

# 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 20,- pro Jahr einschl. 5,5% Mehrwertsteuer und Versandkosten  
Einzahlung im voraus in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr) 457 54.  
Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

24. Jahrgang

SEPTEMBER 1969

Nr. 298

## Fahrestagung an der Donau

Es war wohl zu erwarten, dass die Jahrestagung 1969 in der herrlichen und vielbesungenen österreichischen Hauptstadt eine Rekordbeteiligung erreichen würde, denn der Tagungsort übte diesmal schon vor Bekanntwerden eines Programmes eine starke Anziehungskraft aus. So hatten 104 Teilnehmer und -innen die zum Teil sehr weite Reise unternommen, um sich in gewohnter Harmonie und in Erwartung neuer interessanter Eindrücke wiederzutreffen und erst einander kennenzulernen. Verkehrsfreunde nicht nur aus der Deutschen Bundesrepublik und West-Berlin, sondern auch aus Frankreich, England, Schweden und der Schweiz fanden sich ein, darunter nicht weniger als 20 Damen, die der Veranstaltung über das rein Fachliche hinaus ein fröhliches und gemütliches Gepräge gaben.

Dem traditionellen zwanglosen Begrüssungsabend im erst gerade fertiggestellten „Haus VINDOBONA“ war auch diesmal die Mitgliederversammlung des VDVA vorausgegangen, über die an anderer Stelle dieses Heftes gesondert Bericht erstattet wird. Die Wiedersehensfreude im schönen Wien war allseits sehr groß, die Willkommensworte des Tagungsleiters und seine Programm-Erläuterungen ernteten den üblichen Beifall, mit dessen Verrauschen die 20. Jahrestagung eröffnet war.

### 1. Tag (21. August 1969)

Natürlich begann auch in diesem Jahre die Tagung mit einer grossen Strassenbahn-Rundfahrt auf dem Netz der Wiener Strassenbahn, dessen Ausdehnung und Attraktivität noch immer höchst beachtlich ist. Unsere erwarteten, aus zwei 6-achsigen Gelenkwagen bestehenden Sonderzüge waren zwar vor Ankunft in eine Stromstörung geraten, doch als sie dann mit geringer Verspätung

am Schottentor als neue Wiener Linie „VA“ erschienen, wurden sie spontan gestürmt, wobei alle Mitfahrenden, sofern sie nicht die Plattformen bevölkerten, einen Sitzplatz einnehmen konnten. Dank der gedeihlichen Absprache zwischen den Wiener Stadtwerken und unserem Wiener Mitglied, Herrn Johann Lehnhart, war ein Rundfahrtweg arrangiert worden, der wirklich keinen Wunsch mehr offen liess, denn nicht nur die interessantesten Strecken des Netzes einschliesslich der bewunderungswürdigen neuen U-Strassenbahn-Abschnitte wurden befahren und erläutert, sondern auch 4 verschiedene Depots „heimgesucht“, wo sich die sattsam bekannten Foto-Orgien abspielten. Leider war das Wetter an diesem Tage nicht „traditions-gemäss“ (was der Tagungsleiter damit erklärte, dass man sich im Auslande befände), aber wohl ein Jeder hat aus der Situation das Optimale herausgeholt. Im Bereich der Hauptwerkstatt Rudolfsheim wurde den Tagungsteilnehmern in einem festlich hergerichteten Raum ein sehr appetitlicher Mittags-Imbiss verabreicht, und Herr Direktor Dr. Mauric war extra herbeigeeilt, um die deutschen Verkehrs-Amateure in einer instruktiven Ansprache persönlich willkommen zu heissen und ihnen am Schluss eine wunderschöne blaue Tagungsmappe mit einem mehr als bemerkenswerten Inhalt aushändigen liess — Jubel und Dankbarkeit waren auf seiten der Gäste, die mit Beifall nicht kargten.

Am Nachmittag stiegen wir im Depot Ottakring auf zwei historische Züge um, die aus je einem zweiachsigen Trieb- und Beiwagen, darunter der in den Ursprungszustand zurückversetzte Salon-Tw 2101, bestanden und mit denen wir dann nochmals 3 1/2 Stunden umherfuhren und weitere Bezirke dieser schier unermesslich grossen

Stadt durchquerten, bis wir am Ende unserer Reise bei den berühmten „Amerikanern“ im Depot Vorgarten landeten, vor denen natürlich die Verschlüsse der reihenweise arbeitenden Foto-Apparate nur so klickten und der leicht rieselnde Regen kaum noch beachtet wurde. Anschliessend an diese tumultreiche Szene wurde die Eintags-Linie „VA“ ersatzlos eingestellt.

