

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

OKTOBER 1970

Nr. 311

Eine glanzvolle Beförderungsleistung



Pausenlos rollende Gelenkzüge der RHB bahnen sich ihren Weg an den Autoschlängen vorbei
Foto: Rabe

vollbrachte auch in diesem Jahre wiederum die Rhein—Haardtbahn anlässlich des berühmten „Wurstmarktes“ in Bad Dürkheim. Diese Überland-Strassenbahn von Mannheim über Ludwigshafen in die pfälzische Kurstadt verkehrte vom 12. bis 15. und vom 18. bis 21. September in ununterbrochenem **Tag- und Nachtbetrieb** und verdichtete zu den Hauptbesuchszeiten die Zugfolge auf 12 Minuten je Richtung.

Mit den ständig eingesetzten 13 Gelenkzügen wurden in diesem Jahre 186.000 Personen im „Wurstmarktverkehr“ befördert, d. h. 93.000 Besucher haben die RHB an 8 Wurstmarkttagen benutzt — es wurden 1.149 Zugfahrten (hin und zurück) mit insgesamt 313.995 Zug-Km geleistet.

Bedenkt man, dass insgesamt 560.000 Menschen den Wurstmarkt besucht haben und schätzungsweise 60.000 Besucher aus Bad Dürkheim und Umgebung zu Fuss oder mit dem PKW kamen, so hat die RHB allein $\frac{1}{3}$ aller auswärtigen Besucher befördert — so ergab sich 1970 eine um 15% höhere Beförderungsleistung als im Vorjahr. Im Park- und Ride-Verfahren waren auf 4 Zwischenbahnhöfen 258 PKW abgestellt, deren Insassen (zumeist 4 oder 5 Personen) ebenfalls mit der RHB nach Bad Dürkheim hineinfuhren.

Hier hat die Schiene einmal wieder eindeutig bewiesen, welche enormen und mit dem Strassenverkehr überhaupt nicht vergleichbaren Beförderungsleistungen zu vollbringen sie imstande ist. Rabe/Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die Bundesbahnstrecke **Esslingen—Plochingen** (Gesamtverkehr Fp 326a), elektrischer Betrieb, ist viergleisig ausgebaut worden. Der 4-gleisige Betrieb wurde mit Inkrafttreten des Winter-Fp 1970/71 (27. 9.) aufgenommen. Der Abschnitt Esslingen—Plochingen galt als die am stärksten befahrene zweigleisige Strecke im Bundesgebiet. Alt

Evl. schon für 1971 ist eine Verlängerung der **Albtalbahn** über Langensteinbach Süd hinaus zu einer geplanten neuen Großsiedlung bei Spielberg mit ca. 1,5 km Länge in Aussicht genommen. Vögele

b) Strassenbahnen u. Omnibusse

Berlin: Seit 1. 7. 70 OmL 11 (UB-f. Alt-Mariendorf—U-Bf. Oskar-Helene-Heim) bis Dahlem Waldfriedhof verlängert (BVG- West). B V B

Bonn: Die bisherige SL GM (Bonn-Godesberg-Mehlem) erhielt die Liniennummer 3. Die Neuordnung des Omn.-Liniennetzes hat seit dem 27. 9. folgende Änderungen in **Godesberger** Raum zur Folge: OmL 10 Rheinuferbf.—Bundeshaus—Fähre Niederdollendorf—Rheinallee—Theaterplatz—Stadtwald, 11 Dottendorf—Friesdorf—Rheinallee—Theaterplatz—Muffendorf—Heiderhof, 12 Max-Planck-Str.—Rheinallee—Theaterplatz—Marienforster Steinweg, 13 Hochkreuz Zentralfriedhof—Rheinallee—Theaterplatz—Lannesdorf—Mehlem Fähre—Königswinter—Deichmanns Aue, und 14 Max-Löbner-Str.—Plittersdorf—Rheinallee—Theaterplatz—Lannesdorf—Mehlem. Dafür bisherige OmL 1, 3, 4, 5, 6, 8 und GP aufgehoben.

