

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

JUNI 1965

Nr. 247

Ver spätete Verkehrsgesetzgebung

Es sage niemand, falsches Verhalten im Verkehr sei in früherer Zeit weniger strafbedroht gewesen. Strenge Gesetzesbräuche gegenüber Fahrzeugbenutzern, die aus der Reihe tanzen, waren sogar schon zu jenen Zeiten üblich, in denen kein Mensch auf der Welt vom Auto sprach, weil dieses nämlich überhaupt noch nicht erfunden war.

Ob man es nun glauben soll oder nicht — Raserei im Verkehr war schon vor 130 Jahren streng verpönt, zumindest in der alten Kaiserstadt Goslar, die im Jahre 1835 erstmalig strafverschärfende Verkehrsersetze erlassen hatte. Ein § 11 dieser Verordnung wandte sich entschieden an die Geschwindigkeitsfanatiker: . . . Zu schnelles Reiten und Fahren kostet nunmehr einen

ganzen Goldthaler Strafe“. Ein § 12 wiederum galt als moderne Anti-Lärmkampagne. Er stellte nämlich ein für allemal klar, dass „das Peitschenknallen mit Ausnahme jener Fälle, wo solches als Zeichen des Ausbiegens dient, mit acht Groschen zu ahnden“ sei. Ein § 19 schliesslich kam einer Art von Fahrerlaubnis gleich, weil er „unvorsichtiges Überlassen der Pferde und Gespanne an Kinder bei Gewärtigung einer Strafe von 1 bis 5 Thaler“ unterband.

Beim Barte Barbarossas — wie man in diesem Falle wohl ausrufen muss: Das ganze Wehgeschrei um die gestrenge Verkehrsgesetzgebung scheint sich um 130 Jahre verspätet zu haben!
W. H.

Verbilligte Eintrittskarten für die IVA 1965

Es ist gelungen, mit der Ausstellungsleitung der „Internationalen Verkehrsausstellung 1965“ in München eine Vereinbarung zu treffen, nach der sämtlichen Tagungsteilnehmern der VDVA-Jahrestagung verbilligte Kongresskarten zu je **DM 4,-** (normale Eintrittskarte = DM 6,-) zur Verfügung gestellt werden, die an beliebigen Tagen während unserer Veranstaltung vom 5. bis 8. 8. genutzt werden können. Es wurde daher vorsorglich eine grössere Anzahl dieser Ermässigungseintrittskarten bestellt, diese werden am Vorabend der Jahrestagung (4. August) an Interessenten abgegeben.

Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Am Samstag, dem 24. April veranstaltete die VDV in Gemeinschaft mit der „Freunde der Eisenbahn eV“ in Krefeld eine hervorragend organisierte und glänzend verlaufene Erinnerungsfahrt auf den Strecken des „Schluffs“ (rheinischer Ausdruck für Pantoffel) der Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft. Die Anfahrt zum Bahnhof Hüls der KEG erfolgte mit einem sechssachsigen Strab-Gelenkzug der Krefelder Verkehrs AG, der die gewaltigen Menschenmassen dieser Sonderveranstaltung kaum zu fassen vermochte.

Als die Teilnehmer dann den Sonderzug, festlich dekoriert und mit einem extra für diesen Tag ausstaffierten „Buffetwagen“ mit Modell- und Zeitschriftenschau bestiegen, in dem Würstchen, Getränke und sonstige Ge-

nüsse verausgabt wurden, schlugen die Wellen der Begeisterung hoch. Die Fahrt von Hüls über Moers und Süchteln nach St. Tönis war äusserst kurzweilig und interessant, gewürzt durch fortwährende technische und landschaftliche Erklärungen sowie ein Quiz für die Fahrtteilnehmer, bei dem sehr beachtliche Preise gewonnen werden konnten.

Obleich die Veranstaltung schon gegen Mittag ihr Ende fand, war ein Jeder des Lobes und der Eindrücke voll, so dass keiner rechte Lust verspürte, sich aus der Gemeinschaft zu lösen. Es gab daher im Anschluss noch ein gemütliches Beisammensein und für ganz Unentwegte sogar noch inoffizielle Depotbesichtigungen bei der Krefelder Verkehrs AG.