Der Abend stand zur freien Verfügung, und viele, sofern sie nicht von den insgesamt 9 Stunden Strassenbahnfahrt müde waren, setzten ihre Reise dank der uns auch in Wien überreichten Freifahrkarten noch bis in die späten Nachtstunden fort, denn es gab natürlich noch viele, viele Strecken, die bei der Rückfahrt nicht „eingeplant“ werden konnten.

## 2. Tag (22. August 1969)

Der Freitag stand im Zeichen der Eisenbahnen — wir waren Gäste der ÖBB und verschmolzen uns zum Studium und zur Bereisung der modernen Wiener Schnellbahn auf dem Bahnhof Meidling, wo unser Sonderzug pünktlich eintraf und mit uns einige Strecken abfuhr (Abb. 1), bis wir kurz vor



Abb. 1 — Ein Zug der Wiener Schnellbahn auf der Nordbahnbrücke. Foto: ÖBB

11 Uhr vor dem Portal der Simmering-Graz-Pauker-Werke AG landeten, um hier eine Besichtigung dieser bekannten und — wie sich herausstellte — sehr gastfreundlichen Waggonfabrik vorzunehmen. Nach einer kurzen Begrüssungsansprache wurden Gruppen zu je 20 Personen gebildet, was die Übersicht und den Rundgang ausserordentlich erleichterte, denn wohl kaum zuvor konnte bei einem Werksbesuch eine so instruktive und vor allem von Musse erfüllte Führung verzeichnet werden. In der Kantine des Werkes wurden wir glänzend bewirtet, wobei ein Jeder die Möglichkeit hatte, sich noch über weitere Einzelheiten der Fertigung zu informieren, die bei der vorangegangenen Führung nicht zur Sprache gekommen waren.

Auch hier wurde es erneut angenehm empfunden, dass das Programm der diesjährigen Tagung nicht mehr so „hektisch“ war wie manchmal in den früheren Jahren, denn in aller Gemütlichkeit konnten wir wieder zu „unserem“ Sonderzuge zurückmarschieren, der noch immer auf dem Bahnhof Simmering auf uns wartete und uns von hier aus nach Gänserndorf brachte, von wo aus uns eine „züftige“ in ein landschaftliches Idyll führende Dampfbahn in für uns extra reservierten Wagen (Abb. 2) nach Gross-Schwein-



Abb. 2 — Auf dem Bahnhof Gänserndorf — unsere beiden reservierten Wagen in Erwartung der Dampflok zur lustigen Fahrt nach Gross-Schweinbarth. Foto: Schmiedeke

barth brachte. Dort wurde der 40-minütige Aufenthalt (während dem unsere beiden Wagen umrangiert wurden) nicht nur dazu benutzt, die Auslöser der Kameras heisslaufen zu lassen, sondern auch der einmalig ländlichen Bahnhofswirtschaft einen Besuch abzustellen, denn das Wetter war an diesem Tage erfreulich gut und man wollte seinen Durst stillen. Wirt und Wirtin waren völlig überrumpelt von der nicht vorgemeldeten Gäste-„Invasion“ und hatten innerhalb einer halben Stunde zweifellos einen Umsatz, der in die Annalen dieses rustikalen Gasthauses eingehen dürfte. An einen anderen Dampfzug angehängt, traten wir von dort aus die Rückfahrt nach Wien an — am Rande sei vermerkt, dass bei diesen Fahrten selbstverständlich auch die Dampflok von Verkehrs-Amateuren überfüllt war —, diesmal aber nach Stammersdorf, weil hier die Möglichkeit bestand, mit der Strassenbahnlinie 331 (die z. Zt. höchste Liniennummer in Wien) individuell zur Stadtmitte zurückzukehren.

