

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

JULI 1966

Nr. 260

Grossreinemachen im sinkenden Schiff

Können Sie sich, lieber Leser, vorstellen, dass der Kapitän eines zum Sinken verurteilten Schiffes noch ein Grossreinemachen befiehlt und den ganzen Kahn auf „Hochglanz“ polieren lässt? Wohl kaum. Halten Sie einen Hausbesitzer für normal, der sämtliche Wohnungen seines zum Abbruch bestimmten Hauses noch einmal von Grund auf renovieren lässt? Wohl auch nicht. Aber **jetzt** kommt es: Können Sie sich vorstellen, dass ein öffentlicher Verkehrsbetrieb, der die Stilllegung seiner Strassenbahn beschliesst, noch moderne Gelenkwagen in grossen Serien anschafft? Lieber Leser, Sie **müssen** es sich einfach vorstellen, so absurd es auch sein mag, denn diesen Fall gibt es, nämlich in der Hauptstadt eines skandinavischen Landes! Als dort nämlich vor einigen Jahren mit grossem Pomp die Probefahrt mit einem modernen Sechsscher gefeiert wurde, überschlug man sich fast vor Begeisterung über dieses neue, rationelle und zukunftsweisende Verkehrsmittel und gab spontan eine grosse Serienbestellung auf, deren Auslieferung sich noch bis auf die heutige Gegenwart erstreckt.

Doch inzwischen ist auch dort — unerfindlichen Strömungen zufolge — ein Stimmungsumschwung eingetreten mit dem Ergebnis,

die „verkehrsbehindernde“ Strassenbahn ganz abzuschaffen und dem modernen Omnibus Raum zu geben! Doch die Gelenkwagenbestellung läuft nun seit Jahren, der Vertrag ist unterzeichnet und muss erfüllt werden. So trat hier der groteske, aber zugleich auch beschämende Fall ein, dass moderne, Millionenbeträge kostende Gelenkfahrzeuge schon zur Verschrottung vorgesehen sind, wenn sie noch gar nicht gebaut sind bzw. sich noch in der Fertigung befinden. Es drängt sich in der Tat die Frage auf, ob man der Waggonfabrik wegen der bekannten prekären Personallage nicht besser gleich den Auftrag gibt, die Wagen an Ort und Stelle zu verschrotten, umso eher kann man nämlich in der bewussten Stadt die Stilllegung des restlichen Strassenbahnbetriebes vornehmen und braucht sich nicht allzu lange mehr über die „verkehrsbehindernde“ Strassenbahn zu ärgern. Geld scheint ja überhaupt keine Rolle zu spielen, Defizite werden ja per se immer irgendwie ausgeglichen.

Bei dieser ausgesprochenen „Schizophrenie“ in der Verkehrspolitik, die in dem aufgezeigten Fall einen neuen Gipfelpunkt erreicht haben dürfte, braucht man sich in Zukunft in der Tat über nichts, aber auch gar nichts mehr zu wundern. M-t

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Am 4. und 5. Juni besuchte eine kleine Gruppe die Strassenbahn in Mainz. Die Stadtwerke hatten es jedoch wegen des „grossen Risikos“ abgelehnt, die Teilnehmer auf ihrem Betriebshof zu empfangen (so etwas gibt es wirklich! D.Red.), dafür hatte man in dem Verkehrsfreund E. A. Jamin aus Mainz einen höchst sachkundigen Führer, der alles Wissenswerte in dem liebenswerten Tonfall mitteilte, der allen Bundesbürgern aus der Zeit der Fassenacht her vertraut ist. Von dem einstigen ausgedehnten Strassenbahnnetz sind nur noch zwei Linien übrig: 8 von Bretzenheim zur Ingelheimer Aue, und 11 von Hechtsheim nach Finthen, dazu eine HVZ-Verstärkungslinie 10 von Gonsenheim bis Schillerplatz bzw. Berliner Siedlung. Kreuzungspunkt ist der Hauptbahnhof. Zum Rhein und über ihn fährt keine Bahn mehr, nur in der Rheinallee liegt noch ein Betriebsgleis.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Am 21. Mai 1966 wurde der Schienenverkehr der **Bad Eilsener Kleinbahn** eingestellt, Schienenersatzverkehr durch Privat-Omnibusunternehmer. Der ET 204 wird voraussichtlich zu Stern & Hafferl (Österreich) kommen. Lübbers

