

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 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



NOVEMBER 1969

Ein Jubiläum

Liebe DVA-Leser!

Heute liegt die 300. Ausgabe unserer Liebhaber-Zeitschrift vor uns, wobei wir nicht versäumen wollen, Herrn Stetza für die unermüdliche Arbeit zu danken und ihm zu diesem Jubiläum zu beglückwünschen, aber zugleich auch einen Rückblick zu tun.

Als am **15. Februar 1946** zum 1. Male der „Sammler-Brief“ als Informations-Rundschreiben für Freunde des Verkehrswesens mit Genehmigung der Militär-Regierung von Herrn Stetza herausgegeben wurde, ging diese im Abzugsverfahren herausgegebene Schrift an 39 Verkehrsfreunde, die sich zum Teil schon jahrelang aus der ehemaligen Sammlergruppe „Verkehr“ her kannten. Die Erscheinungsweise musste damals mit monatlich oder halbmonatlich, soweit es die Papierlage gestattete, angekündigt werden. Auch wurden alle Bezieher aufgefordert, nach neuen Verkehrsfreunden und -forschern, Vorschein- und Lichtbildsammlern, Modellbauern usw. Umschau zu halten, was auch mit Erfolg in den darauf folgenden Jahren geschehen ist. Mag sich auch im Jahre 1948 nach der Währungsreform ein Teil der „Auch-Verkehrsfreunde“ wieder von unserem Kreis getrennt haben, so haben doch die seit 1948 abgehaltenen Jahrestagungen gezeigt, dass es überall noch Verkehrsfreunde gibt, die von unserem Kreis nichts wussten.

Bereits nach knapp anderthalb Jahren konnte dann der „Sammler-Brief“ im Druck erscheinen. Auch der Umfang von 8 Seiten DIN A 4 monatlich liess eine zusätzliche Bebilderung der Zeitschrift zu. Doch musste noch einmal — und zwar im November 1947 — an die SB-Leser appelliert werden,

vorhandenes Altpapier abzuliefern, um das weitere Erscheinen der geliebten Zeitschrift sicherzustellen. Mit Beginn des Jahres 1951 wurde das Format der Zeitschrift von DIN A 4 auf DIN A 5 geändert und im Jahre 1957 erhielt sie nach Gründung des „Verbandes deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA) den Namen „Der deutsche Verkehrs-Amateur“ und erscheint seitdem im heutigen Gewande und als Verbands-Organ.

Jeder Verkehrsfreund erwartet den DVA mit Spannung, um zu sehen, welche Neuigkeiten es auf dem Gebiete des Verkehrswesens gibt. Dabei darf nicht übersehen werden, welche Mühen die Zusammenstellung aller Meldungen und Informationen für die Zeitschrift erfordern. Aber auch die Vorbereitung und Durchführung der Jahrestagungen setzen sehr viel Kleinarbeit voraus, wobei es nicht damit abgetan ist, dass man meint, nach 20 Jahrestagungen sei es schon zur Routinearbeit geworden, denn jede einzelne Tagung muss anders vorausgeplant werden.

Nach der Gestaltung des DVA und der Organisation der Jahrestagungen obliegt dem Herausgeber ja auch noch die Geschäftsführung des VDVA, die mit viel Kleinarbeit verbunden ist.

Möge es Herrn Stetza noch weiterhin viele Jahre vergönnt sein, für uns die „Schaltstation“ in unserem Hobby zu sein. Wir wünschen ihm und dem DVA für die Zukunft alles Gute, doch auch alle Verkehrs-Amateure können weiterhin mit der Einsendung von Berichten und Kurzmeldungen

an der Vielseitigkeit unseres DVA beitragen.

Der Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde und der Unterzeichnete danken

— auch im Namen aller anderen DVA-Leser und -Förderer — Herrn Stetza für die jahrelange aufopferungsvolle Tätigkeit und geleistete ideelle Arbeit auf das herzlichste.

