

# 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

AUGUST 1970

Nr. 309

## Ein Ponytram - anno 1970



Foto: J. W. Montenberg

Da wir uns schon daran gewöhnt haben, dass vielerorts und in kurzen Zeitabständen Museums-Bahnen wie Pilze nach einem Regen aus der Erde schießen, nimmt es nicht wunder, dass selbst in ländlichen Bezirken solche „Attraktionen“ ins Leben gerufen werden. In der kleinen niederländischen Gemeinde **Joppe** (bei Gorssel) gibt es jetzt ein „Ponytram“, das allerdings vorwiegend von

der dörflichen Jugend in Anspruch genommen wird. Das Fahrzeug aus dem Baujahr 1890 stammt von der kaum noch bekannten Waggonfabrik Decauville; es bewegt sich auf einfachen Grubenschienen sehr kleinen Profils, so dass das Pferd (Abb.) alle Mühe hat, an Samstagen und Sonntagen sowie zur Ferienzeit die Last zu ziehen.

## Zweite Metro-Linie in Brüssel im Bau

Gerade noch rechtzeitig vor unserer Jahrestagung traf die folgende Information ein: Die Tunnelstrecken der Metro-Linie 2 (Kleiner Ring) sollen im Dezember 1970 ab Square Frick bis zur Porte Louise von den SL 101,

102 und 103 befahren werden, während SL 18 und 19 zunächst noch an der Oberfläche verbleiben, aber später auch durch den Tunnel fahren werden.

Cohn

# DIE VERKEHRS-LAGE

## b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Berlin:** Bei der BVG-Ost wurde die Nacht-SL 22/49 (Buchholz — Rosenthal) in 97 umbenannt. BVB

**Brüssel:** Seit 12. 5. SL 103 nur noch Dieleghem — Hôpital Grugmann, dafür OmL 13 bis Dieleghem verlängert, seit 20. 6. SL 90 bis Nordbahnhof verkürzt, OmL 57 desgl., am gleichen Tage wurde das Strab-Depot Chaussée de Louvain in ein ausschliessliches Omn-Depot umgewandelt. Cohn

**Hagen:** seit 14. 6. SL 7 im Abend- und Wochenendverkehr über Markt hinaus bis Oberdelstern verlängert, SL 3 abends und zum Wochenend eingestellt und dann durch OmL 22/23 bzw. 26 ersetzt. OmL 13 auf dem Abschnitt Fley — Bathey nur noch in HVZ, OmL 25 an Sonntagen in 2 Teilen: Haspe — Kipperstr., und Hohenlimburg — Rathaus. Fuge

**Kassel:** seit 28. 9. 69 neue SL 8 Hessenschanze — Rathaus — Am Stern — Lindenberg, OmL 25 Bebelplatz — Kirchweg — Frankfurter Str. bis Waldau verlängert. Fuge

**München:** Am 15. 6. wurde das Strab-Depot (4) an der Soxhletstrasse geschlossen, die dort beheimatet gewesenen Züge der SL 2, 6 und 8 wurden auf andere Betriebshöfe verteilt. Mit den Bauarbeiten für die letzten beiden Strab-Verlängerungstrecken wurde begonnen: SL 9 und 20 über Eifnerplatz hinaus nach Engelschalking Cosimapark, und SL 11 und 29 über Michaelibad hinaus nach Perlach. Inbetriebnahme ist für September 1970 vorgesehen. P. Wagner

**Nürnberg:** Seit 26. 4. SL 24 und SL 26 auf dem Streckenabschnitt Westfriedhof — Plärrer eingestellt. SL 12, 13 und 26 verkehren wie folgt:

(im Sommerabschnitt 27. 4. bis 16. 10. 1970):  
12 eingestellt,

13 Schweinau — Plärrer (nicht 27. 7. bis 28. 8. 70)

26 Gustav-Adolf-Str. — Gibitzenhof

(im Winterabschnitt 19. 10. bis 23. 4. 1971):

