

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 60 Schilling, zu überweisen auf Konto 109070 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.

16 Jahrgang

APRIL 1961

Nr. 197

Muséon di Rodo - ein neues Verkehrsmuseum

Ende Mai 1960 hat ein neues Verkehrsmuseum seine Tore geöffnet: le Muséon di Rodo in Uzès, ca. 30 km von Nîmes, zu erreichen nur noch auf der Strasse, da der Schienenverkehr Nîmes — Uzès seit etwa 12 Jahren allein dem Güterverkehr dient.

Hier wird alles zu Schau gestellt, was Räder hat (prov. rodo = roue), nur die Einweihung machte hiervon eine Ausnahme durch den Ballonaufstieg des bekannten Luftschiffers Dollfus.

Gesammelt werden Fahrräder aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts, historisch gewordene Motorräder aufgekauft, darunter die erste „Motocyclette“ der Gebrüder Werner sowie Autos und alles, das sich auf die Geschichte der PLM, der Chemin de fer du Sud und du Midi bezieht, wobei die Grenzen jedoch nicht allzu eng gezogen wurden.

Eisenbahnspielzeuge und handgefertigte Modelle („0“ = 23 mm) von Lokomotiven, darunter der Typ Borbonnais, der 1857-1880 gebaut wurde, und von etwa 40 Wagen aller Art stehen in den Glaskästen. Das riesige Modell eines Wagens der Sociedad Franco-Belga (H = 30 cm, L = 60 cm) steht neben der von der PLM zur Simplon-Eröffnung gestifteten grossen Bronzeuhr — eine Dampf(!)-Lokomotive aus dem Tunnel kommend — und einer Lokomotive-„Progrès“, die ebenfalls als Uhr diente, dazu viele Eisenbahnliebhaber-Uhren und Lokomotiv-

führeruhren, Steingutteller aus Gien mit Eisenbahnszenarien, Originalbilder von Brenet, Delarue-Nouvellière, Marty und Scheffer nebst vielen anderen merkwürdigen Dingen aus dem Eisenbahnleben.

Besonders auf seine Kosten kommt der Autoliebhaber: Ein Clément-Auto mit Dion-Bouton-Motor (1898) steht neben einem anderen Dion-Bouton-Vierzylinder (1923), der einst O. H. Duncan gehörte, Verfasser von „The World on Wheels“, ein 1-Zylinder Le Métails no. 58 (1904), ein Darmont, die Fabrik lag in Courbevois, eine Renault-Limousine (1907), ein 1-Zylinder-Alcyon (1907), der mit 30 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit läuft, ein Rennwagen von Amilcar (1927), er fuhr bis 100 km/h, ein herrlicher Bugatti-Rennwagen (1935) — viele warten noch auf Aufarbeitung und wer diese schon gesehen hat, wird ohne Zweifel sagen können: eine Sensation, denn alle diese Wagen sind oder werden in fahrberitem Zustand sein.

Ausserdem ist beabsichtigt, eine grosse Dokumentensammlung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anzulegen, einige Schätze sind schon vorhanden, so dass bald, wenn die Räume zur Aufstellung fertig sein werden, der Eisenbahnfreund noch lieber als heute in das sehenswerte Provence-Städtchen Uzès seinen Weg nehmen wird, um im „Muséon di Rodo“ seine Studien zu treiben.

Metzeltin

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Mitgliederversammlung

Zur rechtzeitigen Festlegung der Tagesordnung der diesjährigen Mitgliederversammlung am 2. August 1961 in Nürnberg wird gebeten, etwaige Wünsche für Besprechungspunkte bis zum 31. Mai an den Vorsitzenden bekanntzugeben.

Jahrestagung 1961

Für unsere vom 3. bis 5. August 1961 in Nürnberg stattfindende Jahrestagung ist das folgende — zunächst noch unverbindliche Programm vorgesehen:

1. Tag: Traditionelle Rundfahrt auf dem Streckennetz der Nürnberg-Fürther Strassenbahn (VAG - Verkehrs-Aktiengesellschaft) mit Besichtigung von Depots und Werkstätten.

2. Tag: Besuch der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN); Besuch einer Spielwaren (Verkehrsmodele)-Fabrik; Besuch des Deutschen Verkehrsmuseums.
3. Tag: Studienfahrten auf Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn im Raum Nürnberg.

Teilnehmer, die den Wunsch haben, während der Tagung Kurzfilme oder Diapositive vorzuführen oder ein Kurzreferat zu halten, werden gebeten, dies beim Tagungsleiter **rechtzeitig** anzuzeigen, damit dieser Programmpunkt in den Zeitplan eingebaut und Räumlichkeiten und Vorführräte besorgt werden können. Es ist mit erheblichen organisatorischen Schwierigkeiten verbunden, wenn erst während der Tagung Teilnehmer mitteilen, dass sie einen Film mitgebracht hätten, den sie zeigen möchten. Auch hierfür sei eine Anmeldefrist bis **Ende Mai** genannt.

Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Aschaffenburg: Linienstand am 2. 10. 1960: (nur Omn)

a) Hbf.—Goldbach—Hösbach; b) Hbf.—Südbahnhof—Oberrau; c) Hbf.—Halbach; d) Hbf.—Damm—Strietwaldsiedlung; e) Hbf.—Glattbach; f) Hbf.—Hafen—Schönbusch—Waldfriedhof; g) Hbf.—Mainaschaff; h) Hbf.—Südbf.—Brücke—Schweinheim; i) Hbf.—Nilkheim—Gr. Ostheim; k) Hbf.—Gailbach; l) Hbf.—Österr. Kolonie; m) Hbf.—Godelsberg; n) Hbf.—Damm—Lohmühlenstrasse. Alle Linien verkehren unstarr (5 bis zu 46 mal täglich). Söhnlein

Berlin: seit 1. 3. SL 88 (Steglitz Stadtpark—Wiener Brücke) durch OmL A 75 ersetzt, OmL A 24 jetzt über Lütowstr.—Kluckstr.—Schöneberger Ufer (zur. Reichpietsch-Ufer)—Köthener Str., OmL A 29 über Lütowstr.—Potsdamer Str.—Schöneberger Ufer (zur. Reichpietsch-Ufer)—Schöneberger Str. (BVG-West). BVB

Hagen: zur Meldung, DVA 194/1518: die neue OmL Emsterfeld—Markt—Quambusch trägt die Nr. 24 (nicht 26). Bankstahl

Herne: seit Nov. 1960 OmL 11 wieder über Mont-Cenis-Str. und aufgeteilt in OmL 1 Herne Bf.—Mont-Cenis-Str.—Sodingen—Holthausen (Nöthe), und 11 Herne Bf.— wie OmL 1 bis Holthausen—Castrop

Busbf., OmL 23 wieder über Sodinger Str. (bisher Mont-Cenis-Str.), neue OmL 51 Sodingen Amtshaus—Gerthe Hellweg—Holthausen Str.—Mont-Cenis-Str.—Sodingen Amtshaus. Bankstahl

Bad Homburg: seit 11. 12. 60 neue OmL 6 Kurhaus — Schlossplatz — Heuchelheimer Str. — Gluckensteinweg — Im Eichenstahl. Diese wird als Fortsetzung zu OmL 5 gefahren, so dass die Linien 3, 4, 5, 6 von insgesamt 3 Wagen fortlaufend bedient werden. Im Spätverkehr (nach 22.30 Uhr) werden die Ringlinien A und B wie folgt gefahren: A Kurhaus — Krankenhaus — Heuchelheimer Str. — Gluckensteinweg — Kirdorf — Hardwald — Kurhaus (2 mal), B Kurhaus — Bahnhof — Schanze — Gonzenheim — Steinkaut — Kurhaus (2 mal). Söhnlein

Marburg: zur Meldung, DVA 194/1518: It. Winter-Fp. 1960/61 folgende Linienänderungen: OmL 4 Wehrda Lärchenweg—Rudolfspl.—Hansenhäuser—Sanatorium Sonnenblick, OmL 5 Waldtal—Rudolfsplatz—Ockershausen, OmL 6 eingestellt (da jetzt durch OmL 4 u. 5 bedient), OmL 16 (Hbf.—Schloss) verkehrt nur im Sommer. Bankstahl/Söhnlein

Remscheid: seit 1. 3. SL 2 zwischen Wermelskirchen Bf. und Schwanen eingestellt, dafür OmL 12 Wermelskirchen Remscheider Str.—Werm. Krankenhaus (Königstr.). SL 3 bereits seit 1. 8. 1960 zwischen Ehringhausen Hippe und Burg eingestellt und auf Om-Betrieb umgestellt. Vogt

Spiez (Schweiz): It. „Eisenbahn-Amateur“ soll die Verbindungsbahn im Sommer 1961

erstmalig versuchsweise nicht fahren, sondern durch einen Busbetrieb ersetzt werden, wofür ein Bus aus Basel angemietet wird.