Horst Winnig

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

BDEF-Regionaltagung Nord in Puttgarden

Im Rahmen einer gutorganisierten Sonderfahrt von Hamburg nach Rødby (Dänemark) fand am **25. Oktober 1969** die diesjährige Regionaltagung der norddeutschen dem BDEF angeschlossenen Vereinigungen statt, zu der auch der VDVA eine Einladung erhielt, welcher der Vorsitzende nachgekommen ist.

Die gut besuchte Arbeitssitzung wurde im Konferenzraum des Bahnhofs Puttgarden durchgeführt, bei der auch Vertreter der DB-Direktionen Hamburg und Hannover anwesend waren. Die Tagesordnung sah Aus-

sprachen über die Vereinsarbeit im abgelaufenen Jahre, Sorgen und Wünsche der einzelnen Organisationen sowie vor allem eine Termin-Abstimmung für das kommende Jahr 1970 vor, bei der es sich zeigte, dass die einzelnen Vereine erstaunlich vielseitige und höchst interessante Veranstaltungen geplant haben.

Anschließend wurde eine Fahrt mit der „Theodor Heuss“ nach Rødby und zurück unternommen, während der die Delegierten viele nützliche Gespräche führen und vor allem persönliche Kontakte auffrischen konnten.

Es wurde bekanntgegeben, dass die nächstjährige Regionaltagung in Berlin stattfinden würde, ohne Einzelheiten über Programm und Termin mitteilen zu können. Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Mit Beginn des Winter-Fp 1969/70 wurde auf der **Extertalbahn** (Rinteln — Bösingfeld) der Personenverkehr eingestellt. Der Güterverkehr bleibt vorerst auf der Schiene bestehen. Die erst 1952 bzw. 1956 beschafften vier 4x Tw werden voraussichtlich bei einer österreichischen Bahn einen Abnehmer finden. M. E.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: Seit 1. 10. OmL 84 (BVG-West) über die neue Westtangente: Lichterfelde Ringstr. — Hindenburg- und Wolfenstein-damm, Westtangente, Gotenstr., Leuthener-, Leber-, Kolonnen-, Haupt- und Potsdamer Str. bis U-Bf. Kurfürstenstr. (Rückfahrt über Bülowstr.). BVB

Frankfurt-Main: seit 15. 9. OmL 72 über Triftstr. bis Goetheplatz verlängert und seit 22. 9. neue OmL 66 zwischen Markgrafenstr. und Nordwestzentrum. Als OmL 74 sind vom Nordwestzentrum nach Ober-Eschbach und als OmL 75 nach Eschborn zwei neue Linien geplant, deren Inbetriebnahme noch unbekannt ist. Michelke

Linz (Österreich): Die Strab-Schleife Urfahr Bezirksgericht wurde fertiggestellt und

ist betriebsfähig, die südliche Schleife Spinnereistr. wird in HVZ jetzt von der verlängerten SL V befahren. Lehnhart

Ludwigshafen: seit 4. 8. neue OmL 68 Hbf. — Jägerstr. — Hauptpost — Bismarckstr. — Oggersheimer Str. — Ludwigsplatz — Hauptpost — Jägerstr. — Hbf. Rudnicki

Magdeburg: Neuordnung des Strab-Liniennetzes seit 12. Mai 1969 wie folgt: 1 Sudenburg — Neue Neustadt, 2 Buckau — Alte Neustadt, 3 Diesdorf — Leipziger Chaussee, 4 Cracau — Hermann-Giescher-Halle, 5 Olvenstedter Platz — Berliner Chaussee, 6 Hbf. — Herrenkrug, 7 Westring — Berliner Chaussee, 10 Sudenburg — Rothensee, 12 Südost — Olvenstedter Platz, 22 Salbker Platz — Olvenstedter Platz und 31 Diesdorf — Neue Neustadt, ferner ObL A Harzburger Str. — Warschauer Str. HRZ