Damit war aber das Programm dieses Tages keinesfalls beendet, sondern es trat nur eine Verschnaufpause ein, denn um 20.00 Uhr fanden wir uns nochmals im Filmsaal der ÖBB-Generaldirektion zusammen, um einige interessante Streifen vor unserem noch im-



mer nicht ermüdeten Auge ablaufen zu lassen. Zuerst wurden 2 Dokumentarfilme der OBB vorgeführt, und zwar über die neue Schnellbahn und über die fortschreitende Modernisierung bei den OBB; dann folgten die VDVA-Tagungsfilme aus 1968 (Bentheim und Holland) und 1967 (Hamburg und Kopenhagen), während unser Freund Manfred Halle aus Karlsruhe einen wunderhübschen und leider viel zu kurz gewordenen Farbfilm von seiner eigenen Lokomotive zeigte, der bei den Zuschauern von allen Darbietungen am besten „angekommen“ war, wie der langanhaltende Beifall bekundete. Zum Schluss zeigte unser Freund Wilhelm-H. Blum aus Köln — gewissermassen als Appetitanregung — noch eine Reihe herrlicher Farbdias aus Budapest und anderen ungarischen Städten, denn es war ja vorgesehen, im Anschluss an die Wiener Tagung eine Spezial-Exkursion in die ungarische Hauptstadt anzuschliessen, die dann auch stattgefunden hat.

Es war an diesem Abend sehr spät geworden, aber wohl alle Tagungsteilnehmer waren einmütig der Auffassung, dass auch der zweite Tag ein voller Erfolg mit zahlreichen Höhepunkten gewesen ist.

### 3. Tag (23. August 1969)

Dieser Tag, ein Samstag, hätte auch „Tag der Erholung“ genannt werden können, denn wann jemals zuvor gab es ein so „aufgelockertes“ Programm auf einer Jahrestagung?

Wir trafen uns am Bahnhof Hietzing, um von hier aus eine Rundfahrt auf dem Netz der Wiener Stadtbahn anzutreten, während der auch ein längerer Foto- und Informations-Aufenthalt am Depot Michelbeuern eingebaut war, so dass alle Verkehrsfreunde ein umfassendes Bild auch vom Netz und Wagenpark dieses Wiener Schnellbahnsystems gewinnen konnten. Nach unserem Einsteigen auf der Station Schönbrunn marschierten wir gemeinsam durch einen herrlichen Park zum Technischen Museum, in dem sich auch eine recht ansehnliche und ergiebige Eisenbahn- und Nahverkehrs-Abteilung befindet, die naturgemäss von unseren Teilnehmern bevorzugt aufgesucht wurde. Da das Museum am Samstagmittag seine Pforten schloss, sah die Programmgestaltung das Ende der Besichtigung für 13.00 Uhr vor, doch war trotzdem viel Zeit, um sich alles in grösster Ruhe und Gelassenheit anzuschauen. Es folgte ein freier Nachmittag zur beliebigen Verfügung, der wohl gerade hier in Wien besonders dankbar begrüsst wurde, denn Mancher wollte gern einen Bummel durch die alten Wiener Gassen oder

die prachtvollen Ringstrassen machen, nach Schönbrunn hinausfahren oder diese und jene Sehenswürdigkeit näher betrachten. Andere wieder fanden sich am Stadion ein, da just an diesem Tage eine grosse Sportveranstaltung mit Massen-Abtransport per Strassenbahn die besondere Aufmerksamkeit der Amateure erregte.

Am Abend dieses Tages war ein zwangloser gemeinsamer Besuch des berühmten Wiener Prater vorgesehen, doch da es recht kühl und regnerisch war und Viele sich noch immer nicht vom Stephansdom, Hofburg, Grinzing oder auch der U-Strassenbahn zu trennen vermochten, fanden sich nur etwa die Hälfte der Tagungsteilnehmer vor dem Riesenrad ein. Welch ein Glück, dass wir zuerst auf die Liliputbahn zu-„schossen“, denn diese sollte gerade mangels ausreichender Frequenz geschlossen werden, und so wurde gleich ein emsiger Fahrkartenverkauf improvisiert, die Bahnverwaltung hatte ihre helle Freude, kurz vor Betriebschluss plötzlich noch eine Riesen-Einnahme beschert zu bekommen, denn natürlich bestanden wir darauf, noch eine Rundfahrt zu machen, die uns auch gewährt wurde und der sogar noch eine Besichtigung des mollig warmen Lokschuppens folgte. So hatten wir schliesslich auch dieses Wiener Verkehrsmittel noch absolviert und konnten uns dann zur Erlaubung in einem der beliebten Prater-Restaurants niederlassen und stärken. Fahrten mit Geisterbahnen, mit dem Riesenrad oder der Vorbeimarsch an Zerrspiegeln liess auch diesen dritten Tagungstag in wunderschöner lustiger Harmonie ausklingen.

