

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

JUNI 1966

Nr. 259

Schilda in München

Unter diesem Titel erschien kürzlich in der „Deutschen Tagespost“ eine Glosse, deren Inhalt nicht nur symptomatisch für unsere gegenwärtige Verkehrspolitik ist, sondern auch Erinnerungen an die vorjährige Tagung in München wachrufen dürfte, da das eben Glossierte von vielen Teilnehmern gleichfalls missbilligt worden ist.

Lesen wir also nach:

„Kokett nennt sich Bayerns Landeshauptstadt die Weltstadt mit Herz. Sie ist aber auch eine Weltstadt mit Schuldenlast. Und diese bewegt sich gerade noch an der Grenze des Vertretbaren. Offensichtlich hindert das die Stadtverwaltung nicht, mit öffentlichen Geldern so grosszügig umzuspringen, als lebe sie im finanziellen Überfluss. Immerhin wurden 870 000 DM förmlich zum Fenster hinausgeworfen. Dahinter steckt ein echter kommunaler Schildbürgerstreich der Münchner Stadtväter.

Am 17. Juni 1962 rückte eine Blaskapelle am Frankfurter Ring an der Autobahnausfahrt Nord auf. Sie spielte vor einem dekorierten Redner-Pult den Bayerischen Defiliermarsch und andere anfeuernde Weisen. Dann begannen die Ansprachen. Sie kreisten allerdings nicht um den „Tag der deutschen Einheit“. OB Vogel wusste zu vermeiden, dass wieder ein wichtiger Abschnitt im modernen Verkehrsausbau Münchens erreicht worden sei. Unter dem Frankfurter Ring

wurde ein Tunnel für die Linie 6 ausgebaut. Sie konnte damit bis nach Freimann fahren. Vier Jahre später war das so aufwendig gepriesene und kostspielige Bauwerk praktisch wertlos. Wo heute die Linie 6 rollt, soll bis 1972 die U-Bahn dah'rauschen. Für sie ist aber das Tunnel viel zu klein. Der Leiter des U-Bahn-Amtes wies in einem Gutachten darauf hin, dass die Unterführung mit ihren Rampenneigungen und geringen Abmessungen den Anforderungen der U-Bahn nicht genüge. Das Bauwerk müsse deshalb abgebrochen und durch ein neues, grosszügigeres ersetzt werden.

Beschwichtigend meinte OB Vogel, die Panne sei zwar betrüblich, aber als man vor fünf Jahren mit dem Bau begonnen habe, sei eben von der U-Bahn noch nicht die Rede gewesen. Damit widerspricht sich jedoch das kommunale Wunderkind der SPD. Zu seinen Wahlversprechungen vor sechs Jahren gehörte sehr wohl der Bau der U-Bahn.“

M. S.

Kommentar? Wie oft wurde in Verkehrs-Amateur-Kreisen schon scherzhaft die lakonische Äusserung gemacht, dass die Erneuerung des Oberbaues einer Strassenbahnstrecke ein untrügliches Zeichen für deren baldige Stilllegung sei! Nicht nur das oben zitierte, sondern zahlreiche andere Beispiele beweisen, dass ein Funken bitterer Wahrheit darin steckt.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Am 30. April 1966, einem ungewöhnlich strahlenden Tag, hiess es 4-fachen Abschied nehmen. Dabei war es nur eine kleine Gruppe, die sich hierzu nach **Wesel** aufgemacht hatte. Der vorsoglich in Reserve gestellte Tw 4 brauchte also nicht in Aktion zu treten. Die etwa 12 Gäste fanden im Tw 8 Platz, dessen marktbedingte Überfüllung schon in Flüren zu Ende war. Man sah es: die Zahl der Fahrgäste, die die ganze Strecke fuhren, war sehr gering und stand in keinem Verhältnis zu dem Betriebsaufwand. Dennoch war die Trauer über die bevorstehende Einstellung des Bahnbetriebes auf der Strecke **Wesel — Rees** sowohl beim Publikum wie auch beim Personal einhellig. Für den nur gelegentlichen Besucher galt über dieses Gefühl hinaus der Eindruck: zu schön, um wahr zu bleiben. So genossen wir zum vorletzten Male die landschaftliche Schönheit und den ländlichen Charme dieser 25 km langen Strecke, deren Verhängnis es war, ausser der aufblühenden Ortschaft Flüren nur Dörfer und Gehöfte mit den Endpunkten **Wesel** und dem trotz Wiederaufbau immer noch etwas verschlafenen wirkenden **Rees** zu verbinden. In **Rees** wurde kurz das Depot besichtigt, an dessen Inhalt sich nichts geändert hatte. Noch immer träumte der aus **Holland** stammende Beiwagen in dunkelgrau von besseren Zeiten und nie erfolgtem Einsatz. Auch die Veteranen 1 und 2, ebenfalls aus **Holland** gebürtig (NBM Utrecht — Zeist) standen verstaubt, aber fahrbereit in ihrer Ecke, und es wurde uns versichert, dass sie noch liefen wie am ersten Tage. Kein Wunder, dass verschiedene holländische Amateure emsig am Werk waren, sie ein letztes Mal auf Platte und Film zu bannen.

