

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 284128

Abonnementspreis: DM 18,- pro Jahr (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postcheckkonto Günter Stetza, Essen 457 54. Für **Österreich**: Jahresabonnement 90 Schilling, zu überweisen auf Konto 109 070 Postsparkausenamt 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

JULI 1965

Nr. 248

Eine Amateur-Eisenbahn jetzt auch in Belgien

Nach dem Vorbild verschiedener europäischer Länder wurde am 18. September 1964 auch in Belgien eine „Touristische Kleinbahn-Linie“ gegründet. Diese unter dem Namen „Tramway Touristique de l'Aisne“ formierte Organisation entstand durch den belgischen Strassenbahn-Museum-Verein „A.M.U.T.R.A.“ mit Hilfe und Unterstützung der „Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux“ (SNCV) und des Bürgermeisters aus dem Ardennendorf Dochamps. Die Linie verläuft auf der Strecke Erezée — Dochamps (ca. 12 km) der früheren meterspurigen SNCV-Dampfbahn-Linie Manhay — Melreux, die noch immer nicht abgebrochen war und daher mit Unkraut usw. überwuchert im Walde entlang des kleinen Flusses „Aisne“ verwitterte. Nach dem Flüsschen „Aisne“ erhielt die neue Linie nun ihren Namen.

Durch ein energisches Vorgehen des Bürgermeisters von Dochamps und die Wünsche der A.M.U.T.R.A. konnte endlich die Gesellschaft gegründet werden. Die VT AR 133 (von der Linie Martelan — Bastogne stammend) sowie eine „Voiture-camping“ A 2115 sind bereits zur Strecke transportiert worden, um sie noch in diesem Sommer mit

Hilfe von AMUTRA-Mitgliedern fahrbereit machen zu können. Im Sommer (Juni — September) 1966 hofft man die Strecke offiziell dem Verkehr übergeben zu können, wofür zwei 4x offene Sommerwagen vom Typ „Oran“, nämlich Bw 8955 und 8962 der Küstenlinie, in Betrieb kommen sollen. Diese beiden 1940 in geschlossene Wagen umgebauten Fahrzeuge sollen in ihren Ursprungszustand zurückgebaut werden (in der Werkstatt der SNCV).

Ausser dem bereits erwähnten VT hofft man, eine meterspurige Dampflokomotive beschaffen zu können. Da leider die wenigen SNCV-Dampflokomotiven noch bei einigen Industrierwerken tätig sind und daher vorläufig nicht verkauft werden können, sind zur Zeit Verhandlungen in Deutschland im Gange, um von hier aus vielleicht eine meterspurige Dampflokomotive zu bekommen.

Wenn die löblichen und kühnen Pläne unserer belgischen Freunde verwirklicht werden können, so wird man im nächsten Jahr sicherlich in einem der schönsten Teile der Ardennen-Landschaft einem orange/elfenbein angestrichenen Züglein begegnen bzw. ihn benutzen können. v. d. Gragt

Der VDVA-Stand auf der IAV

befindet sich im Erdgeschoss von Halle 20, die dem öffentlichen Nahverkehr gewidmet ist. Er hat die Gestalt einer viereckigen Säule und eignet sich hervorragend als Treffpunkt für Verkehrsfreunde. Im Dreieck mit den Ständen des „Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe“ (VOV) und der „UITP“ (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) bildet er einen nicht zu übersehenden Blickpunkt für die Ausstellungsbesucher.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Besuch in Kassel

Die „Vereinigung Düsseldorfer Verkehrs-freunde“ war am 26. und 27. Juni in Kassel zu Besuch. Sie war verstärkt durch Freunde aus Bremen, Osnabrück, Hannover und dem Braunschweiger Raum. Die Hoffnungen der Teilnehmer wurden nicht enttäuscht. Kassel bot sich mit seinem einprägsamen Stadtbild im Kranz bewaldeter Höhen bei strahlendem Sonnenschein von der besten Seite, und die Kasseler Verkehrsgesellschaft tat das Übrige, um die Teilnehmer in Hochstimmung zu versetzen.

