

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.
Kuf: 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

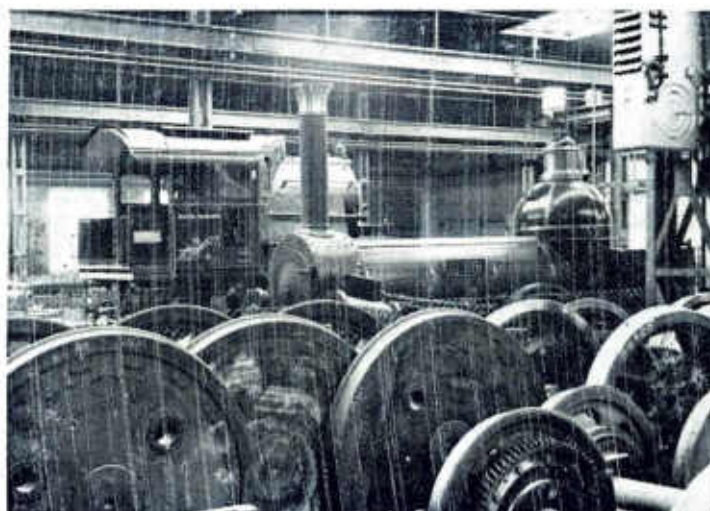
OKTOBER 1968

Nr. 287

Die Eisenbahn im Deutschen Museum

Neben dem bekannten Nürnberger Eisenbahn-Museum gewinnt in jüngster Zeit das Deutsche Museum in München immer stärker an Bedeutung auch für das Eisenbahnwesen. Mit Unterstützung der Bundesregierung sowie der Fahrzeug-Industrie entstehen gegenwärtig neue Ausstellungsflächen, die dem Eisenbahnverkehr dienen sollen und es vor

aussergewöhnliche Lösungen gefunden werden. Zwischen beiden Stockwerken wird es in der Mitte der Halle keine Zwischendecke geben; vielmehr durchzieht sie in ihrer Längsachse eine dreigleisige Eisenbahnbrücke. Diese Brücke überragt die seitlich anschließenden Räume des Erdgeschosses um etwa



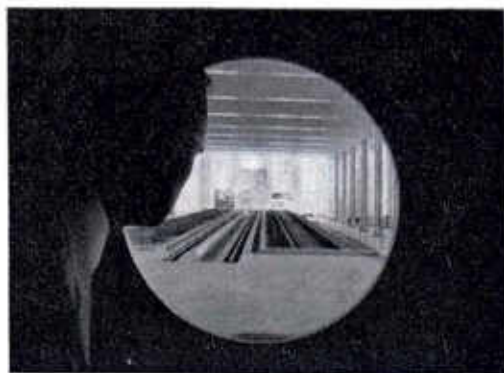
Die alten Lokomotiven im Deutschen Museum sind z. Zt. im DB-Ausbesserungswerk München-Freimann ausgelagert. Foto: DB

allem ermöglichen, eine getrennte und ihrer Bedeutung entsprechende Darstellung der Geschichte von **Schiene und Strasse** zu bieten.

Unter der bisherigen Fahrzeughalle werden in einem neuen, 6 m tiefen Untergeschoss die Strassenfahrzeuge Platz finden, doch um diese ins Tageslicht zu rücken, mussten für die darüber liegende Eisenbahnabteilung

1 Meter, so dass die auf den Brückengleisen aufgestellten Originalfahrzeuge dann besonders gut zur Geltung kommen werden.

Das mittlere der drei auf der Brücke liegenden Gleise dient fast ausschliesslich zum Einfahren der Lokomotiven in die Halle. Nur am Ende soll eine Nachbildung des „Adler“ aufgestellt werden. Im übrigen soll das mitt-



Die im Rohbau bereits fertiggestellte neue Fahrzeughalle im Deutschen Museum München. Blick durch ein Bauzaunloch. Foto: DB

lere Gleis mit Betonplatten abgedeckt werden und somit als Besuchergang zwischen den beiden äusseren Gleisen nutzbar gemacht werden.

An aufzustellenden Fahrzeugen sind vorgesehen: die bekannte bayerische S 3/6 (Originalzustand von 1908), die Diesellok V 140 001, eine Ellok der Reihe E 16, die englische „Puffing Billy“ aus dem Jahre 1813, die „Beuth“ von Borsig aus 1855, die bayerische Nassdampflok B IX aus dem Jahre 1874 und schliesslich die erste elektrische Lok der Welt, 1879 von Werner von Siemens erbaut.