Die notwendig gewordene Stärkung der Teilnehmer erfolgte auf einer Terrasse am

Rheinufer und hinterliess allseitiges Wohlbehagen über Landschaft und Nahrung. Dann wurde die Strecke nach **Empel** hin und zurück befahren, die ebenfalls ihren Personenverkehr verliert. Die Kesselwagen mit **Wein** nach **Frankreich** sollen jedoch vorerst dort noch weiter rollen, um deutschen Sekt erzeugen zu helfen, und auch **Oldenkotts Kiepenkerl** wird noch etwas von der Schiene haben. Diese ist allerdings bereits so schlecht, dass mangels Erneuerung nur der Schutzpatron aller Bahnen auf die Dauer Entgleisungen wird verhindern können. Mögen ihm stets hinreichend Kerzen geopfert werden.

Die Rückfahrt von **Rees** nach **Wesel** erfolgte in gedämpfter Stimmung. Freude verursachte allein das mehrfache unerwartete Auftauchen eines mit dem Fahrrad unterwegs befindlichen Freundes an verschiedenen Punkten der Strecke, dessen Foto-Ausbeute schon jetzt dem Interesse aller Gleichgesinnten empfohlen wird. In **Wesel** ein letzter Händedruck mit dem zum Umschulung auf Bus vorgesehenen Personal, und dann verlief sich das Häuflein. Einige von **Kummer** noch nicht völlig Überwältigte nahmen es auf sich, auch den beiden **Schmalspurlinien 10 und 11** in **Hamborn** einen letzten Besuch zu machen. Die letzten Reste der einst recht ausgedehnten **Kreis Ruhrorter und Hamborner Strassenbahn** trugen es tapfer. Die Wagen waren sämtlich bekränzt und mit Schildern versehen, die den letzten Betriebstag ankündigten und auf die lange Geschichte der Bahn hinwiesen. Ein letztes hektisches Klicken der Verschlüsse zahlreicher Fotoapparate, verwundert beobachtet von **koreanischen Bergbauhelfern**, und wieder war die Geschichte über ein langes und doch kurzes Kapitel des Schienenverkehrs hinweggerollt. Schade, gewiss, aber **Verkehrs-Romantik** ist nun einmal kein gültiges Argument. Boehm

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Nachdem seit Ende Oktober/Anfang November 1965 in **West-Berlin** keine Reichsbahn-Dampflokomotoren mehr beheimatet sind, dürften die 3 Lok der Gaskokerei **Mariendorf** die einzigen Dampflokomotoren in **West-Berlin** sein.

BVB

Die Deutsche Bundesbahn modernisiert nunmehr auch Vorkriegs-Schnellzugwagen: Gesehen wurde **B4ü 16 774 Esn** mit neuen

Fenstern (wie in Neubauwagen), in **D 1036 Leipzig — Duisburg**. Todt

Bei der **Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE)** wurde von den **B4i ex Vorortbahn Wilhelmshaven** einer zu einem **ABD4i** umgebaut (Nr. **WLE 2353**). Die eine Hälfte des Wagens enthält 1 **A-Abteil** mit 8 Sitzplätzen und Mittelgang, daneben befindet sich das Packabteil. Ausserlich wurde der Wagen dahingehend geändert, dass sich neben dem Mitteleinstieg am **2. Kl.-Grossraumabteil** an der einen Wagenseite ein Toilettenfenster befindet. Todt

