

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 Stetza, 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 Stetza, 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

JUNI 1961

Nr. 199

Das „organisierte“ hobby . . .

Als vor nunmehr fünf Jahren unser VDVA ausgerufen wurde, gab es unter den Verkehrsfreunden, den Teilnehmern der Stuttgarter Jahrestagung, nur wenige, die sich ob dieser plötzlichen Geburt erhitzen, ihr Bedauern über die bevorstehende unvermeidliche „Vereinsmeierei“ aussprachen und recht deutlich ihre Zweifel an der Notwendigkeit der neugeschaffenen Organisation zum Ausdruck brachten. Es war damals vielleicht weniger die überraschende Mitteilung, dass es plötzlich einen Verband für unsere Gemeinschaft gab, als der Umstand, dass die Gründung gleichsam „im Geheimen vorbereitet“ und die Verkehrs-Amateure vor die fertige Tatsache gestellt waren, der diese Aktion so undemokratisch erscheinen liess. Aber, liebe Freunde, Hand aufs Herz — hätten wir eine Abstimmung veranstaltet, ob ja oder ob nein, wir hätten heute noch nicht den VDVA und wären noch immer der „lose Haufen“, der bei den von uns aufgesuchten Verkehrsbetrieben um Gastlichkeit und Vertrauen werben müsste.

In den abgelaufenen fünf Jahren werden viele, wenn nicht alle der damaligen Zweifler und Skeptiker ihre Ansicht korrigiert haben, denn unser VDVA hat hundertprozentig sein Hauptziel im Auge behalten, das er sich in die Satzungen geschrieben hat — nämlich nur aus Repräsentationsgründen da zu sein und jede „Vereinsmeierei“ abzu-

lehnen. Die langjährigen und regelmässigen Teilnehmer unserer Jahrestagungen werden in Erinnerung des ihnen Gebotenen gewiss dankbar sein, dass wir ein Verband sind.

Umso komischer, ja erbärmlicher muss es wirken, wenn von Zeit zu Zeit in irgend einer Stadt Klübchen gegründet werden, bei denen die „Rollenverteilung“ unter den „Mitgliedern des Vorstandes“ offensichtlich den Hauptgegenstand einer „Vereinstätigkeit“ bildet. Ja, wir werden dabei an unsere Kindheit erinnert, da wir einander fragten: „Was tun wir jetzt? Soldat spielen! Du bist Feldwebel, Du der Hauptmann, Du der Oberst und ich bin General!“ Solche „Generäle“ gibt es heute in unseren Kreisen — leider, aber lachen wir lieber darüber, denn es sind wahrhaft „Kinder“ — aber auch solche Kinder, die nur Vereinsmäztchen treiben wollen, können uns schaden, wenn sie uns unsere vom Idealismus getragene Freude an einer Besichtigung oder einer Sonderfahrt oder — was viel gefährlicher ist — den Ruf unseres Verbandes verderben, der immerhin bei allen Verkehrsunternehmen und den Selbstverwaltungsorganen des Verkehrs einen guten Namen gewonnen hat.

Moral: das Hobby, wird's organisiert, sehr leicht den guten Sinn verliert.

Stetza

Am 24. Mai 1961 verschied nach kurzer Krankheit unser lieber Verkehrsfreund

Fritz Borchard

Essen, zuletzt in Bremen wohnhaft, im Alter von 67 Jahren.

Fritz Borchard ist über 40 Jahre lang im Betriebsdienst der Deutschen Bundesbahn tätig gewesen; seine grosse Liebe zum Eisenbahnerberuf hatte ihn aber veranlasst, sich dem Kreis der Verkehrsfreunde anzuschliessen, um auch in den Freizeitstunden seine Verbundenheit mit der Eisenbahn dokumentieren zu können. So war er häufig Teilnehmer unserer Jahrestagungen, auf denen er sich stets wohlfühlte und viele Freunde gewann. Auch nach seiner Pensionierung und der aus gesundheitlichen Gründen erfolgten Übersiedlung nach Bremen war er weiterhin mit unserer Gemeinschaft in ständigem Kontakt geblieben.

Wir wollen dem Verstorbenen immer ein ehrendes Andenken bewahren.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Mitgliederversammlung 1961

Die Einladungen für die am 2. August 1961 in Nürnberg stattfindende Mitgliederver-

sammlung des VDVA mit den Punkten der Tagesordnung ist dieser Ausgabe für die Mitglieder beigelegt. Besondere Wünsche für die Tagesordnung sind bei der Geschäftsstelle nicht eingegangen. Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Mit Einführung des Sommerfahrplanes am 28. 5. wurden die DB-Strecken 245 g (Stolberg Hbf.—Weiden—Würselen—Kohlscheid Süd—Kohlscheid) und 232 c (Paderborn—P. Kasseler Tor—Paderborn Nord—Stadttheide—Diebesweg—Marienloh—Bad Lippspringe) auf Busbetrieb umgestellt.