Mainz: seit 20. 10. OmL 16 (Laubenheim — Hbf. — Drais — Lerchenberg) von Laubenheim über Hbf. und Drais nach Finthen, dafür OmL 20 eingestellt. OmL 17 (Ginsheim — Rheinbrücke) über Hbf. — Drais zum Lerchenberg verlängert und OmL 18 (Kastel Bf. — Fort Biehler — Erbenheim Flugplatz) von Fort Biehler nach Erbenheim Bf. verlängert und als Gemeinschaftslinie mit Wiesbaden betrieben. OmL 19 nicht mehr über Rampe, sondern über Hochheimer Str. (Kostheim Siedlung) und Mainzer Weg nach Kostheim Winterstr. Neise

Mannheim: seit 18. 9. SL 17 Käfertal — Rheinau Nord nur in HVZ und Sa bis ca.

14 Uhr, neue SL 27 Mo—Fr bis ca. 20 Uhr Käfertal — Friedrich-Ebert-Brücke — Kurpfalzkreisel — Paradeplatz — Universität — Hbf. — Wasserturm — Nationaltheater — Kurpfalzbrücke — Waldhof. OmL 53 Waldhof — Waldpforte bis Herrschaftswald verlängert. Rudnicki

München: seit 6. 10. neue SL 11 Moosach — Karlspl. — Maximilianstr. — Michaeliab (entstanden durch Teilung der SL 1, um statt Ramersdorf auch die neue Trabantenstadt Perlach über Michaeliab besser zu erschliessen), ferner OmL 49 Marienpl. — Sendlinger-Tor-Platz — Isartalbhf. — Brudermühlstr. an So ganz, Mi und Sa ab 20 Uhr eingestellt! Ein Beispiel, wie sich das systematische Abwürgen der einst guten SL 10 zwischen Sendlinger-Tor-Platz und Isartalbhf. mit schlechtem Fahrplan usw. ausgewirkt hat, denn das Verkehrsbedürfnis des Schlachthausviertels ist geschwunden. Auch die Verlängerung zum strab-losen Marienplatz und zu den Linien 20 und 60 an der Brudermühlstr. konnte die Linie nicht mehr retten. P. Wagner

Rhein-Haardt-Bahn: Seit 28. 9. neue OmL (ohne Nummer): Bahnhofplatz Bad Dürkheim — Grethen — Hardenburg — Dürk-

heim Abzw. Isenach (Weiher) — Frankenstein Bf. Rudnicki

Schwerin: Am 7. 10. 1969 wurde die Strab-Neubaustrecke nach Lankow in Betrieb genommen. HRZ

c) Schnellbahnen:

Berlin: In Anlehnung an die Massnahmen vieler europäischer Eisenbahnverwaltungen hat die DR nunmehr auch die Neuenummerung der S-Bahnwagen veranlasst; die neuen Fahrzeugnummern bestehen aus einer 6-stelligen Zahlenreihe und einer Kontrollziffer. Folgendes Schema ist vorgesehen:

BR 165.0—6	=	275.0 ... bis 8
165.8	=	275.9 ...
166	=	276 ...
167	=	277 ...
168	=	278.1 ... (vermutl. Material- und Gepäckzüge)
169	=	278.0 ... (Gerätezüge), und
170	=	278.2 ... BVB

Hamburg: Der U-Bahnwagen 18 (Bj. 1912) wurde aus dem Betrieb gezogen und ist zur Aufstellung im Berliner Verkehrs-Museum vorgesehen. BVB/Otto

ALLGEMEINES

Vogt: zur Anfrage Otto, DVA 298/2354: Eröffnungs- und Stilllegungsdaten folgender Strab:

St. Avold	4. 2. 1910 eröffnet, 23. 9. 1944 stillgelegt
Mulhouse	? 1880 eröffnet, ? 1955 stillgelegt
Metz Pfb	? 1876 eröffnet,
Metz Strab	? 1901 eröffnet, 15. 8. 1948 stillgelegt
Colmar	15. 3. 1902 eröffnet, 1. 2. 1960 stillgelegt
Thionville	8. 5. 1912 eröffnet, 22. 9. 1952 stillgelegt
Strasbourg Pfb	20. 7. 1878 eröffnet,
Strab	? 1895 eröffnet, 30. 4. 1960 stillgelegt

Angaben über Allenstein und Hohensalza nicht bekannt, wer weiss mehr?

