

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.

26. Jahrgang

JUNI 1971

Nr. 319

Mitbestimmungsrecht für Verkehrs-Amateure

Aus unserem Nachbarlande Holland kommt überraschende Kunde:

Der Direktor der Verkehrsbetriebe Amsterdam ist an die Verkehrsfreunde herangetreten mit der Bitte, die neuen Fahrpläne überprüfen zu lassen, um evtl. als notwendig erkannte Änderungen vornehmen zu können.

Wie schon im DVA einmal veröffentlicht, haben die Amsterdamer Verkehrsbetriebe unter dem Namen „Lijnen voor morgen“ ein Gutachten publiziert mit dem Ziel, die vorhandenen Verkehrsflächen in neue Bahnen zu lenken, denn die anti-öffentliche Verkehr-Haltung der Verkehrspolizei war berüchtigt. In dem Gutachten wurde nun die Einführung völlig getrennter Strecken für einige wichtige Strab-Linien empfohlen, wobei sogar die bekannte schmale „Leidsestraat“ (eingleisig) zur „Strassenbahn/Fussgänger-Strasse“ gemacht werden soll.

Der im Oktober 1970 eingeführte Winterfahrplan mit einigen Unzulänglichkeiten bildete den Anlass für eine „Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr“ (WOVAA) der Amsterdamer Verkehrs-Amateure, die alsbald von den Leitern der politischen Parteien im Amsterdamer Stadtrat den Auftrag bekam, innerhalb von 2 Wochen einen neuen Verkehrsplan für Strassenbahn und Bus zu erarbeiten. Inzwischen wurde das Gutachten „Lijnen voor morgen“ bewilligt, doch nach Veröffentlichung des „Gegengutachtens“ der Verkehrs-Amateure beschloss der Stadtrat ein öffentliches „Hearing“ im Rathaus zu halten, worin die Verkehrsbetriebe, die stark kritisierte Verkehrspolizei und die neue WOVAA ihre Stellungnahmen verteidigen konnten. Als Folge dieser Entwicklung ergaben sich vier Vorgänge:

- 1 — 2 Mitglieder der WOVAA-Arbeitsgruppe wurden im Verkehrsrat der Stadt aufgenommen, um als Vertreter der Bürger ihren Einfluss geben zu können zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs;
- 2 — die Zahl der Strabzüge in den HVZ wurde bedeutend erhöht und eine Anzahl der bereits abgestellten dreiachsigen Grossraumzüge wieder in Betrieb genommen;
- 3 — die Direktion der Verkehrsbetriebe beklagte sich in verschiedenen Interviews mit der Presse über mangelnde Mitarbeit der Polizei und der Ratsmitglieder hinsichtlich der Schaffung eigener Bahnkörper für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs; und
- 4 — Ende Februar wurde von den Verkehrsbetrieben ein neues Gutachten veröffentlicht, worin die Verlängerung von 3 Strablinien vorgeschlagen wird, die Umstellung der OmL 15 auf Strab-Betrieb und die Beschaffung weiterer neuer Gelenk-Strabwagen.

Schliesslich wurde verabredet, dass einige Verkehrs-Amateure die neuen Fahrpläne vor deren offizieller Einführung überprüfen sollen.

Obwohl die Aktion hart geführt wurde, sind die Beziehungen zwischen Verkehrs-Amateuren und Verkehrsbetrieben besser denn je zuvor, ein Zeichen dafür, dass Verkehrs-Amateure durchaus werbende Arbeit für den öffentlichen Verkehr mit Erfolg zu führen imstande sind neben ihren bekannten Ambitionen, Strassenbahnwagen zu fotografieren oder Wagenpark-Statistiken zusammenzustellen.

van der Gragt

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Am 23. Mai nahm die erste deutsche Museumsbahn ihren Betrieb an jedem Wochenende zwischen **Bruchhausen-Vilsen und Asendorf** wieder auf. Als diesjährige Besonderheit ist der planmäßige Einsatz eines Wismarer Schienenbusses zu beachten, er verkehrt in den Zugpausen des Dampfzuges. Der Dampfzug verkehrt sonntags vormittags vorzugsweise für Gäste, die in Gruppen mit Omnibussen anreisen, er führt gelegentlich auch Güterwagen mit. Sonntag Nachmittag verkehrt der Expreß „Graf von Hoya“ mit Buffet- und Postwagen für die historische Bahnpostbeförderung. Abends verkehrt wiederum der Nachtzug bis Heiligenberg, dessen Lokomotive und Wagen historisch beleuchtet sind.

