücke. Auf den OmL 81, 84, 85 und 94 wurden Streckenteile ausgetauscht: OmL 81 Resse Hertener Str.—Rotthausen Lothringer Str., 84 Hessler Terneddenstr.—Wanne-Eickel Hbf., 85 Rotthausen Degenhardt—Eickel, Auf der Wenge, 94 Hessler Frankenhof—Rotthausen Bromberger Str. Bankstahl

**Bremen:** seit 7. 11. OmL 24 neue Linienführung: Domshof—Hbf.—Kurfürstenallee Radio Bremen—Neue Vahr Nord, neue OmL P Bf. Vegesack—Bf. Blumenthal—Neuenkirchener Weg. Seit 1. 12. SL 4, 5, 7 und 15 über neue Grosse Weserbrücke, Strecke verläuft vom Markt über Marktstr.—Balgebrückstr., Strecke durch die Wachtstrasse wurde stillgelegt. Christ/Vehlber

**Brüssel:** seit 8. 11. SL 17, 34, 94, 96 und 98 eingestellt, dafür OmL 85 (Berchem Station—Porte de Namur) bis Pl. F. Cocq verlängert, neue OmL 17 Monnaie—Luxembourg—Cim. Ixelles—Boitsfort, Pl. Wiener (gewisse Fahrten bis Coin du Balai verlängert), neue OmL 96 Bourse-Porte de Namur—Cim. Ixelles—Sq. Archiducs.

Vogt

**Celle:** seit 2. 10. OmL 7 bis Waldweg verlängert (Linienführung wie OmL 5), OmL 9 schon seit 2. 6. 60 statt zur Stechbahn zum Thaer Platz.

L. Meyer

**Düsseldorf:** seit 17. 10. OmL 73 eingestellt.

Waltking

**Freiburg:** seit 4. 12. SL 1 in HVZ nicht mehr bis Zähringen, OmL A auf dem Abschnitt Lorettostr.—Schwabentorbrücke eingestellt, OmL F auf dem Abschnitt Komturpl.—Hans-Bunte-Str. samstags eingestellt.

Kobow

**Görlitz:** der gesamte Strab-Betrieb soll zum 1. 1. 1961 stillgelegt werden.

Neumann

**Hohenstein-Ernstthal:** Der Strabbetrieb wurde am 26. März 1960 zugunsten von Om bei gleicher Linienführung eingestellt.

Neumann

**Iserlohn:** seit der letzten Übersicht (SB 128/991) haben sich folgende Linienänderungen (Stand 2. 10. 1960) ergeben: OmL 9 (Iserlohn—Schwerte u. 10 (Iserlohn—Langschede) wurden eingestellt, im Stadtverkehr Iserlohn verkehren ausser OmL 12 noch:

9 Iserlohn—Barendorf, 21 Schlesische Str.—Bf.—Gartenstr.—Friedrichstr., und 22 als Gegenrichtung zu 21. Im Stadtverkehr Altena verkehren OmL 2 Freibad—Westfäl. Hof—Breitenhagen, und 19 Lüdenscheider



Str.—Schwarzenstein. Neue OmL 3 Apricke—Deilinghofen—Brockhausen, 25 Lendring—Lürbke, 26 Iserlohn—Kesbern—Ihmert, 27 Pleuger—Springen. Linienänderungen:

- 1 Gleitbecke—Hemer—Iserlohn—Hohenlimburg,
- 4 Hemer Amt—Deilinghofen (im Sommer bis Klusenstein)
- 5 Hemer Amt—Ihmert—Pleuger
- 15 Lössel—Dannenhöfer—Ihmert
- 23 Ergste Kirchstr.—Berchem Gosmann
- 24 Stadtverkehr Schwerte: Bf.—Kreinberg—Graf-Adolf-Str.—Bf. (nur in dieser Richtung),
- 28 (nur im Sommer) Klusenstein—Sorpesee. Waltking

**Kleve:** lt. Fp vom 17. 10 1960 ist Strab-Strecke Kellen—Emmerich Rheinufer eingestellt, neue OmL (ohne Nr.) Kleve Unterstadt—Kellen—Emmerich Rheinufer.

