

# 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.

25. Jahrgang

FEBRUAR 1970

Nr. 303

## Fragwürdige Bahnstilllegung

Wuppertal hat heute noch eine Schienenverbindung über Beyenburg und Dahlerau nach Radevormwald (Strecke 228a) durch die Deutsche Bundesbahn. Diese Schienenverbindung wird durch den Bau der Wupper-Talsperre zwischen Beyenburg und Radevormwald in den nächsten Jahren unterbrochen. Die Stadt Radevormwald kämpft um eine Ersatzstrecke, welche die Stadt einerseits über Remscheid — Lennep mit Düsseldorf verbinden soll und andererseits die Schienenverbindung mit Wuppertal mit kürzerem Weg und mit kürzerer Fahrzeit als bisher aufrechterhalten lässt. Die Bundesbahn aber will auf eine Ersatzstrecke verzichten, wodurch der Wupperverband als Kostenträger etwa 15 Mio DM spart. Die Zeiten scheinen vorbei zu sein, als die Bundesbahn — wie im Falle der Bigge-Talsperre — eine grosszügige Ersatzstrecke baute.

Die DB arbeitet hier nach dem Null-Prinzip: Null-Verkehr = Null-Kosten = ausgeglichene Bilanz. Der Wupperverband ist demgegenüber nur für die Wasserwirtschaft

und nicht für die Infrastruktur des Landes zuständig. Aber auch die Stadt Wuppertal hat diese Schienenverbindung inzwischen abgeschrieben, denn sie hat — weil sie im Rahmen ihrer Zugehörigkeit zum Wupperverband wesentlich an den Kosten der Ersatzstrecke mitträgt — gegenüber dem Regierungspräsidenten in Düsseldorf ihr Desinteresse an der Erhaltung der Bundesbahnstrecke Wuppertal — Radevormwald bekundet.

Eine mittelbare, von der DB gewollte Folge der späteren Streckenstilllegung ist die Umstellung des Personenverkehrs zwischen Wuppertal-Oberbarmen und Wuppertal-Beyenburg von der Schiene auf die Strasse. Diese Strecke ist nur noch für den Güterverkehr vorgesehen. Mit Recht sind die Beyenburger über diesen Schildbürgerstreich empört: Anstatt die Strassen zu entlasten, wozu die Wuppertaler Stadtwerke durch die Einstellung ihres Obusbetriebes bereit wären, will die Bundesbahn nun eine eigene Buslinie einrichten.

Leimbach

Ich erfülle hiermit die traurige Pflicht, meinen Lesern und darüber hinaus den Verkehrsfreunden im weiteren Sinne davon Kenntnis zu geben, dass unsere liebe

## Gesa Konopka

aus Hamburg am Tage des Heiligen Abend durch ein tragisches Geschick im Alter von 37 Jahren aus unserer Gemeinschaft gerissen wurde.

Frau Konopka ist den meisten unserer Tagungsteilnehmer noch in guter Erinnerung durch ihr heiteres, ausgeglichenes und schlichtes Wesen, mit dem sie die Herzen aller Verkehrsfreunde für sich gewann, sicherlich auch deshalb, weil sie sich als eine der wenigen Frauen dem Verkehrs-Hobby verschrieben hatte und sich dadurch besondere Sympathien zu verschaffen wusste.

Nicht nur die Hamburger Verkehrs-Amateure, deren Kreis sie fast 20 Jahre lang angehörte, sondern auch die fernerstehenden Verkehrsfreunde, sind über diese Nachricht zutiefst erschüttert.

Wir wollen das Andenken „unserer Gesa“ immer in Ehren halten.

Günter Stetza

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### VDVA-Jahrestagung vom 19. bis 23. 8. 1970 in Brüssel

Schon jetzt möchte ich die Tagungsteilnehmer darauf aufmerksam machen, dass es bei der SNCB (Belgische Staatsbahn) eine 5-Tage-Netzkarte gibt, die z. Z. in der 2. Kl. 500 FB (ca. 37,50 DM) kostet. Vergleich: Rückfahrkarte Aachen Grenze — Brüssel kostet allein schon 320 FB (ca. 24,— DM), so dass die Teilnehmer, die eine solche Karte für die Zeit vom Mi bis So vorher über ein Reisebüro besorgen, die **gesamten Bahnfahrten innerhalb Belgiens** für DM 13,50 haben

würden. Da das Tagungsprogramm ausser der Anfahrt und Rückreise Deutsche Grenze — Brüssel Stichfahrten (ähnlich wie bei der Holland-Tagung) nach Oostende, Gent, Antwerpen und Charleroi-Mons vorsieht, wäre die Besorgung dieser preisgünstigen und darüber hinaus freizügig verwendbaren 5-Tage-Karte **sehr** zu empfehlen. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass keine Sonderwagen-Reservierungen arrangiert zu werden brauchen und die in Belgien z. T. herrschenden Gruppen-Reisebeschränkungen in bestimmten Zügen umgangen werden können. Oben genannte Preise gelten per heute, jedoch sind Fahrpreiserhöhungen bis August 1970 denkbar.

