

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 Stetja, 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 Stetja, 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

FEBRUAR 1966

Nr. 255

Kabelbahnen - auch heute noch in aller Welt!



Eine der unbekannteren Kabelbahnen in Europa: Die Great Orme Railway bei Llandudno.

Angeregt durch den Bericht über den Betriebsunfall bei der Kabelbahn San Francisco in DVA 252/1987, möchte ich darauf hinweisen, dass es auch heute noch zahlreiche derartige Kabelbahnen, wenn auch in aller Welt verstreut und zumeist wenig bekannt, gibt. Die Mitteilung in einer anderen deutschen Amateur-Zeitschrift vor kurzem, dass die Kabelbahn von San Francisco „die einzige ihrer Art auf der Erde“ sei, ist jedenfalls völlig falsch und irreführend, sie mag vielleicht die noch einzige und letzte in den USA sein. Es gibt z.B. Kabelbahnen noch in Australien und auf Neuseeland, sicherlich auch in den fernöstlichen Ländern, vor allem aber auch noch in **Europa**. Die bekanntesten in unserem Erdteil sind die 3 Kabelbahnen von Lissabon; diese sind übrigens nach dem gleichen Prinzip wie jene in San Francisco

gebaut, nur jeweils kürzer und örtlich voneinander unabhängig. Lissabon ist ja überhaupt eine auffallende Nachbildung von San Francisco, nicht nur topografisch, sondern auch hinsichtlich der Schienenverkehrsmittel, so dass man dort vermeint, in San Francisco zu sein.

Weniger bekannt ist in Europa die Kabelbahn auf den „Great Orme“-Berg bei Llandudno in Wales (Gross-Britannien), die sogenannte „Great Orme Railway“ mit zwei einander anschliessenden Strecken und 6 Kabelwagen. Unser Foto zeigt die Bahn in einer Ausweiche, wobei man deutlich die Kabelschlitzführung erkennt. Je nach Lage des Kabels wird abwechselnd links und rechts gefahren. Die Aufnahme erfolgte vom Fenster eines talwärts fahrenden Kabelwagens aus.

Maufort

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

VDVA-Vortagung in Karlsruhe

Wie vor 10 Jahren bei der Jahrestagung in Stuttgart, haben sich die Karlsruher Verkehrsfreunde auch heuer bereit erklärt, eine **Vortagung in Karlsruhe** durchzuführen, da zweifellos zahlreiche Tagungsteilnehmer die Gelegenheit der Reise nach Freiburg benutzen möchten, um die Verkehrseinrichtungen auch in Karlsruhe und der inzwischen umgespurten und modernisierten Albtalbahn zu studieren.

Die Vortagung beginnt am 2. August (Dienstag) gegen 10 Uhr mit Depot- und Werkstattbesichtigungen sowie einer Rundfahrt bei der **Karlsruher Strassenbahn**, während der Mittwoch-Vormittag (3. August) der **Albtalbahn** mit einer Sonderfahrt nach Herrenalb sowie der inzwischen erneuerten **Turbergbahn Durlach** gewidmet sein soll. Diese Veranstaltung endet gegen Mittag, so dass die Tagungsteilnehmer rechtzeitig zu der am gleichen Tage um **16.30 Uhr** in Freiburg (Breisgau) stattfindenden VDVA-Mitgliederversammlung eintreffen können.

Wichtig!

Anmeldungen zur Teilnahme an dieser Vortagung in Karlsruhe müssen **grundsätzlich getrennt von jenen für die VDVA-Jahrestagung** erfolgen, und zwar an

Herrn Walter Vögele
75 Karlsruhe, Belchenplatz 5,

der auch alle die Vortagung betreffenden Anfragen beantworten und Auskünfte erteilen wird.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Am 26. November 1965 wurde der elektrische Betrieb auf der DB-Strecke **Waiblingen — Backnang** aufgenommen. Im Zusammenhang mit den Elektrifizierungsarbeiten wurde die bisher eingleisige Strecke durchgehend zweigleisig ausgebaut. Anstelle des eingleisigen Schwaikheimer Tunnels wurde ein neuer, 310 m langer zweigleisiger Tunnel gebaut, bei dem das Spritzbetonverfahren angewandt wurde. Es ist der modernste Tunnel Europas. Ausserdem wurde der 240 m lange Remstalviadukt auf zweigleisigen Betrieb umgebaut. Damit hat **Stuttgart** als erste deutsche Grosstadt ein vollelektrifiziertes Vorortnetz bekommen.

