

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

MÄRZ 1965

Nr. 244

„Oma“ reiste huckepack nach Büsenbach

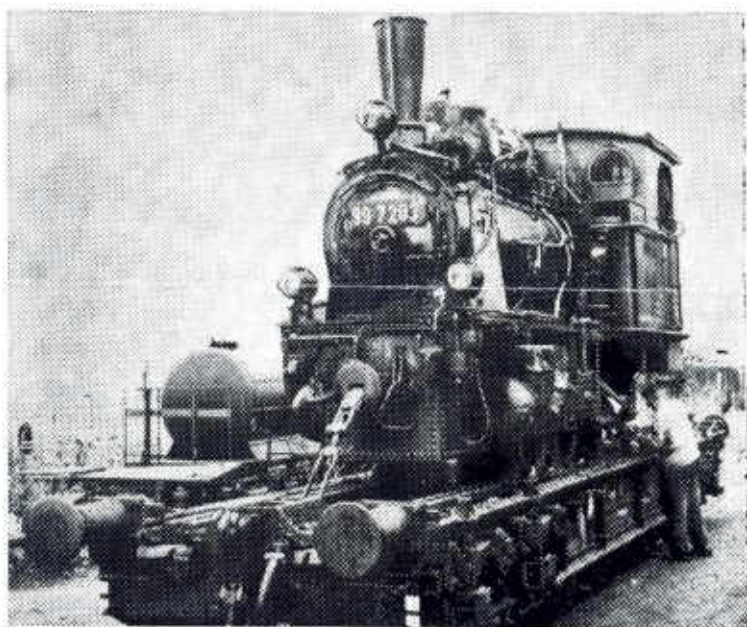


Foto: Förster DB

Wie bereits wiederholt im DVA berichtet worden ist, wurden durch Modernisierung der Strecke Mosbach — Mudau vier betagte Schmalspur-Lokomotiven frei (99 7201 bis 7204).

Eine dieser „Omas“, die sogar kürzlich noch überholt worden war, fand neuerdings noch ein Betätigungsfeld für ihre alten Tage: der **Albtalbahn**, die auf dem Abschnitt Busenbach — Langensteinbach jetzt umgebaut und umgespurt wird, kam sie als ein rettender

Engel, da die Fahrzeuge der Albtalbahn für die notwendig gewordenen umfangreichen Material-Transporte nicht geeignet sind.

So reiste die 99 7203 auf einem Spezialwagen der Bundesbahn per Huckepack in den Schwarzwald, wo sie auf ihr gewohntes Schmalspurgleis zurückgehievt wurde und in ihrem neuen Einsatzbereich sicherlich manchen Besucher aus Kreisen der Verkehrs- und Eisenbahnfreunde erwarten darf.

Kurz vor Drucklegung dieses Heftes erreichte uns die erschütternde Nachricht vom plötzlichen Tode unseres lieben Freundes

Ernst-Julius Wolff

Schwelm, im Alter von 63 Jahren.

Tief ergriffen erinnern wir uns eines Menschen, der durch sein stets ausgeglichenes Wesen, seine Liebenswürdigkeit und jederzeitige Hilfsbereitschaft eine nicht zu übersehende Schar von Freunden im In- und Ausland für sich gewonnen hatte. Seit den ersten Anfängen unseres Freundeskreises war er dabei, beliebt und hochgeschätzt wegen seiner umfassenden Kenntnisse und seines Scharfblickes für alles, was mit dem Verkehr zusammenhing. Jahrelang Mitglied des Vorstandes unseres Verbandes und Mitarbeiter unserer kleinen Zeitschrift, zählte er auch im Kreis der örtlichen Interessentengruppen zu den Besten und Edelsten.

Sein Ableben reißt in unsere Gemeinschaft eine so fühlbare Lücke, dass wir lange Zeit gebrauchen werden, um uns mit diesem schmerzlichen Verlust abzufinden.

Wir wollen sein Andenken stets in guten Ehren halten.

Günter Stetza

in Namen des

VERBANDES DEUTSCHER VERKEHRS-AMATEURE

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Versicherungsschutz für VDVA-Mitglieder

Endlich ist der wiederholt auf Mitglieder- versammlungen erörterte Versicherungsvertrag zwischen dem VDVA und der Hamburg-Mannheimer (Allianz)-Versicherung abgeschlossen worden. Er läuft jeweils ein Jahr und sieht den **Versicherungsschutz für alle Mitglieder unseres Verbandes** bei Zusammenkünften, Besichtigungen usw. vor. Er gilt, was hier besonders betont werden soll, auch für Veranstaltungen der örtlichen Gruppen. Ein evtl. Antrag auf Schadensersatz muss in **jedem** Falle von der VDVA-Geschäftsstelle an die Versicherung eingereicht werden. Als geschützt gilt jedes Mitglied des VDVA, das sich im Besitz seines Mitgliedsausweises mit der jeweils gültigen Jahresbeitragsmarke befindet.