Am gleichen Tage wurde auch bei der **Extertalbahn** der Personenverkehr zwischen Bösingfeld und Barntrup eingestellt, Schienenersatzverkehr durch eigene Omnibusse. Der Güterverkehr auf der genannten Strecke bleibt weiterhin bestehen. Noch vorhandener Wagenpark: Tw 4 und 5 (Westwaggon) sowie 6 (Rastatt), Ellok 21 und 22. Die Bw 11 und 12 sowie einige Güterwagen sind abgestellt. Lübbers

Auf der **Furka-Oberalpbahn** wurde in diesem Jahre wegen der ungewöhnlichen Schneeverhältnisse der durchgehende Betrieb Brig — Andermatt **erst am 5. Juni** aufgenommen. Ferner verhinderten starke Lawinenschäden auf dem oberen Teil der einzigen noch mit Dampf betriebenen **Zahnradbahn** der Schweiz auf das **Brienzer Rothorn** eine Betriebsaufnahme bis 18. Juni. Bis dahin verkehrten die Züge nach einem reduzierten Fahrplan nur zwischen Brienz und Planalp. Zimmer

Es sind also nur noch die von der früheren Dampfbahn befahrenen Aussenstrecken übrig. Diese sind allerdings landschaftlich recht reizvoll und weitgehend auf eigenem bzw. besonderem Bahnkörper verlegt. Der durchweg mit gepflegten sechsachsigen Triebwagen durchgeführte Verkehr ist recht eindrucksvoll. Auch ist der Tarif im Gegensatz zu vielen anderen Betrieben günstig: Geradeaus 50 Pfg., Umsteigen 60 Pfg., gültig auch für das Wiesbadener Netz, dazu 6-Fahrten-Karten, bei denen man noch etwas spart. Kein Wunder, dass der Mainzer Betrieb eine Zunahme der Beförderungsziffern verzeichnen kann. Auch an Verbesserungs- und Ausbauplänen mangelt es nicht. Einiges davon ist schon in Arbeit.

Die Besichtigung verlief bei schönstem Wetter, ihr ging ein Kurzbesuch bei dem todgeweihten Rest der Koblenzer Strassenbahn voraus, und den Abschluss bildete für einige Teilnehmer eine Fahrt mit dem Rheindampfer bis Koblenz. Es wurden lebhaft alle bedauert, die nicht mitgekommen waren. Boehm

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Aachen: seit 16. 12. 1962 neue OmL 2 Gartenstr. — Hanbruch, neue OmL 52A Eschweiler Marienstr. — Röhe Wasserwerk; seit 16. 6. 1963; erstmals Jahresfp: OmL 4A (Seilgraben — Köpfchen), 4B (Seilgraben — Herzogenrath) und 4C (Herzogenrath — Merkstein) zu neuer OmL 4 Köpfchen — Merkstein zusammengezogen. Seit 7. 6. 1964: OmL 2, 18A, 18B und 41 eingestellt, dafür OmL 7 Beverau — Preussweg — Hanbruch (statt Tülje), OmL 17 Aachen — Tülje (statt weiter nach La Calamine), neue OmL 27 Tülje — La Calamine, OmL 52A verlängert: Eschweiler Stadtwald — Hbf.-Bushof — Röhe Wasserwerk — St. Jöris. Seit 19. 11. 1964: neue OmL 14 Aachen — Köpfchen (Gemeinschaftsverkehr ASEAG-SNCV) — Eupen (Belgien); es handelt sich dabei um die Wiederaufnahme des am 13. 9. 1944 eingestellten durchgehenden Verkehrs von Aachen nach Eupen. Seit 20. 6. 1965: OmL 1 (Aachen — Haaren) bis Stolberg Kaiserplatz verlängert, dafür OmL 53 eingestellt; neue OmL 8A Vicht Dreieck — Gressenich — Werth/Hamich, OmL 13B (Kaiserplatz — Süsterfeld) in 13A umbenannt und alte OmL 13A (Burtscheid — Kaiserplatz — Ponttor) eingestellt; OmL 17 wieder Aachen — La Calamine und OmL 27 eingestellt; OmL 18 verkürzt Dürwiss — Eschweiler — Nothberg (statt weiter nach Hamich) — Vicht Dreieck; neue OmL 33 Aachen — Waldfriedhof — Walheim. Seit

