

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 24,- 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.

27. Jahrgang

Dezember 1972

Nr. 337

Das Stehzeug

Unter Strassenverkehr versteht man den Verkehr auf den Strassen mit Hilfe von Fahrzeugen jeglicher Art. Aufgabe dieser Fahrzeuge ist die Beförderung von Personen und Sachen. Führt das Fahrzeug nicht, dann steht es und wird zum „Stehzeug“. Gegenüber dem Fahrzeug breitet sich das Stehzeug mehr und mehr aus.

Anders als schnell, langsam oder stockend fahrende Fahrzeuge verharrt es in Bewegungslosigkeit. Verursacht wird sie durch die Masse der übrigen Stehzeuge, denen die eigentliche Bestimmung, sich fortzubewegen, infolge Mangels an befahrbarer Fahrfläche abhanden gekommen ist.

Deshalb spricht man vom „stehenden Verkehr“. Er verbietet den Besitzern von Stehzeugen das Fahren, gestattet ihnen aber das Stehen in freier Natur und deren gefahrlose Betrachtung. Bei stehendem Verkehr ist die Entstehung von Unfällen ausgeschlossen.

Insofern kann der stehende Verkehr begrüßt werden. Begrüßt wird er jedoch nur von Fussgängern und Radfahrern, während der homo mot., also der sogenannte Motormensch, ihn als Rückschritt betrachtet. Stehende Fahrer pflegen die Regierung, die Polizei und den jeweiligen Verkehrsminister mit harter Kritik zu bedenken.

Zwischen München und Düsseldorf herrschte in der Ferienzeit Standverkehr. Aufeinandergeprallt und ineinanderverfilzt waren die aus dem Süden heimkehrenden bzw. heimkehrwollenden nordrhein-westfälischen schweren Automobilverbände und die bayerischen, die in der Ferienzeit Rimini und andere idyllische Ferenziele erreichen wollten.

Zum Kummer noch begeisterungsfähiger, aufs Verbinden und Schienen verpichter junger Wundärzte sowie scharf lauernder Abschlepper und Bestattungsunternehmer entwirrten sich die beiden Pulks nur zentimeterweise. Aber was nicht ist, kann noch werden, denn auch der stehende Verkehr hat seine Launen. Mitunter wird er ganz plötzlich flüssig, dann kracht es, und ganze Gegenden sind voller Blaulicht und Sirenenklang.

Selbst bei defensiver Betrachtung und gewagten Überholmanövern der Logik kann der volksgesundheitliche Wert des stehenden Verkehrs nicht bestritten werden, so sehr er im Interesse des flüssigen oder zumindest zähflüssigen auch zu beklagen ist. Am Drang nach Vollgas mit allen Risiken und am Zwang zum risikolosen Stehverkehr entzündet sich die tiefe Tragik des Autofahrers.

(Aus „Kilometerstein“)

Liebe Leser, Freunde und Mitarbeiter!

An der Schwelle eines wiederum neuanbrechenden Jahres möchte ich es nicht unterlassen, Ihnen abermals für das bewiesene Vertrauen und Ihre Anhänglichkeit zu unserer Gemeinschaft auf das herzlichste zu danken und Ihnen

*ein frohes Weihnachten 1972 und
ein glückliches Jahr 1973*

zu wünschen. Möge es uns wieder zahlreiche schöne Stunden der Gemeinsamkeit und harmonischer Erlebnisse bescheren und den weiteren Zusammenhalt unserer Verkehrsfreunde-„Familie“ verbürgen.

Mit allen guten Wünschen und
Grüssen bin ich immer
wieder aufs Neue
Ihr und Euer Günter STETZA

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

BdEF-Konferenz am 26. 11. 1972 in Köln

Auf Einladung des BdEF fand im historischen Rheingoldwagen am 26. 11. 1972 in Köln eine Sitzung statt, auf der vor allem die Termine für die nächstjährigen Veranstaltungen der einzelnen Organisationen besprochen und miteinander abgestimmt werden sollten. Von seiten des VDVA nahm der stellvertr. Vorsitzende, Herr Werner Fricke, teil.