Auf dem Königsplatz wartete Tw 212 zwischen Marktbusen, Obst und Gemüse in stimmungsvoller Umgebung, ein Idyll, das in dieser Form durch die Errichtung einer Markthalle bald nicht mehr möglich sein wird. Die Fahrt ging zum zweistöckigen Depot Holland, dann über Niederzwehren und die im Kriege entstandene Neubaustrecke nach Altenbauna, wo ein weiterer auswärtiger Verkehrsamateur zufällig getroffen wurde, anschliessend zur Endstelle Druselstal und schliesslich nach Wilhelmshöhe, wo der Betriebshof eine ungeahnte Reihe von Schätzen enthüllte. Es bedurfte vielen Pfeifens, um die verstreut forschenden Verkehrsfreunde zu sammeln und unsere freundlichen Führer endlich dem Feierabend überantworten zu können. Der weitere Nachmittag gehörte einem Stadtbummel mit kühlen Getränken. Am Abend traf man sich im Ratskeller, der eine fröhliche Runde erlebte.

Am Sonntag früh war Sammelpunkt die Endstelle Kirchweg der Herkulesbahn. Tw 15 ex Solingen nahm uns auf. Die Fahrt ging zunächst zur Endstelle Herkules; dort schloss sich ein Fußmarsch zu dem bekannten Denkmal des Herkules an, das wesentlich älter ist als man annehmen möchte, und wegen Reparaturarbeiten nicht, wie sonst, erstiegen werden konnte. Es bot sich ein herrlicher Blick über die Kaskaden, das Schloss Wilhelmshöhe und auf Kassel, dessen beneidenswerte Lage von diesem Punkt aus besonders gut hervortrat. Anschliessend trug uns Tw 30, ein Veteran, zu Tal und nach Brasselsberg, alsdann ins Depot Dönche, das sich ebenfalls als Schatzkammer erwies. Mittels Schiebebühne wurden verschiedene Fahrzeuge in die Sonne geholt. Das Klicken der Verschlüsse übertönte zeitweilig jede Unterhaltung. Was wir bei dieser Gelegenheit über die Herkulesbahn er-

führen, würde ein mittleres Buch füllen. Schade, dass ihre Tage gezählt sind. Der Plan, sie umzuspüren, war nur bis zur Verlegung einiger Normalschwellen an der Bergstrecke zum Herkules gediehen. Nach dem Wegfall des Güterverkehrs (Steine und Braunkohle) infolge Bau eines Kraftwerkes war der Bahn das Rückgrat gebrochen. Der Ausflugsverkehr ist je nach Wetter sehr unterschiedlich, und die Besiedlung der Strecke ist nicht übermässig stark. Der Neubau einer viel zu schmalen Brücke über die Eisenbahn wird zur Einstellung des Strab-Verkehrs auf dem Abschnitt Kirchweg — Brasselsberg führen. Der Ausflugsverkehr auf dem Streckenstück Luisenhaus — Herkules wird noch einige Jahre bleiben, da zur Zeit ein regelmässiger Omnibusverkehr auf dieser Strecke mit übermässigen Schwierigkeiten verbunden sein würde. Auf jeden Fall ist es schade um diese landschaftlich wie betrieblich besonders reizvolle Bahn. So stand der Abschied von der offiziellen Rundfahrt unter dem Zeichen eines ehrlichen Bedauerns.

Die Teilnehmer zerstreuten sich und gingen je nach Laune einzeln oder in Gruppen den weiteren Schönheiten Kassels noch einige Stunden nach: die idyllische Strecke zum Fuldataal, die großzügige moderne Streckenführung zur Ihringshäuser Strasse, die herrliche Endstelle Hessenschanze. Die Teilnehmer schieden mit dem Gefühl, dass hier eine von der Entwicklung weniger als andere begünstigte Stadt bei ihrer Neugestaltung, auch im Verkehrswesen, beachtenswerte Lösungen gefunden hat und neue städtebauliche Schönheiten und Annehmlichkeiten (Treppenstrasse, Fussgängerstrasse mit Strab-Verkehr, zahlreiche breite Ausfallstrassen) geschaffen hat, die sich sehen lassen. Der Verkehrsbetrieb zeigte weniger modernes Rollmaterial als gediegene Unterhaltung, hervorragende Fahreigenschaften, ein praktisches und attraktives Tarif- und Abfertigungs-System und eine ausgezeichnete Streckenführung und -unterhaltung.

