

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

AUGUST 1964

Nr. 237

Der ET 27 für den Bundesbahn-Nahverkehr

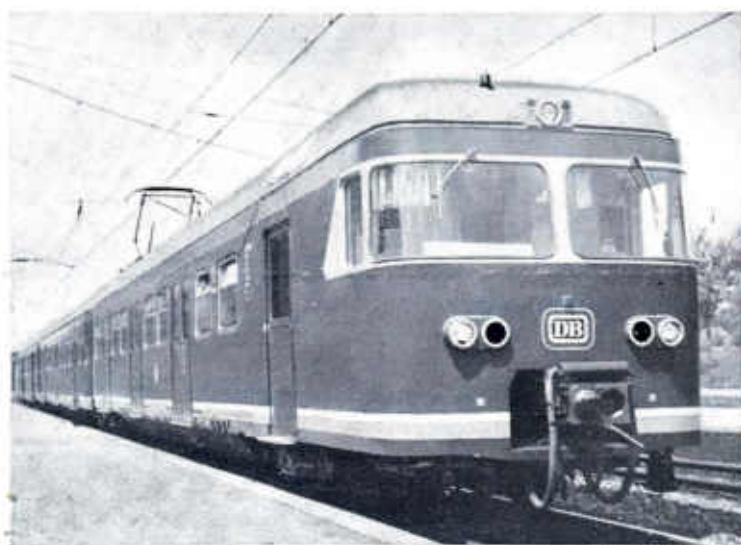


Foto: DB Steidl

Die Deutsche Bundesbahn hat bekanntlich während der letzten Zeit ihre Bemühungen intensiviert, stärker als bisher auch in den Nahverkehrsbereich der grossen Städte vorzudringen, wozu sich die zeitweilig chaotisch gewordenen Verkehrsverhältnisse geradezu anbieten. Neben den Planungen zum viergleisigen Ausbau einzelner Strecken und der Neuerschliessung von Satellitenstädten ist für dieses Vorhaben auch das Fahrzeugbeschaffungs-Programm bereits angelaufen — der ET 27, der vorwiegend als Nahverkehrstriebwagen — zunächst im Raum Stutt-

gart und Ruhrgebiet — verwendet werden soll, ist in einem Exemplar fertiggestellt worden. Mit ihm können Höchstgeschwindigkeiten von 120 km/h erreicht werden. Die motorische Ausrüstung besteht aus 8 Motoren je Zug von je 200 PS Leistung. Neun besonders niedrig liegende Doppeltüren pro dreiteilige Einheit ermöglichen ein rasches Ein- und Aussteigen, das für den Nahverkehr besonders wichtig ist. Der dreiteilige Zug wird 188 Sitz- und 260 Stehplätze aufweisen.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Frankfurt am Main

Die Verkehrsfreunde im Raum Frankfurt am Main haben sich zu Beginn dieses Jahres zu dem „**Verein Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde**“ zusammengeschlossen. Dieser äussere Rahmen, den sich die örtliche Gruppe der Verkehrsfreunde gegeben hat, war ähnlich wie bei anderen Vereinen notwendig geworden, um bei der Deutschen Bundesbahn und den Verwaltungen der Nahverkehrsbetriebe gebührend in Erscheinung treten zu können und dadurch die Möglichkeit zu haben, das Programm in Zusammenarbeit mit diesen Verwaltungen umfangreicher zu gestalten. Der neue Verein wird mit allen anderen bestehenden Vereinen und Verbänden in freundschaftlicher Weise in Verbindung treten. In diesem Zusammenhang soll nunmehr in Zukunft in regelmässigen Abständen eine Mitteilung über die Tätigkeit und die Veranstaltungen des Vereins an dieser Stelle veröffentlicht werden. Dem Verein gehören zur Zeit 32 Verkehrsfreunde als Mitglieder an. Der Vorstand setzt sich zusammen aus den Herren Julius Levy (Frankfurt) und Walter Patzke (Steinheim a. M.) als Eisenbahnfreunde sowie aus den Herren Ernst Hirsch (Frankfurt) und Walter Steinberger (Frankfurt) als Nahverkehrsfreunde. Der Vorstand ist auf 3 Jahre gewählt. Die Verwaltungstätigkeit des Vereins soll auf das kleinstmögliche Maß beschränkt bleiben. Das Vereinslokal ist der

von der Jahrestagung 1963 noch bekannte Konferenzraum Nord im Hauptbahnhof.
Steinberger

