

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 2841 28

Abonnementspreis: DM 18,- pro Jahr (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, Essen 457 54. Für **Österreich**: Jahresabonnement 90 Schilling, zu überweisen auf Konto 109 070 Postsparkassenamt Wien. Für **Grossbritannien**: Jahresabonnement sh 30/-, zu überweisen auf Konto 6546 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

19. Jahrgang

JANUAR 1964

Nr. 230

Ein Schlafwagen fährt durch die Stadt



DSG-Schlafwagen 30082 beim Transport durch Frankfurt/M.-Heddernheim.
(Foto: Steinberger)

Ein Schlafwagen fährt durch die Stadt. Es ist nicht deshalb, weil vielleicht einen der Vorübergehenden die Lust ankommen könnte, am frühen Morgen ein kleines Nickerchen zwischen zwei Einkäufen zu machen. O nein! Soweit geht der Kundendienst nun doch nicht.

Eine Baufirma der Nordweststadt-Großbaustelle in Frankfurt am Main kam auf den Gedanken, einen Schlafwagen der Deutschen Speisewagen- und Schlafwagen-Gesellschaft (DSG) zu erwerben und ihn als Unterkunft für ihre Bauarbeiter zu verwenden. Sie kaufte den Schlafwagen 30082, Baujahr 1923, gebaut bei Wegmann & Co, Kassel (21,8 Meter ü. P., 47,5 Tonnen).

Der Wagen wurde am Freitag, dem 6. Dezember 1963 auf dem Anschlussgleis in Oberursel (Taunus) der Frankfurter Strassenbahn zur Weiterbeförderung nach Heddernheim

überstellt. Gegen 14.30 Uhr traf der Schlafwagen, gezogen von einer Diesellok der Frankfurter Strassenbahn in Heddernheim ein und wurde zunächst auf dem Werksgleis einer Firma abgestellt.

Am folgenden Tage, dem 7. Dezember, wurde der Schlafwagen von den Fahrstellen abgehoben und auf bereitgestellte Strassenroller gesetzt. Gegen 10 Uhr vormittags begann dann eine fast abenteuerliche Fahrt durch die engen Strassen des alten Stadtteiles Heddernheim. Trotz mancher Schwierigkeiten in den oft recht engen Kurven ging die Fahrt ohne Unfall vonstatten. Sie führte über Dillenburger Strasse, Hessestrasse, Antoniusstrasse, Konstantinstrasse, In der Römerstadt, Ernst-Kahn-Strasse zur Nordweststadt. Das Bild zeigt den Transport an der Ecke Konstantinstrasse und In der Römerstadt.
Steinberger

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

An die DVA-Bezieher in Gross-Britannien

Leider zwingt ein unglaublicher Vorfall zu der Massnahme, die DVA-Bezieher Gross-Britanniens **nur noch gegen Vorauszahlung der Bezugsgebühren** zu beliefern. Die Rechnungen an diese sind inzwischen herausgegangen.

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Für das Jahr 1964 sind unter dem üblichen Vorbehalt der möglichen Änderungen die folgenden Veranstaltungen vorgesehen:

- 22. Februar Vortrag des Herrn von Rohr, Stuttgart, über Stuttgart (mit Lichtbildern)
- 21. März Vortrag des Herrn F. van der Gragt, Amsterdam
- 3. Mai Exkursion zur Herforder Kleinbahn
- 17./18. Mai Teilnahme an der Jahrestagung der LRTL in Holland
- 27./28. Juni Exkursion nach Charleroi (Belgien)
- 26. September Besuch bei den Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen
- 24. Oktober Fahrt auf dem Schmalspurnetz Wuppertal
- 21. November Vortrag des Herrn M. Hesse über Leipzig (mit Lichtbildern)
- 19. Dezember Filmvortrag des Herrn W. Zeunert über verschiedene Kleinbahnen.

Anmeldungen und Rückfragen an den Leiter der VDV, Herrn Peter Boehm, 4 Düsseldorf-Gerresheim, Nevigesstrasse 1.

Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires

Diese dem VDVA befreundete französische Liebhaber-Organisation teilt mit, dass ihre Jahreshauptversammlung am **22. Febr. 1964 im Bahnhofs-Restaurant Paris-Montparnasse** stattfindet.

Gemäss der auf der letzten VDVA-Mitgliederversammlung getroffenen Vereinbarung, sind Mitglieder unseres Verbandes auf dieser Veranstaltung willkommen. Für 1964 sind die folgenden Studienfahrten vorgesehen, an denen sich VDVA-Mitglieder beteiligen können:

- 14. März Réseau de Provins de la Compagnie de Chemins de fer secondaires et de transport automobiles.
- 18. April Réseau des Tramways de Valenciennes avec retour par la ligne Quiévrain-Mons de la S.N.C.V.
- 30./31. Mai Grand Voyage annuel sur le réseau du P.O. Corrèze en train spécial à vapeur
- 26./27. September Possibilité d'un voyage en Suisse.

