

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 Stehja, 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 Stehja, Essen 45751. Für Österreich: Jahresabonnement 90 Schilling, zu überweisen auf Konto 109 070 Postsparkassenamt Wien. Für Grossbritannien: Jahresabonnement sh 29,-, zu überweisen auf Konto 6546 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

17. Jahrgang

MÄRZ 1962

Nr. 208

Verjüngungskur für eine „Attraktion“

Ein öffentliches Verkehrsmittel, das als technisches attraktives Kuriosum gleichzeitig zur Belebung des Fremdenverkehrs beiträgt, gibt es in Deutschland nur einmal: die Wuppertaler Schwebebahn. Die nunmehr 61 Jahre alt gewordene Bahn wird gegenwärtig einmal wieder gründlich modernisiert, und dieses löbliche Vorhaben kennzeichnet wiederum ihren hohen Wert. Die Bedeutung für den Nahverkehr einer Grosstadt wird durch die Tatsache erneut unterstrichen, dass die Personenbeförderung von Januar bis Oktober 1961 um 6,2 % gestiegen ist.

Inzwischen musste die alte Signalanlage einem modernen Bildtisch-Stellwerk weichen. Professor Dr.-Ing. Walter Pelikan, der Stuttgarter Ordinarius für Statik und konstruktiven Ingenieurbau, prüfte das immerhin über ein halbes Jahrhundert alte Gerüst der Bahn auf seine statische Festigkeit.

Von den derzeit noch vorhandenen achtundsechzig Schwebebahnwagen stammen achtundvierzig noch aus den ersten Betriebsjahren, sie sollen nun aber nach und nach durch neue Einheiten ersetzt werden. Die aus dem Jahre 1950 stammenden zwanzig

Wagen sind für einen Umbau in Gelenkfahrzeuge vorgesehen. Unterdessen wurde aber auch schon ein neuer Wagen in Gelenkbauart konstruiert, der nicht schwerer ist als die alten Fahrzeuge, dafür aber 200 statt 160 Fahrgäste aufzunehmen vermag. Bevor indessen diese Neukonstruktion in grösserer Serie gebaut wird, soll ein Probcwagen auf der 13,3 km langen Strecke seine Bewährungsprobe ablegen. Im Zuge der gegenwärtig laufenden Modernisierung wird künftig dann auch die 1. Wagenklasse in Fortfall kommen.

Durch Einsatz von Gelenkfahrzeugen auf der Schwebebahn hoffen die Wuppertaler Stadtwerke, 95 Schaffner einsparen zu können. Damit würden allerdings erstmalig Eingangssperren vor den Bahnsteigen notwendig werden, eine Massnahme, die einer wünschenswerten Vereinfachung der Fahrgastabfertigung entgegensteht. Dennoch würde eine solche Rationalisierung eine erhebliche Entlastung, vor allem auf dem Personalsektor, mit sich bringen, denn der heutige Personalstand von rd. 480 Köpfen bei der Wuppertaler Schwebebahn ist, gemessen an anderen Verkehrsbetrieben und -mitteln, auffallend hoch.

E. N.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Auf folgenden Schmalspurstrecken der **Deutschen Reichsbahn** wurde der Reiseverkehr eingestellt: 1) Nauen—Senzke—Kriele (107n), 2) Paswalk Ost — Klockow (Kreis Prenzlau) (122p). Eine Übersicht über die noch in Betrieb befindlichen Schmalspurstrecken der DR folgt. Michael

Die Gefahr, dass die Odenwald-Schmalspurbahn **Mosbach—Mudau** bald ihren Betrieb einstellen wird, ist bekannt. Sowohl das Wagenmaterial als auch die Lok werden erneuert. Zwei moderne Diesellok sind bereits bei MAN in Auftrag gegeben. In diesem Jahr kann der Mosbacher Bahnhof sein 100jähriges Bestehen feiern. Es besteht Hoffnung, daß bis dahin die neuen Diesellok eingesetzt sind. Der Bahnhof Mosbach gleicht augenblicklich einer einzigen Baustelle. Ausser gründlichen Umbauarbeiten bekommt der Bahnhof eine Gaststätte mit unterirdischer Kegelbahn. Zur Zeit wird der Ostgiebel in halber Höhe frei überdacht, so dass die Reisenden dann von der neuen Schalterhalle trockenen Fusses zur Bahnsteigsperrung gelangen können. HFBI 2/62

Auf der **Graz-Köflacher Bahn** sind folgende Schienenbus-Anhänger (klein, mit Gepäckabteil) der DB leihweise in Betrieb: 142.055 BD Hamburg, 142.415 BD Mainz und 142.469 BD Stuttgart. Eine der vier 62jährigen Lok der Reihe 29 der GKB befindet sich zur Zeit auf einer Werbefahrt durch Deutschland für den Buster Keaton-Film „Der General“. Mayr

