

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 (021 41) 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.

22. Jahrgang

MÄRZ 1967

Nr. 268

Zur VDVA-Jahrestagung 1967:

Hamburger S-Bahn mit „Indusi“



Da auf unserer diesjährigen Tagung auch die Hamburger S-Bahn das Interesse vieler Teilnehmer finden wird, sei schon heute erwähnt, dass beabsichtigt ist, auf sämtlichen Strecken das im Fernverkehr seit langem bewährte Zugbeeinflussungs-System „Indusi“ einzuführen (Indusi = induktive Zugbeeinflussung). Das neue System soll die sogenannte „Altonaer Fahrsperr“ ablösen, die im Jahre 1927 nach Berliner Vorbild auf der Hamburger S-Bahn eingeführt worden war.

Die 1958 elektrifizierte S-Bahnstrecke nach Bergedorf war noch damit ausgerüstet worden.

Bei den „Fahrsperr“ (Abbildung), die jetzt auf der Hamburger S-Bahn verschwinden werden, löst ein mechanischer „Streckenanschlag“ die Zugbeeinflussung durch Berührung eines Hebels am vorbeifahrenden Zug aus und führt damit eine Zwangsbremung herbei. Bei Fahrtstellung des Signals wird dieser Streckenanschlag zurückgeschwenkt.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Normalerweise wird die Ladung eines einzelnen Schiffes durch mehrere Eisenbahnzüge abgefahren. Dieses Verhältnis wurde am 11. Oktober 1966 umgekehrt durch die **Pennsylvania-Bahn**, als ein Versuchszug von 31 726 t mehrere Schiffsladungen Erz von Morrisville zu den Stahlwerken in Pittsburgh befördert. Dieser Zug dürfte der schwerste gewesen sein, der jemals fuhr. Er bestand aus 299 Erzwagen, die von 8 Diesellok (!) mit zusammen 23 500 PS gezogen wurden. Der Versuch wurde vor allem deshalb durchgeführt, um festzustellen, wie weit die Wirksamkeit der Fernfunksteuerung gesichert ist. Drei der Diesellok befanden sich an der Spitze des Zuges, während die anderen 5 zwei Drittel der Zuglänge von der Spitze entfernt liefen, also zwischen die Erzwagen gekoppelt waren. Die Befehlsübertragung durch Funk zur hinteren Wagengruppe, die auf etwa 90 der vor ihr laufenden 199 Wagen einen Schub ausübte, arbeitete auf den ebenen Streckenabschnitten gut. Vor dem Anstieg zu den Allegheny-Bergen allerdings wurde der Zug in 3 je 10 000 t-Abschnitte aufgeteilt.
R. G.

Die **Bückeberg — Bad Eilsener Kleinbahn** bietet ein trauriges Bild. Der Fahrdrat ist demontiert, im Raum Eilsen auch das Gleis. In Bückeberg-Ost stehen noch die Ellok (Sept. 1966), der Pwi 51 und 1 X-Wagen, alle in demoliertem Zustand. Der Stromabnehmer der Lok ragt hoch nach oben. In der Halle steht der ET 204, an der Ladestrasse einige DB-Güterwagen.
Toldt

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: Ergänzung zu DVA 266/2095: die Linienänderungen „SL 1 eingestellt, SL 63, 64 und 69 über Andreasstrasse“ traten am **10. 10. 1966** ein. Am 12. 10. 1966 wurde SL 69 nicht bis Chausseestrasse verlängert, sondern statt durch die Oranienburger Strasse über Brunnen- und Invalidenstr. **umgeleitet**.
Lemke

Berlin: BVG-Ost: ObL 030 und 040 verkehren nach Umgestaltung des Alexanderplatzes jetzt zwischen Ostbahnhof und Robert-Koch-Platz, ObL 030 über Lichtenberg und ObL 40 über Leninplatz. Seit 3. 10. 66 OmL A 44 (Bf. Mahlsdorf — Hönow) zeitweise bis Hönow-Nord verlängert.