Wien: seit 27. 3. wegen Tarifänderung mit Einführung von Zangendruckern folgende Linien-Umnummerungen:

Strab: 18 = 7, 117 = 17a, 118 = 18;

Bus: 17 = 25a, 18 = 30, 18a = 30a, 19 = 25, 22 = 39a, 25 = 49, 28 = 64, 29 = 64a, 30 = 66a, 31 = 67a und nur noch zwischen Lehmgasse u. Siedlung Südost. 31a = 67, 32 und 33 werden zu neuer Linie 60a zusammengezogen. Innenlinien 4—9, Nachtlinien A—J und Kahlenberg 21 bleiben unverändert. Sonderlinien weiterhin ohne Signal.
Lehnhart

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Bochum-Gelsenkirchen: neu 8x Gl-Tw 1—3 (2R, DÜWAG). Stetza

Klagenfurt: Tw 2,7 und 17 sowie Bw 63 u. Schneepflug-Bw 4 = a. Tw 22 abgestellt. Mayr

Remscheid: zur Meldung, DVA 187/1467: die damals nicht umgenummerten Tw 28, 32, 40, 46, 48 und 55 jetzt = a. Vogt

Wien: neu 4x Gr-Bw 1219—1227, 2x Bw 1776—1781, 2x Tw 539—548, 6x Gl-Tw 4402 (II) und 4403, 2x Stadtbahn-Tw 2986—2987 und -Bw 5991—5993. Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Bremerhaven

(Fortsetzung aus DVA 196)

Tw 91—100 Bj. 1909	davon 99 = KV, Rest = 37—45. 39 = Arb.Tw 257, 40, 42 und 44 = a.
Bw 3, 7, 8, 13, 14, 15, 19 (alles II) 150—152 Bj. 1910	3 = 195 = a, 7 = 191 = a, 8 = 190, 13 = 185, 14 = 184, 15 = 183, 19 = 182, 150—152 = 151—153.
Tw 101—110 Bj. 1914	= 46—55, davon 50 = Arb.Tw 255 und 53 = 256, Rest = a.
Bw 153—168 Bj. 1914	davon 157 = KV, 153—156 = 154—157 (II).
Tw 111—112 Bj. 1938/39	= 56—57
Tw 58—61 Bj. 1912	ex Wilhelmshaven, davon 60—61 = Bw 204—205.
Bw 198—201 Bj. 1912	ex Wilhelmshaven-Tw, sämtl. = a.
Bw 202—203 Bj. 1949	KSW
Tw 62—63 Bj. 1949	Aufbau-Tw
Tw 64—65 Bj. 1951	desgl.
Bw 206—207 Bj. 1951	Aufbau-Bw
Tw 66—67 Bj. 1955	

Tw 68—72 Bj. 1950/52 ex Opladen Ohligs 22—24, 20, 21

Bw 208—213 Bj. 1956/58 Stetza

b) Omnibusse:

Klagenfurt: neu 31—40 (Büssing Trambus TU 5). Mayr

Potsdam: neu 16—17 (Skoda). BVB

Wagenpark-Geschichte Remscheid:

Motorwagen:

1—3	Bj. 1927	Bü/Uer = a (1933)
50	Bj. 1924	Umbau 1927 Horch/Ackermann, = a (1929)
4—7	Bj. 1928	Bü/Uer, davon 4 = Fahrleitungs-montagewagen = a (1952), 5 = KV, 6 = Schweisswg. = a (1954), 7 = a (1947).
8—10	Bj. 1929	Bü/Uer, davon 8—9 = a (1953), 10 = a (1948).
2 (II)—3 (II)		
11—12	Bj. 1938	Bü/Bauer, davon 11 = KV, 2—3 = 13—14, sämtl. = a.
1 (II)=30	Bj. 1938	Bü/Bauer, = a (1957)
21=31	Bj. 1944	Bü/Gasaufbau, Neuaufbau Ludewig (1951), = a (1957).
11 (II)	Bj. 1936	beschafft 1946, Bü/Talbot, Neuaufbau Ludewig (1950), = a.
21 (II)	Bj. 1948	KM/KMO 130/Rathgeber, = a.
32—33	Bj. 1948	Bü 5000 T/Lu, beide = a (1958).
34—36	Bj. 1949	Bü 5000 T/Reckl., 34 = Gerätewg., sämtl. = a (1958).
37—38	Bj. 1949	Bü 5000 T/Lu, 38 = a (1960), 37 abgestellt.
40	Bj. 1950	Bü/Lu, Reisewagen
41—44	Bj. 1950	Bü U 9/Lu
45—46	Bj. 1952	Bü U 9/Lu

47—48	Bj. 1953	Bü U 10/Fahrgastfl.	32 (II)—33 (II)	Bj. 1958	Dai 0 321 H
49—58	Bj. 1953	Bü U 10/ desgl.	34 (II)	Bj. 1959	Dai 0 321 HL
59—60	Bj. 1953	Bü U 10/ desgl.	10 (II)—19	Bj. 1960	Bü U 7 (Einmannwg.)
7 (II)—9 (II)	Bj. 1953	MAN/MKH 4/Trutz			
20	Bj. 1953	Opel Blitz/Lu, Reisewg., = a (1959)		An h ä n g e r :	
22—24	Bj. 1953	Dai 0 6600 H/Dai, Fahrgastfluss	201	Bj. 1941	Bauer, = a
25—29	Bj. 1956	Dai 0 321 H	202	Bj. 1940	Bauer, = a
61—67	Bj. 1956	Bü TU 11/Bü, Fahrgastfluss	203—204	Bj. 1953	Bauer
68—71	Bj. 1957	Bü TU 11/ desgl.	205—207	Bj. 1954	Bauer
30 (II)—31 (II)	Bj. 1957	Dai 0 321 H	201—202 (II)	Bj. ?	beschafft 1960, ver- mutlich ex OVAG Voat

