

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens und Organ des „Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA). Redaktion und Verlag: Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr), Henricistrasse 71.
Ruf: Essen (021 41) 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 51-7888 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

22. Jahrgang

AUGUST 1967

Nr. 273

Elektrifizierung im Vormarsch

Von 26 europäischen Eisenbahnnetzen be-
sassen am 1. 1. 1966 lediglich 4 noch keine
elektrifizierten Strecken. Unter den übrigen
22 war der Prozentsatz der elektrifizierten
Strecken im Verhältnis zur Gesamtlänge des
Streckennetzes sehr unterschiedlich: 4 Ver-
waltungen haben 50 bis 100% ihrer Strecken
unter dem Fahrdraht, acht 20 bis 50%, drei
10 bis 20%, fünf 1 bis 10% und zwei weni-
ger als 1%.

Am 1. 1. 1966 hielt das Schweizer Netz
der „Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn“ (BLS)
den Rekord mit 100%, dicht gefolgt von den
SBB mit 99,1%. Auf den 3. und 4. Platz kamen
die schwedischen und niederländischen Ei-
senbahnen mit 55,1 bzw. 50,2% elektrifizier-
tem Netz, gefolgt von den Eisenbahnen Ita-
liens (48,5%), Norwegens (46,9%), Luxem-
bourgs (40,4%), Österreichs (36,3%) und Bel-
giens (22,7%).

Den 10. Platz nahm die S.N.C.F. ein (21,7%),
gefolgt von der DB (21,2%) und der RENFE,
Spanien (20,1%). Unter den Verwaltungen
mit einem Prozentsatz zwischen 10 und 20%
befanden sich die Eisenbahnen der Tsche-

choslowakei (13,5%), Gross-Britanniens (12%)
und Portugals (11%). Danach kamen die
Netze mit einem Prozentsatz der elektrifizier-
ten Linien zwischen 1 und 10%: die polni-
schen Eisenbahnen (8,3%), die DR mit
6,6%, die Eisenbahnen Ungarns (5,4%), Ju-
goslawiens (4%) und Dänemarks (2%). Den
Schluss dieser interessanten Liste schliess-
lich bildeten die Eisenbahnen Rumäniens
(0,5%) und der Türkei (0,4%).

In allen Ländern mit elektrischer Zugför-
derung stellen die mit dieser Antriebsart
beförderten Brutto-Tonnen-km immer einen
wesentlichen Anteil der gesamten Tonnen-
km dar, ihr Prozentsatz liegt stets weit
über demjenigen der elektrifizierten Strecken
selbst. So führte beispielsweise die
S.N.C.F. an dem genannten Stichtage (1. 1.
1966) nahezu 70% ihres Verkehrs auf ihrem
elektrifizierten Netz durch (22,7% des Ge-
samtnetzes), die italienischen Eisenbahnen
fast 90% auf einem elektrifizierten Netz, das
48,5% der Gesamt-Streckenlänge darstellt,
und die Tschechoslowakei fast 43% auf einem
elektrifizierten Netz, das nur 13,5% des Lan-
desnetzes umfasst. CIPCE

Am 24. Juli 1967 ging nach langer, schwerer Krankheit unser lieber Verkehrsfreund

Claus von der Driesch, Bonn

für immer von uns. Die Nachricht vom Ableben dieses hochgeschätzten, aufrichtigen und immer hilfsbereiten Freundes wird alle jene mit tiefem Schmerz erfüllen, die ihn kannten oder auch nur brieflich mit ihm in Verbindung standen.

Der Verstorbene hinterlässt nicht nur im Kreise der Bonner Verkehrsfreunde eine sehr fühlbare Lücke, sondern wird weit über seinen Heimat- und Wirkungsbereich hinaus unvergessen bleiben, zählte er doch zu den langjährigen und zuverlässigsten Kameraden unseres Kreises, der sich mit mancher wertvollen Auskunft und in unzähligen Fällen mit seinen reichen Kenntnissen auf unserem Interessengebiet die Herzen Gleichgesinnter erobert hat.

Die Verkehrsfreunde in ihrer Gesamtheit betrauern den Tod gerade dieses Mannes ausserordentlich.