22. 5. 1966: OmL 1 (Aachen — Stolberg) verlängert bis Werth — Gressenich — Schevenhütte; OmL 4 verkürzt Diepenbenden — Merkstein; OmL 8 verkürzt Vicht Dreieck — Zweifall, OmL 32 (statt Ringlinie Pumpe — Eschweiler-Werth — Stolberg — Pumpe) jetzt Stolberg Hbf. — Atsch Dreieck — Mühle — Vicht Dreieck — Gressenich — Werth — Eschweiler — Pumpe — Stolberg Frankenthal; OmL 8 A, 34 (Eschweiler — Propsteier Wald), 38 (Eschweiler — Schevenhütte) und 44 (Stolberg — Propsteier Wald) eingestellt.
Vogt

Bremen: OmL 25 über Utbremer Ring hinaus durch Holsteiner Str. bis Emden Str. verlängert, dafür OmL 29 teilweise neue Linienführung: Hohweg — Osterfeuerberger Ring — Fürther Str. — Hemmstr. (Annaweg) mit zeitweiliger Aufteilung in a) Hohweg — Walle Bf. und b) Hemmstr./Eickendorfer Str. — Hemmstr./Annaweg (seit 2. 5. 1966).
Lübbers

Brüssel: Seit 4. 6. 1966 durch neue Einbahnregelung der Rue de la loi SL 23, 24, 25 und 26 stadtauswärts über Rue Ducale — Rue Lambermont — Rue Belliard, SL 28 und 39 stadtauswärts über Rue Ducale — Rue Lambermont — Rue Belliard — Rue Breydel — Avenue d'Auderghem; SL 40 statt über Rue Joseph II über Avenue des Arts — Rue Belliard — Rue Breydel — Avenue d'Auderghem — Ront Point Schuman — Avenue de Cortenbergh; OmL 5 in Richtung Schaerbeek über Rue Froissart — Ront Point Schuman — Rue de la loi — Rue du Taciturne — Rue Stevin; OmL 20 und 22 stadteinwärts über Avenue d'Auderghem — Ront Point Schuman — Rue de la loi — Rue de Trèves; OmL 27 und 30 stadteinwärts über Rue de la loi und Rue Ducale, stadtauswärts über Avenue des Nerviens und Avenue des Gaulois; OmL 36 stadteinwärts über Rue Froissart — Ront Point Schuman — Rue de la loi — Rue Ducale.
Vogt

Flensburg: Die Stilllegung der Strablinie nach Mürwick (SL 3) sowie der Obuslinie fand am 15. 9. 1959 statt.
Waltking

Haag: seit 22. 4. OmL 4 und 21 zu neuer OmL 4 vereinigt: Bohemen Balsemienlaan — Spui Stadtmitte — N.S. Bf. Mariehove, OmL 15 jetzt Meppelweg nach Stadthaus (statt bisher zum Bf. Staatsspoor), OmL 20 und 25 zu neuer OmL 25 zusammengelegt: Berestein Hengelolaan — Bf. Holl. Spoor — Voorburg Mgr. Van Steelaan. Schnellbus-L. 20 in 25-S umbenannt mit Linienweg: Houtmarkt — Hengelolaan, OmL 24 über Rijswijk nach Voorburg NS-Bf. verlängert.
v. d. Gragt

