

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

MÄRZ 1966

Nr. 256

Stadterneuerer mit alter Walze

Die Wiener Stadtplaner haben ihrem Konzept für die „Stadterneuerung“ einen abgedroschenen und in den USA ad absurdum geführten, zweckgerichteten Slogan der Auto- und Erdölmanager zugrunde gelegt: jeder Familie ihr Auto! Da man aber die inneren Bezirke zur Hälfte in Parkplätze umwandeln muß, damit jede Familie ihr Auto unterbringen kann, sollen 600.000 Wiener an den Stadtrand ausgesiedelt werden. Doch zu gleicher Zeit, da dies die Stadtplaner im Rathaus in einer Ausstellung (Dezember 1965) verkündeten, berichteten die Automanager zwecks vorweihnachtlicher Bedarfsweckung, heuer gehe der Trend bereits deutlich zum Kauf eines Zweitwagens (für die Gattin). Wo bleiben die folgsamen Stadtplaner, die promot ihr Konzept auf zwei Autos pro Familie umstellen und weitere 300.000 Wiener aus der Kernstadt aussiedeln wollen? Und weitere

150.000 werden wohl in 10 Jahren nachfolgen müssen, wenn jeder Wohlstandsbürger dem Herrn Sohn einen Drittwagen kaufen kann. Und was wird sein, wenn es in 30 Jahren jeder Familie finanziell möglich sein wird, sich ein Sportflugzeug anzuschaffen? Sollte man nicht lieber gleich, um recht fortschrittlich zu sein, bei jeder Wohnung einen Flugplatz dazuplanen? Vielleicht liesse sich mit Mobutu ein Abkommen treffen, dass die überzähligen Wiener Familien, für die selbst am Stadtrand kein Platz mehr bleibt, in den Kongo ausgesiedelt werden.

Über solche Stadtplaner kann man nur staunen! Was für wirklich stadterneuernde Genies waren im Vergleich dazu jene längst vergessenen Geschäftemacher, die bloss um des Profites willen die ersten Pferdebahnen gebaut haben, denn sie haben immerhin für ihre Zeit den Verkehr wirklich verbessert. J. O. Slezak

Hochwasser schafft „modernes Märchen“

„Busverkehr eingestellt, Züge fahren vom Bahnhof nach Busfahrplan“ — es klingt wie ein modernes Märchen, doch war es schönste Wirklichkeit, als Anfang Januar 1966 die Strecke zwischen Wormeln und

Welda vom Hochwasser überflutet war und ein „Strassenersatzverkehr“ auf der Schiene eingerichtet werden mußte. Man wußte sich zu helfen und fuhr mit einem V 60 + MPw4i. Todt

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Die Reihe der diesjährigen Veranstaltungen wurde eingeleitet durch einen Vortrag von Herrn Oberingenieur Sondermann (Rheinbahn) im Sitzungssaal des Rheinbahnhauses. Über das Thema „**Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs durch kurzfristig durchführbare Ordnungs- und Lenkungsmaßnahmen sowie durch bauliche Einzelverbesserungen und besonderer Berücksichtigung des Stadtnetzes in Düsseldorf**“ sprach der Vortragende mit großem Temperament, unterstützt durch 2 Projektoren. Demgemäss war die Wirkung von Bild und Wort äusserst plastisch und eindrucksvoll. Der Vortragende schloss noch Ausführungen über das Thema U-Bahn und U-Strassenbahn an und zerstörte — als U-Bahn-Fachmann — damit manche liebegeordnete Illusion, ohne daß man sich jedoch der Durchschlagskraft seiner Argumente entziehen konnte. Die lange Dauer des Vortrages wurde infolge der spannenden Gestaltung nicht bemerkt.

