

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 nach 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

APRIL 1968

Nr. 281

Verkehrte Welt?



Man vergebe es mir, wenn ich heute — so ganz gegen meine Gewohnheit — auf das Titelbild unserer kleinen Zeitschrift einmal einen Omnibus setze! Wie Sie aber sogleich sehen, lieber Leser, handelt es sich ja nicht um einen „modernen“ Omnibus, zu dem man stets zu greifen pflegt, wenn ein Schienenverkehrsmittel abgelöst werden soll. Im vorliegenden Falle indessen handelt es sich zwar auch um eine solche „Ablösung“, aber dennoch um ein Kuriosum:

Nachdem die Strassenbahn-Stillegungswelle nun auch Jugoslawien erfasst hat, soll jetzt auch die Bahn in der kleinen Stadt **Novi Sad** auf eine „modernere“ Betriebsform umgestellt werden, obgleich gerade hier die Strassenbahn niemanden gestört oder behindert hat und sogar über relativ neue und leistungsfähige Wagen verfügt — doch man

will ja mit der Zeit gehen! Aber das kostet freilich Geld und man dortzulande dieses nur in sehr begrenztem Masse zur Verfügung hat, kaufte man eine Serie ausrangierter Doppeldeck-Omnibusse aus London, die eigentlich schon für den Schrottplatz bestimmt waren, liess sie nach Novi Sad kommen und — so gut und primitiv es ging — auf Rechtsverkehr umbauen.

Da stehen sie nun auf dem Depot-Hof — der desolate und vollkommen ausgemergelte Londoner Doppeldecker neben dem zu „ersetzenden“ Strassenbahnwagen, von dem man, wie das Bild wohl deutlich bekundet, sagen darf, dass er moderner — und sicherlich auch leistungsfähiger wirkt und ist als sein „Ablöser“ — aber man will eben auch in diesem Lande so billig wie möglich „modern“ sein!
Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

VDVA-Jahrestagung 1968 in Bentheim

Aus programmtechnischen Gründen findet in diesem Jahre die Vorführung der Dokumentarfilme sowie evtl. Kurzvorträge bereits am Mittwoch Abend (21. 8.) in Bentheim statt. Das hat u. a. den Vorteil, dass die zur Vorführung notwendigen Unterlagen und Geräte nicht mit auf die Hollandfahrt genommen zu werden brauchen.

Teilnehmer, die an dem genannten Abend einen Kurzvortrag halten oder gar einen Film vorführen möchten, werden gebeten, dies baldigst mitzuteilen, damit rechtzeitig über die erforderliche Zeit disponiert werden kann. Das geht vor allem auch die Hamburger Verkehrs-Amateure an, die hoffentlich wieder einige Filme von der letzten Jahrestagung mitbringen werden. Stetza

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde (VDV)

Der am Samstag, dem 16. März stattgefundene Besuch der Düsseldorfer Waggonfabrik

(DUWAG) hatte in der Zahl der Teilnehmer wohl einen Rekord zu verzeichnen. Etwa 70 bis 80 Interessenten versammelten sich rechtzeitig, um die „Strassenbahnfabrik Deutschlands“ in aller Ausführlichkeit zu besichtigen. Mehrere leitende Herren der DUWAG, denen an dieser Stelle nochmals der herzlichste Dank ausgesprochen sei, bemühten sich redlich, in einer eingehenden Begrüßungsansprache die Entwicklung dieses Unternehmens zu schildern und in zwanglosen Rundgängen sämtliche Phasen der Fertigung zu zeigen, wobei zur Zeit gerade die grossen Umbau-Serien für Köln und Frankfurt sowie die U-Bahnfertigungen für Frankfurt zu sehen waren. Alle Teilnehmer waren über die Grosszügigkeit der Anlage angetan und notierten eifrig alle Neuigkeiten, die es irgendwie aufzuspüren gab. Am Schluss der mehrstündigen Besichtigung dankte der Leiter der Vereinigung, Herr Peter Boehm, in launiger Art den gastgebenden Herren, die sich des Eindruckes nicht verschliessen konnten, eine technisch äusserst wissensdurstige und aufgeschlossene Gästeschar auf ihrem Gelände gehabt zu haben. Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Am 7. August 1968 endet bei den **British Railways** der Dampfbetrieb. Die letzten BW mit Dampflok sind: Carnforth, Preston und Accrington (Rose Grove), bis Anfang Mai 1968 auch Manchester (3 Depots) und Stockport. J. H. Price

