

Jahrestagung in München und Innsbruck

Das grosse Phänomen unserer diesjährigen Tagung war nicht etwa die nie zuvor erreichte Rekord-Teilnehmerzahl von 124, die wohl mehr der Anziehungskraft der IVA zuzuschreiben sein dürfte, sondern — so trivial es klingen mag — das Wetter. Wer hätte es nach diesen total verregneten und kühlen Wochen und Monaten für möglich gehalten, dass ausgerechnet mit Tagungsbeginn die Sonne mit vollster Kraft herauskam, die sich selbst vor den Münchnern wochenlang verborgen gehalten hatte? Es war also auch 1965 „Tagungswetter“ von der ersten bis zur letzten Minute.

Der eigentlichen Tagung war wiederum üblicherweise die Mitgliederversammlung des VDVA vorausgegangen, an die sich das traditionelle gemütliche Beisammensein der eintreffenden Tagungsteilnehmer aus Nah und Fern anschloss. Der Saal barst fast von der Masse der Verkehrsfreunde, zumal sich Presse- und Rundfunk-Vertreter zu uns gesellten und — für München sehr beachtlich — ausführliche Interviews machten. Jeder bekam sein Tagungspäckchen und war sichtlich voller Vorfreude auf die drei Tage, die — dem vorgesehenen Programm nach zu urteilen — sehr schön zu werden versprochen.

1. Tag

Erstmalig in der Geschichte unserer Jahrestagungen wurde die traditionelle Strassenbahn-Rundfahrt mit 2 Grossraum-Zügen (Typ M), also insgesamt 4 Wagen, unternommen, was bei der diesjährigen hohen Teilnehmerzahl auch gar nicht anders gegangen wäre — so hatten wir auf diese Weise 2 Vorderplattformen und 2 Aussichts-Hinterplattformen und ausreichend Sitzplätze zur Verfügung. Die Lautsprecheranlagen wurden von den beiden Münchner Verkehrsfreunden Peter Wagner und Max Bierl besprochen, die vom frühen Morgen bis zum späten Abend nicht müde wurden, den Teilnehmern verkehrs- und fahrplantechnische, städtebauliche und kunsthistorische, kommunalpolitische oder zukunftsplanerische Informationen zu übermitteln — dank des von unserem Freunde Wagner ausgearbeiteten Rundfahrtprogrammes konnten nahezu sämtliche Neubaustrecken und 4 Depots besichtigt werden, während zwischendurch ausreichende Foto- und Erfrischungspausen eingebaut waren. Am Vormittag wurden wir vom Werkleiter der Verkehrsbetriebe auf das herzlichste begrüsst und willkommen geheissen; zum Mittagessen am Hasenberg waren wir Gäste der Verkehrsbetriebe — es gab eine zünftige bayerische Brotzeit —, wo

wir nochmals, und zwar von Herrn Direktor Engelbrecht, mit dem sich die Hamburger Verkehrsfreunde nach wie vor herzlich verbunden fühlen, begrüsst wurden.

Es war ein Tag, der sich programmgemäss würdig an die immer schön und ergiebig gewesenen Strassenbahn-Rundfahrten aller bisherigen Jahrestagungen reihte, nur schien es, dass man diese ausgedehnten Kreuz- und Querfahrten in der bayerischen Landeshauptstadt besonders schätzte und genoss, weil mit ihnen die Erkenntnis verbunden war, dass hier in München, wie sicherlich in keiner zweiten deutschen Grosstadt, planvoll und zielbewusst dem öffentlichen Massenverkehrsmittel richtungweisende Chancen gegeben worden sind, ohne die es bei der hohen Bevölkerungs- und Motorisierungszuwachsrates sicherlich schon längst zu einem Zusammenbruch des gesamten Verkehrs gekommen wäre. So trennten sich am Abend dieses ersten schönen Tagungstages die Teilnehmer in dem Wohlgefühl, eine ebenso genussreiche wie auch lehrreiche Studienfahrt erlebt zu haben.

