

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) 28 41 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 51-7888 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

22. Jahrgang

APRIL 1967

Nr. 269

Zur VDVA-Jahrestagung 1967:

Museumswagen warten auf uns . . .



Wohl kaum ein zweiter öffentlicher Verkehrsbetrieb in Europa besitzt so viele und verschiedenartige betriebseigene und auch betriebsfähige Museumsfahrzeuge wie gerade „Københavns Sporveje“ (Kopenhagener Strassenbahn), der wir im Rahmen unserer diesjährigen Tagung einen Besuch abstatten werden.

Letztmalig machten die Kopenhagener Museumswagen anlässlich des grossen Kongresses des „Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen“ (UITP) 1961 Fu-

rore, als nicht nur ein ganzer Korso durch die Innenstadt rollte und von einer riesigen Menschenmenge umsäumt wurde (linkes Bild), sondern auch auf einem Abstellplatz eingehend besichtigt werden konnten (rechtes Bild).

Nun, ganz so viel wird man für uns nicht tun können, aber sicher werden wir Gelegenheit haben, nach unserer Art eine „Orgie“ zu feiern — hoffentlich kann ich meine Ankündigung einhalten.

Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde Abschied von Tw 100 und Tw 103

Am 11. März 1967 um 14 Uhr versammelten sich ca. 70—80 Teilnehmer auf dem Betriebshof Altewiek, um mit den demnächst auszumusternden Tw 100 und 103 nebst Bw 278 eine Rundfahrt auf dem Netz der Strassenbahn Braunschweig zu unternehmen. Die Fahrt führte auch über nicht im Regelbetrieb befindliche Strecken, wie Leonhardstr. — Staatstheater — Steinweg und die alte Schleife am 1960 stillgelegten alten Hauptbahnhof. Dabei wurden nacheinander von Altewiek aus folgende Endstationen angefahren: Hbf. — Stadion — Siegfriedstr. — Frankfurter Str. — Alter Hbf. — Richmond — Hbf. — (Rathaus—Steinweg) — Krematorium — Altewiek. An die über zweistündige Rundfahrt, an der auch Verkehrsfreunde aus Hannover, Bremen und Osnabrück teilgenommen haben, schloss sich ein gemütliches Beisammensein an, bei dem Gegenwarts- und Zukunftsfragen der Braunschweiger Strassenbahn besprochen wurden. Höltge

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde Abschiedsfahrt in Mönchengladbach

Obgleich — wie man uns sagte, aber man kann ja nie wissen! — die letzte Strassenbahn erst im Sommer 1968 stillgelegt würde, unternahm die VBV am 18. März 1967 mit ca. 35 Teilnehmern eine Rundfahrt auf dem schon fast zur Bedeutungslosigkeit zusammengeschrumpften Strabnetz mit einem der noch vorhandenen 9 DUWAG-Gelenkwagen. Da nur noch 3 Linien bestehen, wobei die Linien 1 und 2 getrost als eine Linie betrachtet werden kann, dauerte die Netzbefahrung nach Rheydt, Holt, Eicken und Lürrip nur knappe zwei Stunden, so dass die anschliessende Besichtigung und „Durchleuchtung“ des Strab-Depots an der Wattstrasse für viele interessanter und ergiebiger war als die Rundfahrt selbst. Ein leitender

der Angestellter der Stadtwerke Mönchengladbach stand uns während des ganzen Vormittags zur Verfügung, um die wie immer sehr vielseitigen Fragen zu beantworten und Bitten zu erfüllen. Den Stadtwerken Mönchengladbach sowie auch dem Inspirator der Veranstaltung, unserem bewährten Freunde Peter Boehm, seien an dieser Stelle herzlich für das Gelingen und die — trotz „Abschiedsfahrt“ — gute Stimmung gedankt.

