

# 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

NOVEMBER 1965

Nr. 252

## Viele Türen haben sich geöffnet

Als auf unserer diesjährigen Tagung in München der stellvertretende Werkleiter des gastgebenden Verkehrsunternehmens seine Ansprache beim Mittagessen beendet hatte, bei der er seine Herkunft aus Amateurräumen offen bekannte, wandte er sich beiläufig an den neben ihm sitzenden Tagungsleiter mit dem Hinweis, dass doch sicher unter den Verkehrs-Amateuren allein durch Interesse, Ehrgeiz und Fleiss auch noch einige andere den Weg zum Berufsverkehrsmann gefunden hätten. Es war nur so als Anfrage gemeint, da es ja naheliegt, dass bei vielen, besonders jüngeren Verkehrsfreunden der Wunsch im Vordergrund stünde, das Hobby zum Beruf zu machen.

Nun, ich habe das bejaht, da mir einige Fälle geläufig sind, ohne aber weiter darüber nachzudenken, zumal die Unterhaltung andere Bahnen einschlug. Erst viel später kehrte ich gedanklich einmal wieder zu dieser von dem Fragesteller geäusserten Testfrage zurück, und zwar auf einer Überlandfahrt, wo man ja seine Gedanken ohnehin gern etwas ausstrahlen lässt, und — da mir ja seit Jahren, ach was sage ich, seit Jahrzehnten die Zusammensetzung unseres stattlichen Kreises hinlänglich bekannt ist, zählte ich im Geiste einmal alle jene Fälle auf, von denen man sagen kann — hier hat ein Verkehrsfreund, sei es auf dem Wege über eine abgeschlossene Ausbildung, sei es durch sein offenkundiges überdurchschnittliches Interesse oder sei es auch durch ein wenig Glück, den Weg zu seiner eigentlichen Berufung gefunden. Bei dieser Überlegung erlebte ich eine sehr grosse Überraschung und ich be-

dauerte sofort, nicht damals schon gleich nachgezählt zu haben, denn ohne Zuhilfenahme von Bleistift und Papier kam ich spontan und mühelos auf 50 Namen von Verkehrsfreunden, die, einst unserem Amateurräum angehörig, heute bei Verkehrsunternehmen oder -behörden tätig sind, zum Teil sogar in leitenden Positionen. Jedenfalls hörte ich bei 50 auf zu zählen, weil mir fast der Atem fortblieb und mein Gehirn weitere Namen nicht mehr zu speichern vermochte. Das Ergebnis ist, wie man mir zugeben wird, geradezu schockierend und hochehrfroh zugleich.

Viele Türen haben sich also für uns Amateure geöffnet und **können** sich auch noch öffnen, wenn gewisse Voraussetzungen erfüllt werden, die hier im einzelnen nicht näher erläutert zu werden brauchen, denn ein Jeder weiss selbst, dass nicht allein ein Interesse an den Dingen des Verkehrs ausreicht, um auch hauptberuflich eine entsprechende Tätigkeit bekleiden zu können, sondern es gehören auch charakterliche und bildungsmässige Eignungen dazu. Immerhin dürfte dieser einmal ganz nebenbei unternommene Test manchen jungen Verkehrs-Amateur zu Optimismus anregen, zumal im Zeitalter des Personalmangels — auch in den mittleren und gehobenen Laufbahnen — sich manche Tür leichter öffnen lässt als in früheren Jahren, wo man nicht mit Unrecht sagen musste oder konnte „ach, da komme ich ja doch nie hinein!“ Insofern ist der Tagungsleiter dem Fragesteller noch nachträglich dankbar für diese doch recht aufschlussreiche Rückfrage. Stetza



## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### Foto-Rundsendung 1965/66

Anfang Oktober ist die diesjährige Foto-Rundsendung auf die Reise gegangen. Da die Beteiligung eine erfreuliche Belegung erfahren hat (die Sendung enthält weit über 1000 Fotos und geht an nicht weniger als 40 Teilnehmer), möchte ich alle Empfänger auf diesem Wege nochmals herzlich bitten, für eine beschleunigte Abfertigung und Weiterleitung besorgt zu sein, damit die Sendung möglichst noch vor der nächstjährigen Tagung an mich zurückkehrt bzw. aufgelöst werden kann. Standort-Meldekarten sind der Sendung in genügender Anzahl beigelegt worden.

