

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

22. Jahrgang

MAI 1967

Nr. 270

Das soll Demokratie sein?

In Frankfurt am Main — bekanntlich „Automobil-Hochburg“ — hat sich vor einigen Jahren ein „Bund der Verkehrsteilnehmer“ konstituiert, der seinen Statuten gemäss den Interessen der Autobesitzer und -benutzer um jeden Preis das Wort redet. Nun, wir leben in einer Demokratie und weshalb sollte man einer solchen Gruppe das Recht streitig machen, ihre Interessen zu vertreten und durchzusetzen versuchen. Man muss nur, wenn man schon mit dem Schlagwort „Demokratie“ operiert, auch wirklich demokratisch denken und handeln. Leider haben wir ja im eigenen Vaterland noch eine andere Art von „Demokratie“, die so demokratisch ist, dass sich ihr Tausende und Abertausende durch Einsatz ihres Lebens und Opferung ihrer Habe fluchtartig entziehen. Doch wollen wir beim Thema bleiben und eine jüngst publizierte Pressenotiz des oben zitierten Bundes weitergeben. In dieser Information wird unter dem Titel „Gegen Benachteiligung des individuellen Kraftverkehrs“ folgendes gefordert:

. . . Aufenthalte für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr entstehen nicht nur an Kreuzungen durch die Ampelregelung, sondern auch auf der Fahrtstrecke durch die Haltestellen der Strassenbahnen und Omnibusse. Neue Vorfahrtsregelungen und Verkehrsvorschriften, welche die öffentlichen Verkehrsmittel bevorzugen, würden den PKW- und LKW-Verkehr immer mehr einengen. Doch für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel mit einer Benachteiligung der übrigen Verkehrsmittel zu werben, findet der „Bund der Verkehrsteilnehmer“ **wenig demokratisch** . . .

Der Bund sollte einmal im Duden nachschauen, was eigentlich Demokratie auf deutsch heisst. Naiv der kindliche Vergleich von Verkehrsmittel und Verkehrsmittel, selbst wenn in einem 1 Person und in dem anderen 100 sitzen — ist es vielleicht „demokratisch“, die 100 Fahrgäste zu benachteiligen, um 1 Autoinsassen (mehr sitzen meist sowie so nicht drin) ein Vorfahrtrecht zu geben? Kommentar unnötig.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

VDVA-Vortagung in Bremen

Auch in diesem Jahre wird als Auftakt zu unserer in Hamburg und Kopenhagen stattfindenden Jahrestagung eine **Vortagung am Vormittag des 23. August 1967** (Mittwoch) in Bremen stattfinden, die sich insofern geradezu anbietet, als Mitte Juni die rd. 7 km lange Neubaustrecke der Bremer Strassenbahn nach Vahr — Blockdieck (SL 1) eingeweiht wird und die dann von den Vorta-

gungsteilnehmern befahren und besichtigt werden kann. Die Bremer Strassenbahn AG hat bereits ihre Zustimmung zu dieser Veranstaltung gegeben.

Unser Mitglied **Hans Vehber**, 28 Bremen, Kohlhöckerstr. 69/72, hat sich freundlicherweise bereit erklärt, diese Vortagung vorzubereiten und zu organisieren, weshalb etwaige Rückfragen und Anmeldungen an diesen zu richten sind. Der Zeitplan dieser Vortagung ist so abgestimmt, dass alle Teilnehmer bequem und rechtzeitig zur Mitgliederversammlung in Hamburg am gleichen Nachmittag erscheinen können. Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Der VT 10 (Gotha 1934) der **Ahaus — Enscheder Eisenbahn** wurde vom Niederländischen Strassenbahn-Museums-Verein erworben. Die VT-Lok 161 der Niederländischen Staatsmijnen (Bj. 1956) wurde an die **Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE)** verkauft.

