

# 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, Essen (Ruhr), Henricistrasse 71.  
Ruf: Essen 2841 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 6546 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

19. Jahrgang

FEBRUAR 1964

Nr. 231

## Japanisch müsste man können . . .

Die Zahl der Länder, in denen die Strassenbahn noch eine Zukunft hat, ist rapide zusammengeschrumpft in den letzten Jahren. Belgien, Deutschland, was noch? Schon stockt man. Japan! Dieses Land steht auf einmal, wie auch auf anderen Gebieten, in der vordersten Reihe. Das allein wäre schon ein Grund, sich mit dem kompliziertesten aller existierenden Schriftsysteme zu beschäftigen. Aber nicht nur die Tatsache allein bietet diesen Anreiz. Die bekannte japanische Zeitung „Asahi Shimbun“ gibt seit einigen Jahren alljährlich unter der Bezeichnung „Eisenbahnen der Welt“ ein Buch heraus, das einem Thema aus dem Verkehrswesen gewidmet ist. Im vorvergangenen Jahr war es die Geschichte der Japanischen Staatsbahnen, 1963 war das Thema „Die Strassenbahnen der Welt“. Auch wer überhaupt nicht japanisch versteht, wird an diesem Buch wegen des ungeheuren und sorgfältig ausgesuchten Bildmaterials seine Freude haben. Ausser Bildern aus fast allen Ländern der

Welt sind mit unbedeutenden Ausnahmen sämtliche japanischen Strassenbahnbetriebe, 41 an der Zahl, mit allen in Betrieb befindlichen Fahrzeugtypen dargestellt. Einige Aufsätze über Entwicklung und Aussichten der Strassenbahnen in Japan und in der übrigen Welt werden gefolgt von genauen Tabellen über sämtliche Fahrzeugtypen, technische Einzelheiten, Ausmasse, sowie einer Übersicht über Geschichte, Entwicklung und Ausdehnung der einzelnen Netze. Ein richtiges Kompendium also, in handlicher Form und schöner Aufmachung, aber — leider in japanisch! Man müsste es wirklich können. Und dann fragt man sich: Warum gibt es so etwas nicht bei uns? Frankreich, Grossbritannien, Österreich, Australien haben ihre Strassenbahnbücher. Bei uns fehlt es, und zwar fühlbar. Alle Achtung vor dem Unternehmungsgeist der „Asahi Shimbun“ und der Tüchtigkeit derer, die für die Zusammenstellung und Aufmachung des Buches verantwortlich zeichnen. Boehm

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### 15. Jahrestagung des VDVA

Zum Zwecke der Urlaubs-Disposition sei schon jetzt bekanntgegeben, dass die dies-jährige Tagung der deutschen Verkehrs-Amateure in der Zeit vom

#### 5. bis 8. August 1964 in Düsseldorf

stattfindet. Die Teilnahmegebühr beläuft sich auch in diesem Jahre auf DM 10,— pro Person.

## DIE VERKEHRS-LAGE

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Lausanne** (Schweiz): Am 6. 1. 1964 wurde unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung der restliche Strassenbahnbetrieb stillgelegt.  
Stetza

**München:** Seit 20. 5. 1963 Om-Zubringer-L.83 eingestellt, dafür OmL 84 verstärkt. Am 21. 9. 1963 neuer Strab-Betriebshof 2 an der Einstein-/Leuchtenbergstr. eröffnet. Alter Bf. 2 an der Einstein-/Seerieder Str. am gleichen Tage geschlossen, er wird zur Fahrleitungs- und Gleisbauwerkstätte umgebaut.