Alt

Veranstaltungsprogramm der F.A.C.S. 1966

Soeben hat die unserem Verband befreundete französische Liebhaber-Organisation „Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires“ (F.A.C.S.) ihr Veranstaltungsprogramm bekanntgegeben. VDVA-Mitglieder können gern als Gäste an den nachstehenden Exkursionen teilnehmen:

- 13. März** — Rundfahrt um Paris, Linie der Rundbahn; die Reise findet in einem **Dampfzug** statt.
- 27. März** — Tours — Richelieu: der Zug wird von einer 230 G (ehemals P.O.) gezogen.
- 7./8. Mai** — Vivarais. Der Zug wird von einer Winterthur Mallet-Maschine (030+030) gezogen, Baujahr 1901, Meterspur.
- 18./19. Juni** — Avricourt — Blamont — Cirey, Strecke zwischen Nancy und Strasbourg, Normalspur; der Zug wird von einer Henschel-Mallet-Maschine (020+020) gezogen. Es handelt sich um die **einzige** in Frankreich befindliche normalspurige Mallet-Maschine. Abreschweiler = Spurweite 700 mm, Waldeisenbahn. Der Zug wird von einer Mallet-Heilbronn-Maschine 020+020 gezogen.
- 24. Sept.** — Troyes — Chatillon, Normalspur; der Zug wird von einer 130 B (ehemals EST-Maschine) gezogen.

Anmeldungen und Auskünfte bitte richten an die Geschäftsstelle der F.A.C.S., **134, Rue de Rennes, Paris (6)**.

Obwohl die DB-Nebenstrecke **Warburg — Volkmarsen** (Nr. 198) auf der Übersichtskarte zum Amtlichen Kursbuch schon zum Tode verurteilt ist, findet auch nach dem letzten Fahrplanwechsel noch Personenverkehr auf der Schiene statt. Vormittags verkehrt werktags ausser Sa eine VTO-98-Einheit: Warburg Hbf. ab 10.22, Volkmarsen 10.46/50, Warburg Hbf. an 11.12 Uhr. In Warburg Anschluss von Hagen und Osnabrück und nach Kassel, in Volkmarsen kein Anschluss. Der Zug ist kaum besetzt, ein Einzel-VTO würde bei weitem genügen. Der im Kursbuch verzeichnete GmP führt einen B4y (!) mit sich, der abends meist leer ist und erst beleuchtet wird, wenn Reisende einsteigen. Wer abends am Bf. Warburg-Altstadt zusteigt, muss am Hbf. nachlösen, da weder die Fahrkartenausgabe geöffnet ist noch der Zugführer eine Fahrkarte ausstellen kann. Todt

b) Strassenbahnen
und Omnibusse:

Amsterdam: Am 21.9.65 fuhr die HVZ-SL 5 zum letzten Mal. Ab 24.9. neue OmL 5: Amstelstation — Weesperstraat — Centraal Station (also nicht mehr wie die SL 5 nur in HVZ durch die Utrechtsestraat, sondern ganztägig und durch die neue Weesperstraat), ab 6.9. neue HVZ-Schnell-OmL 49 Centraal Station — Buitenveldert.

v. d. Gragt

Berlin: SL 75 und 76 (BVG-West) am 24.1. stillgelegt, Ersatz durch neue OmL A 94 und A 97 (Linienführung wird noch bekanntgegeben). Im Laufe des Jahres 1966 soll die Stilllegung der SL 15, 47 und 96 folgen, womit der Betriebsteil Britz nur noch für Omn verbleibt. Die 3 letzten SL 53, 54 und 55 bleiben vorerst bestehen. Seit 20.12.1965 OmL A 17 über Saaleckplatz hinaus bis zum Lichterfelder Ring Ecke Osdorfer Str. verlängert. Bei der BVG-Ost seit 3.5.1965 neue Berufsverkehrs-OmL A 43R zwischen Friedrichsfelde Kirche und S-Bf. Nöldnerplatz.

B V B

Bergen (Norwegen): Am 31.12.1965 wurde der **restliche Strab-Betrieb** zwischen Engen und Minde (SL 1) **eingestellt**. Die Grossraumwagen (Tw 50—59, Bj. 1947/48 und Bw 131, 133—139, Bj. 1936/40) werden voraussichtlich nach Peru verkauft, alle anderen Wagen jedoch verschrottet.

M. T.

Braunschweig: SL 4 wurde nicht „vorläufig“ vom Friedrich-Wilhelm-Platz zur Frankfurter Str. eingestellt, sondern vorläufig vom Hbf. bis Frankfurter Str. vom 7.9. bis 27.12.65. Seitdem verkehrt sie wieder auf ihrer gesamten Strecke Krematorium — Hbf. — Friedrich-Wilhelm-Platz — Frankfurter Str. Auf dem Berliner Platz wurde ein neues doppelgleisiges Dreieck eingebaut, das die Schleifenfahrt der SL 4 am Hbf. überflüssig machen soll. Inbetriebnahme nach Umschaltung der Signalanlage.

