

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
Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr) 457 54.
Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

23. Jahrgang

NOVEMBER 1968

Nr. 288

Strassenverkehrsabkommen - ühalt!

Dass man bei vielen Vorgängen im sogenannten „modernen“ Verkehrsablauf immer wieder sagen kann: „alles schon einmal dagewesen“, beweist eine Kunde, die soeben aus Österreich kommt, wo ein Verkehrs-Historiker festgestellt hat, dass es schon vor 100 Jahren ein Strassenverkehrsabkommen heutiger Lesart gab:

Fast wäre ein denkwürdiges verkehrspolitisches Jubiläum für weitere Jahrzehnte stillschweigend in der Versenkung verschwunden, wenn es besagter peinlich genauer Chronist solcher Fakten nicht doch noch im letzten Augenblick und mit kurzer Verspätung ins Rampenlicht gerückt hätte. Am 14. Juli 1968 nämlich war es 100 Jahre her, dass zwischen Österreich und der Schweiz ein bilaterales Strassenverkehrsabkommen — um diesen modernen Ausdruck zu gebrauchen — abgeschlossen wurde. Dies geschah somit im Jahre 1868, also in einer Zeit, die den Strassenverkehr bereits totgesagt und sich vorbehaltlos der modernen Eisenbahn verschrieben hatte. Das ist sicherlich das Beachtenswerteste an diesem bisher ältesten zwischenstaatlichen Strassenverkehrsabkommen.

Abgeschlossen wurde dieses Vertragswerk zwischen „Seiner Kaiserlichen und Königlichen Apostolischen Majestät“ und dem „Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft“ und betraf die Regelung des Verkehrs im Gebiet des Passes Finstermünz. Schon damals stand die Freiheit des Verkehrs im Vordergrund, denn der Punkt 4 dieses Abkommens garantierte die „Verkehrsfreiheit auf den Grenzwegen“.

Aber auch das Prinzip der Kostenteilung fand Anwendung; denn Punkt 6 sprach vom gemeinsamen Ausbau der Strassenanschlüsse zu dieser Pass-Strasse.

Die Illusion des absolut Neuen wird mithin immer wieder im Sinne des „Alles schon einmal dagewesen“ zerstört. So wie beispielsweise der Container keine Erfindung der heutigen Tage, sondern eben nur die Weiterentwicklung von Fass und Kiste ist, so ist auch das bilaterale Abkommen in seinen gewerberechtlichen und fiskalischen Fassungen letztlich nur die Reaktivierung dessen, was sich schon vor hundert Jahren offensichtlich recht gut bewährt hat.

D. E. I.

Tief erschüttert sind wir über die unfassbare Nachricht, dass unser lieber Verkehrs-
freund

Gustav Gerlach

aus Bonn im Alter von 41 Jahre für immer von uns gegangen ist.

Der Verstorbene zählte zu den aktivsten und aufgeschlossensten Mitgliedern un-
seres Verbandes und hat sich durch sein umfangreiches Wissen, sein grosses In-
teresse, nicht zuletzt aber auch durch sein immer ausgeglichenes und liebenswür-
diges Wesen über den Kreis unseres Verbandes hinaus viele Freunde geschaffen.
Sie alle werden — wie wir — über die Nachricht von seinem Tode zutiefst be-
troffen sein.

Sein schweres Leiden während der letzten Jahre hatte ihn nicht gehindert, immer
wieder „dabei“ zu sein, wenn Veranstaltungen und Tagungen unseres Interessen-
kreises durchgeführt wurden, doch niemand mochte es für möglich halten, dass
unser lieber Gustav Gerlach uns so plötzlich verlassen würde.

Alle die ihn kannten und schätzten, werden sein Andenken stets in guten Ehren
halten.