Nach der Begrüssung durch die Herren Ernst (BdEF Köln als Gastgeber) und Schacht (BdEF-Geschäftsführer) wurde zunächst das Thema „Öffentlichkeitsarbeit“ behandelt und eine von der DB erlassene Verfügung betr. Zusammenarbeit mit den Veranstaltern und

Durchführung von Sonderfahrten behandelt. Anschliessend schritt man programmgemäss zur Termin-Abstimmung für 1973, wobei sich nicht weniger als 70 Termine in der Zeit vom Januar bis Oktober ergaben. Dabei zeigte sich, dass unsere VDVA-Jahrestagung vom 15. bis 19. bzw. 22. August sehr günstig liegt und sich mit keiner anderen Veranstaltung überschneidet, wenn man von einer unmittelbar sich anschliessenden Sonderfahrt des BdEF Mainz/Wiesbaden nach Prag-Polen-Dresden und zurück absieht.

Die einzelnen 70 Termine werden nach nochmaliger Überprüfung und genauer Veranstaltungszeit und Fahrtenweg durch den Geschäftsführer des BdEF, Herrn Schacht, den einzelnen Verbänden und Vereinigungen im Januar zugestellt. W. Fricke

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Am 22. Oktober wurde des 50. Geburtstages des neuen **Stuttgarter Hauptbahnhofes** mit einer Feierstunde mit Festreden und musikalischer Umrahmung in der Kopfbahnsteighalle gedacht. Ein Sonderzug mit Ehrengästen nach Aalen erinnerte daran, dass der erste Zug, der in der Nacht vom 21. zum 22. Oktober 1922 den neuen Hauptbahnhof verliess, ein Zug nach Aalen war. Weitere Sonderzüge nach verschiedenen Richtungen, stündliche Besichtigungsfahrten mit Dampflokszügen zum BW, Stellwerksbesichtigungen, eine Fahrzeugschau,

Ausstellungen und Vorführungen der Bahnpolizei hunde füllten den Gedenktag aus. T. Alt

Die ehem. Strecke 300e (**Karlsruhe-Eggenstein - Graben-Neudorf**) führt jetzt als Gleisanschluss zum Kernreaktor Leopoldshafen; die restliche Strecke bis Graben-Neudorf wurde abgebrochen. Vögele

Mit dem symbolischen Kauf der ersten Schwelle will Bayerns Ministerpräsident Goppel die Lokalbahn-Arbeits-Gemeinschaft (LAG) Hof in ihrem Vorhaben unterstützen, auf der früheren DB-Strecke **Marxgrün - Lichtenberg** (Oberfr.), deren Betrieb mit Genehmigung des BVM aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt wurde, einen Museumsbahnbetrieb einzurichten. Die Strecke führte früher von Hof über

Marxgrün nach Saalfeld und Triptis in Thüringen; seit 1945 endet sie auf westdeutscher Seite vor der Zonengrenze in Lichtenberg und wurde seitdem nur noch von wenigen Güterzügen befahren. DB-pr

Um eine bessere Verbindung zwischen **Berlin und Brandenburg** herzustellen, verkehren seit 28. 5. 1972 (Sommerfahrplanwechsel) sieben Züge des Schnellverkehrs Berlin - Werder durchgehend bis nach Brandenburg (Gegenrichtung 8 Züge). Auf der Fernstrecke Werder-Brandenburg trat durch diese Massnahme jedoch keine Vermehrung der Zugzahlen ein. BVB

Lt. „Eisenbahn-Amateur“ beabsichtigt die **Schwedische Staatsbahn**, einen Eisenbahn-Fährschiff-Verkehr von Trelleborg aus nach einem Hafen an der (neu-)polnischen Küste (vermutlich Swinemünde) einzurichten, um eine Direkt-Eisenbahn-Verbindung Schweden-Polen zu erhalten.

