

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, 43 Essen (Ruhr), Henricistrasse 71.
Ruf: Essen (02141) 284128

Abonnementspreis: DM 18,- pro Jahr (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postcheckkonto Günter Stetza, Essen 45754. Für Österreich: Jahresabonnement 90 Schilling, zu überweisen auf Konto 109070 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.

22. Jahrgang

JANUAR 1967

Nr. 266

Entwicklungsfördernder Wettbewerb?

In DVA 264 wurde anhand zweier Beispiele aufgezeigt, wie der Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern auf die technische Weiterentwicklung der Schienenbahnen einwirkt. Wie schwer es andererseits die Schienenbahnen haben, um in diesem Wettbewerb erfolgreich zu sein, soll nachstehend am Beispiel Deutschland kurz beleuchtet werden.

Wie sieht es also mit der Konkurrenz des Luftverkehrs aus? Da ist zunächst die Luftfahrt von der Beförderungssteuer vollkommen befreit. Diese macht immerhin in der Eisenbahn 1. Klasse knapp 12% des Fahrpreises aus! Ein weiterer klarer Vorteil der Luftfahrt besteht in den Stationskosten, denn die deutschen Flughäfen können mit den Lande- bzw. Fluggastgebühren bestenfalls ihre Betriebskosten decken, während die nicht unerheblichen Investitionen mit öffentlichen Mitteln durchgeführt werden.

Ganz ähnlich ist der Wettbewerb mit den schienenungebundenen Strassenverkehrsmitteln. Keine Beförderungssteuer, dafür km-Pauschale für Berufstätige, sind vorab schon grosse Wettbewerbsvorteile für den PKW. Vergleicht man darüber hinaus die Einnahmen der öffentlichen Hand an Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuern mit den Gesamtausgaben für das Strassenwesen, so kommt man auf eine Deckung von etwa nur 50%! Dabei ist zu bedenken, daß 80% der deutschen Polizisten praktisch nur im Verkehrsdienst eingesetzt sind! Die Kosten, die der Strassenverkehr laufend der Justiz und dem Krankenhauswesen bereitet, sind nicht mitgerechnet, ebenso wenig der immerhin volkswirtschaftliche Schaden, der durch die irrsinnig vielen Unfälle entsteht! Das sind

finanzielle Vorteile für PKW, LKW und Omnibus gleichermaßen, die ein Milliarden-Defizit bei der Eisenbahn geradezu lächerlich erscheinen lassen.

Die Binnenschiffahrt tritt nur auf dem Güterverkehrssektor als ernsthafter Konkurrent der Bahn auf. Dafür umso gefährlicher! Die Binnenschiffahrt zahlt nämlich, genau wie Luftverkehr und PKW auf dem Personenverkehrssektor, wiederum keinerlei Beförderungssteuer. Die Aufwendungen der öffentlichen Hand für die Binnenwasserstrassen sind durch Schiffsabgaben mit noch nicht einmal 20% gedeckt. Dieses jährliche „Minus“ beträgt etwa 40% der jährlichen Frachteinnahmen dieses Verkehrsträgers, oder andersherum, die Binnenschiffahrt müsste ihre Frachtkosten um 40% erhöhen, wenn sie dieses Manko selbst decken müsste.

Dass unter solchen Voraussetzungen der Wettbewerb zu einer finanziellen Auszehrung der Eisenbahnen führt, welche keinerlei Rücklagen für die wiederum aus Wettbewerbsgründen so dringend notwendigen Modernisierungsvorhaben zulässt, liegt auf der Hand. Wir verstehen auch, warum führende Vertreter des Eisenbahnwesens immer wieder die Beseitigung der „Wettbewerbsverzerrungen“ fordern und was damit gemeint ist. Hoffen wir, daß die Politiker, bei denen es langsam anscheinend zu „dämmern“ beginnt, bei ihren Entscheidungen den Mut finden, sich gegen die allzu durchsichtigen Wünsche einiger mächtiger, egoistischer Interessengruppen durchzusetzen!

Hermann Hoyer

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

VDVA-Jahrestagung 1967

Obgleich in DVA 262/2062 schon kurz mitgeteilt, wird wegen der häufigen Rückfragen nochmals der Termin für die nächste Jahrestagung bekanntgegeben:

- 23. August (Mi) Mitgliederversammlung in Hamburg
- 24. August (Do) Hamburg
- 25. August (Fr) Hamburg, nachmittags Weiterfahrt nach Kopenhagen
- 26. August (Sa) Kopenhagen
- 27. August (So) Studien-Rundreise Kopenhagen — Helsingör — Häl-singborg — Malmö — Kopenhagen

Weitere Einzelheiten werden zu gegebener Zeit an dieser Stelle mitgeteilt.

