

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), Henricistrasse 71. Ruf: Essen 31328

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

JUNI 1958

Nr. 163

Abschied von Hannover - Hildesheim



Begegnung auf der Strecke

Foto: Ahlbrecht

Der zweite Pfingsttag 1958 brachte der Fernlinie Hannover — Hildesheim durch das herrliche Ausflugswetter noch einmal Hochbetrieb. Noch einmal war sie die schnelle, städteverbindende Bahn, die in 59 Dienstjahren den Besuchs-, Ausflugs- und Berufsverkehr zwischen den Städten und Dörfern bediente.

Am Nachmittag und Abend dieses letzten Tages mit durchgehendem, elektrischem Betrieb kamen viele Hildesheimer (und ein paar Verkehrsfreunde) zum Bahnhof, um die Rangierbewegungen zu sehen. In den letzten Stunden erschienen dann auch alle Wagentypen der Linie noch einmal: der Tw 701 mit zwei Holz-Bw als Vertreter der ganz alten Generation (Baujahr 1905), der Tw 709 als Stahltype von 1927 und der Grossraumzug Tw 717-Bw 1525-Tw 718 (Baujahr 1956). Dieser Zug machte dann um 0.40 Uhr ab Hildesheim die allerletzte Reise bis Rethen/Betriebsbahnhof. Ihm begegnete unterwegs bereits der erste Omnibus, der Fahrgäste und das Personal des Spätzuges Hannover — Hildesheim ab

Rethen nach Hildesheim übernahm, da dieser Zug nicht mehr in der Wagenhalle Hildesheim übernachten sollte.

Hatte die Eröffnungsfahrt am 22. März 1899 mehrere Stunden gedauert, weil jedes Dorf die neue Bahn feierte, so überschritt auch der letzte Zug die planmässige Fahrzeit. In Hasede hatte sich ein grosser Kreis von Strassenbahn-Stammkunden versammelt, um Abschied zu nehmen. Der Fahrer erhielt einen grossen Fliederstrauss, und so geschmückt startete der Zug zur letzten Fahrt über die altvertraute Strecke.

So verliess uns eine der grossen Fernbahnen; mit 30 km Länge, 27 km/h Reisegeschwindigkeit, ihren Brücken und eigenen Bahndämmen war sie eine der ältesten und charaktvollsten. Wenn ihre grossen, nun sehr alten Wagen stillgesetzt werden, dann schliesst sich eine Seite im Kapitel der deutschen Überlandbahn-Geschichte.

Rot-weiße Wagen, dunkles Klingeln und schriller Pfiff — wir werden uns an diese Bahn erinnern.

Hans Ahlbrecht

Jahrestagung 1958 — UNTERKUNFT

Mit Rücksicht auf die Notwendigkeit, auch in diesem Jahre rechtzeitig die benötigten Unterkünfte für die Tagungsteilnehmer zu reservieren, wird freundlichst gebeten, die Anmeldungen, soweit sie mit Unterkunfts-Wünschen verbunden sind, bis zum 1. Juli 1958 unter Benutzung des bereits versandten Formulars vorzunehmen. Die Belegung geeigneter und benachbarter Häuser kann erst vorgenommen werden, wenn die ungefähre Zahl der benötigten Betten bekannt ist.

STETZA

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Die **Westfälische Landes - Eisenbahn** (WLE) stellte am 1. April 1958 auf der Strecke Sennelager — Wiedenbrück den Personenverkehr ein. Für diesen standen eine vierachsige Schleppenderlok sowie eine Diesel-Kleinlok zur Verfügung, ferner eine dreiachsige Tenderlok. **Todt**

Mit Beginn des Sommerfahrplanes wird auf der Strecke **Brake — Oldenburg** der Personenverkehr derart eingeschränkt, dass nur noch ein Dampfzugpaar verkehrt, während der Schienenbusbetrieb aufgegeben wird. Die Industrie- und Handelskammer Oldenburg hat gegen diese Einschränkung Protest erhoben, da im Hinblick auf den schlechten Strassenzustand eine Verschlechterung der Verkehrsbedingung eintreten dürfte. **Standau/NWZ**

