

# 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.

21. Jahrgang

OKTOBER 1966

Nr. 263

## Die „europäische“ Kupplung kommt

Das langwierige Tauziehen um das Zustandekommen einer automatischen Kupplung für alle europäischen Eisenbahnen scheint seinem Ende nun entgegenzugehen, denn wie aus Kreisen der DB verlautet, werden in Kürze versuchsweise zwei Lok der DB, und zwar eine V 200 und eine E 40, mit

Unser Foto zeigt, wie die als „europäisch“ deklarierte automatische Kupplung aussieht. Sie vermag nicht nur die Zug- und Druckkräfte zu übernehmen, sondern verbindet auch die Druckluftleitungen für die Bremsen sowie die elektrischen Leitungen automatisch.

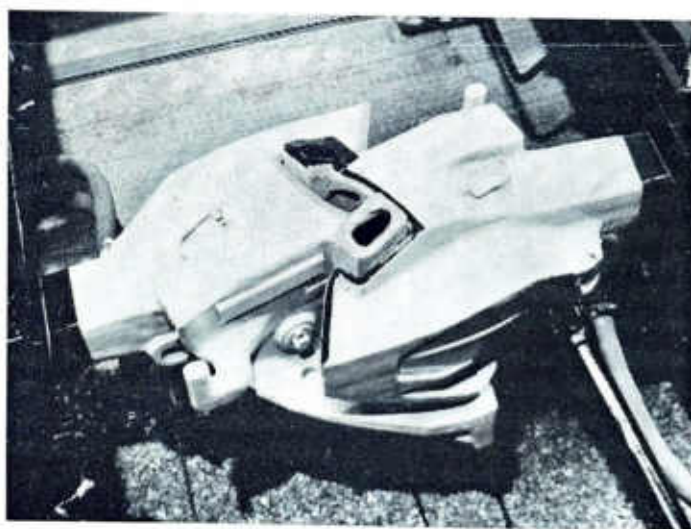


Foto: UIC

der neuen Kupplung ausgerüstet. Die V 200 soll, wenn die letzten Probleme gelöst sind, sogar einen Reisezug regelmässig zwischen Paderborn und Hamburg befördern. An beiden Enden des Zuges wird je eine automatische Kupplung eingebaut.

Auf einer demnächst stattfindenden Experten-Konferenz, auf der sich Fachleute aus West und Ost treffen, soll darüber entschieden werden, ob die neue Kupplung von allen Staaten bzw. Eisenbahnen anerkannt wird.

# DIE VERKEHRS-LAGE

## a) Eisenbahnen:

Auf der **Wittlager Kreisbahn** GmbH wurde am 24. September 1966 der Personenverkehr auf der Schiene zugunsten eines Stassenverkehrs stillgelegt. Der Güterverkehr auf der Schiene bleibt vorerst bestehen.

Petersen

Der Betrieb auf der **Trossinger Eisenbahn** wird durchweg mit dem 2x ET 5 durchgeführt. Der 4x ET ist nur frühmorgens im Einsatz; die Ellok sowie der EB 7 stehen vor dem Depot abgestellt.

Todt

Seit 1. August 1966 ist der Personenverkehr zwischen Mixnitz und St. Erhard der **Steiermärkischen Landesbahnen** eingestellt, Ersatz durch schon bisher verkehrende Postautobusse.

Lehnhart

Auf einer Fahrt durch **Südtirol** habe ich die folgenden Feststellungen gemacht:

**Bozen — Kaltern — St. Anton** — nur noch Güterverkehr bis Kaltern, Reststrecke stillgelegt und beseitigt, die **Guntschnabahn** in Bozen ist seit 2 Jahren stillgelegt, bei der **Rittnerbahn** ist das Gleis zwischen Walterplatz und Talbahnhof unterbrochen, dagegen fährt die Strab **Mariae Himmelfahrt — Oberbozen — Klobenstein** noch mit je 9 Fahrten (2 Züge) mit Anschluss an die Seilbahn in Oberbozen. Die Zahnradstrecke Rittnerbahnhof — Oberbozen wird noch für einige Monate Materialtransporten dienen, dann Abbruch, ich sah 2 Zahnrad-Tw, von denen einer nach Wien ins Museum kommen soll.