Seit 31. 10. 1963 SL 6 über 1,775 km lange Neubaustrecke von der Waldfriedhof-/Fürstenrieder Str. über Würmtalstr. — Kriegerheimstr. — Lorettoplatz (= neuer Hauptzugang zum Waldfriedhof) verlängert, besonderer Bahnkörper teilweise in Strassenmitte und in Seitenlage, Endschleife mit 1 Überholungs- und 1 Hinterstellungsgleis. Seit 4. 11. 1963 neue SL 16 Waldfriedhof-/Fürstenrieder Str. — Harras — Karlsplatz — Ludwigstr. — Ungerer Str. — Frankfurter Ring, SL 10 Mo-Fr ausserhalb der HVZ, Sa ab 15 Uhr und So ganz nur mehr Sendlinger Tor-Platz — Isartalbahnnhof. SL 30 nur noch in HVZ.

Wie im letzten Winter Om-Einsatz-L.44 Waldfriedhof-/Fürstenrieder Str. — Nord-

## ALLGEMEINES

**Vögele:** zur Umfrage Kobow, DVA 220/1726 betr. **Strab-Neubaustrecken nach dem Kriege:**

### Karlsruhe:

1953 Siemensallee von Hertzstr. bis Neureuter Str., eingleisig, 0,8 km besonderer Bahnkörper in Seitenlage. Rhein-

Neben der traditionellen Strassenbahn-Rundfahrt auf den Verkehrsnetzen in Düsseldorf und Neuss einschl. Besichtigung von Depots und Werkstättenanlagen ist der Besuch der Düsseldorfer Waggonfabrik sowie der Waggonfabrik Uerdingen vorgesehen. Filmvorführungen sowie eine Speisewagen-Sonderfahrt nach Duisburg mit anschliessender Besichtigung der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen werden gleichfalls vorbereitet. Nähere Einzelheiten werden zu späterer Zeit an dieser Stelle bekanntgegeben.

Stetza

friedhof. Gegenüber letzten Winter geändert: OmL 47 Pasing Gräfstr. — Agnes-Bernauer-Str. — Karlsplatz — Marienplatz — Rosenheimer Platz — Ostbf. Om-Einsatz-L.49 Westfriedhof — Rotkreuzplatz — Stiglmeierplatz — Hbf. — Goetheplatz — Deisenhofener Str. — Schloss-Berg-Str. Neue Om-Einsatz-L.45 Scheidplatz — Barer Str. — Karlsplatz, sämtl. Om-Einsatz-L. nur in HVZ.

Seit 8. 11. 1963 SL 8 verlängert über Neubaustrecke (4.127 km, davon 0,6 km besonderer Bahnkörper in Strassenmitte, Rest eigener Bahnkörper abseits von Strassen, eine 250 m (mit Rampen 550 m) lange und eine 30 m lange Strassenunterführung, eine Unterführung des Eisenbahn-Nordringes und 4 fahrleitungsgesteuerte Lichtsignalanlagen an Strassenkreuzungen) vom Scheidplatz über Belgradstr. — Christof-von-Gluck-Platz — Kreuznacher Str. — Oberhofer Platz — Aussiger Platz — Rathenastr. über Grünanlage bis Schliemannweg, dort Endschleife mit 1 Überholungsgleis. Fahrzeit zur HVZ auch bei stärkstem Verkehr 10 Minuten = 24,76 km/h Reisegeschwindigkeit. Om-Zubringer-L.84 nurmehr Schliemannweg — Weyprechtstr. — Schleissheimer Str. — Hasenberg.

Seit 13. 1. 1964 neue Om-Zubringer-L.89 Max-Josef-Brücke — Mauenkirchener Str. — Rümelinstr. (Grüntal).  
Bierl

**Schwyz** (Schweiz): Lt. „Eisenbahn-Amateur“ fand die Stilllegung mit Verspätung nunmehr am 15. 12. 1963 mit gleichzeitiger Inbetriebnahme einer Om-Linie statt.

brückenstr. von Siemens bis Herweghstr., eingleisig (zweites Gleis geplant, Gegenverkehr über die alte Gleisanlage in der Saarlandstr.), 0,9 km besonderer Bahnkörper in Seitenlage.