Vorübergehend von neuem Leben erfüllt wurde die unrentable DB-Nebenstrecke 198a (**Warburg — Volkmarshausen**), als wegen Hochwassers am 15. 1. 1968 die Strasse überflutet war. Die DB richtete daher einen Strassen-Ersatzverkehr auf der Schiene ein, wobei mittags eine Lok der BR 50 mit einem MD4yg und abends mit einem B3yg-Paar verkehrte. Hingegen fuhr am Nachmittag der Bus, der das überflutete Strassenstück durchquerte. Todt

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: BVG-Ost — OmL 34 (Alt Stralau — Helsingforser Pl.) über Warschauer-, Grünberger-, Kadiner Str. bis Boxhagener-/E. Warschauer Str. verlängert. BVB

Brüssel: Über die letzten umfangreichen Veränderungen unterrichtet ein besonderer ausführlicher Bericht am Schluss dieses Heftes.

Dresden: Als Folge der Inbetriebnahme der neuen Tatra-Vierachser-Serien wird das gesamte Strab-Liniennetz wie folgt neugestaltet:

1 Coschütz — Bf. Mitte — Johannstadt, 2 Cotta — Laubegast, 3 Wilder Mann — Hainsberg, 4 Leutewitz — Niedersedlitz, 5 Übigau — Kleinzschachwitz, 6 Wilder Mann — Niedersedlitz, 7 Wölfnitz — Industriegelände — Weisdorf, 8 Leutewitz — Industriegelände — Hellerau, 9 Radebeul-West — Pillnitz, 10 Schlachthof — Tolkewitz, 11 Bühlau — Plauen, 12 Cossebaude — Kleinzschachwitz, 13 Weinböhla — Südvorstadt, 31 unverändert Niedersedlitz — Kreischa (Meterspurlinie). HRZ

Hagen: seit 1. 11. 67 SL 8 bis Karl-Ernst-Osthausstr. verlängert, OmL 12 in Kuhlerkamp bis Tückingschulstr. verlängert und OmL 13 über Eckesey. Zur Meldung in DVA 278/2191: OmL 11 auch weiterhin Zweiglinie Haspe — Talsperre bzw. Voerde, die OmL 15 kam erst ab 1. 11. 67 in Betrieb, und zwar nur auf dem Abschnitt Haspe-Geweke. WBK

Ludwigshafen: seit 8. 1. 68 neue OmL 65 Marienkirche — Industriestr. — Friesenheim West (Froschlache). Rudnicki

Merseburg: am 28. 5. 68 wird SL 33 (Merseburg — Frankleben) eingestellt. HRZ

Rotterdam: (Fortsetzung aus DVA 280). Das gesamte Omn-Netz wurde umgenummeriert, und zwar wie folgt:

Oml 30—45 Stadtseite (rechtes Maasufer), Oml 46—49 flusskreuzende Oml über die Brücken bzw. durch den Maastunnel, Oml 50—59 Raum Schiedam — Vlaardingen, Oml 60—79 linkes Maasufer, d. h. U-Bahn-Zubringerlinien im südlichen Stadtgebiet. Daher seit 2. 9. 67 folgende Umnummernungen der Oml: 35 wird 68, 36 wird 69, 53 wird 73, 55 wird 74, 39 wird 54, 40 wird 53, 41 wird 55 und 48 wird 59. Seit 4. 11. 67 SL 14 in 4 umbenannt. Nach Eröffnung der Metro am 9. 2. 68: neue Schnell-SL 2 Charlois — U. Bf. Maashaven — Lombardijen Bf. — IJsselmonde, ergänzt durch neue SL 12 (HVZ) U. Bf. Maashaven — Lombardijen Bf. NS, SL 9 und 11 (ex 3) stillgelegt. Es ist weiterhin vorgesehen, SL 22 in 9 (neu) und 16 in 11 (neu) umzunummern, wobei SL 11 eine HVZ-Ergänzungslinie der SL 1 bilden wird. Die neue SL wird über Centraal Station Noord nach Hudsonplein verlegt, wobei SL 15 dann fortfällt. Insgesamt wird das Strab-Netz also aus den Linien 1 bis 9 bestehen, ergänzt von den beiden HVZ-Linien 11 und 12. v. d. Gragt