v. d. Gragt

Die **Belgische Museumsbahn** (touristische Kleinbahn der Aisne) erwarb für den noch 1967 zu eröffnenden Dampfbetrieb auf der Strecke Dochamps — Erezée die SNCV-Dampflok 1075 (Hornu, Bj. 1920), die bisher im Kohlenwerk „Charbonnage d'Argenteau“ in Trembleur Dienst getan hat

v. d. Gragt

Triest wartet seit über 20 Jahren auf die Wiederherstellung der Doppelspur **Cervignano — Quarto d'Altino** (87 km), die 1944 demontiert wurde. Dies ist umso erstaunlicher, da mit Sondergesetz vom 26. 3. 1955 drei Mrd. Lire für die Elektrifizierung Triest — Venedig und das Doppelgleis genehmigt wurden. Am 31. 12. 1965 sind allein für Doppelspurarbeiten 107,3 Mrd. genehmigt worden, die aber nur für die bis dahin eingeleigten Strecken Battipaglia — Reggio Calabria, Genua — Ventimiglia, Genua — La Spezia und Ancona — S. Severo verwendet werden. Im neuerlichen Ministerialerlass vom 28. Juli 1964 betr. Doppelspurarbeiten bleibt Cervignano — Quarto d'Altino sogar unerwähnt.

Metzeltin

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Bremen: Seit 28. 3. wird der Streckenabschnitt Hans-Böckler-Str. zwischen Berufsbildungszentrum und Lloydstr. für ca. 2 Jahre nicht mehr von den SL 2 und 3 befahren,

diese werden über Daniel-v.-Büren-Str., Dovenorsteinweg — Haferkamp umgeleitet, dabei stösst SL 3 über Haferkamp zur Lloyd / Hans-Böckler-Str. wieder auf ihre alte Linienführung. Seit 3. 4. wird der Abschnitt Kirchweg / Gastfeldstr. — Brill der SL 6 mit Omn unter gleicher Liniennummer befahren, auf dem Abschnitt Brill — Hbf. — Hemmstr. noch bis auf weiteres SL 6, vom gleichen Tage an SL 16 über Pappel-, Friedr.-Ebert-Str. — Domsheide — Hbf. (nicht mehr über Brill), voraussichtlich bis 1968. Lübbers

Essen: Seit 10. 4. OmL 60 über Burggrafen- und Oberschlesienstr., nicht mehr über Frilendorfer Platz, seit 8. 5. SL 2 nur noch bis Karlsplatz, SL 15 nur noch bis Germaniaplatz, SL 20 in HVZ bis Alte Landstr., SL 36 nur noch Hbf. — Essen West — Germaniaplatz — Wertstr., dafür neue SL 86 Borbeck Germaniaplatz — Bottrop (vorübergehend bis zur Einführung einer gleichnamigen Om-Linie), OmL 45 jetzt 10 Fahrten bis Niederwenigern, dafür OmL 79 eingestellt, OmL 64 in Steele über Bochumer- statt über Augener Str. und neue OmL 84 Steele Kaiser-Otto-Platz — Augener Str. — Oststadt, Kanarienberg. Boisserée

Frankfurt-Main: seit 20. 2. OmL 31 wie vor dem 27. 6. 66 bis zur Kaiserleibrücke und nicht mehr zum Gaswerk-Ost. Haltestelle Goetheplatz seit 13. 2. in Betrieb und Hauptwache ab 11. 2. (nicht wie in DVA 268/2110 4. 2.) aufgegeben. Michelke

Istanbul: Der restliche Strabbetrieb im asiatischen Teil wurde mit dem 31. 12. 1966 eingestellt. Lehnhart

Magdeburg: SL 5 jetzt Olvenstedter Platz — Pieckallee — Strombrücke — Jerichower Platz, SL 6 jetzt Herrenkrug — Rathenastr. — Pieckallee — Hbf., SL 7 (Hbf. — Pieckallee — Rathenastr. — Jerichower Pl.) nur noch in HVZ, SL 11 Pendelbetrieb Industriegelände — Alte Neustadt, nur in HVZ über Pieckallee zum Hbf., SL 14 nur noch Pendelbetrieb Westerrhülen — Schönebeck, neue

HVZ-SL 22 (Hbf. — Buckau) und 31 (Diesdorf — Pieckallee — Neue Neustadt), die ursprünglich vorgesehene Linien-Nr. 13 wurde in 31 geändert. In Buckau SL 2, 12 und 22 zwischen Thiem- und Budenbergstr. über neue Umgehungsstrasse, alte Strecke über Schönebecker Str. sowie die Strecke über Erzberger Str. wurden abgebaut. In Salbke z.Zt. neue Wendeschleife im Bau.

