

DER SAMMLER-BRIEF



Amateur-Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens,
herausgegeben von Günter Steha, (22a) Essen (Ruhr) Henricistraße 71

Unkostenbeitrag: vierteljährlich DM 3,- (Einzelnummer: DM 1,-), Einzahlung im voraus
in bar oder auf Postscheckkonto Essen 45754. Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

11. Jahrgang

JULI 1956

Nr. 140

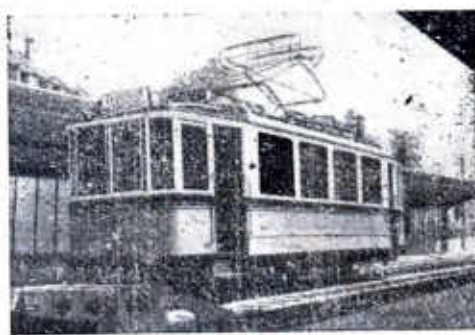
Stuttgart erwartet die deutschen Verkehrs-Amateure

Es ist im Laufe der Jahre schon zu einer Tatsache geworden, dass auch das Ereignis des Zusammentreffens von Verkehrsfreunden auf besonders breiter Grundlage, wie sie unsere Jahrestagungen darstellen, „seine Schatten vorauswirft“. Es wird emsig korrespondiert, gespirt, verabredet und geraten, was es im Rahmen des bisher nur andeutungsweise veröffentlichten Programms noch für Überraschungen geben könnte. Nun, diejenigen Verkehrsfreunde, die im Sinne der Jahrestagungen schon zu den „alten Hasen“ zählen, wissen, dass es nicht allein die freudigen, mitunter nur improvisierten Überraschungen sind, die der alljährlich mit grosser Spannung erwarteten Veranstaltung ein besonderes Gepräge geben, sondern das „sich austoben können“ an Dingen, die dem Alltagsmenschen so nichtig und leblos erscheinen. Die Gemeinsamkeit unseres „hobbys“, die sich bei derartigen Gelegenheiten in so selbstverständlicher und ungezwungener Art zeigt, gibt doch – das wollen wir ehrlich bekennen – Vielen unter uns neuen Auftrieb für ein ganzes Jahr, Vielen, die eingespannt sind in harter, vielleicht freudloser Arbeit oder die unter der Verständnislosigkeit ihrer engsten Umgebung leiden und dann endlich einmal für drei Tage innerlich frei und glücklich sein dürfen.

In diesem Jahre erwartet uns Stuttgart, eine herrliche Verkehrsstadt, ein Paradies vor allem für den Freund der Schiene, dem die besonderen topographischen Verhältnisse der gastlichen Großstadt wohlwollen.

Sicherlich wird man uns Verkehrs-Amateure auch in diesem Jahre wieder mit der gleichen

Herzlichkeit und Bereitschaft, uns etwas zu geben, empfangen, wie wir sie in den vergangenen Jahren mit grosser Dankbarkeit überall erfahren konnten. Wenn man auch in Stuttgart erkennt, dass unsere Liebe zu Verkehr und Schiene nicht bloss Schwärmererei bleibt, sondern von reifem Verständnis



Die Stuttgarter Zahnradbahn –
auch sie werden wir restlos untersuchen dürfen!

für die vielen grossen und kleinen technischen und betrieblichen Notwendigkeiten erfüllt ist, so werden wir auch in diesem Jahre die Gunst erleben können, als eine gern gesehene Gemeinschaft angesprochen zu werden. Die Betonung liegt auf der „Gemeinschaft“, liebe Freunde, und wir werden überall, wo wir als eine solche Gemeinschaft auftreten, nach unserer Einstellung und nicht zuletzt auch nach der Art, wie wir uns vor unseren Gastgebern zeigen, eingeschätzt. Bedenken wir, dass manches scharfe Auge während dieser drei Tage auf uns geworfen

wird und dass wir gewissermassen auf dem Präsentierteller der Öffentlichkeit stehen, wenn uns auch diesmal — hoffen wir es — Presse und Rundfunk aufsuchen und sich

grosse Mühe machen, um uns Verkehrs-Amateure — einmal im Jahre! — „ganz gross“ herauszustellen!

Stetja

Achtung! Quartalswechsel!

Es wird freundlichst darum gebeten, an den Beginn des III. Quartals 1956 zu denken und die fällig gewordene Überweisung der Unkostengebühr von DM 3.- vorzunehmen, sofern dies nicht schon erfolgt ist.