Im Namen Aller, die ihn kannten und schätzen gelernt haben

GUNTER STETZA

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die **Albtalbahn** hat Ende April 1967 ihr Streckenstellwerk in **Ettlingen** in Betrieb genommen. — Vögele

Vom 23. bis 25. Juni 1967 hat in Oldenburg eine grosse und stark beachtete Ausstellung „**Moderne Bundesbahn**“ aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums der Eisenbahnen in Oldenburg stattgefunden, auf der auch die bekannte Nachbildung des „Adler“ zu sehen war. Über diese Ausstellung sind in der Tagespresse viele interessante Berichte erschienen, unter denen jener Sonderbericht „100 Jahre Eisenbahn im Oldenburger Land“, in der Nord-West-Zeitung vom 23. 6. 1967 am besten ausgefallen ist. — Standau

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Augsburg: Anlässlich der Gleiserneuerung auf der eingleisigen Strecke der SL 2 in Kriegshaber wurde die Zufahrt zur dortigen Beiwagenhalle zu einem Gleisdreieck umgestaltet, so dass später der Einsatz von Ein-Richtungs-Gelenkwagen möglich ist. — Leinfelder

Berlin: seit 22. 5. bei BVG-West neue Oml 21 E Wittenau Dannenwalder Weg bis Wittenau Rathaus, Oml 50 über Endpunkt Prager Platz hinaus über Motz-, Hohenstaufen- und Pallasstr. bis Schöneberg, Goeben — E.-Bülow-Str. verlängert. Die BVG-Ost hat

eine neue Oml 51/B eingerichtet, die in HVZ zwischen Dr.-Heim-Krankenhaus und Zepernick bzw. Buch, Akademie der Wissenschaften, verkehrt. — BVB

Bonn: am 1. 5. 67 wurde die ObL 15 bei gleicher Linienführung auf Omn-Betrieb (Anderthalbdecker) umgestellt. Die freigewordenen Obusse wurden auf ObL 16 eingesetzt. — Gerlach/Doehler

Braunschweig: SL 1 jetzt wieder Richmond — Siegfriedstrasse wie bereits vor 1957, SL 2 jetzt Hbf. — Stadion, SL 4 wird voraussichtlich im August auf dem Abschnitt Augusttor — Frankfurter Str. stillgelegt und zur Siegfriedstr. geführt. — Höltje

Giessen: ObL 6 (Bahnhof — Kl. Linden) wurde auf Omn-Betrieb umgestellt, die Fahrleitung entfernt, mithin nur noch 1 Obuslinie (5) in Betrieb. — Harding

Karlsruhe: seit 14. 4. Old Timer-SL G (Gartenschau) Marktplatz — Stadtgarten Eingang Nord/Staatstheater. Seit 16. 7. SL 7/17 sonntags bei starkem Besuch des Rheinstrandbades ab Entenfang nach Rappenwört (statt nach Rheinhafen). — Vögele

Koblenz: Am 19. 7. 67 wurde die letzte SL 1/2 (Rhein — Hbf. — Schützenhof bzw. Oberwerth) eingestellt und durch die neue Oml 1/2 ersetzt. Die Linienführung wurde im Bereich der Altstadt etwas geändert und ausser dem „Plan“ jetzt auch der Centralplatz angefahren. Vom gleichen Tage an wurden auch die Endhaltestellen der Oml 4 und 5 (bisher Plan) zum Centralplatz verlegt. — Neise

Krefeld: seit 28. 5. SL 2 mo—fr bis 20 Uhr: Eisstadion — Hbf., mo—fr ab 20 Uhr sowie Sa und So ganztägig: Eisstadion — Edelstahlwerke; dafür SL 5 mo—fr bis 20 Uhr (Uerdingen, nur HVZ) — Bockum — abwechselnd Edelstahlwerke und Friedhöfe, ab 20 Uhr eingestellt; Sa und So Bockum — Friedhöfe. Seit 12. 7. 67 OmL 11 bis Kaldenkirchener Str. verlängert. Bankstahl

