

# 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

JULI 1971

Nr. 320

## *Eine Eisenbahn würde verkauft*



Foto: DB/Rossberg

In der gegenwärtigen Phase des Emporschliessens vieler Museums-Eisenbahnen ist es verständlich, dass die Deutsche Bundesbahn aus kommerziellen Erwägungen heraus sich bemüht, dieser Entwicklung durch kleine, sonst kaum erzielbare Nebeneinkünfte Rechnung zu tragen.

Für die 2 200 Einwohner zählende Stadt **Monheim** in Schwaben (nicht zu verwechseln mit Monheim bei Düsseldorf) hing die Zukunft an einem stählernden Faden, nämlich an der Schienenverbindung zur 6 km entfernten Hauptstrecke Augsburg — Nürnberg. Schon im Sommer 1960 war auf der Nebenbahn Fünfstetten — Monheim der Reisezugbetrieb mit Genehmigung des Bundesverkehrsministers von der DB eingestellt worden, während der Güterzugbetrieb zunächst

weiterlief. Als im Ende der sechziger Jahre die Bundesbahn ebenfalls einstellen musste, und zwar aus wirtschaftlichen Gründen, schritten die Monheimer Bürger zu einer nicht gerade alltäglichen Tat:

Sie pachteten das Gleis auf 3 Jahre von der Deutschen Bundesbahn, doch jetzt hiess es, zum zweiten Male zu handeln. Um die industrielle Entwicklung sicherzustellen, kaufte die Stadt Monheim kurzerhand die ganze Trasse mitsamt dem Bahnhof und dem Lokschuppen. Nun können die Güterwagen sicher auch in die Zukunft rollen.

Die schwäbische Stadt Monheim hat nun „ihre“ Eisenbahn und unser Bild zeigt den Bürgermeister der Stadt, der symbolisch das Startsignal für einen Güterzug gibt.

# DIE VERKEHRS-LAGE

## a) Eisenbahnen:

Lt. Pressebericht ist geplant, zwischen **Garmisch und Innsbruck** eine Eisenbahn-Abkürzungsstrecke mit einem 30 km langen Tunnel unter dem Wettersteingebirge zu bauen, um bei künftigen TEE-Schnellverkehr eine Fahrzeit zwischen München und Venedig von nur noch 2 Stunden zu erreichen.

Fruth / A. A.

Seit Mitte Februar ist die **Brüsseler Flughafenbahn** (Bruxelles Central — Melsbroek — Saventhem) auf elektrischen Betrieb umgestellt. Es fahren jetzt je Richtung und Stunde 3 Züge mit SNCB-Doppeltriebwagen, während der Betrieb auf Rechnung der SABENA erfolgt.

E. A.

In einer Feier, die Ende Oktober 1970 in Daressalaam und zwei Tage später in Sambia stattfand, eröffneten die Staatspräsidenten von Tansania und Sambia den Bau der 1900 km langen „Tansam“-Eisenbahnlinie. Diese wird eine unmittelbare Verbindung auf der 1067-mm-Kapspur zwischen den Bahnen von Sambia in Kapiri Mposhi und dem Indischen Ozean in Daressalaam bringen, unabhängig von dem Meterspurnetz der Ostafrikanischen Eisenbahnen. Die Gesamtkosten für diesen Streckenbau betragen umgerechnet 1,48 Mrd. DM.

R. G. I.

## b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Hamburg:** Seit 23. 5. SL 12 eingestellt, dafür neue OmL 156 zwischen Wilhelmsburg Steubenplatz und Harburg Moorstrasse, SL 2 jetzt Schnelsen — Rathausmarkt — Hbf. — Wilhelmsburg Mengestr.

Stetza

**Köln:** seit 18. 5. SL 9 über 2,4 km lange Neubaustrecke (davon 330 m im Tunnel) über Longerich hinaus bis Chorweiler, Berberitzenweg verlängert. Bisherige Pendel-OmL 9 dafür eingestellt.

Ritschel

**Ludwigshafen:** Seit dem Sommerfahrplan OmL 72 vom Wildgehege kommend jetzt bis Rheingönheim (über Schlesierstrasse und Marienkrankenhaus) verlängert.