Stetja

VERANSTALTUNGEN

Jahrestagung 1956 in Stuttgart

Die Unterkunftsliste mit den Namen derjenigen Teilnehmer, die Quartier gewünscht haben, wurde unterdessen an das Verkehrsamt der Stadt Stuttgart eingereicht. Teilnehmerkarten wurden den einzelnen Teilnehmern nach Eingang der Gebühr zugestellt. Eine Benachrichtigung, in welchem Hotel die Unterkunft stattfindet und in welchem Lokal das zwanglose Zusammensein der eintreffenden Tagungsteilnehmer am Mittwochabend (8. 8.) durchgeführt wird, geht allen Teilnehmern noch gesondert rechtzeitig zu. Wie in jedem Jahre, findet auch diesmal die Aushängung der Tagungsunterlagen am Vorabend der Tagung statt. Teilnehmer, die erst am Donnerstag früh oder später in Stuttgart eintreffen, erhalten die Unterlagen selbstverständlich sofort nach ihrem „Auf-tauchen“.

Westdeutschland

Als nächste Veranstaltung der Düsseldorf-Verkehrsfreunde ist ein Tausch- und

Ausspracheabend am Sonnabend, dem 21. Juli 1956 im „Muschelhaus Reusch“ in Düsseldorf, Burgplatz (Endstation SL 3 u. 18) ab 20 Uhr vorgesehen. Es wird um rege Teilnahme gebeten.

Mannheim-Ludwigshafen

Als Gäste der OEG fuhren die Verkehrsfreunde im Raum Mannheim-Ludwigshafen am 28. April 1956 mit dem neuesten Vierachser (Tw 68) nach Weinheim, von dort mit dem Diesellokzug zur Besichtigung der Betriebsanlagen nach Schriesheim. Die Besichtigung, welche die schon bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen OEG-Leitung und den Verkehrsfreunden noch vertiefte, endete mit einem geselligen Beisammensein in Schriesheim, das jedoch in Mannheim noch fortgesetzt wurde.

Die turnusmässigen Zusammenkünfte finden ab jetzt in der Gaststätte „Habereckl am Ring“, Mannheim, U 6, 8, statt, und zwar erstmalig am 18. August, dann jeweils am 2. Sonnabend der geraden Monate.

Irschlinger

JUBILÄUMS-KALENDER

Monat Juli

- 1866 Peine-Ilseder Eisb
- 1901 Inselbahn Langeoog
- 1901 Strab Lodz (elektr. Betrieb)
- 1951 Obus Magdeburg

5. 1926 **Tiroler** Zugspitzbahn
10. 1901 Obus Bielatal (Sachsen)
13. 1901 Strab Münster
14. 1951 Obus Offenbach
17. 1941 Obus Koblenz
18. 1891 Strab Prag
22. 1911 Strab Opladen-Ohligs

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen

Seit dem 3.6.1956 führen die Züge und Triebwagen der **Farge-Vegesacker Eisb** bei Dunkelheit drei weiss leuchtende Laternen, die in Form eines grossen A vorn am ersten Fahrzeug angeordnet sind. Diese Änderung ist eingeführt worden, damit Kraft-

fahrer bei Dunkelheit verkehrende Eisenbahnzüge nicht mit Kraftwagen verwechseln können. Diese Möglichkeit besteht insbesondere bei Parallelverkehr zwischen Schiene und Strasse und bei unbeschränkten Bahnübergängen.

Vehlber

Seit 3. 6. 56 elektrischer Zugbetrieb auf der Strecke **Freiburg—Offenburg**. Die Schnellzüge fahren jedoch weiterhin mit Dampf, bis die Gesamtstrecke Basel—Karlsruhe elektrifiziert ist

Alt

Am 1. 1. 1956 wurde der Personenzugverkehr auf der Strecke **Leer-Aurich** der Kib Leer-Aurich-Wittmund eingestellt. Die Kib betreibt somit nur noch die Strecke Esens-Bensersiel (nur Anschlusszüge an die Schiffe nach Langeoog) im Personenverkehr.

Mit dem neuen Sommerfahrplan stellte die DB den Personenverkehr auf folgenden Strecken ein: Orth (Fehmarn)-Burg, Stuttgart-Vaihingen-Leinfelden, Gundelfingen-Sonthem-Brenz sowie auf der Schmalspurbahn Speyer-Neustadt. Die **Westfäl. Landes-Eisenbahn** stellte den Verkehr auf der Strecke Warendorf-Finkenbergr ein.

