

Die „Traum-Tagung“ des VDVA 1966

Wenn man die Hochstimmung mit ihren Lob-, Fest- und Dankesreden beim traditionellen Tagungs-Ausklang als „Barometer“ für den diesjährigen Erfolg ansehen darf, so sei meine Überschrift von einer „Traum-Tagung“ wohl gerechtfertigt. Insofern mag man mir nachsehen, dass ich mit dem Ausklang begonnen habe, doch nun zum chronologischen Ablauf.

Wie immer, ging der eigentlichen, diesmal 4 Tage währenden Veranstaltung die VDVA-Mitgliederversammlung im Kolpinghaus zu Freiburg voraus, über die an anderer Stelle kurz berichtet wird. Doch war etwa die Hälfte der Teilnehmer schon auf „Tagungsreise“ unterwegs, denn diesmal hatte in **Karlsruhe** eine 2-tägige Vortagung unter Leitung unserer verdienstvollen Freunde Walter Vögele und Manfred Halle stattgefunden, die schon für sich ein glänzender Erfolg wurde. Am Dienstag, dem 2. August hatten unter der Schirmherrschaft der Karlsruher Verkehrsbetriebe Depotbesichtigungen, eine Rundfahrt auf dem Netz, die Besichtigung der umgebauten Turmbergbahn sowie ein Abendessen mit anschließenden Filmvorführungen stattgefunden, während am Vormittag des 3. August (Mittwoch) Pforzheim und die Albtalbahn das Ziel der etwa 50 bis 60 Teilnehmer waren, so dass Freiburg für Viele schon nicht mehr die 1. Tagungsstation war.

So kam es vielleicht, dass schon am Vorabend der Jahrestagung im geräumigen „kleinen“ Saal (der in Wahrheit riesengroß war) des Freiburger Kolpinghauses eine festliche und harmonische Stimmung herrschte, die dem Tagungsleiter äusserst wohltat, denn gerade in diesem Jahre war eine fast übermenschliche organisatorische Arbeit abzuleisten gewesen. Mag es auch das bevorstehende Programm gewesen sein, das Frohsinn und Gemütlichkeit auslöste — jedenfalls war schon an diesem Abend, an dem sich bereits Pressevertreter zu uns gesellten, zu spüren, dass unsere diesjährige Tagung besonders schön und vielgestaltig werden würde.

1. Tag

Diese fröhliche Stimmung konnte nun keineswegs durch die am Donnerstag früh einsetzenden Regengüsse beeinträchtigt werden, als wir — 95 an der Zahl — am Stadttheater-Stichgleis unseren aus einem Zwei-Wagen-Zug bestehenden Sonderzug für die traditionelle Rundfahrt bestiegen. Da das Freiburger Netz relativ klein ist, „schafften“ wir diese

im wahrsten Sinne des Wortes „feuchtfröhliche“ Rundfahrt mit Besichtigung der beiden Depots und der Werkstatt bequem bis zur Mittagspause. Ein Furore erlebte der im alten Depot Urachstrasse aufgestöberte Tw 2 im Originalzustand, der natürlich herausgefahren und massenweise fotografiert wurde. Nach der individuell gestalteten Mittagsrast brachten uns zwei Stadtwerke-Omnibusse zur Talstation der Schauinslandbahn, während dessen unser Gepäck bei den verschiedenen Hotels eingesammelt und in zwei Privatunternehmer-Busse verfrachtet wurde, die uns später in Richtung Lörrach brachten. Der Ausflug auf den Schauinsland war ein erhebender Genuss, zumal sich das Klima inzwischen auf „Schönwetter“ umgestellt hatte. Für viele der Teilnehmer war die Gondelbahnfahrt auf 1240 Meter Höhe ein sowohl landschaftlich als auch technisch einmaliges Erlebnis — oben wurde „Kaffeepause“ gemacht, doch planmässig und pünktlich ging es gegen 16 Uhr wieder zurück nach Freiburg, wo lediglich in die Privatbusse umgestiegen wurde, nicht ohne vorher Stichproben-Kontrollen des ohne unser Zutun verladenen Reisegepäcks gemacht zu haben — doch es fehlt kein Stück!

In rascher Fahrt kamen wir über die Autobahn in **Lörrach** an — Jubelrufe erschallten bereits in den Bussen angesichts der herrlichen alten grünen Wägelchen der „Lörracher Strassenbahn“, die nur auf dem Papier steht, denn in Wahrheit ist es ja die Linie 6 der Basler Verkehrs-Betriebe.