SL 8 wurde **nicht** auf der ganzen Strecke abgebaut, da über ihr Schicksal noch nicht endgültig befunden worden ist. Es ist geplant, die SL 2 über Richmond — Kennel zur neuen Südstadt Melverode und Heidberg zu verlängern, Baubeginn in diesem Frühjahr, Eröffnung voraussichtlich 1967. Hölftge

Dresden: Die Umbenennung der Omn- und Obl ist nunmehr beendet, so dass sich die nachfolgende neue Linienübersicht ergibt:

- Obl 61 Willi-Ermer-Platz — Falkensteinplatz (neu)
Obl 62 Techn. Universität — Weissig (vorher: C)

- OmL 70 Wölfnitz — Pennrich (vorher: A)
OmL 71 Kaditz — Klotzsche (vorher: B)
OmL 72 Mockritz — Luga (vorher: D)
OmL 73 Leuben — Heidenau (vorher: E)
OmL 74 Omsewitz — Kaditz (vorher: F)
OmL 75 Leubnitz — Goppeln (vorher: G)
OmL 76 Mockritz — Lockwitz (vorher: H)
OmL 77 Klotzsche — Karl-Marx-Str. und zurück (vorher: I)
OmL 78 Pl. d. Einheit — Klotzsche (vorher: K1)
OmL 79 Pl. d. Einheit — Kl. Grenzstr. (vorher: K2)
OmL 80 Wilder Mann — Klotzsche (vorher: L)
OmL 81 Pestalozziplatz — Wilschdorf (vorher: M)
OmL 82 Löbtau — Altdötzschen (vorher: N)
OmL 83 Pillnitz — Graupa (vorher: P)
OmL 84 Oberloschwitz — Rochwitz (vorher: R)
OmL 85 Blasewitz — Lockwitz (vorher: T)
OmL 86 Heideparkstr. — Hammerweg (vorher: U)
OmL 87 Lockwitz — Borthen (vorher: W)
OmL 88 Niedersedlitz — Luga (vorher: X)
OmL 89 Altcoschütz — Freital — Burgk (neu)
OmL 90 Löbtau — Pesterwitz (neu)
OmL 91 Kaditz — Klotzsche (neu)

Pfaff

Duisburg: SL 10 (Meterspur) seit 15.6.65 auf dem Abschnitt Hamborn Altmarkt — Alsum eingestellt, dafür neue OmL 21 Hamborn Altmarkt — Alsum Matenastr.

Bankstahl/Waltking

Haag: Die in den letzten Jahren schon dreimal verlängerte SL 6 wird mit Beginn des Sommerfahrplanes der Eisenbahn um weitere etwa 300 m zur neuen Eisenbahnstation Den Haag — Mariehoeve verlängert werden.

v. d. Gragt

Hagen: Die Verlängerung der Strabstrecke nach **Vogelsang** wurde am 13.5.64 eröffnet, die Strecke Selbecke — Felsenkeller am 1.4.64 stillgelegt.

Waltking

Karlsruhe: Nachmeldungen: Am 14.11.1964 Teilstrecke Busenbach — Ittersbach der **Albtalbahn** eingestellt, Umbau der Strecke Busenbach — Langensteinbach auf Normalspur, während des Umbaues Omn-Verkehr, Langensteinbach — Ittersbach auf Omn-Betrieb umgestellt. Ab 1.10.1964 OmL Dulch/Grün-

winkler Str. — Pulverhausstr. — Schwimmschulweg — Oberreut, vorerst ohne Nr., in Bulach Anschluss an OmL 44/54, zuerst VW-Bus! Ab 12.10.1964 OmL 46/56 jetzt ganztägig, neue Führung: Wichernstr./ Kühler Krug — Zeppelinstr. — Hardeckstr. — Edelbergstr. — Bernsteinstr. — Staufenbergweg (Heidenstücker Siedlung). Ab 7.12.1964 SL 5/15 Mo-Fr HVZ bis Waldstadt verlängert. Am 7.11.1965 letzte öffentliche Fahrt der Turmbergbahn, am 30.11.1965 offizielle Abschiedsfahrt auf der Turmbergbahn. Innerhalb von 8 Tagen Wagen- und Stationsgebäude abgebrochen. Errichtung einer neuen, elektrisch angetriebenen Standseilbahn mit der bisherigen Streckenlänge, jedoch leicht veränderter Trasse. Vögele

Lille: Die letzte SL (B = Porte de Béthune — Hellemmes) der „Compagnie générale industrielle de transports“ (C.G.I.T.) wurde am 31.1.1966 auf Omn-Betrieb umgestellt. Da diese SL sowieso schon zwei Jahre lang sonntags mit Omn betrieben wurde, fuhr die letzte Bahn also am Samstag, dem 29.1.1966. Herrenschneider

Magdeburg: Die 1938 begonnene Durchbruchstrasse durch die Altstadt mit der neuen Strombrücke wurde am 6.10.65 in Betrieb genommen. SL 4, 5, 6 und 7 zwischen Breiter Weg und Zollhaus über diese neue Strecke. C. D. Müller