1954 Parallel zur Starckstr. von der Honsellstr. zur Rheinstr. (früher Knielinger Str.), Bahnkörper 0,6 km, als Ersatz für die ansl. abgebaute Strecke in der Rheinstr., zweigleisig.  
Lameystr. vom Lameyplatz bis zum

Entenfang, 0,6 km, erst eingleisig, Rillengleis in Seitenlage, Gegenrichtung zur alten Anlage in der Rheinstr., seit 1962 zweigleisig, besonderer Bahnkörper in Strassenmitte; alte Strecke abgebrochen.

1956 Ebertstr. von der Wichernstr. zum Entenfang, zweigleisig, 0,9 km besonderer Bahnkörper in Strassenmitte, jedoch zur Zeit nur eine Fahrbahn ausgebaut.

1957 Haid- und Neu-Str. vom Friedhof bis Hirtenweg, 0,8 km besonderer Bahnkörper in Seitenlage, zweigleisig.

1958 wurde der auf Gemarkung Karlsruhe liegende Teil der Albtalbahn nach dem Umbau auf Normalspur in Betrieb genommen; 4,3 km Bahnkörper, grösstenteils neben der Strasse, teils mit Anliegerstrasse, zweigleisig.

1959 Hermann-Billing-Str. von der Beiertheimer Allee bis Ettlinger Str., zweigleisig, 0,3 km Rillengleis. Ersatz für die danach stillgelegte Strecke durch die Beiertheimer Allee.

1960 Hirtenweg — Waldstadt, 2,2 km eingleisig, 1961 zweigleisig, davon 0,8 km besonderer Bahnkörper in Seitenlage mit Anliegerstr., 0,6 km eigener Bahnkörper, neben dem eine Umgehungsstrasse geplant ist, Rest eigener Bahnkörper in geplanten Grünanlagen. Umsetzanlage statt Endschleife wegen geplanter Verlängerung.

Daxlander Str. vom Friedhof Daxlanden bis Ankerstr., 0,2 km zweigleisig, besonderer Bahnkörper in Seitenlage mit Brückenneubau über die Alb, als Ersatz für die alte, teils eingleisig in der Fahrbahn verlegte Strecke in der Daxlander Str.

1962 Vogesenstr. vom Entenfang bis zum Römerhof, zweigleisig, 1,0 km besonderer Bahnkörper in Strassenmitte, Neubau im Zuge des Umbaus der B 36 — Ortsdurchfahrt als Ersatz für die zuvor abgebrochene, zu  $\frac{3}{4}$  eingleisige Strecke auf eigenem Bahnkörper mit eigener

Überführung über die Bundesbahn. Lameystr., endgültiger Ausbau (s. u. 1954).

1963 Waldstadt von Glogauer Str. bis Jägerhaus, 0,85 km eigener Bahnkörper in geplanten Grünanlagen bzw. teils mit begleitenden Anliegerstrassen, zweigleisig.

**Anmerkung:** Durch die Stilllegung der Meterspurstrecke Friedhof — Hagsfeld stieg die Streckenlänge trotz der Neubauten von 38,2 km in 1939 nur auf 39,4 km in 1963. Der Anteil der Strecken auf eigenem und besonderem Bahnkörper stieg dagegen von 15,2 km auf 19,8 km. Bei Einrechnung des auf Karlsruher Gemarkung liegenden Teiles der Albtalbahn beträgt die Gesamtstreckenlänge 43,7 km mit 24,1 km Bahnkörper.

**Todt:** Die neue Rheinbrücke bei Breisach ist eine reine Strassenbrücke. Der Übergang für die Eisenbahn wurde nicht wieder hergestellt; das Gleis wurde beim Bau der neuen Strassenanlagen bis auf ein kurzes Stück entfernt.