#### Bankstahl

**Krefeld:** seit 17. 10 SL 9 (Hbf.—Bismarckplatz—Stadtwald—Verberg) und SL 11 auf dem Abschnitt Hbf.—Hager Weg—Marktstr.—Westbf. eingestellt, neue SL 9 E Stadtwald—Verberg im Anschluss an OmL 9, jedoch am 28. 10. wieder eingestellt. OmL 37 (Uerdingen—Verberg—Traar) und 38 zwischen Uerdingen—Rheinhafen—Linn—Bockum eingestellt. OmL 38 jetzt wie früher Bockum—Insterburger Pl.—Uerdingen—Hohenbudberg. Neue OmL 9 (s. oben) Hager Weg—Hbf.—Ostwall—St.-Anton-Str.—Bleichpfad—Craucauer Str.—Bismarckpl.—Stadtwald. (Schleife über Wilhelmshof-

allee—Jentgesallee—Hüttenallee—Hohenzollernstr.) SL 11 nur noch Eisstadion—Ostwall—Hbf., zurück über Hansa-, Philadelphia-, Rheinstr.—Ostwall, seit 28. 10. OmL 9 über Frankenring bis Hammer-schmidtstr. und über Stadtwald bis Verberg verlängert, seit 30. 10. SL 11 über Schleife Deutscher Ring und zurück über Ostwall zum Eisstadion, Strecke über Philadelphiastrasse wieder eingestellt. E. M. Müller

**München:** seit 10. 10. OmL O 30 in HVZ Max-Weber-Platz—Parkstadt, OmL O 17 (Hbf.—Schloss—Bergstr. und O 19 (Marienplatz—Agnes-Bernauer-Pl.) in HVZ mo-fr wieder in Betrieb. OmL M in M (Steinhausen—Waldesruh) und M 1 (Steinhausen—Waldesruh—Haar) aufgeteilt. Die bisherigen SL E 21, E 27, E 28 und E 29 seit 17. 10. ohne Änderung der Linienführung umbenannt in 31 (ex E 21, Willibaldpl.—Ramersdorf), 27 (ex E 27, Wettersteinpl.—Milbertshofen), 28 ex E 28, Isartalbf.—Scheidpl.) u. 39 (ex E 29, Pasing—Michaelibad). Seit 6. 9. SL 21 und E 21 (jetzt 31) in Ramersdorf zu neuer Endschleife um 80 m verkürzt.

