

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.

25. Jahrgang

JUNI 1970

Nr. 307

Unbewältigte Nebenprobleme im Reiseverkehr

In der gegenwärtigen Phase der turbulenten technischen Entwicklung erleben wir es immer wieder aufs neue, daß mit der Lösung eines „Hauptproblems“ die parallel laufenden „Nebenprobleme“ unbeachtet und sogar ungelöst bleiben. Denken wir einmal an den nach wie vor völlig unzulänglichen Zubringerdienst zu den grossen Flughäfen, von denen man mit Düsenmaschinen in 900 Stundenkilometern blitzschnell über Kontinente hinweggelangt, aber die Anfahrt mit dem Bus mitunter die gleiche Zeit beansprucht. Viel zu spät also besinnt man sich, dass der Bau einer Schnellbahn hier Abhilfe schaffen würde.

Bei Aufnahme des Jumbo-Jet-Flugverkehrs mit 360 Passagieren pro Maschine stellt man plötzlich fest, dass es unmöglich — also ungelöst — ist, diese 360 Passagiere samt ihres Gepäcks in Minutenschnelle „abzufertigen“ und ihnen auch an Bord den gewohnten Service angedeihen zu lassen — 360 Fluggäste termingerecht und gemeinschaftlich mit einem Bord-Menü zu bedienen, ist auch eines der unbewältigten Nebenprobleme unseres hektischen Zeitalters.

Auf den Eisenbahnbetrieb bezogen, wurde ich jüngst auf einer Reise nach Süddeutschland mit dieser Erscheinung konfrontiert. Die DB rühmt sich mit Recht damit, die Reisegeschwindigkeiten ihrer schnellen Züge immer weiter zu steigern, und so sass ich in einem Zuge nach Passau, bei dem diese im „Zug-Begleiter“ mit 160 km/h ausgewiesen war. Gut und schön und auch bestechend, aber benutzt man in einem solchen Zug den Speisewagen, fühlt man sich auf kurvenreichen Strecken auf eine Schiffsjolle versetzt, die bei Windstärke 10 über die Biskaya schaukelt. Zwischen Koblenz und Mainz

— also auf kurvenreicher Strecke — fiel nicht weniger als 3 mal Geschirr von den Tischen, abgesehen von den sehr unangenehmen akustischen Begleiterscheinungen, die bei manchen älteren Damen die berechtigte Befürchtung erweckt „na, hoffentlich entgleist der Zug nicht“ — so gefährlich hört und fühlt sich das nämlich an. Wenn man die Augen schliesst, erfüllt den Speisewagen ein einziges Scheppern und Klirren von Tassen und Bestecken, der Kaffee schwappt über und man muss dauernd Teller und Gegenstände vor dem Fallen bewahren. Ist das noch Service? Nein, das ist eines der unbewältigten Nebenprobleme, wenn man ein anderes Problem, nämlich dem Reisenden eine schnelle Ankunft am Reiseziel zu ermöglichen, gelöst zu haben glaubt! Zwischen Frankfurt und Würzburg wiederholte sich das gleiche Spiel, nur mit dem Unterschied, dass — weil das Mittagessen fällig war — die Kartoffeln vom Teller kullerten und die Suppentassen „vorsorglich“ nur bis zur Hälfte gefüllt waren.

Analog mit der technischen Entwicklung, die eine Geschwindigkeitserhöhung zum Ziele hat, muss also auch der Laufruhe dieser „Spezialwagen“ eine erhöhte Aufmerksamkeit gezollt werden, denn in diesem Sinne ist ein Speise- und natürlich auch Schlafwagen ein Sonderwagen, für den andere Voraussetzungen geschaffen werden müssen als für einen normalen Reise-Abteilwagen. Auch hier mag ein empfehlender Hinweis auf die vorbildlichen Eisenbahnverhältnisse in Schweden und in der Schweiz am Platze sein, wo man in Speise- und Schlafwagen auch bei hohen Geschwindigkeiten und kurvenreichen Strecken eine angenehme Laufruhe spürt, die tatsächlich einen „Service“ am Fahrgast bildet. Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

VERANSTALTUNGEN

Verein

Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV)