C. D. Müller

München: seit 9. 4. SL 10 umgestellt auf OmL 49 bei gleicher Linienführung Sendl.-Tor-Pl. — Isartalbhf., OmL E 60 = 56 Milbertshofen — Aschheimer Str., neue OmL 72 Pasing — Nymphenbad — Obermenzing, OmL 73 nur noch Pasing — Blumenberg — Amalienburgstr., OmL 80 Feldmoching — Milbertshofen eingestellt, bleibt jetzt ganztägig Milbertshofen — Rainackerweg, 81 Hasenberg — Milbershofen (Strecke Rainackerweg jetzt OmL 80). OmL 87 in 83 umbenannt Schöllsinger — Wieslocher Str., und E 88 = 87 Herkomerplatz — Fritz-Meyer-Weg.

P. Wagner

S. N. C. V. (Belgien): Gruppe Antwerpen: SL 63 nur noch bis Brasschaat Dorf, SL 65 in HVZ nicht mehr als Strab, sondern nunmehr ganztägig OmL. Samstags fahren SL 61-barré und 63 nur noch bis etwa 14 Uhr, sonntags nur vereinzelte Fahrten, sonst Omn-Betrieb. Die **Küstenlinie** 1, welche nur noch im Winter von Knokke Bf. bis Knokke Zoute fuhr, wurde auf diesem Abschnitt am 25. 9. 66 definitiv eingestellt.

v. d. Gragt

Stockholm: Am 10. 6. wird die SL 10 eingestellt und auf Omn-Betrieb umgestellt, die restlichen SL 4, 6, 7 und 8 folgen am Tag „H“ (Rechtsumstellung am 3. 9. 67), so dass dann nur noch die SL 12 (Zubringerlinie auf besonderem Bahnkörper) bestehen bleibt.

Als Ersatz für die einzustellenden SL werden ab 3. 9. die OmL 41 bis 69 sowie die Vorort-Zubringer-OmL 114, 134, 144 und 190 eingeführt.

Lövenstierne

Stuttgart: am 11. 4. 67 wurde die rund 1,3 km lange Strab-Neubaustrecke Sillenbuch — Heumaden (SL 5) in Betrieb genommen, zweigleisig auf eigenem Bahnkörper mit Endschleife. Die Schleife in Sillenbuch wurde aufgehoben, SL 5 jetzt mit allen Fahrten bis Heumaden.

Alt

Wien: seit 20. 3. neue OmL 12 Engelsplatz — Stadtbhf. — Nussdorfer Str. und 33A Wexstr. — Heiligenstadt (nur werktags), letztere ersetzt die seit 1940 aufgegebenen SL 34. Seit 3. 4. neue Privat-OmL 31A Stammersdorf — Friedhof (Mo—Fr). Die im DVA gemeldeten Privatlinien 29 und 29A müssen richtig „19 und 19A“ heißen. Lehnhart

Wuppertal: Während der Schwebebahn-Stillegung vom 2. bis 16. 4. 67 wurde die SL 21 über ihren Endpunkt Wupperstr. hinaus bis Barmen, Werther Str. geführt, während auf dem Abschnitt Zoo — Vohwinkel eine Omn-Ersatzlinie eingerichtet war. Aders

c) Schnellbahnen:

Berlin: Mit Ablauf des Jahres 1966 wurden sämtliche U-Bahnwagen mit Holzaufbauten aus dem Verkehr gezogen. Von den Kleinprofilwagen des Typs AI sind danach nur noch die Wagen der 16. bis 18. Lieferung in Betrieb. Die Fahrgestelle der Tw 219, 222, 216, 226, 224 und 215 wurden in dieser Reihenfolge zum Bau von Güterloren 1288—1293 verwendet. Die Kleinprofil-Tw 164, 168 und 184 (Typ AI, 14. Lieferung) wurden zu einem neuen Schleifzug umgebaut.

B V B

ALLGEMEINES

Zum Bericht „**Fahrgast-Schiffahrt bei deutschen Stadtverkehrsbetrieben**“ (Ergänzungen und Berichtigungen):

Brandenburg — Schiffe MS „Aktivist“
Bj. 1961
D „Deutschland“
Bj. ?
MS „Maxim Gorki“
Bj. ?
D „Odin“ Bj. ?,
1965 = a
MS „Sonnenschein“
Bj. 1928

Magdeburg — VE Magdeburger Verkehrsbetriebe, Abt. Weisse Flotte und Fähren.

