

# DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens und Organ des „Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA). Redaktion und Verlag: Günter Stetza, 43 Essen (Ruhr), Henricistrasse 71.  
Ruf: Essen (021 41) 2841 28

Abonnementspreis: DM 18,- pro Jahr (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetza, Essen 457 54. Für **Österreich**: Jahresabonnement 90 Schilling, zu überweisen auf Konto 109 070 Postsparkassenamt Wien. Für **Großbritannien**: Jahresabonnement sh 30/-, zu überweisen auf Konto 51-7888 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

22. Jahrgang

JUNI 1967

Nr. 271

## Warten - auf was?

Die Nahverkehrsmittel zählen längst zu den Fusskranken unserer wirtschaftlichen Entwicklung. So unterschiedlich ihre Strukturen und speziellen Aufgaben auch sind — eins haben sie gemeinsam: die roten Zahlen. Stünden nicht öffentliche und übergeordnete Interessen dagegen, längst hätte auch die letzte Lokalbahn ihren Betrieb eingestellt.

Seit Jahren befinden sich die Nahverkehrsbetriebe in einem schweren Dilemma: die vom Staat aufgebürdeten „Sozialtarife“ verhindern eine ausgeglichene Betriebsrechnung. Einzelne Personengruppen, wie Schüler oder sonstige in Ausbildung befindliche Fahrgäste müssen zu Tarifen befördert werden, die die anfallenden Kosten einfach nicht decken.

Ob das gerecht oder vertretbar ist, sei dahingestellt. Eine andere, viel wichtigere aber ist die Frage nach der Funktion der öffentlichen Verkehrsmittel: sollen sie nach sozialen oder nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten eingesetzt werden? Bejaht man das erstere, so muss den Betrieben logischer-

weise für die ihnen auferlegten sozialen Lasten Ersatz aus öffentlichen Mitteln geleistet werden. Hält man aber das letztere für richtig, so müssen die Unternehmen in die Lage versetzt werden, über die Tarife eine Angleichung von Einnahmen und Ausgaben vorzunehmen.

Geschehen ist aber in all den Jahren, in denen sich die wirtschaftliche Lage der Nahverkehrsbetriebe auf Grund dieser Unsicherheit ständig verschlechterte, so gut wie nichts. Stundung oder Streichung von Konzessionsabgaben, Folgekosten oder Beförderungssteuer sind nur Flickwerk, die die entstandenen Löcher in den Ertragsrechnungen nur mühselig kaschieren, nicht aber beseitigen.

So schleppen die Nahverkehrsbetriebe Millionenverluste vor sich her. Und dennoch ist keine Besserung ihrer wirtschaftlichen Situation erkennbar — eine angesichts der ständigen Betonung ihrer Wichtigkeit für die verkehrstechnische Zukunft sehr betrübliche Feststellung.

(Aus „Kölner Stadt-Anzeiger“)

## AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

### VDVA-Mitgliederversammlung und Jahrestagung 1967

Für die VDVA-Mitglieder liegt diesem Heft die übliche Einladung zur diesjährigen 11. Mitgliederversammlung des VDVA in Hamburg bei sowie für sämtliche Bezieher das Anmeldeformular zur Teilnahme an un-

serer Jahrestagung in Hamburg und Kopenhagen mit einigen Vorspann-Erläuterungen. Es wird freundlichst gebeten, die Anmeldungen rechtzeitig, möglichst zum 31. Juli 1967, einzusenden und das Formular klar und genauestens auszufüllen, um unnötige Rückfragen zu vermeiden. Die Tagungsgebühr beträgt wiederum pro Person DM 15,—. Die für die Schweden-Rundfahrt anfallenden Kosten werden zu gegebener Zeit mitgeteilt.

