

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens und Organ des „Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA). Redaktion und Verlag: Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr), Henricistrasse 71.
Ruf: Essen (021 41) 2841 28

Abonnementspreis: DM 18,- pro Jahr 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

JULI 1968

Nr. 284

Rückkehr zum Drei-Klassen-System?

Im schweizerischen „Eisenbahn-Amateur“ erschien vor kurzem eine kleine Notiz, die auf den zur Zeit im Gang befindlichen Strukturwandel im Reiseverkehr hinweist und die haargenau auch auf unsere bundesdeutschen Verhältnisse bezogen werden darf. Es hiess darin:

„Es ist wiederholt die weitere Hebung des Komforts in den Städte-schnellzügen Zürich — Bern verlangt worden. Die **starke Besetzung der ersten Klasse** weckt das Bedürfnis nach ruhigerem und ungestörtem Aufenthalt für arbeitende und konferierende Geschäftsleute, was durch die Einführung von „Pullmanwagen“ ermöglicht werden soll. Damit wäre das frühere Dreiklassensystem wieder hergestellt, wie dies auch auf TEE-Strecken schon der Fall ist.“

Wer öfters mit der Bundesbahn reist und sich eine 1.-Klasse-Fahrkarte leistet, der stellt mit wachsendem Unbehagen fest, dass in vielen Relationen die 1. Klasse bereits stark „entwertet“ ist, denn abgesehen von Überfüllungen als Folge der nur unzureichend zur Verfügung stehenden 1.-Klasse-Wagen bzw. -Abteilen ist diese bisher be-

vorzugte Wagenklasse zum Alibi für ein soziales Geltungsbedürfnis geworden, denn bei dem zeitweiligen Geldüberhang vieler Arbeitnehmer ist der Fahrpreis für die 1.-Klasse-Reise kein „Opfer“ mehr. Es bahnt sich also hier eine analoge Entwicklung zum Autoverkehr an, denn wie viele sind aus reinen „Prestigegründen“ schon vom Volkswagen zum Mercedes „umgestiegen“.

Kofferradios und ungezwungen sich bewegende und lärmende Gastarbeiter dringen ebenfalls mehr und mehr in den einst privilegierten Bereich der 1.-Klasse- oder gar der F-Zug-Reise ein und haben schon mehr als es der DB sicherlich selbst erwünscht ist, zu Beschwerden und Anständen jener Reisenden geführt, die — wie der „Eisenbahn-Amateur“ es richtig ausdrückt — in Ruhe und ungestört arbeiten oder konferieren möchten.

Wenn die Entwicklung so fortschreitet, wird die Gefahr heraufbeschworen, dass die für die Bundesbahn besonders wertvollen 1.-Klasse-Fahrgäste zum eigenen Wagen zurückkehren oder zum Flugzeug abwandern, es sei denn, man kehrt zum Drei-Klassen-System zurück und schafft durch erneuten Preisaufschlag eine „echte“ 1. Wagenklasse.

Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Hamburger Verkehrsamateure

Die Hamburger Verkehrsamateure haben sich mit dem „Kleinbahnverein Wohldorf“ vereinigt. Der neue Name lautet jetzt

„Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. (VVM)“

Die Satzungen der neukonstituierten Organisation sind der VDVA-Geschäftsstelle jedoch bisher nicht übermittelt worden.

Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde

Diese Organisation hat zu einer sicherlich hochinteressanten **Studienreise in die Tschechoslowakei** in der Zeit vom 11. bis 15. 9. 1968 eingeladen.

Fahrtbeginn 11. 9. ab Frankfurt/M Hbf.
mit D 262,

Rückkehr 15. 9. an Frankfurt/M Hbf.
mit D 261.

Kosten einschl. Fahrt, Übernachtungen mit Halbpension, Versicherung, Visumbeschaffung usw. werden ca. DM 220,— betragen. Die Reise führt über Cheb (Eger), Pilsen, Zdice, Prag, Turnov (Turnau), Liberec (Reichenberg), Ceska Lipa (Böhmisch Leipa), Decin (Tetschen-Bodenbach), Usti (Aussig), Kralupy und Bubni, wobei auch Depots mit Dampflok aufgesucht werden. Fotografierlaubnis liegt vor.