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: BVG-Ost: SL 72, 73, 74 und 99 seit 1. 8. 72 nicht mehr bis Weissensee Rennbahnstr., sondern zum Depot Bernkasteler Str., SL 74 über Buschallee zur Schleife Kinipodeallee. OmL 18 (BVG-West) seit 30. 8. (bisher Oskar-Helene-Heim - Bf. Kohlhasenbrück) über Königsweg und Neubaust. nach Steinstücken durchgeführt. BVB

Bonn: Seit 15. 10. SL 3 (ex BGM) über neue Umleitungsstrecke (wegen U-Bahnbau) Kaiserstr.-Strassburger Weg-Baunscheidt- u. Ollenhauerstr.-Friedrich-Ebert-Allee (statt über Reuterstr.-Bundeskanzlerplatz). Seit 4. 12. wegen fortschreitenden U-Bahnbaues und Neubau eines Zentral-Omnibusbahnhofes zum Kaiserplatz zurückgezogen. Anfang Januar 1973 endet sie endgültig am ZOB (Bonn Hbf.), kommt also nie mehr zum Rheinuferbahnhof. Doehler

Duisburg: In der Zeit vom 2. 11. 72 bis 22. 12. 72 und 8. 1. bis 28. 2. 73 neue SL 13 (nur HVZ) Marientor-Bf. Hochfeld als Verstärkung der SL 2. OmL 25 über Halfmann-, Fiskus-, Halden-, Sophien- und Neumühler Str., Hagenschhof zur Wiesbadener Str. verlängert, dafür wurde der Streckenabschnitt Hagenschhof - Wiesbadener-, Varziner-, Koopmann- und Bronkhorststr. bis Bf. Meiderich von OmL 12 übernommen, der Abschnitt Bf. Meiderich-Tunnelstr.-Wasserturm-Ruhrort Friedrichsplatz der OmL 12 wurde von OmL 23 übernommen. OmL 29 in Hamborn mit leicht geänderter Linienführung von Pollmann über Herrmannstr. nach Walsum Schwan. Pape

Graz: Der Streckenabschnitt Zentralfriedhof - Puntigam der SL 5 soll voraussichtlich 1973 wegen Ausbaues der Bundesstrasse auf Omn-Betrieb umgestellt werden. Pape

Heidelberg: Seit 1. 10. 72 SL 6 zwischen Rohrbach Markt und Kirchheim eingestellt, OmL 30 ebenfalls. Neue OmL 40 (Ersatz für SL6) Bismarckplatz/Seegarten - Hbf. - Kirchheim Nord - Kirchheim - Rohrbach Markt. Abends nach 20 Uhr fährt LS 8 zwischen Wiesloch und Handschuhsheim Nord, dazwischen SL 6 Handschuhsheim Nord - Bismarckplatz/Seegarten jeweils alle 60 Min., also zwischen Handschuhsheim Nord und Rohrbach 30-Min.-Rhythmus. E. Müller

Karlsruhe: Im „Ferienfahrplan“ 27. 7. bis 12. 9. 72 entfiel SL 3/13, SL 5/6 nur in HVZ sowie SL 6 in beiden Richtungen als Ring Hbf.-Rüppurrerstr.-Universität-Marktpl.-Hauptpost-Karlstr.-Hbf., Sa und So SL 5/6 unverändert, OmL 51 eingestellt. Ab 27. 7. SL 6 abends und So. vorm. nur bis Mühlburger Tor (Ringschleife). Vögele

Nürnberg: OmL 99 von Friedensdorfstr. seit 15. 10. 72 bis U.Bf. Langwasser Süd verlängert. Schedlbauer

Rhein-Sieg-Verkehrsges. m. b. H.: Unter dieser Bezeichnung firmiert ein neuer Verkehrsbetrieb im Raum Bonn (bisher „Verkehrsbetriebe des Rhein-Sieg-Kreises“ und „Siegburger Verkehrsges. m. b. H.“, nicht zu verwechseln mit „Rhein-Sieg-Eisenbahn AG“ die nach wie vor besteht). Doehler

Stuttgart: seit 14. 11. 72 SL 5, 6, 10 und 15 wieder über Hauptbahnhofsvorplatz, die Umleitungsstrecke über Lautenschlager- und Kronenstr. wurde aufgelassen. Zum gleichen Termin wurde in der Heilbronner Str. eine neue Schleife zwischen Eckartshaldenweg und Bauerstr. in Betrieb genommen, dafür wird die bisherige Hauptbahnhof-Nordausgang-Schleife wegen des fortschreitenden S-Bahnbaues aufgelassen. Bauer