Mittelbadische Eisenbahn-Ges. (M.E.G.): Seit 20.12.65 besteht in Kehl ein Omn-Verkehr, der von der MEG mit ihren Bussen der Fernlinien betrieben wird: OmL 1 Sundheim — Bundesbahnhof Kehl über den Sölling; OmL 2 Sundheim — Bundesbahnhof Kehl über den Mittelplatz, beide Linien verkehren täglich und bedienen morgens und abends auch das Hafengebiet; OmL 3 Bundesbahnhof — Krankenhaus — Kronenhof, nur 4- bzw. 3 mal werktäglich. Die OmL 21 der CTS (Strasbourg), die zuvor den Kronenhof bediente, wurde auf dem Abschnitt Rathaus — Kronenhof eingestellt. Herrenschneider

Neuss: OmL 3 im Süden verlängert, während OmL 7 in HVZ auch auf dem Abschnitt Gnadenthal — Weckhoven 15-Min.-Verkehr hat. Sothmann

Valenciennes: Die letzte SL der „Chemin de fer économique du Nord“ (C.E.N.), nämlich Gare du Hainaut — Bonsecours mit Abzweigung nach Hergnies wird am 25. Juni 1966 auf Omn-Betrieb umgestellt. Herrenschneider

c) Schnellbahnen:

Berlin: Die ehemaligen Peenemünder S-Bahnwagen, die in Berlin anfangs die Num-

mern ET/EB 167 286 — 292 besaßen, haben nunmehr die Nummern ET/ES 166 054 — 060 erhalten. Nach Gepflogenheiten der DR sind die Züge vermutlich nicht in der alten Reihenfolge umgenummert worden. B V B

e) Das Liniennetz:

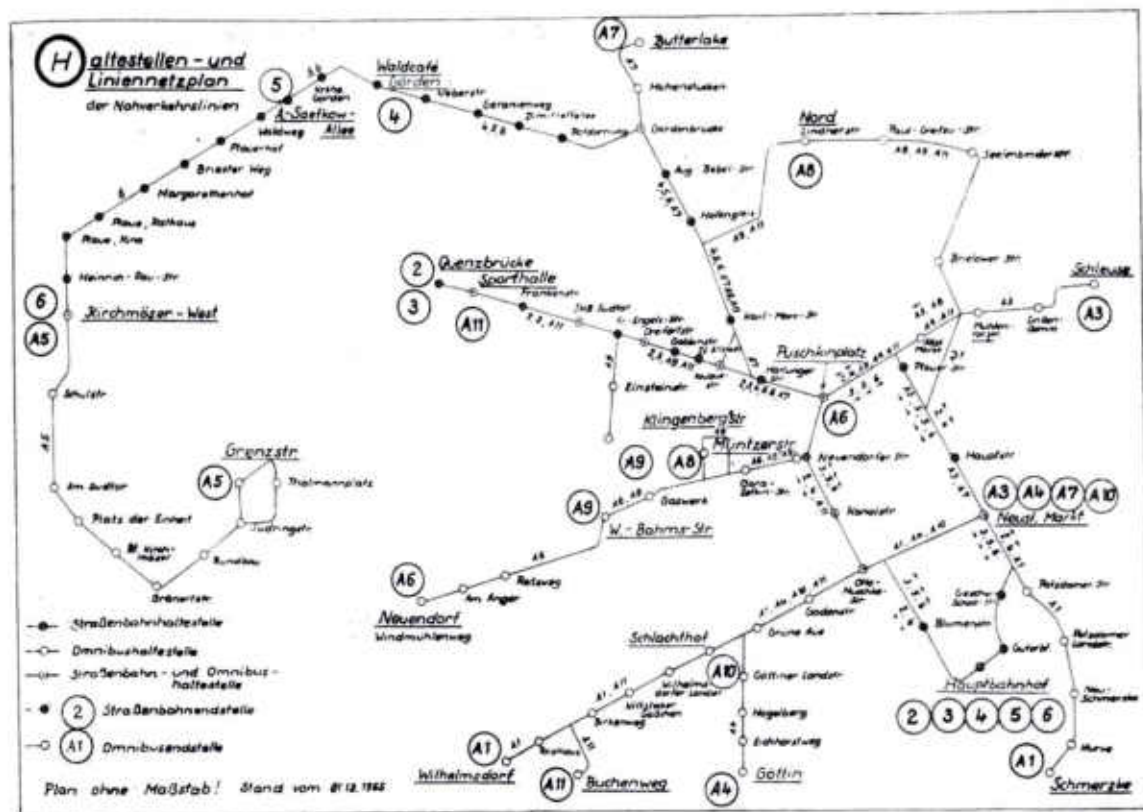
heute **Brandenburg (Havel)**, 1000 mm (Stand vom 19.12.1965)