FAHRSCHEINWESEN

Augsburg: Nach Umstellung der SL 5 und 6 auf Omn-Betrieb wurden mit dem Druckvermerk „X.60“ neue Netzbild-Fahrscheine mit geändertem Teilstreckenbild eingeführt. Fruth

Berlin: Seit Ende 1960 werden bei der U-Bahn Umsteige-Fse zum Autobus auch als Schalterdruck-Fse ausgegeben. Rotes Papier, lila Druck. Die bisherigen roten Schalterdrucker-Fse (Kind-Umsteiger) gelangen nicht mehr zur Ausgabe (BVG-West). Seit Herbst 1960 gelangen neue Dienst-Kinder-Fse zur Ausgabe. Die bisherigen 3 Arten (Einzelfahrt Bus, Umsteiger Strab/U-Bahn, Umsteiger Bus) wurden durch einen Umsteige-Fs ersetzt. Weisses Papier, schwarzer Druck, grauer Unterdruck, schwarzer Schrägaufdruck „Kind“, Inschrift „Dienst-Umsteige-Fahrschein bzw. Zuschlag-Fahrschein“ (Ausgabe 7. 60) (BVG-West). BVB

Nürnberg: 4-Fahrten-Karte (10. 60) für Stadtverkehr Erlangen jetzt mit neuem Netzbild. Dillmann

Wien: Seit 27. 3. neue 5-Fahrten-Karten zu S. 5,— für Kurzstrecken, Entwertung durch den neu eingeführten Zangendrucker. Lehnhart

ALLGEMEINES

Lehnhart: Die Riffelalp-Strassenbahn wurde durch den Brand des Riffelalphotels nicht beschädigt. Sie wird nach Wiederaufbau des Hotels in 2—3 Jahren wieder in Betrieb genommen. Die Bahn wurde 1899 erbaut und wird aus dem Drehstromnetz der Gornegratbahn gespeist. Ergänzend zu DVA 155/1205 sei mitgeteilt, dass der Wagen zwei Fahrschalter besitzt, dies sind eigentlich nur Ein-/Ausschalter. Rucke werden durch die Handbremse abgefangen. Zusätzlich ist noch ein Güter-Tw vorhanden.

N. Müller: Zu „Omn-Betriebe in Kleinstädten“:

Niedersachsen:

- Bad Harzburg: KVG Braunschweig (3)
- Bad Münder: Deutsche Bundesbahn (1)
- Bad Pyrmont: Stadtwerke, Abt. Kraftverkehrsbetr. (1)
- Bad Sachsa: Fa. Wilh. Gropler (1)
- Cuxhaven: Cuxhavener Omnibus-Gesellschaft (6)
- Delmenhorst: siehe DVA 174/1362
- Emden: siehe DVA 174/1362
- Hann. Münden: Deutsche Bundesbahn (4)

DDR: Um die Herstellung der Fse zu vereinfachen, wurde vom Verkehrsministerium in Anlehnung an die bereits seit Jahren für den VEB-



Kraftverkehr verausgabten Fs für alle Verkehrsbetriebe (Strab, Omn und Obus) ein Standard-Fs entworfen (Abb.). Die ersten dieser Fse gelangen jetzt zur Ausgabe und tragen nicht mehr den Namen des jeweiligen Betriebes. Schwarzdruck auf Weiss, Serie-Nr. und Fahrpreis in Rot.

Es ist vorgesehen, diesen zu DM —,10, —,15, —,20, —,30 (evtl. —,35), —,40, —,50 und —,60 (evtl. auch —,70, —,80 und 1,—) herzustellen. Mehrfahrten-Karten mit 4, 5 und 6 Fahrten befinden sich gleichfalls in Vorbereitung. xyz

- Helmstedt: KVG Braunschweig (3)
- Holzwinden: Deutsche Bundespost (2)
- Leer: Fa. Mohr (1)
- Lingen: Fa. Enselmann (1)
- Lüneburg: Fa. Ernst Röhlberger (W: 6, S: 3)
- Nordenham: siehe DVA 175/1369
- Nordhorn: Fa. Vastert (6)
- Northeim: Fa. Paul Weihrauch (1)
- Peine: (1, keine weiteren Angaben)
- Salzgitter: KVG (7 sog. Stadtlinien, zahlr. Überland-Linien)
- Stade: Peill-Verkehrsgesellschaft (4)
- Stadthagen: „Strassenbahn Stadthagen“, Inh. Chr. Ruhe
- Uelzen: Fa. Paul Schuhe (4)
- Verden: Verdener Omnibus-Gesellschaft (2)
- Wunstorf: Fa. Kurt Jansen (1)

(Angaben z. T. nach Sommer-Fp. 1960, z. T. Winter-Fp. 1960/61, Ergänzungen möglich).