Stetza

Veranstaltung der F. A. C. S.

Unsere befreundete französische Vereinigung, die **Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires** ladet die Mitglieder des VDVA zu einer interessanten Exkursion am **3. April 1965 (Samstag)** ein:

- Treffen 8.15 Uhr Bahnhof Paris-Est (Ost)
8.40 Uhr Abfahrt mit D-Zug nach Bar-le-Duc
11.08 Uhr Ankunft in Bar-le-Duc
11.15 Uhr Weiterfahrt mit Omnibus zu den Verkehrsbetrieben Robert-Espagne, Linie Haironville
12.15 Uhr Gemeinsames Mittagessen in Saint-Dizier
14.00 Uhr Abfahrt nach Ancerville-Gué
14.15 Uhr Fahrt mit einem Sonder-Dampfbus über die Strecken des genannten Betriebes
19.26 Uhr Abfahrt von Ancerville-Gué nach Vitry-le-Francois, an 20.08 Uhr
20.17 Uhr Rückfahrt mit D-Zug nach Paris-Est, an 22.20 Uhr

Teilnahmegebühr: mit Mittagessen 60,—, ohne Mittagessen 30 NF.

Anmeldungen erbeten an den Sekretär der F. A. C. S., Monsieur Jacques Bazin, 24, Avenue Charles Gounod, Brunoy (Seine & Oise) (Frankreich).

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Von nicht weniger als 6 DVA-Lesern sind Zeitungsausschnitte und Kommentare über den „Schildbürgerstreich von Bad Eilsen“ eingegangen, über den die gesamte deutsche Tagespresse sowie Rundfunk und Fernsehen eingehend berichtete. Es handelt sich darum, dass am 22. Januar 1965 der neue mit einem Kostenaufwand von 200.000,— DM erbaute **Bahnhof der Bad Eilsener Kleinbahn eingeweiht wurde bei gleichzeitiger Bekanntgabe der Stilllegung der Bahn.** Auf nähere Einzelheiten braucht daher an dieser Stelle nicht eingegangen zu werden. Verkehrspolitische — und schliesslich auch volkswirtschaftliche — Kurzsichtigkeiten sind in unserem Wirtschaftswunderlande mehr oder weniger schon ein Normalzustand.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: seit 2. 1. 1965 neue OmL A 93 Ringlinie in Rudow nur in einer **Richtung** (BVG-West), seit 23. 12. 1964 OmL A 53 über Königsberger und Oberhofer Str. zum Oberhofer Platz verlängert, ferner seit 1. 2. 1965 OmL A 89 neue Endstelle Bornholmer E. Sonderburger Str. mit fälschlicher Bezeichnung „Bornholmer Brücke“ (statt Bösebrücke).
BVB

Bochum-Gelsenkirchen: seit 15. 2. 1965 neue OmL 50 Witten-Markt — Bochum-Querenburg Universitätsgelände mit gleichzeitigem Anschluss an OmL 51, so dass eine neue und schnellere Verbindung zwischen Bochum und Witten (über Heven) gegeben ist. Fricke

Düsseldorfer: seit 2. 12. 1964 OmL 64 um 1,2 km bis Garath Reinhold-Schneider-Str. verlängert.
Waltking

Esslingen-Nellingen-Denkendorf: Nach Beendigung des Umbaus der Pliensaubrücke über den Neckar in Esslingen verkehrt die Strab END seit 23. 11. 1964 wieder über die Brücke bis zur Schleife vor dem Bahnhof Esslingen.
Alt

Frankfurt-Main: seit 11. 1. 1965 OmL 33 E in HVZ und ausserhalb der HVZ mit einigen Wagen der OmL 33 bis Am Neufeld (Nied-Siedlung) verlängert, da wegen längerer Kanalbauarbeiten OmL 57 bereits an der Heusinger Str. in Nied endet und seit 17. 1. 65 OmL 34 ausserhalb der Betriebszeiten der

SL 26 von der Platenstr. über Marbachweg bis Hauptfriedhof verlängert wurde.