- SL 2 — Hbf. — Quenzbrücke über Hauptstr., zurück über Otto-Nuschke-Straße,
- SL 3 — Hbf. — Quenzbrücke über Otto-Nuschke-Str., zurück über Hauptstr.,
- SL 4 — Hbf. — Waldcafé Görden über Hauptstr., zurück über Otto-Nuschke-Str.,
- SL 5 — Hbf. — A.-Saefkow-Allee über Otto-Nuschke-Str., zurück über Hauptstr.,
- SL 6 — Hbf. — Kirchmöser West über Otto-Nuschke-Str., zurück über Hauptstr.,

2, 3, 4 alle 20 und 5 und 6 alle 40 Min., so dass auf fast allen Strecken 10-Min.-Betrieb besteht, allerdings haben SL 3 und 4 um ca. 19.00 Uhr Betriebsschluss.

- OmL A1 Schmerzke — Neust. Markt — Wilhelmsdorf (alle 20—40 Min.)
- OmL A3 Neust. Markt — Klein Kreuz (werktags 3 mal)
- OmL A4 Neust. Markt — Götting (alle 20—40 Min.)
- OmL A5 Kirchmöser West — Grenzstr. (werktags 6 mal)
- OmL A6 Puschkinplatz — Neuendorf (ca. alle 60 Min.)
- OmL A7 Neust. Markt — Butterlake (Di u. Fr je 2 mal)
- OmL A8 Brandenburg Nord — Th.-Müntzer-Str. (alle 10/20)
- OmL A9 Klingenbergstr. — W.-Bahms-Str. (nur HVZ alle 20 Min.)
- OmL A10 Neust. Markt — Schlachthof (alle 20 Min.)
- OmL A11 Sporthalle — Buchenweg (nur HVZ alle 20 Min.)

Die ehemaligen Strabstecken Neust. Markt — Planebrücke und Mühlentorstr. sind stillgelegt, Datum der Umstellung nicht bekannt. Lemke



ALLGEMEINES

Die Vorgeschichte der Wuppertaler Bahnen (Fortsetzung), heute: **Bergische Kleinbahnen AG**, Elberfeld.

Die Gesellschaft wurde am 21. Juni 1897 durch die Erbauerin der Wuppertaler Schwebebahn, die Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg, gegründet.

Als erste Strecke kam am 12. Juli 1897 die Strecke Elberfeld — Neviges in Betrieb. Im Jahre 1910 umfasste das Bahnnetz 102 km, die von den Betriebsverwaltungen Neviges und Benrath geleitet wurden.

Die Verwaltung **Neviges** umfasste folgende Strecken:

Elberfeld — Ronsdorf,
 Elberfeld — Neviges — Velbert — Werden,
 Neviges — Langenberg — Nierenhof — Hattingen,
 Nierenhof — Kupferdreh — Übrerruhr — Steele,
 Velbert — Heiligenhaus,
 Heiligenhaus — Hösel (Dampfbetrieb!).

Das **Benrather** Netz umfasste die Strecken: Düsseldorf-Oberbilk — Benrath — Hilden — Ohligs,

Hilden- Haan- Vohwinkel.

Das Benrather Netz wurde 1912 an die Rheinische Bahngesellschaft in Düsseldorf verkauft. Die Bergischen Kleinbahnen gingen 1940 in den „Wuppertaler Bahnen“ auf.

Im Jahre 1914 nahm die Gesellschaft die frühere „Strassenbahn der Stadt Elberfeld“ (Nord-Süd- und Rundbahn) auf. Diese meter-spurige Strassenbahn wurde von der Stadt Elberfeld als selbständige Gesellschaft in den Jahren 1895 bis 1903 in verschiedenen Teilabschnitten erbaut und umfasste bei der Übernahme durch die Bergischen Kleinbahnen 30 Triebwagen, Beiwagen waren nicht vorhanden. Die Betriebslänge betrug zuletzt 10,2 km. Leimbach

Pfaiff: zum Bericht Münzinger über die Fahrgastschiffahrt bei den deutschen Stadtverkehrsbetrieben, DVA 253/1996:

Mülheim (Ruhr) —

Strecken:

I. Mülheim Wasserbahnhof — Kettwig Unterwasser

II. Kettwig Oberwasser — Baldeneysewehr (nach dem 2. Weltkrieg als Gemeinschaftsverkehr mit der Essener Verkehrs AG).

Betriebseröffnung: I = 20. 7. 1853 bis ?
 II = 8. 7. 1927 bis ?
 III = 22. 5. 1947

Schiffe:

FMS Mülheim a. d. Ruhr	Bj. 1954 285 Personen
FMS Friedrich Freye	Bj. 1955 285 Personen
FMS Stadt Kettwig	Bj. 1957 285 Personen
FMS Oberhausen	Bj. 1959 285 Personen
FMS Essen	Bj. 1929 175 Personen
FMS Bottrop	Bj. unbekannt 100 Personen
FMS Mintard	Bj. unbekannt 100 Personen
FMS Sterkrade	Bj. 1928 98 Personen
FMS Gladbeck	Bj. 1922 75 Personen

