

# 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

SEPTEMBER 1965

Nr. 250

## Endlich verschwindet der „alte Zopf“

Nach jahrelangem Hin und Her und Für und Wider ist endlich auch bei der Deutschen Bundesbahn der Entschluss gefasst worden, die besonders von ausländischen Reisenden mit Recht als „lästig“ empfundenen Bahnsteigsperrungen Zug um Zug aufzuheben. Mit diesem Vorgang hört endlich das Nachhinken der DB hinter der entsprechenden Entwicklung bei den meisten anderen europäischen Bahnen auf. Die erste Voraussetzung hatte die restlose Abschaffung der alten Abteilwagen und die ausschliessliche Verwendung von Durchgangswagen im Reisezugverkehr gebildet; die zweite folgt nun in Gestalt einer drastischen Erhöhung der „Schwarzfahrer-Gebühr“. Nun, wer viel mit der Eisenbahn unterwegs ist, weiss, dass es keiner virtuoson Fertigkeiten bedarf, um auch bei Vorhandensein der Sperrkontrolle mit ungültigen oder abgelaufenen Fahrkarten Reisen zu unternehmen, denn die Sperrbeamten sind auch nur Menschen, oft in Gesprächen oder Auskunftserteilung abgelenkt und auch unfähig, die Richtigkeit einer Fahrkarte mit einem sekundenschnellen Blick zu erkennen. Insoweit war unsere deutsche Bahnsteigsperrung nicht nur ohnehin schon längst ein Zopf, sondern sie wurde auch unpopulär beim seriösen Fahrgast.

Interessant sind indessen die Angaben der DB über die bisher verschiedentlich unternommenen Versuche der Sperr-Aufhebung in bezug auf die Ehrlichkeit der Fahrgäste, die nicht gerade ermutigend verliefen: auf einem grossen süddeutschen Hauptbahnhof beispielsweise, wo man die Ausgangssperren aufgehoben hatte, ergab eine schlagartig durchgeführte Kontrolle (die Sperren wurden plötzlich kurzfristig wieder besetzt), dass von den innerhalb nur weniger Minuten passierenden 115 Reisenden 58 (!), also mehr als die Hälfte, keinen gültigen Fahrausweis besaßen und höflich zum Nachlöse-

schalter verwiesen werden mussten. Ist das nicht erschütternd?

Abgesehen von den durchaus zurecht erhobenen Befürchtungen, dass die sowieso nicht gerade erstrangige „Fahrkarten-Moral“ bei uns (siehe oben) nach restloser Aufhebung der Bahnsteigsperrungen noch weiter absinken würde, kommen die nicht zu unterschätzenden Bedenken hinzu, die sich aus bahnpolizeilicher Sicht ergeben: Jeder aufmerksame Bundesrepublikaner kennt aus seiner eigenen Stadt das häufig leider mehr als zweifelhaft Milieu auf Grosstadtbahnhöfen während der Abend- und Nachtstunden, überall bildet ausgerechnet die Bahnhofshalle mit den dazugehörigen Räumlichkeiten ein wahres Sammelbecken von Elementen, die es sehr willkommen sehen würden, wenn ihnen Gelegenheit geboten würde, plötzlich aus dem Licht der Bahnhofshalle zu entweichen und sich auf den Bahnsteigen „verkrümmeln“ zu können. Die Bahnpolizei weiss ein Lied davon zu singen, was abends und nachts auf manchen Hauptbahnhöfen für Gesindel herumlungert, und es ist bezeichnend für die „magische Anziehungskraft“ eines grossen Bahnhofes, dass viele steckbrieflich oder sonst gesuchte Verbrecher auf oder vor einem grossen Bahnhof aufgegriffen werden konnten. Für diese kriminellen Elemente bildete bisher die Bahnsteigsperrung eine wirkliche umbarmherzige Schranke, die auch als allgemeine Sicherheits-Schranke gegenüber der Allgemeinheit und dem reisenden Publikum betrachtet werden konnte. Hier wird sich nach Fallen der Sperren möglicherweise ein viel schlimmeres Problem herauskristallisieren als das gewiss auch nicht zu unterschätzende finanzielle durch Schwarz- und Graufahrer. Warten wir ab — zunächst gilt es für die DB, dem europäischen Lebensstandard zu folgen und dem Reisenden das Kontrolliertwerden zu ersparen.

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### VDVA-Mitgliederversammlung

Im Rahmen unserer Jahrestagung fand am 4. August die 9. Mitgliederversammlung unseres Verbandes in München statt. Es wurden die üblichen verbandsinternen Dinge verlesen und erörtert. Das bemerkenswerteste Ergebnis der Versammlung mag der mit Stimmenmehrheit erfolgte Beschluss sein, den Hamburger Verkehrs-Amateuren zum Zwecke des inzwischen begonnenen **Aufbaues eines Museums für Nahverkehrsfahrzeuge** ein Darlehen aus der Verbandskasse mit der Massgabe zur Verfügung zu stellen,

dass auf jeder künftigen Mitgliederversammlung über die Verwendung der Verbandsmittel Rechenschaft abgelegt wird.