Stetza

Hamburger Verkehrsamateure Sonderfahrt auf der „Hamburg-Bergedorfer“

Da am 5. Mai d. Jrs. das 125-jährige Bestehen der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn stattfindet, werden die Hamburger Verkehrsamateure im Verein mit der Bundesbahn und anderen Hamburger Interessengruppen eine Sonderfahrt mit seltenen Fahrzeugen durchführen. Im Hinblick darauf, dass die Verhandlungen bzw. organisatorischen Vorarbeiten zur Zeit noch laufen, kann Näheres über den Ablauf der Fahrt noch nicht mitgeteilt werden, doch mögen sich Interessenten an Herrn Günter Dolezal, 2 Hamburg 26, Dimpfelweg 10, wenden, der einer der Hauptakteure der vorgesehenen Veranstaltung sein wird.

Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Nachdem der VDVA im Jahre 1967 seine Mitgliedschaft im Verkehrshaus der Schweiz erneuert hat, gingen wiederum die Freikarten zum kostenlosen Besuch des Museums bei der Geschäftsstelle ein. Im Bedarfsfalle wird gebeten, die Karten **rechtzeitig** anzufordern. Es sei wiederholt, dass die zum kostenlosen Eintritt berechtigenden Freikarten nur an **VDVA-Mitglieder** ausgegeben werden können.

Als neue Broschüre des Verkehrshauses der Schweiz ging das Heft „Astronaut John H. Glenn jr. im Verkehrshaus der Schweiz am 4. Juni 1966“ ein. Interessenten können diese Schrift leihweise von der VDVA-Geschäftsstelle anfordern.

Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Bei der meterspurigen **Heeper Torfbahn** werden an der Endstelle in **Meppen (Ems)** die beladenen O-Wagen-Kästen von den Drehgestellen gehoben und mit Kabelkran an das rechte Emsufer befördert, wo sie in Bundesbahnwagen, Schiffe und LKW entladen werden. Rangierbetrieb im Endbahnhof wird mit einem Pferd (!) durchgeführt. Lt.

Landkarte ist der Streckenverlauf: Meppen — Esterfeld — Rühle — westl. an Gross-Hesepe vorbei, sodann nach Westen zum Torfwerk und Kanal.

Todd

Um immer wieder auftretenden Gerüchten und auch Informationen in anderen Zeitschriften zu begegnen, haben **zweimalige** Rückfragen bei den **Zillertaler Verkehrsbetrieben** ergeben, dass diese Bahn den holländischen Dieselzug der RTM (ex Ravensburg-Weingarten) **nicht erworben** hat und daher auch kein Umbau veranlasst worden sei.

Letzter schriftlicher Bescheid der Zillertaler Verkehrsbetriebe, Jenbach (Tirol) vom 21. 3. 1967.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Amsterdam: Wegen Bau eines Autotunnels SL 7 seit 20. 2. für ca. 2 Jahre über Van Woustraat — Ceintuurbaan — Nieuwe Amstelbrug und OmL 5 über s'Gravesandestraat bzw. Swammerdamstraat. Seit 12. 3. neue Strabschleife am Frederiksplein in Betrieb.
v. d. Gragt

Berlin: OmL A 54 (BVG-Ost) seit 2. 1. über Storkower-, Kniprode- und Michelangelostrasse bis Weissensee Ostseestr. verlängert, OmL 84 (BVG-West) seit 30. 1. wieder zwischen Schöneberg Torgauer Str. und Lichterfelde, Ring- E. Pestalozzistr. und OmL 91 (BVG-West) vom gleichen Tage an über Hermannstr. bis Hermannplatz verlängert (Alt-Buckow — Hermannplatz).
B V B

Duisburg: OmL 46 bereits seit 1. 5. 66 eingestellt; seit 1. 1. 67 OmL 41 eingestellt dafür OmL 40 wieder Bf. Grossenbaum — Mündelheim — Huckingen und OmL 43 Hüttenheim — Ungelsheim — Huckingen.
Cadenbach

Ludwigshafen: seit 28. 5. 66 SL 24 wie berichtet mit geänderter Linienführung bis Friesenheim, jedoch vormittags von Hbf. Lu über BASF nach Friesenheim und zurück über Marienkirche zum Hbf. Lu, nachmittags auf umgekehrtem Wege.
Rudnicki