Turku (Finnland): Die letzte Strab-Linie (2) wurde am 1. 10. 72 eingestellt und auf Omn-Betrieb umgestellt. Mithin in Finnland nur noch Strabbetrieb in Helsinki. M. T.

c) Schnellbahnen:

Berlin: Seit 4. 9. 72 verkehren auf der **S-Bahn** die Züge der Gruppe N (Spandau - Beuselstr.) montags bis freitags in HVZ zwischen Spandau-West und Gesundheitsbrunnen. BVB

Rotterdam: Die z. Zt. im Bau befindliche U-Bahnlinie Slinge-Hoogvliet (9,2 km) soll 1974 mit folgenden Zwischenstationen eröffnet werden: Rhoon, Poortugaal, Gadering, Hoogvliet und Zalmplaat. Odr

ALLGEMEINES

Eine **Museumseisenbahn** wird es im kommenden Jahre auch im **Pfälzer Wald** geben. Ab 1. Mai 1973 soll eine Dampflok mit 5 historischen Wagen durch das romantische Wieslauterbachtal schnaufen. Die Fahrt wird von Hinterweidenthal, unweit von Pirmasens, über

Dahn nach Budenthal, führen. Vehlber

In der Zeit zwischen dem 9. 9. und 28. 10. 1972 fuhren jeweils an Samstagen 2 Dampf-Sonderzüge auf der **Albtalbahnstrecke** Ettlingen Stadt - Herrenalb und zurück anlässlich des 75jährigen Bestehens der Albtalbahn. Fahrzeugpark der EUROVAPOR, der sonst auf der Strecke Haltingen-Kandern eingesetzt wird.

Vögele

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 1 - Schleswig-Holstein und Hamburg, von Gerd Wolff, 132 S., 189 Fotos, 24 Streckenskizzen, DM 19,80, Verlag Wolfgang Zeunert, 317 Gifhorn, Hauptstraße 43.

Das in sehr gefälliger und gediegener Aufmachung erschienene Werk ist der Beginn einer 5-bändigen Reihe, in der alle stillgelegten und noch bestehenden Privatbahnen im Bereich der Bundesrepublik Deutschland beschrieben werden. Der Name des gutbekannten Autors verbürgt für hohe Qualität, Korrektheit und Ausführlichkeit des genannten Verkehrsbereiches.

Hundert Jahre Hannover - Altenbekener Eisenbahn, von Dr. Ing. Erhard Born, 40 S. mit 38 Abb. und 9 Tabellen, Kunstdruckpapier, DIN A 4, geh. DM 5,-, Verlag Rösler & Zimmer, 89 Augsburg, Haunstetter Str. 10A.

Aus Anlass der 100. Wiederkehr des Eröffnungstages dieser wichtigen und schon zur Gründerzeit bedeutend gewesenen Eisenbahnstrecke hat der namhafte Autor Vorgeschichte und alle Einzelheiten der Linie beschrieben und dem Leser in sehr anschaulicher und strukturierter Art nahegebracht. Es ist ein Fachbuch, das den professionellen Eisenbahner ebenso fasziniert wie jeden Eisenbahnfreund.

S 10', die Geschichte der letzten preussischen Schnellzug-Dampflokomotiven, von K. E. Maedel, 166 S. mit 3 Zeichn. im Text und 120 Fotos auf 45 Kundstucktafeln, geb. DM 34,-, Frankh'sche Verlagshandlung, 7 Stuttgart, Pfizer Str. 5-7.

Die S 10' war bekanntlich die wichtigste Schnellzuglok des preussischen Raumes - die DR allein besaß von ihr 209 Stück! - und hat 2 Jahrzehnte lang den gesamten hochwertigen Schnellzugdienst in Nord- und Ostdeutschland bestritten. Der Autor gibt eine ausführlich und erfreulich volkstümlich abgefasste Darstellung mit allen technischen Einzelheiten und hochinteressanten, meist bisher unveröffent-

lichten Fotos. Ein Werk, das man bedingungslos empfehlen kann.