München: seit 1. 9. 66 OmL 67 Waldfriedhof — Gräfelfing nun verlängert über Planegg nach Krailling, dafür OmL 69 (Waldfriedhof — Planegg — Krailling) eingestellt. Seit 2. 11. 66 OmL 80 (nur HVZ) Feldmoching — Milbertshofen — Rainackerweg. OmL E90 nun 89 (Herkomerplatz — Daglfinger-/Ostpreussenstr.), neue OmL 74 Pasing — Limes — E. Aubinger Str. Seit 12. 12. 66 neue OmL E60 (nur HVZ) Milbertshofen — Frankfurter Ring — Dietlindenstr. — Effnerplatz — Aschheimer Str. (ab 9. 4. 67 OmL 56). OmL E58 eingestellt, dafür OmL 58 verstärkt. Seit 2. 1. 67 neue OmL 64 (nur HVZ) Ratzingerplatz — Parkstadt Solln — Forstenried — Neurieder Str. — Maxhofstr. — Kemptener Str., seit 9. 4. 67 neue OmL E70 (nur HVZ) Aubing — Neuaubing — Pasing und neue OmL E82 Sudetendeutsche Str. — Neuherbergstrasse. Bierl

Vestische Strab: folgende Linienänderungen (Datum unbekannt): SL 12 jetzt Buer Rathaus — Marl — Sinsen — Recklinghausen Hbf., SL 15 nur noch Recklinghausen Hbf. — Scherlebeck — Hertcn Nordring, SL 14, 21 und 24 eingestellt. OmL 17K (ex Teilstück SL 17) umbenannt in OmL 56 und neue OmL 21 Marl Hochstr. — Chemische Werke — Zeche Augusta Viktoria 1/2. OmL 25 eingestellt, dafür OmL 44 bis Resse verlängert. OmL 40 eingestellt, dafür OmL 42 bis Sickingmühle Siedlung verlängert und OmL 41 bis Bredenkampsiedlung und Beeihovenstr. verlängert. OmL 51 bis Hertcn Nordring verlängert (als Ersatz für eingestellte Teilstrecke der SL 15). OmL 58 und 59 eingestellt und von OmL 53 und 54 mitübernommen. OmL 53 jetzt: Rosenhügel — Gladbeck — Werk Siemens — Zweckel — Dorstener Str. — Gladbeck-Brauck (Gegenrichtung zu

OmL 54). OmL 64 nach Bottrop-Eigen, dafür OmL 65 nach Vonderort. Bankstahl

c) Schnellbahnen:

Berlin: Der U-Bf. Kaiserdamm wurde am 26. 4. 67 in Adenauerdamm umbenannt.

B V B

Hamburg: Mitte Juni wurde versuchsweise ein U-Bahn-Zug vom Typ DT 2 von der Werkstatt Stadtpark über die Güterumgehungsbahn nach Eidelsteck und von dort weiter auf den Gleisen der AKN nach Ulzburg und Kaltenkirchen überführt. Der U-Bahnzug wurde von einer Diesellok geschleppt. Zweck sollte sein, zu untersuchen, ob auch U-Bahnzüge auf den Strecken der AKN, der Elmshorn-Barmstedter- und der Alster Nordbahn verkehren können.

Standau

e) das Liniennetz:

heute **Naumburg** (1000 mm)

Das heute abgebildete Netzbild der Strab Naumburg zeigt die nach wie vor unveränderte eingleisige und mit Ausweichen ver-

NAUMBURG - SAALE



sehene „Ringbahn“ nach dem heutigen Stande. Es dürfte wohl der jetzt kleinste deutsche Strassenbahnbetrieb sein.

ALLGEMEINES

Die Schwebbahn auf der Pariser Weltausstellung 1900

Es ist weitgehend nicht bekannt, dass die Wuppertaler Schwebbahn auf der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 mit einer Probestrücke vertreten war.

Leider waren nur die französischen Verkehrsmittel auf dem Hauptgelände zu sehen, während die ausländischen nach dem im Osten der Stadt gelegenen Vincennes ausquartiert wurden, so dass aus diesem Grunde die meisten Ausstellungsbesucher die Bahn nicht zu Gesicht bekamen.

Der gezeigte „Viadukt“ bestand aus 2 Brücken der auch in Wuppertal verwendeten

Bauart MAN/Riepel von je 30 m Länge; die Stützen waren abweichend als Einzel-/Mittelstützen ausgebildet — von 10,40 m Höhe über Strassenniveau — und von der Firma Dayé & Pillé, Paris gebaut worden.

Als Betriebsmittel war der Wagen Nr. 1 (B 00) vorhanden, der die Aufschrift „Schwebbahn Barmen — Elberfeld — Vohwinkel, System E. Langen, Köln“, trug, von einer Bühne aus bestiegen und innerhalb des begrenzten Fahrbereiches bewegt werden konnte.