Lüttich: Die bekannte „Grüne Bahn“ ex R.E.L.S.E. (SL 2 Liège-Séraing und SL 3 Liège-Flemalle) seit 28. 3. bis Place General Lemans zurückgezogen (am Stadtrand) und voraussichtlich in einigen Monaten zur Stilllegung vorgesehen. Die 21 4x Tw (301—321) stehen zum Verkauf.
v. d. Gragt

Mainz: seit 13. 2. OmL 7 (Ingelheimer Aue — Schillerplatz) über Hbf. zum Münchfeld verlängert, abends und sonntags jedoch nur Strassenbahnamt — Liebfrauenplatz, OmL 13 nicht mehr zum Münchfeld, sondern nach Bretzenheim West, ObL 21 auf Om-Betrieb umgestellt und jetzt auch über Hbf., dann weiter wie OmL 22/23. Die Strecke Aliceberg — Augustusstr. aufgelassen, gleichzeitig wurde OmL 21 über Strassenbahnamt hinaus bis Schiersteiner Brücke verlängert. OmL 22/23 nicht mehr Weisenau Schillerschule, sondern Weisenau, Bleichstr.
Neise

Mannheim: SL 17 nicht eingestellt, sondern ab 28. 5. 66 (Sommer-Fp) wie bisher (Käferthal-Rheinau), aber nur in HVZ Mo—Fr, dafür SL 27 samstags mit der angegebenen Linienführung (Käferthal — Hbf. Ma).

jedoch SL 27 Mo—Fr Käferthal — Hbf. Ma ausserhalb HVZ, dann gehen die Züge auf SL 17 (HVZ) über, an Samstagen keine Veränderung. SL 17 seit 5. 11. 66 samstags Käferthal-Rheinau, dafür SL 27 samstags nun eingestellt.
Rudnicki

Monheim: seit 20. 2. Gemeinschafts-OmL 11 (nur HVZ) Monheim — Langenfeld — Op-laden.
Waltking

München: Seit 6. 3. Wiederinbetriebnahme als Neubau der Strecke Stiglmaierplatz — Dachauer- / Karl- bzw. Augustenstr. (ca. 300 m) und gleichzeitig folgende Linienänderungen wegen V-Bahn-Bau am Sarnberger Bf.: SL 3 Harthof — Hbf. — Milbertshofen, SL 17 Wettersteinplatz — Unterführung Sarnberger Bf. — Amalienburgstr., SL 21 Amalienburgstr. — Ramersdorf, SL 30 Romanplatz — Steinhausen über Nymphenburger Str. — Hbf., SL 1, 21 und 30 über Neubaustrecke zum Hbf., Seidlstr. stillgelegt.
P. Wagner

c) Schnellbahnen:

Berlin: Die 50 Kleinprofil-U-Bahnwagen (Typ A III) sind ausgeliefert worden (884—891 Orenstein & Koppel, 892—911 desgl., 912—933 DWM). Die BVG-West hat mit dem Umbau von Kleinprofil-U-Bahntriebwagen der 18. Lieferung (Typ A I) zu Beiwagen begonnen, dem Vernehmen nach sollen 27 Fahrzeuge umgebaut werden.
B V B

e) Das Liniennetz:

heute Halberstadt (1000 mm)

Die Ringlinie (ohne Nummernbezeichnung) Hbf. — Fischmarkt — Herbinger Str. — Hbf.



wird in beiden Richtungen befahren, die Stichstrecke Herbinger Str. — Auberge nur mit einem Pendelwagen. Die Wagen der Ringlinie machen dabei am Fischmarkt ab-

wechselnd den Abstecher zur Unterstadt bzw. Voigtei, wobei der Bw am Fischmarkt abgehängt wird.
v. d. Gragt

ALLGEMEINES

Die Waggonfabrik **Linke-Hofmann-Busch GmbH**, Salzgitter, hat ein privates Verkehrsmuseum eingerichtet, das zwar nicht öffentlich zugänglich ist, aber Besuchern des Werkes und Freunden des Eisenbahnwesens jederzeit gezeigt wird. Der Besuch muss mit der Werkleitung vorher vereinbart werden: 3321 Salzgitter-Watenstedt, Telefon: 21 20 76.