Nach einem kurzen, aber launig gehaltenen Vortrag eines Vertreters des Bürgermeistersamtes Lörrach über Gegenwart und Zukunftsaussichten der Lörracher Bahn marschierten wir mit unserem Gepäck durch Pass- und Zollkontrolle in die Schweiz ein, wo unmittelbar hinter dem Schlagbaum bereits ein Sonderzug der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), bestehend aus einem sechschigen Gelenktriebwagen mit Grossraumbeiwagen auf uns wartete und wir von Herrn Direktions-Sekretär Arber in so herzlicher Weise unter Aushändigung eines Tagungs-Päckchens empfangen wurden, dass durchaus von einem Höhepunkt dieses ersten Tagungstages gesprochen werden kann. Obgleich wir nur abgeholt wurden, damit wir mit unserem Gepäck bequem in unsere Quartiere gelangen konnten, wurden wir bereits durch Lautsprecheranlagen über Betrieb, Netz und Eigenart dieses bedeutenden Nahverkehrsunternehmens unterrichtet — wirklich ein Empfang, wie wir ihn in so grosszügiger Weise weder jemals erlebt

noch erwartet hatten — kein Wunder, dass die Verkehrsfreunde den zur freien Verfügung stehenden Abend bei allerbesten Laune verbrachten.

2. Tag

Obgleich es in der Nacht zuvor tüchtig geregnet hatte, schien am frühen Morgen, als wir uns auf dem Vorplatz des SBB-Bahnhofs in Basel erwartungsfroh versammelten, die Sonne — doch plötzlich erhob sich ein Jubelgeschrei, dass die Passanten ihre Köpfe auf uns richteten — was kam denn dort angefahren? Unser Sonderzug, bestehend aus einem alten zweiachsigen Triebwagen und zwei Aussichts-Beiwagen nach dem Motto „oben ohne“ — der Zug wurde natürlich sogleich gestürmt, denn so eine Attraktion hatte es auf unseren Tagungen noch nicht gegeben. Los ging die Fahrt, die Stimmung schlug fast ins Extatische um, aber sie erfuhr auch keinerlei Minderung, als während der Fahrt eine dicke Wolke einen Regenschauer ankündigte, der sich unmittelbar vor der Haltestelle „Brausebad“ entlud! Schirme wurden von den „Feiglingen“ im geschlossenen Triebwagen nach hinten durchgereicht und so fuhren wir etwa 10 Minuten in strömendem Regen durch die Basler Strassen, während die Passanten kicherten und ihre Köpfe schüttelten. Aber das war ja gerade der Clou dieser Fahrt! Ohne diesen Regenschauer wäre diese lustige Reise in den offenen Wagen — die der Basler mit „Badewännli“ bezeichnet — nur halb so schön gewesen. Wir befuhren die schönsten und interessantesten Strecken kreuz und quer durch die Stadt beiderseits des Rheins, machten Foto-Pausen an Depots und besichtigten ausgiebig die Werkstatt der BVB am Wiesenplatz und setzten dann unsere schöne Fahrt, diesmal jedoch mit „richtigen“ Sommerwagen in Richtung Gartenbad Eglisee fort, wo uns nicht nur ein Schwimmbassin erwartete, sondern auch ein opulentes Mittagssmahl, das die Basler Verkehrs-Betriebe spendiert hatten. Einige Teilnehmer liessen es sich nicht nehmen, ein erfrischendes Bad zu nehmen, denn längst schien die Sonne wieder und die zum Teil nass gewordenen Kleider waren inzwischen getrocknet.

Nach dieser Stärkung in einem ebenso netten wie ungewöhnlichen Rahmen wurden wir mit unserem Sonderzug zur Haltestelle Heuwaage gebracht, wo schon ein moderner Drei-Wagen-Zug der Birsigthalbahn bereit stand, mit dem wir eine genussreiche Fahrt durch französisches Hoheitsgebiet nach Rodersdorf machten, um auf dem Rückwege dem Depot dieser Bahn in Oberwil einen längeren Besuch abzustatten. Unnützlich zu er-

wähnen, dass das Klicken der Fotoverschlüsse der Teilnehmer das dominierende Geräusch dieses Tages war. Zurückgekehrt zur Endstation Heuwaage, verblieb uns eine kurze Zeit zur freien Verfügung, die dank der gewährten Freifahrtausweise sehr nützlich und ergiebig ausgekostet wurde, denn schon gegen 19 Uhr versammelten wir uns gemäss Programm im „Braunen Mutz“, wo das Nachtessen eingenommen und wir schon wieder „empfangen“ wurden, nämlich von 3 Delegierten des Modelleisenbahn-Club Basel, die uns schubweise zu ihrer extra für unseren Besuch hergerichteten Gross-Modellanlage auf dem Güterbahnhof Wolf geleiteten.