## DIE VERKEHRS-LAGE

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Amsterdam:** seit 5.9. Neuformierung des Omn-Netzes; zunächst OmL E und F zu neuer OmL 15 (Amstel Station — Station Haarlemmermeer — Station Sloterdijk) und OmL G und H zu neuer OmL 29 (Sloten — Station Haarlemmermeer — Kalfjeslaan) zusammengefasst, ferner auch OmL 18 und L jetzt **eine** OmL 18 (Slotervart — Hoofdweg — Mercatorplein — Bos en Lommerplein — Nassauplein). OmL 5 jetzt statt über Wubautstraat über Krugerplein — Nobelweg.  
v. d. Gragt

**Bern:** seit 10.10. SL 1 (Brückfeld — Güterbahnhof) auf Omn-Betrieb mit gleicher Linienführung umgestellt.  
E. A.

**Brüssel:** OmL 22 eingestellt, dafür OmL 20 bis Place Verheyeweghen verlängert, und auf der anderen Seite SL 45 über Place d'Anderlecht hinaus bis zum Pl. Ministre Wauters verlängert. OmL 49 über Pl. de la Vaillance hinaus bis Veeweyde — Forest verlängert und von dort zurück zur Gare du Midi.  
Cohn

**Charleroi:** SL 8 und 9 jetzt durchgehender Betrieb Jumet — Charleroi Stadtmitte — Châtelet, jedoch ohne Liniennummer.  
v. d. Gragt

**Düsseldorf:** seit 1.9. OmL 39 bis Garath-Süd verlängert.  
Waltking

**Lörrach:** Lt. „Eisenbahn-Amateur“ soll die SL 6 der Basler Verkehrs-Betriebe wegen Unwirtschaftlichkeit auf Omn-Betrieb umgestellt werden unter gleichzeitiger Bedienung neuer Stadtteile. Ein Termin ist jedoch noch nicht bekannt. Anm. d. Red. Es kann also der

### Gründung einer neuen Liebhaber-Organisation in Holland

Der VDVA hat eine offizielle Benachrichtigung darüber erhalten, dass am 16. Oktober 1965 in Den Haag unter dem Namen „Tramweg-Stichting“ (auf deutsch: Strassenbahn-Stiftung) aus der Taufe gehoben worden ist, wobei die Gründer der neuen Organisation sowie die Zusammensetzung des Vorstandes bekanntgegeben worden sind.

Der Vorsitzende des VDVA glaubt, im Sinne der Mitglieder zu handeln, wenn er zunächst die Entwicklung dieser neuen Vereinigung abwartet und beobachtet und zu gegebener Zeit weitere Einzelheiten darüber verlauten lässt.

Fall eintreten, dass die Bahn zur VDVA-Jahrestagung 1966 nicht mehr, wie vorgesehen, von den Teilnehmern befahren werden kann.

**Nürnberg:** seit 18.10. OmL 64 Maximilianstrasse — Gustav-Adolf-Strasse — Schweinau (nur werktags).  
Dillmann

**Offenbach:** seit 11.8. OmL 85 nur noch zwischen Dietesheim und Markpl./Schlossstrasse, die Teilstrecke Marktpl. — August-Bebel-Ring wurde eingestellt.

**Rhein-Wupper-Kreis:** Berichtigung zur Meldung, DVA 250/1967: OmL 2 = Landwehr-Höhscheid, OmL 4 = Opladen — Ropenthal.  
Waltking

**Rotterdam:** seit 4.8. SL 17 bis Avenue Concordia (Schleife der SL 22) zurückgezogen, damit 6x eingesetzt werden können.  
v. d. Gragt

**Siegburg-Züdorf:** seit 1.9. Einstellung des Personenverkehrs auch auf der Strecke Sieglar — Wahn, Ersatz durch OmL. Güterverkehr besteht noch zwischen Langel und Wannerheide.  
Waltking