Standau

Auch in **Marbach** (bei Ludwigsburg in Württemberg) gibt es einen öffentlichen Stadtverkehr, nämlich durch die Firma Ziegler, Linienführung: Bahnhof — Wilhelms-

platz — Hörnle Hochhaus, Verkehr täglich, auch sonntags.
Fruth

Die „**Association pour le Musée des Transports**“ (AMTUIR) in Paris hat anlässlich ihres 10-jährigen Bestehens eine Schrift herausgegeben (Bulletin Intérieur No. 38), in der alle im Malakoff-Museum untergebrachten Strassen- und Kleinbahn-Fahrzeuge erwähnt und in einer Depotgleis-Ubersicht der jeweilige Standort mitgeteilt wird. Alle 9 Gleise des ehemaligen Pariser Strab-Depots sind mit historischen Fahrzeugen, vorwiegend aus Frankreich, aber auch aus Grossbritannien und der Schweiz, ausgefüllt. Anfragen an die AMTUIR, 4, Rue Paul-Escudier, Paris — (9).

LOKWESEN

Montenberg: Ich bin auf der Suche nach Bildern und Angaben von den beiden ehemaligen Eisenbahnen Winterswijk — Bocholt und Winterswijk — Borken, lediglich ein Foto von einer B Tender-Lok am Bahnhof Borken der Westfälischen Landes-Eisenbahn um 1910 (?). In Winterswijk sollen im dortigen BW viele alte Lok beheimatet gewesen sein, auch noch Maschinen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft aus den 20er Jahren (P 6, T 8 und G 7), aber auch hierüber be-

sitze ich kein Foto. Einige Daten mögen vielleicht interessieren:

Die „Nederlandsch Westfaalsche Spoorweg Mij“ betrieb 1878 die Strecke Zutphen — Winterswijk, 1880 Winterswijk — Borken und W. — Bocholt, auf deutschem Gebiet durch die Bergisch-Märkische Eisenbahnges. betrieben (bis 1. 1. 1882). 1889 soll ein Verkauf beider Strecken erfolgt sein, während 1907 ein grösseres BW gebaut wurde. Am 3. 10. 1931 wurde der Verkehr zwischen Winterswijk und Barlo eingestellt (seit 1924 nur noch Güterverkehr?), und 1942 soll der Abbau beider Strecken erfolgt sein. Wer kann Näheres mitteilen?

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Aachen: Neu: 4x Gr-Tw 1012—1015 (2R) ex Mönchengladbach 25, 27, 28, 29.

Stetza

Amsterdam: Neu 8x Gl-Tw 676—682 (Werkspoor/DUWAG). Folgende Wagen = a: Tw 440, 443, 458 und 397 sowie Bw 770, 771, 793, 799, 801, 802. O & K-Diesellok (ohne Nr.) wurde W 1 (II), Oberleitungswagen GVB1—2 = E 1—2, offener Güterwagen 2 = W 10, offene Transportwagen (ohne Nr.) auf Fahrgest. der ehem. BW 788 und 856 = T 1—2. Schienentransportwagen (ohne Nr.) = W 11—14, Kessellore = W 16, ferner ein offener Transport-Bw = H 2.

v. d. Gragt

Bremen: neu: 4x Gl-Tw 445—454 und -Bw 1448—1456 (ER, Hansa). Bw 1714, 1719 und

1721 zu ER-Wagen umgebaut, Tw 712 wurde Schneeflug SP 1. 3x Gl-Tw 911 und 918 durch Unfall schwer beschädigt und abgestellt (werden voraussichtlich verschrottet).
Lübbers

