

# 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 18,- pro Jahr (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, Essen 457 54. Für **Österreich**: Jahresabonnement 90 Schilling, zu überweisen auf Konto 109 070 Postsparkassenamt Wien. Für **Grossbritannien**: Jahresabonnement sh 30/-, zu überweisen auf Konto 51-7888 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

22. Jahrgang

SEPTEMBER 1967

Nr. 274

## Fahrtstagung im Norden

Waren es im vergangenen Jahr die Berge, die unserer wohlgelungenen Jahrestagung die äussere Umrahmung gegeben hatten, so darf man sagen, dass die heurige Tagung vom Wasser beherrscht war, aber dennoch nicht weniger schön und erfolgreich wurde.

Auch diesmal traf sich ein Teil der Tagungsgäste am Vortage, Dienstag, dem 22. August, zu einer Zusammenkunft in **Bremen**, wo dank der Gastfreundlichkeit der Bremer Strassenbahn AG am folgenden Vormittag eine Sonderfahrt mit Besichtigung der 8 km langen Neubaustrecke nach Blockdiek sowie von Depots- und Werkstattanlagen stattfand. Nach einem **gemeinsamen Mittagessen** bei der Bremer Strassenbahn fuhren die Vortagungsteilnehmer nach Hamburg weiter, wo sie noch rechtzeitig zur Mitgliederversammlung des VDVA erscheinen konnten. Über diese Mitgliederversammlung ist an anderer Stelle kurz berichtet worden.

Am Mittwoch Abend, dem traditionellen Begrüssungsabend im Hamburger Gewerkschaftshaus, war die Zahl der Tagungsteilnehmer auf 106 angewachsen, unter denen sich diesmal nicht weniger als 21 Damen befanden. Der VDVA-Vorsitzende und Tagungsleiter begrüßte die so zahlreich erschienenen Verkehrsfreunde wiederum sehr herzlich, gedachte der beiden inzwischen verstorbenen Kameraden Friedrich-Karl Schembs und Claus von den Driesch und gab in Gemeinschaft mit den Hamburger Verkehrsfreunden Günter Dolezal und Heinzhermann Koch die Ergänzungen und Erläuterungen zum auch diesmal wieder sehr umfangreichen Veranstaltungs-Programm bekannt. Der

Rundfunk hatte sich schon am Nachmittag eingefunden und bereits am selben Abend eine aktuelle Sendung über die Jahrestagung ausgestrahlt.

### 1. Tag (Donnerstag, 24. August)

Der erste Morgen begann bei ausgezeichnete Stimmung und traditionellem „Tagungswetter“ mit enier U-Bahn-Sonderzugfahrt vom Bahnhof Berliner Tor in Begleitung des Norddeutschen Fernsehens, dessen Vertreter unentwegt Aufnahmen und Interviews machten. (Die Fernsehsendung wurde noch am gleichen Nachmittag gebracht, doch da wir fortwährend unterwegs waren, konnte keiner der Teilnehmer in den Genuss der Übertragung kommen.) Das Motto dieser hervorragend organisierten U-Bahn-Sonderfahrt hiess „umsteigen“, denn dank der Programmgestaltung von seiten der Hamburger Verkehrsamateure lernten wir nacheinander alle 4 U-Bahnwagentypen kennen. Die modernen Umsteigeanlagen zum Oberflächenverkehr Burgstrasse und Wandsbek Markt sowie die neue Abstellanlage Hagenbecks Tierpark fanden nicht weniger Interesse bei den Teilnehmern als die eingehende Besichtigung der U-Bahn-Hauptwerkstatt Hellbrook, der ein von der Hamburger Hochbahn AG gespendetes ausgezeichnetes Mittagsmahl folgte. Der Nachmittag des ersten Tages war dem Studium der Randbahnen Alster — Nordbahn und Eisenbahn Altona — Kaltenkirchen — Neumünster (AKN) gewidmet. Von Ochsenzoll aus ging es über Garstedt nach Ulzburg, wobei mehrere Fotohalte eingelegt wurden. Die Rückfahrt erfolgte mit

