

# 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.

21. Jahrgang

JANUAR 1966

Nr. 254

## Immer zu den 5 Prozent verdammt!

Unter dieser Überschrift können Sie sich, lieber Leser, sicher nichts vorstellen, doch lesen Sie weiter — es soll dies beileibe kein ketzerischer Artikel sein, sondern nur ein Tatsachenbericht über das „Randerleben“ auf Reisen mit unserer Bundesbahn.

Ich hatte mir schon oft vorgenommen, dies einmal zu Papier zu bringen, zeigte mich aber immer wieder versöhnlich und nachgiebig, bis ich neulich auf dem Bahnhof Göppingen stand und vergeblich auf einen popeligen Personenzug aus Geislingen wartete, mit dem ich in Stuttgart meinen letzten D-Zug-Anschluss (mit 20 Minuten Übergangszeit) nach Essen erwischt hätte. Er kam nicht, er hatte Verspätung, und ich entschloss mich endlich zu diesem „Aufschrei“, weil mir, wie man so sagt, der Kragen geplatzt ist.

Als ich vor einiger Zeit in einem Report der Deutschen Bundesbahn erfuhr, dass pro Jahr 95% aller Reisezüge fahrplanmässig, also auf die Minute pünktlich, abgefahren und angekommen sind, glaubte ich nicht richtig zu lesen! Nur 5 Prozent aller Reisezüge hatten „mehr oder weniger“ Verspätung. Wenn man, wie ich, monatlich etwa 2500—3000 km auf der Eisenbahn liegt, sollte man nach der Wahrscheinlichkeits-Theorie annehmen, dass man ab und zu mal eine Verspätung erlebt, aber im allgemeinen — eben zu besagten 95% — pünktlich losfahren und an seinem Ziele ankommen kann. Diese Wahrscheinlichkeits-Theorie ist aber in diesem Falle nicht anwendbar, denn eigenartigerweise gerate ich bei so ziemlich jeder meiner Reisen ausgerechnet immer in die 5 Prozent hinein. Komisch, nicht wahr? Ob

in München, Fürth, Hamburg-Altona, Wesel, Goslar oder Klein-Isberghausen, Verspätung, Verspätung, Verspätung! Und hat man wirklich mal das Glück, einen Zug erwischt zu haben, der von Basel oder Stuttgart aus in minutiöser Fahrplanpünktlichkeit nordwärts gefahren ist, so kann man fast eine Wette abschliessen, dass er vor dem Hauptbahnhof in Duisburg, Essen oder noch in Dortmund am Einfahrtssignal angehalten wird, damit er wenigstens noch an seinem Ziel mit Verspätung ankommt!

Eine sehr merkwürdige Rechnung, diese 95%ige Pünktlichkeit der Reisezüge, doch des Rätsels Lösung — wie alle Publikationen der DB, die ja sämtlich auf Eigenwerbung abzielen, werden TEE- und F-Züge als Grundlage allen Eisenbahngeschehens genommen, seien es also diese 95% pünktlicher Züge, sei es Super-Reisegeschwindigkeit, sei es Komfort oder Platzreservierung. Dies zu verallgemeinern ist zwar werbend und stinkt sehr nach Eigenlobhudelei, ist aber andererseits gefährlich und auch unfair, denn der sogenannte „Durchschnitts-Reisende“ bildet nach wie vor die absolute Majorität der Bahnbenutzer, und so erscheint es sehr irreführend, mit einer Zahl zu operieren, die die Tatsachen des täglichen Reiseerlebens direkt auf den Kopf stellt, denn mit der vielgepriesenen Pünktlichkeit sieht es leider sehr finster aus, man möchte — um sich nicht auch auf eine Zahl festlegen zu müssen — behaupten, sie hat im abgelaufenen Jahr einen Tiefstand erreicht, der vielleicht nur noch von Spanien und Jugoslawien konkurrenziert wird.

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### Fahrt nach Charleroi

Am 25. und 26. September 1965 besichtigte eine 9 Köpfe zählende Gruppe der „Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde“ die Strassenbahnbetriebe in und um Charleroi. Bei schönem Wetter erfolgte die Anfahrt durch das landschaftlich reizvolle Maastal, vorbei an den imposanten, wenn auch eher durch ihre monumentale Hässlichkeit ausgezeichneten Industrieanlagen um Lüttich. Ein kurzer Blick wurde auf die rätselhaften Gleisverschlingungen der „grünen Bahn“ an der Brücke von Seraing geworfen, verbunden mit einem Blitzbesuch in einem offenen, offensichtlich vergessenen Depot dieser Bahn. Sie ist jetzt eingegliedert in die S.T.I.L. (Société des Transports Intercommunaux de Liège).