Zur Entwicklung des „Park & Ride-Verfahrens“ will die Deutsche Bundesbahn 5 Millionen DM investieren, und zwar in Gestalt von bahnhofsnahe Parkplätzen, für die neuartige „Park-Monatskarten“, „Park-Wochenkarten“ und auch „Parkkarten für einen Tag“ ausgegeben werden sollen. Mit dieser Massnahme wird das bisher unter der Bezeichnung „Parken am Bahnhof“ bezeichnete System in eine neue Organisationsform gebracht. Die jetzt einheitlich für die gesamte DB gefassten Bestimmungen sehen vor, dass Dauerparker, also Inhaber von Zeitkarten für Strecken oder ganze Netze, bevorzugt mit einem Parkplatz am Bahnhof bedacht werden. In jedem Falle wird eine sogenannte „Park-Karte“ nötig sein, die gegen Vorlage der Fahrkarte oder bei deren Lösung am Schalter erhältlich ist.

Die Höhe der DB-Parkgebühr wird jedoch nicht überall einheitlich sein. In jedem Falle jedoch wird sie im Verhältnis zu den heute üblichen Parkgebühren in den Städten relativ gering sein. So beträgt beispielsweise die Gebühr für eine solche Monats-Parkkarte im Raum München DM 4,—, die sogar vorsteuer-abzugsfähig sind.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahn:

Aachen: Ergänzung zur Meldung Neise, DVA 299/2360: Tw 6404, 6405, 6408, 6410, 6416, 6437, 1021—1025 sowie Bw 224 ebenfalls = a; der gesamte Wagenpark (auch Omn und Obus) wird zukünftig rot lackiert.
Vogt

Berlin: BVG-Ost: Bw 1701, 1702, 1703, 1705, 1707, 1713, 1714—1718 (11 Wagen, Bj. 1950) wurde nach Dessau abgegeben.

B V B

Frankfurt-Main: Folgende Wagen = a: Bw 1562, 1590, 1596, 1599, 1606, 1609, 1611, 1612, 1624 und 1644. Die Tw 511—515, 521 und 523 werden noch nicht verschrottet, sondern für einen Winter-Einsatz wieder hergerichtet.
Michelke

Köln: Tw 1288—1297 und Bw 2288—2294 (10 Tw und 7 Bw der ehem. SL F) wurden an die Linzer Lokalbahn (Österreich) verkauft.
M. T.

Krefeld: In DVA 299/2360 muss es richtig heissen: Arb.-Tw 235 (nicht 236) ex Mönchengladbach 508. Neu: 4x Bw 109, Zusammenbau des 2x Bw 31 und der verbliebenen Hälfte des Bw 35 ex Herford 33. Die andere Hälfte des Bw 35 wurde bereits 1965 zusammen mit Bw 36 ex Herford 32 zum 4x Bw 108 verwendet.

Weitere inzwischen bekanntgewordene Verkäufe aus der Tw-Serie 51—96 (später 201—239, Bj. 1900): 202 = Weimar Tw 5 und 216 = Weimar Tw 4. Damit steht gleichzeitig fest, dass die restlichen 7 verkauften Wagen dieser Serie nach Heilbronn gekommen sind (Krefelder Nummern 203, 206, 207, 209, 210, 215 und 217), Einnummerung in Heilbronn allerdings nach wie vor noch unklar.

Tw 224 (II) ist ex Genua 563. Von 1943—1945 waren die Bw 15, 16 und 26 an die Essener Strab verliehen (siehe auch „Nahverkehrsgeschichtl. Blatt“ Nr. 2.).