2. Tag

Der zweite Tag war sozusagen ein Ruhetag (die Ruhe vor dem Sturm); er begann mit einer interessanten Werksbesichtigung bei der Krauss-Maffei AG, deren leitende Herren uns, in Gruppen aufgeteilt, erschöpfende Auskünfte über Entstehung und Geschichte des Werkes, Bedeutung und Fertigungsprogramm vermittelten, dessen Realisierung wir auf Rundgängen durch die weiten Hallen kennenlernen durften. Ein von Krauss-Maffei gewährtes Mittagessen beschloss die erste Hälfte des Tages.

Der zur freien Verfügung stehende Nachmittag wurde von den meisten Teilnehmern zu einem Besuch der IVA ausgenutzt, zumal verbilligte Kongresskarten zum beliebigen Eintritt ausgegeben worden waren. An diesem Nachmittag fand nochmals ein Rundfunk-Interview statt, das sofort gesendet wurde und daher trotz öffentlicher Bekanntgabe auf dem IVA-Gelände nur von ganz wenigen gehört werden konnte, da so kurzfristig eine Benachrichtigung an die Teilnehmer nicht möglich war.

Am Abend versammelten wir uns vollzählig wieder im Unterrichtsraum der Verkehrsbetriebe in Steinhausen, um einen Vortrags- und Filmabend zu erleben. Die Veranstaltung begann mit einem sehr liebevoll ausgearbeiteten und lebhaft vorgetragenen Streifzug unseres Münchner Verkehrsfreundes Dr. Heinz Mattiesen durch die gesamte

Geschichte des Münchner Wagenparks von der Pferde- und Dampfbahn bis zur Gegenwart mit sehr schönen und seltenen Bildern, der einen reichhaltigen Applaus zur Folge hatte. Die Hamburger Verkehrsfreunde zeigten anschliessend wiederum eine Anzahl schöner Amateur-Filme, zunächst von der vorjährigen Tagung in Düsseldorf, ferner über eine Exkursion ins Rhein-Ruhr-Gebiet sowie über Fahrten mit dem „eigenen Strassenbahnzug“ in Hamburg und den Transport von Fahrzeugen der ehemaligen elektrischen Kleinbahn Ohlstedt — Wohldorf, die der Nachwelt erhalten bleiben sollen.

3. Tag

Der traditionelle Ausflugstag begann in diesem Jahre zwar schon fast „mitten in der Nacht“, aber die Bundesbahn hatte uns den Sonderzug-Fahrplan so vorgeschrieben. Doch es war gut so, denn anderenfalls hätte die Fülle des Gebotenen in dem zur Verfügung stehenden Zeitraum nicht untergebracht werden können, aber niemand hat ob des frühen Aufstehens gemurrt, denn es war wieder ein strahlender Tag und es sollte in die Berge gehen.

Pünktlich 6.32 Uhr fuhren wir von Gleis 11 des Münchner Hauptbahnhofs mit unserem modernen und sehr geräumigen VT 24 (mit Diesel auf elektrifizierten Strecken) in Richtung Rosenheim — Kufstein los — die Stimmung war bestens, denn man ahnte bereits die „Bonbons“, die im Laufe des Tages verabreicht werden sollten. Der 3-teilige Triebwagen hatte nur einen allerdings sehr fühlbaren Mangel, er wies keinerlei Lautsprecheranlage zwecks Durchsage an die Teilnehmer auf, obgleich von der DB als „ideales Fahrzeug für Gesellschaftsfahrten“ deklariert. So musste mehrmals gepfiffen und auf Bahnsteigen versammelt werden, um wichtige Ansagen an die Teilnehmer machen zu können.

In Jenbach (Tirol) fand die erste „Orgie“ statt. Links Zillertal-, rechts Achenseebahn mit ihren hübschen und auf Hochglanz polierten und lustig dampfenden Lokomotivchen (Baujahr 1889), die immer aussehen, als seien sie entgleist. Herr Betriebsleiter Mathoi erwartete uns schon und verfrachtete uns unverzüglich in einen abfahrtsbereiten Zug, der — ehe wir verschnaufen konnten — abfuhr, ein Stück die Zahnstangenstrecke hinauf, an idyllischen Tiroler Häuschen oder blühenden Almen vorbei — es war eine Wucht. Wieder unten angekommen, hatten die Verkehrsfreunde noch fast eine halbe Stunde Zeit und Gelegenheit, Anlagen und Fahrzeuge sowohl der Achenseebahn als

auch der Zillertalbahn zu knipsen oder zu untersuchen; jedenfalls glich der Bahnhof Jenbach einem „Schlachtfeld“ und alles vollzog sich so selbstverständlich ohne „amtliches“ Eingreifen — wir waren ja in Österreich!

