

# 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

MÄRZ 1968

Nr. 280

## *Kürswagen München - Teheran - keine Utopie mehr!*

In den unablässigen Bemühungen nahezu aller Eisenbahngesellschaften, die internationale Zusammenarbeit zu fördern und aus ihr auch praktische Erfolge zu erzielen, gewinnt ein Abkommen aus jüngster Zeit besondere Beachtung: Der Iran hat mit der CIV (Personen- und Gepäckverkehr) und RIV (gegenseitige Benutzung von Güterwagen) einen Mitgliedsvertrag abgeschlossen. Das bedeutet in der Praxis die Schaffung direkter Bahnverbindungen mit der Türkei und Pakistan.

Seit 1958 hat der Iran zwar einen Direktanschluss an das sowjetische Eisenbahnnetz (Strecke Mianeh — Täbris), aber die UdSSR gehört, abgesehen von der anderen Spurweite, den vorgenannten Organisationen nicht an. Wichtiger ist mithin der „Vorstoss nach Westen“ mit dem gegenwärtigen Bau der Eisenbahnstrecke Mus — Kotur — Karateph, deren Eröffnung für 1968/69 vorgesehen ist. Diese neue türkisch-iranische Strecke hat Normalspur mit Kurvenradien von mindestens 400 m und eine  $V_{max}$  von 100 km/h. Auf türkischer Seite ist das erste Teilstück sogar seit 1964 schon fertig. Der Vansee — sechsmal so gross wie der Genfer See — ist von so steilen Bergen umgeben, dass man sich nicht entschlossen hat, die

Eisenbahnzüge von Tatvan nach Van (ca. 100 km von der iranischen Grenze entfernt), mit Fährschiffen zu trajektieren. Zwei diesel-elektrische Schiffe, die je einen ganzen Zug befördern können, sollen die 90 km lange Strecke in 3 bis 4 Stunden schaffen.

Da seit geraumer Zeit das Gespräch einer Überführung direkter Züge vom europäischen Teil der Türkei (Istanbul) in das asiatische Gebiet (Haydarpascha) intensiver geworden ist, und man ausgerechnet hat, dass schon 1970 etwa 20 Prozent der zum Iran gehenden oder vom Iran kommenden Gütersendungen von und nach Europa auf dem Schienenwege bei zweimaliger Trajektierung (Bosporus und Vansee) bewältigt werden können, liegt es durchaus nahe, dass die Zeit bereits abzusehen ist, dass die jetzt in Istanbul „noch“ endenden Kurswagen des „Marmara“- oder „Istanbul“-Express aus München über den Bosporus hinweg ihre Weiterfahrt nach Teheran antreten werden, gewissermassen als westlicher Ast des „Taurus-Express“, mit dem schon jetzt eine — wenn auch sehr zeitraubende — Direktverbindung zwischen Haydarpascha und Van (Vansee) durchgeführt wird.

Stetza



## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Die VDV eröffnete ihr Programm im 15. Jahr ihres Bestehens mit einer Veranstaltung, die in Originalität nichts zu wünschen übrig liess. Maximilian Hesse berichtete über seine letzten Reisen nach Sachsen. Sein feinsinniger Vortrag, der die Entwicklung des Verkehrs in eine Fülle von Mitteilungen aus Geschichte, Architektur, Kunst und allgemeiner Menschenkunde einbettete, war gewürzt durch heitere Geschichten, durch die Töne einer echten sächsischen Strassenbahnklingel und durch tonbandgespeicherte Geräusche teils künstlerischer, teils profaner Art. Neben echten Schmalspurlokomotivgeräuschen erklangen an geeigneter Stelle J. S. Bach, R. Strauss, W. A. Mozart, aber auch sächsische Volkslieder. Diese Besinnlichkeitspausen trugen dazu bei, die Bedeutung der Strassenbahn ins rechte Licht zu rücken, und den manchmal erlebten Überdross an Bahnbildern zu vermeiden, der zu der irrigen Auffassung führen könnte, Strassen und Häuser, Schlösser und Kirchen seien nur als Staffage für Nahverkehrsmittel sinnvoll. Dem Vortragenden wurde herzlicher Beifall zuteil. Boehm

### Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV)