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Amsterdam: seit 12. 4. SL 2 über De Laissestraat — Concertgebouw umgeleitet wegen Strassenarbeiten am Koninginneweg (auf ca. 3 Monate). v. d. Gragt

Augsburg: Wie in Hamburg, ist auch hier ein „Tarifverbund“ zustande gekommen: Besucher der neuen städt. Kinderklinik an der Neusässer Str., die mit SL 2 bis Endstation Kriegshaber fahren, können mit dem Bahnbus der Linie Augsburg — Weiden — Wertingen (30-Min.-Abstand im Vorortverkehr) zum ermässigten Preis von DM —,10 zum Krankenhaus weiterfahren, wenn sie einen gültigen oder noch nicht entwerteten mit einem „K“ gekennzeichneten Strab-Fs oder eine 6-Fahrten-Karte vorweisen. Auch in entgegengesetzter Richtung brauchen Krankenhausbesucher, wenn sie in Kriegshaber die SL 2 besteigen, nur noch DM —,10 zu entrichten. Lacher

Berlin: seit 2. 5. folgende Linienänderungen: (BVG-West) OmL A 2 in Lankwitz bis Sondershauser-/Ecke Hildburghäuser Str. verlängert, OmL A 11 über Marienfelde hinaus zum neuen U-Bf. Alt-Mariendorf verlängert, OmL A 33 in Mariendorf bis Dirschelweg verlängert, OmL A 67 in Buckow bis zur Johannisthaler Chaussee verlängert, OmL A 67 bis Mehringplatz (anstelle des stillgelegten Pendelbus 96), OmL 88 in Siemensstadt geänderte Linienführung, SL 96 eingestellt, dafür neue OmL A 96 Tempelhof Flughafen — Lichterfelde Lindenstr., OmL A 97 in Hakenfelde bis Aalemannufer verlängert, neue OmL A 98 in Britz (U-Bf. Britz-Süd — Gutschmidtstr. — Buckower Damm — Britzer Damm — Fulhammer Allee — Parchimer Allee — Buschkrugallee — Grüner Weg — Gutschmidtstr. — U-Bf. Britz-Süd (nur werktags in dieser Richtung), OmL A 99 in Spandau geänderte Linienführung.

BVB

Frankfurt-Main: Seit 22. 5. neue SL 27 Heddernheim — Reuterweg — Zoo, dafür SL 26 nur noch Hbf. — Eckenheim und SL 4 in HVZ über Goetheplatz bis zum Westbf.

verlängert. OmL 54 um 800 m über den bisherigen Endpunkt Richard-Weidlich-Platz bis zum Neubaugebiet Hugo-Kallenbach-Str. verlängert und OmL 57 in HVZ über Am Neufeld bis Wilhelm-Hauff-Str. verlängert. Michelke

Heidelberg: seit 3. 4. SL 4 eingestellt, dafür OmL 35 Neckargemünd — Karlstor — Stadthalle — Bismarckplatz — Bergheimer Str. — Wieblingen. Zusätzlich verkehren ganztägig Tw der Strab (bezeichnet als „Linie E“ im Fp der ehem. SL 4 Karlstor — Bismarckplatz — Seegarten bis zum Gleiswechsel in der Kurfürstenanlage). OmL 34 jetzt Ziegelhausen-Schlierbach — Karlstor — Bismarckplatz — Bergheimer Str. — Römerstrasse. Zimmer

Herford: Berichtigung zur eigenen Meldung, DVA 257/2022: Die Stilllegung fand nicht am 1. 4., sondern am 26. 4. 1966 statt. Boehm

S. N. C. V. (Belgien): Gruppe Antwerpen: seit 4. 4. SL 72 (Antwerpen — Kapellen) eingestellt, seit 22. 4. SL 50 (Antwerpen — Rumst) auf Omn umgestellt. Mithin im Raum Antwerpen nur noch folgende SNCV-Linien mit Strab bedient:

61 Antwerpen Rooseveltpl. — Schooten Lindenlei

63 Antwerpen Rooseveltpl. — Brasschaat Polygoon

64 Antwerpen Rooseveltpl. — Brasschaat Polygoon — Wuustwezel (Holl.-Grenze)

65 Antwerpen Rooseveltpl. — Kapellen. Aber auch diese 4 noch vorh. SL werden im Abendverkehr sowie Sonntags morgens mit Omn bedient. v. d. Gragt