S. N. C. V. (Belgien): Gruppe **Antwerpen:** seit 28. 5. 67 SL 65 (Antwerpen — Kapellen) auf Omn umgestellt, damit bleiben nur noch die SL 61-barré und 63 übrig, deren Umstellung gleichfalls vorgesehen ist. Die

Gleise der Strecken nach Schooten und Brassaat bleiben jedoch betriebsfähig, da im Falle der späteren U-Bahn diese wieder befahren werden sollen. Das gleiche gilt für die Strecke nach Oorderen (im Norden der Stadt), wo die Gleise bereits seit Jahren unbenutzt, aber betriebsfähig, liegen.

v. d. Gragt

Tschenstochau (heute Czeszochawa): Am 8. 3. 1959 wurde hier ein völlig neuer Strab-betrieb mit 2 Linien eröffnet:

- 1 Dzielnica — 1000 Lecia — Mirow,
- 2 Dzielnica — Rakow.

(Wagenpark siehe unter „Wagenpark-Statistik“) Lehnhart

c) Schnellbahnen:

Berlin: Bei der **S-Bahn** wurde im Herbst 1967 der Bahnhof Giebelsee in Petershagen-Nord umbenannt. Bei der **U-Bahn** hat die Auslieferung der 90 Kleinprofilwagen begonnen; obgleich die Lieferungen jetzt die Wagennummer 866 erreicht hat, werden BVG-intern die neuen Wagen mit der Nummerngruppe 1794—1883 geführt, so dass vermutlich eine baldige Umzeichnung der Wagen vorgesehen ist. BVB

Stockholm: Es wurde eine neue HVZ-U-Bahnlinie 27 (Alvik — Gullmarsplan) in Betrieb genommen; diese Linie fährt samstags nicht, da dann die Linien 28 und 29 in Betrieb sind. Lövenstjerne

ALLGEMEINES

Lossberger: Im Bericht „Die deutschen Strassenbahnen im Jahre 1900“ steht in DVA 279/2203 bei Türkheim-Drei Ähren die Spurweite 1000 mm. Nach meinen Unterlagen (HOF) war die Bahn aber regelspurig (1435 mm). Was stimmt nun?

Boehm: Einige Strassenbahnen in Mitteldeutschland haben jetzt den Anstrich gewechselt: **Gera** — jetzt oben weiss und un-

ten postgelb mit schwarzer Bauchbinde, **Cottbus** — jetzt elfenbein-rot wie früher Leipzig.

Todd: nochmals „Der Verkehrsfreund im Kino“ — Der Schweizer Fernsehfilm „Kraft des Gesetzes“ spielte während des Zweiten Weltkrieges. Auf der SBB sah man aber nur moderne Personenwagen mit 1. und 2. Klasse. Wie immer: wenn die Eisenbahn im Film mitspielt, ist irgend etwas falsch: in jener Zeit gab es bekanntlich die 2. und 3. Klasse, auch die modernen ES waren damals noch nicht vorhanden.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Weitere Ausmusterungen bei BVG-West: Tw 3419, 3476, 3486, 3498, 3586 sowie Güter-Bw G 30. Damit ist die Verschrottungsaktion abgeschlossen. BVB

Bochum — Gelsenkirchen: neu 6x Gl-Tw 33—47 (DUWAG, 2R); Tw 50, 53 und 58 = a. Tischendorf