Anmeldungen und Anfragen bitte richten an die Geschäftsstelle der **Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde, 6452 Steinheim, Weingartenstrasse 8.**

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass am Freitag, dem 20. 9. 1968 ein **„Buchmesse-treffen der Eisenbahnfreunde und Modell-eisenbahner“** im Konferenzsaal Nord des Frankfurter Hauptbahnhofes (ab 18 Uhr) durchgeführt wird.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Zur Zeit (4. 68) finden auf der Strecke der Klb **Kassel — Naumburg** hinter Elgershausen umfangreiche Kiestransporte für den Autobahnbau statt. Zwischen Elgershausen und Hoof wurde an einem besonderen Gleis eine Entladevorrichtung für OOt-Wagen der DB errichtet. Werktags ausser Samstags verkehren etwa 8 Zugpaare. Die schweren Züge sind an beiden Enden mit einer Lok der DB-Reihe 50 bespannt.

Wie aus dem Nachtrag zum Winterkursbuch ersichtlich ist, verkehren zwischen Naumburg und Hoof Mo—Fr 2, Sa 1 Zugpaar. Diese Züge bestehen aus Diesellok + Pwi + Bi. Als am 27. 4. die Eisenbahnfreunde Hannover auf der KN eine Dampfsonderfahrt (mit Doppeltraktion) unternahmen, wobei der einzige noch betriebsbereite Pw für den Sonderzug als Verpflegungswagen benötigt wurde, bestand der Vormittagszug Naumburg — Hoof und zurück nur aus der Diesellok und einem 2x VB. Der planmässige Nachmittags-Pz von Kassel hatte an diesem Tage auch nur einen 2x VB, führte jedoch 2 Güterwagen bis Balhorn mit.

Todt

Die Schmalspuranlagen der **Kerkerbachbahn** wurden restlos entfernt, Schmalspurfahrzeuge waren in Kerkerbach Mitte Mai nicht mehr zu sehen. Ausser den normalspurigen Diesellok für die Strecke nach Dehrn konnte an Kleinbahneigenen Fahr-

zeugen nur noch der normalspurige Pwg Nr. 22 gesichtet werden. Todt

Seit 26. Mai 1968 verkehren rote Vorortzüge der **Schweizerischen Bundesbahnen** halbstündlich Zürich — Meilen — Rapperswil von 5 bis 24 Uhr. Die Linie wurde besser ausgebaut und der Aufenthalt stark verkürzt. In diesem Betrieb fahren für die SBB erstmalig Sichtwagen, d. h. mit gelber Tafel, dreisprachiger Aufschrift und stilisiertem Auge, für Reisende mit Abonnements, die nicht entwertet zu werden brauchen.

Metzeltin

Der Personenverkehr auf der **Steyrtalbahn** (Österreich) zwischen Molln und Klaus wurde ab 26. Mai 1968 eingestellt. Die Seitenstrecke Pergern — Sierning wird zur Zeit abgetragen.

Lehnhart

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: OmL 3 (Stölpchensee — Rathaus Zehlendorf) und OmL 66 (Riemeisterstr. — Düppel-Süd) wurden am 2. 5. 68 zu einer neuen OmL 3 vereinigt: Stölpchensee — Düppel-Süd. OmL 60 (Wittenbergpl. — Roseneck) und OmL S3 (Bf. Zoo — Rathaus Zehlendorf) wurden am gleichen Tage zu einer neuen OmL 60 vereinigt: Wittenbergpl. — Rathaus Zehlendorf (über Roseneck), OmL 69 (Eichkamp — Moltkebrücke) jetzt über Kurfürstendamm — Lietzenburger Str. — Joachimsthaler Str. — Kantstr. — Breitscheidpl. — Budapester Str., Kurfürsten- und Schillstr. OmL S 1 (Bf. Zoo — Spandau Klinkepl.) eingestellt, dafür neue OmL 54 E in HVZ als

„Durchlaufwagen“ zwischen Bf. Zoo und Spandau Klinkeplatz. BVB

Bochum-Gelsenkirchen: Seit 6. 5. SL 30 eingestellt, dafür SL 2 werktags bis Opel Werk I verlängert. SL 28 jetzt über Hauptbahnhof Südeingang — Betriebshof.