Wuppertal: seit 22. 5. OmL 33 (Busbf. Döppersberg — Ravensberger Str.) eingestellt, die Strecke wird jetzt von OmL 35 und 45 mitbedient. Aders

c) Schnellbahnen:

Hamburg: Die Serie der neuen U-Bahnwagen, Typ DT 2 ist jetzt bis einschl. 9404 (ab 9100) ausgeliefert. Otto

ALLGEMEINES

Mailand erhält ein eisenbahntechnisches Museum

Der Zug, der im Jahre 1839 die erste italienische Bahnstrecke zwischen Neapel und Granatello di Portici eröffnete, ist aus dem Bahnmuseum Roma Termini nach Mailand überführt worden, wo er neben der

grossen Bahnhofhalle des Museums für Naturwissenschaft und Technik aufgestellt und vom kommenden Herbst an dem Publikum zur Besichtigung freigegeben werden soll. Neben der „Bayard“ und 4 Wagen ihres Zuges, die originalgetreu nachgebaut worden sind, werden 27 weitere Loktypen als Zeugen der Geschichte und Entwicklung der Triebfahrzeuge der FS Italia in Mailand ausgestellt. technica

Slezak: Nach einem Artikel der Zeitschrift „Die Schwerindustrie der Tschechoslowakei“, Heft 4/1964, der überzeugend die Vorzüge des Obusses herausreicht, waren zu diesem Zeitpunkt **Skoda-Obusse** in den folgenden Städten ausserhalb der CSSR in Betrieb: Bombay, Riga, Tbilissi, Kiew, Wilna, Simferopol, Dnjepr-petrowsk, Jalta, Peking, Shanghai, Potsdam, Erfurt, Eberswalde, Zwickau, Leipzig, Weimar, Magdeburg, Warschau, Lublin, Danzig, Gdingen, Wabrzych und Posen in Betrieb.

Lübbbers: Am 26. März 1966 traf der erste Personenwagen des **Kleinbahn-Museums in Bruchhausen-Vilsen** ein. Dieser meterspurige, zweiachsige Wagen (Nr. 0141 Kar) stammt



Pw DB 0141 Kar mit Lok 33 in Wiehe.

Foto: Lübbbers

von der 28,1 km langen DB-Strecke Mosbach — Mudau in Baden. Für das Kleinbahn-Museum wurde ausserdem von der VGH die schmalspurige Dampflok 33 (Bj. 1899) zur Verfügung gestellt. Nach Umstellung des Güterverkehrs der Strecke Bruchhausen-Vilsen — Asendorf von Dampf- auf Dieselbetrieb, was in Kürze erfolgen soll, wird diese Lok dem Deutschen Kleinbahnverein, der das Museum aufbaut, ganz übergeben. Am 26. März wurde gleich eine Probefahrt des „neuen“ Dampfpersonenzuges auf der Museumsstrecke Bruchhausen-Vilsen — Heiligenberg (3,9 km) durchgeführt, die den anwesenden Kleinbahnfreunden, allein schon durch die landschaftlichen

Reize begeisterte. Am 2. Juli soll voraussichtlich die Eröffnungsfahrt stattfinden. Weitere Personenwagen sollen beschafft werden. Wollen wir wünschen, dass dieses Museum grossen Anklang, vor allem auch bei den „Nicht-Amateuren“ findet und dass dieses Unternehmen ein „voller Erfolg“ wird.

Nachtrag zur Geschichte der **Barmer Bergbahn AG:**

In Ergänzung des Berichtes über die Klb Elberfeld — Cronenberg — Remscheid — Sudberg und die Geschichte der Zahnradbahn (anlässlich der Stilllegung 1959 veröffentlicht) sollen hier noch einige Daten angeführt werden:

19. 12. 1889 Gründung der Ronsdorf — Münstener Eisenbahn (RME)
26. 3. 1892 Gründung der Barmer Bergbahn AG
16. 11. 1891 Eröffnung der RME-Gesamtstrecke Barmen Toelleturm — Ronsdorf — Clarenbach — Gerstau — Münstener
10. 1. 1894 Barmer Bergbahn übernimmt das Stück Toelleturm — Ronsdorf (10. 6. 1897: elektr. Betrieb)
16. 4. 1894 Eröffnung der Zahnradbahn Barmen-Toelleturm
28. 12. 1902 Clarenbach — Remscheid Schöne Aussicht
13. 4. 1903 Letzte Dampfzugfahrt Ronsdorf — Clarenbach, Übernahme durch die Barmer Bergbahn und Umbau auf elektr. Betrieb.