Am 12. Februar war die VDV zu Gast bei der **Bundesbahn**. Im Turm des Hauptbahnhofs Düsseldorf hatte Herr Oberinspektor Werner **Fricke** eine Filmschau arrangiert. Die sehr zahlreich erschienenen Zuschauer wurden zunächst etwas ge-

schockt durch einen (Lehr-)Film über die Gefahren der Elektrifizierung mit sehr realistisch nachgespielten, durchweg auf Achtlosigkeit und Eigenwilligkeit beruhenden Unfällen. Eine Seite des Verkehrswesens, die auch in Amateurräumen nicht völlig übergangen werden sollte. Als nächstes wurde ein Streifen über das Werden der Anlagen geboten, die heute die Vogelfluglinie darstellen. Die Brücke über den Fehmarnsund und die Hafen- und Bahnhofsanlagen in Puttgarden entstanden in 4-jähriger Bauzeit, wobei neue Techniken und Materialien mit Erfolg angewandt wurden. Ein sehr technischer, aber doch spannender Farbfilm. Zum Schluss lief ein Werbe-Farbfilm der Schwedischen Staatsbahnen, bei dem zwar der eigentliche Verkehrssektor etwas knapp wegkam, der jedoch mit Erfolg den Eindruck bekämpfte, daß Schweden ein unwirtliches, graues Land von ausschliesslichem Wintersportinteresse sei.

Nach beiden Veranstaltungen fand sich jeweils die Runde der Nicht-Unabkömmlichen zu fröhlicher Unterhaltung und zum Austausch von Nachrichten, Bildern und Schriften in einer benachbarten Erholungsstätte zusammen, ein Abschluß, auf den viele Teilnehmer ungern verzichten.

Erfreulicherweise kann noch berichtet werden, daß sich wieder junge Verkehrsfreunde eingefunden haben, die dazu beitragen werden, dass unsere Gilde nicht überaltert.

Boehm

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Bei der **Albtalbahn** wurden sämtliche Schmalspurfahrzeuge verschrottet, ausgenommen Mallet-Lok 7 und Ellok 2, die evtl. in einem geplanten Museum aufgestellt werden sollen, wenn sie bis dahin nicht verrostet sind. Lok 99 7203 hat ausgedient und soll meistbietend verkauft werden. Die Tafelwagen für Normalspur-Güterwagen sollen nach Bern (Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn) verkauft worden sein.

Vögele

b) Strassenbahnen und Omnibusse

Berlin: Als Ersatz für die stillgelegten SL 75 und 76 (DVA 255/2007) wurden folgende neue OmL eingerichtet: OmL A 94 Bf. Zoo, Hardenbergplatz — Heerstrasse, Ecke Reimersweg, und OmL A 97 Hakenfelde — Heerstrasse, Ecke Reimersweg. Die Linienführung der SL wurde also aufgeteilt, wobei

zur Verstärkung der OmL A 94 eine Einsatzlinie A 94 E zwischen Bf. Zoo und Altpichelsdorf verkehrt. OmL A 35 seit 24. 1. nicht mehr zum Friedhof in den Kisseln, sondern bis U-Bf. Ruhleben (z. T. neue Linienführung), gleichzeitig OmL A 92 nicht mehr Heerstrasse, Ecke Reimersweg, sondern vom U-Bf. Ruhleben kommend über Wilhelmstrasse bis Weinmeisterhornweg (Schleifenfahrt wie OmL A 13).

BVB

Düsseldorf: seit 3. 1. 1966 OmL 65 von Rothhäuser Weg bis Am Pützkamp verlängert.

Waltking

Frankfurt-Main: seit 7. 2. SL 6 in HVZ Mo-Fr bis Praunheim Brücke verlängert und neue SL 12E zwischen Prüfling und Mönchhofstr. (in HVZ bis Höchst), dafür SL 26 nur noch zwischen Eschersheim und Hbf. Michelke

Karlsruhe: seit 3. 8. 1965 OmL Bulach-Oberreutstr. ab Pulverhausstr. über Otto-Wels-Str. bis Eugen-Geck-Str., seit 18. 10. OmL 44/54 Albtalbf. — Bulach verlängert bis Oberreut (gleicher Fahrweg wie ab 3. 8. 1965), seit 10. 1. 1966 SL 1/11 wechselweise nach

Knielingen und nach Daxlanden, SL 25/35 auch nach 22 Uhr bis Neureuterstr. Am Anfang und Ende der Krankenhaussperrzone wurden Schranken montiert, die durch Fahrleitungskontakte geöffnet werden und nach Durchfahrt des Strabzuges wieder schliessen. Für den Kraftverkehr bleibt die Moltkestr. nach wie vor gesperrt (ausgen. Anlieger). OmL 63/73 nach 20 Uhr und sonntags **Hirtenweg** — Rintheimer Querallee — Waldstadt. Vögele