Taschenbuch Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven, von Horst J. Obermayer, DM 9,80 im gleichen Verlag wie vor, 224 S. mit zahlr. Abb. und Tabellen im Taschenbuchformat.

Der Eisenbahn-Autor Obermayer hat sich durch seine vorausgegangenen Taschenbücher in Kreisen der Eisenbahnfreunde einen hervorragenden Ruf verschafft, so dass auch dieses neue Büchlein alle Erwartungen des Lesers - hier insbesondere des Schmalspurfreundes - erfüllt.

96 Jahre nach Horn, Sonderheft, herausgegeben von den Eisenbahnfreunden Bremen e. V. aus Anlass der endgültigen Stilllegung der Strassenbahnlinie nach Horn. Herausgeber-Anschrift: 28 Bremen 1, Postfach 1376.

In einer Gemeinschaftsarbeit unserer Bremer Freunde Vehlber und Lübbers entstand dieser hübsch aufgemachte Nachruf mit einer Kunstdruck-Bilderseite und einer chronologischen Übersicht über die Geschichte dieser für Bremen so denkwürdigen Strassenbahnlinie.

DEV-Kurier, Heft 27, herausgegeben vom Deutschen Eisenbahn-Verein e. V., 3094 Bruchhausen-Vilsen, erzählt in Text und ebenso rei-

cher wie interessanter Illustrierung die Geschichte der Mindener Kreisbahnen und der Mindener Strassenbahn, von H. Brandt und O. Kurbjuweit. DM 6,20 beim DEV beziehbar.

Wiederum hat sich der DEV-Kurier in gezielter Form zwei Bahnen ausgewählt, deren Einflussbereich ineinandergewachsen war und deren Entwicklungen man schwerlich voneinander trennen kann. Das vorliegende Heft gibt in zahlreichen Einzelheiten erschöpfenden Aufschluss über die ganze Verkehrsgeschichte im Raum Minden.

Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Folge 23 – 1972, herausgegeben von namhaften Persönlichkeiten der Deutschen Bundesbahn und erschienen im HESTRA-Verlag, 61 Darmstadt, Postfach 4164.

Auf 224 S. DIN A 4 mit 186 Abb. im Text, 153 z. T. ganzseitigen Fotos, Abb., Tab., techn. Darstellungen, Streckenplänen und Statistiken mit farb. Schmutzumschlag für DM 28,40 in Leinen kann der erwartungsvollste Leser auch in dem neuen Standardwerk ein heutiges „Weltbild des Eisenbahnverkehrs“ zur Kenntnis nehmen, wobei auf alle Sparten der Technik, Wissenschaft und Wirtschaft Rücksicht ge-

nommen wird, so dass in der Tat eine vorzüglich ausgewogene Mischung als Fundgrube für den beruflichen Eisenbahner und gleichermaßen für den Eisenbahnfreund geschaffen worden ist.

Trams en Tramlijnen – wiederum sind zwei neue Ausgaben dieser auch bei uns so beliebt gewordenen Büchlein über das Strassenbahnwesen in unserem Nachbarland erschienen, und zwar:

De elektrische Trams in Twente, Zuid Limburg en Zeeland, 87 S. DIN A 5 mit vielen, historisch äusserst wertvollen Abb., und

De elektrische Trams van Groningen, Arnhem en Nijmegen, 96 S., gleichfalls hervorragende und interessant bebildert, beide erschienen im Verlag Wyt & Zonen, N. V., Pieter de Hoochweg 111, Rotterdam, je Hfl. 8,90.

Beide broschiierte Bücher geben einen umfassenden Überblick über die genannten Verkehrsgebiete, die einstmalig von Strassenbahnbetrieben absolut beherrscht waren und den Autoren daher viel interessanten Stoff bei der Rekonstruktion der wechselvollen Geschichte geliefert haben.