Bierl

#### c) Schnellbahnen:

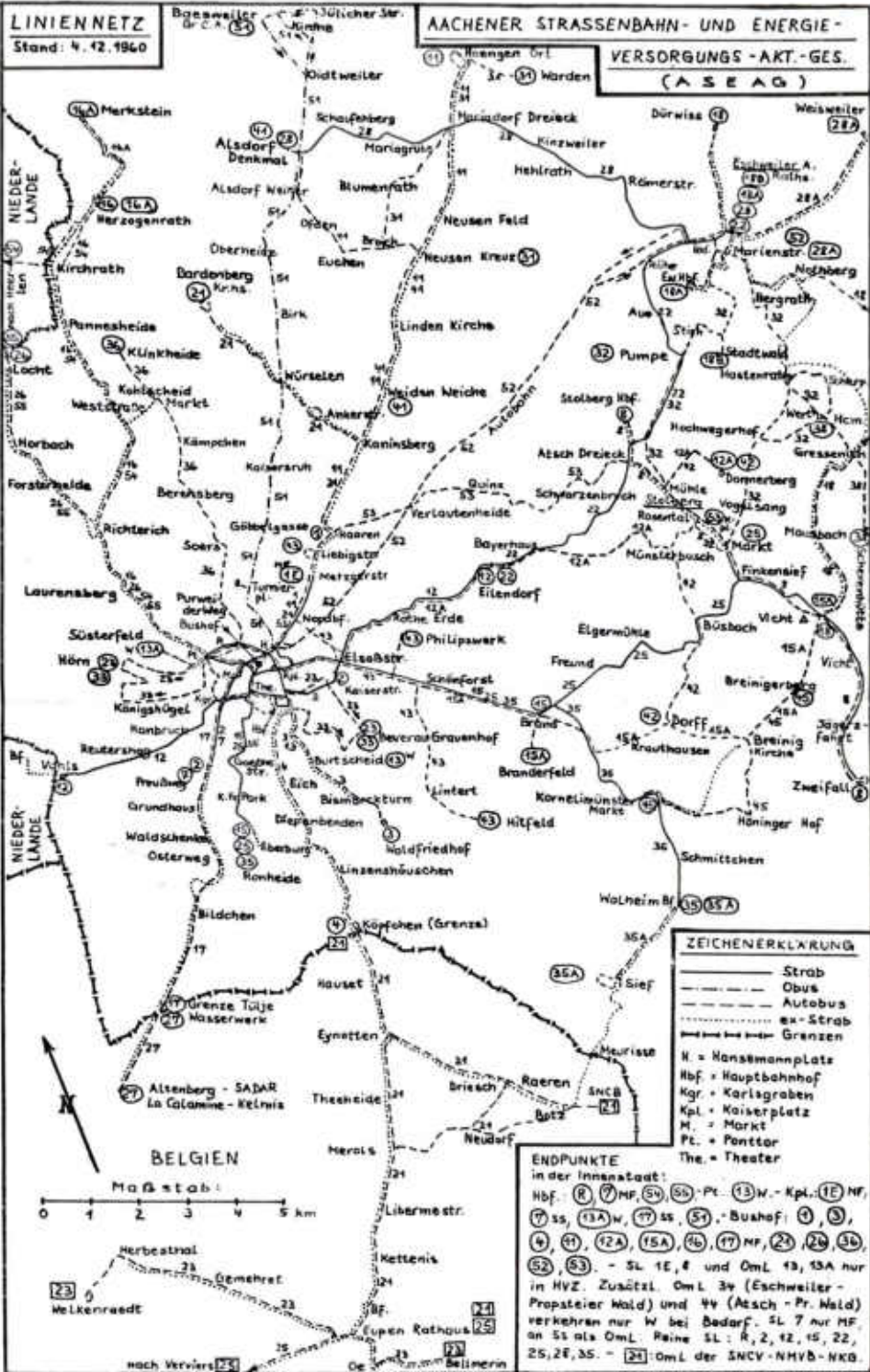
**Berlin:** seit 8. 5. verkehrt (mit Unterbrechungen) im Plan der S-Bahn-Zuggruppe L V (Friedrichstr.—Friedrichshagen) der neue S-Bahn-Halbzug ET 170 003/004 a/b. der 170 001/002 a/b befindet sich noch im Werk Ammendorf. Der neue Zug wird nur während der Vormittagsstunden eingesetzt, da die Zuggruppe L V in HVZ bis Wannsee verlängert wird und er vermutlich nicht in den Westsektor fahren soll. Krutz

## 80 Jahre Aachener Strassenbahn

Am 16. Dez. 1960 ist es genau 80 Jahre her, dass in Aachen zum ersten Male eine normalspurige Pferdestrassenbahn fuhr. An diesem Tage eröffnete die am 25. September 1880 gegründete „Aachener und Burtscheider Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft“ die Stammstrecke des Netzes von der Alexanderstrasse (Hotmannspief) zum Jülicher Bahnhof, dem späteren Nordbahnhof. Dieses Jubiläum ist der Grund dafür, dass an die Stelle der üblichen Erläuterungen zum Netzbild die folgende Betrachtung tritt. Die Linienführung nach dem Stand vom 4. Dezember 1960 geht aus der Netzskizze eindeutig hervor. Die Pferdebahn-Gesellschaft baute ihr Netz nach 1880 schnell aus und versuchte dabei, die auseinanderliegenden Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen und Rheinischen Eisenbahn mit dem Stadtzentrum zu verbinden.

Am Ende des ersten vollständigen Betriebsjahres besass die Gesellschaft bereits ein Netz von 15 km Länge, auf dem 45 Wagen eingesetzt wurden. Aufschlussreich ist es, dass die Zahl der Pferde mit 170 die der Angestellten um 37 Köpfe übertraf. Die wirtschaftliche Situation der Pferdebahn war immer recht gut, zumal man bereits 1884 einen Einmannbetrieb mit Zahlboxen einführt und dadurch die Personalstärke auf 79 Mann zurückschrauben konnte.