Kiel: Lt. Pressemeldungen soll SL 1 zum Frühjahr 1967 auf Omn-Betrieb umgestellt werden, SL 2 folgt in etwa 2 Jahren unter gleichzeitiger Verlängerung bis Mettenhof. Die einzige noch verbleibende SL 4 soll nach ca. 15 Jahren nach Verschleiss der „alten“ (!!!) Wagen auf Omn-Betrieb umgestellt werden. Was mit den „alten“ Wagen gemeint ist, scheint unklar. Schreiter

Lille (Frankreich): Im Anschluss an die Meldung in DVA 255/2008 sei nachstehend das jetzige, aus 7 Linien bestehende Netz erläutert:

- OmL 1 - Mons-en-Baroeul — Lille — Lomme bzw. Lambersart bzw. Sequedin
- OmL 2 - Hellemes — Fives — Lille — Loos — Haubourdin
- OmL 3 - Wattignies bzw. Faches — Thumesnil — Lille — St. André (Teilendpunkt) — Wambrechies (Teilendpunkt) — Quesnoy-sur-Deule
- OmL 4 - Ronchin — Lille — La Madeleine — Marquette bzw. Marcq en Baroeul
- OmL 5 - Flers (Bourg) — Lille — Place Antoine — Tacq
- OmL 6 - Annapes (Cité Universitaire) — Hellemes — Lille — Lambersart (Bourg bzw. La Cessoie)
- OmL 7 - Bois — Blancs — Lille — Buisson.

Werktags wird der Betrieb um 22 Uhr eingestellt, dafür fahren besondere OmL 11 bis 14 bis 24 Uhr auf dem ganzen Netz.

Herrenschneider

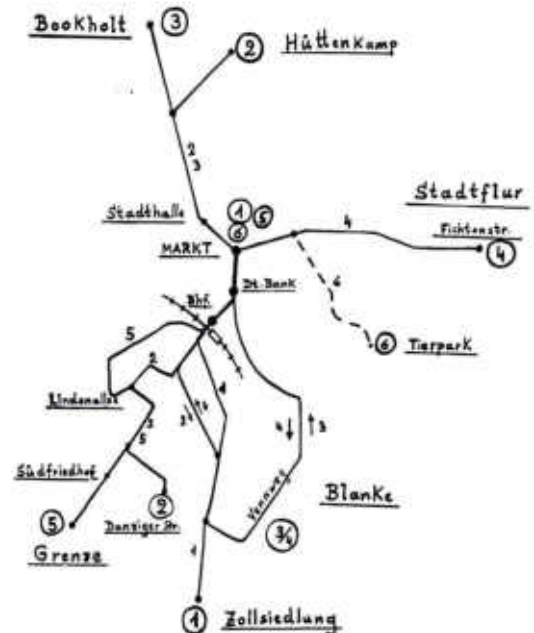
c) Schnellbahnen:

Berlin: Der Umbau von S-Bahn- zu U-Bahnwagen bei der BVG-Ost geht weiter, lt. Presse sollen insgesamt 34 Wagen umgebaut werden. Die höchste bisher festgestellte Wagengnummer ist 1451. Bei den neuesten Umbauten dürfte es sich zweifellos um S-Bahnwagen der Reihe 165 handeln. BVB

e) Das Liniennetz:

heute **Nordhorn** (Omn) „Stadtverkehr Nordhorn GmbH“ (Stand vom 30. 5. 1965)

- 1 - Markt — Bhf. — Gildehauser Weg — Blanke/Zollsiedlung
- 2 - Hüttenkamp — Veldhauser Str. — Markt — Bhf. — Lindenallee — Danziger Str.
- 3 - Bookholt — Veldhauser Str. — Markt — Bhf. — Gildehauser Weg — Vennweg — Bentheimer Str. — Markt — Veldhauser Str. — Bookholt



Nordhorn

4 km

- 4 - Fichtenstr. — Markt — Bentheimer Str. — Vennweg — Gildehauser Weg — Bhf. — Markt — Fichtenstr.
 - 5 - Markt — Bhf. — Gesundheitsamt — Lindenallee — Südfriedhof — Grenze
 - 6 - Markt — Oorder Weg — Tierpark (nur So im Sommer)
- 1 alle 30 Min., 2,3,4,5 alle 60 Min., 6 So 3 mal. Söhnlein

