

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 Postcheckkonto Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr) 457 54.
Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

24. Jahrgang

OKTOBER 1969

Nr. 299

Ein Extrem - oder: so geht's auch nicht!

Seit Jahren zerbrechen sich bekanntlich Verkehrsexperten und Städteplaner vergeblich den Kopf, wie man der zunehmenden Verkehrsmisere in den Grosstädten Herr werden könne, und man hat als Ergebnis eine nicht zu übersehende Skala von Möglichkeiten gefunden. Nicht selten verlieren sich diese Gutachten ins Utopische oder Uferlose und man ist dennoch erstaunt, dass immer wieder neue Varianten empfohlen werden, bei denen man manchmal von vorn herein schon die Unrealisierbarkeit erkennen muss.

Unter dem Titel „Ein Autoverbot in Paris?“ erschien vor kurzem in einer schweizerischen Automobil-Zeitschrift die nachfolgende Betrachtung:

„Paris hat die zweifelhafte Ehre, innerhalb seiner Mauern einen der prominentesten Autohasser zu beherbergen: A. Sauvy, Professor am „Collège de France“. Dieser gelehrte Herr brandmarkt seit Jahren das Automobil als das „überflüssigste aller Verkehrsmittel unserer Zeit“.

„Professor Sauvy erhielt nun kräftige Schützenhilfe durch einen von der anderen Seite des Ärmelkanals herbeigereisten Kollegen: Colin Buchanan, ebenfalls ein Profes-

sor. Buchanan entwickelte seine Theorien vor kurzem im Rahmen eines in Paris gehaltenen Vortrages. Dieser bekannte britische Humanist will dem Verkehrswesen der französischen Hauptstadt mit einer „Doktor-Eisenbart“-Kur zu Leibe rücken.

„Die schweren Opfer“, so erklärte der Referent, „welche der Bau von Schnellstrassen im Stadttinnern oder rund um Paris der Stadt und dem Staat auferlegt, sind nur dann gerechtfertigt, wenn sie von Zugeständnissen an die Bewohner — insbesondere die Fussgänger — begleitet sind, damit deren Dasein ebenfalls erträglicher gestaltet werden kann.“

Dann aber kamen Schlussfolgerung und Schlussforderung. Das einzige Äquivalent — so erklärte Mr. Buchanan —, das die verantwortlichen Leiter des Strassenverkehrs dem Nichtautomobilisten zu bieten hätten, bestehe darin, den Automobilverkehr in den Strassen der Stadt Paris grundsätzlich zu verbieten. Diese Lösung habe überdies den Vorteil, dem Stadtsäckel keine neuen Lasten aufzubürden.“

Wie man sieht, ein Extrem, das den einzigen Vorteil offenbart, theoretisch richtig durchdacht zu sein.

Stetza

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Sonderfahrt am 20. September 1969 — Es war höchste Zeit, dass die VD V einmal wieder eine Rundfahrt in **Düsseldorf** unternahm. Für den 20. 9. hatten die Herren von Rohr und Dieter Waltking ein sehr schönes Programm zusammengestellt. Wie gross das Interesse war, bewies die Zahl von über 50 Teilnehmern, die sich in dem noch nie von uns besuchten und zur Einstellung vorgesehenen Betriebshof Grafenberg versammelten. Eine Reihe von Betriebs- und Arbeitsfahrzeugen war in foto-bereiter Formation aufgestellt. Dann wurde der Sonderzug-Tw 858 mit Bw 829 bestiegen, der zur Konservierung als Reliquie oder Museumszug vorgesehen ist. Die immer noch guten Fahreigenschaften dieser soliden und bequemen Fahrzeuge wurden gebührend gewürdigt.

