

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) 28 41 28

Abonnementspreis: DM 18,- pro Jahr zuzüglich noch festzulegender Mehrwertsteuer.
Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr) 457 54.
Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

23. Jahrgang

JUNI 1968

Nr. 283

Angeregt durch den interessanten Bericht „Eine nachträgliche Neuentdeckung“ in DVA 281, hat unser Berliner Verkehrsfreund Norbert Lossberger einen Kurzbericht eingesandt, der eine **noch** verwegener „Neuentdeckung“ zum Gegenstand hat, nämlich

Die Strassenbahn in Helgoland



Gruss aus Helgoland

Erste electriche Bahn - Landungsbrücke - Apotheke

Archiv-Postkarte Lossberger

Die Insel Helgoland ist nach dem Zweiten Weltkriege neu besiedelt worden. Alle Strassen und Häuser sind neu. Wer nun etwa um 1938 auf Helgoland weilte, wird wahrscheinlich die abgebildete Strasse erkennen. Das Bild (Ansichtskarte) zeigt den Text „Gruss aus Helgoland — Erste electriche Bahn Landungsbrücke — Apotheke“. Die Postkarte stammt aus der Zeit **vor 1914**. Hat nun wirklich eine Strassenbahn auf Helgoland existiert? Man erzählte mir, dass die Strassenbahn in Hamburg geplant haben soll, einen Triebwagen nach Helgoland zu senden. Was

daran wahr ist, blieb ungeklärt. Vielleicht weiss ein Leser etwas darüber?

Lossberger

Anm. d. Red.: Natürlich hat es in Helgoland niemals eine Strassenbahn gegeben. Vielmehr wird man beim Anblick dieser Ansichtskarte an den Leitaufsatz „Ansichtskarten“ von Herrn Peter Boehm in DVA 257 erinnert, denn sicherlich wollte auch Helgoland seinerzeit (also vor 1914, wie der Autor angibt) „modern“ sein und retuschierte in seine Ansichtskarte einfach eine „Elektrische“ hinein.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die Eisenbahnen der UdSSR werden möglicherweise eines Tages eine wichtige Rolle in der Verbindung Europa — Japan spielen. Der Verkehr mit Gross-Containern könnte nämlich die sowjetischen Strecken benutzen, darunter die transsibirische mit Umladung an der polnisch-russischen Grenze wegen der verschiedenen Spurweiten, Weiterfahrt vom sowjetischen Hafen Nakhodka auf Schiffen nach Japan. Ein Versuch wurde kürzlich unternommen: 13 Container wurden von Basel nach Yokohama befördert, sie waren 39 Tage unterwegs. EB.

Der **französische Versuchs-Luftkissenzug** (Aérotrain) erreichte kürzlich bei Testfahrten auf dem 6 700 m langen Streckenabschnitt in der Nähe von Gomez-la-Ville die Geschwindigkeit von 345 km/h. Das Versuchsfahrzeug ist jetzt mit einem Reaktor von 470 kg Schubkraft ausgerüstet, zwei zusätzliche Düsenraketen ermöglichen ihm ein schnelleres Erreichen der Spitzengeschwindigkeit. EB.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: OmL 23 (BVG-Ost) seit 2. 1. 68 in Altglienicke über Köpenicker Str. bis Teltowkanalbrücke verlängert. BVB

Brüssel: zum Bericht „Die Neuordnung des Strabnetzes“ DVA 281/2219—20 — es ist noch eine **6. Stufe** seit 16. 4. durchgeführt worden: OmL 5 verkürzt Gare de Schaerbeek — Pl. Flagey (verkehrt abends nicht), OmL 17 eingestellt, neue OmL 21 Moortebeek — Sq. H. Rey — Gare du Midi — Sablon — Gare du Luxembourg — P. Tervueren. Sq. Montgomery — R. Père E. Devroye (abends nicht, So nur Moortebeek — Gare du Midi), OmL 33 eingestellt, SL 40 eingestellt, neue SL 44 Bourse — R. P. Schumann — P. Tervueren — Tervueren, OmL 47 verkürzt Gare du Midi — Marly (z. T. bis Vilvorde), OmL 48 geändert und verlängert: Bourse — Barrière — Pl. Rochefort — Altitude 100 — Av. du Domaine, OmL 49 geändert: Pl. Bockstael — Pl. Vaillance — Bd. Paepsem — Pl. Wielemans-Ceuppens — Gare du Midi (rue de France), OmL 50 geändert: Lot — Ruisbroek — Av. Roi — Gare du Midi (rue de France), OmL 54 So verkürzt: Machelen — Gare du Luxembourg, SL 81 verkürzt: Sq. Meudon — Pl. Bockstael (HVZ nach wie vor bis Pl. St. Lambert/Centenaire, neue OmL 95 Bourse — Sablon — Gare du Luxembourg — Av.