Koblenz: Die Stilllegung des restlichen Strabetriebes (SL 1/2) und deren Umstellung

auf Omn-Betrieb wird in etwa 1 1/2 Jahren zu erwarten sein.
Harding

Mailand: SL 5 sowie Vorortbahn nach Corsico und die S.T.I.E. eingestellt, dagegen wurde SL 24 um ca. 1 km bis Via Unghera verlängert.
Lehnhart

Mönchengladbach: Seit 22. 5. SL 3 eingestellt, dafür neue OmL 3 Bettrath — Eicken — Hauptbahnhof — Waldhausen — Venn. Jetzt nur noch SL 1/2 und 7 mit zusammen 8 Kursen (nur noch Gl-Tw) in Betrieb.
Stetza

Offenbach: Die Aufgabe des restl. Strabetriebes (SL 16) wurde beschlossen; der Betrieb geht auf Frankfurt/M. über, SL 16 wird künftig am Markt (statt Depot/Friedhof) enden, ObL 3 wird demnächst auf Omn-Betrieb umgestellt, dann nur noch eine ObL in Betrieb.
Harding

Reutlingen: Nach einem soeben bekanntgewordenen Gutachten soll die Strab auf Omn-Betrieb umgestellt werden, es steht allerdings noch die Genehmigung des Gemeinderates aus. (Anm. d. Red. Da haben wir es wieder: 3 moderne Gelenkwagen gekauft, anschliessend Stilllegung!)

Bormann

Salzburg: ObL F und M zu neuer Knopflinie 1/2 zusammengefasst: Itzling — Stadtmitte — Maxglan — Hbf. — Friedhof.
Lehnhart

Valenciennes: Am 1. 7. fand die letzte Fahrt der Strab auf der Strecke nach Bonsecours statt, der gesamte Stadt- und Überlandverkehr wird jetzt ausschliesslich durch Omn bedient.
Stetza

Wien: seit 13. 6. SL 57 auf Omn-Betrieb umgestellt, Linienführung jetzt: Elisabethstr. — Bf. Rudolfsheim.
Lehnhart

c) Schnellbahnen:

Berlin: Auf der S-Bahn seit 1. 7. innerhalb der drei Westsektoren jetzt neuer Einheits-tarif von DM —,30.
Orwat

Berlin: Die seit langem abgestellten U-Bahn-Grossprofil-Beiwagen 270, 272—274, 278—281, 283—287, 290 und 291 (Baujahr 1927/28) sind jetzt ausgemustert worden.
B V B

e) Das Liniennetz:

heute **Bad Homburg** (Winter 1965/66)
1 — (rot) (Gonzenheim-) Bhf. — Kurhaus Markt — Kirdorf — Eichenstahl und zurück
2 — (blau) (Eichenstahl-) Bhf. — Rathaus — Gonzenheim und zurück



- 3 — (grün) Bf. — Kurhaus — Hardtwaldsiedlung — Waldfriedhof — Markt — Kurhaus
- 4 — (gelb) Kurhaus — Bf. — Krankenhaus — Berliner Siedlung — Untertor — Markt — Kurhaus
- 5 — (weiss) — Alter Bf. — Steinkaut — Rathaus — Bf. — Kurhaus — Markt — Untertor — Gartenfeld

6 — (braun) feld — Untertor — Markt — Kurhaus — Bahnhof

(OmL 3, 4, 5 und 6 sind praktisch eine Linie, s. Netzbild.)

Alle OmL halbstündlich, jedoch OmL 1 zwischen Bf. und Eichenstahl viertelstündlich. Alle OmL berühren die Endstation der SL 25 am Alten Bahnhof.

