

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.

26. Jahrgang

FEBRUAR 1971

Nr. 315

Der „Leid“-Artikel: Hochkonjunktur im Vereinswesen

Wie alles im Leben, was übertrieben wird und ins Extrem übergeht, ins Gegenteil umschlägt, so etwa erleben wir zur Zeit eine Hochkonjunktur in der Gründung von Vereinen, Interessengemeinschaften, Clubs und „Clübchen“, die allesamt nahezu die gleiche Zielsetzung haben: Freunde des Verkehrswesens zu sein, die sie ja in ihrer Gesamtheit längst sind.

Aber die Eigenbrötelei oder anders ausgedrückt: das Bedürfnis nach besonderer Geltung in diesem plötzlich so unerschöpflich gewordenen Aktionsbereich hat eine Aufspaltung der Interessenten mit sich gebracht, die — allein um unseres Nachwuchses willen — nicht gutgeheissen werden kann. Jedes „Grüppchen“ möchte eine dominierende Position beziehen, nicht achtend, dass es vor und neben ihr schon längst ähnliche und gleiche Gemeinschaften gab und gibt, denen man sich ja eigentlich nur anzuschliessen brauchte. Ne'n, die besondere „Note“ ist eben nur erreichbar mit einem neuen, möglichst klingenden Namen.

Wir „alten Hasen“ müssen diese Entwicklung bedauern, die nämlich trotz des deklarierten Idealismus nicht immer ganz frei von materiellen Ideologien ist und bei denen — um wieder auf den freilich notwendigen

Nachwuchs zurückzukommen — die jungen Anfänger unseres Hobbys manchmal nicht wissen, woran sie sind und von einem „Clübchen“ zum anderen hüpfen und dennoch, und vielleicht gerade deswegen, unbefriedigt bleiben.

Zum Glück distanziert sich unser VDVA ganz eindeutig von dieser zersplitternden Entwicklung, was wohl der statutenmässig festgelegten Tatsache zu danken ist, dass er aus Repräsentations-Erwägungen entstand und nur einmal im Jahre überhaupt in Aktion tritt — so gesehen, hat sich unser VDVA, für den an dieser Stelle nicht etwa ein Plädoyer ausgesprochen werden soll, in seiner Stabilität gut bewährt und es besteht auch keine Veranlassung, an dieser Verhaltensform etwas zu ändern.

Die Verbundenheit unserer Mitglieder — wie sie sich alljährlich auf der Jahrestagung so offenkundig darbietet — ist der beste Beweis dafür, dass die um uns wuchernde Hochkonjunktur der Interessentengruppen gleicher Betätigungsrichtung eine Zeiterscheinung ist, die man zwar nicht ignorieren kann, die man aber in großzügiger Gelassenheit abwarten sollte, denn — siehe oben: sie wird ins Gegenteil umschlagen, wenn sie sich nicht irgendwie „fängt“.

Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Auf der Jahresabschlussversammlung 1970 hat der bisherige Vorsitzende, Herr Peter Boehm, seine Obliegenheiten auf unseren Freund Dieter **Waltking** übertragen, der in einem 1. Rundschreiben soeben bekanntgegeben hat, dass in Zukunft auswärtige Veranstaltungen (Exkursionen zu anderen Verkehrsbetrieben) infolge mangelnder Beteiligung nicht mehr organisiert werden und man sich in Zukunft auf Vorträge aus eigenen Reihen und auf besondere Veranstaltungen in Düsseldorf selbst beschränken wird. Diese Entscheidung kann insofern begrüßt werden, als somit der bisherige recht umfangreiche Freundeskreis erhalten bleibt. Da Herr **Waltking** die Anschriftenliste der bisherigen VDV-Teilnehmer übernommen hat, wird er jeweils rechtzeitig auf neue Zusammenkünfte aufmerksam machen.