D E V

Mit Fahrplanwechsel am 23. Mai sind bei der DB die folgenden **Einschränkungen** eingetreten:

- Strecke 198 c Kassel — Naumburg Sonntags kein Zugverkehr mehr
- 211 d Celle — Plochhorst kein Reisezugverkehr mehr
- 219 g Pr. Oldendorf — Damme kein Reisezugverkehr mehr
- 224 k Gronau — Laarwald keine Triebwagen mehr
- 230 b Witten-Höhe — Hattingen kein Reisezugverkehr mehr
- 247 b (jetzt 247 f) Rommerskirchen — Bergheim kein Reisezugverkehr mehr
- 303 d Donaueschingen — Furtwangen Sonntags kein Reiseverkehr mehr
- 304 d Schopfheim — Säckingen kein Reisezugverkehr mehr
- 306 b Laupheim — Schwendi kein Reisezugverkehr mehr
- 1000 n Bremerhaven — Wangerooge Linienverkehr eingestellt
- 300 g (OEG) Heddesheim Ort — Mannheim-Käfertal ab 19.20 Uhr nur noch Busse.

Wiedorn

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: (BVG-Ost) SL 21 seit 3. 4. S-Bf. Ostkreuz — S-Bf. Baumschulenweg/Glanzstr. (nur Sa und So), am 1. 4. SL 92 eingestellt und teilweise durch OmL 65 ersetzt (VEB Autotrans — Freibad Oberspree). B V B

Brüssel: Seit 30. 3. nunmehr auch SL 18 durch den Tunnel am Kleinen Ring, mithin nur noch SL 19 auf diesem Streckenabschnitt auf der Oberfläche. OmL 20 über Basilique hinaus bis Hôpital Francais verlängert.

Cohn

Chemnitz: Zur Zeit befindet sich der Streckenabschnitt der SL 3 und 4 nach Bernsdorf in Umbau auf Normalspur, Inbetriebnahme für 1972 vorgesehen.

HRZ

Den Haag: Seit 25. 4. SL 6 über 3,5 km lange Neubaustrecke nach Leidschendam verlängert, im Herbst 1971 folgt die Verlängerung (3 km) über den entgegengesetzten Endpunkt hinaus zum Meppelweg, womit diese SL nach dem Kriege nicht weniger als 6 mal verlängert worden ist. SL 10 auf dem Abschnitt Rijswijk — Voorburg Station vorübergehend stillgelegt (wegen Brückenbau), vermutlich wird sie später mit SL 1 zu einer neuen durchgehenden Linie vereinigt.

v. d. Gragt

Lille-Roubaix-Tourcoing: Nachdem 1969 die Konzession abgelaufen war und Umstellungspläne bestanden, hat sich eine neue Gesellschaft „Société Nouvelle de l'Electricité L.R.T.“ gebildet, die den Strabetrieb mit 95% Strecken auf eigenem Bahnkörper beibehalten will.

v. d. Gragt

Magdeburg: Der Obusbetrieb wurde eingestellt (Datum nicht bekannt), SL 5 mit Beginn des Winter-Fp eingestellt, jedoch aus Protest der Bevölkerung ab 15. März wieder aufgenommen (Berliner Chaussee — Olvenstedter Platz). SL 6 jetzt Hbf. — Herrenkrug und neue SL 31 Rothensee — Hbf.

HRZ

Mülheim-Ruhr: seit 5. 4. SL 1 eingestellt, dafür SL 18 nach Grenze Borbeck und neue SL 10 Hauptfriedhof — Stadtmitte — Uhlenhorst. SL 5 nur noch bis Grenze Landwehr, Restabschnitt nach Oberhausen auf Omn umgestellt.

Stetza

Nürnberg: seit 25. 4. neue OmL 98 Nordostbahnhof — Bierweg/Industriegelände, nur werktags.

Dillmann

Stockholm: seit 13. 6. SL 20 (Ropsten — Nörra Lidingö) stillgelegt, SL 21 hat Güterverkehr und soll auch für den Personenverkehr beibehalten werden, die Länge der SL 20 ist nur 4,3 km.