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Brüssel: zur Meldung in DVA 334/2640: Die Auslieferung der 6x PCC-GI-Tw ist nunmehr bis 7595 erfolgt. Cohn

Dortmund: 2x Tw 271 – 274 nach Duisburg abgegeben, dort als Ersatz für die auszumusternden Tw 1171, 1173 und 1175 vorgesehen. Pape

Duisburg: nunmehr alle 5 Bw ex Neuss in Betrieb: 2329-2333 ex Neuss 77, 76, 78, 79 und 80 (in dieser Reihenfolge). 6x GI-Tw 1177 und 2x Tw 1023 (ex Kleva 23) im Depot Speldorf als Ersatzteilspender abgestellt. Pape

Karlsruhe: neu 6x GI-Tw (DWM, ER) 200 „Pichelsdorf“, 201 „Moabit“, 202 „Halensee“, 203 „Stralau“, 204 „Eichkamp“ und 205 „Ruhleben“. 112 (III), zuerst 111, ex Hannover 233. Sämtl. 2x Bw = a, an 2x Tw nur noch 92, 101, 112 und 114-117 sowie als Arb.-Tw (Bahnmeisterei) 95, 99 und 102 vorhanden. Hannover 234 soll 113 (III) werden, Wagenkasten von 235 wird Vesperhaus für Bahnmeisterei. Fahrgestell von Hannover 235 und Karlsruhe 118 (Unfallschaden) zur Waggonfabrik Rastatt zum Umbau als Arb.-Tw. Vögele

Mainz: neu 6x GI-Tw 240 (ex Heidelberg 205). Tw 90 popfarben lackiert und ohne Fahr-

gestell in einem Kindergarten in MZ-Lerchenberg gleichsam als Vorläufer für die geplante und z. Zt. stark positiv diskutierte Strab-Strecke nach diesem Stadtteil aufgestellt. Neise

Strausberg: Tw 7 (II) ex Leipzig 1047 wurde nach Unfallschaden verschrottet. BVB

Stuttgart: 2x Tw 801, 805, 806, 807 und 817 sowie 2x Bw 1501, 1503, 1504, 1523 und 1528 voraussichtlich für 3 Jahre nach Mülheim-Ruhr abgegeben, z. Zt. werden die Wagen abfertigungstechnisch für Mülheimer Verhältnisse umgebaut. Sie erhalten – was sonst nicht der Fall ist – die seitliche Aufschrift „Stuttgarter Strassenbahnen AG“. E. Alt/Bauer

Vestische Strassenbahnen: Tw 320 als letzter der Serie 316-326 jetzt aus dem Verkehr gezogen und auf einem Spielplatz in Oer-Erkenschwick aufgestellt. Von den noch verbliebenen 2x Tw 327, 328, 329, 335 und 336 wurde 328 abgestellt und die übrigen 4 zu Arb.-Wagen degradiert. Bernatz

Wagenpark-Geschichte Dresden (Fortsetzung aus DVA 336):

Zu den bisher im DVA erschienenen Angaben sind folgende Ergänzungen und Berichtigungen notwendig geworden:

DVA 307: Arb.-Tw 3185 wurde 1971 = EDV 721 085

DVA 308: Tw 586 und 587 = a (69)
DVA 315: Tw 762 (II) - 757 (II) nicht = a,
sondern 757, 758, 760 = Schweiss-
Tw 3097-3099 = a (33)
759 = Salz-Bw 3005 = KV (45)
761 wurde nicht hist. Bw, sondern
Tw
762 = Sandstreu-Tw 3343 = a (33)

b) Omnibusse:

Berlin: Folgende Omn abgestellt: Eindecker
157, 159, 160, 161, 563, 564 sowie Doppeldecker
1155, 1195 und 1210. Kleinbusse 648, 649

und 650 wurden in die Bundesrepublik verkauft.

