

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.
Kuf: Essen (021 41) 28 41 28

Abonnementspreis: DM 20,- pro Jahr einschl. 5,5% Mehrwertsteuer und Versandkosten
Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr) 457 54.
Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

24. Jahrgang

AUGUST 1969

Nr. 297

VerkehrschaoS um 1900



In Paris ist zur Zeit eine neue „Mode“ ausgebrochen, an der wir Verkehrsfreunde profitieren können: in allen Läden und Kaufhäusern, an den Kiosken und in den Souvenirgeschäften werden plötzlich historische Ansichtskarten feilgeboten — aus allen Bereichen des Lebens, natürlich auch vom Verkehr. Ich erhielt im Laufe der letzten Monate nicht weniger als 5 verschiedene und man sollte wirklich einmal wieder nach Paris fahren, um seine Sammlung mit wertvollen historischen Foto-Postkarten zu ergänzen.

Eine hat mir besonders imponiert: „La Sortie des Bureaux“ um 1900, zu deutsch: Büroschluss um 1900, also Spitzenverkehr auf den Pariser Strassen. Mitten auf der Kreuzung steht eine eigenartige Säule, die eine Wetteransage-Säule zu sein scheint, ansonsten Menschen über Menschen, ein paar Autos und ein Omnibus vom Typ, wie er sich gerade in Paris jahrzehntelang behauptet hat.

Was auf dem Bild auffällt, ist die Kategorisierung der damaligen Verkehrsteilneh-

mer, die sich inzwischen um 180 Grad gedreht hat — die Menschen waren die Herren der Strasse, auch der Fahrbahnen, und die Autos mussten sich vorsichtig einen Weg zum „Durchkommen“ erkämpfen, denn das Auto war ja seinerzeit ein Luxus-Gegenstand, jedenfalls kein Verkehrsmittel mit Prioritätsrechten.

Heute ist es genau umgekehrt, heute müssen sich die Menschen, oft unter Lebensgefahren, ihren Weg durch die Auto-Massen erkämpfen, ja man muss ihnen Unterführungen bauen, damit sie überhaupt die andere Strassenseite erreichen können. Wo an der Pariser Strassenkreuzung einst die Wetterssäule stand, wird noch nicht mehr Platz für einen Verkehrsschutzmann sein, wozu auch, wir haben ja Ampeln, und die Autos brausen in Vierer- und Sechserreihen über die Boulevards, unter denen die Metro alle 2 Minuten einen 5-Wagenzug je Richtung fahren lässt.

Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Lt. Sommerfahrplan 1969 ist auf der Strecke **Oranienburg — Velten** über Eden, Germendorf-Süd und Leegebruch der Reisezugverkehr eingestellt worden. Diese erst nach dem 2. Weltkrieg erbaute Strecke zweigt beim Haltepunkt Eden vom alten Güter-Aussenring ab und mündet nördlich des Bahnhofs Velten in die Strecke von Kremmen ein.

B V B

Am **Güterbahnhof der OEG** in Heidelberg steht ein **meterspuriger** 4x Güterwagen mit der Aufschrift DB Stuttgart 92 GGsm und ein alter 4x Personenwagen der OEG mit der Nr. 131.

Wiedorn

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Amsterdam: Seit 4.5. neue Gemeinschafts-OmL 65 mit Maarse & Kroon: Leidseplein — Buitenveldert — Amstelveen M. Lutherweg, und 66: Leidseplein — Buitenveldert — Amstelveen Watercirkel. Es werden noch weitere Gemeinschaftslinien im Raum Amsterdam — Amstelveen — Flughafen Schiphol folgen, wofür die Nummerngruppe in der 60er Reihe vorgesehen ist. Also: 1—29 Strab. und OmL in der Stadt, 30—39 = OmL über den Fluss im nördlichen Stadtgebiet, 40—42 Sonderlinien im Hafen- und Industriegebiet (Mo—Fr), 45—49 Schnellbuslinien (Mo—Fr), 50er Gruppe im Bijlmermeergebiete, 60er Gruppe Amstelveen und 71—78 Nachtbuslinien.

v. d. Gragt

Basel: Lt. „Eisenbahn-Amateur“ ist eine Verlängerung der SL 12 über Pratteln hinaus bis Frenkendorf vorgesehen; das Gelände für die künftige Bahntrasse wurde von den Basler Verkehrs-Betrieben bereits erworben.