12 Gustav-Adolf-Str. — Plärrer — Opernhaus — Hauptbahnhof — Erlenstegen

13 Schweinau — Plärrer — Lorenzkirche — Hauptbahnhof — Mögeldorf

26 Plärrer — Gibitzenhof

Seit 29. 6. Änderung der OmL in Langwasser: Aufgabenstellung der OmL 95 und 99 vertauscht: 95 nunmehr Bauernfeindstr. — Zugspitzstr./Süd — Kohlfurter Str. — Friedensdorfstr. mit den Fahrtabständen der vormaligen OmL 99, OmL 99 nunmehr Bauernfeindstr. — Harnischschlag — Kohlfurter Str. mit den Fahrtabständen der vormaligen OmL 95. OmL 98 eingestellt und in Sonder-OmL Bauernfeindstr. — Zugspitzstr./Süd — Kohlfurter Str. umgewandelt. Diese Linie ergänzt somit montags bis freitags in HVZ die OmL 95 zum 5-Min.-Verkehr. Dillmann

**S. N. C. V. (Belgien):** Am 26. 6. verkehrten zum letzten Male in der Gruppe Brüssel die SL AL barré Nord — Asse — Hekelegem, B Nord — Zellik und L barré Nord — Wolvtem. Die Stammlinien AL (Nord-Aalst) und L (Nord-Londerzeel) wurden — wie gemeldet — bereits vor geraumer Zeit eingestellt. Cohn

## c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Die U-Bahnwagen des Typs DL aus dem Beschaffungsprogramm 1969/70 sind bis 2352/53 (DWM) sowie bis 2388/89 (Orenstein & Koppel) ausgeliefert. Gegenwärtig werden die Wagen 241 und 334 (Typ B1) verschrotet. BVB

## e) Das Liniennetz:

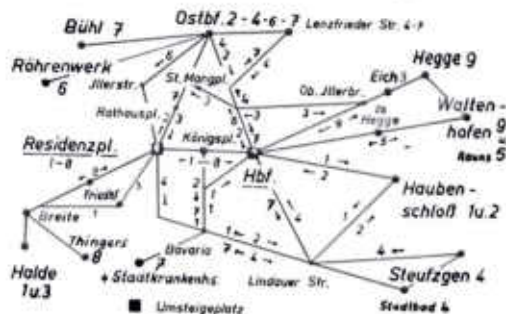
heute **Kempten** (Allgäu): Stadtverkehr Kempten oHG Adam Pfahler: (Omn)

1 — Halde — Hbf. — Haubenschloss

2 — Ostbahnhof — Hbf. — Haubenschloss

3 — Eich — St. Mangplatz — Halde

4 — Ostbahnhof — Hbf. — Steufzgen



5 — Hbf. — Waltenhofen — Rauns

6 — Hbf. — Kaufmarkt — Residenz

7 — Stadtkrankenhaus — Hbf. — Ostbahnhof

8 — Hbf. — Residenzplatz — Thingers

9 — Hbf. — Hegge — Waltenhofen

(vgl. auch „Wagenpark-Statistik“) Rudnicki



## ALLGEMEINES

Am 6. April 1970 wurde in München die **Strassenbahn-Wanderbücherei** (Tw 24) eingestellt, wobei die letzten 6 Ausleihplätze von der schon bestehenden Omnibus-Wanderbücherei mit übernommen werden. Es soll versucht werden, den, soweit bekannt, einzigen Strassenbahn-Büchereiwagen der Welt, in einem Museum unterzubringen.

P. Wagner

Zum Leitaufsatz, DVA 297/2341: Unter den in Paris jetzt feilgebotenen historischen Verkehrs-Postkarten unter der Bezeichnung „Paris 1900“ fand ich auch diese (Abbildung) einen doppelstöckigen Pferde-Omnibus zeigend. Die Bezeichnung „**Les Moulins de Montmartre**“ lässt darauf schliessen, dass diese nicht gerade sanft fahrende Verkehrsmittel (keine Gummibereifung auf Kopfsteinpfla-



ster) im Stadtteil Montmartre eingesetzt waren und von der Bevölkerung mit „Mühlen“ bezeichnet worden waren. Bei den abgebildeten Insassen scheint es sich um geputzte Kinder eines französischen Internats zu handeln.  
Rabe

## FAHRSCHEINWESEN

**Nürnberg:** Für die rechtlich von den Stadtwerken **Fürth** übernommene, ansonsten unverändert in Betriebs- und Tarifgemeinschaft mit dem VAG-Netz stehende Oml 72 wurden 3 Sorten von Fahrtausweisen neu geschaffen:

Kinderfahrchein (Abbildung)	zu 30 DPf
Barfahrchein	zu 70 DPf
Schaffner-Sammelkarte	zu 3,— DM

0	1	2	B Z	I Gemeinschaftstarif mit der VAG Nürnberg
3	4	5	U	
Reihe 1				Preis lt. Tarif
Stadtwerke Fürth Verkehrsbetrieb				<b>30 Pf</b>

Gestaltung gleich der der entsprechenden Nürnberger Fahrscneine, jedoch mit dem Eindruck „Stadtwerke Fürth — Verkehrsbetrieb“, Zusatz „Gemeinschaftstarif mit der VAG Nürnberg“ und bei den Einzelfahrscneinen Grunddruckfarbe rot. Für alle übrigen Fahrscneinsorten werden die in Nürnberg üblichen verwendet.

Bei Neudruck der Nürnberger Sorten wird jeweils an den entsprechenden Textstellen die Ergänzung „auch im Gemeinschaftsverkehr mit den Stadtwerken Fürth“ eingefügt.

Für eine von der „Parkgemeinschaft Innenstadt“ getragene Aktion wird seit Juli 1970 ein „Park-Fahrscnein“ ausgegeben. Dieser Fahrscnein berechtigt zu 2 Fahrten auf dem Verkehrsnetz der VAG. Er wird an bestimmten Parkplätzen, die auf Kosten der Parkgemeinschaft bewacht werden, kostenlos abgegeben. Die Fahrtkosten werden von der Parkgemeinschaft an die VAG erstattet. Diese Regelung gilt an allen langen Samstagen und sonst nach besonderer Ankündigung (z. B. verkaufsoffene Samstage vor Weihnachten).  
Dillmann

## WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahn:

**Essen:** Folgende Wagen wurden umgenummert: Tw 1581 = 1580, 1582 = 1587, 1583 = 1588, 1661 = 1666, 1662 = 1667, 1663 = 1668, 1671 = 1670, 1672 = 1677 und 1673 = 1678; Bw 2421 = 2426, 2422 = 2429,

2423 = 2428, 2511 = 2510, 2531 = 2535 und 2901—2905 = 2906—2910.  
Boisserée

**Gera:** neu Tw 169—170 (2x) ex Halle, dortige Nummern nicht bekannt. 141 und 144 wurden nach Nordhausen 44—45 abgegeben.  
Sp. S.

**München:** Nunmehr liegt auch der Umnummerungsplan für die Arbeitsfahrzeuge vor: Tw 23 = 2923, 24 = 2911, 34—36 =

2901—2903, 40 = 2940, 42 = 2942, 45 = 2945, 46 = 2946, 667—677 und 679, 680, 682—685 = 2961—2977. Bw 2830—2831 = 3901—3902, 2835 = 3903, 2838 = 3904, 2841, 2844, 2846, 2848, 2850—2855 = 3905—3914, 2871—2872 = 3921—3922, 2874—2875 = 3923—3924, 2530—2532 = 3926—3928, 1332—1334 = 3951—3953, 2900 = 3931, 2911—2917 = 3941—3947, ferner histor. Pfb-Wagen 58 in 2935 umgenummert. P. Wagner

**Nürnberg:** In den Jahren 1967—69 fanden folgende Ausmusterungen statt: Tw 804, 806, 807, 808, 812, 813, 816, 818, 822, 823, 831, 841, 845, 851, 859 und 866, Bw 1211—1214, 1216—1219, 1222—1225, 1228, 1229 und 1235 sowie Arb.-Bw (Salzbw) A 124 (ex 319), A 130 (ex 335) und A 192. Tw 101 wurde Fahrschulwagen 42 (1967), Bw 1166, 1174 und 1175 = SalzBw A 116—A 118 (1967), Tw 863 wurde A 93 (II) (1968). A 85 (ex 838) ebenfalls = a (1968). Dillmann

**Stralsund:** Nach Stilllegung der Strab wurden die noch vorhanden gewesenen Tw 10—15 wie folgt abtransportiert: 10 = Gera, Bw 230, 11 = Gera, Bw 238, 12 = Gera, Bw 239, 13 = Gera, Tw 136, 14 = Nordhausen, Tw 42 und 15 = Gera, Tw 150 (II). Sp. S.