Karlsruhe

Die Karlsruher Verkehrsfreunde veranstalteten aus Anlass der vorübergehenden Stilllegung der Albtalbahnstrecke Busenbach-Langensteinbach zum Zwecke der Umspurung auf Normalspur am 1. August 1964 eine Sonderfahrt mit Abschiedsfahrt für den Streckenabschnitt Langensteinbach-Ittersbach, der nicht umgespurt und wiederaufgenommen wird. Die Sonderfahrt erfolgte von Karlsruhe Albtalbf. aus mit einem Gelenktriebwagen nach Busenbach und von dort mit einem Schmalspurzug nach Ittersbach, wobei beliebte Foto-Aufenthalte eingeschoben wurden. Eine Besichtigung der noch vorhandenen Mallett-Lok sowie Mitfahrt auf der Ellok waren im Programm eingeschlossen. (siehe auch Seite 1868) Vögele

Mannheim — Ludwigshafen — Heidelberg

Die Verkehrsfreunde dieses Bereiches wurden am 25. Juli 1964 von der Verwaltung der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) eingeladen, an der Rückführung des Dampfzuges von Schriesheim über Heidelberg Bismarckplatz nach Edingen teilzunehmen. Die Fahrt dauerte von 15.00 bis 16.30 Uhr und gestaltete sich zu einem kleinen Volksauflauf, vor allem in Handschuhsheim und am Bismarckplatz in Heidelberg. Auffallend waren die vielen älteren Leute, die entlang der Strecke standen und winkten.
Trobisch

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Mit dem 31. Mai wurde der Personenverkehr der **Wilstedt — Tostedter Eisenbahn** zwischen Wilstedt und Tarmstedt (3,6 km) eingestellt. Zwischen Tarmstedt und Zeven (22,3 km) verkehrt nur noch sonntags abends ein Tw, der übrige Personenverkehr wird mit Bussen durchgeführt. Auch auf dem Abschnitt Zeven — Tostedt (37,7 km) wurde der Verkehr bereits eingeschränkt.

Lübbers

Am gleichen Tage wurde auch der Personenverkehr der **Verden — Walsroder Eisenbahn** auf dem Abschnitt Walsrode — Böhme (12,6 km) eingestellt, Ersatzverkehr durch Busse.

Seit einiger Zeit werden auf der gesamten Strecke der **Bremervörde — Osterholzer Eisenbahn** (47,6 km) neue Gleise verlegt. Mit

der Einstellung dieser Bahn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ist daher nicht zu rechnen.
Lübbers

Die **Stubaitalbahn** (Innsbruck) feiert in diesem Jahre ihr 60-jähriges Bestehen. Länge 18,2 km, 1000 mm Spur, elektrischer Betrieb. Zum Jubiläum wurden allerlei schöne Postkarten herausgebracht.
Lübbers

Die Eisenbahn **Kiel — Schönberg** hat den Triebwagen VT 81 der am 31. 12. 1961 stillgelegten Kiel — Segeberger Eisenbahn übernommen. Der VT 81 wurde zum Beiwagen umgebaut und erhielt die Nr. VB 181. Auch der noch vorhandene Güterwagen Nr. 1151 (DVA 230/1807) der K.S.E. wurde übernommen und nach Entfernung des Fahrgestelles im Bahnhof Schönberg als Geräteschuppen aufgestellt.
Spoddig

Am 11. Juli 1964 feierte der Ort Schriesheim das 1200-jährige Bestehen. Aus diesem Anlass fuhr die OEG mit einem historisch hergerichteten Dampfzug (Lok 102, Bj. 1891 + 4x Bw 114, Bj. 1890 + 4x Bw 131, Bj.

1909) von Edingen über Wieblingen — Dreischienenstrecke, Dossenheim nach Schriesheim. Trobisch

Von der stillgelegten Bahn **Castellon — Onda** (Spanien) wurden 6 vierachsige Personenwagen mit Mitteleinstieg an die **Kleinbahn Gerona — San Feliu** überführt.