Schmahl

Die Osthavelländische Eisenbahn hat im März 1961 eine Diesellok in Betrieb genommen. Es handelt sich um eine 650 PS-Lok von Jung/Jungenthal. B V B

Eine neue Eisenbahn—Während in vielen Ländern die Eisenbahn bereits so gut wie abgeschriebe ist, ja sogar die vorhandenen Bahnanlagen entfernt wurden (z. B. Malta, Somalia), hat ein bisher eisenbahnloses Land in diesem Jahre die erste Teilstrecke eines neuen, grossen Bahnprojektes eröffnen können. In der jungen Republik **Mauretanien** wurde am 5. März 1961 der erste Abschnitt der neuen, 675 km langen Erzbahn vom Hafen Porte Etienne zu den Erzgruben von Fort Gouraud (im Norden des Landes, hart an der Grenze zu Span. Sahara ge-

legen) eröffnet. Die Bahn ist normalspurig, wird ausschliesslich mit schweren französischen Diesellokomotiven betrieben und soll nach ihrem Ausbau täglich von 2 Zügen mit Spezialeschwergutwagen in beiden Richtungen befahren werden, daneben auch dem Personen- und übrigen Güterverkehr dienen. Die Bauarbeiten schreiten infolge des wüstenhaften Charakters des Landes und der geringen Bevölkerungsdichte nur langsam voran. N. Müller

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: seit 2. 5. SL 98 und 99 nur noch zwischen S-Bf. Tempelhof und Marienfelde bzw. Lichtenrade. Um ein Umsteigen zwischen den SL 98/99 und OmL A 4, A 19 und A 24 zu ermöglichen, darf mit Umsteige-Fs der betr. Linien die U-Bahn zwischen Tempelhof und Flughafen kostenlos benutzt werden, SL 95 nur noch Mehringplatz—Neuköln Sonnenallee und SL 96 Lichtenfelde Schwelmer Str.—Attilaplatz—Manteuffelstr.—Boelckestr.—W.-Voss-Damm—Manfr.-v.-Richthofen-Str.—Mehringplatz—Lindenstr.—Jerusalem Kirche. OmL A 12 über Weddingplatz hinaus bis Bernauer—E. Gartenstr. verlängert (über Nettelbeckplatz—Garten- und Ackerstr.), OmL A 68

(Dahlem Clay-Allee—Grazer Damm) über Bergstr.—Prellerweg—Arnulfstr.—Attilaplatz—Friedrich-Karl-Str.—Tempelhofer Damm bis S-Bf. Tempelhof verlängert, OmL A 64 (Kurt-Schumacher-Platz—Bernauer—E. Gartenstr.) eingestellt. B V B

Bochum—Gelsenkirchen: seit 7. 5. neue OmL 70 a Langendreer Denkmal—L. Amt—Ümminger Feld, OmL 58 (Dorstener Str.—Zillertal) in 95 umbenannt, OmL 88 jetzt auch sonntags, OmL 59 Altendorf—Dahlhausen—Röderschacht Lindenhöhe, SL 4 nur noch bis Achternbergstr. (Stadtgrenze Essen), dafür OmL 94 über Achternbergstrasse—bis Essen Stadtwald verlängert, OmL 97 zwischen Röhlinghausen Kirche und Hordel Schule eingestellt. Küllmer

Bremen: seit 9. 5. SL 5 nur noch bis Pappestr./Ecke Langemarckstr., Strecke zum Bf. Neustadt stillgelegt. Vehlber

Erfurt: seit 1. 1. 61 SL 2 wieder in Betrieb: Löberwallgraben (neue Gleisschleife)—Hbf.—Anger—Domplatz—Gothaer Pl.—Haupteingang Gartenschau, W HVZ, ausserhalb der HVZ nur Gothaer Platz—Gartenschau, neue SL 5 E Löberwallgraben—Hbf.—Anger—Domplatz—Gothaer Platz—Rudolfstr. (neue Gleisschleife). M. Krafft