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Aachen: ab 16. 12. 61 neue OmL 52A Eschweiler Marienstr. — Röhe Wasserwerk und zurück, dafür ab 18. 12. 61 OmL 52 auch in Richtung Eschweiler über Autobahn. Vogt

Berlin: Die Endhaltestelle Potsdamer Brücke der OmL A 48 wurde am 11. 1. von der Margareten-/E. Potsdamer Str. zur Margaretenstr./E. Matthäikirchplatz verlegt (BVG-West). Am 28. 1. wurden auf der SL 84 (BVG-Ost) in Adlershof die neuen Gleise in Betrieb genommen, dafür wurden die Gleisanlagen im Adlergestell stillgelegt. Seit 22. 12. 61 OmL A 10 (BVG-West) auch in Richtung Zehlendorf über Neue Kant-, Holtzendorffstr. BVB

Brüssel: Seit 13. 2. 62 OmL 22 ganztägig ab und bis Pl. Verheyleweghen. Vogt

Dürener Kreisbahn: Strab-Verkehr Düren Kaiserplatz — Nörvenich ab 27. 5. 62 nur noch in HVZ, ab Sommer-Fahrplan 1963 völlige Einstellung. Vogt

Frankfurt-Main: Seit 18. 2. 62 OmL 59 nur noch von Unterliederbach (Cheruskerweg) bzw. Höchst (Hauptfriedhof) bis Höchst (Zuckschwerdtstr.), dafür OmL 56 darüber hinaus bis Griesheim (Bahnhof) verlängert. Michelke

Heidelberg: Im Zuge des Umbaus der Bundesstrasse 37 muss die SL 5 (Heidelberg — Neckargemünd) aufgegeben und auf Autobusbetrieb umgestellt werden. Aus diesem Grunde wurden bereits Anderthalbdeckbusse in Auftrag gegeben. HFBI 2/62

Kassel: seit 1. 1. 62 SL 8 eingestellt, dafür SL 2 jetzt alle 10 Min., SL 4 jetzt Altenbauna — Bundesbahnhof Wilhelmshöhe und SL 7 in HVZ bis Altenbauna, neue SL 3 E Weserspitze — Simmershäuser Str. Scharbaum

Mainz: Zur Zeit werden Verhandlungen über eine Verlängerung der SL 8 über ihren bisherigen Endpunkt Bretzenheim hinaus geführt. Neise

Potsdam: seit 10. 12. 61 neue Linienführungen bei der Strab mit gleichzeitigem Übergang vom 12- auf 15-Min.-Betrieb:

- 1 Hbf. — Bf. Potsdam Stadt (wie bisher)
- 2 Bf. Rehbrücke — Puschkinallee
- 3 Ravensbergweg — Holzmarktstrasse
- 4 Hbf. — Babelsberg, Fontanestrasse
- 5 Puschkinallee — Babelsberg, Fontanestrasse
- 14 Hbf. — Babelsberg, Fontanestr. (nur HVZ alle 7,5 Min.)

Gleichzeitig wurde ein durchgehender Nachtverkehr im 60-Min.-Abstand eingerichtet. BVB

Rostock: neue OmL 9 Südstadt — Friedhofsweg — Schröderplatz (seit 15. 1. 62), Wagenfolge = 15 Min. xyz

S. N. C. V. (Belgien), Gruppe Brüssel: Die in DVA 205/1607 gemeldete Stilllegung der SL W (Brüssel-Wemmel) wurde von dem neuen Verkehrsminister vorläufig abgewiesen und fand **nicht** statt. Aus dem gleichen Grunde verkehrt auch noch die SL 50 (Gruppe Antwerpen, Antwerpen-Rumst). v. d. Gragt

c) Schnellbahnen:

Berlin: Im Februar 1962 fanden auf dem Schnellbahn-Sektor zwei bedeutende Jubiläen statt: am 7. 2. 1882, also vor 80 Jahren,

wurde die **Stadtbahn** in Betrieb genommen. Diese war ursprünglich nur als „Hauptbahnhof“ Berlins gedacht, doch erkannte man rechtzeitig ihren hohen Wert als Schnellverkehrsmittel und baute sie vier-

gleisig aus. Am 18. Februar 1902, also vor 60 Jahren, wurde der erste Streckenabschnitt der **Hoch- und Untergundbahn** zwischen Stralauer Tor und Potsdamer Platz eröffnet. **BVB**

