

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

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

Abonnementspreis: Vierteljährlich DM 4,- (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stehja, Essen 45754. **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

MÄRZ 1958

Nr. 160

Eine Lok als Denkmal



Vor dem Windhoek Bahnhof (Südwestafrika) — niemand spricht vom „Hauptbahnhof“, obwohl die Stadt sechs Bahnhöfe bzw. Haltepunkte hat — steht die erste Südwester Lok. Sie hat eine Spurweite von 2 Fuss 6 Zoll (= 762 mm), je 2 Trieb- und Laufachsen und war von 1899 bis 1906 in Walfischbucht in Dienst. Das Bahnhofsgebäude stammt noch, wie der gesamte Bahnhof, trotz bedeutender Verkehrszunahme unverändert aus der deutschen Zeit, wirkt

sehr ansprechend und beherbergt die meisten Dienststellen der Südafrikanischen Eisenbahn*direktion* (S. A. R.-System) für Südwestafrika.

Windhoek hat heute 30 000 Einwohner, zur Hälfte Weisse, und eine Ausdehnung von 7 mal 7 km Luftlinie. Jeder 3. Weisse besitzt ein Auto, wodurch ein selten grosser Privatverkehr ausgelöst wird.

Dipl.-Ing. Horst Müller

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

VERANSTALTUNGEN

Vereinigung Düsseldorfer Verkehrsfreunde

Durch ein Versehen ist als Termin für die Besichtigung der **Stadtwerke Rheydt** der 22. 2. angegeben worden. Dieser Tag war ursprünglich vorgesehen, die Veranstaltung ist jedoch nunmehr auf den **12. April 1958** festgesetzt worden.

Fahrt nach Rotterdam

Wie bereits in DVA 159, S. 1239 mitgeteilt, ist für das Wochenende am 31. 5./1. 6. 1958 eine Studienfahrt nach Rotterdam vorgesehen. Herr Peter Boehm bittet hierfür um möglichst frühzeitige und zahlreiche Meldung zur Teilnahme, um rechtzeitig die Vorbereitungen treffen zu können. Es ist vorgesehen am Sonnabend die R. T. M. (Kleinbahn nach Hellevoetsluis und Oost-

vorne) und am Sonntag die R. E. T. (Städtische Strab) mit neuen Fahrzeugen zu besichtigen. Die Kosten werden bei genügender Teilnahme voraussichtlich niedriger sein als bei der Studienfahrt nach Brüssel im Vorjahr, jedoch ist diese Angabe noch unverbindlich.

Eisenbahner-Fotoausstellung in Stuttgart

Lt. Mitteilung in der Personalzeitschrift der Schwedischen Staatsbahn „SJ-Nytt“ wird in diesem Sommer in Stuttgart eine Internationale Fotoausstellung für Eisenbahner stattfinden, die ursprünglich für Brüssel geplant war, dort aber wegen der zahlreichen Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Weltausstellung nicht untergebracht werden konnte. Als ungefährender Termin wurde der Juli genannt. Die Schwedische Staatsbahn beabsichtigt, eine Gesellschaftsfahrt für ihre Foto-Liebhaber nach Stuttgart zu veranstalten.

Kalkofen

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Anfang Januar 1958 wurde die bereits vor einiger Zeit verkürzte Eisenbahnstrecke 176f von **Zwenkau nach Grotzsch** infolge des fortschreitenden Braunkohlenabbaues stillgelegt und durch Om-Betrieb (Schienenersatzverkehr der DR) ersetzt.

xyz

Am 15. Januar 1958 wurde der elektrische Zugbetrieb auf den Strecken Frankfurt a. M. Hbf. — Offenbach — Hanau (links des Mains), Frankfurt a. M. Ost — Hanau (rechts des Mains) und Hanau — Aschaffenburg aufgenommen. Damit ist der rd. 900 km lange süddeutsche elektrische Ring München — Stuttgart — Heidelberg — Frankfurt a. M. — Aschaffenburg — Würzburg — Nürnberg — München geschlossen.