Der Wagen Nr. 1 wurde nach Beendigung der Ausstellung nach Vohwinkel überführt und ist heute noch im Einsatz.

Die beiden Brücken fanden beim Weiterbau der Strecke nach Barmen Verwendung und befinden sich zwischen den Stützen 310 und 311 sowie 312 und 313. KB Lange

Ein „Novum“ unter den Verkehrsfahrzeugen bildet zweifellos die hier abgebildete Strassenwalze, die die ehrenvolle Aufgabe zu übernehmen hatte, als Schienenfahrzeug



Foto: Lübbers

mit zwei Loren behängt, den Schotter und anderes Material vom neuen Betriebsbahnhof Vahr (Bremen) auf die Neubaustrecke Neue Vahr — Blockdiek zu bringen. Man stelle sich vor, dieses Vehikel würde, mit einem Grossraum-Bw behängt, durch die Stadt „juckeln“! Lübbers

LOKWESEN

Lübbers: Am 6. Mai 1967 wurde im Bremer Stadtteil Findorff auf dem Gelände des ehemaligen Kleinbahnhofs Hemmstrasse ein **Lokomotiv-Denkmal** eingeweiht. Es handelt sich um die Lok „Jan Reiners“ (Nr. 1) der Kleinbahn Bremen — Tarmstedt. Erbaut wurde sie 1899 unter der Fabr.-Nr. 3345 bei der Hannoverschen Maschinenbau AG, vorm.

Gg. Egestorff. Eine Schwester-Lok befindet sich übrigens in Bruchhausen-Vilsen bei der Museumsbahn.

Todd: Der ET 55 06 der DB hatte eine abweichende Türanordnung und 3 Einstiege an der Wagenseite. Nach dem Umbau (veränderte Stirnseite) erscheint der ET 55 06 mit „normaler“ Türanordnung (2 Einstiege). Wurde der Wagenkasten geändert oder fanden Umnummerungen statt?

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Basel: neu 6x Gl-Tw 603 als Beginn einer 20 Einheiten umfassenden Serie (DUWAG, ER). Stetza

Berlin: Nach Stilllegung der beiden vorletzten SL 53 und 54 ist für die restliche SL 55 nur noch ein Bestand von 40 Tw des Typs TM 36 vorhanden: 3412, 3414, 3416, 3419, 3436, 3443, 3449, 3451, 3456, 3465, 3466, 3468, 3469, 3470, 3472, 3475, 3476, 3484, 3486, 3487, 3495, 3498, 3499, 3504, 3506, 3508, 3513, 3519, 3534, 3550, 3556, 3566, 3567, 3573, 3584, 3586, 3587, 3591, 3592 und 3593. B V B

Braunschweig: Bw 281, 283 und 289 = a. Bw 278 für evtl. Museumszwecke abgestellt. Höltge

Düsseldorfer: Fahrzeug-Bestand per 15. 6. 67: Tw 10, 14—16, 243—244, 251—253, 255—261, 263, 266—272, 274—283, 285—293, 295—296,

350—355, 357—358, 360—363, 365—394, 577, 580, 583, 585—587, 592—594, 596, 934, 939—943, 945—948, 954, 956, 957, 959, 961, 963, 965—967, 972, 1262—1269, 2001—2003, 2006—2034, 2301—2320, 2351—2358, 2401—2440, 2451—2458, 2497—2499, 2501—2520, 2551—2559, 2601—2615.

Bw 43, 44, 300—309, 311—312, 314, 316—320, 322—327, 329—331, 336—348, 600—655, 707, 711, 714, 728, 733, 740, 745, 769, 770, 797, 803, 807, 808, 815, 831, 833, 834, 837, 838, 845, 846, 849—851, 853, 854, 856, 858, 860, 865, 869, 871, 873, 876, 879, 881—883, 885—888, 1201—1207, 1601—1603, 1605—1700, 2004, 2005, 2201—2215.

Arb.-Tw 11—13, 46, 51, 93—96, 100, 529, 575, 579, 581, 582, 905, 912, 916, 917, 924, 971, 1154, 1310.