Stetza

## DIE VERKEHRS-LAGE

### a) Eisenbahnen:

Mit dem Fahrplanwechsel wurde die DB-Strecke 192d (Nebenbahn **Wächtersbach — Birstein**, „Vogelsberger Südbahn“ der Gelnhäuser Kreisbahnen) auf Omn-Betrieb umgestellt. Auch der ursprüngliche Plan, den Güterverkehr auf der Schiene zu belassen, wurde wegen mangelndem Interesse der Gleisanschlussinhaber fallengelassen. Die Strecke wird daher abgebrochen, die Trasse soll z. T. für neue Strassenführungen benutzt werden. Von den ehemals 4 Linien der „Gelnhäuser Kreisbahnen“ (Freigerichtbahn: Gelnhausen — Langenselbold, Biebertalbahn: Gelnhausen — Bieber, Vogelsberger Südbahn: Wächtersbach — Birstein — (Hartmannstein) existiert somit nur noch die letzte von Wächtersbach nach Bad Orb. Diese Bahn bleibt bestehen, die DB will auch die Umsteigemöglichkeiten in Wächtersbach verbessern (Kurgastverkehr). Harding

### b) Strassenbahnen und Omnibusse:

**Berlin:** Seit 3. 2. 67 OmL A 9 (BVG-Ost) und A 57 (desgl.) über Königstor, Hans-Beimler-Str., Jostystr., Wilh.-Pieck-Str. und Hankestr. BVB

**Bochum — Gelsenkirchen:** seit 8. 5. SL 6 und 7 zu neuer SL 6 zusammengefasst: Wanne-Eickel Hbf. — Bochum Hbf — Gerthe-Schürbankstr. SL 7 eingestellt, SL 17 bei gleichgebliebener Linienführung in 16 umbenannt, SL 27 ebenfalls eingestellt, nach Castrop-Rauxel wieder OmL 77. Fricke

**Düsseldorf:** seit 29. 5. SL 15 eingestellt, ebenso SL 11/15 E nicht mehr in HVZ nach Eller, dafür SL 7 jetzt Unterrath — Hbf. — Eller und SL 18 Benrath — Hbf. — Oberkassel. Waltking

**Köln:** seit 28. 7. 66 OmL 48 (Friesenplatz — Deutz) eingestellt, seit 5. 9. 66 OmL 52 (Köln Ebertplatz — Opladen) durch OmL 52 E (Ebertplatz — Leverkusen Rathaus) ergänzt, mithin zwischen Köln und Leverkusen jetzt

7 $\frac{1}{2}$ -Min.-Verkehr. Seit 12. 12. 66 OmL 29 verlängert: Ehrenfeld Takuplatz — Longe-  
rich — Chorweiler, und HVZ-OmL 38 jetzt (Fordwerke —) Weidenpesch — Lonerich — Volkhoven — (Weiler). OmL 43 statt Flittard — Vingst jetzt (— Gremberg — Bbf. Kalk) und seit 30. 1. Flittard — Vingst — Bremberg — Bbf. Kalk. Seit 10. 4. 67 neue OmL 26 Bocklemünd — Mengenich, seit 24. 4. 67 neue OmL 48 wie OmL 34 von Arnolds-  
höhe nach Riehl, jedoch zwischen Reichen-  
spergerplatz und Riehler Gürtel über Am-  
sterdamer Str./Städt. Kinderkrankehaus.

H. E. Schmidt

**Mannheim:** seit 28. 5. OmL 59 mit geänder-  
ter Linienführung und neuer Haltestelle  
„Max-Joseph-Str.“, ferner SL 17 samstags  
eingestellt, dafür SL 27 in Betrieb.

Rabe

**Monheim:** OmL 62 (Gemeinschaftslinie mit  
Rheinbahn) seit 27. 2. 67 bis Tegeler Weg  
verlängert.

Waltking

**München:** seit 5. 6. SL 3 wegen V-Bahn-  
Bau in der Prielmayerstr. nur noch Harthof  
— Sendlinger-Tor-Platz, neue SL 27 Aus-  
stellung — Hbf. — Milbertshofen, SL 1 und  
21 jetzt über Bayerstr. zum Karlsplatz bzw.  
Hbf., seit 15. 5. SL 30 über Karlstr. wie SL 4.

P. Wagner

**Nürnberg:** seit 24. 4. neue OmL 93 Hbf. —  
Schanzenstr. — Zerkabelshof — Passauer-/  
Fallrohrstr. (nur montags mit freitags).

Dillmann

**Plettenberg:** gegenwärtige Linienführung:  
A Herscheider Str. — Bruchweg — Pletten-  
berg Mitte — Böddinghauser Weg —  
Kermsecke, und Plettenberg Bhf. — Böd-  
dinghausen

B Eschen — Plettenberg Mitte — Uhlands-  
brücke — Himmelwert und Krankenhaus  
und Mülschotten.