Doehler

Braunschweig: Am 23. 8. feierliche Einweihung der 4 km langen Neubaustrecke der SL 2 vom Kennedyplatz über Wolfenbütteler Str.-Richmond-Siedlung Heidberg, Anklamstrasse, seit 24. 8. fahrplanmässiger Betrieb mit folgenden neuen Linienführungen: Wiedereinführung der SL 1 Siegfriedstr.—Hbf., SL 2 jetzt Röhme—Stadion—Kennedyplatz—Heidberg, SL 4 jetzt Krematorium—Berliner Pl.—Kennedyplatz—Lessingplatz, d. h. Verlängerung um 300 m auf der bis 1967 befahrenen Trasse in Richtung auf den alten Hbf., SL 4 wir' wegen Endstation auf Gleiswechsel wieder mit 2x Tw befahren, OmL 11 wieder alte Führung: PTB—Lehdorf—Hbf.—Welfenplatz, OmL 19 nur noch Ringverkehr in beiden

Richtungen mit Endstation am Hbf., OmL 20 innerhalb von Melverode entfallen die Fahrten durch die Siedlung, Linie befährt nur noch die Leipziger Strasse. Höltge

Brüssel: zur Meldung in DVA 309/2438: SL 103 wurde auf dem Abschnitt Hôpital Brugmann-Dileghem **eingestellt** (nicht verkürzt), sie verkehrt also weiterhin zwischen H. Brugmann und C. E. R. I. A. Cohn

Darmstadt: Zur Meldung in DVA 308/2430: SL 6 wurde erst am **22. 8. 1970** auf OmL F umgestellt: Oberwaldhaus—Luisenplatz—Hbf.—Rodensteinweg—Im Harras—Haasstr. Michelke/Höltge

Frankfurt/Main: seit 5. 9. SL 4 und 16 zwischen Dreieichstr. und Offenbacher Landstr. über Neubaustrecke Heister- und Seehofstr. wie auch SL 9 und 11 über die neue Grosshaltestelle am Geschäftshochhaus Lokalbahnhof und über Dreieichstr.—Heister- und Textorstr. geführt. Nunmehr auf der gesamten Darmstädter Landstr. kein Strab-Verkehr mehr. Michelke

Karlsruhe: Im nordwestlichen Rheinhafengebiet ist mit ca. 1,5 km langer Zufahrt ein neuer Betriebshof für ca. 100 Gelenk-Strab und Omnibusse vorgesehen, ferner Planung für Neubaustrecke Weinbrennerplatz—Beiertheimer Feld—Oberreut, sowie Karl-Ebertstrasse—Beiertheimer Feld (alte SL 6). Vögele

München: Am 12. 9. wurde die 2,5 km lange Neubaustrecke vom Michaelibad nach Perlach der SL 11 und 29 in Betrieb genommen. Ab gleichem Tage OmL 56 Milbertshofen-Tomasiuspl. bis Ratzingerplatz verlängert, OmL 57 Ratzingerplatz—Michaelibad bis St. Veit-Str. (SL 4 und 19) verlängert, OmL 94 nur noch Trudering-St. Veit-Str. (Abschnitt bis Michaelibad eingestellt), neue OmL E 94 Gartenstadt Trudering—Lamprechtstr.—Nauestr., OmL 97 Naviaskystr.—Endstelle Perlach (SL 11 u. 29)—Kurt-Eisner-Str., OmL 98 eingestellt. P. Wagner

Offenbach: seit 10. 8. Omn.-Pendelverkehr (ohne Nr.) Bieber Ostendplatz (Endstat, ObL 2)—Industriegebiet Waldhof, Obusfahrleitung zwischen Hbf. und Stadtkrankenhaus abgebaut, seit 1. 10. 70 Linie 2 mit 3 Obus- und 3 Omn-Kursen. M. Krafft

Saarbrücken: OmL 10 über Gördelerstr. bis Eschberg Schlesienring verlängert, OmL 20 eingestellt, dafür OmL 21 40er Grab—Bellevue, Teilstück 40er Grab—Reppersberg ersatzlos eingestellt. OmL 22 bis Heusweiler Trierer Str. (statt Südstrasse), OmL 29 nicht

mehr über Bf. Burbach, sondern über Kirche Burbach-Güterbahnhof. Neue OmL 30 (Schulbus) Jägersfreude—Herrensohr—Dudweiler, OmL 36 über Kaiserstr.—Hbf. (wie OmL 24) bis Klarental Birkenweg, dafür OmL 24 eingestellt, OmL 38 und 39 ebenfalls in HVZ bis Klarental. Alle anderen OmL unverändert. Bauknecht

S. N. C. V., Gruppe Brüssel: In dieser Gruppe befinden sich nur noch 4 SL in Betrieb: G, nach Grimberger, L nach Leerbeek, S nach Strombeek und W nach Wemme.