Arb.-Bw 65, 66, 68, 71, 74, 78, 80, 81, 91, 92, 97, 98, 405/406, 1124, 1300, 1302, 1307, 1314, 1514, 1569—1579 und 5520.

Waltking

Kassel: Umnummerungen: Bw 520 = 503, 524 = 504, 526 = 505, 537 = 513, 538 = 514, 539 = 515 und 543 = 519. Ferner Tw 16 = Arb.-Tw 241, Tw 23 = Arb.-Tw 242, Tw 24 = Arb.-Tw 243 und Tw 123 = Arb.-Tw 244. Heidt

München: Arb.-Bw 2894 und 2896 (Turmwagen) = a, Arb.-Bw 1136, 1138 und 1140 = a, dafür Bw 1332, 1333 und 1334 jetzt Arb.-Bw mit gleichen Nummern. Folgende Wagen des Personenverkehrs = a: Tw 437, 441, 443, 630, 692, 705—714 sowie Bw 1142, 1145, 1151, 1152, 1153, 1155, 1157, 1158, 1165, 1170, 1171, 1174, 1179, 1182, 1192, 1198, 1204, 1207, 1212, 1214, 1216, 1219, 1220, 1227, 1230, 1236, 1237, 1240, 1243, 1261, 1262, 1270, 1271, 1279, 1284, 1305, 1323 und 1331. Bierl

Stuttgart: Arb.-Tw 20 der END (ex Salonwagen Stuttgart 300) wurde unter der Nr. 2020 als Museumswagen zurückgenommen, wofür Tw 297 bei der END = Arb.-Tw 20 (II) läuft. Tw 292 und 298 wurden nach Reutlingen (dort Nr. 62—63) verkauft.

Wandel/Michelke

Wagenpark-Geschichte Leipzig:

a) Leipziger Pferde-Eisenbahn (LPE)

1—20	Bj. 1872	Zweispänner, 5-fenstrig
21—25	Bj. 1872	desgl., Sommerwagen
26—30	Bj. 1873	Zweispänner, 5-fenstrig
31—40	Bj. 1873	desgl., Sommerwagen
41—48	Bj. 1877	Einspänner, 5-fenstrig
19—30(II)	Bj. 1889 (?)	Einspänner, 5-fenstrig
49—62	Bj. 1881	Zweispänner, 5-fenstrig
63—64	Bj. 1882	Zweispänner, Imperial, mit Oberdeck
65—70	Bj. 1882	Zweispänner, 5-fenstrig
71—82	Bj. 1883	Zweispänner, 5- und 7-fenstrig
83—92	Bj. 1884	Zweispänner, 7-fenstrig davon 3 nach Schöneiche-Kalkberge verkauft
31—40(II)	Bj. ?	Zweispänner, 7-fenstrig
1—8(II)	Bj. 1889	desgl.
93—102	Bj. 1885	Einspänner, 4-fenstrig davon 4 nach Zürich (1892)
103—112	Bj. 1886	Zweisp., 6- u. 7-fenstrig
113—132	Bj. 1889	desgl.
133—142	Bj. 1890	desgl.
143—152	Bj. 1891	Einspänner, 4-fenstrig
153—172	Bj. 1891	Zweisp., 6- u. 7-fenstrig davon einer an Pfb Zerbst (1896)
9—18(II)	Bj. 1889	Zweispänner, 8-fenstrig

Pferdebahnwagenbestand 1895 also = 172 Wagen, sämtlich bis spätestens 1908 = a.

Fortsetzung folgt
Schreiter

b) Omnibusse:

Berlin: 943 nach Unfall abgestellt und Eindeck-Omn 610 (Bj. 1953) an eine Tankstelle in Steglitz abgegeben. B V B

Braunschweig: 39 = a (Stadtwerke).