Rudnicki

**Mannheim:** SL 17 jetzt mit einigen Zügen keine Rundfahrt um die Innenstadt, sondern Käfertal — Paradeplatz — Hbf. und auf gleichem Wege zurück.

Rudnicki

**Nürnberg:** seit 25. 4. folgende Linienänderungen: OmL 71 in Fürth/Eigenes Heim um

ca. 400 m verlängert, desgl. ebenfalls um ca. 400 m OmL 84 in Erlangen/Sieglitzhof. Seit 14. 6. OmL 88 in HVZ von Erlangen/Neumühle bis Erlangen/Siemens Gerätewerk (ca. 1,6 km) verlängert. Zur Meldung in DVA 317/2502 muss es heissen, dass die SL 18 und 21 über eine 300 m lange Neubaustrecke verlegt (nicht verlängert) wurden.

Schedlbauer

## c) Schnellbahnen:

**Berlin:** Im März 1971 wurde bei der U-Bahn der Wagen 290 (Baujahr 1925/26) verschrotet (nicht Wagen 92, der der BVG-Ost gehört).

B V B

**Nürnberg:** Die U-Bahnwagen (MAN) wurden bisher bis zur Nr. 416 ausgeliefert. Neu: 2x Arbeitslok A 601 für U-Bahnbetrieb, Zweikraftlok diesel-elektrisch und elektrisch für Betrieb an Stromschiene.

Schedlbauer

## e) Liniennetz:

### Ruhpolding (Gemeinde R.)

OmL A — Ortsmitte (Bf. Ruhpolding — Rauschbergbahn über Schwaig — Fuchsau



OmL B — Ortsmitte (Bf. Ruhpolding — Rauschbergbahn über Zell — Grashof

OmL C — Ortsmitte (Bf. Ruhpolding — Brand — Unternbergglifte — Märchenwald

(Fahrten auf allen 3 Linien mehrmals täglich unregelmässig nach besonderem Fahrplan.)

Rudnicki

(siehe auch unter „Wagenpark-Statistik“)

## ALLGEMEINES

Auf den „Grossen Knechtsand“, der bekannten Pfahlbausiedlung in der Nähe der Wesermündung soll ein **Sessellift** zur besseren touristischen Erschliessung dieses Naturschutzgebietes gebaut werden. (Sessellifte sind also keineswegs dem Gebirge vorbehaltenen Verkehrsmittel.) Der *Weser-Kurier* vom 23. Juni brachte eine sehr interessante Darstellung dieser Pläne mit einer Zeichnung über eine Alternativ-Linienführung sowie den zukünftigen „Endbahnhof“ an einem Pfahlbau-Restaurant. Vehlber

## WAGENPARK-STATISTIK

### a) Strassenbahnen:

**Berlin:** Bei BVG-West wurden aus dem Restbestand die Tw 3567, 3584 und 3592 verschrottet. Im Depot Wiebestr. befinden sich nur noch 4 Fahrzeuge: Tw 3487 und 3495 sowie Kranwagen A 64 und Arb.-Tw A 512 (Typ 24). Bei BVG-Ost wurden die Bw 1801—1820 (Bj. 1959) nach Leipzig abgegeben, dortige Nummern 481—500. B V B

**Braunschweig:** Die unfallbeschädigten Tw 110 und 112 wurden verschrottet.

v. Seelen

**Freiburg:** Tw 65 (Verbandstyp) wurde Fahrschulwagen 401. M. T.

**Kassel:** Tw 204 wurde per LKW nach Bad Hersfeld transportiert, wo er auf einem Kinderspielplatz Aufstellung findet.

Vehlber

**Mannheim:** neu Arb.-Bw 1353 ex Fahrgestell des Bw 713 (Salzstreuwagen). Tw 229, 269, 300 sowie Arb.-Tw 1305 und Bw 709 und 713 = a, ferner Arb.-Bw 1310 = a.