Anmeldungen und Rückfragen an die Geschäftsstelle der F.A.C.S., 134, rue de Rennes, Paris (6).

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die **Süd-Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG)**, ein Unternehmen des Landes Baden-Württemberg, übernahm folgende, zuvor der DEBG gehörende Bahnen (mit Kursbuchnummern):

- 301v Haltingen — Kandern (z.T. bis Basel Bad. Bf.) T/O
- 301s Bad Krozingen — Untermünstertal/Sulzburg (z.T. bis Freiburg) T/O
- 301m Orschweier — Ettenheimmünster K/O
- 302g Biberach (Bad) — Oberharmersbach — Riersbach T+K/O
- 301e Achern — Ottenhöfen T

- 320d Bruchsal — Odenheim — Tiefenbach T+K/O
Tiefenbach — Hilsbach K/O
- 320e Bruchsal — Menzingen L+T/O
- 320a Wiesloch-Walldorf — Schatthausen T+K/O
- 320b Wiesloch-Walldorf — Waldangelloch T+K/O
- 321e Neckarbischofsheim — Hüffenhardt T
- 321k Oberschefflenz — Billigheim (X1L, 3K) L+K/O
- 322c Möckmühl — Dörzbach
Personen: K/O
Güter: L+T/O

L = Zug mit Lok, T = Triebwagen, K = Kraftomnibus, O = die betr. Bahn betreibt weitere Omn-Linien, meist als Verlängerung der Stammstrecke. Auf den mit „T“ bezeichneten

Strecken können ersatzweise auch Lok-Züge verkehren.

Nur die Strecke Möckmühl — Dörzbach ist schmalspurig (750 mm). Hier werden DB-Güterwagen auf Rollböcke gesetzt. Die Güterzüge werden normalerweise von 2 Diesel-Tw gezogen, bei starkem Verkehr oder hilfsweise von Dampf-Schleppenderlokomotive. Sitz der SWEG: Ettlingen. Vögele

Kiel: Der beschränkte fünfgleisige Bahnübergang Alte Lübecker Chaussee (DB-Strecke Kiel — Hamburg, Kiel — Lübeck und Eisenbahn Kiel — Schönberg) ist seit 14. 11. 63 aufgehoben, da die neue, über diese Bahnanlagen führende Friesenbrücke nach zweijähriger Bauzeit für den Strassenverkehr freigegeben wurde.

Von der am 31. 12. 1961 stillgelegten **Kiel—Segeberger Eisenbahn** stehen auf einem Abstellgleis des Kleinbahnhofes Kiel-Süd noch folgende Fahrzeuge: Packwagen Nr. 1053, 1104 und Güterwagen Nr. 1151.

Spoddig

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Antwerpen: Seit 26. 11. 1963 SL 2 bis Groenplaats verkürzt (statt Suikerrui) und SL 4/8 wieder getrennt mit Endhaltestelle Groenplaats. v. d. Gragt

Berlin: seit 18. 11. 1963 neue OmL A48 (BVG-Ost) zwischen Bf. Schöneweide und Johannisthal-Süd im Rundverkehr. Bedauerlicherweise wurde damit eine zweite Doppelbenennung von OmL in Gesamt-Berlin geschaffen. ObL A32 (Marienfelde — Breitenbachplatz) (BVG-West) soll in diesem Jahre auf Om-Betrieb umgestellt werden, damit würde auch in Berlin der Obus als Verkehrsmittel verschwinden. BVB

Dortmund: seit 2. 12. 1963 SL 2 nur noch Marten — Brackel im 10-Min.-Betrieb, SL 12 eingestellt. Dafür OmL 72 Zeche Ickern — Kirchlinde — Hangeney — Marten — Lütgendortmund Bf. und OmL 55 Hbf. — Huckarde — Jungferntal — Kirchlinde — Hangeney — Marten (nur HVZ). OmL 62 nur noch Hbf. — Kirchlinde — Bövinghausen — Lütgendortmund — Marten. Cadenbach

Dürener Eisenbahn AG (DEAG): seit 3. 11. 1963 Gemeinschaftsbetrieb mit Dürener Kreisbahn (DKB) mit Eingliederung in das Linienschema; OmL 6 Düren Kaiserplatz — Birkesdorf — Inden, OmL 16 Düren — Kaiserplatz — Siedlung Lindenbaum, OmL 26 Pier — Lucherberg — Lamersdorf — Inden — Pier. Der Verstärkungsverkehr auf der Schiene bleibt unverändert bestehen. Doehler

Düsseldorf: seit 30. 11. 1963 OmL 81 (D'ff. — Kaiserswerth — Hösel — Heiligenhaus)

jetzt Bockum, Roßpfad — Kaiserswerth — Heiligenhaus. Strecke nach Düsseldorf stillgelegt. Waltking