Alle Teilnehmer der Besichtigung waren sehr beeindruckt, und der Wunsch, Kassel wiederzusehen, dürfte bei vielen von ihnen in die Tat umgesetzt werden. Der Kasseler Verkehrsgesellschaft gebührt Dank für den freundlichen Empfang und die grosszügig gewährten Rundfahrten und Führerdienste.
Boehm

Abschiedsfahrt in Bremen

Anlässlich der Stilllegung der Strab-Linie 7 unternahmen die „Strassenbahnfreunde Bremen“ unter Leitung ihres Vorsitzenden,

Herrn Hans Vehlber, eine gut organisierte Abschiedsfahrt über die zur Umstellung verurteilte Strecke. Dabei durften die Teilnehmer unter Aufsicht eines Fahrmeisters den

Sonderwagen selbst fahren; eine Gelegenheit, von der ausgiebig Gebrauch gemacht worden ist. Die Presse brachte über die Veranstaltung nette und illustrierte Berichte.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Osthannoversche Eisenbahnen (OHE): Der Bf. Soltau-Süd wird z. Zt. mit einem Gleisbildstellwerk ausgerüstet. Das moderne viergeschossige Stellwerksgebäude ist im Rohbau fertig. Auch werden die umfangreichen Gleisanlagen des Bahnhofs einer Neuordnung unterzogen. Der ex Niederweserbahn-VT soll für Ein-Mann-Betrieb hergerichtet werden und sodann zwischen Winsen und Hützel verkehren.

Von der DB wurden 4 VS 145 erworben, von denen 3 als VB 0341, 0342 und 0343 in Betrieb sind, der vierte wird in Kürze in Dienst gestellt. Kleintriebwagen VT 0506 („Ameisenbär“) = ausgemustert, der Wagenkasten steht auf dem Schrottplatz am Bf. Celle-Vorstadt. Von den Dampflok sollen die 84 201, 76 090, 92 114 und 92 148 als Reserve erhalten bleiben. Weitere Dampflok sind bei den OHE schon nicht mehr vorhanden.

Todt

Kleinbahn Kassel — Naumburg: Auf dem Ladegleis an der Haltestelle Breitenbach-Steinbrüche sind folgende Personenwagen nicht betriebsfähig abgestellt: 7, 19, 20, 24, 25 und 26. Dort steht auch der Kesselwagen 501. Anfang April 1965 verkehrte bei Ausfall des VT ein dampflokbetriebener Personenzug, bestehend aus Di und 3 Bi.

Todt

Die schnellen D 137/138 (DB) Kassel — Dortmund werden seit Fahrplanwechsel als DT mit VT 24.6 gefahren (Neue Tendenz der DB, fabrikneue Fahrzeuge zunächst im Schnellzugverkehr einzusetzen?). Todt

b) Strassenbahnen: und Omnibusse:

Amsterdam: seit 21. 5. SL 5 eingestellt, dafür seit 24. 5. neue OmL 5 (Amstel Station — Weesperstraat — Gelderschedade — Centraal Stadion), SL 7 wie bisher nach Amstel Station, somit keine Streckenstilllegung bei der Strab. Seit 14. 6. OmL A nach Buikslooterbanne verlängert (neue Gartenstadt-Siedlung).

v. d. Gragt

Frankfurt-Main: seit 29. 5. SL 3 über Adalbert-/Schlossstr., da am Tage zuvor die älteste Frankfurter Strabstrecke zwischen Bockenheimer Warte und Schönhof über Leipziger

Str. verbunden mit der Aufgabe des ehemaligen Depots Schönhof stillgelegt wurde. SL 21 endet seit 27. 5. am Westbf. (nicht mehr Schönhof). Seit 31. 5. neue SL 22 (HVZ Mo—Fr) Hedderheim — Platz der Republik — Höchst, wobei morgens in Richtung Höchst und nachmittags in Richtung Hedderheim über Kleyerstr. gefahren und der Hbf. nicht berührt wird, ferner SL 9 bis Hugo-Junkers-Str. verlängert und SL 7 E eingestellt. Seit 30. 5. OmL 60 nur noch Hedderheim — Heerstr., dafür OmL 67 jetzt von Hedderheim über Nordweststadt nach Praunheim Brücke und in der HVZ jeder 2. Wagen nur bis Nordweststadt Gerh.-Hauptmann-Ring, OmL 65 wegen Anschluss an SL 25 über Niedereschbach, so dass gebrochener Verkehr zwischen Bad Vilbel — Niedereschbach und Niedereschbach — Petterweil besteht und OmL 66 vom Zentrum der Wohnstadt Gravenbruch zum Ostteil der Siedlung verlängert wurde.

Michelke

Heidelberg: SL 10 nur noch Bismarckplatz — Pfaffengrund, dafür auf SL 10 und 11 15-Min.-Verkehr. Wegen Ausbaues der Bundesstrasse wird SL 4 demnächst zwischen Schlachthof und Wieblingen stillgelegt und durch Omn ersetzt. Die Konzession ist bereits abgelaufen.