Rudnicki

**München:** Ergänzung zur Meldung in DVA 306/2417: Tw 975—1009 jetzt 2501—2535, Tw 1010—1029 jetzt 2601—2620 und 1030—1049 in Abweichung zur genannten Meldung jetzt 2651—2670. Bw 1802—1846 jetzt 3501—3545, mithin ist der Umbau dieser Serien auf Einmannbetrieb beendet, es folgen nunmehr Tw 877—974 zu 2401—2498 und Bw 1704—1801 zu 3401—3498. Folgende Fahrzeuge = a: Tw 466, 654 und Bw 1458 (sämtlich nach Unfall), sowie Arb.-Tw 74 und Arb.-Bw 2886.

Bierl

**O. E. G.:** Halbzug ET 41 (II) + ES 42 (III) wurden in 49 (II) + 50 (II) umgenummert.

Rudnicki

Die **Inselbahn Wangerooge**, die von der Deutschen Bundesbahn betrieben wird, hatte dank der Tatsache, dass die Insel für jeglichen Autoverkehr gesperrt ist, einen neuen Beförderungsrekord zu verzeichnen. Der Zubringerverkehr erfolgt von Harle aus mittels 4 Fährschiffen, die pro Tag rd. 3 000 Passagiere transportieren können. Vom Schiffsanleger zum „Bahnhof“ legt der Zug, für den 3 Loks und 40 (!) Wagen einschl. Güterwagen zur Verfügung stehen, genau 3 440 Meter zurück, bei 20 km/h Geschwindigkeit benötigt er dafür rd. 15 Minuten. Unter den Fahrzeugen befinden sich auch Wagen von anderen, inzwischen stillgelegten Inselbahnen. Standau / NWZ

**Remscheid:** Tw 127 wurde als Denkmal auf dem Vorhof der nur noch dem Autobusbetrieb dienenden Wagenhalle aufgestellt.

Aders

**Wagenpark-Geschichte Dresden:** (Fortsetzung aus DVA 319)

Tw 251—263 Bj. 1896 4 F, Stoll

1906: städt. Strab 820—832

1908/14: 820, 821 = 568 (II) und 567 (II)

(roter Anstr.)

828—832 = Bw 3 (II) — 7 (II)

(desgl.)

1924/26: 822—826 = Schweiss-Tw 3087—3090 und 3094, Bw 4 und 7 = a

1928/29: 827 = a; Bw 6, Tw 567, 568 = Salz-Bw 3042, 3048, 3049

1933/35: Bw 3 = Salz-Bw 3037, 5 und 3088—3090 = a

1945: 3037, 3087 und 3094 = KV

1947: 3042, 3048, 3049 = 3426, 3428 und 3422

1950: 3422 = a

(Fortsetzung folgt)

Lohrmann

### b) Omnibusse:

**Braunschweig:** Anderthalbdecker 6311 wurde für die Ausstellung „Zwischen Harz und Heide“ popfarbig gespritzt, um für die Stadtwerke zu werben. v. Seelen

**Heidelberg:** neu Standard-Omn 33—38 (Dai 0 305). E. Müller

**Mannheim:** neu Omn 41 (Bj. 1970) und 40, 152—159 (Bj. 71) sämtlich Dai 0 305 Standard. Folgende Omn = a: 49, 75, 77, 79, 80, 81, 103, 105 und 107. Rudnicki

**München:** neu: 4341 und 4342 (MAN 750 HO SL) zwecks evtl. Einführung von Standardbussen, daher vorerst von MAN gemietet. Ausgemustert wurden: 355, 360, 365, 366,

369, 374, 384, 388, 389, 392, 398, 405, 410, 413 und 414. Bierl

**Saarbrücken:** in Fortsetzung der in DVA 315/2489 gemeldeten Serie nunmehr 215—229 (ebenfalls MAN Standard). Bauknecht

#### Wagenpark-Statistik Ruppolding:

(keine Wagen-, sondern nur Zulassungs-Nummern)

TS-KM 94 Bj. 1960 Dai 0 322 (von Privatunternehmer Kriegenhöfer 1964 übernommen)

TS-KM 50 Bj. 1962 desgl. ex Tuttlingen, 1969 übernommen

TS-KM 48 Bj. 1963 desgl. ex Bingen, 1970 übernommen

TS-KM 11 Bj. 1966 Dai 0 302 Aufbau Vetter (Abb.) Rudnicki



Der „Jüngste“ unter den nur 4 Linienbussen mit der Aufschrift „Orts- und Linienverkehr der Gemeinde Ruppolding“. Foto: Rudnicki

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

**Die Rhein-Sieg-Eisenbahn** (Bröltalbahn), von Willi Kissau, 200 S. mit zahl. Abb., DM 25,90, Verlag Gustav Röhrl, 415 Krefeld-Bokum, Fliederstr. 17.