Die üblichen Unterlagen als Ergebnis der diesjährigen Mitgliederversammlung gehen an die einzelnen Mitglieder noch gesondert heraus; es wird jedoch um Nachsicht gebeten, dass diese etwas später als sonst zum Versand gelangen.

Der Mitgliedsbeitrag für 1965/66 wurde wiederum auf **DM 5,—**, zahlbar bis zum 31. 12. 1965, festgelegt. Er muss auf das Postscheckkonto des VDVA, Essen 879 52, überwiesen werden; als Quittung erhält das Mitglied die neue hellblaue Beitragsmarke für 1965/66. Stetza

## DIE VERKEHRS-LAGE

### a) Eisenbahnen:

Bei den **Osterreichischen Bundesbahnen** wurden ab 7. 8. wegen Geldmangel 96 Züge vollkommen und weitere 370 Züge zum Wochenende eingestellt, 6 Züge wurden durch Omnibusverkehr ersetzt. Die zweite Einstellungswelle ist für den 12. 9. vorgesehen. Lehnhart

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Frankfurt-Main:** Seit 9. 8. wegen Näherücken der U-Bahn-Baustellen zur Hauptwache SL 4 über Hauptwache bis Bockenheimer Warte und SL 24 und 25 ebenfalls anstatt zum Goetheplatz im Rundkurs vom Taunus kommend über Platz der Republik — Hbf. — Münchener Str. — Schauspielhaus — Hauptwache — Opernplatz (nur in dieser Richtung) und zurück in Richtung Taunus. SL 24 E und 25 E machen von dort kommend die Schleifenfahrt über Opernplatz — Hauptwache — Zeil — Schäfergasse — Scheffeleck — Eckenheimer Landstr. — Marbachweg (nur in dieser Richtung) zur Früh-HVZ, jedoch zur nachmittags-HVZ in entgegengesetzter Richtung. SL 13 und 15 fahren anstatt über Taunusstr. durch die Münchener Str. und die Niddaschleifen am Hbf., weshalb dieser in jeder Fahrtrichtung zweimal angefahren werden muss. Michelke

**Hamburg:** Seit 30. 5. SL 6 eingestellt und SL 9 nur noch Hbf. — Flughafen, dafür neue OmL 171 Bf. Barmbek — U-Bf. Farmsen, 72 Uhlenhorst/Hofweg — Ohlsdorf, 172 Bf. Barmbek — U-Bf. Fuhlsbüttel, 73 Uhlenhorst/Hofweg — Bramfelder Chaussee, 173 Bf. Barmbek — Bramfeld, 177 Bf. Barmbek — Kletterrosenweg. Geändert wurden: OmL 71 jetzt Trabrennbahn — Borgweg (üb. Schlei-

den-, Saarland- und Jarrestr.), OmL 165 nur noch Wandsbek Gartenstadt — Heukoppel. Weitere Änderungen, die nicht mit der Strab-Umstellung (SL 6 u. 9) in Zusammenhang stehen: OmL 56 jetzt bis U-Bf. Lutterothstr., OmL 58 jetzt Eidelstedt Baumacker — U-Bf. Osterstrasse, OmL 85 jetzt Eidelstedt Wiebischenkamp — Neumühlen, OmL 158 Eidelstedter Platz — U-Bf. Osterstrasse, OmL 258 U-Bf. Osterstr. — Quickbornstr. (nur HVZ). OmL 143 jetzt Eissendorf Gellersenweg — Bf. Harburg-Sinstorf, OmL 153 Neuhof — Wilhelmsburg — Kirchdorf, bisherige OmL 143 = 243, ferner neue OmL 59 Vielohweg — Quedlinburger Weg — Heidlohstr. Im Schnell-Omn-Betrieb L. 33 ab Hbf. jetzt über Lange Reihe — Mundsburg bis Bf. Barmbek, 34 bis Kirchdorf und Sonder-OmL 97 (Ohlsdorfer Friedhof) in Bramfeld bis Berner Chaussee. HVA

**Bad Homburg:** OmL 1 bis Eichenstahl verlängert und wieder mit OmL 2 (Markt — Gonzenheim) verbunden, jetzt jedoch 15-Min-Betrieb, OmL 3 zum Waldfriedhof beginnt jetzt am Bahnhof, OmL 4 jetzt über Alter Bf. und Bundesbahnhof, OmL 5 über Alter Bahnhof und OmL 6 nur noch Bf. — Markt — Gartenfeld (nicht mehr mit OmL 2 verbunden). Neue Linienfarbe für OmL 6 = braun (bisher schwarz). Söhnlein