**Wagenpark-Geschichte Dresden** (Fortsetzung aus DVA 308):

Bw 49—55,  
62 u. 64 Bj. 1888 (Brill), 3 F.  
1899: Umbau in elektr. Bw  
1906: Städt. Strab, gleiche Nrn.  
1910: 49 u. 53 = 406—407 = a (27)  
1917: 64 = a  
1924/25: 50, 51, 54, 55, 62 = a  
1927: 52 = Salzbw.  
3045 = 3427 (48)  
(Fortsetzung folgt)  
Lohrmann

## b) Omnibusse:

**Bonn:** Neu: 7001—7013 (Dai 0 305), dafür wurden ausgemustert: 1 (Reisebus), 83 (Fahrschulwagen), G 11 — G 15, G 16 — G 19 und G 25 — G 26 (G bedeutet ex Godesberg). Doehler

**Kapfenberg** (Österreich): Die Obusse ex Marburg wurden unter den Nummern 32 und 33 in Betrieb genommen. Obus 23 ex Mainz und 29 ex Bielefeld = a. Lehnhart

**Linz** (Österreich): Obusse 11, 34 und 35 = a. Mithin Bestand jetzt: 36—38, 41—50 und Gl-Omn 51—77. Lehnhart

**Nürnberg:** neu: 754—768 (Bü Präfekt 12 D), ausserdem 3 gleiche Omn ohne Betriebsnummer für die Stadtwerke **Fürth** (Zul.-Nr. FÜ CT 300—302), für OmL 72 bestimmt. Ausgemustert wurden 351, 352, 356, 364 sowie 451—456. Dillmann

**Wagenpark-Geschichte Kempten** (Allgäu) (siehe auch Verkehrs-Lage/Liniennetz):

1 Bj. 1964 MAN 750 HO M 11  
4 Bj. 1963 desgl.  
5 Bj. 1960 MAN KMS 120  
7 Bj. 1963 Bü 13 RU 11 (Gl)  
10 Bj. 1967 MAN 750 HO M 11  
11 Bj. 1966 Bü Präs. (Gl)  
12 Bj. 1965 MAN 750 HO M 11  
13 Bj. 1965 desgl.  
14 Bj. 1967 desgl.  
15 Bj. 1969 Bü P 13 (VOV-Standard)  
16 Bj. ? Setra S 12  
17 Bj. 1969 MAN 750 HO SL (VOV-Standard)  
18 Bj. 1970 desgl.  
22 Bj. ? Setra S 6  
ausserdem laufen — auch im Liniendienst — noch 15 Omn **ohne Nummer** verschiedener Bauarten und -jahre. Rudnicki

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

**Museumstrams in Nederland**, von F. van der Gragt, aus der Schriftenreihe „Trams en Tramlijnen“, 80 S. DIN A 5 mit zahlr. Abb. und Tabellen, Hf. 6,90, Verlag Wyt & Zonen NV, Rotterdam.

Der allen deutschen Verkehrsfreunden gut bekannte und hochgeschätzte Verfasser hat hier schönes und instruktives Material zusammengetragen, um einen guten Überblick über die verschiedenen Strassenbahnfahrzeuge zu geben, die in den Niederlanden der

Nachwelt erhalten bleiben. Man ist dabei über die grosse Fülle der erhalten gebliebenen Wagen, die am Schluss des Buches in einer langen Liste aufgezählt sind, überrascht.

**Transport Museums**, von Jack Simmons, 300 S. mit 64 hoch interessanten Abb., in englischer Sprache, sh 80/—, Verlag George Allen & Unwin, Ltd., Ruskin House, Museum Street, London, WC. 2.

In diesem Buch bemüht sich der Verfasser, unter Zuhilfenahme zahlreicher Quellen, in 32 Kapiteln die Existenz und zum Teil Geschichte von Verkehrs-Museen in Gross-Bri-



tannien und Westeuropa darzustellen, was ihm auch gut gelungen ist. Auch die Museen in Schepdael, Paris, Utrecht, München und Nürnberg werden in Wort und Bild geschildert, wie auch das Verkehrshaus der Schweiz sowie die skandinavischen Einrichtungen dieser Art nicht fehlen. Ein Werk, das — vom Thema her gesehen — als ein Standardwerk bezeichnet werden kann.

**Indian Narrow Gauge Railways**, von H. Hughes & F. Jux, 39 S. Text und Illustrationen, 7/6 sh, Verlag Frank Jux, 18 Cedar Terrace, Richmond (Surrey)/England.