Die Sonderfahrt ging zunächst über die Südbrücke nach Neuss, wo an der Stadthalle die Schleife unter erheblicher Geräuschentwicklung rückwärts befahren wurde. Es ging nämlich weiter nach Grimlinghausen, und es dürfte das erste Mal gewesen sein, dass ein

Düsseldorfer Zug diese Strecke befahren hat. Demgemäss war auch das Erstaunen gross, das unser Zug sowohl beim Neusser Fahrpersonal wie auch bei der Bevölkerung hervorrief. Die Fahrt führte weiter durch Neuss mit seinen zum Teil recht engen Strassen, dann über die gut ausgebaute Strecke nach Heerdt — Oberkassel. Die nunmehr auch zur Umstellung vorgesehene Dauer-Behelfsbrücke brachte uns wieder auf das rechte Rheinufer, und es ging über den Betriebshof Himmelsgeist (Am Steinberg) nach Hamm. Die dortige Schleifenkehre, die in ihrer Art wohl einmalig ist, wurde ausreichend bewundert.

Erneut ging es quer durch die Stadt nach Ratingen. Diese älteste elektrische Strecke Düsseldorf, zum Teil noch eingeleisig mit einer links befahrenen langen Ausweiche hat nichts von ihrem Reiz verloren und zeigte sich bei dem herrlichen Spätsommerwetter recht anziehend.

Die ausgedehnte Rundreise endete am Hauptbahnhof, wo der Dank der Teilnehmer allen Beteiligten ausgesprochen wurde. Ein Teil fand sich noch, wie üblich, in einer von uns schon oft besuchten Erholungsstätte zusammen. Lob und Anerkennung für die schöne und interessante Sonderfahrt waren einhellig.
Boehm

DIE VERKEHRS-LAGE

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: Bei BVG-Ost seit 7. 7. OmL 43 zwischen Springpfehl und S-Bf. Nöldnerplatz über Marzahner Chaussee, Berliner Chaussee, Rhinstr., Rohrdammweg — Alt-Friedrichsfelde und weiter wie bisher.

B V B

Bremen: Nach Wiederaufnahme des Strab-Verkehrs in der Strasse Schlüsselkorb wurden am 1. 9. die in DVA 297/2341 gemeldeten Umleitungen für SL 1, 4 und 5 und OmL 26 wieder aufgehoben.

Vehlber

Essen: seit 13. 10. neue OmL 67 Steele Kaiser-Otto-Platz — Bf. Kray-Süd — Isinger Feld/Wasserturm.

Boisserée

Hamburg: seit 1. 6. SL 18 eingestellt, neue Schnell-OmL 30 Hbf. — Rathausmarkt — Landungsbrücken (an den Verkehrstagen der Fähre Hamburg — Harwich), OmL 31 nur noch Flughafen — Kirchsteinbek über Rothenbaumchaussee (Ersatz f. SL 18), SL 19 jetzt ganztägig über Berliner Tor hinaus bis U-Bf. Burgstrasse.

H N N

Kiel: am 8. 9. letzte Fahrt der SL 2, seit 9. 9. neue OmL 2/12 Belvedere — Universität

— Holstenbrücke — Ostseehalle — Metzger Str. (2) — Mettenhof (12). Depot Knorrstr. geschlossen.
Stetza

Nürnberg: seit 28. 4. neue OmL 68 Worzeldorfer Str. Neulandsiedlung — Gleiwitzer Str. (nur werktags).
Dillmann

Offenbach: neue OmL 6 seit 28. 9. Buchhügelallee — Marktpl. — Kaiserlei. Alle OmL laufen jetzt den provisorischen Busbf. am Marktplatz an.
M. Krafft

Oslo: Die Züge der **Ekebergbanen** (bisher am Ostbahnhof endend) fahren jetzt über Nationaltheater bis nach Skøyen durch.

Stetza

Remscheid: seit 8. 9. neue OmL 16 im Stadtgebiet Wermelskirchen: Industriestr. — Am Stadtrand.
Aders

Wien: Am 17. 8. verkehrte letztmalig SL 80 Rotundenbrücke — Lusthaus. Damit entfällt auch die nur werktags betriebene und erst seit 19. 5. 69 eingerichtete Früh-SL 75/78 Erdberg — Ring — Rotundenbrücke. Die Strecke zur Freudenau (SL 181) wurde letztmalig am 26. 7. befahren. Dadurch treten Änderungen auch bei den weiter betriebenen Bedarfs-SL T/Tk und 78 auf. Der Abschnitt Rotundenbrücke — Stadionbrücke bleibt vorerst für Betriebsfahrten offen. Seit 18. 8. als Ersatz neue OmL 80 Praterstern — Stadionbrücke und Privat-OmL 81 Simmeringer

Lände — Stadionbrücke — Lusthaus. Bei Rennveranstaltungen werden OmL 80 und 81 bis Rennplatz Freudenau verlängert. Seit 1.9. Übernahme der OmL 8A (bisher Fa. Scholler) durch die WLB und gleichzeitig Verlängerung bis Neu-Steinhof. OmL 7A der Fa. Scholler entfällt.