Diese Anlage war ein neuer Höhepunkt in unserem Tagungsprogramm, denn mit einer unwahrscheinlichen Ausdehnung und 3 verschiedenen Spurweiten bot diese Modelleisenbahnschau ungefähr alles, was einem Verkehrs-Amateur in der lebhaftesten Fantasie vorschwebt; wir waren einfach hingerissen und konnten nur staunen. Herr Dr. Hund als Vorsitzender des MCB gab uns in einem recht anschaulichen Vortrag einen Überblick über Entwicklung, Stand und Zukunftsaspekte dieser grössten Modellbahnanlage in der Schweiz, an den sich denn der praktische „Betrieb“, zum Teil mit richtigen dampfbetriebenen Lok, anschloss. Obgleich wir uns alle vorgenommen hatten, früh zu Bett zu gehen — denn am nächsten Morgen sollte es ja um 6.47 Uhr auf die „grosse Fahrt“ gehen — wurde es dennoch fast Mitternacht, bis wir uns von dieser faszinierenden Modelleisenbahnanlage trennen konnten.

3. Tag

Zwei für den VDVA reservierte und deklarierte Sonderwagen in einem fahrplanmässigen Schnellzug nach Chiasso — Milano füllten sich mit pünktlichen Verkehrsfreunden, die eine Reise antraten, die sich für wahr zu einem Superlativ in der Geschichte unserer Gemeinschaft entwickelte. Nachdem der Tagungsleiter die Vollzähligkeit der Teilnehmer festgestellt und die Räder sich in Richtung Olten — Luzern zu drehen begonnen hatten, wurde zunächst das Quiz-Preisraten durchgeführt, das eigentlich schon am 1. Tage auf der Omnibusfahrt von Freiburg nach Lörrach stattfinden sollte, aber aus terminlichen Gründen aufgeschoben werden musste. Nichtsdestoweniger wurde diese Aktion aber auch noch auf unserer Sonderfahrt mit Vergnügen aufgenommen, zumal die Strecke bis Luzern noch keine besonderen landschaftlichen oder eisenbahntechnischen Sehenswürdigkeiten bot — 6 knifflige Fragen wurden gestellt und 10 Preise verteilt — es war ein lustiges Rätselraten

um die Bereicherung unserer Amateur-Kenntnisse.

In Luzern gesellte sich ein Vertreter der SBB zu uns, der fortan die Lautsprecheransage übernahm und unsere Betreuung in so vorbildlicher Art vollzog, dass wir immer nur nach links oder rechts herauszuschauen brauchten, wo es etwas Besonderes zu sehen gab, denn die Gotthardbahn ist ein Phänomen nicht nur für jeden Laien-Reisenden, sondern vor allem für einen ohnehin begeisterten Verkehrs-Amateur. Als dann noch der Aufruf durch den Lautsprecher erging, dass die Tagungsteilnehmer auf der Lokomotive mitfahren könnten, erlebte die Begeisterung einen weiteren Höhepunkt und der Tagungsleiter hatte alle Mühe, die einzelnen „Lok-Mitfahrt-Gruppen“ einzuteilen, aber er schaffte auch dies, denn es konnten auf dieser Hin- und Rückfahrt von Luzern nach Lugano und zurück immerhin 68 Teilnehmer in den Genuss einer Mitfahrt auf der Lok kommen! Es ist an dieser Stelle weder Platz noch Möglichkeit, die überwältigenden Eindrücke dieser zweimaligen Gotthard-Reise auch nur annähernd zu schildern, das muss der „Mund-Propaganda“ vorbehalten bleiben, allein soll der fast 4-stündige Aufenthalt in dem sonnenüberstahlten Lugano bei meiner Schilderung nicht zu kurz kommen.