Frankfurt-Main: Die in DVA 228/1791 genannte Linienführung der SL 26 wird seit 15. 10. 1963 wie angegeben bis 10 Uhr als Rundverkehr in der angegebenen Richtung geführt, während nach 10 Uhr ein Rundverkehr in der Gegenrichtung Eschersheim — Dornbusch — Marbachweg — Eckenheimer Landstrasse — Alte Gasse — Schäfergasse — Zeil — Hauptwache — Opernplatz — Reuterweg — Hansaallee — Dornbusch — Eschersheim durchgeführt wird. Seit 25. 11. 1963 OmL 56 von der bisherigen Endstelle der SL 21 bis zur Ecke Rheinland- und Schwanheimer Strasse verlängert. Michelke

Den Haag: Seit 8. 12. 1963 SL 2 und 5 eingestellt. Dafür neue OmL 2 Laan van Meerdervoort — Kerkplein-Staatsspoor, OmL 1 zur Einstellung vorgesehen, für SL 5 kein Ersatzverkehr. Damit sind sämtliche SL des Stadtverkehrs auf PCC-Betrieb umgestellt, Umstellung der Aussenlinie Den Haag — Delft ebenfalls zur Umstellung auf PCC-Betrieb vorgesehen. v. d. Gragt

Karlsruhe: seit 5. 12. 1963 SL 4/14 bzw. S in der Waldstadt um ca. 850 m Neubausstrecke bis zur neuen Endschleife Jägerhaus verlängert. Turmbergbahn sowie Pendelverkehr Daxlanden — Rappenwört und OmL Knielingen — Rheinbrücke seit 3. 11. 1963 über Winter eingestellt. Vögele

Kassel: OmL 9 (Harleshausen — Ständeplatz) seit 16. 12. 1963 verlängert zum Rundverkehr ab Ständeplatz — Frankfurter Str. — Steinweg — Staatstheater — Altmarkt — Kurt-Schumacher-Str. — Lutherplatz — Werner-Hilpert-Str. — Hbf. — Ständeplatz — Harleshausen (neue Haltestellen: Rathaus, Staatstheater, Hansahaus, Hbf.). Heidl

Kiel: OmL 8 (Reventloubrücke — Selenter Str.) seit 1. 12. 1963 Linienführung auf dem Streckenabschnitt Hbf. — Kleinbahnhof nicht mehr über Kaistrasse — Bahnhofstrasse, sondern über Sophienblatt — Alte Lübecker Chaussee — Friesenbrücke. ObL R/S (Hbf. — Reichenberger Allee/Kroog) auf Om-Betrieb umgestellt, dafür verstärkter Obus-Einsatz auf ObL T (Hbf. — Toweddern) im 5-Min.-Betrieb. Spoddig/Schoen

Krefeld: seit 18. 12. 1963 SL 6 wieder durchgehend Hüls — Rheinhafen (über Oppumer Str., nach Beendigung der Bauarbeiten).

Bankstahl

Linz (Österreich): ObL 01 (als 01a) seit 17. 10. 1963 von St. Martin bis Stadtfriedhof Linz-Süd verlängert. Auf diesem Abschnitt alle 60 Min., Verlängerung nach Traun in Vorbereitung. Lehnhart

Mainz: seit 18.12.1963 SL 7 wieder über die bisherige Endstelle Rheinbrücke bis zum Liebfrauenplatz (Dom) ca. 400 m verlängert. Diese Massnahme erfolgte auf Protest der Fahrgäste, die seit 28.10. umsteigen mussten, um in die Innenstadt zu gelangen. Zu diesem Zweck mussten die bereits entfernten Gleise (ca. 30 Meter) am Brückenplatz wieder eingebaut werden! Ausserdem musste am Liebfrauenplatz (mit der 1960/61 erbauten neuen Haltestellenanlage) ein Gleiswechsel eingebaut werden. Die SL 7 ist jedoch zur baldigen Umstellung auf Om-Betrieb vorgesehen.

Neise

Saarbrücken (Fortsetzung aus DVA 229/1800): OmL 1 Stadttheater — Hbf. — Burbach — Luisenthal, 2 Stadttheater — Burbach — Altenkessel, 4 Stadttheater — Burbach Markt, 7 Rotenbühl — Wilh.-Heinrich-Brücke, 12 Rotenbühl — W.-H.-Brücke — Brückenstr. — Burbach — Am Freibüsch (ex SL 7 und 13), 13 Rotenbühl — W.-H.-Brücke — Brückenstr. — Waldfriedhof — Rastpfuhl, 19 Hbf. — Bellevue — 40er Grab — Feldmannstr. — Hbf., 20 Hbf. — Bellevue — 40er Grab — Bürgerspital, 21 umgekehrt wie 19, 22 Riegelsberg — Pflugscheid — Überhofen, 23 Rodenhof — Ludwigsberg — Hbf. — Am Homberg, 24 Hbf. — Messengelände — Gersweiler — Klarenthal, 25 Hbf. — Halberg — Brebach — St. Arnual, 26 Rußhütte — Hbf. — Universität — Stuhlsatzenhaus — Dudweiler, 27 Halberg — Scheidt — Dudweiler — Herrensohr, 28 Schnellverkehr Saarbrücken — Elversberg — Spiesen, 29 Burbach Markt — Gersweiler — Krughütte, 30 Wackenbergr — Feldmannstr. — Eschberg, 31 Hbf. — Bellevue — Goldene Bremm, 32 Dudweiler — Camphausen — Fischbach — Quierschied, 33 Hbf. — Halberg — Fechingen — Ensheim — Ormesheim, 34 Hbf. — Fechingen Kronenmühle, 35 W.-H.-Brücke — Feldmannstrasse — St. Arnual, 36 W.-H.-Brücke — Dudweiler — Sulzbach — Friedrichsthal, 38 weiter bis Elversberg — Spiesen am Beckerwald und 39 bis Spiesen Butterberg, 41 Hbf. — Halberg — Funkhaus, 43 Hbf. — Brebach — Fechingen — Ensheim Flugplatz, 44 Hbf. — Halberg — Brebach — Bischmisheim.