Todt

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Aachen: Die bisherige Endstelle der SL 22 und 28 in Eschweiler Rathaus wurde um einige 100 m bis zum neuen Omnibus-Bahnhof zurückgezogen. Die Strecke endet nunmehr eingleisig, da seit Einführung der Tw ex Rheinbahn auf der SL 28 nur noch Einmann-Betrieb ohne Bw besteht.

v. d. Gragt

Albtalbahn: Im Laufe des Monats August wird die Strecke Busenbach — Ittersbach eingestellt. Der Abschnitt Busenbach — Langensteinbach wird auf Normalspur umgebaut, der Rest bis Ittersbach auf Omnibusbetrieb umgestellt. Vögele

Berlin: OmL A 65 seit 1. 7. 1964 über Heckerdamm, B.-Lichtenberg-Str., Reichweindamm, Goerdeler-Damm und Jakob-Kaiser-Platz bis Otto-Suhr-Siedlung verlängert.

B V B

Berlin: Mit Stilllegung der SL 3 (BVG-West) am 1. 8. 1964 hat auch der Betriebsbahnhof „Moa“ (Wiebestrasse) seine Pforten geschlossen, er wurde der BEHALA als Lagerplatz zur Verfügung gestellt. Orwat

Fribourg (Schweiz): Lt. Eisenbahn-Amateur findet die Stilllegung der Strab am **30. 9. 1964** statt. Die vorhandenen 13 Tw (Bj. 1897 und 1913) wurden nach **England** zum Verkauf angeboten, da man hier Liebhaber und Museen vermutet, die am Erwerb der Fahrzeuge interessiert sein könnten.

Hamburg: seit 1. 5. 1964 OmL 86 über bisherige Endstelle Lurup hinaus bis Oder-Neisse-Str. verlängert, in Othmarschen jedoch jetzt über Halbmondsweg (statt über Junqm.- und Parkstrasse), Schnell-OmL 36 in Hohenfelde wieder über Lübecker Str. — Wandsbeker Chaussee — Richardstr., Schnell-OmL 39 nur noch Jarrestr. — Rothenburgsort (nur HVZ). H V A

Kassel: seit 20. 7 1964 OmL 25 in Richtung Bebelplatz jetzt über Frankfurter- und Ludwig-Mond-Str. in beiden Richtungen und OmL 28 über Umbachsweg und Rastebergweg in beiden Richtungen. Heidt

Mannheim-Ludwigshafen: Seit 12. 7. 1964 SL 3 über Waldhof nach Schönau (Neubau-strecke) verlängert, in HVZ auch SL 23. Dafür OmL 61, 63 und 65 eingestellt. OmL 51

neue Linienführung von Käfertal über Speckweg — Waldhof — Schönau — Blumenau — Sandhofen — Wald nach Sandhofen. OmL 55 von Käfertal über Waldhof — Luzenberg — Kläranlage — E-Werk zur Hauptfeuerwache, OmL 53 von Bf. Waldhof zum Märker Querschlag, OmL 73 von Wasserturm über Almenhof bis Stellenwörthweiher verlängert. In der nächsten Zeit trennen sich die Städte Mannheim und Ludwigshafen strassenbahnmässig. Nähere Mitteilungen hierüber folgen. Trobisch

München: Omn-Zubringer-L. 89 (versuchsweise seit 13. 1. 1964 von Max-Joseph-Brücke bis Rümelinstr. in Betrieb) seit 1. 5. 1964 wegen zu geringer Benutzung eingestellt. Bierl

Regensburg: Die letzte Fahrt der Strab fand unter reicher Anteilnahme der Bevölkerung am Abend des 1. August 1964 statt, seit 2. 8. 1964 nur noch Omn-Betrieb. Stetza

Rhein-Haardt-Bahn: Seit 31. 5. 1964 neue Linienführung in Mannheim wie folgt: Colbnistr. — Kurpfalzbrücke — Paradeplatz — Wasserturm — Mannheim Hbf. — Rheinbrücke und weiter wie bisher nach Bad Dürkheim. Trobisch

Ulm: Seit 10. 8. 1964 SL 4 gänzlich eingestellt und auf Omn-Betrieb umgestellt. Mithin folgende neue Linienführungen