Es war ohne Zweifel einer der schönsten und bestorganisierten Ausflüge, die die Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde jemals unternommen hat. Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Am 12. April 1965 wurde die Strecke **Schleswig — Satrup** der Schleswiger Verkehrsbetriebe für den Reiseverkehr stillgelegt. Tw 1 ist abgestellt. Otto

Bei der **Osthannoverschen Eisenbahn (OHE)** ist der VT 161 ex Niederweserbahn im original-zweifarbigen Anstrich im Einsatz unter der neuen Nummer DT 0503 auf der Strecke Soltau — Beckedorf/Celle. Auf der Strecke Winsen — Niedermarschacht bleibt der Reiseverkehr bis Ende 1965 erhalten, meist 2x DT 0511 im Einsatz (kein Schnauzenbus von Wismar mehr). Otto

Lt. Pressemeldungen beabsichtigen die **Gelnhäuser Kreisbahnen**, die Kleinbahn Wächtersbach — Birstein (Vogelsberger Südbahn) 1966 stillzulegen und die Strecke abzubauen, nachdem auch die Amputation der Strecke Hartmannshain — Birstein vor wenigen Jahren den Verkehr weiter zusammenschumpfen liess. Allerdings wehren sich Birstein und die anderen betroffenen Gemeinden verzweifelt und fordern, dass die Fahrpläne in Zukunft so gestaltet werden, dass sie dem Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung und nicht dem Stilllegungswunsch der Bahnverwaltung entgegenkommen. Der Personenverkehr dient nur noch dem Berufs- und Schülerverkehr mit je 5 Fahrten werktags; an Sonn- und Feiertagen werden ohnehin Busse eingesetzt. Als Güterbahn hätte die Schienenstrecke aber ohne weiteres eine verkehrstechnische und wirtschaftliche Be-

deutung, was auch von den betroffenen Gemeinden stark ins Feld geführt wird.

Harding

Zur Zeit schwelt der Kampf um den Fortbestand der **Kleinbahn Vechta — Cloppenburg** (Oldenburg), die dem Autobahnbau der sogenannten Hansalinie geopfert werden soll. Während sich die Gemeinden im Landkreis Vechta für den Fortbestand der Bahn ausgesprochen haben, sind die Gemeinden im Landkreis Cloppenburg nicht bahnfreundlich gesonnen. Standau

Seit 30. Mai ist der Personenverkehr auf der Grenzstrecke **Lavamünd — Unterdrauburg** der **Osterreichischen Bundesbahnen** wegen mangelnder Frequenz eingestellt. Mit dem gleichen Tag wurde jedoch der seit 16. Mai 1965 gesperrte Grenzübergang Mengersdorf — St. Gotthard wieder mit 2 Zugpaaren eröffnet. Lehnhart

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: am 2. Mai wurde die SL 95 (Mehringplatz — Sonnenallee/Sektorengrenze) auf OmL 95 mit gleicher Linienführung umgestellt (BVG-West). BVB

Bremen: am 2. Mai wurde der Strab-Betriebshof Buntentor stillgelegt, seit 3. 5. SL 10 über Daniel-von-Büren-Strasse — Doventorsteinweg — Landwehrstrasse. Die Verkürzung der Strecke wurde ermöglicht durch die Verbreiterung der Eisenbahnüberführung am Doventorsteinweg im Zuge der Oldenburger Bahnstrecke. Seit 31. 5. SL 7 (Rablinghausen — Hemmstrasse) stillgelegt, dafür OmL 24 Neue Vahr-Nord — Rablinghausen

und OmL 25 Gartenstadt Vahr — Hbf. — Markt — Brill — Faulenstrasse — Berufsbildungszentrum — Daniel-von-Büren-Str. — Findorff-Tunnel — Hemmstrasse — Utbremer Ring — Osterfeuerberger Ring. OmL O über Blumenthal hinaus nach Schwanebude verlängert. OmL H (Grolland — Moordeich) wurde bereits Anfang 1965 über Moordeich hinaus nach Stuhr verlängert.

Vehlber/Lübbers

Dortmund: Seit 1. 4. 1965 SL 9 nur noch Betriebshof Wickede — Dorstfeld. Ersatzverkehr OmL 20 der VK Unna Wickede — Unna Bf. Seit 20. 4. SL 10 eingestellt, dafür neue SL 22 Hbf. — Brackel (nur HVZ), seit 3. 5. Schnell-OmL 63 eingestellt, dafür OmL 41 der Strab Herne — Castrop — Rauxel über Dingen hinaus bis Bodelschwingh, Zeche Westhausen, verlängert.