Vogt / Stetza

## DIE VERKEHRS-LAGE

### a) Eisenbahnen:

Die **Luxemburgische Staatsbahn (CFL)** hat im Jahre 1969 rd. 12 Mio Reisende befördert. Der Fahrzeugpark beläuft sich z. Zt. auf 58 Diesellok, 20 Ellok, 18 Dieseltriebwagen, 10 Schienenbusse und 7 Kleinlok. Die Streckenlänge beträgt 282 km, davon 136 km elektrifiziert.

RS

Als erste USA-Grosstadt hat Dallas (Texas) mit mehr als 800 000 Einwohnern den Anschluss an das Eisenbahnnetz verloren, denn auf den nicht weniger als 9 in Dallas zusam-

menlaufenden Strecken fahren jetzt nur noch Güterzüge. Im ganzen Staate Texas gibt es überhaupt nur noch 3 Reisezugverbindungen.

RS

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Alicante** (Spanien): Der restliche Strabtrieb (SL 2 und 7) wurde am **9. November 1969** stillgelegt.

Stetza

**Bochum-Gelsenkirchen:** Die im DVA 296/2334 gemeldete neue OmL 35 (Opel Werk I — Werne) wurde am 29. 12. 69 wieder eingestellt, wegen mangelnder Frequenz.

Tischendorf

**Bonn:** seit 11. 1. OmL 26 (Impekoven-) Les-senich — Dransdorf — Bahnhof Bonn in die neuen rechtsrheinischen Stadtteile Beuel, Pützchen, Bechlinghoven, Holzlar, Kohlkaul, Heidebergen, bis Hoholz verlängert, OmL 27 bis Ortsmitte Alfter verlängert. Doehler

**Brüssel:** seit 29. 6. 69 wurde der Abschnitt Place Duchesse — Midi der SL 102 stillge-  
legt, seitdem nur noch SL 102 barré: Midi —  
Porte de Namur — Place Rogier — Place  
Duchesse (nur werktags). Seit 25. 11. SL 28  
auf Omn mit gleicher Linienführung umge-  
stellt. Im Januar (Tag nicht angeben) SL 24  
und 25 auch durch den Pre-Metro-Tunnel ge-  
führt und SL 26 ersatzlos eingestellt.

v. d. Gragt

**Darmstadt:** SL 6 (Hbf. — Oberwaldhaus)  
wird voraussichtlich im Laufe dieses Jahres  
eingestellt.

Neise

**Graz:** seit 1. 12. 69 SL 6 bis Friedensgasse  
verkürzt, Anschluss an OmL M b's Messen-  
dorf. SL E6 entfällt dadurch im Abendver-  
kehr, jedoch nunmehr in HVZ Friedens-  
gasse — Jakominiplatz.

Lehnhart

**Hamburg:** seit 28. 9. (Winter-Fp) SL 19  
nach Aufgabe des Depots Angerstr. jetzt  
ganztäglich bis U-Bf. Burgstrasse. Neue OmL  
104 Eppendorf Krankenhaus — Dammtor,  
ferner OmL 116 neu als bisheriger Westab-  
schnitt der OmL 61 zwischen Billstedt und  
Wandsbek Markt, während der Ostabschnitt  
von der OmL 132 übernommen wurde. OmL  
163 jetzt 263, da die Nr. 163 für eine andere  
Verbindung vorgesehen ist.

HNN

**Hannover:** Der Endpunkt der OmL 34 und  
50 wurde am 30. 6. zum neuen Postbusbahn-  
hof verlegt. OmL 37 seit 13. 9. Schünemann-  
platz — Göttinger Chaussee — Bornumer  
Str. — Mühlenberg — Empelde (jetzt täg-  
lich), in HVZ Sonderfahrten vom Schöne-  
mannplatz — Telefunken Werk II sowie  
auch zwischen Empelde und Telefunken.

Fuge

**Linz:** seit 21. 12. 69 SL E und V zur neuen  
Schleife Urfahr: Bezirksgericht, wo auch OmL  
3 und 7 enden.

Lehnhart

**Ludwigshafen:** seit 20. 12. 69 OmL 62 mit  
OmL 68 zur neuen OmL 63 vereinigt: Haupt-  
post — Danziger Pl. — Hbf. — Sch'achthof-  
str. — Raschigstr. — Marienkrankenhaus —  
Ernst-Reuter-Siedlung, Ostpreussenstr.