Verkehrsfreunde Mannheim

Da das Veranstaltungsprogramm für 1971 leider verspätet eingegangen ist, kann dieses erst mit Wirkung ab März 1971 wie folgt bekanntgegeben werden:

11. 3. Dia-Vortrag „Südafrikanische Eisenbahnen“ (Hauss)

17. 4. Hbf. Mannheim (3. Samstag wegen Ostern) Vorführung von Filmen der DB um **15 Uhr**
8. 5. voraussichtlich Abschiedsfahrt auf dem Gütergleis der OEG zwischen MA-Käfertal und Heddesheim
- 20.—23. 5. Tagung des BDE in Saarbrücken
12. 6. Besuch bei den Verkehrsbetrieben Ludwigshafen, Fahrt mit einem Achtachsler
10. 7. Hbf. Mannheim
14. 8. desgl.
11. 9. desgl.
9. 10. desgl., Dia-Vortrag „Kuriosa auf Schienen“ und Farbfilm „MEG-Abschiedsfahrt mit Dampf“ (Heilbrunn)
13. 11. Hbf. Mannheim, Farbfilmvortrag „Aus dem Klein'schen Filmarchiv“ (Dr. Klein)
11. 12. Besichtigung der neuen Hauptwerkstatt der Verkehrsbetriebe Mannheim.

Anm.: Die Zusammenkünfte im Hbf. Mannheim finden jeweils um **15 Uhr** im Unterrichtsraum statt. Zu den Besichtigungen ergehen jeweils besondere Einladungen.

Dipl.-Ing. Wilh. Biche
68 Mannheim 1, Nahestrasse 13

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Bei der **OEG** wurden die Güterwagen G 324 und G 344 ausgemustert; bei der **SWEG** (Strecke Wiesloch — Waldangeloch) ist z. Zt. der VT 110 in Betrieb, dieser stammt von der Strecke Bruchsal — Meuringen, er soll jedoch wieder nach Bruchsal zurück, sobald der VT 101 aus der Werkstatt kommt. E. Müller

Mit dem Fahrplanwechsel am 27. 9. 1970 ist auf der Strecke **Mittenwalde Ost — Töpchin** der Reisezugverkehr eingestellt worden, zuletzt verkehrte nur noch ein Zugpaar täglich. BVB

Bei der **S.N.C.B.** (Belgien) erhalten alle Triebwagen und Lok jetzt eine 4-stellige Nummer. Bei den elektr. Triebwagen ist das eine Null mit der bisherigen 3-stelligen Nummer, bei den Lok sind die 2 ersten Ziffern die Typennummer, die 2 anderen die Nummerierung in der Serie. Bisher gesichtet: 51 ex 200, 55 ex 205, 59 ex 201, 62 ex 212 und 80

ex 261. Beispiel: 0083 ex (228) 083, 5112 ex 200.012. Cohn

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: Bei BVG-Ost neue OmL 53 zwischen Heizkraftwerk Lichtenberg-Nordost und Hohenschönhausen (nur Mo-Fr in HVZ). Über die Linienänderungen bei BVG-West anlässlich der Inbetriebnahme neuer U-Bahn-Strecken wird im nächsten Heft berichtet.

BVB

Bielefeld: **Nachmeldung:** seit 30. 8. 1969 SL 3 um 1,6 km Neubaustrecke bis Baumheide verlängert, Ferner am 19. 7. Inbetriebnahme einer Gleisverbindung zwischen Hauptstrasse und Depot Sieker für Betriebsfahrten. Am gleichen Tage folgende Linienänderungen: OmL 4 in Heepen bis Wilh.-Busch-Str. verlängert, OmL 6 an beiden Enden verlängert, also Th.-Haubach-Str. — Jahnplatz — Heepen / Wilh.-Busch-Str., OmL 9 jetzt Am Strebekamp — Jahnplatz — Schildhof bzw. Quelle, neue OmL 11 Schildesche (Endstelle SL 1) — Hamfeld-, Apfel- und Brüggemannstr., OmL 12 Lange Str. — Schildesche — Hamfeld-, bzw. Karolinenstr. OmL 16 bis Quelle, Berg-

strasse verlängert, OmL 18 über Oerlinghausen hinaus bis zum Sennfriedhof verlängert, OmL 23 bis Baumheide verkürzt, desgl. OmL 24 nur noch zwischen Sieker und Jahnplatz (üb. Heeper Str.), OmL 25 bis Sennestadt verkürzt und OmL 27 in Oerlinghausen bis zur Südstadt verlängert, OmL 28 nur noch Sieker — Oerlinghausen / Südstadt und OmL 38 jetzt Sennestadt / Vennhofscheule — Beckhofsiedlung.
Fuge

Blackpool (England): Lt. „Modern Tramway“ ist auf der einzigen SL seit 26. 10. nur noch 30-Min.-Betrieb und seit 1. 11. 70 sonntags nur noch Busverkehr (bis 4. 4. 1971) — wer bringt da noch Optimismus auf, zu glauben, dass diese einzige britische Strab noch lange leben würde?