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Berlin: Seit 1. 5. 58 neue OmL A 63 Spandau Seegfelder Weg — Seegfelder Str. — Bf. Spandau-West — Rathaus — Askanierring — Moltkestr. — Hohenzollernring — Falkenseer Chaussee — Zeppelinstr. — Kisselnallee — Spandau Radelandstr. (Einmannbetrieb, alle 30 Min.) **BVB**

Frankfurt-Main: seit 19. 5. 58 werden an den Hauptbrennpunkten sogen. „Stand-schaffner“ eingesetzt. Diese fertigen Fahrgäste mit Berufskarten, Sammelkarten und Umsteigefts an den **Mitteltüren** der Grossraumwagen ab. Sie verkaufen keine Fahr-scheine. Damit wurde das System des Fahrgastflusses erstmalig durchbrochen. **Steinberger**

Hannover: seit 2. 5. 58 OmL M in 2 Linien aufgeteilt:

- a) OmL M Vier Grenzen — Holzwiesen — Sahlkamp — Bahnstrift — Kugelfangtrift — Holzwiesen — Vier Grenzen.

OmL ME Bothfeld — Mitte (Haltestelle der SL 7) — Langenforther Str. — Kugelfangtrift — General-Wever-Str. — Langenforther Str.

Seit 10. 5. 58 Obus-L. 029 auf Om-Betrieb umgestellt, damit hat Hannover keine Obuslinie mehr. Mit der Demontage der Fahrleitung wurde inzwischen begonnen.

Seit 12. 5. 58 neue OmL U zwischen Friedenau und Vahrenwald/Hackethal (während HVZ). **Lefèvre**

Mannheim: Mit Eröffnung der südseitigen Rampe der neuen Rheinbrücke für die Dauer eines Jahres eingeleisiger Betrieb über diese Brücke. SL 3 und 23 sowie Rhein-Haardtbahn jetzt über Bismarckstr. — Kurfürstenstr. zur Rheinbrücke (Strecke über Friedrichspark — Rheinlust stillgelegt). **Irschlinger**

München: Seit 5. 5. 58 SL 17 während der HVZ vom Wettersteinplatz wieder über Tiroler Platz bis Karolinger-/Ecke Harlachinger Str. verlängert. **Bierl**

Würzburg: Für die SL 1 wird gegenwärtig im Anschluss an den neugestalteten Hauptbahnhofs-Vorplatz ein eigener Bahnkörper in Richtung Grombühl angelegt. **Stock**

c) Schnellbahnen:

Berlin: Seit Anfang April verkehrt auf der S-Bahn in der HVZ jeder zweite Zug der Gruppe D (Westend — Grünau) bis Eichwalde (also alle 40 Min.). Ab 21. 4. 58 wurde in der HVZ eine neue Zuggruppe 2a zwischen Potsdamer Platz und Pankow über die Nord-Süd-Bahn eingerichtet (alle 20 Min.). **BVB**

e) Seilbahnen:

Am 5. 4. 58 wurde in **Berlin** die Seilbahn zwischen Bf. Zoo und Schloss Bellevue wieder in Betrieb genommen. Die Fahrpreise sind gegenüber dem Vorjahr jedoch erheblich gestiegen. **BVB**

ALLGEMEINES

Weitere Stellungnahmen zur Anregung N. Müller, DVA 159, S. 1241/42 (Omn-Ortsverkehr in Kleinstädten):

Otto: Neumünster = umfangreiches Netz durch VHH,

Pinneberg = einige Linien,

Elmshorn = 5 Linien, betrieben durch J. Meissner, Spediteur, und zwar:

- A Hebbelplatz — Friedhof,
- B Ollnstrasse — Sparriesshoop,
- C Pfahlring — Waldesruh,
- D Saarlandhof — Freudenhain,
- E Kl. Nordende — Kaltenweide Siedlung,

auf allen Linien etwa stündl. ein Wagen (sämtlich über Holstenplatz/Königstr. fahrend).

H. H. Bach: Itzehoe = Fa. Stadtautobus-Betrieb, 4 Linien, stündl. v. 6.00 bis 20.00 Uhr (So 12—20). Die Linien ergänzen sich meistens zum 30 Min.-Betrieb, ferner einzelne Fahrten bis Mitternacht und So vorm.