Essen: seit 7. 5. SL 3 und 12 über Neubautrecke bis Bf. Kray Nord verlängert, bisheriger Om - Pendelverkehr Kaisershofbrücke—Kray entfällt, SL 33 wieder bis Frillendorfer Platz, SL 4 Restbetrieb auf Essener Gebiet eingestellt, SL 6 werktags bis neue Schleife Bf. Bergeborbeck verlängert und ganztägig bis Saalbau, SL 32 wieder Porscheplatz—Gruga, OmL 41 (Stadtwaldplatz—Baldeney) und 51 (Gruga—Baldeney) wieder in Betrieb, neue OmL 44 Erbach—Stadtwaldplatz—Steele—Kray—Achternbergstr. und 94 (Gemeinschaft mit Bochum—Gelsenkirchen) Stadtwaldplatz—Steele—Kray—Achternbergstr.—Gelsenkirchen Hbf.—Feldmark, OmL 67 und 78 fallen aus, OmL 45 in HVZ bis Kupferdreh verlängert, OmL 55 bis Kupferdreh Marienbergstr., OmL 65 fällt aus, dafür OmL 80 jetzt Byfang—Kupferdreh—Werden—Öfte, OmL 81 eingestellt. Boisserée

Frankfurt-Main: seit 2. 5. SL 10 vorübergehend bis Bornheim Schule und SL 9 und 20 bis Bornheim Heidestr. (Tausch der Endstellen). Michelke

Gotha: Jetzt Linienbezeichnung bei der Strab: 1 Hauptbf.—Arnoldiplatz—Waltershäuser Str. (Wagenhalle), 4 Hauptbf.—Arnoldiplatz—Waltershäuser Str.—Sundhausen, 2 Arnoldiplatz—Ostbahnhof (10-Min.-

Verkehr), 3 Arnoldiplatz—Friedhof V (20-Min.-Verkehr). Auf SL 4 kommt zwischen Wagenhalle und Sundhausen der Tarif der Thüringerwaldbahn in Anwendung, die Linie verkehrt nur einige Male täglich in unregelmässigen Abständen. Küllmer

Hagen: SL 7 wurde zwischen Alexanderstr. und Loxbaum zweigleisig ausgebaut und erhielt in Kabel eine Gleisschleife. Kelzenberg

Hannover: seit 2. 5. SL 4 wieder Hbf.—Aegi—Rathaus—Karmarschstr. und weiter wie bisher bis Buchholz Sutelstr., SLE 19 Vahrenwald / Zentrale—Kröpcke—Aegi—Rathaus—Karmarschstr.—Hbf.—Vahrenwald (HVZ bis Langenhagen Autobahn). Fuge

Koblenz: Die Umstellung der SL 4 (Plan—Neuendorf) und 5 (Plan—Metternich) auf Om-Betrieb erfolgte am 5. 5. 61. Vogt

Krefeld: seit 27. 4. SL 8 zwischen Willich und Schiefbahn auf Omn umgestellt, Bus fuhr bis einschl. 29. 4. entlang der ex Strab-Strecke, seit 30. 4. jedoch über Schiefbahner bzw. Willicher Str. E. M. Müller

Lugano (Schweiz): Die ehem. 3 SL und 1 ObL wurden nach Umstellung zu 2 Durchmesser-ObL (ohne Nr.) zusammengefasst:

- Paradiso (Via Carona)—Lugano (Piazza Manzoni)—Cassarate—Castagnola,
 - Cinque Vie—Besso—Lugano (P. Manzoni)—Molino Nuovo—Cornaredo. Ausserdem betreibt die städt. Verkehrsgesellschaft die OmL
 - P. Manzoni—Casserina—Stazione FFS (Hbf.),
 - P. Manzoni Massagno—Crocifisso.
- Wagenfolge a) und b) alle 10 Min., c) und d) alle 30. Min.

Ausser diesen Stadtlinien gibt es noch mehrere Standseil- und Vorortbahnen. E. M. Müller

Mönchen-Gladbach: zur Meldung, DVA 196/1534: Die Einstellung der SL 17 erfolgte am 1. 1. 1961. v. d. Gragt

Nürnberg: seit 30. 4. folgende Änderungen im Omn-Betrieb 76 Fürth/Billinganlage—Solduerstr.—Fürth/Billinganlage (Ringverkehr), 78 W HVZ von Leyh Kirche bis Gustav-Adolf-Str. verlängert, 86 (Stadtverkehr Erlangen): ab Schallershofer Str. nicht mehr zur Damaschkestrasse, sondern nach Büchenbach Schule, 87 (Stadtverkehr Erlangen) etwas erweiterte Schleifenfahrt in der Sebaldussiedlung. Strab-Betrieb unverändert. Dillmann

Potsdam: zur Meldung DVA 198/1551: Die mitgeteilten Verlängerungen usw. sind **Pläne**, die bisher noch nicht in Angriff genommen wurden. Über das Datum für den Baubeginn auch nur einer dieser Strecken ist bisher nichts bekannt. **B V B**