(EM-Betrieb alle 20 Min auf OmL 1, 2, 7, 19, 20, 21, 23, 24, 31 und 36, alle 10 Min: OmL 4, alle 7—8 Min: OmL 35, alle 40 Min: OmL 12, 13, 22, 25, 27, 29, 30, 33, 34, 38, 39 und 44, Rest unregelmässig). Nur die Sulzbachtal-Linien (36, 38, 39) haben noch Schaffnerbetrieb.

N. Müller

S. N. C. V. (Belgien): Gruppe Mons: Seit Sommerfahrplan 1963 SL 11 barré bis St. Ghislain Markt statt bis Wagenhalle.

Gruppe Brüssel: Seit August 1963 regelspurige Güter-SL Groenendael — Overijse stillgelegt (wurde seit Weihnachten 1962 nur noch selten befahren).
v. d. Gragt

Wien: seit 24.11.1963 neue Schleifen in Rodaun in Betrieb, deshalb SL 60 Hietzing — Mauer — Rodaun, SL 260 eingestellt, und SL 360 Rodaun — Mödling, ferner neu: SL 60/62 Hietzing — Lainz, Wolkersbergen Str. (zwischen 12 und 15 Uhr wegen Spitalbesuchszeiten). SL 60 und 60/62 mit Stadtbahnwagen betrieben.
Lehnhart

c) Schnellbahnen:

Berlin: Anfang Dezember 1963 wurde der 7. aus S-Bahnwagen umgebaute **U-Bahnzug** auf der Linie E eingesetzt. Als höchste Wagennummer wurde der Wagen 1431 festgelegt, wobei die geraden Nummern für die Triebwagen und die ungeraden für die Beiwagen verwendet werden.
B V B

d) Wasserverkehr:

Kiel: Veränderungen bei der **Fördeschiffahrt** seit der Jahrestagung im August 1962:

Neu: MS „Möltenort“ (2. Besetzung, Bj. 1963) der „Düsternbrook“-Klasse (sog. „Düsenjäger“), somit jetzt 6 Motorschiffe dieses Typs vorhanden.

Abgegeben: MS „Kitzeberg“ (Bj. 1936) am 7.8.1962 und MS „Möltenort“ (desgl.) im April 1963 nach Flensburg, MS „Mönkeberg“ (Bj. 1939) im Juni 1963 zur Insel Rømme/Dänemark. Alle 3 Schiffe gehörten der sog. „Kiel“-Klasse an.

Ausgemustert: MS Schlepper „Hohwacht“, liegt zur Verschrottung im KVAG-Hafen Kiel-Hörn.

Von insgesamt 12 Fahrgast-Motorschiffen werden nur noch die 6 neuen „Düsenjäger“ im Fördeverkehr (normal 5 auf Plankurs) eingesetzt. Als Fähren dienen 3 (Gaardenfähren „Wik“ oder „Friedrichsort“, Holtenau-Fähre „Vossbrook“), die restlichen 3 Schiffe, nämlich „Tom Kyle“, „Stadt Kiel“ und „Heikendorf“ werden im Dänemark-Verkehr (erstere) bzw. zu Fahrten auf See („Rund ums Feuerschiff“) benutzt, letztere gelegentlich in HVZ auch im Förde-Liniendienst.
Schoen

Die IVA 1965 wirft ihre Schatten voraus

Die erste Weltausstellung des Verkehrs, die IVA München 1965, wird sich auch sehr eingehend mit den Problemen des städtischen Massenverkehrs beschäftigen. Einen Einblick in die Vorbereitungen des Fachausschusses „Öffentlicher Nahverkehr“, dem bekannte in- und ausländische Fachleute von Verkehrsbetrieben, Industrie und Wissenschaft angehören, gab jetzt Werkdirektor Dipl.-Ing. F. Baumeister, Leiter der Städtischen Verkehrsbetriebe München und Vizepräsident des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VOV).