Pünktlich 9.58 Uhr fuhr unser Sondertriebwagen weiter nach Solbad Hall, leider mit einer betriebsbedingten Verspätung (2 verspätete Nachtschnellzüge mussten wir vorlassen), so dass sich unser ohnehin angespanntes Programm um rd. 30 Minuten verschob. Wie vorgesehen, wartete in Hall die „Mutter mit ihren 4 Kinderchen“ auf uns; es war die 2. Orgie, wie dieser Sonderzug der Innsbrucker Verkehrsbetriebe gestürmt wurde. Zwei leitende Herren des Unternehmens blieben den ganzen Tag über bei uns und standen den unzähligen Fragen oeduldig Rede und Antwort. In geteilten Gruppen besichtigten wir die Hungerburgbahn (mit überwältigend schönem Ausblick vom Hungerburg-Plateau auf die tief unten im Sonnenlicht badende Stadt Innsbruck) und fuhren in einer Rundfahrt das „Netz“ ab, so dass innerhalb von 2 Stunden schon diese beiden Programmpunkte von sämtlichen Teilnehmern absolviert waren.

Das Mittagessen nahmen wir in einer am Berg Isel oberhalb des Strassenbahndepots gelegenen Gaststätte ein, und wer gesättigt war, konnte sogleich hinunterlaufen und Depots und Werkstätten „durchkämmen“. Der zum Teil museale, vor allem so vielfältige Wagenpark der Innsbrucker Verkehrsbetriebe dürfte den Filmverkaufs-Umsatz der umliegenden Fotogeschäfte und Drogerien nicht unerheblich gesteigert haben. Nach dieser 3. Orgie folgte die 4. in Gestalt unserer Weiterfahrt mit dem Fünf-Wagenzug hinauf nach Igls — für die meisten der Teilnehmer war diese Fahrt wohl der absolute Höhepunkt der Tagung, denn es handelt sich in der Tat um eine der landschaftlich herrlichsten und technisch und betrieblich interessantesten Strassenbahnstrecken, die es überhaupt noch gibt, zumal wir sie in dieser Form, in lustigen und luftigen Wägelchen aus „Urgrossmutter's Nähkörbchen“ erleben durften. Aber es gab kaum eine Verschnaufpause: kaum in Igls angelangt und von den Eindrücken der Strecke noch überwältigt, ging es schon wieder zurück, denn es sollte ja noch die gesamte Stubaitalbahn bis hinauf nach Fulpners abgefahren werden. So „stiefelten“ wir also vom Depot Berg Isel die 200 Meter zum Stubaitalbahnhof, wo unser aus 3 Wagen bestehender Sonderzug gerade zusammengestellt worden war. Zwischendurch wurden Wasserkräne und Er-

frischungsbuden gestürmt, denn es war eine blödsinnige Hitze.

Zügig ging es dann mit unserem „Stubai-Express“ wieder hinauf in die grossartige Tiroler Bergwelt, zunächst durch einen stockfinsternen Kehrtunnel, dann an Almen, Bergmassiven und der neuen Europa-Auto-bahnbrücke vorbei bis auf ca. 1000 Meter Höhe, während die Endstation Fulpmes wieder etwas tiefer liegt und über eine interessante, modellbahnmässig anmutende Serpentin-Streckenführung erreicht wird. Die in Fulpmes ursprünglich angesetzte Kaffeepause mit Tagungsausklang musste wegen der vorgeschrittenen Zeit entfallen. Auf der Hinfahrt nach Fulpmes hatten wir ganz nebenbei noch das interessante Schauspiel eines defekten Lyra-Bügels auf unserem Triebwagen, der fortwährend auf- und abwippte und mehrmals neben die Fahrleitung geriet und die technisch Versierten unter uns bekannten sich zu der Behauptung, dass nicht der Bügel defekt, sondern die Fahrleitung schlecht verlegt sei. Jedenfalls gab es droben in Fulpmes allerseits ein schallendes Gelächter, als der Fahrer unseres Sonderzuges während des kurzen Aufenthaltes auf das Dach stieg, den „böartigen“ Bügel einfach abmontierte und einen neuen aufsetzte (schliesslich hat ja auch jeder vernünftige Autofahrer einen Ersatzreifen bei sich). Nach diesem netten Intermezzo und Umrangieren unseres Zuges ging es wieder talwärts und Viele begutachteten verständlicherweise, ob wohl der neue Bügel besser „spurte“ als der nunmehr ausrangierte; nun, er „spurte“, und so gelangten wir nach abermaliger genussreicher Fahrt zum Stubaitalbahnstation zurück.