Ausserdem fahren im Stadtgebiet im starren 30-Min-Fp noch:

SL 25 Alter Bf. — Rathaus — Gonsenheim — (Frankfurt)

OmL (ex 45) Strab-Depot — Markt — Kurhaus — Alter Bf. — (Frankfurt)

DB-OmL Bf. — Kurhaus — Markt — Untertor — Krankenhaus — (Königstein), sowie mehrere unstarre OmL der DB, Kraftpost u.a., z.B. auch nach Dornholzhausen — Saalburg (früher Strab). Söhnlein

ALLGEMEINES

Vreedenberg: zum Aufsatz N. Müller „Die Strassenbahnen in Australien“. Es wundert mich sehr, dass der Verfasser einen der grössten Betriebe, die wohl bis 1949 bestanden haben, nämlich **Newcastle** (N.S.W.) ganz vergessen hat. Es wäre wünschenswert zur Vervollständigung der interessanten Zusammenstellung einige Angaben über diesen Betrieb noch zu bekommen.

Todt: Die **Westfälische Landes-Eisenbahn** (WLE) besass früher eine Anzahl Vierachser mit unregelmässiger Fensteranordnung. Nicht immer schien diese „sinnvoll“ zu sein, so dass man daraus auf ehemalige Schlaf- oder Speisewagen schliessen könnte. Es gab in diesen Wagen auch einzelne Abteile ohne Fenster. Welchen Ursprungs sind sie?

Übrigens verwendet die WLE anstelle von Einfahrt-Signalen Trapeztafeln mit einer

Lampe darüber, die bei freier Fahrt grünes Dauerlicht zeigt (anders etwa bei den Osthannoverschen Eisenbahnen, wo die Lampe weisses Licht hat und dem herannahenden Zug das Signal Zp 11 gibt).

Münzinger: zum Bericht „Omnibusverkehr in Kleinstädten“.

Neustadt (Weinstrasse) = ca. 33 000 Einwohner

Betriebsführer: DB, Bundesbahn-Busverkehrsstelle Neustadt (Weinstrasse)

Stadt- und Vorortverkehr Neustadt:

- 1 Neustadt Hbf. — Gimmeldingen — Königsbach — Ruppertsberg
- 2 Schöntal — Neustadt Hbf. — Haardt — Unterhaardt — Neustadt Hbf. — Schöntal
- 3 Hauptbahnhof — Karl-Peters-Strasse
- 3 Hauptbahnhof — Spitalbachstr. — IBAG — Hauptbahnhof.

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Das in DVA 259/2041 als Beilage angekündigte **HESTRA-SIGNAL** konnte dem Heft nicht beigelegt werden, da dieses wegen Erkrankung des Sachbearbeiters beim Hestra-Verlag nicht fertiggestellt und geliefert werden konnte.

Augsburger Allgemeine (19. 3. 66): „Die Eisenbahn auf dem Abstellgleis“, langer und mit 1 Bild ausgeschmückter Bericht über die sehenswerte Anlage eines Nördlinger Eisenbahnmodellbauers. Fruth

desgl. (2. 4. 66): „Tramverkehr der Zukunft in der Luft“ — ein hochinteressanter und in die Zukunft weisender Aufsatz über die z.Zt. im Deutschen Museum behandelte Ent-

wicklung des europäischen Airbus-Systems.
Fruth

One hundred Years of the Berlin Trams, von Peter J. Walker, 84 S., über 100 Abb., Zeichnungen und Netzbilder, DIN A 5, zu beziehen zum Preise von sh 7/— bei der Light Railway Transport League (LRTL), Mr. R. J. A. Cramphorn, 2 Dalmally Road, Addiscombe, Croydon (Surrey).

Diese in englischer Sprache verfasste Denkschrift gibt einen sehr guten Überblick über die nunmehr 100-jährige Geschichte der Berliner Strassenbahn in allen ihren geschichtlichen und betrieblichen Einzelheiten. Die Wagenpark-Listen der einzelnen Bahnen sind nummern- und serienmässig gut und übersichtlich geordnet, wenn ihnen naturgemäss auch zahlreiche Details fehlen. Auch der U- und S-Bahn sind einige Kapitel gewidmet, so dass der Leser in jedem Falle einen vollständigen Überblick über die wechselvolle Geschichte des Berliner Nahverkehrs bis in die jüngste Gegenwart erhält.