Die in DVA 277/2182—83 erschienene Notiz über die Korrespondenz dieser Organisation mit dem „Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde“ (BdEF) hat das Missfallen des VBV erweckt. Wie der Vorsitzende des VBV, Herr Bruno Schmidt, jetzt mitteilte, liegt nach Untersuchung des beschriebenen Vorganges als Ursache ein Missverständnis vor. Der VBV hatte die Antwort des BdEF (Köln), wonach der VDVA auf Anfragen und Schreiben nicht reagiert habe, auf die diesjährige VDVA-Jahrestagung bezogen. Es wurde aber festgestellt, dass mit dieser Antwort an verschiedene, einzeln aufgeführte Fällen in den vergangenen Jahren gedacht war, in denen der BdEF den Wunsch für eine Zusammenarbeit mit dem VDVA geäußert, aber keinen positiven Bescheid von diesem erhalten hatte.

Mithin ist der Tatbestand, wonach die Angaben des BdEF unrichtig und aus der Luft gegriffen sind, nicht mehr gegeben, da

sich die Behauptung der Nichtbeantwortung von Post auf ganz andere Vorgänge bezog.

Der „Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde“ (VBV), ein korporatives Mitglied des VDVA, legt verständlicherweise Wert auf eine Klarstellung der Angelegenheit, die für ihn insofern peinlich sein muss, als er gleichzeitig auch Mitglied des BdEF ist, also nicht in den Verdacht geraten möchte, einen Verband gegen den anderen auszuspielen oder ihn womöglich anzuschwärzen. Missverständnisse sind dazu da, ausgeräumt zu werden, und da im vorliegenden Falle ein solches vorliegt, sollten Vernunft und gegenseitiges Verständnis obsiegen. Der VDVA ist für ein solches Vorgehen bereit und hofft, mit der vorstehenden Erklärung die vom VBV als diffamierend empfundene Behauptung entkräftet zu haben. Stetza

### Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires (F.A.C.S.): Ergänzung zum Veranstaltungsprogramm in DVA 278/2190:

Die Reise am 4./5. Mai nach Lunéville — Etival — Senones — Gérardmer fällt aus und wird durch eine Fahrt in den Vivarais mit Besichtigung der Strassenbahn von St. Etienne ersetzt. Voraussichtlich wird das gesamte Netz des Réseau du Vivarais, von den C.F.D. (Chemins de Fer Départementaux) betrieben, am 1. August stillgelegt. Das Réseau du Vivarais umfasst folgende Strecken:

Tournon (Rhône) — Lamastre — Le Cleylard (53 km) La Voulte-sur-Rhône — Le Cleylard (48 km), beide Strecken weiter bis Dunières (61 km), und wird mit Diesel-Triebwagen (z. T. Gelenkwagen) und Diesellok betrieben. Am 4./5. Mai wird mit Mallet-Lok gefahren.

Das Réseau de la Lozère, das auch von den C.F.D. betrieben wird, wurde am 1. 2. 1968 stillgelegt und auf Omnibusbetrieb umgestellt. Dieses Netz, 49 km lang, führt von Ste.-Cécile d'Andorge (an der Strecke Clermont-Ferrand — Nîmes) nach Florac durch die Cevennen, eine sehr gebirgige Gegend.

Die beiden obenerwähnten Bahnen konnten sich so lange halten, weil sie als von allgemeinen Nutzen klassiert waren, im Gegensatz zu den meisten anderen Nebenbahnen, die von lokalem Interesse waren, von der Département-Verwaltung abhingen und daher längst verschwunden sind.

Herrenschneider



# DIE VERKEHRS-LAGE

## a) Eisenbahnen:

Zwischen **Finnland und Schweden** wurde 1967 eine neue **Eisenbahn-Fährschiff-Verbindung** für Gütertransporte in Betrieb genommen, und zwar zwischen Naantali (Finnland) und Stockholm. In Naantali mussten zuvor besondere Gleise für die 1435-mm-Spur verlegt sowie eine neue Eisenbahn-Zollstation gebaut werden. Es ist vorgesehen, später in Naantali eine Umspuranlage zu bauen, um das durch die verschiedenen Spurweiten bedingte Umladen der Güter zu vermeiden.