Strecken: Verkehr auf der Elbe von Magdeburg und anderen Orten aus zwischen Wittenberge und der Saalemündung und anschliessenden Gewässern. Fähren in Magdeburg und Schiffahrt auf dem Arendsee.

Schiffe MB „Buckau“
MS „Erich Weinert“
Bj. 1961
Rad-D. „Hermes“
MS „Otto von Guericke“ Bj. 1964
MS „Sachsen-Anhalt“
MS „Stadt Schönebeck“

MB „Seeadler“ (verkehrt auf dem Arendsee), sowie 3 Schiffe privater Schiffseigner

Mülheim-Ruhr — Schiffsliste siehe DVA 255, S. 2009/2010.

(Fortsetzung folgt)
Münzinger

Todt: Im Amtl. Kursbuch der DB Winter 1966/67 befindet sich bei den Strecken 198 d (Hümme — Karlshafen) und 198 n (Eschwege — Heldra) der Vermerk: „Aus technischen Gründen wird der Reiseverkehr bis auf weiteres mit Bahnbussen bedient“. Hier liegt die Vermutung nahe, dass die nichtssagende Formulierung „aus technischen Gründen“

nichts anderes bedeutet als die etwas schockierende Mitteilung von der Umstellung auf Bus. Aus einem Plakatanschlag in den Bahnhöfen der Strecke Hümme — Karlshafen ist jedoch zu entnehmen, dass der Oberbau nur noch die Fahrt mit einer Kleinlok bei geringer Geschwindigkeit zulässt, und das auch nur noch für begrenzte Zeit. Somit musste hier also aus Sicherheitsgründen der Reiseverkehr eingestellt werden. Man hat jedoch das unguete Gefühl, dass die DB die Strecke absichtlich verkommen liess, um einen Grund für die Einstellung des Reisezugverkehrs zu haben. Vgl. dazu § 46 BO: „Die Bahn ist so zu unterhalten, dass jede Strecke ohne Gefahr mit der grössten für sie zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden kann“.

Endstation Campingplatz

Herzbluten bekommt der Strassenbahnfreund, wenn er plötzlich — wie hier in **Herdecke an der Ruhr** — einen völlig zweckentfremdeten KS-Beiwagen (Nr. 100 der Hagener Strassenbahn) als Umkleide-Kabine auf einem Campingplatz entdeckt. Gipfel der Profanie dürfte wohl sein, diesem ehemaligen **Schienenfahrzeug** einen gummibereiften Untersatz zu verschaffen — fürwahr ein fast symbolischer Vorgang unserer Zeit, dem Gummi um jeden Preis zu huldigen.



Foto: Lübbers

Daten-Chronik über die Wuppertaler Schwebebahn

von Klaus-Bernd Lange, W.-Barmen

(Fortsetzung aus DVA 269)

- | | | | |
|-------------|--|--------------|--|
| 10. 1924 | Stilllegung des alten Bahnhofs Döppersberg | 1931 | Anlieferung der Wagen Nr. 57 und 58 (B 30) |
| 20. 3. 1926 | Inbetriebnahme des neuen Bf. Döppersberg | 19. 12. 1939 | Zweitägige Betriebsstörung durch Bruch der Brückenaufgabe zwischen Stütze 72 und 73. S-Bahnpersonal auf Talbahn eingesetzt |
| 19. 2. 1928 | Strassenbahnstrecke Varresbeck — Schliepershäuschen (Betrieb durch Talbahn ab Morianstr.) und Beschaffung von 5 Tw (97—101 = Wuppertal 297—301) und 5 Bw (233—237 = Wuppertal 431—435) mit Aufschrift „Schwebebahn-Gesellschaft VEB“ | 1. 1. 1940 | Siemens-Konzern scheidet aus. Übernahme der Schwebebahn durch die „Bahnen der Stadt Wuppertal“ |
| 30. 3. 1929 | Strassenbahnstrecke Schliepershäuschen — Wieden (Betrieb durch Talbahn ab Morianstr.) | 1941 | Vorversuche der Schneckentrieb-Fahrgestelle für „U 41“ mit Zug 52 + 54 |
| 1. 10. 1929 | Tarifgemeinschaft zwischen „Barmer“ und „Elberfelder“ Bahnen | 23. 5. 1943 | Fliegerangriff auf Barmen und Ronsdorf, S-Bahnbetrieb wird lahmgelegt |
| 1. 2. 1930 | Stadt Wuppertal | 25. 6. 1943 | Fliegerangriff auf Elberfeld |