Mit Dampf in die Asse, so lautete das Motto unserer VBV-Kleinbahn-Winterfahrt am 8. Februar 1970 auf der Strecke der BSE nach Wittmar. Gezogen von der Dampflok 2 der Hafenbetriebsgesellschaft wurde der Zug mit den vereinseigenen Wagen „Celle“ und „Naumburg“ sowie dem Wagen 4 der OWE, einem vierachsigen Kurswagen und einem Packwagen der DB. Mit 250 Fahrtteilnehmern besetzt, erreichte der Zug nach Fotohalten in Schapen, Waldfrieden, Hötzum, Gross Denkte den Asseort Wittmar, wo bereits das Tanklöschfahrzeug der freiwilligen Feuerwehr wartete, um die Wasserkästen der Lok wieder zu füllen. Leider regnete und schneite es an diesem Tauwetter-Sonntag, jedoch war die Schneedecke noch für Rodel und Ski gut, für Spaziergänge war es während der Pause jedoch nicht besonders geeignet. Fast planmässig traf der Zug am frühen Nachmittag wieder in Braunschweig ein und alle waren von diesem Winterausflug angetan.

Am 19. April 1970 veranstaltete der VBV die Abschiedsfahrt der 01 1098 Kohle, wobei diese Lok nochmals einen Zug, bestehend aus einem Packwagen und 5 Schnellzugwagen älterer Bauart, mit 245 Teilnehmern von Braunschweig über Salzgitter-Ringelheim, Seesen, Osterode, Herzberg, Northeim nach Altenbeken zog. Nach der Mittagspause wurde nach einem Fotohalt auf dem Altenbeker Viadukt die Rückfahrt angetreten, die nun über Ottbergen, Hötter, Holzminden, Vorwohle, Kreiensen, Seesen und Salzgitter-Ringelheim wieder nach Braunschweig führte.

Die Fahrtteilnehmer hatten mehrfach Gelegenheit, den Zug zu fotografieren, so in den Bahnhöfen Herzberg, Northeim und Altenbeken und auch auf der Steilstrecke über die Wasserscheide bei Hardegsen im Solling, auf dem 482 m langen und 35 m hohen Eisenbahnviadukt bei Altenbeken und auf der Weserbrücke am Schloss Corvey, wo durch Scheinfahrten auch die Tonbandjäger und Schmalfilmer zum Erfolg kamen.

Durch die Hostess Renate wurden die Gäste noch mit Informationsmaterial und für die weiteren geplanten Fahrten des Museumszuges am 24. Mai nach Schöppenstedt bzw. Wittmar mit Prospekten versorgt. Auch für das leibliche Wohl aller Fahrtteilnehmer war während der Reise gesorgt und jeder konnte sich mit Postkarten der VBV-Bau-stein-Serie eindecken.

Die 3 Braunschweiger Zeitungen brachten Berichte, zum Teil mit Bild, von dieser ebenfalls sehr gut verlaufenen Fahrt.

Winnig

Vereinigung

Düsseldorfer Verkehrsfreunde (VDV)

Infolge einer gewissen Faulheit des Geschäftsführers, teils auch, weil er sich darauf verlassen hatte, daß andere es für ihn tun würden, sind die Berichte über die bisherigen Veranstaltungen des Jahres ausgeblieben. Niemand möge annehmen, dass auch die Aktivität erstorben sei. Eine gewisse Amtsmüdigkeit des Geschäftsführers ist zwar erkennbar, desgleichen ein Widerstreben gegen das Schreiben, aber alle geplanten Veranstaltungen haben stattgefunden.

Im Januar hat der Unterzeichnete seine Dias aus Japan einer stattlichen Besucher-schar vorführen dürfen, wobei er durch eine fast willkommene technische Panne in die Lage versetzt wurde, die allgemeinen Ausführungen etwas ausführlicher zu gestalten.

Im Februar zeigte uns Dieter Walting unter dem Titel „Verwehte Spur an Rhein und Ruhr“ (Verse vom Geschäftsführer) aus seinem reichen Schatz von mittlerweile vergangener Strassenbahnherrlichkeit.

Im März waren wir mit etwa 60 Teilnehmern Gäste der Wuppertaler Schwebbahn. Nach einem Lichtbildervortrag, der auch alten Schwebekennern noch Nichtgewusstes zu bieten vermochte, wurden Werkstatt und Halle besichtigt. Alsdann waren die Teilnehmer zu einem Rundkurs mit einem der beiden Gelenkwagen eingeladen, der ein neues Schwebefühl vermittelte und zahlreiche Einblicke in die verborgenen Schönheiten des Wuppertales vermittelte.