Duisburg: neu 6x Gl-Tw 56—76 (ER, DUWAG), davon, wie bereits gemeldet, 56 und 57 mit Hilfe der Mittelteile der unfallbeschädigten 8x Gl-Tw 246 und 249 zu 8x Gl-Tw umgebaut. Die beiden letztgenannten Wagen sind abgestellt. 6x Gl-Tw 76—77 wurden wieder in 176—177 zurückgenummert, sind jedoch abgestellt. 4x Gl-Tw 156—165 nur noch als E-Wagen im Einsatz. 4x Gl-Tw 213—220 zu 2R-Wagen für SL $\frac{3}{4}$ umgebaut. Sämtliche 4x Tw und Bw der SL D (alt) sowie alle noch vorhanden gewesenen Meterspur-Tw und -Bw = a, ferner Bw-Serie 300—333 = a. Tw 171, 173, und 175 = Arb.-Tw mit gleicher Nummer. Tw 21, 22 (ex Kleve), 178, 180 und Bw 361, 652, 653, 656, 658 und 661 betriebsunfähig abgestellt,

zur Verschrottung vorgesehen. Demnächst Umnummerung sämtlicher Strabwagen: Tw jetzige Nr. + 1000, Bw jetzige Nr. + 2000.
Cadenbach

Essen: Berichtigung zur Meldung DVA 267/2106: der erwähnte Tw 1601 ist selbstverständlich ein 6x Gl-Tw.
Stetza

Haag: Folgende Wager = a: Tw 802, 804, 812 und 827 sowie Bw 753, 757, 760, 764—768, 771—776 und 778. Von der Serie 751—780 mithin nur noch 769 und 780 betriebsfähig, jedoch für Museumswagen vorgesehen, und 779, der Arbeitswagen wurde. Tw 810 gleichfalls als Museumswagen vorgesehen. 4x Tw 205 und 210 ohne El-Ausrüstung nach Rotterdam verkauft, dort Umbau zu Schienenschleifwagen.

v. d. Gragt

Koblenz: Die 15 noch vorhandenen Tw 32—46 stehen zum Verkauf (je Wagen 800 DM, die auch an Liebhaber abgegeben werden); Stilllegung des Restbetriebes definitiv Ende Juni 1967.
Stetza

Mannheim: neue 12x Gl-Tw 1019 und 1020 (ER, DUWAG) für Gemeinschaftsbetrieb mit Rhein-Haardtbahn, ferner neu 6x Gl-Tw 436 und 437, Beginn einer neuen Serie (ER, DUWAG).
Rabe

Mönchengladbach: 4x Gr-Tw 25, 27—29 nach Aachen verkauft. Tw 8, 12, 19, 20, 91 und 97 sowie Bw 252 = a. Mithin heutiger (Rest-) Bestand: Tw 4, 6, 21, 22, 68, 70, 71, 73, 74, 75, 78, 81 und 95 sowie Bw 201—206 und 318, ferner 4x Gr-Tw 26 und 30 und 6x Gl-Tw 31—39.
Stetza

Mülheim-Ruhr: neu 3x Tw 235—236 ex Oberhausen 319 und 321, Leih-KSW 402 und 404 an Oberhausen zurückgegeben, ferner neu: 3x Bw 401—403 ex Oberhausen 418, 419 und 417 (in dieser Reihenfolge).
Bolten

Nürnberg: Folgende Wagen abgestellt und zur Verschrottung vorgesehen: Tw 807, 813, 818 und 822 sowie Bw 1211—1214, 1217, 1219, 1222 und 1225.
Dillmann

Wuppertal: Tw 154 und 160 = a.

Kuehlich

Wagenpark-Geschichte Iserlohn (Schluss aus DVA 268):

Bw 81—88	Bj. 1901	ex Tw (Nummern nicht bekannt) sämtl. = a
89—91	Bj. 1910	Sommer-Bw, = a
92—93	Bj. 1901	4x, ex Tw 1—2, = a
94—95	Bj. 1910	4x, ex Mansfeld, = a
96—97	Bj. 1925	4x, ex Flensburg 44 u. 46, = a
98—99	Bj. 1925	4x, ex Wuppertal 394—395, = a