Leimbach

Münzinger: zum eigenen Bericht „Die Fahrgastschiffahrt bei den deutschen Stadtverkehrsbetrieben“:

Gera/Saalburg — nach Fahrscheinen jetziger Betriebsname: VEB Fahrgastschiffahrt Saalburg.

Neu bekannt geworden und hinzuzufügen ist: Halle (Saale) — VEB Kraftverkehr Halle (Saale), Abteilung Schiffahrt. Weitere Angaben jedoch unbekannt.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Aachen: Folgende Wagen = a: in 1962 — Tw 2605, 2610, 2611, 2614, 2616, 6314 und Bw 209, 210 und 213, in 1964 — Bw 303, 304, 309 und 311, in 1965 — Tw 7106 (verbrannt, kein Wiederaufbau) und in 1966 —

Tw 6315, 7302 und 7309 sowie Bw 305.
Vogt

Antwerpen: 4x PCC-Tw 2061—2100 ausgeliefert. Das gesamte Strabnetz wird ausserhalb der HVZ nur noch mit PCC-Tw bedient, an Bw nur noch Serie 1601—1661 teilweise vorhanden, sämtliche Bw der Serien 1000—1049 und 1901—1999 = a. v. d. Gragt

Darmstadt: Bw 107—114 = a. Michelke

Frankfurt-Main: neu 6x Stadtbahn-Tw 1001 (auf IVA ausgestellt), DÜWAG, 2R, 2,65 m breit). Lehr-Tw 392 = 2012 (III).

Michelke

Hamburg: 4x Tw 2963 = a. HNN

Heidelberg: Arb.-Tw 98 = a, dafür Tw 2 = Arb.-Tw. Zimmer

Kopenhagen: 6x GI-Tw (DÜWAG) bis 888 ausgeliefert, Serie geht noch bis 900, anschließend **Abbau** des Strabbetriebes, z.Zt. nur noch 8 SL in Betrieb (1, 2, 3, 5, 6, 7, 10 und 16). Anlässlich eines Kinderfestes am 11. 5. lief ein Sommer-Bw 389. Zu welcher Serie gehört dieses Fahrzeug? Bekannt sind nur die Sommer-Bw 266—341, die später in 1110—1185 umbenannt und grösstenteils ausgemustert worden sind. Offenbar handelt es sich also um eine Phantasie-Nummer.

Stetza

Neuchâtel (Schweiz): Aus Genua wurde der 6x GI-Tw 1101 übernommen, bei Bewahrung sollen auch die 3 anderen (1102—1104) dieses Typs erworben werden. Einsatz auf der Vorortlinie am Seeufer SL 5. E. A.

Rotterdam: 4x Tw 302—306 in 401—405(II) umgenummert. v. d. Gragt

Wagenpark-Geschichte Bingen (1435 mm):

Die Wagengeschichte dieser Bahn beginnt mit einer Merkwürdigkeit: Da die zur Betriebseröffnung am 25. 2. 1906 bestellten 6 Tw nicht rechtzeitig eintrafen, mussten aus **Berlin** kurzfristig leihweise 3 Tw angefordert werden, die jedoch schon wenige Wochen nach Eintreffen der „richtigen“ Binger Tw wieder nach Berlin zurückgingen. Um welchen Typ es sich bei den 3 Leihwagen handelt, konnte leider noch nicht ermittelt werden.