Stetza

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Für das Jahr 1967 ist das folgende Veranstaltungsprogramm (Änderungen vorbehalten) festgelegt worden:

- 28. 1. Dia-Vorführung im Rheinbahnhaus, Düsseldorf
- 25. 2. Filmvorführung Schweizer Reise (Rheinbahnhaus)
- 18. 3. Abschiedsbesuch in Mönchengladbach
- 22. 4. Besuch in Dortmund
- 27./28. 5. Besuch in Frankfurt am Main (Gemeinschaftsveranstaltung mit Frankfurter Verkehrsfreunden)
- 24. 6. Siebengebirgs- und Drachenfelsbahn
- 15. 7. Köln-Bonner Eisenbahnen
- 23./24. 9. Fahrt nach Mons (Belgien) evtl. auch Charleroi
- 15. oder
- 21. 10. Besuch in Köln
- 18. 11. Dia-Filmabend im Hauptbahnhof Düsseldorf
- 9. 12. Vortrag in der Gaststätte Dieterich am Hauptbahnhof Düsseldorf

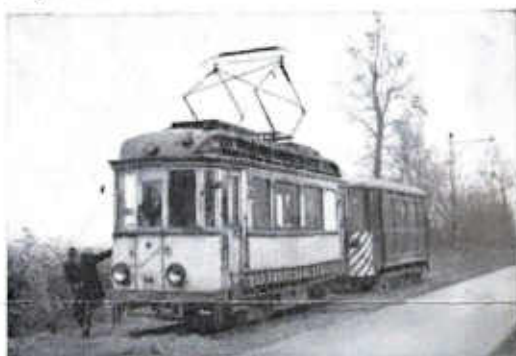
Boehm

Ausflug nach Rees

Der 26. November war zwar grau und nass, entschädigte aber die durch mehrere ausländische Freunde verstärkte Gruppe der Düsseldorfer Verkehrsfreunde für alle unternommenen Mühen durch eine Fahrt auf einer bereits stillgelegten Strecke. Von

Wesel bis Flüren musste allerdings der Omnibus benutzt werden, dessen Fahrer, ein früherer Strassenbahner, uns fröhlich wiedererkannte. In Wesel war die Fahrleitung bereits entfernt. In Flüren tauchten dann die beiden noch unverkauften Vierachser 7 und 8 auf, und die Fahrt konnte beginnen. In fotogenen Kurven und Waldstücken wurde gehalten, dann begegnete uns der noch nicht von seinen neuen Herren von der NVBS abgeholte aus Holland stammende Triebwagen mit angehängtem Turmwagen, von welchem letzterem noch ein Schild mit der Aufschrift „Emmerich“ losgezerrt und in Besitz genommen wurde.

In Rees standen ein Güterzug mit Rüben sowie der ex-NBM-Bw 125. Die Wagenhalle dient nur noch für Busse, die Schienenfahrzeuge müssen im Freien überwintern.



Tw 2 (ex NMB 17) und Bw 125 (ex NMB 43) bei Empel.
Foto: v. d. Gragt

Nach dem Mittagessen weitere Höhepunkte: 125 und 2 wurden aneinandergesetzt und setzten sich nach Empel in Bewegung (Abb.), gefolgt von Tw 8, das erste Mal, daß ein Vierachser diese Strecke befuhr. Er war auch dementsprechend sehr vorsichtig und brauchte die Schienen nicht zu verlassen. In Empel wurde umgehängt, und die nie zuvor gesehene Kombination 8 + 125 kehrte wieder nach Rees zurück, gefolgt von Tw 2, dessen immer noch erstklassige Fahreigenschaften angenehm auffielen. Als Besonderheit wurde am DB-Übergangsgleis in Empel noch das Schild bewundert, das die Aufschrift trug „Ende der Kleinbahn“ (das „1“ hatte jemand ausradiert). Bei Regen und Nebel dann ein für die meisten letzter Abschied von dieser schönen Bahn, die noch bis Jahresende Güter beförderte, dann aber vom Erdboden verschwinden wird. Hoffentlich sind bis dahin Tw 7 und 8 in gute Hände gelangt, damit sie nicht auch noch, wie gemunkelt wurde, dem warmen Abbruch anheimfallen.

Die meisten Teilnehmer begaben sich darauf nach Düsseldorf, wo in der ver-

trauten Erholungsstätte unser Freund Poeschel über das aufreizende Thema „Schönheit im Verkehr“ sprach, wie immer zu Heiterkeit, Widerspruch und Kommentar reizend. Besonders originell war die Vorführung der den Vortrag begleitenden und erläuternden Zeichnungen, die auf die Rückseite einer filmartig abrollenden Tapetenrolle gemalt worden waren und viel Freude hervorriefen. Die Stimmung war dementsprechend munter. Die Besprechung des Programmes für 1967 machte den Abschluss, und die Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde kann auf 9 gelungene Veranstaltungen zurückblicken.