S. N. C. V. (Belgien): Gruppe **Brüssel** — SL O (Pl. Rouppe—Observatoire) durch Omn-Betrieb ersetzt, SL B, V, W und S (Brüssel Pl. St. Josse—Leuven, NMBS) am 20. 5. 61 eingestellt und gleichfalls durch Omn ersetzt. Einstellung auch für SL L (Londerzeel) und A (Anderlech) zu erwarten. **Vogt/v. d. Gragt**

Stuttgart: seit 8. 5. SL 2 nunmehr Wagenburgstr.—Hackstr.—Charlottenplatz—Eberhardstr.—Rotebühlstr.—Leipziger Pl., SL 11 Fellbach—Rohr nicht mehr über Charlottenplatz, sondern über Hbf.—Schlossplatz, SL 21 jetzt Obere Ziegelei—Cannstatt-Hbf.—Schlossplatz—Rotebühlstr.—Leipziger Pl.—Westbf., SL 3 wegen Personalmangel auf

dem Abschnitt Olgaecke—Marienplatz stillgelegt und durch Einmann-OmL 41 ersetzt, die nicht über Heusteigstr. fährt, sondern über Filder- und Olgastr., SL 19 eingestellt und SL 12/14 nach 20 Uhr nur noch zwischen Hallschlag bzw. Mühlhausen und Berg. Sämtliche Om-Linien wurden nunmehr mit Nummern bezeichnet, und zwar:

Ga = 40, Ki = 50, Z = 51, H = 52, Mf = 53, T = 54, S = 60, Ob = 61, Ro = 62, He = 63, Fr = 64, Ho = 70, Pl = 71, Pf = 80, C = 81, V = 82, Dg = 83, Ya = 90, neue OmL 72 Möhringen—Fasanenhof.

Einige Aussenlinien mit besonderem Tarif behalten ihre bisherige Buchstabenbezeichnung bei. **Alt/Väterlein**

c) Schnellbahnen:

Berlin: am 8. 5. 61 wurde der neuerbaute U-Bahnhof Augsburgstr. (zwischen Wittenbergplatz und Spichernstrasse) eröffnet (BVG-West). **B V B**

ALLGEMEINES

Die Errichtung eines **Strassen- und Kleinbahnmuseums** plant die **Belgische Nationale Kleinbahngesellschaft (SNVC-NMVB)** in einem stillgelegten Depot im Brüsseler Raum. Einige Wagen werden zu diesem Zwecke gegenwärtig in den Werkstätten in Curegham (Brüssel-Süd) aufgearbeitet. **Vogt**

Bei einem Aufenthalt in Italien stellte ich fest, dass die Strab in **Terni** nicht mehr fährt. Auch Bologna (jetzt nur noch 4 Linien) soll in etwa einem Jahre sterben. In Trieste laufen nach wie vor die 4 SL, auch ist die Überland-Strab Pescara—Penne noch in Betrieb. **Dufey**

Einmalig dürfte die Herausgabe einer Ansichtspostkarte mit einem ausrangierten Strassenbahnwagen sein. Es handelt sich hier um einen ehemaligen Wagen der Strab Bonn, der einem **Kindenheim** in **Bonndorf** (Schwarzwald) übereignet wurde (Abb.). Die Postkarten sind bereits ver-

Leverkusen (Kraftverkehr Wupper-Sieg-AG):

- (Rundfahrt 1) Rheinallee—Rathaus—Bf. Wiesdorf—Manfort-Platz—Rathaus—Rheinallee;
- (Rundfahrt 2) Rheinallee—Rathaus—Küppersteg—Mühlenweg—Rüttersweg—Rheinallee;
- (Rundfahrt 3) Rheinallee—Rathaus—Neuenhof—Eisholz—Freibad—Rathaus—Rheinallee;
- Rheinallee—Rathaus—Küppersteg—Bürrig—Rheindorf Wartehalle;
- Rheindorf Solinger Str.—Wartehalle—Bürrig—Küppersteg—Manfort—Schlebusch Bf.—Jägerhof—Kreuzbroich—Steinbüchel—Mathildenhof;
- Rheindorf Nord—Bürriger Deich—Wiesdorf Rathaus—Schlebusch Post—Kreuzbroich—Steinbüchel—Mathildenhof;
- Rheinallee—Rathaus—Friedhof—Manfort—Schlebusch Bf. Schloss Morsbroich—Alkenrath;
- Rheinallee—Rathaus—Bf. Schlebusch—Jägerhof—Kreuzbroich—Schnorrenberg—Kaltenherberg bzw. —Lützenkirchen;

B = Berufslinien vom Bayernwerk nach Wiesdorf—Rheindorf, Bf. Schlebusch—Alkenrath und Jägerhof—Kreuzbroich.