In Namur war keine Spur des früheren ausgedehnten Strassenbahnnetzes mehr zu sehen. Dafür wurde es dann in den Vororten von Charleroi umso interessanter. Nach Quartiernahme stürzten sich die Teilnehmer unter Auslassung des Mittagessens sofort auf die Besichtigung der (ebenfalls grünen) S.T.I.C. (Société des Transports Intercommunaux de Charleroi), deren Depot einige Ubereifrige schon bei der Anreise heimgesucht hatten, geführt von einem freundlichen Werkmeister. Dieser war über die Zukunft des Betriebes nicht sehr am Bilde, doch wurde uns von einem anderen Tressenträger anvertraut, dass grosses Interesse für den „GT 4“ bei der Gesellschaft herrsche.

Unsere Fahrt begann mit Linie 15 von Charleroi Süd nach Chatelineau durch Fabrikvororte von konzentrierter Hässlichkeit, aber mit höchst interessanter Streckenführung. Die Fahr- und Reisegeschwindigkeit war erstaunlich hoch. Ein kleiner Fussmarsch brachte uns zur SNCV-Linie 56, der einzigen, die ein Stück Strecke zusammen mit der STIC befährt. Es ging nach Chatelet, wo die Endstelle etwas zurückgezogen worden war, um dem Kraftverkehr mehr Spielraum zu lassen. Wieder ein Fussmarsch, diesmal etwas länger, bis zur Endstation der Linie 8 in Chatelet, von dort nach Loverval und Jumet über Strecken mit zum Teil erheblichen Steigungen und interessanter Gleisführung. Mit der SNCV ging es dann nach Charleroi Süd zurück. Es war ein ebenso vielseitiger wie anstrengender Nachmittag, der hinreichenden Anlass zum Genuss von Speisen und Getränken bot.

Der Sonntag Vormittag war der SNCV vorbehalten. Ein S-Triebwagen der Linie 90 nahm uns bis Binche mit, durch Fabrikvororte, die langsam in Landwirtschaft übergin-

gen, jedoch überall noch die für die Gegend typischen kegelförmigen, zum Teil inzwischen bewaldeten Abraumhalden erkennen liess, deren Zechen allerdings zum sehr grossen Teil bereits stillgelegt sind. In Binche, einem sauberen Städtchen mit Tuch-Industrie, wurde in die Linie 36 nach La Louvière umgestiegen

Diese Strecke, weitgehend auf eigener Bahnkörper, war sowohl durch ihre Führung wie die Ausblicke besonders reizvoll. La Louvière ist neben Charleroi und Mons das dritte Strassenbahn-Zentrum der Gegend, eine wenig schöne, aber lebhaftere Arbeiterstadt. Von La Louvière ging es mit Linie 30 durch Morlanwelz nach Anderlues, von da mit Linie 92 nach Fontaine l'Évêque, und schliesslich in einem grossen Bogen mit Linie 63 über Roux und Gosserlies nach Charleroi zurück. So sahen wir zwar nicht das schöne Mons, wo die Strassenbahn im Sterben liegt, bekamen jedoch einen in dieser Weise mit keinem anderen Verkehrsmittel zu gewinnenden Einblick in die Umgebung von Charleroi. Dabei konnten wir uns infolge des mehrfachen Umsteigens von der hervorragenden Qualität des Fahrzeugmaterials bei der SNCV überzeugen. An die Fahrt schloss sich eine Besichtigung des Depots mit Werkstatt in Charleroi an, wo wir wiederum freundlich geführt und mit Antworten auf viele Fragen bedacht wurden. Der Rest des Aufenthaltes stand zur freien Verfügung, zumal die schöne und lebhaftere Innenstadt von Charleroi auch mancherlei andere Blickpunkte bot. Der Unterzeichnete hatte jedoch noch nicht genug und fuhr mit Linie 50 nach Nalinnes, einem südlich von Charleroi gelegenen verschlafenen Ort inmitten einer sehr schönen Landschaft, vorbei an der Unglückszeche von Marcinelle, die so vielen Menschen das Leben gekostet hat. Diese Strecke überbot das bisher Erlebte noch in jeder Beziehung und kann dringend zur Bereisung empfohlen werden. Besonders die Rückfahrt bietet einen ständig wechselnden Ausblick auf das Becken von Charleroi. Volkstümlich ausgedrückt: Einfach Zucker!