Im April erfolgte eine Besichtigungsfahrt neuen Typus. Die Vestische hatte uns eingeladen. Darauf trafen sich 12 Unentwegte bei Regen in Wanne-Eickel und beschlossen nach Diskussion, die Bahn mit Hilfe von 3 Kraftfahrzeugen zu verfolgen. Es kam desensungeachtet zu einer Werkstattbesichtigung in Herten mit Kommentar, verzögert durch den Umstand, dass sich einer der Führer schnell noch vorher rasieren musste. Der gezeigte Unternehmungsmut wurde durch 60 Minuten Sonnenschein belohnt. Nonnenbuschweg, Depot Recklinghausen (völlig personalleer), Nordcharweg, Buer, Bottrop, Gladbeck, dann zersprengte ein neues Unwetter die Gruppe. Der internationale Anstrich war durch die Präsenz eines Ruhr-Holländers gewahrt.

Am 23. Mai kam es zu einem Höhepunkt: Die von 3 Gruppen (es besteht kein Mangel

an Gruppen, Vereinen, Arbeitsgemeinschaften und Interessengemeinschaften, an sich ein schönes Zeichen für die lebhafteste Aktivität in Verkehrsfreundekreisen) organisierte Niederrhein-Rundfahrt von Duisburg nach Krefeld und zurück. 115 Teilnehmer auf 16 Achsen, ständig geletzt durch Bier, Kaffee, Cola, Brötchen, ebenfalls ständig informiert durch kundige Kommentatoren am Mikrophon, fuhren 132 km Strassenbahn. Eine Rundfahrt im strengen Sinne war es nicht, sondern eine Hin-, Rück-, Hin- und Rückfahrt, dessen ungeachtet eine bemerkenswerte Unternehmung, die bei den zum Teil frustrierten Normal-Fahrgästen an den Haltestellen eitel Verwirrung erregte. Die Werbung hatte auch vermocht, nichtbahngebundene Bürger zum Mitfahren zu veranlassen, alles in allem ein schöner Erfolg für Herrn Röhr und die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr, der der Reinerlös des Unternehmens zuzufliessen bestimmt war. Die Krefelder Freunde hatten sich noch eine besondere Überraschung ausgedacht: Gleichzeitig mit unserem Sonderzug traf der historische Krefelder Zug am Hbf. ein: Tw 93 ex 247 im neu errungenen Urzustand, blau und hellblau, dazu ein nachempfunder offener Beiwagen, beide als Attraktion für den bevorstehenden „Tag der offenen Tür“ und verschiedene damit zusammenfallende Kongresse bestimmt. Dieser Teil der Fahrt war gewürzt durch komplizierte Ran-

giermanöver in Osterrath, da in Krefeld keine Schleife besteht. Das Aufregendste waren zweifellos die Baustellen der Stadtbahn Ruhr in Duisburg (Neuer Friedhof) und Sittardsberg, der Anfang vom Ende der D-Bahn. Es muss hier offenbart werden, dass verschiedene Teilnehmer Zweifel an der Weisheit des Entschlusses laut werden liessen, gerade diese hervorragend ausgebaute und unterhaltene Schnellstrassenbahn, die nicht gerade nach noch weiterer Verbesserung schreit, als Versuchsstrecke für das neue Projekt zu beschlagnahmen, anstatt beispielsweise eine bahnlös gewordene Stadt wie Oberhausen zum Ansatzpunkt für neue Versuche zu machen. Der Vergleich mit dem Mann, der ein neues Klavier in einem Konzertraum ausprobiert, wo gerade ein Konzert im Gange ist, hinkt natürlich, und doch... oder? Auch sonst gab es zu diesem Thema vieles zu hören, was nie in Zeitungen stehen wird und trotzdem mindestens zu 60 bis 70% wahr sein dürfte. Es soll auch hier nicht wiedergegeben werden. Fahrten und Zusammenkünfte wie diese haben, abgesehen von ihren unmittelbaren Reizen, den begrüßenswerten Effekt, dass man vielseitig und kurzgeschlossen informiert wird, so wie es die Verantwortlichen sich nicht träumen lassen. So verlief denn auch diese Fahrt zu allseitiger Befriedigung und Bereicherung. Dank und Ruhm den Veranstaltern.

