

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

AUGUST 1968

Nr. 285

Bahnbau Bagdad - Basra

Die Eisenbahnen der Irakischen Republik (IRR) haben sich seit 1964 planvoll der Verbesserung ihres Betriebes zugewandt, um dem zunehmenden Wettbewerb der Strasse und der Fluss-Schiffahrt zu begegnen. Eines der wichtigsten Probleme ist die Vollendung der ca. 800 km langen Normalspurstrecke von Bagdad nach Basra, die eine vorhandene Meterspurlinie ersetzen soll. Die Bauarbeiten an dieser neuen Strecke wurden 1959 begonnen und sollten eigentlich 1965 fertig sein; sie wurden jedoch durch unvorhergesehene Schwierigkeiten verzögert. Die IRR ist jetzt aber bemüht, innerhalb von 2 Jahren einen normalen Reise- und Güterverkehr aufzunehmen.

Eine Hauptschwierigkeit beim Bau lag in der Güte des Schotters. Der in den irakischen Schotterwerken in der Nachbarschaft der Bahnlinie gewonnene Schotter war nicht genügend widerstandsfähig. Man musste deshalb Schotter aus dem Norden des Landes über mehrere hundert Kilometer heranholen. Die Gleise der neuen Strecke haben Schienen mit 43 kg Metergewicht und auf einem Drittel ihrer Länge Betonschwellen, die in einem in Bagdad eingerichteten ungarischen Werk hergestellt werden. Die Gleisverlegung erfolgt mit aus der UdSSR stammenden Maschinen.

Die neue Bahntrasse folgt im wesentlichen dem Verlauf der alten Schmalspurstrecke und

benutzt dieselben Bahnhöfe. Jedoch wurde zwischen Nasiriya und Ghubaishiya eine Abkürzungsstrasse gewählt, an der drei neue und modern ausgestattete Bahnhöfe mit klimatisierten Warteräumen und Gaststätten liegen. Die Bahnlinie wurde gegenüber der alten um 57 km verlängert bis an den Hafen von Um-Qasr. Die zulässige Achslast konnte von 12 t auf 21 t erhöht werden.

Die neue Strecke wird mit Diesel-Triebfahrzeugen bedient. Um mit höheren Geschwindigkeiten fahren zu können, haben die IRR in der Tschechoslowakei 20 sechssachsige Diesellok mit 1 650 PS sowie 8 vierachsige Diesellok bestellt. Der restliche Dampfbetrieb im Irak soll bis 1975 verschwunden sein. Für die Unterhaltung ihres Fahrzeugparks haben die IRR zum Bau einer neuen Werkstatt Material in Polen, der Tschechoslowakei und der UdSSR bestellt, dagegen ist das Projekt einer Güterwagen-Werkstatt noch in Arbeit. Vor einigen Jahren hat ein polnisches Werk mit der Lieferung von 1 700 Güterwagen und 66 Reisezugwagen mit Klimaanlage begonnen, doch musste wegen der Bauverzögerung das bisher gelieferte Rollmaterial im Bahnhof Bagdad abgestellt werden. Auch Kühlwagen, sogar einige mit Maschinenkühlung, wurden in Auftrag gegeben.

(Revue Générale des Chemins de Fer)

Unser lieber Verkehrsfreund

Paul Heimerdinger

aus Stuttgart, ist am Himmelfahrtstag, dem 23. Mai 1968 nach längerem Leiden im Alter von 73 Jahren verstorben.

Durch seine Krankheit war er in letzter Zeit verhindert, die Veranstaltungen der Stuttgarter Verkehrsfreunde regelmässig — wie er es früher in langen Jahren getan hat — zu besuchen.

