

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.

20. Jahrgang

JANUAR 1965

Nr. 242

Späte Erkenntnis

Zwei Jahre lang hat ein Experten-Gremium an dem Gutachten für die Bundesregierung gearbeitet, das Auswege aus der Verkehrsnot weisen soll. Jedem, der das Verkehrsgeschehen einigermaßen objektiv betrachtet, bringt es sachlich nichts Neues: was hier gefordert wird, verlangen überzeugte Vertreter des öffentlichen Verkehrs seit Jahren, und es gereicht den Verkehrsfreunden zur Ehre, dass viele von ihnen aus Überzeugung diese Gedanken seit langem vertreten und durch ihr Beispiel auch untermauert. Vorschläge zur Lösung unserer Verkehrsmisere bedürfen eben weniger Fachschulung als Logik und gesunden Menschenverstandes.

Neu und beachtlich an dem Gutachten ist jedoch die Offenheit, in der erstmals von höchster Stelle zugegeben wird, dass all die Förderung, die man fünfzehn Jahre lang auf Kosten aller Steuerzahler dem Autoverkehr zukommen liess, für „die Katz“ gewesen ist und dass die offiziell betriebene Ausblutung und Ruinierung des öffentlichen Verkehrs ein schwerer Fehler war.

Das 23-köpfige Gutachter-Gremium, in dem sich die Elite der westdeutschen Stadt- und Verkehrsplaner versammelte, hat — nach einem vom Bundestag beschlossenen Gesetz — in seiner „Untersuchung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ vor allem den vorrangigen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und die Eindämmung des privaten innerstädtischen Autoverkehrs gefordert. Erst an dritter Stelle steht die Forderung nach Ausbau des Strassennetzes in Form von mehrstöckigen Kreuzungsbauwerken und ähnlichem. In Anbetracht der Enge in unseren Städten kommt dieser Massnahme aber wenig praktische Bedeutung zu. Ausserdem werden nur wenige unserer alten

Städte bereit sein, das historisch gewachsene Stadtbild zu zerstören; an den konstruierten US-Städten war ja wenig zu verderben, aber heute zeigen sie uns, wie die Strassen eine Stadt zu einer Wohnwüste degradieren können.

Das Gutachten fordert auch die Abschaffung der Steuerbegünstigung für Autofahrer. Diesen Steuervorteil, der die sparsamen und vernünftigen Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel bestraft, haben seinerzeit — zumindest in Österreich — die Gewerkschaften, die sich in Verkehrsfragen lange Zeit als besonders kurzfristig erwiesen und im Auto nichts anders als ein erstrebenswertes Symbol höheren Lebensstandards sahen, gefordert und schliesslich als ihren „Erfolg“ reklamiert.

Professor Friedrich Tamms, der Vizepräsident dieses Gremiums, hat etwas sehr Beachtliches zur Stellung des Autos als Prestige-Symbol gesagt („Der Spiegel“, 41/1964): „(Das Auto) wird noch sehr lange Status-Symbol bleiben. Aber es genügt doch, das Status-Symbol in den Vorgarten zu stellen, alle Leute vorbeispazieren zu lassen und ihnen zu zeigen, dass man einen solchen Wagen hat und damit zum Wochenende oder in den Urlaub losfahren kann.“ Hier hat nun erstmals einer der ersten Fachleute bestätigt, dass das Auto weniger ein Verkehrsmittel, sondern nur Prestige-Symbol ist. Seine Bedeutung entspricht der des Klaviers im gutbürgerlichen Haushalt der Jahrhundertwende: es gehörte eben zum guten Ton, ein Klavier zu haben, auch wenn niemand darauf spielte.

Genau so, wie sich heute niemand ein Klavier mehr hält, der es nicht braucht, wird sich in späterer Zukunft, wenn der

Autorausch verfliegen ist, nur jener ein Auto halten, der es tatsächlich braucht.

In dieser Erkenntnis zeigt sich auch die objektive Stellung des Individualverkehrs in der Verkehrsgeschichte. Sein Wiederaufleben war organisatorisch ein Rückfall ins vorindustrielle Zeitalter. Überdies war damit ein halbes Jahrhundert lang ein Stagnieren und sogar Schrumpfen des öffentlichen Verkehrs verbunden, so dass wir nun etwa 60 Jahre Verkehrsentwicklung nachholen müssen, um unser Verkehrswesen der modernen Zeit anzupassen. Hätte man früher

der Vernunft gehorcht und das Geld, das man in den sowieso ausweglosen Strassenbau verpulvert hat, in den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel investiert, so hätten wir heute ein Verkehrsnetz, das allen Anforderungen gerecht wird. So aber bietet heute keine einzige Stadt der Welt — weder im Westen noch im Osten — wirklich modernen, schnellen und attraktiven Stadtverkehr. Die Stadt, die als erste ernsthaft dieses Problem löst, wird ruhmreich in die Verkehrsgeschichte eingehen.