Couronne — Pl. Keym — Boitsfort (HVZ bis Coin du Balai), OmL 96 geändert: Bourse — Gare du Luxembourg — Sq. Archiducs. Diese 6. Stufe ist die letzte, mithin Neuordnung abgeschlossen. Vogt

Frankfurt-Main: seit 2. 5. SL 24 und 25 statt zur Gallusanlage zum Zoologischen Garten, weshalb die dort bisher endende SL 27 nur noch in HVZ und bis Ostbf. verkehrt. Seit 20. 5. wegen Tunnelbau SL 7 und 8 vorübergehend über Taunusstr. — Hbf. — Friedensbrücke — Gartenstr. bis zur Herstellung einer Gleisverbindung vom Theaterplatz zur Untermainbrücke; Friedensstr. daher z. Zt. ohne Strabverkehr. Michelke

Krefeld: seit 26. 5. SL 2 und OmL 14 A sowie OmL 21 eingestellt. Dafür SL 3 bis Edelstahlwerke bzw. Friedhof verlängert (beide Fahrtziele werden abwechselnd angefahren), SL 5 nur noch Hbf. — Bockum (-HVZ bis Uerdingen), OmL 13 im Amt Lank jetzt Rundfahrt über Nierst — Langst — Ilverich, OmL 14 bis Elfrath verlängert, OmL 15 über Nordwall — Eisstadion bis Siempelkamp verlängert, OmL 20 über Voltaplatz — Königshof bis Limbourgplatz verlängert, OmL 72 über Glockenspitze — Berliner Str., OmL 74 in 38 umgenummert. Bankstahl

Lüttich: am 3. 11. 67 wurden die SL 2 und 3 auf Omn umgestellt, wobei die OmL jetzt wieder bis zur Stadtmitte fahren, jedoch wird noch ein bescheidener Strab-Betrieb aufrecht erhalten als Anschluss Pendelwagen am Pont de Séraing für die Omn von und nach Lüttich, also noch Strabbetrieb: Fiemalle — Pont de Séraing — Séraing Biens Communaux, während die Omn von bzw. nach Lüttich durchfahren, Ende des Strabbetriebes im Frühjahr 1968. v. d. Gragt

Neunkirchen: OmL 7 wurde von Saarbrücken übernommen, OmL 3 jetzt Bexbach Blumengarten — Spiesen Altersheim. Die Obusse ex Bremerhaven befinden sich jetzt bei einem Schaulsteller, einer wurde zur Bedürfnisanstalt degradiert. Bauknecht

Neuss: SL 1 werktags ab 19.30 Uhr sowie So vormittags eingestellt und durch Omn betrieben, und zwar durch Verknüpfung mit der OmL 4. Wiedorn

Oberhausen: Die Stilllegung des restl. Strabbetriebes (SL 1) ist für den **12. 10. 1968** vorgesehen. Stetza

Posen: heutiger Linienstand (siehe auch Wagenpark-Statistik in diesem Heft):

- SL 1 Hbf. — Gerberdamm
- 2 Dembsen — Botan. Garten
- 3 Dembsen — Tannenbergsstr.
- 4 Dembsen — Posen West
- 5 Posen West — Gerberdamm

- 6 Weddigenstr. — Warschauer Str.
- 7 Flottwellstr. — Botan. Garten
- 8 Botan. Garten — Warschauer Str.
- 9 Golnau — Flottwellstr.
- 10 Botan. Garten — Posen West
- 11 Weinern — Tirpitzstr.
- 12 Posen West — Dembsen
- 13 Weddigenstr. — Starolenka
- 14 Starolenka — Tirpitzstr.
- 15 Nordwall — Tannenbergrstr.
- 16 Gerichtspl. — Nordwall
- 17 Gerichtspl. — Weddigenstr.
- 18 Zawady — Dembsen Lehnhart

Saarbrücken: neue OmL 22 Heusweiler Schleife — Dilsburg Brücke — Bietscheidweg — Holz Markt — Wahlscheid Kirche (seit 1. 4.), seit 27. 5. OmL 20 auf dem Abschnitt 40er Grab — Bürgerhospital eingestellt, da die Patienten in das neue Winterberg-Krankenhaus verlegt wurden.