Alle, die Paul Heimerdinger kannten, haben ihn wegen seines ruhigen, bescheidenen Wesens sehr geschätzt. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Verband deutscher Verkehrs-Amateure
Theodor Alt

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde

Die stets sehr rührigen Braunschweiger Verkehrsfreunde sind mit ihrem Projekt „Schienenfahrzeug-Museum“ ein beträchtliches Stück weitergekommen. Nunmehr sind Mitglieder des VBV seit einigen Wochen emsig dabei, mit Hacke und Schaufel den total verwilderten Platz in einen guten Zustand zu bringen. Am ersten Arbeitstag konnte bereits eine Fläche von rd. 100 qm gesäubert, planiert und für das Gleisbett des Strassenbahngleises vorbereitet werden. Auf einer Länge von ca. 40 m wurde sodann noch Schotter eingebaut. Die Anlieferung von Strassenbahngleisen wird jetzt erwartet, so dass dann sofort mit der Montage begonnen werden kann. Daneben wurde mit der Vorbereitung zur Verlegung von 2 Normalspurgleisen begonnen, auf denen dann einmal historische Eisenbahnfahrzeuge aufgestellt werden sollen, um deren Beschaffung sich der VBV zur Zeit bemüht. Gessner

Am 2. und 3. November 1968 findet in Braunschweig eine Regionaltagung von Vorständen norddeutscher Verkehrsfreunde-Vereinigungen statt. Der VDVA wurde gebeten, an dieser Veranstaltung teilzunehmen.

DIE VERKEHRS-LAGE

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Amsterdam: Am 16. 5. 68 hat der Stadtrat beschlossen, eine U-Bahn zu bauen, aus 3 Haupt- und 2 Zweiglinien bestehend. Die 1. Linie (18 km, davon 3,5 km unterirdisch)

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Am 8. September 1968 findet in Zusammenarbeit mit den „Freunden der Eisenbahn Krefeld e.V.“ eine **Eifelrundfahrt** mit einem DB-Schienenbus statt. Dafür wurde eine besonders reizvolle Reiseroute ausgewählt: Krefeld — Neuss — Köln/Süd — Andernach — Mayen/Ost — Kaiseresch — Daun — Wengerohr — Cochem — Neuwied — Krefeld. Abfahrt Krefeld Hbf. gegen 8.00 Uhr. Zustiegemöglichkeiten in Neuss und Köln/Süd. In Daun wird ein Aufenthalt von ca. 3 Stunden, in Cochem ein solcher von ca. 2 Stunden eingelegt, so dass die Teilnehmer Gelegenheit zu ausgedehnten Spaziergängen und zur Stärkung haben. Teilnehmerpreis für Erwachsene DM 20,— und für Kinder bis zu 10 Jahren DM 10,—.

Anmeldungen entweder an Herrn Peter Boehm, 4 Düsseldorf-Gerresheim, Nevigesstrasse 1, oder Freunde der Eisenbahn Krefeld e.V., 415 Krefeld, Kempener Allee 15.

Am 12. Oktober 1968 wird anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Krefelder Eisenbahn eine Veranstaltung stattfinden, zu der noch Näheres später mitgeteilt wird.

Boehm

Centraal Station — Nieuwmarkt — Weesperstraat — Wibautstraat — Amstel Station — neue Trabantenstadt Bijlmermeer, wo die Linie sich in 2 Zweige verteilt, soll schon 1959 angefangen werden, während man 1973 die Strecke in Betrieb nehmen will. Vom heutigen Strab-Netz wird dadurch keine Linie betroffen, nur wird SL 9 eine geänderte Linienführung erhalten. Man rechnet, dass das Gesamtnetz nicht vor dem Jahre 2000 fertig sein wird. v. d. Gragt

Berlin: ObL 30 (BVG-Ost) wurde in 2 Teile aufgelöst: Obusbetrieb zwischen Ostbf. und Greifswalder-/Immanuelkirchstr., Omn-Betrieb zwischen Greifsw./Imm. Str. und Robert-Koch-Platz. OmL 18 (Adalbertstr. — Robert-Koch-Platz) seit 1. 4. über Alexander-, Schickler-, Stralauer-, Spandauer- und Rathausstr., seit 13. 5. OmL 47 über Neue Krugallee, Bulgarische Str. und Treptower Park zum neuen Endpunkt Treptow Eichenstr. verlängert.