Dufey

## b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Amsterdam:** Seit 27. 6. neue OmL 36: Bos & Lommerplein — NS-Bf. Sloterdijk — Coentunnel — Tuindorp Oostzaan (Anschluss OmL 35) durch den neuen 1,5 km langen Coentunnel unter dem Noordzeekanaal. Seit 1. 7. Klein-OmL 30 verlängert: Purmerplein — Durgerdam — Ransdorp — Schellingwoude — Purmerplein als Ersatz für eine am gleichen Tage eingestellte Privat-OmL.

v. d. Gragt

**Bremen:** Baubeginn einer 8 km langen Strab-Neubaustrecke auf eigenem Bahnkörper Kirchbachstr. — Kurt-Schumacher-Allee — Strassenbahnhof Vahr (Fertigstellung Sommer 1967), zweiter Bauabschnitt: Vahr — Blockdiek (Fertigstellung nicht genau bekannt). Gleichzeitig wurden zur Bedienung dieser neuen Strecke 30 4x Gl-Tw und 24 4x Gl-Bw bei Hansa Waggonbau in Auftrag gegeben.

Lübbers

**Cagliari** (Sardinien): Es verkehren nur noch die SL 1, M (Montserrat) und P (Poetto).

Lehnhart

**Erfurt:** SL 2 blieb auch nach Beendigung der IGA (Internationale Gartenausstellung) voll in Betrieb: Stadtpark — IGA — Gothaer Str., dagegen wurde SL 1 bis zur Schleife Dallbergsweg verkürzt (statt früher zur Hochheimer Str.).

v. d. Gragt

**Neapel:** SL 34 wurde auf Omn-Betrieb umgestellt, es sind nur noch die SL 1, 2, 4 und 29 in Betrieb.

Lehnhart

**Rhein-Haardtbahn:** In Bad Dürkheim wurde ab 10. 1. 1966 ein Stadt-Omnibusverkehr, zunächst nur werktags, eingerichtet: OmL A Bahnhof — Seebach — Rudolf-Bart-Siedlung, B Bahnhof — Triftsiedlung, und C Bahnhof — Volkshelstätte Sonnenwende. Seit 1. 5. 66 OmL A als Ausflugslinie verlängert bis „Drei Eichen“ (Linie E), neue Ausflugslinie D Bahnhof — Klostersiedlung Limburg, wechselnder Fahrplan. OmL A meist alle 40—60 Min, in HVZ öfters. Einstellung der OmL C (nur noch 3x tägl.) geplant. Der Betrieb erfolgt durch angemietete Om der Stadtwerke Mannheim. Weiterbestand der OmL A und B jedoch durch Zuschuss der Stadt und starken Schüler-, Berufs- und Individualverkehr gesichert.

N. Müller

**Schaffhausen:** Die Stilllegung des restlichen Strab-Betriebes fand am 24. 9. 1966 statt.

**S. N. C. V.** (Belgien): Gruppe **Antwerpen** — SL 64 (Antwerpen — Brasschaat — Wuustwezel/Holl. Grenze) soll noch in diesem Herbst auf Om-Betrieb umgestellt werden, Betrieb durch holländ. BBA, neue Linie Breda — Antwerpen (Grenzübergangsverkehr).

v. d. Gragt

**Völklingen:** ObL 4 ganz auf Omn-Betrieb umgestellt, ObL 3 nur noch ausserhalb HVZ mit Obussen bedient, sonst gleichfalls nur noch Om-Betrieb.

Stetza

**Westerland** (Sylt): Die ex Herford erworbenen Bw 28, 29, 35 bis 40 laufen dort unter der gleichen Nummer. Bei den V-Lok 20 und VT 23 wurden dafür zusätzliche Kuppungen eingebaut. VT 1 ex Plettenberg ist abgestellt.

Lübbers

**Wien:** Seit 16. 7. SL 17 und 317 zu neuer Liniengruppe zusammengefasst: 317 Floridsdorf — Gross Enzersdorf, 217 Floridsdorf — Englisch Feld und 17 Floridsdorf — Hossplatz (HVZ), damit wurde SL 317 mit 56 Min. Fahrzeit die derzeit längste Wiener SL.