Abstände: Linien 2, 3, 6 und 9 alle 30 Minuten, 1, 7 und 8 stündlich; 10 alle 20 Minuten bis Kreuzbroich, dann stündlich wechselnd bis Schnorrenberg bzw. Lützenkirchen; bis Kaltenherberg W fünf-, S viermal. (Stand: Sommer 1960)

Stricker, Sachsen: (Fortsetz. aus DVA 197/1544):

- Goldlauter:** Fa. Walter Brühl, Goldlauter—Grenze Zella-Mehlis—Suhl—Goldlauter, stündlich, HVZ halbstündlich;
- Heidenau:** VEB Kraftverkehr Pirna, Schneiders Gasthaus—Dohna Markt—Schneiders Gasthaus, Rundverkehr, täglich 36 Fahrten;
- Hoyerswerda:** VEB Kraftverkehr Hoyerswerda, eine Stadtlinie im Rundverkehr (halbstündl.);
- Mittweida:** VEB Kraftverkehr Mittweida, Baumwollspinnerei—Bahnhof (unregelmässig, täglich 46 Fahrten);

Riesa: VEB Kraftverkehr Meissen, Merzdorf—Poppitz, unregelm., tägl. 110 Fahrten, Riesa—Leninplatz—Mautitz, täglich 42 Fahrten. (Fortsetzung folgt)



griffen, doch hat Verkehrsfreund C. v. d. Driesch, Bonn, Sebastianstr. 117, für evtl. Interessenten eine grössere Anzahl aufgekauft.

N. Müller: Omnibusverkehr in Kleinstädten (Fortsetzung):

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Aachen: Tw 6216 und 6218 = a. Vogt
Amsterdam: neu 8x GI-Tw 632—634, mithin Serie ausgeliefert. v. d. Gragt
Antwerpen: neu 4x PCC-Tw 2000—2038 (La Brugeoise), Serie ausgeliefert, Einsatz auf SL 2 und 7. v. d. Gragt

Augsburg: Tw 119 = Arb-Wg, 142 auf Kinder-spielplatz Haunstetten aufgestellt. Von den Tw-Serien 101—126 und 137—156 sind nur noch 141, 143, 146, 151, 154 und 156 als Einsatzwagen im Verkehr. Fruth

Berlin: neu 4x Gr-Bw 3003—3007 (BVG-Ost), ER VEB Gotha. B V B

Bochum-Gelsenkirchen: neu 6x GI-Tw 7—8 (2R, DÜWAG). Folgende Wagen = a: Tw 124 (II), 129 (II), 134 (II), 135 (II), 138 (III), 139 (III), 140 (III) u. Bw 352 (II), 376 (II), 378 (II), 380 (II), 382 (II), 396 (II), 409 (II). In der Aufstellung DVA 161/1257 fehlte der Tw 83 (III). Arb-Tw 609 ex 5 (II) ex Westfäl. Strab = a. Tw 161—162 (II) = Arb-Wg 661—662. Küllermer/Walting

Bonn/Siebbegebirgsbahn: Zwilling-Tw 34/35 in 434/435 umgenummert und jetzt in elfenbein-Anstrich. Ausser Tw 26, 27 und 29 sind alle alten Wagen = a. 26 wird zum Hilfsgeräte-Tw umgebaut, 27 und 29 = Arb-Wg, ohne Veränderung. Gerlach

Dürener Eisenbahn AG (DEAG): neu Arb-Tw 20 ex Wuppertal 184, Tw 17 ex Werm.-Burg 39 = Arb-Tw. Tw 10 und 13 = a. Der ursprünglich als Tw 20 vorgesehene Tw ex Moers wurde abgebrochen. Doehler

Erfurt: neu 4x GI-Tw 153 (ER, Gotha) und 2x LOWA-Tw 133—134 (Gotha). Küllermer

Frankfurt-Main: Bw 710, 888 und 930 = a. Michelke

Hagen: neu 6x GI-Tw 64 (2R, DÜWAG). Folgende Wagen = a: Tw 17, 18, 19, 30, 35, 355, 359, 371, 372 und Arb-Tw 413. Abgestellt sind Tw 208 und die Zwilling-Tw 40/41 und 42/43. Kelzenberg

Halle: zur Meldung, DVA 198/1553: Der Bw 44 wurde aus dem Tw 102 umgebaut. Michael