Bochum-Gelsenkirchen: seit 13. 1. neue SL 5 Bochum Innenstadt — Universität auf rund 5 km Neubaustrecke, dafür OmL 51 nur noch Ruhr-Universität — Overbergstr., OmL 46 Mensa I — Ruhr-Universität — Zeche Karl-Friedrich, OmL 50 Ruhr-Universität — Heven — Witten Rathausplatz, OmL 70 Ruhr-Universität — Lütgendortmund — Langendreer, Breite Hille.
Tischendorf

Braunschweig: seit 27. 11. 70 wieder durchgehender Betrieb der SL 3 von Gliesmarode bis Voigtländer.
Höltje

Bremen: Mit den Bauarbeiten zur Verlängerung der SL 1 über Arsterdamm hinaus nach Arsten wird noch im Frühjahr 1971 begonnen.
Lübbers

Brüssel: zur eigenen Meldung, DVA 312/2463: Die Einweihung der 2. U-Strab-Strecke fand am 21. 12. statt mit der Massgabe, dass zunächst nur die SL 101, 102 und 103 durch den Tunnel fahren, während SL 18 und 19 weiterhin auf der Oberfläche verbleiben.
Cohn

Graz: seit 17. 1. sind auch die Strab-Strecken zur Wormgasse und über Griesplatz stillgelegt, alle anderen Änderungen wurden bereits in DVA 314 mitgeteilt.
Lehnhart

Hannover: SL 14 jetzt ganztägig bis Kirchrode / Stadtgrenze, OmL 35 mit einzelnen Fahrten bis Nackenberg, neue OmL 49 (seit 1. 11. 70) Buchholz, Sutelstr. — Bothfeld — Silbersee — Langenhagen Berliner Platz.
Fuge

Krefeld: seit 13. 12. 70: SL 1, 3, 4, 5 wieder normaler Linienweg über den Ostwall, SL 2

über Ostwall — Hbf. bis zum Deutschen Ring verlängert, SL 5 nur noch Mo-Fr in Früh-HVZ, in nachm.-HVZ dafür SL 3 alle 10 Min. abwechselnd bis Friedhöfe bzw. Edeltahlwerke. SL K der Rheinbahn auch wieder über Ostwall bis Rheinstr.
Bankstahl

Linz: zur Meldung v. d. Gragt, DVA 313/2470: Die Schleife ist seit 21. 12. 69 und Gelenkwagen seit 27. 8. 70 in Betrieb. Statt Landgericht muss es „Bezirksgericht“ heißen.
Lehnhart

München: OmL 90 eingestellt, dafür OmL 87 vom Fritz-Meyer-Weg — Herkomerplatz verlängert über Denninger-, Vollmannstr. und Cosimapark (dann wie bisher OmL 90) nach Johanneskirchen, neue OmL E 92 St.-Veit-Str. — Friedenspromenade (wie OmL 92) — Waldschulstr. — Itlisstr.
P. Wagner

Offenbach: seit 21. 12. 70 neue OmL 7 Rumpenheim — Waldheim — Lohwaldsiedlung, nur werktags. Durch Brückenneubau der DB über die Waldstr. seit 4. 1. 71 OmL 1, 2, 5, 11 und 20 über Wilhelmstr. bzw. Tempelsestr. umgeleitet, so dass durch Bismarck- und Unterführung Wilhelmstr. neue Fahrleitung für ObL 2 gelegt werden musste. Auf ObL 2 nur noch Mo-Fr Obusbetrieb, sonst und ab 20 Uhr auf Omn-Betrieb umgestellt.
M. Krafft