B V B

Bielitz: zur Meldung Boehm, DVA 282/2224: Das Fahrtziel „Koniec Jazdy“ ist an den Wagen angeschrieben. Lehnhart

Bremen: seit 15. 7. SL 4 eingestellt, ersatzlos, da auf gleicher Strecke die OmL 30, 31, 33 und 34 fahren. Vehlber

Eisenach: Die jetzige Linienführung der Strab ist (ohne Linienbezeichnung): Westbahnhof — Hbf. — Oststadt (alle 10 Min.),



und Krankenhaus — Langensalzaer Strasse (gleichfalls alle 10 Min.) — siehe Netzabbildung. v. d. Gragt

Graudenz: Heutige Linienführung: SL 1 Hbf. — Tarpen, SL 2 Getreidemarkt — Osiedle, bei Bedarf bis Thorner Str. verlängert. (siehe auch Wagenpark-Statistik) Lehnhart

Jena: SL 1 wurde bis Holzmarkt verkürzt, um auf dieser Linie die neuen ER-LOWA-Tw einsetzen zu können. Auf SL 1, 2 und 4 jeweils 10-Min.-Betrieb., auf SL 2 abends alle 20 Min. mit Verlängerung der SL 4 nach Jena Ost gleichfalls alle 20 Min., so dass auf dem Abschnitt nach Jena Ost durchgehender 10-Min.-Betrieb ist. (siehe Netzabbildung) v. d. Gragt

Köln: Über die inzwischen eingetretenen Veränderungen berichtet ausführlich die diesem Heft mitgegebene Beilage. Schmidt

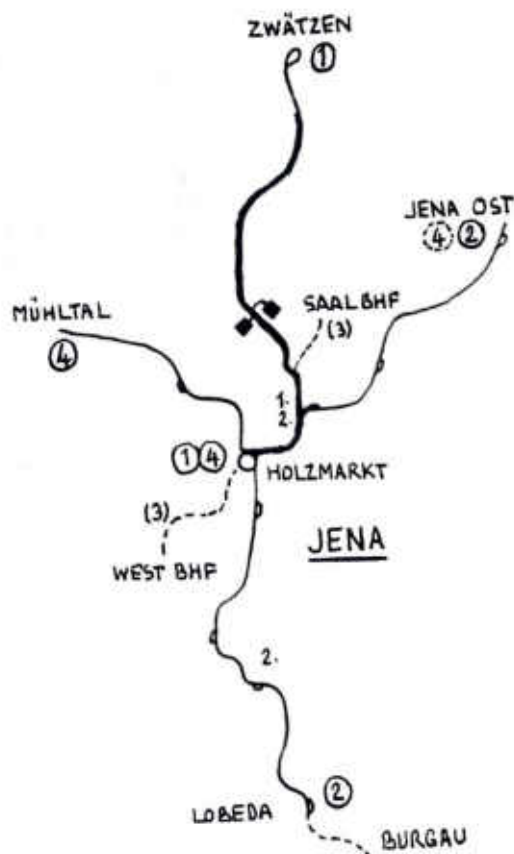
Mülheim-Ruhr: seit 5. 5. 68 SL 1 nur noch in HVZ, SL 11 jetzt über Kaiserstr. — Hauptfriedhof zum Flughafen, Strecke nach Saarn eingestellt. SL 13 nur noch bis Hauptfriedhof und SL 14 nur noch Betriebsbahnhof Broich — Bf. Mülheim-Ruhr — Styrum Frie-

senstr. neue OmL 29 Heidkamp — Styrum Bf., OmL 33 Saarn — Hans-Böckler-Platz, und OmL 34 Saarn — Bf. Mülheim/R-Stadt — Heidkamp (nur werktags). Bankstahl

Saarbrücken (Fortsetzung aus DVA 284): OmL 24 in Klarental über Fennerstr. bis zur neuerbauten Schleife verlängert, mithin keine Schleifenfahrt mehr durch Klarental, OmL 25 neu Von der Heydt — Heinrichhaus — Rastpfuhl — Hbf. — Wilh.-Heinrich-Brücke/Kaiserstr., OmL 27 Herrensohr — Dudweiler Bf. — Dudweiler Markt — Weissenstein — Stuhlsatzenhaus — Scheidt Bf. — Schafbrücke — Halberg — Sachsenweg — Heimgarten — LVA — Wilh.-Heinrich-Brücke — Stadtwerke — Abtsdell — Bellevue — Folsterhöhe. Mit dieser Linienführung wurde das Neubaugebiet Bruchwiese erschlossen, dafür OmL 30 eingestellt, OmL 32 verschiedene Fahrten über Quierschied Krankenhaus — Westfeld — Holz Markt verlängert.