In diesem Erinnerungsbuch an diese bei Eisenbahnfreunden so beliebt gewesene R.S.E. rollt vor dem Auge des Lesers die ganze wechselvolle Geschichte dieser Kleinbahn ab, wobei Fahrzeug-Verzeichnisse und Typenskizzen besondere Leckerbissen darstellen. Den z. T. sehr schönen und seltenen Bildern hätte man allerdings einen etwas kräftigeren Ausdruck gewünscht, aber der gute Wille zu diesem ausgezeichneten Dokumentarwerk ist dennoch unverkennbar.

**Scottish Locomotive History, 1831—1923**, von C. Highet, Verlag George Allen & Unwin, Park Lane, Hemel Hempstead (England) zum Preise von 4,20 neue Pfunde.

Die „Scottish Region“ bildete im Rahmen der britischen Eisenbahnen stets eine Sonderstellung (auch heute noch), so dass der Verfasser sich einmal auf die Lokomotiv-Geschichte Schottlands beschränkt und spezialisiert hat. Es ist ihm auf 240 Seiten mit vielen Bilddarstellungen ausgezeichnet gelungen, während in einem Anhang das Stichwortverzeichnis das Aufsuchen jeder gewünschten Spezial-Information erleichtert. Für den Eisenbahnfreund — insbesondere den Gross-Britannien-Kenner — ist das Werk eine gute Fundgrube für Schliessung von Kenntnislücken.

**De elektrische Trams von Rotterdam**, von W. H. Schoonaard, heisst eine weitere, im Verlag Wyt, Rotterdam erschienene Broschü-

re der bereits mehrfach empfohlenen Schriftenreihe „Trams en Tramlijnen“ zum Preise von Hfl. 7,90.

Auf 88 Seiten DIN A 4 broschiert ist mit guter und vor allem typenmässig „sortierter“ Illustration Linien- und Wagenpark-Geschichte der R.E.T. zusammengefasst, so dass auch über diesen interessanten Betrieb nunmehr eine komplette Denkschrift mit allen Details zur Verfügung steht. Der Strassenbahnfreund und Wagenpark-Statistiker wird sicher sehr gern nach dieser neuen Publikation greifen.

Im Rahmen der „**Böttchers Kleine Eisenbahnschriften**“ erschienen die folgenden weiteren 3 Hefte, die den DVA-Lesern bestens empfohlen werden können:

Heft 64 — **Die Bahnen des Kreises Saarlouis** (Chronik einer Kreisbahn) von Dieter Glässel, 20 Seiten DIN A 5, DM 5,—

Heft 65 — **Die Eisenbahnen des Kreises Gelnhausen**, von Meinhard Döpner, 28 Seiten DIN A 5, ebenfalls DM 5,— und

**Bildproben** aus verschiedenen neuen Veröffentlichungen des Böttcher-Verlages, 24 Seiten DIN A 5, ein Katalog mit umfangreichem Literatur-Nachweis über die bewährten Böttcher'schen Publikationen (Preis nicht angegeben).

**North Eastern Steam**, von W. A. Tuplin, Verlag George Allen & Unwin, Park Lane, Hemel Hempstead (England) zum Preise von 2,75 neuen Pfund.

Ähnlich wie das vorstehend beschriebene Buch über die schottischen Lokomotiven ist auch über die „Eastern Region“ der britischen Eisenbahnen im gleichen Verlag ein bemerkenswertes Buch erschienen, in dem auf 215

Seiten in guter Aufgliederung die Dampflok-Ara dieser britischen Eisenbahn-Region in Wort und vorzüglicher Bebilderung wiedergegeben wird. Obwohl in englischer Sprache verfasst, fällt das Studium dieses ausgezeichneten Werkes auch dem deutschen Leser und Lok-Freund nicht schwer.