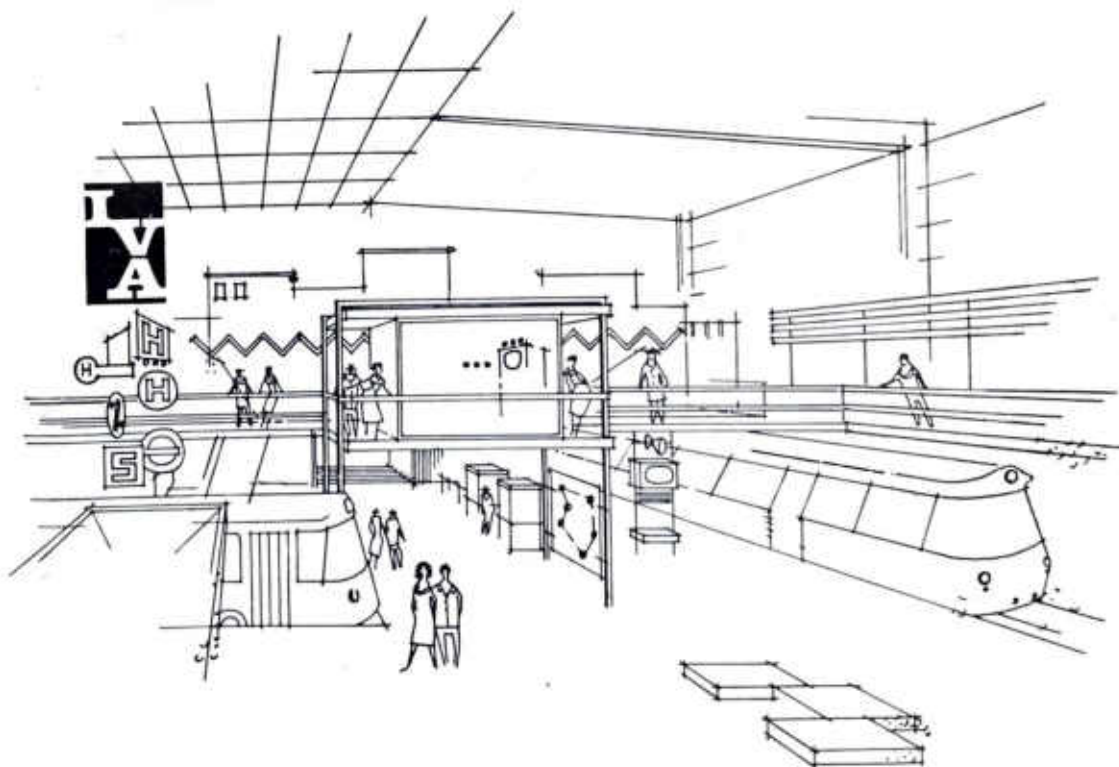
Kernstück dieser in mehr als 10.000 qm Hallen und Freigelände untergebrachten Ausstellungsgruppe ist eine Vergleichsschau modernster Massenverkehrsmittel des Jahres 1965, die zum Teil erst in den Konstruktionsbüros und Werkstätten bedeutender Herstellerfirmen in aller Welt entstehen. Elektronik und Automation zur sicheren und schnellen Erfüllung der heutigen Verkehrsaufgaben prägen das Gesicht dieser Schau.

In einer der grössten Münchner Ausstellungshallen werden sich Prototypen der einzelnen Verkehrsmittel, jedes aus einem anderen Land, um eine grosse, mit Sitzgelegenheit und modernem Haltestellenzubehör

ausgestattete Verkehrsinsel gruppieren. Autobus, Obus, Strassenbahn und U-Bahn sind in je einem Originalfahrzeug in dieser Halle vertreten, eine Anzahl weiterer modernster Fahrzeuge im Freigelände davor. Auch das System der Einschienenbahnen wird dargestellt. Das Bild gibt schon einen Eindruck von der vorgesehenen Ausgestaltung dieser Halle.

In den dazugehörigen technischen Abteilungen findet der Besucher das Neueste an Ausrüstung und Zubehör, das der Sicherheit und dem Komfort des Fahrgastes dient. Er kann z. B. eine elektronische Strassenbahn-Steuerung selbst ausprobieren, sich an lichtelektrisch betätigten Türen und automatischen Abfertigungseinrichtungen versuchen und zahlreiche weitere Funktionsmodelle in Tätigkeit setzen, die dem neuesten Stande der Technik entsprechen.

Eine automatische Sperranlage leitet zu einer abstrahiert aufgebauten Untergrund-Station, an deren Bahnsteig ein Original U-Bahnwagen neuester Bauart wartet. Im Rhythmus der Abfahrtsanzeige öffnen und schliessen sich die Fahrzeigtüren selbsttätig, leuchten Kontrollsignale am Bildstellwerk



auf und wird durch Film und Lautsprecher der unterirdische Verkehrsablauf erklärt. Modelldarstellungen führen weiter in die Technik des unterirdischen Schnellverkehrs ein.

