

# 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.

20. Jahrgang

AUGUST 1965

Nr. 249

## Mit „Stosstange an Stosstange“ wird das Problem gelöst!

Es ist verständlich, dass auch die leitenden Männer der mächtigen Automobil-, Öl- und Reifen-Industrien von Zeit zu Zeit zu den immer drückender werdenden Verkehrsschwierigkeiten in Stadt und Land, vor allem aber auf den Grosstadtstrassen Stellung nehmen müssen, ja sogar gezwungen werden, sich mit dem letzten Endes durch die Produktion ihrer Unternehmen ausgelösten Verkehrsproblem auseinanderzusetzen. Dass ihnen die Verhältnisse im Strassenverkehr längst über den Kopf gewachsen sind, weil sie die „Geister, die sie riefen, nicht mehr loswerden“, geht aus mancher recht kleinlauten Ausserung solcher Magnaten hervor, und wenn selbst der ADAC zu Beginn der Sommer-Saison dazu aufruft, die Autobahnen zu meiden und während des Wochenendes nach Möglichkeit daheim zu bleiben, so zeigt sich darin schon die ebenso groteske wie absurde Marschrichtung unserer Verkehrsentwicklung: Kauft euch ein Auto, aber bleibt nach Möglichkeit den Strassen fern, denn ihr bleibt ja doch stecken! So ungefähr lautet der Tenor der den Autoverkehr fördern wollenden Organisationen — es genügt ja vollauf, wenn ihr euch ein Auto **kauft** (euer Nachbar sieht es ja), wir haben dann euer **Geld**, aber wie ihr mit eurem neuen Auto dann fertig werdet, ist eure Angelegenheit.

Da nun aber die Produktion ja weiterlaufen soll und muss und die Manager danach streben müssen, den Absatz ihrer Ware einermassen attraktiv bleiben zu lassen, können auch ihre Forderungen nach Lösung des Verkehrsproblems begrifflicherweise nicht verstummen. So machte kürzlich durch die Auto-

mobil-Fachpresse der geradezu geniale Vorschlag eines leitenden Mannes der deutschen Omnibus-Industrie die Runde: er hielt eine zündende Rede (freilich vor Autofahrern) des Inhaltes, dass die Strassenbahnen in den grossen Städten die Alleinschuld an der Verkehrsmisere trügen und es sinnlos sei, für dieses Verkehrsmittel einen besonderen Bahnkörper freizuhalten, da es ja doch nur „alle paar Minuten einmal“ fahre, während auf der anderen Seite das Auto allein in der Lage wäre, eine kontinuierliche Menge an Personen fortzubewegen, weil mit ihm ja „Stosstange an Stosstange“ gefahren würde! Er sei überzeugt, dass nach Abschaffung der Strassenbahn, für die er plädiert, die dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung stehende Fläche schlagartig um 50% vergrössert würde.

Kommentar? Unter **denkenden** Menschen völlig überflüssig, denn besagter Herr möchte natürlich Omnibusse verkaufen. Wir fahren ja auch ohne Strassenbahn schon täglich „Stosstange an Stosstange“ zum Arbeitsplatz oder in den Urlaub, 20 bis 30 km lange Autoschlangen auf Autobahnen oder Ausfallstrassen sind im Sommer schon fast eine Norm — wo fährt denn hier eine Strassenbahn? —, und wer ist denn „Schuld“ an den katastrophalen täglichen Verkehrsverstopfungen während der Berufsverkehrsspitze beispielsweise in Wiesbaden, Oldenburg, Giessen, Bamberg oder Kaiserslautern?

Herrlich diese Zukunftsaussichten für unseren Grosstadtverkehr im Tempo „Stosstange an Stosstange“ bei dieser geistigen Einstellung unserer Wirtschafts-Experten, nicht wahr?  
Stetza

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### Foto-Rundsendung 1965

Da die Teilnehmer der diesjährigen Tagung in München bereits während der Tagung befragt wurden, ob sie an der diesjährigen Foto-Rundsendung teilzunehmen wünschen, werden diejenigen DVA-Leser schon jetzt gebeten, ihren Beteiligungswunsch an der Rundsendung bis zum 15. September bekanntzugeben, damit die Sendung in diesem Jahre früher als sonst zur Absendung gebracht werden kann. Nach den gemachten Erfahrungen jedoch wird eine Foto-Rundsendung überhaupt nur dann auf den Weg gebracht, wenn mindestens 6 Auswahlsendungen eingehen, denn es erscheint sinnlos, eine Rundsendung zu arrangieren, wenn nur ein paar Dutzend Bilder beigesteuert werden. Besonderer Wert wird, wie sich beim letzten Male gezeigt hat, auf **historische** Fotos bzw. Aufnahmen von nicht mehr vorhandenen Fahrzeugen gelegt. Stetza