- SL 1 Söflingen — Hbf. — Stadion Friedrichsau
- OmL 2 Eselsberg — Rathaus — Berliner Platz — Eichenplatz — Böfingen
- OmL 3 Eselsberg — Rathaus — Berliner Platz — Eichenplatz
- OmL 4 Kuhberg — Rathaus — Marienstr. — Neu-Ulm
- OmL 5 nur HVZ Böfingen — Hbf. — Westplatz
- OmL 6 nur HVZ Eselsberg — Hbf. — Westplatz
- OmL 7 Friedhof — Hbf. — Ehinger Tor — Neu-Ulm — Berliner Platz
- OmL 8 Ehinger Tor — Donaual — Wiblingen
- OmL 9 Ehinger Tor — Donaual — Grimmelfingen

(Nach Fertigstellung der Ehinger Tor-Unterführung werden die OmL 8 und 9 am Hbf. beginnen). Bormann

Wien: seit 5. 7. 1964 neue Schleifenanlage Hietzinger Brücke in Betrieb, SL 10 von Lainzer Str. bis Hietzinger Brücke zurückgezogen. OmL 61 seit 15. 7. 1964 wieder durchgehend Oper — Unfallkrankenhaus, Rundverkehr ab Meidling Südbahnhof eingestellt. Lehnhart

Wuppertal: seit 3. 8. 1964 SL 2 eingestellt und durch neue OmL 2 mit gleicher Linienführung (Alter Markt — Wichlinghauser Markt — Hottenstein) ersetzt. Gleichzeitig OmL 12 auch auf dem Streckenabschnitt Alter Markt — Hottenstein, also OmL 12: Alter Markt — Wichlinghauser Markt — Hottenstein — Hasslinghausen — Hiddinghausen. Aders

c) Schnellbahnen:

Berlin: Im Mai 1964 wurde mit der Auslieferung der 50 für 1964 bestellten Klein-

profil-U-Bahnwagen des Typs A III begonnen. Bisher wurden die Wagen 983 — 956 (rückwärts zählend) beobachtet. B V B

Hamburg: Seit Stilllegung der Hellkamp-Linie wird die U-Bahn-Ringlinie wieder durchgehend alle 5 Min. gefahren. Ausserdem fahren die Züge jetzt über Wandsbek-Gartenstadt hinaus bis Farmsen. Hier werden vorwiegend die Walddorfer-Züge gekoppelt. Lieferung der neuen U-Bahnwagen DT 2 (beginnend mit 9100) jetzt bis 9227 erfolgt. H V A

ALLGEMEINES

Zum Bericht „Strassenbahnbetriebe in der Sowjet-Union“ DVA 236/1859: Stalino heisst heute **Donezk** (ausgesprochen Donjezk), ist also in der Aufstellung enthalten gewesen. Zu ergänzen wären jedoch: **Barnaul, Krasnojarsk** und **Tscherepowez**. Statt „Ust-Kamagorski“ muss es richtig **Ust-Kamenogorsk** heissen. Lt. SB 62/420 soll es auch in **Kolomea** eine Strassenbahn geben.

Dr. Mattiesen/Slezak

Spoddig: Für eine neu einzurichtende Wohnstätte hat die Stadt Kiel 30 Eisenbahnwagen als Wohnwagen (ohne Fahrstelle) angekauft. Es handelt sich um die folgenden Fahrzeuge:

Klb Kiel — Schönberg, Nr. 11 und 20,

Klb Altona — Kaltenkirchen — Neumünster, Nr. 29 und 33,

Klb Elmshorn — Barmstedt — Oldesloe, Nr. 2, 10 und 16,

Osthannoversche Eisenbahn, Nr. 0078 und 0086,

Wilstedt — Zeven — Tostedter Eisenbahn, Nr. 812,

Steinhuder-Meer-Bahn, Nr. 25. 581 bis 586,

Kreisbahn Hersfeld — Heimboldshausen, Nr. 12 und 14,

Deutsche Bundesbahn, Nr. 43 173 Han, 43 221 Han, 43 690 Han, 44 829 Mst, 80 314 Ksl, 81 038 Ksl, 81 324 Ksl, 81 590 Han, 81 668 Mü, 82 162 Ksl, 82 692 Ksl.