Bremen: Folgende Wagen = a: RT 224 (Arb.-Tw), Bw 1616, 1635 (II) (ex 1649), 1701, 1702, 1708, 1717 und 1725 (ex Tw 719). Zur Ausmusterung abgestellt wurden die 3x Gl-Bw 1901, 1902, 1908, 1911, 1917, 1919, 1921, 1923 und 1924. Lübberts

Frankfurt-Main: Tw 9, 14, 25 und 503 sowie Bw 1392, 1393, 1399, 1513 (III), 1584, 1602, 1627, 1641 und 1653 = a. Der alte Vort-Bw 1396 wird z. Zt. zum Museumswagen aufgearbeitet. Michelke

Gent (Belgien): Tw 381 in 361 (II) umgenummert; Tw 380—405 = a oder abgestellt. Daher nur noch Tw 302—379 betriebsfähig vorhanden. v. d. Gragt

Herford: Nachträgliche Mitteilung, dass nach der im April 1966 erfolgten Stilllegung der Bahn die 4 Gr-Tw 8, 9, 12 und 13 an die Sylter Inselbahn, Westerland, verkauft wurden, wo sie sämtlich als Bw eingesetzt sind. Hh. Koch

Ludwigshafen: Bw 41 = a, dagegen Bw 93 wieder in Betrieb. Rudnicki

Mannheim: Arb.-Tw 1907 in 1303 umgenummert. Bei der RHB ist der 4x Tw 1122 noch vorhanden. Rudnicki

Neuss: zur Meldung in DVA 248/1953: der seit Frühjahr 1961 als Unfallfolge betriebsunfähig abgestellte Tw 25 wurde wiederaufgebaut und ist wieder in Betrieb. Wiedorn

Tschenstochau (Polen, siehe auch „Verkehrslage“): Der Wagenpark besteht nur aus poln. KSW-Tw 201—217 und poln. KSW-Bw 251—275. Lehnhart

Zagreb (Jugoslawien): Neu 6x GI-Tw 201 (Bj. 1966, Duro Djakovic) als erster Gelenkwagen Jugoslawiens überhaupt. M. T.

Wagenpark-Geschichte Leipzig (Fortsetzung aus DVA 280):

Tw 1—70 u. 121—160 davon wurden bei einem Brand 1920 = 18 Stück vernichtet, Rest unter neuen Nr. 801—892 zusammen gefasst und zw. 1930 u. 1960 = a

erhielten 1920 die neuen Nummern 893—912
161—180
201—300 u. 401—405 davon 1920 beim Brand 8 Tw vernichtet, Rest = 913—1009 und 1930 nochmals in 904—1000 umgenummert, 1961 waren noch 22 Tw vorhanden

(off. Sommerwagen, nach 1920 = 19—40)

Bw 91—120
181—200 u.
301—400 beim Brand 1920 = 9 Bw vernichtet, Rest in 45—151 umgenummert,

Tw 1—20

1601—1602

Bw 2005—2104

1926/27 nochmals nach Umbau zu neuer Gruppe 114—166 zusammengefasst.

25 Bw wurden 1953/55 nochmals generalüberholt und in 351—375 genummert, Rest = a, 3 Bw kamen nach Brandenburg. Die 1926 aus dieser Serie nicht umgebauten Bw wurden zur Gruppe 293—350 zusammen gefasst und zwischen 1961 u. 1965 = a

(Aussenbahn), erhielten 1929 die neuen Nummern 1378—1397, davon wurde 1955 Tw 1394 = Bw 2000.

in 1376—1377 umgenummert

(Niederflur-Bw) erhielten 1959 nach Ausscheidung von 5 KV die neuen Nummern 2005—2099

— ENDE —
Schreiter

b) Omnibusse:

Berlin: Folgende Omn = a: 616, 619, 620, 625, 704, 709, 713, 739, 813, 814, 835, 874, 881, 883, 884, 885, 887, 889, 943 sowie Reisebus 657, ausserdem Obusse 484—487 und 489—490 = a. Obus 488 soll als Museumsfahrzeug erhalten bleiben. Bei BVG-Ost neu: Ikarus 180.10 (GI) mit den Nummern 154—163 im Anschluss an die bereits vorhandenen GI-Omn 151—153. B V B