CIPCE

In **Bremen** sind von seiten der Bürgervereine Bestrebungen im Gange, den Schienenverkehr nach Huchting unter Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Bahnstrecke Bremen — Thedinghausen aufzunehmen, um eine ähnliche Schnellverbindung vom Hauptbahnhof zu dem genannten Stadtteil zu schaffen wie es bereits für Vegesack erfolgreich erprobt wurde. Die Realisierung dieses Planes würde bedeuten, dass die im Jahre 1955 wegen Unrentabilität stillgelegte Bremen — Thedinghauser Eisenbahn — wenn auch in etwas veränderter Form — wieder aufsteht.

Vehlber/BN

## b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Berlin:** Seit 18. 12. 67 SL 3 (BVG-Ost) bis Walter-Ulbricht-Stadion verlängert, SL 84 (BVG-Ost) seit 1. 12. 67 wieder durchgehend zwischen Friedrichshagen Wasserwerk und Altglienicke, die Pendel-OmL 84 P wurde eingestellt. Seit 12. 12. 67 neue OmL 34 Revaler Str. — Alt-Stralau und seit 2. 1. 68 neue OmL 35 (nur HVZ) S-Bf. Nöldnerplatz — Biesdorf Grabensprung.

B V B

**Bielitz-Biala (Polen):** Der noch aus der österreichischen Zeit stammende Strab-Betrieb wurde um eine zweite Linie ergänzt, also SL 1 Hbf. — Zigeunerwald, 2 Hbf. — Koniec Jazdy. (siehe auch Wagenpark-Statistik.)

Lehnhart

**Dortmund:** seit 1. 10. 67: SL 14 eingestellt, dafür SL 4 entsprechend verstärkt. Neue OmL 74 Scharnhorst Springorumstr. — Scharnhorst Mansfeldstr., seit 18. 12. 67 bis Kautskystr. verlängert. Es ist beabsichtigt, die neue OmL 74 in Bauabschnitten durch Verlängerung der SL 4 um 4,8 km zu ersetzen. Am 9. 9. 67 neuer Strab-Betriebshof Dorstfeld eröffnet, dafür Betr.-Hof Rheinische Str. und am 30. 9. Betr.-Hof Brambauer geschlossen.

Pfaff

**Duisburg:** seit 1. 1. 68 OmL 25 nur noch Halfmannstr. — Obermeiderich, OmL 40 über Grossenbaum hinaus bis Abzweig Rahm verlängert. Cadenbach

**Kassel:** Am 1. 2. 1968 Inbetriebnahme der neuen Tunnelstrecke am Hbf., die Strecke zweigt nunmehr vom Grünen Weg (Richtung Rothenditold) ab (nicht mehr am Lutherplatz) und erreicht in nahezu horizontaler Lage den Tunnel, um dann nach einer Linkskurve zum Ständeplatz emporzusteigen. Die Inbetriebnahme erfolgte zunächst nur in einer Fahrtrichtung, da sonst am Ständeplatz Weichen zur Schomburgstr. hätten eingebaut werden müssen. Das Streckenstück Ständeplatz — Schomburgstr. (mit Haltestelle Hbf. während der Bauarbeiten) — Lutherplatz entfällt. Unterhalb des Hbf. an der Tunneleinfahrt Richtung Grüner Weg entstand eine Schleifenanlage mit Abstellgleisen und Haltestelle für E-Wagen, die am Hbf. beginnen oder enden. Während der Eröffnungsfeierlichkeit wurde auch Kassels ältestes noch vorhandenes Strab-Fahrzeug, Pfb-Bw 8 (ex Arb.-Tw 713 ex Tw 80) der Öffentlichkeit vorgeführt. Die Herrichtung dieses Wagens erfolgte bereits zum „Hesstodt“ im Juli 1964.

Todt

**Lübeck:** Am Hbf. halten jetzt keine Omnibusse mehr, alle Linien fahren nunmehr auf den unmittelbar hinter dem DB-Verwaltungsgebäude gelegenen und mit dem Bahnhofsplatz durch eine Passage verbundenen ZOB, dort wird einschl. des Fernomnibusverkehrs an 5 Bahnsteigen gehalten.

Schreiter

**München:** Wegen U-Bahnbau seit 2. 3. SL 3 und 6 vom Karlsplatz über Barer- und Theresienstr. (= stillgelegte Strecke der SL 37) zur Ludwigstr. umgeleitet. Strecke von der Schleife Maximiliansplatz über Briener Str. — Ludwigstr. bis Theresienstr. für immer eingestellt.