Rudnicki

**Mannheim:** Im Hinblick auf die 1975 statt-  
findende Bundesgartenschau ist eine Strab-  
Neubaustrecke vom Soironplatz nach Mann-  
heim-Gartenstadt vorgesehen, mit deren Bau  
schon in diesem Jahre begonnen wird. Eben-  
so schreitet der Bau der Nordbrücke zwi-  
schen M. und Ludwigshafen stetig voran.

über die auch eine Strab-Verbindung vorge-  
sehen ist.

Rudnicki

**Nürnberg:** seit 5. 1. 70 OmL 88 und 89  
(Stadtverkehr Erlangen) bis Neumühle ver-  
längert.

Dillmann

**Saarbrücken:** OmL 30 nicht mehr nach  
Vogelsborn, sondern Königsbruch, OmL 14  
jetzt in beiden Richtungen über Egon-Rei-  
nert-Str. Schnellverkehr Saarbrücken —  
Völklingen seit Dezember 1969 halbstünd-  
lich.

Bauknecht

**Stuttgart:** Am 20. 1. 70 Inbetriebnahme der  
1,4 km langen Strab-Neubaustrecke Zuffen-  
hausen-Rot — Freiberg (SL 15), dafür  
OmL 53 nur noch zwischen Mühlhausen —  
Freiberg über Mönchfeldsiedlung (nicht mehr  
nach Zuffenhausen-Rot).

Alt

**S. N. C. V. (Belgien):** Gruppe Brüssel —  
seit 18. 10. 69 SL R (Dilbeek — Midi —  
Rhône) auf Omn umgestellt, jedoch in HVZ  
noch 2 Fahrten mit Strabwagen, Baldige Um-  
stellung auch dieser Fahrten sowie der SL V  
(Dilbeek — Midi — St. Job) erwartet. Für  
1970 ist auch die Umstellung der HVZ-SL D  
(Brüssel Porte de Ninove — Dilbeek —  
Eyzeringen) und HVZ-SL AL (Brüssel Nord  
— Asse) vorgesehen.

desgl. — Gruppe Mons-Borinage — die  
schon mehrmals erwähnte Umstellung der  
SL 1, 7 und 9 wurden nochmals verzögert  
und bis Frühjahr 1970 aufgeschoben.

v. d. Gragt

**Trier:** ObL 4 (Weissmark — Verteilerring)  
seit 30. 11. auf Omn-Betrieb umgestellt, sei-  
mit nur noch eine ObL 1 zwischen Hbf. und  
Euren.

Neise

**Wuppertal:** Die bisherige Tochtergesell-  
schaft der Wuppertaler Stadtwerke AG, die  
Kraftwagengesellschaft Ruhr-Wupper, wurde  
liquidiert, so dass das Liniennetz zum 1. 4.  
1970 auf Wuppertal und Essen bzw. Bochum-  
Gelsenkirchen aufgeteilt wird, z. B. OmL B  
Bochum — Wuppertal-Barmen künftig Ge-  
meinschaftslinie Bochum — Wuppertal, OmL  
N (Wuppertal — Nierenhof) wird OmL 42.

Aders

### c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Am 2. 1. 1970 wurde die neue U-  
Bahnstrecke Britz-Süd — Zwickauer Damm  
mit den Bahnhöfen Johannisthaler Chaussee,  
Lipschitzallee und Wutzkyallee in Betrieb  
genommen, gleichzeitig wurde die neue Be-  
triebswerkstatt Britz eröffnet. Anfang 1972  
soll auch auf dem noch fehlenden Abschnitt  
Zwickauer Damm — Rudow der U-Bahn-Be-  
trieb aufgenommen werden.