Innsbruck: Tw 38 = a, 53 = Arb-Tw (Schienenschleifwg). Mayr

Kiel: Die 15 Tw ex Lübeck wurden wie folgt in das Nummernschema eingereiht: Tw 191—200 (II) ex Lübeck 240—249, Tw 201—205 (II) ex Lübeck 251—255 (250 verblieb in L.). Verbleib der Tw 191—205(I) unbekannt, vermutlich = a. Stetza

Stuttgart: neu 4x GI-Tw 411—425 (ER, ME), Tw 340 nach Reutlingen verkauft (dort Nr. 34). Folgende Wagen = a: Tw 324, 410, 412, 416, 418, 419, 427, 446, 447, 487, 2516, 2525 und 2526 sowie Bw 1001, 1005, 1012, 1013, 1018, 1019, 1026, 1027, 1033, 1036, 1047, 1049, 1050, 1056, 1060, 1067, 1077, 1097, 1102, 1118, 1132, 1182 und 1454. Folgende Wagen wurden umgenummert: 425 = 379, 426 = 380, 429 = 381, 430 = 382, 431 = 383, 432 = 384, 435 = 385, 437 = 386,

444 = 387, 448 = 388, 449 = 389, 451 = 390, Tw 428 = Arb-Tw 2529, 436 = 2530 und 450 = 2531.

Alt/Väterlein

Wesel-Rees-Emmerich: neu 4x Gr-Tw 7—8 (2R, DÜWAG, ohne Mitteltüren). Keizenberg

Wagenparkgeschichte Walldorf (1000 mm, stillgelegt nach Übernahme durch die Heidelberger Strab am 1. 8. 54):

Tw 1—4 Bj. 1902 davon 2 = 1 (II) = Heidelberg, 22 = a, Rest = a.

Bw 5—6 Bj. 1900 ex Heidelberg 23—24, beide = a.

Bw 5(II) Bj. 1911 = Heidelberg 135 = a.

Tw 6 Bj. 1923 = Heidelberg 23 = a.

Anm.: Im nächsten Heft wird mit der Wagenpark-Geschichte **Düsseldorfer** (Rheinische Bahngesellschaft und Vorbetriebe) begonnen, nachdem es unserem Verkehrsfreund D. Walting in mühevoller Kleinarbeit gelungen ist, eine fast lückenlose Übersicht zusammenzustellen. Nach dieser Geschichte ist schon sehr häufig aus Leserkreisen gefragt worden.

b) Omnibusse:

Berlin: In den Jahren 1959/60 sind die Obusse 1004, 1210 und 1211 verschrottet worden. B V B

Innsbruck: neu Omn 75—77 (Gräf & Stift / Büs-Mayr).

Linz: Berichtigung zur Meldung, DVA 198/1553: Die Nummern der beiden GI-Obusse lauten nicht 38—39, sondern 51—52. Obus 1 (ex Italien) = a, ferner neue Obusse 1, 41 und 42. Lehnhart

Potsdam: zur Meldung DVA 197/1543: Bei den Wagen 16—17 handelt es sich um Skoda-Obusse (nicht um Omn) B V B

Stuttgart: neu 1/2-Deck-Omn 201—204 (Dai/Ludewig). Väterlein

Wagenparkgeschichte Frankfurt-Main (Fortsetzung aus DVA 198):

114—121 u. 124 Bj. 1938 (MAN), davon 116, 118—130 = a, Rest = KV

122—123 Bj. 1939 (Dai, Trambus, 122=124 (II), beide verkauft

125—134 Bj. 1939/40 (MAN), 131 = KV, Rest verkauft

135—137 Bj. 1943 (Bü/Trambus), sämtlich = KV

138—165 Bj. 1947/48 (Bü/Trambus), davon 165—137 (II), 137—138, 140—143, 147—149, 155—157, 164 = a, 160—161 verkauft, 144, 150—152, 154, 162 abgest., Rest vorhanden

165 (II)—169 Bj. 1950 (Bü 5000 TU), vorhanden

170 Bj. 1950 (Bü/Westwagg. 5000 TU, Fafu), vorhanden

171—180 Bj. 1951 (Bü 5000 TU), vorhanden

181—190 Bj. 1952 (Bü 6000 T), vorhanden

191—192 Bj. 1954 (Bü 6000 T), vorhanden

193—198 Bj. 1955 (Bü 6500 T), vorhanden

(Schluss folgt) Michelke

FAHRSCHEINWESEN

Graz: neue Fse mit geändertem Streckenbild. Liniennetzbild enthält nurmehr die Strab-Linien, dafür weisses Feld für Stempelaufdruck im Fahrscheinkopf. Stempel besagt: Linie, Einsteige-Haltestelle, Fahrtrichtung, Datum, Zeit. Es stem-peln Autobus = rot, Obus = grün. Mayr