Lehnhart

**Wuppertal:** Am 27. 8. wurde in Elberfeld auf dem Normalspurnetz der Talsohle das Ost-West-Gleis Plüschowstr. (Haspel) — Bundesallee — Ohligsmühle für die SL 1, 11 und 21 in Betrieb genommen und die bis-



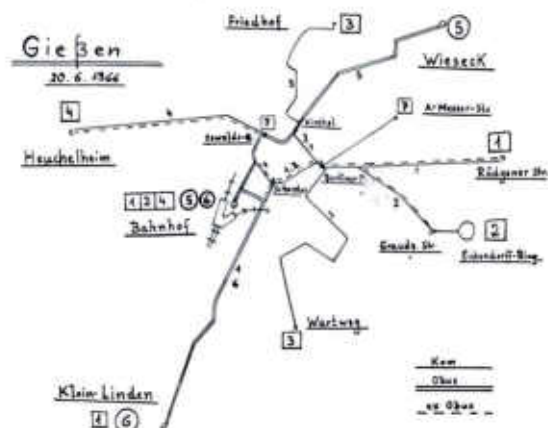
herige Streckenführung über Hofkamp — Rathaus Elberfeld — Kasinostr. stillgelegt. Die alte Strecke bleibt jedoch für den Stationbetrieb und als Umfahrung bei Verkehrsstörungen betriebsfähig erhalten.

Leimbach

e) Das Liniennetz:

heute Giessen (Stand 20. 6. 1966)

OmL 1 Rödgener Str. — Berliner Platz — Selterstor — Bahnhof (nur 8 bis 20 Uhr)



OmL 1 Rödgener Str. — Berliner Platz — Selterstor — Klein Linden (bis 8 und nach 20 Uhr)

OmL 2 Bahnhof — Selterstor — Graudenzer Str. — Eichendorffring

OmL 3 Wartweg — Schiffenberger Weg — Berliner Platz — Kirchenplatz — Friedhof

OmL 4 Bahnhof — Selterstor — Hessenhalle — Heuchelheim

ObL 5 Bahnhof — Oswaldsgarten — Kirchenplatz — Wieseck

ObL 6 Bahnhof — Klein Linden (nur 8 bis 20 Uhr)

OmL 7 Oswaldsgarten — Kirchenplatz — Berliner Platz — Aug.-Messer-Str. (nur werktags 8 bis 16.30 Uhr)

Die früheren ObL 1, 2 und 4 werden jetzt von OmL befahren; der Knotenpunkt Selterstor ist z.Zt. für Obusse nicht befahrbar, ObL 5 befährt die Neubaustrecke nach Wieseck.

Frequenz: 1, 3, 4 und 6 = alle 20 Min.,  
2 und 5 = alle 15 Min.,  
7 = alle 30 Min.

Söhnlein

## ALLGEMEINES

**Reder:** Ende Oktober 1966 wird in Madrid ein provisorisches **Eisenbahn-Museum der RENFE** eröffnet.

**Leimbach:** In Kreisen der Eisenbahnfreunde wird neuerdings häufig Klage darüber geführt, dass — durch den Strukturwandel hervorgerufen — die Bespannungen unserer Züge infolge des massierten Auftretens von Ellok und Diesellok eintönig und langweilig geworden sind. Von der **Murqtaibahn** Rastatt — Freudenstadt kann ich genau das Gegenteil berichten. Hier ist der Dampftrieb noch lange nicht abgeschafft, obwohl die V 100 in einer Spezialausführung mit Getriebebremse (speziell zum Einsatz auf dieser Strecke) zum diesjährigen Sommerfahrplan auch hier ihren Einzug gehalten hat. Besonders die Steilstrecke zwischen Baiersbronn und Freudenstadt ist betrieblich recht interessant, denn hier verlässt die Bahn das Tal der Murg, um in einer Steigung von 1 : 20 die Höhen von Freudenstadt zu erklimmen. Bis in die Mitte der zwanziger Jahre war hier noch Zahnradbetrieb!

So sah ich zum Beispiel am 13. 8. 66 den Eilzug E 770 Karlsruhe — Freudenstadt, der bis Baiersbronn schon mit einer V 100 und einer Dampflok der Reihe 50 bei neun Vierachsern Zuggewicht bespannt war, sich wie

folgt für die Bezwingung der Steigungsstrecke wappnen: An der Zugspitze 2 Diesellok V 100 und eine Dampflok Reihe 50 und am Schluss als Schiebelok eine Dampflok Reihe 94 (preuss. T 16<sup>1</sup>). Also mit vier Maschinen zu Berg! Der Höhenunterschied zwischen Baiersbronn und Freudenstadt-Stadt beträgt bei einer Streckenlänge von 5,7 km 195 Meter.