Auf Betreiben der „Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires“ (F.A.C.S.) willigte die Forstverwaltung von **Abreschweiler bei Saarburg** ein, die letzten 15 km

der **Waldbahn** noch für dieses Jahr in Betrieb zu erhalten. Die F.A.C.S. bemüht sich daher, die Bahn als touristische Attraktion in Betrieb zu erhalten; die finanziellen Ergebnisse dieses Jahres werden für den Versuch ausschlaggebend sein. **Herrenschneider**

Toury-Pithiviers-Toury (T.P.T.): Um ein Teilstück dieser 600 mm-Spur-Bahn als „lebendes Museum“ zu erhalten (die Bahn, die seit 1952 nur Güterverkehr hatte, hauptsächlich Zuckerrüben, wurde im Frühjahr 1965 aufgehoben), wurde die „Association des Amis du Musée des transports de Pithiviers“ gegründet. **Herrenschneider**

Halle: Ein ausgedienter offener Strabwagen von **Sao Paulo** wurde kürzlich als Attraktion in einem der in letzter Zeit wie die Pilze aus der Erde schießenden Drive-in-Restaurants aufgestellt, und zwar so, dass er als Vergrößerung einer als Bahnsteig ausgebildeten Terrasse dient. Unnötigerweise hat man ihn noch mit einem riesigen „Kuhfänger“ ausgerüstet und das Gleis mit einer rotweiss gestrichenen Schranke anstelle eines Prellbocks abgeschlossen. So dient er bei Tage dem ernsthaften Spiel der Kinder und abends der Romantik der Liebespärchen. Kürzlich war er auch ein Requisit der hierzulande so beliebten „Foto-Novellen“ (das sind billige Broschüren mit Bildgeschichten für ganz bescheidene literarische Ansprüche, wo sich die Liebenden zum Schluss eben „kriegen“, ähnlich dem „Heiteren Fridolin“ aus unserer Jugendzeit).

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Weitere Verschrottungen bei der BVG-West: Tw 3701, 3709, 3710, 3719, 3729, 3736, 3738, 3741, 3744, 3746, 3751, 3754 und 3760 sowie Bw 545, 548, 577, 666, 670 und 684. **B V B**

Braunschweig: Tw 97, 103 und 105 sowie Bw 274, 276, 285 und 286 betriebsunfähig abgestellt. Aus diesen Reihen sind noch im Einsatzbestand: Tw 100, 102 sowie Bw 278, 281, 283 und 289. **Höltge**

Dresden: Tw 585 (ex 685) und Arb.-Tw 3011 = a. **Pfaff**

Essen: neu: 2x Tw 1431—1436 ex Hagen 308—313, KSW-Bw 2472—2474 ex Oberhausen 401, 403 und 405. Folgende Bw = a: 2107, 2118, 2286, 2290, 2308 und 2310. **Boisserée**

Frankfurt-Main: Die zum Verschrotten aus Offenbach übernommenen Tw 01, 03, 021, 022,

024, 025, 026 und 028 sowie Tw 420, 424, Bw 1512 (ex Tw 445) und Bw 1514 (ex Tw 439) = a. **Michelke**

Hagen: Tw 22, 23, 25—29, 301, 302, 304—307 sowie Bw 100—107 (KSW), 180, 181 und 185 = a. Wagenbestand mithin Tw 50—56, 60—83, 314—340 sowie Bw 110—134 und 140—146, ferner Arb.-Tw 350, 354, 356—358, 400, 405, 415—417. **Waltking**

Karlsruhe: Da die Beschaffung neuer GI-Tw im Haushalt nicht genehmigt worden ist, wurden sämtliche Verschrottungsarbeiten eingestellt; Tw 84 und 87 daher wieder instandgesetzt und zur Bahnmeisterei abgegeben, Tw 105 = Arb.-Tw 408 und Tw 109 = Arb.-Tw 407. **Vögele**

Wagenpark-Geschichte Wuppertal (Fortsetzung): **Strassenbahnbetrieb der Schwebebahn** (1435 mm):

Tw 97—101 Bj. 1927 = Wuppertal
 297—301 = a
 Bw 233—237 Bj. 1927 = Wuppertal
 431—435 = a

(Nummernmässig schlossen sich diese Wagen an die gleichen Bauserien der Talbahn an.)