Bauknecht

S.N.C.V. (Belgien): Gruppe **Charleroi** — **Mons:** seit 28. 5. 67 SL 56 (Charleroi — Châtelet) auf Omn umgestellt, jedoch werden die Gleise von der SL 4 der „grünen Bahn“ weiterhin benutzt. Als nächste Linien zur Umstellung vorgesehen: SL 65/66 (Ringlinie, sowie SL 49/50/52 auf dem Abschnitt Charleroi — Marcinelle — Nalines und SL 73/75 auf

dem Abschnitt Marchienne au Pont — Montgnies — Thuillies, v. d. Gragt

Wuppertal: seit 26. 5. SL 3 eingestellt, die 7 Gelenk-Tw Bj. 1962 mussten abgestellt werden, da wegen mangelnder Endschleife keine andere Verwendungsmöglichkeit mehr. Neue OmL 3 Grenze Jagdhaus wie SL 3 bis Bf. Elberfeld, dann Südstr. — Steinbeck — Klever Pl. — Ravensberger Str. — Küllenhahn — Theishahner Str. Cronenberger Str. — Steinbeck und wie Hinfahrt bis Grenze Jagdhaus, neue OmL 13 Otto-Hausmann-Ring — Briller Str. weiter wie OmL 3 bis Bf. Elberfeld, dann weiter über Wall und Hochstr. zurück bis Otto-Hausmann-Ring. OmL 28 nicht mehr nach Arrenberg sondern ab Bf. Steinbeck über Robert-Daum-Pl. und Nützenberger Str. nach Nützenberg, OmL 43 über Bf. Elberfeld hinaus bis Arrenberg verlängert, OmL 31 eingestellt. Aders

c) Schnellbahnen:

Berlin: Bei der **U-Bahn** wurde der Tunnelprofil-Messwagen 195 (Kleinprofil) in 1009 umgenummert; dagegen arbeitet der Kleinprofil-Tw 179 mit altem Anstrich und alter Nummer als Hilfsgerätewagen. Die Verschrottung der A1-Wagen mit Holzaufbauten (Kleinprofil) in der HW Grunewald dauert weiter an. BVB

ALLGEMEINES

Zum Leitaufsatz „**Verkehrte Welt?**“ in DVA 281 sind mehrere Zuschriften eingegangen, und zwar einmal über die Tatsache, dass die **Strab Novi Sad bereits 1958 stillgelegt** worden sei, und zum anderen, dass die die ex-Londoner Doppeldeck-Busse noch nicht für den Schrotthändler bestimmt waren, sondern im Wege einer Typenbereinigung abgestossen wurden.

Beide Berichtigungen können aber den Sinn des Leitaufsatzes nicht verändern, nämlich, dass in einer jugoslawischen Stadt (offenbar handelt es sich um Beograd) relativ moderne Strassenbahnwagen durch überalterte Busse ersetzt werden, um der Bevölkerung gegenüber die „Fortschrittlichkeit“ des Verkehrsbetriebes zu dokumentieren. Die Quelle des Berichtes entstammt der Haus-Zeitschrift des britischen Omnibus-Fertigungswerkes, das mit dem Foto demonstrieren will, wie unverwüstlich seine Busse sind, die sogar noch nach ihrer Londoner Betriebszeit in einem anderen Lande die Strassenbahn ablösen können. Dass man dabei Beograd mit Novi Sad verwechselte, ist fast

typisch für die Unkenntnis solcher Werke, aber andererseits unbedeutend für den Vorgang an sich. Wie Mr. J. H. Price ferner mitteilt, haben die Londoner Dieselbusse eine Lebensdauer von 18—20 Jahren, müssen aber in 15 Jahren buchmässig abgeschrieben sein.