Nürnberg: neu: „Betriebsfahrtenkarte“ zu 1,— DM = Wertschein für verbilligte Fahrten für Familienangehörige der Belegschaftsmitglieder (24 Fahrten zu 1,— DM). Dillmann

Stuttgart: Für die Dauer der Bundesgartenschau (28. 4. bis 15. 10. 61) werden in besonderen Kiosken am Killesberg bzw. am Robert-Bosch-Krankenhaus Rückfahrtscheine für Autofahrer (und deren Belfahrer) zum Preise von DM 0,70 verkauft. Sie gelten auf den Strecken Killesberg bzw. Robert-Bosch-Krankenhaus — Hbf. Es soll damit eine Überfüllung der Parkplätze in der City vermieden werden. Der normale Fahrpreis auf beiden Strecken beträgt hin und zurück DM 0,80. Die Fse gelten für Strab und Omn. Väterlein

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Augsburger Allgemeine (4. 11. 60): „Nach einem Jahr vom Eibsee zum Münchner Haus in 9 Minuten“, eingehender Bericht über den z. Zt. durchgeführten Bau der Grosskabinen-Sell-schwebebahn auf die Zugspitze. Fruth

desgl. (11. 10. 60): „Die neuen Omnibusse über-führen viele Sympathien“, sehr kritische Beur-teilung der Umstellung der SL 5 und 6 auf Omn-Betrieb in Augsburg, bei der die bekannten „Kinderkrankheiten“ solcher Vorgänge herausge-stellt werden. Fruth

Handelsblatt, Düsseldorf (Nr. 67 v. 7./8. 4. 61, Seite 16): „Neues Leben für die Strassenbahn“, von Günther Lönnecke, ein ausgezeichnete-r Artikel. Dufey

Wiesbadener Tagblatt (25. 4. 61): „Volle Deckung — die Brocken fliegen, Lorelei-Arbeiter schafften den Durchbruch“, Aufsatz über die Fertigstellung des zweiten Bundesbahn-Tunnels durch den Lo-reley-Felsen; Vehlber

desgl. (10. 5. 61): „Neue Sensation in Garmisch-Partenkirchen“, bebildeter Bericht über den ge-genwärtigen Bau der Seilbahn auf die Zugspitze;
desgl. (24. 5. 61): Im neuen Tunnel der Loreley“, Bildberichte über die Bauarbeiten innerhalb des Tunnels. Schreyer

Die Welt, Hamburg (Ostern 1961) und **Ost-West-Kurier**, Oldenburg (2. Mai-Ausgabe 1961), brachten unter den Titeln „Der Zug der Spione“ und „Halt-Signal für den Orient-Express“ ausführliche und interessante Nachrufe auf den berühmtesten eu-ro-päischen Express, der am 27. 5. 1961 seine letzte Fahrt gemacht hat. Standau

Bayerische Staatszeitung, München (Nr. 12 vom 24. 3. 61): „Wenn eine Grosstadt im Verkehr zu er-trinken droht“, sehr aufschlussreiche und ak-tuelle Betrachtung zu dem bereits seit Jahren währenden Tautziehen um die zweite Verkehrs-ebene für die Münchener Innenstadt. Fruth

Unser Danzig (Mitteilungsblatt des Bundes der Danziger, Lübeck, Königstr. 1—3) brachte in den Heften 9 und 10/1961 unter dem Titel „Danzigs Pferdebahn“ einen sehr ausführlichen und reich bebilderten Fortsetzungsbericht über Anfänge und Entwicklung des Strabverkehrs in Danzig, z. T. mit Wagenpark-Angaben. Vehlber

Jugendpresse-Konferenz bei der Deutschen Bundesbahn

Pressekonferenzen zählen seit Jahren zu den gleichen selbstverständlichen turnusmässigen Ver-anstaltungen grosser Industrierwerke, Verbände und Verkehrsunternehmen wie Jahrestagun-gen oder Sitzungen der Aufsichtsräte. Auch die einzelnen Direktionen der Deutschen Bundesbahn führen sie mit beachtlichen Erfolgen und erfreu-licher Resonanz in der Öffentlichkeit durch. In ihrem unablässigen Bemühen, die Volkstümlich-keit der Eisenbahnen zu erhalten, ist nun die Deutsche Bundesbahn einen sehr anerkennens-werten Schritt weitergegangen, indem sie erst-malig die Redakteure der Jugend- und Schüler-zeitschriften zusammenrief und diesen anhand von instruktiven Besichtigungen und Sonder-fahrten Gelegenheit verschaffte, persönliche Ein-blicke in Betriebsvorgänge der DB zu gewinnen. Unser Bild zeigt eine solche Veranstaltung im Regensburger Raum, wo die jungen und „ange-henden“ Redakteure von Schülerzeitungen auf dem Führerstand einer Dampflok der Reihe 10 alles Wissenwerte erfahren und — genau wie



ihre erwachsenen „Kollegen“ — gefissentlich No-tizen für die nächste Ausgabe ihres Blattes machen konnten.