Die Modernisierung der Rhein-Haardtbahn

Die Modernisierung der gesamten Anlage der Rhein-Haardt-Bahn (RHB) (die mit der Beschaffung von zwei Gelenkzügen (zwei weitere Gelenk-Tw und -Bw für den Gemeinschaftsbetrieb beschaffen anschließend die Verkehrsbetriebe Mannheim-Ludwigshafen) eingeleitet wurde, fand ihre Fortsetzung in dem zweigleisigen Ausbau der Teilstrecke Oggersheim Goetheplatz—Ruchheim, die jetzt beendet wurde; die Streckenlänge des neuen, zweigleisigen Abschnitts beträgt 3,1 km. Eingleisig sind jetzt nur noch die Ortsdurchfahrt durch Elierstadt und das 4,2 km lange Endstück Friedelshaus—Bad Dürkheim, dessen zweigleisiger Ausbau für 1964/65 vorgesehen ist. Dieser Abschnitt bereitet besondere Schwierigkeiten, da er zur Hälfte die vielbefahrene Bundesstrasse 37 benutzt und ausserdem eine schmale Unterführung im Zuge der DB-Strecke Bad Dürkheim—Freinsheim verbreitert werden muss.

Das eingleisige Streckenstück Oggersheim Schillerplatz—Goetheplatz soll 1962 im Zuge der Verlängerung der Linien 11 und 21 der Verkehrsbetriebe Mannheim-Ludwigshafen um rd. 1 km

bis zum Westende des Stadtteiles Oggersheim verschwinden. Im Jahre 1962 soll ferner das zur Zeit bestehende vereinfachte Zugmeldeverfahren, bei dem in den Zeiten des Berufsverkehrs immerhin acht Bahnhöfe besetzt sein müssen, durch einen automatischen Streckenblock ersetzt werden, der eine Sechs-Minuten-Zugfolge gestatten wird; die zentrale Fahrdienstleitung befindet sich dann wie bisher in Bad Dürkheim-Wagenhalle. Ferner sind für 1963 drei weitere sechsachsige Gelenkzüge angekündigt, während bis spätestens 1965 alle Strassenübergänge mit Warnlichtanlagen und Halbschranken ausgestattet werden sollen. Weiter ist für die nächste Zeit die Umstellung des bisherigen Zwei-Spannungs-Betriebes 1200/650 Volt auf 750 Volt Gleichstrom vorgesehen. Durch die bisherigen Modernisierungsmaßnahmen, die u. a. auch eine Verkürzung der Fahrzeit zur Folge hatten, wurde der Verkehrsrückgang nach Angaben der RHB weitgehend wieder aufgefangen. Die gesamten Modernisierungskosten wurden auf rd. 6 Millionen DM beziffert. **N. Müller**

ALLGEMEINES

Belgien: Durch Gesetz sind die Namen nachstehender Verkehrsbetriebe nach Neukonzeption geändert worden:

Société Anonyme des Tramways Unifiés de Liège et Extensions, Gestion Provisoire (TULE), jetzt Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Liégeoise (STIAL); Société Anonyme des Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions (RELSE), jetzt Société des Transports Intercommunaux de Liège-Seraing (STILS); Société Verviétoise de Transports en Commun (Nachfolgerin der Société Anonyme des Tramways Verviétois), jetzt Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération Verviétoise (STIAV). **Vogt**

Wer kann Angaben machen über das genaue Stilllegungsdatum der Strecke **Nörvenich—Müddernheim** der Dürener Kreisbahn (Neu-Elektrifizierung erst 1954!), und wann wurde der VT-Betrieb Müddernheim—Züllich eingestellt? **v. d. Gragt**

N. Müller: zur Umfrage betr. Om-Betrieb in Kleinstädten:

Gütersloh (Linienstand Sommer 1961, nur Om):

1 — Hbf. — Stadtwerke — Westring — Westfäl. Landeskrankenhaus,

1a — Hbf. — Westring — Johannesfriedhof,

2 — Hbf. — Stadtkrankenhaus — Siedl. Eichenallee — Brockweg,

3 — Hbf. — Restaurant „Zum stillen Frieden“,

4 — Hbf. — Flughafen — Marienfeld,

5 — Hbf. — Nachrichtenkasernen — Spexard,

6 — Omn-Bf. — Lintel — Wiedenbrück Siedlung — Bahnhof,

7 — Hbf. — Siedlung Kahlertstrasse,

8 — Hbf. — Zumhagen Hof — Ohlbrocks Weg.