**Mainz:** Seit 2. 8. OmL 15 zeitweise bis Siedlung am Grossberg verlängert. Zur Zeit stehen verschiedene Strab-Neubauprojekte zur Diskussion, z. B. Mombach — Waldfriedhof (auf neuer Trasse), zur neuen Wohnstadt Lerchenberg (zwischen Bretzenheim, Drais und Finthen) sowie die Weiterführung der SL 11 über ihre beiden jetzigen Endpunkte hinaus. SL 7 wird voraussichtlich zum nächsten Fahrplanwechsel eingestellt. Neise

**Minden:** Seit Ende Juni ist die **Obuslinie** (Domhof — Holzhausen/Porta) stillgelegt,

Ersatz durch OmL 8. Die 5 Obusse, von denen einer bereits vor 2 Jahren unfallzerstört wurde, stehen zum Verkauf. Solle

**Rhein-Wupper-Kreis:** neue Linienführung: 1 Solingen-Ohligs — Langenfeld — Opladen — Lützenkirchen; 1 Q Langenfeld, Feldstr. — Opladen — Quettingen — Lützenkirchen (in HVZ jedoch gleichfalls ab Ohligs); 1 M Langenfeld — Mehlbruch Opladen; 2 Opladen — Ropenstall; 3 Langenfeld — Richrath. (1 und 1 Q alle 30 Min, 1 M und 2 unregelmässig, 3 alle 60 Min). Waltking

## ALLGEMEINES

Verkehr der **Lübeck — Travemünder Verkehrs-Gesellschaft** (Privatunternehmen):

Linie A und B Lübeck — Travemünde (A über Autobahn, B über Burgtor, Fz. ca. 30 Min, Wagenfolge abwechselnd alle 20 Min, ausserdem durchgehender Nachtverkehr

Linie C Travemünde — Niendorf (Ostsee) — Timmendorfer Strand, Fz. 20 Min, Wagenfolge 60—90 Min.

Linie D Travemünde — Brodten — Hermannshöhe — Niendorf (Ostsee), Fz. 20 Min, nur Juli/August 2x tägl.

Linie E Priwallverkehr: Priwallfähre — Zonengrenze, Fz. 10 Min, Wagenfolge 20—30 Min (Juli/August).

Linie F Stadtringlinie Travemünde, Fz. 15 Min, Wagenfolge 20—40 Min.

Linie Fa Strandbahnhof — Skandinavienkai und zurück, Fz. 7—8 Min, nur zu den Ankunftszeiten der Fährschiffe (10x tägl.).

Linie G Travemünde — Bad Schwartau, Fz. 25 Min, mo—fr 2x. Sitz des Unternehmens ist Travemünde, Der Verkehr zwischen Lübeck und Travemünde wird in der Hauptsache mit

**Stuttgart:** Seit 16. 8. geänderte Linienführung: SL 2 Leipziger Platz — Werfmershalde — Wagenburgstr. (bisher üb. Stöckach), SL 5 Stammheim — Schlossplatz — Ruhbank — Sillenburg (vorher nach Degerloch — Möhringen), SL 7 Bopser — Wilhelmsbau — Leipziger Platz (vorher Doggenburg) SL 10 Killesberg — Wilhelmsbau — Doggenburg (vorher Sillenburg), SL 13 bis Giebel verkürzt, somit nach Gerlingen nur noch SL 6, jedoch mit dichter Wagenfolge, SL 18 jetzt über Hauptbahnhof, SL 20 und 23 eingestellt ebenso die HVZ-SL 16 und 17. Alt

Doppeldeck-Omn, von denen 10 Stück vorhanden sind, bedient. Schreiter

**Die ersten Anwendungen der Elektrizität bei der Eisenbahn.**

1) **Telegraph** —

1845 — Die engl. Southwester-Eisenbahn stellt ihren elektrischen Telegraph dem Publikum zur Verfügung.

1843 — Erster Zeiger-Eisenbahn-Telegraph in Europa zwischen Aachen und Ronheide verwendet. Erfinder: Ch. Wheatstone.

1854 — Th. Du Moncel konstruiert im Januar den ersten elektrischen Zugtelegraphen. In Paris 1855 auf der Weltausstellung.

1856 — Versuch Bonellis mit dem Wheatstone'schen Nadel-Telegraph auf Bahnstrecke Paris — St. Cloud.

1875 — F. v. Ronneburg (Pseudonym) schlägt Versuche mit dem Wheatstone'schen Nadel-Telegraph für Morse-Korrespondenz vor.