Bei der **Euskirchner Kreisbahn** wurde der Personenverkehr zwischen Mülheim-Widderich und Niederberg wieder aufgenommen. Zimmer

Nach Mitteilung des Ministeriums für Verkehr der DDR wird zum Winterfahrplan 1956/57 der durchgehende elektrische Zugbetrieb auf der Strecke Halle (S) - Magdeburg eröffnet (z. Zt. Halle (S) - Schönebeck, bis Magdeburg sind die Arbeiten in vollem Gang). Bis 1960 werden auch die Strecken Halle (S) - Leipzig, Halle (S) - Weissenfels, Halle (S) - Bitterfeld, Leipzig - Bitterfeld - Dessau - Magdeburg und Leipzig - Weissenfels elektrifiziert. Der Leipziger Hbf., von dessen 6 Hallen bereits 3 wieder verglast sind, wird bis Ende 1958 wieder völlig aufgebaut sein, der Querbahnsteig und seine Überdachung allerdings nicht in alter Form. M. Kraft

b) Strassenbahnen und Omnibusse

Aachen: Seit 1. 5. 56 SL 6/16 ab Hauptpost, OmL 26 ab Comphausbadstr., OmL 18 b. a. w. nur Eschweiler-Notberg Siedlung u. Werth bzw. Hamich-Gressenich - Vicht (Notberg - Hamich eingestellt), neu OmL 41 Brand-Eilendorf - Vheide - K'berg - Weiden - Neusen Euchen - Oden - Alsdorf, neue OmL 46 Kohlscheid - Teuterhof - Würselen, neue OmL 58 (GKB-ASEAG) Höngen Dreieck - Bettendorf - Oidtweiler - Baesweiler. Vogt

Bielefeld: Seit 15. 6. SL 3 Walkenweg - Hbf. - Hauptpost (Neubaustrecke) - Kesselbrink - Oststr., seit 29. 6. SL 2 Lange Str. - Jöllenbeker Str. - Feilenstr. (Neubaustrecke) - Herforder Str. - Jahnplatz - Sieker, gleichzeitig Strabverkehr in der Bahnhofstr. eingestellt. Stock

Bochum-Gelsenkirchen: Schnell-SL 22 (Bochum Hbf. - Gelsenkirchen) wurde auf Omnibetrieb umgestellt (gleiche Linien Nr.). Steja

Celle: Am 2. 6. 56 wurde der Strab-Verkehr endgültig eingestellt. Den Verkehr zwischen Bahnhof und Markt besorgen jetzt die OL 4 und 8. Martens/Zimmer

Chemnitz: Neu SL 2 Fritsch-Heckert-Str. - Reichenbrand. Walkking

Colmar: Nach Mülhausen (Els.) wird nunmehr auch in Colmar der Strabetrieb auf beiden Linien zugunsten von Omnibussen stillgelegt. Steja

Dresden: Anlässlich der 750. Jahrfeyer der Stadt wurde eine neue SL 54 (Bf. Neustadt-Platz der Einheit - Postplatz - Fucik-Platz) in Betrieb genommen, ferner neue Zwischen-SL 58 als Ergänzung der SL 18 während der HVZ. OmL B wurde von Kaditz über Mickten - Trachenberge - Industriegelände - Kloßsche verlängert, OmL D nur noch Lockwitz bzw. Luga - Hauptbahnhof, neue OmL H Galgenberg - Hbf. - Mockritsch, neue OmL L Wilder Mann - Boxdorf - Wilchdorf. Stricker

Düsseldorf: OmL 70 (Düsseldorf - Aachen) eingestellt, dafür OmL 72 ab Düsseldorf Hbf. und mit Schnellkursen besetzt. Walkking

Essen: SL 29 und 38 haben Endpunkte vertauscht, also 29 Frohnhausen - Knappschalts Krankenhaus und 38 Haarzopf Humboldtstr. - Karnap Alte Landstr. Steja

Halle-Merseburg: Neue SL 30 Halle Thälmannpl. - Schkopau (nur HVZ). xyz

Iserlohn: Strab-Strecke Altena - Dahle am 1. 7. 56 stillgelegt. Hölte

Mainz: Seit 15. 6. neue Linienführung: SL 2 nur noch zwischen Kostheim und Kastel Bf., Strecke Hof. - Universität auf OmL 19 umgestellt, Abschnitt Bingerschlag - Universität wird wegen Strassenverbreiterung abgebrochen. Neue SL 4 (Rundbahn) entgegengesetzt wie SL 3, SL 8 eingestellt, neue OmL 8 Hbf. - Breitenheim (infolge Bauarbeiten an der Brücke über dem Hbf.), SL 10 Hbf. - Gonsenheim - Finthen, SL 11 Kostheim - Kastel - Höfchen - Hbf. - Gonsenheim. OmL D Mainz - Drais in 20 umbenannt, ObusL 22 in Richtung Gonsenheim - Münsterplatz - Weisenau in 23 umbenannt, neue OmL 24 Münsterplatz - Hbf. - Krankenhaus - Landwehrweg. Jamin