Frankfurt-Main: neu Doppeldeck-Omn 61 (Bü/Präfekt 26/U 7). Michelke

Ludwigshafen: Omn 524 = a (an BASF verkauft). Rudnicki

Mannheim: neu: 25—27 (Bü/Präfekt 13 D) und 147—151 (Dai O 317 K). Folgende Omn = a: 51, 53, 55, 62, 68, 69, sämtl. Dai O 321 I B. 1955; Omn 23 (Bü TU 11, Bj. 1957) nach schwerem Unfall abgestellt, Wiederaufbau fraglich. Rudnicki

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Die Dampflokezeit, von Karl-E. Maedel, 200 S. mit 224 Fotos, im Schubert DM 29,50, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart.

Das soeben erschienene Werk beschreibt die Dampfloke-Ära mit allen ihren Entwick-

lungsstufen, Höhepunkten und Besonderheiten, mit vielen bisher unveröffentlichten historischen Fotos und stimmungsvollen Landschaftsbildern, wobei die abwechslungsreiche Fülle der Bilder von Schienengiganten des 19. und 20. Jahrhunderts ganz erstaunlich ist. Das Buch ist ein weiteres „Ass“ in

der Bibliothek des Eisenbahnfachmannes und -freundes.

Schlaf- und Speisewagen der Eisenbahn, von W. Brandt, 104 S. mit 46 Abb. im Text sowie 77 Fotos auf 24 K'-druckseiten, DM 12,80 im gleichen Verlag wie vor.

Der Autor berichtet in diesem ausgezeichnet redigierten Werk von den Anfängen und der Entwicklung des Reisens und der Reisebequemlichkeiten, von den ersten Schlafplatz- und Speisewagen, von Salon- und Luxuszügen und den Gründungen der ISG, Mitropa und DSG. Die vielen z. T. erstmalig veröffentlichten Schnittbilder, Zeichnungen und Fotos bilden einen hervorragenden dokumentarischen Querschnitt dieses Spezialgebietes im Bereiche der Eisenbahn. Auch diese neue Publikation kann allerbestens empfohlen werden.

Diesem Heft ist ein Prospekt des „**Jahrbuches des Eisenbahnwesens**“ — Folge 18 beigegeben, über das in DVA 275/2171 bereits ausführlich berichtet worden ist und dessen Beschaffung erneut jedem Eisenbahnfreunde nahegelegt werden kann.

Die Österreichische Nordwestbahn, Band 1 der neuen Schriftenreihe „Die Bahnen Österreich-Ungarns“, von Alfred Horn, 220 S. mit rd. 130 Abb. und Fotos aller Lokomotiven und Wagen, 32 S. Konstruktionszeichnungen, viele tabellarische Übersichten, 3 Ausschlagtafeln mit Streckenplänen, sämtl. Daten der Lok usw., DM 30,—, Verlag Rud. Bohmann, 1010 Wien, Canovagasse 5.

Diese erste Buch einer neuen Schriftenreihe bringt nicht nur eine genaue historische und technische Beschreibung dieser internationalen Linie, sondern besonders für Eisenbahn- und Lokfreunde erstmalig alle Fahrzeuge, Bahnhofsbilder, Strecken und hochinteressante Zeichnungen.

Mit diesem neuen Buch hat die österreichische Eisenbahn-Literatur einen sehr wertvollen Zugang erhalten.

Trammend naar de Metro, Denkschrift über die Geschichte der Rotterdamer Elektrischen Strassenbahn, herausgegeben aus Anlass der Metro-Eröffnung im Februar 1968, 212 S., reich illustriert, mit Tabellen und genauen wagenparkgeschichtlichen Angaben, Verlagsbuchhandlung E. J. Brill, Leiden (Holland), Preis Hfl. 26,—.