BVB

**Hamburg:** seit 28. 9. (Winter-Fp) wurde die  
U-Bahnlinie U 3 bis Billstedt verlängert.

HNN

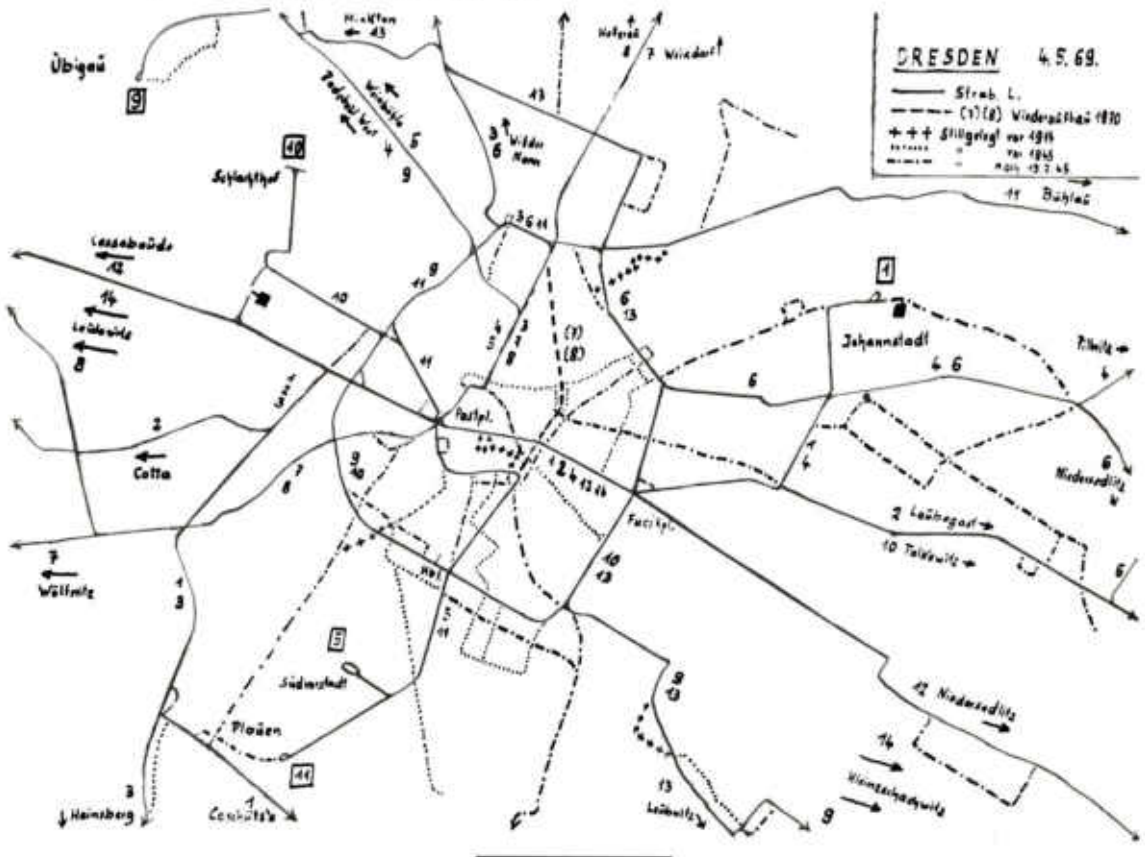
**Hamburg:** Im Oktober/November 1969 sind die folgenden U-Bahnwagen ausgemustert worden: 45, 221, 8810—8822, 8825, 8826, 8828, 8831, 8832, 8834, 8835, 8837, 8842, 8847—8872, 8887, 8913 sowie die DT 1-Probezüge 9100—9103.

Otto

e) Liniennetz:

**Dresden:** Da das in DVA 289/2279 (Dezember 1968) veröffentlichte Liniennetz viele

Lücken inbezug auf frühere und inzwischen stillgelegte Strecken aufwies, hat unser Verkehrsfreund Reinhard Lohrmann, der z. Zt. auch die Dresdner Wagenpark-Statistik bearbeitet, ein neues Netzbild nach dem Stande vom Sommer 1969 entworfen, das vor allem die sehr zahlreichen, heute nicht mehr bestehenden Strab-Strecken aufzeigt.



## ALLGEMEINES

Die niederländische Vereinigung „**Tramweg Stichting**“, die bekanntlich auch die Strecke Hoorn — Medemblik (Jahrestagung 1968) betreibt, will die stillgelegte Meterspurstrecke der R. T. M. zwischen Rotterdam und Hellevoetsluis abschnittsweise wieder instandsetzen und in Betrieb nehmen. Werktags werden die noch vorhandenen Diesellok und Personenwagen sowie auch Diesel-Tw als Museumsfahrzeuge in Betrieb sein.

H. B.

**Pflug:** zur Umfrage betr. **Omnibusbetriebe in Kleinstädten:**

In **Baunatal** wird durch die Klb Kassel — Naumburg ein Omn-Stadtverkehr betrieben. Auf der Rundstrecke Altenbauna Bhf. — Altenbauna Mitte — Altenritte — Grossenritte — Altenbauna Mitte — A. Bhf. verkehren 10 Busse in unregelmässigen Abständen. Sa nachm und So kein Verkehr.

Lt. General-Anzeiger der Stadt Wuppertal vom 14. 1. 70 befinden sich die Vorbereitungen zur Aufnahme eines Museumsbahnbetriebes in Wupp.- Cronenberg in vollem Gange, so dass die ersten Fahrten zwischen Cronenberg und Kohlfurth möglicherweise schon im August 1970 erfolgen können. Der „Bergische Museumsbahnen-Verein“ mit Sitz in Wuppertal hat gemäss dem genannten Zeitungsbericht bereits einen Betriebs-

vertrag mit den Wuppertaler Stadtwerken über diese künftige Museums-Strecke abgeschlossen.