Mannheim-Ludwigshafen: Seit 22. 5. 56 SL 12 jetzt Hbf. - Kurpfalzbrücke - E-Werk (nur HVZ), neue SL 26 Hbf. Mannheim - Wasserturm - Paradeplatz - Kurpfalzbrücke - Sandhofen (nur HVZ), SL 5 u. 14 eingestellt, dafür neue OmL 55 Schönau - Bf. Waldhof - Luzenberg - Kammereschleuse - E-Werk - Dammstr. - Hauptfeuerwache (OEG-Bf.), OmL 79 Rheinst. - Parkring - Rheinstr. - Zentralgüterbahnhof - Neckarvorlandstrasse. Irschlinger

Moers: ObusL 2 bis Parkfriedhof Hochheide verlängert, neue OmL 7 Rheinhausen Hoffelder Strasse - Schwalheim und OmL 8 Homberg Bismarckplatz - Baerl - Rheinberg. Bankstahl

O.E.G.: Mit dem Sommerfahrplan ab 3.6.56 führt die OEG direkte Züge Mannheim-Heidelberg-Schriesheim in beiden Richtungen durch. Bis zum Winterfahrplan Fertigstellung der Elektrifizierung auf der Bergstrassenstrecke Schriesheim-Weinheim, dann Ringverkehr geplant: Mannheim Kurpfalzbrücke-Heidelberg-Schriesheim-Weinheim-Viernheim-Mannheim Hauptfeuerwache u. zurück.

Irschlinger

Stuttgart: SL 3 wieder Rundbahn: Marienplatz-Heusteigstr.-Olgaecke-Schlossplatz-Dreieck-Silberburgstr.-Marienplatz. SL 31 und 32 (Filderbahn) haben ihre Nummern vertauscht, also jetzt SL 31 Möhringen-Vaihingen-Rohr, und 32 Hohenheim-Pfeningen-Möhringen-Unterairchen-Leinfelden-Echterdingen. SL 7 (Bopser-Doggenburg) zwischen Wilhelmsbau und Liederhalle nach Inbetriebnahme der neuen Gleisanlagen an der Schloss-/Seidenstr. (neue Gleisstr.) und an der Liederhalle jetzt über Fritz Elsas-Strasse und Schloßstr. Die Büchsenstr. ist jetzt strassenbahnfrei. Alt

Ulm: Die Verlängerung der SL 4 auf dem Kuhberg mit Endschleife musste eingestellt werden, da sich die Ulmer aufregten, dass die Endschleife genau in einem Musterobstgarten zu liegen kam und dadurch ein Teil der Bäume zum Opfer fallen sollten. Die Endschleife wird daher voraussichtlich um weitere 200 bis 300 m weiter zu liegen kommen, sofern die Grundstücksverhandlungen keine Schwierigkeiten bringen. Die grosse Endschleife der ObusL 6 wird im Juli 1956 fertiggestellt werden. Bormann

c) Schnellbahnen

Berlin: Am 1.7.56 wird die neue S-Bahn-Station Hohen Neuendorf-West in Betrieb genommen, nachdem im Berufsverkehr dort schon seit Anfang Mai die Züge hier gehalten haben. xyz

Hamburg: Die Fahrzeuge der Alster-Nord-Bahn, die im Anschluss an die U-Bahn von Ochsenzoll nach Ulzburg verkehrt (Akku-Tw + Bw), sind neuerdings in den Farben der HHA lackiert (Unterteil rot, oberhalb creme mit roten Abschlussleisten, silberne Streifen unterhalb der Fenster). Es bestehen Pläne, die Alster-Nord-Bahn unter der Strasse hindurch in den Bahnhof der U-Bahn hineinzuführen, evtl. auf dem bestehenden dritten (Güter-)Gleis bis nach Ohlsdorf durch.