Vestische Strassenbahnen: zur Meldung in DVA 310/2447: Ersatz für die SL 17 ist OmL 60 zwischen Bottrop Pferdemarkt und Horst Buerer Str., SL 18 mit Bochum-Gelsenkirchener SL 8 zu neuer SL 8/18 vereinigt, so dass die Wagen der Vestischen jetzt auch nach Hattingen fahren. Tischendorf

c) Schnellbahnen:

Hamburg: Bei der U.-Bahn wurden folgende neue Arbeitsfahrzeuge für die Bauabteilung aus alten Fahrzeugen gewonnen: 8050 ex 8800, 8051 ex 8743, 8052 ex 8749, 8053 ex

8746, 8054 ex 8794, 8055 ex 8753, 8056 ex 8775 und 8057 ex 8785. Folgende Wagen der 87er Serie = a: 8713, 8718, 8721, 8724, 8725, 8728, 8738, 8739, 8744, 8747, 8750, 8752, 8755, 8756, 8760, 8763, 8764, 8765, 8770, 8771, 8773, 8774, 8776, 8784, 8790, 8793, 8795 und 8799, so dass nur noch 36 „Silberlinge“ vorhanden sind. DT 3-Züge bis 9908 im Einsatz.

Otto

Moskau: Nach einer Pressemitteilung soll das U.-Bahnnetz noch in diesem Jahrhundert um 200 km ausgedehnt werden, es beträgt z. Zt. bereits 132 km.

Standau

d) Wasserverkehr:

Berlin: Nach dem bewährten Muster der Hamburger Alsterschiffahrt erhielten nun auch die Fährschiffe der „Weissen Fotte“ elektrische Haftmagneten, die den Einmann-Betrieb auf der Fährverbindung Grünau-Müggelberge ermöglichen. Es handelt sich um die beiden Fährschiffe „Flax“ und „Krümel“.

Münzinger

ALLGEMEINES

Der **Deutsche Eisenbahn-Verein**, der die erste deutsche Museumseisenbahn betreibt, hat mit seinem Appell, „Volksaktien“ zum Bau einer Lokomotiv- und Wagenhalle zu kaufen, ein überaus erfreuliches Echo gefunden. Fast eintausend zinslose Papiere im Nennwert von je 20 DM sind bisher gezeichnet worden. Prominentester Erwerber ist Prinz Louis Ferdinand von Preussen, der den Eisenbahn-Amateuren nicht zuletzt deshalb sehr zugetan ist, weil sie den sogenannten Kronprinzen-Wagen seines Vaters aus dem kaiserlichen Hofzug vor der Verschrottung gerettet und in Hameln restauriert haben. In diesem Zusammenhang sagte eine

andere prominente Persönlichkeit: „Es wird bald zum guten Ton gehören, Besitzer der jüngsten in Deutschland herausgegebenen Eisenbahn-Papiere zu sein — vielleicht allein der Kuriosität wegen“.

Für die Museumseisenbahn in Bruchhausen-Vilsen muss die Wagenhalle gebaut werden, um die wertvollen historischen Fahrzeuge vor Witterungseinflüssen zu schützen. Die Kosten dafür können jedoch vom Amateur-Verein allein nicht getragen werden, so dass die Eisenbahnfreunde auf den Einfall kamen, den Hallenbau wenigstens teilweise zusätzlich mit „Volksaktien“ zu finanzieren. Die Papiere bringen dem Erwerber zwar keine Zinsen ein, werden aber ab 1972 in voller Höhe zurückgezahlt.