Im gleichen Jahr versuchte man, die Pferdekraft durch eine Natronlokomotive zu ersetzen; über das Scheitern dieses Versuches wurde schon in SB 94/677 berichtet. Am 8. November 1889 wurde die Linie nach Vaals eröffnet, von der 800 Meter auf niederländischem Gebiet verliefen. Am 6. August 1895 elektrifiziert, war sie die erste elektrische Strassenbahn der Niederlande.





Am 13. April 1894 änderte die Pferdebahn-Gesellschaft ihren Namen in „Aachener Kleinbahn-Gesellschaft“ (AKG). Diese Bezeichnung wurde erst 1942 nach der Fusion mit der „Rheinischen Elektrizitäts- und Kleinbahnen AG“ (siehe DVA 148/1156) in „Aachener Strassenbahn- und Energieversorgungs AG“ (ASEAG) geändert, was freilich die Bevölkerung auch heute nicht daran hindert, ASEAG-Busse als „Kleinbahnbusse“ zu bezeichnen.

Die Aachener Kleinbahn baute in den Jahren 1894—1895 fast das gesamte Pferdebahnnetz auf Meterspur und elektrischen Betrieb um. Von 1896 an kam dann das ausgedehnte Landnetz zustande, von dem im Jubiläumsjahr nur noch wenige Abschnitte in Betrieb sind: die meisten Linien wurden in den letzten 8 Jahren auf Autobusbetrieb umgestellt. Schon der erste Weltkrieg brachte Stilllegungen auf verschiedenen Aussenstrecken mit sich, jedoch kamen diese Linien nach 1918 schnell wieder in Betrieb.

War die AKG mit einer Bahnlänge von 151 km im Jahre 1907 nach Berlin, Hamburg und Hannover noch die viertgrösste deutsche Strassenbahn gewesen, so verlor sie durch den Versailler Vertrag am 30. März 1923 das gesamte Eupener Netz an die Belgische Nationale Kleinbahn-Gesellschaft (SNCV-NMVB). Diese Strecken kamen zwar, soweit sie nicht unterdes stillgelegt worden waren, von 1940 bis 1945 noch einmal an die AKG zurück, waren jedoch unter den ersten, die der Umstellung nach dem Kriege zum Opfer fielen.

Heute ist das Strassenbahnnetz der ASEAG auf 70 km zusammengeschrumpft und wird im Laufe der nächsten Jahre weiter umgestellt werden. Der Einmannbetrieb, diesmal mit Autobussen und nicht mit Pferdebahnen, ist nach Ansicht der ASEAG-Direktion das einzige Mittel, den Verkehrsbetrieb ohne Verlust weiterzuführen.

Vogt

## WAGENPARK-STATISTIK

**Aachen:** Folgende Tw = a: 6211, 6214, 4420, 6422, 6424, 6427, 6447, 6501, 6503 und 6504. Tw 6441 = TGl 29, 6442 = TGl 30, 6444 = TGl 31, 6423 = TGl 33, 6448 = TGl 34, 6429 = TGl 35 (Sandstreuung.), 6426 = TSG 6, 6421 = TRü (Fahrleitungs-Rüstwg.). Vogt

**Chemnitz:** zur Meldung DVA 190/1490: Bw 638 ex BVG-Ost 4304 (nicht 4303, wie gemeldet), Arb.-Bw 1076 erhielt die Nummer 639 (dieser also ex 4303). Neumann

**Dessau:** Arb.-Tw 21 (ex 24 ex BVG 4352) und Tw 25 (ex BVG 4354) = a. BVB

**Dresden:** Tw 687 und 688 = a, Bw 306, 371, 373, und 391 = a, Arb.-Tw 3004 und 3005 wurden nach Chemnitz abgegeben. Arb.-Tw 3143, 3147 und 3149 = a, Salz-Bw 3472 ex Bw 139 = a. Tw 996 nicht = a, sondern wieder in Betrieb.