einem Planzug der AKN bis Hamburg-Eidelstedt, wo wir zwanglos auf den S-Bahn-Betrieb übergingen und eine Stunde Spielraum bis zum nächsten Programm-Termin hatten. Dieser lag am Berliner Tor „unten“, wo uns ein Strassenbahn-Sonderzug aufnahm, um uns zu dem modernsten und angeblich in der Welt grössten Stückgut-Lagerzentrum zu bringen, dessen Besichtigung wohl allen Verkehrsfreunden Staunen und Bewunderung abnötigte.

Den Abschluss des Tages bildete eine Schiffsfahrt durch den Hamburger Hafen bei untergehender Sonne und weiter elbabwärts bis Blankenese und zurück bei einbrechender Dunkelheit unter Verzehr eines vorbereiteten kalten Imbisses. Als das Boot gegen 21.30 Uhr an den berühmten Landungsbrücken anlegte, hatten alle Teilnehmer das zufriedene Gefühl, einen reich gestalteten und hochinteressanten Tag erlebt zu haben, und mancher unter ihnen ist dann noch einige Stunden unter Ausnutzung der Verbund-Freifahrkarte auf dem Hamburger Verkehrsnetz umhergefahren.

## 2. Tag (Freitag, 25. August)

Wieder erstrahlte die Sonne und als wir uns um 8 Uhr auf dem Rathausmarkt zwecks Antritts einer Strassenbahn-Rundfahrt versammelten, kamen zahlreiche Tagungsteilnehmer schon von irgendwo her von einer privaten Rundfahrt. Mit Beifall wurde der ankommende und von einer Tagungsteilnehmerin gesteuerte V-5-Sonderzug (mit V-2-Beiwagen) gestürmt, und schon ging es in sehr zügiger Fahrt nach Harburg, wo wir eine Pause einlegten, um die Bahnkreuzung mit der elektrifizierten Bundesbahnstrecke nach Stade zu sehen. Leider kamen während unseres etwa 1/2-stündigen Aufenthaltes an dieser Stelle nur zwei dieselbetriebene Züge vorbei, aber dennoch konnten die Teilnehmer im Prinzip die interessante Arbeitsweise dieser Fahrleitungs-Kreuzung studieren.

Die Weiterfahrt führte uns zu den Depots in Krohnskamp und Lokstedt und von dort wieder quer durch Hamburg nach Altona, wo sich die Teilnehmer in 2 Gruppen aufgliederten, deren eine zum Mittagessen ging und die andere zur Besichtigung der Hamburger Museums-Strassenbahnwagen zum Depot Bahrenfeld reiste; später wurden die beiden Gruppen ausgetauscht, so dass zum Zeitpunkt des Beginns der Vortrags- und Filmvorführungen im Vortragssaal der Bundesbahndirektion Hamburg alle gesättigt und vom Programmablauf nicht benachteiligt wieder zur Stelle waren. Dank der Umsicht der Hamburger Verkehrsamateure war auch der grösste Teil des Gepäcks der Teilnehmer

schon mit nach Altona genommen und dort deponiert worden, so dass die Zeit bis zur gemeinsamen Abreise nach Kopenhagen restlos und in Ruhe ausgenutzt werden konnte.