J. O. Slezak

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

VDVA-Jahrestagung 1965 in München

Um den Anfang des neuen Jahres zu erwartenden Termin-Anfragen entgegenzukommen, sei schon heute mitgeteilt, dass die diesjährige Tagung der deutschen Verkehrs-Amateure vom

4. bis 7. August 1965 in München

stattfinden und das ungefähre Programm vorsehen wird:

1. Tag — Traditionelle Rundfahrt auf dem Streckennetz der Strab München
2. Tag — Besuch eines Industrie-Unternehmens im Fahrzeugbau
3. Tag — Ausflug nach Innsbruck mit Zwischenaufhalten und Besichtigungen der Verkehrseinrichtungen in der Tiroler Hauptstadt.

Nähere Einzelheiten werden — wie stets — an dieser Stelle zu gegebener Zeit bekanntgegeben. Stetza

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Hätten Sie es gewusst, dass es Strassenbahnwagen mit Schiebedach gegeben hat, lange bevor die Auto-Industrie auf diese geniale Belüftungsmöglichkeit kam? Ja, bei einer Reihe alter Bauwagen der Leipziger Strassenbahn war es der Fall. Dies und vieles mehr aus der Geschichte dieses aus drei Gesellschaften zusammengewachsenen Be-

triebes erfuhren die Düsseldorfer Verkehrsfreunde und ihre Gäste am 28. November 1964 aus dem Munde unseres Sachsen-Spezialisten Maximilian Hesse. Wie auch seine früheren Vorträge, war dieser gewürzt mit einer liebevollen Beschreibung des Werdens der Stadt, ihren wirtschaftlichen und charakterlichen Besonderheiten, und es fehlten auch nicht die erwarteten humoristischen Einlagen. So herrschte wieder fröhliche Stimmung bei den Versammelten.

Diese begaben sich anschliessend in eine nahegelegene Erholungsstätte, um das Programm für 1965 zu beraten. Dieses soll vorbehaltlich etwaiger Änderungen wie folgt aussehen:

23. 1. — Dia-Vortrag von Dieter Walting, Rheinbahnhof
22. 2. AW Opladen der DB, Herr Buba-Oberinsp. Fricke
27. 3. Besichtigung bei der Strab Mülheim (Ruhr)
25. 4. Krefelder Eisenbahn
22. 5. Essen (gemeint ist die Stadt)
- 26./27. 6. Kassel
17. 7. Aachen, Eschweiler — Alsdorf
- 25./26. 9. Charleroi
23. 10. Filmvortrag Wolfgang Zeunert, Wolfenbüttel
16. 11. Vortrag von Herrn Hans Poeschel, Saalabend
- Dez. Vortrag von Herrn Maximilian Hesse. Boehm

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Bei der **Teutoburger Wald-Eisenbahn** (TWE) steht in Lengerich der Pw Post 3i Nr. 109 der Moselbahn. Der VT 62 der Hildesheim - Peiner Kreiseisenbahn ist gleichfalls bei der TWE im Einsatz. Seit 31. Mai

1964 fahren in Ibbenbüren die VT der TWE in den Bundesbahnhof ein. Todt

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: OmL A 23 seit 12. 10. 1964 über ihren Endpunkt S-Bf. Altglienicke hinaus bis Falkenhöhe verlängert (BVG-Ost).

BVB

Bochum-Gelsenkirchen: SL 2 seit 10. 9. 1964 wieder durchgehend Bochum Hbf. — Buer Rathaus. Bankstahl

Dortmund: seit 9. 8. 1964 SL 2, 9, 10, 19 und 29 über Neubaustrecke Hamburger Str. (0,9 km besonderer Bahnkörper). Dafür Streckenabschnitt in der Kaiserstr. stillgelegt. Seit 29. 11. 1964 SL 4, 14 und 24 über Neubaustrecke Gronaustr. — Weissenburger Str. (0,6 km, davon 0,4 km besonderer Bahnkörper). Streckenabschnitt Roland- und Heilige-Geist-Str. stillgelegt. SL 4, 14 und 24 zwischen Borsigplatz und Hansaplatz jetzt über Ostentor — Reinoldikirche. Oml 50 ab Borsigplatz jetzt über Borsigstr. — Mallinckrodtstrasse zum Hafen, mithin früherer Obusbetrieb Ostentor — Hoesch durch Strabtrieb ersetzt. Ferner Oml 58 jetzt Schwerin, Neuroder Platz — Münsterplatz — Castrop-Rauxel Hbf. — Habinghorst — Stettiner Str. — Markt Ickern — Stickstoffwerk (alle 20 Min.) und weiter — Deininghausen, Oestricher Str. (alle 60 Min.). Oml 68 Habinghorst — Markt Ickern — Mengede — Fredenbaum und Oml 70 Henrichenburg — Habinghorst — Castrop-Rauxel Hbf. — Waldfriedhof — Münsterplatz.

