

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 zuzüglich noch festzulegender Mehrwertsteuer.
Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr) 457 54.
Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

23. Jahrgang

FEBRUAR 1968

Nr. 279

Vorrang für Massenverkehr

Wenn man bedenkt, dass München zur Zeit eine einzige Baustelle ist und man es fast als ein Phänomen bezeichnen muss, dass der Verkehr in dieser so hartgeprüften Stadt noch immer irgendwie läuft, so erfrischt es in der Tat, dass sich in dieser Phase der Strangulation eine Tageszeitung nicht an die Seite des zweifellos stark benachteiligten Autofahrers stellt, sondern gerechterweise sich für ein gutes Funktionieren des öffentlichen Massenverkehrs einsetzt. So schrieb die „Süddeutsche Zeitung“ in ihrer Ausgabe vom 11./12. 11. 1967 wie folgt:

„Ein eindeutiges Bekenntnis für den unbedingten Vorrang des Massenverkehrs vor dem Individualverkehr legte Oberbürgermeister Dr. Hans-Jochen Vogel bei einer Sitzung der Verkehrs- und Verkehrsbetriebskommission ab: Bei weiterer Verkleinerung der Verkehrsfläche muß der Individualverkehr eingeschränkt werden, die Altstadt muss für die Massenverkehrsmittel freige-

macht werden. Die eigentliche Überlastung des Stadtkernes werde erst im April 1968 kommen, wenn wegen des V-Bahn-Baues in offener Bauweise die „klassische Trasse“ zwischen Stachus und Marienplatz in die Maximilianstrasse verlegt werden müsse. Wir haben dann die Pflicht, dem Bürger ein funktionierendes Verkehrsmittel zu schaffen, mit dem er zuverlässig die Altstadt erreichen kann, und **das kann nur die Strassenbahn oder der Omnibus** sein. Er selbst fahre ja auch nicht wegen der Propaganda, sondern aus Vernunftsgründen mit der Trambahn. Das Strassenbahnfahren dürfe dem Bürger aber nur zugemutet werden, wenn der gesamte Schienenverkehr schnell genug abgewickelt werden könne.“

Man sieht, dass sich auch die Lokalpresse dieser Einsicht, die ja eigentlich nur eine „Milchmädchenrechnung“ ist, nicht mehr verschliessen kann.

VDVA-Jahrestagung 1968:

21. August 1968 — Mitgliederversammlung in **Bentheim**

22. bis

25. August 1968 — Jahrestagung in **Holland** — Besichtigungen und Rundfahrten in Utrecht, Den Haag, Rotterdam und Amsterdam

Einzelheiten werden zu gegebener Zeit bekanntgegeben.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde
— vorgesehene Veranstaltungen im Jahre 1968:

17. 2. Vortrag Dr. Wolfgang von Stein, Düsseldorf
16. 3. Besichtigung bei der Düsseldorfer Waggonfabrik (DUWAG)
20. 4. Besuch der Dortmunder Stadtwerke AG, Verkehrsbetriebe
- 11./12. 5. Exkursion nach Braunschweig und Umgebung (Anmeldung rechtzeitig erbeten!)
- ? Mai Familienfahrt der Krefelder Eisenbahnfreunde mit noch unbekanntem Ziel

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die **Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE)** hat am 1.1.1968 auf der Schienenstrecke **Ibbenbüren — Tecklenburg — Versmold** den Personenverkehr eingestellt. Die Verkehrsbetriebe des Kreises Tecklenburg (VKT) übernahmen den Omnibus-Ersatzverkehr.

Vehlbcr

Lt. „Eisenbahn-Amateur“ wird die Strecke **Zell — Todtnau** der „Wiesentalbahn“ abgebrochen. Die beiden Mallet-Lok 104 und 105 wurden von der schweizerischen Touristenbahn Blonay — Chamby erworben. Todt

Die Kleinbahn **Wächtersbach — Birstein** der Vogelsberger Südbahn (Kursbuch-Nr. 192 d) ist auf ihrer gesamten Strecke abgebrochen worden. Während die Gelnhäuser Kreisbahnen früher zum Abbruch stillgelegter Strecken eigene Arbeits- und Güterzüge benutzten, wurden diesmal Erdbaumaschinen und LKW dazu benutzt. Ausser den ehemaligen Bahnhofsgebäuden und Resten der bahntechnischen Anlagen erinnert nicht mehr viel daran, dass man im Mai 1967 noch mit der Eisenbahn nach Birstein „reisen“ konnte.