Mithin hat die Wagenpark-Geschichte das folgende Bild:

Tw 1—3	leihweise ex Berlin, nach kurzer Zeit wieder zurückgesandt
Tw 1—6 Bj. 1905	davon 1 und 3—6 = Bw, Bw 4 = a, Tw 2 war bis zur Stilllegung (1955) noch in Betrieb
7—8 Bj. 1906	Sommer-Bw, sämtl. = a
10 Bj. ?	Ellok
Tw 14—15 Bj. 1910	bei Stilllegung noch vorh. gew.
16—17 Bj. 1909	ex Giessen 15 und 16
Bw 4(II) Bj. 1905	ex Trier 57 (dort ex Tw 6) Stetza

b) Omnibusse:

Aachen: Folgende Omn = a: 1964 — 21—22, 43, 70—71, 110 und 113, 1965 — 67—68, 72—73 und 86—87, 1966 — 25. Omn 74 = Fahrschulwagen (1965). Vogt

Wagenpark-Geschichte Hamburg:

Schnellbusse (Stand 1. 1. 1966):

5100—5106, 5108—5125, 5128—5164	Bj. 1960/61	Bü 11R/U7H
5197—5198	Bj. 1963	Dai 0322
5199	Bj. 1961	Bü 11R/U7H
5200—5268, 5270—5278	Bj. 1962	Mag Sat. II
5300—5329	Bj. 1962	desgl.
5499	Bj. 1965	Mag. 150 S10
5500—5516	Bj. 1965	desgl.

Otto

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Diesem Heft liegt die neueste Ausgabe des **HESTRA-SIGNAL** (Hausmitteilungen aus dem Hestra-Verlag Darmstadt) bei, das den Lesern wiederum bestens empfohlen wird.

Deutsche Dieseldieseltriebfahrzeuge, gestern und heute, von Heinz Kunicki, 320 S., 138 Abb., 38 Tafeln, 2 Anlagen, DM 13,80, Transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin 8, Französische Str. 13/14.

Das neue Buchwerk gibt in einer übersichtlichen Aufgliederung einen erschöpfenden Überblick über die wechselvolle Geschichte der Dieseldieseltriebfahrzeuge, wobei die zahlreichen, z.T. höchst seltenen Aufnahmen sowie auch die ausgezeichneten tabellarischen Zusammenstellungen Aufschluss über alle gewünschten Details geben. Der Leser

wird besonders angetan sein über die ausführlichen technischen Beschreibungen der zur Zeit bei der Deutschen Reichsbahn in Betrieb stehenden Dieselfahrzeuge.

SBB im Rhythmus der Zeit, eine 48 Seiten starke und hervorragend redigierte Werbeschrift der SBB, die einen guten Querschnitt in Betrieb und Leistung dieses Unternehmens vermittelt und deren Beschaffung besonders jenen Verkehrsfreunden empfohlen werden darf, die anlässlich unserer diesjährigen Tagung Gelegenheit haben, das Netz der SBB eingehend kennenzulernen, so dass die Lektüre dieses Heftes eine willkommene informatorische Ergänzung darstellt.

Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbahn, 1964: Während Geschäftsberichte im allgemeinen aus einer Fülle nüchternen Zahlen- und Daten Materials bestehen, zeichnet sich die soeben erschienene Übersicht

der DB durch eine sehr aufgelockerte und in-
struktive Gestaltung aus, die eigentlich mehr
als Leistungsbericht dieses Grossunterneh-
mens im Ablauf des Jahres 1964 betrachtet
werden kann. Auf 132 S. DIN A 4 wird dem
Leser schlechthin neben den rein wirtschaft-
lichen Darlegungen ein überzeugendes Bild
des hohen betrieblichen und technischen
Standards geboten.

The Mersey Railway, von G. W. Parkin,
Verlag Oakwood Press, Tandridge Lane,
Lingfield (Surrey)/England, Preis sh 15/—.

Es ist in Fachkreisen, leider auch in Ama-
teur-Kreisen wenig bekannt, dass die Mer-

sey Railway in Liverpool eine **echte U-Bahn**
ist (sie fehlt meist bei den entsprechenden
Tabellen und Übersichten), so dass mit die-
ser Schrift eine fühlbare Lücke geschlossen
wird, indem dem Leser die ganze Geschichte
dieser Bahn von ihrem Dampftrieb bis
zum heutigen elektrischen Schnellbahntrieb
vor Augen geführt wird. Auf 64 S. DIN A 5
mit vielen schönen Abbildungen, Netzbildern
und Streckenzeichnungen bekommt man
einen umfassenden Überblick über diese
merkwürdigerweise so unbekannt gebliebene
U-Bahn.

Das Ende der R. T. M.