**Vestische Strassenbahnen:** SL 23 nur noch bis Gladbeck Rathaus, Strecke nach Zweckel stillgelegt.  
Schmitz

### c) Schnellbahnen:

**Hamburg:** Mit dem Winterfahrplan am 26.9. wurde der elektrische S-Bahn-Betrieb auf der Strecke Langenfelde — Eidelstedt — Elbgaustrasse eingeführt. Die AKN endet und beginnt jetzt in Eidelstedt.  
HVA

### d) Wasserverkehr:

Lt. Almanach der Deutschen Eisenbahnen 1965 verfügt die **Deutsche Bundesbahn** auf ihren drei Schiffsverkehrsdiensten zur Zeit über 32 Schiffe, die sich wie folgt verteilen:

1. Bodensee — MS Allgäu, Schwaben, Stuttgart, München, Deutschland, Karlsruhe, Baden, Konstanz, Augsburg, Kempten, Ravensburg, Meersburg, Überlingen, Mainau, Lindau, Friedrichshafen, Reichenau, Hegau, Radolfzell, MFS Schussen, MB Adler, Falke, Habicht, Sperber, Milan, Forelle, Hecht.

2. Harle — Wangerooge: MS Wangerooge, Oldenburg, MB Münster.  
3. Dänemark-Verkehr: MFS Theodor Heuss, Deutschland.

Das oben erwähnte Bodensee-Schiff „Reichenau“ ist ein Neubau aus dem Jahre 1961. Der Vorgänger gleichen Namens wurde an die Berliner Reederei Walter Haupt verkauft und ist in Berlin unter gleichem Namen auf dem Tegeler See und der Oberhavel eingesetzt. Münzinger

## ALLGEMEINES

**Michael:** Aus Anlass der 800-Jahrfeier der Stadt Leipzig fanden Stadtrundfahrten mit historischen Strassenbahnfahrzeugen statt: Tw 890 („Grosse Leipziger Strassenbahn“) und Bw 86 („Leipziger Elektrische Strassenbahn“). Fahrer und Schaffner trugen historische Uniformen. Zu diesen Fahrten wurden Ansichtskarten als Fahrscheine ausgegeben. Diese zeigten neben dem Entwertungsfeld den historischen Strassenbahnzug sowie den LOWA-Gelenk-Tw 1137.

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Strassenbahnen:

**Berlin:** zur Meldung in DVA 249/1960: Die Arb.-Tw A 511—A 514 entstanden aus den Tw 6074, 6158, 6176 und 6196. Weitere Verschrottungen: Tw 6205, 6206, 6208 und Arb.-Tw A 495 (ex 6046). Bei der BVG-Ost Tw 5395 = a. BVB

**Brüssel:** neu 4x Gl-Tw 4037 u. 4038. Folgende Tw = a: 1898, 3439 und 3467. Cohn

**Darmstadt:** neu 4x Gr-Bw 151—162 (2,30 m breit, DUWAG, ER). Demzufolge erhielten entgegen den Angaben in DVA 241/1897 die ex Regensburg-Bw die Nummern 199—202. Michelke

**Erfurt:** Tw 100 = a, Tw 74 nach Mühlhausen, dort jedoch nicht zum Einsatz, sondern als Umkleidehäuschen eines Sportplatzes verwandt. Tw 85 = Mühlh. 58. Michael

**Frankfurt-Main:** neu Bw 1732 ex Offenbach 153. Michelke

**Hamburg:** Aus den leider sehr spärlichen Wagenpark-Nachrichten der „Hamburger Nahverkehrsnachrichten“ geht hervor, dass die 4x Gr-Tw der 3400er Serie die neuen Nummern ab 3350 erhielten; Ausnahme je-

Ein DVA-Leser aus Brünn (Tschechoslowakei) sucht Angaben über Strassenbahnwagen, die früher oder während des Zweiten Weltkrieges von Deutschland in die Tschechoslowakei gekommen sind, z. B. Krefeld nach Aussig, Zittau nach Teplitz-Schönau usw. Ausserdem sucht er Fotos von Trieb- und Beiwagen, die von der Union Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, für verschiedene tschechische Städte gebaut worden sind, z. B. Gablonz, Aussig, Olmütz, Brünn, Troppau usw. Zuschriften zwecks Weiterleitung an die Redaktion des DVA erbeten.