P. Boehm

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die in DVA 305/2406 betr. D 469/470 enthaltene Behauptung, mit diesem Zuglauf werde der **Grenzübergang Furth im Wald** zum ersten Male nach dem Kriege für den Reiseverkehr geöffnet, stimmt nicht. Der Grenzübergang Furth im Wald war bereits vom Sommer-Fp 1957 bis zum Winter-Fp 1962/63 für den Reiseverkehr geöffnet. Allerdings bestand keine durchgehende Verbindung, den Anschluss stellte ein VT der CSD Furth i. W. — Pilsen her. Dillmann

Bei der Kahlgrundbahn (Kursbuch Nr. 416a) **Kahl (Main) — Schöllkrippen** werden im kommenden Sommerfahrplan die letzten Sonntags-Fahrten auf der Schiene durch Strassenbus-Kurse ersetzt. Während des noch gültigen Winter-Fp werden auf der Schiene 1 x täglich, 7 x werktags und 1 x nur sonntags Fahrten durchgeführt, gemäss Sommer-Fp dann nur noch 1 x täglich und 6 x werktags. Harding

Die Triebwagen der **Stubaitalbahn** wurden jetzt mit 3 (!) Stromabnehmern ausgerüstet, davon ist der 3. ein Halbscherenstromabnehmer. Lövenstierne

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Amsterdam: Der Stadtrat hat einen Plan für die „Linien von morgen“ bewilligt, wobei die wichtigsten SL zu 100% eigenen Bahnkörper erhalten sollen. In der 1. Stufe handelt es sich um SL 3, 10, 13 und 17, wobei SL 3 bis Fred. Hendrikplantsoen verkürzt und SL 10 dafür nach Planciusstraat geführt wird. Der Abschnitt nach Van Hall Straat entfällt, SL 17 soll durch die Leidsestraat und Overtoom und dann weiter nach Osdorp geführt werden. Im „Austausch“ werden die SL 1, 2, 7 und 27 aufgegeben.

v. d. Gragt

Berlin: zur Meldung in DVA 305/2406: Aufgrund der Inbetriebnahme der U-Bahnstrecke zum Zwickauer Damm wurde die OmL 67 auf die Strecke Mehringplatz — Buckow, Johannisthaler Chaussee E. Rudower Str. (nicht Wutzkyallee) **verkürzt**. In-

zwischen ist eine weitere Verlängerung eingetreten, und zwar ab Hallesches Tor (statt Mehringplatz) nach Buckow.

Schmiedeke

Berlin: Bei der BVG-Ost folgende Linienänderungen: SL 64 nur noch Hohenschönhausen Degener Str. — Leipziger- Ecke Charlottenstr., SL 71 Heinersdorf — Kupfergraben an Sa und So nur noch Heinersdorf — Hackescher Markt, SL 82 jetzt ständig S-Bf. Ostkreuz — Mahlsdorf-Süd Hubertus (nicht mehr bis S-Bf. Köpenick), SL 86 nur noch zwischen Schmöckwitz und S-Bf. Köpenick, SL 92 Oberspree — Sonnenallee an Sa und So nur noch Oberspree — Oberschöneweide, Nalepastr., SL 95 nur noch Köpenick Krankenhaus — S-Bf. Baumschulenweg, in HVZ bis Wiener Brücke. OmL 35 S-Bf. Nöldnerplatz — Biesdorf-Süd nur noch in HVZ.

B V B

Dubrovnik (Jugoslawien): Nach einem schweren Unfall des Tw 5 am 31. März 1970 wurde der gesamte Strassenbahnbetrieb unverzüglich **eingestellt**. Tw 5 ist schrottreif, ein Tw soll in Strab-Museum nach Stockholm und ein anderer nach München kommen.

H. Ki.

Heidelberg: seit 11. 5. neue OmL 30 Rohrbach Markt — Hasenleister (neuer Stadtteil) im 20-Min.-Verkehr.

E. Müller

Remscheid: seit 19. 4. OmL 6 bis Hasteraue verlängert.

Aders

S. N. C. V., Gruppe Brüssel: SL D (Porte de Ninove — Dilbeek — Schepdael — Eyzeringen) am 20. 2. eingestellt, SL V (Dilbeek — Midi — St. Job) und SL S (Scheut — Place Roupepe) am 22. 2. auf Omn umgestellt. Damit ist die Schienenverbindung zum Strab-Museum Schepdael unterbrochen.

v. d. Gragt

Triest: Lt. „Eisenbahn“ ist die letzte Strablinie am 31. März 1970 eingestellt worden; die Vorortbahn (z. T. Zahnradbetrieb) nach Opicina jedoch befindet sich weiterhin in Betrieb.

Wiesbaden: seit 8. 5. neue OmL 14 Biebrich Friedensanlage — Werkauf-Center — Schierstein Zeilstr.