Die Veranstaltung im DB-Vortragssaal begann mit einem hervorragenden und sehr klaren und höchst lehrreichen Referat des Herrn Bundesbahn-Abteilungs-Präsident Dr. Bock über die S-Bahn-Planungen im Hamburger Raum, der — wie die lange Diskussion aufzeigte — eine sehr gute Aufnahme fand. Es folgte der DB-Dokumentarfilm „Puttgarden — alles aussteigen“ über Bau und Betrieb der Vogelfluglinie, der schon deshalb bei den Tagungsteilnehmern besonders gut ankam, weil ja wenige Stunden später die gemeinsame Fahrt über den neuen Reisezug nach Norden gehen sollte. Sodann wurden die VDVA-Dokumentarfilme von den Jahrestagungen in München (1965) und Basel (1966) vorgeführt, die bei vielen Teilnehmern angenehme Erinnerungen auslösten, und bei denen sich manche im Film wiedersehen. Unser Karlsruher Freund Walter Vögele liess diesen Filmen noch einen jüngst gedrehten Streifen über die „Old Timer“-Aktion anlässlich der Bundesgartenschau folgen. So endete auch diese instruktive Veranstaltung zu aller Freude und Zufriedenheit.

Rechtzeitig fanden sich auf den Bahnhöfen Hamburg-Altona und Hamburg Hauptbahnhof die Verkehrsfreunde ein, um es sich in unserem bis Kopenhagen reservierten Wagen des „Hamburg-Express“ gemütlich zu machen. Jeder bekam seinen Platz, und alles war in bester Laune in Erwartung einer schönen Fahrt nach Dänemark. In Lübeck Hbf. wurden wir sogar durch Lautsprecher besonders begrüsst und uns eine angenehme Weiterreise gewünscht. Ein höherer Angehöriger der Deutschen Bundesbahn war zu uns gestiegen, um bis Puttgarden Informationsmaterial über die Vogelfluglinie an die einzelnen Tagungsgäste zu verteilen — ein weiteres „Bonbon“ auf der bisher schon so schön verlaufenen Tagung. In Puttgarden wurde unser Wagen zusammen mit anderen in die „Deutschland“ hineingeschoben und schon wenige Minuten später traf sich die Schar der Tagungsteilnehmer am Selbstbedienungsbuffet wieder, um eine „Kleinigkeit“ zu sich zu nehmen. Es dürfte jeder satt geworden sein. Schnell war die Fähre über die Ostsee nach Rödby gekommen, der Rangiervorgang vollzog sich erstaunlich rasch, es war inzwischen dunkel geworden und den Rest der Fahrt bis Kopenhagen verbrachten die reisebeglückten Verkehrsfreunde bei lustiger Plauderei. Spät in Kopenhagen an-

gelangt, begaben wir uns per Taxi oder Strassenbahn zu unserem gemeinsamen Hotel, wo für uns nicht weniger als 78 Betten reserviert waren — es war tadellos organisiert und mit bemerkenswerter Schnelligkeit und auch Liebenswürdigkeit wurden wir alle gut untergebracht.