ALLGEMEINES

Die Vorgeschichte der Wuppertaler Bahnen (Fortsetzung) heute nochmals **Bergische Kleinbahnen AG** (Nachtrag zu DVA 255/2009):

Während des ersten Weltkrieges wurde erstmalig der Kohlenverkehr mit durch Umbau aus alten Personentriebwagen entstandenen Spezial-Triebwagen aufgenommen. Der unregelmässige Plan dieser Kohlenzüge machte die Einführung von Lichtsignalen notwendig. Dieser Kohlenverkehr hat sich bis 1926 gehalten, um dann nach dem Zweiten Weltkrieg in den Jahren 1946 bis 1948, diesmal aber mit stärkeren Fahrzeugen, nochmals wiederholt zu werden.

Durch die Ruhrbesetzung am 11.1.1923 wurden Passkontrollen in Nierendorf, vor Hattingen und in Neviges erforderlich; mehrfach wurde der Betrieb durch eine völlige Verkehrssperre lahmgelegt.

Die im Dampfbetrieb befahrene Strecke Heiligenhaus — Hösel wurde am 26.1.1923 stillgelegt und in den folgenden Jahren abgebrochen.

1924 wurden „Schnellwagen“ zwischen Elberfeld und Essen eingeführt, deren Benutzung jedoch nicht den erwarteten Zuspruch fand. 1928 wurde die Streckenführung nach Werden umgelegt, dann bis Velbert zurückgezogen und 1931 ganz eingestellt. Leimbach

Michael: zur Meldung, DVA 252/1983 sowie 254/2001: Ferner war auch der historische Triebwagen 308 der „Grossen Leipziger Strassenbahn“ anlässlich des Jubiläums im Einsatz (Stadtrundfahrten).

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Bei der BVG-West weitere Verschrottungen: Tw 3712, 3713, 3715, 3721, 3727 und 3747 sowie Bw 529, 549, 863, 868, 871, 872, 877, 889, 898, ferner Tw 6201, 6202 und Arb.-Tw A 343. Bei der BVG-Ost wurde Bw 1492 (der letzte Bw der ehemaligen Grunnevaldbahn) verschrottet. Ferner bei BVG-Ost Umnummerung nach Umbau: Bw 2073 ex 1743, 2074 ex 1742 und 2075 ex 1744.

BVB/Lossberger

Brüssel: Folgende Umbauten in 4x Gl-Tw haben bisher stattgefunden: 4001 ex 1005 und 1042, 4003 ex 1346 und 1333, 4004 ex 1044 und 3480, 4005 ex 1110 und 1119, 4018 ex 1275 und 1421, 4031 ex 1357 und 1358, 4032 ex 1436 und 1811, 4033 ex 1096 und 3421, 4034 ex 1946 und 3434, 4035 ex 1351 und 1378, 4036 ex 1180 und 3488, 4037 ex

Schmitz: zum Bericht Münzinger über die Fahrgastschiffahrt bei den deutschen Stadtverkehrsbetrieben:

Essen (DVA 252/1986): die Betriebseröffnung der Baldeneysee-Schiffahrt war im Jahre 1933.

Vögele: Umfrage nach „Wasserballastbahnen“:

Die Turmbergbahn (VDA 225) war eine Wasserballastbahn. Welche Bahnen waren ebenfalls Wasserballastbahnen, existieren sie heute noch und wie werden sie heute betrieben?

Bekannt sind:

- 1) Malbergbahn Bad Ems, 520 m, noch in Betr.
- 2) Durlach-Turmberg, 315 m, im Umbau auf elektrischen Betrieb
- 3) Wiesbaden-Neroberg, 490 m, auf elektrischen Betrieb umgebaut
- 4) Andernach-Krahenberg, 530 m, ? ?
- 5) Heidelberg-Molkenkur, 488 m, jetzt elektrischer Betrieb
- 6) Reineck-Walzenhausen jetzt elektrische Adäsions- und Zahnradbahn
- 7) Giessbachbahn ? ?
- 8) Lugano-Stazione auf elektr. Betrieb umgeb.
- 9) Marzilibahn Bern noch in Betrieb
- 10) Teritet-Glion noch in Betrieb

Anm.: Die Bahnen zu 9) und 10) waren noch 1959 als Wasserballastbahnen angegeben, sind sie es heute noch?