Verband Deutscher Verkehrs-Amateure
Stetza

DVA-Bezugsgebühren 1969

Wie den Abonnenten des DVA zweifellos noch in Erinnerung ist, musste die Jahres-
rechnung für 1968 unter dem Vorbehalt der noch festzusetzenden Mehrwertsteuer zum
alten Preise von DM 18,— ausgefertigt werden. Da das zuständige Finanzamt immerhin
bis zum Mai 1968 gebraucht hatte, um sich über den Mehrwertsteuersatz für den DVA
klarzuwerden, war es verständlicherweise nicht gut möglich, im Juni noch eine Nachbe-
lastung für die 5,5% MW-Steuer vorzunehmen, da nahezu sämtliche Abonnenten ihre
Jahresbezugsgebühr bereits überwiesen hatten. So wurde der DVA 1968 noch zum alten
Abo-Preis ohne Berücksichtigung der MW-Steuer geliefert, die eigentlich schon ab Jah-
resbeginn 1968 hätte berechnet werden müssen.

Da dies nun nachgeholt werden muss und die MW-Steuer für 1968 vom Herausgeber
allein getragen werden musste, ist eine Preisanhebung ab 1969 leider unerlässlich.
Der Bezugspreis ab Nr. 290 (Januar 1969) be-
trägt jährlich **DM 20,—** einschl. 5,5% MW-
Steuer und Versandgebühren. Dieser neue
Jahresbezugspreis stellt also keine Erhöhung
dar, sondern nur die Erfassung der von mir
abzuführenden MW-Steuer, welche die mei-
sten anderen Zeitschriften bereits seit Jah-
resbeginn 1968 in Anrechnung gebracht ha-
ben.

Ich bitte meine Leser und Mitarbeiter, für
diese Änderung Verständnis zu zeigen und
mir ihr bisherigen Vertrauen auch weiterhin
zu bewahren. Die Rechnungen für das Jahr
1969 werden dem Dezember-Heft des DVA
beigelegt. Günter Stetza

Bezugspreis für „MODERN TRAMWAY“ 1969

Unsere britische Schwester-Organisation
„Light Railway Transport League“ (LRTL)
machte vorsorglich darauf aufmerksam, dass
für das Jahr 1969 wahrscheinlich mit einer
Bezugspreiserhöhung gerechnet wird, da
durch organisatorische Veränderungen im
Versand der Zeitschrift finanzielle Mehrbe-

lastungen entstünden. Bisher konnte jedoch
noch nicht der neue Preis mitgeteilt werden.
Die Bezieher von „MODERN TRAMWAY“
werden daher freundlichst gebeten, die Jah-
resgebühr für 1969 noch nicht zu überwei-
sen, sondern die Rechnung abzuwarten.

Günter Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Das Sommerprogramm unserer Vereinigung stand im Zeichen verschiedener Kleinst-(nicht Kurz-) -Reisen, d. h. noch nie haben so Wenige an so vielen Reisen teilgenommen. Warum? Es passt eben nicht immer so, und vielleicht herrscht zur Zeit eine gewisse Überfütterung oder, wie man es auch nennt, eine Reizüberflutung. Nach **Pforzheim** fuhren im Juli nur 3 Mitglieder, die dort allerdings durch je 6 Gäste aus Frankfurt und Karlsruhe verstärkt wurden. Wir durften umsonst fahren, und bei herrlichem Sommerwetter war dies ein reiner Genuss, getrübt nur durch die Gewissheit, dass die Bahn den Herbst nicht mehr erleben würde. Anschliessend beschloss man, nun auch Reutlingen zu besichtigen, da man schon einmal in der Gegend war. Das ist das Schöne bei 3 Teilnehmern: man kann schnelle Entschlüsse fassen, ist von der Trägheit der Massen unabhängig und braucht nichts zu organisieren. Also Reutlingen, sehr eindrucksvoll als letzter Kleinstadtbetrieb alter Art mit einer ungeheuer dichten Atmosphäre, dabei blitzsauber. Es war also schöner, als wenn viele dabeigewesen wären.

Am 23. 8. kam der Prager Wagen 180 auf dem Wege nach Crich durch **Düsseldorf**. Dies gab Gelegenheit zum Wiedersehen für einige der Zurückgebliebenen. Die Freude über den schönen Wagen war allerdings durch die Ereignisse, von denen die Begleiter des Wagens sich recht betroffen zeigten, sehr überschattet. Inzwischen ist der Wagen wohlbehalten in Crich und seine Begleitung wieder in Prag.