DEV-Pressedienst

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahn:

Aachen: Tw 6316, 6401, 7304 und 7308 (1968) sowie 7301 (1969) = a. Bw 211, 214 und 233 (1968) sowie 222 (1969) = a. Vogt

Berlin: Folgende Wagen (BVG-Ost) wurden als Museumsfahrzeuge der „Arbeitsgruppe Berliner Nahverkehr“ hinter der Freilicht-

bühne Plänterwald (Treptow) aufgestellt: Tw H 24, 5256, 5274, 5279, 5339, 5403 sowie Bw 958, 984, 1420. Zur Sammlung der genannten Gruppe gehören ferner die Tw A 118, 5366, Bw 1032 und der Tw 10 der Woltersdorfer Strab (ex BVG-Ost). Gegenwärtig wird der Tw 5366 in den Ursprungszustand mit der Nummer 68 (Strab der Stadt Berlin) zurückgebaut. B V B

Braunschweig: Tw 115 = Arb.-Wg. 419 (II),

Fahrschul-Tw 420 (ex 56), Arb.-Tw. 417 (ex 90), 416 (ex 84) und 407 (ex 107) = a, letzterer jedoch wurde nicht verschrottet, sondern soll als Museumswagen erhalten bleiben.
Höltge

Brüssel: Die Auslieferung der neuen PCC-Serie 7156—7171 wird in Kürze beginnen.
Cohn

Darmstadt: 4x Gl-Tw 61—63 (ex Remscheid) jetzt in Betrieb, Serie lautet 61—66 (nicht 62—67, wie fälschlich gemeldet). Folgende Wagen = a: Tw 38, 45, 46, 69, 70, 72, 55 und 61 (I) sowie Bw 134, 135, 141, 142. Tw 49 und Bw 132 sollen als Museumsfahrzeuge erhalten bleiben.
Michelke

Frankfurt-Main: 4x Gr-Tw 202 wird nach Unfallbehebung zum Schleifwagen umgebaut. Bw 1501, 1510, 1517 1614, 1621 und Güter-Tw 2019 (ex FLAG 19) = a.
Michelke

Hamburg: Folgende Wagen = a: Tw 3320 sowie Bw (V 6) 4601, 4604, 4608, 4609, 4610, 4621, 4623, 4628, 4629, 4631, 4635, 4645, 4655, 4656, 4666, 4669, 4673, 4686, 4688, 4697, 4698 und 4699.
Otto

Mülheim-Ruhr: Die 4x Gr.-Bw 300—304 werden z. Zt. in 194—198 umgenummert.
Stetza

München: Am 8. 9. brannte Gl-Tw 2022 im vorderen Teil fast vollständig aus, Wiederaufbau z. Zt. noch fraglich.
P. Wagner

Wuppertal: Nach Stilllegung des restlichen Meterspurbetriebes wurden folgende Wagen verschrottet: Tw 102, 107, 108, 112, 114, 116 bis 119, 132—135, 137—140, 142, 143, 195 bis 197. Bw waren nicht mehr vorhanden. Tw 105, 113, 115, 136, 141 und Arb.-Tw 93 wurden für die Bergischen Museumsbahnen reserviert (DVA 306/2417) — außer diesen genannten Fahrzeugen sind keine Meterspurwagen mehr vorhanden. Im Normalspurnetz sind noch folgende Wagen vorhanden und betriebsfähig: Tw 239, 240, 250, 260, 262, 265, 3001—3004, 4001—4008 und 8001—8022, ferner Arb. Tw 241 (Schleifwg.), 242 Gerätewg.), Ellok 608 und 609 (Loh-Hatzfeld), Diesellok 612 (E-Werk Elberfeld), Akkulok 613 (E-Werk Kupferdreh), Lore 776. Bw keine mehr vorhanden.
Leimbach

Wagenpark-Geschichte Dresden (Fortsetzung aus DVA 310)
Bw 115—120 Bj. 1891 Herbrandt Köln, 5 F

1899: Umbau zu el. Bw
1906: Städt. Strab 56—61
1920: 57 = Umbau zu Handkipper 3118 = (1948) 3212
1919/25: Rest = a

171—178 Bj. 1894 Einspanner, Liebscher, 4 F
1899: Umbau zu el. Bw
1906: Städt. Strab 65—71, 44 (letzterer sollte 72 werden)
1910: 175 = 408 = a (1927)
1916: Rest = a