- | | | | |
|---------------|--|--------------|--|
| 26. 7. 1943 | Pendelverkehr Vohwinkel —
Sonnborn | 21. 7. 1950 | „Tuffi-Sprung“ |
| 6. 9. 1943 | Pendelverkehr Vohwinkel —
Tannenbergrasse | 27. 11. 1950 | Anlieferung des 1. „B 50“ Wa-
gens (Nr. 59) in Vohwinkel |
| 23. 7. 1944 | Pendelverkehr Oberbarmen —
Landgericht | 2. 1951 | Ende Februar: Demontage Bf.
Alexanderbrücke und Reste
Kehrschleife Zoo und Kluse |
| 17. 9. 1944 | Pendelverkehr Tannenbergr.
— Döppersberg | 1. 3. 1951 | 50. Schwebebahn-Jubiläum mit
Ausstellung „Nahverkehr Rhein-
Ruhr-Wupper“ |
| 19. 12. 1944 | Rundverkehr (nach Inbetrieb-
nahme Döppersberg — Landge-
richt) wieder hergestellt | 14. 7. 1951 | Montage des Oberbauwerkes
Kluse (Bundesallee), Ersatz für
Stützen 263—265 |
| 1. 1. 1945 | Fliegerangriff auf Vohwinkel | 4. 1954 | Demontage der Blockstelle
(Restbf.) Kluse |
| 5. 1. 1945 | Pendelverkehr Oberbarmen —
Sonnborn | 6.-28. 5. 55 | Fertigstellung des Oberbauwer-
kes Ohligsmühle, Ersatz für
Stützen 229—231 |
| 18. 2. 1945 | Wieder Rundverkehr (nach In-
betriebnahme Vohwinkel —
Sonnborn) | 14. 4. 1957 | Einbau einer neuen, vereinfach-
ten automatischen Kupplung an
den Zugenden zum Kuppeln auf
freier Strecke |
| 13./19. 3. 45 | Fliegerangriffe auf Oberbarmen | 9. 1958 | Änderung der Klassenbezeich-
nung von 2./3. in 1./2. Klasse |
| 3. 1945 | Pendelverkehr Vohwinkel —
Sonnborn | 12. 5. 1961 | Erste Postbeförderung mit der
S-Bahn anlässlich der Landes-
ausstellung jugendlicher Phila-
telisten |
| 3. 1945 | Pendelverkehr Sonnborn —
Döppersberg | 18. 7. 1962 | Inbetriebnahme des Leitstandes
Döppersberg und der neuen
Lichtsignalanlage |
| 21. 3. 1945 | Fliegerangriff auf Vohwinkel | 14. 12. 1962 | Inbetriebnahme des Gelenk-
Umbauwagens 101 („U 62“) |
| 15. 9. 1945 | Pendelverkehr Bruch — Döp-
persberg | 1. 1. 1963 | Abschaffung der Klassenein-
teilung |
| 6. 10. 1965 | Pendelverkehr Döppersberg —
Adlerbrücke | 8. 12. 1965 | Indienststellung des Gelenk-
Umbauwagens 102 („U 65“) |
| 9. 12. 1945 | Pendelverkehr Adlerbrücke —
Rathausbrücke | | — Ende — |
| 14. 12. 1945 | Pendelverkehr Vohwinkel —
Bruch | | |
| 23. 1. 1946 | Pendelverkehr Rathausbrücke
— Wertherbrücke | | |
| 18. 4. 1946 | 12 Uhr Erste Rundfahrt ab
Oberbarmen (Leerfahrten) | | |
| 21. 4. 1946 | Wiederaufnahme des gesamten
Schwebebahnverkehrs | | |

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Bw 882, 883, 888, 890, 897, 900, 1508, 1509, 1514, 1515, 1519, 1520, 1538 und 1541 = a. B V B

Bremerhaven: Tw 67 (Verbandstyp, ER) zu Bw 214 umgebaut. Stetza

Eisenach: Folgende Wagen = a: Arb.-Tw 4, Tw 5(II), 10, 11, 13—16 und 25—27 sowie Bw 34. Tw 18 (ex 28 ex Erfurt 118 ex Leipzig 986) = Arb.-Tw 18, neu (1963): Tw 29 ex Erfurt (Nummer noch nicht bekannt, Bj. 1938) sowie Bw 35 ex Erfurt 227. Ferner neu (1965) Tw 40—45 (ex Erfurt 88—93). Pfaff

Essen: Bw 2302 und 2311 = a.