Strassenbahn der Stadt Barmen (1435 mm):
Tw 1—9 Bj. 1894 davon 7—9 = 51—53,
sämtl. = a

10—15 Bj. 1895 = 54—59, sämtl. = a

16—24 Bj. 1897 davon 19 = Barmer
Bergbahn (Betrieb Toelle-
turm) 98, Rest = 1—8
(II), davon 1—4 = Arb.-
Wg. 161—164 = Wup-
pental 639—642 = a

25—32 Bj. 1898 = 9—16(II), davon 9—11
= Arb.-Wg. 165—167 =
Wuppental 643—645,
= a

39—50 Bj. 1902 = 17—26 und 60—61,
davon 17—18 = Arb.-
Wg. 159—160 = Wuppertal
646 und 638, sämtl.
= a

(Fortsetzung folgt)
Leimbach

b) Omnibusse:

Düsseldorf: neu: 7201—7225 (Teil einer
100 Einheiten umfassenden Lieferung), Bü
Präpekt 13, sowie 8601—8610 (Teil einer 50
Einheiten umfassenden Lieferung), MAN-
Metrobus. Waltking

Hamburg: neu City-Busse 6500—6505 (Dai),
daher die alten City-Busse 6001—6024 = a,
abgestellt oder verkauft. Die **Schnellbusse**
(rosa Anstrich) umfassen folgende Gruppen:
5099, 5100—5164, 5197—5199, 5200—5278,
5300—5329. Neu: 5499 (war auf der IVA zu
sehen) und Serie 5500—5516 (wird weiter
ausgeliefert). Otto

Mülheim (Ruhr): 18 und 20—23 wurden
aus dem Betrieb gezogen und abgegeben.
Pfaff

Wiesbaden: neu: 58(III), 59(III), 60(IV),
61(III), 62(III), 63(IV), 64(IV), 65(III), 66(III),
69(III), 70(IV), 71(IV), 72(III), 73(III) und
74(III), also insgesamt 15 Einheiten, MAN

750 HO M10a; dafür 19(II), 20(II), 28(III),
59(II), 60(III), 61(II), 62(II), 63(III), 64(III),
65(II), 66(II), 1(III), 4(III), 15(III), 21(II), 24(III),
69(II), 71(III), 72(II), 3(III), 6(III), 9(III), 10(III),
12(III), 14(III), 17(II), 18(II), 70(III) = ver-
kauft und 13(III), 35(II), 37(II)—39(II),
41(III), 42(III), 46(II), 48(II), 51(III) und 52(III)
= abgestellt. Michelke

Wagenpark-Geschichte Bonn (Fortsetzung):

Inzwischen eingetretene Veränderungen:
66(I) = 5(III) und 68(I) = 7(III), wurden um-
gekehrt beschriftet wie zuerst geplant;
folgende Fahrzeuge = a: 3(IV) ex 65, 9(II),
28(II), 30(II), 35(II) ex BGM 305, 95 ex 2(III)
ex 20(III), 96 ex 5(II), 97 ex 7(III) und 98
ex 6(III). 70(I) ex 17(II) jetzt Fahrschulwagen
ohne Nr.

Bonn — Godesberg — Mehlem:

301 Bj. 1951 KM/Hen/Käs. KMO 130,
= a

302 Bj. 1951 Dai/Käs. 03500, = a

303—305 Bj. 1951 Bü/Bü TU 9 = Bonn
33(II)—35(II)

306 Bj. 1952 KM/KM KMO 131
= Bonn 51(II)

303(II) Bj. 1955 Bü/Bü 4500 T = 383, = a

381—382 Bj. 1959 Bü/Emmelm. TU 5
noch vorhanden

384 Bj. 1964 Bü/Senator 13 noch vorh.

351—352 Bj. 1951 **Anhänger** Bauer = Bonn
9—10

353 Bj. 1951 **Anhänger** Käss. = Bonn 11
Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land
und des Siebkreises (SSB):

401 Bj. 1951 KM/Käss. KMO 130 = a

402 Bj. 1954 Bü/Bü 4500 T, = 482 = a

481 Bj. 1959 Bü/Bü TU 5, noch vorh.

483 Bj. 1959 Dai 0317 noch vorhanden

484 Bj. 1963 Bü/Bü Senator 13,
noch vorhanden

485 Bj. 1964 desgl. noch vorhanden
(Fortsetzung folgt)
Gerlach/v. d. Driesch

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Nürnberger Zeitung (25. 11. 1965): „Der
Untergrundbahn steht nun nichts mehr im
Wege“, grosser und auf die IVA Bezug neh-
mender Aufsatz über die soeben veröffent-
lichten U-Bahn-Pläne für Nürnberg.

Dufey

„La Vie du Rail“ (Frankreich) bringt in fast
jeder ihrer Ausgaben neben zahlreichen Bei-

trägen über die französischen Eisenbahnen
und die Staatsbahnen in aller Welt meist
auch sehr beachtliche Berichte über Strab
und Klb in Frankreich und im Ausland, die
in der Regel ausgezeichnet, z. T. farbig und
auf Kunstdruckpapier bebildert sind. Die
September- und Oktober-Ausgaben von 1965
brachten u.a.: Nr. 1012 — „L'Electrification
en Afrique du Sud“ (Südafrikanische Eisen-
bahnen und ihre elektrifizierten Strecken)
mit 15 Abb. und 1 Karte, Nr. 1013 — „Un

réseau commun", ausführlicher, ins Einzelne gehender Bericht über die „Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisb" sowohl den ungarischen als auch den österreichischen Teil behandelnd, mit 31 (!) Abb., Karten und Tabellen aller Fahrzeuge.