Die Rückfahrt von Charleroi erfolgte bei anregenden Gesprächen, und die Kontrolle an der Grenze war derart, dass das Fehlen eines Personalausweises gar nicht auffiel, nach allseitiger Auffassung eine in jeder Hinsicht interessante und lohnende Fahrt, denn Charleroi ist ein ausgesprochenes Strassenbahn-Paradies, in seiner Art einzig in Europa. Man sollte die Industrie-Atmosphäre nicht scheuen und es besichtigen, solange die gegenwärtige Verkehrslage andauert. Wie lange dies der Fall sein wird, ist unklar, auch in und um Charleroi sind schon einige Strecken stillgelegt worden, allerdings nur

wenige. Sicherlich wird sich dieses Netz, ungeachtet der allgemeinen Verkehrspolitik der SNCV wohl am längsten in Belgien halten.  
P. Boehm

Einige örtliche Vereinigungen haben für das beginnende Jahr 1966 bereits ihr **Veranstaltungsprogramm** bekanntgegeben, und zwar:

#### **Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde**

12. 2. Filmabend bei der Bundesbahn (Düsseldorf, Hbf., Herr Fricke)
26. 3. Dia-Abend „Schweiz“, Herr v. Rohr (Rheinbahnhaus)
30. 4. Besuch in Dortmund
- 4./5. 6. Mainz, evtl. mit Dampferfahrt
2. 7. Bielefeld
- 24./25. 9. Gort
15. 10. Köln (?)
26. 11. Vortrag des Herrn Poeschel.

Rückfragen und Anmeldungen an: Herrn Peter Boehm, 4 Düsseldorf-Gerresheim, Nevigesstrasse 1.

#### **Verkehrsfreunde Mannheim**

12. 2. Lichtbildervortrag über „Eisenbahnen und Strassenbahnen in Indien“ (Zimmer)

12. 3. Lichtbildervortrag über „Nahverkehr im Ruhrgebiet (Haus)
16. 4. Lichtbildervortrag über die „BLS“ (Heilbrunn)
14. 5. Besuch bei den Verkehrsbetrieben Mannheim
11. 6. Besichtigung der Strab Heidelberg
9. 7. Besichtigung des Grosskraftwerkes Mannheim
13. 8. Zusammenkunft (Hauptbahnhof Mannheim)
10. 9. Fahrt Wiesloch — Waldangeloch
8. 10. Vorführung von Filmen der Deutschen Bundesbahn
12. 11. Lichtbildervortrag über die „Rhein-Haardtbahn“ (Müller)
10. 12. Lichtbildervortrag über „Englische Eisenbahnen und Strassenbahnen“ (Bischoff)

Die Vortrags- und Filmveranstaltungen finden jeweils um 15 Uhr im Unterrichtsraum (Westeingang-Obergeschoss) im Mannheimer Hauptbahnhof statt.

Rückfragen und Anmeldungen an: Dipl.-Ing. Wilhelm Biche, 68 Mannheim, Nahestr. 13.

## **DIE VERKEHRS-LAGE**

### **a) Eisenbahnen:**

Am 14. 8. 1965 wurde der Betrieb auf der **Kleinbahn Binsfeld — Philippsheim** eingestellt. Der letzte Zug mit Lok 2 fuhr nach 65-jähriger Betriebszeit von Binsfeld nach Philippsheim. v. d. Driesch

Wie aus der Berliner Tagespresse zu entnehmen war, sind beim Verkehrsministerium in Ost-Berlin Bestrebungen im Gange, die „**Deutsche Reichsbahn**“ in „**Staatsbahn der DDR**“ umzubenennen. Die Aufschrift auf den Fahrzeugen soll dann „**DDR-SB**“ lauten. Als frühester Termin für diese Namensänderung wird der Sommer 1966 angegeben. BVB

Im Jahre 1964 waren bei der **Deutschen Reichsbahn** 5630 Dampfloks, 200 Elloks und 155 Dieselloks in Betrieb bei einer Streckenlänge von 16 200 km. Am 1. 12. 1965 wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Blankenburg — Rübeland — Tanne aufgenommen. HRZ

Nach einer Meldung von „La Vie du Rail“ wurde auf der Privatbahn **Mamers — St.**

**Calais** mit dem 25. 9. 1965 der Personenverkehr auf der Schiene eingestellt.

In diesem Zusammenhange interessiert vielleicht eine grundsätzliche Frage: **Wann** wird stillgelegt: an dem Tage, da erstmalig nichts mehr fährt, oder mit dem Ende des letzten Betriebstages? Bei Stilllegungen dürfte wohl der letzte Betriebstag der interessantere Termin sein. Todt