Diese neue Denkschrift ist in Art, Aufmachung und Ergiebigkeit eines der schönsten Werke in der internationalen Strassenbahn-Literatur, zeigt sie doch in aller Ausführlichkeit die wechselvolle Geschichte des öffentlichen Verkehrs in Rotterdam auf, bei

der keine Lücke besteht und keine Frage offen bleibt. Die auch für deutsche Leser sehr gut verständliche holländische Sprache sollte nicht den mindesten Anlass geben, von der Beschaffung des hervorragenden Buches Abstand zu nehmen — es lohnt sich hundertfach!

Der Verlag **Werner Böttcher**, 46 Dortmund, Postfach 30, hat nochmals 2 sehr schöne und empfehlenswerte Schriften herausgebracht, nämlich:

Die regelspurigen Dampflokomotiven der Salzgitter Verkehrsbetriebe, von K. J. Schrader, 12 Bl. DIN A 4 mit 2 Fotos u. 8 massstäbl. Lok-Zeichnungen aller 8 vorhanden gewesenen Tenderlok, DM 6,—, und

Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft und ihre Lokomotiven, von W. Rinsche und G. Moll, Übersicht über alle in Ost- und z. T. Westpreussen vorhanden gewesenen Eisenbahnen, mit 8 Fotos, DIN A 4, DM 4,—.

Es dürfte sich erübrigen, auf die vorgenannten Schriften noch besonders empfehlend zu verweisen, da der genannte Verlag bisher stets nur die schönsten „Delikatessen“ aus dem Eisenbahn- und Kleinbahnwesen herausgebracht hat, so dass auch diese neuen Publikationen zu Superlativen gerechnet werden dürfen.

Süddeutsche Zeitung, München (11. 7. 67): „80 Jahre Chiemseebahn“, Bericht über das Jubiläum der 1,7 km langen Strecke der Chiemseebahn von Prien nach Stock,

Kampfhenkel

Oberbayerisches Volksblatt, Rosenheim (13. 7. 67): „Das Bähnle schnauft und schnauft“, Abhandlung über Österreich — angeblich lt. Presse — letzte Schmalspurbahn durch Zillertal, die dank der Modernisierung und Neuinvestitionen gerettet worden ist.

Kampfhenkel

Die **Neuss-Grevenbroicher Zeitung** (28. 3. 1968) brachte in ihrer Beilage „Reise und Bäder“ einen Kurzbericht „**Walhallabahn wird stillgelegt**“: Lt. Beschluss des Bundesverkehrsministeriums soll die Bahn noch in diesem Jahre stillgelegt werden. Das romantische Bähnchen, das auf dem linken Donau-Ufer zwischen Regensburg und Wörth verkehrt und an der Walhalla vorbeifährt, hat seine einstige Bedeutung für den Fremdenverkehr allmählich verloren. Vollends unwirtschaftlich wurde der Betrieb durch die Schliessung der Flusspatgrube in Sulzbach.

In DVA 192/1502 (Nov. 1960) war gemeldet worden, daß der Reiseverkehr auf der Walhallabahn schon eingestellt worden ist. Was ist nun richtig? Wiedorn

Die deutschen Strassenbahnen im Jahre 1900

von Oberlehrer Norbert Müller, Ungstein

(Fortsetzung aus DVA 280)

e) Brandenburg einschl. Berlin

- Berlin — 1. Grosse Berliner Strab (AG) 1435 mm, 233,87 km; 873 Tw + 2 244 Bw (einschl. 1189 alte Pfb-Wg) (Zahlen sind mit Vorbehalt zu betrachten!)
2. Berlin-Charlottenburger Strab (AG) 1435 mm, 26,5 km; 91 Tw + 231 Bw
3. Südliche Berliner Vorortbahn (AG) 1435 mm, 19,45 km; 30 Tw + 30 Bw
4. Westliche Berliner Vorortbahn (AG) 1435 mm, 29,64 km; 41 Tw + 66 Bw
5. Berliner elektr. Strab (S + H) 1435 mm, 9,17 km; 40 Tw + 40 Bw
6. Ges. f. d. Bau von Untergrundbahnen (AG, sog. „Flachbahn“), 1435 mm, 4,78 km; 12 Tw + 5 Bw
7. Strab Berlin-Hohenschönhausen (Kont. Ges.) 1435 mm, 4,99 km; 12 Tw + 9 Bw
- Brandenburg (P) 1000 mm, 5,12 km; Pfb, 18 Wg.
- Frankfurt-Oder (ALS) 1000 mm, 11,5 km; 27 Tw + 9 Bw
- Friedrichshagen (S) 1000 mm, 2,35 km; Pfb, 7 Wg.