Harding

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Frankfurt-Main: Seit 12. 11. 67 neue OmL 51 werktags zwischen Höchst Zuckschwerdtstr. und Zeilsheim Kolberger Weg, dafür OmL 54 E (gleiche Strecke) eingestellt.

Michelke

Landsberg (Warthe): (heute Gorzow) — Die bereits 1943 eingestellte Strab wurde nach

21./22. 6. Exkursion nach Pforzheim-Ittersbach und evtl. Mittelbadische Eisenbahn-Ges. (Bühl — Schwarzach, Rastatt). Auch hierfür rechtzeitige Anmeldung erbeten

? Sept. Besichtigung des Bundesbahn-Ausbesserungswerkes Opladen

Anf. Okt. Krefeld (Jubiläum)

26. 11. Besuch bei den Kölner Verkehrsbetrieben

7. 12. Vortrag W. Eckert, Düsseldorf über Rationalisierung im Stassenbahnverkehr, anschliessend Dia-Verkehrs-Quiz, G. Stetza mit Preisverteilung

Anmeldungen und Rückfragen an:
Peter Boehm, 4 Düsseldorf-Gerresheim, Nevigstrasse 1.

1945 wieder in Betrieb genommen, es verkehren heute 3 Linien auf z. T. verlängerten Strecken, und zwar: 1 Hbf. — Landesanstalt, 2 Friedrichstadt — Hopfenbruch, 3 Hohenzollernplatz — Kurzer Weg. Lehnhart

Leipzig: Mit der Stilllegung des Obusbetriebes wird noch in diesem Jahre, zuerst mit der ObL A, begonnen. HRZ

Leoben (Österreich): Die bisherigen Obuslinien Lerchenfeld und Göss wurden zu einer neuen Ringlinie B zusammengefasst, die vom Hbf. über Göss und Lerchenfeld zum Hbf. verkehrt. Lehnhart

Lüttich-Séraing: Nachdem schon im Herbst 1967 ein Parallel-Omn-Verkehr zur Stadtmitte (Théâtre) aufgenommen worden war, wurden am 3. 11. 1967 die beiden letzten SL 2 (Lüttich Place General Leman — Séraing Bien Communaux) und SL 3 (Lüttich Pl. Gen. Leman — Flemalle) eingestellt. v. d. Gragt

Rotterdam: seit 8. 5. 67 SL 1 und 11 eingestellt, dafür SL 15 über Blaak nach Honingerdijk verlegt, Strecke nach Crooswijk eingestellt, dafür neue OmL 31 Rochussensstraat — Lislein — Station Noord und neue OmL 38 Crooswijk — Centraal Station — Aelbrechtsplein — Schiedam Bahnhof — Emmaplein, alte OmL 31 und 44 eingestellt. Zur Eröffnung der U-Bahn am 9. 2. 68 wird das gesamte Strab- und Omn-Netz reorganisiert, worüber zu gegebener Zeit an dieser Stelle weiter berichtet wird. Seit 8. 5. 67 neue Wagenhalle Hilledijk (Strab) in Betrieb, dafür wurde das aus 1906 stammende Depot Delfshaven geschlossen. Seit 4. 8. 67 SL 16 und 17 von Oudedijk über ca. 600 m Neubaustrecke zu einer neuen Schleife am Laan van Nooitgedacht verlängert (wird fortgesetzt). v. d. Gragt