Tischendorf

Hagen: seit 26. 5. folgende Änderungen: SL 8 samstags nur noch Franklinstr. — Markt, OmL 12 nur noch Rathaus — Wasserturm, OmL 13 jetzt: Selbecke — Franzstr. — Hbf. — Eckesey — Boelerheide — Loxbaum — Fley — Bathey, OmL 14 jetzt Kuhlerkamp — Hbf. — Sparkasse — Hoheleye — Loxbaum — Hilfe, OmL 20 nur noch sonntags stündl., OmL 25 aus Richtung Kipperstr. ab Marienkirche neue Führung: Sparkasse — Landgericht — Scharnhorststr. — Sonderburgstr., OmL 26 jetzt Emsterfeld — Wasserloses Tal — Hbf. — Eckesey — Hengstey — Boele — Bathey. Für SL 2 ist die Verkürzung um 3,7 km bis Herbecker Weg vorgesehen, dafür soll OmL 25 bis Hohenlimburg verlängert werden. Fuge

Hannover: Die von der USTRA übernommenen Linien Hannover Burgdorf und Burgdorf — Mellendorf haben die Nummern 59 und 60 erhalten. (zu DVA 282/2223)

Lefèvre

Hannover: Der Endpunkt „Mittelfeld“ der OmL 35 wurde zum „Hohen Weg“ verlegt, Linienführung jetzt über Zeissstr. — Willnerstr. statt bisher über Peiner- und Willnerstr. Fuge

Heidelberg: Seit 31. 5. 68 ist die Gleisschleife am Karlstor nicht mehr in Betrieb, somit folgende Linienänderungen: SL 2 Handschuhsheim Tiefburg — Bismarckpl. — Kurfürstenanlage — Hbf. — Bergheimer Str. — Bismarckpl. — Handschuhsheim Tiefburg, SL 5 Karlstor — Bismarckpl. — Bergheimer Str. — Hbf. — Kurfürstenanlage — Bismarckplatz — Karlstor. E. Müller

Krefeld: OmL 76 (Krefeld — Moers) wird jetzt nur noch von den Kreis Moerser Verkehrsbetrieben gefahren. Die Neubaustrecke für die SL 5 von Bockum nach Elfrath mit Unterfahrung der Nordtangente befindet sich z. Zt. im Bau, durchgehend zweigleisig auf besonderem Bahnkörper. Hesse

Linz (Österreich): SL M sowie OmL 10 wurden am 3. 3. 68 eingestellt, dafür neue OmL M (Hbf. — Hafen). Lehnhart

Lüttich-Séraing: Der restl. Pendelbetrieb der Strab zwischen Pont de Séraing und Flemalle bzw. Séraing Biens Communaux wurde am 1. 5. 68 endgültig auf Omn-Betrieb umgestellt, womit im gesamten Raum von Lüttich keine Strab mehr existiert. Die 21

vierachs. „Metro“-Tw der Strab Liège — Séraing stehen nach wie vor zum Verkauf an. v. d. Gragt

München: Seit 1. 6. 68 neue OmL 97 Michaelbad (Strab-Anschl. L. 29) zur entstehenden Großwohnanlage Neu-Perlach.