Aders

Ähnlich wie im vergangenen Jahre, in dem Studienreisen für Verkehrsfreunde nach Japan und in die USA arrangiert worden sind, wird das Reisebüro Kahn, Braunschweig, auch im Oktober 1970 eine **Eisenbahnfreunde-Studienreise in die USA organisieren**. Diesmal soll nur der Osten der USA aufgesucht werden, so dass der Preis gegenüber 1969 wesentlich geringer ist und daher

eine stärkere Nachfrage erwartet werden kann. Es sind rd. 13 000 km Bahnfahrt vorgesehen. Preis ab deutschem Flughafen nach New York und zurück, Eisenbahnfahrten, Übernachtungen in guten Hotels, Fachbesichtigungen und deutschsprachige Reiseleitung wird den Betrag von **DM 1 500,—** nicht übersteigen.

Nähere Einzelheiten werden zu gegebener Zeit an dieser Stelle bekanntgegeben.

B. Schmidt

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Strassenbahn:

**Amsterdam:** Tw 1455 sowie Bw 879, 881, 883, 884 und 885 = a. Bw 878, 880 und 882 wurden an Tramweg Stichting verkauft. Der einzige noch vorhandene Bw 876 soll für Sonderfahrten usw. erhalten bleiben und wieder in den Ursprungs-Bw 721 zurückgebaut werden.  
v. d. Gragt

**Antwerpen:** neu 4x PCC-Tw 2101, Beginn einer neuen, 25 Einheiten umfassenden Serie (Brugeoise).  
v. d. Gragt

**Bonn:** neu 8x GI-Tw 413—414 für Siebenbirgsbahn (2R, DUWAG).  
Doehler

**Bremen:** Die Umnummerungs-Aktion ist jetzt wie folgt abgeschlossen: 4x GI-Bw 1401—1419 und 1445—1468 = 601—643; 3x GI-Tw 901...928 = 831—856, 2x Tw 602, 651—654, 701, 705, 706, 708—711, 713, 715, 716, 718, 720, 721, 723 und 724 = 881—899; 4x Gr-Bw 1801—1825 = 901—925, 3x GI-Bw 1901...1928 = 931—948, 2x Bw 1501—1530 = 951—980 und 1600... = 981... 722 (alt) wurde Arbeitswagen.  
Lübbers

**Erfurt:** zur Wagenpark-Statistik, DVA 296—301; Nach meinen Aufzeichnungen sollen die Bw 235—239 (ex Tw Bj. 1904) noch zu Arb.-Wg 335—339 umgebaut worden sein, das gleiche gilt auch für Bw 241—244, die Arb.-Wg. 341—344 geworden sein sollen (also nicht nur 244). Die letzte Serie heisst **274—279**, Bj. 1967, da 274 (I) inzwischen, wie angegeben, nach Brandenburg abgegeben worden war. 1968 kamen ferner noch Bw 280—281 (Tatra) hinzu, gefolgt 1969 von Bw 232 (II), 234 (II) und 259 (II), wieder von Gotha.  
v. d. Gragt

**Hagen:** Tw 314—317 sowie Bw 140—146 (letztere Eigenbau) = a.  
Stetza

**Oberhausen:** Im Dezember 1969 ist auch die Ellok 11 verschrottet worden.

Happel

**Wagenpark-Statistik Dresden** (Fortsetzung): Ergänzend zum Vorspann in DVA 302 sei mitgeteilt, dass die Spurweite in Dresden **1450 mm** beträgt, aber dennoch als „Normalspur“ bezeichnet zu werden pflegt.

21(I)—24(I) Bj. 1875 ab 1880 sog. Einfahrwagen (Fahrschule?), vor 1900 = a

13(II)—20(II) Bj. 1880 3-fenstrig, davon

23(II)—30 1900: 27 = a, Rest Umbau für elektr. Betrieb

und 11(II) 1906: Städt. Strab 88—102, 111,

1910: 96(I) = a (?)

1911: 88, 89, 91, 95 und 100 = 409—413 = a

1916: 101 + 102 = Umbau zu Doppelwagen 16(II).

Dieser Wagen hatte angeblich nur Stehplätze, wies 2x4 (?)

Fenster auf und wurde mit rotem Aussenanstrich versehen. Etwa 1920 aus dem Verkehr gez. und ein Teil 1925 = a, der andere 1923 = Arbeitswagen

1918: 98 = a

1924: 92—94, 97 und 99 = a

1926: 90 und 111 = Salzwg. 3079 und 3052, davon 3079 = a (1935?),

3052 = 3436 (1948),  
inzw. = a

(Fortsetzung folgt)

### b) Omnibus:

**Bonn:** 84, 85, 89, 90, 92 und 93 = a. Neu: 6901—6922 (Dai 0305 Standard), ab 1969 neue Nummerung = Jahreszahl der Beschaffung mit laufender Nummer.