Ellok 1—2	Bj. 1913	AEG, 4x, beide = a
3	Bj. 1911	AEG, ex Pforzheim, 1941 nach Düren verkauft
4—9	Bj. 1922/26	AEG
10	Bj. 1927	Jung, 4x, ex Iserl. Güterbahn = a
11	Bj. 1929	Jung, 2x, ex Iserl. Güterbahn = a

ferner für **Normalspurbetrieb:**

Ellok 15	Bj. 1925	2x,
16	Bj. 1926	Eigenbau, Kasten ex RWE, 2x
17	Bj. 1929	Eigenbau auf Fgst. eines Tw
18	Bj. 1929	Akkulok , zu Ellok umgebaut, = a Stetza / v. d. Gragt

b) **Omnibusse:**

Aachen: Die aus Düsseldorf angekauften Omn 7712—7716 und 7728—7730 erhielten bei der ASEAG die Nummern 187—194.
Stetza

Berlin: zu DVA 266/2099: es muss heißen: Serie 660—698 ohne 685 restlos ausgemustert, 679 wie angegeben bereits 1962 = a, 685 ist zum Museumswagen vorgesehen. Zu DVA 263/2072: die angegebene Serie umfasst nur die Wagen 851—880, die Serie 881—900 (Typ 28/37) war zum damaligen Zeitpunkt noch nicht vollständig verschwunden.
Schmiedeke

Dortmund: Ergänzung zur Wagenpark-Geschichte, DVA 263

1—10	Bj. 1925	Bü NAG, 3x
11 u. 12	Bj. 1930	Opel, 15 Dai, Bj. 1938 ex Post 1944
21—25	Bj. 1926	Bü NAG, 2x, ex Hörde 1—5
26—35	Bj. 1929/30	Krupp/Schöndorff
36—45	Bj. 1934	Krupp/Junkers/DÜWAG
46—50	Bj. 1937	Mag
1—6(II)	Bj. 1938	Mag

Von den vorgenannten Omn waren bei Kriegsende noch vorhanden und wurden wie folgt umgenummert:

1, 2	ex 4, 3, 4	ex 49, 5	ex 50, 6	ex 26, 7	ex 28, 8	ex 31, 9	ex 32, 10	ex 35, 11, 12	ex 40, 15.
Nachdem 11 = a, 11(II) ex 15. Sodann weiter wie Meldung Pfaff 263/2073 und 264/2082:									
13—15	KM/Rathgeber								
16	Dai/Käss (LKW)								
17	MAN/Käss (LKW)								

20, 21 Bü 5000 T/NFW
 22—26 Bü 5000 T/Schlichting
 35, 36 Westw./KM Schnürle, 2 Takt Diesel.
 Cadenbach

Düsseldorf: 63.29 und 70.07 sind entgegen früherer Meldungen nicht = a. Ferner noch Bj. 1965: 83.26—83.27. Mithin per 1. 2. 67 folgender Bestand:

63.29, 63.35, 64.01—64.22, 65.01—65.38, 66.01—66.26, 70.01—70.22, 71.01—71.10, 72.00—72.99, 77.31—77.36, 77.38—77.40, 77.42, 77.43, 77.45—77.54, 78.16—78.24, 80.06, 82.01—82.06, 83.01—83.27, 84.01—84.06, 85.01, 85.02, 85.04, 85.05, 85.07—85.09, 85.11, 85.13—85.33, 86.01—86.50, 89.04—89.06. Alle hier nicht mehr erwähnten Omn = a.

Waltking

Ludwigshafen: 507 und 509 an BASF verkauft, 519 an Kastastrophenschutz verkauft und 520 an eine Baufirma in Schifferstadt abgegeben. Neu: 554—559 (Bj. 1966) Bü Präfekt 12 D.

Rudnicki

Mainz: Obusse 8—12 = a, neu: Omn 122—131 (Mag). Folgende Omn = a: 48(II), 49—53, 55 und 70—72. Omn 45 jetzt Streuwagen beim Tiefbauamt.

Neise

Mannheim neu: 11 (Bj. 1965) Bü Sen.12/R, 12—15 1966 desgl.
 130—135 1965 Dai 0 317
 136—139 1966 desgl.
 Rudnicki

Monheim: neu: Omn 13 (Bü Präfekt 13, Bj. 1966).
 Waltking

Wagenpark-Geschichte KVG (Fortsetzung aus DVA 268): Die Klammer im letzten Heft muss etwas höher stehen, denn die Omn 174—177, 179 . . . 186 gehören zur Reihe ab 166.