Zimmer

Lüttich: Die neu Meuse-Brücke bei Séraing wird jetzt auch für Strab-Verkehr ausgebaut, neue Gleisanlagen für die Linie nach Fiemalle (grüne Bahn, S.T.I.L.) zur Zeit im Bau.

v. d. Gragt

München: seit 28. 5. neue OmL 56 Scheidplatz — Kölner Pl. — Bonner Pl. — Potsdamer Str. — Kennedypl. — Effnerplatz, OmL 70 E eingestellt, dafür neue OmL 68 E (HVZ) Willibaldpl. — Willibaldstr. bis Grosshaderner-/Senftenauer Str. Seit 5. 5. SL 2 ausserhalb HVZ nur mehr Scheidplatz — Am Harras. Seit 11. 7. SL 6 wegen U-Bahnbau verkürzt bis Eching Str. (= 2619 m eigener Bahnkörper, darunter auch die erst am 16. 6. 62 eröffnete Strecke Frankfurter Ring — Freimann Platz!), dafür neue OmL 50 Eching Str. — Freimann Platz. Ferner neue OmL 60 (Stadtring) Romanplatz — Ratzinger Pl. (wie OmL 58) — Aschheimer Str. (wie OmL 57) — Leuchtenberg-Unterführung — Effnerplatz (bisher unbefahren) — Kennedybrücke — Leopoldstr. — Frankfurter Ring (bisher unbefahren) — Milbertshofen Anhalter Platz — Moosach — Romanplatz (wie OmL 59). OmL 56 eingestellt, OmL 59 nur noch Freimann — Milberts-

hofen, OmL 59E neu HVZ: Freimann — Romanplatz wie bisher OmL 59.

Bierl/P. Wagner

Neuss: SL 1 von 6/12- auf 7,5/15-Min-Verkehr (HVZ) umgestellt, sonst 10/20 Min. OmL 13 (Weberstr. — Vogelsang) in 3 umbenannt, Verlängerung im Süden vorgesehen. Bisherige OmL 3 (Weberstr. — Plankstrasse): Südtteil von neuer OmL 3 übernommen, Nordteil mit OmL 7 verbunden und bis Schabernackstr. verlängert, somit OmL 7 Plankstr. — Stadtmittte — Gnadental (alle 15 Min) — Reuschenberg — Weckhoven (alle 30 Min).
Sothmann

Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG): Seit Beginn des Sommerfahrplanes verkehren fast alle Züge als **Rundzüge** Mannheim Kurpfalzbrücke — Heidelberg — Weinheim — Mannheim OEG, somit fahren jetzt auch Halbzüge regelmässig auf der Bergstrassenlinie.
Zimmer

Oldenburg: Seit 9. 5. OmL 4 jetzt Rauherhorst — Markt — Rennplatz (nicht mehr über Ellernbrok), neue OmL 7 Ellernbrok — Markt — Ohmstede.
Standau

Rotterdam: seit 12. 5. SL 10 über Neubaustrecke Ruigeplaatbrug — Hudsonplein — Spanjaardstraat verlegt, dafür alte Strecke durch Havenstraat stillgelegt. SL 15 ebenfalls über diese Neubaustrecke verlängert bis Hudsonplein, womit der Einsatz der Einrichtungs-Leichtbau-Tw 1—15 möglich wurde.
v. d. Gragt

Sevilla: Die Stilllegung des restlichen Strabetriebes (Vorortlinien nach Camas und Puebla del Rio) fand am **18. Januar 1965** statt.
M. T.

S.N.C.V. (Belgien): seit 15. 5. HVZ-SL A (Brüssel Place Roupe — Anderlecht mit einigen Kursen bis Dilbeek) stillgelegt, Ersatz durch bisherige OmL A (Pl. Roupe — Anderlecht). Seit 30. 5. Strab-Strecke Schooten Lindenlei — 's Gravenwezel der SL 61 (Gruppe Antwerpen) stillgelegt und durch OmL ersetzt.
v. d. Gragt

Wien: seit 12. 6. SL A, Ak, B und Bk ab Reichsbrücke bis Kaisermühlen und SL 16 ab Praterstern über Heinestr. bis Stadtbahn Schottenring verlängert. SL 24 eingestellt.
Lehnhart

c) Schnellbahnen:

Berlin: Auf der **S-Bahn** verkehren seit 3. 5. auf der Strecke Friedrichstr. — Erkner sämtliche Züge ohne Zugbegleiter. Die Züge der Baureihe 167 sind mit Funksprechrichtung und Sicherheitsfahrtschaltung ausgerüstet. Mit Beginn des Sommerfahrplanes am 30. 5. wurde der Personenverkehr auf der dampfbetriebenen S-Bahn-Strecke Fredersdorf — Rüdersdorf stillgelegt, die Personenbeförderung hat der VEB Kraftverkehr Fürstenwalde übernommen. Ebenfalls wurde der Verkehr auf der Strecke Hoppegarten — Alltandsberg stillgelegt, auch hier übernahmen Omn der VEB Kraftverkehr Fürstenwalde den Dienst.
BVB

d) Wasserverkehr:

Berlin: Am 1. Mai 1965 hat die **Stern- und Kreisschiffahrt** die BVG-Personenschiffahrt übernommen. Der bisherige BVG-Tarif bleibt jedoch vorerst bestehen.
BVB

ALLGEMEINES

„Der Verkehrsfreund im Kino“ — unter diesem Titel war in SB 48 (November 1948) ein sehr guter Leitaufsatz von Herrn Dipl.-Ing. Biedenkopf erschienen, der sich mit den häufigen Unaufmerksamkeiten und falschen Darstellungen in Spielfilmen inbezug auf Verkehr und Fahrzeuge beschäftigt hatte. Leider hat sich die Situation, wie nachstehende Beispiele aufzeigen, keineswegs gebessert:

„Lausbubengeschichten“ — der Lokalbahnzug in Bayern bestand aus einer Tenderlok (mit Zugschlussleuchten an Stelle von Lampen) und preussischen Abteilwagen mit Laternendach; bei einem derselben fehlte eine Tür, und der Eingang war mit einem Blech verschlossen.

„Unternehmen Schlafsack“ — schon während des Krieges kamen bei der Deutschen Reichsbahn amerikanische G-Wagen vor mit der Beschriftung: DB G 09. Auf einem Berliner Bahnhof hielt ein Zug, wo ein Schnellzugwagen deutlich sichtbar die Beschriftung „BGE“ trug (Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn).

„Heldentum nach Ladenschluss“ — Obwohl beim Kuppeln die Bremschläuche nicht verbunden waren, funktionierte die Notbremse.

„Der Hauptmann von Köpenick“ — Das Schild „Fahrkartenausgabe“ in lateinischen Druckbuchstaben dürfte wohl der damaligen Zeit nicht gerecht werden.

Wer weiss weitere Beispiele? Todt

Auf der **Leipziger Frühjahrsmesse 1965** waren folgende historische Fahrzeuge öffentlich ausgestellt:

Tw 64 von der „Leipziger elektrischen Strassenbahn“,

Lok „Muldenthal“ vom Verkehrsmuseum Dresden.

Diese Fahrzeuge waren auf dem Vorplatz des Leipziger Hauptbahnhof ausgestellt.

Michael

Nach Stilllegung des Strabbetriebes in Saarbrücken können **Liebhaber Wagen**, die an der Gleisschleife Goldene Bremm aufgestellt worden sind, **kostenlos erhalten**, müssen aber für die Transportkosten aufkommen.

Harding

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Amsterdam: Bw 730, 752 und 794 = a.

v. d. Gragt

Berlin: Weitere Verschrottungen bei BVG-West: Tw 3609, 3610, 3612, 3614, 3620, 3623, 3629, 3630, 3634, 3635, 3641, 3642, 3643, 3646, 3648, 3650, 3651, 3652, 3653, 3656, 3657, 3659, 3662, 3663, 3667, 3668, 3671, 3673, 3674, 3675, 3677, 3678 und 3680. Damit ist dieser Typ (TM 31 U) in West-Berlin nicht mehr vorhanden, ferner: Tw 5760, 5780, 5844, 5971, Bw 686 sowie Arb.-Tw A 474, A 476, A 482, A 484 und Arb.-Bw S 93. Bei der BVG-Ost wurde der 4x Tw 5416 verschrottet, dafür aber der Wagenkasten des Tw 5231 auf die Drehgestelle gesetzt und mit der neuen Nr. 5416 (II) versehen. Der 4x Gr-Zug Tw 8001 + Bw 3001 befindet sich noch in Ost-Berlin (in Schmöckwitz abgestellt), ist also nicht nach Chemnitz abgegeben worden. Tw 5358 = a.