Cadenbach

Düsseldorf: Seit 3. 5. folgende Linienänderungen: OmL 36 vom Wilhelm-Marx-Haus bis Burgplatz verlängert, OmL 37 (neu) Doppelpweg — Ickeswarder Strasse — Am Dammsteg, OmL 39 (neu) Ringlinie Benrath — Urdenbach — Garath — Benrath (in beiden Richtungen), OmL 45 in Mettmann nicht mehr zum Betriebshof, sondern nach Schlagbaum, OmL 56 nur noch in HVZ, OmL 60 nur noch Holthausen — Reisholz — Benrath, OmL 61 nur noch Holthausen — Graf-Adolf-Platz, OmL 64 nur noch Benrath — Gerresheim, OmL 70 in HVZ von Meererbusch über Theodor-Heuss-Brücke — Jan-Wellem-Platz zum Hauptbahnhof verlängert, OmL 77 nicht mehr zum Graf-Adolf-Platz, sondern bis Jan-Wellem-Platz, OmL 78 von Erika-Siedlung bis Lehmkuhler Weg verlängert.

Waltking

Hamburg: seit 30. 4. OmL 39 eingestellt.

Otto

Hildesheim: seit 10. 5. OmL 2 Nordstadt — Struckmannstrasse, und OmL 4 Godehardikamp — Marienburger Höhe. Das Städt. Krankenhaus wird zu bestimmten Zeiten durch E-Wagen bedient (früher OmL 4).

Rabe

Kiel: seit 25. 4. SL 3 eingestellt und durch Einmann-OmL 3 bei gleicher Linienführung ersetzt.

Otto

München: seit 28. 5. neue OmL 56 Effnerplatz — Dietlindenstrasse — Scheidplatz.

P. Wagner

Saarbrücken: Die Stilllegung des restlichen Strabbetriebes fand nun endgültig am 22. Mai 1965 statt. Es fand eine feierliche Abschieds-Zeremonie mit geschmückten Zügen auf der Strecke Rastpfuhl — Schafbrücke statt. Durch diese Umstellung folgende Linienänderungen: OmL 1 — 5 wie bisher, 6 Heusweiler — Gühlenbach — Riegelsberg — Rastpfuhl — Hbf. — Schenkelberg — Wacken-

berg, 7 Rastpfuhl — Hbf. — Hindenburgstrasse — St. Annual, 11 Rotenbühl — Wilhelm-Heinrich-Brücke — DFG — Kolonie Drahtzugweiher, 12 und 13 wie bisher, 14 Hlg.-Geist-Krankenhaus — Ilseplatz — Universität, alle weiteren OmL unverändert.

Bauknecht

S. N. C. V. (Belgien): seit 30. 5. Strecke Schooten — Lindenlei — 's Gravenwezel der SL 61 (Gruppe Antwerpen) stillgelegt.

v. d. Gragt

Wuppertal: seit 1. 5. SL 15 (W.-Elberfeld — Remscheid) auf OmL 15 umgestellt (Gemeinschaftsbetrieb Wuppertal/Remscheid), OmL 40 (W.-Ronsdorf — Remsch.-Clarenbach) eingestellt, dafür OmL 30 jetzt durchgehend Friedenshain — R.-Clarenbach. OmL 12 W.-Barmen Alter Markt — Hasslinghausen — Hiddinghausen eingestellt, Verkehr auf der gesamten Strecke nunmehr unter der OmL-Nummer 2 OmL 27 neben der Strecke Dönberg — Neviges Sparkasse jetzt auch Fahrten nach Neviges Lessingstrasse.