Auch diese Broschüre kann jedem Eisenbahnfreund bestens empfohlen werden, da es sich um die Beschreibung eines wenig bekannten Eisenbahnlandes handelt. In 15 Kapiteln beschreiben die Verfasser den Dampfbetrieb der schmalspurigen Eisenbahnen Indiens, wobei die Nummernlisten und Lok-Statistiken wegen ihrer Ausführlichkeit das besondere Interesse der Leser finden dürften. 16 Maschinen werden im Bild vorgestellt.

**Eisenbahn-Steckbrief 6** (OBB-Lok Reihe 280, 380 und 580) „Die 1E-Gebirgsschnellzuglok“ sowie Eisenbahn-Steckbrief E1 (Co'Co'-Schnellzuglok der Reihen 1010 und

1110) sind die beiden, zweifellos wieder sehr begehrten Neuerscheinungen des Fachverlages Rud. Bohmann, A. 1010 Wien 1, Canovagasse 5, die zum Preise von je DM 4,— angefordert werden können.

Auch diese beiden Broschüren enthalten wiederum eine grosse Fülle interessanter Vorgänge, Details und vor allem tabellarischer Übersichten über die vorgenannten OBB-Lok. Wer die bisher erschienenen Eisenbahn-Steckbriefe kennt, wird sofort auch zu diesen greifen wollen.

**Eisenbahn-Jahrbuch 1970**, ein internationaler Überblick, 172 S. und zahlr. Abb., DM 15,—, VEB Verlag für Verkehrswesen, 108, Berlin 8.

Auch das diesjährige Standardwerk des genannten Verlages bringt eine grosse Zahl interessanter und aktueller Beiträge, vorzugsweise von den Eisenbahnen der Sowjet-Union, Rumäniens und der Deutschen Reichsbahn, während auch fahrzeugtechnische Beiträge nicht zu kurz kommen und aufzeigen, dass sich die Entwicklung in allen Ländern stark ähnelt. Man findet in dem Werk manche Information, nach der man in anderen Fachzeitschriften vergebens sucht.

## Eisenbahnreise mit Vollpension — nur ein Versuch?

Fast wie ein verspäteter Aprilscherz anmutend, kündigt die Deutsche Bundesbahn, die sich hinsichtlich Kundendienst und -Werbung in letzter Zeit so manches hat einfallen lassen, an, dass bei einer Reise im „Akropolis-Express“, sofern diese bis zu den griechischen Zielorten Saloniki und Athen durchgeführt wird, dem Fahrgast Vollpension gewährt wird.

Bei Benutzung der 1. Wagenklasse in einem besonders komfortablen Wagen ist im Fahrpreis die volle Speisewagenverpflegung mit Frühstück, Mittag- und Abendessen enthalten. Der speziell für diese „Pensionsgäste“ geschaffene Wagen läuft dreimal wöchentlich zwischen München und Athen und zurück, hat Neigesitze und verfügt über eine Klimaanlage. Durch die erforderliche Platzreservierung für die Reisenden dieses

Wagens mit Vollpension ist sichergestellt, dass er in erster Linie den Touristen zur Verfügung steht.

Wenn diese Massnahme vorerst auch nur als ein Versuch gewertet werden kann, dessen Ergebnis z. Zt. noch höchst fraglich ist, müssen die unablässigen Bemühungen der DB nach Steigerung von Komfort und Kundendienst doch gewürdigt werden. Allerdings ist die Einrichtung nicht so neu wie sie auf den ersten Blick erscheinen mag — im „Transsibirien-Express“ von Moskau nach Wladiwostok besteht im Hinblick auf die viele Tage und Nächte währende ununterbrochene Reise seit Jahrzehnten diese im Fahrpreis einbegriffene Vollpension (einschliesslich Bett) für den fernreisenden Fahrgast. Stetza

## Probleme beim Wiener U-Bahn-Bau

Der Safe einer Londoner Bank stellte die U-Bahn-Experten vor Probleme: Beim Bau der „Ilford Line“ musste der Tunnel bis zu 2,70 m an die Erdoberfläche herangeführt werden. Gerade oberhalb dieser Stelle befand sich aber der Banksafe, so dass die ge-

ringste Senkung des Bodens zu einem Verklemmen der Tresortür geführt hätte. Der Weg zum Geld wäre also komplizierter und mit Kosten für eine neue Tür verbunden gewesen. Zum Glück trat die befürchtete Bodensenkung nicht ein. Wäre sie allerdings

eingetreten, hätte die Haftpflichtversicherung der U-Bahn-Bauer den Schaden tragen müssen.