Zum Wochenende vom 31. 8. fand die mit Abstand kleinste Gruppenreise statt: 2 Verkehrsfreunde, unter ihnen der Unterzeichnete, begaben sich über Haselünne (MHE!) und Emden — wo es traurig aussieht — nach **Borkum**, dem Sitz der einzigen schmalspurigen, aber zweigleisigen Kleinbahn Deutschlands. Von dort flog die Gruppe am Sonntag nach **Juist**, wo bei der dortigen, recht gepflegten Inselbahn von früher her bekannte Triebwagen aus Eckernförde, Euskirchen, Geilenkirchen und Altena begrüsst werden konnten. Einen Teil ihrer alten Personenwagen, von denen manche noch recht urig aussehen, hat die Gesellschaft (Reede-

rei) inzwischen selbst durch Umbau modernisiert, und zwar kurioserweise in Norderney, wo es überhaupt keine Bahn gibt, wo sich aber die Werkstatt befindet. Recht befriedigt und mit Aufnahmen wie Postkarten reich versehen, trat die Gruppe die Heimreise an, die nur noch einmal in Lathen (— Sögel — Werltel!) unterbrochen wurde, um einen Triebwagen zu begrüßen. Auch hier: Schade, andere hätten ebenso viel Freude an der Fahrt gehabt wie die Teilnehmer.

Am 17. 9. hatten sich 3 Unentwegte, den Unterzeichneten eingeschlossen, nach **Charleroi** begeben, um sich einer Super-Sonderfahrt anzuschliessen, die von der LRTL, unserer britischen Schwester-Organisation, veranstaltet worden war. Es waren über 70 Teilnehmer; eine stattliche Menge, die weit mehr Strapazen und Geld aufgeboten hatte, um dieser Fahrt teilhaftig zu werden, als wir. Die allgemeine Schlechtwetter-Periode hatte sich hinreichend lange gebessert, um den glanzvollen Ablauf dieser Fahrt (Route: Charleroi — Marchienne — Anderlues — Morlanwelz — Mariemont — Jolimont — La Louvière — Péronnes — Binche — Mons — Jemeppe — Quaregnon — Hornu — Bousso — Dour — Wiheries — Mons — Binche — Fontaine l'Évêque — Roux — Trazegnies — Courcelles — Gosselies — Jumet — Chef Lieu — Gohissart — Charleroi) zu ermöglichen, die einen absoluten Höhepunkt darstellt. Noch ist um Charleroi herum so viel zu sehen und zu befahren, dass jeder, der noch nicht da war, gut daran täte, sich dieses in seiner Dichte und Gestaltung auf der Welt einmalige Netzwerk vorzuführen, bevor es verschwindet; angeknabbert ist es schon etwas. Immerhin konnte der Unterzeichnete am folgenden Tage, wenn auch bei Regen, noch folgende Fahrt machen: SL 92 Charleroi — Anderlues — Thuin (entzückendes, romantisches Städtchen an der Sambre), zurück bis Anderlues, dann SL 30 nach La Louvière, SL 32 nach Familleureux, zu Fuss nach Manage (1 Stunde), und von dort mit SL 32 nach Jolimont, SL 82 über Trazegnies — Courcelles — Marchienne zurück nach Charleroi.

Ich weiss nicht, ob ich mir wünschen soll, dass auch weiterhin so wenig Teilnehmer sich zusammenfinden. Es ist alles viel unkomplizierter, leichter und zwangloser. Nur schade, dass die anderen so viel verpassen.

Peter Boehm

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die Umspurung der 4,3 km langen Teilstrecke **Marbach — Murr — Steinheim** der Schmalspurstrecke Marbach — Beilstein — Heilbronn-Süd von 750 mm auf Regelspur ist inzwischen durchgeführt worden. Am 19. 9. 1968 befuhr der erste Regelspurzug die Strecke Marbach — Steinheim. Auf dieser Strecke werden vorerst nur Güterzüge verkehren. Die Kosten der Umspurung betragen 900 000 DM, hiervon übernahmen $\frac{1}{3}$ die DB, $\frac{1}{3}$ das Land Baden-Württemberg und das letzte Drittel der Landkreis Ludwigsburg sowie die Gemeinden Murr und Steinheim. Der nördlichste Teil der Schmalspurstrecke von Talheim nach Heilbronn-Süd war schon bisher mit einer dritten Schiene für Regelspurfahrzeuge versehen. Der restliche Schmalspurbetrieb soll voraussichtlich im Dezember 1968 stillgelegt werden. Eine endgültige Entscheidung ist jedoch noch nicht getroffen worden. **Alt**