Was die Tagungsteilnehmer in dieser knappen Zeit — genau von 11.14 Uhr bis 14.58 Uhr — alles gesehen, erlebt und „mitgenommen“ (bitte nicht wörtlich auffassen) haben, das grenzte ans Wunderbare! War schon die vorbereitete Sonderfahrt mit Sommer-Beiwagen der zum Tode verurteilten Strassenbahn Lugano — Cadro — Dino ein Hochgenuss mit pausenlosen Foto-Motiven links und rechts der Trasse, so haben es einige Verkehrsfreunde fertig gebracht, darüber hinaus noch einige andere Bahnen abzufahren, eine Bootsfahrt auf dem Luganer See zu unternehmen, Einkäufe an Souvenirs zu tätigen und auch noch gemütlich und sogar billig (!) zu Mittag zu essen und dennoch pünktlich um 14.58 Uhr auf dem Bahnsteig zurückzusein. Unser in Lugano wohnender Freund Günther H. Metzeltin hatte sich während dieses Aufenthaltes in herzlicher und aufgeschlossener Weise als Informant und Dolmetscher betätigt, so dass ihm viele dankbar nachwinkten, als unser Zug diesen prachtvollen Ort wieder verliess. Die Rückfahrt begann allerdings tumultuös, da der Zug mit „unseren“ Sonderwagen — und mithin „unserem“ Gepäck erst an dritter Stelle kam und der Bahnsteig — es war Samstag Mittag — brechend überfüllt war — aber niemand war falsch eingestiegen

und alle trafen sich wieder im richtigen Waggon.

In Luzern wieder angelangt, stand schon ein Gepäckkarren bereit, um unsere zahlreichen Koffer und Taschen aufzunehmen, die sich später in unserem Sondertriebwagen „Doppelpfeil“ wieder fanden, denn für uns galt es, so schnell wie möglich zum „Verkehrshaus der Schweiz“ zu fahren, um diesem sehenswerten Museum einen abendlichen Besuch abzustatten. Auf dem Dampfer „Rigi“ war bereits das Nachtessen vorbereitet, so dass wir nach dieser willkommenen Stärkung noch einen kurzen Rundgang durch das moderne Verkehrshaus unternehmen konnten, in dessen Verlauf wir einen sehr schönen Überblick über das hier Geschaffene bekamen. Da unser Nachtquartier jedoch in Bern war, mussten wir schleunigst wieder in Richtung Hauptbahnhof zurück, aber ein inzwischen bestellter Sonder-Obus der Städtischen Verkehrsbetriebe Luzern brachte uns pünktlich zu unserm schon bereitgestellten Doppelpfeil, den wir nun bis zum Ende unserer grossen Rundreise behalten sollten. In rascher Spätfahrt ging es nach Bern, wo die inzwischen telefonisch benachrichtigten Hotels aufgesucht wurden, und jeder Teilnehmer konnte sich zu seiner wohlverdienten Ruhe begeben.

4. Tag

Man sollte es nicht für möglich halten — man konnte ausschlafen! (Hat es das jemals auf unseren Jahrestagungen gegeben?) Denn erst um 9 Uhr versammelten wir uns in der Halle des Berner Hauptbahnhofes, wo wir von Herrn Amstein der SBB erwartet und aufs herzlichste begrüsst wurden. Das Programm begann mit der Besichtigung dieses seit Jahren in Umbau und Modernisierung befindlichen Hauptbahnhofs, wobei wir einen hervorragenden Eindruck von der planvollen und vernünftigen Baupolitik in der Schweiz erhielten — der Ausblick vom Dachgeschoss auf Stadt und Kette des Berner Oberlandes war nicht weniger attraktiv als die neuen Tiefbahnsteige der Vorortbahnen, die in früheren Jahren auf offener Strasse vor dem Bahnhof rangieren mussten. Herr Amstein begleitete uns den ganzen Tag über und wurde nicht müde mit der Ansage durch Lautsprecher oder der Beantwortung der unzähligen Fragen aus den Reihen der Tagungsteilnehmer.

Unsere Doppelpfeil-Reise, bei der es als ungemein angenehm empfunden wurde, dass ein ständiger Wirtschaftsbetrieb mit uns fuhr, so dass also jederzeit Brötchen, Schokolade, Getränke u.a.m. „getankt“ werden konnten, führte uns sogleich wieder in die

grossartige schweizerische Bergwelt, aber wieder ganz anderen Charakters als es bei der Gotthardfahrt der Fall war. Über Thun und Spiez und durch den Lötschberg-Tunnel gelangten wir alsbald in das Wallis hoch oben über dem sonnenüberglitzerten Rhônetal, dem wir bis nach Brig folgten, wo wir bei einem rd. 1-stündigen Aufenthalt Gelegenheit hatten, die Fahrzeuge der dort beginnenden Furka-Oberalp- und Brig-Visp-Zermatt-Bahn zu sehen und natürlich zu fotografieren — das Wetter war prachtvoll, es hätte nicht schöner sein können. Die Weiterfahrt ging nunmehr „unten“ entlang, also durch das Rhônetal mit seinen zahlreichen Nebenbahnen und Bergmassiven bis nach Montreux, wo wiederum ein Halt eingelegt wurde, da dieser Bahnhof ein wahres Eldorado für den Verkehrsfreund ist. Manche jedoch machten auch einen gemütlichen Bummel auf der Promenade entlang des Genfer Sees und genossen die eigenartige und wunderbare Vegetation dieses gesegneten Landes. In Montreux stiegen wir nun auf einen Schmalspur-Sonderzug der „Montreux-Oberland-Bernois-Bahn“ um, brauchten uns aber dennoch überhaupt nicht um unser Gepäck zu kümmern, da dieses mit unserem Doppelpeil als Leerfahrt inzwischen nach Palézieux weitertransportiert wurde.