Aders

c) Schnellbahnen:

Berlin: Mit der Eröffnung der neuen U-Bahn-Strecken Möckernbrücke — Mehringdamm und Tempelhof — Alt Mariendorf im Dezember 1965 sollen im U-Bahn-Betrieb erstmalig Liniennummern eingeführt werden, und zwar:

- 1 Schlesisches Tor — Ruhleben
- 2 Gleisdreieck — Krumme Lanke
- 3 Wittenbergplatz — Uhlandstrasse
- 4 Nollendorfplatz — Innsbrucker Platz
- 5 Deutsche Oper — Richard-Wagner-Platz
- 11 Tegel — Alt Mariendorf
- 12 Möckernbrücke — Britz-Süd
- 13 Gesundbrunnen — Leinestrasse
- 14 Lepoldplatz — Spichernstrasse

Dabei wurden die einstelligen Zahlen für die Kleinprofil- und die zweistelligen für die Grossprofilstrecken gewählt.

B V B

Hamburg: Zur Zeit wird die S-Bahn über den jetzigen Endpunkt Langenfelde hinaus bis zur Elbgaustrasse elektrifiziert, Inbetriebnahme voraussichtlich im Herbst 1965, dann Weiterführung bis Pinneberg vorgesehen.

Standau/HA

Stockholm: Am 16. Mai wurde die U-Bahnlinie 2 nach beiden Richtungen verlängert: nordöstlich eine Station nach Ostermalmstorg (L. 13 und 14), südwestlich (L. 13) 4 neue Stationen bis Sättra. Der neue U-Bf. Ostermalmstorg liegt 37 m unter Strassenniveau und wird von 17 Rolltreppen zu je 46 m Länge bedient. U-Bahnlinie 13 a'so durchgehend von Ostermalmstorg — Sättra.

Lövenstierne

ALLGEMEINES

Zuwachs im Museum der „A.M.T.U.I.R.“

Die „Association pour le Musée des Transports“ (AMTUIR) in Paris teilt soeben mit, dass zu den zahlreichen Errungenschaften auf dem Sektor des Strassenbahnwesens, die das inzwischen in Amateur-Kreisen gut be-

kannt gewordene Malakoff-Museum füllen, der Triebwagen 701 der Strassenbahn Lille eingetroffen sei und auf Gleis 6 im Malakoff-Depot hinter dem Glasgower Triebwagen seinen endgültigen Platz gefunden hat. Der Tw 701 gehört der Serie 700 — 717 an, die anlässlich eines Ausfluges der deutschen Verkehrs-Amateure (Düsseldorfer Gruppe) starke Beachtung gefunden hat.

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Die Geschichte der Bauingenieurkunst, von Hans Straub, Birkhäuser Verlag, Stuttgart-O., 2. Auflage 1964, 319 S. mit zahlr. Abb., geb. DM 29,50.

Das auch für den Verkehrsfachmann und -Amateur höchst interessante und lehrreiche Buch vermittelt einen grandiosen Überblick über die Geschichte der Bauingenieurkunst von der Antike bis in die Neuzeit. Es hat in seiner zweiten Auflage zahlreiche Bereicherungen erfahren, die durch neue Studienreisen des Verfassers ermöglicht wurden. Wertvolle Hinweise auf bautechnische Verfahren im Brückenbau, z. B. Spannbeton, richten das Augenmerk des Lesers in die Zukunft. Die Beschaffung dieses sehr schönen Werkes kann wärmstens empfohlen werden.

Das Zentralstellwerk München-Hauptbahnhof, von H. Deike und K. Trippler, Siemens-Zeitschrift Heft 10/1964, Seiten 734 — 744.

Im Hinblick auf die bevorstehende Jahrestagung unseres Verbandes, aber auch auf die Internationale Verkehrsausstellung in München verdient dieser umfassende Aufsatz stärkste Beachtung auch in Amateur-Kreisen, vermittelt er doch einen sehr guten Überblick über Aufgaben und Wesen des Münchner Hauptbahnhofes mit seinen 36 Bahnsteiggleisen, auf denen täglich etwa 1000 Zug- und 5000 Rangierfahrten ausgeführt werden müssen.

Hamburger Abendblatt (15. 3. 65): „Privatleute bewahren eine der ältesten Strassenbahnen“, Bildbericht über den Erwerb eines Strassenbahnzuges durch die Hamburger Verkehrsamateure mit gleichzeitiger Schilderung einer Verschrottungsaktion ausgedienter U-Bahnwagen. Standau

VDI-Nachrichten (Nr. 9 vom 3. 3. 1965): „Stuttgart baut nach einem Generalverkehrsplan“, sehr ausführlicher und mit einer Bild-darstellung ausgefüllter Aufsatz über die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs im Raum Stuttgart mit eingehender Schilderung der Arbeiten an der U-Strassenbahn. Standau

LOKWESEN

Schreiter: Lok 38 3068 steht zur Verschrottung ohne Tender auf der Wallhalbinsel. Daneben eine gleiche Lok ohne Num-

mernschild, auch ohne Tender.