Boisserée

Frankfurt-Main: neu 6x GI-Tw 1002 (DUWAG, 2R, 2,65 m) für Stadtbahn-Versuchsfahrten. Die aus Offenbach übernommenen Bw wurden wie folgt genummert: 1731 ex 154, 1732 ex 153, 1733 ex 155, 1734 ex 156, 1735 ex 102 ex 158, 1736 ex 101 ex 157, 1737 ex 103 ex 159 und 1738 ex 104 ex 160. Michelke

Gotha: Folgende Wagen = a: Tw 14, 16, 21, 22 und 23, Bw 80 und Arb.-Wg. 104, 106 und 107. Tw 15 = Arb.-Tw 15, neu (1963) Tw 47 (Gotha, 2x 2R) und (1967) 4x GI-Tw 207—216 (ER, Gotha). Pfaff

Innsbruck: Tw 32 = a, dafür wurde Tw 31 Verschiebewagen. Lehnhart

Iserlohn: zur Wagenpark-Geschichte, DVA 268/2112: Ausser den 4x Tw 1 und 2 gab es noch einen dritten 4x Tw, Nr. 3, der bei

einem schweren Unfall 1920 oder 1921 völlig zertrümmert wurde. Daraufhin wurden s. Zt. die beiden anderen 4x Tw aus dem Verkehr gezogen und zu Bw, wie angegeben umgebaut. Mithin ist die Existenz des in der Aufstellung genannten 2x Tw 3 fraglich. Wer kann Näheres mitteilen? Cohausz

Kassel: neu 4x Gr-Bw 561—565 (ER, Crédé). Weitere Verschrottungen: Tw 18, 22, 26, 27, 103, 112, 121, 122, Arb.-Tw 718 und 721 sowie Bw 515, 517, 518, 519, 521, 523, 525, 601, 602 und 604. Die Serie der 6x Gl-Tw 315—321 (ER, Crédé, DUWAG) ist inzwischen auch ausgeliefert. Menzel

Mannheim: neu 12x Gl-Tw 1021 und 1022 für Rhein-Haardtahn, somit Serie ausgeliefert. Rabe

Zur Wagenpark-Geschichte, DVA 251/1977: Die richtige Reihenfolge der Umnummerung muss heißen: 2) Holzwagen: Tw 2, 3, 5, 92, 100, 102, 158, 176, 254, 257, 8, 12, 15, 81, 116, 120, 177, 179, 183, 184, 246, 252, 253, 277, 123, 255, 159, 242 = 201 — 228 (226 demnach doch besetzt). Die unter Mannheim als = a gemeldeten Tw 4, 94, 202, 211, 244, 263 sowie Bw 520, 561, 642, 646, 647, 649, 653, 656, 657 und 658 wurden ebenfalls von Ludwigshafen übernommen, dort jedoch = a. Ferner wurde Tw 265 als Arb.-Tw nach Ludwigshafen abgegeben. Weitere Ergänzungen folgen. Rudnicki

Schöneiche-Kalkberge: Aus Leipzig wurde der Grossraum-Zug Tw 1100 + Bw 2100 (Eigenbau L.) erworben. Beide sollen nach Umbau und Umsprung als Bw auf dem meterspurigen Schöneicher Betriebszweig eingesetzt werden. Neu: „Reko“-Tw 73 aus Fahrgestellen des alten Tw 9. B V B

Stettin: Die Angabe in DVA 267/2106 „Bw 522 und 527 sind keine Mitteleinstieg-Bw“ könnte zu Irrtümern Anlass geben; klarer ausgedrückt ist es wie folgt: Bw 499—533 (Mitteleinstieg-Bw, ausser 522 und 527, die Endeinstiege haben), Bw 552—554 (Endeinstiege). Mithin befindet sich zwischen 533 und 552 eine nicht erklärbare Nummernlücke. Lehnhart