Bauknecht

S.N.C.V. (Belgien): Gruppe Charleroi — seit 1. 3. 68 SL 49, 50 und 52 (Charleroi Süd — Marcinelle — Nalinnes), SL 53, 54 und 55 (Charleroi Süd — Marcinelle Point du Jour)



und SL 68 (Jumet-Ransart) auf Omn umgestellt. Bereits am 1. 1. 68 wurden die SL 81 (Charleroi — Goutroux) und 84 (Charleroi — Souvret) auf Omn umgestellt, so daß auf den beiden letztgenannten Strecken nur noch die SL 41 und 82 fahren. Als nächste sind zur Umstellung vorgesehen: Minche — Mons (SL 90) womit die Schienenverbindung zwischen beiden Netzteilen fortfällt, Marchienne au Pont — Montignies — Thuilliers (SL 75 und 76), die kleine Ringstrecke Charleroi — Dampremy — Gohyssart — Malavée — Chef Lieu — Jumet (SL 65/66) sowie die grosse Ringstrecke Charleroi — La Dochérie — Gohyssart — Heigne — Malavée — Jumet (SL 85/86). Damit hat das grosse Sterben auch im Netz Charleroi — Mons begonnen, das bisher von Umstellungen noch verschont geblieben war. Endgültige Stilllegung aller SNCV-SL, mit Ausnahme der Küstenlinie und vielleicht einiger HVZ-Strecken im Raum von Brüssel, wird in den Jahren 1970/71 sein.

v. d. Gragt

Vestische Strassenbahnen: Seit 16. 4. 68 OmL 63 Sterkrade Bf. — Osterfeld — Bötrop und weiter wie bisher bis Welheim, OmL 69 nach Bötrop-Eigen statt nach Welheim.

Bankstahl

Wien: Seit 20. 5. 68 neue OmL 63 A Meid-

ling — Tivoli, dafür OmL 64/64 A über Wienerbergbrücke und 64 A bis Theresienau verlängert.

Lehnhart

Würzburg: Am 22. 2. 68 wurde die ca. 1 km lange eingleisige Verlängerung der SL 3 über die bisherige Endstation Heidingsfeld hinaus durch die Altstadt von H. bis Ostbahnhof in Betrieb genommen, dafür OmL 33 eingestellt. Ferner auch SL 4 eingestellt, dafür SL 2 doppelte Wagenfolge. Eine neue OmL 7 verkehrt zwischen Zellerau Ysenburgstr. und Frauenland Wittelsbacher Platz. OmL 15 in Randersacker bis Gerbrunner Str. verlängert. Bei den OmL 23 und 31 entfallen die bisherigen Fahrten über Heidingsfeld Ostbf.

Jahn

c) Schnellbahnen:

London: In der Zeit vom 21. August bis 28. September 1968 findet, gewissermassen als Ouvertüre zur bevorstehenden Einweihung der neuen „Victoria“-U-Bahn-Linie eine grosse Ausstellung im „Design Centre“ statt. Sie bildet eine Gemeinschaftsarbeit des Verkehrsunternehmens London Transport mit der Industrie, die am Bau der neuen U-Bahnlinie beteiligt war. Die Eröffnung des ersten Streckenabschnittes soll noch während dieser Ausstellung stattfinden.

L. T.

ALLGEMEINES

Nachdem die Strassenbahn-Ansichtskarte aus Helgoland im DVA einen so guten Anklang gefunden hat, möchte ich noch mit einer weiteren Kuriosität aus meiner Sammlung herauskommen: eine Ansichtskarte aus Berlin mit dem Hauptpostamt C 2 in der Königstrasse, davon einen echten aus Trieb- und Beiwagen bestehenden Strassenbahnzug aus **Hamburg** (Abb.)! Solche Wagen waren jedoch nie in Berlin. Die Aufnahme könnte man beinahe als echt ansehen, die Retuschierung ist glänzend gelungen. Die „99“ mit Zielschild „Lichtenrade“ ist sehr geschickt eingezeichnet worden.