Auf der Nebenbahn Peggau — Ubelbach der **Steiermärkischen Landesbahn** wurde am 26. Juli 1968 der Wechselstrombetrieb aufgenommen. Die alten Fahrzeuge Te 1 und 2 können somit nicht mehr eingesetzt werden. In Betrieb stehen der ET 12 ex DR ET 42 02 (OBB 4042 02) und der ET 13 ex Südostbahn BF 62. Der ET 11 befindet sich noch in Weiz zum Umbau. Der Bw 165 ex Salzburg ist nach wie vor im Einsatz. **Lehnhart**

Am 13. September 1968 wurde die Eisenbahn auf der dänischen Insel **Bornholm** stillgelegt, es war die letzte schmalspurige Eisenbahn Dänemarks, die sich noch in Betrieb befand. Nachdem der Betrieb während der letzten Jahre schon mit Dieseltriebwagen erfolgte, haben jetzt Omnibusse der DSB die Verkehrsbedienung übernommen.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Amsterdam: seit 29. 9. neue OmL 55 Centraal Station — Weesperstraat — Amstelstation — Bijlmermeer. Ab 4. 11. werden OmL 32, 34 und 35 durch den neueröffneten „Ij“-Verkehrstunnel bis zur Centraal Station verlängert. OmL K (Ringlinie rund um den Hbf. ex SL 22) in 22 umgenummert und über die Kraftwagenfähre (!) Buiksloterweg nach Meeuwenlaan im nördlichen Stadtteil verlängert, weil die bisherigen OmL 32, 34 und 35 den alten Teil dieses Stadtgebietes nicht mehr berühren, da die Tunnelleinfahrt

zu weit nördlich liegt. Damit werden erstmalig seit 1932 wieder Omnibusse auf Fähren befördert. OmL M (C.S. — Czaar Peterstraat) in 6 und OmL P (Coenhaven — C.S. Javakade) in 28 umgenummert. Somit im Omn-Betrieb keine Buchstabenlinien mehr.

v. d. Gragt

Berlin: Bei der BVG-Ost wurden die OmL 54 (bisher nur in HVZ) und 56 zu einer neuen OmL 56 zusammengefasst: Dimitroffstr. — Weissensee Nüsslerstr. **BVB**

Duisburg: OmL 25 in Obermeiderich bis Hagenschhof verlängert, OmL 22 nur noch Holten Markt — Pollmann. **Cadenbach**

Düsseldorf: seit 1. 10. OmL 38 und 82 bis Hbf. verkürzt, damit hat keine OmL mehr am Graf-Adolf-Platz Endstation. **Waltking**

Elbing: Es bestehen z. Zt. noch 2 Strassenlinien, und zwar 1 — Spittelhof — Pangritzstrasse, und 2 — Pädagogische Akademie — Lönsallee (s. a. Wagenpark-Statistik). **Lehnhart**

Essen: seit 13. 10. SL 32 und OmL 41 (Sommerlinien) eingestellt; OmL 90 in E-Werden über Probsteistr. bis Pastorsacker verlängert. **Boisserée**

Fulda: OmL 13 wurde im Mai 1968 ersatzlos eingestellt. **M. Krafft**

Görlitz: Um den Einsatz von LOWA-ER-Wagen auf SL 2 zu ermöglichen, wurde an einer Seite eine 300 m lange Neubaus Strecke mit Wendeschleife am Krankenhaus gebaut, während an der Endstelle Landeskronen ein Wende-Dreieck besteht. Auf beiden Linien



jetzt 10-, abends 20-Min.-Wagenfolge (Abbildung).
v. d. Gragt

Hannover: seit 1. 10. OmL 50 Endstelle jetzt Am Justizgebäude (bisher Raschplatz), seit 28. 9. OmL 60 in 59 umbenannt, OmL 59 in 34 umbenannt (Burgdorf — Altwarmbüchen — Hannover Am Justizgebäude), ferner seit 1. 10. wegen U-Bahn-Bau Strab-Strecke Lister Platz — Celler Heerstr. — Hbf. stillgelegt, SL 4 und 7 von Lister Platz jetzt über Neues Haus zum Hbf. Zwischen Lister Platz — Sedanstr. — Hbf. Omn-Ersatzverkehr alle 30 bzw. 24 Min.
Fuge