Wien: seit 22. 12. 70 neue OmL 18A Stadionbrücke — Stadlau über die 4. Donaubrücke.
Lehnhart

c) Schnellbahnen:

Berlin: Am 1. Dezember 1970 konnte die sogenannte „Schöneberger U-Bahn“ (Nollendorferplatz — Hauptstr. — jetzt Innsbrucker Platz) auf ihr 60-jähriges Bestehen zurückblicken, was auch zu Feiern mit Sonderfahrten Anlass gab. In den „Berliner Verkehrsblättern“ ist ein schöner und umfassender Bericht (Heft 11/1970) über die ganze Geschichte (Verfasser: Wolfgang Ulma) erschienen, mit Abb. und Gleisplänen.
B V B

München: Die U-Bahn-Eröffnung ist für den 16. Oktober 1971 vorgesehen, und zwar definitiv für den Abschnitt Freimann — Marienplatz, wahrscheinlich sogar bis Sendlinger-Tor-Platz / Goetheplatz.
P. Wagner

ALLGEMEINES

Zur Vorstellung in DVA 313/2470 teilt die „Svenska Spårvägssällskapet“ die folgende Ergänzung mit:

Unser Verein dient zur Erhaltung von Strassenbahnfahrzeugen **und** auch Omnibussen und Obussen. Die totale Anzahl von Museumswagen ist 81, davon sind 38 Strassenbahnwagen. Die meisten Strassenbahnfahrzeuge befinden sich in **Malmköping, ihrem endgültigen Domizil** — am 31. 12. 1969 waren 27 Wagen dort und am 31. 12. 1970 bereits 36.

Seit Juni 1969 betreiben wir in Malmköping einen **elektrischen Strassenbahnbetrieb** mit unseren fahrbaren Fahrzeugen.

Malmköping liegt etwa 100 km südwestlich von Stockholm entfernt zwischen den Städten Flen und Eskilstuna bzw. an der Kreuzung der Strassen 55 und 222 (für Autofahrer).



Wie die Abbildung zeigt, hat die Organisation bereits werbende Abziehbilder in der bekannten Streichholzschachtel-Grösse herausgebracht.
D. E. Göransson

Durch die **Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e. V.**, Sitz Stuttgart, wurden Tw 23 und der Bw 11 der Reutlinger Strassenbahn von Reutlingen nach Stuttgart überführt, wo die Wagen für museale Zwecke aufbewahrt werden.
Alt

Die **Neuenburger Strassenbahn** (Schweiz), die 14 Gemeinden in den Bezirken Neuen-

burg, Boudry und Val-de-Ruz bedient, erzielte 1969 einen Reingewinn von 100 000 Sfr. Dieses Unternehmen soll 1971 verstaatlicht werden. (Anm. würde dies auch bei Verlust geschehen?)
Metzeltin

Die amerikanische Strassenbahn-Reklame

New York bekam seine erste Strassenbahnlinie in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts, Boston 1856, Philadelphia 1857. Schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann das Kaufhaus von Lord & Taylor in New York mit dem Aushang von Anzeigen in Strassenbahnen, die dann am Ende der 60er Jahre schon ziemlich gebräuchlich gewesen sind.

Bis etwa 1884 übernahmen gewöhnlich Kondukteure den Anzeigenraum auf einer bestimmten Linie und machten sich aus der Weitervermietung ein Nebengeschäft. Der erste, der es betrieb, war in New York Chase, dann um 1875 William I. Carleton, der 1886 nach Boston ging und sich auf dies Geschäft spezialisierte. Vor ihm hatte schon George Bliss die Manhattan Railway Advertising Co. gegründet und Ewing Hill in St. Louis die Western Advertising Co., Boston besass eine ähnliche 1890, welche Neu-England bearbeitete und Michigan bekam die Michigan Streetcar Advertising Co.

Carleton organisierte mit George Kissima in New York die erste Strassenbahn-Reklame über das ganze Land. Sie kontrollierten 1889 in 9 Städten über 1000 Wagen, 1894 in 54 Städten deren 9000. Die Ende der 90er Jahre gegründete Firma Ward & Gow verfügte 1899 über etwa 14 000 Wagen in 93 Städten und besass auch schon lokale Agenten, unter denen sich G. Collier befand, c'et später die führenden Strassenbahn-Reklame-Gesellschaften zur Street Railways Advertising Co. zusammenschloss.