Nr. 1014 — „Tramways du Mans" (Frankreich), 6 Abb., ausserdem „La Cie. Générale de Traction" (Strab Enghien — Montmorency) mit 5 Abb., Nr. 1015 — „Tramways de Angers" (3 Abb.), Nr. 1016 — „Tramways de Limoges" (3 Abb.) und Nr. 1017 — „Les Tramways de la Haye", ein mehrseitiger, ausführlicher Aufsatz über die Strab in Den Haag und ihre weiteren Pläne, mit 10 Abb. und Tabelle aller Fahrzeuge, ferner „Tramways de Rennes" mit 3 Abb. und Linienstatistik.
N. Müller

Frankfurter Verkehrsbauten, herausgegeben vom Presse- und Informationsamt der Stadt Frankfurt/M., Römerberg 32.

Dieses sehr aufschlussreiche und interessante illustrierte, 127 Seiten DIN A 4 umfassende Werk gibt einen vorzüglichen Überblick über die gegenwärtige Situation im Frankfurter Stadtverkehr in der Phase des begonnenen Schnellbahnbaues. Namhafte Frankfurter Persönlichkeiten und Fachleute des Verkehrs nehmen zu den einzelnen Arbeiten und Problemen ausführlich Stellung und vermitteln daher einen guten Ausblick auf die zukünftige Verkehrskonzeption Frankfurts. Der Preis des Buches ist leider nicht bekanntgegeben worden.

Münzen und Marken der deutschen Straßenbahnen, heisst eine sogenannte Gedenkausgabe des Verlages H. Dombrowski, 44 Münster-Angelmodde, die der Verfasser, Walter Funck, kurz vor seinem Tode noch fertiggestellt hat. Es handelt sich hierbei um eine 119 Positionen umfassende Übersicht über alle bekanntgewordenen Münzen und

Marken deutscher Strassenbahnbetriebe, mit einem Anhang: Münzen der Verkehrsunternehmen der Niederlande. 20 S. DIN A 4, im Abzugsverfahren, Bezugspreis leider nicht bekannt.

Southland's Pionier Railways, von J. O. P. Watt, herausgegeben von der New Zealand Railway & Locomotive Society, Inc., P. O. Box 5134, Wellington (New Zealand), zum Preise von sh 19/6.

Das 72 Seiten starke und mit zahlreichen schönen Fotos und Diagrammen ausgestattete Buch befasst sich mit den Vorgängen in der Pionierzeit der Neuseeländischen Eisenbahnen, von 1864 bis 1878 und gibt daher besonders dem Historiker unter den Eisenbahn- und Lokomotivfreunden viele Anregungen und Aufschlüsse über interessante und unbekanntere Merkmale in der Eisenbahnentwicklung der Insel. Eine Datentabelle über die Eröffnung der einzelnen Strecken sowie ein alphabetisches Stichwortverzeichnis erleichtern die Lektüre dieses in englischer Sprache verfassten Buches sehr.

Nordhessische Zeitung, Kassel (30. 11. 65): „Abschied von der Brasselsbergbahn", längerer Bericht mit einem Foto von der Teilstillegung der Herkulesbahn mit Daten aus der Entwicklungsgeschichte und Angaben über die künftige Verkehrskonzeption.

Standau

VDI-Nachrichten, Düsseldorf (22. 12. 65): „Lokomotivaufbauten aus Kunststoff", interessanter Aufsatz über den Bau von Eisenbahn-Triebfahrzeugen in der Tschechoslowakei, bei denen Kunststoff als Bauelement verwendet wird.
Standau

Berliner Morgenpost (25. 11. 65): „Abschied von der 75", Bildbericht über die letzte Fahrt der SL 75 in Berlin, die — genau wie bei der SL 3 — zu einer Randalismus-Orgie halbstarker Rowdies wurde.

SUCH - UND TAUSCH - ANZEIGEN

Folgende **österreichische Eisenbahn-Literatur** ist noch in einigen Exemplaren verfügbar:

Schriftenreihe „**Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte**"

(Verlag J. O. Slezak, Wien),

Band 1 — Die Lokomotivfabriken Europas
DM 2,—

Band 2 — Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923—1963
DM 4,20

Band 3 — Schmalspurig durch Österreich
DM 15,—

„**Das Gurktal und seine Bahn**"
von Dr. A. Niel
DM 7,20

jeweils zuzügl. Porto.

Bestellungen an:

Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr)
Henricistrasse 71