Heidelberg: SL 8 seit 15. 8. wieder durchgehend Heidelberg Seegarten — Röhrbach — Nussloch — Wiesloch.
E. Müller

Hildesheim: Obusbetrieb nur noch in HVZ, ObL 3 = OmL 3. Mithin folgende Linienführung:

- OmL 1 Drispfenstedt — Hbf. — Moritzberg — Himmelsthür bzw. Godehardikamp
2 Struckmannstr. — Nordstadt,
2S (Schnellbus) Hbf. — Steuerwald bzw. einige Fahrten zum Flughafen (HVZ)
3 Marienburger Höhe — Hbf. — Hildesheimer Wald
ObL 3 nur in HVZ zwischen Hildesheimer Wald und Hbf.
OmL 4 Godehardikamp — Schuhstr. — Marienburger Höhe
5 Stadtfeld — Hbf. — Siemensstr. (nur werktags)
13 nur HVZ: Drispfenstedt — Hildesheimer Wald
23 nur HVZ: Steuerwald — Hildesheimer Wald
33 nur HVZ: Marienburger Höhe — Schuhstr. — Hildesheimer Wald,
B Hildesheim — Burgstemmen (unregelmässig)

(Anm. OmL 2 jetzt Nordstadt — Hbf. — Almstor — Regierung — Schuhstr. und weiter wie bisher zur Struckmannstr., Streckenabschnitt Almstor — Almsstr. — Schuhstr. stillgelegt.)
Fuge

Mönchengladbach: zur Meldung DVA 286/2258: am 6. 10. 68 wurden nur die SL 1 und 2 auf Om-Betrieb umgestellt, SL 7 soll bis Frühjahr 1969 noch in Betrieb bleiben. OmL 1 Rheydt Hbf. — M. Gladbach Bismarckplatz — K. F. Halle — Eicken — Hbf. — Bismarckplatz — Rheydt Hbf., OmL 2 gleicher Linienweg, jedoch in entgegengesetzter Schleifenfahrt in M. Gladbach.
Bankstahl/Wiedorn

Mülheim-Ruhr: seit 13. 10. SL 1, 12 und 14 eingestellt, dafür neue SL 1 (nur HVZ) Grenze Borbeck — Stadtmitte — Hauptfriedhof, und SL 5 (nur werktags) Oberdümpfen — Stadtmitte — Landwehr — Oberhausen Hbf., also gleiche Linienführung wie SL 15. SL 13 jetzt wieder Styrum — Stadtmitte — Hauptfriedhof, SL 11, 15 und 8/18 unverändert.
v. d. Gragt

München: seit 18. 8. OmL 49 an beiden Enden verlängert: von der Isartalstr. zur Brudermühlstr. und vom Sendlinger-Tor-Platz zum Rindermarkt. Seit 14. 10. (Winter-Fp) SL 1 und 21 Endstellen ausgetauscht, also SL 1 nach Ramersdorf und SL 21 nach Steinhäusen. SL 11 in 39 umgenummert (nur HVZ). OmL 44 eingestellt, OmL 47 (HVZ) vom Hbf. zur Münchner Freiheit verlängert, OmL E 51 (HVZ) Säbener Str. — Effennerplatz neu eingerichtet, OmL 56 (HVZ) von Aschheimer Str. bis Thomasiusplatz verlängert, neue OmL 69 Pasing — Aubinger Str. — Kunreuthstr., OmL E 70 eingestellt.
P. Wagner

Oberhausen: Seit 13. 10. OmL 1 bis Holten Markt verlängert, dafür Duisburger OmL 22 nur noch Holten Markt — Hamborn Pollmann.
Cadenbach