Bierl

**Neuss:** Der Rat der Stadt hat beschlossen, die Strab bis zum Jahre 1971 auf Omn-Betrieb umzustellen. Mit der Rheinbahn soll eine Lösung gefunden werden, die Ringlinie 16/26 in der bisherigen Form beizubehalten.

Wiedorn

**Oberhausen:** Die letzte noch vorhandene SL 1 soll zum Jahresende 1968 eingestellt und auf Omn-Betrieb umgestellt werden; zu diesem Zwecke wurden bereits 15 neue Busse in Auftrag gegeben.

Stetza

**Rotterdam:** (Fortsetzung aus DVA 279) seit 2. 9. 67 SL 4 (schwarze und weisse Ringlinie) ersetzt durch neue SL 1 Schiedam — Vierambachtstraat — Centraal Station — Honingerdijk, und neue SL 8 Schiedam — Nieuwe Binnenweg — Blaak — Oudedijk —



Laan van Nooitgedacht, SL 10 in 6 umgenummert und SL 3 in 11 umgenummert und auf den Abschnitt Centraal Station — Groene Zoom beschränkt. Dafür neue SL 3 Blijdorp Zoo — Hofplein — Coolsingel — Van Oldenbarneveltstraat — Centraal Station — Hofplein — Oudedijk — Laan van Nooitgedacht (also 2 mal je Richtung über Hofplein!), dafür SL 17 eingestellt und SL 16 verkürzt auf den Abschnitt Centraal Station (Gleiswechsel Weena) — Spangen; SL 15 verkürzt auf den Abschnitt Centraal Station (Weena) — Hudsonplein, SL 6 (ex 10) jetzt über Hofplein — Coolsingel statt über Mariniersweg — Blaak (Fortsetzung folgt). v. d. Gragt

**S. N. C. V.** (Belgien): Bei der Gruppe **Brüssel** seit 3. 4. 67 Strab-Strecke Meise — Grimbergen stillgelegt (meist Betriebsfahrten zur Wagenhalle Grimbergen). Seit 2. 12. 67 SL L (Brüssel — Londerzeel) auf Omn umgestellt, jedoch in HVZ noch Strabverkehr zwischen Brüssel und Wolvertem. Als nächste zur Umstellung ist SL Ni (Brüssel — Ninove) vorgesehen, so dass das Museum Schepdaal dann ohne Gleisverbindung sein wird.

v. d. Gragt

## ALLGEMEINES

Wie der **Deutsche Kleinbahn-Verein** bekannt gab, haben im Jahre 1967 mehr als 2 500 Eisenbahnfreunde die Möglichkeit einer schönen Fahrt von Bruchhausen-Vilsen nach Heiligenberg in der Grafschaft Hoya genutzt. Die Züge dieser Museums-Eisenbahn, die schon aus 3 Wagen bestanden, waren zum Teil überfüllt, so dass sich der Verein gezwungen sieht, weitere Personenwagen anzuschaffen.

Dennoch wird die Zukunft dieses rührigen Vereins ein wenig überschattet. Die 68-jährige Lok, mit der die Fahrten in den vergangenen zwei Jahren durchgeführt wurden, muss zum Technischen Überwachungs-Verein (TUV)! Die Kosten für die Hauptuntersuchung betragen annähernd 10 000 DM. Noch haben die Schmalspurfreunde keinen Weg gefunden, diese fünfstellige Summe aufzubringen, und ob sich für den historischen Zug noch ein anderes museumsreifes Zugpferd anbietet, steht zur Zeit noch offen.

**Bauer:** zur Umfrage betr. Omnibusverkehr in Kleinstädten: heute Göppingen (48 000 Einw., Eislingen = 17 000 Einw.).

1 — Eislingen/Süd — Göppingen — Faurndau — Uhingen (-Holzhausen)  
Fz. 40 Min., alle 25 bzw. 40 Min.