Fernlinien ab Plettenberg: 1 nach Alten-  
ziefeln, 2 nach Attendorf, 3 nach Hünghausen  
— Herscheid, 4 nach Ostertalsperre — Her-  
scheid (— Lüdenscheid). Waltking

**Wuppertal:** seit 28. 5. OmL 14 bis „Am  
Raukamp“ verlängert. Aders

### c) Schnellbahnen:

**München:** Anfang Juli soll der erste U-Bahnwagen von WMD geliefert und in einer grossen Feier auf die Schienen am Bf. Studentenstadt gesetzt werden. Bezeichnend für die nicht kaufmännisch starre Haltung der DB: eine Privatfirma kauft sich extra einen Strassenroller und holt damit die U-Bahnwagen in Donauwörth ab und kann damit noch um einiges billiger sein als der direkte eigene Transport gezogen von einer Lok!

P. Wagner

### e) Das Liniennetz:

heute **Frankfurt/Oder** (1000 mm) zu DVA 262/2062 liegt jetzt das Liniennetz vor, das die „Verstümmelung“ der SL 1 zeigt, die früher über die Oderbrücke zur Crosseiner Str. fuhr, jetzt ist die Oder hier Grenze.



## ALLGEMEINES

Zum Bericht „**Fahrgast-Schifffahrt bei deutschen Stadtverkehrsbetrieben**“ (Fortsetzung aus DVA 270):

**Potsdam** — Schiffe: (ergänzte Liste)

- D „Berlin“, 1964 stillgelegt
- MS „Berlin“, 1965 v. Weisser Flotte Berlin übernommen
- D „Caputh“
- MS „Cecilienhof“, Bj. 1963
- MS „Concordia“
- D „Friedensbote“, 1962 verschrottet
- MS „Friedenswacht“
- MB „Libelle“
- MS „Möve“
- MB „Nedlitz“, 1964 stillgelegt
- D „Potsdam“, 1965 stillgelegt
- MS „Potsdam“, Bj. 1965/66
- D „Prof. Rud. Virchow“ 1960 zum MS „Seebad Templin“ umgebaut
- MS „Sacrow“, 1966 nicht mehr vorhanden
- MS „Sanssouci“, Bj. 1963
- MS „Seebad Templin“ Umbau 1960
- MB „Werder“

**Bad Schandau** — Schiffe:

- Rad-D „Bad Schandau I“
- MS „Bad Schandau II“
- MS „Bad Schandau III“ alle bis 1966 Dampfschiff

**Schwerin** — VEB Nahverkehrsbetrieb Schwerin, Abt. Weisse Flotte Strecken auf dem Schweriner See

Betriebseröffnung: ? (früher private Schiffseigner)

Schiffe: MS „Elfriede“  
MS „Gunzelin“  
MS „Möve“  
MS „Sowjetfreunde“  
MS „Vasa“ 1966 von der Saaleschifffahrt übernommen (Fortsetzung folgt)  
Münzinger

### In Memoriam — 90 Jahre KVB-Köln

Die vor 90 Jahren noch selbständigen Gemeinden Kalk und Deutz haben den Kölner Verkehrsbetrieben zu ihrer Entstehung verholfen. Am 28. April 1877 wurde nämlich zwischen den beiden rechtsrheinischen Vororten die erste Pferdebahnlinie in Betrieb genommen. In Köln selbst rollte die 1. Pferdebahn erst ein Jahr später. Mehr als drei Jahrzehnte wurde der Strassenbahnbetrieb in Köln per Rosinante betrieben.

Am 15. Oktober 1901 war es dann soweit, um die erste elektrische Strassenbahnlinie Kölns als Ringbahn in Betrieb zu nehmen. Zu Anfang des Jahres 1903 war die Ablösung des Pferdebahnbetriebes abgeschlossen, lediglich von Nippes zur Flora wurde noch bis zum 22. Mai 1907 eine Pferdebahnlinie betrieben.

Fricke

**Vor 70 Jahren** begann auch die Erschliessung des Niederbergischen Raumes durch die **Bergischen Kleinbahnen**. Am 12. Juli 1897 fand die erste Fahrt und Inbetriebnahme der Strecke Neviges — Elberfeld (Bahnhof Steinbeck) statt.