**Cappel:** Datenzusammenstellung  
**Barmer Strassenbahn / Strassenbahn Barmen — Schwelm — Milspe**

1. 9. 1894 Barmen, Alter Markt — Hekkinghausen
8. 11. 1895 Barmen, Alter Markt — Westkotten — Wichlinghauser Markt
1. 9. 1897 Wichlinghauser Markt — Berliner Str. — Werlestr.
1. 9. 1897 Barmen, Am Clef/Fischertal — Langerfeld — Schwelm Brunnen Nord
15. 12. 1897 Barmen, Am Clef — Hauptbahnhof Barmen
10. 10. 1903 Barmen, Alter Markt — Schlachthof
18. 1. 1907 Schwelm — Milspe
16. 12. 1908 Wichlinghauser Markt — Beckacker — Hottenstein — Hasslinghausen
- 1910 Kleinbahn Schlachthof — Reichsbahnhof Loh

- |                               |  |                            |   |
|-------------------------------|--|----------------------------|---|
| 1. 10. 1911                   | Hasslinghausen — Hiddinghausen   |                            |   |
| 1. 9. 1911 -<br>13. 6. 1912 } | Schlachthof — Hatzfeld   | 6. 8. 1914<br>12. 12. 1914 | Loher Str. — Städt. Krankenhaus Barmen SL 2 benutzt die Gleise der Strab Barmen-Elberfeld nun im Abschnitt Barmen, Alter Markt — Loher Str. mit |
| 13. 7. 1912                   | Wuppertal, Schillerstr. — Forsthaus — Wichlinghauser Str. — Bf. Rittershausen eingestellt  | 1. 7. 1926                 |   |
| 1912                          | Neuanlage eines neuen Gleises und einer neuen Weiche in Barmen am Stadttheater   | 20. 10. 1927               | Forsthaus — Toelleturm  |
| 27. 9. 1913                   | Barmen Hauptbahnhof — Milspe, durchgehend  | 1. 10. 1929                | Tarifgemeinschaft zwischen Barmer und Elberfelder Bahnen  |
| 27. 9. 1913                   | im Zusammenhang mit der Durchführung Barmen — Milspe wird der Verkehr auf dem kurzen Streckenabschnitt Schwelm Drebes — Brunnen Nord eingestellt | 23. 2. 1931                | Kohlentransporte Schlachthof — E-Werk durch Ellok mit Spezialwagen, Erstellung des Kohlenbecherwerkes Schlachthof                               |
| 27. 9. 1913                   | Barmer SL 2 benutzt die Gleise der Strab Barmen-Elberfeld auf dem „Neuen Weg“ zwischen Alter Markt und Hauptbahnhof Barmen mit.                  | 1. 1. 1940                 | Barmer Strab und Schwelm-Milsper Bahn gehen in die „Wuppertaler Bahnen“ AG über   |
|                               |  | 13. 3. 1945                | Fliegerangriff auf Heckinghausen und Oberbarmen, Wagenhalle Heckinghausen schwer beschädigt   |
|                               |  | 25. 6. 1948                | Eröffnung SL 18 Schwelm Wilhelmstr. — Elberfeld Tannenbergstrasse   |
|                               |  | 16. 5. 1949                | SL 18 bis Sonnborn verlängert.  |

## LOKWESEN

**Lübbers:** Der Schmalspur-VT 65 der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya wurde nach Sylt verkauft; dort ist er vorläufig abgestellt.

**Petersen:** Bei der **Bentheimer Eisenbahn AG** sind in Neuenhaus 3 Personenwagen (AC4i 202, C4i 224 und C4i Nr. ?) abgestellt; ebenfalls Dampflok 24. Im Lokschuppen steht Dampflok 22 (beide Elnalok D h2) als Reservelok. In Bentheim rangieren 2 MaK-Lok für die DB, in Nordhorn rangiert die D 12, Fahrzeugpark (Stand 1. 8. 66) ist:

### Diesellok:

- D 1 und D 2 (je 600 PS, Achsfolge D),
- D 3, D 4 und D 5 (je 1000 PS, Achsfolge D)

- D 6 (800 PS, Achsfolge D)
- D 8 (1000 PS, Achsfolge D)
- und D 12 (240 PS, Achsfolge C),
- sämtl. MaK.

### Triebwagen:

- VT 1—3 400 PS, 4x Esslingen
- T 2 150 PS, 2x Uerdingen
- VS 21 4x, Esslingen, zu VT 1—3
- VB 22 4x, Esslingen, zu VT 1—3
- VB 24 2x Uerdingen, zu T 2
- VB 25 u. 26 4x Esslingen, laufen mit VT 1—3

ausserdem sind noch einige Personen- und Güterwagen vorhanden.