Neise

Würzburg: Lt. Bayerischer Staatszeitung, München, v. 17. 10. soll eine 6 km lange Strab-Neubaustrecke zur Erschließung des neuen Wohngebietes Heuchelhof gebaut werden. Damit im Zusammenhange entsteht am Dallenbergbad (SL 3 nach Heidingsfeld) eine Wendeschleife für Zwischenfahrten.

Fruth

ALLGEMEINES

Zur Umfrage betr. Omnibusverkehr in Kleinstädten:

Kirchheim (Teck): Fa. König, 2 Stadtlinien.

Wendlingen (Neckar): Fa. Schefenacker, Plochingen

1 Stadtlinie in Verbindung mit dem Nachbarortsverkehr nach Köngen.

Fruth

in **Flörsheim** (Main) — ca. 11 000 — wurde am 29. 9. 1969 ein Stadtverkehr eingerichtet mit den Linien:

1 Flörsheim Bahnhof — Keramag, und

2 Flörsheim Bahnhof — Wicker.

Auf OmL 1 werden 26 (sonntags 17) und auf OmL 2 13 (sonntags 11) Fahrten ausgeführt. Die Betriebsführung obliegt der Deutschen Bundesbahn, Kraftwagenbetriebswerk Mainz.

Neise

Der **meistgereiste Strassenbahnwagen** der Welt hat erneut eine Heimstatt gefunden:

Der Wiener „Z-Wagen“ 4225, der vor rd. 20 Jahren aus New York (dort TATS 674)



per Schiff in die österreichische Hauptstadt überführt wurde, kam am 16. April über Hamburg und von dort wiederum per Schiff in King's Lynn, Norfolk (England) an (Abbildung). Von Wien wurde der Wagen auf dem Schienenweg bis Hamburg befördert und von dort mit der Hamburger Reederei „Washbay Line GmbH“ nach England gebracht. Das allerletzte Teilstück dieser erneuten Weltreise zum Strassenbahn-Museum Cr'ch wurde dann auf einem Strassentiefader durchgeführt.

J. H. Price

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Das in DVA 305/2408 empfohlene neue Buch „**Der Wagenpark der Berliner S-Bahn**“ kann direkt vom „Arbeitskreis Berliner Nahverkehr“, 1 Berlin 12, Kaiser-Friedrich-Str. 41, bezogen werden. PS-Konto Berlin-West 266 80. Schmiedeke

Jubilee Selections, von P. F. Dyer, herausgegeben von der „New Zealand Railway & Locomotive Society Inc.“, Wellington, 112 S., zahlr. Abb. u. Pläne, \$ 2,70.

Diese neuseeländische Schwester-Organisation des VDVA hat anlässlich ihres 25-jährigen Bestehens das vorliegende Werk herausgebracht, das eine umfassende Dokumentation des Eisenbahnwesens auf Neuseeland darstellt und über Strecken und Einrichtungen, vor allem aber die Dampflokomotiven erschöpfend Auskunft gibt. In 29 Einzelabschnitte gegliedert, kann der Leser alle gewünschten Details mühelos auffinden. Die englische Sprache bietet dabei kaum Schwierigkeiten.

Der Verlag **Werner Böttcher**, 46 Dortmund, Hohe Str. 57 hat nach einer Pause die Reihe seiner beliebten kleinen Publikationen wie folgt fortgesetzt:

Fotografierte Kleinbahnen-Welt, 3.—4. Folge, 36 Kunstdrucks., 85 Fotowiederg., DM 10,—.

Die Rügensch Kleinbahnen, von Edmund Gau, Nr. 15 der „Schmalspurbahn“ 1. Teil sowie Nr. 16, 2. Teil, zus. 40 S., DIN A 5, 26 Abb., 1 Karte, 1 Lokliste, Fahrpläne aus 1932 und 1970, beide Hefte DM 6,—.

Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, Nachdruck aus „Berlin und seine Eisenbahn 1846—1896“, 28 S., 16 Abb., DM 5,—.

Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen Schlesiens, 5 Hefte (Nr. 45 bis 49) der „Böttchers Kleinen Eisenbahnschriften“, von P. Dost, zus. 156 S., davon 20 S. Kunstdruck mit 40 Fotowiederg., sowie 50 Abb. im Textteil (Karten, Streckenpläne, Gleispläne, Fahrzeugbestellungen usw.) je Heft DM 5,— zus. DM 25,—.