Lövenstierne

c) Schnellbahnen:

Brüssel: In DVA 315 und 316 war ein Bericht aus der „Railway Gazette“ über die belgischen **U-Bahn-Planungen** wiedergegeben. Nachdem der Verfasser dieses Berichtes ebenso wie praktisch alle anderen Verfasser von Veröffentlichungen über die Inbetriebnahme der Brüsseler Pre-Metro-Abschnitte „großmütig“ die dortigen U-Strassenbahn-

Bauten des Jahres 1958 zu erwähnen ver-
gass, erscheint folgende Ergänzung ange-
bracht:

Bereits im Jahre der Weltausstellung 1958
wurden in Brüssel an 3 wichtigen Punkten
unterirdisch geführte Streckenabschnitte der
Strassenbahn in Betrieb genommen (an der
Gare du Midi, Leopold II-Tunnel und Tun-
nelanlagen im Bereich der Expo). Diese U-
Strab-Bauwerke fanden damals sehr grosse
Beachtung und galten als richtungsweisend.
Das Tunnelbauwerk an der Gare du Midi

sollte Ausgangspunkt für eine Strab-Unter-
querung der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung
werden.

Die nunmehr eingeleitete Pre-Metro-Ent-
wicklung ist also keineswegs eine völlig neu
aufgegriffene Verkehrskonzeption, sondern
die logische Fortentwicklung der im Jahre
1958 begonnenen Umstrukturierung des Stras-
senbahnverkehrs in ein vom übrigen Stras-
senverkehr möglichst unabhängiges Ver-
kehrssystem. Dr. Dillmann

ALLGEMEINES

Im neuen DB-Kursbuch ist auf Seite 19 un-
ter Strecken Nummer 210 das „Erste Feld-
bahnmuseum Deutschlands“ angeführt. Es
handelt sich um die „**Pulverbachbahn**“ in
600 mm Spur zwischen Holm Seppensen Süd
und Pulverbachtal mit 3 Zugläufen **3. Klasse**.
Als Betriebsführerin ist die „Schmalspur-
und Kleinbahn Betriebs Gesellschaft e.V.“ ge-
nannt. Wiedorn

Die **Museums-Strassenbahn Crich** (England)
hat im Jahre 1970 an 137 Betriebstagen
114 859 Fahrgäste befördert. Price

Zur Aufstellung über die **Umnummerung
bei den SNCB**: (DVA 317/2508): die Post-Trieb-
wagen sind ab 801 genummert, die Sabena-
Triebwagen (Flughafenbahn) ab 851 und die
Benelux-Triebwagen ab 901, letztere fahren
auf der Strecke Brüssel-Amsterdam. Cohn

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

U-Bahnen in Deutschland — Planungen-
Bau-Betrieb, von Dr. F. Kegel, 96 S., Alba
Buchverlag GmbH & Co., Düsseldorf, Herder-
strasse 59, DM 20,—.

In diesem soeben erschienenen Werk sind
für 26 verschiedene bundesdeutsche Städte
die U-Bahn-Anlagen und -Planungen ausführ-
lich beschrieben, wobei technische Daten, ta-
bellarische Übersichten und ein Bild-Anhang
dem Nachschlagewerk den besonderen Wert
verschaffen. Es ist schlechthin ein lückenloser
Querschnitt über die Gegenwarts-Situation
im heutigen U-Bahnbau unseres Landes
und kann daher jedem Verkehrsfachmann
und -interessenten bestens empfohlen wer-
den.

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 3/1970,
herausgegeben von der Deutschen Gesell-
schaft für Eisenbahngeschichte e.V., Karls-

Nach dem Stande vom 1. Januar 1971 gibt
es auch in **Frankreich nur noch 7 Obusbe-
triebe**: Belfort — Limoges — Lyon — St.
Etienne — Grenoble — Marseille und Tou-
lon. Price

Ein pensionierter Bahnhof

Die Streckenbegradigungen auf der Haupt-
strecke Sao Paulo — Rio de Janeiro (Brasi-
lien) der Central-Bahn durch sogenannte
„Varianten“ zur Erhöhung der Fahrgeschwin-
digkeiten und Verkürzung der Reisezeiten
enthebt das Bahnhofsgebäude des Städtchens
Tremembó im Paraiba-Tal mit 13 000 Einwoh-
nern seiner Funktion. Der Bürgermeister
wollte das alte und nun zwecklos gewordene
Bauwerk abreißen. Die Bevölkerung prote-
stierte jedoch gegen die Niederlegung eines
der „wenigen historischen Denkmäler“ und
möchte das alte Bahnhofs-Gebäude ausbes-
sern und neu herrichten lassen und eine alte,
ausgediente Lokomotive dort aufstellen und
in einen Vergnügungspark für Kinder um-
wandeln. H. Halle

ruhe, 128 S. mit zahlr. Abb., Zeichnungen u.
Karten im DIN A 4-Format, DM 19,80, Ver-
lag Rösler & Zimmer, 89 Augsburg, Haun-
stetter Strasse 10.