N. Müller: zur Anfrage Lossberger, DVA 281/2215:

Die im Elsass gelegene, das Weinstädtchen mit dem hochgelegenen Wallfahrtsort und Sommerfrische Drei Ähren verbindende elektrische Strab hatte **immer Meterspur**; sie ist eigentlich als eine Bergbahn, jedoch mit reinem Adhäsionsbetrieb, zu betrachten.

Die Strecke wurde eingleisig mit Ausweichen am 3. 6. 1899 eröffnet; im Ersten Weltkrieg war sie vorübergehend eingestellt und verkehrte dann unter französischer Regie („Société d'Electricité de Turckheim et Tramways de Turckheim aux Trois — Epis“) bis zum 1. 4. 1937. Heute verbindet eine Überland-Omn-Linie der Verkehrsbetriebe Colmar den Wallfahrtsort mit der übrigen Welt.

Technische Angaben (nach französischen Quellen): Streckenlänge 8,71 km, Spurweite 1 m, größte Steigung 9,8%, kleinster Krüm-

mungshalbmesser 30 m; Vignolschienen 20 kg/m auf eisernen Querschwellen. Gleichstrom 600 V. Elektr. Anlagen aus dem Eröffnungsjahr (Schuckert).

Wagenpark 1930: 7 Tw, 2x, offene Plattformen, 2x30 PS ausgerüstet mit Handbremse, elektr. Widerstandsbremse und Luftdruckbremse System Westinghouse. 34 Sitzplätze. Vermutlich waren sie, lt. zeitgenössischen Aufnahmen, für Mehrfach-Traktion eingerichtet. Ein Fahrzeug kam 1936 zur Strab Kolmar und dort nach Umbau als Tw 30 für die Linie W in Einsatz bis 1960. Ferner 2 Gepäck- und 1 Güterwagen.

Am 3. Februar 1968 wurde in der Schweiz die **Touristikbahn Blonay — Chamby** gegründet; die Betriebsaufnahme auf der ehemaligen Strecke einer stillgelegten Strab soll im Laufe dieses Sommers erfolgen. Es wurden bereits zahlreiche historische Fahrzeuge von Nahverkehrsunternehmen und Kleinbahnbetrieben erworben, die zur Zeit restauriert werden, auch eine Motor- und Handdraisine der Rhätischen Bahn sowie verschiedene SBB-Signale befinden sich unter den Zugängen.

Die Anschrift der neuen Organisation ist: CH-1001 Lausanne — Gare, Postfach 187.

Eine **100-jährige Privatbahn in der Schweiz** ist die über 17 km lange Bahn von Bulle nach Romont, die am 1. Juli 1868 eröffnet wurde. Als Privatgesellschaft gegründet, übergab sie den Betrieb der Westschweizerischen Eisenbahn-Gesellschaft und nach 1887 der Westschweizerischen & Simplon Eisenbahn-Gesellschaft, ab 1894 der Jura-Simplon-Bahn und schliesslich nach deren Nationalisierung der SBB. 1934 jedoch nahm die Verwaltung den Betrieb wieder in eigene Regie bis zur Gründung der Freiburger Eisenbahn.

Metzeltin

80 Jahre elektrischer Strassenbahnbetrieb in der Schweiz

Der im „Verkehrshaus der Schweiz“ ausgestellte und von den Tagungsteilnehmern

im Jahre 1965 bewunderte doppelstöckige elektrische Strassenbahnwagen der Linie Vevey — Montreux — Chillon kann heuer auf seine 80-jährige Geschichte zurückblicken.