Die Wohnstätte wird voraussichtlich noch um weitere 10 Wagen erweitert.

Metzeltin: Konzessionserweiterung für die **Bergbahn Lugano-Bahnhof bis 2014**.

Mit Bundesgesetz vom 18. 12. 1884 wurde an die Unternehmer Bucher und Durrer aus Kägiswil (Obwalden) die Genehmigung zur Gründung einer AG für den Bau und Betrieb obiger Bahn erteilt. Die Anlage wurde seit Eröffnung 1886 bis 1953 mit Wassergegengewicht betrieben und besass bis 1905 das Zweiklassensystem und wurde in demselben Jahre von der Stadt Lugano übernommen. Die städtischen Strassenbahnen, die ebenfalls der Firma Bucher & Durrer gehörten und seit 1896 in Betrieb standen, wurden erst nach 1905 von der Gemeinde übernommen.

1953 wurde die Bergbahn vollkommen umgebaut; etwas zurückgelegt, auf elektrische Förderung umgestellt und neue Wagen beschafft: Kostenpunkt rd. 1 Million.

Die neuen Wagen fassen je 70 Personen, stündlich können in beiden Richtungen 1200 Personen befördert werden und pro Stunde sind 17 Fahrten — Dauer 1,5 Minuten — möglich geworden. Jährlich werden rd. 3 Mio Fahrgäste befördert.

Die Strecke der Bahn ist 231 m lang und weist eine höchste Steigung von 240‰ auf und sie ist das einzige städtische Verkehrsmittel, das mit Gewinn arbeitet (1962: rd. 500.000 SFr Einnahme).

Durch die neue Konzession kann der Tarif für Berg- oder Talfahrt auf Fr. 0,30 erhöht werden und auch die Koffermitnahme — bisher frei — wird nun mit F. 0,30 bzw. 0,40 berechnet. Auch fällt die Verpflichtung dahin, ausser dem Gepäck Güter bis zu 100 kg mitzunehmen.

bung der gesamten Geschichte der Bahn. Tauflinger

Westdeutsche Rundschau, Wuppertal (22. 7. 1964): „Neuer S-Bahnhof Alter Markt wird zum Wallfahrtsort für Techniker“, ausführlicher Bericht (mit 1 Bild) über die Neugestaltung des Schwebebahn-Bahnhofs Alter Markt. Aders

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Der **Tages-Anzeiger**, Regensburg, brachte am 1. 8. 1964 aus Anlass des Abschiedes von der Strassenbahn eine 8-seitige Sonder-Beilage „Die Elektrische in Regensburg“ mit vielen Bildern und ausführlicher Beschrei-

Wuppertaler Nachrichten (22.7.1964): „Neuer Schwebebahnhof ist ausgeschrieben“, Aufsatz über das gleiche Thema. Aders

Die zweite Ebene des schinengebundenen öffentlichen Nahverkehrs, Sonderdruck der Zeitschrift „Verkehr und Technik“, Erich Schmidt Verlag, Bielefeld, 28 S. DIN A 4, DM 6,—.

In diesem Sonderheft der bekannten Fachzeitschrift wird in einer Fülle von Aufsätzen aus der Feder berufener Fachleute zu dem aktuellsten aller Verkehrsprobleme ausführlich Stellung genommen: dem Bau von U- und U-Strassenbahnen. Neben den grundsätzlichen Problemen gibt das Heft aber auch einen Überblick über den Stand der Arbeiten bei jenen Verkehrsbetrieben, die schon seit Jahren mit der Erweiterung ihrer unterirdischen Verkehrswege beschäftigt sind. So werden z. B. die Arbeiten in Berlin, Hamburg, Stuttgart, Köln, Essen und Frankfurt behandelt.