Wien: Am 3. 4. 67 wurde der Tw 4239 (ex New York) über Rijeka wieder nach USA verschifft, wo er auf der Museumsstrecke Branford fahren soll. Lehnhart

b) Omnibusse:

Berlin: Weitere Verschrottungen: 701, 707, 712, 723, 730, 731, 733, 735, 737, 740, 750,

767, 772, 775 und 780 bis 786. Auch der Eindeck-Omn 609 jetzt = a. B V B

Düren: zur Wagenpark-Geschichte, DVA 257/2025: 86—87 sind Dai 0 322 und nicht Bü Präfekt. Neuzugänge: 88—89 (Dai 0 322, Bj. 1966) und 90—91 (Bü Präfekt, Bj. 1966). Omn 40 und 52 bis 57 = a. Michelke

Mannheim: 56 und 61 = a. Rabe

Wagenpark-Geschichte KVG (Fortsetzung aus DVA 269):

222	Bj. 1955	Bü TU 11
223—225	Bj. 1956	Bü 6500 T (Faka-Aufbau)
226—228	Bj. 1956	desgl.
229—230	Bj. 1958	Bü TU 10 (mit Oberlichtern)
231	Bj. 1956	desgl. (Emmelmann-Aufbau, ex ?)
232	Bj. 1960	Bü 14 R/U 10 H
233—235	Bj. 1961	Bü 12 R/U 7 H (mit Oberlichtern)
236—242	Bj. 1963	Bü Senator 13 (238—240 mit Oberlichtern)
243—246	Bj. 1964	desgl.
247—248	Bj. 1965	desgl.
249—254	Bj. 1966	Bü Präfekt 13 (252—254 mit Oberlichtern)

Gelenk-Omn:

263—264	Bj. 1965	Gaubschat (Präsident-Verbund)
265	Bj. 1965	desgl. Stadtausführung
266—267	Bj. 1964	desgl.
268—269	Bj. 1963	desgl.
270—274	Bj. 1960/62	Hen HS 160 USL Stadtausführung
275	Bj. 1960	Dai/Faka 0 317
276	Bj. 1961	Bü/Gaubschat 14 R/U 11 Stadtausführung
277—279	Bj. 1962	Bü/Emmelmann 13 R/U 10
280—282	Bj. 1962/63	Bü/Gaubschat 13 R/U 10
283—286	Bj. 1962	desgl.
287—291	Bj. 1960	desgl.
292—293	Bj. 1959	Bü/Emmelmann TU 10
294—295	Bj. 1958	Bü/Gaubschat Stadtausf.
296—297	Bj. 1958	Bü/Emmelmann mit 2x Nachläufer
298—299	Bj. 1955	Bü/? , TU 10, = a (Fortsetzung folgt) Höltge

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Hamburger Abendblatt (18./19. 2. 67): „Mit viel Getöse nach Bergedorf“, sehr ausführlicher und mit netten Farbfotos ausgeschmückter Bericht anlässlich des 125-jährigen Bestehens der Eisenbahn von Hamburg nach Bergedorf.
Standau

De Stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen, von Ir. S. Overbosch, 194 S., zahlr. Abb. und Tab., Verlag H. Stam N. V., Culemborg (Holland), Industrieweg 1, Preis DM 20,70.

In nicht weniger als 20 ausführlichen Abschnitten wird in Wort und sehr guten und seltenen Bildern die Geschichte aller holländischen Dampf-Strassenbahnen erzählt, deren Vielgestaltigkeit man bisher nur ahnen konnte. Jeder Verkehrsfreund, besonders der Holland-Kenner, sollte sich dieses wunderbare Werk zulegen.

Der Schneeberg und seine Bahn, von Dr. A. Niel, 72 S., 30 Abb., DM 10,— zuzügl. Porto.

Dieses neue Werk des bekannten Eisenbahn-Schriftstellers A. Niel, Wien, wird in Kürze aus Anlass des 70-jährigen Jubiläums der Schneebergbahn erscheinen. Interessenten mögen die diesem Heft beigelegte Bestellkarte ausgefüllt einsenden, die Auslieferung erfolgt sofort nach Erscheinen des Buches.