Alt/M. Krafft

Die **Osthannoversche Eisenbahn AG**, Celle, nahm einen 4x Triebwagen in Betrieb, der von der Oberbergischen Verkehrs AG (Ovag) stammt und dort auf der Strecke Bielefeld — Waldbröl eingesetzt war.

Doehler

Die **Kreisbahn Osterode (Harz) — Kreienstein** stellte einen 4x Triebwagen (T 3) der Hümmlinger Kreisbahn in Dienst. Evtl. ist ein Ankauf der Tw der Rhein-Sieg-Eisenbahn in Aussicht genommen.

Doehler

Zur Meldung von den Driesch, DVA 158, S. 1230: Zwischen der **Mindener Kreisbahn**

und der **Wittlager Kreisbahn** ist nach Fertigstellung des Umbaus auf Normalspur auf der Mindener Kreisbahn ab Sommerfp. ein Gemeinschaftsverkehr mit Triebwagen vorgesehen. Die Züge sollen die Strecke Minden — Lübbecke — Holzhausen — Heddinghausen — Bohmte befahren. Mit der DB laufen Verhandlungen über eine Fortführung bis Osnabrück Hbf., womit eine durchgehende Verbindung nördlich des Wiehengebirges geschaffen würde.

Scharf

Am 1. Januar 1958 wurde der gesamte Personenverkehr auf den **Horsenser Kleinbahnen** (Dänemark) eingestellt. Gabriel

Zur Meldung „**Der längste Tunnel der Erde**“, DVA 155, S. 1211: Der längste Tunnel der Erde ist nicht etwa abgebrochen oder eingestürzt, sondern es handelt sich dabei nur um die sarkastische Bezeichnung für die Eisenbahnstrecke, die durch das ehemalige Porkkala-Gebiet führt. Während der russischen Besatzungszeit durfte kein Unbefugter Einblick in dieses Gebiet haben. Darum waren die Fenster aller Wagen, die auf dieser Strecke verkehrten, auf der einen Seite durch eiserne Bleche verschlossen. Auf der anderen Seite befanden sich völlig dichte Fensterladen, die vor der Einfahrt in das Sperrgebiet geschlossen wurden. Während der Fahrt kontrollierten russische Soldaten, daß nirgends ein Fenster geöffnet wurde. Im Sperrgebiet verkehrten nur russische Lokomotiven, so daß an beiden Enden des „Tunnels“ Lokomotiv- und Personalwechsel

stattfind. Infolge der damit verbundenen Verzögerung von ca. 1 Stunde und der Einschränkungen im Fahrplan wanderten viele Fahrgäste trotz des schlechten Zustandes der finnischen Strassen auf eine parallel laufende Omnibuslinie ab. Inzwischen sind auf der Strecke Helsinki — Abo wieder normale Zustände eingetreten.

Kalkofen

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Brüssel: SL 66 eingestellt, dafür neue OmL 66 Place de la Monnaie (Munt) — Evere. Jonas

Dortmund: seit 1. 3. OmL 57 Aplerbeck — Sölderholz bis Landskrone verlängert, Verlängerung der ObL 43 von Johannisstrasse bis Hbf. (ca. 1 km) im Bau. Cadenbach

Dresden: ab 2. 1. 58 wurde ObL C über die bisherige Endstelle Techn. Hochschule bis Nürnberger Strasse verlängert. xyz

Düsseldorf: ab 16. 2. 58 Inbetriebnahme der neuen Großschleife Am Steinberg — Merowingerplatz — Kieferklinik, gleichzeitig Einstellung des Betriebes durch die Moorenstrasse, mithin folgende Linienänderungen: SL 4 über Witzelstr. zur Christophstr., SL 6 bis Kieferklinik verlängert, SL 21 bis Kieferklinik verkürzt. Waltking

Eisenach: Lt. Zeitungsmeldung sollte zu Anfang Februar 1958 der Strab-Betrieb Platz der DSF-Mariental eingestellt und als Ersatz dafür eine OmL Hbf. — Stalinallee — Mariental eingerichtet werden. Weiter bestehen bleiben sollen die SL Ostvorstadt-Krankenhaus und Westbf. — Langensalzaer Str. Die spätere Umstellung des gesamten Strabbetriebes auf Obusbetrieb ist vorgesehen. xyz