56—61 Bj. 1890 Einspanner, Herbrandt
Köln, Sommerwagen
1899: Umbau zu el. Meterspur-Bw 440 bis 445 der Lössnitzbahn
1927: 441, 442, 444, 445 leihweise zur Kirnitzschalbahn
1930: nach Umspurgung der Lössnitzbahn = a.
(Fortsetzung folgt)
Lohrmann

b) Omnibusse

Aachen: Obusse 10—11 (1967), 8—9 (1968) sowie 12, 14—16, 19—21 und 23—27 (1969) = a. **Omn** 44 (1963), 26—30, 34 und 38 (1967), 31, 33, 35—37, 39—41 und 45—50 (1968) sowie 32, 42, 55, 59, 83, 84, 187—190, 193 und 194 (1969) und 75, 88, 91, 118 und 119 (1970) = a. Fabrikat der von Privatunternehmer Fischer übernommenen Busse: 236 Bü Präfekt 15/U 7, 237 = KHD 150 R 10, jetzt in Reisebus R 4 umgenummert, 238 = KHD 200 LS 12 und 239 = KHD 150 R/L 10. Neu: Andert-halbdecker 265—271 ex Essen 3760—3762 und 3764—3767.
Vogt/Stetza

Darmstadt: 303, 304, 360, 373 und 374 = a.
Michelke

Essen: neu Gl-Omn 3701—3708 (Bü/Emm.)
Boisserée

Hamburg: neu: 1001—1052 (bisher in Betrieb), Dai-Standard.
Otto

Mühlheim-Ruhr: neu 67—74 (Standard)
Stetza

Neustadt-Landau: neu 29—30 (Bj. 1966/67) Bü Präfekt 12, 31—32 (Bj. 1968) Bü Präfekt 13, 33 (Bj. 1969) Bü BS 110 V und 34 (Bj. 1970) MAN 750 HO U 11 sowie 35 (Bj. 1970) MAN 750 HO M 11A. Folgende Omn = a: 11, 15 und 18—22.
Michelke

Offenbach: Obusse 51 (ex Neuwied), 61, 66 und 68 sowie Omn 5 und 8 = a. Neu: Gl-Omn 42—48 (Dai OM 346).

M. Krafft

Wagenpark-Geschichte Zweibrücken (Stand 1. 1. 1970)

17 Bj. 1959 Käss Setra ST 110
18—19 Bj. 1960 Dai O 322
20—23 Bj. 1963 desgleichen

24—26 Bj. 1964 Dai O 317 K
27—29 Bj. 1966 MAN 750 HO M 11A
30—31 Bj. 1968 Dai O 317
32 Bj. 1968 MAN 750 HO M 11A
33—34 Bj. 1969 Dai O 317
35 Bj. 1970 desgleichen Neise

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Schweizerischer Eisenbahnkalender 1971, herausgegeben vom Verlag für Eisenbahn- und Strassenbahnliteratur C. Jeanmaire, CH-Basel, Bleichstr. 7, zum Preise von SFr. 9.90.

Dieser schon bekannt und beliebt gewordene Wandkalender bringt auch 1971 in jedem Monat — zur Auswahl — 2 herrliche historische Bilder aus der schweizerischen Eisenbahngeschichte. Dieser „Doppelkalender“ ermöglicht einen häufigeren Wechsel des Wandschmuckes als ein „normales“ Kalendarium, so dass dem Beschauer 24 verschiedene Motive im DIN A 4-Format zu Verfügung stehen.

75 Jahre Verkehr und Technik, Sonderheft der bekannten Fachzeitschrift, herausgegeben aus Anlass des 75jährigen Verbandsjubiläums des VOV und BDE, 76 S., DIN A 4, DM 10,90, Erich Schmidt-Verlag, 48 Bielefeld.

Das Sonderheft bringt aus Anlass der Jubiläumsveranstaltungen der Verbände in Berlin eine grosse Fülle aktueller und interessanter Aufsätze über die Gegenwarts- und Zukunftsprobleme im öffentlichen Nahverkehr aus der Feder namhafter Fachleute — es bietet schlechthin einen umfassenden Querschnitt über die heutige Situation dieses Verkehrszweiges mit allen erdenklichen Aspekten für dessen zukünftige Entwicklung. Es lohnt sich, diese beachtenswerte Sonderpublikation zu erwerben.