Brüssel: Nach einem von der S.T.I.B. veröffentlichten Plan sollen nur noch 25 SL und 25 OmL zur Bedienung des gesamten öffent-

lichen Verkehrs übrig bleiben. Dabei sollen 3 neue sogen. „Transit“-SL geschaffen werden, von denen die SL 15 bereits besteht. Die Schrumpfung des Strabnetzes wird dennoch minimal sein, da viele Strecken, die heute noch bis zu 4 Linien gefahren werden, künftig mit einer Linie auskommen sollen bei entsprechender Verdichtung; insgesamt werden etwa 14 kürzere oder längere **Streckenteile**, vor allem im Westen der Stadt, von der Stilllegung betroffen.

v. d. Gragt

Frankfurt-Main: seit 4. 2. 67 kein Strabverkehr mehr über Hauptwache, sondern über die neue dreigleisige Haltestelle Goetheplatz, die von den SL 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 15, 24, 25, 26 und 27 angefahren wird; seit 30. 12. 66 SL 24 auch wieder zur Gallusanlage, nachdem diese vom 19. 12. — 30. 12. die Schleife Opernplatz — Platz der Republik — Hbf. — Münchener Str. — Friedenstr. — Hauptwache — Opernplatz fuhr, während SL 25 schon seit 19. 12. 66 über Goetheplatz — Hauptwache — Rossmarkt zur Gallusanlage gefahren ist.
Michelke

Hamburg: Als Folge des Verbundtarifs werden in der HVZ folgende OmL als Verstärkung eingesetzt (ab Mitte Januar 1967): 37, 91 (Schnellbusse), 74, 75, 84, 86, 161, 182, 261 und VHH-OmL 22.
Otto

Kiel: SL 1 am 31. 1. 67 (letzter Betriebstag) stillgelegt und auf Om-Betrieb mit gleicher Linienführung umgestellt. Die 4x Gr-Tw laufen jetzt in Doppeltraktion auf SL 4.
Otto

Speyer: Die Stadtwerke betreiben jetzt 3 OmL mit z.T. stark verringerten Wagenfolgen:

- 1 Im Erlich — Bf. — Dom — Neuland (alle 20/30 Min.)
- 2 Speyer West — Burgfeld — Dom (-Stadtbad) (alle 35/60 Min)
- 3 Bf. — Eselsdamm — Dom — Feuerbachpark/Oberkämmerer (alle 30/60 Min., nur W)

Diese OmL werden auf Rechnung der Stadtwerke Speyer (entsprechende Fs und HS-Schilder) durch die Privatfirma Merl betrieben. Dieser Om-Betrieb besitzt u.a. jedoch auch die Konzession der wichtigen Stadtlinie Dom — Bf. — Speyer Nord — Bundeswehrkasernen, die mit den gleichen Fahrzeugen bedient wird, jedoch auf Rechnung des Unternehmers. Es gibt keinen Gemeinschaftstarif zwischen beiden Netzen, was von den rd. 38 000 Einwohnern als sehr unangenehm empfunden wird, zumal der im Norden gelegene Stadtfriedhof nur durch die Privatlinie bedient wird.
N. Müller

c) Schnellbahnen:

Berlin: Mit Inbetriebnahme der U-Bahn-Leichtmetallwagen 2230—2235 gegen Mitte des Jahres 1966 sind die 50 Großprofilwagen des Typs D voll im Einsatz, der nunmehr insgesamt 236 Einheiten (2000—2235) umfasst. BVB

Hamburg: Bei der S-Bahn gelangen z.Zt. die neuen ET 170 117 — 170 125 zur Auslieferung.

Bei der U-Bahn wurde der neue Typ „DT3“ (dreiteiliger Probezug) vorgestellt: 9600—9601—9602, ferner wurde ein neuer Hilfsgeräte-Tw 8031 (WMD) in Dienst gestellt. Die beiden Ellok 8000 und 8002 sind im Jahre 1966 ausgemustert worden.