Michelke

Haag (Holland): seit 1. 1. 1965 SL I¹ (Den Haag — Delft) in 37 umgenummert und seit 9. 1. 1965 auf PCC-Einmannbetrieb umgestellt, Inbetriebnahme einer neuen Dreieckskehre in Delft.
v. d. Gragt

Innsbruck: seit 1. 1. 1965 SL 3 vom Wiltener Platz zurückgezogen, nunmehr Schleifenfahrt M.-Theresien-Str. — Hauptbahnhof. Teilstück Triumphforte — Wiltener Platz wird abgebrochen. Ersatz durch OmL K über Olympiabücke — M.-Theresien-Str. statt über Hbf., verstärkt durch „EK“ zwischen Wiltener Platz und Stadtmitte. Lehnhart

München: Fortsetzung aus DVA 243: am 18. 12. 1964 feierliche Eröffnung der 2,8 km langen Neubaustrecke von der Rathenastr. über Schleissheimer Str. bis zur Endschleife mit 1 Überholungs- und 1 Hinterstellungsgleis an der Grossiedlung Hasenberg bei der Schleissheimer- E.-Aschenbrenner-Str. Die zweigleisige Strecke verläuft in ganzer Länge auf eigenem Bahnkörper in Seitenlage zur Strasse. Durch den später geplanten zweibahnigen Ausbau der Schleissheimer Str. liegt die Strecke auf diesem Abschnitt dann in Mittellage. Die SL 8 nahm um 10.00 Uhr den Betrieb auf der Neubaustrecke auf und ist dadurch mit 20,8 km die längste SL in München. Seit 18. 12. 1964 SL 3 jetzt ganztägig bis Harthof (bisher nur in HVZ), seit 19. 12. 1964 Om-Zubringer-L. 81 zwischen Frauenholz — Hasenberg und Milbertshofen eingestellt, dafür verlängert von Feldmoching über Aschenbrenner Str. bis zur Schleissheimer Str. (Endschleife der SL 8). Om-Zubringer-L. 84 (Harthof — Hasenberg) eingestellt. Obl. 41 und 42 nur mehr ab neuer Endschleife Ratzinger Platz, die Strecke Ratzinger Platz — Aidenbachstr. — Gmunder Str. ist nur noch Betriebshof-Zufahrt. Seit 21. 12. 1964 Om-Zubringer-L. 70 von Grosshadern bis Würmtal-/Kriegerheimstr. (SL 6), neue OmL 70 E Mo—Sa in HVZ von Siedlung Blumenau (Senftenauer-/Grosshaderner Str.) — Grosshadern — Würmtal-/Kriegerheimstr.
Bierl

München: seit 30. 1. 1965 SL 6 über 1 km Neubaustrecke von Nordfriedhof — Berliner Str. zur Leopoldstr. wegen U-Bahn-Baubeginn an der Ungerer-/Schenkendorfstr.
P. Wagner

Stuttgart: Wegen der fortgeschrittenen U-Strab-Bauarbeiten am Charlottenplatz seit 2. 11. 1964 SL 2 und 4 von der Neckarstr. über Planie — Gördeler Str. — Karlstr. zur Eberhardstr., zu diesem Zweck wurde die

Neubaustrecke durch die Gördeler- und Karlstr. gebaut. Seit 16. 11. 1964 Gleisschleife am Westbf. in Betrieb genommen, somit auch auf SL 21 Einsatz von Gl-Tw. Nach Fertigstellung des Brückenbauwerkes über den neuen Abschnitt der B 27 beim Landhaus ist die Filderbahnstrecke Möhringen — Plieningen — Hohenheim für den Personenverkehr seit 4. 1. 1965 wieder in Betrieb genommen worden. Entgegen der ursprünglichen Absicht wird auch die Strecke Plieningen — Hohenheim wieder befahren. Es kehrt jetzt SL 31 Vaihingen Krehlstr. — Möhringen — Plieningen — Hohenheim. Die Fahrgastzahlen, die nach Aufnahme des Om-Ersatzverkehrs Möhringen — Plieningen auf ca. 60% zurückgegangen waren, sind nach Wiederaufnahme des Schienenverkehrs wieder stark angestiegen. Alt

ALLGEMEINES

Todt: Welche Bedeutung hat bei den DB-Güterwagen die Unterstreichung der Wagennummer? z.B. bei Ommr 32.

Todt: Bei der DB gibt es die Wagengattung GDS. Ein solches Stück (Nr. 145 901) sah ich im April 1963 in Münster: es handelt sich um einen GG-Wagen mit einigen Fenstern und einen Führerstand und Lampen an der einen Stirnseite. Ein Foto steht zur Verfügung.

Metzeltin: Ahornschielen waren in der canadischen Provinz Quebec um 1870 auf 162,5 km normalspurigen Bahnen in Betrieb, auf denen zweiachsige Wagen und bis 30 t schwere Lokomotiven liefen. Diese 0,168 m hohen Langschwelen waren 0,1 m tief in 0,2 m dicke und 0,5 m voneinander entfernte Querswellen eingelassen und sollen 2 bis 4 Jahre Lebensdauer gehabt haben. (Lit.: ZOEIAV 1873, Heft 4/8, und Der Civilingenieur 1873, Lit. — und Notizbl., Sp. 79).