L. 1, 2 alle 30 Min., 3 u. 7 stündl., 1a Sa, S 5 mal, 4 Mo—Fr 4 mal, Sa 3 mal, 5 W 11, S 7 mal, 6 Mo—Fr 15, Sa 13 mal, S 8 mal, 8 W 12, S 7 mal.

Söhnlein: zur gleichen Umfrage:

Ludwigsburg (Stand 1. 10. 61):

E — Rathaus — Bf. — Eglosheim (Hirschberg),

G — Bf. — Rathaus — Karlshöhe — Grünbühl,

H — Bf. — Rathaus — Heilbad Hoheneck,

K — Bf. — Rathaus — Landratsamt — Krabbenloch (Oststadt),

N — Bf. — Rathaus — Neckarweihingen,

O — Bf. — Rathaus — Ossweg,

P — Rathaus — Bf. — Pflugfelden,

S — Bf. — Rathaus — Friedhof — Schloßlesfeld.

W — Rathaus — Bf. — Weststadt
(alle 20 Min.), ferner
Aussenlinien (mit unstarrem Fahrplan) u. a.
NW nach Neckarrems-Waiblingen,
Z nach Poppenweiler-Bittenfeld.
Die Stadtlinien sind z. T. paarweise mitein-
ander verbunden (z. B. E mit O und K
mit W).

MDS: Sachsen (Fortsetzung aus DVA 207):
VEB Kraftverkehr Lutherstadt **Eisleben**
(Stadtverkehr)

A — Wimmelburg — Bahnhof
tägl. 19 Fahrten

B — Martinstr. — Bahnhof
tägl. 17 Fahrten

C — Helfta — Oberhütte
tägl. 20 Fahrten

VEB Kraftverkehr Lutherstadt **Wittenberg**
(Stadtverkehr)

A — Lerchenberg — Apollensdorf
alle 20 Min.

B — Friedrichstadt — Gummiwerk
tägl. 7 Fahrten

C — Hauptbahnhof — Gummiwerk
tägl. 8 Fahrten

D — Hauptbahnhof — Apollensdorf Nord
tägl. 6 Fahrten

E — Markt — Wiesigk
tägl. 7 Fahrten

F — Markt — Markt (Rundlinie)
tägl. 3 Fahrten

VEB Kraftverkehr **Merseburg**
(Stadtverkehr)

A — Strasse des Friedens — Bahnhof
alle 30 Min.

B — Stadtrandsiedlung — Bahnhof
alle 60 Min.

C — Strasse d. jung. Pioniere — Ruhrweg
alle 60 Min.

VEB Kraftverkehr **Naumburg**
(Stadtverkehr)

A — Naumburg — Schulpforta
tägl. 5 Fahrten

B — Naumburg — Gieckau
tägl. 5 Fahrten

C — Naumburg — Flemmingen
tägl. 5 Fahrten

VEB Kraftverkehr **Sangerhausen**
(Stadtverkehr)

A — Bonifaziusplatz — (Rundlinie)
tägl. 17 Fahrten

C — Bergarbeiter-Wohnheim — Thomas-
Münzer-Str., tägl. 5 Fahrten

VEB Kraftverkehr **Weissenfels**
(Stadtverkehr)

Hauweg — Karl-Marx-Platz
tägl. 75 Fahrten

VEB Kraftverkehr **Zeitz**
(Stadtverkehr)

A — Zangenberg — Kleefeldplatz
tägl. 21 Fahrten

B — Theisen — Kleefeldplatz
tägl. 17 Fahrten

C — Rasberg — Grana
tägl. 10 Fahrten

D — Kleefeldplatz — Zentraluhr
tägl. 14 Fahrten

(Ende der Übersicht über Sachsen.)

WAGENPARK-STATISTIK

Aachen: Tw 2604 = a. Vogt

Berlin: Tw 5946 = Arb.Tw A 470 (BVG-
West). Tw 5944 und 5763 = a (BVG-West).
B V B

Bochum-Gelsenkirchen: neu 6x GI-Tw
17—20 (2 R, DÜWAG) Stetza

Darmstadt: neu 6x GI-Tw 25—33 (ER,
DWM) mithin Serie ausgeliefert. Berichtig-
ung zur Meldung DVA 205/1609: Arb.Tw
97 ex 23 (I), ferner neue Arb.Tw 93 ex 21 (I)
und 96 (II) ex 33 (I). Folgende Wagen = a:
Tw 22, 25—32 und 34 (Bj. 1903) und Bw 148
(ex Tw 3), 150 (ex Tw 7), 152 (ex Tw 10) und
155 (ex Tw 13) sowie Arb.Tw 96 (I) ex Tw 14.
Michelke/Neise