Berlin: OmL 22 (BVG-West) U-Bf. Kurt-Schumacher-Platz — Senftenberger Ring wurde bis zur neuerbauten Schleife-Senftenberger Ring (Gabelung) verlängert, bei BVG-Ost wurden am 31.3. die OmL 46 und L zu einer neuen OmL L/41 mit der Linienführung Ahrensfelde Kirche — Neu-Lindenberger vereinigt.

B V B

Bremen: Seit 30.6. wegen Sperrung der Strasse Schlüsselkorb folgende Linienänderungen: SL 1 nicht mehr über Hbf., sondern über Sielwall — Dobben nach Schwachhausen — Osterholz, SL 4 eingestellt, SL 5 über Pappelstr. — Langemarckstr. — Brill — Hbf. — Kühlenkampallee, OmL 24, 25, 26, 30, 31, 33 und 34 auf dem Streckenabschnitt (nur in

dieser Richtung) Domsheide — Hbf. jetzt über Ostertorstr. — Wall/Polizeihaus — Sögestr. — Hbf., OmL 26 Gastfeldstr. — Friedr.-Ebert-Str. — Domsheide — Hbf. und weiter wie bisher zur Emdr Str.

Lübbers

Herne — Castrop Rauxel: Seit 30.6. OmL 23 von Siedlung Constantin bis Gerthe Amt verlängert (ex Bochum — Gelsenkirchen OmL 64), neue OmL 33 Siedlung Constantin — Wiescherstr. — Herne Stadtmitte — Zeche Friedrich der Grosse 3/4 (ex Boch. — Gels. OmL 61), neue OmL 43 Herne Rathaus — Bf. — Schleusenweg — Habinghorst (ex Boch. — Gels. OmL 62/72). Mithin sind die folgenden OmL in Betrieb: 3, 11, 12, 21, 22, 23, 31, 33, 34, 37, 41 und 43.

Tischendorf

Königsberg: Lt. Radio Moskau soll das jetzt noch 106 km betragende Strab-Netz im Laufe der nächsten 10 Jahre restlos auf Obusbetrieb umgestellt werden.

M. T.

Lugano — Cadro — Dino: Die Stilllegung dieser Bahn ist lt. „Eisenbahn-Amateur“ für Frühjahr 1970 vorgesehen.

Schwerin: Zur Zeit ist eine Strab-Neubau-strecke zum eingemeindeten Stadtteil Lucknow im Bau; die dafür bestimmten Wagen laufen bereits in Magdeburg. Mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke wird noch 1969 gerechnet.

HRZ

c) Schnellbahnen:

Berlin: Bei der U-Bahn wurden folgende Großprofilwagen zu Arbeitsfahrzeugen umgebaut: 237 = 1188, 261 = 1189, 254 = 1197 und 249 = 1203 (Typ B 1). Ausserlich blieben die Wagen im wesentlichen unverändert. Anfang April 1969 wurde mit den Rammarbeiten in der Genthiner Str. begonnen, und zwar für Abstellgleise der U-Bahnlinie 4, da am Innsbrucker Platz die bisherige Abstellanlage dem Bau einer Schnellstrasse zum Opfer fällt. Am 7. Juli war der erste Rammschlag für die doppelstöckige U-Bahnstrecke unter der Schlossstrasse in Steglitz, deren Fertigstellung für 1975 vorgesehen ist.

B V B

Hamburg: Folgende U-Bahnwagen = a: 23, 24, 31, 53, 57, 61, 81, 82, 84, 93, 117, 136, 147, 149, 156, 181, 194, 205, 207, 213, 215, 223, 229, 231, 235, 248, 8836 und 8905.

Otto

c) Bergbahnen:

Am 17. Juli bestand die Seilbahn zum Burgberg in Bad Harzburg 40 Jahre. In der Talstation wurde ein Sonderpostamt eingerichtet, auf dem die Philatelisten ihre Sendungen mit einem Sonderstempel versehen lassen konnten. Im Laufe der 40 Betriebsjahre hat die Burgberg-Seilbahn mehr als 13 Mio Fahrgäste befördert.