**NZR Locomotives and Railcars 1970**, von T. A. McGavin, erschienen im Verlag der „New Zealand Railway and Locomotive Society“ Inc., P. O. Box 5134, Wellington (New Zealand), Preis 1,50 Pfund.

Diese auf 54 Seiten DIN A 5 dargestellte Übersicht vermittelt Kenntnisse über die 1970

vorhanden gewesenen und neubeschafften Diesel-Elektro- und Dampflok der Eisenbahnen Neuseelands mit allen Details, Übersichtszeichnungen und Fahrzeugtabellen. Die dem VDVA befreundete obengenannte Organisation hat sich bei der Zusammenstellung dieser Broschüre eine ungewöhnliche Mühe gegeben, denn das Büchlein enthält über einen Rechenschaftsbericht vom Jahre 1970 hinaus schlechthin einen kompletten Einblick in das Eisenbahnwesen dieses Landes. Der genannte Preis dürfte jede Kritik ausschliessen.

## Die grosse Theorie der Attraktivität im öffentlichen Nahverkehr

Wir aufmerksamen Verkehrs-Amateure werden von Tag zu Tag in zunehmendem Masse mit der absinkenden Attraktivität bei den öffentlichen Verkehrsmitteln konfrontiert, obgleich die Fachleute auf jeder Sitzung oder Tagung immer wieder aufs neue für die Notwendigkeit gesteigerter Attraktivität plädieren — ein Widerspruch, wenn man einen Blick in die Praxis wirft:

So beleuchtet ein kürzlich in der „Frankfurter Allgemeinen“ — einer Zeitung, der man durchaus einen verkehrspolitischen Weitblick bescheinigen darf — erscheinener Bericht zu diesem Problem die heutige Lage in bezug auf diese „Attraktivität“ sehr realistisch:

„Guten Abend“, sagte der Herr mit dem dezenten Flügelrad-Abzeichen im Knopfloch und schritt in die Wohnung. „Ich sehe“, sprach er den Hausherrn an, „dass Sie immer noch täglich mit Ihrem Wagen zur Arbeit fahren. Das ist sehr mutig von Ihnen. Darf ich Sie trotzdem mit dem S-Bahn-Angebot der Deutschen Bundesbahn bekannt machen? Wir fahren jede Viertelstunde und bieten Ihnen allen Komfort. Damit Sie unsere Leistungen prüfen können“ — er griff in seine Mappe — „möchte ich Ihnen hier eine Gratis-Wochenkarte zur Probe ausstellen. Wenn Sie künftig eine Wochenkarte kaufen, bekommen Sie jedesmal eine Einkaufsfahrt für Ihre Gattin als Zugabe — aber selbstverständlich nur für die „tote Zeit“ zwischen 9 und 15 Uhr“. Als der freundliche Herr enteilte, liess er einen nachdenklichen Familienvater zurück. Wäre es nicht wirklich besser, das Auto daheim zu lassen und einen gesunden Spaziergang zum Bahnhof zu tun? Verstopfte Strassen sind nur schön, wenn man sie vom fahrenden Zuge aus mitleidig betrachten kann.

Der Besuch des Nahverkehrs-Akquisiteurs ist freilich — noch! — eine erfundene Geschichte. Sie soll zeigen, wie es nicht ist.

Zwar entstehen in vielen Ballungsgebieten der Bundesrepublik ausgeklügelte S-Bahn-Netze, Strassenbahnen verkriechen sich in die Erde oder machen leistungsfähigeren U-Bahnen Platz, es wird elektrifiziert, im Schildvortrieb gegraben, alle technischen Register werden gezogen und nicht zuletzt Milliarden an Finanzierungsmitteln bereitgestellt. Aber dass man das Potential, das auf diese Weise entsteht, auch **verkaufen** muss, darüber hat man sich im öffentlichen Personennahverkehr bisher längst noch nicht so intensiv Gedanken gemacht. Dazu genügt es nicht, sich über die Höhe der Tarife oder über einen Verkehrsverbund den Kopf zu zerbrechen. Dazu braucht es das, was man heute ein „aggressives“ Marketing-Konzept zu nennen pflegt.