Als Lokalverbindung der Fremdenorte am oberen Genfer See wurde 1888 die genannte Bahn eröffnet. Ursprünglich war sie für Betrieb mit Druckluft projektiert, doch liessen sich die Initiatoren von der grossen Elektro-Ausstellung 1881 in Paris derart beeindruckt, dass die Bahn als erste in der Schweiz für den elektrischen Betrieb eingerichtet wurde. Von den damals zur Verfügung stehenden Systemen — Akkumulatoren, Stromzufuhr durch dritte Schiene oder Oberleitung — wählte man das Oberleitungssystem. Dieses bestand aus zwei unten geschlitzten Kupferröhren — je eine für Hin- und Rückleitung des Stromes —, in den ein spindelförmiger Kontaktschlitten glitt. Dieser wurde an den stahlarmierten Verbindungskabeln vom Wagen nachgezogen. Um den Touristen eine zusätzliche Attraktion zu bieten und weitere Sitzplätze zu gewinnen, wurde während des Baues beschlossen, die Wagen zweistöckig, mit einer sogenannten „Impériale“ zu bauen. Der einziger Triebmotor sass zwischen den Achsen und stand über ein Pfeilzahngetriebe mit der einen Achse in Verbindung. Anfänglich war eine Gummifederung vorhanden, die aber bald wegen Schwierigkeiten mit dem Zahnrad-eingriff durch eine Schraubenfederung ersetzt wurde. Im Interesse einer sorgfältigen Wagenpflege und um Unterhaltungskosten einzusparen, war jedem Wagen immer der gleiche Wagenführer zugeteilt, wie dies damals bei den Dampflokomotiven der Normalbahnen allgemein üblich war. Bis 1892 wuchs der Wagenbestand auf 15 Stück an, wozu sich noch 7 einstöckige Wagen gesellten. Der gesamte Wagenpark wurde 1913 aus dem Betrieb gezogen und durch moderne Einheiten mit gewöhnlichen Lyra-Stromabnehmern für einfache Oberleitung ersetzt.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Bremen: Bw 1647 (ex 1631) = a, Tw 600 = Arb.-Tw RT 600. Lübbes

Krefeld: Ellok 239 wurde zum Turm-Tw umgebaut. Bankstahl

Strausberg: KSW-Bw 17 wurde an Schöneiche-Kalkberge abgegeben, erhielt aus Pots-

dam den Tw 112 (ex 102 ex 81) Strausberger Nummer noch nicht bekannt. BVB

Wagenpark-Statistik Posen (siehe auch „Verkehrs-Lage“): heutiger Stand:

Tw 101—115	Umbau 1961
121—140	davon 123 und 127 zu Bw umgebaut
151—209	deutsche KSW
210—274	polnische KSW
275—279	deutsche KSW

Bw 301—310	ex Tw 71—80
311—320	ex Stettin
321—350	(4-fenstrig)
351—379	Tonnendach
381—400	Mitteleinstieg
401—405	Umbauwagen
406—410	Laternendach
411—430	Mitteleinstieg ex Stettin
431—472	deutsche KSW
473—522	poln. KSW
523—536	deutsche KSW
601—610	ex Tw 141—150

Lehnhart

b) Omnibusse:

Essen: Folgende Omn = a: 3355, 3362, 3365, 3610, 3651, 3652, 3704—3707, 3751—3753, 3757, 3758, 3761 und 3763. Omn 3354 und 3366 sind entgegen früheren Meldungen wieder in Betrieb.

Boisserée

Krefeld: neu 5445—5449 und 5451—5453 (Mag) sowie 1^{1/2}-Decker 5566—5569 und 5571 (Dai/Lud) und Ausflugs-Omn 5651.

Bankstahl

Wagenpark-Geschichte Hamburg: zu den Mitteilungen in DVA 259—261:

Neuzugänge: 6500—6505	Kleinbusse, Dai 0319D	(1965)
5701—5719	Schnellbusse Mag 150/12	(1966/67)
6701—6790	Dai 0 302	(1967)
7701—7733	Mag 150/S 10	(1967)
7750	Mag Standardbus	(1967)
5600	Schnellbus Mag 150/S 10	(1966)
		Otto

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Railway Holiday in Italy, von P. M. Kalla-Bishop, 160 S. Text mit zahlr. Abb., Verlag David & Charles, Newton Abbot (Devon)/England, 30 sh.

Die Reihe der englischen „Holiday“-Bücher findet mit diesem neuen Werk eine würdige Fortsetzung, denn der Leser wird in die bunte Welt der italienischen Eisenbahnen versetzt, wobei auch die Dampflokzeit und historische Vorgänge einen breiten Raum einnehmen. Obgleich in englischer Sprache verfasst, bringt das Buch auch dem deutschen Verkehrsfreund viel Nützliches, denn die sehr ausführlichen Lok-Verzeichnisse sind bestens verständlich und gut lesbar.