Stricker: Zur gleichen Umfrage (Forts. aus DVA 192/1503—04):

Sachsen: (unter 30 000 Einw.).

- Annaberg: VEB Kraftverkehr Annaberg — Buchholz

- Cunnersdorf: Autobus-Betrieb Feldschlösschen — Cunnersdorf (Rundverkehr tägl. alle 30 Min.)
- Aue: VEB Kraftverkehr Aue mit den Linien:
Poststr.—Zeller Berg (tägl. 14 mal)
Stalinpl.—Bockau (tägl. 36 mal)
Stalinpl.—Albernau (tägl. 98 mal)
Stalinpl.—Lindenau (tägl. 136 mal)
- Borna: VEB Kraftverkehr Leipzig, Linie Steigerweg — Bahnhof — Polklinik, tägl. alle 30 Min.
- Burg: VEB Kraftverkehr Burg, Linie Bahnhof — Waldfriedhof, täglich 18 mal.
- Coswig: VEB Kraftverkehr Meissen, Linie Stadtbücherei — Kreisheim — Stadtbücherei, Rundverkehr, tägl. 18 mal.
- Döbeln: VEB Kraftverkehr Döbeln, Linie Görlitz-Hbf. — Greussnig, täglich alle 30 Min.

(Fortsetzung folgt)

Zuschriften an ein Reisebüro — oder „Reisen bildet“

„Wollen Sie mir bitte die genaue Abfahrtszeit des Zuges, der um 20.32 Uhr von hier abfährt,

mitteilen“. Die Anfrage ist gar nicht so dumm, könnte von einem Witzbold sein, denn manchmal sollen Züge ja Verspätung haben.

„Wollen Sie mir bitte die Preise für verschiedene Europa-Reisen mitteilen, aber nicht für Griechenland und die Türkei, da wir voriges Jahr schon in Skandinavien waren.“ In diesem Falle ist die Verwechslung von Gustav mit Gasthof oder von Pettenkofer mit Patentkoffer noch eher tragbar.

„Wir sahen diesen Sommer das Grab von Vergil: Welch' merkwürdige Idee, ihn so nahe an der Eisenbahn zu begraben.“ Der Beobachter, sicherlich ein angehender Archäologe, dachte vielleicht, die heutige Trasse ginge auf eine ehemalige Tempelbahn zurück. Mir ist davon am Poslipo, wo Vergil († 19 v. Chr.) angeblich begraben sein soll, nichts bekannt.

Solche Anfragen geschahen in Frankreich (aus Charles, Les nouvelles perles du facteur) — Letzten Sommer traf ich gebildete Deutsche an der berühmten Mühle von Alphonse Daudet, die den Namen dieses Dichters nie gehört, geschweige denn die „Lettres du mon Moulin“ gelesen hatten. Wie hieß es doch bei Max Eyth? „Und den Schulsack — vergiss den Schulsack nicht, um den uns der Erdkreis beneidet.“ Neid? Nicht mehr angebracht. Metzeltin

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Handbuch öffentlicher Verkehrsbetriebe 1961, herausgegeben vom Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), 248 S. DIN A 5, Leinen DM 13,50. Erich-Schmidt-Verlag, Bielefeld.

Das auch von den Verkehrsfreunden stets sehr geschätzte „HÖV“ mit seinen Angaben über Schnell-Strassenbahnen, Omnibusse und Obusse im Bereich der Bundesrepublik einschl. Berlin-West ist soeben in der bewährten Form neuerschienen. Es enthält wiederum neben den ausführlichen statistischen Angaben eine Übersichtskarte mit dem eingezeichneten Sitz aller öffentlichen Verkehrsbetriebe. Die darin gemachten statistischen und Fahrzeugangaben entsprechen jedoch fast ausschließlich dem Stande vom 31. 12. 1959.

Kleinbahn-Berichte, Heft 11/Februar 1961; Verlag Werner Böttcher, Dortmund, Schützenstr. 16.

Diese Nummer enthält wiederum eine Anzahl lesenswerter Aufsätze über Kleinbahnen, und zwar über die Tecklenburger Nordbahn (einschl. Verzeichnis der Betriebsmittel), die Mariazellerbahn (Österreich), die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn (mit Lokliste) und eine Ergänzung über die Regentalbahn.