(Lit.: Redlich, Die Reklame, 1935)

Metzeltin

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahn:

Braunschweig: Tw 110 am 2. 12. nach Unfall vollständig ausgebrannt und = a, Tw 112 am 26. 10. ebenfalls schwerer Unfall, jedoch wiederaufgebaut und in Betrieb. Winnig

Göteborg: Bereits in DVA 290/2289 (Januar 1969) war von der begonnenen Inbetriebnahme der neuen 4x Tw-Serie 801—860 berichtet

worden. Jetzt ist die Serie — nach 2 Jahren! — erst bis zum Wagen 812 ausgeliefert.
L. F.

Schöneiche-Woltersdorf: Der Tw 10 (ex BVG-Ost 5644) wurde 1969 nicht = a, sondern in 16 umgenummert und befindet sich in Betrieb.
B V B

Stuttgart: Folgende Wagen = a: Tw 860, 865, 866 und 867, Bw 1321—1324, 1333, 1334, 1337, 1338, 1348, 1383, 1388, 1394 und 1395, 1542, 1557 und 1623 sowie Arb.-Tw 2550—2553, 2555 und 2556 (ex 273, 276, 277, 280, 282

und 283). Von den sog. „Gartenschau“-Tw Serie 851—867 sind nur noch 851, 854, 856, 859, 861, 862, 863 und 864 vorhanden.

Bauer

Wiener Lokalbahn (WLB): Seit 31.12.70 wird der gesamte Wagenpark wie folgt umgenummert: Tw 208 = a, der Rest ergibt folgendes Bild:

- 01—06 ex 1001, 1002, 241, 242, 243 und 210
11—19 (ex Köln), unverändert
21—28 ex 221—227 und 220
31—34 ex 231—233 und 230
41—49 ex 301—309
51—55 ex 311—314 und 310
61—69 ex 206, 211—213, 251, 252, 255, 256 und 261
71—74 ex 271—273 und 270
80—81 Diesellok, unverändert
91—96 (ex Köln), unverändert
117 und 120 bleiben unverändert für Museumszwecke.

Lehnhart

Wagenpark-Geschichte Dresden (Fortsetzung aus DVA 314)

b) elektrischer Betrieb:

1. Triebwagen —

- 141—147 Bj. 1893 Stoll, 3 F, Umbau aus neuen Pfb.-Kästen; erste el. Tw in D. mit Dickinson-Rolle
1902: Tw 141 Umbau in Bw (4F)
1902/04: 142—147 = a (sollten städt. 500—505 werden)
1906: 141 = städt. 63 = a (1916)
148—150 Bj. 1894 Stoll, 4 F, Umbau aus neuen Pfb.-Kästen,
1906: städt. 506—508 = a (1920/21)
153—158 Bj. 1895 Stoll, 4 F, Umbau aus neuen Pfb.-Kästen, 1906: 814—819 (städt. Strab)
1911: 762(II)—757(II) (roter Anstrich)
1929: = a (ausser 761), 761 wurde 1951 wiederhergestellt zum historischen Bw gleicher Nr. für das Verkehrsmuseum Dresden.

Fortsetzung folgt
Lohrmann

b) Omnibusse:

Berlin: Bei BVG-Ost neu: 802—811 (Ikarus 556). Die Ikarus-GI-Omn 275—278 wurden in 259—262 umgenummert, ferner Berichtigung zu DVA 314/2480: bei den 4 nach Rostock abgegebenen GI-Omn 116—119 handelt es sich um die Berliner Nummern. Bei BVG-West

abgestellt: 273 (Präsident) und 974 (D2U 55).
BVB

Bochum-Gelsenkirchen: Von der aufgelösten Kraftwagensgesellschaft Ruhr-Wupper wurden 7 Omn mit folgender Nummerung bzw. Umnummerung in Betrieb genommen: 501—507 ex Ruhr-Wupper 7204, 7205, 7010—7014.
Tischendorf