P. Wagner

Saarbrücken: seit 23. 6. 68 folgende Linienänderungen: OmL 1 abwechselnd Luisental — Fechingen bzw. Luisental — Ormesheim, OmL 6 Endstelle Heusweiler Schleife wurde in „Trierer Str.“ umbenannt, neue OmL 9 Wackenberg — Hindenburgstr. — Kaiserstr. — Hbf. — Rastpfuhl — Heinrichshaus — Riegelsberg — Dilsburg — Heusweiler Schule, läuft kombiniert mit OmL 6, OmL 17 jetzt Hbf. — Ostbahnhof — Fernmeldeamt — Mecklenburgring — Danziger Str. — Eschberger Weg — Ostbahnhof — Hbf., OmL 18 in entgegengesetzter Fahrtrichtung, neue OmL 19 Hbf. — Luisenbrücke — Hansahaus — Schloßplatz — Feldmannstr. — Julius-Kiefer-Str. — Tabakswieher — Winterberg Krankenhaus. Bauknecht (Fortsetzung folgt)

S. N. C. V. (Belgien): Es sind folgende Umstellungen von SL auf Omn vorgesehen: Brüssel Londerzeel und SL 68 Charleroi — Ransart, wobei jedoch in HVZ Mo—Fr auf dem Abschnitt Brüssel — Wolveterm noch ein beschränkter Strab-Verkehr vorläufig bestehen bleiben wird. v. d. Gragt

Vestische Strassenbahnen: Seit 16. 4. 68 SL 17 bis Bottrop Pferdemarkt verkürzt, in HVZ bis Knappschaftskrankenhaus, SL 10 jetzt ab Bottrop über die ehemalige Strecke der SL 17 bis Osterfeld Harkortstr., SL 11 und 23 eingestellt. Mithin folgende Gesamtlinienführung:

SL 1 Recklinghausen — Herten — Wanne-Eickel

5 Reckl., Nordcharweg — Röllinghausen

7 Recklinghausen — Herten Scherlebeck — Nonnenbuschweg

8 (Bochum-Gels.) Recklinghausen — Herne — Bochum — Blankenstein

10 Recklinghausen — Herten — Gels.-Buer — Gladbeck — Bottrop — Oberhausen Osterfeld, Harkortstr.

12 Recklinghausen — Marl — Gelsenkirchen-Buer

17 Bottrop Knappschaftskrankenhaus — Pferdemarkt — Gladbeck — Gels.-Horst — Bottrop Pferdemarkt

18 (Gemeinschaft mit Boch.-Gels.) Recklinghausen — Herne — Bochum — Dahlhausen Bf.

20 Gelsenkirchen-Buer Freiheit — Resse Markt. v. d. Gragt/Tischendorf

ALLGEMEINES

Auf einem Grundstück in Berlin-Spandau wurde Anfang April 1968 ein ausgemustertes **DSG-Speisewagen** (Nummer 10 005) aufgestellt, er war zuletzt in Köln beheimatet und wurde im November 1967 in Frankfurt/M. ausgemustert. Offenbar wurde der Wagen aufgestellt, um einen Restaurationsbetrieb unterzubringen. **BVB**

Zur Umfrage „**Omnibusverkehr in Kleinstädten**“: Zwischen dem Bahnhof Lauf rechts der Pegnitz und der Kunigundensiedlung besteht ein privater Omn-Linienverkehr. Die Omn verkehren nur Mo—Fr zu den Berufsverkehrszeiten und Sa früh und haben Anschluss von und zu den Zügen nach Nürnberg. **Jahn**

Die **100-Jahr-Feier der Wiener Strassenbahn** am 11. 5. 1968 war ein einmaliges Volksfest. Rd. 600 000 Menschen säumten die Mariahilfer Strasse bis nach Rudolfsheim, und unter grossem Jubel bahnte sich der Festzug seinen Weg. Voran 2 Rösser mit Pfb-Bw 340 (1504), danach die DT-Lok 11 mit Bw 72 (272), gefolgt vom G-Tw 777 (4777) mit Bw 5032 (7201), Salonwagen 2101 (6303) mit Bw 3210 (7801). Alle vorgenannten Wa-

gen waren in den Ursprungszustand versetzt worden. Das Ereignis war eine einmalige Dokumentation, wie die Wiener Bevölkerung „ihre“ Strassenbahn schätzt. **Lehnhart**