Eisenbahn-Jahrbuch 1964, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin W 8, 176 S. mit zahlr. Abb. und Zeichnungen, Leinen mit Schutzumschlag DM 15,—.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Amsterdam: neu 8x Gl-Tw 663—667 (ER, Werkspoor). v. d. Gragt

Berlin: zur Wagenpark-Statistik Guben, DVA 235/1849: Es handelt sich um die beiden Pfb-Wagen 11 und 12 ex Berlin 232 und 239, die von der Pfb des Berliner Dampfstrassenbahn-Konsortium stammen, die den Zoo über Joachimsthaler Str., Uhlandstr. mit der Wilhelmsaue verband. Die 16 Einspanner-Wagen (Nr. 225—240) wurden 1890 bei Herbrand gebaut, hatten 5 gleichgrosse Fenster und 16 Längssitze. Bei Gründung der Westlichen Berliner Vorortbahn 1898 wurden diese Wagen nicht auf elektrischen Betrieb umgestellt, sondern standen jahrelang im Depot Halensee. 1905 wurden die beiden genannten Wagen nach Guben verkauft, während 1907 die Wagen 235, 236, 238 und 240 von Lübeck übernommen wurden. Der Rest der Serie ist in den Jahren 1910/14 verschrottet worden. Kozminski

Essen: Tw 1110 = a, Loren 721 und 722 = a. Boisserée

Frankfurt-Main: Tw 308 (ex FLAG 8) und Bw 1395 = a. Von den alten Vorortzügen nur noch Tw 400 sowie Bw 1389, 1392, 1393, 1396, und 1399 fahrbar, Rest abgestellt. Tw

Aus dem Inhalt: Die DR im ersten Jahr des Siebenjahresplanes der DDR — RBD Cottbus — Das Eisenbahnwesen in der CSSR — 15 Jahre DDR in Daten und Ereignissen der DR — Moderne Zugförderungsarten in der Sowjetunion — Internationales Fahrzeugarchiv — Eine Stadt auf Rädern — Modelleisenbahn für Lehre und Forschung u.a.m.

Das in DVA 228 bereits angekündigte neue Fachbuch „**30 Jahre Gasturbinenlokomotive**“ von Wolfgang Stoffels, ist nunmehr erschienen und kann zum Preise von DM 10,— beim Verfasser (89 Augsburg, Schillstr. 204) bezogen werden.

Das Werk erfüllt die weitestgestreckten Erwartungen und überrascht durch eine sehr sorgsame und für den Leser bequem gestaltete Redigierung. Auf 109 S. Text DIN A 4 mit 79 Abbildungen und mehreren Tabellen ist ein umfassender Überblick über Entstehung, Entwicklung und Schicksal der Gasturbinentraktion von 1933 bis 1962 gegeben. Der Verfasser hat mit diesem schwierigen und „seltenen“ Stoff einen Treffer ins Schwarze gemacht, so dass man dem Buch eine gute Verbreitung wünschen und wohl auch voraussagen kann.

310 und Bw 1356 (beide ex FLAG) bleiben für Museumszwecke erhalten. Ferner Umbauten: Bw 1542 ex Tw 416, Bw 1543 ex Tw 412 und Bw 1544 ex Tw 429.

Michelke

Kiel: Tw 204 und 205 (ex Lübeck) zu ER-Bw 84 und 85 umgebaut. Spoddig

Mainz: Tw 46, 62 und 88 = a. Neise

Mannheim-Ludwigshafen: neu 6x Gl-Tw 431—435 (ER, DUWAG) mithin Serie ausgeliefert. Der Tw 435 fuhr vom 10. Juli 1964 an für ca. 4 Wochen leihweise bei der Birseck-Bahn (Basel) und anschliessend für die gleiche Zeitdauer bei den Basler Verkehrsbetrieben. Trobisch

München: Neu 3x Gr-Tw 983—999 sowie -Bw 1810—1826 (ER, Rathgeber), mithin Serie ausgeliefert. Inbetriebnahme von je 2 Versuchs-Gl-Tw und Gl-Bw für März 1965 vorgesehen, ferner nochmals 30 Gr-Tw 3x, Rathgeber in Auftrag gegeben, um SL 8 mit 3-Wagen-Zügen fahren zu können

Bierl

O.E.G.: Tw 10 = Fahrleitungswagen, Tw 12 im Umbau zum Schienenschleifwagen. Folgende Bw im Jahre 1963 = a: 101, 103, 105, 109, 117, 128, 134, 136, 163, 164, im Jahre 1964 = a: 110, 123, 155, 156, 160, 161. Neu: 4x Gr-Bw 208—210 (Bj. 1963, 2R, Rastatt).