ALLGEMEINES

Anlässlich der Eröffnung des bezirklichen Volksfestes „Köpenicker Sommer“ am 21. Juli lief an der Spitze des Festzuges, der am S-Bahnhof Köpenick begann und zum Rathaus führte, der **historische Strassenbahn-Triebwagen 10** der „Städt. Strassenbahn Köpenick“. Dieser Wagen, der aus dem Arbeitswagen A 277 (II) der BVG-Ost entstand, war von der „Arbeitsgruppe Berliner Nahverkehr“ in etwa 3500 Freizeitstunden her-

gerichtet worden. Das Dach des Wagens jedoch wurde aus Leipzig und der Lyrabügel aus Cottbus beschafft.
BVB

Unweit von **Orleans** (Frankreich) wurde jetzt die erste, 18 km lange „**Aerotrain-Strecke**“ für den öffentlichen Verkehr fertiggestellt; sie soll nach Bewährung später evtl. bis Paris (!) verlängert werden, so dass die beiden Städte mit diesem neuartigen Verkehrsmittel in weniger als 30 Minuten miteinander verbunden sein werden (Orleans — Paris = 123 km).
AL

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Spoor naar '75, Denkschrift der „Niederländische Spoorwegen, 72 S. DIN A 4 mit zahlr. Abb. und Tabellen, eine Übersicht über das bisher Geschaffene und eine Vorschau auf die planerischen Aufgaben in den Jahren 1970 bis 1975.

Die Denkschrift, in der z. B. auch der Stadtverkehr in Rotterdam behandelt wird, gibt ein ausgezeichnetes Bild über die fortschrittlichen Bemühungen, die Eisenbahnen in den Niederlanden volkstümlich und attraktiv zu machen, was grossenteils bisher schon gelungen ist. Das Werk kann auf Anforderung bei der Hauptverwaltung, der N.S., Utrecht, bezogen werden.

Transit in Toronto, 1849—1967, eine 66 Seiten starke, sehr geschmackvoll gestaltete Denkschrift über den öffentlichen Verkehr in dieser canadischen Stadt, die durch ihren Übergang zum U-Bahn-Betrieb mit Beibehaltung und Modernisierung des Strassenbahnbetriebes von sich reden gemacht hat. Zahlreiche Abbildungen und graphische Darstellungen vervollkommen dieses lesenswerte Buch. Preis nicht bekannt; Herausgeberin: Toronto Transportation Commission, Toronto (Canada).

Dynamik der Lokomotiven, von Iwan Nikolajew, ein neues, soeben im Transpress-Verlag, Berlin 108, Französische Str. 13—14, zum Preise von DM 25,— erschienenes Fachbuch, gibt auf nicht weniger als 445 Seiten, 224 Abbildungen und 17 Tabellen einen hervorragenden Überblick über die technischen und betrieblichen Eigenschaften der Lokomotiven aller Art. Es schliesst sich würdig an die schon beliebt gewordenen anderen Fachbücher des vorgenannten Verlages an.

Modellbahn-Triebfahrzeuge, von Klaus Gerlach, im gleichen Verlage wie vor, 242 S., Halbleinen DM 15,—.

In diesem Buch stellt der bekannte Autor weit über 400 industriell hergestellte Modellbahn-Triebfahrzeuge der bekanntesten Modellbahnfirmen Europas und Japans vor. Zu jedem der beschriebenen Modelle ist ein Foto mit den wichtigsten technischen Daten des Fahrzeuges erschienen. Ein wertvolles Standard-Werk, das in keiner Bibliothek eines Modelleisenbahners fehlen sollte.

Old-Timer der Rheinschiffahrt (150 Jahre Dampfer auf dem Rhein), 162 S., 65 Abb. alter Dampfboote von 1816 bis 1966, von Dr. A. Weber, A. Linder und Kurt Hill, zu beziehen durch Binnenschiffahrts-Verlag, 41 Duisburg-Ruhrort, Dammstr 15—17 (Haus Rhein).
Vehlber

LOKWESEN

Zur Rettung der SBB-Dampflok **C 5/6 2958** bemühen sich zur Zeit Firmen, Private und der Gemeinderat von Olten, um sie vor der Verschrottung zu bewahren, und man erwartet, dass die Hauptverwaltung der SBB der Stadt Olten, die mit dem schweizerischen Eisenbahnwesen ja engstens verbunden ist, entgegenkommen wird. Metzeltin/NZ7.