Die Einweihung der neuen Fahrzeughalle ist für den Jahrestag des Deutschen Museums, den 6. Mai 1969, vorgesehen.

Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde

Am Freitag, 1. 11. 1968, um 19.30 Uhr ist eine Veranstaltung im Konferenzraum Nord im Hauptbahnhof Frankfurt/M., bei der die Herren Söhnlein, Bad Homburg, und Methfessel, Frankfurt, einen gemeinsamen Licht-

bildervortrag „Vom Albtal zur Alb“ halten werden.

Am Freitag, 8. 11. und Samstag, 9. 11. 1968 findet an der gleichen Stelle eine

„Literaturausstellung Schienenverkehr“

statt, die aus der im vergangenen Jahre stattgefundenen Literatur-Ausstellung des Buchmessenfestens entstanden ist. Ausserdem werden einige Dokumentarfilme der DB, SNCF, SBB, BR und der ÖBB den Besuchern vorgeführt.

Patzke

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Am 27. 9. 1968 wurde die rd. 16 km lange zunächst noch eingleisige elektrifizierte **Neubaustrecke der DB zwischen Gelsenkirchen Buer-Nord und Haltern** eröffnet (3 neue Haltepunkte), auf der 10 Zugpaare verkehren, davon 3 E-Züge Duisburg — Münster u. zur. Stetza

Der Betrieb auf der **Gurktalbahn** (ÖBB) wurde am 6. Juni 1968 wegen einer geringfügigen Unterwaschung radikal dezimiert. Personenverkehr jetzt durch Busse, Güterverkehr nur mehr bis Gurk.

Auf der Schmalspurstrecke **Völkermarkt — Kühnsdorf — Eisenkappel** wurde der Teilabschnitt Rechberg — Eisenkappel abgetragen. Lehnhart

Die **MAV** (Ungarn) konnte 1967 auf ihr 100-jähriges Bestehen zurückblicken. Die erste Linie war die Strecke Pest — Buda — Salgótarján, die aus einem in Konkurs gera-

tenen Unternehmen in Staatshände übergang, womit es zur Gründung der MAV kam, die 1867 schon ein Netz von 2 160 km besass.

D. E. I.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Bremen: seit 23. 8. SL 4 wieder in Betrieb, seit 5. 10. SL 6 wieder über Kreuzungspunkt Brill, seit 6. 10. SL 1 über Neubaustrecke von 2,2 km Länge bis Osterholz verlängert. In diesem Zusammenhange Neubildung der OmL im Sebaldsbrücker Raum: OmL 36 (ex D1 und D3) Sebaldsbrück — Osterholzer Landstr. — Lachmundsdamm — Züricher Str. (Anschl. SL 1) — Ehlersdamm — Tenever, OmL 37 (ex D2) Sebaldsbrück — Osterholzer Landstr. — Kuhkamp, OmL 40 (ex E) (Hbf.) — Bf. Sebaldsbrück — Hemelingen — Arbergen — Mahndorf, und OmL 41 (nur in HVZ) Bf. Sebaldsbrück — Hemelingen — Arbergen Eggestr. Lübbers/Vehlberr

Bromberg: Das heutige Netz besteht aus 9 (!) SL mit folgender Linienführung:

- 1 Hbf. — Altstadt
 - 2 Kleinbf. — Bielawy
 - 3 Prinzentl. — Bleichfelde
 - 4 Hbf. — Wojewodschaftsspital
 - 5 Kleinbf. — Stahlwerk
 - 6 Danziger Str. — Legnowo
 - 7 Babia Wies — Solna
 - 8 Hbf. — Osiedle Kapskiska
 - 10 Danziger Str. — Babia Wies
(siehe auch unter „Wagenpark-Statistik“).
- Lehnhart

Frankfurt-Main: Die Gemeindeverwaltung von Bischofsheim ist an die Stadtwerke Ffm. mit dem Antrag einer ca. 2 km langen Verlängerung der SL 18 über Enkheim hinaus nach Bischofsheim herangetreten.