## DIE VERKEHRS-LAGE

### a) Eisenbahnen:

Am 25. Juli 1965 wurde mit einer feierlichen Eröffnungsfahrt der Normalspurbetrieb auf dem Streckenteil Güglingen — Leonbrunn der **Zabergäubahn** aufgenommen. Damit ist die gesamte 21 km lange Strecke Lauffen — Leonbrunn von 750 mm auf 1435 mm umgestellt und grundlegend modernisiert worden. Dies war nur durch die Aktivität einer ca. 2000 Mitglieder umfassenden „Aktionsgemeinschaft“ möglich, da die DB kein Interesse an der weiteren Betriebsführung hatte. Aufwand für die Umspurung: ca. 7 Mill. DM, davon  $\frac{2}{3}$  vom Land Baden-Württemberg getragen. Betrieb erfolgt mit Schienenbus und Kleinlok, daneben jedoch weiterhin Autobusbetrieb. Kampfhengel

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Berlin:** Bei der BVG-Ost wurde am 5. 6. an der Warschauer Brücke eine neue Gleisschleife in Betrieb genommen, die von den SL 3 und 4 benutzt wird. Seit 11. 4. verkehrt SL 1 zwischen Ostbahnhof und Walter-Ulbricht-Stadion.

**Bielefeld:** SL 10 und 11 wieder eingestellt, dafür SL 1 ganztägig (Datum der Änderung nicht bekannt). Bankstahl

### Belgien-Fahrt der F. A. C. S.

Unsere französische Schwester-Organisation „Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires“ gibt für das Wochenende am 25./26. September 1965 eine interessante Studienfahrt nach Belgien bekannt. Die Abreise erfolgt am Samstag um 9.45 Uhr von Paris Nord nach Brüssel, wo eine Sonderfahrt mit einem historischen SNCV-Zug zum AMUTRA-Strassenbahn-Museum Schepdaal stattfindet. Der weitere Nachmittag ist Rundfahrten auf dem Brüsseler Strab-Netz gewidmet. Am Sonntag sind die Teilnehmer Gäste der SNCV, wobei die berühmte Küstenlinie abgefahren und die an der Strecke liegenden Depots besucht werden. Auf der 75 km langen Strablinie Knokke — La Panne werden genügend Foto-Aufenthalte eingelegt; ein Mittagessen ist in Ostende vorgesehen. Rückfahrt um 17.15 Uhr ab La Panne über Dunkerque nach Paris Nord.

Interessenten werden gebeten, sich an das Sekretariat der F. A. C. S., Monsieur M. J. Bazin, 24, Avenue C. Gounod, Brunoy (France) zu wenden.

**Bochum-Gelsenkirchen:** neue OmL 38 Abzweig Dahlhausen — Bergknappenstr. — Hattingen Bf. — Reschop, dafür Zweig der OmL 58 zur Bergknappenstr. eingestellt, neue OmL 41 Bochum Hbf. — Rathaus — Harpen — Ruhrpark — Einkaufszentrum, neue OmL 43 Bochum Hbf. — Rathaus — Riemke, Werk Graetz, und neue OmL 45 Bochum Rathaus — Hbf. — Opel Hauptverwaltung (Mo—Fr 2 x). OmL 50 jetzt Bellenkampstr. — Heven Dorfstr. — Witten Markt, OmL 93 eingestellt, dafür OmL 80 über Leithe bis Wattenscheid Bf. verlängert. Bankstahl

**Herne-Castrop-Rauxel:** seit 3. 5. OmL 41 bis Bodelschwingh — Zeche Westhausen verlängert. Bankstahl

**Köln:** seit 28. 12. 64 OmL 55 Junkersdorf/Strab — Brauweilerweg — Weiden Sportplatz. E. Schmidt

**Krefeld:** seit 21. 5. neue OmL 76 Krefeld Hbf. — Moerser Str. — Niep — Moers Neumarkt — Moers Bf. (Gemeinschaftsverkehr mit KVM Moers), seit 30. 5. Neubezeichnung der Om-Stadlinien:

- 11 (ex 21) Krefeld Hbf. — Forstwald,
- 12 unverändert, Krefeld Hbf. — Traar — Moers Bf.
- 13 (ex 33) Krefeld Theaterpl. — Lank — Nierst (Fernlinie)
- 14 (ex 24) Oppum — Krefeld Hbf. — Verberg — Gartenstadt
- 15 (ex 8) Krefeld Rheinstr. — Willich — Schiefbahn — Knickelsdorf