1880 — Versuche derselben Art in Schweden.

1882 — Ende des Jahres wird von gelungenen Proben des Zug-Telegraphen von Capitaine C. W. Williams auf der Atlanta & Charlotte RR berichtet.

(Fortsetzung folgt)

## WAGENPARK-STATISTIK

a) **Strassenbahnen:**

**Mainz:** neu 6x Gl-Tw 130—135 (2R, DUWAG), mithin Serie ausgeliefert. Tw 85 zu Bw 181 umgebaut, desgl. Tw 83 = Bw 183. Folgende Wagen = a: Tw 81, Bw 131, 132, 135, 136, 137, 138, 142, 143 und 151. Bw 139 und 141 wurden an einen Münchner Ver-

kehr-Amateur verkauft und verliessen Mainz am 31. 7. 65. Neise

**St. Pölten** (Osterreich): Bw 13 (ex Bremen 369) = a (auf Kinderspielplatz aufgestellt). Lehnhart/Michelke

**Wagenpark-Geschichte Mannheim-Ludwigshafen** — Als Folge der am 1. 1. 1965 in Kraft getretenen Trennung dieses bisher gemeinschaftlichen Verkehrsbetriebes in zwei selbständige (Mannheim und Ludwigshafen) ist

auch der gesamte Strab-Wagenpark aufgeteilt und z. T. erheblich umgenummert worden, da Ludwigshafen ein eigenes Nummernschema eingeführt hat:

- 6x Gl-Tw 101—146 ex 322—324, 326, 328, 329, 334—338, 342—345, 349, 358, 360, 365, 367—369, 379—381, 383, 386, 390, 391, 393, 398, 400, 403, 405—407, 409, 414, 417, 428—434. Die Mannheim-er Wagen dieses Typs behalten vorläufig ihre bisherigen Nummern.
- 2x Tw 56—77 (Stahlwagen) ex 71, 88, 151, 152, 199, 150, 153, 280, 283, 288—292, 294, 297, 304—308 und 310.
- 2x Bw 81—100 (Stahlwagen) ex 544, 548, 614, 617, 618, 621, 622, 699, 700, 701, 705, 708, 711, 712, 714, 717, 725, 726, 727, 728.
- 2x Tw 31—40 (Holzwagen) ex 6, 74, 91, 99, 154, 208, 210, 212, 224, 240.
- 2x Bw 41—50 (Holzwagen) ex 671, 677, 680, 688, 690, 691, 693, 694, 695, 697.

Ferner verschiedene Arbeitswagen von 1—20 genummert.

Fortsetzung (Umnummerungen in Mannheim) folgt. Trobisch

#### b) Omnibusse:

**Augsburg:** neu Gl-Omn 101—104 (MAN 890 UG-M 16 A), davon befindet sich 104 z.Zt. auf der IVA München. Lacher

**Hanau:** neu 60—61 (MAN 750 Metrobus), mithin Serie ausgeliefert. Michelke

**Krefeld:** Die in DVA 248/1954 gemeldeten Neukarosierungen entstanden aus den Fahrzeugen 5484 (ex 90, Bj. 1953), 5486—5489 (ex 86—89, Bj. 1952/53), 5491 (ex 91, Bj. 1954) und 5492—5496 (ex 92—96, Bj. 1954), sämtl. Bü 6000 TU. Bankstahl

**Lübeck:** Folgende Omn = a: 12, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 28, 29, 80—82 und 84—93. Neu: 75 (II) — 94 (II) Bj. 1964, Dai 0317 K. Ferner sind 5 Gl-Omn in Auftrag gegeben. Schreiter

**Wien:** neu Gl-Omn 4706 (Gräf). Umnummerung: 5891 = 4700, 5892 = 4750, 6391—6399 = 6800—6808. 5894 und 5897 = a. Lehnhart

#### Wagenpark-Geschichte Bonn (Fortsetzung):

- 34—35 Bj. 1936 Bü/Bü 34 = a, 35 = verbrannt
- 36—37 Bj. 1936 Kru/Uer beide = KV
- 38—39 Bj. 1936 Kru/Uer 38 = a, 39 = KV(?)
- 40—42 Bj. 1937 Kru/Westw. 40 = KV, 41 und 42 = a
- 43—45 Bj. 1937 Kru/Westw. 43 und 45 = KV, 44 Umbau Hall
- 1 (II) Bj. 1938 Bü/Bauer Reisebus, = a
- 2 (II) Bj. 1938 Bü/Käss. Reisebus, = KV
- 3 (II) Bj. 1939 Opel-Blitz/Käss. Reisebus, = KV
- 31 (II)—32 (II) Bj. 1938 Kru/Westw. 31 = KV(?), 32 = a
- 11 (II)—12 (II) Bj. 1939 Bü/Bü. 11 = verkauft, 12 an Wehrm.
- 51—52 Bj. 1939 Bü/Bauer Reisebusse, 51 = KV, 52 = a
- 14 (II)—16 (II) Bj. 1941 Bü/Bü. 14 = KV, 15 und 16 = KV(?)