### 4. Tag (24. August 1969)

Was in unserer „Sammlung“ noch fehlte, sollte an diesem letzten Tag folgen: die „Badner Bahn“ (Wiener Lokalbahn) mit ihren schönen blauen Zügen! An der Oper bestiegen wir unseren aus 4-achsigen Trieb- und 4-achsigen Beiwagen bestehenden Sonderzug, um über die U-Strassenbahnstrecke zunächst bis zum Betriebsgelände an der Wolfganggasse in Meidling zu fahren, wo uns die „Kölner“ Wagen schon von weitem entgegenleuchteten. Ein Zwei-Wagen-Zug war bereits umgebaut und präsentierte sich uns in dem hübschen blauen „Kleid“ fotogen — man war allgemein überrascht, was allein mit diesem geschmackvollen Anstrich aus den Kölner Fahrzeugen gemacht worden war, denn alle Teilnehmer waren bei diesem Anblick begeistert. Natürlich wurde „jede Menge“ auch anderer Fahrzeuge hervorgeholt und fotografiert, bis es hiess „Einsteigen“, und zwar in zwei alte ehemalige



Dampfbahn-Beiwagen mit offenen Plattformen, mit denen eine rasante, aber höchst interessante Fahrt in Richtung Baden angetreten wurde.

Am Depot Inzersdorf wurde ein weiterer Foto-Aufenthalt eingelegt, der noch schöner und „ergiebiger“ war als der vorangegangene, denn einige Teilnehmer hatten bei der Depot-„Durchleuchtung“ eine uralte Strassenbahn-Lokomotive entdeckt, die unbedingt herausgefahren werden musste, ungeachtet dessen, dass die Verkehrsfreunde selbst beim Schieben halfen. Doch nicht genug — auch in Leesdorf befand sich noch ein Depot mit äusserst seltenen und kaum bekannten Wagen, die nun wenigstens im Bilde der Nachwelt erhalten bleiben. In dem schönen Kurort Baden angekommen, begaben wir uns, teils mit einem Omnibus der WLB und teils zu Fuss zu einem Heurigen-Lokal, in dem schon ein Imbiss unserer wartete, der an Qualität ein neues „Bonbon“ in unserem Programm darstellte. Es wurde des Heurigen eifrig zugesprochen und der Erfolg dieses Vorganges blieb nicht aus, denn bald wurde gesungen und geschunkelt, dass sich Herr Direktor Hübner — der an diesem Sonntage extra mit uns gefahren war! — und der Tagungsleiter mit ihren Begrüssungs- und Dankes- bzw. Abschiedsworten beeilen mussten, um überhaupt noch verstanden zu werden — es war eine einmalige Höhepunkts-Stimmung, wie sie kaum jemals zuvor einen Ausklang unserer Jahrestagung begleitet hatte.

Mit dem gleichen Sonderzug fuhren wir dann in beschwingter Fröhlichkeit und in dem dankbaren Bewusstsein, eine glänzend verlaufene Jahrestagung erlebt zu haben, nach Wien zurück, wo sich die Verkehrsfreunde und die mitgekommenen Damen verabschiedeten oder sich verteilten, freilich nur für einige Stunden, denn von den 104 Teilnehmern fuhren nicht weniger als 58 noch am gleichen Nachmittag nach Budapest weiter.

So kann der Tagungsleiter mit grösster Befriedigung vermerken, dass ihm auch seine Jahrestagung 1969 gut gelungen ist und dass seine ihm anvertrauten Freunde die Mühen, die um die Organisation einer solchen Veranstaltung nun einmal aufgebracht werden müssen, dankbar anerkannt haben — hoffentlich gelingt es ihm auch im kommenden Jahre, wenn wir in Brüssel tagen werden, sich diesem Erfolg wenigstens einigermassen zu nähern.