Die **Steiermärkischen Landesbahnen** (Sitz Graz), zu denen auch die 760 mm-spurige Murtalbahn (Unzmarkt — Mauterndorf = 77 km) gehört, haben sich etwas Nettes einfallen lassen: eine „Leih-Lok“ für Dampflokfreunde. Es handelt sich um eine kleine Zweikupplerlok und einen dazu passenden historischen Zweiachser, die von jedermann gemietet und selbst gefahren werden kann. Diese bemerkenswerte Aktion hat am 1. Juli 1969 begonnen.
We.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Antwerpen: Folgende Wagen = a: Tw 4407, 4423, 4530 und 4539 sowie Bw 1613, 1614, 1618, 1631, 1638, 1640, 1651, 1654, 1655 und 1657. v. d. Gragt

Bremen: 3x GI-Bw 1902 = a. Lübbers

Bremerhaven: Bw 169 wurde im Jugendfreizeitheim Bremen-Hemeligen in 3 Teilen wiederaufgestellt: ein Perron wurde Schallplatten-Diskotheek, während der andere eine Bar wurde, im mittleren Teil kann man sich während der Tanzpause erholen.

Lübbers

Düsseldorf: Neu: 8x GI-Tw 2665—2672 (DUWAG, ER). Tw 244 = Arb.-Wg., Tw 579 und 965 = a. Waltking

Marseille: neu 4x Gr-Tw (PCC) 2001—2006 (La Brugeoise), für einzige SL 68. M. T.

O. E. G.: zur eigenen Meldung in DVA 291/2293 unter „Allgemeines“ — die damals erwähnte Überführungsfahrt des Tw 2 hat nicht stattgefunden; da der Tw 1 in einem besseren Unterhaltungszustand ist, wurden diese beiden Tw nochmals umgenummert, und zwar 1 = 2(II) und 2 = 1(II), also Nummernaustausch. E. Müller

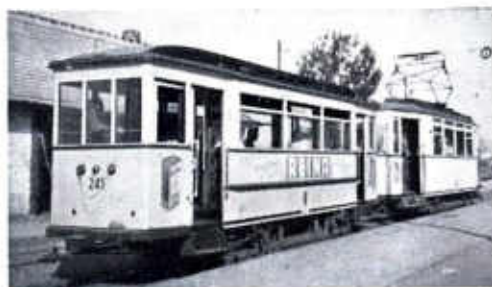
S. N. C. V. (Belgien): Tw 10245 (Typ S) wurde in 41006 und Tw 9751 (ebenfalls Typ S) in 9979 (II) umgenummert.

v. d. Gragt

Schöneiche: Tw 8 (ex Potsdam 103), der bereits ausgemustert war, wurde in Woltersdorf auf einem Kinderspielplatz aufgestellt. Tw 10 (ex BVG-Ost 5644) = a, während Tw 6(II) ex BVG-Ost 4362 die neue Nummer 10(II) erhielt (Normalspurnetz). Im Meterspurnetz wurde Tw 63 in eigener Werkstatt erbaut, dem ein Tw 64 in Kürze folgen wird. BVB

Wagenpark-Geschichte Erfurt (Fortsetzung aus DVA 296):

Tw 50—52	Bj. 1893/94	ex Remscheid 2, 12 und 13, sämtl. = a
53—56	Bj. 1908	davon 53 = Schleifwagen 1, 55 = a, 54 und 56 = Bw 241 und 242 (Abb.)
57—65	Bj. 1912	davon: 57 und 63 nach Mühlhausen, 58 nach Jena 36, 61 nach Jena, dort Bw 49, 62 u. 65 = Eisenach 25—26, 59, 60 und 64 noch vorh.



Bw 241 (ex Tw 54, Bj. 1908), noch immer im Verkehr. Der Tw ist ein „Standard“-Tw der Serien 82 bis 117.