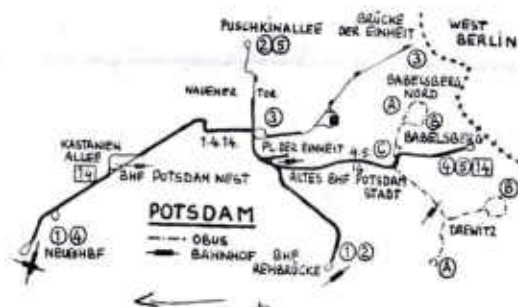
Harding

Mannheim: seit 26. 5. 1968 OmL 63 Käfer-
tal (Endstelle der Strab) — Käfer-
tal Friedhof — Vogelstang Ost (Warnemünder Weg).

Rudnicki

Potsdam: Über den gegenwärtigen Linien-
stand der Strab unterrichtet das hier ab-
gebildete Netzbild als Ergebnis eines Besuches
im Frühjahr 1968.

v. d. Gragt



ALLGEMEINES

Lossberger: zur Kurzmeldung in DVA 284/2241 (DSG-Speisewagen) möchte ich folgende Ergänzung mitteilen: Der Lokalbesitzer Heinz Düver erstand von der DB den Speisewagen Nr. 10 005 und stellte ihn auf einem Grundstück in Karlshof (Bezirk Charlottenburg), Saatwinkler Damm 70—71 auf Eisenbahnschienen auf. Hier erst verwandelte er den Wagen in ein Restaurant. Für Herrn Düver erfüllte sich mit diesem Lokal ein lang ersehnter Traum. Der Wagen wurde im Jahre 1924 gebaut und legte allein von Kriegsende bis Juli 1967 mehr als 7 Millionen km zurück. Im Dezember 1967 trat der Speisewagen seine letzte Reise von Frankfurt/M. nach West-Berlin an. Vom Güterbahnhof Moabit

S. N. C. V. (Belgien): — Gruppe Brüssel: Ende 1968 sollen die Vorstadtlinien V (Dilbeek — Midi — St. Job) und R (Pl. Rouppe — Rhône St. Genise) auf Omn-Betrieb umgestellt werden. Zusammen mit der SL Ni soll auch die SL D auf Omn umgestellt werden, wobei in der HVZ noch Strabwagen auf der Strecke Porte de Ninove — Dilbeek verkehren werden.

v. d. Gragt

Wuppertal: Wegen der zeitweiligen Stilllegung der Schwebebahn als Folge des Gerüstesturzes am 11. 9. verkehrte die SL 21 über ihren bisherigen Endpunkt Schauspielhaus hinaus bis Werther Brücke.

Aders

c) Schnellbahnen:

Berlin: Bei der S-Bahn wurde die Zuggruppe E, die bisher zwischen Friedrichstr. und Strausberg verkehrte, zu einer S-Bahnlinie Friedrichstr. — Strausberg-Nord zusammengefasst, womit zwischen Friedrichstr. und Strausberg eine 20-Min.-Folge und bis Strausberg-Nord eine 40-Min.-Folge erreicht wurde.

B V B

Berlin: Die aus ehemaligen S-Bahnwagen umgebauten U-Bahnwagen sind im Mai 1968 bis zur Nummer 1473 ausgeliefert worden. Bisher ist noch immer nicht bekannt, aus welchen S-Bahnwagen — mit Ausnahme der Einheiten 1410 und 1411 — die Fahrzeuge entstanden sind.

B V B

Frankfurt-Main: Nach feierlicher Inbetriebnahme der U-Bahn zwischen Hauptwache und Nordweststadt am 4. 10. ist der Baubeginn für die S-Bahn-Arbeiten nunmehr auf Oktober 1968 festgelegt worden. Im Frankfurter Hbf. wurde ein Glaspavillon errichtet, in dem Modelle und Schaubilder vom bevorstehenden S-Bahn-Bau und dem zukünftigen Betrieb gezeigt werden.

Harding

wurde er mittels Sattelschleppern zum Saatwinkler Damm gebracht und dort auf ein Gleisstück, das der Länge des Wagens entspricht, aufgesetzt. Das Speisewagen-Restaurant ist bequem von der Omnibus-Haltestelle Hinkeldeybrücke zu erreichen und wurde natürlich von den Berliner Verkehrsfreunden bereits besucht.