**Todt:** In **Spanien** wurde die Strab **Malaga** sowie die Klb Castellon-Onda stillgelegt.

**Halle:** Bei dem Fahrdienstleiter eines Vorortbahnhofs der Brasilianischen Centralbahn gab ein Reisender folgende Beschwerde zu Protokoll: Er war in einem Vorortzuge eingeschlafen, und als er erwachte, musste er feststellen, dass ihm während des Schlafes sein Gebiss mit zwei Goldzähnen aus dem Munde entwendet worden war (lt. Zeitungsnotiz).

**Metzeltin: Eisenbahnschienen wären besser gewesen!** Bei dem Abbruch und Verkauf des Ausstellungsgebäudes von 1878 auf dem Mars-Felde in Paris stellte sich ein Verlust von 30 Millionen Frcs. gegenüber den Herstellungskosten ein, während dieser Verlust durch Anwendung von Eisenbahnschienen zu den Eisenkonstruktionen, wie dies auch vorgeschlagen worden war, um 15 bis 20 Millionen Frcs. geringer ausgefallen wäre, da diese Schienen bessere Verwendung gefunden haben würden, als die Eisenteile der durchgeführten Konstruktion.

(Lit. Nouv. ann. d. l. constr., Mai 1880, S. 65).

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Kleinbahnen:

**Achertalbahn:** B-VB 122 und BPw-VB 121 ex Merzig — Büschfeld. Todt

### b) Strassenbahnen:

**Dresden:** Bw 298, 360, 1132 sowie Arb.-Tw 3150 (ex 528) und Salz-Bw 3423 (ex Tw

835 I) = a. Folgende Wagen wurden umgenummert: Tw 1635 = 635 (II), 1644 = 644 (II), 1664 = 664 (II), 1671 = 671 (II), 1676 = 676 (II), 1685 = 685 (II). Neumann

**Essen:** Tw 1110, 1201 und 1252 = Arb.-Wg. Folgende Wagen = a: Tw 1101, 1203 — 1207, 1209, 1211 und 1213 sowie Bw 2282, 2283, 2284, 2287, 2288 und 2289. Neu: KSW-Bw 2467—2471 ex Bochum-Gelsenkirchen 301, 302, 305, 306, 307. Boisserée



## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

**Bayerische Staatszeitung** (Nr. 50/1963): „Schnelle Bundesbahn — Konkurrent für Flugzeug und Auto“, aufschlussreicher verkehrspolitischer Bericht in Anlehnung an die erfolgreich verlaufenen Schnellfahrversuche der DB. Fruth

**Jahreschronik 1962 der Heidelberger Strassen- und Bergbahn AG**, 54 Seiten starke illustrierte Denkschrift über den gegenwärtigen technischen und betrieblichen Stand dieses Verkehrsunternehmens mit besonderer Würdigung des Bergbahn-Umbaus und der zukünftigen Planung.

**Aufgabe und Bewährung**, Fakten und Probleme der Deutschen Bundesbahn, 88 S. DIN A 4 quer, zahlr. Abbildungen, Athenäum Verlag, Frankfurt am Main und Bonn.

Dieses neue sehr gediegen ausgestattete Buchwerk der Deutschen Bundesbahn ist der vollzogenen Modernisierung und Erneuerung gewidmet. Nach einem chronologisch entwickelten Überblick über die gewaltigen Aufbauleistungen stellt sich die „neue“ Bundesbahn in ihrer vielfältigen Wiedergeburt vor.

**Bristol as it was** (Bristol, wie es einst war), 1914-1939, von Reece Winstone, ein 108 hervorragende Abbildungen enthaltendes Bildwerk über die Stadt Bristol und ihre Strassenbahn, zu beziehen für sh 10/- im Selbstverlag des Verfassers, 23 Hyland Grove, Henbury Hill, Bristol 9, England.