Rendsburg = Fa. Timm Heinrich Sievers GmbH, 3 Linien, Werkt. 7—23 Uhr (Sa bis 24 Uhr) sowie Frühfahrten, stündl. Betrieb, von 13 bis 19 Uhr alle 30 Min.

Aber auch viele Städte unter 35 000 Einw. haben zum Teil einen beachtlichen Stadtverkehr. In Schleswig-Holstein sind es die folgenden (Einw.-Zahl in Tausend in Klammern):

Bordeshelm (7) werkt. 17—18 Fahrten,

Eckernförde (22) 3 Linien, alle 30 oder 60 Min.

Husum (24), 1 Linie, stündl.,

Preetz (12), 1 Linie, stündl.,

Wedel (16), 1 Linie, alle 15 oder 20 Min., im Anschl. an die Hamburger S-Bahn,

Mölln (14), 1 Linie, Werkt. 18, So 4 Fahrten

Brunsbüttelkoog (10), 1 Linie, werkt. 12, So 4 Fahrten,

Ahrensburg (18), werkt. alle 40 oder 80 Min., So 6 Fahrten,

Geesthacht (21), werkt. 19, So. 10 Fahrten (Privatbetrieb), ferner Linie Hamburg-Lauenburg der VHH, alle 15 bis 60 Min.

Glückstadt (13), 1 Linie, stündl., ist wieder eingestellt,

Heide (22), 1 Linie, werkt. 3 Fahrten, Fahrzeit 5—10 Min.,

Hellmann: Wolfenbüttel, Hersfeld, Vechta, Stadthagen, Lüneburg.

Steinberger: Die Stadt Oberursel (Taunus), allerdings unter 35 000 Einw., besitzt eine Om-Linie mit starrem Fp. Die Linie ist seitens der Stadt an einen Privatunternehmer verpachtet und verkehrt vom Schwimmbad über Bundesbahnhof nach Bommersheim. Zwischen Bundesbahnhof und Bommersheim nimmt sie einen anderen Weg als die Strab.

Salzner: zur Anfrage Zimmer betr. Oberschlesien, DVA 159, S. 1239/40:

a) Die Strecke Martinau — Stollarzowitz ist Nachkriegs-Neubau.

b) Die Strecken Bogutschütz — Eichenau und Rosdzin — Eichenau — Laurahütte verdanken ihr Dasein auf zahlreichen Karten lediglich der früher vielfach geübten Unsitte, **konzessionierte Bahnen als bereits existierende einzutragen**. Die beiden Strecken waren 1913 der Schlesischen Kleinbahn AG Kattowitz konzessioniert worden, aber der Kriegsausbruch liess es nicht mehr zum Bau kommen. Mit bewunderungswürdiger Zähigkeit haben sich die beiden Strecken auf späteren Karten erhalten, sogar Baedeker Schlesien 2/1938 verzeichnet sie noch immer.

In diesem Zusammenhang sei noch ein weiteres Beispiel erwähnt: Baedeker Nordwestdeutschland 31/1914 verzeichnet auf der Karte S. 410 eine Strab von Koblenz-Lützel nach Bubenheim-Mülheim (Bf. Urmitz) — Kaerlich — Kettig — Weissen-thurm. Diese Strecke war der Koblenzer Strab-Ges. unterm 28. 4. 1911 **konzessioniert** und mit dem Bau 1912 begonnen worden. Baedeker Köln und das Rheinland 1953 geht noch weiter: Die Übersichtskarte im hinteren Deckel verzeichnet ausser der obigen (mit anderem Verlauf zwischen Koblenz und Mülheim) noch eine Strecke über Bubenheim nach Rübenach!