Dieser Bericht soll nicht geschlossen werden, ohne den schönsten und herzlichsten Dank aller Tagungsteilnehmer an die gastgebenden Betriebe auszusprechen, nämlich: den **Wiener Stadtwerken**, Abt. Verkehrsbetriebe,

der **A. G. Wiener Lokalbahn**,  
den **Osterreichischen Bundesbahnen (ÖBB)**,  
der **Simmering-Graz-Pauker AG**,  
der **Osterreichischen Verkehrswerbung** (für die hervorragenden Prospekt-Unterlagen und die Organisation der Hotel-Unterkünfte),

nicht zuletzt aber unserem nicht müde gewordenen Freund **Johann Lehnhart**, der selbst als Teilnehmer immer mit uns gefahren ist und seine Aufgabe als „ortskundiger Informant“ glänzend erfüllt hat.

---

Wie schon erwähnt, sind 58 von 104 Tagungsteilnehmern noch gemeinsam nach Budapest weitergereist, um den Verkehr in der ungarischen Hauptstadt, einer der noch vitalsten „Strassenbahnstädte“ Europas, kennenzulernen. Für Viele war der Besuch gerade dieser Stadt zweifellos ein besonderes Erlebnis, und die meisten waren überhaupt zum ersten Male dorthin gekommen.

Auch hier waren wir in einem erst jüngst eröffneten „Motel“ sehr gut untergebracht, das jedoch weit ausserhalb der Innenstadt lag, so dass die Fahrten mit gemieteten Omnibussen durchgeführt werden mussten. Die ungarische Modelleisenbahn-Vereinigung hatte sich sehr bemüht, ein Programm für uns zu arrangieren, das unseren Ambitionen und Vorstellungen einigermassen entsprach, und man darf als Resümee getrost sagen, dass trotz der unzähligen Schwierigkeiten, die sich unseren ungarischen Freunden bei der Organisation unseres Aufenthaltes entgegenstellten, die Tage in Budapest sehr schön und vor allem höchst aufschlussreich waren, denn wir Alle hatten ja selbst die Probleme und die umständlichen Formalitäten gesehen, die uns fremdartig und bisweilen sogar unverstänlich erschienen. Wir fuhren Pionier-Eisenbahn, Zahnradbahn, Strassenbahn, Vorortbahn, U-Bahn — und bei der Hin- und Rückreise natürlich auch Eisenbahn — und hatten innerhalb der 2½ Tage ausreichend Gelegenheit, zu fotografieren und uns mit Informationen zu versorgen, denn im Eisenbahn-Museum, das wir ebenfalls besichtigten (Abb. 3), durften wir einen



Abb. 3 – Im Budapester Eisenbahn-Museum – Strassenbahnwagen aus der ersten Serie der Normalspurwagen, Baujahr 1899. Dieser Typ wurde in den 20er Jahren zum Bw umgebaut, später sogar Zwilling-Bw und im 2. Weltkrieg ausgemustert.

sehr lehrreichen und chronologisch aufgebauten Vortrag über die Geschichte des Budapester Stadtverkehrs anhören. Auch kann-

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### VDVA-Mitgliederversammlung

Vor Beginn der diesjährigen Tagung in Wien fand am 20. August 1969 unsere 13. Mitgliederversammlung statt, der 31 Mitglieder sowie ein durch Vollmacht vertretenes korporatives Mitglied beigewohnt haben. Nach Gedenken der im vergangenen Jahre nicht weniger als 4 verstorbenen Mitglieder wurde der Geschäftsbericht verlesen und einige verbandsinterne Fragen erörtert. Die Finanzlage des VDVA machte eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrages für das beginnende Jahr 1969/70 erforderlich, die jedoch einstimmig gebilligt wurde. Als Tagungsort für 1970 wurde im Wege der Abstimmung **Brüssel** gewählt, da es wegen der progressiv fortschreitenden Stilllegungen bei den Belgischen Vicinalbahnen (SNCV) geboten erscheint, diesem einst sehr umfangreichen Schienennetz noch einen Besuch abzustatten, bevor es zu spät ist, während die ursprünglich vorgesehene Jahrestagung in Zürich mit anschließender Bereisung der Rhätischen Bahn um ein Jahr, also bis 1971, verschoben werden soll. Mithin können Interessenten schon jetzt die folgende Terminvormerkung vornehmen:

- 19. 8. 1970 (Mittwoch) 14. Mitgliederversammlung des VDVA in Brüssel
- 20.—23. 8. 1970 (Do. — So.) Jahrestagung in Brüssel mit Exkursionen in Belgien.

ten wir auf einer Stadtrundfahrt mit einem offenem Omnibus (dort Badewanne genannt) die berühmten und bekanntesten Gebäude und Sehenswürdigkeiten dieser immer noch schönen Donau-Metropole anschauen wie wir sogar Zeit genug fanden, gute Restaurants und an die k.u.k.-Monarchie erinnernde Konditoreien auszumachen — alles in allem ein wenn auch mit Überraschungen und zum Teil Improvisationen angereichertes Programm, das jedoch einen sehr guten Querschnitt durch das heutige Leben, Treiben und vor allem den Verkehr Budapests vermittelte.