Bormann: Eigene Sitzkissen und Ofenheizung! Das ist das Kuriosum der wohl derzeit kürzesten Bundesbahnstrecke zwischen Stockheim und dem kleinen Dorf Burggrub (3,9 km, Kursbuch Nr. 414r).

Wien: seit 1. 3. 1965 SL 18 wegen U-Strab-Bau über Gudrunstr. — Favoritenstr. Gürtel zwischen Matzleinsdorfer und Südtiroler Platz einschl. Unterführung ausser Betrieb. Lehnhart

Wuppertal: seit 31. 1. 1965 SL 3 nur noch Grenze Jagdhaus — Stadthalle, Strecke Stadthalle — Ravensberger Str. stillgelegt, Ersatz durch neue OmL 33 Busbahnhof Döppersberg — Ravensberger Str. Aders

c) Schnellbahnen:

Berlin: Bei der U-Bahn sind nunmehr die letzten Kleinprofil-Wagen des Großauftrages ausgeliefert worden; die Lieferung umfasste die Wagen 983-934 (rückwärts zählend), zusammen mit den 1960/61 gelieferten gleichen Wagen sind nunmehr von diesem Typ 66 Einheiten (Nr. 934-999) vorhanden. BVB

Bis zu 30 Personen-, Eil- und Güterzüge führen fast täglich auf dieser gut florierenden Strecke einstmals, bis der „Eiserne Vorhang“ mit seinen Minenfeldern und Stacheldrahtzäunen die Strecke so unglücklich zerschnitt, dass auf westdeutscher Seite nur noch die fast 4 km lange Strecke verblieb. So entstand der im Volksmund „Burggrub-Express“ genannte Zug (B-Diesellok, Baureihe Kö mit einem Personenwagen 2. Klasse.). Dieser Zug bringt morgens die Arbeiter aus Burggrub nach Stockheim und am Abend wieder zurück.

Da die Diesellok keine Dampfheizung besitzt, begibt sich jeden Morgen um 4 Uhr der Lokführer zum Bahnhof, um den eisernen Ofen im Personenwagen mit Bundesbahn-Briketts anzuheizen und auch Putzfrau zu spielen.

Zwischen 50 und 60 Personen fahren täglich mit diesem „Zügle“, in dem ein Jeder seinen Stammplatz hat, den er meist mit einem eigenen Sitzkissen bezeichnet hat, und wehe, wenn ein Fremder sich erlauben sollte, sich auf ein solches niederzulassen... Der bekommt nur einen Stehplatz.

Leider soll auch dieses Idyll ab Sommerfahrplan verschwinden und durch den ach so unromantischen Omnibus ersetzt werden. Ohne Sitzkissen und eisernen Ofen, versteht sich!

über die hydrodynamische Kraftübertragung für Rangier- und Streckenlokomotiven.

Standau

Verkehr in Gemeinden, Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden,

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

VDI-Nachrichten (10. 2. 1965): „Lokomotiv-antriebe nach dem Föttinger-Prinzip“, von R. Keller, sehr anschauliche und mit graphischen Darstellungen ergänzte Abhandlung

ca. 400 S. DIN A 4, 20 graph. Darst., 40 Pläne und 70 Fotos, Vulkan-Verlag Dr. Classen, Essen, Subskriptionspreis bis 1. 4. 1965 = DM 46,—, später DM 54,—.

Dieses langerwartete Buch über das bereits lebhaft in der Fachwelt diskutierte Sachverständigen-Gutachten gibt einen umfassenden Überblick über die denkbaren, empfehlenswerten und notwendigen Massnahmen zur Verbesserung des Stadtverkehrs. Nach einem Vorwort des Bundesverkehrsministers und einer Einführung wird zu 9 konkreten aktuellen Fragen erschöpfend Stellung genommen. Das Werk ist für jeden, der dem heutigen Verkehr mit all seiner Problematik verpflichtet oder verbunden ist, von unerschätzbarem Wert. Auch dem Verkehrs-Amateur bietet es eine weite Skala von Informationen und Erkenntnissen.

Verkehr und Städtebau, von Prof. Dr. K. Leibbrand, Birkhäuser Verlag, Stuttgart-S, Olgastr. 53, 394 S. Text, 249 Abb. sowie Tabellen und Literaturverzeichnis.