(Fortsetzung/Nachkriegslieferungen folgt) Gerlach/v. d. Driesch

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Über unsere diesjährige **Tagung in München** sind die folgenden Presseveröffentlichungen bekanntgeworden:

**Münchner Merkur** (28. 7. 65): „Verkehrs-Amateure in München“ (Kurzbericht),

**desgl.** (6. 8. 65): „Vom Fahrschein zum U-Bahn-Wagen“ (grösserer Bericht),

**Abendzeitung**, München (3. 8. 65): „Kennen Sie schon die Verkehrs-Amateure?“

**Süddeutsche Zeitung**, München (6. 8. 65): „Bei ihnen daheim ist das ganze Jahr IVA“, grösserer Bericht,

**Tiroler Tageszeitung**, Innsbruck (9. 8. 65): „Tirols Kleinbahnen im Mittelpunkt des Interesses“, grösserer Bericht,

**Kleinbahn-Berichte**, Heft 40, brachte Teil II und Schluss eines sehr lesenswerten interessanten Aufsatzes über die Pommerschen Kleinbahnen, sowie einen Kurznachrichten-Querschnitt über verschiedene Kleinbahnen im In- und Ausland. Verlag Werner Böttcher, 46 Dortmund, Hohe Strasse 57.

**VDI-Nachrichten**, Düsseldorf (7. 4. 65): „Von der Strasse auf die Schiene“, sehr aufschlussreicher und in die Zukunft gerichteter Aufsatz von dem bekannten Prof. Bäseler über den Vorschlag von Autoschienebahnen an überlasteten Autobahnen (mit Bild-darstellungen). Standau

# Jahrestagung in München und Innsbruck

Das grosse Phänomen unserer diesjährigen Tagung war nicht etwa die nie zuvor erreichte Rekord-Teilnehmerzahl von 124, die wohl mehr der Anziehungskraft der IVA zuzuschreiben sein dürfte, sondern — so trivial es klingen mag — das Wetter. Wer hätte es nach diesen total verregneten und kühlen Wochen und Monaten für möglich gehalten, dass ausgerechnet mit Tagungsbeginn die Sonne mit vollster Kraft herauskam, die sich selbst vor den Münchnern wochenlang verborgen gehalten hatte? Es war also auch 1965 „Tagungswetter“ von der ersten bis zur letzten Minute.

Der eigentlichen Tagung war wiederum üblicherweise die Mitgliederversammlung des VDVA vorausgegangen, an die sich das traditionelle gemütliche Beisammensein der eintreffenden Tagungsteilnehmer aus Nah und Fern anschloss. Der Saal barst fast von der Masse der Verkehrsfreunde, zumal sich Presse- und Rundfunk-Vertreter zu uns gesellten und — für München sehr beachtlich — ausführliche Interviews machten. Jeder bekam sein Tagungspäckchen und war sichtlich voller Vorfreude auf die drei Tage, die — dem vorgesehenen Programm nach zu urteilen — sehr schön zu werden versprochen.

## 1. Tag

Erstmalig in der Geschichte unserer Jahrestagungen wurde die traditionelle Strassenbahn-Rundfahrt mit 2 Grossraum-Zügen (Typ M), also insgesamt 4 Wagen, unternommen, was bei der diesjährigen hohen Teilnehmerzahl auch gar nicht anders gegangen wäre — so hatten wir auf diese Weise 2 Vorderplattformen und 2 Aussichts-Hinterplattformen und ausreichend Sitzplätze zur Verfügung. Die Lautsprecheranlagen wurden von den beiden Münchner Verkehrsfreunden Peter Wagner und Max Bierl besprochen, die vom frühen Morgen bis zum späten Abend nicht müde wurden, den Teilnehmern verkehrs- und fahrplantechnische, städtebauliche und kunsthistorische, kommunalpolitische oder zukunftsplanerische Informationen zu übermitteln — dank des von unserem Freunde Wagner ausgearbeiteten Rundfahrtprogrammes konnten nahezu sämtliche Neubaustrecken und 4 Depots besichtigt werden, während zwischendurch ausreichende Foto- und Erfrischungspausen eingebaut waren. Am Vormittag wurden wir vom Werkleiter der Verkehrsbetriebe auf das herzlichste begrüsst und willkommen geheissen; zum Mittagessen am Hasenberg waren wir Gäste der Verkehrsbetriebe — es gab eine zünftige bayerische Brotzeit —, wo

wir nochmals, und zwar von Herrn Direktor Engelbrecht, mit dem sich die Hamburger Verkehrsfreunde nach wie vor herzlich verbunden fühlen, begrüsst wurden.