In den USA verkehrt seit kurzem ein 48 000 Tonnen-Güterzug auf einer kurven- und steigungsreichen Strecke im Staate West-Virginia. Es handelt sich um einen Testzug, der die wirksamste Nutzung der Lokomotivleistung für die Beförderung von Höchstlasten ermitteln soll. Der Zug ist annähernd 4 Meilen (= fast 6,5 km lang!) und mit 6 Diesellok mit einer Leistung von je 3 600 PS = zusammen 21 600 PS bespannt. Dabei befinden sich 3 Lok an der Zugspitze und die übrigen 3 als ferngesteuerte Ma-

schinen zwischen dem 300. und 301. Güterwagen.

Der Zug ist so lang, dass sich der Packwagen am Zugschluss erst zwei Minuten nach dem Anfahren der Spitzenlokomotiven in Bewegung setzt. Die erste Lok hat zu diesem Zeitpunkt schon einen Weg von 12 Wagenlängen zurückgelegt!
CIPCE

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Die BVG-Ost erhielt aus Dresden 19 Grossraumzüge (Tw 1731—1749 und Bw 2001—2019), von denen der erste als Tw 8041 ex 1737 und Bw 3099 ex 2009 schon im Einsatz sind.
B V B

Bremen: Bw 1906 = a. Weitere Umnummernungen: 1622 = 1502, 1633 = 1509, 1638 = 1512, 1639 = 1513, 1641 = 1515, 1643 = 1517, 1644 = 1518, 1646 = 1520, 1648 = 1521 und 1721 = 1528. Neu: Kipploren KL 1—4 für automatische Entladung von Schotter.
Lübbers

Bromberg: (siehe auch unter „Verkehrslage“). Der heutige Wagenpark besteht aus den Tw 1—78 (KSW deutsch und polnisch gemischt, davon 75 = Gelenkwagen) sowie den Bw 101—156, ebenfalls KSW gemischt.
Lehnhart

Dortmund: Nach schwerem Zusammenstoss am 15. 7. 68 GI-Tw 17 und GI-Tw 22 zu neuem 8x GI-Tw 22 zusammengebaut (22 = A-Teil + B-Teil + 17 = A-Teil). Wiederaufbau des Tw 17 vorgesehen.
Pfaff

Karlsruhe: Tw 112 nach Unfall abgestellt und zur Verschrottung vorgesehen.
Stetza

Ludwigshafen: Tw 34, 35, 36 und 38 sowie Arb.-Tw 2 und Bw 43, 83 und 86 = a. (Bw 83 wird Werkstattwagen), Tw 32 wird neuer Arb.-Tw 2.
Rudnicki

Mannheim: Arb.-Tw 1902 und 1932 sowie RHB-Tw 1105 = a. Arb.-Bw 1912 (Unkrautvertilger) = 1304. RHB-Tw 1103 = Arb.-Tw. Sämtl. RHB-Tw erhielten an der Stirnseite zwischen den beiden unteren Scheinwerfern das RHB-Zeichen statt der Nummer.
Rudnicki

Wagenpark-Statistik Chemnitz (Fortsetzung aus DVA 286), Bw (Spur 925 mm)

200—204	Bj. ?	ex Pferdebahn, sämtl. = a
205	Bj. ?	desgl.
206	Bj. ?	desgl.
207—209	Bj. ?	desgl.
210—212	Bj. ?	desgl.
213—215	Bj. ?	desgl.
216—217	Bj. ?	desgl.

Standau: Der ersten Zahnradbahn Deutschlands hat die Stadt Königswinter jetzt mit einer ausrangierten Dampflokomotive der Drachenfelsbahn am Eselsberg ein **Denkmal** gesetzt. Das 24 Tonnen schwere Dampfross hatte im Juli 1883 im Siebengebirge den Betrieb aufgenommen.
(FAZ)

218—231	Bj. ?	elektr. Betrieb, sämtl. = a
110—119	Bj. 1898	Sommer-Bw = 232—241, sämtl. = a
242—246	Bj. 1898	geschl., sämtl. = a
247—256	Bj. ?	geschl., sämtl. = a
257	Bj. ?	desgl.
138	Bj. ?	= 258 = a
171—176	Bj. 1905	= 259 — 264, sämtl. = a
177—188	Bj. 1908	= 265 — 276, sämtl. = a