- 16 (ex 6) (Theaterpl.) — Rheinhafen — Ohlendorffstr. (Hafen-Ringlinie)  
 17 (ex 31) Anrath — Krefeld Rheinstr., gleichzeitig verlängert als 17A über Amtsgericht — Kempener Allee bis Siempelkamp  
 18 (ex 28) Krefeld Frankenring — Rheinstrasse — Bismarckpl. — Bockum — Gartenstadt — Uerdingen — Hohenbudberg  
 19 unverändert, jetzt zeitweise bis Gartenstadt verlängert  
 20 (ex 22) Krefeld Hbf. — Hülserberg.

Om-Fernlinien 35, 45 und 47 eingestellt, Om-Fernlinie 43 nur noch bis Brüggen Ziegelei (bisher nach Roermond) und 46 alle Wagen über Schmalbroich (bisher zT über Mülhausen), und 50 nur noch Süchteln Neumarkt — Grefrath — Vinkrath, Om-Gemeinschafts-L. 71 zwischen Süchteln und Kempen jetzt über Oedt-Schmalbroich. Bankstahl

**S.N.C.V. (Belgien):** Seit Winterfahrplan 1964/65 in Gruppe Mons-Borinage: SL 1 über Eugies (statt Paturages) und in 2 barré umbenannt, jedoch ist baldige Stilllegung der

gesamten Gruppe Mons-Borinage vorgesehen einschl. der SL 90 (Mons-Binche). Als erste Etappe der Umstellung sind die Zweigstrecken ab Dour Tricheres nach Quiévrain (SL 7), Elouges (SL 6) und Fayt le Franc (fr. Grenze, SL 8) vorgesehen. Auch in der Gruppe La Louvière sind Stilllegungen der SL 32, 33, 35, 59, 77 und 78 vorgesehen, weiterhin auch SL 56 (Charleroi-Châtelet) wegen Umbau eines Eisenbahn-Viaduktes. v. d. Gragt

**Vestische Strassenbahnen** seit 23. 11. 64 SL 17 nur noch bis Gladbeck Rathaus, dafür neue OmL 17K: Gladbeck Rathaus — Kirchhellen. Bankstahl

### c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Die beiden bei dem schweren U-Bahn-Unglück am 30. 6. 1965 beschädigten Wagen waren 2032 und 2048. Die Eröffnungstermine für die beiden neuen U-Bahn-Strecken Mehringdamm — Möckernbrücke und Tempelhof — Alt Mariendorf wurden von Dezember 1965 auf nunmehr Februar 1966 verschoben, da die Bauarbeiten bis zum vorgesehenen Termin nicht beendet werden können. B V B

## ALLGEMEINES

### Das Strassenbahn-Jubiläum in Berlin

Aus Anlass des 100-jährigen Bestehens der Berliner Strassenbahn wurde von der BVG-West am Vormittag des 22. Juni 1965 ein Wagenkorso mit 7 Strassenbahn-Museumswagen durchgeführt. Vom Strassenbahnhof Charlottenburg aus führte der Weg über Königin-Elisabeth-Strasse, Spandauer Damm, Otto-Suhr-Allee, Ernst-Reuter-Platz, Hardenbergstrasse, Breitscheidplatz, Taubentzenstrasse, Wittenbergplatz und Kleiststrasse zum Nollendorfplatz und zurück. Am Wittenbergplatz standen die Wagen kurze Zeit für Besichtigungen zur Verfügung. Beim Spandauer Damm und der Otto-Suhr-Allee handelt es sich um Strassen, die vor 100 Jahren bereits von der ersten Pferdebahn befahren worden sind. Die Museumswagen fuhrten nicht mit eigener Kraft, sondern wurden von Strassenbahn-Triebwagen (Typ T 24 und TM 34) gezogen. Die alten Wagen waren mit Fahrgästen besetzt, die nach der Mode der Ursprungszeit des jeweiligen Wagens gekleidet waren. Den Weg des Wagenkorsos säumte eine grosse Menschenmenge.