Wagen 6 der Friedrichshagener Pferdebahn (Bj. 1890), ein 7. Wagen (Wagen Nr. 7) wurde 1898 gebaut und später von der elektr. Strab Köpenick als Bw 40 übernommen.

- Jüterbog (AG) 1000 mm, 3,3 km; Pfb, 5 Wg.
- Köpenick (S) 1435 mm, 2,0 km; Pfb, 4 Wg.
- Landsberg (W) (Helios) 5,1 km; 1435 mm, 10 Tw + 3 Bw
- Lichterfelde: 1. Dampfstrab. Gr. Lichterfelde-Stahnsdorf (Bachstein), 1435 mm, 8,63 km; 3 Lok + 4 Bw
2. Elektr. Strab Gr. Lichterfelde-Steglitz (S & H), 1000 mm, 12,71 km; 15 Tw
- Potsdam (AG) 1435 mm, 7,16 km; Pfb, 37 Wg.
- Spandau (AEG) 1000 mm, 6,6 km; 24 Tw + 20 Bw
- Werder (AG) 1435 mm, 2,8 km; Pfb, 6 Wg.
- (Fortsetzung folgt)

Eine nachträgliche „Neuentdeckung“

Dass man im Jahre 1968 noch eine elektrische Strassenbahn „entdeckt“ hat, die es in Deutschland einmal gegeben hat, dürfte ebenso ungewöhnlich sein wie überhaupt ans Wunderbare grenzen — ein Foto brachte es an den Tag — die Amrumer Inselbahn. Hier die Geschichte:

Die Amrumer Inselbahn, welche die beiden Orte Wittdün und Norddorf (Landungsbrücke) bei einer Länge von 12,5 km verband, hatte eine recht wechselvolle Geschichte. Bevor sie 1909 in einen elektrischen Betrieb umgewandelt wurde, war sie eine Dampfbahn. Im Jahre 1894 von Orenstein & Koppel erbaut, wurden die Anlagen bereits während des Baues von einer Sturmflut fortgespült, so dass ein Schaden von rd. 100 000 Mark entstand. Dennoch wurde die Bahn neuerbaut

und am 1. Juli 1894 in Betrieb genommen. Sie war in 900 mm Spur eingleisig erbaut und hatte zwischen Wittdün und Nebel nur 2 Haltepunkte. Im Jahre 1902 fand dann die Verlängerung bis Norddorf statt. An Betriebsmitteln waren anfangs 2 Lok und 3 Personenwagen vorhanden.

In den ersten Betriebsjahren rentierte sich der Betrieb, der vorwiegend vom Fremdenverkehr abhängig war, gar nicht, umso weniger als die geringen Einwohnerzahlen Wittdüns und der übrigen Inselorte einen wirtschaftlichen Betrieb nicht gerechtfertigt hätte. Aus diesem Grunde ging das Unternehmen wiederholt in Konkurs, wechselte ständig die Besitzer, ohne dass etwas zur Behebung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten hätte getan werden können.

1907 wurde die Amrumer Inselbahn von der Reichsbahndirektion Altona übernommen, aber dennoch blieb die Wirtschaftlichkeit der Bahn aus. Im Zusammenhang mit der Errichtung eines Elektrizitätswerkes im Jahre 1909 wurde auf Veranlassung des derzeitigen Eigentümers der Bahn, Konsul Jung in Düsseldorf, der elektrische Betrieb eingeführt, und zwar fand die erste Fahrt am 10. Juli 1909 statt. Hierfür wurden 3 Strassenbahntriebwagen beschafft (Abb. 1), während die alten Personenwagen als Beiwagen dien-



Abb. 1 – Einer der 3 gleichen Strassenbahnwagen (Nr. 1 bis 3) auf Amrum – eine verdächtige Ähnlichkeit mit den damaligen Flensburger Wagen. Archiv-Foto: G. Wolf

ten. 1910 ging das Unternehmen als Zweckverband an die Inselverwaltung über. Die Jahre bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges brachten dann erstmalig zufriedenstellende Ergebnisse.