Braunschweig (KVG): neu (1968) 1x Gepäck-Anhänger 393 (Westfalia),
(1969): 77—78 (Bü Präfekt 11)
174—181 (Bü Präfekt 14)
182—183 (Bü Präfekt 13)
259 (Bü Präsident, GI-Omn)
120 (Magirus 200 LS 12)
(1970): 184—187 (Bü BS 110 V)
188—195 (Bü BS 113 N)
121—122 (Magirus 230 TL 120)
394 1x Gepäck-Anh., Westfalia

Die früher gemeldete Bü-Serie 149 ff (ex Rheinbahn) lautet nicht TU 11, sondern 14 K/TU 10, Bj. 1955. Es wurden die Omn 149—153 erworben, alle noch in Betrieb, 154 wurde bisher nicht gesichtet, daher vermutlich auch nicht — wie früher gemeldet — angekauft. Folgende Omn = a: (1958) 7, 31, 44, 47, 48, 53, 55, 86., 155, 158, 200, 201, 206, 210, 214, 215, GI-Omn 270 sowie alle noch vorh. gewesenen Personen-Anhänger.
Höltje

Innsbruck: neu: VOV-Standard-Omn 104—108 (Bü).
Lehnhart

Kapfenberg: Ob 23 und 24 (ex Mainz) = a.
Lehnhart

Krefeld: Die als = a gemeldeten Bü-Omn 5487, 5488, 5492, 5494, 5495—5498 erhielten bei Ludewig neue Aufbauten und wurden in der genannten Reihenfolge in 5472—5479 umgenummert. Leihwagen (1½-Decker) 5521 und 5522 an Ludewig zurück. Wagen 5482 und 5499 = a. Neu: Leihwagen 5604 (Daj 0305/Standard).
Bankstahl

Leoben: GI-Ob 8 = a.
Lehnhart

Offenbach: neu: 81—84 (MAN 750 HO SL), davon 84 als Fahrschulwagen eingesetzt. Omn 6, 7 und 9 sowie Fahrschulwagen ex 19 ex 5 = a. Die verbliebenen **Obusse** 52, 55—59, 62—64 und 87—90 erhielten eine 7 vor die Wagennummern, also 752 usw., ebenso der Reisebus 101 = 701.
M. Krafft

Saarbrücken: neu 200—214 (VOV Standard, MAN SL 750), mithin Beginn eines neuen Nummernschemas.
Bauknecht

Salzburg: neu Obusse 101—102 (Gräf), für die die El-Ausrüstung des Leobener GI-Ob 8 verwendet wurde. Ob 118—120 (Gräf) = a.
Lehnhart

Wien: neu: 5823—5830 (Gräf).
Lehnhart

Wagenpark-Geschichte OEG: (Stand 1. 10. 1970):

1— 6	Bj. 1925	Dai, davon 1—4 = KV
7— 8	Bj. 1926	desgl., = a
9	Bj. 1928	desgl., = a
10—11	Bj. 1929	desgl., = a
12—13	Bj. 1929	desgl., = a
9(II)	Bj. 1937	desgl., = a
14	Bj. 1938	desgl., = a
1(II)	Bj. 1948	Krauss-M., = a (1958)
2(II)	Bj. 1949	desgl., = a (1960)

3(II)	Bj. 1949	desgl., = a (1959)
4(II)	Bj. 1949	Dai 0 5000, = a (1959)
11(II)	Bj. 1950	Dai 0 3500, = a (1961)
12(II)	Bj. 1950	Dai 0 3500, = a (1960)
13(II)	Bj. 1950	desgl., = a (1960)
14(II)	Bj. 1950	desgl., = a (1961)
15	Bj. 1950	Krauss-M., = a (1961)
10(II)	Bj. 1951	Dai 0 3500, = a (1963)
7(II)	Bj. 1951	desgl., = a (1962)
5(II)	Bj. 1951	Krauss-M., = a (1963)
6(II)	Bj. 1952	desgl., = a (1963)

(Schluss folgt)
Rudnicki

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

75 Jahre Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen AG., Festschrift 40 S. DIN A 4 als Sonderausgabe der Zeitschrift „Der Rückspiegel“ aus Anlass des 75-jährigen Jubiläums dieser Bahn sowie der Inbetriebnahme der neuen Strassenbahnlinie zur Bochumer Universität.

