

# 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

JULI 1967

Nr. 272

## Ein giftspeiendes Insekt

Anfang des Jahres warb das VW-Werk in überwiegend ganzseitigen Zeitungsanzeigen für den neuen VW 1200 mit dem folgenden Schlusssatz:

„Uns soll keiner nachsagen können, wir hätten nicht alles getan, Ihnen die Fahrerei mit der Strassenbahn zu ersparen“.

Diese Verunglimpfung verursachte bei zahlreichen Nahverkehrsbetrieben verständlicherweise Erregung und Empörung, so dass sich der Präsident des „Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe“ zu folgendem Brief an Herrn Professor Nordhoff veranlasst sah:

„Eine solche Art der Werbung, in der ein anderes Verkehrsmittel so abqualifiziert wird, als wenn es das Schlechteste und Unangenehmste der Welt wäre, sich seiner zu bedienen, halten wir für unzulässig. Es steht natürlich bei Ihnen, zu beurteilen, ob ein Automobilwerk nicht einen falschen Weg geht, wenn es die Strassenbahn und damit mittelbar auch den Omnibus, denn er unterscheidet sich nach Art seiner Verkehrsbedienung in dieser Hinsicht nicht von der Strassenbahn, in den Augen ihrer Benutzer und zugleich der gesamten Öffentlichkeit herabsetzt. Wer ermöglicht es denn, dass wir uns auf den Strassen unserer Städte überhaupt noch bewegen können? Das tun doch Strassenbahnen und Omnibusse, denn wenn deren Fahrgäste alle, ja, nur zu einem gewissen Teil auch noch mit Autos in den Stadtstrassen fahren würden, dann würde es dort keine Bewegung mehr, sondern nur

noch einen völligen Stillstand geben können. Ein solcher Zustand kann doch, wenn ich dies recht sehe, nicht im wahren Interesse eines Automobilwerkes liegen.“

Professor Nordhoff antwortete darauf:

„Es bedarf keiner besonderen Betonung, dass ich jede Reklame, bei der andere Verkehrsinstitutionen oder überhaupt jemand herabgesetzt wird, mit der grössten Entscheidung ablehne. **Ich bedauere aufs tiefste, dass es zu einem solchen Missgriff gekommen ist, und ich werde die dafür Verantwortlichen zur Rechenschaft ziehen.** Sie dürfen überzeugt sein, dass etwas ähnliches nie mehr vorkommt, wie es auch in der Vergangenheit nie vorkam.“

Ihre Auffassung, dass die öffentlichen Verkehrsmittel und die Automobilindustrie in einem Boot sitzen, teile ich in vollem Umfange, und es kann nicht der geringste Zweifel darüber bestehen, dass die Verkehrsaufgabe in ihrer Gesamtheit nur gemeinsam gelöst werden kann, wie insgesamt jede Einseitigkeit zum Scheitern verurteilt ist. Den Standpunkt der Gemeinsamkeit der Verkehrsaufgabe habe ich bei vielen Gelegenheiten auch öffentlich vertreten, und nichts liegt mir ferner als etwa eine Abwertung der Strassenbahn, die ich für absurd halten würde.“

Kommentar — das Gift ist verspritzt, wieviele Mühen und Anstrengungen werden nötig sein, um es in der öffentlichen Meinung zu immunisieren?

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde Programm-Änderung für den 23./24. 9. 1967

Da die **Bundesgartenschau** Ende September ihre Pforten schliessen wird, da aber andererseits ausser Blumen auch der Nahverkehr in **Karlsruhe** besonders reizvoll dargeboten wird, wollen wir dieses Wochenende zu einem Besuch daselbst benutzen.

## DIE VERKEHRS-LAGE

### a) Eisenbahn:

Die **Rhein-Sieg-Eisenbahn** (785 mm) hat am 19. 5. 1967 ihren Güterverkehr eingestellt. Der Eisenbahnbetrieb wird z.Zt. abgebrochen. Auch der Rheinhafen Beuel ist nicht mehr in Betrieb. Der Personenverkehr ist schon seit Jahren auf Bus umgestellt.

Die **Euskirchener Kreisbahn** (1000 mm) betrieb im vorigen Jahr noch eine Strecke Firmenich Obergartzem — Satzvey — Antweiler Wachendorf. Der Betrieb ist inzwischen eingestellt, die Gleise abgebrochen, die Fahrzeuge verkauft.  
Gerlach/Doehler

Die im Vorjahr in **Bruchhausen-Vilsen** errichtete **Museumsbahn** ist jetzt sogar im Amtlichen Kursbuch zu finden. Wer sich über die Betriebstage der Schmalspurstrecke, auf der ausschliesslich historische Fahrzeuge verkehren, informieren will, findet Hinweise unter Fp-Nr. 219 e.