Halle: ab 20. 1. 58 folgende Linienänderungen: SL 3 bis Trotha verlängert und dafür SL 5 von Trotha zurückgezogen, sie fährt vom Hbf. wie bisher über Reileck — Reilstrasse zur bisherigen Endstation der

SL 3 am Zoo und wird dann durch die Seebener Str. — Burgstr. — Mühlweg — Markt zum Hbf. geführt. SL 17 verkehrt als Ringlinie entgegengesetzt zur SL 5. xyz

Kopenhagen: Am 10. 2. 58 wurde SL 20 stillgelegt und durch neue OmL 39 ersetzt, die im Norden bis Svanemoellen verlängert wurde. Gabriel

Potsdam: ab 20. 1. 58 neue SL 14 zwischen Babelsberg, Fontanestr. und Kastanienallee, dafür SL 4 bis Platz der Einheit zurückgezogen. Auf der neu eingerichteten Strab-Strecke zwischen Luftschiffhafen und Bf. Potsdam-Süd fährt nur 3 mal täglich ein Pendelwagen. BVA

Stassfurt: Am 31. 12. 57 wurde der gesamte Strab-Betrieb stillgelegt und durch Om-Linie der VEB Kraftverkehr Calbe ersetzt. Neumann

Vevey-Montreux (Schweiz): Am 20. 1. 58 wurde der Strab-Betrieb auch auf dem letzten Streckenabschnitt in Vevey eingestellt. Diese Bahn war die erste elektrische Strab in der Schweiz. Hh. Bach

Wuppertal: seit 23. 2. 58 SL 21 bis Elberfeld, Wupperstrasse verlängert, da der bisherige Endpunkt in der Morianstrasse wegen umfangreicher Strassenbauarbeiten aufgegeben werden mußte. Aders

d) Wasserverkehr

Elektrische Schifffahrt

In der Tschechoslowakei plant man eine neue Art Schlepsschifffahrt längs elektrischer Oberleitungen, die an stählernen Bögen über der Wasserstrasse angebracht sind. Das erste Projekt gilt der Waag in der Westslowakei, die z. Z. durch Staustufen und Schleusenanlagen bis in ihren Oberlauf unter der Hohen Tatra für einen 1300-t-Verkehr ausgebaut wird. Zur Erhöhung der Verkehrsdichte auf der Waag sollen gleichzeitig mehr als 80 neue Schlep-, Fahrgast- und Lastschiffe in Dienst gestellt werden. (Vehlber/RhSch)

Eisenbahnbau im Raume Braunschweig

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Hauptbahnhofs in Braunschweig werden die Güterzüge zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel in Zukunft auf einem völlig neuen Weg geführt. Sie verlassen, von Süden kommend, bereits in Wolfenbüttel die nun bereits fast 120 Jahre alte Strecke 206 und erreichen über die alte Landesbahnstrecke, die z. Zt. nur schwachen Verkehr hat, zunächst Salzgitter-Drütte und dann

über den Verschiebebahnhof Beddingen halbwegs zwischen Groß-Gleidingen und Broitzem die von Hannover kommende Hauptstrecke 207. Um diese Linienführung zu ermöglichen, wird z. Zt. bei Salzgitter-Drütte die erforderliche Gleisverbindung zwischen den beiden Streckenabschnitten hergestellt, außerdem zwischen Braunschweig und der Abzweigung vor Groß-Gleidingen das dritte Gleis.