Der erste Weltkrieg und das Ausbleiben der Fremden brachte die Bahn dann erneut in grosse wirtschaftliche Schwierigkeiten, so dass es nicht verwunderte, dass nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges die Bahn im Jahre 1919 wiederum verkauft und die elektrische Anlage abgebrochen wurde. Die

alten Dampflok aus den Gründerjahren wurden wieder hervorgeholt und mit ihnen auf dem völlig herabgewirtschafteten Unterbau ein neuer Betrieb aufgenommen (Abb. 2),

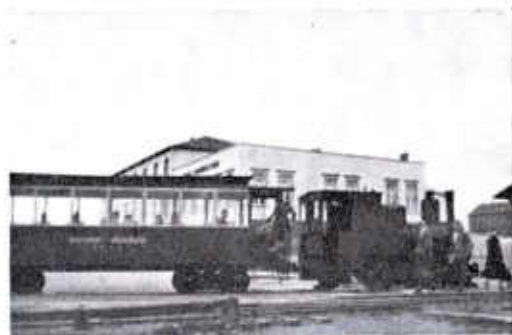


Abb. 2 – Dampfbetrieb kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Foto: Viktor Stetza

während die Kupferleitungen des elektrischen Betriebes in abenteuerlicher Weise durch Seefahrer nach England entführt wurden. Die elektrischen Triebwagen wurden als Personenwagen noch weiterverwendet.

Auch nach dieser Zeit wechselten die Besitzer der Amrumer Inselbahn noch ständig und es waren mit dieser Bahn immer unerfreuliche Umstände verknüpft. Dennoch behauptete sich das Unternehmen trotz des verheerenden Zustandes seiner Anlagen noch bis in den zweiten Weltkrieg hinein. Am 1. Oktober 1941 fand die letzte Fahrt der Amrumer Inselbahn statt, die sich fortan auf einen Omnibusverkehr beschränkte.

Die noch vorhandenen 3 Lok, 3 Personen- und 3 ex Strassenbahntriebwagen wurden zusammen mit dem Gleismaterial in der turbulentesten Phase des Zweiten Weltkrieges nach Polen und in die Tschechoslowakei gebracht. Stetza

Die Neuordnung des Strassenbahnnetzes in Brüssel

von Frits van der Gragt, Diemen

Da das Brüsseler Strassenbahnnetz vielen deutschen Verkehrsfreunden und DVA-Lesern gut bekannt ist, dürfte der nachstehende Bericht zweifellos weitreichendes Interesse finden:

Die jetzt im Gang befindliche Neugestaltung des Strassenbahnnetzes erfolgt durch Verringerung der Zahl der Linien durch jede Hauptstrasse, Fortfall vieler Querverbindungen durch die Innenstadt sowie Schaffung von drei „Frei-Umsteige“-SL, sogen. „Transit-Linien“ 101, 102 und 103, die als Ersatz für die eingestellten Linien in Betrieb genommen werden.

Stufe 1 (ab 31. 10. 1967) — SL 74 eingestellt, dafür neue Pendel-OmL 78 Midi — Petit Ile und SL 60 verstärkte Wagenfolge. Ring-SL 90/91 auf dem Abschnitt Midi-Nord eingestellt und als SL 90 nur noch: Pl. Rogier — Nord — Pl. Gen. Meiser — Bois — Midi — Pl. Bara (Tunnelrampe).

Stufe 2 (ab 28. 11. 1967) — SL 15 in 101 umbenannt und durch den Strabtunnel geführt. Neue SL 102 Midi — Porte de Namur — Pl. Yser — Pl. Duchesse — Abattoir — Midi (Ring) (nur werktags bis 19 Uhr). Dafür OmL 64 eingestellt und OmL 66 nach Evre verlängert.