Es war ein Tag, der sich programmgemäss würdig an die immer schön und ergiebig gewesenen Strassenbahn-Rundfahrten aller bisherigen Jahrestagungen reihte, nur schien es, dass man diese ausgedehnten Kreuz- und Querfahrten in der bayerischen Landeshauptstadt besonders schätzte und genoss, weil mit ihnen die Erkenntnis verbunden war, dass hier in München, wie sicherlich in keiner zweiten deutschen Grosstadt, planvoll und zielbewusst dem öffentlichen Massenverkehrsmittel richtungsweisende Chancen gegeben worden sind, ohne die es bei der hohen Bevölkerungs- und Motorisierungszuwachsrates sicherlich schon längst zu einem Zusammenbruch des gesamten Verkehrs gekommen wäre. So trennten sich am Abend dieses ersten schönen Tagungstages die Teilnehmer in dem Wohlgefühl, eine ebenso genussreiche wie auch lehrreiche Studienfahrt erlebt zu haben.

## 2. Tag

Der zweite Tag war sozusagen ein Ruhetag (die Ruhe vor dem Sturm); er begann mit einer interessanten Werksbesichtigung bei der Krauss-Maffei AG, deren leitende Herren uns, in Gruppen aufgeteilt, erschöpfende Auskünfte über Entstehung und Geschichte des Werkes, Bedeutung und Fertigungsprogramm vermittelten, dessen Realisierung wir auf Rundgängen durch die weiten Hallen kennenlernen durften. Ein von Krauss-Maffei gewährtes Mittagessen beschloss die erste Hälfte des Tages.

Der zur freien Verfügung stehende Nachmittag wurde von den meisten Teilnehmern zu einem Besuch der IVA ausgenutzt, zumal verbilligte Kongresskarten zum beliebigen Eintritt ausgegeben worden waren. An diesem Nachmittag fand nochmals ein Rundfunk-Interview statt, das sofort gesendet wurde und daher trotz öffentlicher Bekanntgabe auf dem IVA-Gelände nur von ganz wenigen gehört werden konnte, da so kurzfristig eine Benachrichtigung an die Teilnehmer nicht möglich war.

Am Abend versammelten wir uns vollzählig wieder im Unterrichtsraum der Verkehrsbetriebe in Steinhausen, um einen Vortrags- und Filmabend zu erleben. Die Veranstaltung begann mit einem sehr liebevoll ausgearbeiteten und lebhaft vorgetragenen Streifzug unseres Münchner Verkehrsfreundes Dr. Heinz Mattiesen durch die gesamte

Geschichte des Münchner Wagenparks von der Pferde- und Dampfbahn bis zur Gegenwart mit sehr schönen und seltenen Bildern, der einen reichhaltigen Applaus zur Folge hatte. Die Hamburger Verkehrsfreunde zeigten anschliessend wiederum eine Anzahl schöner Amateur-Filme, zunächst von der vorjährigen Tagung in Düsseldorf, ferner über eine Exkursion ins Rhein-Ruhr-Gebiet sowie über Fahrten mit dem „eigenen Strassenbahnzug“ in Hamburg und den Transport von Fahrzeugen der ehemaligen elektrischen Kleinbahn Ohlstedt — Wohldorf, die der Nachwelt erhalten bleiben sollen.

### 3. Tag

Der traditionelle Ausflugstag begann in diesem Jahre zwar schon fast „mitten in der Nacht“, aber die Bundesbahn hatte uns den Sonderzug-Fahrplan so vorgeschrieben. Doch es war gut so, denn anderenfalls hätte die Fülle des Gebotenen in dem zur Verfügung stehenden Zeitraum nicht untergebracht werden können, aber niemand hat ob des frühen Aufstehens gemurrt, denn es war wieder ein strahlender Tag und es sollte in die Berge gehen.

Pünktlich 6.32 Uhr fuhren wir von Gleis 11 des Münchner Hauptbahnhofs mit unserem modernen und sehr geräumigen VT 24 (mit Diesel auf elektrifizierten Strecken) in Richtung Rosenheim — Kufstein los — die Stimmung war bestens, denn man ahnte bereits die „Bonbons“, die im Laufe des Tages verabreicht werden sollten. Der 3-teilige Triebwagen hatte nur einen allerdings sehr fühlbaren Mangel, er wies keinerlei Lautsprecheranlage zwecks Durchsage an die Teilnehmer auf, obgleich von der DB als „ideales Fahrzeug für Gesellschaftsfahrten“ deklariert. So musste mehrmals gepfiffen und auf Bahnsteigen versammelt werden, um wichtige Ansagen an die Teilnehmer machen zu können.