Boehm

Karsamstags-Sonderfahrt mit Dampfzug

Am Karsamstag, 25. März 1967, veranstal-

tet der Kölner Eisenbahnfreundeskreis eine Dampfzug-Sonderfahrt (Lok BR 57 = pr. G 10) auf der für den Personenverkehr seit Jahren stillgelegten Strecke Aprath — Wülfrath — Velbert — Heiligenhaus und der hiervon abzweigenden ebenfalls stillgelegten Strecke Wülfrath — Angertal — Ratingen West. Abfahrt von W.-Vohwinkel gegen 10 Uhr, Rückkunft über Df-Gerresheim — Hochdahl nach W.-Vohwinkel gegen 17 Uhr. Fahrpreis für Mitglieder des BdE = DM 7,50, für Nichtmitglieder = DM 8,50. Anmeldung bis 25. 2. 1967 an Herrn Harald Vogelsang, 5602 Langenberg (Rhld.), Hegerstr. 22. Einzahlung ebenfalls bis 25. 2. 1967 auf dessen PS-Konto Essen 951 95. Nach Einzahlung erhalten die Teilnehmer nähere Angaben und Fahrtausweis.

Dr. Cohausz

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Im Bahnhof **Kirchweyhe** befinden sich in dem am Empfangsgebäude entlangführenden bahnsteiglosen Gleis etwa an den Bahnsteigenden für das zweite Gleis zwei durch Dekungsscheibe Sh 2 gesicherte Entgleisungsweichen (keine Gleissperren). Welchem Zweck dienen sie? Es handelt sich beim ersten Gleis offenbar um ein Durchfahr Gleis für Rangierabteilungen; der oder die Überwege für die Reisenden sollen jedoch geschützt werden.

Todt.

Ende 1965 wurde bei der **FS Italia** eine neue Eisenbahnstrecke von 70 km zwischen Bari und Barletta eröffnet, um einen Bahnbusdienst zu ersetzen! Es verkehren auf ihr täglich 16 elektrische Triebwagenzüge, die mit 3 kV Gleichstrom gespeist werden; die Fahrzeit für die genannte Strecke einschl. 6 Zwischenhalten beträgt 70 Min. UIC

Die **Kleinbahn Peggau-Uebelbach** (Österreich) wird 1967 von Gleichstrom auf Wechselstrom mit 15 kV, 16 ²/₃ Hz umgebaut. Dafür wurden von der Steiermärkischen Landesbahn die OBB-Tw 4042.01 und 02 samt Steuerwagen erworben, ein Schweizer Triebwagen soll folgen.

Lehnhart

Auf der japanischen **Tokaido-Linie** (515 km) verkehren täglich in beiden Richtungen rd. 60 Züge. Mit Ausnahme einiger Züge, die nach ihrer Abfahrt von einem der beiden Endpunkte (Tokio und Osaka) in einem Zwischenbahnhof enden, legt die grösste Zahl der Züge die gesamte Strecke zurück, entweder mit 2 Zwischenhalten (in Nagoya und Kyoto) oder mit 10 Halten bei den sog. „Kodama“-Zügen. Die Abfahrt des ersten

„Hikari“-Zuges aus Tokio erfolgt um 6 Uhr und von 7 bis 13 Uhr verlässt alle 30 Min. ein weiterer „Hikari“ die Hauptstadt in Richtung Osaka. Dieser Rhythmus setzt um 14 Uhr erneut ein und dauert bis 20.30 Uhr, wo der letzte „Hikari“ die 515 km lange Strecke zurücklegt. Auf dem Non-Stop-Abschnitt Tokio — Nagoya (= 366 km) erreicht der „Hikari“ eine mittlere Geschwindigkeit von 183 km/h.

UIC

In Gütersloh hat die **Teutoburger Wald-Eisenbahn** (TWE) 2 Haltepunkte mit dem Namen „Sunderweg“, zwischen ihnen befinden sich 2 parallel laufende Strassen mit Blinklichtern. Früher lag der Hp Sunderweg zwischen den beiden Strassen; Bahnsteig und Wartehäuschen sind hier noch vorhanden. Der Halt der Züge erfolgt jeweils nach Überquerung der beiden Überwege (wahrscheinlich wegen der zugbedienten Blinklichtkontakte). Entsprechende Hinweisschilder für die Reisenden gibt es jedoch nicht.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Amsterdam: Seit 19. 11. 66 OmL 31 bis Buikslotermeer verlängert, OmL 30 (Kleinbus) jetzt nach Nieuwendam Noord (statt Purmerplein).