Doehler

**Darmstadt:** neu: 321 (II)—332 (II), Dai 0305 Standard.  
Neise

**Kapfenberg** (Österreich): neu Gl-Ob 30—31 ex Giessen 23 und 24, ferner neu Gl-Ob 9—10 ex Marburg, die jedoch noch nicht in Betrieb sind. Lehnhart

**Mannheim:** 93 wurde an **Rhein-Haardt-bahn** abgegeben, dortige Nummerung wie folgt:

1 ex Mannheim	90,
2 " "	91,
3 " "	92,
4 " "	89,
5 " "	88,
6 " "	86, = a
7 " "	85,
9 neu Dai	0309 D
9 unbesetzt	

10 ex Mannheim 2,  
11 " " 93. Rudnicki  
**Mainz:** neu: Omn 144 (Bü Standard). Neise

#### **Wagenpark-Statistik Bad Godesberg:**

11—15 Dai 0321 H  
16—19 Dai 0321 HL  
20—24 Dai 0317  
25—26 Dai 0322  
27 u. 30 Dai 0317  
28, 29 und  
31—35 Dai 0317 K.

Nach Eingemeindung von Bad Godesberg und Übernahme des Fahrzeugparks durch die Stadtwerke Bonn erhalten die vorgenannten Busse das Zusatzzeichen „G“.

Doehler

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

**Handbuch öffentlicher Verkehrsbetriebe**, Ausgabe 1969/70, 200 S., 1 Übersichtskarte, DIN A 5, Erich-Schmidt-Verlag, Bielefeld, DM 18,—.

Die soeben erschienene Neuauflage dieses beliebten und bewährten Nachschlagewerkes bringt eine umfangreiche Übersicht über alle dem VOV und BDE angeschlossenen öffentlichen Verkehrsunternehmen mit den wichtigsten statistischen, Leistungs- sowie personellen Angaben und dürfte daher auch für den Verkehrsfreund von besonderem Wert sein.

**Jahrbuch des Eisenbahnwesens**, Nr. 20 — 1969, 200 S. und 220 z. T. farbige Abb., Tab. und Statistiken, DIN A 4, Hestra-Verlag Darmstadt, DM 19,80.

Es wäre müßig, über die Qualität und Beliebtheit dieses nun schon zum 20. Male erschienenen Werkes zu berichten, denn auch die neue Folge bietet eine solche Fülle hochaktueller und interessanter Beiträge aus der Feder namhafter Eisenbahn-Experten, dass dieses Jahrbuch schlechthin bereits selbst für sich wirbt. So kann auch die Neuauflage jedem technisch und betrieblich interessierten Eisenbahner und vor allem dem Eisenbahnliebhaber bestens empfohlen werden.

**Auf Schienen**, heisst eine im DIN-A-5-Format erscheinende Liebhaber-Zeitschrift für Freunde der Eisenbahn und MoCelleisenbahn, die im Verlag Reinhard Stark, 6229 Niederwalluf/Rhein, Schöne Aussicht 20, erscheint. Obgleich sich Inhalt und Aufmachung sehr stark an bereits bekanntere Publikationen ähnlichen oder gleichen Stils anlehnen, bringt auch diese nette Schrift interessante und z. T. geschichtlich wertvolle Beiträge,

vorwiegend aus Deutschland und Österreich. Der Abo-Preis beträgt bei 6-maligem Erscheinen pro Jahr DM 16,— einschl. Porto. Die Einzelhefte werden mit DM 3,— berechnet.

**75 Jahre Basler Verkehrs-Betriebe**, von Rudolf Pleuler, 126 S. mit zahlr. Abbildungen, Tabellen und statistischen Übersichten, erhältlich im Buchhandel zum Preise von SFr. 6,—.

Die sehr sorgfältig gestaltete und in ihrem Aufbau vorzüglich gegliederte Denkschrift gibt einen guten Überblick über die wechselvolle Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs in Basel, vorzugsweise natürlich der Strassenbahn und des Trolleybus. Sie reiht sich daher würdig und ebenbürtig an die Seite vieler anderer begehrter Strassenbahn-Jubiläums-Schriften, die ja gerade bei den Verkehrsfreunden eine Fundgrube interessantester Informationen und Fotos bilden.

**Bergische Morgenpost**, Remscheid (5. 1. 70) „Stärkere Loks sind besser für die Strecke“, ein sehr ausführlicher und kritischer mit einer Abbildung versehener Bericht (von einer Frau verfasst) über Hintergründe und Konsequenzen des im Jahre 1960 geschlossenen Bahnbetriebswerkes Remscheid-Lennep. Eine Betrachtung, die ganz auf der ideologischen Linie der Eisenbahnfreunde liegt.

**Flying Scotsman**, von A. Pegler, C. J. Allen und T. Bailey, ein wunderschöner Kunstdruck-Bildband, erschien soeben im bekannten Verlag Ian Allan Ltd., Terminal House, Shepperton (Middlesex) / England, zum Preise von sh 12/6.