Cadenbach

Dürener Eisenbahn AG (DEAG): Die Einstellung des gesamten Schienenverkehrs, einschl. Güterverkehr, wurde nunmehr für Mitte 1965 beschlossen. Doehler

Hagen: SL 2 und 3 bis Vogelsang verlängert, SL 4 bis Selbecke Felsenstr. verkürzt (Daten leider nicht bekannt). Seit 18. 10. 1964 Oml 11 bis Hagen Hbf. verkürzt, Oml 14 eingestellt, Oml 22 dafür bis Halden verlängert. Bankstahl

Köln: seit 5. 10. 1964 folgende Linienänderungen: SL 4 Bocklemünd — Höhenhaus (So nachm. bis Schlebusch), SL 5E Ehrenfeld Takuplatz — Dom/Hbf., SL 7 jetzt ganztägig bis Junkersdorf, SL 9 abends und So vorm. nicht mehr, Ersatz neue SL 19 Gartenstadt Nord/Longerich — Ebertpl. — Rudolfplatz — Barbarossaplatz, zurück über Poststr. — Neumarkt — Rudolfplatz und in HVZ über Deutzer Brücke bis Königsforst, SL 11 So nachm. nicht mehr, SL 17 (Müngersdorf/Stadion-) Aachener Weiher/Rudolfplatz — Neumarkt — Severinsbrücke — Holweide (abends und So vorm. nicht), SL 24 (nur HVZ) samstags nicht bis Ubierring, sondern je nach Aus- und Einfahrten nur bis bzw. ab Zülpicher Platz, Rudolfplatz oder Ebertplatz. Oml 27 seit 6. 9. Longerich/Strab — Pescher Weg, Oml 29 seit 13. 7. Longerich/Strab-Chorweiler (neue Stadt), Oml 40 seit 15. 6. mit jedem 2. Bus bis Worringen West, Oml 44 seit 26. 7. So nachm. Königsforst — Dünn-

wald, Oml 45 nur noch Neurather Ring — Birkenweg, seit 14. 12. jedoch über Leuchterstr. bis zur Siedlung Portzenacker in Dünnwald verlängert, SL 1 und B seit 18. 11. in Höhenberg von der Olpener Str. auf neue Trasse (100 m nördlich und teilweise im Einschnitt) verlegt. H. E. Schmidt

Krefeld: seit 30. 11. 1964 neue SL 2 Eisdation — Ostwall — Edeldahlwerke bzw. Friedhof, SL 3 nur noch Hbf. — Uerdingen Bf., SL 5 nur noch Hbf. — Bockum Kirche (HVZ bis Uerdingen Bf.), SL 6 in 4 umgenummert, SL 11 eingestellt, somit SL 1 bis 5 vorhanden. Neue Oml 19 Bockum Kirche — Linn — Uerdingen Röttgen, Oml 24 bis Gartenstadt verlängert. Bankstahl

Lille: zur Meldung DVA 240/1887: Lt. „Modern Tramway“ ist die Strecke nach Mons (Linie I barré) nicht stillgelegt, sondern durch eine Verlängerung der Linie H ersetzt worden. Stillgelegt wurde dafür die Strecke zum Bahnhof Lille. Waitking

Moers: seit 2. 11. 1964 Oml 3 jetzt Niep Bf. — Repelen Markt bzw. Schacht VI, Oml 6 jetzt Kamp-Lintfort Markt — Hoerstgen, Schacht IV, neue Oml 12 Kamp-Lintfort Markt — Niersenbruchsiedlung und neue Oml 13 Repelen Linde — Orsoy Rathaus (nur W 2 mal). Bankstahl

München: seit 4. 4. 1964 ObL 41 und 42 wie bisher Boshetsrieder Str. — Hofmannstr. — Gmunder Str., dann neu durch Obus-Betriebshof — Gmunder Str. — Hofmannstr. — Boshetsrieder Str. — Laim bzw. Romanplatz, seit 13. 4. 1964 Om-Einsatz-L.45 (nur HVZ) wieder in Betrieb: Karlsplatz — Barer Str. — Belgradstr. — Scheidplatz mit Verlängerung bis Belgrad-/Rümannstr., seit 6. 7. 1964 Om-Zubringer-L.64 umgeleitet von Forstrieder Allee über Züricher Str. — Fritz-Baer-Str. — Forstrieder — Maxhof, Om-Zubringer-L.65 nur mehr in HVZ und bis Genfer Platz verlängert. Seit 12. 9. 1964 ObL 41 und 42 vom Ratzinger Platz umgeleitet über Aidenbachstr. — Gmunder Str. — Obus-Betriebshof — Gmunder Str. — Sidenbachstr. — Ratzinger Platz, Oml 57 von der Hofmannstr. über Boshetsrieder Str. zum Ratzinger Platz verlängert, ab 20.00 Uhr Pendelbus Hofmannstr. — Ratzinger Platz. Seit 30. 9. 1964 SL 8 (in HVZ auch SL 22) bis Ratzinger Platz (DVA 240/1887) verlängert und vorstehend genannter Pendelbus eingestellt. Seit 31. 10. 1964 SL 8 über Neubaustrecke Ratzinger Platz — Boshetsrieder Str. — Filchnerallee — Züricher Str. bis Neurieder-/Graubündener Str. (Fürstrieder-West) verlängert. Die Neubaustrecke ist 3820 m lang, verläuft ganz auf eigenem Bahnkörper teils in Strassenmitte und teils in Seitenlage. Die Unterführung an

der Boschetsrieder Str./Filchnerallee ist 221 m lang und hat 212 m und 187 m lange Rampen. Die Unterführung unter der Olympiast. ist 96 m lang und hat 180 m und 190 m lange Rampen. Die Endschleife hat 1 Überholungs- und 1 Hinterstellungsgleis.