Die T2 ist wie DB VT 98, VB 25 und 26 sind in der modernen Wagenform gebaut.

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Strassenbahnen:

**Berlin:** Mit der Ausmusterung der Bw 866 und 896 sind bei der BVG-West sämtliche Wagen des Typs BM 28/35 (851—900) verschwunden. BVB

**Bern:** neu: 4x GI-Tw 401 (Schlieren/Oerlikon). EA.

**Bingen:** zur Wagenpark-Geschichte, DVA 259/2041: Während des Krieges fuhr in **Bremen** ein Gefangenentransportwagen (Bw) T 5 ex Bingen (Nr. unbekannt), Verbleib unbekannt, Foto jedoch vorhanden.

Lübbers

**Bremen:** Tw 259 = a. Lübbers

**Dessau:** Der derzeitige Wagenpark besteht aus: Tw 21—25 (ER, LOWA 57) und Bw 107—112 (IV) (ER, LOWA 57). Die ex



Den Haag-Bw 108—112 und 125 (IV) sind abgestellt. Tw 3298 (ex BVG-Ost) kam nie zum Einsatz und ist ebenfalls abgestellt. Tw 23 (ex BVG-Ost 5599) und 24 und 38 (ex BVG-Ost 3243 und 3260) sind nicht = a, sondern noch immer abgestellt. Ferner in Betrieb Tw 30—41 und Bw 101—102 (KSW) und 113—120.  
v. d. Gragt

**Innsbruck:** neu 6x Gl-Tw 71—77 (Lohner, ER).  
Lehnhart

**Schöneiche-Kalkberge:** Der ex BVG-Ost Tw 5622 wurde jetzt unter der Nummer 12 in Betrieb genommen.  
BVB

**Strausberg:** Post-Bw und später Ar.-Bw 8 (Bj. 1921) wurde ausgemustert und zum Hühnerstall degradiert.  
BVB

**Wien:** neu 6x Gl-Tw 4631—4640 (SGP, ER).  
Lehnhart

Wagenpark-Geschichte **Barmer Bergbahn** (Betrieb Toelleturm), Fortsetzung aus DVA 262/2068,

Bw 48—51 2x ex Euskirchener Klb., davon  
48 = 52 = a  
49 = 154 = Wuppertal  
741,  
50—51 = a (Bj. unbek.)

Tw V 4x, Ellok, Fgst. ex Barmen 16,  
= Wuppertal 601 (Nor-  
spur), nach Neuss ver-  
kauft (Bj. unbekannt)

Tw 27—35 (II) Bj. 1928/29 = Wuppertal  
27—35, sämtl. = a.  
- Ende -

#### b) Omnibusse:

**Wien:** neu Gl-Omn 4758, Doppeldeck-  
Omn 4852—4855 und Normalbus 5896—5898  
(Saurer).  
Lehnhart

#### Wagenpark-Geschichte Dortmund:

26—35 Bj. 1929 Krupp/Schöndorff,  
sämtl. = a  
38—40 Bj. 1934 Krupp/DUWAG, sämtl. = a  
49—50 Bj. 1937 Magirus/DUWAG,  
sämtl. = a  
1—5 Bj. 1938 Magirus/Uer, sämtl. = a  
6—9 Bj. ? ? , sämtl. = a  
10—11 Bj. 1938 Dai, sämtl. = a  
12 Bj. 1934 Krupp, = a  
13 Bj. 1946 KM, = a  
14—15 Bj. 1948 KM, = a  
16 Bj. 1944 Dai, = a  
17 Bj. 1948 MAN, = a  
(Fortsetzung folgt)  
Pfaff

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Über unsere Jahrestagung 1966 sind bisher die folgenden Veröffentlichungen bekannt geworden:

**Abend-Zeitung, Basel** (1. 8. 66): „Was sind Verkehrsamateure?“

**Freiburger Zeitung** (1. 8. 66): „Verkehrsexperten aus Leidenschaft“

**Basler Volksblatt** (2. 8. 66): „Verkehrsamateure in Basel“

**Basler Nachrichten** (3. 8. 66): „100 Verkehrsamateure in unserer Stadt“

**Badische Zeitung, Freiburg** (5. 8. 66): „Studium des Nahverkehrs als Hobby“

**Basler Woche** (5. 8. 66): „Verkehrsamateure“

**National-Zeitung, Basel** (6. 8. 66): „Verkehr als Steckenpferd“ (mit einer guten Abbildung)

**National-Zeitung, Basel** (8. 8. 66): „Verkehrsamateure beim Modelleisenbahnclub“

**Basler Nachrichten** (8. 8. 66): „Besichtigung von „Original“ und „Modell““

**Doppelstab, Basel** (9. 8. 66): „Die Verkehrsamateure besuchten Basel“

**Der öffentliche Verkehr, Bern** (August 1966): „Was sind Verkehrs-Amateure?“

**VDI-Nachrichten (23. 3. 66):** „Belgien modernisiert die Eisenbahn“, sehr ausführlicher Aufsatz über die gegenwärtige und zukünftige Konzeption bei der SNCB mit besonderem Schwergewicht auf die technische Fortentwicklung,

**desgl.** (20. 4. 66): „U-Strassenbahn für Mannheim“, ebenfalls sehr ausführlicher und mit einem Netzbild ausgestatteter Bericht über die Verkehrsplanung im Rhein-Neckar-Raum, die als Besonderheit zwei U-Bahnlinien für Mannheim vorsieht. Standau

**Schwäbische Donau-Zeitung** (10. 8. 66): „Zu Fuss gehts oft genauso schnell“, kritischer bebildeter Aufsatz über die schwierige Lage der öffentlichen Verkehrsmittel, sich im Wettbewerb mit dem Auto zu behaupten. Ein Beispiel aus Ulm als Mahnruf für eine Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsbetriebe.  
Bormann

**Rheinische Post, Düsseldorf** (31. 8. 66): „Der Kaiser fuhr durch Birten“, deprimierender Nachruf an eine verblichene Bahn, die „Boxteler Bahn“ mit ihren heute verfallenen Gebäuden und von Unkraut überwucherten Strecken.



**The Mersey Railway**, von G. W. Parkin, 64 S. illustriert, sh 15/6, Verlag Oakwood Press, Tandridge Lane, Lingfield (Surrey)/England.

Die nett gestaltete Broschüre gibt einen umfassenden und dem der englischen Sprache nicht ganz mächtigen Leser verständlichen Überblick über diese wenig bekannte Bahn, die als städteverbindende U-Bahn in der entsprechenden Literatur häufig zu kurz kommt. Dem Verkehrsfreund kann die Beschaffung dieses — zumal sehr billigen — Büchleins durchaus empfohlen werden.

**Glasgow Trolleybuses**, von Brian T. Deans, 56 S. und reich bebildert, Scottish Tramway Museum Society, 46 Wellshot Drive, Cambuslang, Glasgow (Scotland), sh 6/8.

Dieses im britischen DIN A 5 Format erschienene Buch kann als lückenlose Denkschrift über den Trolleybusbetrieb der Millionenstadt Glasgow betrachtet werden und, da die Stilllegung dieses Betriebszweiges für 1967 vorgesehen ist, erstreckt sich der Inhalt auch schon auf die Zeitspanne von 1949 bis 1967, ist also eine abgeschlossene Geschichte. Viele Bilder und eine ausführliche

Wagenpark-Statistik machen das Werk besonders für den Verkehrsfreund attraktiv.

**Tramleven** heisst eine neue belgische Zeitschrift, die das inzwischen gut bekannt gewordene Strassenbahn-Museum AMUTRA, Brüssel, in dreimonatiger Folge herausgibt. Sie beschäftigt sich im wesentlichen mit den Museums-Objekten, aber auch mit aktuellen Mitteilungen über belgische und ausländische Strab-Betriebe. Ein regelmässiger Bezug dieser Zeitschrift kann bei der Verwaltung des AMUTRA-Museums in Brüssel (Wielemans Ceuppenslaan 47, Bruxelles 19) beantragt werden.

**Verkehrs-Berichte** ist der neue Name der vom bekannten Verlag Werner Böttcher, Dortmund, herausgegebenen „Kleinbahn-Berichte“. Das kürzlich erschienene Heft 46 (August 1966) bringt interessante Einzelheiten über die Wieslocher Nebenbahnstrecken der SWEG, über die Jülicher Kreisbahn und die Nebenbahn Bad Friedrichshall-Ohrnberg der WEG und weitere Informationen. Ein Bilderteil auf den Umschlagseiten weist mehrere Aufnahmen historischer Fahrzeuge auf.