Zum Jahresfahrplan 1967/68 neuer TEE 11/12 „**Rembrandt**“ **München — Amsterdam** und zurück über Stuttgart — Mannheim mit Kurswagen Mannheim — Zürich und zurück in TEE 77/78. Damit ist erstmalig auch der Bezirk der DB Stuttgart an das TEE-Netz angeschlossen. Das neue Zugpaar ist mit der E 03 bespannt und legt die 887 km lange Route in rd. 9 Std. 20 Min. zurück.

Reichardt

Am 26. 5. 67 wurde der elektrische Betrieb auf der DB-Strecke **Bremen Hbf. — Bremen-Vegesack** eingeweiht. Es verkehren als Wendezüge E 41 mit drei silbernen Nahverkehrswagen; die Fahrzeit beträgt nur noch 20 Min.  
Lübbers

Nach 12 $\frac{1}{2}$ -jähriger Dienstzeit bei fast 1,7 Mio zurückgelegten km fuhren die letzten 3 „**Schie-Stra-Busse**“ der DB auf der Strecke Koblenz — Betzdorf am 27. 5. zum letzten Male. Die letzte Fahrt mit dem Bus 29-1 war Ehrengästen vorbehalten. Zwei Einheiten werden verschrottet, die dritte wandert ins Verkehrsmuseum der DB. Damit ist die Ära

Wahrscheinlich wird uns eine Führung mit Sonderfahrt zuteil. Übernachtung wird im Kolping-Haus zu bürgerlichen Preisen erfolgen. Genaue Abfahrts- und Ankunfts-Zeiten werden noch ausgearbeitet.

Um rechtzeitig disponieren zu können, bitte ich, mir die geplante Teilnahme an der Fahrt nach Karlsruhe mit Kopfbzahl, Fahrkarten- und Übernachtungs-Wünschen **bis spätestens 5. September 1967** mitzuteilen.

Peter Boehm, 4 Düsseldorf-Gerresheim  
Nevigesstrasse 1

der Schie-Stra-Busse in Deutschland zu Ende.  
Harding

Über die Einstellung der „**Vogelsberger Südbahn**“ (Kursbuch 192d) haben mehrere Frankfurter Zeitungen berichtet. Dabei ist der bebilderte Bericht in der Frankfurter Neuen Presse vom 13. 5. 67 am nettesten ausgefallen.  
Harding

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Berlin:** Am 2. 5. 67 wurden die vorletzten SL (53 und 54) der BVG-West stillgelegt und durch 2 neue OmL 56 (Hakenfelde — U-Bf. Ruhleben) und 54 (Johannesstift — Bf. Zoo) ersetzt. Bei BVG-Ost verkehrt die OmL A 9 seit 3. 4. 67 zwischen Kurische Str. und Unter den Linden, E.-Otto-Grotewohl-Str. BVB

**Bonn:** Seit 24. 4. ist die neue Strab-Strecke über Bertha-von-Suttner-Platz durch die Maargasse zur Wilhelmstr. (SL 2) in Betrieb genommen worden. Seit 27. 4. befährt auch die Linie H (Siebengebirgsbahn) die neue Strecke, kreuzt die Wilhelmstr. und fährt durch die neue Durchbruchstrasse zur Mekkenheimer Str., wo sie über eine vorläufige Gleisverbindung auf die alte Linienführung stösst. Die neue Strecke ist durchweg zweigleisig. Die alte Strecke Friedensplatz — Friedrichstr. — Brückenstr. ist dafür stillgelegt. Für die entfallene Haltestelle Friedensplatz der Linie H wurde in der neuen Durchbruchstrasse eine neue Haltestelle „Landgericht“ geschaffen.