Braunschweig/KVG: 30, 38, 42, 157 und 213 = a. Höltge

München: Nach Stilllegung des Obusbetriebes wurden die Obusse 1—18 und Obus-Anh. 26—35 und 51—58 verkauft. Neu Gl-Omn 151—162 (MAN 890 UGM 16 A). Bierl

Offenbach: Obusse 81 und 82 nach Baden-Baden und 69 nach Rhedyt verkauft. Neu: Omn 75—76 (Bü/Lud) Anderthalbdecker. M. Krafft

Wagenpark-Geschichte KVG Braunschweig (Schluß):

Anhänger:

301	Bj. ?	1960 als Gepäckabfertigung am neuen Hbf. Braunschweig, = a
302	Bj. 1936	Bauer, = a
303—306	Bj. ?	?, = a
307—308	Bj. 1942	Käss, = a
309	Bj. 1942	Lindner, = a
310—311	Bj. 1942	Käss, = a
312—314	Bj. 1953	?, = a
315	Bj. ?	?, = a
316	Bj. 1944	Gaubchat, = a
318—356	Bj. 1944	(?) Kriegsausführung = KV und a
1952	neue Aufbauten:	318—322, 332—333, 340, 344, 354—356 u. a (?) , sämtlich = a
357—363	Bj. ?	?
364—365	Bj. 1956	Faka
366	Bj. 1943	TreibgasAnh., = a
367	Bj. 1949	DÜWAG, = a
368	Bj. 1955	Faka
369—370	Bj. 1956	Faka
371—374	Bj. 1958	Faka, davon 373 = a
390—392	Bj. 1954/58/60,	Westfalia, Gepäck-Anh., davon 390 ex 370. — ENDE — Höltge

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Das **Verkehrshaus der Schweiz** hat als Heft 13 seiner Schriftenreihe eine neue Broschüre **„Wir und das Fernsehen“** von Dr. G. Frei, herausgebracht, das allen VDVA-Mitgliedern leihweise zur Verfügung steht. Sie behandelt auf 27 Seiten DIN A 5 in Wort und Bild die gegenwärtige Situation im schweizerischen Fernsehen.

Hamburger Abendblatt (9. 5. 67): „Denkmal Jan Reiners“, Bildbericht über die Aufstellung einer „Jan Reines“-Lok als Denkmal in Bremen. Standau

desgl. (2. 6. 67): „Hindenburgdamm gab den Pessimisten unrecht“, ausführlicher bebildeter Bericht über den jetzt 40 Jahre bestehenden Eisenbahndamm. Standau

Schwäbische Donau-Zeitung, Ulm (29. 5. 67): „Des Westrings zweiter Teil“, ausführlicher und illustrierter Aufsatz über das grosse Verkehrsbauwerk Ehinger Tor in Ulm, das ein bedeutsames Kapitel in der Verkehrsgeschichte dieser Stadt darstellt. Reichardt

Eisenbahn-Jahrbuch 1967, 176 S., zahlr. Abb., in Leinen DM 15,—, Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, 108 Berlin, Französische Str. 13—14.

Dieser nun schon seit Jahren erscheinende Band enthält wiederum wertvolle und instruktive Beiträge, die nicht nur dem Eisenbahner, sondern auch dem Modelleisenbahner und allen Freunden der Schiene eine Fundgrube eisenbahntechnischen Wissens bedeuten. Aus dem Inhalt: Reichsbahndirektion Dresden / Oktobereisenbahn Moskau —

Leningrad / Jugoslawische Eisenbahnen / Schweizerische Bundesbahnen / Diesellok in der DDR / Zukunftsaussichten für die Eishienenbahn u.a.

Liebe alte Bimmelbahn, von Karl-Ernst Maedel, Francksche Verlagshandlung W. Keller & Co., Kosmos-Verlag, 7 Stuttgart 1, Postfach 640, DM 29,50.

Der in Kreisen der Eisenbahnfreunde weitbekannt gewordene Name Maedel lässt eigentlich eine Besprechung erübrigen, denn kaum ein zweiter Eisenbahn-Autor hat eine solche Beliebtheit erlangt wie gerade er. Wer das neue von ihm geschaffene 200 Seiten und 188 Fotos aufweisende Werk ergreift, wird erneut von einem Stück lebendiger Geschichte gefesselt. Der Leser findet darin auch ein vollständiges Verzeichnis der deutschen privaten Neben- und Kleinbahnen, erfährt vielerlei technische Einzelheiten von Lokomotivbau und Eisenbahnbetrieb und ist bezaubert von der Romantik der Bilder deutscher Landschaften vom Erzgebirge und Oberschwaben, Holstein, Hessen und Harz, überall, wo sich die Bimmelbahn stampfend und dampfend wichtig gemacht hat