Eine Rolltreppe trägt den Besucher hinauf zum Verkehrs-Leitstand, der als Raum-Dominante in Metall und Glas emporragt. Beamte der Münchner Verkehrsbetriebe demonstrieren hier unter den Augen des Publikums modernste Methoden der Überwachung und Lenkung des öffentlichen Verkehrs: Funktelefon und Fernsehschirme kontrollieren den Verkehrsablauf im Stadtzentrum während der IVA, mit Übertragung auf weitere Empfangsapparate in der Halle. Ein Leuchtschirm lässt den Umlauf der Rundfahrtbusse auf dem Gesamtareal der IVA verfolgen.

Einen Blick hinter die Kulissen des Verkehrsgeschehens bietet schliesslich die Galerie dieser Halle. Die differenzierte Organisation des öffentlichen Verkehrs einer Millionenstadt wird ebenso erläutert wie die Programmierung von Fahrplänen durch Elektronengehirne, oder der nächtliche Ablauf der Inspektion grosser Fahrzeugparks. Die überdimensionale Uhr des Berufsverkehrs mit den farbig aufleuchtenden Kurven der täglichen Verkehrsspitzen symbolisiert die

dominierende Aufgabe, die dem öffentlichen Verkehr im modernen Arbeitsleben übertragen ist.

Diese von Verkehrs-Industrie und Verkehrsbetrieben gemeinsam gestaltete Leistungsschau des Jahres 1965 soll ihre Ergänzung durch eine Zukunftsschau der Nahverkehrstechnik finden. Ausgehend von den Schwierigkeiten, die heute einer geordneten Verkehrsabwicklung auf unzureichend ausgebauten Wegen und unter wirtschaftlichen Erschwernissen noch entgegenstehen, soll hier gezeigt werden, welche technischen Verbesserungen sich bereits anbahnen.

Verhandlungen mit zahlreichen Stellen in Europa und Übersee sind im Gange, um das Interessanteste auf diesem Gebiete für die erste Weltausstellung des Verkehrs 1965 in München ausfindig zu machen.

Die Gesamtschau der heutigen und künftigen Technik des öffentlichen Nahverkehrs dürfte ein reges Interesse beim Millionenpublikum der IVA München 1965 finden, da sie aufzeigen wird, wie durch attraktive Massenverkehrsmittel ein Weg zur Überwindung der heutigen Verkehrsnot in Stadtregionen gefunden werden kann — Verkehrsproblem Nummer 1 unserer Welt.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Die BVG-Ost erhielt 10 neue Gr-Tw und 16 Gr-Bw. Bisherige Serien: Tw 8002-8019 und Bw 3002-3049. BVB

Bremen: Sämtliche Tw der Serien 34-199 (Bj. 1900/09) mit Ausnahme der Tw 35, 45, 65, 106 und RT 160 (ex 160) sind jetzt ausgemustert, ferner sämtliche Bw der Serien 1200-1333 mit Ausnahme des abgestellten Bw 1301. Die Bw 1334, 1335 und 1341-1347 sind zwecks Verschrottung abgestellt. Nachtrag zur Meldung in DVA 179/1401: Die seinerzeit als ausgemustert gemeldeten Tw 193 und 196 sind erst 1963 ausgemustert worden, Tw 202 (DVA 179/1402) war niemals Arb.-Wg., sondern wurde nach schwerer Unfallbeschädigung ausgemustert. Schliesslich ist Tw 52 (DVA 188/1473) nicht ausgemustert, sondern in 50 (III) umgenummert worden. Neu: Tw 256 = a. Lübbes

Dresden: Tw 943, 990, 991, 992, 995, 997, 998 sowie Bw 296, 1119 und 3420 (ex 315) = a. (3420 war Büchereiwagen). Folgende Wagen wurden umgenummert: Tw 685 = 585 (II), 1615 = 648 (II), 1621 = 624 (II), 1624 = 628 (II), 1628 = 629 (II), Tw 1638, 1651, 1653, 1674, 1675, 1678, 1679, 1683, 1688, 1689, 1696 und 1699 wurden nach Fortfall der ersten

Ziffer (1) 638 ... 699, sämtl. II. Besetzung.
Neumann

Dürener Eisenbahn AG (DEAG): Tw 12 = a, Fahrgestelle (Maximum) wahrscheinlich an das AMUTRA-Museum Brüssel.

Doehler

Heidelberg: Tw 5 nicht = a, sondern noch als Arb.-Wg. vorhanden. Stetza

Karlsruhe: neu 6x GI-Tw 157-162 (ER, DWM). Die 20 Einheiten umfassende Serie wird mit den Namen der Berliner Bezirke versehen, bisher 157 = Schöneberg, 158 = Tiergarten, 159 = Wedding, 160 = Kreuzberg, 161 = Charlottenburg, 162 = Spandau. Tw 57, 62, 64, 77, 79, 89 und Bw 256, 264, 270, 272, 275 und 278 = a. Vögele

Kassel: Tw 7, 150 und 161 = a.