**The Victoria Line**, ein kleines Informationsbüchlein, herausgegeben vom Press Office London Transport, 55 Broadway, Westminster, London, SW 1, in englischer Sprache. Es enthält die wichtigsten Merkmale, Daten, Streckenbilder und Fotos von der gegenwärtig im Bau befindlichen neuen Londoner Victoria-U-Bahnlinie.

**Western Rail Trail**, von Normal McKillop, 190 S. Text in englischer Sprache mit zahlr. Abbildungen, Verlag Thomas Nelson & Sons Ltd., Parkside Works, Edinburgh 9 (Scotland), sh 25/-.

Das sehr hübsch redigierte Buch beschreibt die Eisenbahnverhältnisse **Canadas** in munter erzählender und doch sehr instruktiver Form. Der Verfasser, der das Werk auf Grund eingehender Reisen durch Canada geschrieben hat, bringt in den vielen Einzelkapiteln zahlreiche interessante und bisher unbekannt gewesene Aspekte zur Sprache. Ein alphabetisches Stichwort-Verzeichnis erleichtert das Aufsuchen bestimmter Stellen

auch für den nicht sehr sprachkundigen Leser.

**On Rails in Barcelona**, von Felix Zurita, 43 S. DIN A 5, reich bebildert, zu beziehen für sh 3/6 durch die Light Railway Transport League (LRTL), 245, Cricklewood Broadway, London, NW. 2. Das Büchlein gibt einen vollkommenen und umfassenden Überblick über die gesamten Nahverkehrsmittel Barcelonas mit technischen Details und Wagenpark-Aufzeichnungen. Ausführlich sind darin auch die verschiedenen U-Bahn-Linien und -systeme behandelt. In englischer Sprache abgefasst, ist besonders die reiche und geschickte Bildauswahl ein Dorado für jeden Verkehrsfreund.

**Continental Main Lines**, von O. S. Nock, 210 S., 46 Abb. Verlag George Allen & Unwin Ltd., Rushkin House, Museum Street 40, London, W. C. 1, sh 42/-.

In diesem Buch beschreibt der Verfasser in englischer Sprache Geschichte, Wesen und Bedeutung der wichtigsten europäischen Expresszüge, z. B. Mistral, Orient Express, Rheingold, Blue Train usw., wobei er einen Schwerpunkt dem Dampftrieb vergangener Jahrzehnte widmet. Aber auch die grossen und interessanten Alpenlinien sowie die verschiedenen Fahrverbindungen mit Grossbritannien werden eingehend behandelt.

**Railway Magazine**, eine britische Monatszeitschrift für den Eisenbahnfreund, jeweils 70 Seiten stark und reich bebildert, die sich naturgemäss vorwiegend mit den englischen und schottischen Eisenbahnen beschäftigt, kann nunmehr für Mitglieder des VDVA und Bezieher des DVA zu einem stark ermässigten Bezugspreis abonniert werden. Jahresbezugspreis ist DM 25,-. Der Verlag ist bereit, Probehefte in begrenzter Zahl für neu hinzutretende Interessenten zur Verfügung zu stellen. Bestellungen und Rückfragen an den Herausgeber des DVA erbeten.

**VDI-Nachrichten**, Düsseldorf, Nr. 1/1964: „Grünes Licht für die Eisenbahn am Nil“, von O. Gerlach, Braunschweig, ausführlicher Bericht über die technische Modernisierung der Eisenbahn-Signalanlagen an der 900 km langen Strecke Kairo — Assuan. Standau

**desgl.**, Nr. 3/1964: „Mit der Alwegbahn ins Olympische Dorf“, Bericht über die anlässlich der Olympiade in Tokio entstehende Einschienenbahn. Standau