Nachdem bereits vor 20 Jahren die kurven- und steigungsreiche Landesbahnstrecke Lehre — Fallersleben (207a) durch einen hauptbahnmässigen Neubau in völlig geänderter Führung ersetzt wurde, soll nun auch das Reststück zwischen Braunschweig und Wendhausen „entschlängert“

werden. Aus diesem Grunde plant die Bundesbahn einen Neubau, der zwischen „Grüner Jäger“ und Weddel von der Strecke 207 nach Magdeburg abzweigt und bei Wendhausen die Strecke nach Fallersleben erreicht. (Siehe hierzu auch die Meldung in DVA 147, S. 1143). Kalkofen

FAHRSCHEINE UND FAHRKARTEN

Leipzig: seit 1. 1. 58 Ausgabe neuer Fse zu 20 Pf. (Abb.), Format $3,4 \times 4,0$ cm, weiss mit rotem Balken. xyz



Dresden: seit 1. 1. 58 neue 6-Fahrtenkarte zu DM 1,— mit der durch Abtrennung bestimmter Abschnitte auch in die Zeitkarten-Triebwagen eingestiegen werden kann (wie in Berlin und Halle). xyz

M.-Gladbach: Mit Einführung des Car-net-Systems und Aufstellung von Fs-Automaten an den Haupthaltestellen Ausgabe von neuartigen Fs-Streifen mit Abschnitten im Werte von DM 0,15. Format des Einzelabschnittes: $4,0$ (breit) \times $1,0$ (hoch) cm, Blaudruck auf weiss. Setza

WAGENPARK-STATISTIK

Amsterdam: Mit 6x G1-Tw 575 ist die Serie der 25 Fahrzeuge nunmehr ausgeliefert. v. d. Gragt

Bielefeld: neu 6x G1-Tw 228-229 (DÜ-WAG), mithin Serie ausgeliefert. Stock/Hildebrand

Braunschweig: Arb.-Tw 419 (ex 32) = a, Tw 29 abgestellt, Tw 28 = Arb.-Tw 419 (II), Tw 56 = Schul-Tw 420. Loren 416 und 417 = a. Höltge

Bremen: neu 3x G1-Tw 926-928 und -Bw 1926-1928, damit Serie ausgeliefert. Tw 126 = Arb.-Tw RT 126. Christ

Bremen: Lt. „Freunde des Schienenverkehrs“ Arb.-Tw RT 5 (ex 62) sowie Bw 1247, 1249, 1285 und 1050 = a.

Dortmund: neu 4x Gr-Bw 811-816 (Credé). Cadenbach

Dresden: Bw 323 und Arb.-Wg. 3311 = a, Bw 328 erhielt nach Umbau auf Meterspur die Nr. 14. Neumann

Düsseldorf: neu 6x G1-Tw 2313-2314, 2413-2415 und 2514-2517 (sämtl. DÜWAG). Tw 2 (ex Mettmann 22) = Schneepflug 1312, Tw 8 (ex Mettmann 28) = Arb.-Tw 8, Tw 30 (ex Siegen) wurde durch Brand zerstört. Tw 493 und Bw 211 = a. Folgende Arb.-Wagen wurden umgenummert: 28 — 30 = 1328—1330, 61 = 1361, 375 — 376 = 1375 —

1376 und 192 = 397.

Waltking

Erfurt: neu 2x Tw 121-124 (Gotha, Tw 1957). Die Obusse ex Hamburg erhielten nach Abbau des Oberdecks die Nummern 12-16. M. Krafft

Essen: Folgende Wagen wurden ausgemustert: Tw 595 (II) 596 (III), 597 (II), 603 bis 606 (II), 612 (II), 620 (II), Bw 133 (II) und 147 (II). Boisserée

Freiburg: Tw 30 und 32 (II) = a. Stock

Den Haag: neu PCC-Tw 1197-1200 (DÜ-WAG-Drehgestelle mit 2 Motoren).

v. d. Gragt

Hagen: zur Meldung DVA 159, S. 1240: Der Schienenreinigung-Tw trägt die Nummer 416 (nicht 316).