**Wuppertal:** seit 11. 2. OmL 43 bis „Am Raukamp“ verlängert. Anders

### c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Bei der **S-Bahn** sind weitere Einheiten der BR 165 für Ein-Mann-Betrieb umgebaut worden: ET/EB 165 265, 282, 322, 392, 449, 514, ferner ET 024 mit EB 496 und ET 090 mit EB 592. Im übrigen ist die Herkunft des ET/EB 166 053 jetzt geklärt: es handelt sich um den Wiederaufbau zweier Tw aus der BR 167, und zwar ET 167 168 und ET 167 267. Der Viertelzug ET/EB 165 040 des Versuchszuges (Bj. 1927) ist nicht zu U-Bahnwagen umgebaut worden, sondern seit Juni 1967 nach einer Überholung wieder in Betrieb. B V B

**Berlin:** Bei der U-Bahn begann im November 1967 die Auslieferung der 90 Kleinprofilwagen (O & K), bisher wurden die Wagen 876—883 beobachtet. Die BVG-West hat weitere 136 Grossprofil-U-Bahnwagen in Auftrag gegeben. B V B

- 2 — Göppingen Marktpl. — Schützenkeller — Eislingen Nord,  
Fz. 13 Min., alle 40 Min.
- 3 — Göppingen Marktpl. — Bodenheim — Holzheim-Schlat  
Fz. 20 Min., alle 40 Min.
- 4 — Göppingen Marktpl. — Bartenbach — Rechberghausen — Zell — Börtlingen — Breech, Fz. 25 Min., alle 25 Min.
- 5 — Göppingen Marktpl. — Faurndau — Wangen — Oberwälden,  
Fz. 15 Min., tägl. ca. 12 Fahrten
- 6 — Göppingen Marktpl. — Eislingen — Krummwälden — Ottenbach,  
Fz. 25 Min., tägl. ca. 12 Fahrten
- 7 — Göppingen Marktpl. — Faurndau — Sparwiesen, Fz. 16 Min.
- 8 — Stadtverkehr Marktpl. — Polizeiwache — Schlosspl. — Kreiskrankenhaus — Städt. Hallenbad — Stadion — Zeppelinstr., Fz. 8 Min., alle 30 Min.
- 9 — Stadtverkehr Flugplatz — Frischaufstadion — Friedhof — Bahnhof,  
Fz. 12 Min., alle 30 Min.

**v. d. Gragt:** zu meinem Bericht betr. **Lebens- des Verkehrs-Museum in Holland** in DVA 278/2195:

Das Foto zeigt die Henschel-Dampflokomotive 18 „Leeghwater“ wieder im Ursprungszustand bei einer N.V.B.S.-Sonderfahrt am 15. 12. 1967.

Übrigens wird es mit dem Dampfbetrieb auf unserer Strecke Hoorn — Medenbilk nichts mehr in diesem Jahre, aber Sonderfahrten sollen dennoch durchgeführt werden, vielleicht im Rahmen des VDVA-Jahrestagungs-Programmes.



Foto: v. d. Gragt

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Strassenbahnen:

**Berlin:** Weitere Verschrottungen bei BVG-West: Tw 3405, 3408, 3415, 3416, 3417, 3418, 3422, 3429, 3436, 3439, 3441, 3443, 3444, 3449, 3465, 3466, 3468, 3469, 3472, 3475, 3481, 3484, 3499, 3508, 3513, 3534, 3550, 3552, 3557, 3558, 3561, 3573, 3576, 3583, 3590, 3591 und 3593, ferner die Güterloren G 384 und G 389. Tw 3587 wurde auf dem Fabrikhof einer Bekleidungs-firma aufgestellt, 3504 gelangte auf einen Kinderspielplatz im Bezirk Spandau. BVB

**Bielefeld:** 4x GI-Tw 206 = a, 207 und 208 in Depothof Sieker betriebsunfähig abgestellt. Stetza

**Bielitz-Biala (Polen):** (siehe auch „Verkehrs-Lage“) Der Wagenpark besteht aus: Tw 14, 15, 24—30 (deutsche KSW) sowie Tw 31—41 (poln. KSW) und Bw 69—82 (poln. KSW), ferner noch alte Tw 20 und 23 und alte Bw 65—68 vorhanden, sowie Arb.-Tw 11, 19, 21 und 22. Lehnhart

**Brüssel:** Neu 2x „Umbau“-Tw 1501—1515 ex Tw 1320, 1036, 1012, 1225, 1335, 1245, 1288, 1046, 1077, 1029, 1400, 1396, 1069, 1226 und 1127, ferner Tw 1601—1602 ex Tw 1331 und 1336, gleichzeitig auch neue „Umbau“-Bw 601—606 ex Bw 2149, 2058, 2052, 2195, 2125 und 2176. v. d. Gragt