BVB: In West-Berlin sind folgende weitere Diesellok beobachtet worden: V 180 035 und V 180 061, V 60 1239 und V 60 1240. Hierbei fällt die V 60 1240 durch einen anderen Anstrich auf.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Amsterdam: Tw 400, 409, 413, 431, 462 sowie Bw 728, 743, 795, 800, 810 und 812 = a. v. d. Gragt

Berlin: Bei den zu Arb.-Tw umgebauten Tw vom Typ T 24 handelt es sich um folgende Wagen: A 491 ex 5959, A 492 ex 6006, A 493 ex 6027, A 494 ex 6043, A 495 ex 6046, A 496 ex 6057, A 497 ex 6082, A 498 ex 6159, A 499 ex 6171, A 500 ex 6181, A 501 ex 6184 und A 502 ex 6199. Der A 487 (ex 5871) wurde jetzt Fahrschulwagen. Folgende Wa-

gen = a: Bw 544, 581, 589, 590, 614, 620, 623, 632, 633, 634, 639, 642, 644, 645, 647, 652, 654, 657, 673, 697 und 700, ferner Tw 5849, 5852 und 6177 sowie die Arb.-Tw A 331, A 404, A 475, A 477, A 479, A 480 und A 483. Nachträgliche Mitteilung: auch Tw 5835 und 6145 = a. BVB

Bremen: Tw 260(II) ex 400, RT 216 (ex 216) und Bw 1705 = a. Lübbers

Bremerhaven: Tw 25 und Bw 183 = a. Lübbers

Brüssel: 4x Gl-Tw 4001 in 4031 umgenummert; neu Tw 4003 und 4005 (4x Gl-Tw Eigenbau auf je zwei 2x Fahrgestellen ausgemusterter Standard-Tw). v. d. Gragt

Düsseldorf: Seit 3. 5. auf SL K keine schweren Überlandwagen mehr, diese Linie wird nur noch von reinen Strabfahrzeugen bedient. Waltking

Essen: Tw 1121 sowie Bw 2121 und 2116 wurden zu einem „Blumenzug“ anlässlich der Bundesgartenschau dekorativ umgestaltet. Schmitz

Haag: Vorort-Tw 52, 53, 59, 61, 62, 64—70, 73 und 80 = a. Somit mit Ausnahme von Tw 57 und 58 (für Museum bestimmt) alle Vorort-Tw = a. Vorort-Bw 131—140 (ex LTM) ebenfalls = a. Die Umbau-Salz-Tw-Serie lautet wie folgt:

H 1—10 ex 291—299, 290,

H 11—16 ex 254, 256, 258, 260, 262 und 267, dafür Salz-Bw H 7, 8 und 14 in H 17—H 19 umgenummert. Salz-Bw H 16 ist nunmehr in doppelter Besetzung vorhanden. v. d. Gragt

Hamburg: Bw 4200 und 4203 in 4300 und 4303 umgenummert. Otto

Hannover: Mit Ausnahme der Bw 1047 und 1053 sind sämtliche Bw der sogenannten „Berliner“ Bauart (1047—1056) abgestellt und warten auf Verschrottung. Rabe

Krefeld: Tw 276 und 288 = Arb.-Tw, neu: 4x Gr-Bw 108 (ex Bw 35 und halbem 36 ex Herford 32—33, Eigenbau). Bankstahl

Leipzig: neu 4x GI-Tw 1168—1192 (LOWA). XYZ

Mainz: neu 6x GI-Tw 128—129 (2R, DUWAG). Stetza

Mannheim-Ludwigshafen: Tw 12 und Bw 660 = a. Stetza

Potsdam: neu 4x GI-Tw 165—167 (LOWA). BVB

Reutlingen: neu 2x Bw 48 (MF Esslingen). Stetza

Rotterdam: Arb.-Tw 194 sowie Tw 207, 403, 407, 414, 429, 430, 432, 433, 436, 444, 446, 449, 472, 481 und 555 und Bw 1005, 1007, 1014 sowie Sand-Tw 2401 und 2402 (ex Tw 101 und 107) = a, Tw 544 = unfallzerstört. Neu: 6x GI-Tw 373 (DUWAG/Werkspoor). v. d. Gragt