191(II)	Bj. 1952	Bü 6000 T, als Fahrschulwagen noch in Betr.
192	Bj. 1954	Bü T U 9 Faka-Aufbau
193—197	Bj. 1951	Bü TU 5000 = a bis 1966
198—199	Bj. 1953	Bü 6000 T Faka-Aufbau, 199 = a
200—209	Bj. 1953	desgl. davon 206 = a
210—213	Bj. 1954	desgl.
214—216	Bj. 1954	desgl., Faka-Aufbau, 216 nach Unfall = a
217—221	Bj. 1955	Bü 6500 T, dav. 220 = a, 219 nach Unfall = a, 218 mit Oberlicht. (Fortsetzung folgt) Höltge

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Eisenbahn mit Herz — Europäisches Stell-dichein am Schienenstrang, 64 S., über 150 Zeichn., 3-farb. Pappereinband, DM 11,80, Redactor-Verlag, Frankfurt/M.

Dieses von Carla Carlsson zusammengestellte hübsche Bilderbuch ist eine humoristische Delikatesse für jeden Eisenbahnfreund. Es blickt mit dem Zeichenstift berühmter Karikaturisten aus neun europäischen Ländern mitten ins Eisenbahngeschehen hinein, denn alle Völker haben „ihre“ Eisenbahn in ihr Herz geschlossen, und so machen sie sich auch über sie lustig — eine köstliche Fundgrube echten Eisenbahnhumors.

Augsburger Allgemeine (29. 11. 66): „Dampf-lokomotiven steuern Abstellgleis an“, lebhaft geschilderter Bericht über die 26 noch in Augsburg stationierten Dampflok-Veteranen (mit einem Foto der 50.2863).

Fruth

Braunschweiger Presse (13. 3. 67): „Schienen-Veteranen auf letzter Fahrt“, grosser mit 3 Fotos bebildeter Bericht über die Sonderfahrt der Braunschweiger Verkehrsfreunde am 11. 3. mit 2 zur Ausmusterung bestimmten Tw.

Winnig

Internationale Transport-Annalen 1967, 406 S., zahlr. Abb., DM 13,—, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin 8, Französische Str. 13—14.

Unter diesem Titel soll fortan in jedem Jahr ein Buch erscheinen, in dem jeweils aktuelle technische, wirtschaftliche, juristische und organisatorische Probleme des Verkehrswesens unter dem Blickwinkel der Praxis behandelt werden. Das vorliegende erste Werk enthält in 10 Abschnitten eine grosse Vielzahl von aktuellen und interessanten Beiträgen, während ein ausführlicher statistischer Anhang wertvolle Einblicke und aufschlussreiches Zahlenmaterial aufweist. Eine Vorschau kündigt schon jetzt den ungefähren Inhalt der Ausgabe 1968 an.

Gleisbau und Gleisunterhaltung, von Th. Thieme, 316 S. und zahlr. Abb., im gleichen Verlag wie vor, DM 15,80.

Dieses neue, vom Direktor des Instituts für Gleisanlagen an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden verfasste Werk ist in erster Linie ein Hochschul-Lehrbuch, das aber auch als hervorragendes Nachschlagewerk in der Praxis geeignet ist. Es erläutert alle im Gleis- und Weichenbau vorkommenden Bau- und Unterhaltungsarbeiten und dürfte daher für den Berufseisenbahner eine wertvolle Stütze sein.