Anm. der Red.: Die Mühleck-Bahn in St. Gallen war ebenfalls eine Wasserballastbahn, wurde aber auf elektr. Betrieb umgebaut, Umbaujahr nicht bekannt.

1128 und 1143, 4048 ex 1241 und 1272, 4039 ex 1282 und 1286, und 4043 ex 1959 und 1088; es sind also 4 verschiedene Typen, nummernmässig getrennt, entstanden. M.T.

Düsseldorf: 4x Gr-Tw 2020 und Gr-Bw 1604 z. Zt. in 8x Gl-Tw in Umbau.

Frankfurt/Main: neu 2x Bw 1452 ex Offenbach 152 (KSW). Folgende Wagen = a: Bw 1351, 1352, 1356, 1359, 1360, 1400 und 1699 (letzterer nach einem Aufprall an die Depotwand). Michelke

Gotha: Tw 55 (Thüringerwaldbahn) nach schwerem Unfall in veränderter Form wieder aufgebaut und in Betrieb. Michael

Hamburg: Im Zusammenhang mit dem Umbau auf schaffnerlosen Betrieb wurden die 4x Gr Tw Typ V 7 wie folgt umgenummert: 3200-3248 = 3300-3348 3400-3439 = 3350-3389, 3290 = 3398, 3499 = 3399, Bw 4200-4228 = 4300-4328, 4230-4234 = 4330-4334, 4400-4444 = 4350-4394 und 4290 = 4398, 4499 = 4399. Von den 2x Bw 4800-4829 sind nur

noch wenige betriebsfähig, 10 Stück sind zum Umbau (Typ V 7 E) vorgesehen. Otto

Lille (Frankreich): Nach Stilllegung des Strabbetriebes werden die Tw der 800er Serie nicht — wie ursprünglich vorgesehen war — nach Spanien und Südamerika verkauft, sondern mit Ausnahme eines Exemplares verschrottet, das wahrscheinlich in das AMTUIR-Museum kommen wird.

Herrenschneider

Ulm: Nunmehr sind alle 14 Bw ex Stuttgart umgebaut und in Betrieb, und zwar wie folgt:

51 ex Stg. 1307, 52 ex Stg. 1306, 53 ex Stg. 1305, 54 ex Stg. 1303, 55 ex Stg. 1304, 56 ex Stg. 1296, 57 ex Stg. 1301, 58 ex Stg. 1302, 59 ex Stg. 1297, 60 ex Stg. 1295, 61 ex Stg. 1298, 62 ex Stg. 1299, 62 ex Stg. 1294, 64 ex Stg. 1300.

Dafür Bw 55, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64 (Ulmer Wagen) sowie 65 u. 66 = a. Bormann

Wagenpark-Geschichte Wuppertal (Fortsetzung): Straßenbahn der Stadt Barmen:

Tw 27—32(II) } Bj. 1910 = 1—15(III) = 201,
62—70 } 204, 214, 202, 205,
215, 207—213, 206
u. 203, dav. 205, 206
u. 215 = KV, 214 =
Bergbahn 6 (II)

42—44(II) Bj. 1914 (für Russland best.
gewesen) = 16—18
(III) = Wupp. 601,
217, 218, dav. 217 =
Arb.-Wag. 649, 218
= Arb.-Wg. 648 (II)

45—50(II) Bj. 1914 = 19—24(III) =
Wupp. 219—224,
sämtl. = a

51—60(II) Bj. 1914 = 25—34(III) =
Wupp. 225—234,
229 = KV, Rest = a

33—44(II) Bj. 1925 = Wuppertal 235—
244, davon 243 = a,
242 u. 244 = Arb.-
Wg., Rest vorhanden.