Tw 16(II)—25(II)	Bj. 1925	dav. 16 = a, 17 u. 22 = Arb.-Wg., dav. 22 = a, 20 u. 21 nach Mühlhausen, Rest noch vorh.
66—75	Bj. 1926	davon 67 = a, 73 u. 75 nach Eisenach u. 74 nach Mühlhausen, Rest noch vorhanden
76—81	Bj. 1930	alle noch vorh. (Fortsetzung folgt)

b) Omnibusse:

Berlin: Fahrerschulbusse 787—790 sowie 973 und 1017 = a. Abgestellt wurden 710, 960, 1080 und die Reise-Omn 654 und 656. (BVG-West). Bei BVG-Ost wurde 620 zum Werkstattwagen 212 umgebaut. BVB

Bonn: neu: Reise Omn 7 (Dai 0 302) für Flughafen-Zubringerdienst; Reise-Omn 5, 6 und 7 (Setra) verkauft. Folgende Wagen = a: 13, 41—45, 82, 86, 87, 88 und 91. Der SBB-Bus 483 (Dai 0 317) wurde an die SWEG Wiesloch verkauft. Doehler

Hamburg: Schnellbus 5801 ist jetzt unter der Nr. 2801 im Normalbus-Betrieb eingesetzt. Otto

Neuss: Neu GI-Omn 112—116 (Setra). Wiedorn

Neuordnung des Omnibusparkes in Moers (zu den Wagenpark-Übersichten in DVA 235 und 237):

Da im vergangenen Jahre eine Fusion der „Kreis Moerser Verkehrsbetriebe“ mit der „NIAG“ zu einem neuen Unternehmen „Niederrheinische Verkehrsbetriebe“ erfolgte, ist der gesamte Fahrzeugpark neu geordnet und unter Ausmusterung zahlreicher Einheiten in ein neues Nummernschema wie folgt gebracht worden:

(die 1. Ziffer bedeutet das Fabrikat, nämlich 1 = Büssing, 2 = Daimler-Benz, 3 = Henschel, 4 = Krauss-Maffei, 5 = Magirus, 6 = MAN):

1001	ex Niag 124	1201—1217	ex Niag 71, Moers 6, 7, 56, Niag 72, 73, 74, Moers 9, 58, Niag 83, 84, 85, 113, Moers 13, 60, 61 und Niag 128 (in dieser Reihenfolge)
2001—2003	ex Niag 67—69, davon 2002 u. 2003 = a	2201—2205	ex Niag 94, 95, Moers 10, 11 und Niag 118, davon 2201 = a
1101—1120	ex Niag 36, 48, 41, 45, 46, 50, 51, 53, 54, 57, 61, 63, 64, 121, 122, 123, Moers 16, 69, 70 und 4 (in dieser Reihenfolge), davon 1101—1105 und 1111 = a	3201—3206	ex Moers 62, 14, 15, 67, Niag 119 und 120.
2101—2102	ex Niag 97—98	(Fortsetzung folgt)	
4101—4106	ex Niag 104—109 (ex Kleve)	Stetza	

Ein Tunnel-Projekt für die Furka-Oberalp-Bahn

Auf einer Tagung in Brig, wo sich das gemeinschaftliche Depot der Furka-Oberalp- und der Visp-Zermatt-Bahn befindet (Abb.) und das den VDVA-Tagungsteilnehmern aus 1966 noch in guter Erinnerung sein dürfte, berieten kürzlich die Sachverständigen für wirtschaftliche, finanzielle und verkehrliche Fragen das neuartige Projekt eines Tunnels der Furka-Oberalp-Bahn (FO) von etwa 13,5 km Länge zwischen Oberwald und

Transport von Militärfahrzeugen sowie privaten Kraftwagen erlauben.

Die FO verbindet die Täler der oberen Rhône und des Vorderrheins und führt von Brig über Andermatt nach Disentis zur Rhätischen Bahn. Ein grosser Teil der Strecke verläuft durch unbewohntes Gebiet, und der kurze Abschnitt zwischen Oberwald und Realp wird zwischen Anfang Oktober und Ende Mai **alljährlich völlig stillgelegt** wegen der dort häufigen Lawinstürze. Ja, die Steffenbach-Brücke wird mitsamt der Fahrleitung in jedem Winter abgebaut!