Das Buch zeigt in Wort und hervorragender Bebilderung die Geschichte des berühmtesten britischen Fernschnellzuges „Flying Scotsman“ auf, der noch heute eine der attraktivsten Reisezüge Gross-Britanniens ist.

Im gleichen Verlag wie vor erschien auch das Buch **Vintage Steam**, von J. E. Kite, zum Preise von sh 35/— in dem auf 104 S. ebenfalls Kunstdruckpapier, in Wort und reichhaltiger Illustration ein ganzer Katalog des britischen „Dampf-Jahrhunderts“ vor dem

interessierten Auge des Lesers abrollt. Zu jeder der unzähligen dargestellten Maschinen sind ausreichende technische und statistische Erklärungen gegeben, so dass die Beschaffung auch dieses Buches sehr nahegelegt werden kann.

## Der Pariser Vorortverkehr

(Schluss aus DVA 302)

Das Streckennetz um Paris ist ursprünglich nicht für den Vorortverkehr geschaffen worden, sondern es war zunächst ein Fernnetz für die Verbindungen mit den wichtigsten französischen Städten. Für die notwendige Trennung zwischen Vorort- und Fernbetrieb sind die Strecken in der Nähe von Paris sämtlich viergleisig auf mehr oder weniger

grosse Entfernungen, und sogar sechsgleisig zwischen Paris und Villeneuve — St. Georges. Ein grosser Teil des Vorortnetzes, nämlich 637 km, ist elektrifiziert, weitere 191 km folgen. Dabei werden drei verschiedene Stromsysteme verwendet: 750 Volt-Gleichstrom mit Stromschiene, 1500 Volt-Gleichstrom mit Fahrleitung und 25 kV Wechselstrom.

## Ein Novum: Speisewagen mit eigener Stromabnehmer-Quelle

Die Deutsche Bundesbahn hat soeben auf ihrem Fern-Schnellzugnetz einen neuen Speisewagen-Typ eingesetzt, der ausser einem erheblich gesteigerten Komfort auch eine besondere technische Neuheit aufweist, der sich als Service eigener Art für das fahrende Publikum erweisen soll:

Interessant ist, dass der Stromabnehmer während der Fahrt allerdings nicht am Fahrdrat anliegt; er senkt sich bei Anfahrt des Zuges bzw. hebt sich bei Stillstand aus Si-

Der neue Speisewagen läuft z. Zt. in den Zügen „*Helvetia*“ und „*Gambrinus*“. Er erhält die für den Küchenbetrieb, Beleuchtung und Klima-Anlage erforderliche elektrische Energie über einen **eigenen einarmigen Stromabnehmer** auf dem Dach aus der Fahrleitung (Abb.). Man entschloss sich zu dieser Konstruktion, weil der für einen Speisewagen ganz beträchtlich hohe Bedarf an elektrischem Strom, insbesondere zur Versorgung der Kühlschränke und der Klima-Anlage, bisher nur über Batterien auf verhältnismässig kurze Zeit gedeckt werden konnte, während für Kochzwecke eine andere Energiequelle, z. B. Propangas, verwendet werden musste, was sich begrifflicher Weise als umständlich und auch unwirtschaftlich erwies. Da mit den erwähnten Zügen Non-stop-Strecken bis zu 6 Stunden gefahren werden, musste man sich von diesen herkömmlichen Improvisationen trennen.



Über den eigenen Stromabnehmer erhält der neue Speisewagen nunmehr seine Energie für die Batterieladegeräte, die Küchen-Apparate sowie die Klima-Anlage, so dass auch die bisher unangenehm ins Gewicht gefallenen Standzeiten für die Batterie-Aufladung entfallen.

cherheitsgründen automatisch. Auch die Beleuchtungsanlage wird durch die Zufuhr der Energie aus dem Fahrdrat gespeist, so dass der bisherige Generator ebenfalls nicht mehr benötigt wird.  
Stetza

# Die Gornergratbahn

von Karl-Heinz Schreiter, Lübeck

Nachdem am 22. August 1890 der Buchdrucker Betrix aus Biel um die Konzession zum Bau einer Bahn von Zermatt auf den Gornergrat ersucht hatte, wurde nach Erteilung der Bauerlaubnis durch das Bundeshaus Mitte Mai 1896 mit den Bauarbeiten begonnen. Bereits am 20. Mai 1898 wurde die Bahn in Betrieb genommen. Der zunächst höchste Punkt lag bei km 9,029 mit 3018 m. Also gegen Zermatt ein Höhenunterschied von 1398 m. Später wurde die Bahn geringfügig verlängert bis km 9,339 auf 3089 m Höhe. Über die Visp bei Zermatt führte eine eiserne Brücke von 24 m Spannweite und über den Findelenbach eine solche mit 3 Spannweiten von je 28 m. Die Steigung beträgt von Zermatt bis zum Findelenbach 124 ‰ und von hier aus bis zum Endpunkt Gornergrat 200 ‰. Die Steigungsstrecken machen 97,3 und die horizontalen Strecken 2,7 % aus. Es ist die höchste Bergbahn Europas unter freiem Himmel, denn die vorhandenen Tunnels machen nur 3,6 % der gesamten Bahnlänge aus. Spurweite 1000 mm. Eiserne Schwellen mit 1 m Abstand Abt'scher doppelter Zahnstange.