Bankstahl

Leipzig: Von der 4x Tw-Serie 1001—1056 sind insgesamt 8 Wagen an die Strausberger Eisenbahn abgegeben worden, und zwar: 1010, 1020, 1030, 1045, 1046, 1047, 1048 und ein 8., dessen Nummer noch nicht bekannt ist. 3 Wagen wurden in St. bereits in Betrieb genommen, nämlich Tw 2 ex Lp 1046, Tw 7 ex Lp 1047 und Tw 9 ex Lp 1030.

B V B

Mannheim: Bw 703 (II) wurde an Ludwigs-hafen abgegeben, dort 91 (II), der 91 (I) verbleibt in M., wo er wahrscheinlich als 703 verschrottet wird, da unfallbeschädigt.

Rudnicki

O. E. G.: neu 8x Gl-Tw 94—97 (2R, DÜ-WAG), mithin Serie ausgeliefert.

Rudnicki

Stuttgart: Folgende Wagen = a: Tw 871—874, 876—878, 880—882, 885, 891 sowie Bw 1331, 1336, 1346, 1372, 1374, 1377, 1381, 1384, 1391—1393, während die Bw 1328, 1339, 1370, 1373 und 1376 noch zu Arb.-Bw umgebaut werden sollen.

Bauer

Vestische Strab: zur Meldung, DVA 299/2360: die 4 6x Gl-Tw ex Mönchengladbach sind nun doch als Tw 400—403 in Betrieb genommen worden (vermutlich hat sich kein Käufer mehr gefunden).

Tischendorf

Wuppertal: Tw 235, 236, 237 und 259 sowie Bw 529—536 = a, somit sind sämtliche Personen-Bw des Normalspurnetzes ausgemustert. Bei Meterspur: Tw 106, Arb.-Tw 127, Schleif-Tw 633 und Lore 715 = a, während Tw 156 und 159 an private Sammler verkauft wurden.

Leimbach

Wagenpark-Geschichte Erfurt (Fortsetzung aus DVA 299):

Bw 51— 60	Bj. 1894	= 71—80, davon 77—80 an unbek. Verkehrsbetr. verkauft, Rest = a.
61— 65	Bj. 1894	Sommer-Bw = 81—85 = 101—105 = 235—239, alle = a
66	Bj. 1900	= 86 = a
67	Bj. 1904	Sommer-Bw, = 87 = 106 = 240 = a
88— 90	Bj. 1912	= 132—134 = 232—234, davon 233 nach Halle 1233 abgegeben
122—127	Bj. 1930	= 222—227, davon 223—224 nach Eisenach 25—26, 225 nach Eisenach 31, 226 nach Halle 1226 und 227 nach Eisenach 35
128—131	Bj. 1930	= 228—231, davon 230 nach Halle 1230
107—110 (II)	Bj. 1897	Sommer-Bw ex Eisenach 6—9, = 241—244, davon 244 = Arb.-Wg. (Schluss folgt!) Stetza

b) Omnibus:

Darmstadt: neu 320 (II), Dai 305, Standard. Michelke

Frankfurt-Main: neu GI-Omn 331—345 (Bü BS 170V/Emm), dafür 201, 202, 207, 221, 229 und 237 abgestellt. Michelke

Hanau: neu 72 (MAN Metrobus 750). Michelke

Ludwigshafen: neu: 503 (II) ex Mannheim 18 und 505 (II) ex Mannheim 20, beide Bü TU 11. Rudnicki

Mannheim: neu 51—59 und 60—68, Dai 0 305 Standard. Folgende Wagen = a: 16—20, 44. Davon wurden 18 und 20 an Ludwigshafen abgegeben (siehe dort). Rudnicki

Südharz-Eisenbahn: Von der Rheinbahn wurde ein Anderthalbdecker erworben und

mit der Betr.-Nr. 682 in Dienst gestellt (Linie Wieda — Bad Sachsa). (Vermutlich handelt es sich um den Omn 6608). Schmiedeke