Otto

e) das Liniennetz:

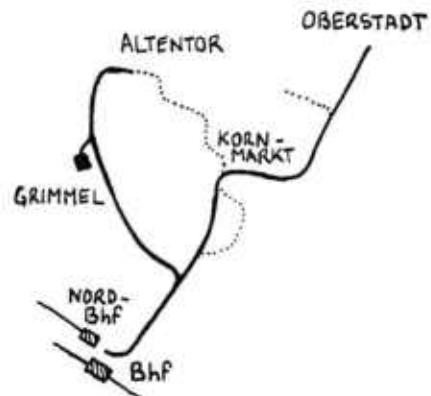
heute Nordhausen (1000 mm)

2 SL ohne Nummernbezeichnung:

Hauptlinie Hbf. — Oberstadt

Pendellinie Karl-Marx-Strasse (Abzweig von der Hauptlinie) — Grimmel (Depot) — Altentor

NORDHAUSEN
STAND 1966



beide Linien im 10-Min.-Verkehr mit jeweiligem Anschluss an der Ecke Karl-Marx-Strasse. v. d. Gragt

ALLGEMEINES

Rudnicki: zur Umfrage betr. Omnibusbetriebe in Kleinstädten — **Garmisch-Partenkirchen**, Gemeindewerke (Stand 15. 10. 1966)

OmL O (Ortsverkehr) — Skistadion — Ludwigstr. — Rathaus — Bahnhof — Marienplatz — Fichtackerstr. — Breitenau — Kreuzeck

(Verkehr halbstündl. und zwischen Skistadion und Breitenau viertelstündl.)

OmL F (Ringlinie nach Farchant) — Rathaus — Bahnhof — Thomas-Knorr-Str. — Hotel Sonnenbichl — Burgrain — Farchant, Garmischer Str. — F., Antonistüberl — F., Garmischer Str. — Loischauen — Krankenhaus — Sebastianskirche — Rathaus und zurück

(Verkehr fast nur stündl., in HVZ halbstündl. und zwischen Rathaus und Burgrain viertelstündlich).

Wagenpark:

- a) alt: 1 Eigenbau,
- 2 Saurer Diesel,
- 3 Trambus,
- 4 Mercedes Eigenbau,
- 5 Krauss Maffei,
- sämtlich ausgemustert

b) heutiger Bestand (Busse tragen Nummern und Namen)

1 Bj. 1964	Dai 0317K	„Wastl“
2 Bj. 1964	desgl.	„Hiasl“
3 Bj. 1965	desgl.	„Franzl“
4 und 5	nicht besetzt	
6 Bj. 1952	Bü Trutz	„Seppl“
7 Bj. 1953	desgl.	„Maxl“
8 Bj. 1953	desgl.	„Martl“
9 Bj. 1954	Bü Käss.	„Hansl“
10 Bj. 1954	Bü 6000	„Ferdl“
11 Bj. 1956	Bü 6500 T	„Jörgl“
12 Bj. 1956	desgl.	„Toni“
13 Bj. 1956	desgl.	„Michl“
14 Bj. 1956	desgl.	„Gustl“

Depot und Betriebswerkstatt befinden sich in der Archstrasse.

Metzeltin: Geschichtliche Erinnerungen an den Bau der Weichselbrücke bei Thorn.

Der Copernicus-Verein zu Thorn beschäftigte sich lebhaft mit der Frage der Anbringung bildnerischen Schmuckes an den Endtürmen der Eisenbahnbrücke, die 1873 ihrer Vollendung entgegenging. Solcher Schmuck scheint im Handelsministerium nicht beabsichtigt, sondern erst auf Antrag des Vereins beschlossen worden zu sein. Nach diesem sollte Kaiser Wilhelm zu Pferde zwischen den Nordtürmen stehen, der alte Fritz ebenso am Südende. Die Reliefs sollten im Norden den Kronprinzen, Bismarck, Moltke und Roon, im Süden Copernicus, Kant und Herder darstellen, im Süden sollten die Gesand-

ten Konrads von Masovien vor den beiden Ordensmeistern erscheinen und am westlichen Pfeiler ein Hansetag abgehalten werden.