Duisburg: 4x Gr-Tw 231—232 in 6x GI-Tw
umgebaut, 4x Gr-Bw 268 nach Unfall (Bahn-

übergang Hamborn) vollständig zerstört
und = a. Stetza

Düsseldorf: Folgende Wagen = a: Arb.-
Tw 5197, Tw 537, 550, 558, 903, 904, 909, 911,
920, 922 und Bw 723, 747, 794, 813, 826, 1076,
1077 und 1080. Tw 908 = Arb.Tw 908. Arb.-
Tw 54 nicht = a, sondern abgestellt, jetzt
wieder in Betrieb. Walkking

Frankfurt-Main: Tw 378 = Arb.Tw 2037
(IV), Arb.Tw 2037 (III) ex 364 zur Verschrot-
tung abgestellt. Vorort-Bw 791—793, 795—
802 = 1391—1393, 1395—1400, 1389—1390.
Michelke

Genf: Die aus Luzern übernommenen Gr-
Tw 101—110 wurden mit den Nummern
731—740 bezeichnet. EA

Kleve: Tw 11 und 17 sowie Bw 31 und 32
= a, Tw 16 und Bw 35 abgestellt.

Walkking

Mainz: zur Meldung DVA 206/1616 muss

es richtig heissen „Fortsetzung zu Serie 121—126“.

Neise

Mannheim-Ludwigshafen: neu 6x Gl-Tw 351—358 (ER, DÜWAG). Folgende Wagen = a: Tw 62, 67, 118, 124, 125, 149, 159, 162, 248, 249, 276 und Bw 552, 586 und 523 (II).

Irschlinger

Ravensburg-Weingarten: Die beiden 4x Gr-Tw 195.01 und 195.02 wurden an die Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM) verkauft, wo sie in diesel-elektrische Tw unter Weiterverwendung der elektrischen Einrichtung zum Einsatz gelangen sollen.

Stetza/DB

Stralsund: Tw 7 (ex Schwetzingen-Ketsch) = a.

Michael

Verviers (Belgien): Tw 60, 61, 64, 65, 67, 68 und 69 sowie Bw 47—54 = a.

Vogt

Zürich: neu 6x Gl-Tw 1801 (SIG). E. A.

Wagenpark-Geschichte Düsseldorf (Fortsetzung):

Tw 241—242 Bj. 1927 = Bw 241—242 = KV
243—244 Bj. 1928

Bw 831—846 Bj. 1927 { 843, 848, 866, 867,
847—850 Bj. 1928 { 875, 880 = KV
851—890 Bj. 1929 { 863 und 890 = a,
831—839 in Meter-
spur umgeb.

Tw 928—962 Bj. 1928 { 928, 930—933, 936,
963—977 Bj. 1929 { 950—952, 958, 962,
964, 969, 975—977
= KV, 968, 970 und
973 = a

Tw 1935 Bj. 1935 abgestellt
1936 Bj. 1936 = KV
17—21 Bj. 1926 ex Düsseldorf—
Duisburg 17—21,
davon 20 = KV

Bw 59—62 Bj. 1926 ex Düsseldorf—
Duisburg 59—62,
davon 59 und 62 =
KV

Tw 250—269 Bj. 1937 | 250, 254, 262, 264,
270—296 Bj. 1941 | 265, 273, 284, 294,
350—364 Bj. 1943 | 356, 359, 364 = KV

Bw 300 (II)—319 (II) |
Bj. 1937 |
320 (II)—332 (II) | 310, 313, 315, 321,
Bj. 1941 | 328, 332—335 = KV
333 (II)—339 (II) |
Bj. 1943 |

(Fortsetzung folgt)

b) Omnibusse:

Braunschweig: neu 1961: 88 (II)—98 (Bü) und 6101—6120 (Bü).

87 (I) an Bü zurückgegeben, 88 (I) = 87 (II), TU 7, nach Umbau an Bü zurückgegeben.

1 nach Unfall = a, 2—5, 16, 17 = a, 40 nach Unfall = a.

Höltge

Frankfurt-Main: neu 241—270 (Bü 12 R/ U 7 H).

Michelke

Rostock: neu Doppeldeck (Do 56) 44—46 und 49—50.

xyz

Vestische Strassenbahnen: neu: 187—189 (Anderthalbdeck/Bü/Ludewig).

Stetza

Wagenpark-Statistik Augsburg (Fortsetzung):

Anhänger:

1—2 Bj. 1939 DÜWAG = a
3 Bj. 1941 Kässbohrer, VDK OA II, jetzt Arb.Wg.