Ein Lob der Deutschen Bundesbahn, dass sie in dieser netten Form unsere Jugend und unseren Nachwuchs fördert. Stetza

Die Südharz-Eisenbahn

(Fortsetzung aus DVA 198) von Carl-Wilhelm Schmiedeke, Berlin-Zehlendorf

Die SHE hat wie viele Kleinbahnen finanziell sehr stark zu kämpfen. Namentlich die zunehmende Umstellung der Heizungen in den Harzstädten auf Öl bringt ihr erhebliche Einnahmefälle. Dagegen ist die Zahl der beförderten Personen in letzter Zeit etwas gestiegen (einschliesslich Busverkehr). Die Beschaffung eines neuen Triebwagens und der Umbau eines weite-

ren zeigt jedoch, dass es sich keineswegs um eine sterbende Bahn handelt. Hoffen wir, dass es der SHE gelingt, mit Hilfe der neuen Triebwagen ihre Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Vielleicht ist es dann auch eines Tages möglich, die eine oder andere Busfahrt durch Triebwagenfahrten zu ersetzen.

Übersicht über die Betriebsmittel der SHE

1. Dampflokomotiven

Nr.	Achsfolge	Baujahr	Herst. Fabr.-Nr.	Bemerkungen:
56	E	1925	Henschel 20573	Luttermöller
57	E	1925	Henschel 20574	Luttermöller
61	E	1928	O & K 11506	verschrottet

2. Dieseltriebwagen

Nr.	Gattungszch.	Baujahr	Hersteller	Bemerkungen:
T 02	BC 4 De	1931	BW Braunlage	Umbau aus Pers. Wg.
T 07	BC 4 vd	1927	D W K	Umbau 1960
T 14		1960	M A N	

3. Personenwagen

Nr.	Gattungszch.	Baujahr	Hersteller	Bemerkungen:
1	BC 4 i	1899	Wismar	umgebaut 1930
2	BC 4 i	1899	Wismar	umgebaut 1927
3	BC 4 i	1899	Wismar	
4	BC 4 i	1909	Weimar	
5	BC 4 i	1909	Weimar	
10	C 4 i	1899	Hann W ggonbr.	
11	C 4 i	1900	desgl.	umgebaut 1928
12	C 4 i	1900	Weimar	umgebaut 1926

4. Pack- und Postwagen

Nr.	Gattungszch.	Baujahr	Hersteller	Bemerkungen:
15	C Post 4 i	1898	Herbrand	
51	C Pw Post 4 i	1899	Weimar	umgebaut 1929
53	C Pw Post 4 i	1899	Weimar	umgebaut 1928
156	Pw Post 1	1907	Lindner	jetzt Gw

5. Güterwagen

Nr.	Gattungszch.	Baujahr	Hersteller	Bemerkungen:
101, 102	GGw	1899	Weimar	
103, 104	GGw	?	?	
151—153	Gw	1899	Weimar	
154	Gw	1900	Wendland	
155	Pwg	1900	Wendland	
156	Gw	1907	Lindner	früher Postwagen
157	Gw	1907	Lindner	
201—204	Hw	1899	Weimar	
205—208	Hw	1911	Franz. Werk	
251—263	Ow	1899	Weimar	
264—279	Ow	1903	O & K	unter 271 jetzt ein Schneepflug
280—284	O	1926	Weimar	
285—286	O	1918	Herbrand	
287, 288	O	1917	Ndd. Wagg. Brem.	
289	O	1917	Wismar	
290—294	Ow	?	Kraus & Co.	
401—403	Or	1929	Bothmann	

Anm. 1): Die Hersteller-Angaben „Wismar“ und „Weimar“ sind streng zu unterscheiden (keine Druckfehler!), da es tatsächlich eine Waggonfabrik Weimar gegeben hat, die später in Sauckel-Werke umbenannt worden ist.

Anm. 2): Lt. Fahrplanwechsel am 28. 5. 1961 lässt die SHE jetzt werktags ein drittes und sonntags ein zweites Triebwagenpaar verkehren.