Nun, da es auch beim **Wiener** U-Bahn-Bau langsam, aber sicher unter die Erde geht, hat die Verwaltung der österreichischen Hauptstadt ebenfalls für ausreichenden Versicherungsschutz des 1. Bauabschnittes vorgesorgt. Nach genauer Prüfung durch Experten übernahm die Wiener Städtische Versicherung den „Contractors-Allrisk“-Schutz, der die Bauwesenversicherung auf der Basis von 642 Mio Schilling Baukosten und eine Haftpflichtversicherung für das Grossprojekt einschliesst. Durch modernste technische Anlagen gesichert und durch die Wiener Städtische versichert, können nun das fünfstöckige Verkehrsbauwerk am Karlsplatz sowie der Tunnel zum Stephansplatz, die Hauptziele der ersten Etappen, voll in Angriff genommen werden — so jedenfalls meldet es die Presseabteilung der Wiener Städtischen Versicherungsanstalt.

Aber selbst nach Fertigstellung eines Tunnels sind die Sorgen der Bauunternehmer

und Versicherungen noch lange nicht beendet. So geschah es z. B. bei einem U-Bahn-Projekt in der Deutschen Bundesrepublik dass Kaffeetassen und Gläser in den Wohnungen benachbarter Häuser ein fröhliches Eigenleben zu führen begannen, weil die U-Bahn-Baufirma zum Entfernen der Rammträger einen sogenannten „Vibrationsbären“ verwendet hatte, dessen Erschütterungen das Geschirr in Trümmer und in Ansprüche an die Versicherung verwandelte.

Wiens U-Bahn-Planer können — die positiven Gutachten bestätigen dies — dem Bau beruhigt entgegensehen. Aber auch sie wissen, dass niemand vor Überraschungen und Unglücksfällen, die meist erhebliche Mehrkosten zu Lasten des Steuersäckels verursachen, gefeit ist. So ist es wieder Aufgabe der Versicherungsanstalt, bereits von vorn herein ausreichenden Schutz zu bieten und gegebenenfalls sofort einzuspringen.

(Aus „Zeitschrift für Versicherungswesen“ 4/1970) Vehlber

## Eine Fusion im Raum Rhein/Wupper/Sieg

von Werner Fricke, Leverkusen

Seit 15 Jahren waren Erörterungen im Gange, um die Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises mit der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG zu vereinen. Diese Verhandlungen sind nunmehr zum Abschluss gekommen und die Fusion ist mit Wirkung vom 1. April 1970 Wirklichkeit geworden. Die Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises (im folgenden kurz „Kreisbahnen“ genannt) ex Strab Opladen-Ohligs ex Bahnen im unteren Kreise Solingen, wurden vom 22. 7. 1911 bis 10. 7. 1955 als elektrische Strab betrieben. Dann sprach ein gewisser Zwang mit, den Betrieb auf Omnibusverkehr umzustellen. Die nun zustande gekommene Fusion bereinigt endlich die Verkehrsverhältnisse im Rhein-Wupper-Kreis zum grössten Teil.

Die siedlungsmässige Struktur des Rhein-Wupper-Kreises wird abgesehen von den Zusammenballungen im Opladen-Leverkusener Raum gekennzeichnet durch ausgedehnte Ansiedlungen in vielen kleinen Ortschaften, mögen sie auch in Stadt- oder Landgemeinden zusammengefasst sein. Das weitläufige schlauchartige Kreisgebiet zwischen dem Rhein und der westfälischen Grenze verkehrsmässig zu erschliessen, blieb erst in der jüngsten Zeit dem Omnibusverkehr vorbehalten. Diese intensive Erschliessung des Raumes ist bereits in grossm Masse erfolgt.

Es gibt im Kreisgebiet keine Strassen- und Kleinbahnlinien mehr, aber dafür eine Vielzahl von Omnibuslinien. Von diesen sind einige Durchgangslinien nach den umliegenden Grosstädten Köln, Düsseldorf, Wuppertal, Remscheid und Solingen. Damit sind einerseits die Wirtschaftsräume dieser Städte erweitert, andererseits ist der Lokalverkehr ausgeweitet worden.