**Memeler Dampfboot**, Oldenburg, Nr. 11, 1963: Geschichte der Memeler Strassenbahn. Winkelmann

# Die Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ)

von Dr. Ing. H. Bürnheim, München

Wenn man die in DVA 223 und 224 beschriebene Gornergrat-Bahn (GGB) erreichen will, muss man die Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) benutzen, denn der bekannte Fremdenverkehrs- und Wintersport-Platz Zermatt ist nicht mit dem Auto erreichbar. Er ist im übrigen einer der wenigen autofreien Erholungsorte der Schweiz. Die BVZ, eine meterspurige, eingleisige Bahn, die bis 1962 Visp-Zermatt-Bahn (VZ) hiess, nimmt ihren Ausgang am Bahnhofs-Vorplatz des SBB/BLS-Bahnhofs Brig im Kanton Wallis. Dieser Bahnhof ist für den Eisenbahnfreund durch seine Betriebsvielfältigkeit besonders interessant, denn in ihm treffen sich die Simplon-Linie der SBB, die von Genf über Lausanne, Montreux, Martigny, Visp kommt und weiter zu dem etwa 2 km hinter Brig beginnenden Simplon-Tunnel führt, durch den sie Domodossola in Italien erreicht, ferner die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), die von Bern über Thun, Spiez und durch den Lötschberg-Tunnel kommt, die Furka-Oberalp-Bahn (FO) und schliesslich die BVZ. Diese Privatbahn fährt von Brig im Rhône-Tal bis Visp neben der SBB-Simplon-Strecke her und biegt dann scharf nach Süden ab in das Tal der Vispe, eines graugrünen, oft sehr wilden Hochgebirgsbaches. Hier beginnt bald die Steigung der Strecke, die bis Zermatt nicht mehr aufhört. Sie ist an vielen Stellen so stark, dass Zahnstangenabschnitte angelegt werden mussten. Es sind insgesamt 6 solcher Zahnstangenabschnitte vorhanden, die System Abt aufweisen und zusammen eine Länge von 7,44 km haben. Die Höchststeigung beträgt 12,5 ‰, während auf den Reibungsstrecken maximal 2,5 ‰ Steigung zu bewältigen sind. Die Fahrt durch das vielfach enge, klammartige Tal der wild rauschenden Vispe, das auf beiden Seiten von schroff ansteigenden Felswänden eingeschlossen ist, ist nicht nur für Eisenbahnfreunde ein Erlebnis, denn man hat oft einen imposanten Blick auf die Drei- und Viertausender-Berge des Wallis. Der aufmerksame Reisende kann oft nicht schnell genug von der einen Seite auf die andere springen, um alle Schönheiten der Natur und der Bahntrasse zu sehen, und der Foto-Amateur möchte am liebsten alle Augenblicke aussteigen, um zu knipsen.

Zur Bewältigung des überaus schwierigen Geländes und zum Schutze der auch im Winter betriebenen Bahn gegen Lawinen und Steinschlag sind insgesamt 8 Tunnel und 5 Lawingalerien vorhanden. Ausserdem gibt es 14 Brücken, von denen die bedeu-

tendste 73 m lang ist. Seit geraumer Zeit wird an der Modernisierung der Bahnanlagen gearbeitet, die das Ziel hat, die Leistungsfähigkeit durch Erhöhung der Zuggewichte und der Höchstgeschwindigkeit zu verbessern.

Die Stammstrecke Visp-Zermatt der BVZ wurde 1891 mit Dampftrieb, der Abschnitt Visp-Brig 1930 sogleich mit elektrischem Betrieb eröffnet. Die Gesamtstreckenlänge ist 44 km, wobei ein Höhenunterschied von 933 m überwunden wird. Da der Dampftrieb auf Bergstrecken nur geringe Leistungsfähigkeit hat und viele Unannehmlichkeiten mit sich bringt, hat die Verwaltung sich schon ziemlich früh mit dem Gedanken der Elektrifizierung getragen. Im Jahre 1928 war es dann so weit, dass der Umbau auf elektrischen Betrieb beginnen konnte. Im Oktober 1929 wurde auf der Stammstrecke Visp-Zermatt der elektrische Betrieb mit 11 kV Einphasen-Wechselstrom 16 2/3 Hz eröffnet. Auch die Verlängerung bis Brig erhielt dieses Stromsystem. Da die in Brig nach Osten anschliessende FO, die, ebenfalls meterspurig, nach Disentis/Muster fährt, und die dort anschliessende nach St. Moritz führende Rhätische Bahn (RhB) das gleiche Stromsystem besitzen, ist ein durchgehender Verkehr St. Moritz — Zermatt möglich, was tatsächlich in der Sommersaison in Gestalt des bekannten „Glacier-Express“ praktiziert wird. Dieser befördert seine Reisenden in 9 Stunden mit komfortablen Wagen durch das Hochgebirgsparadies der Kantone Graubünden und Wallis von St. Moritz nach Zermatt.