(Fortsetzung folgt)
Bierl

Neuss: Oml 2 seit März 1964 bis Neuss Omnibusbahnhof verlängert (nur HVZ), Oml 5 bereits am 29. 9. 1963 eingestellt.
Bankstahl

Oberhausen: seit 1. 1. 1965 SL 2 nur noch Oberhausen Südmarkt — Sterkrade Bf., dafür Oml 4 über Lirich hinaus nach Busch-

hausen — Sterkrade Bf. verlängert, Umstellung der gesamten SL 2 für Mitte 1965 vorgesehen.
Boehm

Offenbach: seit 13. 12. 1964 neue Oml 84 Rosenhöhe — Senefelder Str. — Friedrichsring — Waldstr. — Marktplatz — Frankfurter-/E. Kaiserstr. — Hbf. — Waldstr. und zurück bis Rosenhöhe, Mo-Fr HVZ alle 20, sonst alle 40 Min.
M. Krafft

Siegburg-Zündorf: seit 5. 9. 1964 Restbetrieb Sieglar — Zündorf auf Omn-Betrieb umgestellt.
Bankstahl

Wien: seit 28. 11. 1964 SL J wieder über Ring, SL 45 durch 45/46 ersetzt.
Lehnhart

ALLGEMEINES

Todt: Nicht alle nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben den gleichen Personentarif wie die DB, es gibt Bahnen, deren Fahrpreise über jenen der DB liegen, z.B. Teutoburger Wald-Eisenbahn (z.B. 18 km = DM 1,80) Bentheimer Eisenbahn (z.B. Bentheim — Nordhorn, 18 km = DM 2,—)

Klb Niebüll — Dagebüll (14 km, Rückfahrkarte DM 3,50!)

Gelnhäuser Kreisbahn, Wächtersbach — Bad Orb, 7 km (schon vor der letzten Tarifierhöhung kostete eine Rückfahrkarte DM 2,—). Wer weiss weitere Beistpiele?

Todt: Welchen Sinn hat eigentlich der Schnellzugzuschlag? Die DT 360/361 (Kassel — Altenbeken — Hannover) werden mit VT 23/24 gefahren. Warum muss für einen solchen Zug mehr bezahlt werden? Die 2. Klasse hat noch nicht einmal Seitengang. Oder soll durch die Einstufung als Schnellzug die Rentabilität dieses Zuglaufes sichergestellt wer-

den? Falls der Zuschlag für den Normalfall als Gegenleistung für den höheren Reisekomfort dient, z.B. Seitengang, müsste konsequenterweise der Bahnbus-Fahrpreis unter dem Normalfahrpreis liegen, da der Bus weit weniger Bequemlichkeit (oder überhaupt keine) bietet als ein durchschnittlicher zuschlagfreier Reisezug.

Wahrheit oder Dichtung?: „Am 12. September 1844 fuhr auf der Eisenbahnlinie von Leeds nach Hull (England) ein Wagenzug, wie er bisher wohl auf keiner Eisenbahn vorgekommen sein dürfte. Der Zug bestand nämlich aus 250 Waggons und wurde von 10 Lokomotiven gezogen. Er beförderte auf dieser einen Fahrt 7.800 Passagiere, von denen allein 6.000 aus Leeds waren. Der Zudrang der Fahrgäste auf der Station in Leeds war so gross, dass zwei Stunden vergingen, ehe die letzten expediert waren. Rechnet man für jeden Passagier im Durchschnitt 2 Schillinge Fahrgeld, so hätte diese eine Fahrt rd. 780 Pfund Sterling (nach heutigem Werte rd. 8.700 DM) an Einnahmen erbracht.“
F. W.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Weitere Verschrottungen: Tw 3618, 3649, 3666 sowie 6203 und 6209, Bw 710 und 752.
BVB

Bochum-Geisenkirchen: neu 6x Umbau-Tw 201 und 202 (ex 4x GrTw).
Stetza

Dürener Eisenbahn (DEAG): Tw 14, 15, 16 und 23 sowie Bw 1—6 = a, Tw 11 nicht mehr fahrbereit.
Doehler

Dürener Kreisbahn: Die in DVA 227/1784 als abgestellt gemeldeten Tw und Bw sind inzwischen verschrottet worden.
Doehler

Koblenz: Tw 18, 19, 47, 48, 49 und 51 = a.
v. d. Driesch

Köln: Die 6x Gl-Tw 3561—3590 werden z.Zt. in 8x Gl-Tw umgebaut, neue Nummern 3901—3930, davon 3907 bereits in Betrieb.
H. E. Schmidt

Krefeld: zur Wagenpark-Geschichte DVA 230/231: zur Vervollständigung seien nachstehend noch die Angaben der Pferdebahn- und Dampfstrab-Wagen mitgeteilt:

- 1—9 Pfb. 2x Bj. 1883
= elektr. Betr. Bw 1—9
- 10 Pfb. 2x Bj. 1893
= elektr. Betr. Bw 10
- 11—16 Dampf. 4x Bj. 1883
= elektr. Betr. Bw 11—16 (Sommer)
- 17—29 Dampf. 4x Bj. 1883
= elektr. Betr. Bw 17—29

- 30—35 Dampf. 4x Bj. 1884
 = elektr. Betr. Bw 30—35
 36—38 Dampf. 4x Bj. 1895
 = elektr. Betr. Bw 36—38
 39—40 Dampf. 4x Bj. 1896
 = elektr. Betr. Bw 39—40 (Sommer)
 Bankstahl

München: neu 3x Gr-Tw 1000—1019 und -Bw 1827—1846 (ER, Rathgeber), somit Serie ausgeliefert, es folgen noch 2 Versuchs-Gl-Tw (4x, ER, Rathgeber), während ein 8. Beschaffungsprogramm mit 30 Gr-Tw (3x, ER, Rathgeber) im Bau ist. Folgende Wagen = a: Tw 526, 527, 528, 531, 534, 537, 540, 541, 542, 544, 545, 551, 552, 569, 573, 580, 583, 590, 597, 598, 603, 605, 614, 615 und 681 sowie Bw 1137, 1141, 1144, 1148, 1154, 1156, 1159, 1160, 1161, 1163, 1167, 1172, 1173, 1176, 1177, 1178, 1184, 1185, 1186, 1188, 1191, 1193, 1194, 1195, 1197, 1200, 1206, 1210, 1211, 1213, 1217, 1221, 1222, 1223, 1225, 1226, 1228, 1229, 1232, 1235, 1238, 1241, 1242, 1247, 1248, 1249, 1251, 1256, 1257, 1259, 1264, 1265, 1266, 1275, 1276, 1277, 1280, 1281, 1282, 1287, 1288, 1291, 1293, 1294, 1295, 1297, 1298, 1304, 1306, 1308, 1315, 1318, 1319, 1328 und 1335. Tw 667—680 und 682—685 = Arb.-Wg. mit gleicher Nr., ebenfalls Bw 1136, 1138 und 1140 = Arb.-Wg. Bierl

Potsdam: In DVA 241/1897 muss es richtig Bw 1488 (nicht 1498) heissen. Die Potsdamer Nummern sind wie folgt: Tw125 (III) ex 5249, 126 (III) ex 5348, Bw 218 ex 1488 und Bw 219 = 1489. Lossberger

Wien: neu 6x Gl-Tw 4447 (II), Tw 314 = Arb.-Tw 6149. Lehnhart

Wiener Lokalbahn: neu ex Wiener Stadtbahn: Tw 241 ex 6211/2702, 242 ex 6217/2746, 243 ex 6219/2752 und Bw 281 ex 7703/5515, 282 ex 7704/5527 und 283 ex 7708/5557. Lehnhart

b) Omnibusse:

Braunschweig: neu Gl-Omn 6501—6510 (Bü/Emm), Gl-Omn 104 = a. Höltge

Düsseldorf: neu Gl-Omn 85.29—85.33 (Uer). Waltking

Essen: neu 3421—3435 und 3821—3830 (Bü 13 RU7H). Folgende Fahrzeuge = a: 3101, 3104, 3106, 3108, 3109, 3110, 3111, 3204, 3214, 3225, 3228, 3230, 3242, 3304, 3329, 3337 und 3344. Omn 3216 und 3901 = Fahrschulwagen. Boisserée

Köln: neu 419—448 (Mag, EM), 511—515 (Bü, EM) und 684—688 (Bü/Lud, Anderthalb-deck). Von den Serien 151—199 und 201—246 wurden an Privatunternehmer für KVB-Einsatz verkauft: 154, 170, 171, 180, 218, 232 und 241. Abgestellt sind: 177, 179, 184, 190, 194, 195, 197, 201, 202, 206, 208, 209, 211, 217, 223, 224, 225, 231, 235 und 237. 244 = Fahrschulwagen, 155 = a. Ferner von anderen Serien abgestellt 267, 797. 301 = a. H. E. Schmidt

Krefeld: Obus 503 wurde nach Kapfenberg (Osterreich) verkauft, dortige Nr. 19. Lehnhart

München: neu 437—447 (MAN 750 HO—M11, EM, Metrobus). Bierl

Wien: 5890, 5894—5897 und 6491 = a. Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Aachen

(Fortsetzung):