Der damalige Minister Achenbach stimmte diesen Vorschlägen zu, die geschichtliche Bedeutsamkeit der Stelle und des Ereignisses an dem gewaltigen Bauwerk selbst auszudrücken, dem nur die Dirschauer Weichselbrücke und die Kölner Rheinbrücke vorangegangen waren.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahn:

Augsburg: 2x Tw 135 (Fahrschule) = a.
Lacher

Berlin: Ausser Tw 5964 ist auch der Tw 5954 nach Karlsruhe zur Bundesgartenschau abgegeben worden. Arb.-Tw A 493 (ex 6027) wurde von einer Nachbar am Kurfürstendam erworben.
B V B

Braunschweig: Folgende Wagen = a: Tw 97 und 105, Bw 274, 276, 285 und 286 sowie Arb.-Tw 402 (ex 85) und Arb.-Tw 412 (ex 36). Tw 102 für Versuche der TH Braunschweig zum 3x umgebaut.
Höltge

Dortmund: Weitere Verschrottungen: Tw 155, 163, 176, 200, 201, 207, 221, 224, 226, 230, 231 und 235 sowie Bw 551, 555, 558, 559, 563, 564, 566, 606, 610, 612, 620, 625, 627, 632, 633, 638, 645 und 654.
Pfaff

Dresden: Bw 381 = a.
Pfaff

Düsseldorf: Tw 20 sowie Bw 40, 56 und 57 = a.
Waltking

Hamburg: sämtl. Gl-Tw 3800—3829 jetzt = a bzw. zur Verschrottung vorgesehen, desgl. 2x Bw 4800—4829 mit Ausnahme der 5 umgebauten Bw 4500, 4501, 4508, 4510 und 4511. Ferner abgestellt: Tw 2933, 2938, 2954 und 2955 sowie Bw 1916 und 1951. Salz-Bw 1043 und 1048 = a.
Otto

Heidelberg: neu 6x Gl-Tw 222—224 (2R, DUWAG), Tw 25 abgestellt. Folgende Wagen = a: Tw 1 und 2 sowie Bw 115 und Arb.-Tw 100. Tw 27 wurde Arb.-Tw 98(V), 98(IV) ex 24 jetzt = a.
E. Müller

Kassel: neu 6x Gl-Tw 309 (2R, Wegmann/DUWAG) und 316—318 (ER, Credé/DUWAG, wie auch 315). Weitere Verschrottungen: Tw 17, 19, 20, 21 und 114 sowie Bw 522, 527, 528 und 534.
Menzel

Mannheim-Ludwigshafen: Bw 664 steht auf dem Grundstück eines Hauses in Darmstadt (Wilh.-Leuschner-Str. 217), das sich

Kurz vor Ablauf des Jahres erfolgte für diese plastische Ausschmückung die Allerhöchste Genehmigung, doch durfte das Standbild Kaiser Wilhelms selbst nicht bei seinen Lebzeiten aufgestellt werden. Warum Kaiser Wilhelm I. hier verwehrt, was er in Köln anstandslos gestattet hatte, lässt sich nur vermuten, dass er nämlich bei Lebzeiten nicht neben Friedrich den Grossen gestellt werden wollte.

(Lit.: Boethke, Geschichte des Copernicus-Vereins, Festschrift Thorn 1904.)

„Club Relais 63“ nennt. Es ist dort auch eine uralte Postkutsche (gelb mit schwarzem Verdeck) aufgestellt.
Steinberger

Mannheim-Ludwigshafen: Tw 2, 1007 und Bw 503 = a. Bw 666 und 689 kamen auf einen Spielplatz. Die Bw 81, 83, 86, 90 und 91 (Ludwigshafener Nummern) wurden abgestellt.
E. Müller

Wien: neu 6x Gl-Tw 4641—4650 (ER, Simmering-Graz-P.)
Lehnhart

Würzburg: Zwilling-Tw 101 (ex Kreuznach) = eine Hälfte Schleifwagen 301. Bw 173 (ex Münster Tw 62) zum Tw zurückgebaut unter Nr. 101(II). Verbleib der 12 nicht zu Gl-Tw umgebauten 2x Tw: 108, 129 und 130 = a, 111 = Arb.-Tw 302. 110, 113, 120, 122, 124, 127, 128 und 131 (insgesamt noch 8 Wagen) noch betriebsfähig vorhanden.
Stetza