Die BVZ ist nicht nur eine Touristenbahn, sondern sie dient auch dem lokalen Verkehr in erheblichem Ausmass; besonders ist sie für den Güterverkehr nach Zermatt wichtig, denn die Autostrasse, von Visp kommend, hört in St. Nikolaus, 19 km vor Zermatt, auf. Von hier aus gibt es nur noch bessere Fusswege, auf denen kein Frachtverkehr mit Lkw möglich ist. Im Sommer 1963 verkehrten auf der BVZ täglich 12 Zugpaare, von denen 3 Schnellzugpaare sind, darunter der erwähnte Glacier-Express. Die Fahrzeit der Personenzüge beträgt 110 Minuten, der Schnellzüge 90—97 Min.

Die ursprüngliche Strecke Visp — Zermatt wurde zunächst mit 8 Dampflok für kombinierten Reibungs- und Zahnrad-Betrieb befahren, welche die Bezeichnung HG 2/3 Nr. 1-8 hatten. Ausser den Nummern besaßen sie auch Namen, die aus der umliegenden Hochgebirgswelt entnommen waren, z. B. Matterhorn (Nr. 1), Monte Rosa (Nr. 2), Gornergrat (Nr. 4) usw. Diese Lok waren

sämtlich von SLM erbaut und hatten im Reibungsbetrieb 2 Triebachsen und eine Laufachse (B1'n2t) und für die Steilrampen mit Zahnstange ein Zahnradtriebwerk System Abt. Von diesen Dampflok ist heute noch eine erhalten geblieben, mit der bei Ausfall der Stromversorgung und Zerstörung der Oberleitung durch höhere Gewalt Schneepflüge und Arbeitszüge gefahren werden.

Mit der Elektrifizierung der Strecke Visp-Zermatt im Jahre 1929 und der Eröffnung der Reststrecke bis Brig 1930 wurden 5 Ellok mit gemischtem Reibungs- und Zahnrad-Antrieb in Dienst gestellt, die die Bezeichnung HGe 4/4 Nr. 11-15 haben. Im Jahre 1939 kam noch eine weitere Ellok gleicher Bauart hinzu, die HGe 4/4 Nr. 16. Alle sind von der Firmengemeinschaft SLM/SWS/MFO geliefert. Es sind Drehgestell-Fahrzeuge mit je 4 Motoren zu je 160 PS Stundenleistung. Jedes Drehgestell hat zwei Reibungs-Triebachsen und zwei Treibzahnräder, die auf den Achsen des Reibungsantriebs sitzen. Die Höchstgeschwindigkeit, die für die Ellok zugelassen ist, beträgt auf den Reibungsstrecken 50 km/h und auf den Zahnstangen-Abschnitten bergwärts 25, talwärts 20 km/h. Die Zuglast, die derzeit noch 60 t ist, soll im Zuge der zur Zeit durchgeführten Modernisierungs-Arbeiten auf 80 t erhöht werden.