WAGENPARK-STATISTIK

Bochum-Gelsenkirchen: weitere Verschrottungen: Tw 31, 42, 49 sowie Bw 390,

403, 404 und 415—418 (ex Solingen). Neu: 6x G!-Tw 275—292 (2R, DÜWAG)

Friedrich/Stetza

Brandenburg: Tw 9 = a, LOWA-Tw 40 unfallbeschädigt abgestellt, Wiederaufbau

fraglich, neu LOWA-Tw 45 und -Bw 71 (Gotha, Typ 1957). Stock

Dresden: zur Meldung SB 105, S. 808: Tw 1801 (I) (kl. Hecht) erhielt nach Entfernung der Verkleidung die Nr. 1827 (II). Der jetzige Tw 1801 (II) hatte früher die Nummer 1802. Tw 836 und 839 sowie Bw 6 und 7 (Lockwitzalbahnhof) zwecks Ausmusterung abgestellt. Tw 690 = a, Bw 320 = Wärmehalle an der Endstelle Plauen, Neumann

Duisburg: neu: 6x GI-Tw 241—242 (DÜWAG), Bw 239 und 290 = a, Tw 508 auf Normalspur umgebaut. Schienenreiniger 712 (Schörling 1938) ex Trier.

Friedrich/Stetza

Essen: es wurden abermals einige Tw-Serien umgenummert, und zwar:

601 = 787, 602 = 861, 607 = 776, 608 = 788, 613 = 777, 614 = 862, 615 = 771, 617 = 863, 618 = 864, 651 = 790, 652 = 772, 653 = 789, 654 = 843, 655 = 844, 656 = 838, 657 = 839, 658 = 854, 659 = 855, 660—665 = 811—816, 666 = 856, 667 = 857, 668 = 817, 701 = 791, 704 = 778, 718 = 792, 735 = 779, 736 = 780, 740 = 781, 761 = 782, 770 = 783, 771 = 785, 772 = 786, 805 = 836, 806 = 842, 807 = 845, 808 = 846, 809 = 847, 810 = 848, 811 = 853, 812 = 849, 813 = 850, 814 = 851, 815 = 852, 816 = 808, 817 = 809, 818 = 833, 819 = 810, 833—835 = 805—807, 836 = 841, 838 = 858, 839 = 859.

Durch diese Umnummerung wurden verschiedene Umbautypen zusammengefasst, während andererseits wieder neue Lücken im Nummernschema entstanden sind, z. B. sind nunmehr die Tw mit Zwillings-Steuerung in der neuen Reihe 771—783 geordnet.

Boisserée

Frankfurt-Oder: neu Tw 35 und Bw 112 bis 113 (LOWA Gotha, Typ 1957). Stock

Gera: neu Tw 19—20 und Bw 67—70 (LOWA Gotha, Typ 1957). Stock

Gotha: neu Tw 45—46 und Bw 94—95 (LOWA Gotha, Typ 1957). Stock

Halberstadt: Tw 12 = a, Tw 38—39 ex Staffurt 19 und 18. Stock

Klagenfurt: Bw 68, 104, 106, 107 und 108 = a, Bw 101, 110 und 111 kamen auf einen Kinderspielplatz. Mayr

Klingental - Sachsenberg - Georgental (Deutsche Reichsbahn): neu

LOWA-Tw KT 198 03—198 04 (1956, Gotha Typ 1950)

LOWA-Tw KT 198 05—198 06 (1958, Gotha Typ 1957)

LOWA-Bw KB 198 03 = 198 04 (1956, Gotha Typ 1950)

KB 198 05—198 06 (1958, Gotha Typ 1957) Stock

Lübeck: Tw 263 (ex 63) sowie Bw 355 (ex Tw 68), Bw 359 (ex Tw 74), Bw 363 (ex Tw 17) = a, vorgesehen zur Verschrottung sind die restl. Tw der Serie 260—262 und einige Tw der Serie 230—239. Die alten Wagen werden (ohne Fahrgestell) an das Personal für DM 5,— (!!!) ohne Bänke und Innenverkleidung (hierfür extra DM 5,—) abgegeben. Bisher sind alle Wagenkästen als Gartenlauben bzw. Schweineställe verwertet worden. Die 4 Ellok sind noch vorhanden.