45—65 Bj. 1928 = Wuppertal 250
bis 254, 245—249,
255—264, davon
258, 261 und 263 =
KV, noch vorh.: 249,
250, 256, 259, 260
und 262, Rest = a.
(Fortsetzung folgt)

Leimbach

b) Omnibusse:

Offenbach: neu: 24(II), Bü/Ludewig, Andert-
halbdecker, Obusse 54 u. 65 = a. M. Krafft

Wagenpark-Geschichte Bonn: (Schluss aus
DVA 255)

Anhänger:

1—4 Bj. 1940/41 Bauer
Verbleib unbekannt, 2 Stück nach
1945 noch vorh., Rest = a.

5—6 Bj. ? Bauer
ca. 1946 von Köln übern., dort = a

1(II)—4(II) Bj. 1949 Reckl. sämtl. = a

5(II)—6(II) Bj. 1950 Bauer sämtl. = a

7 Bj. 1950 Käss. = a

8 Bj. 1951 Reckl. = a

9—10 Bj. 1951 Bauer ex BGM 351 bis
352, = a

11 Bj. 1951 Käss. ex BGM 353, = a

12 Bj. 1952 Bauer = a

21—22 Bj. 1952 Bauer = a (21 war
Obus-Anh.)

23—28 Bj. 1953 Bauer = a

29—30 Bj. 1954 Bauer = a

ferner einige Gas-, Generator- und Gepäck-
anhänger ohne Nummern (Kriegsbauten),
sämtl. = a.

— Ende —

Gerlach/v. d. Driesch

Die Hamburger „Halbstarken“ trifft man mancherorts noch

Es dürfte für die DVA-Leser, vor allem aber für die Wagenpark-Statistiker unter ihnen, von Interesse sein, dass von den ehemals 24 Hamburger „City-Bussen“ (6001—6024, Bj. 1958) einige „augewandert“ sind und bei anderen Verkehrsbetrieben noch heute in ständigem Einsatz sind, nämlich:

4 Stück in **Gumersbach** (OVAG),
dort 501—504,

2 Stück in **Siegen** (Kreisbahn),
dort 130—131,

1 Stück in **Düren** (DEAG)
dort 6 (Abbildung).

Über den letztgenannten ist sogar in der Hamburger Presse (Hamburger Echo vom

26. 9. 64) unter der Überschrift „Aufgestöbert“ eine kleine Glosse erschienen. Stetza



Foto: Stetza

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Schwäbische Donau-Zeitung (1. 12. 65) und (27. 11. 65) brachte Bericht über die Neu-Ulmer Hobby-Ausstellung, aus der unser Mitglied **Willy Bormann** als einer der ersten 5 Preisträger hervorging.

desgl. (27. 11. 65) „Stuttgart will Schrittmacher im Nahverkehr sein“, Bericht über die guten Fortschritte im Stuttgarter U-Strabau und den hohen Standard in der Fahrzeugmodernisierung. Bormann

Die Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn und ihre Heimat-Betriebswerke (Stand ca. 31. 12. 64), zusammengestellt und herausgegeben von D. Gerlach und G. Röhr, 104 Seiten DIN A 4, DM 6,— (bei Abnahme von mehr als 3 Exemplaren ermässigte Preise), zu beziehen durch Verlag Gustav Röhr, 415 Krefeld-Bockum, Fliederstr. 17.

Dieses Büchlein überrascht und erstaunt durch seine ungeheure Zahl der erfassten Lokomotiven der DB mit gleichzeitiger Angabe ihres Heimat-BW und ist daher eine wohl konkurrenzlose Fundgrube für jeden Eisenbahn-, insbesondere Lokfreund. Man bekommt bei dessen Lektüre aber auch einen vorzüglichen Überblick über den grossen Strukturwandel im Zuförderungsdiens und über den gegenwärtigen Bestand bei allen vorkommenden Triebfahrzeug-Typen. Ein gelungener Wurf, zu dem man dem Verlag nur Anerkennung zollen kann.

Die Dampflokomotiven der Polnischen Staatsbahn und des Freistaates Danzig (Stand Anfang 1940), von G. Röhr, im gleichen Verlag erschienen und beziehbar zum Preise von DM 5,50 (bei mehr als 5 Expl. gleichfalls ermässigte Preise).