v. d. Gragt

Berlin: seit 1. 10. 66 bei BVG-West neue OmL 82 Ringlinie in Lichtenrade, jedoch nur in einer Richtung, OmL 90 (Bf. Zoo — Vineaplatz) jetzt über Rathenower-, Seydlitz-, Lehrter- und Perleberger Str., OmL S2 eingestellt. Bei BVG-Ost SL 1 eingestellt, SL 63 Gartenstadt Hohenschönhausen — Hackescher Markt jetzt über Leninallee, Frieden-, Friedrichsberger-, Lebusser-, Andreas- und Holzmarktstr., Alexanderstr. und -platz, Memhardstr., SL 64 desgl. bis Holzmarktstr. über Jannowitzbrücke, SL 69 desgl. über Mem-

hardstr. zum Walter-Ulbricht-Stadion. Diese Linienänderungen stehen im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Alexanderplatzes. Seit 12. 10. 66 SL 22 nur noch zwischen Rosenthal und U-Bf. Dimitroffstr., SL 49 über Rosenthaler Str., Weinmeister-, Münz-, Memhardstr., Alexanderpl. und -str., Holzmarktstr. bis Wallnerstr. verlängert, SL 63 über Rosenthaler Str. bis Invaliden-/Ecke Brunnenstr. verlängert und SL 69 über Rosenthaler-, Brunnen-, Invaliden- bis Chausseestraße verlängert.
BVB

Bonn: SL 1 seit 19. 11. 66 zwischen Rheindorfer Str. und Rheindorf neue Streckenführung auf ca. 700 m, an der Herseler Str. geradlinige Verlängerung der Rheindorfer Str. mit eigenem Bahnkörper in Mittellage. Seit 23. 11. neue OmL 28 Bundesbahnhof — Poppelsdorf — Venusberg (wie ObL 16), dann Haager Weg zum Altersheim (Endpunkt der OmL 25) und weiter zum ehemaligen Wasserturm Ippendorf wie OmL 25 über Röttgener Str. nach Röttgen, dann wie OmL 29 bis Endstelle Röttgen (alle 60 Min. von 8—19 Uhr).
Gerlach/Doehler

Dortmund: OmL 82 (Stockum-Oespel) am 30. 11. 66 eingestellt, seit 1. 12. 66 verkehrt eine OmL Stockum — Somborn eines Privatunternehmers.
Pfaff

Fulda: seit 27. 11. 66 neue OmL 12 Stadtschloss — Rauschenberg und OmL 13 Stadtschloss — Kohlhäuser Feld, OmL 11 nur noch nach Ziehers Nord (statt Rauschenberg). Mo-Fr und Sa vorm. auf OmL 2, 3, 5, 6, 8 und 9 in HVZ alle 20 Min. (statt bisher 30 Min.).
M. Krafft

Haag: seit 30. 10. 66 SL 7 eingestellt, dafür SL 3 auf beiden Seiten verlängert, also De Savorin Lohmanplein (Bohemen) — Kerkplein — Koningskada — Laan van Nieuw Oost Indie Bf. NS. Neue OmL 7 (nur HVZ) Thorbeckelaan — Zuid Hollandlaan, OmL 41 in 17 umbenannt (nur HVZ) Voorburg Oosteinde — C. van Bijlandtlaan, OmL 23 nach Voorburg Bf. NS verlängert, OmL 26 und 40 zu neuer OmL 26 zusammengefasst: Loosduinen — Grote Marktstraat — Voorburg Oosteinde, OmL 30 in 20 und 31 in 21 umbenannt. Neue Schnell-OmL 5-S und 19-S (nur HVZ) mit gleicher Linienführung wie OmL 5 bzw. 19.
v. d. Gragt

Hannover: Umbenennung folgender OmL seit 27. 11. 66: C = 20, B = 21, D = 44, O = 41, R = 22, V = 45, A10 = 55 (Hannover-Gehrden), 010 = 56 (Hannover-Barsinghausen), 021 = 53. OmL K jetzt Ledeburg — Haltenhoffstr./Krankenhaus Nordstadt.
Lefèvre

N. Z. H. (Holland): OmL 20, 21 und 22 wurden in 90, 91 und 92 umbenannt wegen Ver-

wechslungsgefahr mit Stadtlinien Den Haag (siehe dort), bisherige OmL 90 (Haarlem — Zandvoort) in 83 umbenannt. v. d. Gragt

Nürnberg: seit 10. 12. 66 SL 8 und 14 wieder bis Südfriedhof, zunächst eingleisig, daher SL 31 weiterhin nur bis Trafowerk. Die Om-Sonderlinie Trafowerk — Worzeldorfer Str. mit gleichem Tage eingestellt.
Dillmann