Wie bereits aus der Fachpresse bekannt, plant Bonn eine U-Strab von der Heussallee unter der Adenauerallee (ex Koblenzer Str.) durch den Hofgarten, Bahnhof — Westbahnhof. Die Vorarbeiten sind im Gange.  
Gerlach/Doehler

**Bremen:** Seit 18. 6. umfangreiche Veränderungen in der Linienführung:

neue SL 1 Arsterdamm — Domsheide — Hbf. — Kirchbachstr. — Kurt-Schumacher-Allee — Neue Vahr Süd — Blockdiek Düsseldorf Str. (ab Kirchbachstr. Neubaustrasse), SL 4 nur noch in HVZ zwischen

Domshof und Horn, SL 15 in 5 und 16 in 6 umgenummert, bisherige SL 6 jetzt OmL 26 Gastfeldstr. — Brill — Hbf. — Hemmstr. — Utbremer Ring — Emden Str. OmL 8 jetzt 28, OmL 23 eingestellt (von SL 1 abgelöst), OmL 24 nicht mehr durch Schleifmühle bzw. Dobben, sondern über Hermann-Böse-Str. — Stern zur Neuen Vahr Nord, OmL 25 nur noch Gartenstadt Vahr — Utbremer Ring, OmL A jetzt 30 Domsheide — Hbf. — Horn — Falkenberg, neue OmL 31 Horn — Leher Feld, OmL B jetzt 33 Domsheide — Hbf. — Horn — Oberneulander Landstr. — Osterholz — Sebaldsbrück, OmL C jetzt 34 Domsheide — Hbf. — Horn — Rockwinkeler Heerstr. — Osterholz — Sebaldsbrück, Schnell-OmL S 3 nur noch Moordeich — Domsheide. Am 18. 6. wurde der Betriebs-hof Horn für Strab stillgelegt, dafür neuer Strab-Betriebshof Neue Vahr. Zum Fahr-planwechsel Herbst 1967 werden alle Über-landbuslinien im Bremer Bezirk, die durch DB, BP und Privateisenbahnen betrieben werden, numeriert, und zwar ist dafür eine Nummernreihe ab 100 vorgesehen. Lübbers

**Dortmund:** Seit 18. 6. ObL 43 auf Omn-Betrieb umgestellt, mithin kein Obusbetrieb mehr. Pfaff

**Essen:** seit 11. 6. SL 86 (Germaniaplatz — Bottrop) durch OmL 86 ersetzt. Boisserée

**Frankfurt-Main:** seit 28. 5. SL 16 ganz von der Strab Frankfurt betrieben. Bei OmL 70 in HVZ jeder 2. Wagen über Goldsteinsiedlung nach Schwanheim West Raenthaler Weg verlängert. Die Strab-Verstärkungs-züge tragen statt des bisherigen Kennzeichens „E“ jetzt ein „V“. Michelke

**Hamburg:** seit 28. 5. starke Einschränkung des Strabbetriebes, nur noch Typ V 6 und V 7 sowie in HVZ noch V 5 und auf SL 19 noch V 2 im Einsatz. SL 4, 5, 7, 9, 14 und 18 ohne Bw bei dichter Wagenfolge. Ingesamt täglich nur noch 175 Tw und 115 Bw im Einsatz. Otto

**Mannheim:** seit 28. 5. Grundfahrplan bei der Strab von 12- auf 15-Min.-Abständen gestreckt, Ausnahme SL 3 und 23 von 10- auf 12-Min.-Folge gestreckt. Biche

**Saarbrücken:** seit 28. 5. folgende Linien-änderungen: OmL 2 Altenkessel — Burbach — Hbf. — Brebach — Güdingen/Unner OmL 7 Bernkasteler Platz — Rastpfuhl — Hbf. — Bismarckbrücke — St. Arnual — Güdingen/Unner, OmL 10 Rastpfuhl — Hbf. — Halberg — Goerdeler Str. — Zoo, OmL 17 Russhütte — Hbf. — Eschberg — Hbf., OmL 18 Hbf. — Eschberg — Hbf. — Russhütte, auf dem Eschberg also Schleifenfahrt umgekehrt wie OmL 17. Bauknecht

**Stuttgart:** Nachdem am 10. Mai 1966 als erster U-Strab-Abschnitt die Strecke Staats-

theater — Charlottenplatz — Leonhardsplatz mit der U-Haltestelle im zweiten Unter-geschoss des Charlottenplatzes eröffnet wor-den war, wurde am 17. 5. 1967 der erste Teilabschnitt Charlottenstr. — Planie, der quer zu der ersten Strecke verlaufenden U-Strab mit der im ersten Unter-geschoss des Charlottenplatzes befindlichen U-Halte-stelle seiner Bestimmung übergeben. Auf den sich also in zwei verschiedenen Ebenen kreuzenden Strab-Strecken fahren 5 SL (4, 5, 6, 18 und 21) mit täglich 1256 Zügen. Für den U-Strab-Abschnitt Leonhardsplatz — Marienplatz sind bereits die ersten Baulose vergeben worden. Alt