Fricke

# WAGENPARK-STATISTIK

## a) Strassenbahnen:

**Augsburg:** Tw 159 und 162 sowie Bw 128, 129 und 133 = a. Lacher

**Berlin:** Weitere Verschrottungen bei BVG-West: Bw 893, 1521, 1523, 1525 und 1540 sowie Tw 6200. B V B

**Düsseldorf:** Tw 944, Bw 760, 832, 841, 876 und 884 sowie Arb.-Tw 569 und 588 = a. Tw 13 = Arb.-Tw. Waltking

**Heidelberg:** neu 6x Gl-Tw 225 (2R, DU-WAG), mithin Serie ausgeliefert. Bw 114 = a, Tw 25 und Bw 150 abgestellt. E. Müller

**Köln:** neu: 8x Gl-Tw 3832, 3882 und 3883 (Serien ausgeliefert). Tw 1821 und 1824 sowie Bw 2825 = Arb.-Wg. (Personalzug). Folgende Wagen = a: Tw 1724, 1822, 1823, 1825—1831, 1833—1840, A 1873, A 6203, KFBE-Tw 1283, 1288 sowie Bw 2821—2824, 2828, 2829, 2876, 2880, 2885, 2886, 2889—2894, 2896—2899, A 2895, A 6628, A 6646, A 6730, A 6735, A 6745, A 6749, A 6754, A 6755 und KFBE-Bw 1260. E. Schmidt

**Krefeld:** Tw 292, 293 und 294 sowie Bw 31—34 und KSW-Bw 10u12 = a. Die Fahrgestelle der Bw 31—34 dienen möglicherweise noch dem Neubau eines neuen 4x Bw. Hesse

**Ludwigshafen:** Von den aus Mannheim übernommenen Fahrzeugen wurden die folgenden ausgemustert, ohne in das Ludwigs-hafener Nummernschema eingeordnet worden zu sein: Tw 4, 94, 202, 211, 244 und 263 sowie Bw 520, 561, 642, 646, 647, 649, 653, 656, 657 und 658. Tw 240 ging an Mannheim zurück, dafür im Austausch Tw 277 erhalten, der jedoch Arb.-Wg. 1 wurde. Weiter = a ohne Umnummerung: Tw 6, 91, 224 und 265 sowie Arb.-Tw 1931 und Bw 677, 688, 690, 691, 693, 694 und 695. Rudnicki

**Luxemburg:** Der 2x Tw 32 steht auf einem innerstädtischen Kinderspielplatz in sehr gutem Erhaltungszustand (sogar mit Scherenstromabnehmer). Stetza

**Mannheim:** neu: 6x Gl-Tw 438—442 (ER, DUWAG). Rabe

Folgende Wagen wurden, ohne noch umgenummert zu werden, verschrottet: Tw 2, 8, 12, 15, 116, 120, 158, 159, 240, 242, 246, 252, 253, 254, 255 und 257, 4x Tw 1004, 1007 und 1008 sowie Bw 503, 504, 511, 515, 528, 534, 562, 567, 569, 576, 578, 659, 660, 661, 663, 665 und 668. Die Bw 577, 662, 664, 666 und 689 wurden ebenfalls ausgemustert, jedoch

für Kinderspielplätze in verschiedenen Orten erworben. Rudnicki

## Wagenpark-Geschichte Paderborn

(1000 mm): (Über die Vorgeschichte der PESAG im **Detmolder** Raum, also die Lippische Elektrizitäts AG/LEAG, ist nichts bekannt, daher beginnt die Übersicht mit dem Zeitalter der PESAG) —

Tw 1—16	Bj. 1910	davon 15 = Bw 65(II), 1, 6, 10 und 14 = KV, Rest = a
17—26	Bj. 1912	25 = KV, Rest = a
27—32	Bj. 1921	sämtl. = a
33	Bj. ?	alt gekauft (woher ?) und als Arb.-Wg. verwendet, = a
34—37	Bj. 1926	sämtl. = a (Bw-Übersicht folgt)