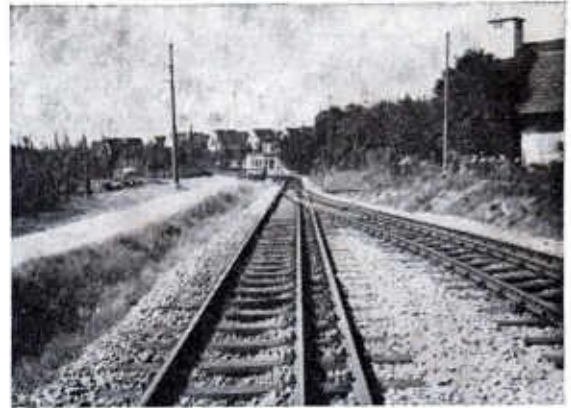
Stettin: heutiger Linienstand der Strab:

- 1 Nocznickiego — Glambek, 2 Oderbrücke — Zabelsdorf,
- 3 Pommerensdorf — Eckerberger Wald,
- 4 Ringlinie über Pommerensdorf,
- 5 Braunswalde — Remontowa
- 6 Oderbrücke — Gotzlow,
- 7 Oderbrücke — Nocznickiego,
- 8 Oderbrücke — Wendorf,
- 9 Glambek — Linsingenstr., Sporthalle.

Lehnhart

Stuttgart: Durch den Bau einer Endschleife in Stgt.-Plieningen SL 31 nur noch Vaihingen — Möhringen — Plieningen. 600 m langes Reststück Plieningen — Hohenheim wird jetzt durch OmL 70 Plieningen — Hohenheim — Birkach — Schönberg — Ruhbank — Degerloch — Hoffeldsiedlung mit geänderter Linienführung zwischen Plieningen und Birkach bedient.

Durch künftige Inanspruchnahme des Güterbahnhofs Degerloch-West für Strassenzwecke infolge geänderter Trassierung der B 27 innerhalb von Stgt.-Degerloch planmässiger regelspuriger Güterverkehr durch SSB auf der Dreischienenstrecke Möhringen — Degerloch-West (Abbildung) eingestellt. Vorerst noch Wagenladungsverkehr bei Be-



Die interessante Dreischienenstrecke der Stuttgarter Filderbahn für den regelspurigen Güterverkehr. Hier Ausfahrt aus dem Bahnhof Möhringen in Richtung Hohenheim. Foto: Lauber

darf für Firmen, mit denen Verträge bestehen. Alt

c) Schnellbahnen:

Rotterdam: Die feierliche Einweihung der ersten niederländischen U-Bahn in Anwesenheit von Prinzessin Beatrix und Prinz Claus der Niederlande findet am 9. Februar 1968 statt. Die gesamte Serie der 27 U-Bahnwagen (Gl-Tw A/B 1 — A/B 27, Werkspoor) sowie 2 V-Lok 1001—1002 (Gmeinder Mosbach) ist ausgeliefert. v. d. Gragt

ALLGEMEINES

Münzinger: Ergänzung zu DVA 272/2144:
Gera:Saalburg — lt. Fahrplan 1967 ist die Firmierung

jetzt: VEB Kraftverkehr Schleiz,
Abt. Schifffahrt Saalburg

Strecken: Saalburg — Sperrmauer
Saalburg — Heinrichstein
(Ebersdorf) — Saaldorf
Sperrmauer (Hohenwarte)
— Linkenmühle (Ziegenrük)

Fruth: In **Augsburg** wird von der US-Army eine nach festem Fahrplan verkehrende Stadtlinie in ringförmiger Form betrieben, die US-Kasernen in Kriegshaber und Pfersee mit den dazwischen liegenden amerikanischen Wohnvierteln verbindet. Vermutlich werden aber zum Frühjahr die Amerikaner in Augsburg abgezogen. Der Fahrplan der genannten Linie weist täglich je Richtung 13 Fahrten auf, deren Fahrzeit jeweils 38 Minuten beträgt.