Saarlouis: OmL 9 verkehrt seit 1. 8. 66 wieder zweimal werktags bis Creutzwald.
Waltking

S. N. C. V. (Belgien), Gruppe Brüssel: seit 17. 9. 66 SL F (Nord-Het Rad) und M (Nord-Dilbeek) auf Om-Betrieb umgestellt, damit wurde das SNCV-Netz in 2 Teile gespalten, wobei die restl. SL des nördlichen Netzes (AL-barré, B, G, L, S und W) keine Schienenverbindung mehr zur Hauptwerkstatt Kureghem haben. Daher wurde im Depot Grimbergen eine kleine Werkstatt eingerichtet. Mit gleichem Tage wurden die SL H (Pl. Rouppe — Zuun — Halle — Leerbeek), Z (Pl. Rouppe — Zuun) und Z-barré (Pl. Rouppe — Het Rad) auf Om-Betrieb umgestellt. Somit verbleiben im südl. Netz noch die SL D, E, L, Ni, R und V, während die zum Depot Het Rad einfahrenden Züge der SL L noch den Zusatz Z-barré führen. Als nächste Strecke zur Umstellung auf Om-Betrieb ist SL Ni (Schepdael — Ninove) vorgesehen mit dem Fernziel, beide nunmehr getrennte Netze innerhalb von 5 Jahren ganz abzubauen.
v. d. Gragt

Wien: am 8. 10. 66 Eröffnung der ersten U-Strabstrecke Landesgericht — Sezession, Länge 2 km, befahren von SL E2, G2 und H2, die Früh- und Abend-SL 2 seit 10. 10. eingestellt.
Lehnhart

c) Schnellbahnen:

Berlin: Auf einer Pressekonferenz gab die BVG-West die folgenden Termine für die Eröffnung jetzt in Bau befindlicher U-Bahnstrecken bekannt: Britz-Süd — Zwickauer Damm = Herbst 1969, Möckernbrücke — Berliner Str. und Spichernstr. — Walther-Schreiber-Platz = 1970/71, Zwickauer Damm — Rudow- und Berliner Str. — Fehrbelliner Platz = 1972.
BVB



e) Das Liniennetz:

heute Mühlhausen (Thür.) 1000 m
2 SL ohne Nummernbezeichnung im 15-

Min.-Betrieb: Bahnhof — Untermarkt — Aue — Im Wald, und Bahnhof — Steinweg — Aue, jeweils mit Anschluss an der Aue. Der Abschnitt zum Krankenhaus wird nicht mehr befahren. An Sonntagen kein Durchgangs-

verkehr am Bahnhof, obgleich die Gleise durchgehen. Bw-Betrieb nur auf der erstgenannten Linie nach „Im Wald“.

v. d. Gragt

ALLGEMEINES

N. Müller: zur Meldung Pflug, DVA 264/2081 betr. Omn-Betrieb in Kleinstädten: Sowohl die DB als auch die Post betreiben in einer Anzahl von Städten bis zu 50 000 Ew eigene Nahverkehrsnetze, deren Fahrplan nicht immer im Amtl. Omn-Kursbuch enthalten ist. So erscheint darin nie der Omn-Stadtverkehr der Post in der Industriestadt **St. Ingbert** (Saarland) mit zahlreichen Linien. Die Stadt **Ingelheim** (Rheinhausen) erhielt im Herbst 1966 die Konzession für einen Stadtverkehr, den sie der DB anvertraute. Andere, von beiden staatlichen Unternehmen getragene Stadtverkehrslinien existieren in Hamburg-Harburg, Niederlahnstein, Oberlahnstein, Neustadt (Weinstr.), Lindau (alle DB), Bad Oldesloe, Bad Segeberg, Bordesheim, Hoisbüttel bei Hamburg (Autokraft, eine Tochtergesellschaft der DB), Bitburg (Eifel) (DB/BP), Bramsche, Werl, Bensberg, Sundern/Sauerland, Dormagen b. Köln, Frankenthal, Landstuhl/Pfalz, Fürstenfeldbruck (Obb.), Berchtesgaden (alle BP) u.a. Alle diese Stadtverkehrslinien mit ihrem meist geringfügigem Fahrplan erscheinen im Amtl. Kursbuch. Nur erwähnt, ohne ausführliche Fahrplanangaben, finden wir dort die DB-Stadtverkehrsbetriebe in Lauterberg (Harz), Borken (Westf.), Hann. Münden und Seesen.

In früheren Kursbüchern wurden seitens der BP folgende Stadtverkehrslinien aufgeführt, die heute nicht mehr darin erscheinen: Bad Honnef, Holzminden und Velbert.