### 3. Tag (Samstag, 26. August)

Die Kopenhagener Strassenbahn hatte uns für unsere Netzrundfahrt einen sechsachsigen DÜWAG-Gelenkwagen zur Verfügung gestellt, der übrigens dort den Spitznamen „Fräulein Düsseldorf“ hat, und sich leider als unzureichend erwies, denn die 88 Tagungsgäste einschliesslich des uns begleitenden Fahr- und Aufsichtspersonals mussten sich arg drängen. Zu unserer Überraschung stammte die Schaffnerin unseres Sonderwagens aus Köln, so dass diese ihre sehr erschöpfenden Erklärungen über Betrieb und Stadt in deutscher Sprache bzw. in Kölner Mundart gab. Zuerst besichtigten wir die Strassenbahn-Hauptwerkstatt Enghave, doch merkten wir schon und erfuhren es dann aus berufenem Munde, dass die Stilllegung der restlichen 7 Strassenbahnlinien innerhalb weniger Jahre erfolgen sollte, obgleich die letzten Gelenkwagen der DÜWAG-Serie noch nicht fertiggebaut waren. Niemand unter den Verkehrsfreunden vermochte für eine solche Verkehrspolitik Verständnis aufzubringen. Einige Arbeitswagen wurden zum Fotografieren herausgefahren, doch die nächste Station unserer Rundfahrt, das Depot Svanemøllen, bescherte uns eine echte Strassenbahn-Orgie, denn die wunderschön im Ursprungszustand hergerichteten farbenfrohen Museumswagen erregten verständlicherweise das grösste Entzücken auf seiten der Teilnehmer. Leider konnten nur einige Wagen dieser „Schatzkammer“ ins Freie hinausgefahren werden, um fotografiert und untersucht werden zu können, auch war es unmöglich, die Herren von der Kopenhagener Strassenbahn zu überreden, unsere Rundfahrt mit einem dieser herrlichen Museumszüge fortsetzen zu dürfen, denn die Fahrt mit diesen Wagen auf öffentlichen Strassen bedarf einer Sondergenehmigung der Polizei. Nun — wir gaben uns zufrieden und bestiegen erneut unseren Sechssäxer, um auf Umwegen zu dem modernen Omnibus-Depot Ørnevej zu gelangen, wo nach dessen kurzer Besichtigung ein echter dänischer Smørrebrød-Imbiss auf uns wartete, der an Appetitlichkeit und Reichhaltigkeit nichts zu wünschen übrig liess. Nach der Dankrede des Tagungsleiters unternahmen wir den kurzen Fussweg zurück zur Strassenbahn-Haltestelle, wo unser Sonderwagen nochmals aufkreuzte,

der uns in direkter Fahrt zur Hauptwerkstatt der S-Bahn brachte, wo wir von einem Werkstatt-Ingenieur schon erwartet wurden.

Hier hatten wir Gelegenheit, sowohl die alten Holzzüge aus den 30er Jahren, die heute noch immer den Hauptanteil an der Verkehrsbedienung innehaben, zu besichtigen als auch die neuen, zur Zeit in Auslieferung befindlichen 2-teiligen Einheiten, die durch ihr leuchtendes Rot besonders angenehm auffallen. Im Anschluss an diese Werkstatt-Besichtigung befuhren wir, in 5 Gruppen eingeteilt, die Hauptstrecken des Kopenhagener S-Bahnnetzes mit Hilfe von Freifahrtscheinen, von denen reger Gebrauch gemacht wurde. Dabei fand der U-bahnässig geführte innerstädtische Streckenabschnitt das besondere Interesse der deutschen Verkehrsfreunde.

Da das S-Bahn-Besichtigungs- und -befahrungs-Programm schon am Nachmittag sein Ende hatte, konnten die Verkehrsfreunde nach Belieben den Rest des wiederum so harmonisch verlaufenen Tages verbringen — die einen machten einen erholsamen Spaziergang zur weltbekannten „Mermaid“, andere nutzten ihre Freifahrkarte aus, um weitere Strassenbahn- und Omnibuslinien abzufahren — und abends traf sich alles vergnügt und bester Laune im überfüllten, aber dennoch stets sehenswerten Tivoli.

### 4. Tag (Sonntag, 27. August)

Ähnlich wie im Vorjahr, bildete auch diesmal der letzte Tag den absoluten Höhepunkt unserer Jahrestagung — die Sonderrundfahrt nach Schweden über den Öresund. Pünktlich waren wir schon um 7.30 Uhr auf dem Kopenhagener Hauptbahnhof versammelt, um unsere Plätze in sogar 2 für uns reservierte Sonderwagen einzunehmen, das Wetter war wieder prachtvoll, bei Erreichen des Öresundes bei Helsingør kam die Sonne in ihrer ganzen Schönheit heraus. Wir stiegen auf eine Fähre um, die uns in nur 15-minütiger Fahrt hinüber nach Helsingborg brachte, das wir schon von Dänemark aus in greifbarer Nähe liegen sahen; kaum ausgestiegen, wurden wir in sehr herzlicher Weise von einem Herrn und einer gut deutsch sprechenden jungen Dame der Verkehrsbetriebe Helsingborg empfangen. Mit Hilfe der schon im voraus ausgegebenen Touristen-Freifahrkarten befuhren wir, in 2 Gruppen eingeteilt, das wegen der bevorstehenden Rechtsumstellung zur Stilllegung verurteilte Strassenbahnnetz noch im Linksverkehr, wobei es unterwegs turbulente Szenen gab, denn die deutschen Verkehrs-Amateure, zu denen sich hier eine durchreisende englische Gruppe von Strassenbahnfreunden gesellte,