Am Abend des gleichen Tages fand in der Deutschlandhalle ein grosser Bunter Abend für Angehörige und Pensionäre der BVG

statt, auf dem BVG-Direktor Dr. König auch zahlreiche Ehrengäste begrüssen konnte. Der Regierende Bürgermeister Willy Brandt machte in einer kurzen Ansprache einen interessanten Vorschlag: Die zuständigen Behörden sollten prüfen, ob nicht zur Erinnerung an die grosse Zeit der Strassenbahn in Berlin eine Strassenbahnstrecke in Betrieb erhalten bleiben könne. Im Unterhaltungsprogramm wurden über einen Bildwerfer einige historische Bilder der Strassenbahn gezeigt und die geschichtliche Entwicklung in kurzer Form vorgetragen. Kabarettistische und musikalische Darbietungen rundeten das Programm ab. Dieser Bunte Abend wurde an den folgenden vier Tagen wiederholt.

(Die BVG-Ost übergang das Strassenbahn-Jubiläum mit Stillschweigen und auch die Ostberliner Tageszeitungen brachten nur spärliche Hinweise.) B V B

Zur Umfrage betr. **Linienetze in Kleinstädten:** heute **Hameln** (Kraftverkehrsgesellschaft Hameln): (nur Omn)

A Hbf. — Bürgergarten — Stadtmitte — Weserbrücke — Wangelist — Klein-Berkel (Fz. 18 Min, alle 15/30 Min)

B Am Kuckuck — Concordia — Hbf. — Stadtmitte — Weserbrücke — Lachsgrund — Im Kreuzfeld (Fz. 22 Min, unregelm. Wf.)

- C Afferde (Mühlenhof bzw. Klussfeld) — Concordia — Hbf. — Bürgergarten — Wilh.-Mertens-Platz — Süntelstr. — Unter der Höhe — Holtenser Landstr. (Fz. 26 Min, unregelm. Wf.)
- D Eichbreite — Wilh.-Mertens-Platz — Bürgergarten — Hbf. — Industrieviertel — Tündern — Hadenohsen (Fz. 42 Min, unregelm. Wf.)
- E Zeisigbusch — Hammelstein — Koppenstrasse — Stadtmitte — Wangelist (Fz. 17 Min, unregelm. Wf.)
- F Hbf. — Stadtmitte — Wilh.-Mertens-Platz — Am Wiebusch — Friedhof Wehl (Fz. 20 Min, unregelm. Wf.)
- G Rohrsen — Osterfeld — Hbf. — Hochzeithaus (Fz. 17 Min, unregelm. Wf.)
- H Hbf. — Stadtmitte — Wilh.-Mertens-Platz — Holtenser Landstr. — Holtensen — Unsen — Welliehausen (Fz. 25 Min, unregelm. Wf.)
- K J.-Kiepe-Str. — Sprengerstr. — Sedemünder Str. — Hunoldstr. — Hbf. — Stadtmitte — Ohrberg (Fz. 30 Min, unregelm. Wf.)

- L Gr. Hilligsfeld — Kl. Hilligsfeld — Afferde — Hbf. — Stadtmitte — Hochzeitshaus (Fz. 27 Min, unregelm. Wf.)
- M Hastenbeck — Afferde — Hbf. — Stadtbad — Pferdemarkt — Stadtkrankenhaus (Fz. 33 Min, unregelm. Wf.)
- N Hbf. — Stadtmitte — Weserbrücke — Ohr — Emmern — Kirchohsen (Fz. 28 Min, unregelm. Wf.)
- (ohne Nr.) Hbf. — Finkenborn — Klüt, nur Mi, Sa u. So 1 Fahrtenpaar (Fz. 30 Min)
- (ohne Nr.) Mühlenstr. — Hbf. — Rohrsen — Hohnsen (Fz. 30 Min, unregelm.)
- (ohne Nr.) Hbf. — Königsförde — Gruppenhagen — Egge — Flakenholz — Posteholz (Fz. 32 Min, unregelm. Wf.)
- (ohne Nr.) Hbf. — Multhöpen — Dehmke Lübbers (Fz. 30 Min, unregelm. Wf.)

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Strassenbahnen:

**Berlin:** neu Arb.-Tw A 511—A 514 (ex Tw Typ T 24), alte Nummern leider noch nicht bekannt. BVB

**Bremen:** Bw 1334, 1350, 1352, 1353 und 1354 = a. Zur Meldung, DVA 245/1928: Tw 224 nicht = a, sondern Arb.-Tw RT 224. Lübbers

**Düsseldorf:** Tw 17, 18, 19 und 21 sowie Bw 1069, 1072, 1073, 1074, 1078 und 1079, 60 und 61 = a. Tw 20 schwerbeschädigt und Bw 56—57 bleiben vorerst erhalten, jedoch abgestellt. Walting

**Hamburg:** Gl-Tw 3800, 3805, 3806, 3812, 3815, 3817, 3818, 3820, 3822, 3823, 3826, 3828 und 3890 = a, somit nur noch 18 Fahrzeuge dieses Typs vorhanden. HVA