Das soeben erschienene neue Werk des bekannten Verkehrsfachmannes und Planers stellt die Stadt- und Landesplanung in den Vordergrund. Zunächst schildert der Verfasser die Entwicklung des Städtebaues und des Verkehrswesens, während er folgender die Fortschritte der Verkehrstechnik in ihren

Auswirkungen auf den Städtebau aufzeigt, der seinerseits dem Verkehr wiederum neue Aufgaben stellt. In dieser Weise geht er auf die verschiedenen Teilgebiete der Planung ein und zitiert hervorragende Beispiele aus allen Ländern der Welt oder gibt Empfehlungen und Prognosen. Ein Sach- sowie Namens- und Ortsverzeichnis erleichtert das Auffinden bestimmter Fälle oder Vorgänge ungemein. Die Beschaffung des Buches (DM 66,—) kann daher wärmstens empfohlen werden.

Die Dampflokomotive, von einem Autoren-Kollektiv, erschienen im Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin W 8, Französische Str. 13—14, DM 28,—, 912 S. Text, 48 S. Anhang, 509 Bilder, 35 Tafeln und 44 Anlagen.

Schon der ungeheure Umfang dieses neuen Buchwerkes läßt erkennen, dass die Materie (Entwicklung, Aufbau, Wirkungsweise, Bedienung und Instandhaltung sowie Lokomotivschäden und ihre Beseitigung) in erschöpfender Weise behandelt wird. Das Werk kann schlechthin als ein Lehrbuch und Leitfaden für Lokomotiv-Ingenieure angesehen werden, in dem er gleich einem Lexikon alle einschlägigen, andererseits aber auch die kompliziertesten Vorgänge erläutert findet.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Amsterdam: Tw 472 = Salz-Tw P 18, Tw 471 = P 19. 430 = unfallzerstört.

v. d. Gragt

Berlin: Weitere Verschrottungen: Tw 3617, 3636, 3644, 3655, 3676, 3685, 3686, 5738, 5828, 5860, 5878, 6092 sowie Bw 550, 610, 613, 640, 724, 729, 736, 764, 766, 786, 787. Ferner Arb.-Tw A 471, A 472, A 478, A 489, P1 und Bw S 104. Bei der BVG-Ost folgende Neuzugänge: 4x Gr-Tw 8020—8034 sowie 4x Gr-Bw 3050—3090. BVB

Bremerhaven: nunmehr auch 2x Tw 75 ex Monheim in Betrieb genommen. Tw 6 = Arb.-Wg. Stetza

Duisburg: Tw 200 = a (Unfall-Totalschaden). Stetza

Düsseldorf: neu 6x GI-Tw 2601—2615 (ER, DUWAG). Im Jahre 1964 wurden folgende Wagen verschrottet: Tw 25 (ex Siegen 31), 551, 555, 559, 561, 562, 904, 915 sowie Arb.-Tw 54, 507, 508, 540 und 546, Bw 705, 706, 716, 718, 722, 726, 727, 730, 732, 736, 741, 746, 749, 750, 754, 755, 763, 778, 781, 783, 786, 787,

788, 791, 798, 814 und Arb.-Bw 1390 und 1392. Tw 971 = Arb.-Tw 971.

Ferner Berichtigung zur Wagenpark-Statistik Düsseldorf (Meterspur): Tw 106 nicht nach Mainz, sondern 1925 ausgebrannt, Tw 108—109 = Arb.-Tw 108—109, einer davon nach Mainz 200, der andere nach Iserlohn 69. Walking

Haag: Tw 6, 56, 81—89 und Bw 121—130 = a (Vorortbahnwagen) Tw 90 (ex LTM) wird nach Heerlen (Limburg) als Museums-wagen zurückgebracht, ferner auch Bw 118 als Museums-wagen vorgesehen. Weitere Tw der Reihe 51—80 und die Bw 131—140 zur Ausmusterung vorgesehen und abgestellt. Tw 297 = Salz-Tw H 7.

v. d. Gragt

Hannover: Tw 817 und 819 (Arb.-Tw) sowie 709 = a. Die 4x Gr-Tw 715 und 716 werden z.Zt. zu Einmannwagen umgebaut. Rabe

Linz (Österreich): Tw 18 und 38 = a.

v. d. Gragt

Offenbach: Tw 01, 03, 021, 022, 024, 025, 026 und 028 sowie Bw 101 und 102 nach Frankfurt verkauft. Dort werden alle Fahrzeuge, ausser Tw 03 und Bw 101 und 102, verschrottet, letztere werden mit den neuen

(Frankfurter) Nummern 130 bzw. 1731—1732 demnächst wieder zum Einsatz gelangen. Bw 151—152 (KSW) = a. Nachtrag: Bw 158 = 102 (Bw 101 ex 157 war schon gemeldet). Es verbleiben mithin in Offenbach nur noch die Gr-Tw 011—013 und Gr-Bw 111—113, der 2x Tw 02 und die 2x Bw 103 und 104.