Am 14. Februar 1966 war es so weit — die
auch vielen deutschen Verkehrsfreunden
wohlbekannte „**Rotterdamsche Tramweg
Maatschappij**“ stellte mit der Fahrt um
14.45 Uhr aus Spijkenisse den Betrieb auf
ihrem letzten Streckenabschnitt Spijkenisse
— Hellevoetsluis ein. Der letzte Zug war

eine dazugehörige Kleinbahnstrecke zu
bauen.

Innerhalb einiger Wochen hat ein Teil der
rd. 280 Mitglieder dieser neuen Stiftung
mehrere 10 000 Gulden zusammengebracht
und damit die 3 Dampfloks 50, 54 und 56, die
16 Personenwagen des Dampfbetriebes und
zahlreiche Güterwagen, sowie etwa 15 km
Schienen und Weichen kaufen können. Die
schlechtesten Personenwagen und der grösste
Teil der Güterwagen, die meist nur mit
Schrott zu bezeichnen sind, sollen ausgemustert
werden, während das restliche Roll-
material nach Hellevoetsluis gebracht wird,
wo es vorläufig auf dem ehemaligen RTM-
Gelände stehen darf. Inzwischen wird ge-
prüft, ob es möglich ist, auf einer der Süd-
Holländischen Inseln des ehemaligen RTM-
Netzes eine Kleinbahnstrecke zu erhalten,
um auf ihr Dampfzüge betreiben zu können
sowie die Dampfloks fahrbereit machen zu
lassen.

Das Diesel-Rollmaterial soll nach Aussage
des RTM-Direktors nach Österreich (evtl.
Zillertalbahnhof?) und nach Angola (!) verkauft
werden, während aber auch aus England
mehrere Anfragen von Kleinbahn-Amateur-
Gruppen eingetroffen sind. Der VT M 67
(ex Maasbuurtspoorweg) wird zum Eisen-
bahn-Museum Utrecht überführt. Die Ver-
kehrs-Amateure werden dennoch versuchen,
wenigstens einen der VT zu erwerben, da
bei den Dampfloks erst die Kessel überprüft
werden müssen und es daher einfacher wäre,
zunächst einen Betrieb mit Dieselfahrzeugen
zu beginnen.

An VT sind vorhanden: M 67 (geht nach
Utrecht), M 1602, ex DB-Zug 17.01 — M 17.00
— 17.02; M 1302, M 1803, M 1804, M 1805,
M 1806, M 1807 sowie die Rangierloks M 1651
und M 1652.
v. d. Gragt



Die letzten Tage standen im Zeichen eines un-
gewöhnlich starken Schneefalls — das Foto zeigt den
M 1806 mit den Pw 1507 und 1509 beim Tanken in
Hellevoetsluis am vorletzten Tage (13. 2. 1966).

Foto: v. d. Gragt

der VT M 1806 „Bergeend“ mit 4 Personen-
wagen. Damit war der gesamte Kleinbahn-
verkehr dieser Bahn stillgelegt; eine Aus-
nahme bildet lediglich die kurze Güterstrecke
von einigen hundert Metern am Fährhafen
von Zijpe (Insel Schouwen — Duiveland),
wo die Diesellok M 1651 an einigen Tagen
pro Jahr mit Kohlenwagen für die Dampf-
fährboote rangiert.

Das gesamte Dampfbahn-Rollmaterial
wurde vom Niederländischen Verkehrs-
amateur-Verein (N.V.B.S.) gekauft, der zu
diesem Zwecke kurz vorher eine Stiftung
gegründet hat, die „Tramweg-Stichting“, mit
dem Ziel, ein Strab-Museum zu gründen und

Die Stilllegung in Lille

Wir leben — leider — in einer „Stilllegungs-Welle“, immer wieder andere Schienenbahnen werden auf den „modernen“ Busbetrieb umgestellt und es vergeht in letzter Zeit kein Heft des DVA, in dem nicht mindestens von einer Stilllegung berichtet wird.

Nun kann man solche Begräbnisse auf mancherlei Art celebrieren — es gibt Bahnen, die verschwinden sang- und klanglos ohne offizielle „letzte Fahrt“, ohne Ansprache und ohne Gedenkstunde, andere wieder machen aus dem Anlass eine „Show“ — wie es heute so schön heisst —, doch mit ihr ist wenigstens noch eine Dankbarkeit an ein Verkehrsmittel verbunden, über dessen Ablösung man nicht immer erfreut ist, weil in den meisten Fällen das „dicke Ende“ nachkommt.