Die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1959, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Wien, Industrie- und Fachverlag R. Bohmann, Wien I, Doblhoffgasse 5, 112 S. DIN A 5, zahlr. Abb. und Tabellen, DM 10,—.

Diese reich und geschickt illustrierte Broschüre gibt einen Rechenschaftsbericht über die Wiederaufbauleistungen bei Eisenbahn, Post, Telegraph und Elektrizitätswirtschaft in Österreich, wobei den ÖBB ein besonders breiter Raum gewidmet worden ist. Der Leser erhält einen hervorragenden Überblick über den heutigen technischen und betrieblichen Stand dieses Verkehrsunternehmens und darüber hinaus über jenen bei den anderen dem Verkehr nahestehenden Wirtschaftsbereichen.

Der Verkehr — das Problem unserer Zeit, eine kritische Betrachtung, herausgegeben vom Verlag Heinrich Vogel, München, anlässlich des 25-jährigen Jubiläums.

In Wort und Bild gibt diese 104 Seiten umfassende Denkschrift einen Abriss über die Verkehrsentwicklung während des abgelaufenen Vierteljahrhunderts, wobei der rasanten Steigerung des Strassenverkehrs in jüngster Zeit im besonderen gedacht ist. Sie setzt sich mit den brennenden Problemen der Strassenbau-Finanzierung, der Verkehrssicherheit, des verknappten Parkraumes und anderen Vorgängen auseinander und trägt mithin zu einem besseren Verstehen der immer prekärer werdenden Verkehrssituation bei.

Unsere Wagen, Heft 5 der SBB-Fibel, 102 S., 34 Abb. und 23 Zeichnungen, Verlag Orell-Füssli, Zürich, broschiert DM 3,80.

Das von dem bekannten Eisenbahnfachmann und -freund Paul Winter verfasste neue Büchlein in der Reihe der bewährten SBB-Fibeln ist eine hochwillkommene Ergänzung zu den „Triebfahrzeugen der SBB“ der gleichen Schriftenreihe. Es erteilt Aufschluss über alle Personen-, Güter- und Spezialwagen, die auf dem SBB-Netz rollen, und lässt in der Tat keine Frage offen. Bezeichnungen- und Nummern-Schemen sowie die Angabe aller technischen Daten und Details lassen das neue Buch besonders für den Verkehrsfreund überaus wertvoll sein.

ETR — 125 Jahre Deutsche Eisenbahnen, Sonderheft der Eisenbahn Technische Rundschau, 72 S. Text mit zahlr. Abb., Carl Röhrig Verlag, Darmstadt, DM 5,—.

Diese bekannte Fachzeitschrift hat zum grossen deutschen Eisenbahn-Jubiläum ein Sonderheft herausgebracht, in dem neben einem historischen Rückblick auch auf jüngste Entwicklungen und Gegenwartsaufgaben eingegangen wird. Gleichzeitig ruft sie zu einem Ideen-Preisausschreiben für die Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens auf. Dieses ausgezeichnet redigierte Heft ist eine Dokumentation über die deutschen Eisenbahnen von bleibendem Wert. Die Aufgliederung in 9

Hauptabschnitte erleichtert das Auffinden spezieller Beiträge ausserordentlich.

The Electric Railway Number of Cassler's Magazine, herausgegeben im August 1899, aber soben von der Light Railway Transport League (LRTL), London, neuaufgelegt, gibt in nicht weniger als 540 Seiten Inhalt einen hochinteressanten Rückblick auf den Stand der elektrischen Förderung bei Eisenbahnen und Strassenbahnen um die Jahrhundertwende (in englischer Sprache). Zahlreiche Abbildungen von hohem Seltenheitswert vermitteln Eindrücke in die Anfangsstadien

vieler Bahnen, vor allem in Gross-Britannien, den USA und Deutschland.

Zu beziehen direkt bei der LRTL zum Preise von DM 30,— (50/— sh).

Neuss-Grevenbroicher Zeitung (24. 12. 60): „ob geliebt oder gelästert — millionenfach gebraucht, seit 1910 stadtteigene Strassenbahn“ — ausführlicher bebildeter Jubiläumsbericht anlässlich des 50jährigen Bestehens der Neusser Strassenbahn.
Vehiber

LOKWESEN

Stichnoth: BW-Veränderungen (Fortsetzung aus DVA 196).