Wiesbaden: seit 20.7.69 Neuordnung des Om-Liniennetzes wie folgt: 2 Rambach — Sonnenberg — Luisen-/Wilhelmstr. — Klarental (ex OmL 2 und 8), 3 nur noch Biebrich Rheinufer — Hbf. — Lindenhof — U. d. Eichen, neue OmL 4 Kohlbeck — Hbf. — Biebrich Rheinufer (ex 74 und 2), 5 jetzt Erbenheim Mitte bzw. Bf. — Berliner Str. — Schierstein Rathaus bzw. Siedlung Zehntenhof (ex 5, 51 und 54), 6 jetzt ab Wiesb. Hbf.

Kaiser-Friedrich-Ring bis Faulbrunnen verlängert, 8 jetzt Steinberger Str. — Hbf. — Eigenheim bzw. Bahnholz (ex 5 und 10), 9 jetzt in Amöneburg über Dyckerhoffstr., in Schierstein bis Zeilstr. verkürzt; 10 jetzt Nordfriedhof — St. Kliniken — Hbf. — Südfriedhof (ex 13 und 51), 12 eingestellt, 13 jetzt Fasaneriestr. — Hbf. (vorm. u. abends) — Hallenbad — Biebrich Rheinufer, in HVZ üb. Wiesbaden Ost; 14 (Ausflugslinie zum Schläferskopf) jetzt ohne Nr., neue OmL 15 Gräselberg — Berliner Str. in HVZ bis Erbenheim Bf., 17 eingestellt (s. u. 24), neue OmL 18 Erbenheim — Bf. — Flugplatz (ex 52), neue OmL 19 Dotzheim Mitte — Biebrich — Amöneburg (ex 79), neue OmL 21 Faulbrunnen — Naurod (ex 12), 22 Faulbrunnen — Naurod — Niedernhausen — Oberjosbach (zwischen Hbf. und Faulbrunnen eingestellt); neue OmL 23 Schierstein — Dotzheim Mitte — Wiesbaden — Bierstadt — Igstadt — Breckenheim (ex 37, 71, 72), neue OmL 24 Frauenstein — Dotzheim — Wiesbaden — Bierstadt — Kloppenheim — Hessloch (ex 27 und 17), Strecke Schierstein Hafen — Zeilstr. ersatzlos eingestellt (ex 9, 51, 53 und 54) desgl. 53 Schierstein Hafen — Frauenstein, OmL 54 von 5 und 79 von 19 übernommen, OmL 1 und 7 als einzige unverändert geblieben.

Neise

Wuppertal: seit 31.8. SL 25 zwischen Cronenberg Lenzhaus und Sudberg eingestellt, dafür OmL 5 jetzt Solingen — Cronenberg Lenzhaus — Sudberg. SL 25 nur noch zwischen Elberfeld Dönberg und Cronenberg Lenzhaus, diese letzte meterspurige SL wird im Frühjahr 1970 eingestellt. Seit 28.9. OmL 18 über Schwelm Markt bis Ennepetal — Milspe verlängert, dafür OmL 38 nur noch Lanjerfeld Dieselstr. — Schwelm Markt. OmL 18 wird in Gemeinschaft mit der Verkehrs-ges. Ennepetal betrieben.