Die **„Rhein-Zeitung“**, Koblenz, brachte in ihren Ausgaben vom 18. 7. und 20. 7. mehrere lesenswerte und bebilderte Berichte anlässlich der Stilllegung der Koblenzer Strab, und zwar „Wie fuhr man so gemütlich einst mit der Pferdebahn — am Mittwoch schlägt nun auch die Abschiedsstunde von der Elektrischen“ (18. 7.) und „Im Triumphzug durch die Innenstadt — Strassenbahn-Abschied, ein Volksfest“ (20. 7.), wobei im letzteren schon die bevorstehende Umstellung auch des Obus angedeutet wird. Neise

Verkehrs-Eindrücke an der italienischen Riviera

von Karl-Heinz Schreiter, Lübeck

In DVA 270/2126 hatte Herr Metzeltin erwähnt, dass grössere Summen für den zweigleisigen Ausbau diverser Strecken der Italienischen Staatsbahn bewilligt wären; u.a. auch für die Strecke Genua — Ventimiglia (ital./französ. Grenze). Von diesem Ausbau war aber auf dem Streckenteil Diano — Marina bis Ventimiglia nichts zu sehen. Der Bahnkörper läuft hier fast dauernd hart am Felsen über dem Meer entlang oder durch zahlreiche Tunnel. Es dürfte eine gewaltige Summe Geldes kosten, diese Strecke zweigleisig auszubauen. M.E. erscheint dieses Bauvorhaben fraglich, da nämlich zu gleicher Zeit sichtbar an der Fortsetzung der Autobahn Genua — Savona in Richtung französ. Grenze gearbeitet wird. Und da der Touristenverkehr sich in dieser Gegend doch mehr

und mehr auf die Strassen verlagert hat, hat man das Bauvorhaben „Zweigleisiger Ausbau“ wohl erst mal auf Eis gelegt. Ist schon das Befahren der Bahnstrecke entlang dem Mittelländischen Meere eine wahre Freude (und nötigt einem Bewunderung für die Baukunst der italienischen Ingenieure ab), so trifft dies bei der Autobahn Genua — Savona in noch grösserer Masse zu. Da gibt es praktisch nur Viadukte und Tunnel. Auf dem Neubauabschnitt sieht man überall in den senkrecht zum Meer laufenden Tälern die bereits fertiggestellten Brückenpfeiler und bei Wanderungen landeinwärts entdeckt man dann noch dazu die Mündungen der im Bau befindlichen Doppeltunnel. Im Gegensatz zu unseren deutschen Autobahnen gibt es hier oft scharfe Kurven, die mit max. 80 km be-

fahren werden dürfen. Mir genügten bereits 60 km an diesen Stellen.

Um noch einmal auf den beabsichtigten Ausbau der Bahnstrecke Genua — Ventimiglia zurückzukommen, so wäre dieser aller Wahrscheinlichkeit nach mit einer radikalen Umstellung der Stromversorgung verbunden. Bekanntlich werden die Ellok auf dieser immerhin für den internationalen Eisenbahnverkehr bedeutenden Strecke noch mit 2 Phasen-Wechselstrom angetrieben; einer sonst kaum verwendeten Stromart. Lt. Auskunft eines Fachmannes ist diese Strecke seinerzeit (es muss schon vor dem 1. Weltkrieg gewesen sein) versuchsweise mit 2 Phasen-Wechselstrom ausgerüstet worden, wofür auch die fast museumsreifen Triebfahrzeuge (mit Stangenantrieb!) zeugen. Auf Grund eigener Beobachtung reichte die Zugkraft einer Ellok (1 C 1) für ca. 30 Achsen. D-Züge wurden regelmässig mit 2 Maschinen gefahren. Für einen Deutschen ungewöhnlich ist die Ausrüstung aller Ellok mit 4 Schleifbügel. Je 1 Paar nebeneinander für die doppelpolige Stromleitung. Die Bügel sind jeweilig kurz hinter den Stirnseiten angebracht und meistens alle in Betrieb. Bei Kreuzungen oder Weichen hat man das Problem der Überschneidung recht einfach gelöst, indem ein Draht höher gelegt und isoliert über den zu kreuzenden Fahrdrabt geführt wurde. Bei allen grösseren Signalen sind über den Fahrdrähten regelrechte Körbe aus Eisendrahtgeflecht für das die Instandsetzungsarbeiten vornehmende Personal angeordnet.