Das Gemeinschafts-Depot FO und VZB in Brig.
Foto: Stäubli

Realp, und zwar südlich der jetzigen Streckenführung. Der Tunnel würde in einer Neigung von 3‰ liegen. Der Bau würde nach dem Preistand von 1965 rd. 65 Mio SFr. kosten, die Bauzeit wäre fünfeinhalb Jahre. Breite und Höhe des Tunnels würden den

Die Ortschaft Goms, die im Winter während der Stilllegung der Eisenbahn vom Verkehr abgeschnitten ist und deren Bevölkerung daher ständig abwandert, könnte für das obere Rhönetal ein Touristenzentrum und ein Wintersportplatz werden. Ein Zugang auf der Schiene, den das neue Tunnelprojekt möglich machen würde, brächte das Gebiet für die Nordschweizer um 4 bis 5 1/2 Stunden näher. Die Finanzlage der FO, die jetzt ein jährliches Defizit zwischen 1,5 und 2 Mio SFr. aufweist, würde bei einem durchgehenden Jahresbetrieb verbessert werden, nicht nur durch eine Zunahme des Reiseverkehrs, sondern auch durch die Verdoppelung des Güterverkehrs, der über die FO-Strecke die kürzeste Verbindung zwischen der Südwest- und der Ostschweiz ist. Die mögliche Beförderung von Privatautos wird auf jährlich 24 000 geschätzt.
R. G.

Das Wiesbadener „Experiment“ mit Busfahrspuren

Die Einführung besonderer Bus-Fahrspuren auf einigen Hauptverkehrsstrassen in Wiesbaden und die damit erzielten Erfolge (Fahrzeitgewinn und Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 16,5 auf 18,5 km/h) ist durch den gesamten deutschen „Blätterwald“ gegangen. Jeder unbefangene Leser muss den Eindruck gewinnen, dass diese Massnahme (die ja nur auf einige wenige Strassen beschränkt ist, während sich

auf anderen Strassen der gleichen Stadt der öffentliche Verkehr nach wie vor schrittweise vorwärts „quält“) die Lösung des grosstädtischen Verkehrsproblems bilden könne. Angeblich sind bereits Experten aus allen möglichen Grosstädten Eurapos, auch aus London und Paris, nach Wiesbaden geeilt, um das „Wunder“ mit den Bus-Fahrspuren zu erleben, obgleich sowohl London als auch Paris gleiche oder ähnliche Mass-

nahmen längst selbst durchexerziert haben.

Ein DVA-Leser hat zu dieser Pressenotiz, die in allen deutschen Grosstädten in gleicher oder etwas abgewandelter Form erschien, wie folgt Stellung genommen:

„Die Zeitungsnotiz über die Wiesbadener Bus-Fahrspuren spricht in zweifacher Hinsicht für sich: einmal ein ergebnisreicher Bericht über einen Versuch, der als gelungen bezeichnet werden kann; zum anderen — wenn man will — das Eingeständnis einer Kapitulation des öffentlichen nicht schienen gebundenen Nahverkehrs vor den Folgen des hemmungslos ausufernden Individual-Privatverkehrs.

Ich sehe in diesem Wiesbadener „Experiment“ die Bestätigung meiner seit Jahren vertretenen Ansicht, dass nämlich der schieneungebundenen Nahverkehr in Städten und Ballungsgebieten erst vor seinem Anfang steht! Voraussetzung ist allerdings, dass dieses System eine echte Alternative darstellt und echte Vorteile gegenüber dem Individual-Verkehr bietet. Omnibusse auf separa-

ten Strassenspuren werden das naturgemäss nie bieten können. Insofern halte ich den Bericht also für wirklich bemerkenswert.“

H. G. Harding

Anm. Das Bus-Fahrspuren-Experiment ist keinesfalls neu. Man hat es in Wiesbaden nur im Zusammenhang mit umfangreichen und für den Fahrgast z. T. viel ungünstigeren Linienführungs-Änderungen eingeführt, ohne dabei die rechtliche, d. h. in der Strassenverkehrsordnung verankerte Grundlage zu haben. Das Ergebnis: auf den Bus-Fahrspuren, durch eine durchgezogene Leitlinie deutlich gekennzeichnet, halten Lieferwagen zum Be- und Entladevorgang für die Geschäfte, parken Privatautos wenn auch nur für „einen Moment“ oder stehen Kisten und Mülleimer, so dass der ankommende Busfahrer schon vorsorglich in die Mittel- also allgemeine Fahrspur ausweicht, um nicht fortwährend aus „seiner Separatspur“ ausschwenken zu müssen! (Beobachtet anlässlich eines Aufenthaltes in Wiesbaden am 3. und 4. Juli 1969).