(Fortsetzung folgt)

b) Omnibusse:

Berlin: Bei BVG-Ost neuer Reisebus 567 (Typ RUS2) genau wie Serie 562—566.
B V B

Kapfenberg: neu Obus 11—12 (Gräf).
Lehnhart

Krefeld: neu Kleinbusse 5601—5603 (OM/Fiat-Gruppe) sowie Reisebus 5651 (Mag). Folgende Wagen = a: 5414, 5487, 5492, 5494—5498, 5545, 5553—5555, 5647—5649, 5656—5659. Lehrwagen 8479 ex Omn 5475. Leihbus 5478 (ex Zuid — Ooster/Holland 4369) sowie 5479 (Bü) zurückgegeben.

Zur Meldung in DVA 254/2003: 5472 zu Arb.-Wg. 8432 umgebaut, 5436 und 5438 (I. Besetzung) sind unter diesen Nummern ausgemustert worden; sie wurden nicht wie die übrigen Wagen dieser Serie in die 5600er Gruppe umgenummert. Bankstahl

Wagenpark-Statistik Verkehrsbetriebe

Hamburg — Holstein: (Fortsetzung aus DVA 286)

801—804	Bj. 1962	Mag. Saturn II
805—826	Bj. 1962	desgl.
827—835	Bj. 1962	desgl.
851—853	Bj. 1962	Mag. Saturn II LS
854—857	Bj. 1962	desgl.
891	Bj. 1962	Mag. Saturn II L
892	Bj. 1962	desgl.
951—953	Bj. 1963	Mag. Saturn II LS
955—957	Bj. 1963	desgl.
958—959	Bj. 1963	desgl.
960—955	Bj. 1963	desgl.
991—992	Bj. 1963	desgl.
993	Bj. 1963	desgl.

(Schluss folgt)
H V A

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Binnenschiffahrts-Nachrichten (Heft 29/1968 v. 20. 7. 68) „15 Jahre Plattenfahrten auf der Salzach“, sehr interessanter Bericht über eines der merkwürdigsten Verkehrsmittel, über das selbst in Amateurreisen nur wenig bekannt sein dürfte. Vehlber

Der **Verband Australischer Strassenbahnfreunde** hat die folgenden, sehr interessanten und reich bebilderten Bücher herausgegeben, die einen sehr guten Überblick über das Strassenbahnwesen im 5. Erdteil vermitteln:

- 1) **A Century of New South Wales Trams**, Volume II 1903—1908, 200 S. mit zahlr. Abb. und Tabellen, Preis: Austr. \$ 3.90 + Porto,
- 2) **Maitland Tramway Ventures**, 80 S. gleichfalls mit vielen Fotos, Netzbildern und Tabellen, Preis: Austr. \$ 1.40 + Porto,
- 3) **Guide of the Tramway Museum of the South Pacific Electric Railway**, reich bebilderte Broschüre mit Beschreibung sämtlicher in dem genannten Museum beheimateten Fahrzeuge. Preis: Austr. \$ 0.35 + Porto.

Bestellungen unter Bezugnahme auf den DVA zu richten an: **South Pacific Electric Railway, Co-operative Society Ltd., Box 103, Sutherland (N.S.W.), Australia.**

Die Welt (20. 7. 68): „Superpreise für alte Feuerrösser“ grosser und bebildeter Bericht über die grosse Nachfrage nach Old Timern unter den Lokomotiven. Es werden darin auch viele deutsche Amateur-Gruppen (Ham-

burg, Braunschweig, Karlsruhe u. a. zitiert). Standau

Eisenbahn 1969 — Bildkalender, herausgegeben vom Verlag der „Eisenbahn“, Rud. Bohmann, Wien I, Canovagasse 5 zum Preise von DM 7,—, 25 illustr. Kartonblätter mit Postkarten und Kalendarium. Hübsche vielfältige Motive aus dem österreichischen Eisenbahnwesen, ein sehr schönes und ansprechendes Weihnachtsgeschenk.

100 Jahre Wiener Tramway, Festschrift, herausgegeben von den Wiener Stadtwerken anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Wiener Tramway 1868—1968.