### **b) Strassenbahnen und Omnibusse:**

**Bochum-Gelsenkirchen:** seit 18. 10. 1965 neue OmL 39 Witten Markt — Witten Hbf. — Heven — Kalwes — Querenburg Lennerhofstr., OmL 80 über Höntrop Kirche bis Rembrandtweg (wie OmL 92) verlängert. Bankstahl

**Bremen:** seit 20. 10. 1965 neue OmL D 3: Sebaldsbrück — Osterholzer Heerstr. — Graubündener Str. Nach neunwöchigem Betrieb wurden die Hafens-OmL der Fa. Allround Ship Service Schickardt & Co. wegen Unwirtschaftlichkeit wieder eingestellt. Seit 1. 11. 1965 Gemeinschaftstarif zwischen Bre-

mer Strab und DB auf der Strecke Bremen Hbf. — Vegesack. Lübbers

**Bremerhaven:** seit 1. 1. 1965 Kaiserhafenfähre der VGB eingestellt und durch OmL 14 ersetzt. Seit 1. 11. 1965 folgende Linienänderungen: OmL 5 und 6 nicht mehr zum Bf. Lehe, sondern ca. 300 m vorher abbiegend zur Leherheide (H.-Plett-Str.) über Flötenkiel — Parkstr., OmL 7 und 8 enden gemeinsam in Leherheide H.-Plett-Str., OmL 9 jetzt Stadtgrenze Langen — Heinr.-Schrüder-Weg — Leherheide (H.-Plett-Str.) — Buchenweg, OmL 10 nur noch Elbinger Platz — Jungfischerschule (nur werktags), OmL C über Kührstedt hinaus bis Ringstedt verlängert. Lübbers

**Frankfurt-Main:** seit 21. 11. 1965 SL 11 zum Prüfling anstatt nach Bornheim Heidestr. Michelke

**Haag:** seit 31. 10. 1965 SL 14 auf Om-Betrieb bei gleicher Linienführung umgestellt, SL 11 auf Einmann-PCC-Betrieb umgestellt nach Inbetriebnahme eines Wendedreiecks am Bf. Holl. Spoor, SL 17 ohne Ersatz eingestellt, dafür SL 16 mit verstärkter Wagenfolge, OmL 18 und 29 zu neuer OmL 18 vereinigt: Bf. Rijswijk — Bf. Holl. Spoor — Clingendael, OmL 22 und 27 zu neuer OmL 22 vereinigt: Moerwijk Aagje Dekenlaan — Stadtmitte — Scheveningen (also nicht mehr über Bf. Holl. Spoor), OmL 28 eingestellt, dafür neue OmL 5: Melis Stokelaan — Bf. Holl. Spoor — Duinziigt Waalsdorperweg, OmL 42 ohne Ersatz eingestellt. Auf OmL 20 in HVZ jetzt Schnellverkehr. v. d. Graag

**Hagen:** seit 24. 10. 1965 OmL 10 auf dem Abschnitt Corbacher Str. — Schützenhof eingestellt; OmL 15 eingestellt, dafür OmL 26 verlängert: Hagen Hbf. — Sparkasse — Hoheleye — Loxbaum — Fley, SL 4 und 5 führen jetzt das Liniensignal 4/5. Bankstahl

**Hamburg** seit Winterfp. (Datum nicht genannt) OmL 48 jetzt Neuhof Vulkanstrasse — Wilhelmsburg — Bf. Veddel, OmL 148 (nur W HVZ) (Kattwyk — Hohe Schaar) — Kornweide — Kirchdorf — Georgswerder — Bf. Veddel (— Freihafen — Steinwerder Elbtunnel), OmL 49 Neuhof Vulkanstr. — Wilhelmsburg — Kirchdorf — Kornweide, dafür bisherige OmL 53, 153 und 54 fortgefallen. In Sasei-Nord wurde OmL 65 über Heegberg — Alsterredder umgeleitet, neue OmL 176 Lemsahl Tannenhof — Bergstedt — U-Bf. Heisbüttel. HVA

**Herkulesbahn:** Die Strecke Kirchweg — Brasselsberg wurde am 30. 11. 1965 stillgelegt, die „Bergstrecke“ Luisenhaus — Herkules noch in Betrieb, Stilllegung zum April 1966 vorgesehen. Boehm

**Krefeld:** seit 29. 11. 1965 neue OmL 21 Siempelkamp — Kempener Allee — Amtsgericht — Ostwall/Rheinstr. — Hbf. — Fischeln Tiroler Weg, dafür OmL 17a eingestellt. Bankstahl

**Merseburg:** Die Strecke Halle — Bad Dürrenberg wird zur Zeit doppelgleisig ausgebaut, SL 33 (Merseburg — Mücheln) wegen Braunkohlenabbaues nur noch bis Frankleben. HRZ