Wagenpark-Geschichte Iserlohn (Westfäl. Kleinbahn):

Tw 1—2	Bj. 1901	4x, = Bw 92—93 = a
3—4	Bj. 1901	2x, = a
5—10	Bj. 1922	2x, sämtl. = a
11—28	Bj. 1924	2x, sämtl. = a
30—31	Bj. 1903	4, ex Wetzikon-Meilen 2 und 3, = a
32—35	Bj. 1897	2x, ex St. Gallen 23, 24, 27, 28, = a
64—66	Bj. 1911	2x, sämtl. = a
67—68	Bj. 1900	Güter-Tw, = a
69	Bj. 1906	4x, ex Düsseldorf 109, = a
71—79		2x, ex alte Tw (?), davon 76 = Arb.-Wg., sämtl. = a.

(Bw-Ubersicht folgt)

b) Omnibusse:

Berlin: bei der BVG-Ost gelangten 2 Gl-Omn (3x) vom Typ Ikarus 380 zum Einsatz, Nr. 151—152, ein weiterer 2x Ikarus-Omn (Typ 556) wurde unter der Nummer 851 in Betrieb genommen.
B V B

Braunschweig: neu: Gl-Omn 6601—6603 (Bü/Emm.) und Normal-Omn 6604—6615 (Bü/Präs.). Höltge

Düsseldorf: neu: 72.88—72.99 und 72.00, mit hin Serie ausgeliefert (Bü). Folgende Omn = a: 77.39, 77.43, 78.01, 78.03, 78.13, 78.15, 81.01, 81.02, 81.04 und 81.07. Waltking

Frankfurt-Main: neu 145(II) — 160(II) (MAN 750 HO M11A). Michelke

Hamburg: neu Schnellbus 5600 (Mag, wie bisher) und 5700—5719 (Mag 150 L12).

Otto

Würzburg: Gl-Om-Serie geht jetzt von 10—15 (Gaubchat). Folgende Umnummerungen haben zwecks besserer Übersicht des Wagenparks stattgefunden:

32 und 36 b's 39 = 63, 64, 65, 66 und 68. Omn 34 und 35 = a. Gl-Omn 54 = 24(II) und Normalbus 24 = 54(II), somit lauten die Gl-Omn-Serien jetzt: 10—15, 21—28, 31 und 33 (16 Einheiten). Neu: 40, 41, 45, 46, 60 und 61 (Mag.). Stetza

Wagenpark-Geschichte KVG (Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig):

Die Anfänge der KVG, deren Geschichte bis ins Jahr 1905 zurückreicht, liegt hinsichtlich des Wagenparks und dessen Nummerierung ziemlich im Dunkel. Die vorhandenen Nummernangaben sind ungenau und lücken-

haft. Diese Wagenpark-Geschichte beginnt daher mit dem Beschaffungsjahr 1941.

101—150 Bj. 1941 Skoda 706 D, alle KV und a bis 1958

151—160 Bj. 1942 Hen 676 N, desgl. wie vor

161—162 Bj. 1942 Hen 476, = a bis 1958

163—185 Bj. 1943/44 Bü 4500 T Trambus-Kriegsausf. davon KV: 166, 168, 172, 174—176, 179, 183, bei 177 = ? neue Aufbauten: (1949) 163—165, 167, 170, 171, 173, 180—184, = a bis 1963 Umbauten (ca. 1948): 169, 178, 185, = a bis 1963

166, 168, 172 Bj. 1948 Bü Trambus, = alle a bis 1963

174—177, 179, 183, 186, 187—191 } Bj. ? verschied. Typen, alle = a (Bü, Ford, Opel, z.T. gebraucht angekauft)

(Fortsetzung folgt)
Höltge

LOKWESEN

E. Müller: Die OEG, Mannheim, erhielt Mitte Januar eine neue normalspurige Diesellok, welche die Nummer 05 erhalten soll. Die bisherige Ellok 05 wird dann in 06 umgenummert. Die Diesellok ist für die Güterlinie Heidelberg Gbf. — Schriesheim bestimmt. Ihr Aussehen gleicht der Köf III der DB. Die Dampflokomotive 342 wurde dadurch überflüssig und soll zur Verschrottung abgegeben werden, wenn sich kein Käufer findet.

