

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

M Ä R Z 1970

Nr. 304

Ein Wagenmodellsaal in Nürnberg



Foto: DB/Rosberg

Mit beachtenswerter Initiative bemüht sich das Verkehrsmuseum in Nürnberg, trotz der begrenzten räumlichen Verhältnisse dem Besucher immer wieder neue Bereiche der Eisenbahngeschichte zu erschliessen.

So wurde kürzlich ein „Wagenmodellsaal“ eröffnet, in welchem zahlreiche Modelle älterer und ältester Eisenbahnwagen ausgestellt sind, die zweifellos auch dem Modellbauer manche nützliche Anregung geben. Zu den wertvollsten Stücken, die durchweg im Maßstab 1:10 originalgetreu nachgebildet sind, gehören z. B. drei Wagen eines Personenzuges der Augsburg-Münchner Bahn aus dem Jahre 1839 (Abbildung). Diese recht

instruktive Wagenmodell-Sammlung soll einen chronologischen Überblick über die Entwicklung des Reisekomforts vom offenen Wagen aus der Gründerzeit bis zum Rheingold-Express der 30er Jahre unseres Jahrhunderts bieten. Dabei verdeutlichen 4 Original-Abteile, die am Ende dieses neuen Saales angeordnet sind, die Fortsetzung in die Gegenwart. Zur Ausschmückung des fast 300 qm grossen Ausstellungsraumes dienen Wagenlaternen und Schilder aus allen Epochen der Eisenbahngeschichte, also alles Reliquien, die von Eisenbahnfreunden besonders hoch geschätzt sind. Auch eine Vitrine mit alten Fahrplänen und Kursbüchern dürfte das spezielle Interesse der Besucher finden.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Verein

Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV)

Am 30. Januar fand die Jahreshauptversammlung des VBV statt, der diesmal auch der VDVA-Vorsitzende in seiner Eigenschaft als Mitglied beigewohnt hat. Es wurde beschlossen, den Verein eintragen zu lassen und die Zusatzbezeichnung „e.V.“ zu verwenden.

Da der bisherige Vorsitzende, Herr Bruno Schmidt, auf eigenen Wunsch wegen beruflicher Überlastung von seinem Amt zurücktrat, wurde ein neuer Vorstand mit der folgenden Zusammensetzung gewählt:

1. Vorsitzender
Herr Bernd-O. Gessner (VDVA)
2. Vorsitzender
Herr Klaus von Seelen
- Schatzmeister
Herr Horst Winnig (VDVA)
- Beisitzer
Herr Klaus Jänsch
und Herr Harri Tritter.

Wegen seiner grossen Verdienste um die gute Entwicklung des VBV während der vergangenen 17 Jahre wurde Herrn Schmidt einstimmig die Ehrenmitgliedschaft übertragen.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die Güterstrecke der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) **Schriesheim** — **OEG-Gbf. Heidelberg** wird am 1. Juli 1970 stillgelegt. E. Müller

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Brüssel: Ergänzung zur Meldung, DVA 303/2391: seit 10. 1. 70 fahren SL 24 und 25 durch den Pre-Metro-Tunnel, Oml 85 und 87 berühre! jetzt ebenfalls die Endstation St. Cathérine der Tunnelstrecke. Cohn

Essen: seit 24. 10. SL 1, 2, 10, 16, 22 und 28 über Neubaustrecke Karolinger Str. (statt über Altenessener Str.). Seit 8. 12. Oml 67 bis Kray-Leithe Sulzbachtal verlängert. Boisserée

Frankfurt-Main: seit 8. 2. wegen U-Bahnbau Untermainbrücke sowie Theaterplatz für Strab gesperrt; daher SL 6 von Praunheim Brücke über Goetheplatz nach Ecken-

Verkehrsfreunde Mannheim

Da das Jahresprogramm dieser Vereinigung leider erst Ende Februar einging, können nachstehend nur die vorgesehenen Veranstaltungen ab April 1970 bekanntgegeben werden:

11. 4. Teilnahme an einem Informationslesuch des Modell-Eisenbahn-Club Karlsruhe bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe, Treffpunkt 14 Uhr am Betriebs-hof Tullastrasse 71
13. 6. Hbf. Mannheim
11. 7. Hbf. Mannheim
8. 8. Hbf. Mannheim
12. 9. Hbf. Mannheim
10. 10. Dia-Vortrag „Rhätische Bahn“ (Heilbrunn) im Hbf. Mannheim
14. 11. Farbfilmvortrag „Von der 01 zur 99“, Erinnerungen an die Dampfloks (Dr. Klein) im Hbf. Mannheim
12. 12. Hbf. Mannheim

(Die Zusammenkünfte im Hbf. Mannheim finden jeweils um 15 Uhr im Unterrichtsraum, Westeingang Obergeschoss, statt. Zu den Besichtigungen ergehen jeweils besondere Einladungen.)

Anfragen und Anmeldungen an: Dipl.-Ing. Wilhelm **Biche**, 68 Mannheim 1, Nahestr. 13.

heim und SL 19 eingestellt. SL 7 über Opernplatz — Pl. d. Republik — Hbf. — Friedensbrücke — Gartenstr. bis Neu-Isenburg, dafür SL 23 über Taunusstrasse — Hbf. — Friedensbrücke — Gartenstr. nur noch bis Louisa (Endstellenaustausch). SL 14, 16 und 18 fahren über Goetheplatz — Zeil anstatt über Altstadt und SL 15 über Opernplatz — Pl. d. Republik. Neue Oml 39 Otto-Hahn-Platz (früher Holbeinplatz) über Alte Brücke — Zeil zur Kalbacher Gasse (Goetheplatz) als Ersatz für die über die Untermainbrücke ausfallenden SL. Michelke

Gent: Seit 1. 12. 69 SL 3 auf Omn wie folgt umgestellt: Oml 30 (blau/orange) Mariakerke — Gentbrugge Heldenplein, und Oml 31 (blau/gelb) Mariakerke — St. Amands — St. Baafskouter. Oml 9 wurde, von Arsenal kommand, bis Gentbrugge Heldenplein verlängert. v. d. Gragt / Cohn

Den Haag: Seit 6. 7. 69 SL 12 über eigenen Bahnkörper der Schnell-SL 11 zwischen Hobbemaplein und Bahnhof Hollands Spoor geführt. v. d. Gragt

Heidelberg: Die Teil-Umstellungen der SL 8 (zwischen Nussloch und Wiesloch) und

SL 11 (zwischen Eppelheim und Schwetzingen) auf Omn-Betrieb sind für 1972/73 vorgesehen, E. Müller

München: Wegen beginnenden Umbaus der Donnersberger Brücke zur Schnellstrasse seit 1. 3. SL 22 auf Omn wie folgt umgestellt: OmL 32 Nikolaiplatz — Am Harras wie SL 22, und OmL 33 Nikolaiplatz — Nordbad — Rot-Kreuz-Platz — Trappentreustr. (wie SL 22) — dann Heimeranstr. — Garmischer Str. — Luise-Kieselbach-Platz — Murnauer Str. — Ratzinger Platz. Bierl

Rotterdam: Seit 8. 7. 69 SL 8 über Van Oldenbarneveldstraat statt bisher Witte de Withstraat, seit 23. 7. 69 SL 6 über Neubaustrasse Schiedamsedijk — Vasteland statt Witte de Withstraat. v. d. Gragt

Verviers: Der restliche Strab-Betrieb wurde am 30. 12. 69 eingestellt. Cohn

Wuppertal: Die letzte Fahrt der SL 25 zwischen Bf. Elberfeld und Cronenberg wird am

31. März 1970 stattfinden. Die Rest-Umstellung (Bf. Elberfeld — Dönberg) wird voraussichtlich bis 5. 7. 70 erfolgen. Aders

c) Schnellbahnen:

Berlin: Bei der U-Bahn wurden die beiden Kleinprofilwagen 249 und 300 (Typ A 1) zu Rangier-Triebwagen 1025 und 1026 umgebaut, die im BW Grunewald stationiert sind (BVG-West). B V B