Schlarbaum

Krefeld: zur Wagenpark-Geschichte, DVA 228/1794: Von den nach Weimar abgegebenen Tw sind 5 nummernmässig bekannt, und zwar: 208 = Weimar 1, 212 = 2, 214 = 3, 218 = 8. Nach einer anderen Version soll der Tw 212 die Nummer 7 erhalten haben. Zu DVA 227/1785: Die Ellok 180 hatte zuerst die Nr. 100. Bankstahl/Walting

Mainz: Tw 72 sowie Bw 129 und 130 = a. Bw 131, 160 und 163 zur Ausmusterung abgestellt Ex SEG-Tw 45, 48 und 49 nicht mehr im Personenverkehr. Neise

Mannheim-Ludwigshafen: Tw 96, 239, 258 und 259 sowie Bw 675 = a. Stetza

O. E. G.: neu 4x Gr-Bw 199-207 (2R, Rastatt), 8x Gl-Tw 81 (2R, Rastatt) und 4x Gr-Tw 75-77 (2R, Rastatt). Stetza

Offenbach: Die Gr-Bw 131-133 wurden in 111-113, die 2x Bw 158-160 in 102 (II), 103 und 104 umgenummert. Tw A 1 (Schienenschleifwagen) und Bw A 2 (Salzwagen) = a.

M. Krafft

Reutlingen: neu 4x Gl-Tw 59 als erste von 3 Einheiten (GT 4, 2R, MF Esslingen). Stetza

Wien: neu 6x Gl-Tw 4437-4438 und 4x Gl-Tw 702-706 und 718. Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Krefeld:

(Fortsetzung):

Die in DVA 229/1801 gemachten Angaben über Bw 1-35 (ex Pfb und Dampfstrab) sind lediglich vermutet. Wagenbestände und Baujahre sind anhand der Geschäftsberichte ermittelt, während die Wagennummern aufgrund einiger Bilder „errechnet“ wurden. Änderungen sind daher wahrscheinlich und werden ggf. nach Bekanntwerden weiterer Einzelheiten veröffentlicht. Für ergänzende Mitteilungen wären wir sehr dankbar.

zu Bw 41-50: Wagengruppe muss **41-48** lauten, 1919 umgebaut zu geschlossenen Wagen, später 3-10 (III) (Wagen 49-50, später 1-2 (III) scheinen erst später auf).

Fortsetzung:

Bw 121 - 130 4x Bj. 1904/07 = 123-132 (II), davon KV: 124, 128, 130, 131, 132. Fahrgestelle von 128 und 131 = Rheydt 190-191. 127 (II) = 124 (III), = a
129 (II) = 122 (III), = a
125 (II) = a,
123 (II) = Arb.-Wg. 123 = a
126 (II) = Umbau zu 105 (III)

2,5 - 9 (II) 2x Bj. 1906 (die ex Pfb-Wagen 1, 3, 4 liefen 1906 noch im Personenverkehr, daher diese Nummerierung) = 11-16 (II), davon 11, 13 = KV, 12 = 34 (III), 14 = 35 (III), 15 = 36 (III), 16 = 33 (III), sämtlich = a

141 - 144 2x Bj. 1907 = 17-20 (II), davon 20 = KV, 17 = 31 (IV), 18 = 37(III), 19 = 32(III) sämtl. = a (Bw 2,5 - 9 (II) und 141 - 144 waren gleicher Bauart)

131 - 133 4x Bj. 1908 = 133 (II), 134 - 135, alle = KV (Fahrgestell 135 = Rheydt 192)

145 - 150 2x Bj. 1910 = 21 - 26 (II), 23 = KV (Fahrgestell zu Arb.-Wg. 864), 21 = 41 (II), 22 = 42 (II), 24 = 43 (II), 25 = 44 (II) und 26 = 45 (II), alle = a.

(Fortsetzung folgt)

b) Omnibusse:

Wagenpark-Geschichte Wiesbaden:

1 - 3 Bj. 1926 Dai, Doppeldecker, = a
4 - 17 Bj. 1929/30 Dai/Gastell, = a
21 - 32 Bj. 1929/30 Hen/Credé, davon 24, 26, 28, 31 = KV, Rest = a
41 - 44 Bj. 1929 Mag/Gastell, = a
51 - 52 Bj. 1926 Dai/Gastell, Aufbau auf vorh. Fahrg.
53 - 74 Bj. 1929/30 Dai/Gastell, 3x, davon 55, 65, 66, 69 = KV, Rest = a
75 - 79 Bj. 1929 Dai/Gastell, 3x, davon 76 und 79 = KV, Rest = a
81 Bj. 1929 Prestone, 3x, = a
80, 82 - 99
101 - 102 Bj. 1929/30 Bū/Uer, 3x, davon 80, 91 - 93, 96, 98 und 102 = KV, Rest = a
103 Bj. 1931 Hen/Credé, 3x, = a
110 - 112 Bj. 1930 Dai/Gastell, 3x, = a
34 - 38 Bj. 1937 Bū 650 T/Uer, davon 34 = KV, Rest = a
39 Bj. 1938 desgl., = a
(Fortsetzung folgt)
Michelke