Welches mag wohl der Anlass gewesen sein, ausgerechnet einen Hamburger Strassenbahnzug auf eine Berliner Ansichtskarte zu bringen, da doch Berlin damals genug eigene Strassenbahnwagen besass?

Lossberger

Hesse: Ich hatte zu Pfingsten Gelegenheit, nach Dresden zur „Internationalen Modellbahn-Ausstellung“ zu kommen. Dabei besuchte ich auch das Verkehrs-Museum. Es war reich bestückt; die Strab hatte alle vorhandenen Zugtypen aufgefahren, die Reichsbahn ältere Lok, die nun museal werden und



Berlin. Hauptpostamt C 2, Königstr.

neue Wagen sowie einen alten 750-mm-Schmalspurzug von 1892 ausgestellt, alles zum Fotografieren! Sehenswert ist auch die

Lehrausstellung in der Verkehrshochschule und eine Schau der Reichsbahn im ehemaligen Bahnhof Dresden-Neustadt.

P. Wagner: In Unterföhring, hart an der Stadtgrenze Münchens, stehen in der offenen Halle einer Speditionsfirma auf Schienen 2 Strab-Bw ex Mainz, Bw 60 ex Ulm (ex Tw Baden-Baden) und der Augsburgener Tw 120 noch als Reklamewagen — der Anfang des Tram-Museums unseres Freundes Hans Pollitzer.

Salonfeuerwerk (aus einer Berliner Chronik 1867) — Als am letzten Dienstag des Oktober der Abends halb acht Uhr nach Potsdam bestimmte Personenzug expediert

wurde und einer der Gepäckträger eine Kiste in den Packwagen schob, explodierte dieselbe unter furchtbarem Krachen und tötete den Gepäckträger und Postillon. Eine ungeheure Verwirrung entstand, die aufgestellten Droschken fuhren gegeneinander, alle Fenster des Bahnhofsgebäudes wurden zertrümmert, und noch spät abends fand man auf dem Perron abgerissene Hände und Finger. Die betr. Kiste war nicht signiert, aber an einen Fabrikanten von Salonfeuerwerk adressiert gewesen. Die Untersuchungen des Chemikers Professor Sonnenschein haben ergeben, dass sie Knallsilber enthielt und deshalb besonders bezeichnet und deklariert werden musste. Metzeltin

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Bw 928 (BVG-Ost) = a. BVB

Graudenz: (siehe auch „Verkehrs-Lage“) derzeitiger Stand des Strab-Wagenparks: Tw 13—17 KSW deutsch Tw 12, 18—27 sowie Bw 101—105 und 114—119 KSW poln., ferner noch ein alter deutscher Bw 120.

Lehnhart

Innsbruck: Tw 32 = a. Lehnhart

Köln: Über die inzwischen eingetretenen Veränderungen berichtet ausführlich die diesem Heft mitgegebene Beilage.

H. Schmidt

Krefeld: zur Meldung, DVA 284/2242: Tw 292—294 sowie Bw 31—34 nicht = a, sondern betriebsunfähig abgestellt, dagegen KSW-Bw 12 = a und an einen Kindergarten abgegeben. Weiterhin sind Arb.-Tw 233, 235 und 288 = a.

Bankstahl

Mannheim: Bw 547, 615 und 620 = a.

Stetza

München: neu 4x GI-Tw 2025 und -Bw 3023 als erste einer 20 Züge umfassenden neuen Serie ausgeliefert.

P. Wagner

Wiener Lokalbahn: Tw 207 sowie Dampflok 71 und 73 = a. Neu: Diesellok 81.