Auf 107 Seiten Text mit sehr vielen Kunstdruck-Abbildungen, Tabellen, Linien- und Wagenpark-Statistiken bringt diese soeben erschienene Denkschrift eine wunderbare Übersicht über die reiche Geschichte des Wiener Strassenbahnwesens. Seltene Abbildungen, ein Signal- und selbst Gleischleifen-Verzeichnis mit vielen Details machen das Werk für den Verkehrs-Amateur zu einer begehrten Fundgrube.

De Amsterdamse Tram, von J. Deijs, eine 64 Seiten starke Bildbroschüre über den Fahrzeugpark der Amsterdamer Strassenbahn mit zahlr. Abbildungen und wertvollen Einzelheiten, dürfte für jeden Besucher dieser Stadt eine wertvolle Ergänzung bilden. Das Büchlein kann im Wege einer Vorbestellung beim Herausgeber des DVA zum Preise von DM 2,50 zuzügl. Porto angefordert werden.

Weser-Kurier (18. 7. 68): „Gummiräder rollen auf den Schienen“, interessanter Bericht über die neuen Kipploren der Bremer Strab (siehe auch Wagenpark-Statistik).

Lübbers

In Montevideo - die Strassenbahn ist tot - es lebe die Strassenbahn!

In der uruguayischen Hauptstadt **Montevideo** wurde soeben der überraschende Plan einer „Wiederauferstehung“ der 1957 stillgelegten Strassenbahn in Gestalt eines modernen **Schnellstrassenbahnnetzes** der Öffentlichkeit unterbreitet.

Ursache für dieses besonders für südamerikanische Verhältnisse sehr ungewöhnliche Projekt war die Tatsache, dass man leider zu spät die seinerzeit überstürzte Stilllegung des gesamten Strassenbahnbetriebes zugunsten von Omnibuslinien einsah, denn es hatte sich alsbald gezeigt, dass in dieser topografisch sehr schwierigen Grosstadt auch der Omnibus einen Massenverkehr nicht annähernd befriedigend zu bedienen vermag.

Da ein grosser Teil der Trassen des alten Strassenbahnnetzes, zum Teil auch zusammenhängende Gleisanlagen, trotz der inzwischen 10 Jahre zurückliegenden Stilllegung noch nicht ausgebaut waren, konnte man bei der Planung des neuen Schnellstrassenbahnnetzes grossenteils auf die bestehenden Anlagen zurückgreifen, während andererseits die Beschaffung eines vollkommen neuen und natürlich modernen Wagenparks unausbleiblich ist.

Die beiden Abbildungen veranschaulichen recht deutlich, wie stark sich das künftige Netz an das alte anlehnt, wobei verständlicherweise nur die Hauptstrecken wieder eingerichtet werden, die aber der veränderten Siedlungsstruktur entsprechend in nahe-

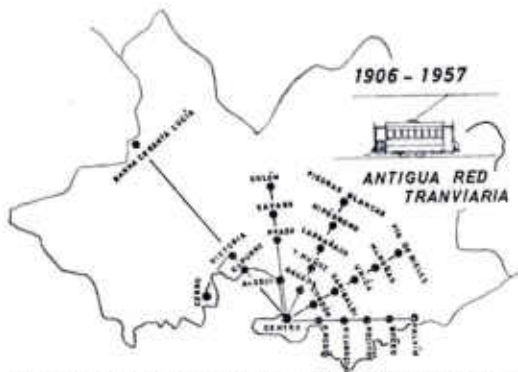


Abb. 1 – das 1957 stillgelegte alte Strassenbahnnetz in Montevideo, das jetzt zur Grundlage eines neuen Schnellstrassenbahnnetzes gemacht wurde.

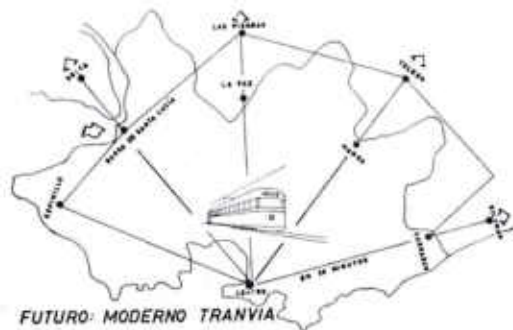


Abb. 2 – das geplante neue Schnellstrassenbahnnetz in Montevideo, das weit in die Vorstädte hinausführt und eine wichtige ringförmige Tangential-Verbindung herstellen wird.