Dieses Buch bildet mit seinen vorzüglichen
Abhandlungen und seltenen historischen
Übersichtskarten eine wahre Fundgrube für
den Eisenbahn-Historiker, und man kann den
Autoren nur für die grosse Mühe und Liebe
danken, mit der sie sich an dieses Werk her-
angemacht haben, das als ein gelungener
Wurf bezeichnet werden muss. Aufmachung
und Gliederung des interessanten Stoffes
sind sehr gut, nur möchte man sich einen
stärkeren Einband wünschen, weil das Buch
wegen seines wertvollen Inhaltes sicherlich
viel in die Hände genommen wird.

Im gleichen Verlag wie vor erschien:

Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1970, von
Wolfgang Schacht, 168 S., DIN A 5, mit
zahlr. Abb., Karton, DM 10,80.

Wer schon das Jahrbuch 1969 kennt, wird mit Sicherheit auch zu der 1970er Ausgabe greifen, denn alle wichtigsten Ereignisse nicht nur des BdEF-Verbandsgeschehens, sondern auch der DB aus dem Jahre 1970 rollen vor dem geistigen Auge des Lesers noch einmal ab, da in netter und aufgelockerter Form alle so gut verlaufenen Veranstaltungen in Wort und geschickter Bebilderung zusammengefasst sind.

On Rails under Paris, von B. J. Prigmore, 72 S. DIN A 5, mit zahlr. Abb. und Netzplänen, herausgegeben von der Light Railway Transport League (LRTL), zum Preise von 75 neuen Pence, Verlag LRTL, 257 Francis Chester Way, Doddington Road Estate, London, SW. 11.

Nun haben auch die Engländer ein hübsches und umfassendes Büchlein über die Pariser Metro herausgebracht das durchaus zur Beschaffung empfohlen werden kann, da es eine sehr gründliche und übersichtliche Beschreibung aller Strecken und Linien enthält.

Lokomotiven der Gotthardbahn, von O. Hermann, 124 S. DIN A 4, 150 Abb., broschiert, Birkhäuser-Verlag, 7 Stuttgart-S., Olgastrasse 53, DM 20,—.

Die Gotthardbahn mit ihrer wechselvollen Traktionsgeschichte hat von je her auf den Eisenbahnfreund eine besondere, nahezu magische Anziehungskraft ausgeübt, so dass dieses neue, vorzüglich redigierte Buch zwei-

fellos das höchste Interesse und Augenmerk zahlreicher Eisenbahnfreunde finden dürfte.

Verkehrsplan Prag 1971, ein Netzbild über das gesamte öffentliche Verkehrswesen in der CSSR-Hauptstadt mit historischen und sogar technischen Angaben über Strecken sowie die Tarife, zu beziehen beim Verlag J. O. Slezak, A-1040 Wien, Rienösslgasse 9, zum Preise von DM 4,50 bzw. öS 30,—.

Im Zuge der Schriftenreihe „Trams en Tramlijnen“ des Verlages Wyt, Rotterdam, Pieter de Hoochweg 111 (siehe DVA 317/2501) sind zwei weitere Strassenbahn-Broschüren sehr lesenswerter Art herausgekommen, und zwar:

70 Jaar Elektrische Tram in Amsterdam — 1900—1970 — von C. van Mechelen, 88 S. DIN A 5, mit zahlreichen Abb. und Wagenpark-Statistik, sowie

Korte Geschiedenis van 50 Haagse Tramlijnen — von R. F. de Bock, 104 S. DIN A 5, gleichfalls mit zahlreichen, z. T. sehr seltenen Abb. Obgleich die höchste Liniennummer 37 war, gab es — auf die Gesamtgeschichte der Haager Verkehrsbetriebe verteilt — 50 Linien, die allesamt sehr ausführlich beschrieben werden.