Lehnhart

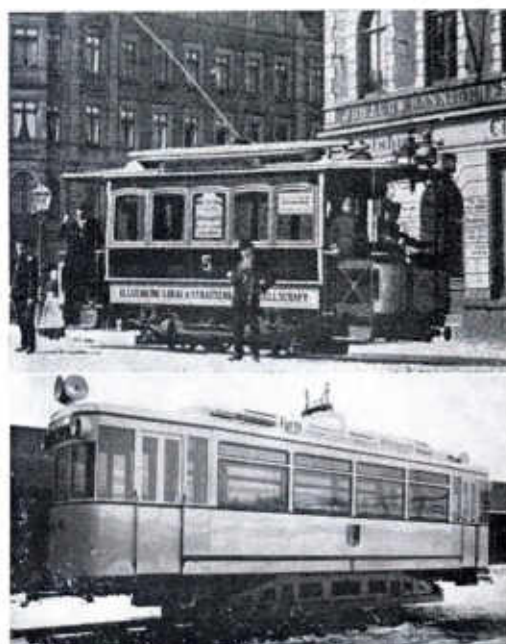
Wagenpark-Statistik Chemnitz (925 mm), Fortsetzung:

Tw 151—162	Bj. 1913	davon 151, 152 und 161 = KV
163	Bj. 1915	
164—172	Bj. 1917/20	davon 166, 168 und 172 = KV, 169 = Lehrwagen 1169
173—192	Bj. 1925	davon 177, 180 und 188 = KV

193—202 Bj. 1925

2(II)—44(II) Bj. 1925

alle noch vorh. schon kurze Zeit nach Inbetriebnahme in 254 — 296 umgenummert, davon 270 = KV (Abb.)



oben — Tw 5 der ersten Lieferung, vermutlich Bj. 1898
unten — Tw 6 (II) aus dem Jahre 1925, insofern ein interessantes Bild, als der Wagen 6 schon kurze Zeit nach Inbetriebnahme die neue Nummer 258 erhielt.

203—207 Bj. 1928

208—212 Bj. 1929

213—217 Bj. 1928

218—239 Bj. 1929

dav. 209 und 210 = KV

dav. 217 = KV

dav. 239 = KV

240—252	Bj. 1929	dav. 247 und 249 = KV
297—299	Bj. 1942	4x, nach Schön- eiche-Kalkberge verkauft
300—303	Bj. 1950	LOWA
304—307	Bj. 1950	desgl.

(Fortsetzung folgt)

b) Omnibusse:

Berlin: Sämtl. Omn der Serie BUE2U55 (Bj. 1955/56) sind jetzt verschrottet worden

(Serie 611—628). Mit der Auslieferung einer neuen Doppeldeck-Omn-Serie DE 68 wurde begonnen, bisher in Betrieb 2001—2007.

BVB

Kapfenberg (Osterreich): Neu Obus 10 (Gräf) sowie 26—29 (ex Bielefeld).

Lehnhart

Köln: Über die inzwischen eingetretenen Veränderungen berichtet ausführlich die diesem Heft mitgegebene Beilage.

H. Schmidt

LOKWESEN

Todt: Auf einem Schrottplatz am Bahnhof Limburg steht eine C-Dampflok der Nassauischen Kleinbahn, frisch gestrichen (einschliesslich Radreifen), unbeschädigt abgestellt. Das Nummernschild an der Lok war abgeschraubt.

Vor dem Hauptbahnhof **Ingolstadt** wurde die Lok 98.507 des Baujahres 1903 der ehe-

maligen Bayerischen Staatsbahn aufgestellt. Bei der Übergabe durch einen Vertreter der DB an den Ingolstädter Bürgermeister wurde erwähnt, dass die Lok einst für 36 000 Goldmark von der Münchener Maschinenfabrik Maffei an die Kgl. Bayer. Staatsbahn geliefert worden sei. Viele Tageszeitungen im süddeutschen Raum berichteten über den Vorgang, jeweils mit der abgebildeten Lok.

Bormann / Fruth

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Eisenbahn-Steckbrief 1 „Berühmte Osterreichische Lokomotiven“. Die Reihen 210 und 310, zusammengestellt von A. Horn, 16 S. DIN A 5, DM 4,—, Verlag Rud. Bohmann, 1010 Wien, Canovagasse 5.