**Dortmund:** Tw 244, 251, 256, 257, 258, 260, 266 und 267 sowie Bw 554, 556, 562, 569, 658, 663, 664, 666 und 668 = a. Pfaff

**Dresden:** Tw 819 = Arb.-Wg. 4011. Neu: 4x Tw 2000 und 4x Bw 3000 (Tatra) zum Einsatz auf SL 7 und 8. Pfaff

**Duisburg:** nunmehr auch 6x GI-Tw 1067—1073 zu 3x GI-Tw umgebaut. Cadensch

**Düsseldorf:** 4x Gr-Tw 2001, 2003 und 2031—2034 = Bw unter gleicher Nummer. Bw 856 und 882 sowie Arb.-Wg. 97/98 = a.

Waltking

**Gent:** Es wurden 15 4x PCC-Tw nach Antwerpener Vorbild, jedoch 1 m kürzer, in Auftrag gegeben. v. d. Gragt

**München:** neu 4x GI-Tw 2008—2017 und -Bw 3008—3017 (Rathgeber). Folgende Wagen = a (1967): Tw 448, 512, 727, 745 und 747 sowie Bw 1561, 1569 und 1581 (sämtlich infolge Unfall), ferner Arb.-Bw 2896.

Bierl

**Würzburg:** neu 6x GI-Tw 231—240 (DUWAG), jedoch noch nicht im Einsatz. Nach erfolgtem Einsatz kommen Tw 110, 122, 124, 127, 128 und 131 sowie die restlichen Bw der Serie 151—160 zur Verschrottung. Stetza

### Wagenpark-Geschichte Leipzig (Fortsetzung aus DVA 279):

|            |  |
|------------|--|
| Tw 416—505 | (Bj. 1899/1900) zu Serie 1078—1167 umgebaut, 1934 = a            |
| 506        | (Bj. 1906) nach Umbau neue Nummer 1168                           |
| 507—517    | (Bj. 1906/7) neue Nummern 1169—1179, ab 1960 = 169—178, 1965 = a |
| 518—600    | } (Bj. 1910/13) später 1180—1324                                 |
| 801—862    |  |
| 863—913    | (Bj. 1913) später 1325—1375. (Schluss folgt) Schreiter           |

### b) Omnibusse:

**Düsseldorf:** GI-Omn 85 08 nach Wipperfürth (Kraftverkehr Wupper-Sieg AG) verkauft. Waltking



**München:** neu 4001—4070 (MAN 750 HOM 11 A), dafür Serie 231—290 (KM/Bü, Bj. 1956/57) = a.

Bierl

**Wagnepark-Geschichte Kraftverkehrsges. Ruhr — Wupper**, Wuppertal (Tochtergesellschaft der Wuppertaler Stadtwerke): am 1. 7. 1966 noch vorhanden:

63—66,  
7003,  
7009—7010,  
7011—7014,  
7201—7205,  
7603—7606

(Anderthalbdecker). Baujahre in allen Fällen leider nicht bekannt.  
Kuehlich

## LOKWESEN

**E. Müller:** Bei der SWEG befindet sich der VT 172 (ex Delmenhorst), der lange Zeit in Waldangeloch abgestellt war, zur Zeit im Umbau, angeblich soll er die neue Nr. VT 101

erhalten. Ferner steht in Wiesloch der VT 1 (nach neuer Hauptuntersuchung am 1. 12. 67).

**v. d. Gragt:** Bei der R.T.M. (Rotterdam) wurde der VT M 1602 und M 1804 sowie V-Lok M 1806 an die neue „Tramweg Stichting“ verkauft. Die V-Lok M 1805 wurde als letzte ausgemustert.

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

**Handbuch öffentlicher Verkehrsbetriebe 1967/68**, 196 S. einschl. 1 Faltblatt u. 1 Übersichtskarte, DIN A 5, Plastikeinband, DM 18,—, Erich Schmidt Verlag, 48 Bielefeld, Herforder Str. 10.

Es braucht über diese Neuauflage des bewährten „HOV“ nicht viel gesagt zu werden, ist es doch nach wie vor ein sehr nützliches und begehrtes Nachschlagewerk über alle Organisationen und Betriebe des dem VÖV angeschlossenen öffentlichen Verkehrs. Die neue Ausgabe berücksichtigt alle inzwischen eingetretenen Veränderungen, so dass es über den heutigen Stand aller Betriebe bestens unterrichtet.