Die **Frankfurter Rundschau** brachte in ihrer Ausgabe vom 16. 6. 1966 unter den Titeln „Bahnsteigsperrern auf Rädern“ und „Schaffnerwagen jetzt im Zuge“ zwei Artikel, die man getrost überschreiben könnte: „Raus-treten zum Appell!“. Der Fahrgast und

„Kunde“ der Deutschen Bundesbahn wäre also danach gezwungen, zunächst den Schaffnerwagen aufzusuchen, um seine Karte entwerfen zu lassen. Den Wagen muss er dann wieder verlassen, um nachfolgenden Platz zu machen und er kann sich erst dann seinen endgültigen Platz in einem anderen Wagen suchen. Was das für Reisende mit grossem Gepäck, insbesondere für ältere, kranke und gehbehinderte Personen bedeutet, kann man sich in unserer Zeit der allgemeinen Rücksichtslosigkeit leicht ausmalen. Der Schaffner spielt damit die Rolle des Feldwebels, der seine Rekruten mustert, anstatt dass er seine Kunden bedient. Im Gegensatz zu Österreich und der Schweiz, wo es überhaupt keine Bahnsteigsperrern gibt, hat man in Deutschland den schüchternen Versuch gemacht, einige Sperrern zu beseitigen, ohne aber das Misstrauen gegenüber dem Fahrgast fallen zu lassen. Ein Vergleich mit den Entwerferwagen der Strassenbahnen ist dabei völlig unsinnig, denn diese Wagen wurden unter ganz anderen Voraussetzungen geschaffen.

Muss man sich da noch wundern, wenn immer mehr Leute sich auf der Reise des eigenen Kraftwagens bedienen und die Strassen unnötig verstopfen?

Steinberger

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: weitere Verschrottungen bei BVG-West: Tw 5921, 5961, 5963, 5965, 6008, 6012, 6021, 6024, 6036, 6047, 6089, 6099, 6118, 6125, 6166, 6183, Bw 595, 661, 672, 749, 852 sowie Arb.Tw A 486 und A 499, ferner 4x Bw 1545 und Tw 3569. BVB

Bremen: Bw 1622, 1623, 1626, 1627 (ex 1642), 1634 (ex 1648) zum ER-Wagen umgebaut. Lübbers

Charleroi (Belgien): Tw 263 nach Ausmusterung an das AMUTRA-Museum Schepdael übergeben. v. d. Gragt

Dortmund: neu 8x Gl-Tw 33—40 (2R, DUWAG), mithin Serie ausgeliefert. Folgende Wagen = a: Tw 107, 110, 111, 166 und 174 sowie Bw 552, 572, 605, 608, 609 und 639. Pfaff

Duisburg: 6x Gl-Tw 242 jetzt auch in 8x Gl-Tw umgebaut. Stetza

Düsseldorfer: Folgende Wagen = a: Tw 26—29, 599, 921, 925 und 935, Bw 709, 720, 725, 735, 743, 744, 768, 774, 777, 782, 784, 793, 804, 822, 829, 836, 840, 842, 847, 852, 855, 861, 870, 874, 878 und 889. Tw 11 und

912 = Arb.-Wg., Tw 1261 nach Unfall abgestellt und zur Verschrottung vorgesehen. Waltking

Essen: zur Meldung in DVA 258/2033: 4x Tw 1901 ist wieder in Betrieb, jedoch mit Fahrgestellen des 1904, der = a ist. Tw 1120, 1121 und 1122 = Arb.-Wg. 692, 691 und 693. Tw 1154 = a. Boisserée

Flensburg: Es waren die Pfb-Wagen 1—4 und 5—6 vorhanden. Daher ist anzunehmen, dass diese später in 51—56 umgenummert wurden, so dass sich dadurch der Beginn der Bw beim elektrischen Betrieb mit 57 erklären lässt. Waltking

Hagendingen: 4x Tw 6 (ex Paris) wurde an das AMUTRA-Museum Schepdael abgegeben. v. d. Gragt