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

VDI-Nachrichten (Düsseldorf), Nr. 49/4. 12. 1963: „Die Hedjaz-Bahn wird wieder Ma'an und Medina verbinden“, ausführlicher sehr instruktiver Aufsatz (m. Abb.) über die seit Jahrzehnten brachliegende Eisenbahnlinie, deren Wiederaufbau seit langem erörtert wird. Standau

Nordwest-Zeitung, Oldenburg (17. 10. 1963): „Vbf bremst elektronisch“, interessanter bebildeter Bericht über die Ausrüstung des Verschiebebahnhofs Krusenbusch (Oldenburg) auf elektronischen Betrieb. Standau

Die Seekiste (Kiel), Juni 1963, brachte einen ausgezeichneten Aufsatz über die Geschichte der Kieler Fördeschiffahrt von der NDC bis zur KVAG mit neuester Schiffsliste und sehr guten Abbildungen aller wesentlichen Schiffstypen. Schoen

Eisenbahnwesen, von Werner Borschdorf, Georg Westermann Verlag, Braunschweig, 156 S. DIN A 5, 182 Abb., Leinen DM 16,80.

Dieses neue Fachbuch gibt sowohl dem Eisenbahnfachmann als auch dem Eisenbahnfreund einen vorzüglichen Überblick über die grundlegenden Fragen des Eisenbahnwesens, wobei übersichtlicher Aufbau und leichtverständliche Art einen besonderen Anreiz zu dessen Studium bieten. Anhand zahlreicher Beispiele aus der Praxis gliedert sich der gutgeordnete Stoff in die folgenden Abschnitte auf: Eisenbahntechnische Grundlagen der baulichen Gestaltung von Eisenbahn-

lagen — Technisch-konstruktive Grundlagen des Eisenbahnoberbaues — Wichtige Grundsätze und Begriffe der Eisenbahnbetriebsführung — Bahnhofsanlagen — Bahnhofsförmigen und Bahnhöfe mit besonderen Aufgaben — Signal- und Sicherungswesen — Bergbahnen — Bahnen des städtischen Verkehrs. In dieser sehr vielseitigen Themen-Auswahl bieten Verfasser und Verlag ein sehr empfehlenswertes Werk an.

Railroading in Tasmania 1830—1962, von Thomas C. T. Cooley, 44 Kapitel Text auf 157 S. mit Abbildungsteil (202 Aufnahmen), austr. sh 30/-, Verlag O. B. M., 36 Elizabeth Str., Hobart (Australia).

Dieses in sehr guter Ausgestaltung redigierte Buch vermittelt dem Eisenbahnfreund in englischer Sprache einen so vollkommenen Einblick in das Eisenbahnwesen der australischen Insel Tasmania, dass kaum eine Frage unbeantwortet und kein Vorgang unerörtert bleibt. Eine Übersichtskarte Tasmaniens mit den nicht weniger als 28 verschiedenen Eisenbahnlinien trägt wesentlich zum guten Verständnis des Inhalts bei. Die 202 Abbildungen geben einen hervorragenden Querschnitt über den Eisenbahnbetrieb dieser Insel, von der in Europa kaum etwas bekannt ist.

Diesem Heft ist das Prospektblatt nebst Vorbestellkarte für das Buch „30 Jahre Gasturbinenlokomotive“ beigefügt, auf das bereits in DVA 228 näher hingewiesen worden ist.

100 Jahre Speisewagen — 1962

Der erste Speisewagen verkehrte in den USA im Jahre 1862 von Camden nach Amboy, einer Strecke, die heute zur Pennsylvania Railroad gehört. Einige Jahre später baute George M. Pullman Spezialwagen für grosse Geschwindigkeiten. Ein Speisewagen dieser Zeit wurde nach einer der besten New Yorker Gaststätten „Delmonico“ getauft. Er hatte Küche mit Anrichte an einem Ende, der übrige Wagen war Speiseraum und allen Reisenden zugänglich. 1868 wurde ein Speisewagen auf der Chicago & Alton eingesetzt.

Der von Pullman gebaute Wagen wurde von ihm selbst bewirtschaftet und lief zwischen Chicago und St. Louis. Die Mahlzeit kostete 1 Dollar. Es folgten Speisewagen mit einer Reihe von Verbesserungen 1875 auf der Michigan, der Central und der Chicago, Burlington & Quincy. Später wurden die Speisewagen von den Bahnen selbst bewirtschaftet und dienten dem Wettbewerb mit anderen Bahnen. Der Preis einer reichhaltigen Mahlzeit kam zu dieser Zeit auf 75 Cents. H. Halle