BVB

Berlin: Folgende Umnummerungen bei der BVG-Ost: neue Nummern 2101—2120 (2x LOWA-Bw) ex 1798, 1750, 1754, 1766, 1762, 1753, 1752, 1756, 1764, 1779, 1755, 1774, 1789, 1787, 1791, 1767, 1777, 1776, 1760 und 1758 (in dieser Reihenfolge), ferner: Tw 3841 = 5051, 3461 = 5070 und 3427 = 5071.

Lossberger

Bonn-Godesberg-Mehlem: Umnummerung: Tw 13—34 = 313—334, Bw 51—61 = 351—361. Tw 1 = 312, also bis auf Tw 1 haben alle Wagen lediglich eine „3“ vor ihre bisherigen Nummern bekommen; die Arb.-Wg. wurden nicht umgenummert. Damit ergibt sich in Bonn folgendes Schema: Omn BVG 1—99, Stadtbahn 101—199, Obus 201—299 (in diese Reihe werden später auch Omn kommen, da keine neuen Obusse mehr beschafft werden und 1—99 voll belegt ist), 301—399 = BGM einschl. Omn (381 ff), 401—499 = Siebengebirgsbahn einschl. SSB-Omn (481 ff).

Gerlach

Brüssel: 4x GI-Tw 4001 in 4031 (II) umgenummert. Neu: (Eigenbau auf 2 vorh. Standard-2x Fahrgest.) GI-Tw 4001 (III), 4004, 4014, 4018, 4032, 4034, 4043 (sämtl. II).

v. d. Gragt

Frankfurt-Main: Neu: 6x Stadtbahn-Tw 1001 (DUWAG, 2,65 m breit), z. Zt. auf der IVA ausgestellt. Weitere Verschrottungen: Tw 393, 417, 425, 552, 587, Bw 982 sowie Arb.-Tw 2044 ex 98.

Michelke

Gotha: neu 4x GI-Tw 201—206 (LOWA).

Michael

Köln-Bonner Eisenbahnen: Am 8. 6. rutschte der ET 56 bei Bonn-West eine ca. 6 m hohe Böschung hinunter, dennoch nur geringfügiger Schaden.

Gerlach

München: neu 4x GI-Tw 201 (Typ P2, Bremer Muster, jedoch von Rathgeber gebaut), z. Zt. auf der IVA ausgestellt.

P. Wagner

Neuss: Tw 19, 21—24 = abgestellt, nur noch Tw 20 dieser Serie gelegentlich als Rangierwagen in Betrieb. Tw 25 nach Unfall im Frühjahr 1961 (!) z. Zt. im Umbau, Tw 30 abgestellt.

Sothmann

Remscheid: Tw 130—133, 153, 154, 157, Bw 214—217 sowie Ellok 136 = a.

Leimbach

Rotterdam: Neu 8x GI-Tw 373—379 (DUWAG, Werkspoor, es muss in DVA 247/1945 bei 373 = 8x heissen). Folgende Tw = a: 401, 405, 406, 409, 412, 413, 415, 416, 421, 422, 426, 428, 438 und 440.

v. d. Gragt

S.N.C.V.: 4x Tw 10108—10110, 10126, 10299 sowie Bw 19344 und 19399 (Standard-Typ) abgestellt bzw. = a. Eine Anzahl der Tw 10420—10489 (Bj. 1950/56) wird zu Bw für die Küstenlinie umgebaut; als erster Tw 10424 = Bw 19693.

v. d. Gragt

Triest: Ergänzung zu DVA 244/1922: auch 4x PCC-Tw 443 und 445—448 an die STEFER, Rom, abgegeben, dortige Nummern noch nicht bekannt.

M. T.

IVA München: ausser den vorstehend genannten Fahrzeugen (Frankfurt und München) sind die folgenden Strab-Fahrzeuge auf der IVA ausgestellt: Brüssel 6x GI-Tw 7501, Köln 8x GI-Tw 3862 und Kopenhagen 6x GI-Tw 868. Auf dem U-Bahn-Sektor ferner: Hamburg 9266/67, ein Berliner Wagen und 1 gummibereifter Metrowagen Paris, nicht zu vergessen die „Atrappe“ des ersten Münchner U-Bahnwagens.