**Ulm:** seit 22. 5., fast auf den Tag des 70-jähr. Strab-Jubiläums, befährt SL 1 die Neu-baustrecke durch die Ehinger Tor-Unterfüh-rung, gleichzeitig Inbetriebnahme der neuen Umsteigestelle Ehinger Tor (SL 1, OmL 4, 7, 8, 9 — vgl. DVA 265). Reichardt

**Vestische Strassenbahnen:** SL 17 endet jetzt in Osterfeld Hasenstr., im Anschluss fährt OmL 17 im Pendelverkehr zum Bahn-hof Sterkrade. Stetza

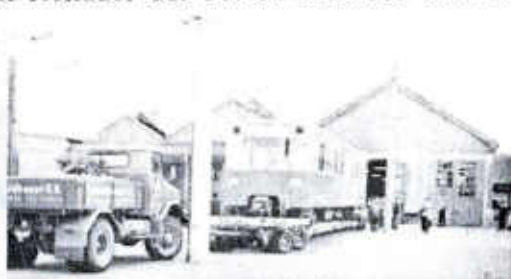
**Völklingen:** am 4. 6. 67 wurde die letzte Obuslinie auf Omn-Betrieb umgestellt. Bauknecht

#### c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Bei den U-Bahn-Umbauwagen (ex S-Bahnwagen) der BVG-Ost wurde nunmehr als höchste Nummer der Wagen 1461 beobachtet. Nach einer Fachpresse-Mitteilung sollen nunmehr auch die S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 169 zu U-Bahnwagen umgebaut werden, soweit sie nicht Bahndienstwagen wie ET 169 017 a, b wurden. BVB

**Hamburg:** Auf der S-Bahn-Strecke Berge-dorf — Elbgastr., jetzt tagsüber durchgehend 10-Min.-Betrieb. Ein Zug des Aumühler Wendezugbetriebes läuft in der Früh-HVZ ohne Halt bis Hamburg Hbf. durch. HNN

**München:** Am 28. 6. 67 trafen die ersten beiden von der WMD Donauwörth erbauten U-Bahn-Tw 6001a und b in München ein (Abb.). Die Wagen wurden auf einem Spezial-Tieflader der Fa. Schmidbauer über die



1. U-Bahnwagen für München, Tw 6001 b im Betriebs-hof 6. Foto: P. Wagner

Autobahn von Donauwörth zum Strab-Betriebshof Soxhletstrasse transportiert. Bereits am 6. 7. wurde nach einer Feier der Probebetrieb zwischen den Bahnhöfen Studenten-

stadt und Schenkendorfstr. aufgenommen. Die noch zu liefernden weiteren 2 Probewagen werden direkt am U-Bf. Studentenstadt abgeladen.  
P. Wager

## ALLGEMEINES

**Todt:** „Der Verkehrsfreund im Kino“ — betr. Fernsehfilm „Der Transport“: Während die Güterwagen die richtige (damalige) Beschriftung trugen, hatte der Cd-Personenwagen eine aufgemalte 2 anstelle des im Kriege noch üblichen 3-Schildes.

**Pflug:** Einen Komfort besonderer Art geniessen Fische an der Küste des japanischen Meeres: Sie dürfen Strassenbahnwagen besiedeln! Die Fischereibehörden der Präfektur Ischikawa nämlich beschwerten fünf aus dem Verkehr gezogene Wagen mit Steinen und versenkten sie ins Meer, damit sich verschiedene Fischarten darin häuslich niederlassen und fleissig für Nachwuchs sorgen. Man hofft, dass sich durch diese Massnahme die Bestände wesentlich vergrössern.

Zum Bericht „**Fahrgast-Schiffahrt bei deutschen Stadtverkehrsbetrieben**“ (Fortsetzung aus DVA 271):

Omnibus-Unternehmungen:

**Gera/Saalburg** — Kraftverkehr Gera GmbH, Abt. Schiffahrt ab ? VEB Fahrgast-schiffahrt Saalburg  
Schiffe: (noch unvollständige Liste)  
MS „Bad Steben“  
MS „Hohenwarte“  
MS „J. W. Stalin“ (vermutlich inzwischen umgetauft)

**Halle (Saale)**

MS „Lobenstein“  
MS „Stadt Schleiz“  
MS „Thüringen“  
— VEB Kraftverkehr Halle (Saale), Abt. Schiffahrt  
Betriebsübernahme: ?  
Schiffe:  
MS „Brigadier“  
MS „Freiheit“  
MS „Giebichenstein“  
MS „Kosmos“ Bj. 1964  
MS „Moritzburg“ und Schiffe von Vertrags-Reedereien  
Strecken: Halle — Aisleben — Bernburg — Saale-Mündung;  
Weissenfels — Naumburg — Freyburg/Unstrut;  
Bad Kösen — Rudeisburg.