Halle: Tw 91 u. 95 zu Bw unter gleicher Nummer umgebaut, weitere Umbauten dieser Type folgen. xyz

Nürnberg: neu 4x Gr-Tw 203-208 und -Bw 1503-1508 (MAN). Stock

N. Z. H. (Holland): Sämtl. Tw und Bw = a, Ausnahme: A 37 kam zum Spoorwegmuseum und Bw B 464 zu einem Verkehrs-Amateur nach Gelderland. v. d. Gragt

Rotterdam: neu 4x Gr-Tw 15, mithin Serie abgeliefert. Folgende Wagen wurden ausgemustert: Tw 157, 163, 166, 169, 184, 185, 190, 191, 194, 195, 199, Tw 192 = Salzwagen 2403, ferner ausgemustert: Tw 204, 205, 206, 208, 211, 214, 215, 217, 218, 219 und 4x Tw 467, Bw 1367, 1389, 1393, 1401 und 1403 und Arb.-Tw 168. v. d. Gragt

Stassfurt: Nach Stilllegung der Strab kam LOWA-Tw 20 nach Magdeburg und Tw 18-19 (ex Halle) nach Halberstadt.

Stock

Ulm: neu 4x Gr-Tw 1—3 (ER, MF Esslingen). Bormann

Vestische Strab: Tw 112 = Arb.-Tw 112, folgende Wagen = a: Tw 37, 42, 45, 111, 121 und Bw 69, 70, 73, 76, 94, 175 und 185. Bw 156 wurde als Gartenlaube verkauft.

Friedrich

Wagenpark-Geschichte Ennepe (1000 mm):

Tw 1—8 Bj. 1907 sämtl. = a

9 Bj. 1909 = a

10—11 Bj. ? = a

12—20 Bj. 1927/28 sämtl. nach Wuppertal verkauft; dort:
12 = 138, 13 = 140,
15 = 136, 16 = 141,
17 = 137, 18 = 135,
19 = 139.

14 und 20 noch nicht in Betrieb

21—22 Bj. 1940 = Wuppertal 303 und 302.

Bw 30—33 Bj. 1907 sämtl. = a

34—36 Bj. 1913 vermutl. altgekauft, woher?, nach Stilllegung = a

37—40 Bj. 1945 (KSW) = Wuppertal 916-919.

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

On the Old Lines, von Peter Allen, 187 S. Text, 160 Abb., erschienen bei Cleaver-Hume Press Ltd., London, 25 Sh.

Dieses soeben erschienene reich illustrierte Eisenbahnbuch erzählt (in englischer Sprache) in leicht verständlicher und aufgelockerter Form vom Eisenbahnwesen aus aller Welt, insbesondere vom Dampfbetrieb der alten Ära, wobei eine sehr willkommene Aufteilung nach Ländern und Erdteilen vorgenommen wird, so dass der Leser sofort „sein“ geographisches Spezialgebiet herausfindet und dort in prägnanter Darstellung die Grundzüge beschrieben findet. Die jeweilige Gegenüberstellung von Text (links) und Bildern (rechts) macht dieses neue und lesenswerte Buch ganz besonders ansprechend, so dass der Eisenbahnfreund seine vollste Befriedigung findet.

Bestellungen unter Hinweis auf diese Notiz sind zu richten an den obengenannten Verlag, 31 Wright's Lane, Kensington, London W. 8.

Der verstorbene Verkehrsfreund Erwin Rock, Wuppertal, hat eine beträchtliche Anzahl **verkehrstechnischer Bücher und Zeitschriften** hinterlassen, die an Interessenten veräußert werden sollen. Da die Liste des anzubietenden Materials derart umfangreich ist, dass eine Veröffentlichung an dieser Stelle nicht vorgenommen werden kann, werden Verkehrsfreunde, die am Erwerb solchen Materials aus dem Nachlass interessiert sind, gebeten, sich mit Herrn Hubertus Bernsee, Wuppertal-Cronenberg, Vorderdohr 56, in Verbindung zu setzen.

Wandsbeker Post, Hamburg (1. 2. 58): „Die Strassenbahn soll sterben“, ein sehr

kritisch geschriebener Aufsatz über die vor kurzem aufgeflammete Fehde gegen den Fortbestand der Strab in Hamburg.