Bauer: zur Umfrage betr. Omnibusbetrieb in Kleinstädten: **Bietigheim** (Württ.) — 20 000

Einw., Betrieb durch Fa. Spillmann KG, Bietigheim:

- 1 — Bahnhof — Stadtmitte — Friedhof
(alle 20 Min., Fz. 9 Min.)
- 2 — Bahnhof — Stadtteil Buch
(alle 40 Min., Fz. 6 Min.)
- 3 — Bahnhof — Bissingen (Enz) — Untermberg
(alle 20 Min., Fz. 10 Min.)
- 4 — Bahnhof — Stadtmitte — Löchgau — Erligheim — Hofen — Bönnigheim
(etwa stündl., Fz. 24 Min.)
- 5 — Unterriexingen — Untermberg — Bissingen (Enz) — Tamm
(ca. 7 Fahrten, Fz. 12 Min.)
- 6 — Bahnhof — Geisingen — Beihingen — Heutingsheim (5 Fahrten, Fz. 19 Min.)

ferner 2 Linien der Bundespost nach Ochsenbach (Fz. = 29 Min. mit 12 Fahrten) und nach Pleidelsheim bzw. Ottmarsheim (14 Fahrten, Fz. = 59 Min.).

Speisewagen Nr. 2419 der Wagon-Lits, der Waffenstillstandswagen von Compiegne —

Zu Kriegsbeginn 1914 requirierte das französische Heer die Schlafwagen der Wagon-Lits für Feldlazarettzwecke und ihre Speisewagen als Feldhauptquartier für Generäle. Der Speisewagen Nr. 2419, ursprünglich im

Orient-Express eingesetzt, wurde nun mit 2 anderen dem Hauptquartier des Marschalls Foch zugeordnet. Im Walde von Compiegne wurden in diesem Wagen 1918 die Waffenstillstandsbedingungen und 1940 nach Abschluss des Frankreich-Feldzuges die Kapitulation diktiert. Anschliessend wurde der historische Wagen nach Berlin überführt und 1944 bei einem Luftangriff, der den Anhalter Bahnhof zerstörte, beschädigt. Nach Ermittlungen des Eisenbahn-Historikers George Behrend soll der Wagen dann nach Ohrdruf in Thüringen gebracht und beim Anrücken des amerikanischen Heeres von einem SS-Kommando gesprengt worden sein. So wurde dieser Wagen, nachdem er für zwei hochstehende Kultur-Nationen Europas einer-

seits ein eitles Symbol des kriegerischen Waffenruhmes gewesen war, das dritte Mal das bittere Mahnmal der militärischen Niederlage.

Wollen wir hoffen, dass mit der Sprengung des Wagens Nr. 2419 auch der Geist der Zwietracht zwischen den beiden Nationen damit ihr Ende gefunden hat, und dass im Gegensatz hierzu die 4-Strom-Europa-Elloks Deutschlands und Frankreichs nicht nur Symbole des Europa-Gedankens auf der Schiene, sondern die Verkörperung des heutigen wahren Geistes beider Nationen im Sinne der europäischen Einheit sein mögen! (Aus „Rairoad Magazine“, Dezember 1967)

H. Halle

7 Minuten Fahrzeitgewinn kosten 2 DM bei der Bundesbahn

An dieser Stelle ist schon mehrfach über Kuriositäten, aber auch Unzulänglichkeiten bei der Fahrplangestaltung der Deutschen Bundesbahn berichtet worden, ob mit Recht oder Unrecht, mögen die Leser jeweils selbst entschieden haben. Dass indessen die zweifelloso etwas eigenartige Fahrplanpolitik dieses grössten bundesdeutschen Verkehrsunternehmens manchmal zu einer kritischen Einstellung geradezu herausfordert, möge ein jüngst in der Praxis exerziertes Reisebeispiel darlegen:

Ich musste nach Kassel reisen und benutze von Essen aus den durchgehenden D 189 von Mönchengladbach nach Leipzig, Abfahrt ab Essen Hbf. 10.01 Uhr, an Kassel 14.06 Uhr = 4 Stunden 5 Minuten (oder 245 Minuten) für 244 km = 61 km/h Reisegeschwindigkeit. Diese geringe Reisegeschwindigkeit für einen zuschlagpflichtigen D-Zug resultiert vor allem aus den überaus langen Aufenthaltszeiten auf Zwischenbahnhöfen, z. B. in Dortmund

5, in Hamm 11 und in Soest nochmals 11 Minuten! Dass ein D-Zug dreimal hintereinander 27 Minuten reine Aufenthaltszeit hat, ist ohnehin schon eine Zumutung für einen zuschlagzahlenden Fahrgast. Nun gut, die Sache wäre vielleicht zu verschmerzen, wenn es nur diese Verbindung gäbe. Wäre ich jedoch anderthalb Stunden später abgefahren, nämlich mit dem E 539 ab Essen Hbf. 11.33 Uhr, so wäre ich um 15.45 Uhr in Kassel eingetroffen, also mit einer Fahrzeit von 4 Stunden 12 Minuten (oder 252 Minuten).