Galewski

d) Wasserverkehr

Am 2. Juni 1956 wurde ein neues Fahrgast-schiff der Schweizerischen Bundesbahnen, das M.S. „Säntis“, auf dem Bodensee in Dienst gestellt. Vehlber

Die DSU (Deutscher Schifffahrts- und Umschlagbetrieb) planen die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Elbe von Dresden nach Aussig (Tschechoslowakei) und dem Schreckenstein. Die ersten Fahrten sollen in diesem Sommer stattfinden. M. Kraft.

e) Das Liniennetz:

Zum Liniennetz **Strassburg**, SB 138, S. 1071/72: L 7 wird tagsüber nach wie vor als Strab gefahren. Abstände 50, z. T. 40 und 60 Min., nach 20 Uhr verkehren die OmL 9/19 nach Oberhausbergen. L 3/13 fährt nicht über Vogenstr. wie L 2/12, sondern über die Freiheitsallee (zwischen L 2/12 und 15) vom Brantplatz zum Broglieplatz.

Die ehemalige Strabstrecke zum Kanaltorging nicht wie der Obus heute vom Brantplatz aus, sondern vom Arnoldplatz (etwa ein Drittel zwischen Brantplatz und Kehler Platz).

L F fährt seit Stilllegung der Strab zwischen Vaubanbrücke (Westkopf) und Rheinbrücke nicht mehr über Rheinhafenstr., sondern über Rheinstr. - Vaubanbrücke (Ostkopf) - Kleine Rheinstrasse. Heyneck

WAGENPARK-STATISTIK

Aachen: Tw 2801, 4706, 4407, TG14, TG18, TG110 und TSG 1=a, Tw 4214-6214, 1916=TG119, 2921=TG117=TSG 3, 2925=TG118, neu Bw 105-106 (Aufbau-Bw auf alten Fahrgestellen), Tw 6434 und 6436 jetzt auch umgebaut, weitere Umbauten folgen. Vogt

Bochum-Gelsenkirchen: Zur Meldung SB 123, S. 952: Die Selbstbau-Tw 21, 22 und 24 hatten vorher die Nrn. 190, 191 u. 193. Neu: 4x GI-Tw 259-260 (Selbstbau). Höltge/Steşa

Braunschweig: Zur Meldung SB 137, S. 1064: es muss richtig heissen: Bw 200 wurde Mannschaf-Bw 455: Jetzt auch Tw 20=a. Höltge

Celle: Tw 9 (ex Karlsruhe 187)=a. Zimmer

Dortmund: Neu 4x GI-Tw 11 (Hansa) Cadenbach

Dresden: Neu LOWA-Tw 1557-1570 und LOWA-Bw 1371-1390 (LOWA Gotha)

Duisburg: Meterspur-Tw 403 und 410 jetzt auf Normalspur umgebaut. Stricker Höltge

Düsseldorf: Tw 5 (ex 9 ex Mettmann 19) wurde unter gleicher Nummer zum Dienstwagen umgebaut. Walkling

Essen: Neu 2x Bw 390-391 (DUWAG). Steşa

Extetalbahn: Neu 4x Tw 6. Die älteren 2x Tw (Bj. 1927) nur noch aushilfsweise in Betrieb. Stock

Frankfurt-Main: Neu 4x Gr-Tw 203 und 4x Gr-Bw 1203 Steinberger

Hagen: Tw 22 und 29 jetzt auch mit neuem Wagenkasten versehen (wie 21, 23 und 27) Höltge

Hamburg: Neu 4x Gr-Tw 2001 als Schulwagen (Type V 6) in grünem Anstrich. 4x Gl-Tw 3250-3280 werden im Zuge der Revision nach und nach in 3350-3360 umgenummert, um Raum für neue V 7-Serie zu bekommen. HVA

Iserlohn: Tw 64-66=a, Tw 5-10 nach Stilllegung der Strecke Altena-Dahle jetzt im Iserlohner Netz. Höltge

Linz (Osterreich): Neu 2x Tw 56-60.

Lehnhart

Mannheim-Ludwigshafen: Tw 1 (Bj. 1900) wurde als ältester Veteran jetzt abgebrochen. Tw 274 in 246 umgenummert. Neu 2x Tw 266-267 (II) (Rastatt), 2x Tw 294-300 und 301 (II) (Fuchs), 2x Bw 626 und 629 (II). Tw 190 und 222=a, Bw 597 und 627=a. Irschlinger

O. E. G. Neu 4x Tw 67-68 (Fuchs)

Irschlinger

Stuttgart: Tw 543 und Bw 1104=a, Bw 153 wurde für den Betrieb auf der Zahnradbahn eingerichtet. Ferner wurden folgende Umnummerungen durchgeführt: Bw 1181=1177, 901-904=1181-1184, 906-920=1185-1199, 801-804=901-904, 806-822=906-922, 824=924, 826-835=926-935, 839-863=939-963 und 867=964. Alt