Stetza

„Krokodilstränen“ . . .

Man ist kaum in der Lage, jene Krokodilstränen zu verstehen, die von Gemeinden und Anliegern vergossen werden, wenn eine Eisenbahnstrecke stillgelegt werden soll. „Es hagelt Proteste“, heisst es dann wie es „Proteste hagelte“ als die Zeitkartenpreise, an denen die Bahn sowieso kaum etwas verdient, etwas angehoben werden mussten. Die „Volkseele kocht“, wenn vergasende Strecken abgebrochen werden. Ich kenne einen Bahnhof, der früher etwa 40 Dorfbewohner bei günstigster Zugfolge in die nahe Kreisstadt zur Arbeit befördern half. Man brach die Bahnwärterhäuschen ab und von dem Bahnhof, den sich die Verwaltung etwas hatte kosten lassen, steht kein Stein mehr auf dem anderen — warum auch, statt der erwähnten 40 Fahrgäste gab es zuletzt nur noch 2, die Dorfbewohner hatten sich „motorisiert“ und fahren nun **neben** der Strecke auf der Schlaglöcher- und Frostaufbruch-Strasse, denn die Unterhaltung der Strasse kostet ja genauso viel wie die des Gleises.

Wenn früher einmal eine neue Strecke eingeweiht wurde, standen, bevor die erste geschmückte Lokomotive kam, Bevölkerung und Obrigkeit mit Gehrock und „Jubelröhre“ auf dem Bahnsteig und priesen mit schönen Ansprachen und anschliessendem Umtrunk die Weitsicht des Staates, der sie für wenige Pfennige fortan sicher beförderte!

Es ist mit Ort und Datum zu beweisen, dass es vom Jahre 1842 bis 1882 (also 40 Jahre lang) **im Eisenbahnwesen der ganzen Welt 984 Tote gab** bei einem Streckennetz von insgesamt 371 495 km (1880), ein sparsamer „Konsum von Verkehrstoten“ für wahr! Man musste schon zu den berühmten „ältesten Leuten“ gehören, um sich überhaupt nur des geringsten Unfalles erinnern zu können. Und wie gemütlich war die Reise: man konnte die Beine ausstrecken und sich auf dem Gang die Beine „vertreten“, man konnte bequem und durch nichts erschüttert seine Zeitung lesen und vor allem: die Bahn duldete grundsätzlich keine Privatmusik! Der Fahrgast war gegen die „Massenmedien“ geschützt und konnte seinen Gedanken und dem Landschaftsbild nachhängen! Übrigens sei bemerkt, dass man dies auch heute noch kann.

Die „Krokodilstränen“ all derer, die an dem Unglück schuld sind, und jene, die vom Gleis zur Strasse abwanderten, ohne auch nur im geringsten dazu gezwungen worden zu sein, sind in der Tat widerlich. Jetzt verweisen die Strecken, und es ist doch unmöglich, diesen Menschen zu begreifen, die in Protest-Kundgebungen Krokodilstränen vergiessen und bei der Einfahrt des letzten Zuges in „Beerdigungs-Zylindern und Beerdigungs-Gehrückchen“ auf dem Bahn-

steig demonstrieren — gegen ihre eigene Dummheit!

Der Boden- und Waldverschleiss durch sechsspürige Autobahnen geht ins Aschgraue. Wie vergesse ich eine Autofahrt durch den autobahnzerschnittenen Spessart! Mein Gott, ich kannte und liebte ihn, als er noch nicht durchschnitten war. Die Eisenbahn München — Frankfurt sah man kaum auch nur irgendwie als Zerstörer der Landschaft. Der Ruin kam allein durch eine walderfressende Autobahn. Die Zufahrtsrosetten reichten zum Waldruin im Grossen hin. Und da liest man nun, dass man die Autostrassen auf 10 000 km erhöhen will — auf dass die Bundesbahn ruiniert werde! Was bleibt denn da auf die Dauer noch an Landschaft übrig? So gut wie nichts, nur um der Rastlosen willen. Ich steige auf der Eisenbahn lieber zehnmal um, als hundertmal in einer Autoschlange zu verzweifeln!