Folgende Umnummerungen fanden statt: Tw 1550 = 703 (II), 723 = 710 (II), 1601 = 763 (II), 1546 = 708 (II), 1529 = 738 (II), 1609 = 770 (II), 1527 = 737 (II), 1539 = 753 (II), 702 = 709 (II). Derzeitiger Wagenbestand: 379 Tw, 430 Bw. Neumann

**Duisburg:** Arb.-Tw 113 und 137 = a.

Waltking

**Frankfurt-Main:** Tw 432 = Bw 1508, 433 = Bw 1506, 436 = Bw 1507, 444 = Bw 1505. Tw 434, Bw 693, 704, 723, 769, 829, 839, 849, 865, 866, 878 und Arb.-Tw 2001 (ex 207) = a. Michelke

**Freiburg:** Bw 105 (II) — 111 (II) sowie 112 (II) und 113 (II) = a. Kobow

**Gotha:** neu 2x Bw 91, 94, 97 und 98 für Thüringerwaldbahn, Bw 88 jetzt mit blauem Anstrich „Strab Gotha“. M. Krafft

**Halberstadt:** Museums-Bw 10 (ex Bw 43, Bj. 1903) = a. Neumann

**Heidelberg:** Folgende Wagen = a: Tw 6, 22, 23 (II) ex Walldorf, 29, Bw 101, 103, 105, 106—108 u. 110 (ex Pfb) sowie 111—119, 130 und 135 (ex Walldorf). Tw 28 = Arb.-Tw 98. Bw 102 wird in alte Form wie zur Pferdebahnzeit umgebaut. Irschlinger

**Hohenstein-Ernstthal:** Nach Stilllegung des Strabbetriebes kamen die Bw 31—32 (LOWA) nach Zwickau 121—122 und die Bw 33—35 (Bj. 1929) nach Görlitz 42—44. Neumann

**Kassel:** Von der Tw-Reihe 41—79 (Bj. 1898/1900) ist kein Wagen mehr vorh., folgende Fahrzeuge = a: Tw 104, 107, 109, 113, 125, 146, 147, 148, 155, 156, 159, 160, Bw 550, 556, 667, 675, 676, 678, 679, 683, 641, 642, 644, 645, 646, 649, 650, 652, 653, 654, 655, 657, 658, 661, 662, 663, 664, 660, (ex Tw 157). Zu Arb.-Wg wurden umgebaut: Tw 102 = 718, 110 = 719, 111 = 717, 120 = Lehrwagen 100, Bw 611 = 846, 612 = 845, 613 = 844 und 614 = 843. Waltking

**Krefeld:** neu 4x Gl-Tw 306 (ER, DÜWAG), 4x Bw 106 (ex 111), 107 (ex 132). Bw 114 und 123 = a, Tw 247 und Bw 121 noch abgestellt. E. M. Müller

**Mainz:** Bw 171—178 (ex SEG, Bj. 1900/01) = a. Jamin

**Mannheim-Ludwigshafen:** neu 6x GI-Tw 341—343 (ER, DÜWAG), mithin Serie ausgeliefert.  
Irschlinger

**München:** 3x Tw 764 (Rathgeber) wurde zum Lehrwagen 23 (II) umgebaut, welcher auf der Essener Verkehrs-Ausstellung gezeigt wurde.  
Bierl

**O. E. G.:** neu 4x Gr-Tw 74 (Rastatt).  
Irschlinger

**Stuttgart:** Folgende Wagen = a bzw. zur Verschrottung abgestellt: Tw 319, 320, 323, 371, 372, 373, 375, 377, 378, 413, 415, Arb.-Tw 2510 und Bw 1070, 1075, 1088, 1115, 1143, 1145, 1153, und 1164. Tw 124 in Arb.-Tw 2525 und Tw 125 in 2526 umgenummert.  
Väterlein

**Wien:** neu 4x Gr-Bw 1184—1196, 2x Stadtbahn-Tw 2976—2978, und -Bw 5973—5978, 2x ER-Bw 1723—1743, 2x ER-Tw 506—513.  
Lehnhart

**Wuppertal:** Tw 184 an DEAG, Düren, verkauft, dort als Rottenwagen vorgesehen.  
Leimbach

#### Wagenpark-Geschichte Hagen

(Schluss aus DVA 192):

Bw (ab 1914):

112 — 123 Bj. 1914 davon 113, 117, 119,  
122 = KV,  
Rest = a

124 — 139 Bj. 1921 davon 124, 126, 132,  
134 = KV,  
125, 128—131, 133  
= DEAG 6.1—5  
Rest = a

140 — 149 Bj. 25/26 davon 141 = KV,  
140, 142—148 = a  
149 noch vorh.