**Moers:** OmL 3 seit Einführung der Gemeinschafts-OmL 76 nur noch bis Hülshorst, OmL 8 bis Alpen verlängert. Bankstahl

**München:** seit 2. 11. 1965 OmL 68 Willibaldplatz — Willibaldstr. — Senftenauer Str. — Blumenauer Str. — Terofalstr. — Krokusstr. — Grosshaderner Str. — Waldfriedhof. Bierl

**Vestische Strassenbahnen:** seit 8. 8. 1965 SL 23 zwischen Gladbeck Rathaus und Zweckel eingestellt, dafür neue OmL:

53 — Zweckel Schultenbrücke — Gladbeck Postallee — Rossheide — Brauck Uferstrasse, und

54 — Zweckel Schultenbrücke — Gladbeck Postallee — Rosenhügel — Brauck Uferstrasse,

OmL 58 und 59 auf dem Abschnitt Zweckel — Gladbeck mit geänderter Linienführung (in Zweckel gegenläufige Schleifenfahrt). Bankstahl

### c) Schnellbahnen:

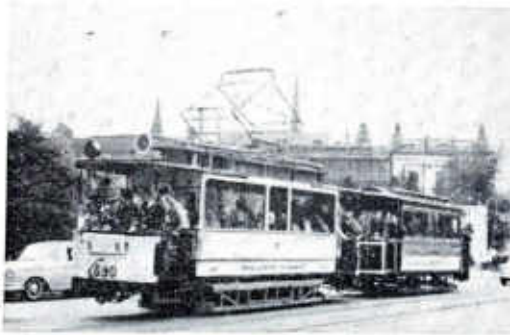
**Berlin:** Berichtigung zur Meldung, DVA 253/1992: für die U-Bahn-Grossprofilstrecken sind nicht 8, sondern nur 6 Leichtmetallwagen des Typs D-L im Bau. (BVG-West). Auf der U-Bahn-Linie E (BVG-Ost) wurden die E III-Wagen 1448 und 1449 gesehen, doch ist nicht bekannt, aus welchen Fahrzeugen diese umgebaut worden sind. Die S-Bahnwagen der BR 168 umfassten nach dem Kriege nur noch 19 Viertelzüge = 39 Wagen, also E III-Wagen 1410—1447. Möglicherweise ist der Triebwagen ET 168 029 mit dem Beiwagen EB 168 033 oder EB 168 035 des ehemaligen Materialzuges umgebaut worden.

BVB

# ALLGEMEINES

**Petersen:** zur Meldung Todt (Wittlager Kreisbahn), DVA 253/1991: Der Zug nach Hunteburg fährt um 13.54 Uhr von Bohmt. VB 8 steht in Hunteburg auf einem Nebengleis (1.11.65), die Triebwagen enden in Hunteburg, der Güterzug fährt weiter nach Schwegermoor, Fahrzeugpark der WKB (1.12.65): Diesellok DL 1, 2 = 3x, Triebwagen T1 (4x), T2, 3, 4, 5, 6 (2x) T1 ex Ihrhove-Westrhauderfehn, T6 in Preuss-Oldendorf abgestellt (1.64), Packwagen 22, 23, Personenwagen 1, 2, 5 und Triebwagenanhänger 7 und 8, sämtl. 2x.

**XYZ:** Wie in DVA 252/1983 berichtet, fuhr anlässlich der 800-Jahr-Feier der Stadt Leipzig ein historischer Zug um die Promenade (Ringstrasse um den Stadtkern). Unser Foto



zeigt den Tw 890 mit Bw 86 im Ursprungszustand (mit Ausnahme des Scherenstromabnehmers). Der historische Zug war immer gut besetzt und erfreute sich allgemeiner Beliebtheit.

**Die Vorgeschichte der Wuppertaler Bahnen.** Im Hinblick auf die verschiedenen Wagenpark-Statistiken über die Wuppertaler Strab-Betriebe dürften viele Leser an der wechselvollen Vorgeschichte dieser Bahnen interessiert sein. Herr **Gerd Leimbach**, Wuppertal, hat sich daher freundlicherweise bereit erklärt, die wichtigsten Angaben aus der Entwicklungsgeschichte zur Verfügung zu stellen. Die Übersicht wird heute begonnen mit:

## Elektrische Strassenbahn

### Barmen — Elberfeld AG (Talbahn)

- 1872: Konzessionserteilung zum Betrieb einer Pferdeisenbahn in den Strassen der Städte Elberfeld und Barmen
- 1873: Eröffnung der Strecke von der Schwarzbachstrasse in Barmen durch die Hauptverkehrsstrassen beider Städte bis zum

Westende in Elberfeld. An beiden Endpunkten wurden Betriebshöfe angelegt (Westende heute noch in Betrieb), Betriebslänge ca. 9,5 km.