Daher soll unser Dank auch an unsere ungarischen Freunde, insbesondere Herrn Dipl.-Ing. **Ferenc Szegő**, nicht vergessen werden, der sich ganz zweifellos intensiv bemüht hatte, zusammen mit seinem Mitarbeiterstab den deutschen Verkehrs-Amateuren einen guten Einblick in das Verkehrswesen der ungarischen Hauptstadt zu verschaffen.

Günter Stetza

Alle VDVA-Mitglieder werden in Kürze die üblichen Unterlagen über das Ergebnis der 13. Mitgliederversammlung in Wien gesondert erhalten.

Stetza

### Foto-Rundsendung 1969

Unser Mitglied, Herr **Wilhelm Pflug**, hat sich auch in diesem Jahre bereit erklärt, die Foto-Rundsendung zusammenzustellen und auf den Weg zu bringen, da er mit dieser Aktion im abgelaufenen Jahre gute Erfolge gehabt hat. Interessenten an dieser Foto-Rundsendung werden daher gebeten, ihre Fotos und Beteiligungswünsche baldmöglichst an Herrn Pflug, 4443 **Schüttdorf, Nordhorner Str. 22**, einzuschicken, damit die Sendung in nicht allzuferner Zeit auf den Weg gebracht werden kann.

### Verbands-Abzeichen

Auf der VDVA-Jahrestagung in Wien wurde von mehreren Seiten der Wunsch ausgesprochen, ein Verbands-Abzeichen zu erhalten, da das bisherige unansehnlich geworden oder verloren gegangen sei. Hierzu wird mitgeteilt, dass diese selbstverständlich nach wie vor zum alten Preise von DM 1,80 von der VDVA-Geschäftsstelle angefordert werden können, da der Vorrat noch nicht erschöpft ist. Neuhinzugetretene Mitglieder (es haben sich während der Tagung erfreulicherweise nicht weniger als 4 Teilnehmer um die Aufnahme in den VDVA bemüht) erhalten das Abzeichen ohnehin automatisch zusammen mit den anderen Unterlagen über ihre Aufnahme.

Stetza



## DIE VERKEHRS-LAGE

### a) Eisenbahnen:

Die **Zillertalbahn** ist zur Zeit dabei, den Bahnhof Mayrhofen durch einen Neubau zu ersetzen, der so gestaltet wird, dass er nach evtl. Stilllegung der Bahn als Hotel weiterbenutzt werden kann. E. A.

Von der gleichen Bahn wäre zu berichten, dass seit 30. Juni eine „Workshop“-Aktion läuft, bei der Freunde der Bahn aktive Hilfe bei Wartungs- und Reparaturarbeiten an Lok und Fahrzeugen leisten.

Bei der **Ungarischen Staatsbahn (MAV)** wurde zwischen Miskolc und Nyékládháza die erste Express-Eisenbahn-Strecke fertiggestellt. Auf ihr können Züge mit einer  $v_{\max}$  von 160 km/h fahren. DEID

Die neuen „Metroliner“-Züge zwischen **New York und Washington (USA)** haben eine derartige Beliebtheit erfahren, dass sie auf weite Sicht hinaus täglich ausverkauft sind, ferner bewirkten sie ein fühlbares Absinken der Flugpassagiere zwischen den genannten Städten, so dass einige Flüge eingestellt wurden.