Schreiter

Mannheim-Ludwigshafen: Bw 640, 641 und 645 = a Irschlinger

Mülheim-Ruhr: neu: 6x GI-Tw 250—251 (Ein-Richt.-Wg. DÜWAG) sowie 4x Gr-Bw 301 (Zwei-Richt.-Wg. DÜWAG) Stetza

Nürnberg: Tw 670 so schwer unfallbeschädigt, dass Wiederaufbau fraglich. Stock

Potsdam: Bw 39 = a, neu: LOWA-Bw 39 (II) und 40 (II) (Gotha, Typ 1957) BVB

Strausberg: Die von der BVG-Ost übernommenen Tw 4302 und 4305 erhielten die Nummern 7—8. Die bisherigen Bw 7 und 8 wurden ausgemustert (Bw 8 = Aufenthaltsraum) BVB

Vestische Strassenbahnen: neu 6x GI-Tw 332—388 (Zwei-Richtungs-Wg., DÜWAG) Stetza

Zwickau: neu LOWA-Bw 127 (Gotha, Typ 1957) Stock

Wagenpark-Geschichte Köln (Fortsetzung aus DVA 162, S. 1265):

Tw 230—234 = 3230—3231, 232, 3233 bis 3234, davon 3231 = Arb.-Wg. 5005, 3233 = Arb.-Wg. 3233, 3234 = Arb.-Wg. 5004, 232 = a

235—241, 243—249 = 3235—3239, 240, 3241, 3243, 244, 3245, 3246, Bw 4403, 3248, Bw 4404, davon a = 3237 = Arb.-Wg. 3237, 3236, 240, 3243, 244, abgest. = 3245, 3246, 3248 Bw 4403 = Rekl.-Lore 5506, Bw 4404 = Rekl.-Lore 5504

250 = 3250 = abgestellt
251—276 = 3251, 252—255, 3256—3263, 264—265, 3266—3270, 271, 3272, 273, 3274, 275, 276 davon 3257 = Arb.-Wg. 3257, 3274 = Arb.-Wg. 3274

a = 3251, 253—255, 3263, 264—265, 3266, 3267, 3270, 271, 3272, 273, 275, 276

abgest. = 252, 3261—3262,
3268, 3269
278—281 = 278, 279, 3280, 281, davon
a = 278, 279, 281, abgest.
3280
285 = abgestellt
292—299 = 3292—3293, 294, 3295—3299
davon 3292, 3297—3299 =
Arb.-Wg.
abgestellt = 3293, 294,
3296 = Arb.-Wg. 5007
420—421, 423—424, 427, 431—432, 434
bis 435, 437—438, 440,

442—44 = 3420, 3421 = 3431 (II), 3423
bis 3424, 427, 3431—3432,
3434—3435, 3437—3438,
3440, 442, 3443, 3444
davon 3444 = Arb.Wg. 5211
a = 3420, 3421, 3423, 3424,
3427, 3431—3432, 3434—
3435, 3437, 442

3501—3512 neu 4x GI-Tw (DÜWAG)
(es folgt die Aufstellung
über die Neunummerung
der Bw) Boisserée

FAHRSCHEINE UND FAHRKARTEN

Dresden: neu 10 Pfg Fs für Kinder und Schwerbeschädigte, Format und Druckbild wie bekannter 20 Pfg. Fs, jedoch mit grünem Querbalken. Stricker

Leipzig: zur eigenen Meldung, DVA 160, S. 1248: neben dem bereits erschienenen Fs zu 20 Pf. nunmehr auch Werte zu 10 (weiss ohne Balken) und 30 (weiss mit 2 senkrechten Balken). xyz

Solingen: Das gesamte Fs-Wesen wurde auf Carnet-System umgestellt, Einzel-Ab-schnitte zu je 10 Pfg., Format 1x4 cm, Gelbdruck a/weiss, Abbildung in Originalgrösse. Friedrich



LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Electric Railways of Indiana, herausgegeben von der Central Electric Railfan's Association, 174 S.

Wiederum ist von einer amerikanischen Liebhaber-Organisation ein wundervoller Bildband mit z. T. farbigen Fotos herausgebracht worden, der sich mit Geschichte und Gegenwart aller Strassen- und Überlandbahnen im US-Staate Indiana beschäftigt.