03 008	jetzt Rheine, früher Deutzerfeld	50 422	jetzt Gremberg, früher Köln-Eifeltor
03 011	jetzt Ludwigshafen, früher Saarbrücken	50 436	jetzt Saarbrücken, früher Ludwigshafen
03 092	jetzt Hamburg-Altona, früher Deutzerfeld	50 439	jetzt Düsseldorf-Derendorf, früher Köln-Eifeltor
03 112	jetzt Rheine, früher Osnabrück	50 562	jetzt Köln-Eifeltor, früher Köln-Nippes
03 184	jetzt Rheine, früher Münster	50 569	jetzt Euskirchen, früher Köln-Eifeltor
03 223	jetzt Bremen Hbf., früher Osnabrück	50 733	jetzt Dieringhausen, früher Hagen-Vorhalle
03 287	jetzt Bremen Hbf., früher Osnabrück	50 783	jetzt Köln-Eifeltor, früher Bochum-Dahlh.
03 291	jetzt Deutzerfeld, früher Köln Bbf.	50 988	jetzt Köln-Eifeltor, früher Hagen-Eck
23 046	jetzt Giessen, früher Koblenz-Mosel	50 1201	jetzt Neu-Ulm, früher Lindau
23 055	jetzt Koblenz-Mosel, früher Bingerbrück	50 1232	jetzt Kempten, früher Buchloe
23 080	jetzt Oldenburg Hbf., früher Krefeld	50 1238	jetzt Neu-Ulm, früher Landau
38 3109	jetzt Aachen früher Krefeld (seit 9. 60 in Hohenbudberg abgest.)	50 1288	jetzt Köln-Eifeltor, früher Euskirchen
39 106	jetzt Kaiserslautern, früher Karlsruhe	55 4074	jetzt Bonn, früher Köln-Eifeltor (seit 9. 60 in Hohenbudberg abgest.)
41 355	jetzt Hamm, früher Hagen-Eck	56 2861	jetzt Rheydt, früher Troisdorf (seit 9. 60 in Hohenbudberg abgest.)
44 272	jetzt Nürnberg Rbf., früher Ansbach	57 2173	jetzt Siegen, früher Opladen
44 362	jetzt Koblenz-Mosel, früher Koblenz-Lützel		
44 978	jetzt Koblenz-Mosel, früher Koblenz-Lützel		
44 1085	jetzt Bebra, früher Koblenz-Lützel		
50 149	jetzt Euskirchen, früher Köln-Eifeltor		
50 393	jetzt Stolberg, früher Köln-Eifeltor		

Bamer: Auf der Strecke Spalt—Georgensgmünd steht die letzte bayer. PtL 2/2 — 98 307 — in Betrieb. Die 98 304 war bei der ÖBB als 688 01 und wurde am 15. 9. 59 ausgemustert. Die Maschine verkehrt im regelmässigen Personenzugdienst abwechselnd mit einer Lok der Reihe 64. Eine Lok der gleichen Reihe — die PtL 2/2 4515 — steht im Verkehrs-Museum Nürnberg. Die 98 301 ist seit Mai 1960 im BW Nürnberg Hbf. abgestellt.

Die **Zillertalbahn AG** hat von der Lamingtal-Schleppbahn die Bo'Bo'-Diesellok Gebus I und Gebus II erworben. Gebus I = D 8 (grüner Anstrich), Gebus II = D 7 (blau).

Die elektrischen Schmalspurbahnen in Locarno

Von Reinhard Todt, Warburg

F R T heissen sie (Ferrovie Regionali Ticinesi) und zerfallen in die Centovallibahn (Locarno—Domodossola), Maggiatalbahn (Locarno—Bignasco) und die Strassenbahn (Muralto—Solduno), jetzt auf Omn umgestellt.

Die Centovallibahn (eröffnet 1923) beginnt am Hauptbahnhof, fährt dann um die Innenstadt herum zum Bahnhof San Antonio, wo sich der Betriebshof befindet, und über Ponte Brolla, Camedo (Grenze) nach Domodossola (Italien). Von Ponte Brolla ab steigt der Schienenweg aufwärts, und bald fährt die Bahn hoch oben über der Schlucht, in der nur Platz für den Wildbach ist, etwa auf gleicher Höhe wie die Strasse, durch mehrere Tunnel und Viadukte nach Camedo, von hier aus abwärts nach Domodossola. Zwischen den beiden Endpunkten verkehren einige Zugpaare als Eilzüge mit Halt nur auf wichtigen



Der neue achtachsige Gelenkwagen der Centovallibahn. Foto: Todt

Zwischenstationen und nur für Reisende von und nach Italien. Diese Züge sind neue, dreiteilige Triebwagen 1. und 2. Klasse (Abbildung). Die Grossraumabteile an den Führerständen sind mit beweglichen Stühlen ausgestattet und ermöglichen daher dem Fahrgast, ganz vorn neben dem Wagenführer Strecke und Landschaft zu geniessen. In Richtung Domodossola ist die 1. Klasse vorn, in der Gegenrichtung die 2. Der Personenzugverkehr wird mit Triebwagen älterer Bauart 1. und 2. Klasse ausgeführt, die meist 4-achsige Beiwagen, 2-achsige Postwagen mit 2 Personenabteilen und auch einige Güterwagen mitführen. Farbe der Personenzüge: blau/ Weiss, einige sind noch gelb, Güterwagen grau (G, O, X).