**Köln:** neu 6x Gl-Tw 3601—3629 und 3651—3678, 8x Gl-Tw 3801—3807 und 3851—3861 sowie komplette Serie der 4x Gr-Bw 4601—4660 ausgeliefert. Umbau der 6x Gl-Tw 3561—3590 in 8x Gl-Tw 3901—3930 abgeschlossen. Tw 1003 und Bw 2003 jetzt KFBE-Tw 1288 (II) und Bw 2288. KFBE-Tw 1288 <sup>(1)</sup> = abgestellt. Folgende Wagen = a: Tw 1101—1103, 1105—1131, 1980, A 5400, A 5401, A 6000, A 6005, A 6007, A 6009, A 6101, und Bw 2106—2134, 2721—2765, 2831—2833, 2837,

2871—2875, 2877—2879, 2881—2884, 2887, 2888, 2977, 3744, A 6601, A 6602, A 6731, A 6733 sowie KFBE-Bw 1259 und 1261.

E. Schmidt

**Norrköping** (Schweden): Wagenbestand zur Zeit: Tw 1 (Arb.-Wg.) Bj. 1904, 15 (Bj. 1906), 16, 33 und 37 Bj. 1902 ex Göteborg, sowie Einrichtungs-Tw 39—63 Bj. 1948/51 und 4x Gr-Tw 64—75 Bj. 1959. Für den 1967 beginnenden Rechtsverkehr wurden 25 neue 4x Tw bestellt; die Tw 64—75 werden umgebaut und 39—63 nach September 1967 ausgemustert, Tw 41 und 62 schon jetzt nach Unfallschaden = a. Lövenstierne

**Vöcklamarkt-Attersee** (Österreich): Tw 26.102 = a. Lübbers

**Wagenpark-Geschichte Bergische Kleinbahnen** (Beiwagen):

- 150—177 Bj. ? Sommer-Bw, davon 153—164 = Düsseldorf Meterspurnetz, gleiche Nummern, Rest = a
- 178—181 Bj. ? 4x, davon 180 = Düsseldorf 180, Rest = a
- 182—200 Bj. ? 2x, davon 182, 192, 193, 199 und 200 = Düsseldorf, gleiche Nummern, Rest = a
- 199 (II), 200 (II)
- 201—204 Bj. 1912 davon 200 = a, Rest = Wuppertal 368—372 = a

205—212 Bj. 1915 davon 210 = a, Rest = Wuppertal 373—379 = a  
 221—224 Bj. 1924 = Wuppertal 380—383 = a  
 225—234 Bj. 1927 = Wuppertal 384—393 = a  
 261—266 Bj. 1925 4x, = Wuppertal 394—399, davon 394 und 395 = Iserlohn 98—99, 396—399 = Aachen 221—224.

b) Omnibusse:

**Köln:** Die in DVA 242/1905 als abgestellt gemeldeten Omn inzwischen = a, ein Teil wurde an Privatunternehmer verkauft. Omn 207 gleichfalls = a. E. Schmidt

**Krefeld:** 5473, 5476—5479 = a, 5481 wurde Dienstwagen für die Aufsicht, also Arb.-Wg. Neu „Probe-Mietwagen“ 5479 (Bü Senator). Bankstahl

**Monheim:** Ergänzung zur Wagenpark-Geschichte:

6 ex Wupper-Sieg, jedoch nach Unfall = a

7—9 Bj. 1963 wie 1—5

10 Bj. 1960 Vorführwagen, 1963 von Büssing gekauft (14R)

11 und 12 (Bü) alt gekauft

Waltking

**Wagenpark-Geschichte Bonn:**

11—15 Bj. 1925 Bü/Uer 11, 12, 14 und 15 = a, 13 verk.  
 1 — 3 Bj. 1925 Bü/Uer 1 an Fa. Over verkauft, 2 und 3 an Rhein-Sieg-Eisb. verkauft  
 4 — 7 Bj. 1925/27 Bü/Uer sämtl. = a, Fahr-gest. von 5 für Turmwagen  
 16—20 Bj. 1926 Bü/Uer 16—18 = a, 19 = KV, 20 ver-brannt  
 21—26 Bj. 1926 Bü/Uer ex Moers, davon 21 und 26 = KV, 22 verbrannt, 23 = a, 24 nach Türkismühle verk., 25 = KV  
 31—32 Bj. 1926 Bü/Uer = 22—23 (II) = a  
 33 Bj. ca. 1927 Bü/Uer Reisebus = a  
 8 Bj. 1935 Bü/Käss. Reisebus, in Düren = KV  
 9 Bj. 1936 Opel-Bl. Reisebus = a  
 10 Bj. 1936 Bü/Miessen, Reisebus = KV  
 27—28 Bj. 1936 Bü/Uer 27 = KV, 28 = a  
 29—30 Bj. 1936 Bü/Bü 29 = a, 30 = KV  
 (Fortsetzung folgt)  
 Gerlach

**LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND**

**VDI-Nachrichten**, Düsseldorf (Nr. 9 vom 3. 3. 65): „Stuttgart baut nach einem Generalverkehrsplan“, sehr ausführlicher und mit einem Lageplan illustrierter Bericht über die jetzt begonnenen Arbeiten für ein U-Strab- und Nahschnellverkehrsnetz. In der gleichen Ausgabe auch „U-Bahnbau in Budapest“.

**desgl.** (Nr. 25 v. 23. 6. 65): „Deutschlands älteste Strassenbahn“, Bericht über die Hundertjahrfeier der Berliner Verkehrsbetriebe“. Standau

**Augsburger Allgemeine** (22. 6. 65): „Mit der Pferdebahn von Charlottenburg zum Kupfergraben“, bebildeter Aufsatz über das 100-jährige Jubiläum der Berliner Strab. Fruth

**desgl.** (8. 5. 65): „Eisenbahn mit Zukunftschancen“, technisch-wirtschaftlicher Bericht von Bundesbahnpräsident Betzl, Augsburg, über die Entwicklungsmöglichkeiten bei der DB. Fruth

**desgl.** (28. 4. 65): „Bodenseeflotte findet in der Schweiz Asyl“, dramatischer Aufsatz über die Sicherstellung der Bodenseeschiffe

während des 2. Weltkrieges mit interessanten und kaum bekannten Tatsachenberichten. Fruth

**Railroads & American Economic Growth**, von R. W. Fogel, Verlag John Hopkins Press, Baltimore, Maryland (USA), 21218, Preis \$ 6.95.

Das 296 Seiten starke und mit zahlreichen Abbildungen und Tabellen ausgestattete Buch (in englischer Sprache) gibt in hervorragender Übersicht eine Geschichte der Entwicklung der nordamerikanischen Eisenbahnen, die als Grundlage für die Prosperität des Staates gedient haben. Sowohl der Einfluss auf Landwirtschaft und Industrie werden geschildert als auch die wechselseitigen Beziehungen zur Binnenschiffahrt, die in den USA eine gewaltige Bedeutung hat. Das Werk dürfte in jeder Eisenbahn-Bibliothek einen besonderen Wert darstellen.

**Schiene und Strasse 1964**, Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag Dr. Borgmann, Dortmund, in Halbleinen DM 19,50.

Dieses nun schon im 14. Jahrgang erschiene-ne Werk bringt auf 262 Seiten DIN A 4 nicht weniger als 24 gut bebilderte Fachauf-sätze namhafter Eisenbahn- und Verkehrs-fachleute mit Themen aus der Verkehrspoli-

tik, Verkehrswissenschaft, der Eisenbahn, dem Strassenverkehr und dem Strassen- und Brückenbau sowie eine Leistungsschau mit vielen Kurzberichten mit anschliessender „Bild-Revue“. Wer die bisherigen Bände dieses Standardwerkes kennt, wird nicht zögern, auch die neue Ausgabe zu beschaffen.

**Pacific Electric**, von Donald Duke, ein 64 Seiten starker Bildband mit herrlichen

Aufnahmen aus dem Betrieb dieser berühmten Überland- und Stadt-Strassenbahn im Verkehrsraum von Los Angeles, die der Vergangenheit angehört. Ein Netzbild aus dem Jahre 1925, der Höhepunktzeit der Bahn, vermittelt einen willkommenen Einblick in die einst grosse Bedeutung des Unternehmens. Verlag Pacific Railway Journal, P. O. Box 91, Sacramento (Cal.)/USA, Preis \$ 3.75.

## LOKWESEN

**Berlin:** In West-Berlin wurden die weiteren Diesellok beobachtet: V 180 074 und 077, V 60 1249, 1251 und 1266. Neben Güterzügen befördern die Lok der Baureihe V 180 auch die beiden Schnellzüge der US-Army, auch werden seit dem letzten Fahrplanwechsel (30. 5. 65) die Interzonenzüge D 129/130 und D 151/152 Berlin — München von V 180 gezogen.