Bonn: neu: 7201-7225 (Stadtwerke Bonn) und
7241 (SSB) (Standard Dau O 305). Folgende
Omn = a:
10, 11, 12, 15, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 47,
385 und 386 (die beiden letzteren ex BGM) so-
wie 481 (SSB). Doehler

Heidelberg: neu: 39 - 41 (Standard Dai
O 305) E. Müller

Nürnberg: neu: 826-835 (Standard MAN 750
HO-SL), folgende Omn = a: 507, 514, 516,
519, 520, 522, 525 und 540. Schedlbauer

Nachhinkende Eisenbahn-Elektrifizierung in den USA

Als Auszug aus „Modern Railroads“ berichtet die „Revue Générale“, dass seit den dreissiger Jahren, als die Pennsylvania-Bahn ihre Fahrleitungen von New York nach Washington und Harrisbury spannte, in Nordamerika keinerlei Elektrifizierung zwischen größeren Städten mehr durchgeführt wurde, obwohl sehr viel davon geredet wurde. Erst in jüngerer Zeit gab es zwei neue Elektrifizierungen, nämlich die Muskingum-Bahn, eine 24 km lange Kohletransportstrecke mit 25 kV, 60 Hz, und zweitens die Black Mesa and Powell-Linie im Westen der USA. Letztere ist im Bau und wird über 125 km Entfernung Kohle zwischen der Black Mesa-Mine in Arizona und dem Kraftwerk Navajo transportieren. Sie erhält die bemerkenswerte Fahrdrachtspannung von 50 kV bei 60 Hz. Dadurch benötigt die ganze Strecke nur ein einziges Unterwerk.

Ein Dutzend amerikanische und kanadische Eisenbahnen denken an Elektrifizierungen; diese Untersuchungen werden gefördert durch ausländische Bauten und die Linie von Black Mesa mit ihren 50 kV, die die Rentabilität viel interessanter erscheinen lassen als früher. Bei steigenden Ölpreisen und abnehmenden Strompreisen betrachtet die Elektro-Industrie die Eisenbahnen als potentiellen Markt.

Der Elektrifizierung wird daher eine günstige Zukunft zugesprochen. Die elektrische Zuförderung ist im Schwerlastverkehr bei hoher Geschwindigkeit dem Dieselmotor technisch überlegen und zugleich wirtschaftlicher. Im Gesamtbetrieb der USA stehen drei verschiedene Fahrleitungs-Spannungen zur Debatte: 25 kV im Mittelwesten und Teilen des Ostens, daneben aber auch 50 kV im Westen und 12,5 kV in einigen Grosstadt-Zonen.

Das Zillertal ohne Bahn? - undenkbar!

Die Nachricht von der für 1973 ins Auge gefassten Stilllegung der Zillertalbahn hat verständlicherweise in weiten Kreisen der Eisenbahnfreunde, aber auch in der Öffentlichkeit Bestürzung ausgelöst. Das Zillertal ist, so die Aussagen von Touristen, überhaupt nur denkbar mit seinem „Bähnchen“, das einen ursächlichen Zusammenhang mit dem Fremdenverkehr überhaupt bildet. Man wird zwar nicht sagen können, dass der Touristenstrom ins Zillertal nach Abschaffung der Bahn absinken wird, aber es steht wohl ohne Zweifel, dass man dem durch seine Bahn eigentlich erst berühmt gewordenen Tal seine besondere Anziehungskraft geraubt haben wird.

Erst neulich hat die so kundendienst- und öffentlichkeitsarbeitsfreundliche Zillertalbahn einen Hobbylok-Betrieb eröffnet. Es wurde eine zweiachsige Dampflok des Baujahres 1916,

an welche zwei kleine Personenwagen angehängt wurden, zur Verfügung gestellt (Abbildung). Eine Fahrt als Amateur-Lokführer - na-



Der Hobbyzug der Zillertalbahn in Tirol

türlich in Begleitung eines geprüften „richtigen“ Lokführers – kostet für die Hin- und Rückfahrt auf der 4 km langen Strecke zwischen Mayrhofen und Zell nur 500 ö. S. (ca. 70 DM) und dauert eine knappe Stunde. Diese Kosten können sich aber auch mehrere Interessenten untereinander aufteilen, wenn sie sich während der Fahrt am Führerstand abwechseln.