Hh Koch

Dr. Fritz Stöckl, der Verfasser des erst vor kurzem erschienenen hervorragenden Buches „Die zwölf besten Züge Europas“, kündigt sein nächstes Werk an, das den Titel **„Die Europäischen Namenszüge“** tragen wird. Der Umfang wird ca. 330 Seiten mit etwa 150 Abb., zahlreichen Plänen und einigen Farbaufnahmen betragen. In dem Buch werden alle zur Zeit in Westeuropa verkehrenden Eisenbahnzüge mit Namen (rd. 250) behandelt, Preis 135,— ÖS, also etwa DM 20,— bis 25,—. Interessenten werden freundlichst gebeten, sich schon jetzt beim Verfasser (Bad Ischl, Traunkai 11) vormerken zu lassen.

Der Stadtverkehr, Essen, brachte in seinen Heften 1 und 2/1958 folgende den Verkehrs-Amateur besonders interessierende Beiträge:

Heft 1: Eine Versuchs-Einschienenbahn nun auch in Japan, Stockholms U-Bahn festlich eingeweiht, Rationalisierung durch Gelenkwagen-Umbauten (Duisburg), Die neuen Grossraumwagen der Strassenbahn Trondheim (Norwegen), Zur Geschichte des Gemeinschaftsverkehrs der Strassenbahnen im Ruhrgebiet, Ein ungewöhnlicher Triebwagen (Oberweissbacher Bergbahn), Stadtverkehr in Ungarn, Stadtverkehr in Jugoslawien.

Heft 2: Die PCC-Strassenbahnwagen für Ein-Mann-Betrieb der Verkehrsbetriebe Den Haag, Der Wiederaufbau des öffentlichen Verkehrs in Warschau, Eine Betriebsausstellung in Mitteldeutschland (Stassfurt).

Nürnberger Zeitung (4. 1. 58): 1963 — Zentralstellwerk für Rangierbahnhof, grösserer Bericht mit Bild über die Vor-

arbeiten zur Umgestaltung des Rangierbahnhofs Nürnberg.

Dufey

Bremer Nachrichten (25. 1. 58): „Gibt Brüssel das Beispiel für Bremens Unter-

pflasterbahn?“, Eindrucksbericht von den neuen Strab-Tunnel-Strecken in der belgischen Hauptstadt und Vergleiche mit den Verhältnissen in Bremen. Vehlber

LOKWESEN

Dr. Mühl: Mit der Elektrifizierung Heidelberg/Mannheim — Basel werden die O 1 des BW Offenburg nach und nach von dort abgezogen. Bisher wurden sie aufgeteilt zwischen den BW Hof, Würzburg und Stuttgart. Das letztgenannte BW hat nunmehr erstmals 01-Lok erhalten (zunächst 6 Stück), die auf den Strecken nach Nürnberg, Bayreuth, Hof, Würzburg und Singen eingesetzt sind. Dafür hat Stuttgart schon eine Reihe seiner P 10 an das BW Limburg abgegeben.

Todd: Die Klb Emden-Pewsun-Greetsiel (EPG) beschaffte eine 4achs. Diesellok mit zusätzlichen Zug- und Stoßvorrichtungen für Normalspurwagen, die auf Rollböcken befördert werden. Die Dampflok sind angeblich alle verschrottet, 3 Diesel-Tw sind vorhanden, von denen einer für den normalen Betriebsdienst genügt. Der um 13,50 Uhr von Pewsun abfahrende Schülerzug ist ein GmP, der bereits ab Greetsiel Personen mitnimmt (das wissen jedoch nur die Einheimischen, denn im Fahrplan ist nichts verzeichnet). Abgestellte Personen- und Güterwagen befinden sich nur in Emden. Die Personenwagen sind bis auf eine Ausnahme vierachsig, sie sind fast alle voneinander verschieden.

W. Schmid: zur Meldung Trüb, DVA 157, S. 1226: Es handelt sich um Wagen des US Transportation Corps, Mietwagen der DB. Die Wagen dürfen nur im Gebiet der DB verwendet werden, also nicht im grenzüberschreitenden Verkehr. Diese Om, Omm und Ommr-Wagen können auch zunächst

als eiserne Reserve für Zuckerrübentransporte oder Erz- bzw. Kohentransporte in bestimmten Verbindungen bei Bedarf verwendet werden, ehe sie zum Umbau zerlegt werden. Auch neuere Wagen werden nur noch so behandelt, kaum mehr eine R 4, sondern gleich eine R 5. Der Neuaufbau erfolgt in den AW Kaiserslautern und Weiden.