**Wittenberg (Elbe)**

— VEB Kraftverkehr Wittenberg (Elbe)  
Abt. Schiffahrt  
Betriebseröffnung: 1965  
Strecken: ?  
Schiffe:  
MS „Lunik“ Bj. 1964/65  
MS „Sputnik“  
Bj. 1964/65  
— ENDE —

## WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

**Aachen:** folgende Wagen = a: Tw 6310, 6313, 6319, 6432 und Bw 302 und 307.

Vogt

**Berlin:** Tw 3824 = Verkehrskindergarten Prinzregentenstr. (BVG-West). Orwat

**Berlin:** Bei BVG-Ost wurden die Tw 5325 und 5365 verschrottet. Von den Mitteleinstieg-Tw der Serien TM 33, TM 34 und TM 36 wurden 39 Wagen umgebaut und wie folgt zu einer neuen Serie 5051—5089 zusammengefasst: 3841, 3300, 3804, 3820, 3818, 3843, 3353, 3543, 3478, 3806, 3830, 3832, 3827, 3302,

3546, 3819, 3840, 3816, 3562, 3461, 3427, 3464, 3454, 3424, 3510, 3529, 3509, 3554, 3553, 3477, 3518, 3413, 3539, 3517, 3559, 3324, 3842, 3831 und 3342 (in dieser Reihenfolge). Bei BVG-West wird der Arb.-Tw A 394 (ex 4290) z.Zt. zum historischen Tw 223 „Berliner Elektrische Strab“ zurückgebaut. B V B

**Bonn — Godesberg — Mehlem:** Tw 313 und 314 = Arb.-Tw A 31 und A 32. Bw 351 für Zugsteuerung zu allen Tw passend umgebaut. Gerlach/Doehler

**Bremen:** neu 4x Gl-Tw 455—463 und 4x Gl-Bw 1457—1460 (ER, Hansa). Tw 303, Arb.-Tw SW 2 sowie Bw 1608, 1610 und 1707 = a. Lübbbers

**Darmstadt:** Folgende Wagen = a: Tw 39, 41, 50—54, 56, 58—60, 62, 63 und Arb.-Tw 5

ex 65. Bw 133, 137—140 und 143 abgestellt.  
Michelke

**Dortmund:** Tw 264 nach Karlsruhe (Bundsgartenschau).  
Pfaff

**Dresden:** Tw 1553, 1552, 1554 und 1551 = Umbau zu ER-Tw 1522—1525, Tw 1561, 1563, 1564, 1556 und 1565 = Umbau zu ER-Tw 1526—1530, Tw 1555, 1557—1560 und 1562 zum Umbau als ER-Tw vorgesehen, neue Nummern in Reihenfolge des Umbaus: 1531—1536. Ferner folgende Umnummerungen: Tw 1566—1570 = 1537—1541, Tw 1584—1588 = 1566—1570, Chemnitzer Tw 801—816 = 1584—1599, Chemnitzer Bw 901—926 = 1441—1466, Tw 867, 870, 929, 931 und 933 = Rangier-Tw 4001, 4002, 4005—4007. Bw 367, 374, 398 = Salz-Bw 3441—3443. Bw 1118 = Arb.-Tw 3490. Tw 1801—1803, 1805, 1810 und 1827 = a.  
Pfaff

**Frankfurt-Main:** Bw 1535 schwerbeschädigt abgestellt und Wagenkasten von Bw 1513 auf dessen Fahrgestell als Bw 1535(III) gesetzt, Tw 401 nichtaufbaufähig abgestellt. Bw 1389, 1524 und 1528—1531 = a.  
Michelke

**Hamburg:** V 2-Tw 2951 und V 7-Bw 4364 schwer unfallbeschädigt abgestellt; Wiederaufbau unwahrscheinlich.  
H N N

**Ludwigshafen:** Die Arb.-Tw 1301, 1302 und 1926 wurden in neuer Gruppe 2—4 zusammengefasst. Arb.-Tw 277 = Arb. Tw 1. Tw 240 dafür an Mannheim zurückgegeben.  
Rudnicki