Ganz besonders feierlich und schwungvoll verabschiedete man am 29. Januar die vertraute grüne Strassenbahn in Lille: sämtliche



Abschiedsfahrten in Lille am 29. 1. 1966.

Wagen der letzten Linie B waren festlich dekoriert und man konnte noch, so viel man wollte, umsonst mit der Bahn fahren (Abbildung) — eine nette Geste dem Publikum gegenüber, das ja letzten Endes „Kundschaft“ des Verkehrsbetriebes ist — diesen Gesichtspunkt sollte man eigentlich niemals bei solchen, wenn auch makabren Anlässen, ausser Betracht lassen.

Möglichkeiten . . .

Es kann sein, dass Sie einmal in eine ferne Stadt kommen und dort mit Strassenbahn oder Bus fahren wollen und dann ist es gut, wenn Sie wissen, was für ungeahnte Möglichkeiten Sie dort haben.

Beim Tarif fängt es an, denn Sie können beim Schaffner einen Barfahrchein kaufen, der Sie zum Umsteigen auf Tram und Bus berechtigt, aber nicht auf die Omnibus-Zubringerlinien, denn dort gibt es nur die Zahlbox, die Sie dann füttern müssen. Haben Sie sich aber beim Schaffner oder im Automaten oder einer Vorverkaufsstelle eine Mehrfahrtenkarte gekauft, dann sind Sie besser dran, denn nun können Sie billiger fahren und auch auf die Zubringerlinien ohne Zuschlag umsteigen.

Und nun die verschiedenen Möglichkeiten, die der Fahrgast hat, die Fahrzeuge des Verkehrsbetriebes zu besteigen bzw. zu benutzen. Da kommen alte Züge oder Grossraumzüge, bei denen ist jeder Wagen mit einem Schaffner besetzt, was bei den Grossraumzügen bedeutet, dass Sie jeweils an der hinteren Türe zusteigen müssen, aussteigen an der mittleren oder vorderen Tür. Es gibt Linien, da sind auf den Grossraumtriebwagen an allen Tagen keine Schaffner, Ein- und Ausstieg für Umsteigefahrchein- und Sichtkarteninhaber an allen Türen. Dann gibt es Linien, bei denen ist dieses System nur im Berufsverkehr, an Samstagen und Sonntagen in der Frühe sowie Montag mit Donnerstag zusätzlich im Nachtbetrieb gültig.

Dann gibt es die Linien mit Entwerter, bei denen ist der Triebwagen an allen Tagen nur für Fahrgäste mit gültigem Umsteigefahrchein, Sichtkarten oder zu entwertenden Mehrfahrtenkarten vorgesehen. Bei alten Zügen kann es sein, dass einmal ein zweiter Beiwagen nur für Umsteige- und Sichtkarteninhaber vorgesehen ist, aber dann ist auf diesem Wagen noch ein Student, der die Signalanlage bedient. Bei Obussen ist während des Berufsverkehrs der Motorwagen wie bei der Strassenbahn schaffnerlos.

Bei den Stadtbuslinien ist normal der Einstieg hinten beim Schaffner. Ist es jedoch ein Gelenkbus, so können Sie auch beim Fahrer einsteigen, der dann die Umsteigefahrchein oder Sichtkarten kontrolliert. Es gibt jedoch auch Stadtbuslinien, da können Sie an sämtlichen Türen ohne Kontrolle ein- oder aussteigen. Sie müssen nur einen gültigen Fahrchein besitzen. Bei einer Linie ist sogar jeder zweite Kurswagen für dieses System hergerichtet. Als weitere Variante soll in Zukunft noch eine Stadtbuslinie verkehren, bei der die Fahrer Fahrcheine verkaufen. Interessant ist noch, dass bei vielen Stadt- und Zubringer-Buslinien städtische und private Omnibusse durcheinander eingesetzt sind.

Die Omnibus-Zubringerlinien sind grundsätzlich ohne Schaffner. Hier müssen Sie beim Fahrer einsteigen, der Ihren Fahrchein kontrolliert oder Ihre im Vorverkauf besorgte