Ulm: Tw 3 (III) ex 13 wurde zum Schleifwagen A 2 (II) umgebaut. Bormann

Wien: Neu 2x Stadtbahn-Tw 2923-2940 und -Bw 5876-5902 Lehnhart

Woltersdorf: KSW-Tw 6221 der BVG, der früher schon einmal in Woltersdorf eingesetzt war, wurde erneut als Tw 7 in Betrieb genommen. Walkling

Wagenpark-Geschichte Frankfurt-Main

(Fortsetzung)

Tw 348-355 Bj. 1910

=475-476 und 478-483, davon 479=KV, Rest wurde 393 (II), 394 (III), 396 (II)-400 (II)

356-385 Bj. 1913

dav. 363-370=348-355 (II) und 378-385=363-370 (II), 353 (II) und 376=a,

354 (II), 355 (II), 373 und 374=KV, Rest vorh.

386-403= Bj. 1914

dav. 396-400=381 (II)-385 (II) 401-403 =378 (II)-380 (II) 391=385 (III), 392 und 393=Gl-Tw 392=380 (III) und 383 (III), 394 + Bw 600=Gl-Tw 394. Davon 394 = 391 (II)=a. 383 (II), 385 (II) und 380 (II) = KV, Rest vorh.

401 (II)-403 (II) und 404-450 Bj. 1925/26

KV: 408, 412, 414, 415, 416, 421, 422, 423, 425, 427, 428, 431, 435, 438, 439, 446, 450, 448=a, 429=439 (II) u. 430=431 (II), Rest vorh.

1 (II)-25 (II), 26 (III)-27 (III), 28 (II), 29 (III) und 30 (II) Bj. 1928/29

6 und 23 = KV, Rest vorh.



Post-Tw 2012 ex 44 (Bj. 1898)
in SB 137, S. 1064 erwähnt

501-507 (II), 508-510 Bj. 1939

dav. 505 u. 510 = KV, jedoch wiederaufgebaut

511-525 Bj. 1942

dav. 512, 514, 516 u. 524 = KV, jedoch wiederaufgebaut

551-570 Bj. 1944/46

KSW, dav. 559 = 554 (II) u. 554 = 559 (II)

571-595 Bj. 1949

KSW

487-500 Bj. 1949/50

Aufbau-Tw

481 (II)-483 (II), 484-486 Bj. 1950

Aufbau-Tw

471 (II)-480 (II) Bj. 1951

Aufbau-Tw

461 (II)-470 (II) Bj. 1953

Aufbau-Tw

(Fortsetzung folgt)

FAHRSCHEINWESEN

Bonn-Godesberg-Mehlem: Zur Meldung SB 138, S. 1073: Es ist richtig, dass bei dieser Bahn die Einführung der Stempelzange ge-

plant war und daher seit längerer Zeit das Fs-Bild der Einzel-Fse abgeändert wurde. Die Einführung einer genauen Kontrolle wurde notwendig, weil sich die Betrugsfälle bei den 50 Fahrten Schüler- und Studentenkarten häuften. Da aber andererseits keine Umstei-

ge-Fse ausgegeben werden, hätten sich die hohen Anschaffungskosten der Stempelzange nicht gelohnt. Man hat sich geholfen, indem man ab 1. 4. 56 für Lehrlinge, Schüler und Studenten Teilmonatskarten mit einer Gültigkeitsdauer von Montag bis Samstag eingeführt hat. Gleichzeitig wurden die Preise für diese Karten leicht erhöht. Auch wurde ab April eine neue Mehrfahrtenkarte eingeführt. Bei dieser wird das Ausgabedatum gelocht und die Fahrtrichtung gekennzeichnet.

Kubişa

Essen: Nach der letzten Tarifierhöhung wurden erstmalig Sammelkarten ausgegeben, und zwar 8 Fahrten ohne Umsteigen zu DM 2,- (weiss) und 6 Fahrten zu 5 Teilstr. ohne Umsteigen zu DM 2,- (gelb). Format 6,4x9,2 cm.

Steşa

Hamburg: Für den Fall eines Versagens des TIM-Fahrscheindruckers, der bei den Ver-

kehrsmitteln der HHA weitgehend eingeführt ist, wurde ein „Notfahrtschein“ im Wertevon 5 Dpf ausgegeben, der in natürlicher Grösse hier abgebildet ist. Je nach dem Fahrpreis wird die entsprechende Anzahl solcher auf Rollen gedruckten Fahrscheine ausgegeben.



Galewski

Mainz: Es wurden neue Fse mit geändertem Netzbild ausgegeben, Format und Werte wie bisher.