**Mannheim:** neu 6x GI-Tw 443—450 (ER, DUWAG), mithin Serie ausgeliefert.  
Stetza

**O. E. G.:** Bw 102 = a, Wagenkasten auf Sportplatz am Botanischen Garten in Heidelberg. Bw 228 überlebt noch als Gerätewagen auf dem Anschlussgleis eines Industriebetriebes in Wieblingen.  
Todt

**Offenbach:** 4x Gr-Tw 011, 012 und 013 sowie Bw 111, 112 und 113 nach Bremerhaven verkauft. Tw 02 sowie Bw 103 und 104 kamen nach Frankfurt/M.  
M. Krafft

**Paderborn:** zur Wagenpark-Geschichte, DVA 271/2136: Der Tw 33 wurde durch die LEAG/Detmold von MAN beschafft und trug die Nr. 7, dazu intern die Bezeichnung „Kaiserwagen“.  
Lange

**Rhein-Haardtbahn:** 4x Tw 1101 und 1102 = a.  
Rudnicki

**Stettin:** zur Wagenpark-Geschichte, DVA 266—267: Ich bin im Besitze eines Dias vom Jahre 1962, das in **Posen** einen **Arb.-Tw 2009 ex Stettin** zeigt (aus der Tw-Serie 1—20), nähere Einzelheiten sind mir leider nicht bekannt.  
Waltking

**Wagenpark-Geschichte Paderborn** (Fortsetzung aus DVA 271):

Bw 50—65 Bj. 1911 davon 6 Bw nach Aachen 292—297 und angeblich (?) 8 Bw nach Iserlohn (81—88). Bw 58 war als Arbeits-Bw bei Stilllegung noch vorhanden

66—75 Bj. 1912 sämtl. = a  
76—77 Bj. ? ex Klb Wesel — Rees, davon 77 = KV, 76 = a (4-achsig)  
78—83 Bj. 1921 83 = KV, Rest = a  
84—89 Bj. 1926 88 = KV, Rest = a  
90—95 Bj. 1928 91 = KV, Rest = a  
98—99 Bj. 1913 ex LEAG/Detmold, = a (98 = KV)

(Die Nummern 96 und 97 waren offenbar nicht besetzt.)

— ENDE —

#### b) Omnibusse:

**Aachen:** neu Anderthalbdecker 195 (ex Lüdenschied 24. 1966 angekauft), sowie Neulieferung 196—205 (Bü/Lud, Bj. 1966, Anderthalbdecker).  
Vogt

**Berlin:** bei BVG-Ost neu: 760—790 (Ikarus 66), von der vorausgegangenen Lieferung (Bj. 1965) wurden inzwischen die Busse 754—759 nach Potsdam abgegeben. Bei BVG-West neue Einmann-Doppeldeck-Serie 1795—1854 in Auslieferung (Typ DE 67).  
B V B

**Bonn:** Obusse 111, 112 und 114 = a, neu: Omn 3 (V) und 4 (IV) Dai 0302 Reisebusse für Flughafenzubringer. Ausgemustert: Fahr-schulbus ohne Nr. ex 70 ex 17 (II), 99 ex 4 (II) und 37 (II) sowie 4 (III) ex 64. An die BGM wurden die Busse 48 und 49 (Bü TU 11) abgegeben, dortige Nummern 385—386. Dafür gingen von der BGM an die Stadtwerke Bonn die Busse 381 und 382 (Bü TU 5), wo sie die Nummern 25 (III) und 26 (III) erhielten.  
Gerlach/Doehler

**Darmstadt:** 315, 321—323 (Bj. 1947, KMO 133), 324—325 (Bj. 1951, KMO 33a/Käss), 326—328 (Bj. 1951, KMO 133 Uer) sowie 343 (nach schwerem Unfall) = a. Michelke

**Dortmund:** neu GI-Omn 1011—1022 (MAN/Göppel).  
Pfaff

**Düsseldorfer:** neu 89.07 (MAN 750 HO, Reibus).  
Waltking

**Essen:** Berichtigung zur Meldung Schmitz, DVA 271/2136: die GI-Omn-Serie umfasst nur 6 Einheiten 3661—3666. Boisserée

**Frankfurt-Main:** 192—198 abgestellt und die (neuen) MAN-Omn 122, 125—128, 130, 133—134, 138 und 140 an das Herstellerwerk zurück, wofür die Omn 161 (II)—170 (II) vom Typ 750 HO-M 11 A geliefert wurden.