Hamburg: Weitere Ummummierungen von V6-Tw und -Bw im Zusammenhang mit Umbauten: Tw 3027 = 3627, 3028 = 3628, 3029 = 3629, 3033 = 3633, 3035 = 3635, 3038 = 3638, 3054 = 3654, 3057 = 3657, 3090 = 3598 und 3133 = 3583, Bw 4104 = 4604, 4126 = 4626, 4131 = 4631, 4132 = 4632, 4147 = 4647, 4156 = 4656, 4166 = 4666, 4173 = 4673, 4180 = 4680, 4187 = 4687, 4188 = 4688 und 4191 = 4691. Otto

Innsbruck: Tw 52 sowie Bw 115 und 151 = a. Lehnhart

Kiel: 2x Tw (ex Lübeck) 201, 202 und 203 zu Bw 80, 82 und 83 (ER-Wagen) umgebaut.

Otto

Neuchâtel (Schweiz): zur Meldung DVA 259/2041: nicht der 6x Gl-Tw 1101, sondern 1104 ex Genua ist in N. zur Probe.

Stetza

Nürnberg: Mitteleinstieg-Bw A 402 (ex 1200) = a.

Michelke

Oberhausen: Bw 413 = a.

Stetza

Regensburg: Die Wagenkästen der Tw 23, 24, 28, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 44 und Bw 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 74 und 76 stehen auf dem Dorfplatz in **Aschbuch** (Oberpfalz) und sollten zu Bauhütten und Gartenhäuschen verwandelt werden, was nun aber aufgegeben wurde. Daher werden die Wagen demnächst zerlegt.

Michelke

Saartal: Die an der „Goldenen Bremm“ zusammengestellten Strabwagen sind sämtlich durch Verbrennen verschrottet worden, da sich kein Abnehmer für sie fand.

Harding

Würzburg: Die 4x Gl-Tw 115—126 wurden in 215—226 umgenummert.

Michelke

Wagenpark-Geschichte **Wuppertal** — es folgt heute als letzter Betrieb die **Barmer Bergbahn**, die sich auf 2 verschiedene und ursprünglich streng voneinander getrennte Wagenparks aufteilt:

a) Betrieb Cronenberg (1000 mm):

Tw 1—18 Bj. 1900 davon 4—9 = 51—56,
davon 51—54 = a
55 = 152 = Wuppertal
629 = a,
56 = 150 = Wuppertal
630 = a,
Rest = a

20—25 Bj. 1905 = 57—62, davon 57
— 60 = Krefeld 252—
255, 61 = 17(II) = KV
und 62 = 18(II) = a

63—78 Bj. 1909 = Wuppertal 163—178,
davon 163, 166, 169,
175 und 176 = KV,
Rest = a

79—85 Bj. 1914 = Wuppertal 179—185,
davon 181, 183 u. 185
= KV, 184 = Dürener
Eisenbahn 20, Rest = a

86—91 Bj. 1926 = Wuppertal 186—191,
(4x) davon 186 und 191
= KV, Rest = a

92—94 Bj. 1928 = Wuppertal 192—194,
davon 192 und 193
= a, 194 noch vorh.

Bw 101—112 Bj. 1914 ex 91—102, davon:

101 = 49 = Wuppertal

349 = a

102 = 50 = Wuppertal

350 = a

103 + 111 = 4x Gl-Bw

124

104 = 51 = Wuppertal

351 = a

105 = 52 = Wuppertal

352 = KV

106—110 = Wuppertal

354—358 = a

111 (siehe bei 103)

112 = Wuppertal

359 = a

113—116 Bj. 1926 = Wuppertal

360—363 = a

117—118 Bj. 1929 = Wuppertal

364—365 = KV

124 Bj. 1914 4x Gl-Bw ex 103+111 =

Wuppertal 366 = KV

125 Bj. 1929 4x = Wuppertal

367 = KV

(Betrieb Toelleturm folgt)

b) Omnibusse:

Essen: Berichtigung zur Meldung DVA 258/2033: die Busse 3333, 3343, 3345 und 3346 sind **noch in Betrieb**, jedoch 3322, 3323 und 3340 = a. Neu: Reisebus 3922 (ex Vorführungswagen, KM/Bü).