In Jenbach (Tirol) fand die erste „Orgie“ statt. Links Zillertal-, rechts Achenseebahn mit ihren hübschen und auf Hochglanz polierten und lustig dampfenden Lokomotivchen (Baujahr 1889), die immer aussehen, als seien sie entgleist. Herr Betriebsleiter Mathoi erwartete uns schon und verfrachtete uns unverzüglich in einen abfahrtsbereiten Zug, der — ehe wir verschlafen konnten — abfuhr, ein Stück die Zahnstangenstrecke hinauf, an idyllischen Tiroler Häuschen oder blühenden Almen vorbei — es war eine Wucht. Wieder unten angekommen, hatten die Verkehrsfreunde noch fast eine halbe Stunde Zeit und Gelegenheit, Anlagen und Fahrzeuge sowohl der Achenseebahn als

auch der Zillertalbahn zu knipsen oder zu untersuchen; jedenfalls glich der Bahnhof Jenbach einem „Schlachtfeld“ und alles vollzog sich so selbstverständlich ohne „amtliches“ Eingreifen — wir waren ja in Österreich!

Pünktlich 9.58 Uhr fuhr unser Sondertriebwagen weiter nach Solbad Hall, leider mit einer betriebsbedingten Verspätung (2 verspätete Nachtschnellzüge mussten wir vorlassen), so dass sich unser ohnehin angespanntes Programm um rd. 30 Minuten verschob. Wie vorgesehen, wartete in Hall die „Mutter mit ihren 4 Kinderchen“ auf uns; es war die 2. Orgie, wie dieser Sonderzug der Innsbrucker Verkehrsbetriebe gestürmt wurde. Zwei leitende Herren des Unternehmens blieben den ganzen Tag über bei uns und standen den unzähligen Fragen oeduldig Rede und Antwort. In geteilten Gruppen besichtigten wir die Hungerburgbahn (mit überwältigend schönem Ausblick vom Hungerburg-Plateau auf die tief unten im Sonnenlicht badende Stadt Innsbruck) und fuhren in einer Rundfahrt das „Netz“ ab, so dass innerhalb von 2 Stunden schon diese beiden Programmpunkte von sämtlichen Teilnehmern absolviert waren.

Das Mittagessen nahmen wir in einer am Berg Isel oberhalb des Strassenbahndepots gelegenen Gaststätte ein, und wer gesättigt war, konnte sogleich hinunterlaufen und Depots und Werkstätten „durchkämmen“. Der zum Teil museale, vor allem so vielfältige Wagenpark der Innsbrucker Verkehrsbetriebe dürfte den Filmverkaufs-Umsatz der umliegenden Fotogeschäfte und Drogerien nicht unerheblich gesteigert haben. Nach dieser 3. Orgie folgte die 4. in Gestalt unserer Weiterfahrt mit dem Fünf-Wagenzug hinauf nach Igls — für die meisten der Teilnehmer war diese Fahrt wohl der absolute Höhepunkt der Tagung, denn es handelt sich in der Tat um eine der landschaftlich herrlichsten und technisch und betrieblich interessantesten Strassenbahnstrecken, die es überhaupt noch gibt, zumal wir sie in dieser Form, in lustigen und luftigen Wägelchen aus „Urgrossmutter's Nähkörbchen“ erleben durften. Aber es gab kaum eine Verschnaufpause: kaum in Igls angelangt und von den Eindrücken der Strecke noch überwältigt, ging es schon wieder zurück, denn es sollte ja noch die gesamte Stubaitalbahn bis hinauf nach Fulpners abgefahren werden. So „stiefelten“ wir also vom Depot Berg Isel die 200 Meter zum Stubaitalbahnhof, wo unser aus 3 Wagen bestehender Sonderzug gerade zusammengestellt worden war. Zwischendurch wurden Wasserkräne und Er-

frischungsbuden gestürmt, denn es war eine blödsinnige Hitze.