Mit diesem Heft hat der bekannte Wiener „Eisenbahn“-Verlag eine neue Schriftenreihe begonnen, die sicherlich stärksten Anklang finden wird. Schon die vorliegende erste Ausgabe beweist Gründlichkeit, Genauigkeit und redaktionelles Geschick bei der Behandlung des Stoffes, 1 Typenskizze sowie 5 Seiten mit 10 historischen Fotos vervollständigen das lesenswerte Heft.

Eisenbahn-Jahrbuch 1968, ein internationaler Überblick von einem Autorenkollektiv, 172 S., 250 Abb., Leinen, DM 15,—, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin 8, Französische Strasse 13—14.

Das bereits zum 6. Male erschienene Eisenbahn-Jahrbuch dürfte auch mit der vorliegenden Ausgabe viele Freunde und Leser finden, denn es zeichnet sich durch zahlreiche seltene Beiträge und Themen aus. Besonders hervorhebenswert sind Berichte über die Dänische Staatsbahn, die Moskauer Eisenbahn sowie eine fesselnde Reportage von einer Bahnreise von Berlin an den Stillen Ozean.

Die in DVA 279/2202 besprochene und empfohlene Broschüre „**Unsere Schienenfahrzeuge**“, herausgegeben vom Modelleisenbahn-Club Karlsruhe ist nicht nur noch zu haben (DM 2,—), sondern wurde **ohne Aufpreis** noch um ein auf den heutigen Stand gebrachtes Netzbild mit Wagenpark-Übersicht **ergänzt**. Bestellbedingungen siehe DVA 279/2202.

Die Geschichte der 4. Klasse und ihre Fahrzeuge, von Paul Dost, Heft 29 von „Böttchers Kleine Eisenbahnschriften“, 24 S. DIN A 5 m. zahlr. Tabl. und Abb., DM 4,—, Verlag Werner Böttcher, 46 Dortmund, Postfach 30.

Der bekannte Verfasser hat sich einmal als Thema die vielen Eisenbahnfreunden noch erinnerliche 4. Wagenklasse bei der Eisenbahn vorgenommen, und der Wurf ist ihm vortrefflich gelungen. Es beginnt mit dem Jahr 1840 und endet am denkwürdigen 8. Oktober 1928, als bei uns die 4. Wagenklasse abgeschafft wurde. Die Schrift ist mithin ein echtes eisenbahngeschichtliches Dokument.

Statistik der deutschen Kleinbahnen 1902, Verlag wie vor, Teil 1 (Nebenbahnähnliche Kleinbahnen) und Teil 2 (Klb in Schmalspur und verschied. Spurweiten) ergänzen sich einander in willkommener Art, Teil 1 = 12 S. für DM 2,— und Teil 2 = 24 S. mit 4 Abb. für DM 3,—.

Auch diese sehr sorgsam gestaltete und übersichtlich angeordnete Schrift kann jedem Eisenbahn- und Kleinbahnfreund bestens zur Beschaffung empfohlen werden.

Weser-Kurier, Bremen (27./28. 7. 1968): „Vornweg der Streckenläufer“, sehr interessanter und mit 2 Fotos ausgeschmückter Bericht über die letzten Tage des „Nilagiri-Express“, einer untergehenden indischen Eisenbahn. Vehlber

Binnenschifffahrts-Nachrichten, Duisburg (Nr. 29 vom 20. 7. 1968): „Die letzte Fahrt des „Kronprinz Wilhelm“ interessanter Aufsatz (mit 1 Foto) über die Ausserbetriebsetzung des ältesten deutschen Fahrgastdampfers, der ins Museum wandert. Vehlber

Feierliche Stilllegung der Kleinbahn Pforzheim — Ittersbach

Am 3. August fand, von der Bevölkerung Pforzheims und der betroffenen Gemeinden wehmütig und jubelnd noch einmal begrüsst, die feierliche Stilllegung der Kleinbahn Pforzheim — Ittersbach statt, die sich nach Einstellung des Strassenbahnbetriebes in Pforzheim immerhin noch fast 4 Jahre lang behaupten konnte. Beinahe hätte die Feier nicht in der vorgesehenen Form stattfinden können, da die kurz vorher über Pforzheim und Umgebung hereingebrochene Unwetterkatastrophe auch die Stilllegung eines Streckenabschnittes der Kleinbahn zur Folge gehabt hat. So musste der offizielle Akt in zwei Teilen stattfinden, nämlich einmal auf dem Abschnitt Leopoldplatz — Kleinbahnhof Brötzingen und zum anderen auf der Strecke Dietlingen — Ittersbach.