Beide Broschüren können jedem Strassenbahnfreund, insbesondere wenn er die niederländischen Bahnen selbst kennengelernt hat, bestens empfohlen werden.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahn:

Amsterdam: 8x GI-Tw 601 wurde in Nr. 551 zurückgenummert. Für die 6x GI-Tw 552—587 wurden bei DUWAG 36 Mittelteile zwecks Umbau in 8x GI-Tw bestellt.

v. d. Gragt

Düsseldorf: Tw 381 nach Unfall = a.

Waltking

Essen: Folgende weitere Umnummerungen: 4x GI-Tw 1706 = 1713, 1704—1705 = 1714—1715, 1711 = 1704 (II) und 1712 = 1705 (II). Tw 1423 wieder in Betrieb. Folgende Wagen = a: Arb.-Tw 695 (ex 1107), 696 (ex 1151) sowie KSW-Bw 2465, 2468, 2474, 2481, 2483, 2486, 2488 und 2489, mithin kein Fahrzeug dieses Typs mehr vorhanden.

Boisserée

Frankfurt-Main: neu 6x GI-Tw 342—347 für U-Bahnbetrieb (2,65 m, 2R, DUWAG/Wegmann), mithin Serie ausgeliefert.

Michelke

Gent: neu 4x PCC-Tw 01—03 (2R, Brugeoise) als Beginn einer 30 Einheiten umfassenden Serie. 2x Tw 334 = a. Cohn

Krefeld: Bw 102 = a. Neu: 4x Bw 111 ex 34 und einer Hälfte von 33. Bankstahl

Schöneiche: neu: Tw 65 (Eigenbau), Tw 10 (ex BVG-Ost 5644) in 16 umgenummert.

B V B

Stuttgart: neu: Gleismesswagen „Matisa“ 2501 mit Dieselantrieb und hydraulischer Kraftübertragung. Dafür wurde der bisherige Gleismesswagen 2202 (Umbau ex Filderbahn-Bw 162) ausser Betrieb gesetzt.

E. Alt

Wagenpark-Geschichte Dresden (Fortsetzung aus DVA 318):

Tw 239—240, 269—280, 369—378, 381—399, 501—546 Bj. 1898/1900, 4 F, Liebscher (Standardwagen)

1906: städt. Strab 861—874, 903—912, 915—933, 963—1008

1911: 903—904 = Bw 491—492

1916: 1001—1008 = 1501—1508

1923: 916 = a

1927: 921, 926 = Verwendung für 3f-Eigenbau-Tw gl. Nr.
 1928: Bw 491 = Markt-Bw 3112 = 3416 (48) = 3316 (53) = a
 1929/36: 861, 864, 865, 872, 874, 906, 909, 910, 915, 917, 918, 920, 927, 963—965, 971—974, 976—978, 982—984, 989—991, 994, 1501, 1503, 1505, 1506, und Bw 492 = a
 1936/37: 925 und 1507 = Güter-Tw 3303 und -Bw 3204
 1943/44: 862, 932, 981, 988 = Gemüse-Bw 3207, 3201, 3192 und 3203
 1945: KV = 868, 871, 911, 919, 923, 967, 968, 975, 992, 3192, 3201 und 3204
 1947/48: 995 = Weichenschmier-Wg. 3146(II), 3203 = 3345(II), 3303 = 3021, 3207 = 3347(II)
 1950: 3345 = a, 3347(II) = 3252(II) = a
 1957/59: 863, 866 = a; 907, 908 und 869 = Arb.-Tw 3172(II)—3174(II), 970, 979, 980, 966, 969, 985—987 und 1502, 1504, 1508 = 971(II)—978(II), 992(II), 994(II), 995(II)
 1960/66: 873, 905, 912, 924, 928, 930, 971(II)—974(II), 977(II), 992(II), 993, 995(II)—999 = a, 976(II), 975(II), 1000, 867, 870, 978(II), 929, 931, 933, 922, 994(II) = Arb.-Tw 3098—4003 und 4005—4009

1967/70: 921(II), 3098, 4000—4003 und 4005—4009 = a
 926(II) = Schlepp-Tw 4016.
 (Fortsetzung folgt)
 Lohrmann

b) Omnibusse:

Berlin: 917 = abgestellt; 1656, 1796 und 1797 gingen im März 1971 auf Werbefahrt nach Westdeutschland und 2225 (Bj. 1971) für 5 Monate nach Finnland anlässlich einer dort stattfindenden Werbeveranstaltung für Deutschland. B V B