Wagenpark-Geschichte Bergische Kleinbahnen (Fortsetzung):

Tw 101—106	4x	Bj. 1900	= Düsseldorf 101—106
107	4x	Bj. 1899	= 147 = a
108—109	4x	Bj. 1906	= Düsseldorf 108—109
130—132	3x	Bj. 1902	zu 2x umgebaut, dann = a
92—101 (II)	2x	Bj. 1920	= Wuppertal 92—101, davon 92, 94, 96 u. 97 = a, 93, 95 u. 99 = Arb.-Wg. = a, 98 = Arb.-Wg. 623 = a, 100 = Arb.-Wg. 624 = a, 101 = Arb.-Wg.
102—114	2x	Bj. 1927	= Wuppertal 102—114, noch vorh.
115—119	2x	Bj. 1931	= Wuppertal 115—119, noch vorh.
127—131	2x	Bj. 1919	ursprüngl. für Augsburg geliefert (in das dortige Nummernschema passend), dann = Wuppertal 127 131 = sämtl. Arb.-Wg.
151—160	4x	Bj. 1925	= Wuppertal 151—160, davon 151 = 152 (II), 152 = 151 (II), = a 153 = 160 (II), 160 = 153 (II) = a. (Beiwagen folgen)

b) Omnibusse:

Berlin: neu 1636—1638 (BVG-West, BÜDF64), Gaubshat, mit Fahrgastfluss.

B V B

Hanau: neu 57—59 (MAN 750 Metrobus). Michelke

Neuss: neu 155—157 (Bü Senator 12D), weitere 3 Stück in Auftrag gegeben. Sothmann

IVA München: Folgende Omn und Obusse sind auf der IVA ausgestellt: **Berlin** (Doppeldecker), **Bochum-Gelsenkirchen** 288 (Gl) und 348 (Normalbus), **Bremen** (Gl), **Glasgow** (Doppeldecker), **Hamburg** (Schnellbus 5499 und Normalbus 6499), **Konstanz** (Normalbus 4), **Offenbach** (Obus 56), **Pforzheim** (Obus 221), **Saarbrücken** (Metrobus 779) und **Saarlouis** (Auwärter Doppeldeckbus eines Privatunternehmers).

Wagenpark-Geschichte Krefeld (Schluss):

5484, 5486, 5489, 5491 und 5493 Bj. 1965 **Neukarosierung** auf vorh. Fahrgeräten.

Gruppe 5500 (Anderthalbdecker):

5501—5506	ex 101—106	Bj. 1960	BU TU 7
5507—5509	ex 107—109	Bj. 1962	desgl.
5511	ex 110	Bj. 1962	desgl.
5512—5516	ex 111—115	Bj. 1963	desgl.
5517—5519	ex 116—118	Bj. 1964	Bü TU 10 Verbund
5544—5546	ex 44 — 46	Bj. 1958	Krupp 010 F 4
5553—5555	ex 53 — 55	Bj. 1953	Umbau aus Eindeckern Krupp SW 08 FK
5576—5579	ex 76 — 79	Bj. 1951	Umbau aus Eindeckern Bü 5000 TU
5581	ex 80	Bj. 1951	desgl.
5582—5586	ex 81 — 85	Bj. 1952	desgl. jed. 6000 TU Bankstahl

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

General-Anzeiger der Stadt Wuppertal (12. 6. 65): „Vom Bergischen zu den Bergen“, sehr ausführlicher und illustrierter Aufsatz über das Wiedersehen der meterspurigen Rheinbahnwagen am Attersee und in Aachen. Aders

Die **Bayerische Gemeindezeitung** (Richard Pflaum Verlag München) brachte in ihrer Ausgabe vom 29. Juni eine Sonderbeilage anlässlich der IVA über den Einsatz und die

Planung kommunaler Verkehrsmittel mit zahlreichen lesenswerten und z. T. illustrierten Aufsätzen. Einzelpreis der Nummer 60 Pfg.

DB — Report 65, ein 96 Seiten DIN A 4 starkes Jahreshft mit Leitartikeln aus der Zeitschrift „Bundesbahn“, herausgegeben vom Hestra-Verlag Darmstadt, anlässlich der IVA, DM 6,— kartoniert.

Der Inhalt vermittelt einen vorzüglichen Querschnitt über die gegenwartsoroblene der DB und auch zahlreiche Planungen sowie tarifpolitische Überlegungen.

Deutsches Bundesbahn-Adressbuch, Teil 2 — Gleisanschlussbesitzer und -Mitbenutzer, DJN B 5, im gleichen Verlag wie vor erschienen, DM 28,80.

Das Handbuch enthält in sehr übersichtlicher Aufgliederung die vollen Adressen von 16.000 Firmen, die als Inhaber oder Mitbenutzer von Privat-Gleisanschlüssen mit dem Schienennetz der DB oder der nichtbundeseigenen Eisenbahnen verbunden sind.