M. Krafft

Rotterdam: neu 8x Gl-Tw 351—353 (Werkspoor/DUWAG). Tw 433, 444, 446, 472, 481 und 555 = a.

v. d. Gragt

Stern & Haferl (Österreich): Tw 110 ex Düsseldorf wurde ET 26.106 für Vöcklamarkt-Attersee, Tw 119 wurde ET 23.104 für Gmunden Vorchdorf, Tw 112 und 118 vorläufig noch nicht zum Umbau.

Lehnhart

Triest: 4x PCC-Tw 444 wurde an die STEFER, Rom, abgegeben, neue Nummer dort noch nicht bekannt.

Stetza

Ulm: Schneepflug-Bw A 3 = a.

Bormann

Wien: neu 6x Gl-Tw 4448 (II), Gl-Tw 4600 jetzt vorübergehend „Werbewagen“ = fahrbares Büro zur Aufnahme und Werbung von Fahrpersonal.

Lehnhart

Wuppertal: Herr Lange schreibt in Ergänzung seiner Meldung in DVA 243/1913, dass die angegebenen Schwebbahnwagen **nur abgestellt**, aber offiziell vorerst nicht ausgemustert sind.

b) Omnibusse:

Berlin: Folgende Doppeldeck-Omn = a: 664, 666, 668, 670, 672, 675, 677, 693 und 694. Die BVG-Ost hat in den Jahren 1962/63 28 ungarische Stadtlini-Omn Ikarus 66 in Betrieb genommen, Nummern 701—728.

BVB

Linz (Österreich): Obusse 13, 17, 18, 20 und 21 = a.

Lehnhart

Ulm: neu 241 (Mag).

Bormann

Wien: neu Gl-Omn 4700—4702 (Gräf), 4750—4752 (Sauer). Omn 5831—5835 = a.

Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Mainz:

- | | | |
|---------|----------|--|
| 1—6 | Bj. 1927 | MAN, sämtlich = a |
| 7—15 | Bj. 1929 | MAN, sämtlich = a |
| 16—17 | Bj. 1935 | MAN-Gastell, sämtlich = a |
| 18—19 | Bj. 1937 | Dai-Gastell, = KV |
| 20 | Bj. 1937 | Opel-Blitz/Voll, = KV |
| 21 | Bj. 1931 | Bü/NAG, = a (1936) |
| 22—23 | Bj. 1937 | MAN-Gastell, = KV |
| 24—27 | Bj. 1939 | MAN/Käss, 24—25 = a, 26—27 = KV |
| 28—31 | Bj. 1938 | Dai, 28 u. 30 = KV, 29 = LKW = a, 31 = a |
| 32—35 | Bj. 1939 | MAN/Käss, 34 = a, Rest = KV |
| 36 | Bj. 1942 | Gräf & Stift, = KV |
| 37—38 | Bj. 1943 | Gräf & Stift, = KV (36 u. 38 neukarosiert von Reuter davon 36 = a, 38 = abgest. 1948) |
| 39—40 | Bj. 1941 | Bü 500 T, = KV |
| 41 | Bj. 1944 | Bü 5000 T/Käss, = KV |
| 42 | Bj. 1941 | Opel-Blitz/ex RP (ca. 1946 ersteigert = Wehrmachtsbeutefahrzeug) = an Bauunternehmer verkauft und a (1963) |
| 43 | Bj. 1939 | MAN/Käss, ex ? = Beutefahrzeug = a |
| 44—46 | Bj. 1948 | Dai 0 5000, davon 44 = verkauft (1963), 45 abgest., 46 an Berufsfeuerwehr abgegeben |
| 47 | Bj. 1949 | Opel-Blitz/Voll, = a |
| 48 (I) | Bj. 1948 | ex Post, KMO 130/Rathgeber, an Privatunternehmer verkauft |
| 48 (II) | Bj. 1950 | Dai 0 3500, noch vorhanden |
| 49 | Bj. 1950 | Bü 5000/Reckl. = vorhanden |

(Fortsetzung folgt)
Neise

Auto- oder Eisenbahntunnel?

(Schluss aus DVA 243)

Ein sehr langer Strassentunnel kommt im Bau und Betrieb teurer zu stehen, wenn dem Schienenweg eine Fahrstrasse vorgezogen wird. Man sollte daher einen solchen Tunnel möglichst kurz bauen, selbst wenn die Zufahrten über zahlreiche Kunstbauten geführt werden müssen, die zwar kostspielig sind, aber im Preise nicht höher als die Einheitskosten der Tunnel zu stehen kommen. In Gebirgsgegenden soll der Tunnel in gedeck-

ten Strassen oder Autobahnen eine möglichst lange Fortsetzung finden. Dabei können sich wohl höhere Kosten ergeben, die sich aber in Form eines erhöhten Verkehrsflusses oder für den Fall, dass ein zweiter Tunnel notwendig wird, durch niedrige Baukosten bezahlt machen.