Daten-Chronik über die Wuppertaler Schwebebahn

von Klaus-Bernd Lange, W.-Barmen

(Fortsetzung aus DVA 268)

Barmer Strecke

- | | | | |
|----------------------|--|-----------------|--|
| 1900 | Bauverzögerung durch Enteignungsverfahren für 241 Stützfundamente | 18./19. 6. 1903 | Vermutlich in der Nacht vom 18. zum 19. 6. Anschluss der Barmer Strecke (Letzter Zug über Kehrschleife Kluse um 21.50 Uhr, erster Zug ab Kluse nach Rittershausen 6.15 Uhr/Leerfahrten) |
| 6. 1901 | Anfang Juni: Vorarbeiten für Gerüstmontage, Einrammen von Pfählen im Wupperbett für Montagegerüst an der Korzertbrücke | 20./21. 6. 1903 | Versuchsfahrten mit 3-Wagenzug (B 03) |
| 11. 1901 | Einstellung der Montagearbeiten wegen Hochwassergefahr | 23. 6. 1903 | Landespolizeiliche Abnahme mit 3-Wagenzug, der auf dem anderen Gleise von einem Einzelwagen begleitet wurde |
| 3. 1902 | Wiederaufnahme der Arbeiten auf der gesamten Strecke zwischen Hardt und Rittershauser Bahnhof, Montage einzelner Bahnhöfe | 27. 6. 1903 | 9.30 Uhr Durchgangsverkehr Vohwinkel-Rittershausen, 25 000 Personen werden gezählt |
| 1. 3. bis 1. 6. 1902 | Fertigstellung von 570 m der westlichen Barmer Strecke, ferner 460 m des mittleren Teiles und 430 m des östlichen Teils. Besondere Schwierigkeiten beim Ausbau des Ritteshauser Endbahnhofs. Lagerung des gesamten Materials auf Pfahlgerüsten im Wupperbett | 28. 6. 1903 | Beförderungsziffer: 50 000 Personen |
| 6. 10. 1902 | Inauftraggebung der Bauart 1903 durch Konferenz in Nürnberg | 18. 1. 1908 | Versuchsfahrten mit 6-Wagenzug (B 03) zunächst mit 40, später mit 54 km/h (auf Veranlassung der Berliner Behörde durch die Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld) |
| 23. 12. 1902 | Versuchsfahrten von Kluse nach „Barmen Grenze“ (vermutlich mit Probewagen) | 11. 4. 1908 | Auffahrunfall Rathausbrücke (Stirnwandumbau Nr. 15) |
| 31. 12. 1902 | Versuchsfahrten von Kluse nach Rathausbrücke | 1910 | Umbau B 03: Elektromagnetische Schützenschaltung, B 00: Nebenwagen, bisher nur einfache Rangierschalter, mit den leichten Fahrschaltern ex B 03 ausgerüstet |
| 23. 1. 1903 | „Zwischenspiel in Sonnborn“: Auf der Sonnborner Landstrasse wird der Fuhrmann eines Heuwagens von einem S-Bahnwagen erfasst und auf die Strasse geschleudert | 24. 11. 1912 | Betriebseinstellung wegen Senkung des Baugerüsts beim Neubau der Sonnborner Eisenbahnbrücke
Anlieferung von 6 Triebwagen (B 12) für Umstellung auf 2-Wagenzugbetrieb zur Verwendung als Hinterwagen zu B 00 |
| 5. 1903 | Probefahrten nach Rittershausen, Eintreffen der ersten „Barmer Wagen“ (B 03) in Vohwinkel | 1. 5. 1917 | Betriebsunfall Wupperfeld um 15.15 Uhr, Absturz des Wagens 26. (Fortsetzung folgt) |

Kopfbahnhöfe . . .

Wenn man einen Laien-Reisenden einmal fragt, wieviele Kopfbahnhöfe es im Bereich der Deutschen Bundesbahn wohl gäbe, so wird er nach kurzem Nachdenken fast immer eine Zahl nennen, die bei ungefähr 10 liegt — ein Zeichen, wie wenig der Durchschnittsreisende das Netz „seiner“ Eisenbahn kennt, denn die Zahl der Kopfbahnhöfe bei der DB erreicht annähernd die Zahl 100! Frei-

lich geht der so Befragte immer von den bekannten „klassischen“ Grosstadt-Kopfbahnhöfen aus und für diese Überlegung stimmt sein Ergebnis ungefähr: München, Frankfurt, Stuttgart, Kassel, Wiesbaden, Hamburg-Altona, Ludwigshafen und Kiel erfreuen sich allgemeiner Kenntnis, doch gibt es eine sehr grosse Zahl von „Sackbahnhöfen“,