4—5 Bj. ? wurden gestohlen, 5 später bei einem Privatunternehmer in Flensburg aufgetaucht

6 Bj. ? Kriegsausführung, wurde gestohlen

7 Bj. 1943 Schumann

8 Bj. 1946 (von RBD Augsburg?) = a

9—10 Bj. 1948 abgestellt

11—13 Bj. 1956 Göppel

14—25 Bj. 1957 Göppel Strobel

FAHRSCHEINWESEN

Berlin: Wie die Sammelkarte für Strab/U-Bahn zeigt jetzt auch die Sammelkarte Autobus/Obus im vierten Stempelfeld zusätzlich in blauer Farbe die Inschrift „Autobus-Obus“ (BVG-West). Nach Änderung der Telefonnummer ist jetzt auch die Postanschrift der BVG-West geändert worden. Sämtliche neugedruckten Fahrscheine erscheinen jetzt mit der geänderten Bezeichnung W 30 (bisher W 35).

B V B

Mannheim—Ludwigshafen: seit 1. 2. 1962 neuer Tarif unter Aufhebung der Teilstrecken: „Geradeaus“ = 40 Pfg., Umsteiger = 50 Pfg., Kinder (wie bisher mit Umsteigen) = 20 Pfg. Einbeziehung von Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim (Landkreis Mannheim) in das Strassenbahn-Tarifnetz (durchgehendes Lösen in OEG und Strab zum Umsteigetarif von 50 Pfg.) gemäss einer Vereinbarung zwischen Verkehrsbetrieben Mannheim und OEG.

Irschlinger

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

VDNE-Mitgliederhandbuch 1961, Verlag Ludwig Flöttmann, Gütersloh, DM 15,—. Es enthält detaillierte Angaben über 194 private Bahnen des öffentlichen Verkehrs (darunter 14 Kraftverkehrsbetriebe als Tochtergesellschaften, 7 ehemalige Bahnbetriebe ohne Schienenverkehr, 49 Bahnbetriebe, die auf der Schiene nur noch Güterverkehr betreiben), 45 Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs und 57 Seilschwebbahnen. Einige Bahnen werden mit ihrem Omnibusbetrieb auch im VÖV-Handbuch aufgeführt. Für jeden Betrieb sind angegeben: Direktions-Anschrift, die leitenden Beamten, der Eigentümer, die Rechtsform, Eröffnungsdaten, Spurweite, Strecken- und Gleislänge, Fahrzeugbestand, Personal und Leistungen im Personen- und Güterverkehr. Das in biegsames Leinen gebundene Buch ist für jeden Verkehrs-Amateur, der sich mit Privat- und Kleinbahnen beschäftigt, ein unentbehrliches Nachschlagewerk.

N. M.

Montreal City Passenger Railway Company, Denkschrift über den Verkehrsbetrieb der canadischen Stadt Montreal, von Omer S. A. Lavallee, erschienen bei der canadischen Liebhaber-Organisation „Canadian Railroad Historical Association“, Box 22, Station B, Montreal (Canada).

Das mit zahlreichen, z. T. sehr lustigen und historischen Bildern sowie dem Streckennetzplan (1861—1894) ausgestattete Buch vermittelt (in englischer Sprache) einen vorzüglichen Überblick über Entwicklung und

Besonderheiten aller Art dieses Verkehrsbetriebes, wobei ein besonderes Schwergewicht auf die sehr wechselvolle Vergangenheit gelegt wird. Bestellungen mögen direkt bei der obengenannten Organisation aufgegeben werden.

Kleinbahn-Berichte, Heft 19 (Februar 62), Verlag Werner Böttcher, Dortmund, Schützenstr. 16, bringt interessante und ausführliche Beiträge über die Herkulesbahn, die Geilenkirchener Kreisbahn und die Ernstbahn Braunfels (Lahn), wobei als löblich die jeweils sich anschließenden Bild-Service-Angaben hervorgehoben werden mögen.

Hamburger Abendblatt (15. 2. 1962): „U-Bahn 50 Jahre alt, aber keine Feier“, bebildeter Bericht über das Hamburger U-Bahn-Jubiläum am 15. Februar mit Aufführung der wichtigsten historischen Daten im Zuge der Entwicklung dieses Verkehrsmittels.

Vehlber

VDI-Nachrichten, Düsseldorf (20. 12. 61): „60 Jahre Berner Oberlandbahn“, Bericht (mit Netzbild) anlässlich des Jubiläums dieser berühmten Schweizer Bergbahn,

desgl. (24. 1. 62): „Eine neue Eisenbahn“, ausführlicher, vorwiegend technischer Beitrag (mit 2 Abbildungen) über den gegenwärtigen Bau der neuen Eisenbahnstrecke im Biggetal bei Olpe, wobei auch ein 1126 m langer Tunnel hergestellt werden muss.