Die Welt (5. 1. 1970): „Eisenbahn verliert die Räder“, ein sehr ausführlicher und technisch höchst aufschlussreicher Aufsatz über den „Zug von morgen“, der auf Luft- und Magnetkissen gleiten soll, mit einigen Abbildungen und Schilderungen zur Zeit laufender Versuche mit Luftkissenzügen. Standau

Augsburger Allgemeine (13. 6. 70): „Hikari = Lichtstrahl“ — der schnellste Zug der Welt, Bildbericht über die faszinierende Eisenbahn-Entwicklung in Japan mit interessanter Schilderung einer Fahrt mit dem neuen „Tokaido“-Express. Fruth

Die liebe, alte Eisenbahn, romantische Bahnlinien in Niederösterreich, heisst eine sehr hübsche, 24 Seiten starke und ausgezeichnet illustrierte Broschüre, die die Handelskammer Niederösterreich, A Wien 1014, Postfach 38, herausgebracht hat. Preis leider nicht genannt, doch kann das Heft von der genannten Organisation angefordert werden.

Diese wirklich attraktive Schrift soll den Fremden in Österreich auf bahntechnische Besonderheiten aufmerksam machen, wie auch die geschickte Aufgliederung und die gezielten Hinweise dokumentieren. Mit viel Liebe und Sorgfalt wird die Romantik der Eisenbahn, wie sie ja in Österreich glücklicherweise an vielen Stellen noch lebt, herausgestellt und auf dem rückseitigen Umschlag sogar ein besonderes Liniennetz zur Auffindung der beschriebenen Bahnen abgebildet.

Per Noord-Zuid er op uitl, eine Strassenbahnreise von Volendam nach Scheveningen, 216 S., DIN A 5, mit zahlreichen Abbildungen und Datenaufzeichnungen, Verlag J. H. de Bussy, N. V., Amsterdam, P. O. B. 289, Preis Hfl. 9,75.

Mit diesem neuen Buch liegt nun gewissermassen auch eine umfassende Denkschrift über die „N. Z. H.“ (Noord-Zuid Hollandse Tramweg Maatschappij) vor, die als „blaue Tram“ inzwischen in die Geschichte eingegangen ist. In 7 Kapiteln beschreibt das Buch in Wort und in vielen historischen Bildern die wechselvolle Geschichte dieses Strassenbahnunternehmens, das immer zu den beliebtesten Hollands gezählt hat. Für jeden Hollandliebhaber und -kenner dürfte die Beschaffung dieses Büchleins eine wertvolle Bereicherung sein.

Transporter Bridges, von N. N. Forbes, herausgegeben von der Light Railway Transport League (LRTL), zum Preise von sh 3/—, zu beziehen bei LRTL Publications, 35 Mont-holme Road, London, SW. 11.

Ein sehr seltenes und doch höchst interessantes Thema wird auf 12 Seiten in Wort und Bild behandelt: Brücken, Hängebahnen mit Beispielen aus aller Welt, u. a. auch aus

Deutschland (Nord-Ostsee-Kanal Rendsburg), sogar mit einer Tabelle über die bekannten Anlagen mit den entsprechenden technischen Angaben und Daten. Die Broschüre zeigt einmal wieder, dass es eine weite Skala von Themen gibt, die „entdeckt“ werden können.

Bergische Morgenpost, Remscheid (30. 5. 1970): „Der große Abschied findet morgen nicht statt“, eine Schilderung erfreulicher Natur über die Beibehaltung des bereits zur Stilllegung vorgesehenen Eisenbahnstrecken-Abschnittes Wuppertal-Oberbarmer-Radevormwald. Aders

Ein neuartiges Schneewarngerät der DB

Mit dem bevorstehenden Wintereinbruch rückt das Problem der Weichenbeheizung und der Schneewarnung für den Eisenbahnbetrieb erneut in den Vordergrund. Dennoch erweisen sich eingespielter Schneewarndienst und eingebaute Beheizungs-Elemente in Weichen mitunter als unzureichend, weil diese Gefahren manchmal auch unvermutet und binnen kürzester Zeit — besonders bei Nacht — eintreten und dann die prekäre Frage des zusätzlichen Personaleinsatzes akut wird.

vergangenen Winter erstmalig ein Gerät entwickelt, das auf Niederschläge bei Temperaturen um oder unter dem Nullpunkt automatisch anspricht und somit die selbständige Einschaltung der Weichenbeheizung bewirken kann (Abbildung). Mit diesem temperaturabhängigen Schneewarngerät ist es also möglich geworden, auch auf unbesetzten Betriebsstellen vor allem auf Nebenstrecken der Eisenbahn die erforderliche Weichenbeheizung rechtzeitig einzuschalten.