Aders

c) Schnellbahnen:

Hamburg: seit 1.6. S-Bahnlinie S 1 bis Aumühle elektrisch und mit Dieselbetrieb bis Friedrichsruh verlängert. Linie S 3 als neuer Linienast Harburg — Meckelfeld — Maschen in den Verkehrsverbund aufgenommen. Im Dezember wird ein neuer Haltepunkt „Nettelburg“ in Betrieb kommen. HNN

e) Das Liniennetz:

Wilhelmshaven — Stadtwerke W. — nur Omn

- 1 Hbf. — Voslapp
- 2 Hbf. — Helgolandstrasse
- 3 Hbf. — Stadtparkkolonie
- 5 Rathaus — Olhafen
- 6 Hbf. — Joh.-Seb.-Bach-Strasse
- 7 Voslapp — Geniusbank
- 8 Hbf. — Südstrand



- 11 Hbf. — Sanderbusch
- 12 Hbf. — Wiesmoor
- 14 Voslapp — Industriegelände
- 15 Hbf. — Industriegelände
- 17 Hbf. — Wiesmoor

ferner HVZ-Linien:

- A—L Olympia-Werke — Roffhausen
 - R Giesserei Sande
 - S Nordd. Eisenbau Sande
- sämtl. ab bzw. bis Hbf. Standau

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahn:

Aachen: neu 4x Gr-Tw 1016—1017 (ex Mönchengladbach 26 und 30) 6x (3x + 3x) Gl-Tw 1106—1109 (ex Oberhausen 364—367) und 1110 (3x + 3x) ex Oberhausen 368, sowie 6x Gl-Tw 1101—1105 (ex Mönchengladbach 31—35). Tw 6320, 7306 sowie Bw 221, 223, 231 und 232 = a. Neise

Berlin: Tw 5325 (4x) der BVG-Ost soll als Museumswagen erhalten bleiben. Bw 1625 erhielt nach Umbau die neue Nummer 2241 (vermutlich Beginn einer neuen Umbau-Serie). BVB

Darmstadt: Die in DVA 298//2355 unter Remscheid gemeldeten und nach D. verkauften 4x Gl-Tw 101—105 erhielten hier die Nummern 62—67 (II). Neise

Essen: KSW-Bw 2466 = a. Boisserée

Freiburg: neu 4x Gl-Tw 121—122 (2R, GT 4). Folgende Bw = a: 216, 218, 220, 221 und 225. M. T.

Hamburg: zur Meldung in DVA 296/2337: Von den nicht ausgemusterten V6-Bw ist der 4669 (ex 4169) für das Strab-Museum Crich vorgesehen. Ausser dem 4120, der auf einem Schulgelände Aufstellung fand, wurden 4100 und 4152 an einen Schrotthändler abgegeben. HNN

Kopenhagen: Die 100 6x Gl-Tw 801—900 wurden nunmehr nach Alexandrien (Ägypten) verkauft, zunächst werden 50 Einheiten abtransportiert. Inzwischen ist der 841 ausgebrannt, Wiederaufbau fraglich. Dafür erhält **Kairo** 100 fabrikneue 4x PCC-2R-Tatra-Tw aus der CSR. Stetza

Krefeld: Folgende Wagen = a: Tw 291—295, Arb.-Tw 237 und 276 sowie Bw 16, 17, 18 und 20. Tw 207 nach Umbau jetzt Arb.-Tw 233. Neu: Arb.-Tw 236 ex Mönchengladbach 508. Für die 4x Gl-Tw ex Wuppertal (DVA 298/2355) sind die Nummern 311—317 vorgesehen. Bankstahl

O. E. G.: Ergänzung zur Meldung, DVA 298/2355: ausser den genannten Wagen wurden noch folgende verschrottet: Tw 13, Bw 140—144, 148, 149, 153 und 154, während 151 und 152 schon 1968 verschrottet worden sind (deren Drehgestelle für den 8x Gl-Bw 221 verwendet wurden). Auch Tw 15 und 16 wurden Arb.-Tw. Halbzug 55/56 ebenfalls = a. Biche

Schöneiche: Der normalspurige Betriebsteil **Woltersdorf** erhielt den KSW-Bw 242 aus Magdeburg, neue Nummer 26 (III), der bisherige

Bw 26 (II) ex 24 ist als Reserve abgestellt.