Neuordnung des Omnibusparkes in Moers (Schluss aus DVA 299):

Gelenkbusse —

1601—1603 ex Niag 101—103

1604—1614 ex **Obusse** Moers 118, 120, 122, 123, 168 170, 171, 172, 119, 121 und 169. (in **dieser** Reihenfolge)

3601—3606 ex Niag 99, 100, 114, 115, 116, Moers 12

Anderthalbdecker —

1701—1707 ex Moers 17, 19, 20, 21, 68, 74 und 18 (in **dieser** Reihenfolge)

1708 neu, Bj. 1967

2701 ex Niag 130.

— ENDE —

LOKWESEN

In Japan wurde eine deutsche Lok versteigert

Das grosse Warenhaus Seibu in Tokio-Ikebukuro erwarb als Attraktion für eine Verkaufs-Kampagne eine 80-jährige deutsche Schmalspur-Lok von Krauss & Cie, München, und erzielte bei ihrer Versteigerung nicht weniger als umgerechnet 96 000 DM von einem eisenbahnbegeisterten Industriellen.

Dank der Sorgfalt in den Akten der japanischen Eisenbahnen war der Lebensweg dieser uralten bayerischen Lok — möglicherweise überhaupt der ältesten, die sich irgendwo auf der Welt bisher noch in Betrieb befand — unschwer zurückzuverfolgen. Zwei Jahrzehnte nämlich, nachdem mit dem Amtsantritt des Kaisers Meiji Japan dem Ausland und somit seinem technischen Fortschritt geöffnet worden war, trafen 1889 zu Schiff 25 Lokomotiven der Maschinenfabrik Krauss in Japan ein. 1932 waren davon allerdings nur noch 2 vorhanden: die nunmehr versteigerte mit der Krauss-Baunummer 2213 vom April 1889 und der japanischen Kennzeichnungsnummer 17 sowie die Krauss-Lok 2211 mit der japanischen Nummer 15.

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

CSD-Dampflokomotiven, von Helmut Griebel, Band 11 der Schriftenreihe „Inter-

Beide gelangten in den Dienst der Meiji-Kohlenbergbau-Gesellschaft in Rumoi auf der nordjapanischen Hauptinsel Hokkaido und zogen getreulich bis zum April 1969 120 t schwere Züge mit Kohlen- und Grubenholz-Waggons über das Zechengelände. Nun aber mussten sie ausrangiert werden. Die Zeche behielt die 2211 als werkseigenes Museumsstück und bot die 2213 (deren Krauss-Nummernschild übrigens kurz nach dem letzten Kriege gestohlen worden war) interessierten Sammlern unter der Bedingung an, den Eisenbahn-Veteranen bestimmt nicht zu verschrotten, sondern ihn als Erinnerungsstück an die Frühzeit der inzwischen weltbekannten japanischen Industrialisierung getreulich zu hüten.

Die Versteigerung begann mit dem Mindestpreis von umgerechnet 33 000 DM. 11 Interessenten — ausschliesslich Japaner — hatten sich eingefunden, von diesen blieben 7 ernsthafte Bewerber übrig, und von diesen wiederum erhielt der 49-jährige Industrielle Shinzu Murakami, der Inhaber einer mittelgrossen Fabrik für Elektro-Zubehör in Tokorozawa bei Tokio den Zuschlag.

Der neue Besitzer will die „mama lokomo“ — wie er das neuerworbene Stück nennt, zunächst im Hof seines Hauses privat betrachten und sie alsdann einer geeigneten Institution als Schaustück für die Öffentlichkeit übergeben.

nationales Archiv für Lokomotivgeschichte, Teil 1, 160 S. mit 60 Typenskizzen und 111 Kunstdruck-Fotos, DM 25,—, Verlag J. O. Slezak, A 1040 Wien 4, Rienösslgasse 9.