zu allen Fällen über die kommunalen Grenzen hinweggeführt und somit einen echten überregionalen Schnellbahn-Charakter bekommen werden. Neu wird eine halbkreisförmig verlaufende Tangential-Verbindung sein, die sämtliche 5 fächerförmig führenden Radialstrecken berührt und damit eine nicht

zu unterschätzende Entlastung dichtbesiedelter Wohnbezirke ermöglicht. In ihrer städtebaulichen Struktur hat Montevideo übrigens eine sehr grosse Ähnlichkeit mit Lissabon, dessen Stadtzentrum gleichfalls exzentrisch zum Gesamt-Areal des Verkehrs-Grossraumes liegt. Stetza

Verkehrshaus der Schweiz

In den rd. 10 Jahren seines Bestehens wurde das „Verkehrshaus der Schweiz“ in Luzern zu einem grossen Erfolg. Die Besucherzahl stieg ständig und erreichte im Jahre 1967 rd. 335 000 Personen. Neben der ständigen Ausstellung finden im Verkehrshaus Sonderausstellungen und Veranstaltungen der verschiedensten Art statt. Es verfügt auch über ein ausgezeichnetes Verkehrsarchiv und hat in der Schweizerischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft eine Institution für die Grundlagenforschung.

Durch die hohen Besucherzahlen genügen verschiedene Bauten des Verkehrshauses nicht mehr den Anforderungen. Hinzu kommt

die Entwicklung der Technik, die Raum für weitere Ausstellungen erfordert. Der Ausbauplan in Höhe von 14 Mio SFr. kann vom Verkehrshaus zum grösseren Teil selbst finanziert werden. Vorgesehen ist ein Bürogebäude, eine Ausstellungshalle für die Luft- und Raumfahrt sowie ein Planetarium. Neben der Eigenfinanzierung beteiligen sich die Swissair und Industrieunternehmen an den Ausbaukosten. Der Bund wird voraussichtlich einen verlorenen Zuschuss in Höhe von 2 Mio SFr. geben und ein verzinsliches und rückzahlbares Darlehen von 1,4 Mio SFr. zur Verfügung stellen. VBl.

Feriensonderzüge schon vor 90 Jahren

Aus einer Denkschrift „50. Feriensonderzug-Konferenz 1932 Baden-Baden“ (die sich in meinem Besitz befindet) können interessante Einzelheiten nicht nur über die Entwicklung dieser Sondertransporte, sondern auch über die uns heute fast anormal anmutenden Reisezeiten und Tarife entnommen werden.

Nachstehend sei ein kleiner Abschnitt daraus, und zwar „Extrafahrten 1878/79“ wiedergegeben:

„In der Maiausgabe von 1878 des Kursbuches der Deutschen Reichspostverwaltung, dem heutigen Reichskursbuch, erscheint zum ersten Male eine zusammenfassende Ankündigung von Extrafahrten

mit ermässigten Fahrpreisen zu Ferienbeginn neben der Bekanntgabe der sonstigen gewöhnlichen Fahrtvergünstigungen und der vorgesehenen Gesellschaftsreisen:

1. „Die amtlichen Auskunfts- und Verkaufsstellen der Eisenbahnbillets in Riesels Reisekomptoir“ Berlin, gibt Billets zu ermässigten Preisen an:
zu **Separat-Courierzügen** nach
Dresden und der sächsischen Schweiz,
Harzburg, Thale, Dessau und Wörlitz,
Hamburg (gewöhnlich Sonnabends oder Sonntags früh) Helgoland,
Frankfurt (Main), Rhein, Süddeutschland, Schwarzwald, Schweiz,
München mit Anschluss nach Tirol, Salzkammergut,
Thüringen, Riesengebirge,
beim Beginn der Pfingst-, Hundstags-, Gerichts- und Universitätsferien.

2. Carl Stangens Reisebüro Berlin empfiehlt seine Gesellschaftsreisen und ausserdem von Anfang Juli 1878 ab

Extravergnügungsfahrten 30 - 42 Tage

Berlin Frankfurt am Main, II. Cl. 45,00 M
III. Cl. 30,00 M

Berlin - Basel - Stuttgart - Berlin,
Berlin - Strassburg - Metz - Berlin und andere mehr.