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Berlin:** Seit 1. 7. SL 4 (BVG-Ost) nur noch Eberswalder Str. — Revaler Str. SL 69 über Dönhofsplatz hinaus bis Leipziger-E. Charlottenstr. verlängert. Als Ersatz für die SL 4 auf dem stillgelegten Abschnitt neue OmL 34 E Revaler Str. — Warschauer-, Mühlenstr. — Ostbf., Holzmarktstr. — Andreasstr. BVB

**Bochum-Gelsenkirchen:** Seit 25. 8. neue Gemeinschaftslinien mit den Vestischen Strab: OmL 96 (ex BG 86 und VS 55) Bf. Horst-Süd — Buer Rathaus — Scholven — Gladbeck, OmL 97 (ex BG 87 und VS 52) Im Eichkamp — Buer Rathaus — Hassel — Westerholt, OmL 98 (ex BG 96 und VS 51) Wanne-Eickel — Buer Rathaus — Westerholt — Herten. Die bisherige OmL 97 (Röhlinghausen — Wanne-Eickel Königsberger Str.) erhielt die Nr. 87. Tischendorf

**Bonn:** OmL 25 über Buschdorf bis Hersel verlängert, der Streckenabschnitt Friedensplatz — Mondorfer Fähre erhielt die neue Liniennummer 20. Doepler

**Charleroi:** SL 4 (Stadtbahn) seit 1. 6. auf Omn umgestellt, zur Umstellung auch SL 5/15 vorgesehen. Dagegen sollen die beiden Hauptlinien 2/7 und 8/9 als Strab bleiben und in Zukunft teilweise auf Viadukten geführt werden. Dafür sollen 2R-PCC-Wagen beschafft werden. Das Sterben der SNCV-Linien im Raum Charleroi wird auch in Zukunft fortschreiten. v. d. Gragt

**Halle:** seit 26. 5. folgender neuer Liniensstand: SL 1 Frohe Zukunft — Wohnstadt Süd, 2 Trotha — Damaschkestr., 3 Trotha — Damaschkestr., 4 Ammendorf — Heide, 5 Trotha — Merseburg — Leuna, 6 Böllberg Reileck, 7 Kröllwitz — Büschdorf, 8 Böllberg — Kröllwitz, 9 Böllberg — Heide, 10 Raideburg — Marx-Engels-Platz, 34 Merseburg — Bad Dürrenberg und 35 Merseburg — Merseburg Süd. HRZ

**Mainz:** Seit 19. 5. OmL 13 nicht mehr über Unt. Zahlbacher Str. und Zahlbach, sondern über Saarstr. — Universität nach Bretzenheim West und seit 4. 8. bis Marienborn verlängert. Zwischen Hbf. und Marienborn Gemeinschaftsverkehr mit DB. Seit 4. 8. neue OmL 12 Hbf. — Uni-Kliniken — Jägerhaus (Hechtsheim) — Ebersheim, Gemeinschaftsbetrieb mit Privatunternehmer. Neise

**Mühlhausen (Thür.):** Der Strabbetrieb wurde am 1. Juli 1969 eingestellt. HRZ

**München:** seit 18. 8. neue OmL 98 Michaelibad (Anschluss SL 29) — Kurt-Eisner-Str. (Neu-Perlach). P. Wagner

### c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Drei weitere U-Bahnwagen (Typ B1), deren Nummern noch nicht bekannt sind, wurden unter Beibehaltung des alten Anstriches zu Arb.-Wg. 1192, 1193 und 1195. BVB

**Hamburg:** zu DVA 296/2337: Stand der Auslieferung bei der **U-Bahn:** bis 9739/9740/9741 und bei der **S-Bahn:** bis 470 139—870 139—470 439. Otto

## ALLGEMEINES

**Otto:** Wer weiss die **Eröffnungs- und Stilllegungs-Daten folgender Strab:**

Allenstein, Hohensalza, St. Avold, Mühlhausen, Metz, Colmar, Diedenhofen und Strassburg?

(Anm. d. Red. Allenstein ist vermutlich noch in Betrieb.)

Garten-Eisenbahnen sind fast schon keine Seltenheit mehr, aber einmalig sein dürfte eine **Garten-Obusanlage**, die sich die Familie Lepine-Smith in Great Bookham (England) zugelegt hat. Ein einem „echten“ Doppeldeck-Obus nachgebildetes Fahrzeug fährt mit

elektrischer Fahrleitung im hauseigenen Park der Familie mit Haltestellen, an denen der Modell-Obus automatisch stoppt.