DB Report 67, von Pressechef F. Ossig der DB, Hestra-Verlag, Darmstadt.

Zum 3. Male legt die DB in sehr übersichtlicher und geschmackvoller Auswahl eine Sammlung von wichtigen und aktuellen Leitartikeln und Interviews aus dem Geschehen der DB vor. Das Buch stellt — wie auch schon die Ausgaben von 1965 und 1966 — einen interessanten Querschnitt über Leistungen und Probleme der Gegenwart dar und unterrichtet den Leser daher in prägnanter Form schnell über die gegenwärtige Situation auf technischem, wirtschaftlichem, betrieblichem und verkehrspolitischen Bereich.

Über die kürzliche 14-tägige **Stilllegung des Schwebebahnbetriebs in Wuppertal** sind sehr viele interessante Presseberichte erschienen, unter denen die nachfolgenden besonders aufschlussreich sein dürften:

General-Anzeiger Wuppertal (14. 4. 67): „Belastungsprobe war erfolgreich“ (mit 2 Abb.).

Westdeutsche Rundschau (12. 4. 67): „Am Alten Markt werden Fahnen wehen, wenn die Schwebbahn zum ersten Male wieder fährt“ (mit 1 Abb.) und

Wuppertaler Nachrichten (18. 4. 67): „Richtfest mit Fahnen und Musik“ (mit 1 Abb.).

Westdeutsche Rundschau, Wuppertal (26. 4. 67): „Barmer Bürger bauten ihre Bergbahn nach dem Muster Washington und Rigi“, bebilderten Aufsatz zum 75-jährigen Jubiläum der Barmer Bergbahn mit ausführlichen Schilderungen über die Entwicklungsgeschichte der inzwischen stillgelegten Zahnradbahn zum Toelleturm.
Aders

... ein Jahrhundert öffentlicher Personen-Nahverkehr in Hamburg, aufklärende Bildbroschüre der Hamburger Hochbahn anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des Schienenverkehrs in Hamburg.

Das Lied der Dampflok, von K. E. Maedel, Stuttgart, Franck'sche Verlagshandlung, Textband mit 52 Fotos, 80 S. und 4 Schallplatten, komplett in Kasette DM 34,—.

Als besonders interessantes Archiv in „Wort, Bild und Ton“ ist diese Kombination von Buch und Schallplatte mit den dazugehörigen Geräuschen eine echte und gelungene Überraschung für jeden Eisenbahnfreund. Zwischen den Geräuschen vom Arbeitsbetrieb der Lok und Züge nennt der bekannte Verfasser Daten und Fakten der in Bild und Ton festgehaltenen Maschinen. Die Imposanz von Schienen-Giganten wird aus diesem Text-, Bild- und Tonwerk lebendig wie die Romantik einer Kleinbahn.

Kohlenstaub-Lokomotiven, von K. Pierson, im gleichen Verlag wie vor, 116 S., 59 Abb. sowie 62 Schnitt- und Konstruktionszeichnungen, DM 9,80.

Der Verfasser schildert die wechselhafte Entwicklung der kohlenstaubgefeuerten Lok und beleuchtet in lebhafter Weise die Vielfalt der Geschehnisse im Verlauf dieser Entwicklungsperiode. Dabei geht er von den vielseitigen Erfahrungen in den USA aus und schildert die entsprechenden Versuche und Erfolge in Deutschland. Es ist ein technisch interessantes und viele Anregungen bietendes Fachbuch, das auch beim Verkehrs-Amateur Anklang finden dürfte.

Das Britische Weissbuch zur Verkehrspolitik, von Pressechef F. Ossig, DB, Hestra-Verlag, Darmstadt.

Dieses vom Britischen Verkehrsministerium publizierte Werk hat nach seinem Erscheinen im Juli 1966 in Fachkreisen auch anderer Länder eine unerhörte Resonanz gefunden, so dass es ein glücklicher Gedanke war, eine deutschsprachige Übersetzung herauszubringen. Denn die darin dargelegten Vorgänge und Erscheinungsformen sind in mancher Weise auf unsere Verhältnisse übertragbar oder zumindest würdig, sich mit ihnen ideologisch auseinanderzusetzen.