Die Maggiatalbahn (1907) fährt bis Ponte Brolla auf der gleichen Strecke wie die Centovallibahn, bleibt dann aber unten im breiten Tal und weist keine wesentlichen Steigungen auf. Das Besondere an dieser Bahn ist die elektrische Fahrleitung. Ab Ponte Brolla verläuft sie oberhalb seitlich des Gleises und sieht fast aus wie eine normale Starkstromleitung, Ausleger an den Masten fehlen. Der Fahrdrat ist lediglich an einem etwa 10 cm langen Metallstück direkt am Isolator angebracht. Die Triebwagen haben an der einen Seite auf dem Dach zwei bogenförmige Kontaktstangen, die mittels einer Feder an den Fahrdrat gedrückt werden. Für den Verkehr auf der Gemeinschaftsstrecke bis Ponte Brolla ist ausserdem ein gewöhnlicher Scherenstromabnehmer vorhanden, der hinter Ponte Brolla eingezogen wird, während die Kontaktstangen dann herausgeklappt werden. An den Weichen ist der Fahrdrat so angeordnet, dass die Stange entweder am gleichen Draht bleibt oder von einem anderen „übernommen“ wird oder auch von einem Draht zum anderen überspringt. Man kann vom offenen Fenster aus gut beobachten, wie die Stangen am Fahrdrat entlangstreifen, wobei sie vielfach an den Masten unter Bildung eines Flammenbogens zurückgeworfen werden. Oft sausen sie haarscharf mit ihrer Spitze an den Masten vorbei. Die Personentriebwagen nehmen meist einen oder mehrere Güterwagen mit. Die Bahn hat ein beträchtliches Güteraufkommen aus der Steinplatten-Industrie des Maggiales.

An Fahrzeugen sind vorhanden: 3 vierachsige Triebwagen 1., 2. mit Gepäckabteil in Wagenmitte, die Beiwagen und Güterwagen sind gemeinsam mit der Centovallibahn. Hierunter befinden sich auch die 4 Beiwagen aus Holland (DVA 166/1295 und 183/1433) sowie einige alte Zweichser mit offener Plattform.

Eigentümlich bei beiden Bahnen ist die Signalgebung auf den Haltestellen. Der Bedienstete steckt eine rote oder grüne Fahne in den Boden, je nachdem, ob Fahrgäste einsteigen wollen oder nicht.

Die Strassenbahn ist seit Mitte April 1960 (DVA 188/1471) stillgelegt, statt ihrer fahren Omnibusse. Die Strab-Fahrzeuge (2- und 4x älterer Bauart) sind jedoch noch vorhanden und finden Verwendung in Arbeitszügen. Tw 1 hat eine zusätzliche Kontaktstange für die Maggialstrecke. Es ist auch noch ein vierachsiger Kessel-Tw vorhanden, mit offenen Plattformen, der jedoch des Stromabnehmers beraubt war.

Zum Preis von 5 Schweizer Franken werden Netzkarten verkauft, die einen Tag gelten und zu beliebigen Fahrten auf Bahn und Bus, jedoch nur innerhalb der Schweiz, berechtigen. Eine ideale Sache für den, der diese Bahnen kennenlernen möchte. Wer eine solche Karte gehabt hat, wird bestimmt noch eine zweite nehmen, es lohnt sich allein schon wegen der landschaftlichen Schönheit.

Riesenreich ohne Verkehrschaos

Von Josef Otto Slezak, Wien

(Schluss aus DVA 196)

Obwohl die Sowjet-Union seit Kriegsende die Dieselförderung forciert hat, blieb sie doch bisher in bescheidenen Grenzen und wird erst im Laufe dieses Sieben-Jahr-Planes grössere Bedeutung erlangen. Gegenwärtig befasst sich die Sowjet-Union auch mit dem Bau von Gasturbinenlokomotiven, die in Europa bisher Einzelstücke geblieben sind, mit denen aber die Union

Pacific Railroad (USA) im Langstreckenverkehr günstige Ergebnisse erzielt hat und die wohl auch für die weiten Gebiete der Sowjet-Union geeignet wären.

Stark beeindruckt hat mich der ausgezeichnete Vorortverkehr in Kiew und Moskau. Die zehn Eisenbahnlinien, die von Moskau ausstrahlen, sind bis zu 90 km weit elektrifiziert. Die elektrischen Triebwagenzüge bestehen aus 6 oder 9