beherrschten für einige Stunden das Verkehrsbild dieser Kleinstadt an dem sonst sehr ruhigen Sonntag Vormittag. Das Depot-Gelände mit schon sehr zahlreich abgestellten Veteranen dieser nun sterbenden Bahn war dann der Tummelplatz der Fotografen und Wagenpark-Statistiker. Es wurden noch interessante Unterlagen verteilt und unentwegt Auskünfte gegeben. Bis zum Wiedertreffen am Bahnhof Hälsingborg Central verbrachten die Teilnehmer ihre Zeit mit noch weiteren Strassenbahn-Fahrten oder Stadtbesichtigungen, nicht ohne ausgekundschaftet zu haben, dass just an diesem Tage ein grosser und reich illustrierter Bericht über die Geschichte der Hälsingborger Strassenbahn in der Zeitung erschienen war — kein Wunder, dass sämtliche erreichbaren Kioske gestürmt wurden und besagte Zeitung im Nu ausverkauft war.

Pünktlich 12.30 Uhr ging die Fahrt weiter, wiederum in 2 für uns reservierten Sonderwagen, in Richtung Lund — Malmö. Obgleich programmässig bekanntgegeben war, dass uns in Malmö ein Mittagessen erwartete, wurden doch viele Teilnehmer vom Hunger überwältigt und nahmen einen Zwischen-Imbiss ein, die Zeitspanne vom sehr früh eingenommenen Hotel-Frühstück war zu lang geworden.

Auf dem Bahnhof Malmö Central wurden wir von Herrn Direktor Edebrand von den Verkehrsbetrieben Malmö in so herzlicher und charmanter Form willkommen geheissen, dass das Stimmungsbarometer noch höher stieg als es ohnehin schon war. Was uns in Malmö an Gastfreundschaft und Aufmerksamkeit in der Programmgestaltung geboten wurde, war einzigartig und faszinierend zugleich. Es war schlechthin eine pausenlose Verabreichung von „Bonbons“, den meisten Teilnehmern verschlug es fast die Sprache.

Zunächst lud uns Herr Direktor Edebrand in zwei funkelneue Rechtsverkehrs-Busse, um uns zu Depot und Hauptwerkstatt zu bringen, wo ein fabelhaftes Selbstbedienungs-Mittagsmahl verabreicht wurde. Unser Gastgeber hatte es fertiggebracht, schon während der kurzen Pausen zwischen Suppe, Hauptmahlzeit und Kaffeegedeck einen erläuternden Vortrag zu halten, Fahrpläne, Prospekte und Informationsmaterial verteilen zu lassen und anschliessend sogar noch einen interessanten Dia-Kurzvortrag über die Geschichte der Strassenbahn Malmö zu halten, ein Grund für den Tagungsleiter, Herrn Direktor Edebrand und dem ganzen Verkehrsbetrieb einen besonders herzlichen Dank auszusprechen.

Dann bestiegen wir wieder die Busse, um noch vor 16 Uhr im Technischen Museum ein-treffen zu können, wo ein Original-Pferdebahnwagen, eine alte schwedische Lok und weitere hochinteressante Reliquien aus der Verkehrsgeschichte der Stadt Malmö zu sehen waren. Es folgte hierauf eine grosse Stadtrundfahrt, während der die imponierende Siedlungstätigkeit in dieser drittgrössten schwedischen Stadt demonstriert wurde, um schliesslich wieder auf dem Depothof zu landen. Hier erwartete uns bereits die lokale Presse, die eine Gruppenaufnahme (mit Tw 12 im Hintergrund) machte und deren ausführlicher Bericht am folgenden Tage erschien.