Bei Betriebseröffnung waren vorhanden 3 Lokomotiven mit je 160 PS. 1902 folgte Nr. 4 und 1930 Nr. 5. Jede Maschine besass 2 Drehstrom-Motoren und 2 Handbremsen. Durch den Dreiphasen-Drehstrom wurde eine konstante Geschwindigkeit von 7,2 km/h erzielt, 40 Perioden. Ab 1930 wurde die Periodenzahl auf 40 erhöht, so dass jetzt 8,5 km gefahren werden konnten. Von Anfang an bis 1928 verkehrte die Bahn nur vom 1. Juni bis 30. September. 1929 wurden Versuche mit ganzjährigem Betrieb begonnen. Erforderlich war hierfür der Bau eines 800 m langen Lawinentunnels, 1940—41 fertiggestellt. Winterbetrieb ab 1941 bis zum Gornergrat. 1940 wurde die Lok Nr. 3 zur Schneeschleuder umgebaut. 1942 wurden 2 neue Triebwagen in Dienst gestellt, die jetzt bereits 14,5 km fahren. Statt bisher 70 Min. Fahrzeit waren es jetzt nur noch 40.

Projektierung und Bauleitung durch den Ingenieur Karl Greulich. Anfangs wurde bei den Bauarbeiten noch eine Dampflok eingesetzt (nach vorn geneigte Ausführung). Diese blieb dann nach Fertigstellung bei der Bahn als Arbeitslok bis 1920 in Betrieb, dann verkauft.

Zu Beginn des Betriebes 1898 schob eine Lok einen geschlossenen und einen offenen

Personenwagen (letzterer ohne Dach)! Bis vor einigen Jahren fuhr von der Station Riffelalp (2210 m) die höchstgelegene Tram-bahn Europas zum 468 m entfernt gelegenen Hotel Riffelalp, Spurweite 800 mm, ab 1899 Betrieb, gleichfalls mit Drehstrom. Der Wagen dieser Linie wurde beim Brand des Hotels vor ca. 6 Jahren vernichtet. Die Gleise bestehen noch und es werden auf ihnen kleine Loren mit Menschenhand bewegt (nur im Sommer). Während der ersten 30 Jahre durchschnittlich 122 Betriebstage. Ab 1920 Ein-Mann-Betrieb auf den Lok und später auch auf den Triebwagen. In der Zeit von Mitte Oktober bis Anfang Dezember eingeschränkter Betrieb auf der Bergbahn.

Einige Zahlen:

	Brig-Visp-Zermatt	Gornergratbahn
1899	59.000	3.400
1904	73.000	36.000
1911	97.000	46.000
1927	96.000	51.900
1928	117.000	61.000
1930		
(ab 1930 ab Brig)	227.000	54.000
1950	317.000	191.000
1957	630.000	632.000

1929/30 Umbau der vorhandenen 4 Lok von 180 auf 260 PS. Zuerst bei 7,2 km = 90 Min. Fahrzeit, ab 1929/30 bei 8,5 km = 70 Min. 1931/32 teilweise Modernisierung der Personenwagen; 1935 Zugang von 2 Personenwagen für je 120 Personen; 1945 nochmals 1 P-Wagen gleicher Grösse beschafft.

Ab 1947 2 Leicht-Tw mit je 56 Sitz- und 54 Stehplätzen, 260 PS, 15 m Länge, 17,7 to. 1952 folgten 2 weitere gleiche Wagen; dann 1954 und 1955 je 1 Wagen wie oben und 1958/59 noch einmal 2 Tw. Bestand 1958/59 = 3 Lok und 6 Personenwagen sowie 6 Tw.

Bestand 1968: 3 Lok, 12 Einzel-Tw, 2 Doppel-Tw zu je 520 PS, letztere 120 Sitz- und 110 Stehplätze, ferner 8 Güterwagen (davon 4 ausser Betrieb), 1 Dienstwagen, 1 elektr. Schneeschleuder, 2 Dienstwagen ausser Betrieb.

Nummerung der Tw:

3011—3022, Typ Bhe 2/4,

3041—3042, Typ Bhe 4/8.

(Literaturnachweis für Interessenten: 40 Jahre Gornergratbahn, SFr 2,50, 50 Jahre desgl. SFr 5,80, und 60 Jahre desgl. SFr 4,— zuzügl. Porto, zu beziehen bei der Verwaltung der G G B in Brig / Schweiz.)