In Wort und reicher gediegener Bebilderung wird dem Leser die wechselvolle Geschichte dieses, eines der grössten Strassenbahnbetriebe, vor Augen geführt. Eigenwillig an dieser lesenswerten Denkschrift ist, dass in einer Synopsis der Ablauf der „normalen Weltgeschichte“ im Verlauf der 75 Jahre wiedergegeben wird. Netzbilder aus Vergangenheit und Zukunft runden das Bild dieser höchst interessanten Geschichte ab.

Eisenbahn-Handbuch, Band 1 und 2, herausgegeben vom Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin, Französische Str. 13/14.

Wiederum ist in dem nun schon gut bekannt gewordenen Fachverlag ein zweibändiges Standardwerk erschienen, das sich mit allen erdenklichen Sparten des Eisenbahnbetriebes beschäftigt und auf insgesamt fast 1500 Seiten einen umfassenden Überblick aller technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Vorgänge vermittelt. Preis für beide Bände **DM 52,—**.

F d E - Kalender 1971 (Europäischer Eisenbahn-Kalender), Format 25 x 16,5 cm, 38 Bilder aus dem Alltag der Eisenbahn mit den Augen des Eisenbahnfreundes gesehen. Leider konnte auf diesen schönen Kalender nicht eher aufmerksam gemacht werden, da das Rezensionsexemplar erst im Januar einging. Der Ladenpreis beträgt DM 6,90, VDVA-Mitglieder können jedoch Exemplare zum Preise von DM 4,60 + Porto anfordern. (Freunde

der Eisenbahn eV, 2 Hamburg 36, Holstenwall 24.)

90 Jahre Aachener Strassenbahn, von Dieter Vogt, herausgegeben anlässlich des Jubiläums im Dezember 1970 DM 3,60 + Versand + MWSteuern: zu beziehen beim Verfasser durch Vorausüberweisung von DM 4,— (Inklusivpreis), an Dieter Vogt, Aachen, PS-Konto Köln 1343 58. Vogt

Die Eisenbahn im Bayerischen Wald, von Walther Zeitler, 253 S., DM 14,80, Verlag Morsak OHG, 8352 Grafenau (Ndb.), Postfach 5.

Endlich ist auch über dieses verkehrsgeographisch so interessante Gebiet ein Werk herausgekommen, in dem in wirklich „gekonnter“ Weise die Vielzahl der dort sich „tummelnden“ Eisenbahnen in Wort und Bild beschrieben wird. Man ist in der Tat überrascht, wie viele schöne und bisher wenig bekannte Details das nett aufgemachte und übersichtlich gegliederte Buch offenbart. Jeder Eisenbahnfreund sollte es sich schleunigst für seine Bibliothek beschaffen.

20 jaar Nederlands Tram-Museum, eine 24 S. DIN A 5-Broschüre über das weit über Hollands Grenzen bekannt und beliebt gewordene Museum des Verkehrsfreundes Bernard Kühne, den viele DAV-Leser persönlich kennen und schätzen gelernt haben. In Wort und Bild sind Geschichte und Aufbau dieser einmaligen Sammlung erzählt und auch ein Rechenschaftsbericht über den anwachsenden Besucherstrom während der 20 Jahre seit der Gründung gegeben. Die hübsche Broschüre kann zum Preise von **Hfl. 2,50** direkt bei Herrn Kühne bestellt und bezogen werden (B. Kühne, Weert/Holland, Postgiro-Konto 10 59 849).

Bergische Morgenpost, Remscheid (19. 12. 70): Zwei lesenswerte Eisenbahnberichte auf einmal. „Der Kreis Lennep lag lange in dunkler Nacht“ und „Das Manchester von Preussen braucht Schienenweg“, sehr interessante

Abhandlungen über die Eisenbahngeschichte im Raum der bergischen Industriebetriebe seit 1844.