Weiser: zur Anfrage Bäche, DVA 158, S. 1236: Die Kennzeichnung der DB-Triebfahrzeuge durch 3 Stirnlampen erfolgt aus dem Grunde, um bei Nacht entgegenkommende Schienenfahrzeuge mit Sicherheit von Strassenfahrzeugen unterscheiden zu können. Die Form des Dreiecks mit der Spitze nach oben stellt ein A (ohne Querstrich) dar (A = Achtung).

Weiser: zur Ergänzung der Meldung Scharf, DVA 158, S. 1236: In der Ellok-Aufstellung muss es unter E 41 für Dortmund Bbf. der Vollständigkeit halber heißen:

E 41.040, 041, 042 und 043.

Grieger: Dem BW Hamburg-Altona wurden folgende Fahrzeuge der VT 11 (TEE-Einheiten) zugeteilt: VT 11.5007, 5008, 5009, 5010, 5011, 5012. Zu diesen gehören ferner noch 15 Mittelwagen, 3 davon mit Kücheneinrichtung (WR4y).

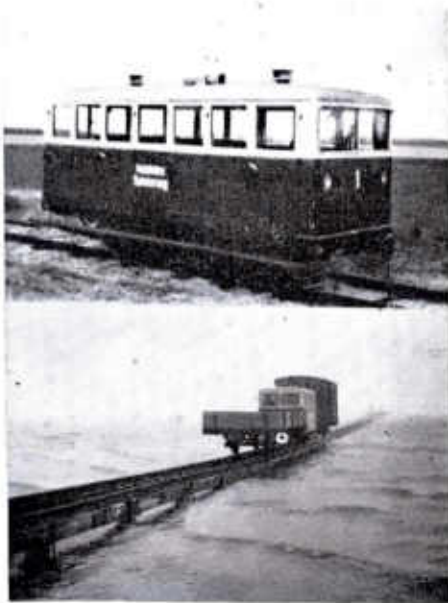
W. Schmid: Im Januar 1958 fanden auf der Schwarzwald-Schmalspurstrecke Nagold-Altensteig Probefahrten von 2 MAN BoBo-Diesellok 1200 PS für Mozambique statt.

W. Schmid: zur Meldung Winnig, DVA 158, S. 1236: Die Reihe 23 enthält Lok bis Nr. 23.105.

Die Inselbahn auf Spiekeroog

Die Bahn wurde 1885 als Pferdebahn erbaut und als solche bis 1949 betrieben (letzte Pferdebahn Deutschlands), dann erfolgte die Umstellung auf Diesellokbetrieb. An Triebfahrzeugen sind vorhanden: ein kleiner VT (angebl. ex Wangerooe; ca. 20 Sitzplätze, keine Stehplätze), und 2 Diesellok, von denen die letztere im Jahre 1956 beschafft wurde. Von den Pferdebahnen existieren noch 5 Stück (12—16), die äusserlich voneinander verschieden sind. Von der Klb LAW (Leer — Aurich — Witt-

mund) wurden 2 zweiachsige und 3 vierachsige Personenwagen übernommen, von denen die ersteren hergerichtet wurden und unter Nr. 16—17 in Betrieb sind, einer davon hat Gasheizung. Die 3 Vieracher stehen einstweilen in verwehrlosem Zustand im Freien (LAW-Nr. 4, 7, 8), ferner erwartet ein zweiachsiger VB seine Aufarbeitung. An Güterwagen sind vorhanden: 3 G-Wagen, 2 Flachwagen, 1 00-Wagen und mehrere 0-Wagen sowie ein Motorkranwagen ohne Eigenantrieb. Der Personen-



Oben: Der kleine VT
 Unten: Ein gemischter Zug auf der Pfahlstrecke
 durch das Wattenmeer Foto: Todt

wagen 12 wurde mit einigen Änderungen versehen und dient als Kranken- und Leichenwagen.