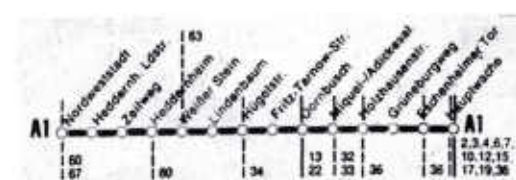
Offenbach: seit 6. 10. OmL 1 in Rumpenheim um etwa 600 m über ihren bisherigen Endpunkt Kurhessenplatz zur Ecke Schlossgartenstr./Am Viehweg verlängert. OmL 5 verkehrt innerhalb des Stadtteiles Lauterborn auf folgender geänderter Strecke: Odenwaldring — Richard-Wagner-Str. — Schubertstr. — Jacques-Offenbach-Str., nach und von der Rosenhöhe.
M. Krafft

S. N. C. V. (Belgien): Gruppe Brüssel — seit 5. 10. SL L Brüssel Nord-Londerzeel auf OmL LW umgestellt. In HVZ noch Strabzüge Brüssel Nord — Wolvertem, Linie L barré. Als nächsten SL im Raum Brüssel sind jetzt Linien V und R zur Umstellung vorgesehen. Im Raum Charleroi sind als nächste die SL 65/66 (Kleiner Ring von Charleroi), 41 (Charleroi — Souvret — Trazegnies), 85/86 (Grosser Ring um Charleroi) zur Umstellung bestimmt. Im Raum Mons — Borinage verschwinden 1969 die SL 1/2 und 1970 die SL 7 und 9. Auch die Verbindungsstrecke der SL 90 soll vor 1970 stillgelegt werden. Schließlich wird auch die berühmte Küstenlinie 1/2 Knokke — Oostende — De Panne mit Stilllegung bedroht, weil sich mehrere Gemeinden an der Linie für Umstellung auf Omn-Betrieb ausgesprochen haben. Die SNCV möchte jedoch den Strab-Betrieb aufrechterhalten, zumal noch vor 2 Jahren neue Gleichrichter in Betrieb genommen und neue Umbau-Bw beschafft wurden.
v. d. Gragt

Stuttgart: Durch den Umbau des Wilhelmsplatzes in Bad Cannstatt ist eine Änderung der Starb-Linienführung eingetreten: Nach wie vor fahren die SL 1, 13, 12, 22 und 24 über den Platz, jedoch fährt SL 21 jetzt von der König-Karls-Brücke nicht über den Bahnhof Cannstatt, sondern direkt zum Wilhelmsplatz. Den Bahnhofsplatz berühren jetzt nur noch die SL 22 und 24. Alt

c) Schnellbahnen:

Frankfurt-Main: Anlässlich der Eröffnung der U-Bahn wurden am 4. 10. 1968 sogenann-



te „Ersttagsfahrkarten“ (ähnlich wie die Ersttagsstempel in der Philatelie) ausgegeben, die auf der Vorderseite den Stempeldruck des automatischen Entwerfers aufnehmen und auf der Rückseite den Streckenverlauf mit Angabe sämtlicher Haltestellen und Anschlusslinien aufweisen (Abb.). Stetza

Rotterdam: Für die 1970 zu eröffnende Verlängerung der Metro nach Pendrecht sowie für den inzwischen angestiegenen Verkehr wurden bei Werkspoor-Utrecht weitere 14 sechsachsige Gelenk-Tw bestellt.

v. d. Gragt

ALLGEMEINES

Wiedorn: Angeblich ist der Betrieb der Moerser Kreisbahn am 1. 9. 1968 stillgelegt worden. Wer weiss Näheres, insbesondere über den Verbleib der Triebwagen?