Kurz darauf übertrug der bisherige Konzessionsinhaber Büsing den Betrieb an Quistorp aus Berlin, der ihn für eigene Rechnung weiterführte. Quistorp, der noch zahlreiche andere Unternehmungen betrieb, geriet

- 1876 in geldliche Schwierigkeiten, so dass die Pferdebahn mit in Konkurs geriet. Von dem Konkursverwalter Jausel in Berlin erwarb der Engländer John Weston das Unternehmen, der es im Einvernehmen mit den Städten Barmen und Elberfeld nach kurzer Zeit an die „Société Générale des Tramways in Brüssel“ weiter verkaufte, da sich in jener Zeit deutscher Unternehmungsgeist nicht in gleichem Masse für Lokalbahn-Unternehmungen interessierte wie heute.

- 1876: Die belgische Gesellschaft richtete die Bahn als normalspurige, zweigleisige Pferdeisenbahn nach dem Muster der Brüsseler Strassenbahn ein. Zur Weiterführung des Betriebes gründete die Gesellschaft ein besonderes Aktien-Unternehmen mit der Bezeichnung „Société anonyme des Tramways de Barmen-Elberfeld“ mit dem Sitz in Brüssel und einer Betriebsdirektion in Elberfeld. Die Aktien befanden sich grösstenteils in belgischem Besitz. Die Konzession, die bis zum Jahre 1921 lief, wurde auf die belgische Gesellschaft übertragen.

Anfangs der neunziger Jahre waren vorhanden: 51 geschlossene Einspanner-Wagen für 22 Personen sowie 52 offene Sommerwagen für 30 Personen und ca. 200 Pferde.

- 1895: Die Union-Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin erwarb die Aktien und gründete eine neue selbständige Betriebs-gesellschaft unter dem Namen „Elektrische Strassenbahn Barmen-Elberfeld AG“. Die Konzession wurde bis zum Ablauf des Jahres 1939 verlängert.

- 26.1.1896 — Am Vorabend von „Kaisers Geburtstag“ fand die Eröffnung des elektrischen Betriebes statt. Es waren 65 Motorwagen neu beschafft worden, während die Pferdebahnwagen in den verkehrsreichen Stunden als Beiwagen benutzt wurden.

1897: Einführung des 10-Pfg.-Tarifs für jede ununterbrochene Fahrt anstelle des früheren Teilstreckentarifs. Bis 1900 Steigerung der Beförderungsfälle auf das Dreifache!

1901—1903 — Eröffnung der Schwebbahn in drei Teilabschnitten. Hierdurch beding-

ter erheblicher Fahrgastrückgang auf der Talbahn.

1910: Die Anzahl der beförderten Personen wächst langsam, hat aber noch nicht wieder die Höhe von 1900 erreicht.

(Fortsetzung folgt)

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Strassenbahnen:

**Berlin:** Der Fahrschul-Tw 5871 führt jetzt wieder die Nummer A 487 (BVG-West). Bei BVG-Ost wurden die Arbeits-Tw A 15, A 42, A 109, A 115, A 197 und A 270 verschrottet. Folgende Umnummerungen (durch Umbau) bei BVG-Ost: Bw 2067 ex 1231, 2068 ex 1232, 2069 ex 1233, 2070 ex 1781, 2071 ex 1786, 2072 ex 1772, 2141 ex 1235, 2142 ex 1234, 2143 ex 1237, 2144 ex 1703, 2145 ex 1770 und 2146 ex 1780. BVB/Lossberger

**Bonn:** Folgende Umnummerung bei der „Stadtbahn“: Tw 101—104 = 201—204, 105—114 = 205—214, 131—140 = 231—240, Bw 181—185 = 281—285, damit wurde die 100er Gruppe für Omn frei, daher wurden die Obusse (ab 209 ff) um 100 tiefer genummert, also ab 109 ff.