BVB

Vestische Strassenbahnen: Die aus Mönchengladbach erworbenen 6x Gl-Tw 36—39 stehen zum **Weiterverkauf** in den Depots Herten (2) und Buer (2), noch im Originalzustand. Stetza

Westerland: Die 1966 von der Herforder Kleinbahn angekauften 4 Gr-Tw 8, 9, 12 und 13 stehen seitdem abgestellt im Freien in einem unglaublichen Verwitterungszustand, so dass mit einer Inbetriebnahme kaum mehr zu rechnen ist. Stetza

Wiener Lokalbahn: Von den aus Köln erworbenen 8 Tw und 6 Bw (siehe DVA 293/2312) war zur Zeit der VDVA-Jahrestagung nur erst der Zug Tw 11 + Bw 91 (Abbildung)



im WLB-Kolorit fertiggestellt. Er erregte bei den Tagungsteilnehmern wegen seines besonders attraktiven Anstriches allgemeines Wohlgefallen.

Wagenpark-Geschichte Erfurt (Fortsetzung aus DVA 298):

Tw 121—124	Bj. 1957	2x, LOWA
125—130	Bj. 1958	desgl.
131—134	Bj. 1961	desgl., davon 134 nach Brandenburg 53 abgegeben
151	Bj. 1959	4x Gl-Tw
152—153	Bj. 1961	desgl.
154—159	Bj. 1962	desgl.
160—168	Bj. 1963	desgl.
169—177	Bj. 1964	desgl.
178—181	Bj. 1965	desgl.
185—190	Bj. 1967	desgl.
138—139	Bj. 1968	2x, Tatra
134 (II) u.		
135—137	Bj. 1968	desgl. (Aufstellung über Bw folgt)
		Stetza

b) Omnibusse:

Essen: 3404, 3407 und 3409 an Privatunternehmer verkauft, doch weiterhin im Auftrage der EVAG im Einsatz. Boisserée

Hamburg: Von der neuen Schnell-Omniserie 5801—5833 wurden die Einheiten 5801 und 5824 mit anderem Anstrich unter den neuen Nummern 2801 und 2824 als Normalbusse eingesetzt. Neu: 6901—6931 (Standard-Schnellbusse) sowie Normalbusse 6801—6819 (Standard). Otto

Linz: Neu: Obusse 48—50 und Gl-Obus 77. Lehnhart

Offenbach: 99 ex 42 ex 12 (II) = a. M. Krafft

Neuordnung des Omnibusparkes in Moers
(Fortsetzung aus DVA 298):

1401—1409 ex Niag 38, 39, 47, 52, 55, 60, Moers 54, Niag 75 und 86 (in dieser Reihenfolge), davon 1401, 1402, 1403 und 1405 = a

2401 ex Niag 96

3401 ex Moers 63 (Bj. 1963)

1501—1516 ex Moers 5, Niag 65, 66, Moers 55, Niag 76, 77, 125, 126, 78, 79, 80, 81, 82, Moers 59, 65 und 66 (in dieser Reihenfolge)

2501—2503 ex Niag 87, 88 und 89

2504 nicht besetzt

2505—2508 ex Niag 117, 110, 111 und 112
(Schluss folgt)
Stetza

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

VDI-Nachrichten, Düsseldorf (Nr. 21 vom 21. 5. 69): „Bahnelektrifizierung in der DDR“, ein höchst aufschlussreicher und umfangreicher Bericht mit Streckenplan über die geringen Fortschritte der Elektrifizierung bei der DR. Standau

Nordwest-Zeitung, Oldenburg (20. 8. 69): „Der fliegende Schotte dampft durch Amerika“, Bildbericht über die British Railways-Lok 14472 vom „Flying Scotsman“ die zu einer Tournee nach den USA gebracht wurde. Standau

Die Entwicklung der Basler Strassen- und Überlandbahnen von Claude Jeanmaire, 208 S. mit über 250 Abb. über die Entwicklung der Bahnen in und um Basel von 1840 bis 1969, SFr. 34.50, Verlag C. Jeanmaire, CH 4000 Basel, Bleichstrasse 7.

Hochinteressante Ausführungen über die geschichtliche Entwicklung des Nah- und Überlandverkehrs in Basel, vor allem aber eine Fülle an interessanten Bildern aus allen Epochen, Pläne, Typenskizzen und Zeichnungen machen dieses neue Werk für jeden Verkehrs- und Eisenbahnfreund höchst begehrenswert. Sein Erwerb kann jedem Verkehrsfreund allerbestens empfohlen werden.