Paris: Die seit 1962 in Bau befindliche Express-Metro, die die offizielle Bezeichnung R. E. R. (Réseau Express Régional) führt, wurde in 2 Teilabschnitten feierlich eröffnet, und zwar am 14. 12. 69 Nation — Boissy-St. Léger (im Osten der Stadt) und am 20. 2. 70 Etoile — Défense (im Westen der Stadt), die Verlängerung über Défense hinaus wird voraussichtlich bereits im April 1970 eingeweiht werden, das fehlende Innenstadtstück zwischen Nation und Etoile jedoch erst etwa 1978. Stetza

ALLGEMEINES

Die Landes-Verkehrsausstellung „**Schiene und Strasse**“ findet — wie im Jahre 1960 — wiederum in **Essen** statt, und zwar in den Ausstellungshallen der GRUGA in der Zeit vom

29. August bis 13. September 1970.

Da die Jahrestagung des VDVA in Brüssel am 23. August (Sonntag) abschliesst, ergibt sich für evtl. Interessenten ein zeitlicher Zwischenraum von rd. 1 Woche.

Stetza

Zum „Nahverkehrsgeschichtlichen Blatt“ Nr. 2 (**Das Reichsleistungsgesetz**) sind mehrere Zuschriften des Inhaltes eingegangen, dass in der darin befindlichen Fahrzeugliste

die 4 Beiwagen aus der Schweiz angeblich fehlen. Es dürfte wohl ziemlich selbstverständlich sein, dass die ca. 1940 aus Zürich nach Lodz gekommenen Fahrzeuge **nicht** unter das „Reichsleistungsgesetz“ fielen, da die damalige Deutsche Wehrmacht kaum befugt gewesen sein dürfte, in der Schweiz Strassenbahnwagen für das besetzte Polen zu requirieren. Vielmehr sind diese offiziell verkauft worden, und zwar:

Zürich Bw 469—470 (ex Tw 13—14, Bj. 1895) erhielten in Lodz die Nr. 581—582

und

Zürich Bw 471—472 (ex Tw 15—16, Bj. 1894) erhielten in Lodz die Nr. 583—584.

Diese 4 Fahrzeuge haben also nicht das geringste mit der Aktion „Reichsleistungsgesetz“ zu tun gehabt. Stetza

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Amsterdam: Nach einer Veröffentlichung in der Zeitschrift „Op de Rails“ sollen die vorhandenen 124 8x-achsigen Gl-Tw 601—724 dergestalt umgebaut werden, dass 62 10x Gl-Tw von 29 m Länge entstehen, während die anderen 62 Einheiten zu 6x Gl-Tw formiert werden. Der Umbau von 8x zu 10x wird durch Einführung eines Zwischenstückes hinter dem 3. Drehgestell erreicht.

Bremen: Ergänzung zur Meldung, DVA 303/2393: 3x Gl-Tw 831—856 ex 901—910, 912—917, 919—928; 2x Tw 883 ex 652 = a (Unfall); 894 ex 715, 3x Gl-Tw 911 und 918 = a; 3x Gl-Bw 931—948 ex 1903—1905, 1907—1910, 1912, 1914—1916, 1918, 1920, 1922, 1925—1928; 2x Bw 981—995 ex 1600—1606, 1609, 1611, 1615, 1618, 1621, 1700, 1704, 1715. 3x Gl-Bw 1901, 1902, 1906, 1911, 1913, 1917, 1919, 1921, 1923 und 1924 = a. Tw 716 = a. Lübberts / Vehlber