Wenn also auf einer 244 km langen Strecke ein D-Zug gegenüber einem zuschlagfreien Eilzug nur 7 Minuten schneller fährt, so wird man zugeben müssen, dass auch hier einmal ein „Wurm“ im Fahrplan entdeckt worden ist und sich die Bundesbahn diese 7 Minuten gut bezahlen lässt. Aber welcher „Normalverbraucher“ kommt schon dahinter?

C. M.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: 4x Gr-Tw 8000 und -Bw 3000 (BVG-Ost) ist in Schmöckwitz zur Verschrottung abgestellt. HRZ

Berlin: Weitere Verschrottungen bei BVG-West: Tw 3308, 3430, 3467, 3485, 3515, 3549 und 3582. BVB

Frankfurt-Main: KSW-Bw 1451 ex Offenbach 151 ist nachzumelden. M. Krafft

Frankfurt-Main: Tw 119 jetzt wieder im Einsatz. Der ebenfalls verunglückte Bw 1535 (II) = 1513 (III), Tw 503 sowie Bw 1392, 1393, 1396, 1399, 1602, 1627 und 1641 zur Ver-

schrottung abgestellt, daher keine alten Vorortbahnwagen mehr im Einsatz. Ferner Tw 7, 8 und 11 = a. Michelke

Den Haag: Tw 810 und Bw 769 als Museumszug in den Originalzustand zurückversetzt aus Anlass des 40-jährigen Jubiläums der SL 11 im Juli 1967. Die Wagen sind für den Besitz der Verkehrs-Amateure vorgesehen, das gilt auch für den noch immer vorhandenen Tw 274. Dagegen Tw 802, 804, 809 und 812 = a. v. d. Gragt

Heidelberg: Die in DVA 277/2186 gemachte Mitteilung betr. Bw 150 beruht auf einem Irrtum, der Wagen befindet sich wieder im Einsatz. E. Müller

Landsberg (Warthe): Zur Meldung unter „Verkehrs-Lage“: Gegenwärtiger Wagen-

park: Tw 1—10, 13, 15, 18, 19, 21—23 (poln. KSW), Bw 51—55 und 63—66 (poln. KSW) sowie Bw 56 (deutscher KSW). Ferner ist noch der Bw 58 abgestellt vorhanden, der deutscher Herkunft (mit Laternendach) ist.

Lehnhart

Rotterdam: Es sind 35 neue 6x Gl-Tw bei Werkspoor bestellt. Folgende Wagen = a: Tw 475, 478, 492, 494, 498, 500, 503, 506, 513, 524, 531, 549, 552, 558 und 562. Von der Reihe 471—570 sind nur noch 32 Stück fahrbereit.

v. d. Gragt

Schöneiche-Kalkberge: Der aus Leipzig übernommene Grossraumzug (Tw 1100 und Bw 2100) erhielt nach Umbau die Nummern: Tw 62 und Bw 134. Die für letzteren ursprünglich vorgesehene Wagennummer 111(II) wurde nicht verwendet.

B V B

Wagenpark-Geschichte Leipzig (Fortsetzung aus DVA 278)

neu: Gl-Tw 1193—1218 Bj. 1966/67

2x Gotha-Bw 969—976 Bj. 1965

977—1000 Bj. 1966

Zusammenfassend zu der bisherigen Übersicht sind die folgenden Umnummerungen während der Betriebsjahre erfolgt:

Tw 201—335 (Bj. 1896/97) Umbau zu Bw 528—566, später (ab 1932) der Rest unter 88—101, 1932 = a weitere Umbau zu Bw 567—578, später (ab 1931) unter 102—113, 1934 = a

Tw 336—415 (Bj. 1897/99), 1920 = 12 Tw durch Brand vernichtet, Rest erhielt die Nummern 1010—1077, 1926 = a, 1926 Umbau der Tw 1016, 1036, 1043, 1047, 1053 und 1054 zu Tw 878—880 und 881—883, letztere 1932, erstere 1959 = a.