Saarbrücken: Nach Stilllegung des restlichen Strabetriebes wurden sämtliche noch vorhandenen Tw und Bw zwecks Verschrottung zur Schleife Goldene Bremm überführt. Bauknecht

Stockholm: 4x Gr-Tw 413 nach Malmö verkauft, dortige Nr. 81. Lövenstierne

Wien: Bw 3714 wurde auf einen Kinderspielplatz nach Landeck i. Tirol abgegeben. Lehnhart

Wuppertal: Tw 152(II), 155, 157, und 158 = a. Leimbach

Wagenpark-Geschichte Bergische Kleinbahnen (Fortsetzung):

Tw 56—62 Bj. 1902	dav. 58 und 61 = Wuppertal 58 u. 61 = a. 60 = Wuppertal 652 = a, Rest = Güter-Tw = a
63—66 Bj. 1902	sämtlich = a
67—68 Bj. 1902	= Wuppertal 653 und 654 = a
69 Bj. ?	= Güter-Tw = a
70—72 Bj. 1905	dav. 70 u. 72 = Wuppertal 70, 72 = a 71 = a
73—77 Bj. 1907	= Wuppertal 73—77 = a
78—79 Bj. 1907	= Düsseldorf 78—79 (Meterspurnetz)
80—85 Bj. 1910	dav. 80—83 = Wuppertal 634, 636, 637 u. 635 = a, Rest = a
86—91 Bj. 1912	dav. 86—90 = Wuppertal 86—90 = a, 91 = Wuppertal 633 (Fortsetzung folgt)

b) Omnibusse:

Braunschweig: GI-Omn 102—111 sind nunmehr alle abgestellt, ausgemustert und z. T. bereits verkauft. Neu: 6511 (Bü Senator) mit vorderem Doppeleinstieg als Versuchsfahrzeug. Höltge

München: neu GI-Omn 119—135 (MAN 890 UG 16). Bierl

Wien: 5894 und 5897 = a, neu: GI-Omn 4753 (Saurer). Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Krefeld (Fortsetzung):

5458—5459 ex 58—59 Bj. 1955	Krupp SW 08 FK
5461—5469 ex 161—169 Bj. 1964	Bü Präsident
5471 ex 170 Bj. 1964	desgl.
5472 ex 61 Bj. 1956	Bü 5000 T
5473 ex 63 Bj. 1947	desgl.
5474 ex 65 Bj. 1947	desgl.
5475 ex 70 Bj. 1944	Bü 4500 T
5476 ex 75 Bj. 1947	Bü 5000 T
5477 ex 68 Bj. 1948	desgl.
5478 ex 72 Bj. 1949	desgl.
5479 ex 74 Bj. 1949	desgl.
5481 ex 60 Bj. 1956	desgl.
5482—5483 ex 42—43 Bj. 1959	Krupp 0 10 F 4
5485 ex 100 Bj. 1959	Bü TU 10 Verbund
5497—5498 ex 97—98 Bj. 1955	Bü 6500 TU
5499 ex 99 Bj. 1956	desgl.

(Fortsetzung folgt)
Bankstahl

In Japan hat die Zukunft der Eisenbahnen begonnen

(Schluss aus DVA 246)

360 Wagen bilden vorläufig den Park dieser neuen Linie. Die Züge sind jeweils aus 12 Wagen zusammengesetzt, die sich auf zwei Wagen 1. Klasse und 10 Wagen 2. Klasse aufteilen. Zwei Einheiten 2. Klasse besitzen ein Buffet-Abteil für leichte Mahlzeiten und Erfrischungen. Ein Zug enthält 987 Sitzplätze. Zur Zeit befinden sich weitere 120 Wagen im Bau, sie sollen dazu dienen, die Abfahrtsabstände in den Endbahnhöfen auf 15 oder 20 Minuten herabzusetzen.