Diese 53 Seiten DIN A 4 umfassende Schrift ist eine kurze Zusammenstellung aller Lokomotiven, die von den Eisenbahnern der Deutschen Reichsbahn in Polen 1939/40 vorgefunden wurden. Sie soll dem Eisenbahnfreund einen Einblick in den Triebfahrzeugbestand der PKP geben und als Ergänzung zu neueren Publikationen über die Nachkriegsfahrzeuge in Polen gelten. Schon die Wahl des Themas gewährleistet einen ebenso ungewöhnlichen wie interessanten Umfang, so dass auch diese Neuerscheinung bestens empfohlen werden darf.

50 Jahre Leipzig-Hauptbahnhof von G. Illner und A. G. Schuchardt, ein Jubiläumsbuch herausgegeben anlässlich des 50-jährigen Bestehens des grössten deutschen Bahnhofs, Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin 8,

Französische Straße 13—14, 128 S., 101 Abb., Halbleinen cellophanisiert, DM 9,80.

Nicht nur für den, der Leipzig und seinen mammuthaften Hauptbahnhof kennt und lieben gelernt hat, ist dieses Buch lesenswert, sondern für jeden Eisenbahner und Eisenbahnfreund schlechthin, vermittelt er doch in seinem gut redigierten Inhalt und seinen vorzüglich ausgewählten Illustrationen einen Einblick in die wechselvolle Geschichte dieser Anlage von ihrem Baubeginn bis zur Gegenwart nach erfolgtem Wiederaufbau. In keiner Eisenbahn-Bibliothek sollte dieses schöne Werk fehlen.

Bayerische Staatszeitung, München (Nr. 4 vom 28. 1. 66): „Die Stilllegungspläne der Deutschen Bundesbahn in Bayern“. Über die DB-Stilllegungspläne ist in letzter Zeit unendlich viel diskutiert und polemisiert worden, doch ist dieser Bericht von so prägnanter Deutlichkeit und Realistik über die gegenwärtige und zukünftige Verkehrskonzeption, dass man die Lektüre dieses umfangreichen Beitrages mit Nachdruck empfehlen möchte, denn was in diesem Bericht für Bayern gilt, betrifft analog alle anderen Bundesländer, in denen die Stilllegungsabsichten der DB heftige Debatten ausgelöst haben. Fruth

Augsburger Allgemeine (29. 1. 66): „Die Strassenbahn kommt aus der Küche“, interessanter und launig abgefasster Bericht (mit 1 Foto) über die grosse Modell-Strassenbahnanlage unserer Augsburger Freunde Karl Walther und Simon Eder. Fruth.

Bild-Zeitung (5. 1. 66): „Diese Bahn bekommt ein Supergrabnis“, Bericht über die schon mehrfach umstrittene Stilllegung der Kleinbahn Bückeberg—Bad Elsen, die dem Fürsten zu Schaumburg-Lippe gehört und um deren Fortbestand (Anm. d. Red. vermutlich vergebens) weiterhin gekämpft wird. Vehlber

Kreiszeitung für die Grafschaft Hoya (8./9. 1. 66): „Die Romantik blieb“, ausführlicher und bebildeter Aufsatz über die schwierige Situation bei der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn, die, zwar von Stilllegung bedroht, unbehindert ihren Schienenverkehr modernisiert und aufrecht zu erhalten sich bemüht. Vehlber

General-Anzeiger der Stadt Wuppertal (1. 3. 1966): „Alte Dame Schwebbahn ist attraktiv“, längerer Aufsatz (mit einem grossen Foto) über das 65-jährige Bestehen der berühmten Wuppertaler Schwebbahn, das in aller Stille begangen wurde. Der Bericht enthält die wichtigsten Daten und Vorfälle während der wechselvollen Geschichte dieser einmaligen Bahn. Aders