Bei Tunneln, die mittelbar befahren werden, also Bahntunneln, spielen die Warte-

zeit und die Auf- und Abladefristen die wichtigste Rolle, denn beim Benutzer gibt die Verkürzung der Reisezeit den Ausschlag. Die Pendelzüge und jedes ähnliche System besitzen eine grosse Beförderungskapazität und vermögen den Verkehrsstrom einer vollen Autobahn aufzunehmen. Da die Belüftung weniger Schwierigkeiten bereitet, erweist sich diese Lösung bei sehr langen Durchstichen als besonders günstig.

Schliesslich sollte man aber auch die bereits bestehenden Tunnel nicht ausser Acht lassen. Die Frage, die sie aufgeben, ist jene der Leistungsfähigkeit. Wahrscheinlich wird es bei Einführung der selbsttätigen Kontrolle in der Mehrzahl der Fälle möglich

sein, ausser dem normalen Betrieb in beiden Richtungen zusammen einen Pendelzugverkehr von 3000 Fahrzeugen pro Stunde abzuwickeln. Es gilt infolgedessen, vor allem die Möglichkeiten und Kosten einer Vergrösserung der Verladeeinrichtungen und den Einsatz von Spezialwagen zu untersuchen, um die Wartezeiten auf ein Minimum zu reduzieren.

Der Bau neuer Tunnel ist erst dann wirtschaftlich vertretbar, wenn die bestehenden Bahntunnel den Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermögen. Hier liegt also ein Musterbeispiel dafür vor, wie Auto und Eisenbahn einander nicht ausschliessen, sondern sich gegenseitig ergänzen.

Fedele Cova

Der belgische Eisenbahnfahrplan 1964/65

von Ernst-Julius Wolff †, Schwelm (Westf.)

(Fortsetzung aus DVA 243)

Auf fast allen Nebenstrecken hat der VT den lokbespannten Zug ersetzt, so vollständig auf den flandrischen und Ardennenstrecken und den Verkehr verdichtet und beschleunigt. Als Beispiel sei die Strecke 132 Charleroi — Mariembourg (48 km) angeführt. Brauchte der Dampfzug bei 21 Zwischenaufenthalten 1 Stunde 43 Min., schafft der VT die ständig ansteigende Strecke in 1 Std. 12 Min. Auf der für den Erzverkehr wichtigen Ardennenstrecke Dinant — Bertrix auf der Rampe Houyet Ardenne — Bertrix Dampfzug 1 Std. 14 Min., der VT 58 Min.

Besonders erwähnt werden soll die Strecke 36 bis, Brüssel — Flughafen, 14 km. Die frühere Strecke Brüssel — Melsbroek endet heute im Empfangs-/Abfertigungsgebäude des Aeroports. Neben dem Untergrund (Junction-) Bahnhof Brüssel Central ist ein besonderes Gebäude für den Flughafendienst mit Zollabfertigung (Ankunftseite) vorhanden, großzügig, modern, geschmackvoll. Vom unterirdischen Bahnsteig, durch Rolltreppe und Gepäckaufzug mit der Halle verbunden, fahren die VT-Züge ab. Nach 17 Min. Fahrzeit hält der Zug in einem Bahnhof mit 2 Personen- und 2 Gepäckbahnsteigen unter der riesigen Halle des Flughafens, vielleicht der modernste Europas, jedenfalls einmalig wegen der schnellen und bequemen Verbindung mit der City von Brüssel.

Einige Beispiele sollen zeigen, wie auch in Belgien der starre Fahrplan Eingang findet.

Alle volle Stunden fährt von Lüttich ein Schnellzug nach Brüssel, um 37 Min. nach voll ein Schnellzug über Brüssel nach Ostende mit Anschluß oder Kurswagen nach

Blankenberge die Triebwageneinheiten werden in Brügge geteilt bzw. wieder zusammengekuppelt.

Brüssel — Charleroi: 10 Min. nach voll ein Personenzug mit 57 Min. Fahrzeit, 40 Min. nach voll ein Expresszug mit 51 Min. Fahrzeit.

Brüssel — Namur — Arlon mindestens alle Stunde ein Expresszug, ebenso Brüssel — Tournay (Lille) und Brüssel — Kortrijk. Namur — Dinant mit Lücke 42 Min. nach voll ein Personenzug, noch mit Dampf R. 29.

In welchen Teilen Belgiens wurde nun mit dem Fahrplan 1964/65 der Personenverkehr auf der Schiene ganz eingestellt? Auf der Fahrplankarte erkennen wir deutlich die „weissen Flecken“, und zwar 4 grössere zusammenhängende Gebiete (1—4), von denen 3 an den 4 Landesgrenzen liegen. Wir wollen sie der Reihe nach in Bezug auf den gebotenen Ersatzverkehr untersuchen unter Beachtung der relativ kurzen Strecken und der Besiedlungsstruktur.