Zügig ging es dann mit unserem „Stubai-Express“ wieder hinauf in die grossartige Tiroler Bergwelt, zunächst durch einen stockfinsternen Kehrtunnel, dann an Almen, Bergmassiven und der neuen Europa-Auto-bahnbrücke vorbei bis auf ca. 1000 Meter Höhe, während die Endstation Fulpmes wieder etwas tiefer liegt und über eine interessante, modellbahnmässig anmutende Serpentin-Streckenführung erreicht wird. Die in Fulpmes ursprünglich angesetzte Kaffeepause mit Tagungsausklang musste wegen der vorgeschrittenen Zeit entfallen. Auf der Hinfahrt nach Fulpmes hatten wir ganz nebenbei noch das interessante Schauspiel eines defekten Lyra-Bügels auf unserem Triebwagen, der fortwährend auf- und abwippte und mehrmals neben die Fahrleitung geriet und die technisch Versierten unter uns bekannten sich zu der Behauptung, dass nicht der Bügel defekt, sondern die Fahrleitung schlecht verlegt sei. Jedenfalls gab es droben in Fulpmes allerseits ein schallendes Gelächter, als der Fahrer unseres Sonderzuges während des kurzen Aufenthaltes auf das Dach stieg, den „böartigen“ Bügel einfach abmontierte und einen neuen aufsetzte (schliesslich hat ja auch jeder vernünftige Autofahrer einen Ersatzreifen bei sich). Nach diesem netten Intermezzo und Umrangieren unseres Zuges ging es wieder talwärts und Viele begutachteten verständlicherweise, ob wohl der neue Bügel besser „spurte“ als der nunmehr ausrangierte; nun, er „spurte“, und so gelangten wir nach abermaliger genussreicher Fahrt zum Stubaitalbahnstation zurück.

Es verblieb nur noch eine halbe Stunde Zeit bis zur Ab- und Rückfahrt unseres VT 24 vom Innsbrucker Westbahnhof über die Karwendelbahn nach München. So hatte Jeder nur ein paar Minuten Zeit, um sich eine Erfrischung zu gönnen, denn Eisenbahnfahrpläne — und auch der Tagungsleiter — sind immer unbarmherzig.

Obwohl die Sonne inzwischen untergegangen war, brachte die Auffahrt zur majestätischen Karwendelhöhe in der aufkommenden Dämmerung nochmals einen Höhepunkt landschaftlichen Erlebens, der aber von vielen

Teilnehmern vielleicht nicht mehr mit vollem Bewusstsein aufgenommen wurde, denn sie waren von dem Gebotenen im Tagesablauf erdrückt worden. So brach die Dunkelheit herein und man besprach lebhaft und beeindruckt das Geschehen des zu Ende gehenden Tages. Der zollabfertigungsmässig bedingte zehnminütige Aufenthalt in Mittenwald wurde benutzt, um in bereits erwähnter Ermangelung einer Lautsprecher-Durchsage auf dem Bahnsteig einen kurzen „Tagungsausklang“ in Form einer zusammenge-drängten Abschiedsansprache des Tagungsleiters zu improvisieren. Dann ging es in flotter Fahrt nach München zurück, und mancher Kamerad sass für den Rest der Fahrt in einer Ecke, um den Schlaf des Gerechten zu schlafen, von der übergrossen Fülle des Erlebten und Geschehenen „am Boden zerstört“.

Nach der Ankunft auf dem Münchner Hauptbahnhof gab es noch eine sehr herzliche Abschieds-Zeremonie mit vielen aufrechten Dankesworten und Wünschen an den Tagungsleiter, der das Empfinden haben durfte, es einmal wieder gut gemacht zu haben. Dann ging man auseinander, und auch diese Jahrestagung gehörte in Minutenschnelle der Vergangenheit an. Für Viele mag sie in diesem Jahre strapaziös gewesen sein, aber niemand wird sagen wollen, sie hätte schöner sein können.

Unser Aller Dank gilt:  
den Verkehrsbetrieben München,  
den Innsbrucker Verkehrsbetrieben,  
der Achenseebahn AG,  
der Krauss-Maffei AG,  
der Stadt München für das schöne Prospektmaterial,  
der Ausstellungsleitung der IVA, sowie  
der Deutschen Bundesbahn für den Sonderzug, nicht zuletzt aber unseren Münchner Freunden Peter Wagner und Max Bierl für die hervorragende organisatorische Mithilfe, ferner auch unserem Freunde Hans Lehnhart, Wien, für die ausgehändigten Unterlagen über den Wagenpark Innsbruck. Auch Presse und Rundfunk sei an dieser Stelle für ihre Aufgeschlossenheit verbindlich gedankt.  
Günter Stetza

## Extrakt aus sieben Fahrten

von Dipl.-Ing. W. Biedenkopf, Würzburg

(Schluss aus DVA 249)

Oft habe ich mir schon überlegt, warum die Züge zwischen Mannheim und Karlsruhe so viel schneller fahren können als zwischen Mannheim und Frankfurt. Beide Strecken sind topfeben und haben kaum Krümmun-

gen, beide sind elektrifiziert. Jetzt weiss ich es: Die Gleispläne im Frankfurter Vorfeld sind so ungünstig, dass man ab Sportfeld nur noch mit 50—60 km/h dahinschleichen kann, nachdem die erste Weiche im krummen Strang befahren wurde. Nachein-