Darmstadt: Tw 36 und 81 = a (letzterer unfallbeschädigt). Neise / Michelke

- Essen:** Bw 2485 = a. Boisserée
- Frankfurt/Main:** Der in DVA 302/2386 gemeldete Tw 402 befindet sich wieder im Einsatz. Michelke
- Hannover:** Bw 1080 = a. 4x Gr-Bw 2035—2039 nach Umbau für U-Bahnbetrieb in 1435—1439 umgenummert. Höltge
- Heidelberg:** Bw 150 = a. E. Müller
- München:** Tw 478 und 652 = a (Unfall), Arb.-Bw 2886 = a. Tw 532 wurde an Isarkaufhaus in Wolfratshausen verkauft, dort auf einem Tennisplatz neben dem „Märchenwald“ als Aufenthaltsraum aufgestellt. Tw 539, 624 sowie Bw 1456 und 1472 an einen Münchner Verkehrsfreund verkauft (s. a. DVA 295/2328). Bierl
- Rotterdam:** Folgende Wagen = a; Tw 110, 121, 129, 113, 116 und 118 sowie Bw 1021, 1023, 1026, 1028, 1032, 1035, 1036, 1038, 1039, 1041, 1052 und 1054. Neu: 6x U-bahnwagen 5059—5066, damit Serie ausgeliefert. v. d. Gragt
- Wuppertal:** Tw 238 und 256 (Normalspur) = a. Das Normalspur-Depot Westende, das noch aus der Pferdebahnzeit stammt, wurde Ende 1969 geschlossen. Das Grundstück wurde an die Farbenfabriken Bayer verkauft. Leimbach
- Wagenpark-Statistik Dresden** (Fortsetzung aus DVA 303): Der Eingang neuer Informationen über den Dresdner Wagenpark macht eine Überarbeitung bzw. Ergänzung der bisher gebrachten Daten erforderlich. Um das mühselige Ergänzen bzw. Berichtigen zu ersparen, bringe ich hiermit nachstehend die überarbeiteten Angaben, so weit sie im Januar- und Februar-Heft noch nicht erschienen sind.
- 12 (II) 6-f. und 21 (II), 22 (II) 7-f, Zweispänner,
Bj. 1880 Herbrand, Köln
1901: 12 (II) = a
1904: 21 (II) und 22 (II) = a
- 37—39 Bj. 1872, Starbuck, Birkenhead, jedoch 1880 ex Hannover gekauft, Decksitzwagen, 7-f.
1901: 37 u. 38 Umbau in el. Bw ohne Oberdeck mit 3 F und Quersitzen
1906: 39 vorgesehen zur Umnummerung in 127, jedoch = 126 = a (1916) 37 u. 38 = Städt. Strab 231 u. 232 = a (1928/35)
- 113, 114, 127, 128, 132, 136—138, 140, 125
Bj. 1880, Starbuck, Birkenhead, Decksitzwagen, 5-f
- 1897: 113 u. 114 Umbau zu sog. „Wiener Wagen“ ohne Oberdeck, = a (1905)
- 1899: Umbau der restl. in elektr. Bw o. Oberdeck
- 1906: Rest = Städt. Strab 118—125, davon 119 (I) = Umbau zum 3-f. Quersitzer, weiterer Verbleib unklar
- 1911: 118, 124 = 414, 417 = a (1927?)
- 1916: 123 = a
- 1921: 120 — 122 = a
- 1924: 125 = a.
(Fortsetzung folgt)
Lohrmann
- b) Omnibusse:
- Berlin:** Folgende Wagen abgestellt: 913, 920, 930, 932, 933, 946, 957, 963, 971, 993, 995 und 996 (BVG-West). Die Doppeldeckbusse 027 und 081 der BVG-Ost wurden verschrotet. BVB
- Braunschweig** (KVG): 204 = a. Höltge
- Hannover:** 226 und 227 wurden Arbeitswagen. Höltge
- Mainz:** neu 145—146 (Bü Standard). Neise
- München:** 4301 und 4302 (MAN 750 HO SL) waren nur angemietet (Jan.—Sept. 1969), dann zurück an MAN (s. a. DVA 295/2329). Neu (1969): 4201—4268 und (1970) 4269—4319 (MAN 750 HO—M11A). Folgende Omn = a (1969): 334, 351—354, 356—359, 361—364, 367, 368, 370—373, 375—383, 385—387, 390, 391, 393—397, 399—404, 406—409, 411, 412, 415 und 416. Bierl
- Wagenpark-Geschichte Münster:** (Stand Ende 1969). Nach Stilllegung des Obusbetriebes wurde der gesamte Omn-Wagenpark neuzusammengefasst und z. T. umgenummert, so dass sich die heutige folgende Übersicht ergibt:
- 100—101 Bü, Bj. 1967
123—128 Bü, Bj. 1969
134—158 Bü, Bj. 1955/58, davon 134—137 und 139 = a
199 Bü, Bj. 1967
205—222 Dai, Bj. 1968 (ex 105—122)
259—273 Dai, Bj. 1959/61 (ex 159—173)
277—279,
282—283 Dai, Bj. 1962/63 (ex 177—179, 182—183)
290—295 Dai, Bj. 1964/66 (ex 190—195) (ohne 292) (ohne 192)
300—311 Bü, Gl-Omn (ex 174—176, 180, 181, 184—189, 192)
350—355 Dai, Gl-Omn (ex 102—104, 196—198). Stetza

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Nahverkehrs-Taschenbuch 1970, DM 12,—, Alba-Buchverlag 4 Düsseldorf, Postfach 4059.