Dass daneben vor allem die DB zahlreiche Nachbarortslinien mit z.T. 15-Min-Intervallen betreibt, vor allem im Ruhrgebiet, zwischen Frankfurt/M. — Offenbach — Langen — Darmstadt, im Vorortverkehr von Ludwigshafen (Rhein) und Stuttgart, im Raum Friedrichshafen, zwischen Amberg und Sulzbach — Rosenberg usw., sei am Rande erwähnt, ebenso die Kraftpostnetze im Raum Detmold — Bad Meinberg (ex PESAG-Strablinien) und in der Umgebung von Bad Homburg (ex FLAG-Strab).

Todt: In **Veltheim**, 9 km westlich von Rinteln, gibt es noch eine normalspurige elektrische Werkbahn. Sie gehört der Kiesgrube und weist nur noch eine Betriebslänge von ca. 80 m auf. Das weiterführende Gleis zum Bundesbahnhof wird nicht mehr befahren

und ist auch ohne Fahrdraht. Auf dem Gleis befindet sich ein Zug, bestehend aus 2-achs. Ellok mit Holzaufbau und Mittelführerstand, 2 Schotterwagen und 1 Selbstentlader der O-Wagen-Bauart. Der Zug pendelt ca. 20 m zwischen Förderband-Verladeanlage und Entladegrube, wo ein Greiferkran den Kies wieder herausholt und auf LKW umlädt. Es dürfte sich hierbei wohl um die kürzeste elektrische Eisenbahn der Welt handeln.

Cappel: Datenzusammenstellung der **Barmer Bergbahn**

(Fortsetzung aus DVA 265/2089):

b) **Barmer Bergbahn** —

- | | | |
|-----|----------|---|
| 26. | 4. 1892 | Gründung der Barmer Bergbahn AG, Zweck der Gesellschaft: Bau und Betrieb einer Bahn von Barmen nach Toelleturm und Ronsdorf |
| 16. | 4. 1894 | Betriebseröffnung der Zahnradstrecke |
| 16. | 4. 1894 | Betriebsübernahme der Strecke Toelleturm — Ronsdorf Ascheweg von der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn |
| 15. | 7. 1894 | Strecke Toelleturm — Ascheweg wird von der BB gekauft |
| | 1897 | Aufnahme des elektr. Betriebes auf vorgenannter Strecke (Jahresende) |
| 1. | 8. 1902 | Westdeutsche Eisenbahngesellschaft verkauft die Strecke Ronsdorf Staatsbahnhof Müngsten (RME). Beginn der Elektrifizierung |
| 24. | 12. 1902 | Eröffnung Clarenbach — Remscheid Schöne Aussicht |
| 4. | 3. 1903 | Aufnahme des elektr. Betriebes von Ronsdorf Staatsbahnhof — Stadtbahnhof an der Fachschule |
| 13. | 4. 1903 | Letzte Fahrt der Dampfbahn |
| | 7. 1906 | BB projektiert die Strecke Müngsten — Solingen Krahenhöhe |
| | 8. 1906 | Westdeutsche Eisenbahngesellschaft überträgt ihre Konzession zum Bahnhof Müngsten — Solingen Krahenhöhe an die BB |
| 3. | 7. 1907 | Beginn der Bauarbeiten Müngsten — Solingen-Krahenhöhe |

5. 9. 1908 Eröffnung Müngsten — Solingen-Krahenhöhe
 27. 1. 1916 Stilllegung Müngsten — Solingen-Krahenhöhe
 7. 8. 1926 Lichtscheid — Friedenshain von der Bergischen Klb gepachtet, Neubau Abschnitt Gelpetal — Friedenshain, Aufnahme des Verkehrs Barmen — Toelleturm — Friedenshain durch die BB

1. 11. 1932 Einführung des Rollbockbetriebes, BB firmiert jetzt „Wuppertaler Bergbahn AG“
 1. 1. 1940 Vereinigung der Barmer und Elberfelder Bahngruppen in Wuppertaler Bahnen AG
 23. 9. 1946 Durchgangsverkehr (Barmen) — Toelleturm — Sudberg

— Ende —

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Amsterdam: neu 8x GI-Tw 670—672 (1. u. 2. Wagenteil Werkspoor, 3. Teil DUWAG, ER). Tw 402 und Bw 733 = a.

v. d. Gragt

Basel: Seit der VDVA-Jahrestagung folgende Wagen = a: Tw 28, 51, 52, 59, 63, 67, 104, 112, 116, 141 und 174 sowie Bw 1039 und 1145 und Sommer-Bw 1054 und 1056, ferner Reklame-Tw 2051—2054, 2250 und Arb.-Bw 2252.

Stetza

Bonn — Godesberg — Mehlem: Arb.-Tw 4 = a.

Gerlach/Doehler

Dortmund: Tw 257 und 258 sowie Bw 550, 573, 575, 576, 578, 586, 603, 624, 628 und 640 = a.