Neu: 8x Gl-Tw 412 (2R, DUWAG) für die Siebengebirgsbahn und 8x Gl-Tw 301 (2R, DUWAG) für die Bahn Bonn — Godesberg — Mehlem, beide völlig gleiche Bauart, der 301 läuft zunächst auf der Siebengebirgsbahn. Gerlach

**Bremen:** Tw 228, 231, 243, 247, 248, 258, 500, Arb.-Tw RT 204 sowie Bw 1636 (II) = a. Tw 230 = Arb.-Tw RT 230. Lübbers

**Duisburg:** 6x Gl-Tw 246—255 zu 8x Gl-Tw umgebaut. Stetza

**Essen:** Tw 1102, 1119, 1302 und 1303 sowie Bw 2112, 2285, 2305, und 2309 = a. Tw 1154 = Arb.-Wg. Der „Blumenzug“ Tw 1121 + Bw 2116 und 2121 wieder im Personenverkehr. 4x Gr-Bw 2512—2516 in 2551—2555 umgenummert. Neu: 4x Gr-Bw 2556—2562 (2R, DUWAG) und 2526—2531 (ER, DUWAG). Boisserée

**Frankfurt-Main:** neu 2x Bw 1733 ex Offenbach 155. Folgende Wagen = a: Tw 427, 428 sowie Bw 954, 959, 966, 968, 969, 970, 975, 978, 979, 980, 990, 995 und 1506 (ex Tw 433). Michelke

**Graz:** Neu 6x Gl-Tw 274—283. Folgende Wagen = a: Tw 101—108, 110—115, 141—144 sowie Bw 81, 87, 88, 90, 91, 94, 97, 100, 102—105, 107, 109 und 110. Bw 111 kommt auf Kinderspielplatz. Lehnhart

**Hagen:** 2x Tw 308—313 nach Essen verkauft, dortige Nummern noch nicht bekannt. Boisserée

**Innsbruck:** Bw 154 und 157 (ex Basel) = a. Lehnhart

**München:** neu 3x Gr-Tw 1046—1049 (ER, Rathgeber), somit Serie ausgeliefert. Neu 4x Versuchs-Gl-Tw 202 (wie 201, der auf der IVA ausgestellt war) sowie 4x Gl-Bw 2001—2002. Neu Arb.-Tw 45 und 46 (Turmwagen), aus Post-Tw 6 und 9 umgebaut, ferner neu Arb.-Bw 2530, 2531 und 2532 (offene Transport-Bw), umgebaut aus Arb.-Bw 2803, 2805 und 2808 (Post-Bw). Folgende Wagen = a: Tw 456, 548, 661, 695, 703, Bw 1312, 1512—1524, 1526—1548 sowie Arb.-Bw 2506, 2508, 2514, 2516 und 2520. Bierl

**Saarbrücken:** Sämtliche Strabwagen nunmehr verschrottet mit Ausnahme einiger Flachwagen, die nach Frankreich verkauft wurden. Sämtliche Obusse (401—417) wurden an Bauunternehmer verkauft, einer dient als Notkirche in der Gemeinde Folsterhöhe. Bauknecht

**Wien:** neu 6x Gl-Tw 4450—4458 (Lohner), Arbeitswagen 7156 in 7160 umgenummert. Lehnhart

**Wuppertal:** Neu: der 2. Schwebbahn-Gl-Zug 102 ex 77 + 78, jedoch wieder in rot/elfenbein Anstrich. Lange

**Wuppertal:** Nachtrag zur Wagenpark-Geschichte der **Talbahn** (DVA 252/253): Die ex Sommer-Bw entstandene Bw-Gruppe 436—469 wurde 1947 nochmals geändert, indem 10 Wagen zu **geschlossenen Bw** umgebaut wurden, und zwar: 436—445 (II) ex 436, 447, 448, 449, 451, 459, 461, 462, 467 und 469, sämtl. = a.

Ferner die Angaben über die „**Strab der Stadt Elberfeld**“ eine Vorgängerin der Bergischen Kleinbahn (1914 übernommen, 1000 mm Spur):

Tw 1—12 Bj. 1896 2x  
13—15 Bj. 1898 2x  
16—30 Bj. 1900 2x, sämtl. vor 1933 = a.

Im nächsten Heft folgt die Wagenpark-Statistik Barmen (Normalspur) mit Übergang nach Wuppertal. Leimbach

b) Omnibusse:

**Bochum-Gelsenkirchen:** 121 nach Neuss verkauft, läuft dort unter gleicher Nummer, obwohl es dort bereits einen Omn 121 gibt.

Stetza

**Essen:** 3309 und 3315 = a. Boisserée

**Frankfurt-Main:** 73, 74, 76, 79, 80, 81, 82, 85 und 175 wurden verkauft. 71, 77, 78, 101—105, 171—174 und 176—190 wurden abgestellt und 75 nur noch als Abschleppwagen verwendet.