Anlässlich der **Verabschiedung der letzten Dampflok der British Railways** wird am 11. August 1968 eine **Sonderfahrt von Liverpool nach Carlisle und zurück** über Manchester, Blackburn und Hellifield durchgeführt, für die Sonderfahrkarten zum Preise von £ 15/15/- bei der Presseabteilung der British Railways, Room 200, Euston House, Eversholt Street, London NW.1, erhältlich sind. Die British Railways erwarten einen gewaltigen Ansturm für diese Sonderfahrt und werden ausreichenden Platz anbieten. **J. H. Price**

Fast regelmässig! „Seit geraumer Zeit wird auf der russischen Südbahn fast regelmässig die Beraubung der schlafenden Passagiere nach vorübergehender Chloroformierung derselben practiciert“, so schreibt die GOLOS (Stimme) im Jahre 1879, worauf das „Krymski Listok“ antwortete: „Das Communications-Ministerium sinnt nach Massregeln, um die Verwahrung der russischen Südbahn zu zwingen, die Möglichkeit der Beraubung der Passagiere zu beseitigen“. (Also blühte auch vor 90 Jahren schon die Kriminalität inbezug auf Raubüberfälle.) **Metzeltin**

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Die Berliner S-Bahn, von einem Autorenkollektiv, 2. erweiterte Auflage, 318 S., 197 Abb., 6 Anlagen, Halbleinen DM 14,20, VEB Transpress Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin 8, Französische Strasse 13—14.

Ausführlich und in technische Details eingehend, sind Betriebs- und Verkehrsdienst, Fahrzeuge, Stromversorgungsanlagen sowie Bahnhöfe beschrieben. Als besonders informativ ist das Literaturverzeichnis zu werten, das einen guten Überblick über die einschlägige Literatur der Berliner S-Bahnen und anderer Stadtschnellbahnen gibt.

Diesel Spotters Guide, von Jerry A. Pinkepank, Verlag Kalmbach Publishing Co., Milwaukee (Wisconsin)/USA, \$ 3.50.

Das mit sehr zahlreichen Abbildungen, Typenlisten und anderen aufschlussreichen Informationen ausgestattete Werk ist schlechthin ein Katalog über alle in den USA gebauten und betriebenen Diesellok, sortiert nach den einzelnen Herstellerfirmen. Jeder Eisenbahn- und Lokomotivfreund sollte sich das sehr instruktive Buch beschaffen.

Der **Verlag Werner Böttcher**, Dortmund, Postfach 30 hat wiederum mehrere sehr empfeh-

lenswerte Schriften herausgebracht, nämlich:

Die Braunschweigische Landes-Eisenbahn und ihre Lokomotiven, von K. Pierson, 20 S., 9 Abb., 1 Streckenkarte u. 1 Lok-Tabelle, DM 4,—.

Unbekannte Modellbahn, Folge 3, 24 S., davon 16 S. Text und 8 Kunstdruckseiten mit zahlr. Abb., DM 5,— und

Fotografierte Kleinbahnen-Welt, Folge 2, 20 S., 55 Abb., DM 5,—.

Es erübrigt sich ein Hinweis, dass sich die vorgenannten Schriften besonders durch eine gediegene Auswahl von Fotos auszeichnen, die allein schon eine Augenweide für den Leser sind.

Neue Rhein-Zeitung, Wuppertal (1. 6. 68): „Aus dem Kindheitstraum wurde ein kostspieliges Steckenpferd“, bebildeter Aufsatz über einen Verkehrs-Amateur aus Hückeswagen, der alles dransetzte, um einen „richtigen“ ausrangierten Wuppertaler Strassenbahnwagen für seinen Garten zu erwerben. **Aders**

Schwäbische Donau-Zeitung, Ulm (27. 4. 68): „Jubelrufe brandeten auf...“ Bericht (mit 1 Abb.) über den Bahnhof Blaubeuren, der im April 1968 das 100-jährige Jubiläum der Dampflok feiern konnte, ein interessanter Beitrag zur Lokomotivgeschichte schlechthin. **Bormann**

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Amsterdam: Tw 1404, 1411 sowie Bw 815 und 817 = a. Tw 1454 wurde vom Museumsverein „Tramweg Stichting“ erworben. Bw 946 (Niederflur), der seit ca. 10 Jahren im Garten des Herrn Kühne in Weert stand, wurde von dem genannten Museumsverein gegen Bw 739 umgetauscht und nach Weert gesandt. Bw 946 kam nach Rotterdam. 3x Tw 491 wurde zum Lehrwagen umgebaut.