Das freilich fällt den Nahverkehrsverantwortlichen schwer, eben weil sie seit vielen Jahrzehnten überwiegend „öffentlich“ sind. Das Angebot der öffentlichen Hand — und das gilt für viele andere Gebiete ebenso wie für den Nahverkehr — scheint immer noch allzusehr vom Bild des strengen, aber gerechten Vaters Staat überschattet. Er gibt den Seinen, was sie brauchen — aber er wirbt nicht dafür, dass sie es ihm abnehmen. Wirtschaftlich gesprochen: Er ist nicht bereit, mit einer Offerte in Vorleistung zu treten, um die Nachfrage zu wecken. Im Personennahverkehr ist das in den letzten Jahren geradezu typisch geworden. Sanken die Fahrgastzahlen, reagierten die Verkehrsbetriebe beleidigt und verminderten ihr Beförderungsangebot — mit dem Erfolg, dass sie weitere Kunden an die Individualverkehrsmittel verloren. Bei ständig steigenden Tarifen, in denen die hohen Personalkosten zum Ausdruck kommen, verlor das Gebotene qualitativ immer weiter an Reiz. So wurde sehenden Auges vor allem jene Grundregel des öffentlichen Personennahverkehrs vernachlässigt, die da sagt, daß eine Linie nur attraktiv sei

und einen verhältnismässig hohen Preis rechtfertige, wenn sie mit einer grossen Frequenz einer dichten Zug- oder Wagenfolge betrieben werde. Natürlich müsste, bis sich ein verbessertes Angebot seine Nachfrage schafft, erst eine Weile mit schwacher Auslastung gefahren werden. Und gerade das scheuen die Verkehrsbetriebe, wohlverschanzt hinter dem Hinweis auf vergeudete Steuergelder, wie die Pest.

So ist von je her das Pferd am Schwanz aufgezäumt worden. Der öffentliche Personennahverkehr benahm sich wie ein Lebensmittelhändler, der seine gute Ware in einer finsternen Ecke im dritten Stock aufstapelt und sich im Schlafrock daneben setzt — statt sein schönstes Obst im Erdgeschoss vor den Laden zu stellen und eine grosse Tafel mit Sonderangeboten ins Schaufenster zu hängen. Die Nahverkehrsunternehmen lamentieren seit Jahren über die Konkurrenz des Individualverkehrs, des Autos, das sie sogar als steuerlich subventioniert bezeichnen, aber sie handeln, als stünden sie nicht im Wettbewerb. Wenn die neue Ära im Personennahverkehr, für die zur Zeit breite Geldströme fliessen, mit der gleichen Unfähigkeit zum Verkaufen wie bisher angegangen wird, dann kann man schon jetzt prophezeien, dass sich an der allgemeinen Verkehrs-Misere in den Städten nur wenig ändern wird.

Was wäre konkret zu tun? Vor allem wird man für das verbesserte und tendenziell immer teurer werdende Angebot unkonventionell, ja frech werden müssen. Es gilt, sehr schwierige Kunden für sich zu gewinnen: die Autofahrer, die lieber eine Stunde lang im Verkehrsgewühl stillstehen, als nur eine Viertelstunde Personennahverkehr im bisherigen Stil über sich ergehen zu lassen; die meinen, sie hätten ihren Wagen ohnehin und es käme auf die paar Kilometer bis zur Arbeitsstätte nicht an; oder gar Autofahrer, die bisher wirklich besser als mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zurechtgekommen sind. Auch sie lassen sich überzeugen, wenn man es nur richtig macht. Für ihren Fernreiseverkehr hat die Bundesbahn schon recht erfolgreich getrommelt. Die leicht säuerliche Nahverkehrswerbung, die heute immer noch vor-

herrscht und die den „lieben Fahrgast“ am liebsten noch mit Du anredet, könnte sich dort Anregungen holen.