Während im herkömmlichen Betrieb die Propangasheizung den zahlenmäßig größten Umfang annahm, ist die elektrische Beheizung in letzter Zeit mehr und mehr in den Vordergrund gerückt; die Zahl der elektrisch beheizten Weichen stieg von 1300 auf 2400 im gesamten Bundesbahnbereich. Die Einschaltung der Weichenbeheizung obliegt im wesentlichen den Fahrdienstleitern oder Aufsichtsbeamten in den Bahnhöfen. Um nun auch die an Zahl immer mehr werdenden — besonders bei Nacht — unbesetzten Betriebsstellen an dieses Weichenbeheizungs-System anschließen zu können, wurde in Zusammenarbeit mit der Industrie dieses automatische Schneewarngerät entwickelt, das erstmalig auf der besonders stark von plötzlichen Schneefällen und absinkenden Temperaturen betroffenen Eisenbahnstrecke Garmisch-Partenkirchen—Innsbruck (Karwendelbahn) mit Erfolg angewendet wird.

Sollte diese neuartige Schneewarn-Automatik während des kommenden Winters einwandfrei arbeiten, so beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn, nach und nach weitere Streckenabschnitte, bei denen die genannten temperaturmässigen Voraussetzungen vorliegen, auf das System der Geräteaufstellung umstellen. Stetza

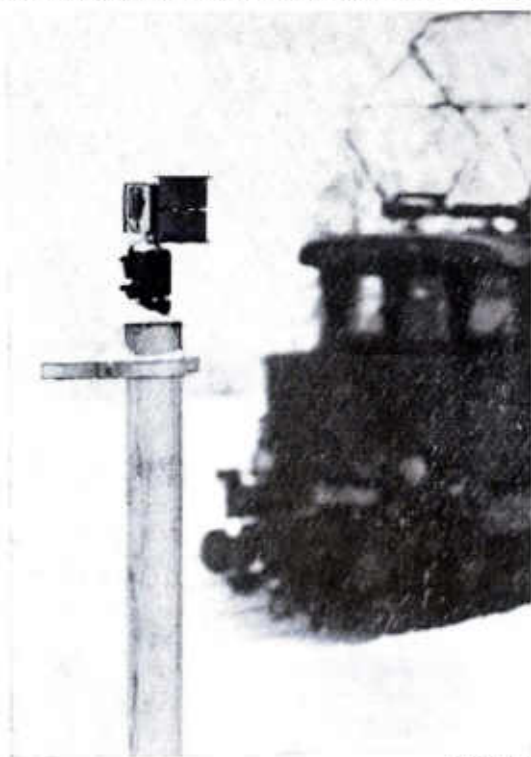


Foto: DB

Um sich von diesen Gesichtspunkten freizumachen und die Schneewarnung für den Eisenbahnbetrieb weitgehend personal-unabhängig durchführen zu können, wurde im

Die Trans-Australische Eisenbahn

Im Jahre 1870 brauchte der junge Entdecker und spätere westaustralische Premierminister John Forrest 5 Monate, um als erster mit einer Expedition zu Pferde die Nullarbor-Plain entlang der Grossen Australischen Bucht zu durchqueren. Feindliche Eingeborenentämme, Hitze und Wassermangel drohten dieses Abenteuer zum Scheitern zu bringen, wie es bereits anderen, früheren Expeditionen ergangen war. Unterwegs kam Sir John Forrest der kühne Gedanke, durch die öde Steppe ohne Baum, Strauch und Wasser eine **Bahnlinie** zu legen, um Westaustralien mit Süd- und Ostaustralien zu verbinden. Aber seine Vision von einer durchgehenden transkontinentalen Eisenbahn wurde erst jetzt Wirklichkeit.