150 — 159 Bj. 1928 davon  
151 = 186 = KV,  
150, 153, 157, 158  
= KV, 154 = 182 (II)  
= 154, Rest vorh.

160 — 164 Bj. 1929 davon 160—162 u.  
164 = a

180 = 185 Bj. 1928 davon 182 und 184  
= a

170 — 177 Bj. 46/48 KSW = 100—107  
(II)

190 — 197 Bj. 1955 = 110 (II) —117  
(II)

118 (II)—121 (II) Bj. 1955 Verbands-Typ

122 (II)—131 (II) Bj. 1956 Verbands-Typ

132 (II)—134 (II) Bj. 1957 Verbands-Typ

140 (II)—146 (II) Bj. 58/60 Neuaufbau  
auf vorh. Fahrgest.  
Friedrich

(Inzwischen eingegangene Berichtigungen und Ergänzungen zur Tw-Übersicht in DVA 192/1505 werden in der nächsten Nummer mitgeteilt).

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

**Jahrbuch des Eisenbahnwesens**, Folge 11 „125 Jahre deutsche Eisenbahn“, 252 S. Text, mit vielen Zeichnungen, Tafeln und z. T. mehrfarbigen Abb., DIN A 4, DM 14,80, Carl Röhrig Verlag, Darmstadt.

Es lag nahe, dieses seit Jahren beliebte Jahrbuch aus Anlass des Eisenbahnjubiläums unter dem Motto „125 Jahre deutsche Eisenbahn“ erscheinen zu lassen. Wiederum berichten namhafte Autoren aus der Fachwelt des in- und ausländischen Eisenbahnwesens über interessante und aktuelle Themen, die für den Fachmann und den Verkehrsfreund gleichermaßen aufschlussreich sind.

**Auf den Schienen der Erde**, eine Weltgeschichte der Eisenbahn, von Erwin Berg-haus, 368 S., 107 Fotos mit vielen Zeichnungen und Tabellen, Leinen, DM 24,80, Süd-deutscher Verlag, München.

Das sehr lehrreich geschriebene und hervorragend bebilderte neue Werk folgt den Spuren einer fast revolutionären Entwicklung in allen Ländern der Welt von Anbe-

ginn des ersten „Eisernen Pferdes“ bis zu den traumhaften Schienenstars der Gegenwart. Viele kleine Erzählungen und Episoden machen das Buch zu einer Lektüre, die man ungern aus der Hand legt. Es kann jedem Eisenbahnfreund wärmstens empfohlen werden.

**Streetcars and Interurbans of Yesterday**, von Owen Davies, 166 S. Bilder und Zeichnungen mit erläuternden Texten. § 8.50, Verlag Owen Davies, 1214 North La Salle Street, Chicago 10 (Ill.)/USA.

In nicht weniger als 1947 Abbildungen gibt der Verfasser einen für jeden Verkehrsfreund hochwillkommenen Querschnitt über das grösstenteils vergangene Überlandstrassenbahnwesen in den USA, das sich durch eine Vielfalt der Betriebs- und Fahrzeugarten ausgezeichnet hatte. Es kann als eine nützliche Ergänzung zu den früher erschienenen Interurban-Schriften angesehen werden.

**Osnabrücker Tageblatt** (3. 11. 1960): „Vor dem ersten schienenlosen Winter — Busse fahren durch die Stadt“, Erläuterungen zum Winterfahrplan 1960/61 der Stadtwerke Osnabrück, der erstmalig ohne Strab durchgeführt werden muss.  
Spühr