Mit bunten Plakaten allein wird es aber nicht getan sein. Um persönliche Akquisition, wie sie im Güterverkehr längst selbstverständlich geworden ist, um Besuche und individuelle Briefe, vor allem um originelle Ideen wird man nicht herumkommen. Warum nicht einmal — psychologisch geschickt, versteht sich — die Autofahrer ansprechen, die vor einer geschlossenen Bahnschranke warten müssen? Warum nicht einmal beim ersten Schnee oder Frost, wenn Batterien und Reifen streiken, die Wut auf das unzulängliche Auto sich zunutze machen? Warum nicht Monatskarten im Dauerauftrag schaffen, bargeldlos zu zahlen und per Post zugeschickt? Warum nicht Prämien für das Gewinnen neuer Nahverkehrskunden zahlen? Warum nicht einen kleinen Zeitungsstand im S-Bahn-Zug einrichten?

Ja, warum eigentlich nicht? Was fehlt, sind Einfälle: Einfälle, wie sie jeder Verkaufsleiter in der freien Wirtschaft haben muss, wenn der Fertigungschef zusätzliche Kapazitäten aus dem Boden stampft oder die Entwicklungsabteilung neue Produkte präsentiert. Die blosser Verbesserung der Produkte genügt in der Industrie keineswegs. Genauso ist es im öffentlichen Personennahverkehr: Bessere Qualität — etwa die unerlässliche höhere Verkehrsfrequenz — ist äusserst wichtig, doch sie muss auch an den Mann, an den Kunden gebracht werden. Am Anfang muss die Erkenntnis stehen, dass es für Personennahverkehrsleistungen der Absatzförderung bedarf, wenn man nicht gleich zum Nulltarif übergehen und damit dem Nullpunkt in Service und Beförderungs-Qualität entgegensteuern will.

Wenn der Personennahverkehr erst einmal erkannt hat, dass er **verkaufen** muss, statt auf Käufer zu warten, kommt das übrige fast von allein. Der letzte Rest der alten Pferdebahn-Ideologie muss allerdings vorher verfliegen sein." G. L.

(ingesandt von Dipl.-Ing. C. Standau, Oldenburg)

## Die Eisenbahnen Mexicos

von G. Bernard (Revue Générale des Chemins de Fer)

Mexico erstreckt sich vom 14. bis zum 33. Breitengrad. Die grösste Breite des Landes beträgt zwischen Atlantik und Pazifik 2 600 km, dagegen misst der Isthmus von Tehuantepec nur 200 km. Mexico besitzt eine Landfläche von 1,97 Mio qkm und hat 46 Mio

Einwohner. Die Hauptstadt Mexico City hat allein eine Bevölkerung von 5 Mio, die sich seit kurzem der neuerbauten U-Bahn bedienen kann.

Die Landschaft Mexicos ist ungewöhnlich unterschiedlich und hat daher den Bau des

Eisenbahnnetzes nicht begünstigt. Der zentrale Teil des Landes ist flankiert von zwei Gebirgsketten, der westlichen und der östlichen Sierra Madre, die steil nach der pazifischen und der atlantischen Küste abfallen. Die Hochfläche zwischen den Gebirgen hat eine durchschnittliche Meereshöhe von 1 500 m. Der südliche Teil des Hochlandes mit der Hauptstadt liegt im Mittel 2 000 m hoch und hat eine Reihe von Vulkanen, deren höchster der bekannte Popocatépetl (5386 m) ist. Am Fusse von zwischen 1200 und 3000 m hohen Steilhängen erstrecken sich kleinere oder grössere Küstenebenen. Die inneren Hochebenen sind von tiefen Schluchten durchzogen und durch Bergketten unterteilt.

Mexico ist einer der wichtigsten Mineralerzeuger der Welt. Die Eisenerzlager sind sehr ergiebig, ihre Reserven werden auf 500 bis 600 Mio t geschätzt. Die seltenen Metalle und die Nichteisenmetalle sind eine Quelle des Reichtums, besonders gilt das für Zink. Die Kohlenlager befinden sich hauptsächlich im Norden des Landes, mit Vorräten von etwa 1700 Mio t. Die Erdölquellen wurden 1938, fast zur gleichen Zeit wie die Eisenbahnen, verstaatlicht.