Die Höhenfahrt mit unserem „Schmalspur-Express“ von Montreux hinauf über Bulle nach Palézieux war ein weiterer Höhepunkt unserer unvergleichlich schönen Reise, denn allein die Ausblicke auf der Steigung von Montreux hinauf bis nach Montbovon auf den Genfer See hinab mit immer grösseren Höhenunterschieden gehörten zweifellos zu den grossartigsten Attraktionen unseres Fahrtprogrammes. Dass auch hier ständige Informationen und Erklärungen zur Landschaft und zu den Bahnen gegeben wurden, sei nur am Rande miterwähnt. In Palézieux angekommen, stand unser braver Doppelpeil schon bereit, um mit uns den letzten Reiseabschnitt über den Jura via Lyss und

Delémont nach Basel zurückzulegen. Als wir dann schliesslich wieder auf dem Bahnhof SBB in Basel ankamen, waren viele Teilnehmer so überwältigt und hingerissen von dieser Reise, dass sie einfach nicht die Worte finden konnten, mit denen sie ihre Stimmung hätten zu Ausdruck bringen wollen. Und so kam es schliesslich, dass — wie am Anfang erwähnt — der im „Matterhornsaal“ des SBB-Buffets arrangierte Tagungsausklang zu einer einzigartigen und in dieser spontanen Form nie zuvor dagewesenen Lobeshymne kam, die mit grosser Dankbarkeit von seiten des Tagungsleiters quittiert wurde.

Die „Traum-Tagung“ von 1966 war zu Ende — und es verbleibt nur die Erinnerung an ein Märchen, das bekanntlich anfängt „es war einmal . . .“

Mit allen Verkehrsfreunden, die in diesen schönen Tagen von dem erhabenen Gefühl erfüllt waren, einer echten Gemeinschaft Gleichgesinnter anzugehören, möchte ich daher auf diesem Wege nochmals allen jenen Stellen herzlich danken für ihre Unterstützung um das Zustandekommen und den erfolgreichen Abschluss unserer Jahrestagung 1966, nämlich

den Stadtwerken Karlsruhe, Verkehrsbetriebe,
der Albtal-Verkehrs AG,
den Stadtwerken Freiburg (Breisgau), Verkehrsbetriebe,
dem Bürgermeisteramt Lörrach,
den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB),
der Birsigthalbahn,
dem Modelleisenbahn-Club Basel,
den Schweizerischen Bundesbahnen,
dem Verkehrshaus der Schweiz, Luzern, und
der Strassenbahn Lugano-Cadro-Dino,

nicht zuletzt aber auch Presse und Rundfunk für ihre Aufgeschlossenheit und ihre aufklärenden Berichte und Sendungen.

Günter Stetza

WAGENPARK-STATISTIK

a) Strassenbahnen:

Berlin: Weitere Verschrottungen bei BVG-West: Bw 635, 867, 870, 1501, 1503, 1505, 1506, 1516, 1518, 1524, 1528, 1536, 1539, 1543 und 1549. BVB

Dortmund: Weitere Verschrottungen: Tw 106, 109, 153, 156, 167, 173, 237 und 239 sowie Bw 582, 584, 598, 604, 607, 611, 615, 647 und 653. Pfaff

Dresden: Tw 601, 813, 899, 972, 973, 983 und 996 = a. Pfaff

Düsseldorf: Arb.-Tw 591, 564, 89 und 1153 sowie Arb.-Bw 1328, 1329, 1390 und 1560 = a. Tw 1935 = a, Tw 575, 579 und 588 = Arb.-Tw. Walkting

Köln: 4x Tw 1141—1165 und 4x Bw 2141—2161 (DWM) sind zum Verkauf nach Alexandria (Ägypten) vorgesehen.

Nürnberg: Tw 810, 814, 817, 821, 840 und 854 sowie Bw 1106, 1154, 1155, 1164, 1175, 1186, 1189 und 1190 = a, somit alle Bw der 1100er Serie verschwunden. Dillmann