## Die Nord-Süd-S-Bahn — eine unterirdische Eisenbahnstrecke in Berlin

von Dipl.-Kaufmann Carl-W. Schmiedeke, Berlin

(Schluss aus DVA 261)

Der Stettiner Bahnhof, der Bahnhof Potsdamer Platz und der Anhalter Bahnhof waren als viergleisige Bahnhöfe für Richtungsbetrieb ausgelegt. Am Stettiner Bahnhof waren die beiden inneren Gleise für die von Norden und Süden kommenden und hier endenden Züge bestimmt. Am Potsdamer Platz sollten die Südring-Züge die Innenlage einnehmen. Infolge Fehlens der Ringzüge wurden die Innengleise zumeist wie am Stettiner Bahnhof für die hier endenden und beginnenden Verstärkungszüge benutzt. Am Anhalter Bahnhof waren die äusseren Gleise für die Verbindungsbahn zum Görlitzer Bahnhof vorgesehen. Da es zum Bau dieser Bahn nicht gekommen ist, wurde das westliche Aussengleis überhaupt nicht verlegt, das westliche Innengleis für den gesamten Verkehr nach Süden, das östliche Innengleis für die von Schöneberg und das östliche Aussengleis für die von Papestrasse kommenden Züge benutzt. Zu erwähnen ist noch, dass hier zur Erleichterung der Fernreisenden ein Tunnelausgang direkt auf den Querbahnsteig des Fernbahnhofs mündete.

Kehranlagen sind vorhanden nördlich und südlich des Stettiner Bahnhofs, nördlich des Bahnhofs Potsdamer Platz und südlich des Anhalter Bahnhofs. Die behelfsmässige Kehr-

anlage, die ein Kehren der Züge südlich des Bahnhofs Unter den Linden ermöglichte, wurde vor einiger Zeit entfernt.

Für die Gleise wurden 30 m lange auf Holzschwellen verlegte Schienen verwendet. Sämtliche Gleisüberschneidungen wurden, wie erwähnt, als niveaufreie Schienenkreuzungen erstellt. Das gilt sowohl für die Einführung der südlichen Vorortstrecken — hier unterfährt die Wannseebahn die von Papestrasse kommenden Züge — als auch für die am Potsdamer Platz und Anhalter Bahnhof bereits berücksichtigte Eingliederung der Ringbahn und der Verbindungsbahn zum Görlitzer Bahnhof. Die selbsttätige Streckenblockanlage war für einen Zugabstand von 1½ Minuten ausgebildet. Das bedeutet theoretisch eine stündliche Folge von 40 Zügen in jeder Richtung. Die praktische Grenze dürfte jedoch bei 32 bis 36 Zügen gelegen haben. Fahrplanmässig führen nach der Betriebseröffnung in der HVZ 27 Züge pro Stunde und Richtung.

### Baukosten

Die Baukosten der Tunnelstrecke betragen ohne allgemeine Unkosten, Verwaltung und ohne Kosten für die Einführung der Vorortstrecken rd. 127 Mio RM, das sind pro km



22 Mio RM. Sie lagen um rd. 3 Mio RM/km höher als die Baukosten der 10 Jahre früher gebauten städt. U-Bahn von Alexanderplatz nach Friedrichsfelde. Das teuerste Stück lag am Potsdamer Platz. Hier kosteten 572 m 19,6 Mio RM. Im Vergleich zur U-Bahn ist jedoch zu bedenken, dass der S-Bahn-Tunnel ein grösseres Profil, längere Bahnsteige und vielfach eine tiefere Baulage aufweist. Ausserdem besitzt der S-Bahn-Tunnel teilweise vier- und mehrgleisige Streckenabschnitte. Interessant ist vielleicht ein Vergleich mit den heutigen Kosten einer Schnellstraße im Berliner Stadtgebiet. Für den rd. 2 km langen Teilabschnitt der Steglitzer Schnellstrasse (Westtangente) zwischen Birkbusch- und Feuerbachstrasse, der sich gegenwärtig im Bau befindet, sind rd. 60 Mio DM (!) veranschlagt.