v. d. Gragt

Bochum-Gelsenkirchen: Bei der letzten Wagenpark-Übersicht (DVA 282/2225) fehlt der noch vorhandene Arb.-Tw 647. Bei den Bw muss es richtig 500—515 (nicht 516) heissen. Folgende Wagen = a: Tw 57, 61—68 und 90. Tw 69 noch als Werkstatt-Personalwagen vorhanden.

Tischendorf

Bremen: Hier ist eine neue Umbau-Bw-Serie 1501—1530 im Entstehen (ex 1600er und 1700er). Folgende Wagen wurden bisher umgenummert:

1612 = 1501, 1640 = 1514, 1642 = 1516, 1645 = 1519, 1649 = 1522, 1650 = 1523, 1651 = 1524, 1720 = 1527, 1724 = 1529 und 1726 = 1530.

Lübbers

Dresden: Der in DVA 280/2209 gemeldete 4x Tatra-Bw 3000 ging nach Prag zurück. Ausser dem 4x Tatra-Tw 2000 (Abb.) ist bis-



Der erste Tatra-Wagen in Mitteleutschland, Typ T4D Tw 2000 vor dem Depot Tolkewitz. Foto: v. d. Gragt

her noch kein weiteres Fahrzeug dieses Typs eingetroffen, obgleich für 1968 33 Tw zur Auslieferung bestimmt sind.

Hesse/v. d. Gragt

Kassel: zur Meldung DVA 276/2177: Schienenreinigungs-Tw 702 nicht = a, sondern noch in Betrieb.

Todt

Krefeld: Tw 292, 293 und 294 sowie Arb.-Tw 234 (ex Genua) = a. KSW-Bw 10 = a, 12, 17, 18 und 20 abgestellt. Tw 203 + KSW-

Bw 6 + Tw 202 sind zu einem Verbundzug (Steuerzug) für die Stichstrecke zum Edelstahlwerk Südeingang in HVZ umgebaut.

Hesse

München: neu 4x GI-Tw 2023—2024 (ER, Rathgeber), mithin Serie ausgeliefert. Folgende Tw = a: 533, 571, 589, 592, 593, 595, 599, 600, 602, 610, 613, 617 und 620, sowie Bw 1474—1476, 1478—1484 und 1486—1493.

Bierl

O. E. G.: Der Museums-Bw 131 steht zur Zeit auf dem OEG-Güterbf. in Heidelberg abgestellt.

E. Müller

Wien: neu 6x GI-Tw 4461—4490 (Lohner) und 4671—4700 (SGP). Folgende Tw wurden zur Arb.-Wg-Gruppe 6212—6221 umgebaut: 2299, 2364, 2370, 2371, 2414, 2415, 2431, 2432, 2443, 2517, 2562, 2589, 2610, 2614 und 2629 (Frage an den Einsender: aus 15 Wagen wurden 10 ?). Bw 3927 = Arb.-Bw 7129.

Lehnhart

Würzburg: Bw 176 und 177 = a.

E. Müller

Wagenpark-Geschichte Chemnitz (925 mm)

Tw 1—35	Bj. ?	2x
36—48	Bj. ?	2x, = 488—500 = a
49—59	Bj. 1913	2x, = Bw 751—761, davon 751, 752, 754, 760 und 761 = KV 757 noch als Aufenthaltsraum vorh.
60—117	Bj. ?	2x, sämtl. = a
118—126	Bj. 1908	2x, = 450—458, davon 452 = a, 453 und 454 = KV, Rest = 1450... 1458
127—129	Bj. 1908	2x, = 459—461, sämtl. = a
130—133	Bj. 1908	2x, = 462—465 = 1462—1465
134—139	Bj. 1908	2x
140	Bj. 1913	2x, = Bw 750
1(II)	Bj. 1913	2x, = 253
141—150	Bj. 1913	2x, davon 141 und 145 = KV

(Fortsetzung folgt)

b) Omnibusse:

Hanau: neu: 66—68 (MAN 750 HO—M11). Harding

München: GI-Omn 103—107 = a. Bierl

Offenbach: neu 21—24 (III) (MAN 750 HO—M11), 42 (Bü) in 99 umgenummert.