Das soeben in dem bekannten Wiener

Fachverlag erschienene Fachbuch ist schlechthin ein kompletter Katalog aller tschechoslowakischen Dampfloks mit allen erdenklichen technischen und betrieblichen Angaben. Band 2 (zum gleichen Preise) enthält dagegen ausschliesslich Nummernangaben auf 176 S. Text.

Jeder Eisenbahn- und speziell Lokfreund sollte dieses höchst wertvolle und thematisch seltene Werk beschaffen.

Eisenbahn-Kalender 1970 — Bildpostkalender des bekannten Verlages R. Bohmann, Wien I, Canovagasse 5, Herausgeber der Zeitschrift „Eisenbahn“, DM 7,—.

5 mal 24 (nämlich Lokbilder, Postkarten, Sammlerbilder, Kalendarien und eisenbahngeschichtliche Daten) Überraschungen erlebt der Besitzer dieses auch für 1970 wieder hervorragend gelungenen Kalenders ein ganzes Jahr hindurch, denn schöne und meist historisch wertvolle Aufnahmen von Lok und Bahnen geben sich in diesem zünftigen Wandschmuck ein Stelldichein.

Nicht minder empfehlenswert ist auch der **Schweiz. Dampflokomotiv- und Strassenbahnkalender 1970**, den der Verlag C. Jeanmaire, 4000 Basel (Schweiz), Bleichstr. 7 herausgebracht hat (Preis wurde leider nicht angegeben).

Auf ebenfalls 24 Kunstdruckblatt-Seiten 32 x 25 cm mit Ringheftung wurden herrliche und vorwiegend historische Bilder aus dem Eisen-, Klein- und Strassenbahnwesen verwendet, so dass man bei diesem Kalender ein ganzes Jahr hindurch die mit Recht vielgerühmte Schienenwelt der Schweiz erleben kann. Auch dieser Wandschmuck sei allen Bahnfreunden allerbestens empfohlen.

Schliesslich sei auf 2 neue, wunderschöne LRTL-Broschüren hingewiesen:

Prague 180, von J. H. Price, die Geschichte des berühmt gewordenen Prager Strabwagens 180 von seiner „Geburt“ in der Tschechoslowakei bis zu seinem heutigen Verbleib im Museum Crich, 12 S. DIN A 4, mit zahlr. Abb., Preis sh 2/—, und

Köbenhavns Sporveje over more than a Century (die Kopenhagener Strassenbahn seit mehr als 100 Jahren) von M. R. Taplin, 40 S. DIN A 4, 56 Abb., Preis sh 5/6, ein Tusculum für jeden Strassenbahnfreund, besonders für jenen, der Kopenhagen kennt und seine Strab in guter Erinnerung behalten möchte.

Beide vorstehende Schriften können bezogen werden bei: LRTL Publications, 35 Montholme Road, Battersea, London, SW 11 (England).

Der öffentliche Nahverkehr stirbt nicht

von Prof. Dr. Ing. W. Lambert, Stuttgart (Fortsetzung aus DVA 299)

Aber leider geniessen die heutige Strassenbahn und auch der Bus nicht die uneingeschränkte Sympathie ihrer Benutzer. Die Gründe hierfür sind offensichtlich. Diese Fahrzeuge werden besonders stark von den Verstopfungen unserer Stadtstrassen betroffen. Die „grüne Welle“ ist für die Strassenbahn wegen des intermittierenden Betriebes in Wirklichkeit eine „rote Welle“. Der Zeitaufwand für eine Fahrt im öffentlichen Verkehrsmittel nimmt ständig zu. Die Fahrpläne werden illusorisch. Es treten Verspätungen ein, und die Fahrgäste müssen im Berufsverkehr einen fast nicht mehr menschenwürdigen Transport — von Beförderung kann oft schon gar nicht mehr die Rede sein — in hoffnungslos überfüllten Fahrzeugen in Kauf nehmen. Der Kraftfahrzeugbenutzer kann dagegen, in gewissen Grenzen, Fahrzeit und Fahrweg noch unabhängig wählen. Er muss nicht umsteigen, sitzt bequem und ist allein. Der Wagen steht ihm meist ohnehin zur Verfügung, da er ursprünglich vielleicht für die Wochenenderholung und für den Urlaub angeschafft wurde. Ausserdem gibt es steuerliche Anrechnungsmöglichkeiten.