Mexico hatte als eines der ersten Länder Mittelamerikas erkannt, dass nur die Eisenbahn eine Verwertung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und der Bodenschätze ermöglichen könnte. Die Konzession für die wichtigste Linie von der Hauptstadt nach dem bedeutenden Hafen Vera Cruz wurde bereits 1837 erteilt. Wegen der politischen Erschütterungen beim Kampf um die Unabhängigkeit wurde der erste Abschnitt erst im Jahre 1850 eröffnet. Die Strecke wurde 16 Jahre später endgültig fertig, mit Steigungen bis zu 40‰ und einem Scheitelpunkt in 3 000 m Höhe. Mexico City liegt 2 440 m hoch. Diese Strecke ist auf 103 km Länge für Gleichstrom 3 000 Volt elektrifiziert.

Die grosse Bauperiode der Eisenbahnlinien begann 1877. Die Hauptstrecke, 1917 km lang, brachte die Verbindung mit der Grenze der USA bei El Paso am Rio Grande. Das mexikanische Eisenbahnnetz hatte bis 1905 schon eine Länge von 16 630 km und erreichte 1926 schliesslich 28 450 km. Alle Privatbahnen wurden 1937 verstaatlicht. Gegenwärtig hat das Netz eine Gesamtlänge von 23 500 km. Das bedeutet 1 km Streckenlänge auf 1 700 Einwohner. 94‰ des Netzes haben Normalspur, der Rest meist die Schmalspur von 1 yard

(91,4 cm). Auf 1,4‰ des Netzes wird der Betrieb durch private Gesellschaften geführt. Die Führung der Pazifik-Bahn steht unter Staatsaufsicht. Die Staatlichen Bahnen (Ferrocarriles Nacionales) bewältigen 85‰ des Gesamtverkehrs und sind ähnlich den französischen Bahnen organisiert.

Die Mehrzahl aller mexikanischen Strecken, auch die am stärksten belastete Linie Mexico — Saltillo, sind Gebirgstrecken, auf denen Steigungen von 30‰ keine Seltenheit sind. Der höchste Punkt des Bahnnetzes wird mit 3 054 m Meereshöhe auf der Linie Mexico — Toluca erreicht. Den schwierigen Strecken zum Trotz beträgt die Höchstgeschwindigkeit für Reisezüge 100 km/h, sogar bis 120 km/h.

Die grösseren Rangierbahnhöfe sind mit den modernsten Einrichtungen ausgerüstet, wie Gleisbremsen, elektronischen Wiegevorrichtungen usw. Auf den Linien mit starkem Verkehr gibt es selbsttätige Lichtsignale. Die zweigleisigen Strecken sind mit Streckenblock ausgerüstet.

Der Fahrzeugpark wurde stark modernisiert. Heute gibt es nur noch 45 Dampflokomotiven, dagegen bereits 972 dieselelektrische Lok. Schwere Züge werden mit Doppellok von 2 600 bis 3 000 PS bespannt. Auf dem schon elektrifizierten Abschnitt Mexico — Vera Cruz sind 9 Ellok im Dienst; diese Strecke soll ganz elektrifiziert werden. Das Netz verfügt über 2 160 Drehgestell-Personenwagen und rd. 15 Triebwagen, ferner über mehr als 22 000 zum grossen Teil moderne Güterwagen. Der gesamte Fahrzeugpark ist mit Westinghouse-Bremse und mit selbsttätiger Kupplung ausgerüstet.

Im Reiseverkehr konnten die mexikanischen Eisenbahnen trotz Flugzeug und Omnibus ihre Leistung von Jahr zu Jahr um etwa 5‰ steigern. Die Fernschnellzüge bieten grossen Komfort in den Schlafwagen und laufen über 1 290 km von Mexico nach Nuevo Laredo oder über 1 971 km von Mexico nach Ciudad Jerez.

Auch der Güterverkehr ist in den letzten zehn Jahren um 48‰ angewachsen und erreichte 19,7 Mrd. t-km. Monatlich werden über 250 000 t Nutzlast nach Vera Cruz befördert sowie 500 000 t in nördlicher Richtung nach Queretaro und den USA.

Der Gesamt-Personalbestand beträgt 73 000 Bedienstete, 10‰ weniger als 1957, während in der gleichen Zeit der Verkehr um 18‰ zugenommen hat.