Das bereits in 10. Auflage erschienene sehr nützliche Nachschlagebuch ist in gleicher bewährter Gliederung wie bisher auf den neuesten Stand gebracht und bietet daher willkommene Möglichkeiten, sich über Verkehrsunternehmen, Organisationen des Verkehrs sowie über die im öffentlichen Verkehr tätigen Personen bestens zu informieren.

Die Feistritzalbahn, Eine Schmalspurreise durch die Oststeiermark, ist der Titel eines Buches, das soeben im Verlag Kurt Wedl, Wien, zum Preise von DM 11,80 erschienen ist. Verfasser: Dr. Alfred Niel. Auf ca. 80 Seiten mit zahlr. Abbildungen beschreibt der auch in Deutschland schon gut bekannte Verfasser eine der interessantesten Bahnen Österreichs. Eine **Prospekt- und Bestellkarte** für dieses Buch ist **diesem Heft beigelegt**.

Die Museums-Eisenbahn in Bruchhausen-Vilsen und ihre Kleinbahn-Vorfahren, herausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verein e.V. Bruchhausen-Vilsen.

Diese sehr hübsch aufgemachte 48-seitige Werbeschrift gibt im Text und sehr vielen schönen Bildern einen Überblick über das von dem genannten Verein Geschaffene, wobei auch Fahrzeuglisten, Fahrpläne und zahlreiche Details nicht fehlen. Preis der Werbeschrift ist leider nicht angegeben.

Railways in the Cinema, Verlag Ian Allan Ltd., Shepperton (Surrey)/England, sh 45/—, 168 S., zahlr. Abbildungen.

Mit diesem Buch ist — in englischer Sprache — einmal ein sehr seltenes, aber durchaus lohnendes Thema behandelt worden, denn jedermann weiss, in welch hohem Masse die Eisenbahnen in Filmen „mitspielen“, und so hat der Verfasser (John Huntley) es sich zur Aufgabe gemacht, alle Filme, die in einem besonderen Index von nicht weniger als 58 Seiten zusammengefasst sind, zu behandeln, in denen die Eisenbahn eine mehr oder weniger beherrschende Rolle gespielt hat. Ein Buch, dessen Beschaffung schon wegen des ungewöhnlichen Themas empfohlen werden kann.

Hamburger Abendblatt (31. 12. 69): Unter dem Titel „Gondelbahn soll die City er-

schliessen“ erschien in dieser sonst seriösen Zeitung zusammen mit einem Fantasiebild der Vorschlag, die Hamburger Innenstadt durch den Bau von Hänge-Gondelbahnen zu entlasten. Da der Bericht gerade in der Sylvester-Ausgabe erschien, ist der Leser leicht geneigt, diesen Bericht, der aber offensichtlich ernsthaft gemeint sein will, als „Sylvesterschertz“ aufzufassen, denn selten ist im deutschen Blätterwald eine so irreal und gedankenlose Betrachtung unserer Verkehrsmisere erschienen — der Autor indessen dürfte sehr stolz auf seinen „einmaligen“ Vorschlag gewesen sein. Schreiter

„**Ein Jahr Freifahrt für den Ehrengast**“, ist der Titel eines kurzen, aber aufschlussreichen Berichtes über die Entwicklung des Stadtomnibusverkehrs in Nordhorn seit der Übernahme durch die Bentheimer Eisenbahn im Jahre 1962 (Grafschafter Nachrichten, Nordhorn, Nr. 297 vom 12. 12. 1969).

ferner in der gleichen Zeitung, Nr. 299 vom 24. 12. 1969: „**Das Band der Schienen kennt keine Schlagbäume**“, Zeitungsreporter begleiten den Kurswagen Amsterdam — Warschau zwischen Bentheim und Helmstedt.