doch 3429 = 3529 und 3408 = 3508. HVA

**Mühlhausen:** neu Tw 58 ex Erfurt 85. Michael

**Neuchâtel:** Die 4x Bw 121—123 (ex Dampf-) wurden abgebrochen. v. d. Gragt

**Offenbach:** KSW-Bw 151 und 152 wurden nun doch nicht verschrottet, sondern an die Strab Frankfurt verkauft. M. Krafft

**Woltersdorf:** Tw 8 (ex Potsdam 103) = Arb.-Wg. Tw 3 = a. Tw 1 ist zum Umbau zu einem Museumswagen vorgesehen. BVB

**Wagenpark-Geschichte Strassenbahn Barmen-Elberfeld (Talbahn), 1435 mm:**

Tw 1—30 Bj. 1895 davon 24, 7, 13, 10 und 17 = Bw 233, 234, 237, 238, 239, 8 = Lore 792 und 22 = Schleifwagen 647, alle = a

31—65 Bj. 1895 davon 52, 40 und 59 = Bw 235, 236 und 240, 33 = Selbstentlader 793, 60 = Ellok 611, alle = a

66 Bj. 1899 = Wuppertal Arb.-Wg. 648 = a

67—91 Bj. 1909 = Wuppertal 267—291, alle = a

92—96 Bj. 1928 = Wuppertal 292—296, alle = a

Fortsetzung (BW) folgt



b) Omnibusse:

**Düsseldorf:** 6301 und 6303 = Arb.-Wg., 6309 = verkauft und 7804 nach Unfall = a. Waltking

**Reichenhall:** neu Omn „Klecksel“ (0317K) Bj. 1965. Die Busse dieses Betriebes tragen Namen von Wilhelm-Busch-Figuren; noch vorhanden: „Böck“ und „Moritz“ 0322 und „Bölte“ 0321 H. Waltking

**Wagenpark-Geschichte Bonn** (Fortsetzung aus DVA 251):

31(III) Bj. 1952 Bü TU 9 = a  
 17(II) Bj. 1952 Dai 03500 = 70, vorh., meist Fahrschule  
 61 Bj. 1952 Rathg., Reisebus, = a  
 28(II) Bj. 1952 Bü 6000 T, noch vorh.  
 32(III), 36(II)  
 37(II) Bj. 1953/54 Bü 6000 T, noch vorhanden  
 20(III) Bj. 1953 Bü 4000 T, = 2(III) = 95

3(II), 4(II) —7(II) Bj. 1954 Bü 4000 T, 3 = a, 4 = 99, 5 = 96, 6 = 98 und 7 = 97, noch vorhanden  
 58 Bj. 1954 Emmelm., Reisebus, = verkauft  
 62 Bj. 1954 Käss/Setra, Reisebus = verkauft  
 63 Bj. 1954 KM KMO 110, Reisebus = verkauft  
 8(II)—9(II) Bj. 1955 Bü 4500 TL, vorhanden  
 41(II)—45(II) Bj. 1955 Bü 6500 T, vorhand.  
 64—65 Bj. 1956 Käss/Setra, 64 = 4(III), 63 = 3(IV), vorhanden  
 18(III), 19(III), 20(IV), 24(III) und 22(IV) Bj. 1956 Bü/Emm. TU 7, davon 18—20 = 77—79 24 = 81 und 22 = 80, vorhanden.  
 (Fortsetzung folgt)  
 Gerlach/v. d. Driesch

**LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND**

— **Dokumentation über Eisenbahnfahrzeuge**, Dokumentationskarten aus der Zeitschrift „Glaser's Annalen“ als Sammelmappe (Ringordner), die im Abonnement bezogen werden können. Jahresabonnement DM 10,—, Sammelmappe DM 5,50, Georg Siemens Verlagbuchhandlung, 1 Berlin 30, Lützowstr. 6.