DB - Report 68, herausgegeben vom Hestra-Verlag Hernichel & Dr. Strauss, Darmstadt.

Auch hierbei handelt es sich um die Fortsetzung einer bereits seit mehreren Jahren erscheinenden Buchreihe, die alljährlich wieder neue und aktuelle Beiträge aufzuweisen hat, so auch die vorliegende Neuauflage, die sich in zahlreichen Fachbeiträgen mit den aktuellsten Problemen der Eisenbahnen befasst. Schlechthin ist es ein Rechenschaftsbericht der DB über das abgelaufene Jahr mit gleichzeitiger Vorschau auf kommende Aufgaben und Pläne.

Achensee- und Zillertalbahn in Wort, Bild und Ton, von J. C. Klossek, mit Schallplatte 17 cm, 42 S. Text und 17 Fotos, DM 9,80,

Franckh'sche Verlagshandlung W. Keller & Co., Stuttgart 1.

Es war ein ausgezeichnete Gedanke dieses bekannten Eisenbahnbücher-Verlages, als Sonderausgabe des „Lok-Magazin“ ein Wort-, Bild- und Ton-Dokument von Eisenbahn-Technik und Eisenbahn-Romantik herauszubringen, zumal von zwei Bahnen, die in Kreisen der Eisenbahnfreunde allergrößtes Interesse genießen. So genießt man beim Lesen und Abhören der Schallplatte das einmalige Fluidum Jenbachs und der dort ausstrahlenden idyllischen Kleinbahnen.

In der „Zeit“ vom 8. 3. und 29. 3. erschienen unter dem Titel „Der klassische Städtebau ist tot“ zwei hochinteressante und auch für den Verkehrsfreund aufschlussreiche Betrachtungen über **München** und **Hannover** mit kritischen Ausführungen über die derzeitigen Verkehrsplanungen. Standau

VDI-Nachrichten (Nr. 14 vom 3. 4. 1968): „Nahschnellverkehr an der Ruhr“, ausführlicher und mit einem Netzbild ausgestatteter Aufsatz über die gegenwärtigen Planungen für ein kombiniertes S- und Stadtbahnssystem. Standau

Westdeutsche Rundschau, Wuppertal (7. 5. 1968): „Nach 71 Jahren — Linie 3 auf ihrer letzten Fahrt“, eingehender bis auf das Jahr 1826 zurückgehender geschichtlicher Überblick über die Nahverkehrsgeschichte Elberfelds und insbesondere der nunmehr sterbenden Linie 3. Aders

Die deutschen Strassenbahnen im Jahre 1900

von Oberlehrer Norbert Müller, Ungstein

(Fortsetzung aus DVA 282)

k) Rheinprovinz

Aachen (AG) 1000 mm, 40,51 km, 51 Tw + 30 Bw

Aachen (Landkreis) 1000 mm, 80,83 km, 80 Tw + 45 Bw

Barmen — 1) Barmer Bergbahn (AG) 1000 mm, 6,05 km, 17 Tw + 8 Bw

2) Städt. Strab — 1435 mm, 7,32 km, 28 Tw



Strassenbahn Barmen-Schwelm vor dem inzwischen abgerissenen Talbahnhof der Barmer Bergbahn. Die Wagen trugen sowohl Barmer als auch Schwelmer Stadtwappen. Foto: E. J. Wolff

3) Strab Barmen — Schwelm (S) (Abbildung) — 1435 mm, 6,4 km, 16 Tw + 6 Bw

4) Elektr. Strab Barmen-Elberfeld (AG), 1435 mm, 11,7 km, 6 Tw + 102 Bw

Donn (Rh.-Westf.-Bahnges.) 1000 mm und 1435 mm, 17,04 km, 58 Tw, 8 Dampflok + 18 Bw und 41 Pfb-Wg.

Coblenz (AG) 1000 mm, 15,27 km, 27 Tw + 24 Bw

Cöln (S) 1435 mm, 54,18 km, Pfb, 341 Wg.