Düsseldorf: neu: VOV-Standard-Omn 8851—8880, folgende Omn = a: 6401, 6406, 6410, 6501 und 8317. 7102, 7105 und 7108 nach Hameln verkauft. Waltking

Idar-Oberstein: neu: 17 (MAN) bisher, mithin einheitliche Serie 6—17. Stetza

Krefeld: 5604 an Lieferwerk zurückgegeben, Anderthalbdecker 5522 wieder als Leihwagen in Betrieb und Leihwagen 5523 an Fa. Ludewig zurückgegeben. Bankstahl

Neuwied: 6 und 8 an Privatunternehmer verkauft, dafür neu: 31—36 (MAN), mithin einheitlicher Wagenpark von 30 Fahrzeugen vorhanden. Stetza

Vor 40 Jahren: Der Kruckenberg-Schienezzeppelin

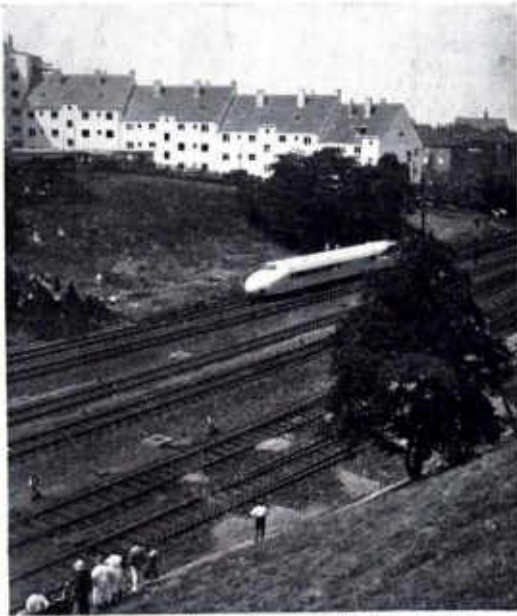
von Dr. Otto Cohausz, Essen

Am Sonntag, dem 28. Juni 1931, zwischen 10 und 12 Uhr durchfuhr erstmalig ein Versuchs-Schnelltriebwagen die Strecke Düsseldorf — Essen — Hamm (Abbildung). Zum 40. Jahrestag dieses Ereignisses wollen wir einen Rückblick auf die Stellung dieses Fahrzeuges in der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnbetriebsmittel werfen.

In den ersten hundert Jahren der Eisenbahn war der Dampfbetrieb die Regel. Zwar begann man schon früh, nebenher den Elektromotor und die Verbrennungskraftmaschine auf ihre Verwendbarkeit für den Schienenverkehr zu prüfen. Aber die Forschung und die Erfindungen steckten noch in den Anfängen, und man brauchte geraume Zeit, um die ersten technisch und wirtschaftlich brauchbaren Ergebnisse zu erzielen. Die erste elektrische Lokomotive wurde 1879, die erste Diesel-Lokomotive 1924 fertiggestellt. Zugleich dachte man daran, für Nebenbahnen und zur Ausfüllung von Fahrplanlücken auf Hauptbahnen Triebwagen zu schaffen, weil Dampfzüge, bei denen das Verkehrsaufkommen nur

3 oder weniger Personenwagen erforderte, unwirtschaftlich waren. Dampftriebwagen bewährten sich so wenig, dass im ganzen Deutschen Reich noch keine 20 Stück unterhalten wurden. Die ersten elektrischen und Verbrennungstriebwagen erschienen zwischen 1900 und 1908 auf dem deutschen Schienennetz. Wie wenig sie sich anfänglich gegenüber dem Dampfbetrieb mit seinen 70, bis 80.000 Wagen durchsetzen konnten, erhellt daraus, dass es 1914/23 nur 25 Verbrennungstriebwagen und etwa 600 elektrische Triebwagen einschliesslich der Speichertriebwagen gab. Dabei war der elektrische Betrieb mit Fahrleitung oder Stromschiene auf die Hamburger S-Bahn, eine Berliner Vorortstrecke und einige Strecken in Schlesien, Mittelsachsen, Oberbayern und Südbaden beschränkt. Nur die Speichertriebwagen (damals AT, später ETA genannt) waren über das ganze preussisch-hessische, pfälzische und elsass-lothringische Bahngebiet verbreitet. Auch in unserem Essener Bezirk waren sie bekannt; sie bedienten die von Kettwig und Mülheim-Heissen ausgehenden Nebenstrecken.