Der Hobby-Betrieb wird auch während der Wintermonate durchgeführt, zumal das Zillertal ein ideales Wintersportgebiet ist, nur kostet eine Hobby-Lok-Fahrt dann wegen der erforderlich werdenden besonderen Inbetriebnahme der Lok 2 000 ö. S., aber – wie erwähnt – wenn sich 4 Eisenbahnfreunde zusammenschließen, ergibt sich doch wieder der Normalpreis. ÖFVV

Das neue Eisenbahn-Fährschiff „Deutschland“

Zweimal sind die deutschen Verkehrs-Amateure schon über die Ostsee gen Dänemark gereist, 1962 im Rahmen der Tagung in Kiel von Grossenbrode nach Gedser und 1967 von Hamburg über die Vogelfluglinie nach Kopenhagen – immerhin ein Anlass, das neue Eisenbahnfährschiff dieser Route kurz vorzustellen:

Durch den seit Frühjahr 1972 erfolgten Einsatz dieses neuen Giganten ergibt sich für die beiden beteiligten Eisenbahnen – die DB und

bildung zeigt das Schiff beim Auslaufen aus dem Fährhafen Puttgarten über den Fehmarnbelt, voll beladen mit Pkws, Eisenbahnwagen und Caravans, nicht zu zählen die Passagiere, die täglich vom europäischen Festland nach Skandinavien und zurück überwechseln.

Ein paar imponierende Zahlen mögen die Dringlichkeit der Beschaffung dieses neuen Riesenfährschiffes dokumentieren: Gegenüber „nur“ 1 488 274 Passagieren im Jahre 1971 wurden allein in den 3 Sommermonaten Juni, Juli und August 1972 nicht weniger als 1 579 158 Fahrgäste in beiden Richtungen gezählt, die Zahl der Autos indessen sank merkwürdigerweise geringfügig, allerdings zugunsten von Wohnwagen und Pkw-Anhängern, während die Lkw-Beförderungen von 4 691 auf 5 417 anstiegen, ein Zeichen für die zunehmende Belastung des Güterfernverkehrs auf den Straßen und Autobahnen. Sogar die Zahl der Sattelschlepper war von 2 325 auf 3 072 gestiegen. Etwa 13 000 Eisenbahn-Reisezugwagen und rd. 18 000 TEEM-Güterwagen runden das imponierende Bild über diese wichtigste nordeuropäische Verkehrsverbindung ab.



die DSB – eine nicht zu übersehende Steigerung der Frequenzmöglichkeiten. Unsere Ab-

Foto: DB/Rossberg

Stromrückgewinnung jetzt auch bei der Deutschen Bundesbahn

Was bei Strassen- und Bergbahnen schon vor Jahrzehnten mit Erfolg praktiziert wurde, macht sich nunmehr auch die Deutsche Bundesbahn zu eigen – die Stromrückgewinnung!

Zunächst will die DB versuchsweise bei Ellok einen Teil der Energie, die zur Anfahrt benötigt wird, beim Bremsen zurückgewinnen. Diese Möglichkeit, von der schon die SBB auf ihren Gebirgsstrecken mit Erfolg Gebrauch machen, soll darüber hinaus eine Reihe weiterer Vorteile bringen. Zunächst hat die DB in Zusammenarbeit mit der Maschinenfabrik Oerlikon eine Lok, und zwar die 141 451, mit Nutzbremse ausgerüstet. Sie wird in Düsseldorf im S-Bahn-Betrieb zum ersten Male betriebsmässig eingesetzt, während sie bisher le-

diglich Mess- und Versuchsfahrten durchgeführt hatte.

Ausserlich unterscheidet sich die mit Nutzbremse ausgerüstete Lok von ihren rd. 400 „Schwestern“ der Baureihe 141 nur durch einen Dachaufbau, unter dem einige zusätzlich erforderliche Bauteile untergebracht sind. Dem Lokführer steht auf den vorwiegend im Nahverkehr eingesetzten Lokomotiven dieser Baureihe, die bisher nur mit Druckluftbremse ausgerüstet waren, nun zum ersten Male auch eine elektrische Bremse zur Verfügung. Die Fahrmotoren arbeiten dabei als Generatoren, im Gegensatz zu der meist angewandten Technik des elektrischen Bremsens, bei der die abgegebene elektrische Energie in Widerständen in