Düren (AG), 1000 mm, 3,6 km Dampf, 4 Lok + 2 Bw

Düsseldorf (S) 29,48 km, 1435 mm, z. T. noch Pfb, 100 Tw + 111 Bw und 68 Pfb-Wg.

Düsseldorf-Duisburg (GmbH) 1435 mm, 24,0 km, 19 Tw + 21 Bw

Düsseldorf-Vohwinkel (Berg. Klb.) 1000 mm, 30,5 km, 30 Tw + 29 Bw

Duisburg (ALS) 1435 mm, 20,64 km, 55 Tw + 35 Bw

Elberfeld — 1) Städt. Strab — 1000 mm, 7,97 km, 30 Tw

2) Elberfeld-Langenberg (Berg. Klb.) 1000 mm, 26,38 km, 29 Tw + 1 Bw

3) Elberfeld-Cronenberg (Union) 1000 mm, 12,37 km, 18 Tw

Eschweiler 1000 mm, 41,5 km, 29 Tw + 15 Bw

Essen (S/SEG) 1000 mm, 54,63 km, 118 Tw + 51 Bw

Krefeld (AG) 1000 mm, 24,59 km, z. T. mit Dampf, 10 Tw + 13 Lok + 48 Bw

Mülheim (S) 1000 mm, 14,1 km, 19 Tw + 7 Bw

Mönchengladbach (S) 1000 mm, 12,7 km, 29 Tw + 9 Bw

Oberhausen (S) 1000 mm, 16,7 km, 31 Tw + 8 Bw

Remscheid (AG) 1000 mm, 10,98 km, 25 Tw

Rheydt (S) 1000 mm, 10,92 km, 23 Tw + 8 Bw

Ruhrort (AG) 1000 mm, 15,9 km, 24 Tw + 17 Bw

Saarbrücken (AG) 1000 mm, 17,44 km, 40 Tw + 22 Bw

Solingen — 1) Stadtbahn (Union) 1000 mm, 7,14 km, 18 Tw + 8 Bw

2) Kreisbahn (Union) 1000 mm, 19,88 km, 23 Tw + 12 Bw

Trier (Helios) 1000 mm, 3,6 km, Pfb, 14 Wg.

Velbert-Heiligenhaus (Berg. Klb.) 1000 mm, 13,16 km, z. T. mit Dampf (Hösel), 3 Tw + 5 Lok + 9 Bw

Wermelskirchen-Burg (WEG) 1000 mm, 14,4 km, 8 Tw + 12 Bw + 2 Dampflok
(Fortsetzung folgt)

Zweimal „Kundendienst“!

Leserzuschrift an die „Grafschafter Nachrichten“:

Wissen Sie, ich bin ein bundesbahnabhängiger Pendler. Jeden Morgen radele ich zum Bahnhof X (der Red. bekannt) und stelle mein Zweirad gebührenpflichtig ab. Dafür stehen

zwei bundesbahneigene Fahrradständer zur Verfügung.

Die erste dieser Wellblechgaragen wurde bei der Renaissance des Bahnhofs offensichtlich vergessen, sie ist nicht mehr ganz wetterfest. Der zweite Stand liegt abseits vom

Getriebe, unbehellig vom Zahn der Zeit. Seit zwei Jahren benutze ich nur diesen Stand — auch unbehellig.

Heute morgen musterte mich ein würdiger Herr Mitabsteller beim Parken und fragte „Sind Sie Eisenbahner?“. Da ich diesem ehrenwerten Berufsstand nicht angehöre, verneinte ich höflich. Worauf ich angewiesen wurde, mein Stahlross unverzüglich aus der erlauchten Gesellschaft der Eisenbahnräder zu entfernen und es unter die Wald- und Wiesenräder des gemeinen Volkes im rächtischen Stand zu schieben.

Ich gehorchte prompt, da ich ja bundesbahnabhängig bin. Mit einem stillen Siegerlächeln im markant-bürokratischen Gesicht sah mich der bundesbahnbeamtete Herr entfleuchen.

Wohlbemerkt, der Nur-für-Eisenbahner-Stand war halbleer, und kein Schild weist auf seinen besonderen Status hin.