Pflug

65 Jaar Elektrische Tram in Den Haag, von R. F. de Bock, aus der Schriftenreihe „Trams en Tramlijnen“, DM 7,80, Verlag Uitgevers Wyt, Rotterdam, Pieter de Hoochweg 111.

Das 80 Seiten starke und vorzüglich illustrierte Büchlein bildet eine willkommene Ergänzung zum „Amsterdam“-Band, der im vergangenen Jahre von einem anderen niederländischen Verlag herausgebracht wurde. Auch in diesem Werk findet der Leser einen umfassenden Überblick über Geschichte, Wagenpark und Besonderheiten der H.T.M. bis auf den heutigen Tag.

Gleichzeitig kündigt der vorgenannte Verlag für dieses Jahr ein weiteres Buch „Museumtrams in Nederland“ zum gleichen Preise an.

Südhannoversche Volkszeitung (23. 11. 68): „Kommt Stop-Signal für eine Schienenstrecke?“, ein höchst aufschlussreicher und bebildeter Bericht über die Notlage der Eisenbahnen im Zonengrenzgebiet bei Duderstadt, die symptomatisch ist für alle Betriebe, die durch die politische Situation in eine Zwangslage geraten sind.

Probleme des Reisezugverkehrs in Nordamerika

Vor nicht allzu langer Zeit noch war die Rede von einem Wiederaufschwung des Eisenbahn-Reiseverkehrs in Nordamerika. Mit der bemerkenswerten Ausnahme bei der Canadianischen Staatsbahn (CNR) war dies eine Täuschung, die besonders auf die von der Regierung der USA angeregte Studie über Schnellstverkehr zurückzuführen war, von der das Nordost-Korridor-Projekt einen kleinen und unzulänglich finanzierten Teil darstellte. Tatsächlich ist der Reiseverkehr in den USA seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges rasch gefallen, in den letzten beiden Jahren dadurch gefördert, daß die Post ihre schnellen Sendungen auf der Strasse und mit dem Flugzeug und die übrigen Sendungen mit Güterzügen befördern liess.

Der gesamte Rückgang liegt im Fernverkehr. Trotz einer Gesamtabnahme um 13% auf 21,1 Milliarden Reisenden-km im Jahre 1968 stieg der Nahverkehr um 3% gegenüber dem Vorjahr an. Der Zwischenstädteverkehr fiel dagegen um 20%, der Schlafwagen- und Luxusverkehr sogar um 25%. Obgleich der Nahverkehr jetzt etwa ein Drittel aller Reisenden-km ausmacht, bleibt er von ausgesprochen lokaler Bedeutung. Die Einwohner von New York benutzen in grossem Masse die Eisenbahn; in Chicago, Philadelphia und vielleicht noch in Boston werden die Nahverkehrszüge als lebenswichtig angesehen. Anderswo könnten sie über Nacht verschwinden, ohne eine grosse Störung zu hinterlassen.

Die Gesellschaft für zwischenstaatlichen Handel in den USA leistet starken Widerstand gegen das drohende Verschwinden der Fernverkehrs-Reisezüge. Diese Organisation verlangt das Beibehalten eines Minimums an Zügen und Reisebequemlichkeiten bei Diensten, deren Einstellung nicht genehmigt wurde. Sie prüft ferner auf Ersuchen des Kongresses die vermeidbaren Kosten im Reiseverkehr und drängt auf eine klare Politik

hinsichtlich der Reisezüge des Fernverkehrs.

Die Vereinigung der nordamerikanischen Eisenbahnen warf kürzlich ihren alten Standpunkt gegen eine staatliche Einmischung über Bord und kündigte den Antrag auf ein Gesetz an, das den Reise-Fernverkehr zum öffentlichen Dienst machen soll wie den Nahverkehr. Die Kostenunterdeckung solcher Züge würde dann von der Regierung getragen, und das Verkehrsministerium würde ermächtigt, neue Fahrzeuge zu kaufen und an die Eisenbahngesellschaften zu vermieten.