Aders

General-Anzeiger der Stadt Wuppertal (16. 1. 71): „Wehmütiger Abschied von der Schmalspur“ ist ein ganzseitiger und vorzüg-

lich bebildeter Zeitungsbericht, der nicht nur vom „Abschied“ spricht, sondern die gesamte Historie der Wuppertaler Schmalspurbahnen in knapper chronologischer Weise umreißt. Selbst die Abbildung eines Fahrscheines der „Strassenbahn der Stadt Elberfeld“ zu 10 Pfg. fehlt nicht.

Aders

LOKWESEN

Anlässlich eines mehrtägigen Aufenthaltes auf der Insel Borkum habe ich folgende Aufzeichnungen über die **Borkumer Inselbahn** gemacht:

ausgemustert: Gw 9, 20, 31, 35, 36, 37, 55 u. 62
4x Gw 73, 74, 75 und Gw 76, 77, 78, 79.

Z = gestellt: Gw 6, 7, 8, 27, 28, 30 und 64
4x Gw 40, 41, 42 und 46.

Ansonsten sind noch **zwei Dampfloks** vorhanden, aber abgestellt. Ferner sind vorhanden: 3 Diesellok „Emden“, „Leer“ und „Münster“. Ebenfalls neu dazugekommen sind 4 Omn, sämtlich altbrauchbar von anderen Betrieben übernommen.

Rudnicki

S-Bahn-Pläne auch für das Saarland

In ihrem emsigen Bestreben, in allen größeren Ballungsgebieten der Bundesrepublik S-Bahnen einzurichten, hat die Deutsche Bundesbahn nunmehr ihre Aufmerksamkeit auch dem Saarland gewidmet, dessen stark ausgeprägter und industrie-orientierter Berufsverkehr eine solche Betriebsart direkt gebietet.

DB-Direktionspräsident Röver wies darauf hin, dass ein die Öffentlichkeit befriedigendes und der wachsenden Konkurrenz des Individualverkehrs geeignetes Verkehrsangebot in diesem Raum nur möglich sei in enger Zusammenarbeit im Verbund mit dem kommunalen Nahverkehr. Seit 1. Januar 1971 ist daher schon eine Verkehrs- und Tarifgemeinschaft der DB mit der Post als Vorstufe eines Gesamtverkehrsverbundes „Saar“ in Kraft getreten. Endpunkte eines S-Bahn-Verkehrs (Abbildung) könnten nach Vorstellung der Bundesbahndirektion Saarbrücken die Orte



Saarhölzbach, Wadern, Wemmetsweiler, Türkismühle, Homburg, Zweibrücken, Hanweiler, Gross-Rosel und Überherrn sein.

Park & Ride — Theorie und Praxis

In der wohl allen Verkehrsfreunden bekannten DB-Zeitschrift „DB mit Pfiff“ erschien in Heft 4/70 eine Abhandlung über die zunehmenden Bemühungen der DB, sich auch die Vorteile des „Park & Ride“-Systems zunutze zu machen.

Die Ausführungen lesen sich gut und lassen auch nicht den besten Willen der DB vermissen, hier eine Lücke schließen zu wollen. Allein ist die darin so wohlgemeinte Theorie mit der Alltags-Praxis im Eisenbahnbetrieb schwerlich vereinbar. Es heisst da u. a.:

... Die Zeitung in der Hand, durchquert er (der Autofahrer, der gerade seinen Wagen auf dem Park & Ride-Platz vor dem Bahnhof abgestellt hatte), ein Liedchen summend, die

Unterführung. Und schon steht er direkt auf dem Bahnsteig — Tringring, tringring, die Glocke aus dem Büro des Fahrdienstleiters kündigt das Nahen des Zuges an... Hinter dem zweiten „tringring“ nämlich stimmt die Sache schon nicht mehr, denn nicht die Glocke aus dem Büro des Fahrdienstleiters erklingt, sondern eine Stimme, welche die Verspätung des nächstfälligen Zuges ankündigt. Im Pfiff steht an dieser Stelle „Die Reisenden brauchen nicht lange zu warten“ — denkste, liebe DB — neulich stand ich auf dem Bahnhof Gütersloh während der nachmittäglichen Berufsverkehrszeit und in beiden Fahrtrichtungen gab es **nicht einen einzigen** Zug, für den nicht eine Verspätung ausgerufen wurde, und