Michelke

**Wagenpark-Geschichte KVG** (Fortsetzung aus DVA 271):

51— 53	Bj. 1956	Bü TU 7
54— 62	Bj. 1957	desgl.
63— 67	Bj. 1963	Bü Senator 12 R (66 und 67 mit Oberlichtern)
83— 85	Bj. 1953	Dai 0 3500, = a
86	Bj. 1957	Dai 0 321 H, mit Oberlichtern
87— 88	Bj. 1959	Dai 0M 321 H, 87 mit Oberlichtern, beide = a
108—109	Bj. 1963	Mag Saturn II LS (langer Typ)
110—111	Bj. 1964	desgl. mit Oberlichtern

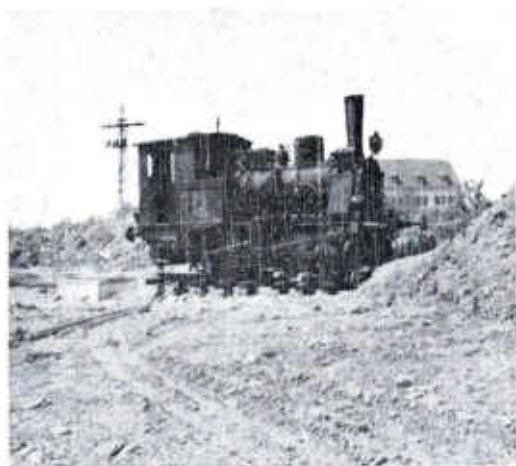
112	Bj. 1962	desgl., kurzer Typ, mit Oberlichtern
113—114	Bj. 1965	desgl., langer Typ, mit Oberlichtern
115	Bj. 1966	Mag 150 LS 12
150	Bj. 1951	Bü/DUWAG, TU 9, = a
151	Bj. 1951	desgl.
152—153	Bj. 1953	Bü/Lud. TU 5000, = a
154 u. 156	Bj. 1954	Bü/Emm. 6000 T, mit Oberlichtern
155	Bj. 1953	Bü/ ? 6000 T, mit Oberlichtern
157—158	Bj. 1954	Bü 6000 T
159	Bj. 1955	Bü 6500 T

(Die Busse 150—159 sind vermutlich gebraucht angekauft.)

(Es folgt die Anhänger-Übersicht)  
Höltge

## LOKWESEN

**Todt:** In **Staufen** (südl. Freiburg) wurde die DEBG-Lok 7 (Achsfolge B) auf der Baustelle des Progymnasiums als Denkmal auf-



DEBG-Lok 7 als Denkmal auf dem Baugelände in Staufen. Foto: Todt

gestellt (Abb.), wo sie auch nach Vollendung des Bauwerkes stehen bleiben soll (Mai 1967).

**Todt:** Bei der **Ilmebahn** waren im Juni 1967 vorhanden: 2 C-Diesellok, 1 Dampflokomotive ex DB BR 64, 2 B3yg-Wagen, 2 Wasserwagen, 1 X-Wagen, 1 G-Wagen. Der Packwagen des Personenzuges gehört der DB, z.Zt.

der „D2i“ Nr. 117 784 Han (Typ Di-31a). Für den Berufs- und Schülerverkehr wird noch 1 Bi der DB in den Zug eingestellt.

**Montenberg:** zur eigenen Anfrage, DVA 269/2120 und Erwiderung Cohausz, DVA 271/2137;



Bahnhof Winterswijk 1908 mit Zug aus Zutphen, gezogen von einer Borsig-Verbundlok Reihe 190—193. Repro: Montenberg

Ich habe ein Foto vom Bahnhof Winterswijk aus dem Jahre 1908 mit einem einlaufenden Zug aus Zutphen, wahrscheinlich durchgehend nach Borken. Die Lok ist eine der Reihe 190—193 H. S. M. Borsig, 1 B. Es waren die einzigen Verbund-Lok, die es überhaupt gegeben hat. Gleiche Zylinder, doch ungleiche Exzentrik, die den Maschinen einen sehr unruhigen Lauf gab. Es waren ganz schlimme Versager, die nach Win-

terswijk und Apeldoorn abgeschoben wurden. BW Apeldoorn hatte eine in Gebrauch als Schiebelok auf der Steigung nach Amers-

foort, doch wurde diese Lok anscheinend noch durch BW Winterswijk im Personenzugverkehr eingesetzt.