Die von ihm schliesslich nach vielen Kämpfen durchgesetzte Bahn durch die Nullarbor-Wüste wurde zwar als Teil einer transkontinentalen Verbindung schon im Jahre 1917 fertiggestellt, doch wegen des aus den Kolonialtagen stammenden Lokalpatriotismus der einzelnen australischen Bundesstaaten wechselten die Spurweiten von der Breit- zur Normal- und von der Normal- zur Schmalspur über. Der Reisende zwischen Sydney und Perth mußte viermal umsteigen und fünf verschiedene Züge benutzen, während das Stückgut an jeder Übergangsstation umgeladen werden musste oder den Frachtwaggons in den sogenannten „Bogie Exchange Centres“ andere Drehgestelle untergesetzt wurden.

Keiner der Staaten wollte zur Spurweite des anderen übergehen — erstens wegen der Kosten, zweitens, weil er dadurch zugegeben hätte, sich beim Bau seiner Bahn geirrt zu haben. Erst 1962 (!) siegte die Einsicht, dass die transkontinentale Bahn eine gemeinsame Aufgabe ist und dass ein durchgehender Schienenstrang das Gemeinschaftsgefühl der Menschen im Westen und Osten stärken würde.

Das Ergebnis ist die nunmehr fertiggestellte durchgehende Normalspur-Eisenbahn (1.410 mm !) von Brisbane über Sydney, Broken Hill, Port Pirie und Kalgoorlie nach Perth mit Anschluß an Fremantle. Der Bund und die Staaten finanzierten das Projekt gemeinsam — rd. 1 Milliarde DM.

Nur die berühmte „Transibirische Eisenbahn“ übertrifft nun noch die etwa 3.800 km lange australische Strecke. Auf europäische Verhältnisse bezogen, entspricht diese Route

in ihrer Länge einer Direktverbindung zwischen Gibraltar und Leningrad oder zwischen der Atlantikküste Frankreichs und dem Ural.

Die zwei eigens für diese Linie gebauten supermodernen Luxuszüge — die Verbindung beider Ozeane symbolisierend „Indian Pacific“ genannt — können es mit den besten Hotels Australiens aufnehmen. Sie sind mit Klima-Anlagen ausgerüstet und führen Schlaf-, Salon- und Restaurationswagen mit sich. Die Fahrt, die bisher 4 Tage in Anspruch nahm, dauert jetzt nur noch 62 Stunden, und das Frachtgut, das bislang 10 Tage unterwegs war, wird schon 5 Tage, nachdem es Sydney verlassen hat, in Perth sein. Es wird auch einfacher und schneller gehen, die Erze von den Mineralfeldern zu den Verhüttungsanlagen und Verschiffungshäfen zu befördern.

Gegen das, was Eisenbahningenieure und -arbeiter in anderen Weltgegenden zuwege gebracht haben, war dies Spielerei. Es gab nur einen Berg, Windmill Hill in Westaustralien, in den man sich hineinsprengen musste, keine Tunnel, keine Brücken über wilde Wasserläufe oder tiefe Abgründe und keine schwer zu berechnenden Kurven. Und auch keine kannibalenhaften Aborigines stellten sich den Eisenbahn-Arbeitern in den Weg, wie sie noch Sir John Forrest erlebt hatte. Die wenigen unzivilisierten eingeborenen Stämme, die nachgeblieben sind, haben sich mehr ins Innere Australiens verzogen.

Ein Schwellenleger-Team von den Thursday-Inseln konnte einen Rekord setzen: 3 km Gleis pro Tag! Die ersten Erbauer der Nullarbor-Eisenbahn hatten noch unter Nachschub-Schwierigkeiten zu leiden. Damals mussten die Versorgungsgüter auf Kamelrücken über viele Hunderte von Kilometern herantransportiert werden, und man musste tief bohren, um elendes Brackwasser für Männer, Pferde und Kamele zu finden.

Zwar gibt es entlang der 1.600 km langen Wüstenstrecke noch keine einzige Stadt, nicht einmal ein Dorf, nur einige wenige Haltepausen für die Züge. Auf den sandverwehten Wellblechschuppen der Stationen stehen keine Namen, nur jeweils Nummern, die die Meilen bis zur nächsten Zivilisation angeben. Aber die Bahnbauer brauchten sich nicht so abzuplagen wie die Eisenbahn-Pioniere vor mehr als einem halben Jahrhundert. Sie haben einen modernen Gleisleger-Zug zur Verfügung und die Schlaf- und Kantinewagen folgen ihnen auf dem Fusse.