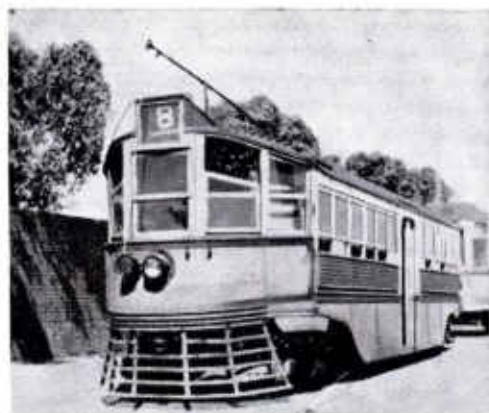
Strassenbahnen in Australien

von Lehrer Norbert Müller, Ungstein

Über die elektrischen Strab-Betriebe in dem kleinsten Kontinent **Australien** ist bei uns, wohl infolge der weiten Entfernungen, wenig bekannt geworden, abgesehen von Mitteilungen über den Nahverkehr in den beiden grössten Städten Melbourne und Sydney. Ausser diesen beiden grossen Systemen, von denen das in Sydney praktisch eingestellt wurde, gab und gibt es noch in einer ganzen Anzahl anderer australischer Städte Strab-Betriebe, ausserdem noch Pferde- und Dampf-Strab-Unternehmungen in Kleinstädten, die z. T. noch bis etwa 1940 verkehrten. Jedoch hat auch auf diesem Kontinent in den Nachkriegsjahren das grosse Strab-Sterben eingesetzt. In der Folge soll nun versucht werden, eine möglichst genaue Übersicht aller in Australien früher und heute existierenden Strab-Betriebe zu geben. Sie ist fragmentarisch und bedarf sicherlich noch einiger Ergänzungen. Als Unterlagen dienten in erster Linie Jahrgänge von „Electric Traction“, Sydney, und „Modern Tramway“ sowie Notizen in einigen deutschen Fachzeitschriften. Wir beginnen im Westen des Kontinents:

West-Australien (Hauptstadt Perth)

Perth: Pferdebahn um 1885, dann eingestellt, Strab eröffnet 30. 9. 1899 durch „Perth Electric Tramway Ltd.“. Übernahme



Vierachsiger, typisch australischer Strassenbahnwagen mit Mitteleinstieg, in **Perth** (Depot East Perth). Die riesigen Wagennummern sind für die dortigen Verkehrs-Amateure sicherlich immer eine Freude gewesen! Foto: Tylor

1912 durch die „Western Australian Government Railway“, die auch mehrere private Strecken zur Erschliessung von Bauland übernahm, die jedoch durch die „P.E.T.“ betrieben wurden. Länge 1913 = 23 Meilen, 50 Tw, 1949 übernommen durch „W. A. Government Tramways and Ferries“, letzte Strecke 19. 7. 1958 eingestellt.

Fremantle: a) Fremantle Municipal Tramways, eröffnet 30. 10. 1905, 14 Tw. b) Municipality of North Fremantle, eröffnet 30. 9. 1908, 2 Tw, c) Melville Road Board, eröffnet 1915, 2,5 Meilen, 2 Tw. 1928 insgesamt 13¼ Meilen und 35 Tw vorhanden.

a) eingestellt 8. 11. 1952, b) November 1938, c) durch a) 1928 übernommen.

Kalgoorlie: „Kalgoorlie Electric Tramways Co“, eröffnet 20. 5. 1902, 1904 = 16 Meilen, 25 Tw und 7 Bw, 1947 übernommen durch „Eastern Goldfields Transport Board“, letzte Strecke am 6. 3. 1952 eingestellt.

Leonora: „Leonora Council“, Dampfstrab, eröffnet 1903, 1908 elektrifiziert, 2,42 Meilen, 1 (!) Tw, 1915 durch Feuer zerstört.

Andere Betriebe: Collie: 1897 — 1929 Dampfstrab, 4 Lok und 10 Bw,

Broome: Pfb. 1902, Dampfstrab 1910, eingestellt 1912, 3,15 Meilen,

Carnarvon: Pfb. 1898, Dampfstrab 1909, Schicksal: ?

Derby: Pfb. 1902 — 1939, 2,65 Meilen, 2 Bw,

Esperance: Pfb. 1898, Dampfstrab 1910, 8,9 Meilen, 1925/26 eingestellt.

Onslow: Pfb. 1903, Dieselbetrieb 1922, Schicksal:?, 3,54 Meilen, 3 Lok und 8 Bw,

Roeburne: Dampfstrab, Daten unbekannt, 12,4 Meilen, 3 Lok und 8 Bw,

Wyndham: Pfb. 1915, Benzinbetrieb 1915, 2,21 Meilen, 1941 eingestellt.

(Fortsetzung folgt)