Jamin

Wuppertal: Von Fs-Sammlern sehr begrüsst wurde die Einführung eines Druckvermerkes auf den sehr unübersichtlichen Netzbild-Fs, und zwar beginnend mit 101 und 102

Steşa

GESCHICHTLICHES

Metzeltin; Die Zahnradbahn in Monte Carlo (nach dem Dorf La Turbie, 487 m) wurde 1894 eröffnet, die Fahrt dauerte 20 Minuten und hatte 3 Stationen: Beausoleil, La Bordina (220 m) und Terminus (469 m). Die nach System Riggenbach gebauten 5 Maschinen, dazu 4 Wagen, lieferte die Elsäss. Maschinenfabrik in Belfort. Der Schuppen lag seitlich des 12

x 5 m grossen Bahnsteiges in Monte Carlo. Spurweite 1000 mm, stärkste Steigung 25‰. Der Betrieb wurde 1932 nach einem schweren Betriebsunfall eingestellt, seitdem Autobusverbindung.

Zimmer: Ein Tw der kürzlich stillgelegten Celler Strab soll aufbewahrt und beim im November 1957 stattfindenden 50-jährigen Jubiläum der Bahn auf einem Strassenroller durch die Stadt gefahren werden.

SCHRIFTTUM

AEG-Mitteilungen 1955, Heft 7/8 und 9/10. 2 Sonderhefte „Elektrische Bahnen“, überaus interessant und reich illustriert, mit Berichten über die Frühgeschichte der Strab, Elektrifizierung und Verdieselung, Vollbahnlok, Vollbahntriebwagen u. a. m.

Kalkofen

Binnenschiffahrts-Nachrichten (Heft 20/21 vom 26. 5. 56): „Westberliner Personenschiffahrt“ und „100 Jahre Hamburger Alsterschiffahrt“, 2 lehrreiche Aufsätze über Wasserverkehrsbetriebe von Bedeutung. Vehlber

Tagesspiegel, Berlin (22. 4. 56): „Der Osten nennt sie Bahn der Einheit“, Aufsatz zur Geschichte des Berliner Güterausseringens, ferner „Ost-Berliner Abrissarbeiter am Anhalter Bahnhof“, Geschichtlicher Rückblick anlässlich von Abbrucharbeiten am Südostflügel des Empfangsgebäudes.

Desgl. (1. 5. 56): „Vor 90 Jahren träumte Siemens von hängenden Bahnen.“

Desgl. (5. 5. 56): „Stirbt die Strassenbahn allmählich aus?“, Betrachtung zur Verkehrspolitik der BVG: Ersatz der Strab „nicht ausschliesslich“ durch Autobus sondern „auch“ durch U-Bahn.

Heyneck

Nürnberger Zeitung (19. 5. 56): „Lokführer müssen ET 30 zügeln“, Bericht (m. Abb.) über die Probefahrten der für den elektrifizierten Ruhr-Verkehr bestimmten Triebzüge im Raum Nürnberg.

Dufey

Historische Blätter der „Hamburger Nachrichten“, (Mai 1956): „100 Jahre Alsterdampfer“, eingehende Schilderung der Alsterschiffahrt nebst Daten und einigen recht nett gelungenen Zeichnungen. HVA

Nordsee-Zeitung, Bremerhaven (26. 6. 56): „75 Jahre Strassenbahn an der Unterweser“. Jubiläumsaufsatz (m. 3 Abb.) zum 75-jährigen Bestehen der Strab Bremerhaven. Vehlber

General-Anzeiger Bonn (28. 5. 56): „Wie vor 50 Jahren“, eine KBE-Reise in die Vergangenheit. Bericht anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der Rheinuferbahn. v. d. Driesch

Hannoversche Allgemeine Zeitung (21/22. 4. 56): „500 km ohne Kurve“, Aufsatz über die seltsamste Bahnlinie der Welt durch Australiens Nullabor-Wüste (m. Bildern). v. d. Driesch

Frankfurter Nachtausgabe (16. 6. 56): „Elektrifizierung und Behälterverkehr“, Bericht über die wirtschaftlichen Auswirkungen des künftigen elektrifizierten Güterverkehrs.

Scheyrer

Neues Deutschland (31. 5. 56): „Im Diesel-express über den Königsweg“, Bericht von der Wiederaufnahme des durchgehenden Transitverkehrs München–Gutenfürst–Sassnitz–Stockholm.

M. Krafft

Frankfurter Neue Presse (26. 5. 56): Als die Elektrische fuhr“, kurze Abhandlung über die Entwicklung der elektr. Strab mit besonderer Berücksichtigung der 1884 eröffneten elektr. Strab zwischen Frankfurt und Offenbach.