- 31 - 39 Bj. 1953 Bü 6000 T/Emm
 40 - 42 Bj. 1953 Bü 6000 T/Emm (Reisebusse)
 43 - 44 Bj. 1954 Dai 0 6600 H/Sindelf.
 45 - 50 Bj. 1954 Bü 6000 T/Bü
 51 - 54 Bj. 1954 Bü 6000 T/Lud
 55 Bj. 1954 Bü 6000 T/Emm (Reisebus)
 56 - 64 Bj. 1955 Bü 6500 T/Bü
 65 - 66 Bj. 1954 Bü 6500 T/Lud
 67 - 68 Bj. 1954 Bü 4500 T/Emm
 69 - 71 Bj. 1954 Dai 0 3500/Sindelf., davon
 69 an Privatunternehmer
 verkauft
 72 Bj. 1955 Dai 0 3500 (Reisebus)
 73 - 74 Bj. 1955 Dai 0 321 H/Sindelf.
 75 Bj. 1956 Bü TU 10/Lud, Anderthalb-
 decker (ex 88 I)
 76 - 80 Bj. 1955 Bü 6500 T/Bü
 81 - 83 Bj. 1955 Bü 6500 T/Lud
 84 Bj. 1955 Bü 6500 T/Emm (Reisebus)
 85 Bj. 1954 Bü 6500 T/O & K, Doppel-
 decker, 1961 nach Berlin
 (Nr. 699) verkauft
 86 - 87 Bj. 1954 Krupp SWO 8 FK/Lud
 88(II)-92 Bj. 1958 Bü TU 10/Lud., Anderthalb-
 decker
 93-100 Bj. 1958 Bü TU 5/Bü.

(Schluss folgt)
 Vogt

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Die Welt (18./19. 11. 1964): „Sterbende Bahnhöfe — Eindrücke von einer Rundreise“, ausführlicher Bericht mit Stellungnahme zu den DB-Stillegungs-Absichten. Standau

Eisenbahnmuseen — Mittler zwischen Geschichte und Gegenwart, Broschüre, 58 S. DIN A 4, Hestra-Verlag, Darmstadt.

In diesem gut aufgemachten und reich bebilderten Heft wird über die verschiedenen europäischen Eisenbahn-Museen berichtet, wobei verständlicherweise geschichtliche Vorgänge im Vordergrund stehen. Jedem der 12 Einzelberichte ist eine Textzusammenfassung angefügt.

Ausfahrt frei für Lok S 3/6, eine Langspielplatte, erschienen bei der Franckh'schen Verlagshandlung Stuttgart zum Preise von DM 7,80. Sie ist ein Tondokument vom Eisenbahnbetrieb, der akustische Steckbrief zahlreicher Loktypen, die lebensechte Geräuschkulisse für die Träume der Eisenbahnfreunde und für die Wirklichkeit aller Modellanlagen.

Lok-Magazin Nr. 9, erschienen im gleichen Verlag wie vor, zum Preise von DM 5,80 mit Farb-Bilderbogen „Old Timer“.

Auch diese neue Folge vom November 1964 überrascht durch eine grosse Fülle erlesener und interessanter Beiträge über Lok-Bauarten der Vergangenheit und Gegenwart. Besonderes Interesse bei den Lesern dürften die diesmal sehr ausführlichen tabellarischen Übersichten finden.

2 C 1, von Erhard Born, gleichfalls bei der Franckh'schen Verlagshandlung Stuttgart

erschienen, ist der Titel eines 74 Seiten und einen grossen Bildanhang umfassenden Buchwerkes, das Entwicklung und Geschichte der Pazifik-Lokomotiven zum Gegenstand hat. Auch diese Neuerscheinung enthält willkommene tabellarische Übersichten, wie sie von Eisenbahnfreunden immer besonders geschätzt werden.

Van Omnibus tot Trolleybus, 125 Jahre öffentlicher Verkehr in und um Arnheim, Verlag E. J. Brill, Leiden (Holland) Preis DM 15,—.

Auf nicht weniger als 165 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und einem angefügten Liniennetzplan ist die Geschichte des Verkehrs in der niederländischen Stadt Arnheim dargelegt. Es erstaunt bei der Lektüre dieses nett redigierten Buches, wie wechsellvoll diese Geschichte in einer relativ kleinen Stadt gewesen ist und wieviel sich aus dieser zu einer kurzweiligen Plauderei herausziehen liess. Statistische und tabellarische Übersichten über Wagenpark und Linienentwicklung ergänzen das Buch in geschmackvoller Weise.

Plans for Underground Tramways at Bruxelles, Sonderheft der Light Railway Transport League (LRTL), zu beziehen zum Preise von sh 1/3 einschl. Porto bei Mr. J. Barrie, 21 Endymion Road, London, N. 4, England.

Die kleine gut bebilderte Broschüre geht von dem bereits vorhandenen Teilstück des Brüsseler U-Strab-Netzes aus und schildert die Planungen für den Ausbau zu einem grossen die gesamte Innenstadt erfassenden Netz.

Nur die allergrössten Kälber wählen ihre Metzger selber

könnte man den nachfolgenden Kurzbericht aus den „Textil-Mitteilungen“ vom 8. 12. 1964 überschreiben:

Ludwigshafen — Mit grosser Sorge und mit nicht minder grossem Pessimismus steht der Ludwigshafener Einzelhandel in der Innenstadt den geplanten Grossobjekten, wie Bahnhofsverlegung, Neugestaltung der Ludwigshafener Innenstadt und Nordbrücke usw. gegenüber. Auf einer Pressekonferenz betonte der Ortsgruppenvorsitzende des Einzelhandelsverbandes, Edmund Keller jun., die Notwendigkeit und Wichtigkeit des Baues von Parkplätzen. **„Wir brauchen Parkplätze über Parkplätze**, um die Innenstadt attraktiv zu gestalten“, sagte er. **Dabei stellte er Überlegungen an**, ob die 30 Millionen Mark, davon 14,5 Millionen Mark als Ludwigshafener Betrag, **die eine Strassenbahnführung**

über die geplante Nordbrücke kosten würde, nicht vorteilhafter für den Bau von Parkplätzen eingesetzt würden, zumal vom Ludwigshafener Einzelhandel die **Dringlichkeit einer Strassenbahnlinie über die Nordbrücke bezweifelt würde**.