M. Krafft

Wien: neu Doppeldecker 4863—4868 (Gräf) und GI-Omn 4771—4776 (Saurer).

Lehnhart

Die deutschen Strassenbahnen im Jahre 1900

von Oberlehrer Norbert Müller, Ungstein

(Schluss aus DVA 283) Meissen (AG) 1000 mm, 6,19 km, 8 Tw + 5 Bw

l) Hessen-Nassau

Cassel (AG) 1435 mm, 22,4 km, 54 Tw + 32 Bw

Frankfurt a. M. (S) 1435 mm, 33,87 km, 84 Tw + 203 Bw

Wiesbaden (SEG) 1000 mm, 13,88 km, El., Dampf und Pfb: 7 Bw + 12 Bw — 11 Dampfloks, 11 Pfb-Wg

m) Sachsen

Chemnitz (ALS) 925 mm, 29,06 km, 110 Tw + 71 Bw

Dresden — 1) Deutsche Strab-Ges. (AG) 1450 mm, 44,04 km, 189 Tw + 56 Bw

2) Dresdner Strab AG, 1450 mm, 54,93 km, 262 Tw + 142 Bw

3) Lössnitzalbahn (staatl.) 1000 mm, 7,22 km, 25 Tw + 22 Bw

Leipzig — 1) Grosse Leipziger Strab AG, 1458 mm, 57,07 km, 256 Tw + 129 Bw

2) Leipziger Elektr. Strab AG, 1458 mm, 44,62 km, 130 Tw + 50 Bw

Riese (AG) 1000 mm, 2,1 km, Pfb, 3 Wg

Zwickau (AG) 1000 mm, 11,23 km, 29 Tw + 8 Bw

n) Thüringen

Altenburg (AG) 1000 mm; 3,55 km, 7 Tw

Gera (AG) 1000 mm, 10,83 km, 22 Tw + 14 Bw

Gotha (Lahmeyer) 1000 m, 2,96 km, 8 Tw

Weimar (Siemens) 1000 mm, 4,24 km, 8 Tw

o) Waldeck

Pyrmont (AG) 1435 mm, 3,25 km, Pfb, 5 Wg.

p) Württemberg

Heilbronn (AG) 1000 mm, 7,4 km, 15 Tw + 7 Bw

Stuttgart: 1) Stuttgarter Strab AG, 1000 mm, 23,6 km, 77 Tw + 78 Bw

2) Cannstatter Strab GmbH, 1000 mm, 2,72 km, 10 Tw

Ulm (Kont. Ges.) 1000 mm, 5,14 km, 11 Tw

— ENDE —

Nochmals: Stilllegung Sao Paulo



Ergänzend zum Bericht in DVA 283/2236 sei mitgeteilt, dass nach der endgültigen Stilllegung der Strab in Sao Paulo ein „Bond“ (Strassenbahnwagen mit offenen Seitenwänden) mit vollkommen überflüssigem Kuhlänger vor einer als Bahnhof aufgemachten „Drive-in-Kneipe“ aufgestellt worden ist.

Foto: Halle

Ein historischer Strassenbahnwagen aus Prag geht auf die Reise

Ende August 1968 wird auf einem Strassen-Tieflader quer durch die Deutsche Bundesrepublik ein historischer tschechischer Strassenbahn-Triebwagen befördert. Der Wagen, Prag Nr. 180, wurde im Jahre 1905 von den Ringhoffer-Werken in Prag erbaut.

Nach 45 Jahren Betriebszeit kam der Wagen nach Olomouc (Olmütz), wo er nochmals 17 Jahre, zuletzt als Rangierwagen, Dienst tat.

Ende 1967 wurde das Fahrzeug als Museumsstück von der britischen „Tramway Museum Society“ erworben und als Schenkung