Endlich war es dann soweit — wir durften uns auf die Strassenbahn „stürzen“! Beim Rundgang durch Wagenhallen und Werkstatt sahen wir bereits einen grossen Teil auf Rechtsverkehr umgebauter Züge, die auf ihren ersten Einsatz am 3. September warteten, denn die Linie 4 zu den Vororten Limhamn und Sibbarp soll auch nach der Rechtsstellung erhalten bleiben, während das Reststück der noch in Betrieb gewesenen Linie 1 auf Omnibusbetrieb umgestellt werden sollte. Nach der üblichen Massen-Foto-Orgie auf dem Depothof bevölkerten wir die beiden noch für 2-Richtungs-Verkehr ausgerüsteten Tw 12 und 13 aus dem Baujahr 1907, um mit diesen das gesamte noch unter dem Fahrdraht befindliche Netz in geradezu rasanter Fahrt zu bereisen. Die Passanten blieben staunend stehen, als die beiden 60 Jahre alten Wagen überfüllt und eine Staubwolke hinterlassend über Strassenkreuzungen bullerten oder in die Kurve gingen, es war eine Wucht! Am Gustav-Adolfs-Torg, dem Hauptverkehrsknotenpunkt im Stadtzentrum, hatte diese herrliche Old Timer-Linksfahrt ein Ende und Herr Direktor Edebrand liess es sich nicht nehmen, jedem einzelnen der deutschen Gäste die Hand zum Abschied zu schütteln — aber er brauchte sich über einen Mangel an Dank und Ovationen nicht zu beklagen.

Eine knappe Stunde blieb uns noch bis zur Abfahrt unseres Fährschiffes vom Fährbahnhof Malmö, das uns zurück nach Kopenhagen bringen sollte — es war die 4. Schiffsreise auf dieser Tagung.

Lustig war es schliesslich noch, dass von den 88 Schwedenfahrern 80 einschliesslich des Tagungsleiters ein falsches Fährschiff bestiegen hatten und nur 8 das richtige, wie es im Programm angegeben war — beide Fähren waren nämlich zufällig um die gleiche Minute (20.00 Uhr) abgefahren, nur kamen sie in Kopenhagen an verschiedenen Stellen an. So ergab es sich, dass der rasch improvi-

sierte Tagungsausklang auf dem offenen Heck-Deck mit den Abschiedsworten des dankbaren Tagungsleiters nicht von allen Teilnehmern hatte aufgenommen werden können.

Als die Verkehrsfreunde dann in Kopenhagen zu später Stunde an Land gingen, gehörte auch diese so wunderschön verlaufene Jahrestagung endgültig der Vergangenheit an — es wurden viele herzliche Worte des Dankes und der Anerkennung gewechselt, aber auch der Wunsch zum Ausdruck gebracht, dass man sich im nächsten Jahr ein frohes Wiedersehen geben möchte. Damit war der offizielle Teil der diesjährigen Tagung zum Abschluss gekommen.

Eine kleine Schar der Tagungsteilnehmer traf sich dann noch einmal zwanglos, aber mit grossen Erwartungen, ein Wochenende später in Göteborg, um den Tag „H“ (Umstellung auf Rechtsverkehr) in dieser grössten skandinavischen Strassenbahnstadt persönlich erleben zu können. Hochinteressante Eindrücke, aber vor allem die glänzende gastfreundschäftliche Aufnahme, die die deutschen Verkehrsfreunde auch bei den Göteborger Verkehrsbetrieben gefunden haben, liess es die nach dort Gereisten nicht bereuen, diese höchst instruktive Fahrt noch angeschlossen zu haben.