**Unbekannte Modellbahn — Folge 2**, „Die Entwicklung der Märklin- und Bingbahnen bis zum 1. Weltkrieg“, 28 S., 66 Abb., darunter 6 Original-Katalogseiten Märklin vor 1910, Preis DM 5,—, Verlag Werner Böttcher, 46 Dortmund, Postfach 30, und

**Ade KAE**, ein Abgesang auf die Kreis Altenaer Eisenbahn, 24 S., davon 8 S. Bildruck auf K'dr.Papier mit 12 Fotos, 2 Karten m. Gleisplänen von Bahnhöfen und Höhenprofil sowie Fahrzeugliste, Preis DM 4,— erschienen im gleichen Verlag wie vor,

sind zwei neue, von jedem Eisenbahnfreund begehrte Schriften in der üblichen reichhaltigen Ausstattung, deren Beschaffung — zumal so preisgünstig — wärmstens empfohlen werden kann.

**100 Jahre Brennerbahn**, Festschrift der Österreichischen Bundesbahnen aus Anlass des 100-jährigen Bestehens dieser berühmten Gebirgsstrecke, 136 S., reich bebildert, zu beziehen im Verlag der Tiroler Nachrichten, Innsbruck (Preis leider nicht bekannt).

Da die Österreicher es von je her verstanden haben, besonders geschmackvolle und für den vielseitig interessierten Leser ergiebige Denkschriften herauszubringen, bildet auch das neue vorliegende Werk einen hervorragenden Quell umfassender Informationen aus der wechselvollen Geschichte dieser internationalen Bahnlinie. Entwicklung der Brennerbahn sind gleichermaßen in Wort und Bild ausführlich behandelt wie die internationale Zusammenarbeit mit den an der Strecke beteiligten Eisenbahnen (BD und FS Italia) sowie die Zukunftsaussichten. Ein Buchwerk, das in keiner Bibliothek eines Eisenbahnfreundes fehlen sollte.

**Tramway Memories**, von J. Joyce, heisst ein neues englisches Buch, das auf 130 S. mit zahlr. interessanten Abbildungen einen vorzüglichen Querschnitt durch das nunmehr verblichene Strassenbahn-Zeitalter Grossbritanniens gibt und viele seltene Vorgänge der Vergessenheit entreisst. Die sehr sorgfältige Bildauswahl verdient besonders hervorgehoben zu werden.

Das bestens zu empfehlende Buch ist beim Verlag Jan Allan Ltd., Terminal House, Shepperton (Middls.) England, zum Preise von sh 30/— zu erhalten.

**Internationale Transportannalen 1968**, 406 S., 91 Abb., 46 Tabellen, Leinen DM 13,—, VEB Transpress Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin, Französische Strasse 13—14.

Dieses soeben erschienene Werk gibt in vorzüglicher Übersicht einen aktuellen Querschnitt durch Eisenbahn-Probleme jeglicher Art bei der Deutschen Reichsbahn, den Polnischen Eisenbahnen (PKP) und der Staatsbahn der CSR. Ein mehrsprachiges Verzeichnis von Fachbegriffen des Verkehrswesens ergänzt das Buch und macht das Auffinden spezieller Informationen leicht.

# Die deutschen Strassenbahnen im Jahre 1900

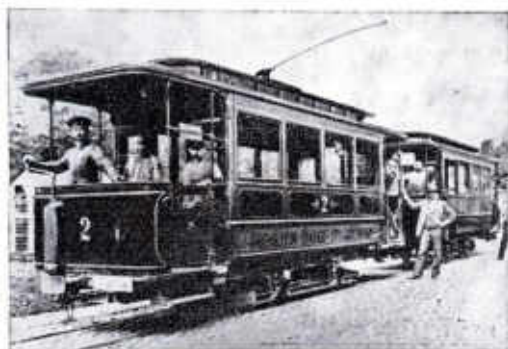
von Oberlehrer Norbert Müller, Ungstein

(Fortsetzung aus DVA 279)

## Oldenburg:

Idar-Oberstein (AG), 1000 mm, 3,6 km, 4 Tw + 2 Bw.