B V B

**Chiemseebahn:** Diese 1887 erbaute Eisenbahn besitzt nur eine Dampflok (Bj. 1887), gebaut von der Lokomotivfabrik Krauss & Cie, München und Linz, Fabr.-Nr. 1813. Sie

gehört zu dem Typ der Dampfstrassenbahnlok und wurde 1958 von der Lokomotivfabrik Arnold Jung, Jungenthal, wieder instandgesetzt. Zur Chiemseebahn gehören 9 Personenwagen, einer davon (Wg. Nr. 9) besitzt ein I. Klasse- und ein II. Klasse-Abteil und noch ein Gepäckabteil. Das Abteil der I. Klasse ist mit alten dunkelroten Samtsofas ausgestattet. Das Innere der teils Sommer- teils geschlossenen Personenwagen wird abends mit Petroleumlampen erhellt. Die Spurweite der Bahn beträgt 1000 mm. Unternehmer ist Ludwig Fessler in Prien, der gleichzeitig auch Unternehmer der Chiemsee-Dampfschiffahrt ist. Seit einigen Jahren wird ein Omnibus-Parallelverkehr zur Bahn durchgeführt.

Lübbers

## Wie steht es mit der Zukunft der USA-Eisenbahnen?

(Fortsetzung aus Nr. 248)

Über den dynamischen amerikanischen Eisenbahnen, die, von dem Wunsche beseelt, ihre Kundschaft zufriedenzustellen, sich in voller Entwicklung befinden, lastet jedoch eine düstere Wolke: es sind die andauernden Ungerechtigkeiten sowie die überholten, zu wenig erwogenen und allzu parteiischen Massnahmen der Regierung im Verkehrssektor. Wohl machten praktisch alle amtierenden Präsidenten der letzten Jahre sowie ein Dutzend amtlicher Studiengruppen auf dieses „chaotische Flickwerk“ aufmerksam, doch bei sachlicher Beurteilung erscheint es einfach widersinnig, dass ein Industriezweig wie die Eisenbahn, die so weitgehend öffentliche Aufgaben zu erfüllen hat, weiterhin gesetzlichen Bindungen unterliegt, von diskriminierenden Steuern behindert und von der regierungsseitig begünstigten Konkurrenz des Strassen-, Luft- und Binnenschiffverkehrs benachteiligt wird, der jährlich über 15 Mrd. Dollar an Steuergeldern verschlingt.

Der Weg, aus diesem Labyrinth herauszukommen, wurde in Form eines „Allgemeinen Verkehrsprogrammes“ aufgezeigt. Nachstehend sind die 3 Hauptpunkte wiedergegeben, die für eine revolutionäre Umgestaltung der Verkehrspolitik unerlässlich sind

und die es gestatten, eine neue Ära einzuleiten, die bessere Dienstleistungen, niedrigere Tarife und im Verkehrssektor bedeutende Steuereinsparungen bringt:

1. Finanzielle Autonomie für alle Verkehrsträger durch Gleichstellung hinsichtlich Kosten und Steuern,
2. Vollständige Freiheit für alle, sich den Umständen anzupassen: Verschmelzung, Unterteilung, Koordinierung der Dienste oder Anpassung der Fahrzeuge und Arbeitsvorgänge an neue Wettbewerbsbedingungen und an die Nachfrage der Kundschaft,
3. Weitgehende Freiheit in der Preisgestaltung.

Die Eisenbahnen hoffen fest, die Regierung werde endlich Massnahmen ergreifen, durch die alle miteinander im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger gleich behandelt, so kontrolliert und besteuert werden und für ihre Dienstleistungen von den Verkehrsbenutzern eine solche Bezahlung erhalten, dass regierungsseitige Unterstützungen zur Durchführung neuer Verkehrsprogramme aufgewogen werden. Allerdings sind die Eisenbahner nicht gewillt, diesen Tag untätig abzuwarten. Sie sind entschlossen, den Unge-

rechtigkeiten mit allen zulässigen Mitteln ein Ende zu setzen, ihren derzeitigen Aufschwung mit aller Energie zu halten und ihr Bestes zu tun, um die Eisenbahnen in den Dienst des Landes zu stellen; dies trotz der Fesseln, die ihnen angelegt sind, d. h. trotz der Fronleistungen auf Grund überholter Gesetze und der ungleichen Behandlung seitens der Regierung.