Gepriesen sei der „Tolle Bomberg“, der dauernd die Alarmglocke zog, um bei seinem Hof eine Station zu erzwingen. Das waren noch die Eisenbahnfahrer von altem Schrot und Korn! Was gehen uns die an, die

unseren Staat veranlassen, Wälder zu verwüsten und Felder zu ruinieren, bloss weil sie nicht einmal irgendwo umsteigen wollen. Mein Gott, welche Entdeckungen köstlichster Kultur- oder Landschaftsschätze machte ich schon durch „schlechte“ Anschlüsse, sagen wir „Wimpfen“!

Seit Jahren plant man jetzt die Stilllegung des Härtsfeldbahnjuwels von Aalen nach Dillingen. Wie beneidete ich die Insassen des Bähnchens an einem Frostaufbruchtag, wo ich nach Dischingen mit dem Postauto fahren musste; eine leibliche Qual. Neben der Strasse kam ein Züglein der Härtsfeldbahn aus Neresheim, und die Insassen lachten uns aus, mit vollem Recht. Die Glücklichen! Hier geht es jedenfalls nicht um „Modern“ oder „Altmodisch“, hier geht es um die Rettung des Zweckmässigen — mögen darüber manche Industriebosse erblassen! Unser Rest Vaterland kann doch nicht der Bankkonten wegen unseren Rest von Landschaft vernichten.

(Aus „Stosseufzer eines alten Herrn“ von Dr. E. Quentin)

Der öffentliche Nahverkehr stirbt nicht

(Prof. Dr. Ing. W. Lambert von der TH Stuttgart, durch seine zahlreichen Gutachten über den öffentlichen Nahverkehr — bei denen allerdings die Schiene nicht immer gut abschneidet — bekannt geworden, hat unter dem vorstehenden Titel ausgezeichnete Gedanken publiziert, die schon wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung und richtungweisenden Weitsicht höchste Aufmerksamkeit auch bei den Verkehrsfreunden finden müssen.)

„Die Veränderung des Siedlungscharakters unserer Grosstädte mit ihren Regionen und die immer weiter fortschreitende Motorisierung sind die hauptsächlichlichen Ursachen unserer heutigen Verkehrsmisere. Vor allem der tägliche Berufsverkehr wird von dieser Entwicklung in Mitleidenschaft gezogen. In überfüllten Strassenbahnen und Bussen, die nur mühsam durch verstopfte Strassen ihren Weg in den Innenstädten finden, beginnen und beenden die berufstätigen Menschen ihren Arbeitstag. Auch die Benutzer von Personenkraftwagen können, zumindest in den Stadtzentren, nur noch in begrenztem Umfang von den teilweise teuer erkauften individuellen Freiheiten ihres Fahrzeuges Gebrauch machen. In langen Schlangen, die schon weit ausserhalb der Städte beginnen, fahren sie morgens zu ihrem Arbeitsplatz. Nach anstrengender Fahrt, die meisten empfinden diese Anstrengung schon gar nicht mehr, beginnt dann die Suche nach einem Parkplatz. Vielfach sind die günstig gelege-

nen Parkplätze schon lange vor Arbeitsbeginn belegt.

An diese täglich wiederkehrende Situation haben sich die Grosstädter beinahe schon gewöhnt. Die Verkehrsschwierigkeiten werden aber noch weiter zunehmen, wenn nicht für Abhilfe gesorgt wird. Bis heute ist es allerdings noch in keiner Stadt gelungen, das Kraftfahrzeugproblem zu meistern, und es ist sicher eine Utopie, zu glauben, dass es ausgerechnet uns in den europäischen Städten mit ihren historischen und engen Innenstädten gelingen könnte, das Problem des fliessenden, vor allem aber das des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs zu bewältigen, also die sogenannte „autogerechte Stadt“ zu bauen. Selbst dort, wo man ganze Häuserzeilen abgerissen und Schnellstrassen gebaut hat, konnte man die Verkehrsprobleme nicht befriedigend lösen. Unter dem Zwange der Verhältnisse setzt sich immer mehr die Erkenntnis durch, dass man zumindest beim innerstädtischen Berufsverkehr nicht auf den öffentlichen Verkehr, sei es auf der Schiene oder auf der Strasse, verzichten kann. Auch in den Vereinigten Staaten, die uns im Kraftfahrzeugverkehr immer noch um einige Jahre voraus sind,