Vom Räderwerk der Eisenbahn, von Dr. A. Stellwaag, gleichfalls im Hestra-Verlag Darmstadt erschienen, in Leinen DIN A 5, 128 S. mit zahlr. Abb. und Tafeln, DM 36,—.

Dieses interessante Buch enthält eine Studie über das Wirken überbetrieblicher Gemeinschaftsorganisationen bei der Lieferung von Radsätzen und Radsatzteilen im Zeitraum von 1850 bis 1950, wobei als Anhang eine sehr aufschlussreiche Preis-Entwicklungstabelle angefügt ist.

Leipziger Neueste Nachrichten (West-Ausgabe Frankfurt/M. Nr. 10/1965): „Meissner-Pascha, ein Leipziger, erbaute die Hedschas-Bahn“ ein ausführlicher Bericht über diese Bahn anlässlich des 25. Todestages von Dr. Meissner-Pascha, des in Leipzig geborenen Erbauers der Hedschas-Bahn, sowie weitere Eisenbahn-Berichte. Standau

Hamburger Abendblatt (11. 5. 65): „Das ist Hamburgs Unterwelt: Verkehr in vier Etagen“, ein überdimensionaler und fast utopisch anmutender Bildbericht über die derzeitige Grossbaustelle am Hamburger Hauptbahnhof mit den entsprechenden Kommentaren zur Planung und Lösung der immer prekärer werdenden Verkehrsprobleme in der Hansestadt. Standau

Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923—1963, von H. Griehl und Dr. Schadow, Verlag J. O. Slezak, Wien, 144 S. Text mit ausführlichen Tabellen über die Loknummernsysteme der europäischen Staatsbahnen, DM 3,50 zuzügl. Porto (siehe auch Inserat am Schluss dieses Heftes).

Das Buch geht zunächst auf die Bezeichnungssysteme ein, gibt also einen chrono-

logisch aufgebauten Überblick über das Entstehen von Bauartbezeichnungen, während der übrige Inhalt ausnahmslos den Nummernsystemen gewidmet ist, wobei eine wohlgeordnete Sortierung nach den einzelnen europäischen Ländern das Studium zu einer Freude werden lässt.

Verkehrsströmungslehre, Band 1—3, von Prof. Dr. G. Potthoff, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, je Band DM 18,—.

Das dreibändige Werk (I = Die Zugfolge auf Strecken und in Bahnhöfen, II = Betriebstechnik des Rangierens, III = Die Verkehrsströme im Netz) vermittelt die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und Erfahrungswerte der Praxis der Verkehrsströmungslehre und legt dem Fachmann und Leser eine geschlossene Arbeit vor, die auch als Grundlage-Lehrstoff an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden dient. Ein für Eisenbahnbetriebstechniker unabschätzbar wertvolles Buch.

Nürnberger Zeitung (15. 5. 65): „Lokomotiven aus silbernem Konservengeblech“, Bildaufsatz über das Wirken und eine interessante Ausstellung des Vereins Nürnberger Eisenbahnfreunde. Dufy

Manchester's Little Tram, von A. K. Kibv, herausgegeben von der „Manchester Transport Historical Collection“, 1020, Manchester Road, Castleton Rochdale (Lancs)/England zum Preise von sh 5/6.

Das 40 Seiten starke und reich illustrierte Büchlein enthält in aufgelockerter und erzählender Form die Geschichte der Strassenbahnlinie 53 von Manchester, die zu ihren Lebzeiten den Spitznamen „Little Tram“ gehabt hat. Es ist erstaunlich und für unsere britischen Freunde äusserst rühmlich, mit welcher Liebe und Sorgfalt hier ein umfangreiches Material über das an sich eng gesteckte Thema zusammengetragen und ausgearbeitet wurde. Dieses Büchlein sollte in keiner Sammlung eines Strassenbahnfreundes fehlen.

FAHRSCHEINWESEN

Berlin: Seit 27. Juni werden bei der BVG-West neue Wertmarken für die Zeitkarten ausgegeben. Diese unterscheiden sich gegenüber den bisherigen in Grösse und Farbe.

Gleichzeitig wurde eine einheitliche Zeitkarte eingeführt, die als 5-Tage, 7-Tage oder als Monatskarte verwendet werden kann. Die BVG-West hat die Zeitkartenbenutzer durch Handzettel auf diese Rationalisierungs-massnahme hingewiesen. B V B