Bei der bewährten Qualität der Böttcherschen Veröffentlichungen wäre es müßig,

auf Einzelheiten an dieser Stelle einzugehen — auch diese neuen Broschüren bilden für jeden Eisen- und Kleinbahnfreund hervorragende Fundgruben, so dass ihre Beschaffung bestens empfohlen werden darf.

Hongkong Tramways, von R. L. P. Atkinson & A. K. Williams, 96 S. DIN A 5 und zahlr. Tab. und Zeichn., erschienen bei LRTL-Publications, 35 Montholme Road, London, SW. 11 zum Preise von sh 40/—.

Das soeben erschienene Werk über die Strassenbahnen in Hongkong kann in seiner chronologischen Darstellung und einer guten Übersichtlichkeit als eine Chronik betrachtet werden, die über alle Einzelheiten dieses Betriebes in Wort und Schrift (englisch) Aufschluss erteilt. In diesem Buch offenbart sich eine Fülle interessanter und kaum vermutterter Informationen aus Vergangenheit und Gegenwart. Seine Beschaffung kann — zumal zu einem so günstigen Preise — bestens anempfohlen werden.

Report 70, herausgegeben von der Deutschen Bundesbahn als erneuter Rechenschaftsbericht über Leistung und Stand des Unternehmens im Jahre 1970, 168 S. DIN A 4 mit zahlr. Abb. und Tab., Nestra-Verlag, 61 Darmstadt.

Das nun schon gut bekannte Werk weist auch in der 1970er Ausgabe einen bunten Strauss aktueller und interessanter Berichte — wohlgeordnet nach Verkehrspolitik, Werbung, Technik und Betrieb u. a. — namhafter Autoren auf, bei denen ein erfreulich klarer Ausblick auf die Zukunft der Eisenbahnen erkennbar ist. Ein Pressespiegel, eine Zeittafel und ein übersichtliches Stichwortverzeichnis machen das Werk zu einem anregenden Lesestoff.

Binnenschiffahrts-Nachrichten, Heft 4/70: „Die Schifffahrt auf dem Ammersee und der Amper“, ein interessanter und illustrierter Aufsatz über den wenig bekannten Wasserverkehr auf den genannten oberbayerischen Seen. Vehlber

Bremer Nachrichten (24. 1. 70): „Ein Zug ganz ohne Räder...“, interessanter Bericht (mit 1 Foto) über den neuen französischen „Urba“ Minibus, der als „Massenverkehrsmittel der Zukunft“ (?) deklariert wird. Vehlber

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahn:

Albtalbahn: neu Hilfs- und Schneeräumwagen 71 ex Karlsruhe 100. Vögele

Antwerpen: neu 4x PCC-Tw 2121—2125, mithin Serie ausgeliefert. Cohn

Heidelberg: Bw 137 und 144 = a; mithin von der 4x Bw-Serie 136—153 nur noch vorhanden; 141, 142, 145, 148, 149, 151—153. E. Müller

Karlsruhe: neu: 6x Gl—Tw 195—199 (DWM), damit Serie ausgeliefert. Folgende Wagen = a: Tw 84, 96, 104, 106 und Bw 265, 271, 274, 276 und 281. Tw 100 an Altbahn (siehe dort) abgegeben. Vögele

Linzer Lokalbahn (Österreich): Die für diese Bahn bestimmten Kölner Wagen Tw 1287—1294 und Steuer-Bw 2288—2294 sind eingetroffen und stehen im Bahnhof Vorchdorf. In diesem Jahre kann jedoch nur erst 1 Zug umgebaut und in Betrieb genommen werden. Lehnhart

Mainz: 3x Tw 295—300 (ex 95—100) abermals umgenummert, und zwar jetzt: 255—260. Neise

München: Nachtrag zu DVA 306/2417: 6x Gl—Tw 101—102 werden die neuen Nummern 2891—2892 erhalten. P. Wagner

O. E. G.: neu: ET 41 (II) + ES 42 (II) und ET 51 (II) + ES 52 (II) ex ET 25 + ES 26 sowie ET 31 + ES 32. E. Müller

Pforzheim: 4x Bw 707 wurde an die „Vereinigten Bahn-Worb-Bahnen“ (Schweiz) verkauft. Bei Bewährung des Fahrzeuges sollen auch die anderen 4x Bw nachgekauft werden. E. A.