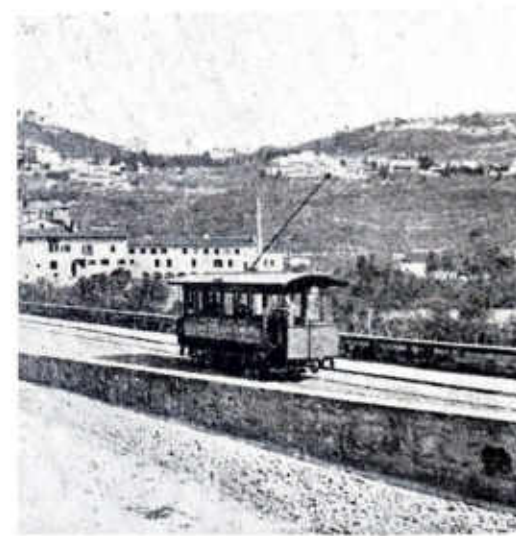
Metzeltin: Die erste elektrische Bahn in Italien fuhr von Florenz nach Fiesole (Abbildung) und wurde von der „Chianti & Florentine Hills Railway Co“ betrieben. Die Eröffnung war im September 1890, Spurweite 1435 mm, Streckenlänge 7,3 km. Die Schienen stammten von Phoenix (24 kg), die Maximalsteigung betrug 8‰, Gesamtstärke der Motoren: 2 zu 92 kW = 184 kW, 3 Dynamos Thomson-Houston zu je 80 kW, 500 Volt, Bestand: 10 Motorwagen zu je 24 Plätzen, 2 Elektromotorenwagen zu je 15 Plätzen, alle System Thomson-Houston; dieser Gesellschaft war auch die Konzession erteilt worden.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Aachen: Der erste der 4 aus Oberhausen übernommenen 6x GI-Tw 364—367 erhielt die Nummer 1106 (ex 364). v. d. Gragt

Amsterdam: In DVA 286 kam nicht klar zum Ausdruck, dass der Bw 946 (ex Museum Kühne) von den Verkehrs-Amateuren erworben wurde. Tw 396 und 1399 jedoch = a. Tw 1455 (VDVA-Sonderfahrt) soll zum Lehrwagen umgebaut werden. Tw 1456 von den



Verkehrs-Amateuren gekauft, Umbau in Bw 908 (Originalzustand) vorgesehen. Tw 1411, 1424 und 1459 = a, Bw 808 und 813 = a.

v. d. Gragt

Berlin: Die folgenden weiteren Fahrzeuge ex Dresden wurden bei der BVG-Ost in Betrieb genommen: Tw 8035 ex Dresden 1731, Tw 8037 ex 1733, Tw 8041 ex 1737, Bw 3092 ex 2002, Bw 3099 ex 2009 und Bw 3106 ex 2015. Lossberger

Darmstadt: zur Meidung in DVA 286/2259: Der Tw 49 ist nicht = a, sondern nach wie vor in Betrieb. Stetza

Düsseldorf: Tw 585, 586, 587, 592, 593, 596, 945, 946, 948, 956 und 966 sowie Bw 711, 745, 803, 807, 808, 815, 834, 846, 853, 869 und 885 = a. 4x Gr-Tw 2027 = Bw 2027.

Waltking

Elbing: derzeitiger Fahrzeugbestand: Tw 28 und Bw 70 (KSW, deutsch), sowie Tw 8—27, 30—33 und Bw 51—56, 58—66 und 71—73 (KSW, polnisch), ferner noch alte Bw 57, 67 und 68 vorhanden (s. a. Verkehrslage).

Lehnhart

Essen: von der Tw 1400er-Gruppe sind nur noch 1403, 1421, 1424, 1431, 1433, 1434 und 1436 in Betrieb, sämtliche KSW-Bw 2461—2496 abgestellt oder schon verschrottet. 4x Gl-Tw 1705 und 1708 nach Unfall abgestellt, Wiederaufbau fraglich.

Boisserée

Haag: Tw 269 sowie Schleif-Tw 1 = a.

v. d. Gragt

Hannover: Bw 1101—1104, 1106—1110 sowie 1512 und 1513 = a. 4x Gr-Bw 2056 in 1456 umgenummert und für schaffnerlosen Betrieb umgebaut. Vermutlich wird also die gesamte 2000er-Serie in 1400er umgenummert.

Fuge

Heidelberg: KSW-Tw 64 nach Unfallbeschädigung vor 3 Jahren jetzt wieder in Betrieb, Bw 132 noch immer abgestellt.