Grieger

Frankfurter Nachtausgabe (6. 2. 1962): „Bahn versetzt Berge“, etwas sensationell aufgemachter, aber durchaus lesenswerter Aufsatz über das technische Wunder am Brauhäuser Tunnel im Zuge der Nord-Süd-Elektrifizierung.

Scheyrer

Marterln

Weil mitten auf dem Feld,
Wo das Unglück passiert,
Kein Zügelglöcklein
Geläutet wird . . .

(Rosegger, „Der Dorfbahnhof“)

Gedächtnistafeln für auf der Eisen- oder Strassenbahn Verunglückte sind recht selten und dazu noch weit weg vom Unglücksplatz zu finden; so das Bild in **Maggia** (Locarno-Bignasco) Il Tram No. 5. Die Errettung fand aber in Genf statt.

In der Kirche **Madonna del Sasso** (Locarno) gibt es zwei Votivtafeln aus dem 19. Jahrhundert: jemand wurde von der Kirche weit entfernt durch ein Wunder ge-

rettet, das andere Bild „L'Asino e il Tram“ zeigt, wie ein gewisser Battista durch einen Esel vor dem sicheren Tode unter der Strassenbahn bewahrt wurde.

Im Oratorio zu **Intragna** (Centovalli-Tal) schliesslich existiert ein Ölbild auf Zink gemalt aus Dankbarkeit für die Errettung bei irgendeinem Unfall auf der Centovallibahn (Il Trenino delle Centovalli).

(Lit.: Bianconi & Martinola, L'Ex-Voto nel Ticino, 1950)

Metzeltin

Aus der Geschichte der Strassenbahnen Bad Homburg

Von Walter Söhnlein, Bad Homburg

Im Jahre 1897 verpflichtete sich die Elektrizitätsgesellschaft vorm. Lahmeyer in Homburg v. d. Höhe, eine elektrische Bahn zu errichten. Ein Pferdebahnbetrieb hat hier nie bestanden.

Die Eröffnung des Betriebes fand am 25. Juli 1899 mit einer Sonderfahrt statt. Die 5,1 km lange Strecke begann am „Alten“ Bahnhof und führte eingleisig mit zahlreichen Ausweichen über Luisenstr., Markt, Haingasse, Höhestr., Ober-gasse, Mauerstr., Untertor, Saalburgstr., Dornholzhausen zum Gotischen Haus. Bereits am 30. August 1899 nahm die Zweiglinie Höhestr. — Kirdorf (0,9 km), an der auch das Depot lag, ihren Betrieb auf. Insgesamt standen 7 normalspurige

Bremsen; ausserdem führten sie einen Telefonapparat mit. Anfangs begann die Saalburgbahn in Dornholzhausen, bekam aber in der folgenden Zeit auch ihre Endstation in Homburg.

Zur Unterscheidung der verschiedenen Linien trug das Zielschild einen farbigen Diagonalstrich: Saalburg — grün, Kirdorf — blau, Gotisches Haus — rot, Dornholzhausen — gelb. Später entfielen diese Markierungen wieder, jedoch erhielten im Winter 1917/18 die Wagen nach Kirdorf eine rote, jene nach Dornholzhausen eine grüne Vorsteckscheibe.

Da sich die Strecke durch die Altstadt mit zahlreichen engen Kurven dem steigenden Verkehr zum Taunus nicht gewachsen zeigte und eine direkte Verbindung vom Depot zum Untertor nicht genehmigt wurde, suchte man nach einer anderen direkten Verbindung. Erst der Bau der Brücke über die Altstadt im Jahre 1905 ermöglichte dann eine Strecke vom Markt direkt zum Untertor. Die Altstadtstrecke diente fortan nur noch betrieblichen Zwecken. Als 1907 ein Zentralbahnhof die beiden früheren Bahnhöfe an der Luisenstrasse ersetzte, erweiterte man das Netz um 0,4 km zu dem neuen Bahnhof.

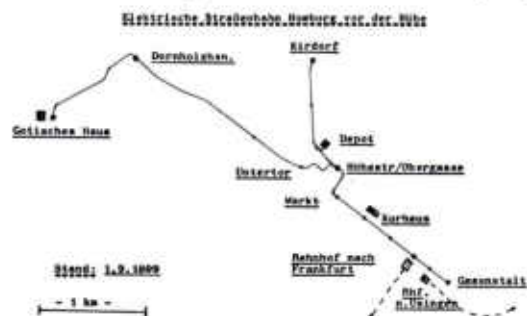
Während schon von Anfang an die Strecken Dornholzhausen—Saalburg bzw. —Gotisches Haus im Winter nicht befahren wurden, brachte der Erste Weltkrieg und die Zeit danach häufige Einschränkungen des Fahrplanes. Nach einer gewissen Besserung in den Zwanziger Jahren verschlechterte sich die Wirtschaftlichkeit so sehr, dass die Linie nach Kirdorf letztmalig im Winterfahrplan 1932/33 mit drei Fahrten erschien, nachdem schon vorher die Strecke zum Gotischen Haus keine Fahrten mehr aufwies.