Seit der Eröffnung der japanischen Tokaido-Eisenbahn werden die Amerikaner zunehmend gewahr, dass sie eine gute Lösung verpasst haben. Die Einnahmen auf dieser einen Schnellst-Verkehrslinie sind jetzt höher als die Einnahmen des gesamten Reise-Fernverkehrs in den USA. Selbst wenn man zugeibt, dass der amerikanische Reisemarkt sich davon unterscheidet, ist es kaum zu glauben, dass — im Lichte der europäischen Erfahrungen — schnelle und häufige Züge in den Hauptverbindungen zwischen den wichtigsten Städten nicht doch dem Steuerzahler viel Geld sparen könnten.

Das Projekt des Nordost-Korridors sollte diese Auffassung prüfen. Leider haben die neuen Züge mit Störungen zu tun. Die elektrischen „Metroliners“ wurden nach einem bescheidenen Start inzwischen auf einen einzigen Zug vermindert. Die New Haven-Gasturbinenzüge fahren immer noch nicht, während ihre Vettern bei der Canadian National Railway nach einem Fehlstart für mehrere Monate ausfielen. Trotz allem müssen gerade diese Züge das Rückgrat einer zeitnahen Reiseverkehrspolitik bilden, denn man sollte nicht annehmen, dass die Beibehaltung der traditionellen, mit Personal überbesetzten Luxuszüge der fünfziger Jahre irgend jemandem noch nützen könnte.

Aus „Railway Gazette“

Neues von der Wuppertaler Schwebbahn

von Gerd Leimbach, W.-Elberfeld

Der Wagenpark besteht in den letzten Jahren unverändert aus den Wagen

1—17, 19—25, 51—56	=	15 Züge	Bj. 1900/12
57 und 58	=	1 Zug	Bj. 1930
59—64, 67—76	=	8 Züge	Bj. 1950
101 (Umbau ex 65 + 66)	=	1 Zug	Bj. 1962
102 (Umbau ex 77 + 78)	=	1 Zug	Bj. 1965
zus.		26 Züge.	

Da laut dem Wuppertaler Generalverkehrsplan die Schwebbahn die Hauptlast des innerstädtischen Längsverkehrs auf der Talsohle in Zukunft tragen soll und da der Wagenpark zum grossen Teil noch aus der Eröffnungszeit stammt, wurde eine Entscheidung über den zukünftigen Wagenpark immer dringlicher. Nachdem mit den beiden Umbau-Gelenkzügen die nötigen Erfahrungen gesammelt werden konnten wurden im Spätsommer 1969 28 neue Schwebbahn-Ge-

lenkzüge bei MAN in Auftrag gegeben, die bis 1973 ausgeliefert sein sollen. Der erste Gelenkzug dieser neuen Serie soll 1971 eintreffen. Die neuen Züge werden aus Leichtmetall gebaut und rd. 2 t weniger als ihre Vorgänger wiegen. Schon aus diesem Grunde dürfte bei dem neuen Wagentyp die Gerüstbeanspruchung geringer sein als bei den Fahrzeugen der bisherigen Bauart. Jeder Zug wird 50 Sitz- und 150 Stehplätze aufweisen; 4 Türen mit einer lichten Weite von 1,30 m werden einen schnellen Fahrgastwechsel ermöglichen. Die Fahrzeuge erhalten Allradantrieb und elektrische Bremsen. Die bisher bei der Schwebbahn übliche Druckluftbremse mit dem jedesmaligen Auffüllen der Bremsluftbehälter an den Endpunkten in Vohwinkel und Oberbarmen entfällt damit; ein schnellerer Wagenlauf dürfte die Folge sein. Die neuen Züge sind nur noch mit einem Fahrer besetzt, Schaffner bzw. ein Begleitmann entfallen. Durch eine besondere Sicherheitseinrichtung wird der Zug automatisch gebremst, wenn dem Fahrer etwas zustossen oder ein Haltesignal überfahren werden sollte. Nach der Auslieferung des neuen einheitlichen Wagenparks soll der gesamte alte Wagenpark verschrottet werden, allerdings mit einer Ausnahme: Der sogenannte Kaiserwagen (Wagen Nr. 5, wie die Wuppertaler Verkehrsfreunde anhand alter Fotos feststellen konnten) soll als Museumsstück für Sonderfahrten erhalten bleiben.

Aber nicht nur der Wagenpark soll verjüngt werden, sondern auch das Schwebbahngerüst wird am Fernstrassen-Knotenpunkt „Sonnborner Kreuz“ einem Umbau unterworfen. Aus zwingenden planerischen Gründen, die mit der Überführung der neuen Verkehrswege über die Wupper zusammenhängen, werden die neuen Strassenfahrbahnen einmal höher liegen müssen als die heutige Sonnborner Strasse. Von der insgesamt 621 m langen S-Bahn-Strecke zwischen den Dahnhöfen Sonnborn und Hammerstein müssen etwa 485 m angehoben werden; diese Stelle befindet sich zwischen den Stützen 65 und 82 (die Stütze 87 war die berühmte Unfallstelle vom September 1968). Die Voraussetzungen für eine Anhebung sind hier besonders günstig: die Schwebbahn fährt hier durch eine Mulde; übrigens der tiefste Punkt der Gesamtstrecke. Das Gerüst wird hier um ca. 2 m angehoben werden, während es genügt, die Stützen in Richtung der beiden Bahnhöfe im Verhältnis weniger anzuheben, um auf diese Weise eine ebene Fahrbahn zu erzielen. Der Hebevorgang wird in der Art erfolgen, dass um jede einzelne Gerüststütze eine Stahlrahmen-Konstruktion gebaut wird, die es ermöglicht, das Gerüst hydraulisch in

16 Hebestufen bis auf die endgültige Höhe anzuheben. Wenn dann die gesamte Schwebbahnstrecke zwischen den beiden Bahnhöfen eine Ebene bildet und alle Stützen, von den Stahlrahmen gehalten, in der Luft hängen, werden die alten Fußstücke der Stützen abgetrennt und durch neue längere Schenkelstücke ersetzt. Aus Sicherheitsgründen werden darüber hinaus alle verlängerten Stützpfiler noch mit hoch über der Strasse liegenden Querträgern verbunden. Dort, wo die neuen Fahrbahnen der Strassen (B 224 und B 326) die Schwebbahn kreuzen, wird zusätzlich ein 100 m langes Brückenbauwerk errichtet, dessen Beine zwischen die neuen Strassen passen. Dieses Brückenbauwerk wird dann die alte S-Bahn-Konstruktion tragen. Bevor die Arbeiten zur Anhebung des Gerüsts beginnen können, müssen zwischen Sonnborn und Hammerstein alle Brückenköpfe und Lager des S-Bahn-Gerüsts umgebaut werden, weil sich sonst die Stahlkonstruktion nicht verschieben lässt. Der Umbau der Brückenköpfe und Lager ist für 1970 vorgesehen; der eigentliche Hebevorgang ist für 1971 geplant. Der Schwebbahnbetrieb soll während der Gesamtarbeiten möglichst nicht unterbrochen werden.

Und noch eine Neuigkeit: Noch nicht beschlossen, aber ernsthaft seit Jahren im Gespräch ist die Verlängerung der Schwebbahn von Oberbarmen bis Nächstebreck! Diese etwa 3—4 km lange Landstrecke mit einer für Schwebbahnverhältnisse erheblichen Steigung befindet sich bereits in der Vorplanung bei MAN; gedacht ist an eine Aufständigung des S-Bahn-Gerüsts ähnlich wie bei Autostrassen, das gewohnte Bild der Portalstützen wird also verlassen. Ob hier die Alweg-Bahn Pate gestanden hat?

Und da man schon einmal beim Verbessern ist: Auch dem gleichermassen bei Einheimischen und Fremden verhassten typischen Schwebbahngeräusch will man zu Leibe rücken. Zur Untersuchung dieser Frage hat sich ein wissenschaftliches Gremium gebildet, das besonders dem Quietschen der Räder auf den Schienen seine Aufmerksamkeit widmen wird.

Im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung der Schwebbahn nach Nächstebreck melden sich bereits Stimmen, deren Argumente nicht zu überhören sind. Die Strassenbahn in den Raum Nächstebreck wurde vor Jahren stillgelegt und durch Omnibus ersetzt. Die Bundesbahnstrecke Wuppertal-Oberbarmen — W.-Nächstebreck bis in den Raum Hattingen ist im Personenverkehr ein Stiefkind (es wird kein attraktiver Fahrplan geboten) und ihre Stilllegung ist im Gespräch. Wäre es da nicht sinnvoller, die Bundesbahn-