Der Schienenweg führt von der Landungsbrücke auf Pfählen durch das Wattenmeer (er wird hier bei Flut vom Wasser umspült) und in weitem Bogen durch feuchte Wiesen am Güterbahnhof vorbei ein Stück durch den Ort zum Inselbahnhof, wo er mit einem Stumpfgleis endet. Die Strecke ist eingleisig mit einer Ausweiche, eine weitere ist im Bau. Ein Gleisanschluß besteht zum Materiallager für die Wasserschutzbauten, Zwischenhaltestellen sind am Zeltplatz und an der Abzweigung zum Materiallager.

Da der alte Holzbau seinem Zweck als Bahnhof nicht mehr hinreichend genügt, ist z. Zt. ein größeres, neues Bahnhofsgebäude am Ortseingang, in der Nähe des Güterbahnhofs und des Fahrzeugschuppens, im Bau.

Die Inselbahn verkehrt nur jeweils zu den abfahrenden und ankommenden Schiffen, d. i. 1—2mal am Tage. Der Fahrpreis Bahnhof—Landungsbrücke (ca. 3,5 km) und zurück beträgt DM 1,—. Todt

Der Grenzbahnhof Eisenstein (Bayr. Wald)

Von der Bundesbahn-Hauptstrecke München — Regensburg zweigt in Landshut die eingleisige Bahnlinie nach Plattling — Degendorf — Zwiesel — Eisenstein ab. Mitten durch diesen Bahnhof geht die Landesgrenze. Betritt man das Empfangsgebäude, so ist schon neben dem Fahrkartenschalter die eiserne Trennwand. Im langgestreckten Teil des Bahnhofsgebäudes befinden sich dann weiterhin die Gepäckabfertigung, der Fahrdienstleiter, die Toiletten sowie Warteraum und Gaststätten. Im Innengang des Bahnhofs patrouilliert ein Grenzbeamter. Von der hochgelegenen Bahnhofstraße sieht man tief in das tschechische Gebiet hinein. Das ehemalige Böhmisches-Eisenstein existiert nicht mehr. Die wenigen Häuser, die noch stehen, sind unbewohnt und die Fensterscheiben eingeschlagen; sie konnten nicht gesprengt werden, da sie zu nahe an den bewohnten Gebäuden des Ortes Bayrisches-Eisenstein stehen. Im Innern des Bahnhofs sind die Bahnsteiggleise erst durch Prellböcke, dann durch einen Erdhügel und zum Schluß mit langen Schwellen und Pfählen mit Stacheldraht verbunden vom tschechischen Bahnhofsteil getrennt. Reisende dürfen erst kurz vor Abfahrt der Züge die Bahnsteige betreten.

Der Bahnhofsteil auf tschechischer Seite ist vollkommen tot, das Betriebsgebäude unbesetzt, die Gleise versandet, mit Unkraut überwuchert und kaum noch zu erkennen, alle Signale sind entfernt. Die auf der gegenüberliegenden Seite befindliche Güterhalle ist ebenfalls ohne Fensterscheiben und Türen; in ihr tummeln sich Mäuse und Ratten.

Vor dem 2. Weltkrieg ging zwar die Grenze ebenfalls durch den Bahnhof, doch war zu dieser Zeit der tschechische Bahnhofsteil in Betrieb, da der Ort Böhmisches-Eisenstein noch existierte und Güterwagen ausgetauscht wurden. Beim Rangieren und Umsetzen der Züge mussten damals die Lokomotiven und Zugteile beider Bahnverwaltungen tief in den fremden Bahnhofsteil hineinfahren, wobei es oft zu Reibereien und Zwischenfällen des bayrischen und tschechischen Personals gekommen sein soll. Die bekannten Grenzbahnhöfe Furth i. W. und Schirnding/Oberpfalz befinden sich dagegen in ihrer ganzen Ausdehnung auf deutschem Boden, nur der Bahnhof Eisenstein weist die Kuriosität auf, dass mittendurch die Landesgrenze verläuft. Walther