Der **Kosmos-Verlag, Stuttgart** (Franck'sche Verlagshandlung W. Keller & Co.), 7 Stuttgart 1, Postfach 640, hat abermals eine Reihe sehr schöner und besonders für den Verkehrsfreund attraktiver Bücher herausgebracht, die nachstehend empfohlen werden mögen:

Bahnhöfe Europas, von Dr. Mihály Kubinsky, 320 S., 363 Abb., DM 29,50.

Das sorgfältig zusammengestellte und sehr übersichtlich gegliederte Werk (mit Namensverzeichnis der Verfasser und Ortsverzeichnis der behandelten Bahnhöfe) lässt Erinnerungen an Bauten aus der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts wach werden, es enthält eine grosse Zahl von seltenen Fotos, Zeichnungen, Grundrissen, Plänen von 100-jährigen Kopf- und Durchgangsstationen, aber auch über Neubauten der letzten 10 Jahre, ihre Entstehung und ihre Besonderheiten;

Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven, von Horst J. Obermayer, Regelspur, enthält auf 272 S. DIN A 6, Fotos und technische Daten für die Dampflokomotiven sämtlicher Baureihen der ehem. DR (bis 1945), der DB (seit 1945) sowie der heutigen DR (seit 1945). Für jeden Lokfreund und -Beobachter ein wertvolles und äusserst handliches Nachschlagewerk; DM 7,80;

Dampflokomotiv-Parade in Stereo, 17 Hör-Szenen auf einer 30-cm-Langspielplatte mit 48-seitigem Begleitbuch und 50 Fotos im Text, DM 29,50;

Strassenbahnen, eine Sonderausgabe des LOK-Magazin, von Bernd-Otto Gessner, Braunschweig (VDVA-Mitglied), ein wunderschön zusammengestellter Querschnitt über Vergangenheit und Gegenwart des Strassenbahnwagens, 88 S., zahlr. z. T. sehr seltene Fotos, DM 9,80. Auch dieses neue Buch ist eine Augenweide für jeden Strassenbahnfreund.

Schienefahrzeuge heisst eine Fachzeitschrift aus der DDR, die sich vorwiegend mit technisch-betrieblichen Aufsätzen über die DR beschäftigt und daher einen guten Einblick in die dortigen Verhältnisse gestattet. Bei monatlicher Erscheinungsweise kann die Zeitschrift für DM 12,— pro Jahr beim

Brücken-Verlag GmbH, 4 Düsseldorf, Postfach 1928, bestellt werden.

Westward to Promontory, ein ausgezeichnete Bildband im Grossformat über den historischen Bau der Union Pacific Railway über die Rocky Mountains, von Barry B. Combs, \$ 10.75, Verlag The American West, 577 College Avenue, Palo Alto 94306, California (USA).

Wer sich für die wechselvolle Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen interessiert, für den ist dieses interessante bebilderte Werk von grösstem Wert,

im gleichen Verlag wie vor erschien auch das Buch „**High Road to Promontory**“, von George Kraus, als Ergänzung zu dem vorstehend beschriebenen Bildband, \$ 9.50, das

sich mit dem Bau der „Central Pacific“ (jetzt WSouthern Pacific) über die High Sierra befasst. Dieses Buch offenbart auf 317 Seiten und zahlr. Abbildungen und Indexen ein der Vergessenheit entrissenes Kapitel der nord-amerikanischen Eisenbahn-Geschichte.

A Desire of Tramcars, von Robert E. Jowitz, Verlag Ian Allan Ltd., Terminal House, Shepperton (Middlesex)/England, Sh 42/.—.

Ein weiteres Strassenbahn-Bilder- und -Textbuch, zwar aus britischer Warte und in englischer Sprache, führt den Leser schlechthin in alle europäischen „Strassenbahn“-Städte, mit z. T. originellen Aufnahmen und Zusammenstellungen, bei denen es aber jeweils immer auf das Fahrzeug als Mittelpunkt ankommt. Ein schöner Bildband, in dem zu blättern man niemals müde wird.