## Ein Besuch im Eisenbahn-Museum Hamar der N. S. B.

(Schluss aus DVA 271)

In der Lokomotiv- und Wagenhalle befindet sich eine stattliche Sammlung von Fahrzeugen, u.a. ein normalspuriger sowie ein schmalspuriger Königs-Wagen, mehrere „Kutschen“, ein Wagen 4. Klasse mit nur Stehplätzen, ein alter Sanitätswagen und viele Objekte betrieblicher und technischer Art, wie alte Kupplungen, Hemmschuhe, Öllampen, Schneeräumer u.a.m. Im Empfangsgebäude des Museums findet man ausser zahlreichen geschmackvoll nachgebildeten Modellen auch ein Lesezimmer sowie eine

Bibliothek mit mehr als 7 000 Bänden Eisenbahn-Literatur und 3 000 Handschriften, 35 000 Fotos, Zeichnungen, Fahrpläne und eine umfangreiche Uniform-, Vorschriften- und Fahrkarten-Kollektion.

Wer auch nur mit einem Mindestmass an Eisenbahn-Interesse nach Norwegen kommt, der sollte es nicht versäumen, trotz der leider etwas abseitigen Lage dieses herrliche und sehr aufschlussreiche Museum in Hamar aufzusuchen.  
Günter Stetza

## Old Timer in Karlsruhe

von Walter Vögele, Karlsruhe

Das Ausstellungsgelände der Bundesgartenschau 1967 in Karlsruhe besteht aus zwei Teilen, die etwa einen Kilometer voneinander entfernt sind; daher musste für die Besucher eine Verkehrsverbindung geschaffen werden. Ursprünglich war geplant, eine Einseil-Kleinkabinebahn vom Festplatz durch die Ettlinger Strasse und die Karl-Friedrich-Strasse bis zum Schlossplatz zu errichten, doch wurde wegen erheblicher technischer Schwierigkeiten das Projekt so teuer, dass der Unternehmer auf die Ausführung verzichtete. Insbesondere hätten wegen der Anlage als Einseil-Schwebbahn derart hohe Stützen erstellt werden müssen, dass beim Abspringen des Seils von einer Stütze die Kabinen nicht die Fahrleitung der Strassenbahn berührt hätten.

Als Ersatz wurde auf der Strecke Staatstheater — Ettlinger Tor — Marktplatz ein Pendelverkehr mit Strassenbahn-Old Timern eingerichtet, die von anderen Städten angekauft wurden. Da an beiden Endstellen keine Wendemöglichkeit geschaffen werden konnte, kamen nur Zwei-Richtungsfahrzeuge in Frage, so dass aus Hamburg, München und sogar Amsterdam angebotene Wagen nicht verwendet werden konnten.

Die Original-Lackierung der verschiedenen Fahrzeuge unterschied sich fast nur in Nuancen. So wurden die Wagen unterhalb der Fenster neu lackiert und mit den früher üblichen Verzierungen versehen. Im Inneren wurden farbige Vorhänge angebracht. Die

Werbung an der Decke und auf den Trennscheiben zwischen Plattform und Wageninnerem wurde teilweise im Stil der Jahrhundertwende ausgeführt, so vor allem durch die Firma Hertie, die reproduzierte Anzeigen aus Zeitungen jener Zeit verwendete.

Am Marktplatz wurde ein Gleiswechsel eingebaut und die Abzweigung des Theatergleises am Staatstheater zu einem Gleisdreieck erweitert.

Für die Old Timer war ein besonderer Tarif genehmigt worden. Die Fahrt zwischen Marktplatz und Stadtgarten Eingang Nord kostet für Erwachsene 50 Pfg., eventuelle Verstärkungsfahrten Marktplatz — Hauptbahnhof 70 Pfg., Kinder jeweils 30 Pfg. (Normaler Tarif 70 Pfg. für Erwachsene, 50 Pfg. mit Mehrfahrtenkarte; Kinder 30 bzw. 25 Pfg.). Hierfür wurden eigene Fahrscheine gedruckt; ein Wert zu DM 1,— war für Stadtrundfahrten vorgesehen.

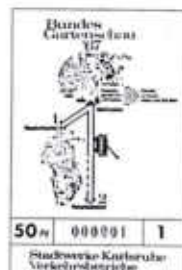


Abb. 1 Fahrschein (Erstausgabe) für eine Fahrt mit einem Old Timer.