Pfaff

Dresden: Tw 922 = Arb.- Tw 4008.

Pfaff

Düsseldorf: Arb.-Tw 531 sowie Arb.-Bw 77 und 1568 = a. Tw 955 nach Karlsruhe (Bundesgartenschau) verkauft, Tw 12, 581 und 582 = Arb.-Tw.

Waltking

Heidelberg: neu 6x GI-Tw 218—221 (2R, DUWAG). Folgende Wagen = a: Tw 32 und 36 sowie Bw 116, 117, 139, 146 und 147, ferner Arb.-Tw 98 (IV) ex 24. Bw 115 abgestellt.

E. Müller

Herkulesbahn: Tw 14, 15, 16 und 17 = a.

Todt

Kassel: neu 6x GI-Tw 308—314 (ohne 309, der im Lieferwerk verbrannt ist) (2R, Wegmann/DUWAG) sowie 6x GI-Tw 315 (ER, desgl.) f. SL 1. Tw 15, 25, 115, 149 und 151 = a.

Heidt

Nürnberg: zu DVA 262/2067: Tw 810, 814, und 817 nicht = a, sondern zu Transportwg. A 86(II), A 87(II) und A 88(II) in dieser Reihenfolge umgebaut. Bw 1164, 1186 und 1190 nicht = a, sondern zu Salzwagen A 112, A 113 und A 114 umgebaut, Bw 1175 noch nicht = a, sondern zum Umbau in Salzwagen vorgesehen.

Neu: 4x Gr-Bw 1601—1610 (ER, MAN). Zu Arb.-Wg. wurden umgebaut: Tw 830 = A

82 (II), 832 = A 83(II), 836 = A 84(II), 838 = A 85(II), 835 = A 31(II), 819 = A 89, 826 = A 90, 828 = A 91(II), 839 = A 92(II), Bw 1161 = A 111 und 1192 = A 115. Bw 1166 und 1174 zum Umbau in Salzwagen vorgesehen. Folgende Wagen = a: Tw 803, 811 und 833 sowie Bw 1134, 1138, 1142, 1170, 1178, 1202, 1203, 1204, 1205, 1207, 1208 und 1209, ferner Arb.-Tw A 60 (ex 702), A 63 (ex 623), A 67 (ex 616), A 52 (ex 607), A 54 (ex 649), A 55 (ex 631), A 56 (ex 632) und A 64 (ex 614), somit alle Tw der ehem. 600er Serie = a, ferner Arb.-Bw A 121 (ex 310), A 122 (ex 313), A 125 (ex 320), A 126 (ex 321), A 127 (ex 323) und A 128 (ex 332/A 143) = a.

Dillmann

O. E. G.: neu 8x GI-Tw 82—89 (2R, DUWAG). Tw 64 nach Unfall = a.

E. Müller

Wien: Tw 2609 = Arb.-Tw 6101(II), 2002 = 6301(II), 2003 = 6302, 2101 = 6303(II), 2048 = 6174(II), 2069, 2074, 2078, 2079, 2103, 2067, 2072 = Arb.-Tw 6177—6183. Bw 3210, 3386, 3442, 3465, und 3487 = Arb.-Bw 7801—7805. Neu: Benzindraisine 6119 für U-Strab. Stadtbahnwagen 6213 und 6214 an WLB verkauft, vorläufig jedoch abgestellt.

Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Stettin (Fortsetzung aus DVA 265):

Bw 400—446	Bj. 1905/15	
447—456	Bj. 1915/21	
457—466	Bj. 1926	
467—496	Bj. 1927/28	
497—516	Bj. 1930	Mitteleinstiegswagen
517—521	Bj. 1900	ex Karlsruhe 201—205
701—724	Bj. 1897/1900	Sommer-Bw davon 701—703 = München 809—811 und 704—707 = Kattowitz 630, 629, 632 und 631. Verbleib der restlichen Wagen nicht bekannt.

Es folgen die Neuzugänge bis zum heutigen Stand in der nächsten Nummer.

Stetza

b) Omnibusse:

Berlin: Die Serien 601—610 (Bj. 1953, Eindecker) sowie 660—698, ohne 679 (Bj. 1952, Doppeldecker) sind restlos ausgemustert worden. Eindeck-Omn 445 (Bj. 1951) wurde an eine Privatfirma als Aufenthaltsraum verkauft.

BVB

Bonn: neu 105—108 (Anderthalbdecker Bü/Lud) für EM-Betrieb. Ausgemustert wurden: 8, 9, 32, 34 und 36 sowie **Obusse** 108, 110 und 115.