Trobisch

Regensburg: Die nach Stilllegung der Strab am 2. 8. 1964 freigewordenen Tw 45—48 und Bw 77—80 wurden nach Darmstadt verkauft. Stetza

Verviers (Belgien): Folgende Tw noch vorhanden: 33—38, 76—85, 87, 91, 94—97. Tw 88 = abgestellt, alle anderen Wagen, auch Bw, = a. v. d. Driesch

Wien: neu 4x Gl-Tw 733, 738, 739, 742, 747, 749 und 6x Gl-Tw 4471 (SGP). Stadtbahn-Tw 6222 (ex 2853) wurde Rüstwagen 6833. Tw 6211, 6217 und 6219 sowie Bw 7703, 7704 und 7708 an Wiener Lokalbahn verkauft, dort als Tw 240—242 und Bw 280—282 vorgesehen. Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Landsberg (Warthe) (1435 mm):

Tw 1—10 Bj. 1899 davon 4 und 10 nach Lodz verkauft (10 wurde dort Bw 507), 1, 3, 6 und 9 als Baubude an die „Brabag“ abgegeben, 2 = a.

11 Bj. 1899 Typ wie vor, ebenfalls als Baubude an die „Brabag“ abgegeben.



Tw 14 ex Düsseldorf, dieser Wagen kam nach 1945 nach Berlin.

12 Bj. 1899 Typ wie vor, jedoch andere Fenstereinteilung.

13—15 Bj. 1899/1902 ex Düsseldorf, davon ging 14 nach 1945 nach Berlin (Depot Müllerstrasse), weiterer Verbleib unbekannt.

Bw 16—18 Bj. 1899/1902 ex Düsseldorf Tw, sämtlich nach Lodz verkauft, dort Nummern 501—503.

Anm. der Red.: Hat der Betrieb den 2. Weltkrieg überlebt? Wer weiss Näheres? Stetza

b) Omnibusse:

Wagenpark-Geschichte Niag, Moers: (Stand 1962):

12 und 13	Bj. 1949	Bü/Lud
17 und 20	Bj. 1947	Bü/Bauer
28	Bj. 1942	Bü/Lud
29	Bj. 1949	Südwerke
31 und 32	Bj. 1950	Dai
33	Bj. 1950	KHD
36—41	Bj. 1950	Bu/Uer
45	Bj. 1951	Bü
46—47	Bj. 1951	Bü/Uer
48—49	Bj. 1951	Dai
50—51	Bj. 1951	Bü
52—55	Bj. 1952	Bü
56—57	Bj. 1953	Bü
58—59, 61—64	Bj. 1954	Bü
60	Bj. 1954	Bü/?
65—66	Bj. 1955	Bü/Uer
67—70	Bj. 1955	Dai
71	Bj. 1955	Bü TU 10/Uer
72—75	Bj. 1956	Bü TU 10/Uer
76—77	Bj. 1957	Bü TU 10/Uer
78—79	Bj. 1958	Bü TU 10/Uer
80—86	Bj. 1959	Bü TU 10/Uer
87—89	Bj. 1959	Dai 0 317
90—95	Bj. 1960	Dai 0 317
96	Bj. 1960	Dai
97—98	Bj. 1962	Dai
99—100	Bj. 1962	Hen 160 USL Gelenkbus
101—103	Bj. 1962	Bü TU 10/DUWAG Gelenkbus
104—107	Bj. 1959	KM, ex Kleve 1—4
108—109	Bj. 1960	KM, ex Kleve 5—6
hinzugekommen: 110—133, 117—118 und 114—116 (Gelenkbusse) Waltking		

IVA-Vorschau (III)

Europäische Privatbahnen auf der IVA

In einer Gemeinschaftsschau werden die europäischen Privatbahnen aus Belgien, Deutschland, Holland, Österreich, der Schweiz

und Frankreich ihre Bedeutung demonstrieren, die ihnen als Zubringer zu den Staatsbahnnetzen als wichtige Verkehrsträger in verkehrsgünstig gelegenen Gebieten und

oft auch als Träger des Fremdenverkehrs in landschaftlich reizvollen Gegenden zukommt.