### Kriegsschäden

Wenige Tage vor Kriegsende wurde der Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel durch Sprengung der Tunneldecke am Landwehrkanal und Bombenschäden an der Spreeunterführung unter Wasser gesetzt. Bedingt durch den Umfang der Schäden und den damaligen Materialmangel dauerte es über ein Jahr, bis im Juni 1946 das erste Teilstück zwischen Friedrichstr. und Anhalter Bf. wieder in Betrieb genommen werden konnte. Auf der gesamten Tunnelstrecke konnte der Verkehr sogar erst im November 1947 wieder aufgenommen werden. Das Wasser verursachte vor allem an den mit Opaxitglas verkleideten Bahnhöfen schwere Schäden. Die Platten hielten im Gegensatz zu den mit Keramikachseln ausgekleideten Bahnhöfen des Nordabschnittes vielfach dem Wasser nicht stand und lösten sich.

Wenn auch der Betrieb wieder in vollem Umfang aufgenommen wurde, so war doch an Schönheitsreparaturen lange Zeit nicht zu denken. Als erster Bahnhof wurde in den 50er Jahren der Bf. Friedrichstr. renoviert. Gegenwärtig sind Erneuerungsarbeiten am Anhalter S-Bahnhof im Gange, wobei die Opaxitplatten durch hellgraue und rote Keramikachseln ersetzt werden.

### Betrieb nach dem Kriege

Die an der Nord-Süd-S-Bahnstrecke gelegenen Fernbahnhöfe erlitten sämtlich schwere Kriegsschäden. Der Potsdamer Fernbahnhof kam nach dem Krieg überhaupt nicht mehr in Betrieb. Der Anhalter und der Stettiner Bahnhof wurden nach behelfsmässigem Betrieb in den ersten Nachkriegsjahren im Mai 1952 vollends geschlossen. Auch das Geschäfts- und Behördenviertel um den Potsdamer Platz und Anhalter Bahnhof wurde

fast völlig zerstört, so dass die Nord-Süd-Bahn nach dem Kriege vor allem als Verbindung zwischen Ost- und West-Berlin und den Randgebieten Bedeutung erhielt. Die Nord-Süd-S-Bahn unterfährt die Sektorengrenze unmittelbar südlich des Potsdamer Platzes, so dass von den 6 Bahnhöfen lediglich der Anhalter Bf. in West-Berlin liegt. Die Streckenbelastung betrug Anfang 1961 im Berufsverkehr 16 Züge pro Stunde und Richtung. Hinzu kamen noch einzelne Einsatzzüge in der Hauptverkehrszeit.

Nach der Trennung auch des S-Bahn-Netzes im August 1961 blieb die Nord-Süd-S-Bahn als Transitstrecke erhalten. Die in Ost-Berlin gelegenen Bahnhöfe wurden mit Ausnahme des Bf. Friedrichstr. geschlossen. Die Züge fahren hier ohne Halt durch. Auf dem Bf. Friedrichstr. besteht eine Übergangsmöglichkeit zur Stadt- und Fernbahn in Richtung Westen und zur U-Bahn sowie unter bestimmten Voraussetzungen auch nach Ost-Berlin. Das S-BW Nordbahnhof ist weiterhin in Betrieb. Es ist zuständig für die 3 Zuggruppen der Nord-Süd-Bahn, und damit — obwohl in Ost-Berlin gelegen — ausschliesslich für das westliche S-Bahnnetz. Die Nord-Süd-S-Bahn dient heute nur noch als Verbindung der nördlichen und südlichen Vorortstrecken unter sich und mit der Stadtbahn. Sie wird heute von 9 Zügen pro Stunde und Richtung durchfahren. Hinzu kommen noch stündlich 3 Züge von Wannsee, die am Anhalter Bf. kehren, also nur einen sehr kleinen Teil des Tunnels mitbenutzen. Folgende Zugverbindungen über die Nord-Süd-S-Bahn bestehen gegenwärtig:

Frohnau — Wannsee mit Einsatzzügen Anhalter Bf. — Wannsee (Zuggruppe 1 und 1a)

Gesundbrunnen — Lichterfelde-Süd (Zuggruppe 2)

Heiligensee — Lichtenrade (Zuggruppe 3)

(Literaturangabe: Verkehrstechnik 1936, Heft 19 und 1940 Heft 9.

### Tabelle 1 —

**Bau- und Eröffnungsdaten des Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels** (Nach Angaben des „Arbeitskreises Berliner Nahverkehr“)

1. Rammschlag	4. 2. 1934
Eröffnung Stettiner Bf. —	
Unter den Linden	28. 7. 1936
„ Unter den Linden —	
Potsdamer Platz	15. 4. 1939
„ Potsdamer Platz — Gross-	
görschenstrasse	9. 10. 1939
„ Anhalter Bf. —	
Yorckstrasse	6. 11. 1939