M. Krafft

Bremer Nachrichten (19. 6. 56): „Strassen ohne Schienen – Bahn ohne Zukunft?“, eine sehr vernünftig abgefasste Arbeit über die Zukunft der Massenverkehrsmittel in den Großstädten (mit 3 Abbildungen über Verhältnisse in Bremen).

Vehlber

Der Abend, Berlin (23. 5. 56): „U-Bahnzug mit Antidröhnmasse“, Bericht über den neuen Berliner U-Bahnzug.

BVA

Bremer Nachrichten (14. 6. 56): „Kleinbahn soll der Strasse Platz machen“, Aufsatz über die Klb Hoya–Syke–Asendorf.

Vehlber

Jugendzeitschrift „Rasselbände“ (Heft 13 v. 20. 6. 56): „Verkehrs-Amateure mischen mit“. Aus Liebhaberei werden Verkehrsprobleme gelöst (m. 3 Abb. aus Hamburg). v. d. Driesch

Bild am Sonntag (20. 5. 56): „Traumzug für Europa“, ausführlicher Aufsatz über die geplanten „Tranzeuropa-Expresszüge“, an denen sieben Nationen beteiligt sind.

Scheyrer

LOKWESEN

Leimbach, zu den Meldungen betr. Kreis Altenaer Eisenbahn, SB 139, S. 1078/79: An Fahrzeugen für den Personenverkehr sind vorhanden:

VT 1 und 2, 4-achs. (Talbot), 1955, 2×145 PS

VB 1 (ex 15) und 2 (ex 7?), umgebaute 4-achs. Personenwagen

VB 3 (ex 30), 4 (ex 33) und 5 (ex 6), 4-achs. Personenwagen im Ursprungszustand

Sämtliche Fahrzeuge für den Dieselmotor haben Scharfenberg-Kupplung, elektr. Beleuchtung und creme/weinroten Anstrich, Türen und Trittbretter nur an einer Seite. Mit Rücksicht auf die äusserst beengten Strassenverhältnisse im Rahmedetal sind vielfach Rillenschienen eingebaut worden, wodurch eine Einpflasterung in das Strassenniveau möglich wurde.

Durch diese zeitgemässe Umstellung (SB 139, S. 1078/79) scheint das Fortbestehen der KAE für die nächsten Jahre noch einmal gesichert, nachdem es vor Jahren so aussah, als solle der gesamte Schienenverkehr stillgelegt werden.

Folgende Dampflok sind noch vorhanden:

13–19, 25 (Hohenzollern)

20 und 21 (Borsig)

22 und 23 (Jung).

Lehnart: Der Dampftriebwagen der Aspangbahn, bisher ÖBB 3041.01, wurde ausgemustert und soll Tw-Anhänger werden (Führerstand am Dach).

Stock: Mehrere alte Hamburger Wechselstrom S-Bahn-Züge sind im Bahngelände von Wiesbaden-Ost abgestellt. Wer weiss Näheres über die künftigen Verwendungszwecke?

Jamin: Beim BW Mainz Hbf. sind im leichten Rangierdienst im Hafen- und Industriegelände neben den V 20053 und 54 noch die Lok 897183, 897308 und 897343 eingesetzt.

Gaiser: Als DB-Lok 93836–50 wurden eingereiht die Württ. St. B. Lok-Nr. 1465–79, erbaut 1922 von der MF Esslingen unter F.-Nr. 4071–80 u. 4087–91. Sie gehörten der preuss. Bauart T 14 (1'D1'h2) an, von der Württemberg insgesamt 39 Stück besass (1441–79, DB 93795–814 und 832–850).

Zimmer: Von den 4 von der stillgelegten Klb Bremen–Tarmstedt übernommenen VT setzte die WEG einen Tw auf der Klb Amstetten–Laichingen und 3 Tw auf der Härtsfeldbahn ein. Auf beiden Strecken verkehren somit keine Dampf-Personenzüge mehr.

Eine Eisenbahnstation in 267 Meter Tiefe im Tunnel

Auf der Bahnlinie Bologna–Florenz (Italien) liegt der längste zweigleisige Eisenbahntunnel der Welt, der 18,507 km lange Apennin-tunnel. Als er gebaut wurde, hat man die

Stollen nicht allein von beiden Seiten aus vorgetrieben, sondern durch einen Aufbruch in der Mitte noch zwei weitere Angriffstollen geschaffen und den Bau dadurch wesentlich