Es verblieb nur noch eine halbe Stunde Zeit bis zur Ab- und Rückfahrt unseres VT 24 vom Innsbrucker Westbahnhof über die Karwendelbahn nach München. So hatte Jeder nur ein paar Minuten Zeit, um sich eine Erfrischung zu gönnen, denn Eisenbahnfahrpläne — und auch der Tagungsleiter — sind immer unbarmherzig.

Obwohl die Sonne inzwischen untergegangen war, brachte die Auffahrt zur majestätischen Karwendelhöhe in der aufkommenden Dämmerung nochmals einen Höhepunkt landschaftlichen Erlebens, der aber von vielen

Teilnehmern vielleicht nicht mehr mit vollem Bewusstsein aufgenommen wurde, denn sie waren von dem Gebotenen im Tagesablauf erdrückt worden. So brach die Dunkelheit herein und man besprach lebhaft und beeindruckt das Geschehen des zu Ende gehenden Tages. Der zollabfertigungsmässig bedingte zehnminütige Aufenthalt in Mittenwald wurde benutzt, um in bereits erwähnter Ermangelung einer Lautsprecher-Durchsage auf dem Bahnsteig einen kurzen „Tagungsausklang“ in Form einer zusammenge-drängten Abschiedsansprache des Tagungsleiters zu improvisieren. Dann ging es in flotter Fahrt nach München zurück, und mancher Kamerad sass für den Rest der Fahrt in einer Ecke, um den Schlaf des Gerechten zu schlafen, von der übergrossen Fülle des Erlebten und Geschehenen „am Boden zerstört“.

Nach der Ankunft auf dem Münchner Hauptbahnhof gab es noch eine sehr herzliche Abschieds-Zeremonie mit vielen aufrechten Dankesworten und Wünschen an den Tagungsleiter, der das Empfinden haben durfte, es einmal wieder gut gemacht zu haben. Dann ging man auseinander, und auch diese Jahrestagung gehörte in Minutenschnelle der Vergangenheit an. Für Viele mag sie in diesem Jahre strapaziös gewesen sein, aber niemand wird sagen wollen, sie hätte schöner sein können.

Unser Aller Dank gilt:
den Verkehrsbetrieben München,
den Innsbrucker Verkehrsbetrieben,
der Achenseebahn AG,
der Krauss-Maffei AG,
der Stadt München für das schöne Prospektmaterial,
der Ausstellungsleitung der IVA, sowie
der Deutschen Bundesbahn für den Sonderzug, nicht zuletzt aber unseren Münchner Freunden Peter Wagner und Max Bierl für die hervorragende organisatorische Mithilfe, ferner auch unserem Freunde Hans Lehnhart, Wien, für die ausgehändigten Unterlagen über den Wagenpark Innsbruck. Auch Presse und Rundfunk sei an dieser Stelle für ihre Aufgeschlossenheit verbindlich gedankt.
Günter Stetza

Extrakt aus sieben Fahrten

von Dipl.-Ing. W. Biedenkopf, Würzburg

(Schluss aus DVA 249)

Oft habe ich mir schon überlegt, warum die Züge zwischen Mannheim und Karlsruhe so viel schneller fahren können als zwischen Mannheim und Frankfurt. Beide Strecken sind topfeben und haben kaum Krümmun-

gen, beide sind elektrifiziert. Jetzt weiss ich es: Die Gleispläne im Frankfurter Vorfeld sind so ungünstig, dass man ab Sportfeld nur noch mit 50—60 km/h dahinschleichen kann, nachdem die erste Weiche im krummen Strang befahren wurde. Nachein-