E. Müller

Mannheim: Tw 176 (II) (sollte 208 (IV) werden), 204 (III) ex 92 und 218 (III) ex 179 = a. Demnach nur noch 2x Tw 206 (IV) ex 102 als einziger Holz-Tw vorhanden. 2x Stahl-Tw 234 (III) ex 164 = Arb.-Tw 1302 (VI).

Rudnicki

Oberhausen: Im Stilllegungs-Convoi am 13. 10. lief auch der in den Ursprungszustand versetzte 2x Tw 25 (Bj. 1910), jedoch mit geschlossenen Plattformen und mit einem Amsteramer Schleifbügel versehen.

v. d. Gragt

Rotterdam: Tw 479, 480, 486, 488, 490, 501, 512, 527, 532 und 567 = a.

v. d. Gragt

Stuttgart: Bw 1311, 1354, 1357 und 1362 nach Reutlingen abgegeben, dortige Nummern noch nicht bekannt.

Alt

Wien: neu 6x Gl-Tw 4701—4706 (SGP). Zur Rückfrage in DVA 284/2242: der Umbau in Arb.-Wagen geht bis 6226.

Lehnhart

Wuppertal: Tw 244 (Schleifwagen) und 249 sowie KSW-Bw 524—528 und Güterwagen 789 = a. Tw 241 wurde Schleifwagen.

Leimbach

Wagenpark-Statistik Chemnitz: (Fortsetzung aus DVA 287)

Bw 300—314 Bj. 1908 = 277—291, sämtl. = a

292—301

(davon 300 und 301 = II. Besetzung)

Bj. 1923 = 762 — 771, dav. 765 u. 768 = KV

1—32 Bj. 1923 = 302 (II) — 314 (II), 315—333, sämtl. = a

336—345 Bj. 1920 = 772—781, davon 775 = KV

782—784 Bj. 1905 ex Trier 56, 54, 53, Verbleib unbekannt

785 Bj. 1905 ex Trier 78, wurde Büchereiwagen 785

(Schluss folgt)

b) Omnibusse:

Düsseldorf: 7734, 7738—7740, 7742, 7817—7824, 6512, 8501, 8502, 8504, 8507, 8509, 8511, 8513, 8201—8203 = a. 8204—8205 an KVG Braunschweig verkauft. Neu: 8714—8725 (MAN) und 8908 (MAN, Reisebus).

Waltking

Wien: neu Gl-Omn 4709—4714 (Gräf) und 4777—4779 (Saurer).

Lehnhart

Wuppertal: 1006 und Anderthalbdecker 1610 sind vom Bestande zu streichen; beide auf einem Schrottplatz in Duisburg-Hamborn abgestellt.

Stetza

Wagenpark-Geschichte Verkehrsbetriebe Hamburg — Holstein (Schluss aus DVA 287)

6401 — Bj. 1964 Mag Sat. II 150 R

6402—6416 Bj. 1964 Bü Präsident

6418—6427 Bj. 1964 Bü Senator 13

6428—6437 Bj. 1964 Mag Saturn II 150 R

6501—6502 Bj. 1965 desgl.

6503—6510 Bj. 1965 desgl. 150

6511—6531 Bj. 1965 Bü Präsident

6532—6534 Bj. 1965 desgl.

6535—6537 Bj. 1965 Mag 150 S 10

6538 Bj. 1965 desgl.

6601—6611 Bj. 1966 desgl.

6612—6613 Bj. 1966 desgl.

6614 Bj. 1966 Mag 150 R 12

6615 Bj. 1966 Mag 150 R 10

6616 Bj. 1966 Mag 150 L 10

6617 Bj. 1966 Mag 150 LS 12

6618—6631 Bj. 1966 Mag 150 LS 12

6632—6638 Bj. 1966 desgl.

6639—6645 Bj. 1966 Dai 0 317

6701—6730 Bj. 1967 Dai 0 317 K

6731—6741 Bj. 1967 desgl.

6742—6743 Bj. 1967 desgl.

6801—6803 Bj. 1968 Dai 0 302

6804—6808 Bj. 1968 Bü VOV-Standardbus

6809—6823 Bj. 1968 Bü Präfekt 14

sowie 20 weitere Bü Präfekt 14 bestellt.

— ENDE — HVA