Im Eröffnungsmonat Oktober 1964 wurden im Tagesdurchschnitt 56 000 Reisende befördert. Im November ist die Zahl bereits auf 64 000 angestiegen. An Sonn- und Feiertagen neigt die Frequenz gegen 74 000 Fahrgäste. Die Plätze müssen für alle Züge vorbestellt werden. Die mittlere Besetzung in den Schnellzügen bewegt sich zwischen 85 und 90 Prozent, während jene in den Expresszügen im Durchschnitt zu 80 bis 85 Prozent belegt sind.

Während der erst kurzen Betriebszeit haben sich schon Anzeichen einer Änderung in der Benutzung der Verkehrsmittel zwischen Tokio — Nagoya und Osaka gezeigt. Diese Erscheinung wird sich noch mehr verstärken in dem Masse als die Fahrzeit verkürzt und die Zahl der Zugfahrten erhöht werden kann. Nach Pressemeldungen jedenfalls ist seit Inbetriebnahme der neuen Tokaido-Linie die Zahl der Flugreisenden zwischen Tokio und Osaka um rd. 30 Prozent gesunken.

Die neue Linie wurde gebaut, um die alte zu entlasten. Gleichzeitig sollte mit ihr aber demonstrativ ein neuer Weg zur Bewältigung eines zwischenstädtischen Massenverkehrs aufgezeigt werden. Die bisherige Entwicklung zeigt erfreulich, dass die Anstrengungen nicht vergebens waren.

Ichiro Kato
Generaldirektor der neuen
Tokaido-Linie, Tokio

Die Moselbahn

Seitdem die Moselbahn am 31. Dezember 1962 ihren Streckenabschnitt Niederremmel/Piesport bis Bullay stillgelegt und den Personen- und Güterverkehr auf die Bundesstrasse verlagert hat, ist es in den Kreisen der Verkehrsfreunde recht still um diese liebenswerte Bahn (einst das „Saufbähnle“ genannt) geworden.

Seit dem 1. Januar 1963 wird nur noch der Streckenabschnitt von Trier-Nord bis Niederremmel/Piesport in einer Länge von 39,7 km befahren, wobei der Personenverkehr durch die bewährten Esslinger Triebwagen T 63, T 64 und T 66 bedient wird, während für den Güterverkehr bis vor kurzem die Dampflokomotiven 151, 154 und 211 zur Verfügung standen, die jedoch inzwischen sämtlich abgestellt wurden, da sie hauptuntersuchungspflichtig wurden. Der Güterverkehr wird zur Zeit von einer vierfach gekuppelten Diesel-Lokomotive bedient, die von einer anderen DEG-Bahn leihweise zur Moselbahn versetzt wurde.

Der sogenannte „Bachstein“-Zug, der Triebwagen T 10 (sechsschichtig, mit Jakobs-Drehgestell), der in der letzten Zeit abgestellt war, wird zur Zeit nach Ausbau der Motoren zum Triebwagen-Anhänger umgebaut; mit Rücksicht auf seine wertvolle Innenausstattung war eine vorzeitige Ausmusterung nicht angebracht.

In Neumagen/Dhron befindet sich eine kleine Werkstatt, wo jedoch nur kleinere

Instandsetzungen vorgenommen werden können; eine Kesselschmiede ist nicht mehr vorhanden. Abstellmöglichkeiten für überzählige Fahrzeuge befinden sich in Trier, während das andere Ende der Bahn in Niederremmel/Piesport nicht einmal durch einen Prellbock, sondern nur durch eine Schutzhalte Scheibe (Signal Sh 2) gekennzeichnet ist. Der ca 4 km lange Abschnitt von Neumagen/Dhron bis Niederremmel/Piesport ist ebenfalls von der Stilllegung bedroht, weil die Bundesstrasse 53 infolge der engen Ortsdurchfahrt in Dhron auf den Bahnkörper der Moselbahn verlegt werden soll.