Immerhin besteht noch keine einheitliche Verkehrspolitik im Kreis, da der Linienverkehr noch durch völlig verschieden geartete Verkehrsunternehmen betrieben wird. Auch ihre Interessen sind verschiedenartig. Dass mit dieser grossen Zahl auch keine einheitliche Verkehrspolitik getrieben werden kann, dürfte wohl einleuchten. Die sich vielfach überschneidenden Verkehrsinteressen zeitigen in den Konzessionsverfahren Schutztarife für eine ganze Reihe von Unternehmen, die sich auf die Fahrpreis- und auch auf die Fahrplangestaltung nicht immer gerade günstig auswirken. Eine weitere Zusammenfassung von Verkehrsunternehmen dürfte also nur erspriesslich sein.

Die Interessen der Kreisbahnen lagen nur in einem engen Raum, nämlich zwischen Opladen, Langenfeld (Rhld.) und Ohligs sowie Auf der Höhe in Solingen. Es war allerdings ein nicht unwichtiges Gebiet, das die



Kreisbahnen verkehrsmässig erfassten. Aber leider war in ihre Interessenzone längst der betriebsfremde Omnibus sehr früh eingedrungen, da bei der bekannten Schwerfälligkeit kommunaler Unternehmen es nicht möglich war, sich in diesen rechtzeitig einzuschalten. Das Omnibus-„Fell“ wurde vor der Umstellung der Kreisbahnen von Strab auf Omnibus anderweitig verteilt und die Kreisbahnen mussten seinerzeit zusehen, wie sich andere Omnibuslinien in ihrem Verkehrsraum breitmachten. So gab es für die Kreisbahnen keine Ausweitungsmöglichkeiten mehr, und zum Schluss sei betont, dass die Kreisbahnen schliesslich auch kein rentables Unternehmen waren.

Anders liegen die Verhältnisse bei der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG, die sich als gemischt-wirtschaftliches Unternehmen auch im Raum Rhein-Wupper durchgesetzt hat. Sie hat sich nicht nur den grossen Raum der Stadt Leverkusen erobert, sondern auch die Hauptstrecken nach dem oberen Kreisgebiet gesichert. An seiner Erschliessung in verkehrsmässiger Hinsicht ist sie nicht unwesentlich beteiligt. Dieses Verkehrsunternehmen ist wirtschaftlich gesund, erfährt einen ständigen Ausbau und steht auch unter dem Einfluss des Rhein-Wupper-Kreises durch seinen Vertreter im Aufsichtsrat der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG. Wenn der Kreis nun seine Kreisbahnen in dieses Unternehmen eingebracht hat, so wird seine Position in dessen Verwaltungsorgan verstärkt.

Jedenfalls darf man wohl annehmen, dass die Fusion der Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises mit der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG ein grosser Schritt zur Bereinigung und

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht nur im unteren Kreisgebiet, sondern auch in seinen anderen Teilen bedeutet.

#### Linien im Raum Langenfeld (Wupper-Sieg AG)

- 91 Lützenkirchen — (Quettingen) — Opladen — Langenfeld — Immigrath — Landwehr — Solingen-Ohligs
- 91/1 Opladen — Mehlabruch — Langenfeld — Immigrath
- 92 Solingen-Landwehr — Solingen-Auf der Höhe — Solingen-Höhscheid
- 93 Immigrath Schneiderstr. — Richrath — Langenfeld Bahnhof (S-Bahn) — Immigrath-Süd — Eichenfeldstr. — Karstadt
- 94 Ropenstall — Auf dem Acker — (Kiesberg) — Opladen — Opladen-Altstadt
- 95 Richrath — Berghausen — Baumberg
- 96/11 Opladen — Langenfeld — Monheim
- 97 Immigrath — Langenfeld — Reusrath — Opladen-Altstadt — Leverkusen Bayerwerk
- 98 Richrath — Langenfeld — Reusrath — Leverkusen Bayerwerk
- 99 Mathildenhof — Steinbüchel-West — Lützenkirchen — Opladen.