Verviers: Nach Stilllegung des Strab-Betriebes wurden Tw 34 und 85 an die AMUTRA abgegeben, während Tw 38 und 82 sowie Bw 41 an TTA (?) gingen.

v. d. Gragt

Würzburg: Bw 174—175 = a. Stetza

Wagenpark-Geschichte Dresden (Fortsetzung):

31—36, 96 (I),
97 (I) u. 99 (I)

Bj. 1883 Brill, Einspanner,
6 F.

1900: Umbau der Wagen
33—36 in el. Bw mit
3 F.

1902—06: restl. Wagen = a

1906: Städt. Strab 45—48

1911: 45—46 = 404—405
= a (1921)

1923: 47 und 48 = a

40—48, 95,
121—123

Bj. 1882 Herbrand, Ober-
deckwg., 6 F.

1891: 121 = Umbau zu
Akku-Versuchs. oh.
Decksitz

1900/01: Umbau von 46—48 in
3f-Quersitzer ohne
Oberdeck (el. Betrieb)

1904: Umbau der restl. Wa-
gen in el. Bw oh.
Oberdeck

1906: Städt. Strab 127—132,
233—235, 133, 136—
138

1911: 129 und 138 = 416,
415 = a (1927)
132 = Schneepflug-
Tw 2021 = 3027 (25)
= 3185 (48)

1916: 127 = a

1921: 128, 133, 136, 137 = a
131 = Umbau zu 3-f.
Quersitzer = a (35)

1928: 233—235 = Verwen-
dung für Bühnlauer
Leicht-Bw 233 (II) —
235 (II)
233 (II) = 321 (II) (5j)
= a (58)
234 (II) = Cottbus 74
(1950)
235 (II) = Schwerin 28
(1950)

1930: 130 = a
Fortsetzung folgt
Lohrmann

b) Omnibus:

Berlin: neu Reisebus (Dai) 52 und 53 (Typ 0302), ähnlich dem bereits aus 1968 vorhandenen 51. BVB

Bremen: hier laufen jetzt die VOV-Standard-Omn 4301 und 4302 ex München gleicher Nummer und mit Münchner pol. Kennzeichen. Lübbers

Karlsruhe: neu: VOV-Standard Dai 0305: 91—110. Bisher grösste vorh. Bus-Serie in K. Vögele

Mainz: 58, 62 und 64 = a. Neise

Moers: neu 1331—1350 (Bü, Standard), 2307 (Dai, Standard) und 6302 (MAN, Standard). Folgenden Omn = a: 1112, 1114, 1115, 1116, 1117, 1119, 1120, 1202, 1208, 1407, 1501, 2202 und 2507. Stetza

Würzburg: neu 77 (Reisebus) sowie 78—84 (Standard, Mag), Umnummerungen: Gl—Omn 31 = 29 (II) und 33 = 20 (II). Folgende Omn = a: 20 (I), 29 (I), 30, 42, 64, 65, 66 und 68. Stetza

Wagenpark-Statistik Idar-Oberstein:

1 Bj. 1954 Bü 4000 T/Lud.

2 Bj. 1954 desgl.

3 Bj. 1955 Bü 6500 T/Lud, = a

4 Bj. 1957 Bü TU 10

5 Bj. 1960 Bü 13 RU 10

6—7 Bj. 1963 MAN 750 HO M 11

8 Bj. 1967 desgl.

9—16 Bj. 1969 MAN 750 HO M 11 A.

Neise

Vor 40 Jahren: Das Ende der Schlebuscher Kleinbahn

(Wie vor 40 Jahren Leverkusens erste Strassenbahn verschrottet wurde)

von Werner Fricke, Leverkusen (Schluss aus DVA 306)

Da der Güterverkehr allein Zweidrittel der Einnahmen aufbrachte, glaubten die Schlebuscher, dass alles gut gehen und die Bahn, wie es der Vertrag mit den Mülheimer Kleinbahnen vorsah, in 50 Jahren in das Eigentum der Gemeinde übergehen würde. Doch das Verhängnis kam, als die Karbonitfabrik über die Dynamitfabrik einen eigenen Bahnanschluss anlegte. Da die Rentabilität nun nicht mehr gegeben war, entschlossen sich die Mülheimer Kleinbahnen, die Schlebuscher Bahn stillzulegen. Bei der Regierung stellten sie den Antrag, den Abbruch der Bahnanlagen zu gestatten, den die Schlebuscher aber unter allen Umständen zu verhindern suchten. Die Gemeinde kaufte darum, nach dem bereits am 1. November 1922 die letzte „Elektrische“ über die Schienen gerollt war, 1923 die gesamten Bahnanlagen zum Festpreis von 315 000 Goldmark an.