(Schluss folgt)

Schreiter

b) Omnibusse:

Frankfurt-Main: Omn 216—220 = abgestellt und 192—198 = verkauft. Michelke

Offenbach: Omn 43 sowie Gl-Ob 83 und 85 = a. Folgende Umnummerungen: Anderthalbdecker 21—24 = 71—74. M. Krafft

Wagenpark-Statistik Wuppertal:

(Obgleich die nachstehende Übersicht sehr fragmentär ist und auch keine Baujahre aufweist, soll der Versuch gemacht werden, einen Überblick zu bekommen. Die Aufstellung ist nach dem Stande vom 1. 7. 1966. Ergänzungen und Berichtigungen sind daher sehr erwünscht.)

214	Dai für Sonderfahrten
418—430	(Bj. 1953/54) Restbestand der Serie 401—430, die anlässlich der Umstellung der Strab-Linien im Niederbergischen Gebiet beschafft wurde
1001—1019	ex 101—119,
1020—1028	ex 501—509,
1029—1030	ex 120—121, Peter Bauer-Aufbau,
1031—1034	ex 122—125,
1035—1038	ex 126—129,
1039—1049	
1050—1063	
1064—1073	
1074—1082	
1083—1084	
1085—1088	Bj. 1966
1089—1096	Bj. 1967
1501	Gelenk-Omn
1502—1511	desgl.
1601—1616	Anderthalbdecker, davon 1602—1604, 1611 und 1613—1615 = a
1617—1626	Anderthalbdecker
1627—1630	desgl.
1631—1647	desgl.
	(Omn der Ruhr — Wupper folgen)
	Kuehlich

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Nahverkehrs-Taschenbuch, Ausgabe 1968, 330 S., DM 10,80, Alf Teloecken Verlag, 4 Düsseldorf, Postfach 4059.

Dieses nunmehr in 8. Ausgabe erschienene Fachadressbuch der öffentlichen Verkehrsunternehmen in der BRD ist auf den neuesten Stand ergänzt worden und bildet daher wiederum eine vorzügliche und bestens zu empfehlende Nachschlage-Literatur für alle Anschriften und Angaben aus dem Bereich

des öffentlichen Verkehrs. Das handliche Format sowie ein ausführliches Abkürzungsverzeichnis machen das Büchlein besonders attraktiv.

ETR, Heft 12/1967, erschienen im Hestra-Verlag Hernichel & Dr. Strauss, Darmstadt, DM 6,80 ist in der Hauptsache dem Projekt der Frankfurter V-Bahn gewidmet. Aber auch eine weitere Abhandlung über Grundlagen für die Konstruktion von U- und S-Bahnwagen gibt dem Heft einen wertvollen Aspekt im Hinblick auf die vielerorts angelegten Schnellbahnplanungen. Es sollte

daher in keiner Bibliothek eines am Schnellbahnwesen interessierten Fachmannes und auch Eisenbahnfreundes fehlen.

Unsere Schienenfahrzeuge, Broschüre DIN A 5, 16 S. mit zahlr. z. Teil farbigen Fotos, DM 2,— herausgegeben vom Modelleisenbahnclub Karlsruhe. Lieferung gegen Voreinsendung des genannten Betrages auf PS-Konto Karlsruhe 106 51 mit dem Vermerk „Unsere Schienenfahrzeuge“ (PS-Konto lautet „Modelleisenbahn-Club Karlsruhe e.V.“).

In dem ungeheuer vielseitigen und ergiebigen Büchlein werden alle Fahrzeugtypen, die bei den in Karlsruhe jetzt oder früher beheimateten Nahverkehrsbetrieben vorhanden waren oder sind, in Wort und Bild vorgestellt. Ferner ist eine kurze Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Betriebe aufgenommen. Das Heft enthält 48 Fotos, darunter 12 farbige Reproduktionen.