Nicht vergessen werden soll nun abschliessend, den schönsten Dank allen jenen auszusprechen, die zu dem so vorzüglichen Gelingen unserer diesjährigen Tagung in hervorragende Weise beigetragen haben, nämlich:

- 1) der Bremer Strassenbahn AG,
  - 2) der Hamburger Hochbahn AG,
  - 3) dem Hamburger Verkehrs-Verband,
  - 4) der Hamburger Lagerhaus-Gesellschaft,
  - 5) der HADAG, Hamburg,
  - 6) der Deutschen Bundesbahn, Bundesbahndirektion Hamburg,
  - 7) der Dänischen Staatsbahn,
  - 8) der Kopenhagener Strassenbahn,
  - 9) den Verkehrsbetrieben Hälsingborg,
  - 10) den Verkehrsbetrieben, Malmö, und
  - 11) den Göteborger Verkehrsbetrieben,
- nicht zuletzt aber auch unseren unermüdlischen Hamburger Verkehrsfreunden Günter Dolezal und Heinzhermann Koch sowie unserem Bremer Verkehrsfreund Hans Vehlber für die ausgezeichnete Mithilfe bei der Programmgestaltung und der örtlichen Abwicklung.

Auch seien Presse, Rundfunk und Fernsehen für das auch diesmal so spontan bekundete Interesse an unserer Veranstaltung herzlich Dank gesagt. Günter Stetza

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### VDVA-Mitgliederversammlung

Am 23. August fand im Rahmen der Jahrestagung die 11. Mitgliederversammlung im Hamburger Gewerkschaftshaus statt, die von etwa 35 Teilnehmern besucht wurde. Es wurden zahlreiche verbandsinterne Fragen erörtert, über die in Kürze die übliche Niederschrift verfasst wird und die dann den einzelnen Mitgliedern zusammen mit den anderen Unterlagen direkt zugehen soll. Auch für das begonnene neue Geschäftsjahr 1967/68 wurde der Jahresmitgliedsbeitrag wieder auf DM 5,— festgesetzt. Es wird freundlichst gebeten, die Überweisung des Mitgliedsbeitrages — sofern die Bezahlung nicht schon während der Jahrestagung vorgenommen wurde —, bis **spätestens 31. Dezember 1967**, und zwar auf das PS-Konto des VDVA, Essen 879 52, vorzunehmen.

### Foto-Rundsendung 1967

Auf der 11. Mitgliederversammlung des VDVA in Hamburg wurde bekanntgegeben, dass sich Herr **Dipl.-Ing. Friedrich Müller, Stuttgart-Rohr, Dürtlewangstr. 17**, freund-

licherweise bereit erklärt hat, die diesjährige Foto-Rundsendung zusammenzustellen und auf die Reise zu schicken. Um den Teilnehmern und Beteiligten dieser Rundsendung die Möglichkeit zu geben, in Ruhe ihre Bilder auszuwählen und zusammenzustellen, soll die Einsendefrist verlängert werden, und zwar **bis zum 31. Oktober 1967 an die oben genannte Adresse**.

Ausserdem wurde auf mehrfache Anregungen beschlossen, die einzelnen Foto-Sendungen im **DIN A 4 Format** anzuordnen, weil eine Einheitlichkeit des Formates Verpackung und Übersicht ganz wesentlich erleichtert. Diese DIN A 4-Zusammenstellung ist selbstverständlich von dem jeweiligen Format der Fotos selbst ganz unabhängig. Stetza

### Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Der für Oktober 1967 vorgesehene Besuch in **Köln** wird auf 1968 **verschoben**. Ersatzweise bietet sich folgende willkommene Gelegenheit:

Der Deutsche Kleinbahn-Verein veranstaltet am Samstag, dem **14. Oktober 1967** eine **Sonderfahrt auf der Brohltalbahn**, und zwar von Brohl bis Kempenich. Abfahrt vom Klb