Die in DIN A 5 herausgegebenen Karten gliedern sich in die Rubriken Dampflokomotiven, Dieselfahrzeuge, Elektrische Lokomotiven und Personen- und Güterwagen, jeweils auf andersfarbigem Karton. In jedem Monat erscheinen 2 Dokumentationskarten oder eine vierseitige Doppelkarte. Nähere Angaben im Inserat auf der letzten Seite dieses Heftes.

**Der rote Teppich**, Geschichte der Staatszüge und Salonwagen, von Paul Dost, 318 S. mit 147 Textbildern und 116 Fotos auf 44 Kunstdrucktafeln, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart, Halbleinenband DM 24,—.

In diesem sehr geschmackvoll ausgestatteten Buch behandelt der in Amateurreisen nicht unbekannt Verfasser die Probleme, den Komfort, die Lebensgewohnheiten und Ansprüche von Staatsoberhäuptern, Rücksichten der Staatsraison und der Repräsentation auf dem engen Raum des Eisenbahnwagens mit den technischen Bedingungen und Erfordernissen des Betriebes. Ein in-

teressantes Thema, das der Verfasser mit viel Geschick und unter Zuhilfenahme unzähliger Quellen erfolgreich bearbeitet hat.

— **Weite Welt des Schienenstranges**, von K. E. Maedel, 186 S. mit 19 Zeichnungen im Text, 57 Fotos auf 32 schwarz-weißen Kunstdrucktafeln sowie 5 Farbtafeln, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, Halbleinen DM 12,80.

Das neue Buch von K. E. Maedel gilt nicht allein den Dampf-, Elektro- und Diesel-Lokomotiven, es erzählt in interessanter und munterer Form von den grossen Bahnen, den kühnen Bauten, Zügen und Lokomotiven in aller Welt mit schönen Erlebnisberichten. Eine besondere Delikatesse dieses neuen und lesenswerten Buchwerkes ist die anhängende Liste über Spurweiten und Eröffnungsdaten deutscher und ausländischer Eisenbahnstrecken, wobei selbst die Privatbahnen nicht vergessen worden sind.

**Handbuch öffentlicher Verkehrsbetriebe**, Ausgabe 1965/66 258 S., 1 Faltblatt DIN A 5, Plastikband, DM 18,—, Erich Schmidt Verlag, Berlin - Bielefeld - München.

Das bei allen DVA-Lesern mit Recht so beliebte HOV der neuesten Ausgabe 1965/66 enthält wieder in reicher Fülle alle Angaben über den öffentlichen Nahverkehr und die Verkehrsunternehmen. Die Neuauflage berücksichtigt alle inzwischen eingetretenen Veränderungen bei den Stadtschnellbahnen, Strassenbahnen, Obus- und Omnibusbetrie-



ben im Bereich der Bundesrepublik einschliesslich West-Berlins. Sie enthält wiederum alle wichtigen statistischen Angaben über Fahrzeugbestand, Streckenlänge, Beförderungsleistung, Personalstand u. a., deren Auffinden mittels einen Orts- und Stichwortverzeichnisses mühelos erfolgen kann.

**Süddeutsche Zeitung**, München (1. 10. 65): In einer Sonderbeilage „Der Mensch und die Technik“ ist eine hervorragende Zusammenstellung von eisenbahntechnischen Aufsätzen, teils bebildert, erschienen, die als Resumée der IVA 1965 in München zu werten ist.

P. Wagner

**Abendzeitung**, München (2./3. 10. 65): „Der U-Bahn-Tunnel frisst sich vorwärts“, ausführlicher und mehrfach illustrierter Aufsatz über den Stand der U-Bahn-Bauarbeiten in der bayerischen Landeshauptstadt.

P. Wagner

**Bristol as it was, 1879—1874**, von Reece Winstone, 96 S. Text mit sehr vielen Abbildungen aus Alt-Bristol, zu beziehen direkt beim Verfasser, 23 Hyland Grove, Henbury Hill, Bristol 9 (England), Preis leider nicht bekannt.

Das Buch würde hier nicht genannt oder empfohlen werden, wenn in ihm nicht auch das Eisenbahnwesen zu jener Zeit berücksichtigt sein würde. Es ist übrigens die Fortsetzung einer Buchreihe über Bristol, die sich in den verschiedenen Zeitabschnitten bewegt.