Wissen Sie, ich pflege gut zu frühstücken. Man weiss nie, was einem am frühen Morgen so über den Weg laufen kann. Bissige Hunde zum Beispiel, oder einspurige Eisenbahner. Und wer wird schon gern ins Bein gebissen — auf nüchternem Magen!

(W. Pflug)

Leserzuschrift an die „Zeit“ (10. 5. 1968)

Die Werbung hat's bewirkt, diese schöne muntere, bunte Reklame: Nach mehreren Jahren Lufthansa und PanAm und BEA und Citroën fuhr ich wieder mit der Bundesbahn. Meine Frau brachte mich zum Bahnhof, genauer: wir erkämpften uns den Weg zum Zuge. Bepackt mit Koffern und Taschen — denn ein Gepäckträger war nicht aufzutreiben.

Dreimal, erzählte mir meine Frau später, sei sie in den Hintern gekniffen worden. Soziologen haben einleuchtende Erklärungen für die magische Anziehungskraft der Bahnhöfe auf allerlei Kunden der Bundesbahn, die gar nicht daran denken, zu verreisen. Aber der Bahnhof ist nun einmal kein soziologisches Experimentierfeld, sondern die Betriebseinrichtung eines Unternehmens mit dem Angebot „Dienstleistung“. Allerdings ist es um das, was zum „Bahnhofs-Service“ gehört, meistens traurig bestellt.

In den Hallen grosser Bahnhöfe starren einen die toten Augen zahlreicher geschlossener Schalter an. Geöffnet sind zwei oder drei, davor in den Hauptverkehrszeiten lange Schlangen. Der Ruf nach einem Gepäckträger

verhallt zumeist ungehört. Also schleppt man selbst, über Bahnsteige und Treppen, für jüngere Menschen mag das noch Konditionstraining sein, für ältere Leute ist das eine Schinderei.

Ein freies Schliessfach zu finden, ist Glücksache. Weiterschleppen zur Gepäckaufbewahrung also, häufig durch die ganze Bahnhofshalle, und dann ein umständliches und zeitraubendes Ritual.

Auf kleinen Bahnhöfen ist es noch schlimmer. Die Höhendifferenz von der Waggonstufe zum Bahnsteig beschwört die Gefahr eines Sturzes herauf. Man hangelt sein Gepäck hinterher. Gepäckträger gibt es hier schon überhaupt nicht. Denn: jenes „luxuriöse Reisen“, das die Bundesbahn in hübschen, bunten Bildchen verspricht, beschränkt sich auf die Fahrt im TEE oder im Erster-Klasse-Abteil eines Auto-Reisezuges. Doch die Reise beginnt ja nicht mit dem Abfahrtspfiff, und sie endet auch nicht mit der Ankunft.

Nicht umsonst kultivieren die Luftfahrtgesellschaften in zunehmendem Masse ihren Bodenservice. Nicht umsonst erblicken Sachverständige in der Abfertigung das zentrale Problem des Massenflugtourismus. Der Konkurrenzkampf der Verkehrsunternehmungen spitzt sich immer mehr zu einem Wettbewerb des Dienstleistungsangebotes zu. Die Zeit romantischer Erinnerungen an die gute, alte Dampflok ist vorbei, Reminiscenzen an Jugendträume von einer Lokomotivführer-Laufbahn sind kein Wettbewerbsmerkmal mehr. Die Deutsche Bundesbahn wird sich den veränderten Konkurrenzbedingungen anpassen müssen, wenn sie den stagnierenden oder gar rückläufigen Bahntourismus auffangen will. Sonst ist auch die schöne, muntere bunte Werbung nutzlos — hinausgeworfenes Geld.

Ein Blick auf die Flugplätze vermittelt nützliche Einsichten: **Transportbänder für das Gepäck, Rollwege und Rolltreppen** für die Reisenden, **zentrale Gepäckabfertigungen**, wo die Transportbänder münden, **genügend Schließfächer** vorhanden sind und sich gleichzeitig die rationell arbeitende Gepäckaufbewahrung befindet. **Gepäckkarren**, die zur beliebigen Verfügung der Passagiere stehen, **schnelle Abfertigung** an den Schaltern, **Hostessen für Mütter mit Kindern und alte Leute**, einigermaßen **kultivierte Warteräume** — und so weiter und so weiter!

(C. Standau)