Der öffentliche Nahverkehr stirbt nicht

von Prof. Dr. Ing. W. Lambert, Stuttgart (Fortsetzung aus DVA 297)

In diesem Zusammenhange sind die Ausführungen des New Yorker Architekten Behrendt sehr lehrreich. Sie sollten als Warnung gelten. Er meinte nämlich: In Amerika braucht das Publikum Autos, und die lässt es sich nicht fortregementieren. Das hat seinen guten Grund: drei Viertel aller Fahrten, die der Amerikaner macht, sind mit seinem Beruf verbunden. Wenn in verschiedener Form der Versuch gemacht wird, der Verkehrsverwirrung in den Grosstädten dadurch beizukommen, dass man keine Autos in das Stadtzentrum hineinlässt oder ihnen jedenfalls das Leben sauer macht, dann ist das bisher immer daran gescheitert, dass man ohne Autos heute nicht mehr auskommt. Autos mögen, wenn sie in grossen Massen auftreten, enorme Schwierigkeiten verursachen, aber gegenüber einem Zustand der Autollosigkeit sind sie eindeutig das kleinere Übel.

Man löst das Verkehrsproblem nicht dadurch, dass man versucht, das Auto in Acht und Bann zu schlagen und ganze Geschäftszentren autofrei macht. Auch wird viel zu oft übersehen, in den USA ebenso wie in anderen Ländern, dass die Verkehrsprobleme nicht allein durch das Auto geschaffen werden. Sie hängen ganz einfach damit zusammen, dass die Bevölkerungszahlen viel höher und die Städte viel grösser sind als früher.

Der französische Volkswirt Fourastié hat dazu Wichtiges gesagt: Der wachsende Verbrauch, verursacht durch die Bevölkerungszunahme und den höheren Lebensstandard, und als Antwort darauf die steigende Produktivität stehen in enger Wechselbeziehung

zu den technisch-ökonomischen Massnahmen der Rationalisierung, Mechanisierung und Automation. Künftig ist sowohl mit einer weiteren Zunahme der Arbeitsplätze in den Ballungsräumen als auch mit einer starken strukturellen Veränderung der Hauptbeschäftigungsgruppen zu rechnen. Strukturanalysen zeigen für das Jahr 1975 etwa die folgende Entwicklung auf: Nur 9% der Beschäftigten werden dann noch in der Land- und Forstwirtschaft tätig sein (1960 = 14%). Der Anteil der Beschäftigten in der Industrie und im Gewerbe wird von 50% im Jahre 1960 auf 43% sinken, während der Anteil der in den Dienstleistungsbetrieben Tätigen auf 48% gegenüber 36% im Jahre 1960 ansteigen wird. Auch innerhalb der erstgenannten Gruppe wird der Anteil der Dienste verrichtenden Beschäftigten wesentlich, und zwar auf 30% ansteigen. Insgesamt werden also dann rd. 60% aller Beschäftigten in der dritten und nur noch 30% in der zweiten Gruppe tätig sein. Diese Strukturveränderung ergibt einen schwerwiegenden Tatbestand für die Verkehrssituation und für die Verkehrsplanung, da der bevorzugte Standort des Dienstleistungssektors das Stadtzentrum ist, in dem schon heute ein chronischer Platzmangel für den fliessenden, vor allem aber für den ruhenden Verkehr besteht. Es werden sich gerade dort die Verhältnisse gegenüber der heutigen Lage noch verschlechtern.

Trotz dieser unerfreulichen Situation können bei der Bedeutung der Kraftfahrzeuge für den modernen Stadtorganismus eine Rationierung des Verkehrsraumes mit einer nur einseitigen Begünstigung der öffentlichen

Verkehrsmittel sowie Sperrzonen für den Kraftfahrzeugverkehr im Innenstadtbereich nicht Sinn einer modernen Verkehrsplanung sein. Beide Verkehrsarten müssen auch weiterhin die vorhandenen und ausbaufähigen Verkehrsflächen benutzen. Allerdings müssen jeder Verkehrsart entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer besonderen Eignung, aber auch entsprechend den Bedürfnissen unserer Gesellschaft durch gezielte Förderung bestimmte Verkehrsaufgaben zugeleitet werden.