Auf einer grossen Europa-Landkarte werden die Strecken aller europäischen Privatbahnen zu sehen sein. Eine Reihe von Modellen wird die Aufgabe und Methoden der Privatbahnen erläutern. Besonderen Zuspriech jedoch dürfte die Eisenbahn-Modellanlage haben, die das Bestreben der Privatbahnen dokumentieren wird, durch Modernisierung und Rationalisierung des Fahrbetriebes ihre Verkehrsdienste ständig zu verbessern. Ein elektrischer Triebwagen im Original und Omnibusse ergänzen im Freigelände diese Schau.

Eine Weltraumstation auf der IVA

Auch eine mit Atomkraft angetriebene Lokomotive wird im 500.000 qm grossen Gelände der IVA zu sehen sein, ferner supermoderne Luftkissen-Fahrzeuge, die über den Boden gleiten, ein Ozeandampfer in Originalgrösse, Walt Disneys Rundkino (Circarama), das mit seiner um 360 Grad führenden Leinwand zur Zeit die Sensation auf der New Yorker Weltausstellung und auf der Expo 64 in Lausanne ist. Ausserdem

werden zu sehen sein: eine Weltraumstation, die schnellsten Fahrzeuge der Strasse und Überschall-Flugzeuge sowie Satelliten.

Mit der Seilbahn zur IVA

Als besondere Attraktion für die Besucher der IVA wird eine Seilbahn gelten, mit der man vom Eingang an der Theresienwiese aus über diese hinweg bis hinauf zur Theresienhöhe schweben kann, wo sich das Zentrum der IVA befinden wird. Sie ist ein Bestandteil der Abteilung „Bergbahnen“, die von den Ländern Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz beschickt wird. In 4 verschiedenen Pavillonen kann man eine Seilfahrt im Sommer wie im Winter erleben, die Überwachungs- und Prüfmethode beim Seilbahnwesen studieren. Besonders interessant ist in diesem Zusammenhang eine Gegenüberstellung von zwei Kabinen aus der Schweiz, die den Fortschritt beim Seilbahnbau aufzeigen; die eine Kabine stammt aus dem Jahre 1908 vom Wetterhornaufzug und das Gegenstück zu ihr ist eine hochmoderne, 100 Personen fassende Kabine, die für die Schilthornbahn bestimmt ist.

100 Jahre Strassenbahn in Holland

Am 25. Juni 1964 feierte Holland die 100. Wiederkehr des denkwürdigen Tages, an dem in Den Haag die erste Strassenbahn, freilich noch als Pferdebahn, ihren Betrieb aufnahm. Aus diesem Grunde hatte die

Strassenbahnverwaltung Den Haag einen Jubiläumszug hergerichtet, der aus dem Triebwagen 265 (Bj. 1921, HAWA), dem Sommer-Beiwagen 505 (Bj. 1905) und dem Normal-Bw 614 (Bj. 1912) bestand. Dieser Sonderzug fuhr mit Verkehrsfreunden unserer niederländischen Schwester-Organisation „Nederlandsche Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen“ (NVBS) — siehe Abbildung —, bereits am 20. Juni, während vom Jubiläumstage an der genannte Triebwagen mit dem Sommer-Bw 505 als planmässiger Zug der Linien 9 und 8 zwischen Den Haag und Scheveningen eingesetzt wird, und zwar bis zum 31. August bei trockenem Wetter ausserhalb der HVZ. Unsere Abbildung zeigt den Sonderzug der NVBS an der Haltestelle „Meer en Bos“ in Den Haag.



v. d. Gragt

„Tag der offenen Tür“ jetzt auch in Essen

Den längst üblichen Gepflogenheiten in anderen Grosstädten entsprechend, fand nunmehr auch in Essen ein sogenannter „Bürgerbesuchstag“ statt, bei dem die Essener Verkehrs AG die Besichtigung ihres neuen Betriebshofes Mitte anbot.

Dieser Betriebshof dient z. Z. noch ausschliesslich dem Omnibusbetrieb, er soll aber

ab September d. J. schrittweise auch einen Teil des Strassenbahnbetriebes übernehmen, zunächst jenen des Depot Schonnebeck, später der Bahnhöfe Grillostr. und Kruppstr., letzterer wird dann in eine Hauptwerkstatt umgewandelt. Die anderen Strassenbahnbetriebshöfe Bredeneu und Borbeck bleiben bestehen.