Im Jahre 1879 kommt nach Vollendung der Berliner Nordbahn noch Stralsund mit Rügen als Zielpunkt hinzu. Die aussergewöhnlich günstigen Bedingungen der Züge nach Frankfurt (Main) und München - billiger Fahrpreis, 6 Wochen Gültigkeit, Einzelrückfahrt mit Courierzügen, Fahrtunterbrechung - werden besonders empfohlen."

An anderer Stelle der genannten Schrift werden für das Jahr 1898 die folgenden Rei-

sezeiten für die propagierten Feriensonderzüge im Vergleich zu den normalen D-Zügen wie folgt genannt,

	Feriensonderzug	D-Zug
Berlin - Strassburg	21' 35"	15' 44"
Berlin - Basel	23' 39"	19' 05"
Hamburg - Basel	22' 25"	18' 03"
Bremen - Basel	21' 50"	17' 12"
Hamburg - München	20' 42"	22' 05" x)

x) = P-Zug, da es auf dieser Verbindung noch keinen D-Zug gab.

Im Jahre 1896 wurden bereits 127 Feriensonderzüge gefahren, ihren Höhepunkt erreichte die Entwicklung 1914 mit 390 Zügen, von denen allerdings einige wegen des Kriegsausbruches kurzfristig abgesagt werden mussten. Karl-Heinz Schreiter

Die Entwicklung der Eisenbahnnetze in den letzten 100 Jahren

Der Internationale Eisenbahn-Verband (UIC) hat soeben eine Übersicht über die Entwicklung der verschiedenen Eisenbahnnetze ihrer Mitgliedsstaaten veröffentlicht, die manchen aufschlussreichen Aspekt enthält und vor allem die sehr bemerkenswerte Tatsache aufzeigt, dass die Entwicklung des Bahnnetzes in Gross-Britannien bereits vor 100 Jahren ihren Höhepunkt überschritten hatte, während andere Bahnen erst am Anfang ihres Aufbaues standen.

Nachstehend der interessante Vergleich:

	1867	1967	Entwicklung + oder -
Belgien	2 383 km	4 737 km	+ 2 354 km
Dänemark	446 km	2 449 km	+ 2 003 km
Deutschland	14 995 km	45 956 km	+ 30 961 km
Frankreich	13 915 km	33 782 km	+ 24 867 km

Gross-Britannien	22 682 km	22 101 km	- 581 km
Holland und Luxemburg	954 km	3 571 km	+ 2 617 km
Norwegen und Schweden	1 574 km	16 929 km	+ 15 355 km
Osterreich und Ungarn	5 847 km	28 557 km	+ 22 710 km
Portugal	694 km	3 585 km	+ 2 891 km
Rumänien	64 km	11 007 km	+ 10 943 km
Russland und Finnland	4 500 km	138 055 km	+ 133 555 km
Schweiz	1 284 km	2 934 km	+ 1 650 km
Spanien	4 863 km	13 276 km	+ 8 413 km
USA	56 450 km	340 000 km	+ 283 550 km

Anm. Bei Deutschland ist in beiden Fällen Gesamtdeutschland gemeint, bei Russland für 1967 = UdSSR und Finnland, daher der unverhältnismässig hohe Zuwachs.

Kritische Stellungnahme zum Bericht N. Müller

„Die deutschen Strassenbahnen im Jahre 1900“

Die Zahlen über die Strassenbahnen im **Raum Berlin**, die Herr N. Müller in seiner Übersicht brachte, fordern doch eine kritische Stellungnahme heraus:

Bei einer Nachprüfung haben wir folgendes festgestellt:

- 1) Leider hat Herr M. in der Einleitung zu seinem Bericht (DVA 278) nur von einer offiziellen Statistik gesprochen, vermutlich ist es aber die „Statistik der deutschen Kleinbahnen“, aufgestellt vom Verein

Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen, veröffentlicht in der „Zeitschrift für Kleinbahnen 1901“, auf Seite 474 ff. Uns ist aus diesem Jahre keine weitere Statistik bekannt und auch die übrigen Angaben, z. B. km-Anlagen stimmen haargenau mit dem angegebenen Werk überein.

- 2) Diese Statistik ist in einer heute nicht mehr gebräuchlichen Form zusammengestellt, in dem nämlich die Tw angegeben