The Literature of the Street Railway, von Foster M. Palmer, ist eine beachtenswerte Schrift, die sich bemüht, nachzuweisen, wo und in welchem Umfange im amerikanischen Schrifttum das Strassenbahnwesen besonders eingehend behandelt worden ist. Dass diese kleine Broschüre im Verlag der Harvard Universität erschien, zeigt, welche Aufmerksamkeit auch in den USA noch immer den Vorgängen des Strassenbahnwesens geschenkt wird. (Verfasser: F. M. Palmer, 104, Mt. Auburn Street, Watertown 72, Massachusetts, USA).

25 Jahre Pekol in Oldenburg, Sonderbeilage der Nord-West-Zeitung Oldenburg mit

einem Leistungsbericht dieses aufstrebenden Verkehrsunternehmens. Der Bericht verdient besonderes Gewicht durch den kürzlichen Tod des Gründers und Leiters dieses Unternehmens, Herrn Theodor Pekol. Vehlber

Wiesbadener Tagblatt (12. 3. 58): „Mit neuer Energie am alten Strom“, ausführlicher Bericht über den Probetrieb der DB auf der elektrifizierten Rheinstrecke. Scheyrer

Weser-Kurier, Bremen (10. 5. 58) und **Bremer Nachrichten** (10. 5. 58) brachten ausführliche Aufsätze über die geplanten Unterpflaster-Strecken der Bremer Strassenbahn, deren Pläne nunmehr in ein akutes Stadium eingetreten sind. Vehlber

Bild-Zeitung (9. 12. 57): „Signale auf ‚Halt‘ für das Saufbähnle“, Bericht (im Bild-Zeitungs-Stil) über die gefährdete Moselbahn.

Zeitschrift für Versicherungswesen, Hamburg (1. August-Heft 1957): „Kampf gegen Frachtschäden in USA“, aufschlussreicher Aufsatz über den Güterverkehr und dessen Wirtschaftlichkeit bei den grossen USA-Eisenbahngesellschaften. Vehlber

LOKWESEN

Biedenkopf: zur Anfrage Kampfhenkel, DVA 161, S. 1256 (Allgemeines): Die regelspurige Hanauer Klb wurde am 1. Oktober 1896 zwischen Hanau einerseits und Langenselbold und Hüttengesäss andererseits eröffnet. Etwas östlich von Rückingen trennten sich die beiden Strecken. Die Bahn wurde 1931 stillgelegt und bald nachher abgebrochen (Näheres in SB 102). Ausser den vier Jung-Lok 227, 228, 229 und 1750 (Bt) besass die Bahn noch eine Bt von Hanomag (4742), die nach 1918 von Boutonnaires de Bogny kam und eine Ct (T 3) 2382 Hanomag ex Elberfeld 6191. Es sollen auch Kastenlok, die früher bei der Dampfstrab Kassel waren, nach Hanau gekommen sein. Wer weiss darüber Näheres?

Willemsen: Ergänzungen zur Meldung Mayr, DVA 158, S. 1236: **Salzkammergut-Lokalbahn**

- Lok 3 ist seit 1891 in Betrieb, von 1917 bis 1920 bei der Heeresbahn,
Lok 4 desgl.,
Lok 7 ist seit 1893 in Betrieb,
Lok 9 war von 1917 bis 1920 bei der Heeresbahn,
Lok 12 umgebaut 1937 (Kohlenkasten, Achsstand geändert),
Lok 20 seit 1925 in Betrieb,
Lok 22 seit 1945 in Betrieb,
Lok 30 und 31 seit 1942 in Betrieb

Diesellok Nr. 40 — Bauart E, seit 1946 in Betrieb,

Gebus Nr. 672 — Bauart Bo 2, Bj. 1894, ehem. Salonwagen, seit 1928 in Betrieb,

Lok 7 und 12 sind gleichfalls an die Steiermärkischen Landesbahnen (Strecke Gleisdorf — Weiz) übergegangen.

Mayr: Für die Lokalbahn Mixnitz — St. Erhard wurde eine BoBo-Lok Nr. 3 beschafft, mechanischer Teil „Alpine Montan“, elektrischer Teil BBC (4 Motoren Type GGM 430/150/6 mit je 50 PS bei 800/2 Volt, 650 U/min).