Bei dieser Situation bedarf es ganz erheblicher Anstrengungen, um den Stamm der Verkehrskunden, der noch bereit ist, auf das private Fahrzeug im Berufsverkehr zu verzichten, so viele Annehmlichkeiten und Vorteile wie nur irgendmöglich zu bieten. Hierzu gehören vor allem mehr Bequemlichkeit, Pünktlichkeit, kürzere Beförderungszeiten und niedrige Tarife. Nur so können unsere Städte verkehrlich saniert werden.

Es müssen also Wege gefunden werden, die es ermöglichen, dass die öffentlichen und die individuellen Verkehrsmittel nebeneinander bestehen bleiben. Dabei werden allerdings die heutigen und künftigen Kraftfahrer sich von manchen in Zukunft nicht mehr realisierbaren Vorstellungen über die Freizügigkeit des Fahrens zwangsläufig abwenden müssen. Sie werden sich ebenso zwangsläufig der Erkenntnis nicht verschliessen können, dass der PKW-Verkehr in der Innenstadt auf die Dauer nur dann möglich sein kann, wenn jeglicher überflüssige Verkehr tatsächlich vermieden wird, wenn also insbesondere den Langparkern in gewissen Bereichen Beschränkungen auferlegt werden.

Der einfachste Weg, den Verkehrsschwierigkeiten zu begegnen, ist die Entflechtung des heutigen heterogenen Verkehrs. Künftig dürfen Kraftfahrzeuge und Strassenbahnen nicht mehr gemischt im gleichen Verkehrsraum fahren. Die Strassenbahn muss so weit wie möglich einen besonderen Bahnkörper

erhalten. Mit dieser Massnahme wird erreicht, dass wenigstens nur noch an den Strassenknoten Überschneidungen mit dem Kraftfahrzeugverkehr eintreten können. Nach Möglichkeit sollten Kreuzungen der Strassenbahnstrecke durch Kraftfahrzeuge nur noch im Abstand der Haltestellen zugelassen werden.
(Fortsetzung folgt)

Die Rangierbahnhöfe im Basler „Drei-Länder-Bereich“

Wohl eine der interessantesten Eisenbahnanlagen Europas befindet sich im „Drei-Länder-Eck“ von Basel — weil hier 3 verschiedene Staatsbahnen, die SBB, DB und SNCF, zusammentreffen und mit ihnen die zahlreichen in ihrer Struktur sehr unterschiedlichen Verkehrsströme. Neben einem starken Binnverkehr müssen in den Basler Bahnhöfen auch die Durchgangszüge für die Gotthardstrecke bearbeitet werden. Ursprünglich wurden diese Aufgaben ausschliesslich im Güterbahnhof „Wolf“ erledigt, der einen Teil des Bahnhofs SBB bildet, aber seit Jahr-

zehnten war schon geplant, einen modernen Rangierbahnhof zu schaffen. Zwischen 1920 und 1933 entstand zunächst das Rangiersystem „Ost-West“, d.h. der Rangierbahnhof Muttentz I, der dem Verkehr vom Ausland und den Rheinhäfen in Richtung Schweiz dient. Da aber inzwischen auch in Richtung Ausland und Rheinhäfen täglich bis zu 90 Züge gebildet werden müssen, war der Güterbahnhof „Wolf“ auch für diese Aufgabe unzureichend geworden.

Die Abbildung zeigt die Basler Rangierbahnhöfe mit ihrem sehr ausgedehnten Aktions-Areal:



