

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens und Organ des „Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA). Verlag: Günter Steha, Essen (Ruhr), Henricstrasse 71. Ruf: Essen 31328

Abonnementspreis: Vierteljährlich DM 4,- (Einzelnummer DM 1,50). Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Steha, Essen 45751. **Für Österreich:** Jahresabonnement 48 Schilling, zu überweisen auf Konto 109070 Postsparkassenamt Wien. **Für Großbritannien:** Jahresabonnement sh 27/-, zu überweisen auf Konto 6546 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

13. Jahrgang

FEBRUAR 1958

Nr. 159

In Elm ist es still geworden . . .

Wer um die Jahrhundertwende in Deutschland herumreiste, kannte den Bahnhof Elm. Allen Globetrottern in der Generation unserer Grossväter war dieser Bahnhof bei Schlüchtern so vertraut wie die grossen Eisenbahnstationen von Leipzig, Frankfurt oder Paris. Dass heute, ein halbes Jahrhundert später, der Bahnhof Elm gerade noch im Kreis Schlüchtern den Benutzern der Eisenbahn vertraut ist, verdankt er eigentlich nur dem Distelrasen-Tunnel bei Schlüchtern. Dieser nämlich setzte vor fünfzig Jahren den Schlussstrich unter ein glanzvolles Kapitel Dorfgeschichte.

Bis zur Eröffnung der Tunnelstrecke mussten nämlich nicht nur die gewöhnlichen Züge, sondern damals auch die Sonderzüge der Könige und Großherzöge auf dem Elmer Bahnhof „Kopf machen“, wie die Eisenbahner bekanntlich den Lokwechsel auf Sackbahnhöfen bezeichnen. Elm war damals der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt Deutschlands, denn hier trafen sich rein zufällig das norddeutsche, das mitteldeutsche und das süddeutsche Eisenbahnnetz, als es noch keine Reichsbahn und keine Bundesbahn gab.

Weil der Lokomotivwechsel damals beträchtlich länger dauerte als heute in irgend einem grossen deutschen Kopfbahnhof, wurde der Wartesaal von Elm zu einem

Treffpunkt der grossen und der kleinen Welt, Kaiser und Könige, Fürsten und Grafen, Bauern und reisende Handwerksburschen, Künstler und Hochstapler — kurzum, die ganze Gesellschaft der sogenannten „guten alten Zeit“ vertrat sich nach langer und strapaziöser Bahnfahrt in Elms Wartesaal die Beine.

Nur weil ein Zufall, nämlich das Fehlen eines Generalplanes für das deutsche Eisenbahnnetz, damals dem Bahnhof Elm seine Bedeutung verliehen hatte, musste sie schliesslich auch über Nacht verblassen, als die Züge nach Inbetriebnahme des Distelrasen-Tunnels von Nord nach Süd im Bahnhof Elm durchfuhren. Dennoch blieb ein Abglanz der grossen Zeit zurück: Elm wurde zu einem regelrechten Eisenbahnerdorf, auch die Söhne und Enkel zogen den blauen Rock mit dem geflügelten Rad an und wurden Eisenbahner — es entstand ein Eisenbahn-Betriebswerk. Noch heute ist es im Raum zwischen Frankfurt und Fulda das grösste.

An die grosse Zeit des Bahnhofs Elm erinnert auch das weitverzweigte Schienennetz — noch zwanzig Gleise liegen, auf denen sich heute die Güterzüge verschnaufen und Wasser nehmen, wenn Schnell- und Eilzüge vorüberfahren.

(Entnommen aus dem „Wiesbadener Tagblatt.“)
Scheyrer

Am 25. Januar 1958 ist unser Verkehrsfreund

ERWIN ROCK

unerwartet einem alten Herzleiden erlegen, nachdem er noch am Tage zuvor seinen Führerschein erworben hatte.

Mit ihm ist ein Verkehrsfreund von uns gegangen, der, schon zu den älteren an Jahren gehörend, sich bis zuletzt das Kind im Manne bewahrt hat. Ein alter Bastler — er baute z. B. eine Schwebbahnanlage — und seine ganze Freude war eine Märklin HO-Bahn, zu der er sich jede Weihnachten mit den neuesten Märklin-Modellen selbst bescherte.

Erwin Rock fehlte auf keiner Jahrestagung unseres Verbandes oder einer Zusammenkunft der Düsseldorfer Verkehrsfreunde. Völlig anspruchslos, immer guter Laune, obgleich er auch seine Sorgen hatte, stets hilfsbereit, wenn es galt, aus seiner grossen Postkartensammlung dieses oder jenes Bild zur Verfügung zu stellen, genügte es ihm, „dabei zu sein“.

Wo es in seiner Heimatstadt Wuppertal etwas zu photographieren gab, tauchte er auf seinem klapperigen Fahrrad auf; war der Weg zu weit, kam er mit Strassenbahn oder Autobus, ohne oder mit seinem treuen Hund „Rino“, der daran gewöhnt war, in einem Sacke mitzureisen. Oder man sah ihn in seinem Garten am Bahndamm, Listen und Bleistift in der Hand, um seine Beobachtungen zu fixieren.

Mit Erwin Rock ist ein Mann mit immer gleicher Begeisterung für alles, was auf Schienen fuhr, sei es Eisenbahn oder Strassenbahn, dahingegangen, den wir nicht vergessen wollen.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Jahrestagung 1958 der deutschen Verkehrs-Amateure in Essen

Als Termin der diesjährigen Jahrestagung in Essen kann der **7. bis 9. August 1958** genannt werden, während — wie alljährlich — am Abend des 6. August (Mittwoch) das zwanglose Beisammensein der eintreffenden Teilnehmer stattfinden und im Laufe des Nachmittags die satzungsgemässe Mitgliederversammlung abgehalten werden wird. Einzelheiten über Ort und Zeit werden selbstverständlich rechtzeitig bekanntgegeben.

Das **vorläufig** in Aussicht genommene Programm sieht vor:

1. Tag: 13-Städte - Strassenbahnrundfahrt auf Meterspurnetzen ohne Umsteigen durch das Ruhrgebiet mit eingeschalteten Pausen für Besichtigungen, Mahlzeiten usw.
2. Tag: vormittags: Besuch der Lokomotivfabrik Fried. Krupp AG, nachmittags: Besichtigung von Einrichtungen der DB-Ruhr-Elek-

trifizierung, nach Möglichkeit mit Sonderfahrt.

3. Tag: Ausflug nach Wuppertal, Besichtigung der Schwebbahn-Einrichtungen sowie der zum Tode verurteilten Zahnradbahn zum Toelleurm, Gemeinsame Rückfahrt nach Essen und Ausklang der Tagung.

Tagungsgebühr wiederum DM 8,—; Anmeldungen brauchen noch nicht vorgenommen zu werden, da mit DVA 161 (April) ein besonderes Anmeldeformular zwecks Ausfüllung und Einsendung verschickt wird, da dieses Verfahren die organisatorische Arbeit des Tagungsleiters beträchtlich vereinfachen dürfte. Verkehrsfreunde, die den DVA **nicht** beziehen, aber dennoch an der Jahrestagung teilzunehmen wünschen, werden gebeten, das Anmeldeformular beim Herausgeber anzufordern. Stetza.

Studienreise nach Spanien

Die „Nederlandsche Vereeniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen“ veranstaltet in der Zeit vom 27. September bis 12. Oktober 1958 in Zusammenarbeit mit der spanischen Vereinigung „Asociacion de Amigos del Ferrocarril“, Madrid, eine 14tägige Studienreise nach

Spanien. Das vorläufige Programm sieht vor: Besichtigung der Eisenbahnbetriebe in Nord-Spanien, u. a. der elektrifizierten Baskenländischen Schmalspurbahnen. In Madrid sollen die Betriebseinrichtungen der RENFE besucht werden, eine Besichtigung des TALGO-Zuges ist gleichfalls vorgesehen. Weitere im Programm vorgesehene Städte sind: Valladolid, Segovia und Toledo, die Rückreise erfolgt über Zaragoza oder Barcelona.

Die spanischen Eisenbahnfreunde legen grossen Wert darauf, dass die Studienreise einen internationalen Charakter gewinnt, um so aufgeschlossener und entgegenkommender dürften die Verkehrsbetriebe und Behörden den Teilnehmern gegenüber sein. Daher wurden die Amateur-Vereinigungen in Belgien, Frankreich, Holland, Deutschland und in der Schweiz gebeten, ihrerseits für diese Fahrt zu werben und die entsprechenden Delegationen zusammenzustellen. Obgleich über die entstehenden Unkosten z. Zt. leider noch nichts gesagt werden kann, wäre es erwünscht, durch zunächst unverbindliche Anmeldungen das Interesse bzw. den Umfang der Beteiligung schon ungefähr abschätzen zu können. Stetza

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Für das Jahr 1958 sind folgende Veranstaltungen und Besichtigungen vorgesehen (Änderungen vorbehalten):

- 15. od. 22. 3. Besichtigung der Strab Mülheim-Ruhr
- 22. 2. Besichtigung d. Stadtwerke Rheydt
- 26. 4. Besichtigung der Köln-Bonner Eisenbahnen, Güter- und Hafenebetrieb
- 31. 5./1. 6. Fahrt nach Rotterdam mit Besuchen der RET und RTM
- 21. 6. Besichtigung der Iserloher Kreisbahn
- 20. 9. Besichtigung der Hagener Strab
- 18. 10. Vortrag des Herrn Poeschel, Düsseldorf
- 15. 11. Vortrag des Herrn D. Vogt, Aachen, über Verkehr im Aachener Raum

Vorgesehen ist ferner noch eine Besichtigung der Nord-Süd-Bahn im Berrenrather Braunkohlenrevier, evtl. mit der Roddergrube.

Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an: Herrn Peter Boehm, (22a) Düsseldorf-Gerresheim, Neviges-Straße 1.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen

Die **Peine-Ilseder Eisenbahn AG** stellte drei neue 2x MAN-Diesel-Tw in Dienst (VT 2 + VS 6 + VT 4). An Werktagen fährt dieser Zug im Auftrage der DB folgenden Kurs: Peine-Hannover (Zug-Nr. 4180), Hannover - Braunschweig (4181), Braunschweig - Hannover (4182), Hannover - Vorsfelde (4183), Vorsfelde - Wolfsburg (4184), Wolfsburg - Hannover (ET 1026), Hannover - Wolfsburg (ET 1027), Wolfsburg - Hannover (4186), Hannover - Braunschweig (4187), Braunschweig - Peine (4188). An Samstagen entfallen die Züge 4183/84 und 1026, stattdessen verkehrt ein Zugpaar 4185/84 Hannover - Peine und zurück.

Zimmer

Die **Südstormarnsche Kreisbahn** hatte am 18. 12. 1957 ihr 50jähriges Jubiläum. Bekanntlich ist die Bahn in der VHH aufgegeben und dann zwischen Trittau und Glinde abgebaut worden. Auf dem Reststück nur noch Güterverkehr, der Personenverkehr wird durch Busse bedient. HVA

b) Strassenbahnen und

Omnibusse:

Bremen: seit 5. 1. 58 Verlängerung der SL 6 über 1000 m lange Neubaustrecke Gast-

feldstrasse bis zur neuen Endstelle Kirchweg (Einzelwagen alle 7,5 — 10, während HVZ alle 6 Min.). H, Christ/Vehlber

Dortmund: zur Meldung DVA 151, S. 1176: Nach Beendigung der Brückensperrung ab 20. 2. OmL 65 Brambauer — Groppenbruch — Mengede — Oberrnette — Westerfelde, und OmL 68 Ickern — Mengede — Schwierringhausen — Holthausen — Lindenhorst — Fredenbaum. Cadenbach

Hamburg: seit 1. 10. 57 Obus-Verkehr stillgelegt, L 42 auf Om-Betrieb umgestellt. HVA

Hannover: Als Termin für die Stilllegung der Strecke Sarstedt — Hildesheim der SL 11 wurde nunmehr der 27. Mai 1958 festgesetzt. Lefèvre/Zimmer

München: seit 2. 12. 57 SL 17 während der HVZ vom Wettersteinplatz über Tiroler Platz bis Karolinger-/Ecke Harlachinger Str. verlängert. Bierl

Oberschlesien: zur Meldung Boehm, DVA 158, S. 1232: Handelt es sich bei der Strecke Martinau-Stollarzowitz, die von der SL 32 befahren wird, nicht auch um eine Neubaustrecke? Auf einer Karte aus dem Jahre 1933 fand ich zwei im Bau befindliche Strab-Strecken verzeichnet: Bogutschütz-Laurahütte und Schoppinitz - Eichenau - Laurahütte. Sind diese Strecken jemals vollendet

worden? Nach dem Linienplan werden sie jedenfalls nicht befahren. Zimmer

Tilsit: Nach langen Mühen konnte festgestellt werden, dass Tilsit **keinen** Obus besass. „Der Irrtum rührt wohl daher, dass die doppelspurige Fahrleitung der Strab zwischen Hohes Tor und Kalkappen auch nach Errichtung der Om-Linie Hohes Tor — Senteinen (12. 10. 37) noch längere Zeit bestehen blieb“, so teilte mir Herr Verwaltungs-Inspektor Kulins mit. Hellmann

c) Schnellbahnen:

Berlin: Lt. einem Abschlußbericht der am 12. 13. 12. 57 in Berlin (Ost) stattgefundenen Tagung der Kammer der Technik ist der

Bau einer neuen U-Bahnstrecke nach Weisensee und die Verlängerung der bereits bestehenden U-Bahnstrecken nach Pankow und zum neuen Tierpark in Friedrichsfelde vorgesehen. M. Krafft

Hamburg: Bei der Hamburger U-Bahn wurde das neue Unterwerk in Schmalenbek am 1. 11. 57 in Betrieb genommen. HVA

d) Wasserverkehr:

Hamburg: Die Barkassen „Grevenau“ und „Mühlenau“ der Alsterschiffahrt sollen verkauft worden sein. Der Verstärkungsbetrieb zur Saarlandstrasse ist eingestellt worden. HVA

WAGENPARK-STATISTIK

Amsterdam: neu 6x Gl-Tw 571—574.

OdR

Bielefeld: neu 6x Gl-Tw 227 (DÜWAG).
Stock

Bremen: neu 3x Gl-Tw 920—925 und -Bw 1920—1925, Gl-Tw 901 umgebaut, vordere Stirnwandscheibe den übrigen Gl-Tw angeglichen. Bw 1253, 1255, 1256 und 1267 = a. H. Christ

Brüssel: neu PCC-Tw 7129 — 7156.

Jonas

Cottbus: neu 2x Tw 47 — 51 (LOWA, Typ 57).
Stock

Duisburg: Z. Zt. findet Umbau der AT 209 — 217 und 433 — 442 (ex Meterspur) zu Gl-Tw mit folgender Neunummerierung statt: 209—217, 225, 228, 218, 221, 227, 222, 223, 224, 219, 220. Bisher in Betrieb 209, 210, 213, 215, 222 und 224. Stock

Frankfurt-Main: neu 4x Gr-Tw 241—242 und -Bw 1241 — 1242 (DÜWAG), mithin Auslieferung abgeschlossen. Weitere Ausmusterungen: Tw 100, 251 (ex 209), 260 (ex 310), 261 (ex 321), 350, Bw 605, 617, 618, 619, 635, 705, 713, 738, 744, 758, 770, 833, 835, 853, 856, 862, 864, 914 und 915 sowie Arb.Tw 2014. Tw 360 = Arb.Tw. 2014 (III).

Michelke/Steinberger

Den Haag: folgende Wagen wurden ausgemustert: Tw 24, 62—66, 87—94, 96—101, Bw 151—156, 500—504, 506—526, 550, 551, 553—570. OdR

Hagen: neu 2x Tw 338—340 (Verbands-tp) und 4x Gr-Tw 50—52 (DÜWAG) für SL 11 nach Breckerfeld, ferner neuer Schienenreinigungs-Tw 316. Tw 26 und 28 sowie Bw 145—146 wurden in eigener Werk-

statt mit neuem Wagenkasten versehen. Kelzenberg

Hamburg: PCC-Tw 3060 wurde im Dezember 1957 aus dem Betrieb gezogen und versandbereit gemacht. Am 14. 12. 57 wurden die Bw 50 und 51 der Klb Ohlstedt — Wohldorf (2x m. off. Plattformen) an eine Schrottfirma verkauft, jedoch konnten der Wagen 51 sowie die Sitzbänke des anderen Wagens, der am 30./31. 12. unter dem Vorschlaghammer endete, von einem Hamburger Verkehrsfreund erworben werden. HVA

Hannover: neu 4x Gr-Tw 445—450 und -Bw 2004 — 2012 (mit Motoren). Zimmer

Kiel: neu 4x Gr-Tw 241—245 (DÜWAG, Ein-Richtungs-Wagen.) Greggersen

Leipzig: nach Abschluß der LOWA-Bw-Serie 801—886 neu: LOWA Bw 887—906 (Gotha, Typ 1957). Stock

Mannheim-Ludwigshafen: Tw 39 = a, Tw 45 = ArbWg, Tw 58 = ArbTw 1302, Tw 149 = ReklWg. Bw 589, 592, 593, 596, 601, 606, 608 und 628 = a. Irschlinger

München: neu 3x Gr-Tw 910—912 und -Bw 1737 — 1739 (Rathgeber). Bierl

OEG: neu 4x Bw 165—168 (Rastatt).

Irschlinger

Offenbach: Tw O11 (I) erhielt als Jubiläumswagen seine Ursprungsnummer 15 (eine Seite) und 1015 (andere Seite).

Michelke

Paderborn: Tw 21, 23, 24, 26 sowie Bw 65 (ex Tw 15) und Bw 71 = a. Ellok 102 ist gleichfalls nicht mehr vorhanden, es konnte jedoch nicht festgestellt werden, ob gleichfalls verschrottet oder verkauft. Stock

Rotterdam: neu 6x Gl-Tw 240—244.

OdR

Wagenpark-Geschichte Essen (Schluss): Arbeitswagen:

Die folgenden bereits erwähnten ArbTw wurden ausgemustert: 1222 (ex 602), 1226 (ex 646), 1227 (ex 652), 1228 (ex 651), 1229 (ex 661), 1233 (ex 642), 1235 (ex 601), 1237 (ex 624), 1241 (ex 609), 1247 (ex 607), 1248 (ex 608), 1252 (II) (ex 612), 1253 (ex 617), 1254 (ex 629).

Folgende ArbTw. gingen **nicht** aus Personen-Tw hervor:

Tw	501 Bj.	1906	=	1201	=	a
	500 Bj.	1907	=	1200	=	1232 = a
	503 Bj.	1924	=	1203	(Schienenreinig.)	
	515 Bj.	?	=	1215	=	a (Schienenr.)
	1221 Bj.	?			Kranwagen	
	1224 Bj.	?			Schienenreiniger	
	1243 Bj.	?			Schienenreiniger	
	1202 (II) Bj.	?			Ellok	
	1250 (II) Bj.	?			ex NBM (Holland) 59	
	1251 (II) Bj.	?			ex NBM (Holland) 61	= a

Zusammenfassende Neuenummerung seit 1956:

1200 (II) (ex 670)	Lehrwag.	=	971
1202 (II)	Ellok	=	972
1221	Kranwagen	=	973
1203	Schienenreiniger	=	974
1243	Schienenreiniger	=	975
1224	Schienenreiniger	=	976
1258		=	977
1259	(ex Remscheid 39)	=	978
1204		=	979
1250 (II)		=	980
1260	(ex Remscheid 34)	=	981
1261	(ex Remscheid 33)	=	982
1262	(ex Remscheid 36)	=	983
1263	(ex Remscheid 37)	=	984
1256		=	985
1255		=	986
1257		=	987
1253		=	988 = a (s. ob.)
1252		=	989 = a (s. ob.)
1227		=	990

ALLGEMEINES

Auf Anregung eines Verkehrsfreundes sollen in dieser neugeschaffenen Rubrik Anregungen und Anfragen von DVA-Lesern zum Abdruck gebracht werden, die allgemeinen Charakter haben und sich nicht in anderen Rubriken unterbringen lassen. Wir beginnen heute mit der Veröffentlichung von fünf Zuschriften:

Biche: Im Anschluß an die interessante Notiz des Herrn Biedenkopf in DVA 156, S. 1220, schlage ich vor, eine kurze Zusammenstellung der Triebwagen-Typen-Nummern im DVA zu bringen, diese würde sicher allgemeines Interesse finden. Vielleicht können auch die Nummernreihen der alten Vorkriegs-Schnelltriebwagen (2- bis 4-teilig) genannt werden.

(Wer möchte den Wunsch des Herrn Biche im Interesse auch vieler anderer Verkehrsfreunde erfüllen?)

Kampfenkel: Da gerade die Kleinbahnen für den Eisenbahn-Amateur besonders reizvoll sind, würde ich es begrüssen, wenn in einem der nächsten Leitartikel einmal alle Verkehrsfreunde aufgerufen würden, zu „retten, was noch zu retten“ ist, d. h. so viel wie möglich von diesen meist sehr originellen Fahrzeugen und Anlagen in Bild und Beschreibung festzuhalten. Dazu sollten besonders auch jene Verkehrsfreunde aufgerufen werden, die an sich keine Klb-Interessenten sind, aber vielleicht in ihrer nächsten Umgebung eine Klb haben (oder auf Reisen Foto- oder Besichtigungsmöglichkeiten haben). Um die

Fotokosten niedrig zu halten, würde es völlig genügen, nur Negative anzufertigen und diese dann den zahlreichen Klb-Sammlern gegen Kosten-Erstattung zur Verfügung zu stellen.

(Wer schreibt diesen wünschenswerten Leitartikel und nimmt zu der Anregung des Verkehrsfreundes Kampfenkel Stellung?)

Dutzer: Unsere österreichischen Kollegen würden Lokstände und Stationierungen der DB interessieren. Wer wäre bereit, mir die entsprechenden Angaben zu machen? S. a. mein Inserat in DVA 158.

Todd: Gibt es ausser den Ruhr-Lippe-Eisenbahnen noch andere Eisenbahnen mit Personenverkehr, die **nicht** im Kursbuch verzeichnet sind?

N. Müller: Es gibt eine stattliche Anzahl deutscher Städte, deren Einwohnerzahl die Einrichtung eines Omn-Ortsverkehrs lohnend macht. Sicherlich bestehen dort auch zum allergrößten Teil private Betriebe, von denen aber leider wenig bekannt ist und über die man nirgends nachlesen kann. Wäre es nicht einmal möglich, unter den Verkehrsfreunden eine Anfrage über die privaten Verkehrsunternehmen ihres Bereiches durchzuführen, deren Ergebnis, das nur Namen des Trägers und Zahl der betriebenen Linien zu enthalten braucht, im DVA abgedruckt werden könnte?

Wenn man 35 000 Einwohner als unterste Grenze nimmt, so handelt es sich nach meinen Unterlagen um folgende Städte

ohne ein öffentlich-rechtliches Verkehrsmittel (Ruhrgebiet ausgenommen):

Amberg, Bergisch-Gladbach, Cuxhaven, Delmenhorst, Elmshorn, Friedrichshafen, Göppingen, Heidenheim, Hürth, Itzehoe, Kempen, Leverkusen, Lippstadt, Ludwigsburg, Lüdenscheid, Lüneburg, Marl, Neu-

münster, Nordhorn, Rendsburg, Salzgitter, Schwäbisch - Gmünd, Speyer, Straubing, Tübingen, Weiden, Wetzlar.

Angaben für Ludwigsburg, Tübingen und Wetzlar besitze ich, in Speyer verkehrt lediglich eine Omn-Linie im Außenverkehr, doch soll ein städtischer Verkehrsbetrieb eingerichtet werden.

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

De Stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen, von Jr. S. Overbosch. Dieses neue Buchwerk, auf welches bereits mehrfach an dieser Stelle hingewiesen wurde (vgl. DVA 150, S. 1168 und 157, S. 1225) ist nunmehr erschienen. Es dürfte auf Grund seiner Ausführlichkeit und der ausgezeichneten Aufgliederung die Erwartungen weit übertroffen haben. Für den Verkehrsfreund bietet das Werk eine vollkommene und reich bebilderte Übersicht über das Dampfstrassenbahnwesen in Holland, das der Vergangenheit anheimgefallen ist. Besonders aufschlussreich und interessant sind die tabellarischen Aufzeichnungen über die einzelnen Lokomotivtypen nebst Fahrzeugnummern und Hauptabmessungen. Das Buch kann jedem Eisenbahn- und Strassenbahnfreund empfohlen werden.

Kleine Geschichte der Deutschen Eisenbahnen, Band 1 einer neuen Schriftenreihe „Eisenbahn - Bücherei“, von Berthold Stumpf, 168 S. mit 135 Abb. auf Kunstdruckpapier, Verlagsanstalt Hüthig & Dreyer GmbH, Mainz, brosch., Verkaufspreis DM 4,80.

Dieses neue, hübsche Werk reiht sich mit einer besonderen Aufgabe in die Serie der während der letzten Jahre so zahlreichen Eisenbahnbücher ein, nämlich in erzählender und fesselnder Form einen chronologisch aufgebauten Abriss von der Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutsch-

land zu geben. Dabei ist wertvoll, dass auch auf die brennenden Gegenwartsprobleme sowie auf Zukunftsaussichten eingegangen wird, so dass dieses Büchlein durchaus einen Anspruch auf Aktualität erheben darf.

Nordwest-Zeitung, Oldenburg (4. 1. 58): „Lokomotive der Grossherzoglich - Oldenburgischen Eisenbahn“, Bildbericht über eine bemerkenswerte Nachbildung der historischen Dampflok „Drock“, welche als besonderes Kunstwerk im Oldenburger Landesmuseum Aufstellung gefunden hat. Standau

Wiesbadener Kurier (24. 9. 57): „Lokomotiven im Sanatorium“, interessanter und reich bebildeter Aufsatz über das Eisenbahn-Ausbesserungswerk München - Freimann. Scheyrer

Weser-Kurier, Bremen (30. 10. 57): „Feiner Haarschnitt hilft gegen Riffelbefall“, aktueller Bericht über die Tätigkeit des ersten Schienenschleifzuges in Europa. Vehlber

Wiesbadener Tagblatt (11. 1. 58): „Hoheslied der Menschen vom Bus“, grosser und bebildeter Aufsatz über die Arbeit des Fahrpersonals im Omnibus-Fernlinienbetrieb, die nicht weniger verantwortungsvoll und aufreibend ist als die Tätigkeit des Eisenbahn-Personals. Scheyrer

Schwäbische Landeszeitung, Augsburg (21. 9. 57): „Sekundärbahn und STVO“, eine sehr launig geschriebene aber für die heutige Situation auf unseren Strassen typische Glosse über die Sekundärbahn von Eschmann nach Erlangen. Fruth

LOKWESSEN

W. Schmid: BW Plochingen hat jetzt V 60.103 und 104 zugeteilt erhalten, BW Augsburg u. a. V 60.207 und 208 und BW München Hbf. u. a. V 60.119.

Die MF Esslingen baute u. a. V 60.019,020 und 021. Das sind 3 Versuchsmaschinen, die nicht wie die anderen den Maybach-Motor, sondern einen langsam laufenden MAN-Motor erhalten haben. Die Maschinen er-

hielten nachträglich einen zusätzlichen Schalldämpfer und wurden dem BW Karlsruhe zugeteilt. Ferner wurden bei der MF Esslingen die Lok 23.077 — 080 (Fabr.-Nr. 5205—5208) fertiggestellt und an BW Krefeld abgeliefert. Die alte württemb. T 3 „957“, erbaut 1899 von MF Esslingen (Fabr.-Nr. 3044), seit Jahrzehnten Werklok im Gaswerk Stuttgart-Gaisburg, erhält z. Zt. eine L 4 mit Hauptkesselrevision und Einbau einer neuen Kupferfeuerbüchse. Dies ist ein gegenwärtig sich bei diesen Maschinen oft wiederholender Vorgang.

Aussichtswagen der „Canadian Pacific Railway“ in Österreich

von John H. Price, London

In Heft 5/1957 der Hauszeitschrift „Spanner“ der Canadian Pacific Railway erschien ein bebildeter Aufsatz über ein Eisenbahn-Kuriosum aus den Jahren 1911 — 1914. Im Jahre 1911 machte eine Studiengruppe des K. K. Eisenbahn-Ministeriums in Wien eine Fahrt nach Canada, um die Aussichtswagen der Canadian Pacific Railway auf der Bergstrecke (Rocky Mountains) zu sehen. Demzufolge wurde die CPR eingeladen, ähnliche Wagen auf der Arlbergbahn und Tauernbahn für die K. K. Staatsbahn einzusetzen, und zwar sowohl für den allgemeinen Reiseverkehr als auch in Verbindung mit einer neu eingerichteten Schiffslinie der CPR zwischen Canada und Triest.

Es wurden daher acht rein amerikanische Salonwagen, jedoch mit europäischem Profil, durch die Ringhoffer-Werke in Prag-Smichow gebaut. Die ersten drei („Canada“, „Europa“ und „America“) wurden am 14. August 1912, die letzten fünf („Austria“, „Africa“, „Britannia“, „Australia“ und „Asia“) am 2. Juni 1913 geliefert. Jeder Wagen enthielt 34 bequeme Polstersitze und

eine verglaste Hinterplattform, trug über den Fenstern den Namen „Canadian Pacific“ und an den Seitenwänden den jeweiligen Namen des Wagens. Die Außenverkleidung bestand aus lackiertem Tiekholz, wie es damals für Eisenbahn-Sonderwagen üblich war. Jeder Wagen hatte 23 000 Dollar gekostet.

Im Jahre 1913 starteten die Hamburger Schiffahrtslinien eine grössere Pressekampagne gegen die canadische Konkurrenz mit dem Ziel, dass die CPR durch ihre Auswandererpolitik und die billigen Einwanderer-Tarife, die dem Heimatland die beste junge Generation fortnahmen, einstellen sollte. Die CPR musste daher ihre Agentur in Wien schliessen und die Sonderwagen ausser Betrieb setzen. Kurz nach diesem Vorgang brach der erste Weltkrieg aus. Die Salonwagen wurden beschlagnahmt und als Lazarettwagen benutzt. Über deren Verbleib und die Weiterbenutzung konnte die CPR nach 1918 keine Nachricht erhalten, so dass das Schicksal dieser Wagen ungeklärt ist.

Die Oberaargauischen Schmalspurbahnen

von Othmar B a m e r, Wien

Am Südrande des Schweizer Jura an der Hauptstrecke der SBB von Zürich über Oten — Solothurn — Biel — Neuchatel liegt eine kleine Landstation Niederbipp mit einem sauberen Stationsgebäude. Verlässt man hier den Zug, so findet man vor dem Bahnhofsgebäude die Endstation zweier Schmalspurbahnen, nämlich der „Langenthal-Jura-Bahn“ (LJB) und der „Solothurn-Niederbipp-Bahn“ (SNB). Die erstgenannte Linie wurde 1907 eröffnet und führte ursprünglich von der Kreisstadt Langenthal über Aarwangen — Bannwil — Niederbipp nach Oensingen, wo Anschluss an die normalspurige Lokalbahn Oensingen — Balsthal (OeBB) bestand. 1943 wurde jedoch das Teilstück Oensingen — Niederbipp, welches parallel zur SBB-Strecke verlief, abgebrochen. Somit ist heute Niederbipp der Endpunkt dieser Linie. Von Langenthal aus wurde 1917 eine Anschlussbahn, die „Langenthal-Melchnau-Bahn“ (LMB) eröffnet. 1918 wurde die SNB dem Verkehr übergeben, so daß ein ausgedehntes Schmalspurnetz von 38,1 km Länge in Betrieb stand. Diese drei Bahnen waren in einer Betriebsgemeinschaft als „Ober-

aargauische Schmalspurbahnen“ zusammengefasst (SNB = 14,1 km, LJB = 12,2 km, LMB = 11,9 km, aus welcher jedoch 1937 die SNB ausschied. Die Spurweite aller drei Linien ist 1000 mm, die Fahrdrahtspannung 1100 Volt Gleichstrom.

Im folgenden sollen die nun LJB und LMB beschrieben werden, die dem Verfasser aus eigener Anschauung bekannt geworden sind:

1. LJB

Die heute 12,2 km lange Strecke ist durchweg eingleisig mit Ausweichen in Holzhäusern, Bannwil und Aarwangen gebaut, die grösste Steigung beträgt 65 ‰. Abstellgleise sind in Niederbipp, Bannwil, Aarwangen und Langenthal vorhanden, Tageslicht-Signale bestehen in Niederbipp und Langenthal. Das Depot sowie die Werkstätte ist gemeinschaftlich für die LJB und LMB in Langenthal. Da auf beiden Linien ein umfangreicher Rollschemelvekehr betrieben wird, sind auf allen Stationen Rollschemelgruben vorhanden. In Langenthal besteht Anschluss an die SBB und die normalspurigen „Vereinigten Huttwiler Bahnen“.