Die letzte Hoffnung auf eine Wiederaufnahme des Betriebes dieser Linien musste aber aufgegeben werden, als auch die „Saalburgbahn“ am 31. Juli 1935 zum letzten Male verkehrte. Sie wurde durch eine Buslinie der Frankfurter Lokalbahn ersetzt, die noch vor dem Krieg an die Kraftpost übergang.

Im Winter 1935/36 entfernte man alle Gleise, sofern sie nicht für den Betrieb der Linie 25 Bad Homburg—Frankfurt gebraucht wurden. Diese Linie verkehrte seit dem 4. Mai 1910 auf dem Streckenabschnitt Markt — Gaswerk der Homburger Strassenbahn, der aus diesem Grunde zweigleisig ausgebaut wurde. Ausserdem benutzte die den Betriebsbahnhof anführenden Züge — heute etwa 15 am Tage, auch Grossraumwagen — die eingleisige Strecke in der Haingasse und Höhestrasse, dabei ist Personenbeförderung zugelassen.

Da alle Pläne, eine Endschleife für die Linie 25 in der Altstadt anzulegen, in den letzten 50 Jahren nicht verwirklicht wurden, entwickelte sich das Gleisdreieck am Markt zum Knotenpunkt des Homburger Strassenbahnverkehrs. Das Zurückstossen der Züge in die Hauptstrasse wird aber schon seit langem als verbesserungsbedürftig angesehen. Trotzdem findet die Stilllegung der Strassenbahn in der Innenstadt nicht so viele Befürworter wie anderswo. In Bad Homburg hat man mit dem Omnibusersatz nach Dornholzhausen und Kirdorf zum Teil sehr schlechte Erfahrungen gemacht.

Nach den Plänen, über die demnächst entschieden werden muss, soll eine Schleife am Untertor angelegt werden. Dann würden zwischen Markt und Untertor wieder Gleise gelegt werden müssen, auf denen dann nach über 25 Jahren wieder eine Strassenbahn fahren könnte.

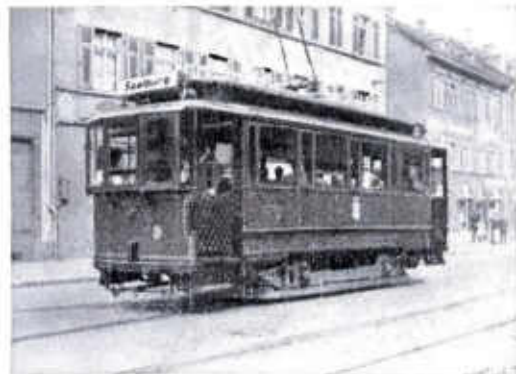


Das Strassenbahnnetz in Bad Homburg am 1. September 1899. (Zeichnung: Söhnlein)

Triebwagen mit Rollenstromabnehmern zur Verfügung, die mit „Elektrizitätswerk Homburg v. d. Höhe“ beschriftet waren. Später kamen auch Beiwagen hinzu. Bei halbstündlichem Verkehr trafen sich die Wagen der Hauptlinie an der Höhestr., wo gleichzeitig auch der Kirdorfer Pendelwagen stand. Seit 15. Oktober 1899 fuhren die Kirdorfer Wagen bis Bahnhof und z. T. weiter bis zum Gaswerk (0,4 km).

Am Pfingstsonntag, dem 3. Juni 1900, kam noch die „Saalburgbahn“ hinzu. Sie war von Dornholzhausen bis Saalburg (374 m) 4 km lang und mußte Steigungen bis 1 : 18 überwinden. Noch heute ist es jedem Verkehrsfreund zu empfehlen, die ehemalige Strecke zu begehen, zu deren Herstellung 70 000 cbm Erde bewegt werden mussten. Er kann dann auch noch das im „römischen Kolonialstil“ erbaute Stationsgebäude Saalburg sehen, um das eine Schleife herumführte.

Die neuen Triebwagen 8 bis 15 unterschieden sich von den bisherigen nur durch doppelte



Triebwagen 9 der „Saalburgbahn“ in ihren besten Zeiten.