Erfreulicherweise liegen Anzeichen vor, dass die mit den Ausarbeitungen von Verordnungen und Gesetzen beauftragten Behörden und andere Persönlichkeiten aus der Regierung in zunehmendem Masse den unheilvollen Einfluss der unausgeglichenen Gesetzgebung auf dem Verkehrssektor erkennen und zu der Überzeugung kommen, dass die Landesinteressen das fordern, was die Eisenbahnen zu verwirklichen suchen. Es ist unfassbar, dass man Eisenbahnen daran hindert, zu fusionieren, um dadurch wettbewerbsfähiger zu werden. Geschichtlich ist bewiesen, dass gesunde und auf den neuesten Stand gebrachte Eisenbahnen nicht nur in Friedenszeiten für die Wirtschaft unerlässlich, sondern bei kriegerischen Auseinandersetzungen für die Nation sogar lebenswichtig sind.

Selbst bezüglich des Personenverkehrs geben sachlich urteilende Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens heute zu, dass unsere stark bevölkerten Städte und unsere aufstrebenden Wohnbezirke, wenn sie leben, atmen und gedeihen wollen, neben guten Strassen einen gesunden Eisenbahnverkehr besitzen müssen.

Genau so wie kein anderes öffentliches Verkehrsunternehmen grosse Massen ebenso preisgünstig wie die Eisenbahn befördern kann, kann auch kein anderer Verkehrsträger eine derartige Verkehrsdichte auf so begrenztem Raum konzentrieren. Heute nimmt man an, dass eine einzige zweigleisige Eisenbahnstrecke ebenso viele Menschen befördern kann wie ein Kraftwagenstrom auf einer Autostrasse, die 10 bis 20 Bahnen aufweist. Ausserdem können die Eisenbahnen, was ebenso wesentlich ist, unterirdisch verkehren und die Oberfläche für andere Zwecke freilassen. Die Schnelligkeit der Schienenbeförderung macht es darüber hinaus überflüssig, die Hälfte eines Stadtzentrums für Parkzwecke vorzusehen.

Heutzutage ist die Eisenbahn einer unserer grössten nationalen Aktivposten. Ihre ausgedehnten Strecken, ihre Bahnhöfe, Lager-

häuser und Fahrzeuge stellen einen Netto-Investitionswert von etwa 26 Milliarden Dollar dar. Es würde jedoch das Drei- und Vierfache dieser Summe benötigt, wollte man das gegenwärtige Material ersetzen und noch einmal ganz von vorn beginnen. Das Land würde das Eisenbahnnetz bauen, wenn es nicht schon existierte, denn wir würden diese besondere Transportform unbedingt benötigen, um dem ungeheuren Verkehrsvolumen Amerikas von morgen zu begegnen. Es ist klar, dass die das öffentliche Transportwesen betreffenden Massnahmen so beschaffen sein müssen, dass sie es den Eisenbahnen ermöglichen, ihre Anlagen, ihre Dienste, ihre Tarifgestaltung weiter zu verbessern, damit die Öffentlichkeit aus dem schlecht benutzten nationalen Trumpf den grössten Nutzen ziehen kann. Bei der gleichen Gelegenheit könnten die übermässigen Achslasten von den Strassen genommen, ein gefährlich überlasteter Luftraum befreit und ein gewisser Druck gemildert werden, der die Regierung veranlasst, aus den Steuergeldern immer grössere Mittel zu Gunsten der Binnenschiffahrtswege und anderer Transportobjekte aufzuwenden.

Die Amerikaner geben heute 115 Milliarden Dollar im Jahr aus (der Gegenwert eines Fünftels des gesamten Volkseinkommens), um die von ihnen produzierten und verbrauchten Güter zu befördern. Jedoch erhöhen, wie man in einer amtlichen Studie festgestellt hat, offenkundige Mängel und Übertreibungen in unserer Transportstruktur die nationalen Ausgaben für das Transportwesen allein im Güterverkehr um mehrere Milliarden Dollar.

Modernere und ausgeglichene Verkehrsgesetze können unserem Volk helfen, diese Summen einzusparen und aus unserem Transportapparat an Dauerleistung, Wirkung und guten Diensten noch mehr herauszuholen. Die Fortschritte, die die Eisenbahnen gegenwärtig machen, sind in Wirklichkeit Marksteine auf dem Wege in eine neue Ära, in der es in Amerika einen unbegrenzten Eisenbahndienst geben wird. Technologische Änderungen, die stufenweise Modernisierung alter Arbeitsnormen, auf Fusion beruhende höhere Leistungsfähigkeit sowie ein neuer Kundendienst werden dazu beitragen, dem 135 Jahre alten Stahlross neues Leben einzuflössen. Weit entfernt, sich hinkend auf die Weide zurückzuziehen, wird es im Blickfeld des Landes davongaloppieren und plötzlich neue Rennen gewinnen.