Im Jahre 1961 hat die BVZ zwei moderne zweiteilige Personen-Triebwagen angeschafft, welche die Bezeichnung ABDhe 6/6 Nr. 2031 und 2032 tragen. Diese Nummern gehören schon zu dem in der Einführung begriffenen gemeinsamen Nummern-Schema der BVZ, FO und GGB. Die von der SIG/SAAS erbauten Triebwagen haben 6 Motoren zu je

200 PS Stundenleistung; sie dürfen auf den Reibungsstrecken mit 55 km/h, auf den Zahnstangen-Strecken bergwärts 30 und talwärts 20 km/h fahren. Es handelt sich um schöne, moderne Fahrzeuge mit der in der Schweiz in Fremdenverkehrs-Gebieten üblichen bequemen, gediegenen, aber nicht pompösen Inneneinrichtung, die im übrigen alle neuzeitlichen Sicherheits- und Bedienungs-Einrichtungen aufweisen.

Zur weiteren Modernisierung des Rollmaterials hat die BVZ drei Doppel-Gelenktriebwagen der Bauart ABDhe 8/8 bestellt, die die Nummern 2041 und 2042 erhalten sollen. Sie werden im Laufe des Jahres 1964 geliefert.

Zum Behängen der mit Ellok geführten Personenzüge und Schnellzüge stehen insgesamt 37 vierachsige Personenwagen verschiedener Bauarten (A, AB, B) und Altersstufen zur Verfügung. Im Sommer 1963 waren 10 neue B4ü zum Bestand gekommen, die Nummern 2267-2276. Ausserdem gibt es 4 kombinierte Post/Gepäckwagen (DZ4). Die Personenwagen moderner Bauart werden auch zur Verstärkung der Triebwagenzüge benutzt. Alle Wagen haben Bremszahnräder.

Für den Güterverkehr stehen 43 Güterwagen verschiedener Bauart (teils offen, teils gedeckt) zur Verfügung. Auch gibt es einen Krankenwagen, der anscheinend zum Abtransport der vielen in dem weiten Wintersport- und Bergsteiger-Gebiet um Zermatt herum vorkommenden Sportopfer notwendig ist. An Dienstfahrzeugen besitzt die BVZ einen Diesel-Traktor Tm 2/2 Nr. 2922 (in Zermatt stationiert), 5 Dienstwagen und 2 Schneepflüge.

## Bericht aus Buenos Aires

Zu der schockierenden Mitteilung, dass in Buenos Aires überraschend und plötzlich der gesamte, sehr umfangreich gewesene Strassenbahnbetrieb eingestellt worden sei, äusserte sich der argentinische Verkehrsfreund Cleesattel, Buenos Aires, wie folgt:

„Es ist wirklich wahr, dass die Einstellung des Strassenbahnbetriebes hier überraschend schnell gekommen ist, obgleich noch kurz vorher viele km Gleis erneuert worden sind und sogar noch viele neue, in hiesigen Werkstätten gebaute Wagen vorhanden waren, ohne überhaupt noch zum Einsatz gelangt zu sein! Wenn man jedoch die hiesige Politik (und die ist ja überall dahinter) kennt, dann braucht man sich nicht darüber zu wundern, denn Schmiergelder und Kommissionen sind eine schöne Sache und viele der hiesigen

„Grössen“ leben fast nur von diesen. Bezeichnend dafür ist auch, dass kaum, nachdem die Strassenbahn ihr Leben ausgehaucht hatte, über Nacht sämtliche Fahrleitungen (Kupfer) abmontiert wurden, denn das gibt eine schöne Stange Geld.

100 Strassenbahnwagen kamen in die Nachbarstadt La Plata, wo bis jetzt noch Strassenbahnbetrieb ist, doch wurden viele Wagen auch als Schulräume, Wochenendhäuser, Wohnungen und sogar (!) als Kirchen weiterbenutzt.

Es ist also hier nur noch die „Urquiza-Bahn“ und die 3 elektrischen Vorortlinien, letztere allerdings nur mit dritter Schiene ohne Oberleitung, sowie noch die U-Bahn übriggeblieben.