Michelke

**Hanau:** neu GI-Omn 62 (Dai 0317/Vetter). Michelke

**Krefeld:** neu 5423—5429, 5431—5439 und 5441—5444 (Mag 150 S 12), neu 5478 (Leihbus es Zuid-Ooster Verkeersges, Holland). Umnummerung: 5426, 5428, 5429, 5431—5439 (I. Besetzung) = 5626, 5628, 5629, 5631—5639. Omn 5475 = Lehrwagen 8479. Folgende Omn = a: 5472, 5474, 5636 und 5638. Bankstahl

**München:** neu GI-Omn 136—150 (MAN 890 UG 16). 181, 182, 183 und 200 = a.

Bierl

**Neuss:** neu 158—161 (Bü/Sen 12 D), mithin 26 fast einheitliche Bü/Sen-Omn in Betrieb.

Sothmann

**Wien:** neu GI-Omn 4756. Folgende = a: 5890, 5894—5897, 5828, 5836—5849.

Lehnhart

**Wagenpark-Geschichte Bonn** (Fortsetzung):

22(V) u. 24(IV) Bj. 1959 Bü/Emm. TU 5, vorh.  
29(III) Bj. 1956 Bü/Bü TU 11, erst

seit 1960 in Betrieb

82—84 Bj. 1961 Dai/Dai 0 322, vorh.

85—90 Bj. 1962 Dai/Dai 0 322, vorh.

51(III), 52(II)  
—56(II) Bj. 1961 Bü/Bü 13 RU7 HR,  
vorh.

57(II), 58(II),  
59—61 Bj. 1962 Bü/Bü Sen. 13, vorh.

91—93 Bj. 1962 Dai/Dai 0322, vorh.

62(II)—67(II) Bj. 1963 Bü/Bü Sen.

1(III) Bj. 1963 Dai/Dai 0321H  
Reisebus

2(IV) Bj. 1964 Käss/Hen. Setra S 14,  
Reisebus

68(II), 69,  
70(II) Bj. 1964 Bü/Bü, Sen. 13

30(III) u. 31(IV) Bj. 1965 desgl.

101—104 Bj. 1965 Bü/Lud. 3x Andert-  
halbdecker.

(Fortsetzung folgt)

Gerlach/v. d. Driesch

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

„Mit Mann und Ross und Wagen“, v. Peter Goebel, Verlag Deutscher Verkehrs-Verlage GmbH, Hamburg, DM 9,80.

Der Verfasser führt den Leser vom Anfang des Verkehrs bis zur heutigen Raumfahrt, man wird zum Reisenden der Jahrtausende, gut betreut von einem Reiseführer, der im Plauderton mehr oder weniger Fachliches und Historisches sowie eigene Erkenntnisse und Erfahrungen in bunter Folge serviert.

Vehlber

**Wuppertaler Nachrichten** (30. 11. 1965): „Neuer Schwebebahnzug für 600 000 Mark“ und „Neues Schwebefühl“, zwei bebilderte Aufsätze über die sang- und klanglos erfolgte Inbetriebnahme des zweiten Schwebebahn-Gelenkzuges.

Aders

**Zeitung „De Havenloods“**, Rotterdam (16. 9. 65): ausführlicher Aufsatz mit 12 historischen Trambildern über das 60-jährige Jubiläum der RET, über das im DVA bereits berichtet worden ist.

v. d. Driesch

„Die Zukunft der Freiburger Verkehrsbetriebe“ lautet der Titel eines sehr lesenswerten und auf unsere nächste Jahrestagung vorbereitenden Aufsatzes in der „Freiburger Zeitung“ vom 29. 6. 1965. Nach diesem Plan ist mit einem erheblichen Ausbau des Nahverkehrs-, auch des Strabnetzes zu rechnen.

B. Meyer

**Basler Nachrichten** (30./31. 10. 1965): „30 Millionen Franken für 84 BVB-Fahrzeuge“, ausführlicher Aufsatz (mit 1 DUWAG-Bild) über das umfangreiche Beschaffungsprogramm der Basler Verkehrs-Betriebe, deren Gäste der VDVA im August sein werden.

B. Meyer

## Vom Fergen zur Vogelfluglinie

Nur noch selten finden wir das Wort „Ferge“, meist nur in alten Schriften, wie z. B. in Hamiltons Märlein am Ende des 18. Jahrhunderts und selbst das neuere Wort Führmann dünkt uns schon dichterisch. Doch sein Verkehrsmittel, mit dem er sich seinen

Unterhalt erwarb, die Fähre, begleitet uns bis in unsere Tage.

Altnordisch hiess sie ferja, althochdeutsch ferid, niederländisch heisst sie heute veer, englisch ferry, französisch bac, bateau de