In **Brühl** (Rhld.) entstand im Rahmen eines Freilichtmuseums eine Nachbildung Alt-Berlins aus der Zeit um 1900. Die im Maßstab 1:2 gestalteten Bauten — darunter auch das Brandenburger Tor — werden durch Nachbildungen von Fahrzeugen (vermutlich in Originalgröße) ergänzt. Auf Pressefotos waren die Pferdebahnwagen Nr. 1 und 712 zu erkennen, doch handelt es sich um Nachbildungen, die bei einer Spezialwerkstatt im Bergischen Land an Hand von Fotos und Zeichnungen entstanden sind. Auch ein vollgummibereifter Doppeldeck-Omnibus ist in den Fahrzeugpark eingereicht worden. BVB

**Die Tagespresse nimmt es nicht genau**, könnte man sagen, wenn man einen unglaublichen Schnitzer in der „Nordwest-Zeitung“, Oldenburg, vom 16.2.1969 entdeckt. In einem mit „Rom erhält eine U-Bahn“ betitelten Artikel berichtet diese Zeitung in völliger Ahnungslosigkeit, dass Rom noch keine U-Bahn besitzt und die Einwohner ein Chaos beim Bau einer solchen Schnellbahn befürchten müssten. Alle Ausführungen dieses Zeitungsberichtes sind völlig sinnlos und gegenstandslos, weil bekanntlich im Jahre 1955 die erste 11,3 km lange U-Bahn eröffnet wurde und sich seither bester Frequenzen erfreut. Eine zweite Linie befindet sich seit längerer Zeit im Bau — ob diese vielleicht gemeint ist? So genau nimmt man es bei der Tagespresse nicht! — au

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Strassenbahn:

**Graz:** Der Unfall-Tw 229 wurde wieder aufgebaut und in Betrieb genommen; der Umbau der Bw-Serie 401—450 in schaffnerlose Bw 301—350 geht zügig weiter, bisher wurden 25 Einheiten umgebaut.

Lehnhart

**Hamburg:** zur Meldung, DVA 296/2337 — 4x Tw 2930 und Arb.-Bw 1062 gingen in den Besitz der Hamburger Verkehrsamateure über; Tw 2954 sowie V7-Bw 4303 und 4305 = a. Aus Wien über Hamburg zum USA-Museum Bethesda gingen nicht 7, sondern nur 1 Bw, und zwar Wien Tw 6062 und Bw 7802.

Otto/HVA

**O. E. G. neu:** 8x Gl-Tw 90—93 (2R, DUWAG). Abgestellt und zur Verschrottung vorgesehen: Halbzüge ET 51/52 und ET 57/58, ferner Bw 147 und 150 = a. Tw 5 = Arb.-Tw.

E. Müller

**Remscheid:** Die nach Stilllegung des Strabetriebes freigewordenen 4x Gl-Tw 101—106 wurden nach **Darmstadt** verkauft, dortige Nummern noch nicht bekannt.

Stetza

**Strausberg:** zur Wagenpark-Statistik, DVA 295/2328: 4x Bw 11 = a, dafür Bw 5 = 11(II). Ferner neu: Tw 1048 ex Leipzig (Leipziger Nummer).

BVB

**Wien:** neu 6x Gl-Tw 4711—4728 (SGP). Die Reihe Z ex New York (4201—4242) war am 31.8. letztmalig in Betrieb, nachdem am 1.9. an der Endstelle Stadlauer Brücke eine neue Schleife eröffnet wurde. Tw 4225 nach

Crich (England) verschenkt, ein weiterer Tw kommt in Wien ins Museum, Rest = a.

Lehnhart

**Wuppertal:** 4x Gl-Tw 4501—4507 (Meterspur) wurden nach **Krefeld** verkauft, dortige Nummern noch nicht bekannt.

Stetza

**Wagenpark-Geschichte Erfurt:** (Fortsetzung aus DVA 297):

Tw 82— 87 Bj. 1936	davon 82—85 nach Mühlhausen, 86 = Nordhausen 29 und 87 nach Eisenach abgegeben
88— 93 Bj. 1938	sämtl. nach Eisenach abgegeben
94— 99 Bj. 1938	noch vorh.
50(II) Bj. 1938	„kurzer“ Wagen des gleichen Typs, noch vorhanden
100—105 Bj. 1939	davon 100 = a, Rest noch vorh.
106—117 Bj. 1943	davon 106, 107, 108, 110, 111, 112, 114 und 116 an die Lockwitztalbahn Dresden, Rest noch vorh.
118—120 Bj. 1913	ex Leipzig 986, 987, 988, wurden wie folgt abgegeben: 118 nach Eisenach 28, 119 nach Mühlhausen 38 und 120 nach Mühlhausen 45.

### b) Omnibusse:

**Bochum-Gelsenkirchen:** neu: 401—402