An Schnelltriebwagen wurde erstmalig 1903 von einer privaten Gesellschaft ein Wechselstrom-Versuchswagen gebaut, der auf der Militärbahnstrecke Marienfelde — Zossen die für damalige Verhältnisse fabelhafte Geschwindigkeit von 210 km/h erreichte. Aber er wurde im öffentlichen Verkehr nicht eingesetzt und blieb fast drei Jahrzehnte lang ein Einzelgänger. Erst im Jahre 1930 trat ein Aussenseiter auf den Plan: der damals 48-jährige, aus Schleswig-Holstein stammende Luftschiffbau-Ingenieur **Kruckenberg** führte einen Schnelltriebwagen mit Propellerantrieb am Heck vor. Da das Fahrzeug dem Zeppelin nachgebaut war, wurde es im Volksmund „Schienenzep“ genannt.



Der Schienenzep bei seiner Durchfahrt durch Essen am 28. Juni 1931, von der Schwänenbuschbrücke aus aufgenommen. Foto: Waerder

Bei der ersten Probefahrt am 9. Mai 1931 auf der Strecke Hannover — Gross-Burgwedel erreichte der Wagen 200 km/h. Die Versuche wurden auf der Strecke Hamburg — Berlin fortgesetzt und erbrachten eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h. Von den weiteren Probefahrten führte

eine am 26. Juni 1931 von Berlin über Altenbeken nach Düsseldorf und zurück am 28. Juni durch das Ruhrgebiet. Sie bezweckte nicht nur eine Erprobung des Fahrzeuges, sondern auch eine Werbung für den Gedanken des Erfinders und fand in der Öffentlichkeit und der Presse grosse Beachtung, wobei allerdings auch kritische Stimmen nicht fehlten. Dennoch war der Erfindung kein Erfolg beschieden. Der Propellerantrieb erwies sich wegen des auf der Schiene häufig notwendigen Geschwindigkeitswechsels als unwirtschaftlich. Im Schienenverkehr gelten nun einmal andere Gesetze als bei der Luftfahrt. Ein Fahrzeug, dessen Bauweise dem Luftschiff entlehnt war, war den ganz anders garteten Beanspruchungen des Eisenbahnbetriebes nicht gewachsen. Zudem fasste es nur 24 Personen und war daher für einen Massenverkehr von vorn herein ungeeignet.

Trotzdem begann 1933 eine Erfolgszeit des Schnelltriebwagens. Man kehrte zum Radantrieb zurück, und dem herkömmlichen Wagenkasten gab man Stromlinienform, damit der bei höheren Geschwindigkeiten zunehmende Luftwiderstand überwunden werden konnte. Es entstanden die unter den Namen „Fliegender Hamburger“, „Fliegender Kölner“ usw. bekannt gewordenen Schnelltriebwagen und -triebzüge, die Berlin mit den wichtigsten Grosstädten des Deutschen Reiches und mit der Schweiz und die Zielbahnhöfe untereinander verbanden. Dabei wurden verschiedene Typen entworfen und ausprobiert, die sich durch Wagenkasten- und Sitzplatzzahl, Höchstgeschwindigkeit, Antriebsart, Pferdestärke, Drehgestelle, Kupplungen unterschieden. Auch Kruckenberg, der den Propeller-Gedanken aufgegeben hatte, trug zu den Versuchen der Reichsbahn bei und brachte 1938 einen dreiteiligen, an den Schiffsrumpfbau angelehnten Versuchstriebswagen mit Jakobs-Drehgestellen und hydraulischem Antrieb der Enddrehgestelle heraus.

Die durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochene Entwicklung wurde in den fünfziger Jahren wieder aufgenommen und führte in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Eisenbahnverwaltungen zum Trans-Europa-Express (TEE).

Ausbaupläne der U-Bahn Montreal (Canada)

Soeben haben die Verkehrsbetriebe Montreal einen Plan für weitere 21,6 km U-Bahnstrecken mit 24 neuen Stationen veröffentlicht. Die Kosten hierfür werden überschläglicherweise etwa in gleicher Höhe liegen wie für den ersten, 25,8 km langen Teil des vorhandenen, zwischen 1962 und 1967 erbauten Netzes.