Personenzug Bullay — Trier der Moselbahn mit Lok 13 (spätere DEG-Nr. 144) kreuzt DB-Sonderfahrt mit Aussichtstriebwagen VT 90 500 im Bahnhof Detzem-Thörnich der Moselbahn. Aufnahme datum: 6. 6. 1951. Sämtliche auf dem Bild befindlichen Fahrzeuge sind heute bereits verschrottet. Foto: Leimbach

Der Bahnkörper der stillgelegten Strecke Niederremmel/Piesport bis Bullay ist ab Frühjahr 1963 restlos von Schienen und Schotter geräumt worden; das gesamte Abbruchmaterial wurde mit eigenen Fahrzeugen über Bullay zur Deutschen Bundesbahn verfrachtet. Der ehemalige Bahnkörper ist heute teilweise Bundesstrasse, in den Moseldörfern ergaben sich durch die Freilegung willkommene Parkplätze für die kraftfahrenden Besucher und wo man noch etwas Sinn für die Natur hatte, wird auch mal eine Grünanlage angelegt. Wo das Moselbähnchen aber durch die Weinberge fuhr, hat auch der Weinbau wieder Beschlag von seinem früheren Gelände genommen.

Nicht allein durch das Verschwinden der

Moselbahn, sondern auch durch die im vergangenen Jahr vollendete Mosel-Kanalisation hat sich das Landschaftsbild verändert, und demjenigen, der vor 30 und mehr Jahren hier gewandert, gepaddelt und — getrunken hat, wird es wehmütig um's Herz. Deswegen sei einem Liebhaber der Mosel dieser Rückblick auf Vergangenes gestattet.

Die einzige Lokomotive, die den Auszug aus ihrem angestammten Betriebswerk in Andel nicht mitgemacht hat, ist die Lok 11. Sie soll von der Stadt Bernkastel als Denkmal an entschwundene Zeiten aufgestellt werden. Wenn man sich aber nicht beeilt, wird sie wohl von der Andeler Dorfjugend schon vorher mit Erfolg zerlegt worden sein.

Gerd Leimbach

„Bonbons“ für die IVA-Besucher trafen ein

Schon wochenlang vor Beginn der grossen Ausstellung lag das Gelände in einem merkwürdigen Fieber: fast täglich rollten über das Anschlussgleis der Bundesbahn Fahrzeuge und Fahrzeugteile heran, die den Besuchern den neuesten Stand der technischen Entwicklung demonstrieren sollten. Mancher zufällige Schnappschuss konnte daher schon vorzeitig geschossen werden, wie dieser, der aufzeigt, dass auch der erste Frankfurter Gelenkwagen der im Bau befindlichen Stadtbahn auf der IVA zu sehen sein wird. Das Bild zeigt eine Hälfte des Tw 1001, der — fast symbolisch — im Tiefgeschoss der Halle 20 Aufstellung gefunden hat.

Frankfurts erster Stadt (U-) Bahnwagen in zerlegtem Zustande auf dem Wege zur IVA. Foto: DB Steidl



Cacique — der höchste Bahnhof Brasiliens

Von der Schnellzugstation Pindamonhangaba der Central-Bahn, etwa in der Mitte zwischen Sao Paulo und Rio de Janeiro im Paraiba-Tal — die man übrigens schneller und häufiger mit dem Omnibus über die Autobahn als mit den Centralbahn-Zügen erreicht — zweigt eine meterspurige elektrisch betriebene 47 km lange Gebirgsbahn nach dem Höhenluftkurort Campos de Jordao ab, die täglich von 4 Zugpaaren, Triebwagen, befahren wird.

Die Strecke durchquert zunächst das fruchtbare Paraiba-Tal, überquert den Paraiba-Fluss auf einer langen Brücke und beginnt dann den Aufstieg zur Serra. Etwa auf halbem Wege der Steigungsstrecke befindet sich

das Gleichrichter-Unterwerk zur Speisung der Fahrleitung. Der Scheitelpunkt der Bahnstrecke liegt 1743 m hoch in unmittelbarer Nähe eines Hotels. Es befindet sich an dieser Stelle ein einfacher Haltepunkt — Cacique — und eine Tafel mit dem Hinweis, dass wir am höchsten Punkt, den eine brasilianische Eisenbahn erreicht, angekommen sind. Nach einem kleinen Gefälleabschnitt erreicht die Bahnstrecke das 1500 m hoch gelegene Hochtal, in dem sich der Ort Campos de Jordao lang hinzieht. Die Fahrt mit dem Triebwagen ist sehr interessant, sowohl auf der Rampe selbst, wo Fuchsien wild neben der Bahnstrecke wachsen, als auch durch die Ausblicke in die Täler und die be-