Todt: Bei der Rinteln — Stadthagener Eisenbahn steht in Rinteln der Wagenkasten

eines 4x VB abgestellt und dient als Büroraum. Dort standen (Sept. 1966) auch der Unkraut-Kesselwagen und ein PwPosti. Im RStE-Bahnhof Bad Eilsen befindet sich ein Aushangfahrplan der VGH (Eystrup — Syke).

Todt: Bei der Steinhuder-Meer-Bahn besteht der um etwa 9.30 Uhr Wunstorf verlassende Gz aus VT 53 oder 58, Zwischenwagen, 2 GG für Stückgut und Normalspurwagen auf Rollböcken (nicht mehr Rollwagen), Rückfahrt ab Rehburg-Stadt etwa 13 Uhr. Dem Vernehmen nach wurden von der **Wandsbeker Industriebahn** 2 Diesellok angekauft. In Wunstorf steht noch der VT 64 „von der Ausbesserung zurückgestellt“.

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen Westpreussens, von Paul Dost, 5 Teile DIN A 5 in Schuber zusammengesteckt, insges. 104 S., 70 Abb., DM 12,50, Verlag W. Böttcher, 46 Dortmund, Pottfach 30.

Der Verfasser leuchtet in die Geschichte aller auf westpreussischer Erde jemals erbauten Privat- und Kleinbahnen hinein, indem er von jeder Bahn einen umfassenden

Überblick über ihre Vorgeschichte, Entstehung, Lage, Kapitalaufwendungen, km-Länge, Lok und Fahrzeugbestände, Oberbau u.a. bringt. Daher ist das Werk nicht nur eine Fundgrube für Eisenbahn- und Kleinbahnfreunde, sondern auch ein aufschlussreicher Beitrag für Heimatfreunde, besonders Westpreussen. Daher kann diese Neuerscheinung bestens empfohlen werden.

Reichs-Kursbuch Mai 1911, Nachdruck der Kleinbahn-Fahrpläne, DM 10,— im gleichen Verlag wie vor erschienen.

Dieser Nachdruck mit dem Untertitel „Übersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Verbindungen in Deutschland, Österreich-Ungarn und in der Schweiz“ ist besonders für Fahrplan-Historiker ein Leckerbissen einmaliger Art. Unter den Kleinbahnen findet sogar der Nahverkehrsfreund viele überraschende und interessante Aufzeichnungen, die zweifellos manche Wissenslücke schliessen helfen.

Railway Holiday in Bavaria, von J. H. Price, 160 S. mit zahlr. Abb. und interessanten Tabellen, sh 30/-, Verlag David & Charles Ltd., South Devon House, Newton Abbot (Devon) / England.

Es ist dies bereits das 7. „Railway Holiday“-Buch, das nunmehr von britischer Seite erschien und der interessante Inhalt der vorangegangenen Ausgaben lässt keinen Zweifel darüber, dass auch das „Eisenbahnland Bayern“ in aller Ausführlichkeit und ausgezeichnete Aufgliederung behandelt wurde. Was den deutschen Verkehrsfreund mit besonderer Freude und Dankbarkeit erfüllt, ist die Widmung des Buches an den unvergessenen Friedrich Grünwald (1906—1947), den Vater unserer Gemeinschaft, der vor 20 Jahren von uns ging. Der Name des Verfassers, Mr. J. H. Price, gibt darüber hinaus in jeder Hinsicht die Gewähr für ein hervorragendes und präzise ausgearbeitetes Buch, dessen Beschaffung jedem Verkehrs- und Eisenbahnfreund nahegelegt werden möchte.