Der Einzelhandelsverband machte den Vorschlag, ein Gremium auf wissenschaftlicher Grundlage zu bilden, das **Forschungen** darüber betreibt, **ob die Strassenbahn bei den künftigen Engstellen im täglichen und Berufsverkehr noch ein schnelleres Fortkommen in der Innenstadt ermöglichen kann**, wenn sich der **Autoverkehr weiter erhöht**.

Leimbach

Kommentar: Herzlichen Glückwunsch zur „attraktiven“ Innenstadt, die dann nur noch durch tausende von abgestellten Autos ge-

kennzeichnet ist. Der Rest geht dann zu Fuss. Herr Keller jun. ist zweifellos von sich überzeugt, dass er seiner Stadt einen

Dienst erweist, wenn sein Vorschlag je realisiert werden sollte, aber seine Nachwelt wird ihm kein Denkmal setzen.

Die Braunkohlenbahnen im Raume Borken

von Reinhard Todt, Warburg

Während das Braunkohlenrevier im Raum Aachen mit seinen Transportbahnen für Abraum und Kohle unter Eisenbahnfreunden weitgehend bekannt ist, ist über die Braunkohlengruben im Raume Borken (südlich Wabern, Strecke 196) mit seinem ausgedehnten Werkbahnnetz bisher nur wenig oder gar nicht berichtet worden.

Im Umkreis der Gemeinde Borken befinden sich mehrere Braunkohlenfelder, die im Tagebau ausgebeutet werden, und deren Erzeugnisse ausschliesslich dem Kraftwerk Borken der „Preussen Elektra“ zugeführt werden.

Der Transport von Abraum und Kohle erfolgt auf einem meterspurigen, elektrisch betriebenen Werkbahnnetz mit niedrigen Lokomotiven 2- und 4-achsiger Bauart, die an einen Zug von 7 vierachsigen Selbstentladewagen (Kippwagen) gekuppelt sind und

gestell-Ellok sind in mehreren Ausführungen vorhanden. Nur 1 Dampflokomotive konnte ich im Betriebe beobachten (eine schmalspurige Bt), während eine andere, grössere, auf dem Werksgelände abgestellt stand. Für den internen Werksverkehr sind einige normalspurige X-Wagen vorhanden, auch konnte ich 2 schmalspurige Rollwagen für die Übernahme von Normalspurwagen beobachten. Ein Teil der normalspurigen Ellok ist mit einem Dieselmotor ausgerüstet. Eine stand im Bundesbahnhof Borken am Stückgut-schuppen; das Verbindungsgleis ist nicht mit einer Fahrleitung überspannt. Die Bahnübergänge sind mit Blinklichtern ausgerüstet, bei zweigleisigen Strecken mit dem Zusatz-Leuchtschild „2 Züge“. Die Zugdichte auf den Abfuhrstrecken für Kohle und Abraum ist erheblich.

Von Zeit zu Zeit müssen die Bahngleise an den grossen Baggern verrückt werden. Das geschieht mit Hilfe eines Spezial-Schienenfahrzeuges, einer Art Trägerbrücke auf Drehgestellen, welches von einer Lokomotive bewegt wird und eine Vorrichtung besitzt, die die Schienen zu beiden Seiten mit Rollen erfasst und anhebt, wobei sie unter dem Fahrzeug selbst bei ziemlich schneller Fahrt etwa einen halben Meter zur Seite gedrückt werden. Man staunt dabei über die Biegsamkeit der Schienen. Welcher Leser kann die Handlungsweise dieser Geräte näher beschreiben? An den Gleisenden hilft eine Planierdraupe durch einen Stoss gegen die Gleise nach. Da die Masten der Fahrleitung mit den Schwellen verbunden sind, rücken sie gleichzeitig mit zur Seite. An den Gleisenden ist der Fahrdrabt auf einer von einem Drahtgitter umgebenen Trommel aufgerollt; durch eine Drehung derselben kann der Fahrdrabt erforderlichenfalls nachgespannt werden. Als Zubringer zum Schieneweg und zur Weiterleitung nach der Entleerung der Schienenfahrzeuge werden stellenweise Förderbänder verwendet.