**Kleine Eisenbahn — ganz gross**, von Gerhard Trost, Urania-Verlag Leipzig, Leipzig C 1, Salomonstrasse 26—28 (ohne Preisangabe).

Das sehr gut aufgemachte Buch beschäftigt sich mit den grundlegenden Voraussetzungen zum Bau einer Modelleisenbahn und darf durchaus als ein sehr wertvoller Leitfaden für Modellbauer und -liebhaber betrachtet werden. Es werden nicht nur nützliche Hinweise zum Selbstbau von Fahrzeugen gegeben, sondern auch schalttechnische Fragen zur Bedienung selbst komplizierter Anlagen erläutert. Es trägt hohen Ansprüchen der Modellbauer Rechnung und sollte daher in der Bibliothek eines passionierten Eisenbahn-Modellbauers nicht fehlen.

**Nürnberger Zeitung** (25. 9. 65): . . . „und fährt ratternd durch die Stadt“, ein ausführlicher und mit einem seltenen historischen Foto ausgeschmückter Erinnerungsbericht an die Kindertage der Nürnberger Strassenbahn.

Dufey

**Die elektrische S-Bahn in Hamburg**, von Erich Staisch, ZWEITE verbesserte Auflage 1964, Verlagsbuchhandlung Georg Stilke GmbH, Hamburg 1, 182 S. DIN A 5 mit zahlr. Abb., Tabellen und Grafiken.

Das Büchlein, das sich eine „Chronik eines modernen Verkehrsmittels“ nennt, gibt einen umfassenden und lückenlosen Überblick über die Hamburger S-Bahn von den Anfängen bis zur Gegenwart und den Zukunftsplänen und vermittelt dem Leser manche interessante und überraschende Tatsache. Es wirbt aber auch gleichzeitig für die Benutzung dieser Schnellbahn und unterstreicht mit Recht die hohe Bedeutung dieses modernen Verkehrsmittels für die Hansestadt und die Randbezirke.

**Die kleine Stadt und ihr Bahnhof**, von Prof. Dr. Heinz M. Oefftering, Verlag Otto Schwartz & Co., Göttingen, als Heft 5 der Schriftenreihe des Deutschen Städtebundes, 36 S. DIN A 5.

Diese interessante Broschüre ist schlechthin eine Rechtfertigung zu der im Jahre 1964 von seiten der DB gemachten Ankündigung, alle Bahnhöfe in Städten unter 20 000 Einwohnern zu schliessen, was in weiten Kreisen der Gemeinden und der Bevölkerung Beunruhigung und Proteste ausgelöst hat. Es wäre taktisch besser gewesen, wenn eine solche fast wie eine Drohung wirkende Ankündigung überhaupt nicht ausgesprochen worden wäre. So entstand dieses Buch, um Klarheit zur Frage der Bahnhofsschliessung in kleineren Orten zu bringen, was annähernd geglückt ist, wenn gleich man es auch einen blamablen Rückzug aus einer vorzeitig publizierten Entschliessung ansehen kann. Das Büchlein beweist generell wie schwierig und mühselig es ist, die öffentliche Meinung zu „entgiften“, wenn man unüberlegt und in Bausch und Bogen Massnahmen ankündigt, die geeignet sind, die sogenannte „breite Masse“ auf die Barrikaden zu bringen.

**Round Britain by Tram**, von J. Joyce, Light Railway Transport League (LRTL), London, 22 S. Bilder mit erläuternden Texten, sh 2/6 bei der vorgenannten britischen Organisation.

Dieser hübsche Bildband erzählt aus den früheren Tagen des einstigen „Strassenbahnlandes“ England in Form von Fahrzeugaufnahmen der bekanntesten aber auch seltensten Typen, bringt aber auch Bilder von den wenigen noch heute existierenden Betrieben — ein wundervoller Querschnitt durch das fast restlos verblichene britische Strassenbahnwesen.