Das Anfahren der Züge erfolgt sehr langsam; auch bei den mit 2 Maschinen bespannten Zügen war gar kein Vergleich mit deutschen, von Ellok gezogenen Zügen. Jede deutsche alte P 8 hätte einen längeren Zug bedeutend schneller in Fahrt gebracht!

Viel verbreitet im Gegensatz zu Deutschland ist auf den Strassen der Obusbetrieb. Sogar ziemlich lange Strecken, wie z.B. von Ventimiglia bis Arma die Taggia (über San Remo) ca. 25 km, werden mit Obussen betrieben. Ein sehr gepflegter Omnibusbetrieb wird von der Firma SATI-autolinee Genova (Genua) unterhalten. Dieses Unternehmen lässt z.B. im 20-Minuten-Betrieb Autobusse zwischen Albenga und San Remo laufen, welche natürlich der Staatsbahn sämtliche Nahverkehrspassagiere nehmen. Gleichzeitig verkehren aber auch Omnibusse zwischen Nizza und Rapallo, nach Torino (Turin) und vielen anderen Orten.

Ermöglicht wird der sehr rege Autobusverkehr durch die wirklich vorzügliche Beschaffenheit der Strassen, die trotz ihrer oft

geringen Breite von den Autobussen in grosser Schnelligkeit befahren werden. Bei den Fahrzeugen herrscht im allgemeinen Linkssteuerung vor, es laufen aber auch eine ganze Anzahl rechtsgesteuerter Wagen (Fiat). Praktisch besteht die ganze Strecke Savona — Ventimiglia fast nur aus Kurven und dauernd wechselnden Steigungen und Gefällstrecken. Dazu häufig bis 100 m hoch über dem Meer hart am steil abfallenden Felsen. Sehr behindert werden nach eigener Anschauung diese Omnibusse durch die sehr zahlreich verkehrenden Tankzüge, die natürlich nur langsam die Steigungen nehmen können und dadurch die Omnibusfahrer zu oft tollkühn erscheinenden Überholmanövern verleiten. Aber eigenartigerweise passiert nichts! Bei aller Forscheit des Fahrens muss man den Italienern bestätigen, dass sie trotzdem vorsichtig fahren und vor allem den Ausländern gegenüber eine grosse Höflichkeit an den Tag legen. Ich bin ca. 7 Tage durch Norditalien gefahren (und meist auf ziemlich stark befahrenen Strassen, wie z.B. Genua — Pisa), aber niemals habe ich ein Autowrack — wie dies in Deutschland leider sehr häufig der Fall ist — gesehen. Natürlich leidet die Reisegeschwindigkeit sehr und man muss mit durchschnittlich 40—45 km/h rechnen. Hinzu kommt, dass bei weitem nicht alle Italiener die sehr guten Autobahnen benutzen, da sie ja hierfür bezahlen müssen. Besonders die Lastwagen meiden gern diese Ausgabe und bevölkern daher die Landstrassen in Massen. Sogar auf der breiten Via Emilia (Mailand — Bologna — Rom) ist durch diesen Massenverkehr von Lastwagen kaum ein Stundendurchschnitt von mehr als 50 km zu erreichen.

Die von dem Vorsitzenden unseres Verbandes in Deutschland oft gerügte Unpünktlichkeit bei der Bundesbahn steht in Italien in voller Blüte. Man wartet eben, bis der Zug kommt und damit basta. Auch sonst lässt man vieles gehen, was bei uns undenkbar wäre. Am Tage der Umstellung auf Sommerzeit (+ 1 Stunde) war ich in San Remo und sah zu meinem Erstaunen, dass die 3 im dortigen Bahnhof befindlichen grossen Uhren allesamt verschiedene Zeiten (bis zu 50 Minuten Differenz) anzeigten. Im ersten Augenblick dachte ich, **meine** Uhr ginge falsch, doch erfuhr ich auf Grund einer im klapperigen Französisch am Fahrkartenschalter geführten Unterhaltung, dass die Uhren heute mal nicht richtig gingen und, mit einem Blick auf meine Uhr, letztere die richtige Zeit zeige. Der Fahrdienstleiter schaute bei der Abfahrt lediglich auf seine Taschenuhr und fertigte danach den Zug ab! Das bedeutete aber noch lange nicht, dass der Zug nun