Gerlach/Doehler

Düsseldorf: neu 7256—7286 (Bü). Folgende Omn = a: 7737, 7741, 7744, 7802, 7807, 7810, 8001—8005, 8007—8010, 8103, 8111—8114. Nach Wipperfürth (Wupper-Sieg AG) wurden verkauft: Gl-Omn 8503, 8506, 8510, 8512 und 8903.

Walkking

Neuss: neu Gl-Omn 106—111 (SETRA SG 175).

Sothmann

Nürnberg: neu: Fahrschulbusse (auch für Gelegenheits- und Linienverkehr zugelassen) 251 und 252 (Bü Senator 12 D) sowie Omn 740—753 (MAN 750 HO—M 10A). Ausge-

mustert wurden: 218, 222, 354, 363 und 366 und in Abschleppwagen umgebaut Omn 223.

Dillmann

Offenbach: neu Omn 17(III) und 18(III) MAN Metro 750 HO.

M. Krafft

Wien: neu Gl-Omn 4707—4708 (Gräf) und 4759—4761 (Saurer) sowie Normalbus 5899 (Saurer).

Lehnhart

Deutsche Bundesbahn: Wer kann Anhaltepunkte für eine Bahnbus-Wagenpark-Statistik geben, da wiederholt Anfragen nach dieser eingegangen sind?

Stetza

Wagenpark-Geschichte Dortmund (Schluss aus DVA 265):

Anhänger:

201—202 Bj. 1942 DUWAG, sämtl. = a

203—204 Bj. 1942 Werdau, sämtl. = a

205 Bj. 1943 Ammendorf, a

206—210 Bj. 1943 DUWAG, sämtl. = a

211—214 Bj. 1944 Werdau, sämtl. = a

230 Bj. 1951 v. Lienen, = a

215—225 Bj. 1952 Kässbohrer, davon 215 = a, Rest in 2716—2725 umgenummert, dann = a.

Pfaff

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Rheinische Post, Düsseldorf (8. 11. 66): „Linie 15 mit Sänfte“, Bildbericht über die Indienststellung des Umbau-Gl-Tw 2020 der Rheinbahn.

Poeschel

Bayerische Staatszeitung, München (24. 6. 66): „Münchner Massenverkehrsmittel beispielhaft in Europa“, Bericht über den jetzt begonnenen Bau der „V-Bahn“, der leider sehr einseitig behandelt ist und beim Leser den Eindruck erwecken muss, dass in Zukunft nur die V-Bahn den Münchener Massenverkehr bewältigen wird. Die U-Bahn wird kaum, die Strab überhaupt nicht erwähnt.

Fruth

Augsburger Allgemeine (6. 10. 66): „Auf der eigenen Lok fährt sich's am besten“, netter und mit 1 Foto ausgeschmückter Bericht über die an einen Privatmann verkaufte Dampflokomotive 18 478, die z.Zt. in ihren Originalzustand zurückversetzt wird.

Fruth

Einsatzbereit für Sie, eine kleine, 36 S. starke und reich bebilderte Schrift über den derzeitigen Wagenpark der **Bremer Strassenbahn AG**, herausgegeben aus Anlass des „Tages der offenen Tür“ — Untertitel „Fahrzeugfibel der Bremer Strassenbahn AG“.

The Dublin & Lucan Tramway, von A. T. Newham, 40 S. und viele Abb., The Oak-

wood Press, Tandridge Lane, Lingfield (Surrey)/England, Preis sh 9/6.

Wiederum ist ein sehr hübsches und die ganze Geschichte eines britischen Strassenbahnbetriebes beschreibendes Büchlein erschienen, dessen Erwerb jedem Strassenbahnfreund und vor allem Wagenpark-Liebhaber empfohlen werden kann. Das Buch ist in der bewährten Art in die Abschnitte der Geschichte, des Netzbildes und des Wagenparks aufgegliedert, so dass man einen lückenlosen Überblick über alle Details dieser Bahn erhält.

Band 6 des „**Internationalen Archiv für Lokomotivgeschichte**“ ist soeben erschienen:

Die GySEF (Győr-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn), von H. Sternhart, 96 S., 50 Abb., 5 Pläne und 144 Fahrzeugskizzen, broschiert DM 9,50.

Die wechselvolle Geschichte dieser Privatbahn sowie der Neusiedlerseebahn im österreichisch-ungarischen Grenzgebiet gehört zum Interessantesten der europäischen Eisenbahngeschichte. Den vielgestaltigen Fahrpark stellt diese Veröffentlichung mit fast lückenlosen Angaben über alle Lokomotiven, Triebfahrzeuge und Wagen dar, auch die Leih- und Fremdlökomotive sind berücksichtigt.

Das Buch kann von der VDVA-Geschäftsstelle (Essen, Henricistr. 71) zum **Vorzugspreis von DM 7,50** bezogen werden.