# Die Fahrgastschifffahrt bei den deutschen Stadtverkehrsbetrieben

von Siegfried Münzinger, Berlin

(Fortsetzung aus DVA 251)

**Düsseldorf** — Rheinische Bahngesellschaft AG, Düsseldorf, Fahrgastschifffahrt

Strecke: Rathausufer — Kaiserswerth

Betriebseröffnung: 1898 Fähre Oberkassel  
1926 Rheinschifffahrt

Schiffe (Stand 1964):

MS „Düssel“ (III)

MS „Düsseldorf“

MS „Erft“ (III)

MS „Kaiserpfalz“ (II)

MS „Schloss Benrath“ (II)

MS „Schloss Jägerhof“

**Emden** — Elektrische Kleinbahn Emden — Aussenhafen, Hafen-Motorbootbetrieb

Strecke: Ratsdelft — Neuer Binnenhafen

Betriebseröffnung: ?  
1. April 1953 verkauft

Schiffe: ?

**Essen** — Essener Verkehrs AG, Balde-neysee-Schifffahrt

Strecken: Heisingen — Werden, Wehr

Kupferdreh — Strandbad

Scheppen

Werden, Wehr — Kettwig, Oberwasser

Fähren: Heisingen — Haus Scheppen

Hügel — Werdener Ufer

Betriebshafen: Scheppen

Betriebseröffnung: ?

Schiffe:

MB „Alteburg“

MS „Baldey“

MS „Isenberg“

MS „Kupferdreh“

MS „Stadt Essen“

MS „Steele“

MS „Überruhr“

MS „Werden“

Bemerkungen: bis 1953 Verkehrsgesellschaft Baldeysee GmbH.

**Hamburg** — Hamburger Hochbahn AG, Alsterschifffahrt

Strecken: Jungfernstieg — Saarlandstrasse

Jungfernstieg — Winterhuder Fährhaus

Jungfernstieg — Mundsburger Brücke — Rabenstrasse

Fähre: Uhlenhorster Fährhaus Fährdamm

Betriebsübernahme: 1918

(übernommen von der Alster-Dampfschiffahrtsgesellschaft)

Schiffe: 12 Schiffe, 2 Barkassen

**Hannover** — Hannoversche Verkehrs-triebe (USTRA) AG, Maschseeschifffahrt

Strecken: Nordufer — Südufer (Strandbad)

Betriebseröffnung: 21. Mai 1936 — 1939 und wieder ab 29. Mai 1949

Schiffe:

ES „Hannover“

ES „Niedersachsen“

ES „Maschsee“

(ES = Elektroschiff)

**Heidelberg** — Heidelberger Strassen- und Bergbahn AG, Neckarfähren

Strecken: 1. Ersatz für die Friedrichbrücke in Höhe der Lutherstrasse,

2. Ersatz für die Alte Brücke

3. Elektrische Fähre Thibautstrasse — Keplerstrasse

Betriebszeit:

zu 1) 11. 4. — 21. 11. 1945

zu 2) 4. 4. 46 — 26. 7. 1947

zu 3) 8. 8. — 17. 10. 1948

Schiffe:

zu 1) 2 Ruderboote

zu 2) 1 Ruderboot — später Motorboot

zu 3) ?

**Kiel** — Kieler Verkehrs AG, Abt. Schifffahrt

Strecke: Kiel Hbf. — Laboe — Strande

Betriebsübernahme: 1. Januar 1938 (vorher „Weisse Dampferlinie“)

Schiffe (1962):

14 Fahrgastschiffe

7 Schlepper

1 Viehtransporter

(Fortsetzung folgt)



## Ein ungewöhnlicher Betriebsunfall auf der Kabelbahn San Francisco

Kürzlich ereignete sich auf der weltbekanntesten Kabelbahn von **San Francisco**, die seit nunmehr 92 Jahren (sie wurde 1873 in Betrieb genommen) ohne nennenswerten Unfall verkehrt, ein absonderliches Unglück, das zwar nur geringen Personenschaden verursachte, aber für einige Tage die Stilllegung des gesamten Kabelbetriebes zur Folge gehabt hat:

Auf der belebten Strassenkreuzung der Chesnut (Steilstrasse) und Hyde Street (Querstrasse), wo das Gleis für wenige Meter in die Horizontallage kommt, brach, offenbar durch die plötzliche Lageveränderung des Fahrzeuges, der Zapfen des bergwärts fahrenden vorderen Drehgestelles am Wagen 517, das vom unterirdischen Kabel vom Wagenkasten fortgezogen wurde, während das Fahrzeug selbst das Gefälle rückwärts zurückzurollen begann. Durch die Geistesgegenwart des Fahres gelang es, den das Strassenniveau der kreuzenden Strasse noch nicht gänzlich erklimmenen Wagen durch sofortige Betätigung der Grip- (Greifer-) Bremse (Notbremse) zum Stillstand zu bringen. In der Panik sprangen zwar einige Fahrgäste von dem nach vorn überkippenden Wagen ab, von denen einige sogar die steile Chesnut Street herunterkullerten. Daher trugen neun Fahrgäste leichte Verletzungen davon, die sie aber nicht erlitten hätten, wenn sie im Wagen geblieben wären, während die restlichen 27, die im Wagen verblieben sind, mit dem Schrecken davon kamen.

Durch den auftretenden plötzlichen Stoss bedingt, schaltete sich wenige Sekunden später im Maschinenhaus das Umlaufkabel automatisch aus, so dass das abgerissene Drehgestell genau auf der Mitte der Strassenkreuzung zum Stillstand kam und der gesamte Bahnbetrieb ebenfalls. Die Fahrzeuge

mussten sämtlich dort, wo sie gerade standen, mehrere Tage lang stehen bleiben (Abbildung).



Tagelang stand die Kabelbahn von San Francisco still, das abgerissene Drehgestell des Wagens 517 stand auf der belebten Strassenkreuzung, auch der talwärts fahrende Wagen 503 blockierte den Querverkehr auf der Hyde Street.

Die Reparatur des Schadens gestaltete sich schwierig und langwierig, da der Wagenkasten des Unfallwagens (im Bilde links), dem das vordere Drehgestell nun fehlte, mittels eines Spezialfahrzeuges zum Depot überführt werden musste, während die Drehgestelle auf „normalem“ Wege des Umlaufkabels zur Werkstatt gebracht werden konnten. Erst hier war es möglich, die Wiederezusammenfügung der drei Bestandteile des verunglückten Fahrzeuges durchzuführen.



# DOKUMENTATION UBER EISENBAHNFahrzeuge



Dokumentationskarten aus „Glasers Annalen - ZEV“

Seit Oktober 1957 sind bisher mehr als 150 Dokumentationskarten im Format DIN A5 erschienen. Die Dokumentation gliedert sich in die vier Rubriken Dampflokomotiven, Elektrische Lokomotiven, Dieselfahrzeuge, Personen- und Güterwagen, die jeweils auf andersfarbigem Karton gedruckt werden. In den Karten werden die durch Abbildungen, Zeichnungen und Diagramme erläuterten technischen Daten von in- und ausländischen Fahrzeugen, Triebfahrzeugen und Wagen wiedergegeben. In jedem Monat erscheinen zwei Dokumentationskarten oder eine vierseitige Doppelkarte. Fast sämtliche bisher erschienenen Karten sind noch lieferbar. Die noch zur Veröffentlichung kommenden Karten können im Abonnement bezogen werden. Preis des Jahresabonnements DM 10,- zuzüglich Versandkosten.

**Einmaliges Sonderangebot!**

**Wenn Sie sich zu einem Jahresabonnement entschließen, so liefern wir Ihnen die**

**noch in diesem Jahr erscheinenden Dokumentationskarten kostenlos!**

**SONDER-  
ANGEBOT**

**Gegen unverbindliche Einsendung des Gutscheines erhalten Sie von uns den**

**umfangreichen Prospekt und die Bestellunterlagen für diese Sonderaktion zugestellt.**

## Gutschein

GEORG SIEMENS VERLAGSBUCHHANDLUNG

1 Berlin 30, Lützowstraße 6

Hiermit bitte ich aufgrund Ihres Sonderangebotes um Übersendung der Bestellunterlagen für die Dokumentation über Eisenbahnfahrzeuge.

Name \_\_\_\_\_

Ort \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_