Unter „Zwischenhalten“ sind die Fahrplanhaltestellen gemeint. Da die Autobuslinien in den seltensten Fällen der Bahnlinie folgen und immer die Ortsmittelpunkte anfahren (die z.T. vom Bahnhof um 1—3 km entfernt liegen) und ausser den Fahrplanpunkten eine ganze Reihe von Bedarfshaltestellen anfahren, ist dies unbedingt beim Fahrplanstudium zu berücksichtigen. Obwohl bei Ausfahrt und Einfahrt in den grösseren Städten Bedarfshaltestellen vorhanden sind, dienen sie aber nur zum Ein- oder Aussteigen in der Fernverbindung. Ein Lokalverkehr ist dort verboten, wo öffentliche Ver-

kehrsmittel verkehren, bei unserer Betrachtung in Lüttich und Charleroi. Die angegebenen Zahlen für Zug- und Buskurse gelten immer nur in einer Richtung.

1.

Im Gebiet der Provinz Limburg und dem östlichen Teil der Provinz Lüttich, die an Holland und Deutschland (Raum Aachen) grenzen, finden wir ein dichtes Netz von echten Autobus- und Schienenersatzverkehrslinien der SNCB. Das seit den 30er Jahren in der Entwicklung begriffene einstige Heide-land der „Campine“ oder „Kempenland“ mit den modernsten Zechen Belgiens und einer heranwachsenden mittleren Industrie (z.B. Siemens) ist durch die Eisenbahn nur durch zwei von Hasselt ausgehende Linien erschlossen: Nr. 20 nach Eisden mit grosser Schachanlage und Nr. 15 nach Mol, dem heutigen belgischen Atomzentrum. Der schwere Verkehr (Kohle) wird auf dem Albertkanal

abgewickelt, der das Kempenland mit Antwerpen und Lüttich (und damit dem gesamten westeuropäischen Wasserstrassennetz) verbindet. Dazu kommt der teilweise durch Holland führende kleinere Kanal, Zuid-Willems-Vaart genannt. Die Eisenbahnstrecken dienen neben dem Güterverkehr dem Berufsverkehr (Eisden) und lokalen Bedürfnissen. Ein dichtes Netz von SNCV-Autobuslinien mit dem Knotenpunkt Genk, der neuen Metropole des Kempens, dient dem Personenverkehr dieses aufstrebenden Gebietes und ergänzt den SNCB-Autobusdienst als Zubringer. Beide betreiben grenzüberschreitende Dienste nach Holland (Maas-tricht).

Abgesehen von den zwei erwähnten Eisenbahnlinien wurden 6 Strecken durch Autobuslinien mit z.T. anderer Linienführung ersetzt bzw. das schon bestehende Autobusnetz erweitert. (Fortsetzung folgt)

SUCH - UND TAUSCH - ANZEIGEN

Zur Bearbeitung eines neuen Buches „**Railway Holiday in Bavaria**“ suche ich folgendes Schrifttum zu kaufen:

Krauss-Maffei, und MAN, geschichtliches Wendelsteinbahn
Verkehrs-Museum Nürnberg
Deutsches Museum München
Raum Berchtesgaden
Zugbetrieb im Raum Hof/Neuenmarkt-Wirsberg
Entwicklung des elektrischen Betriebes auf der Bayerischen Staatsbahn
Bayerische Lokalbahn AG
Bayerische Forstbahnen
Tegernseebahn
Seeschifffahrt in Bayern

nicht aber Zugspitzbahn oder Chiemseebahn (da hierüber genug Material vorhanden).

Angebote und Zuschriften erbeten an:

Edward H. Price, 15 Kingslyn Crescent,
Upper Norwood, London, SE. 19
(England)

Meistbietend zu verkaufen:

„Aufgabe und Bewährung der DB“, sowie „Vom Adler zum Komet“, beides Athenäum Verlag, Bonn,
Tätigkeitsbericht des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie 1964,
Die Wiederentdeckung der Wasserstrassen (Umschau Verlag Frankfurt/M.),
Wiesbaden — Verkehrszentrum, eine Gesamtplanung,
Strassen und Brücken in Hessen (Adolf Wittmann Verlag).
Peter Wannemacher, 61 Darmstadt, Viktoriastrasse 65

Ich suche Verbindung mit

Sammlern von Strassenbahn-Münzen und -Marken (keine Scheine).

Ich habe einen Katalog darüber in Vorbereitung.

Zuschriften erbeten an:

**Walter Funck, 2934 Neuenburg (Old.)
Postfach 27**