Boisserée

Wien: neu Gl-Omn 4757 (Saurer).

Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Hamburg:

Normalbusse (Stand 1. 1. 1966):

6400—6429 Bj. 1964 Bü/Sen. 12 D

6499 Bj. 1965 Bü/Präf. 13 D

6897 Bj. 1960 MAN

6681—6684, 6686,

6687, 6689, 6776,

6778, 6780—6782,

6784—6789, 6792, Bj. 1959 Mag/Sat. II

6719

6895 Bj. 1958 desgl.

7000—7006, 7008, Bj. 1961 desgl.

7010—7015, 7017—

7025, 7027, 7028,

7032, 7034, 7036—

7040, 7043, 7045—

7049, 7052, 7054— Bj. 1960 desgl.

7060, 7062, 7063,

7065, 7066, 7071

und 7072

(Fortsetzung folgt)

Otto

LOKWESEN

Die Hauptverwaltung der DB hat beschlossen, dass 18 nummernmässig bereits erfasste Dampfloks für die Nachwelt erhalten bleiben. Im einzelnen handelt es sich um die folgenden Maschinen:

05 001,
18 451, 18 316, 18 323, 18 528,
38 1444,
39 184,
81 004,
85 007,
88 7306,
89 7462, 7513, 7538,
97 501, 504,
99 211 und 253

(die Nummer der 18. Lok ist leider noch nicht bekannt, dabei soll es sich um eine für die TH Braunschweig bereitgestellte Maschine handeln.)

Wie zu dieser Entscheidung kommentiert wird, sollen diese 18 Lok nach ihrer Ausmusterung geschützt in Hallen abgestellt werden.

Ein ungewöhnlicher Besuch aus den USA

Vor kurzem landete am Neuhöfer Kai im Hamburger Hafen ein 22,5 Meter langer und rd. 51 t schwerer Ultraschall-Schienenprüfwagen der „**Boston & Maine Railway Co**“ (USA), um auf dem Schienenwege auf Strecken der DB nach Bergisch-Gladbach weitergerollt zu werden. Dort wird er für eine sich auf ganz Europa erstreckende Testfahrt für die „Gesellschaft für Elektrophysik“ zur Schienenprüfung und -messung hergerichtet. Mit diesem Fahrzeug soll es möglich sein, Schienenriffseln und Bruchstellen mit Hilfe von Ultraschall zu ermitteln.

Da der USA-Riese eine Breite von 3,14 m besitzt, musste für den Transport innerhalb Deutschlands ein Sonderfahrplan mit Begrenzungsverboten aufgestellt werden. Der Wagen wurde daher vorwiegend über Nebenstrecken geleitet.

Japanische Publikationen

Schon einmal wurde im DVA nicht ohne einen gewissen Neid vermerkt, was für reichhaltige Veröffentlichungen den japanischen Verkehrsfreunden geboten werden. Es sind wieder einige dazugekommen, die des Erwähnens wert sind. Sie sind sogar wert, von denen angeschafft zu werden, die (immer noch) nicht japanisch lesen können. Der

Ausser diesen als Kulturträger für die Nachwelt reservierten Lok gibt die DB ausgemusterte Maschinen zu handelsüblichen Preisen an Interessenten ab.

Wer sich also keine „01“ leisten kann, mag es wie jener Lehrer aus dem Rheingau machen, der sich eine Kleinlok des Baujahres 1919 zulegte, um mit ihr zusammen mit gleichfalls erworbenen 100 Meter Schienen einen „Betrieb“ auf seinem Grundstück einzurichten (Abb.).



Zunächst auf Nummer Sicher ist diese fahrbereite Schmalspurlokomotive aus Aschaffenburg, die ein Eisenbahnfreund erworben, um die Wiese seines Grundstückes zu beleben.
Foto: Scheffler



Der amerikanische Schienenprüfwagen wird im Hamburger Hafen auf ein DB-Gleis abgesetzt.