(Mancher Leser wird vielleicht fragen, was Idar-Oberstein mit Oldenburg zu tun hat. Hier die Erklärung: Idar-Oberstein gehörte im Jahre 1900 zum Grossherzogtum Oldenburg. Dieses besass von 1816 bis 1938 (ab 1918 Freistaat O.) ausser dem Hauptland



Tw 2 mit Bw 2 (gleiche Nummern), später gab es hier sogar Steuer-Bw! (Archiv-Foto Stetzka)

noch die beiden Kreise Birkenfeld im Hunsrück, zu dem Idar-Oberstein noch heute gehört, und Eutin in Holstein. Erst im Zuge der Schaffung von Gross-Hamburg usw. kamen die beiden weitabgelegenen Landesteile zu Preussen. Sowohl die Oberstein-Idarer Strassenbahn und der 1. Obusbetrieb als auch die Birkenfelder Lokalbahn waren oldenburgisch konzessioniert. Daher musste korrekterweise Idar-Oberstein hier unter Oldenburg eingeordnet werden, d. Verf.)

## Preussen:

a) Ost- und Westpreussen —

Briesen (S) 1435 mm, 3,16 km, 3 Tw + 2 Bw

Danzig (ALS) 1440 mm, 22,4 km, 50 Tw + 53 Bw

Elbing (GmbH) 1000 mm, 6,83 km, 16 Tw + 2 Bw

Graudenz (S) 1000 mm, 3,5 km, 10 Tw + 12 Bw

Königsberg (AG) 1000 mm, 10,86 km, 30 Tw, sowie 1435 mm, 8,67 km Pfb, 73 Wg.

Thorn (AG) 1000 mm, 5,9 km, 13 Tw + 13 Bw

b) Provinz Posen —

Bromberg (ALS) 1000 mm, 9,12 km, 33 Tw + 17 Bw

Posen (AG) 1435 mm, 11,77 km, 33 Tw + 23 Bw

c) Pommern —

Stettin (AG) 1435 mm, 25,27 km, 82 Tw + 47 Bw

Stralsund (Helios) 1000 mm, 5,81 km, 9 Tw + 4 Bw

d) Schlesien —

Breslau: 1. Breslauer Strassen-Eisenbahn (AG) 1435 mm, 26,4 km, Pfb, 140 Wg.,

2. Elektr. Strab Breslau AG, 1435 mm, 16,86 km, 85 Tw + 130 Bw

Görlitz (ALS) 1000 mm, 14,34 km, 30 Tw + 20 Bw

Hirschberg (GmbH) 1000mm, 12,86 km, 12 Tw + 6 Bw

Liegnitz (AG) 1000 mm, 7,66 km, 18 Tw + 5 Bw

Waldenburg (AG) 1000 mm, 13,2 km, 18 Tw + 5 Bw. (Fortsetzung folgt)

## Das künftige S-Bahnnetz in Frankfurt am Main

Nachdem an dieser Stelle vor einiger Zeit über die S-Bahn-Planungen in Hamburg berichtet worden ist, dürfte es die Leser zweifellos interessieren, nunmehr auch Einzelheiten über die entsprechenden Projekte für **Frankfurt am Main** zu erfahren:

Ähnlich wie in München, geht es in Frankfurt darum, zwei Bundesbahn-Bahnhöfe, in denen die aus dem Einzugsbereich kommenden Strecken zusammenführen, durch eine V-Bahn-Tunnelstrecke zu verbinden, die Züge unterirdisch durch die Stadt zu führen und auf dieser Strecke unbehindert vom übrigen Verkehr Übergänge zu den Nahverkehrsmitteln einzurichten. In Frankfurt ist diese

Netzverknüpfung in den beiden Endpunkten Haupt- und Südbahnhof gegeben, und die Führung der Tunnelstrecke ist so geplant, dass sie Verkehrsbrennpunkte der Stadt berührt. Als vorläufige Aussen-Endpunkte dieses künftigen S-Bahnnetzes sind nach dem gegenwärtigen Stand der Planung Darmstadt, Goddelau-Erfelden, Mainz, Wiesbaden, Niedernhausen, Königstein, Bad Soden, Kronberg, Bad Homburg, Friedberg, Hanau und Ober-Roden vorgesehen (Abbildung).

Der im Zuge des Gesamtprojektes erforderliche Ausbau des Aussennetzes, die eventuelle Anlage von Ergänzungsstrecken, z. B. zum Flughafen Rhein-Main, bringen diesem