Oesterle: zur Meldung Biedenkopf, DVA 161, S. 1259: Hierher gehören doch auch die VT 07 501 + 502 (ehemals 137 901 + 137 902 abcd (B 16 vT), Bauart Berlin (vierteilig) 1 × 1350 PS + 150 PS Hilfsdiesel. Diese VT sind heute dreiteilig. Befindet sich bei der DB tatsächlich ein VT der Bauart Leipzig (einst BC 8vT)? Der VT 04 107 Stg war der 137 232.

Willemsen: Wer kann ein Lokomotiv-Verzeichnis der ehem. Dampfstrab Reutlingen — Eningen — Pfullingen (WEG) mit Fabr.-Nummern liefern und wer sammelt Lokomotiv-Verzeichnisse von Henschel, Borsig, Jung, Humboldt, Orenstein & Koppel, Krauss-Maffei u. a.?

Oesterle: Das US Transportation Corps hat auch VT-Neubauten. Vier zweiteilige Triebwagen wurden bestellt. Den VT 08 801 habe ich bereits gesehen. Ferner läuft der VT 33 302 P ebenfalls beim USTC. Ist dies ein Neubau?

Vom Eisenbahnfährverkehr in der Ostsee

A. Kalkofen

(Fortsetzung aus Heft 162)

Um die 460 km lange Fährstrecke abzukürzen, wurde seitens der schwedischen Staatsbahn zunächst projektiert, einen günstiger gelegenen schwedischen Hafen für den Fährverkehr auszubauen, dann wurde jedoch am 20. Februar 1948 Swinemünde als Festlandshafen eingerichtet und damit die Fährstrecke auf 220 km verkürzt.

Nachdem ausserdem bereits am 1. Juli 1947 eine neue Fährlinie zwischen Trelleborg und Warnemünde eingerichtet worden war, wurden die Pläne bezüglich eines neuen schwedischen Fährhafens aufgegeben. Am 16. März 1948 wurde schliesslich die historische und traditionsreiche Linie Trelleborg — Sassnitz wiedereröffnet und gleichzeitig der Verkehr nach Warnemünde eingestellt, während die Verbindung nach

Swinemünde noch bis zum 31. Dezember 1953 weiterlief. Wie bekannt, musste vom 5. Oktober 1952 bis 17. August 1953 der Verkehr nach Berlin wegen Schliessung des Hafens von Sassnitz nochmals über Warnemünde umgeleitet werden. Die nach Wiederherstellung der alten Verbindung einsetzende günstige Entwicklung des Verkehrs, bei dem allerdings auch heute noch der Güterverkehr überwiegt, sowie das hohe Alter (fast 50 Jahre) der beiden Schiffe „Drottning Victoria“ und „Gustav V“, und schliesslich der Kriegsverlust der beiden ehemaligen deutschen Fährschiffe „Deutschland“ und „Preussen“ gaben dann Veranlassung zum Bau der beiden eingangs erwähnten Schiffe. Welcher Beliebtheit sich die traditionelle Route Trelleborg — Sassnitz auch heute noch er-

freut, wird z. B. dadurch beleuchtet, dass ein grosser südschwedischer Briefmarkenverein im Jahre 1957 seine Jahreshauptversammlung auf einem Fährschiff während einer Hin- und Rückfahrt veranstaltete, wobei auch noch eine Ausstellung durchgeführt wurde.

Der Verkehr nach Dänemark ging nach dem zweiten Weltkrieg zunächst ausschliesslich über Fredericia-Korsör. Die Eisenbahnfähre Nyborg-Korsör ist seit dem 1. Dezember 1883 ununterbrochen in Betrieb. Weil sie bereits durch den innerdänischen Verkehr gut ausgelastet ist, musste infolge des stark zunehmenden internationalen Verkehrs bald nach einer Entlastung gesucht werden. Sie bot sich auf deutscher Seite von selbst in dem vorhandenen Hafen von Grossenbrode an, während der dänische Hafen von Gedser, der seine frühere Bedeutung als Haupthafen für den internationalen Fährverkehr zunächst fast verloren hatte, ohne weiteres diese Belastung aufnehmen konnte. Diese Verbindung wurde am 15. Juli 1951 zunächst mit dänischen Schiffen aufgenommen, im Jahre 1953 kam dann das deutsche Fährschiff „Deutschland“ hinzu, 1957 „Theodor Heuss“. Diese beiden Schiffe haben für die Deutsche Bundesbahn eine ausgezeichnete Werbe-

kraft, nicht zum geringsten durch die vorzügliche Verpflegung, bei der man sich für einen Einheitspreis von wenig mehr als DM 4,— sein Menü von etwa 60 kalten Platten und mehreren warmen Gerichten in beliebiger Auswahl und Menge selbst zusammenstellen kann.