Bei strömendem Regen und einem Platzkonzert der Feuerwehr trafen ausser dem historischen Strassenbahn-Tw 24 mit Bw 111 die beiden Kleinbahn-Tw 606 und 603 auf dem Leopoldplatz ein, wo sie nach der Abschiedsrede des Herrn Bürgermeisters von den geladenen Festgästen bestiegen wurden. Die letzte Fahrt dieses Convoys vollzog sich unter ohrenbetäubendem Gebimmel und Gepeife und, das es Samstag nachmittag war, nahm trotz der anhaltenden Regengüsse ein sehr grosser Teil der Bevölkerung an dem Ereignis teil, denn der nun verklingende Kleinbahnbetrieb konnte auf eine 68-jährige Geschichte zurückblicken. Am Kleinbahnhof Brötzingen wurde in die die Bahn ablösenden Omnibusse umgestiegen, welche die Festgäste zum Bahnhof Dietlingen brachten, wo ein geschmückter Zug, bestehend aus Tw 604 und den Bw 134, 133, 131 und 132 (in dieser Reihenfolge) zur wirklich allerletzten Fahrt nach Ittersbach bereitstand. Musikkapellen und Kinderchöre allerorts dokumentierten die grosse Verbundenheit der Bevölkerung mit „ihrer“ Bahn.

In Ellmendingen, dem an der Strecke liegenden vielleicht bedeutendsten Ort, fand dann eine grosse und mit vielen Reden und guten Worten auf die kommende Verkehrsverbesserung ausgeschmückte Abschiedsfeier statt, auf der sich zahlreiche Honoratioren, Betriebsleiter und viele Pensionäre und Angehörige des Kleinbahnbetriebes zu einem Beisammensein einfanden. Am folgenden

Tage, Sonntag, dem 4. August, gab es dann keine Kleinbahn mehr — die Omnibuslinie A der Stadtwerke Pforzheim nahm ihren Betrieb zwischen Pforzheim Hauptbahnhof und Ittersbach auf.

Eine kurze Chronik der gestorbenen Bahn mag noch einmal die Marksteine ihrer Entwicklung in Erinnerung rufen:

2. 1. 1900 Eröffnung des Bahnbetriebes mit Dampflok durch die „Badische Lokal-Eisenbahn AG (BLEAG)“ zwischen Ittersbach und Lokalbahnhof Brötzingen, Streckenlänge 17 km, Spurweite 1000 mm
2. 7. 1901 Erweiterung des Bahnbetriebes um 2,7 km vom Lokalbahnhof Brötzingen bis zum Leopoldplatz in Pforzheim
29. 11. 1909 Vertragsabschluss zwischen der Stadtverwaltung Pforzheim und der BLEAG zur Übernahme der Strecke zwischen Lokalbahnhof Brötzingen und Leopoldplatz durch die Stadt
- 1910/1911 Umstellung des Dampfbetriebes auf elektrische Zugförderung mit 8 800 Volt Einphasenspannung, 25 Hz
3. 10. 1911 Gemeinsamer Betrieb der Lokalbahn und der Stadt. Strassenbahn zwischen Lokalbahnhof Brötzingen und Leopoldplatz
- 1918 bis 22. 5. 1931 Nach dem Abbau der Kupferfahrlleitung der Lokalbahn im 1. Weltkrieg Dampfbetrieb zwischen Ittersbach und dem Lokalbahnhof Brötzingen
31. 1. 1931 Einstellung des Bahnbetriebes infolge Konkurses der BLEAG und Übernahme der Strecke Ittersbach — Pforzheim durch die Stadt
22. 5. 1931 Wiedereröffnung des Bahnbetriebes als „Kleinbahn der Stadt Pforzheim“ und Neubau der Fahrlleitung sowie Beschaffung neuer Fahrzeuge für 1 200 Volt Gleichstrom
1. 2. 1963 Einstellung des Wagenladungsverkehrs