Der Verlag **Quail Map Co.**, 38 High St., Ide, Exeter (Devon) / England hat soeben eine für den Verkehrsfreund höchst aufschlussreiche Schriftenreihe (in englischer Sprache) herausgebracht, von der 3 Ausgaben vorliegen, und zwar:

- Band 1 — New Zealand, Railway & Transport Atlas,
- Band 3 — Transport in the Grand Duchy of Luxembourg,
- Band 4 — Atlas of Isle of Wight, Bus Routes.

Ogleich, wie die Titel aussagen, der Schwerpunkt des Inhaltes auf Netzbildern und geographischen Vorgängen liegt, ergänzen aber auch Bilder und Texte in willkommener Weise die Ausführungen, so dass der Leser ein dennoch recht umfassendes Bild über das behandelte Verkehrsgebiet bekommt.

Wie in den Vorjahren, hat der japanische Zeitungsverlag „Asahi“ auch 1967 einen Sonderband der Reihe „**Eisenbahnen der Welt**“ (Sekai no tetsudo) herausgebracht, zum gleichen niedrigen Preis (ca. DM 8,— mit Porto). Diesmal ist der Band den Dampflokomotiven in aller Welt gewidmet. Das Bildmaterial ist wieder ungeheuer, dabei grossartige Stimmungsbilder mit Schnee, Rauch usw. Die Strassenbahn fehlt auch diesmal nicht ganz. Im Vorspann wird verfolgt, wohin die modernen Fahrzeuge der Strassenbahn Osaka gehen, die bis 1969 ihren Betrieb einstellen will. Zum Schluss die üblichen Rückblicke auf Betriebe, die im Laufe des Jahres 1966 stillgelegt worden sind.

Boehm

Die Zeit (6. 1. 67): „Spass mit ausrangierten Dampfrossen“, ein sehr ausführlicher und mit einem riesigen Foto ausgestatteter Bericht über das moderne, „Schwerst-Hobby“ des Sammelns „richtiger“ Lokomotiven, von Alexander Nilsen. Es werden in dem Bericht zahlreiche schon bestehende Beispiele von Privateigentümern und Museen benannt oder beschrieben, bei denen ausrangierte Lok oder Fahrzeuge der Nachwelt erhalten bleiben.

Vehlber

Bremer Nachrichten (22. 12. 66): „Auf Linie 6 mal Bahn, mal Bus“, vorbereitender Bericht auf die in Bremen vorgesehene Umstellung der SL 6 auf Busbetrieb, wobei man als Folge einer strassenbaulichen Korrektur sehr merkwürdige Wege beschreitet.

Vehlber

Daten-Chronik über die Wuppertaler Schwebebahn

von Klaus-Bernd Lange, W.-Barmen

(Fortsetzung aus DVA 267)

- 15. 10. 1895 Vertrag Vohwinkel mit der Continentalen
- 31. 10. 1896 Staatliche Baugenehmigung
- 17. 12. 1897 Enteignungsrecht
- 5. 1898 Vorbereitungen zum Gerüstbau
- 6. 1898 Aufstellung der ersten Stützen; Ende Juni: Am Sonnborner Via-

- dukt standen 1 doppelter und 1 einfacher Bogen, die miteinander verbunden werden mussten, Stockmanns Mühle: 2 Bogen, Gasfabrik: Hohes Gerüst
- 8. 1898 Ende August: Fertigstellung der Eisenkonstruktion zwischen Viadukt und Gasfabrik. Beginn der Fundamenten-Mauerung zwischen Westende und Breitestr.