Wie bekannt, haben die westdeutschen und dänischen Staatsbahnen beschlossen, diese Verbindung durch die sogenannte „Vogelfluglinie“ zu ersetzen, bei der die Überfahrt weniger als eine Stunde benötigt. Die vorhandenen Fährschiffe reichen dann aus, die Zahl der Verbindungen mehr als zu verdoppeln. Daher wurde beschlossen, für den deutsch-dänischen Verkehr vorläufig keine weiteren Fährschiffe zu bauen. Die grössten Bauwerke für die neue Strecke sind auf deutscher Seite die Brücke über den Fehmarnsund und ein völlig neuer Fährhafen, auf dänischer Seite der Ausbau des Hafens Rödby, eine kombinierte Eisenbahn- und Strassenbrücke zwischen den Inseln Lolland und Falster sowie die Fertigstellung der Autobahn, die ungefähr dem gleichen Wege folgte wie die Eisenbahn, und deren Bau bereits während des Krieges auf deutsches Betreiben begonnen, dann aber eingestellt wurde.

(Schluß folgt)

In Elm ist es still geworden . . .

Jos. Ungewitter, München

Zu dem unter vorgenanntem Titel in DVA 159, S. 1237, erschienenen Leitartikel sind einige Erwidern aus dem Leserkreis eingegangen, die sich - mit voller Berechtigung - äusserst kritisch mit dessen Inhalt beschäftigen. Da, wie unter diesem Aufsatz vermerkt, es sich um eine Wiedergabe einer Tageszeitung handelt, zeigt sich erneut die Notwendigkeit, Veröffentlichungen in der Tagespresse, sofern sie in die Sphäre eines Fachgebietes dringen, mit äusserster Vorsicht aufzunehmen, abgesehen davon, dass es sich immer wieder herausstellt, wie wenig solche Schilderungen, die oftmals nur für die „ganz Dummen“ bestimmt sind, einer Nachprüfung von berufener Seite standhalten.

Nachstehend wird eine Einsendung bekanntgegeben, die in Wort und Bild die Situation dieses „stillgewordenen“ Bahnhofs Elm in Vergangenheit und Gegenwart erklärt: Wenn einleitend behauptet wird, dass der Bahnhof Elm „bei Schlüchtern“ allen Globetrottern in der Generation unserer Grossväter so vertraut war, wie die grossen Eisenbahnstationen von

Leipzig, Frankfurt oder Paris, so mag man diese kühne Behauptung mit etwas Toleranz noch gelten lassen, da er immerhin die bekannteste Spitzkehre im Zuge einer der wichtigsten deutschen Hauptstrecken war, wobei die Ortschaft Elm selbst ein kleines Dorf in den Vorbergen der Rhön ist. Elm aber als den damals bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkt Deutschlands zu bezeichnen, ist eine unsachliche Übertreibung; es liegt zwar an der Grenze von Nord- und Süddeutschland und seine drei Eisenbahnlinien führten nach Norden, Westen und Süden, unterstanden aber alle einheitlich der Eisenbahndirektion Frankfurt der Preussischen Staatsbahn.

Es ist auch nicht recht einzusehen, warum sich vor etwa 60 Jahren im Wartesaal von Elm die grosse und die kleine Welt getroffen haben soll und Kaiser und Könige, Fürsten und Grafen, Bauern und reisende Handwerksburschen, Künstler und Hochstapler sich dort die Beine vertreten haben sollten, weil der Lokomotivwechsel damals angeblich beträchtlich länger dauerte als heute in irgend einem grossen deutschen Kopfbahnhof.