Das Verkehrsaufkommen auf der U-Bahn hat sich inzwischen auf täglich 400 000 Fahrgäste gesteigert, ein Zeichen, dass das neue Schnellverkehrsmittel bei der Bevölkerung gut aufgenommen worden ist. Bemerkenswert ist, dass mit dem Betriebsüberschuss des U-

Bahnbetriebes der Betriebsverlust der städtischen Omnibusse gedeckt werden kann.

Um die weitere Ausdehnung des U-Bahnnetzes zu fördern, weist die Behörde darauf hin, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit der Omnibusse derzeit bei 16 km/h, diejenige der U-Bahn jedoch bei 32 km/h liegt, so dass

eine Ersparnis von 100 Stunden jährlich pro Fahrgast errechnet worden ist. Die geplanten Erweiterungen würden die jährliche Fahrgastzahl von 125 Millionen auf 225 Millionen bringen und dazu beitragen, einmal die Gesamtkosten der Verkehrsbetriebe um etwa 10% zu senken und den Oberflächenverkehr weiterhin beträchtlich zu entlasten. R. G.

100 Jahre Rigi-Bahn

Am 21. Mai konnte die älteste Zahnradbahn Europas, die weltbekannt gewordene Rigi-Bahn in der Schweiz, auf eine 100-jährige Vergangenheit zurückblicken.

Der Ingenieur Niklaus **Riggenbach** liess sich im Jahre 1863 in Frankreich seine Erfindung, Züge mittels Zahnrad und Zahnstange über Steigungen zu führen, patentieren. Nach ihm wurde dann auch diese Traktionsart als „Riggenbach-System“ (Abb.) benannt.

Das Initiativkomitee des Kantons Luzern gründete 1869 eine Aktiengesellschaft und erteilte die Konzession zum Bau der Bahn auf den Rigi, mit dem bereits im September des gleichen Jahres begonnen wurde. Wegen der damaligen Kriegswirren zwischen Deutschland und Frankreich konnte trotz des Einsatzes von 600 Arbeitern der Betrieb nicht wie vorgesehen auf die Saison 1870 eröffnet werden. 5000 m Schienen und einige Personenwagen wurden in Pont-à-Mousson zurückgehalten und erst im Januar 1871 freigegeben, doch verlief der Lokomotivbau planmässig.

An Riggenbachs Geburtstag, am 21. Mai 1870, wurde mit der Dampflokomotive Nr. 1 „Stadt Luzern“ die erste Probefahrt auf der 300 m langen Strecke zur Zufriedenheit durchgeführt. Genau ein Jahr später, am **21. Mai 1871**, konnte die erste Bergbahn Europas festlich eingeweiht werden. Zu den Ehrengästen zählten der gesamte Bundesrat der Schweiz, die Regierungen der Innerschweiz und sonstige Persönlichkeiten aus Touristik und Ver-



oben — eine „Riggenbach“-Weiche
unten — ein moderner Zug der Rigi-Bahn in seiner heutigen Gestalt. (Bahnhof Vitznau)

kehr — Riggenbach selbst führte den Festzug auf Rigis Höhen nach der damaligen Endstation Rigi-Staffelhöhe.

Grossbeschaffungen bei den S.A.R.

Mit einer gewaltigen Anstrengung will die neukonstituierte Generaldirektion der „South African Railways“ (Südafrikanische Eisenbahnen = S.A.R.) den gegenwärtigen Ausfällen im Güterverkehr begegnen. Innerhalb der nächsten 2 Jahre sollen umfangreiche Beschaffungen von neuem rollendem Material vorgenommen werden.

Dieser Grossbeschaffungs-Plan hat bei der einheimischen Industrie allerdings ein Problem ausgelöst, da zahlreiche eingewöhnte Arbeitskräfte abgewandert sind, nachdem zu-

vor die Aufträge der S.A.R. immer spärlicher wurden. Ein Werk, das vom Juli 1971 an 125 Dieselloks, 500 Normal-Güterwagen, 400 Container-Flachwagen und 500 Erzwagen mit hoher Tragkraft liefern soll, hatte während der letzten 3 Jahre nur mit halber Kapazität gearbeitet. Zusätzlich wurden unter den einheimischen Lieferwerken weitere 3000 Erzwagen ausgeschrieben, andererseits soll eine Eisen- und Stahlgiesserei, die bisher wöchentlich 20 Drehgestelle fertigte, plötzlich 90 pro Woche liefern. Ein drittes Werk schliesslich hat bereits innerhalb von 8 Monaten die