Die Beschaffung dieser hübschen Broschüre — zumal zu einem solch angemessenen Preise — kann allerwärmstens empfohlen werden.

Der Oldenburger (Heft 7/Juli 1967): „100 Jahre Eisenbahnlinie Oldenburg — Bremen“, Bericht (mit 1 Foto) über die Geschichte dieser nunmehr 100-jährigen Bahnstrecke.

Standau

Hamburger Abendblatt (11. 1. 68): „Vor 50 Jahren fuhr der erste Zug nach Poppenbüttel“, interessanter historischer Bericht über den Hamburger S-Bahn-Betrieb der Vergangenheit mit einem guten Foto eines der ersten elektrischen Züge aus dem Jahre 1907.

Schreiter

Bremer Nachrichten (28. 12. 67): „Ideal auch für Bremen — U-Bahn“, ein ausführlicher Aufsatz (mit Netzskizze) über den Vorschlag eines U-Bahnnetzes für Bremen auf Grund eines kürzlich erstellten Gutachtens, der allerdings stark nach „Zukunftsmusik“ schmeckt, wenn z. B. zum Ausdruck gebracht wird, dass mit einer Realisierung dieses Planes kaum vor 1975 (!) begonnen werden kann.

Vehlber

„Pressefreiheit“

könnte man vielleicht zu der Verunglimpfung sagen, die sich die „Bayerische Staatszeitung“ in ihrer Ausgabe Nr. 37 vom 15. 9. 1967 ge'leistet hat:

Unter der Überschrift **„Die Strassenbahn hat noch lange nicht ausgedient“** wird ein sehr ausführlicher und positiver Bericht über die Zukunft der Strassenbahnen in Bayern, also München, Nürnberg, Augsburg und Würzburg gegeben, wobei sachliche und wirtschaftliche Grundelemente für den Fortbestand dieses Verkehrsmittels vorgetragen werden — also ein durchaus „ordentlicher“ Bericht. Da aber gleichzeitig die neuen Würzburger Gelenkwagen (DUWAG

6x) angepriesen werden, von denen die Redaktion aber noch kein Foto besass, nahm man zur Illustrierung (Riesenformat 23 cm breit und 11 cm hoch) einfach das Foto „irgend“ eines Gelenk-Strassenbahnwagen, in diesem Falle den vierachsigen Kasseler Gelenkwagen 261 des Baujahres 1957 (!) und setzte die folgende Unterschrift darunter:

„Hier ein neuer Grossraum-Gelenkzug der Würzburger Strassenbahn, Baujahr 1967“.

Man sieht einmal wieder, wie laienhaft und völlig gedankenlos die Presse arbeitet, wenn es sich um ein Fachgebiet handelt.

-za

Ein attraktives Vereins-Emblem

hat der im Jahre 1960 gegründete „Brasilianische Eisenbahn-Modellclub“ mit dem Sitz in Sao Paulo entworfen und eingeführt.

Das als Abziehbild entwickelte Abzeichen zeigt eine alte brasilianische Dampflokomotive mit Kuhfänger und Tender auf einem Lineal stehend und dabei gleichzeitig den Maßstab aufzeigend, denn die dargestellte Maschine ist genau 20 cm lang.



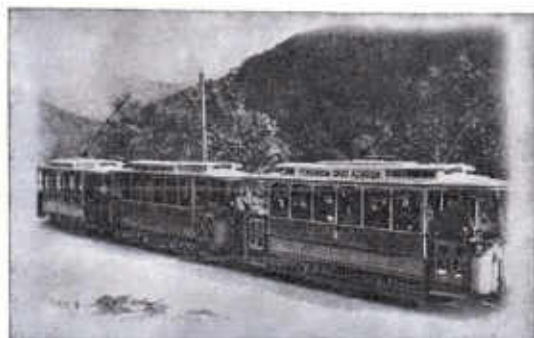
Die deutschen Strassenbahnen im Jahre 1900

von Oberlehrer Norbert Müller, Ungstein

(Fortsetzung aus DVA 278)

Elsass-Lothringen:

- Metz (AG) 1435 mm, 9,0 km, Pfb., 32 Wg.
Mühlhausen (AG) 1000 mm, 14,31 km, tw. noch mit Dampf, 29 Tw + 22 Bw + 8 Lok
Strassburg (AG) 1000 mm, 189,78 km, Überland: Dampf; 98 Tw + 173 Bw + 32 Lok
Türkheim-Drei Ähren (Schuckert) 1000 mm, 8,65 km, 7 Tw



Dreifach-Traktion gab es also schon um die Jahrhundertwende – Zug der Drei-Ähren-Bahn, bestehend aus 3 zusammengekoppelten Tw, von denen der erste und letzte mit „Kontakt- und Regulier-Apparaten“ ausgerüstet war. Archiv-Foto: Stetz

Hamburg:

- a) Strassen-Eisenb.-Ges. (AG) 1435 mm, 124,27 km; 511 Tw + 290 Bw
b) Hamburg-Altonaer Centralbahn (AG) 1435 mm, 9,14 km; 56 Tw + 55 Bw
c) Hamburg-Blankeneser Strab (Helios) 1435 mm, 8,35 km; 16 Tw

Hessen:

- Darmstadt (S) 1000 mm, 6,59 km, 18 Tw + 6 Bw
Darmstadt (SEG) 1000 mm, 17,4 km, Dampf, 7 Lok + 35 Bw
Mainz (SEG) 1000 mm, 27,4 km; tw. noch Dampf; Pfb, 7 Lok + 23 Bw + 34 Pfb-Wg.

Lübeck:

- Lübeck (ALS) 1100 mm, 12,72 km; 29 Tw + 26 Bw

Mecklenburg:

- Rostock (AG) im Umbau begriffen.

(Fortsetzung folgt)

Japans grosse Eisenbahn-Pläne

Dass in Japan die Zukunft der Eisenbahn schon begonnen hat, ist an dieser Stelle schon mehrfach zum Ausdruck gebracht worden. Daher dürfte interessieren, dass unter der Voraussage, dass die Gesamtbevölkerung Japans bis zum Jahre 1985 um 80 Prozent zunehmen wird, soeben neue Pläne der Japanischen Staatsbahn veröffentlicht worden sind:

Das in dem „Plan für ein Eisenbahnnetz mit sehr hohen Geschwindigkeiten“ der JNR vorgesehene Netz der Fernstrecken umfasst neue Verkehrsadern mit Normalspur, die die wichtigsten Städte des Landes miteinander verbindet und insgesamt 4 000 km lang sind. Die Züge werden auf diesen Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h fahren können. Der Halbmesser der Kurven dieser künftigen Trassen wird nicht kleiner als 4 000 m sein und es wird auf diesen Strecken keine Bahnübergänge geben. Die Gesamtkosten des Planes werden — umgerechnet — auf 38,4 Milliarden DM geschätzt.

Nach Fertigstellung dieses Eisenbahnnetzes wird die Fahrzeit zwischen den einzelnen Städten im Vergleich zu den jetzigen Zeiten wesentlich verkürzt, nämlich:

von Tokio nach:

Sapporo	jetzt 19 h 25 m	
	1985: 5 h 50 m	1174 km
Aomori	jetzt 10 h 24 m	
	1985: 3 h 50 m	740 km
Sondai	jetzt 4 h 44 m	
	1985: 1 h 50 m	352 km
Niigata	jetzt 4 h 45 m	
	1985: 1 h 30 m	432 km
Nagoya	jetzt 2 h 00 m	
	1985: 1 h 40 m	366 km
Osaka	jetzt 3 h 10 m	
	1985: 2 h 30 m	553 km
Takamatsu	jetzt 7 h 55 m	
	1985: 3 h 40 m	784 km
Hiroshima	jetzt 8 h 00 m	
	1985: 4 h 10 m	895 km
Hakata	jetzt 12 h 15 m	
	1985: 5 h 40 m	1176 km
Kagoshima	jetzt 19 h 33 m	
	1985: 7 h 10 m	1574 km

Die JNR beabsichtigen ferner, diese zukünftigen Fernstrecken für den Reisezug- und Behälterverkehr auf grosse Entfernungen zu benutzen und die bestehenden