- | | | | |
|---------------|---|--------------|---|
| 13./14. 9. 98 | Aufgleisung des ersten Probewagens | 7. 1900 | Anfang Juli: Fahrbetrieb bis Kluse |
| 10. 1898 | Anfang Oktober 800 m Gerüst fertiggestellt | 1. 10. 1900 | Beginn regelmässiger Versuch-Ringfahrten Kluse — Vohwinkel in 10-Min.-Folge als Vorbereitung für öffentlichen Betrieb
ab Oktober: Weitere Arbeiten an den Anlagen, vor allem in Vohwinkel |
| 11. 1898 | Preisausschreiben für architektonische Gestaltung des Bahnhofs Döppersberg. Architekt Bruno Möhring erhält 1. Preis | 24. 10. 1900 | Einweihungsfahrt durch das deutsche Kaiser-Paar von Döppersberg nach Vohwinkel mit Besichtigung der Anlage Zoo. Tw 5 mit im Einsatz bei dieser Fahrt (vermutlich der 3. Wagen)
1. Wagen = Kreisbehörde und Oberstallmeister
2. Wagen = Kaiser-Paar (Fahrer: Obering. Schultz und Wagenführer)
3. Wagen = Damen und Herren der Begleitung |
| 5. 12. 1898 | Erster Fahrversuch auf 200-m-Strecke zwischen Viadukt und Chem. Fabrik von Neuhaus (gestattete Höchstgeschwindigkeit 16 km/h) | 15. 2. 1901 | Landespolizeiliche Abnahme der Strecke Kluse — Zoo |
| 4. 3. 1899 | Zweite Fahrt: Mit Oberpräsidenten der Rheinprovinz und Regierungspräsidenten von Düsseldorf, Arnsberg, Münster und Minden zwischen Viadukt und Gasfabrik (660 m lang) mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h | 3. 3. 1901 | Betriebseröffnung Kluse — Zoo (Einstellung des Betriebes um 18 Uhr, da Personal noch nicht ausreichend für Zweischicht-Betrieb ausgebildet. Brand der Dachwiderstände eines Wagens im Döppersberg „mit greller Flamme“. Wendezeit für Kehrschleife Zoologischer Garten 4 Minuten!) |
| 6. 1899 | ab Hochsommer: Einsatz eines 63 m langen Montagekranes für Gerüstbau, auf dem fertigmontierten Gerüstteil zwischen Alexanderbrücke und Isländerbrücke. Dadurch Abkehr von bisheriger Bauweise mittels Pfahlgerüsten im Wupperbett. | 10. 3. 1901 | Erste Betriebsstörung durch Stromausfall von 15 Min. Dauer |
| 2. 1900 | Verlegung des Montagegerüsts von Alexanderbrücke zur Kluse. Aufstellung einer Portalstütze (Landstrecke) an der Brücke zum Zoologischen Garten
Anlieferung der 26 Wagen „BOO“, davon 16 Stück Hauptwagen und 10 Nebenwagen (nur Rangierfahrshalter). Aufgleisung wie bei Probewagen II + I auf Südgleis Nähe Viadukt | 23. 5. 1901 | Landespolizeiliche Abnahme Zoo — Vohwinkel |
| 6. 1900 | Ausdehnung der Probefahrten bis zur Döppersberger Brücke und Fertigstellung der Kehrschleife Zoo, wodurch auch das Befahren des nördlichen Gleises möglich. Weichenstellung (Zoo) noch nicht elektrisch, daher Weiche zunächst nur selten benutzt | 24. 5. 1901 | Durchgangsverkehr Kluse — Vohwinkel, Festveranstaltung der Continentalen
1902 Frühjahr: Versuch Vierzugwagenzug (Nr. 15 + 22 + 7 + 18), beide Zugteile mit Fahrer, Telefonverbindung, Bremsen vom Vorderwagen aus. |

(Fortsetzung folgt)

Wiens U-Straßenbahn — eine Glanzleistung!

Seit Anfang Oktober 1966 ist in der österreichischen Hauptstadt eine rd. 2 km lange Unterpflaster-Strassenbahn in Betrieb, die zwar nicht die erste oder einzige, wohl aber längste ihrer Art in Europa sein dürfte. Man kann sie — gemessen an den deutschen Verhältnissen — als eine Glanzleistung auf dem

Gebiet des innerstädtischen Nahverkehrs bezeichnen!

Um es vorweg zu nehmen — aller Voraussicht nach wird im übernächsten Jahre — also 1969 — die VDVA-Jahrestagung in Wien stattfinden, bis dahin wird zweifellos noch mehr zu sehen sein als diese nunmehr