Strassenbahn nach Rheindorf geplant

Bei diesem Ankauf spielte auch der Plan, diese Strecke einmal bis Wiesdorf und sogar bis Rheindorf auszubauen, eine grosse Rolle. Dazu sollte es aber nicht mehr kommen, da Ende der zwanziger Jahre der Autobusverkehr schon sehr an Bedeutung gewonnen hatte. So wurde 1930 auch bereits die Ost-West-Achse Leverkusen regelmässig von Autobussen der Firma Menrath befahren. Dazu kam, dass Schlebusch aus eigener Kraft nicht daran denken konnte, die Bahn wieder in Betrieb zu setzen. Die Gemeinde war durch die inzwischen erfolgte Stilllegung der Karbonitfabrik und den damit verbundenen Gewerbesteuerausfall in derartige Schulden geraten, dass sie tief in finanziellen Schwierigkeiten steckte. Die Masten der Bahn verrosteten also und jahrelang standen die Wagen der Kleinbahn unbenutzt in der Halle am Morsbroicher Bahnhof an der Kalkstrasse. Erst als sich Schlebusch am 1. April 1930 mit Wiesdorf vereinigt hatte und ein Teil der gleichzeitig aus der Taufe gehobenen Stadt Leverkusen geworden war, machte man mit der Schlebuscher Kleinbahn „reinen Tisch“.

Meistbietend verkauft

Eigenartigerweise sind es zu dem Zeitpunkt, zu dem wir uns mit derartigen Verschrottungsproblemen auseinandersetzen müssen, gerade 40 Jahre her, als die Schlebusch-Manforter Kleinbahn ein rühmliches Ende nahm. Im „Leverkusener Generalanzeiger“ erschien im Januar 1931 folgende Bekanntmachung:

„Das Schienen- und Oberleitungsmaterial in der Bahn-, Kalk- und Reuterstrasse sowie zwei Anhänger und drei Triebwagen sollen an den Meistbietenden veräussert werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis Donnerstag, den 22. Januar 1931, mittags 12 Uhr, im Rathaus, Zimmer 31, abzugeben, wo auch die Öffnung im Beisein der etwa erschienenen Bieter erfolgt. Angebotsformulare können daselbst gegen Zahlung von einer Mark in Empfang genommen werden. Leverkusen, den 5. Januar 1931. Der Bürgermeister: In Vertretung: der Beigeordnete Dr. Jansen.“

Stilllegung und Verschrottung waren nicht zu umgehen

Obwohl die Schlebuscher ihr Verkehrsmittel rege benutzten, zeigte sich angesichts der kurzen Strecke bald eine mangelnde Rentabilität. Die Fahrgastzahlen sanken im Jahre 1922 auf noch 101 000. Hinzu kam, dass die Gemeinde Schlebusch mit der Mülheimer Kleinbahn einen harten Kampf auszufechten hatte, Schlebusch versuchte mit allen Mitteln, mit dem Vertragspartner eine Einigung zu erzielen, um den Abbruch der Bahn zu verhindern, da dies eine Wiederinbetriebnahme auch bei besseren Zeitverhältnissen unmöglich machen würde. Die Verkaufsverhandlungen führten schliesslich dazu, dass die Bahn in den Gemeindebesitz überging. Eine Stilllegung des Verkehrs, die nur vorübergehend sein sollte, liess sich nicht vermeiden. Damit war das Schicksal der Bahn für immer besiegelt.

Sie wurde nun, wie aus der vorstehenden Bekanntmachung zu ersehen ist, auf Abbruch verkauft und bald darauf abmontiert. Es half nichts, dass besonders manchem alten Schlebuscher, der dreissig Jahre vorher mit für die Bahn „gekämpft“ hatte, das Herz weh tat, als ihre letzten Überbleibsel verschwanden. Ja, die Schlebuscher waren auch nach der Jahrhundertwende u. später sehr stolz auf ihre Bahn. Das wird auch durch verschiedene humorvolle Gedichte deutlich, die ein Schlebuscher Heimatdichter am Tage der Einweihung veröffentlichte. Da heisst es zum Schluss:

„Du Schlebusch bist nun fein heraus,
Du wirst zur Weltstadt bald,
Ob deinem Ruhm von Haus zu Haus
Aldeutschland widerhallt,
Nun zu erstreben eins noch bleibt,
Was zeitgemäss zuma!
Eh' man das Jahr 2000 schreibt —
Zum Rheine ein Kanal.“