Eine Besichtigung der Grubenanlagen ist recht lohnend; zweckmässig erscheint es, folgende Strecke abzufahren: Singlis — Gombeth — Grossenglis — Kleinenglis — Kraftwerk — Strassenkreuzung vor Borken — sodann nach rechts in Richtung Dillich und weiter auf Feldweg und einem mit Planierdraupe geschaffenen Weg am Rand der



Vierachsiger Normalspur-Kohlentransportwagen in Borken. Foto: Todt

diesen in der einen Fahrtrichtung schieben. Die Selbstentladewagen scheinen alle von gleicher Bauart zu sein. Ein Teil der Kohle wird ausserdem mit normalspurigen Zügen abtransportiert, die mit normalen Puffern und Kupplungen ausgerüstet sind. Hier laufen entweder Triebwagenzüge, bestehend aus einer Dreier-Einheit von Selbstentladern (Entladung nach unten), deren Endwagen am äusseren Ende mit Führerkabine und Stromabnehmer ausgerüstet sind; oder Lokomotivzüge, bestehend aus Ellok und 3 oder 4 OOT-Wagen der DB-Bauart (die jedoch auf Bundesbahn nicht zugelassen sind), wobei in der einen Fahrtrichtung der Zug geschoben wird. Die normalspurigen Dreh-

südlich Borken gelegenen Grube entlang mit Blick auf die grossen Abraumbagger nach Borken. Am interessantesten ist es am Kraftwerk, wo in dichter Folge Kohlen- und

Abraumzüge aus verschiedenen Richtungen anrollen. Das Kraftwerk liegt etwa 5 Minuten vom Bahnhof Borken entfernt in westlicher Richtung.

Der öffentliche Nahverkehr auf der Briefmarke

von Dip.-Ing. Helmut Halle, Sao Paulo

Strassenbahn

Das Porträt eines Strassenbahnwagens finden wir auf einer russischen (PCC-ähnlicher Typ) Briefmarke von 1949 und einer ungarischen (Gelenkwagen) Marke von 1963. Eine ungarische Marke zeigt auch die Stirnansicht des Strassenbahnwagens der Budapester Jügendbahn. Fünf Marken zeigen Bilder der Strassenbahn im Stadtbild, drei russische, davon eine mit einem Dreiwagenzug auf einer Brücke (Gedenkausgabe 800 Jahre Moskau), eine rumänische mit einem Zweiwagenzug (Gedenkausgabe 500 Jahre Bukarest) und eine australische von der Collins Street (Ausgabe zur Olympiade in Melbourne 1956). Eine amerikanische Marke, herausgegeben zum Pan-amerikanischen Eisenbahnkongress 1963 in Mexico, gruppiert einen historischen Pferdebahnwagen und eine Old Timer Dampflok vor einer modernen Diesellok.

Omnibus

Die meisten Marken mit Omnibus-Darstellungen beziehen sich auf den Überlandverkehr, was aus den Fahrzeugtypen oder dem Landschaftsbild sofort ersichtlich ist. Nahverkehrs-Omnibus-Porträts sind mit Sicherheit auf zwei ungarischen (Gelenkbus) und auf einer Marke der Vereinigten Arabischen Republik zu erkennen. Der berühmte Berliner Doppeldecker erscheint mit der Vorderansicht auf einer Marke der Serie „Ferienplätze für Berliner Kinder“. Omnibusse im grosstädtischen Strassenverkehr finden wir auf einer ungarischen und einer nordameri-

kanischen (George-Washington-Brücke in New York) Briefmarke.

Obus

Das Porträt eines Obus befindet sich auf einer ungarischen (Gelenk-Obus), einer rumänischen und einer koreanischen (!) Marke. Russland hat vier Marken mit dem Obus im Strassenbild.

U-Bahn und S-Bahn

Allgemein bekannt sind die 28 Marken der Moskauer U-Bahnhöfe, teilweise mit U-Bahnzügen (5 Marken) der Ausgaben 1935, 1937, 1939, 1947, 1950 und 1952. Es gibt auch zwei Marken vom Bau der Budapester U-Bahn, Ausgabe 1953. Typische S-Bahnzüge, d.h. Triebwagenzüge mit je drei breiten Schiebetüren pro Seite für jeden Wagen sind auf einer polnischen und einer türkischen Marke zu sehen. Hierher sind auch die Marken einer belgischen Serie von den Brüsseler Stadtbahnhöfen zu rechnen. Die ALWEG-Bahn fand ihren Weg auf die Sondermarke zur Ausstellung in Seattle.

Wenn man auch die **Ausflugs-Bergbahnen** zum öffentlichen Nahverkehr rechnet, muss man die drei Schweizer Marken mit der Rochers-de-Naye-Zahnradbahn, der Säntis-Seilschwebbahn, und der Gipfelstation der Jungfrau-Zahnradbahn, die beiden französischen Marken mit der l'Aiguille-du-Midi-Seilschwebbahn und der Mont-Dore-Seilschwebbahn, die österreichische Marke mit der Zugspitz-Seilschwebbahn sowie eine russische Marke mit einer Standseilbahn erwähnen.

SUCH- UND TAUSCH-ANZEIGEN

Suche zwecks **Materialsammlung** für Veröffentlichung

leihweise

Fotos vom Fahrzeugpark der Kleinbahn Gleiwitz — Ratibor

und der Schmalspurigen Reichsbahn,

Statistik und Fotos der Oberschlesien-Strassenbahnen vor der Umspurung.

Zuschriften erbeten an:

Otmar Krettek, 405 Mönchengladbach, Immelmannstrasse 31