Für den dem Personenkraftwagen arteiligen Geschäftsverkehr, den Einkaufsverkehr, den Wirtschaftsverkehr und schliesslich für den Fremdenverkehr können nur dann ausreichender Strassenraum und vor allem die notwendigen Kurzparkmöglichkeiten von 2 bis 3 Stunden Dauer zur Verfügung gestellt werden, wenn der Berufsverkehr und zu gewissen Zeiten notfalls auch der Einkaufs-

verkehr zum überwiegenden Teil bei den öffentlichen Verkehrsmitteln bleiben. Dabei soll kein Zwang auf die Kraftfahrer ausgeübt werden. Wer Zeitverluste und Parkplatzsuche hinnehmen will, der soll dies selbstverständlich auch weiterhin tun können.

Den Verkehrsplanern, den Verkehrsbetrieben und vor allem für den Verkehrsablauf Verantwortlichen bleibt bei dieser Situation praktisch nur ein Weg offen: Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen für den Berufsverkehr wieder funktionsfähig und für den Verkehrskunden anziehend gemacht werden. Sie benötigen nämlich selbst bei eigenen Fahrwegen schon beim Fahren weniger Raum als der Personenkraftwagen; noch viel wichtiger aber ist der Umstand, dass sie in der Innenstadt keinen Platz zum Parken beanspruchen. (Fortsetzung folgt)

Die neuen Gasturbinen-Züge der US-Eisenbahnen

Das sogenannte „Nordost-Korridor“-Projekt in den USA scheint nunmehr in Bewegung zu kommen. Im April 1969 wurde der erste Dreiwagenzug mit Gasturbinen-Antrieb auf dem Abschnitt Boston — New York der früheren New Haven-Bahn in Betrieb genommen. Allerdings befand sich der Zug an den nächsten beiden Tagen in der Werkstatt und hatte kürzlich Störungen an der Feder-Aufhängung. Die Geschwindigkeit bleibt zunächst begrenzt, da die stark verschuldete New Haven-Bahngesellschaft keinerlei Rücklagen für die Gleisverbesserung machen konnte.

Die 5 Gasturbinenzüge der Canadian Nationalbahn (CNR), die am 6. Januar 1969 wegen Vereisung und Ausfall verschiedener Hilfsanlagen aus dem Dienst zurückgezogen werden mussten, erhalten in Montreal umfangreiche Verbesserungen und sollen im Herbst 1969 wieder fahrbereit sein.

Die sogenannten „Metroliners“, die mehr der herkömmlichen Bauart entsprechen, arbeiten dagegen zufriedenstellend. Ihr Einsatz begann zwischen New York und Washington am 16. Januar 1969. Seit dem

2. April befahren sie eine Strecke von 359 km ohne Zwischenhalt in 2 Stunden 30 Minuten.

Da jetzt die New Haven- und die Pennsylvania-Bahn unter der neuen „Penn Central“ zusammengefasst sind, besteht eine Möglichkeit, dass die „Metroliners“ nördlich von New York bis New Haven (bis dorthin reicht die Elektrifizierung) ausgedehnt werden. Die Verlängerung der Elektrifizierung bis Boston wurde bereits diskutiert, aber es ist kaum wahrscheinlich, dass die neue Penn Central die Mittel dafür aufbringen kann. Technisch wurde das „Nordost-Korridor“-Projekt vom Verkehrsministerium finanziert, aber in einem Jahr, wenn die amerikanische Regierungshilfe für die im Wettbewerb stehenden Beförderungsarten 20 Mrd Dollar erreichen wird, entfallen davon nur 4,3 Mio Dollar auf Eisenbahnprojekte und selbst diese Hilfe muss zurückgezahlt werden, wenn der Betrieb der Metroliners einen Überschuss abwirft. Im Gegensatz hierzu hat die Penn Central schon 45 Mio Dollar für Verbesserungen an Gleis und Fahrleitung aufgewendet, ohne dafür eine Gegenleistung zu sehen. R. G.