Bei der Übernahme standen in der Betriebsstelle Langenfeld Hardt 34 Omnibusse (1 bis 34), welche inzwischen umgenummert als 167 bis 200 in den Wagenpark der Kraftverkehr Wupper-Sieg AG eingeordnet wurden.

## Huckepack-Verkehr jetzt auch in Österreich

Der Aufsichtsrat der „Hucketrans“ G.m.b.H. hat beschlossen, den Huckepackverkehr in Form einer Verladung von Lastkraftwagen auf Eisenbahnwaggonen, auf der Arlberg-Strecke der ÖBB im Laufe des Monats Oktober 1970 aufzunehmen. Dazu wurde erklärt, dass die Simmering-Graz-Pauker-Werke be-

reits Ende September die ersten dieser speziell für den Huckepackverkehr entwickelten 14 Niederflurwagen ausliefern. An der „Hucketrans“ sind 3 Unternehmen beteiligt: die ÖBB, die Simmering-Graz-Pauker-Werke sowie der Verband österreichischer Fernfrachter. DEID

## Fahrzeugerneuerung bei der Monte Generoso-Bahn

Dass auch Bahnen besonderer Bauart in der Fahrzeug-Modernisierung Schritt halten wollen, beweist die kürzlich erfolgte Erneuerung des Rollmaterials auf der in Verkehrsfreunde-Kreisen sehr beliebten **Monte Generoso-Bergbahn** (Tessin).

Die schon seit 1890 bestehende Zahnrad-Bergbahn auf den Monte Generoso ist in 800 mm Spur erbaut worden und bewältigt bei einer Betriebslänge von rd. 9 km eine maximale Steigung von 220 ‰. Die Strecke führt auf nicht weniger als 418 m durch Tunnels, insgesamt 5. Die Höhendifferenz von 1 319 m zwischen Tal- und Bergstation wurde bis vor einigen Jahren noch ausschliesslich mittels Dampflok überwunden, die zunächst durch leistungsfähigere Diesellok ersetzt wurden. Nachdem aber die jährliche Beförderungszahl 120 000 Personen überschritten hat, entschloss man sich zum Übergang auf **Dieseltriebwagen**.

Die beiden jetzt in Dienst gestellten Fahrzeuge (Abbildung) besitzen eine selbsttragende und aus leichtem Stahlprofil gebaute Karosserie mit einer Aluminium-Legierungs-Aussenverkleidung. Von den beiden Achsen dient eine als Antriebsachse, jedoch sind beide mit Zahnradern ausgerüstet. Das Bremssystem besteht aus 3 separaten Bremsen, kombiniert mit Druckfedern und automatischen Pressluft-Zylindern. Die für den Bergbahnbetrieb erforderliche Sicherheits-

kontrolle erfolgt pneumatisch mittels automatischem elektrischem Sicherheitsventil.



Als Motor dient ein 416 PS starker Diesel-Caterpillar mit Wandlergetriebe. Bedenkt man, dass mit den alten Diesel-Lokomotiven vor Beschaffung der neuen Fahrzeuge eine  $v_{max}$  von nur 5 bis 8 km/h gefahren werden konnte, so erhellt eindeutig der grosse Nutzeffekt der jetzt beschafften Einheiten, bei denen eine  $v_{max}$  von 23 km/h erreicht werden kann.

Jeder Wagen fasst 38 Personen auf gepolsterten Sitzplätzen, das Leergewicht beläuft sich auf 10,5 to. Weitere Daten: Länge = 8 400 mm, Breite = 2 300 mm, Höhe = 2 700 mm und Achsabstand = 4 100 mm.

Stetza

---

## SUCH - UND TAUSCH - ANZEIGEN

Von folgender **Fachliteratur für den Eisenbahnfreund** sind noch einige Exemplare verfügbar:

**Der Schneeberg und seine Bahn,**  
von Dr. A. Niel DM 10,—

**Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte:**

Band 1 — „Die Lokomotivfabriken Europas“ DM 3,—

Band 2 — „Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923—1963“ DM 4,—

Band 6 — „Die GySEV“ (Győr-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn) DM 7,50

Band 7 — „Der Giesl-Ejektor“ (Verjüngungskur für Dampflok) DM 7,—

Band 12 — „Die Lokomotiven der Republik Österreich“ (in DVA 308/2344 empfohlen) auf Anfrage

Preise jeweils zuzügl. Porto.

Bestellungen an:

**Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr)  
Henricistrasse 71**