## b) Omnibusse:

**Augsburg:** 36 und 37 = a. Lacher  
**Berlin:** 821, 826, 837 und 891 (BVG-West) = a. B V B

**Essen:** neu Gl-Omn 3661—3670 (Bü/DU-WAG). Schmitz

**Köln:** neu: 459—473 (Mag/EM), 101—102 (Bü) in 398—399 umgenummert. 307 = abgestellt, folgende Omn = a: 181, 182, 188, 192, 193, 240 und 244. E. Schmidt

**Wagenpark-Geschichte KVG (Fortsetzung aus DVA 270):**

2—3	Bj. 1962	Mag Saturn II (kurzer Typ)
4	Bj. 1962	desgl., langer Typ
5	Bj. 1962	desgl., m. Oberlichtern
6	Bj. 1958	desgl., kurzer Typ
7	Bj. 1961	desgl. Saturn II LS, langer Typ
8	Bj. 1959	Hen HS 160 USL
9	Bj. 1957	desgl.
10	Bj. 1953	desgl. HS 100 N, = a
11—14	Bj. 1955/56	Hen/Käss Setra S 10
15	Bj. 1957	Hen HS 160 USL, es Klb Ffm — Königstein
16	Bj. 1961	desgl., ex Klb Ffm. — Königstein
18—23	Bj. 1966	Bü Präfekt 11
24—26	Bj. 1965	Bü Senator 11
27—28	Bj. 1964	desgl.
29	Bj. 1958	Bü TU 7
30	Bj. 1954	Bü 4000 T
31	Bj. 1953	Bü/Emmelm. 4000 TU 5, = a

32—39 Bj. 1954 Bü 4000 TU 6, davon  
32—33, 36, 37 und 39 = a  
40—42 Bj. 1955 Bü 4500 TU 5, davon  
40 = a

43—49 Bj. 1956 Bü TU 7, davon 43 = a  
50 Bj. 1957 desgl.  
(Fortsetzung folgt)  
Höltge

## LOKWESEN

**Dr. Cohausz**, zur Anfrage Montenberg, DVA 269/2120: Es ist richtig, dass bis zum Anfang der 20er Jahre preussische Lok der Typen S 5, P 4 (keine P 6!), G 7, T 9 (nicht T 8), T 13 im BW Winterswijk beheimatet waren. Aus eigenen Beobachtungen in den Jahren 1916 bis 1921 sind mir folgende Lok bekannt:

S 5: Essen 501, 502, 503, 507, 508,	} diese Lok haben alle keine DR-Nummern mehr bekommen
P 4 <sup>1</sup> : Essen 1810, 1816,	
G 7 <sup>2</sup> : Essen 4612,	
T 9 <sup>1</sup> : Essen 7264,	
T 9 <sup>2</sup> : Essen 7201,	
T 13: Essen 7989, später DR 92 837.	

Zwischen Barlo und Winterswijk war schon nach dem Kursbuch von 1924 kein Personenzugverkehr mehr. Es dürfte zutreffen, dass der Güterverkehr 1931 eingestellt und die Strecke 1942 abgebrochen wurde. Dagegen ist es ein Irrtum, dass auch die Strecke Borken — Burlo — Winterswijk abgebro-

chen sein soll. Die Strecke weist heute noch lebhaften Güterverkehr auf, teils mit niederländischen, teils mit deutschen Lok. Der Personenzugverkehr auf dem Abschnitt Burlo — Winterswijk ist erst 1940/41 eingestellt worden. Die Fahrpläne von 1924 und 1929 wiesen noch 6, der Plan vom Herbst 1939 noch 2 Zugpaare täglich aus. Der Betrieb wickelte sich so ab, dass von den Personenzügen von Wanne nur der Packwagen und die ersten beiden Personenwagen (meist ein BC und ein C) nach Winterswijk durchliefen. Die anderen 8 oder 9 Wagen wurden in Burlo abgehängt oder wenn sie mit durchliefen, waren sie nach der Anweisung im Zugbildungsplan „verschlossen zu halten“. Lichtbilder besitze ich leider nicht.

**Böttcher**, zur gleichen Anfrage wie vor: Die Trasse der ehemaligen Strecke Winterswijk — Bocholt ist schon völlig verkrautet und bewachsen und kaum noch auszumachen. Das Gleis Winterswijk — Borken liegt noch und wird auch noch täglich von Güterzügen befahren. Es ist gut erhalten, die Bahnhöfe sind durch Einfahrtssignale, die wichtigen Wegeübergänge durch Blinklicht gesichert.

## LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

**Nordwestdeutsche Zeitung** (1. 3. 67): „Sparen Sie für eine Strassenbahn!“, Bericht über das Verkaufsangebot der BVG-West, die ihre ausgedienten Strassenbahnwagen zum Preis von je DM 8000,— (DM 5000,— für einen Trieb- und DM 3000,— für einen Beiwagen) an Liebhaber verkaufen möchte. Standau

**VDI-Nachrichten** (Nr. 14 vom 5. 4. 67): „Rationalisierter Schienentransport“, ausführlicher Aufsatz über Güterzugbildungen von 2 km Länge mit mehr als 10 000 Tonnen Nutzlast.

**Zur Geschichte der Warschau — Wiener Eisenbahn**, von P. Dost, als Manuskript vervielfältigt, dazu Umschlag mit 3 Fotos und als Anhang 39 Zeichnungen vom Rollmaterial, ferner Strecken- und Gleispläne, Gesamtumfang 50 S. DIN A 4, DM 10,—, Verlag Werner Böttcher, 46 Dortmund, Postfach 30.

Der Verfasser hat in beachtenswerter Ausführlichkeit eine umfassende Darstellung dieser früher berühmten internationalen Eisenbahn-Magistrale gegeben, wobei die besonderen politischen Entwicklungen mit

ihren Auswirkungen auf diese Verkehrsrelation berücksichtigt werden. Eine sehr mühe- und liebevolle Arbeit, deren Studium hochinteressante Aspekte zutage fördert.

**Ride Down the Memory Lane**, The Story of the Branford Trolley Museum, eine 60 S. starke und hervorragend illustrierte Denkschrift über das nunmehr schon weltberühmte Strassenbahn-Museum „Branford“ in den USA mit allen Details, Streckenführung, Gleisplänen und Fahrzeugbeschreibungen. Das Büchlein kann bezogen werden (Preis wurde leider nicht angegeben) bei der Branford Electric Railway Association, P.O. Box 457, Short Beach, Connecticut 06407 (USA).

**The Gilpin Tram**, von Frank R. Hollenback, Verlag Sage Books, Denver (Cal.)/USA, zeigt auf 64 S. DIN A 5 die interessante Geschichte einer nordamerikanischen Eisenbahn auf, die zwar den Namen „Tram“ führt, aber dennoch eine reine dampfbetriebene Bahn war. Auch in diesem Buch fallen dem Verkehrsfreund besonders die vielen seltenen Bilder, vor allem aber die Skizzen und Zeichnungen über die einzelnen Dampfloktypen angenehm auf.

**Deutsche Eisenbahnen**, Typenskizzen und Schnitte, Heft 1 „Lokomotiven und Wager

der **Königlich Württembergischen Staats-eisenbahnen**", Franck'sche Verlagshandlung Stuttgart.

Dieses 32 S. starke Buch, eigentlich ein Katalog, ist eine hervorragende Fundgrube für den Lokomotiv- und Fahrzeug-Historiker

der alten deutschen Länderbahnen, und es wäre angesichts dieser vorzüglichen Zusammenstellung wünschenswert, wenn auch über die zahlreichen anderen Eisenbahnen solche oder ähnliche Verzeichnisse erscheinen würden.

## Wurde der Rekord der Schwerzüge gebrochen?

Die „Pennsylvania Railroad“, eine der bedeutendsten USA-Eisenbahnen, betreibt mehrere Hauptstrecken zur Bedienung von Ballungszentren der Schwerindustrie.

Seit vielen Jahren gilt die „Penny“ als das Bahnnetz, auf dem die schwersten Züge verkehren, doch hat diese Bahn offenbar ihren eigenen Rekord gebrochen.

Im Oktober 1966 nämlich verkehrte zwischen den etwa 400 km entfernten Städten Morrisville und Altoona im Staate Pennsylvania ein Erzzug, der aus nicht weniger als 300 Fahrzeugen bestand: 299 mit Eisenerz beladenen Trichterwagen und einem Packwagen. Bespannt war dieser mehrere Kilometer lange Zug mit 8 Diesellok mit je einer Leistung von 2 950 PS, insgesamt also 23 600 PS.

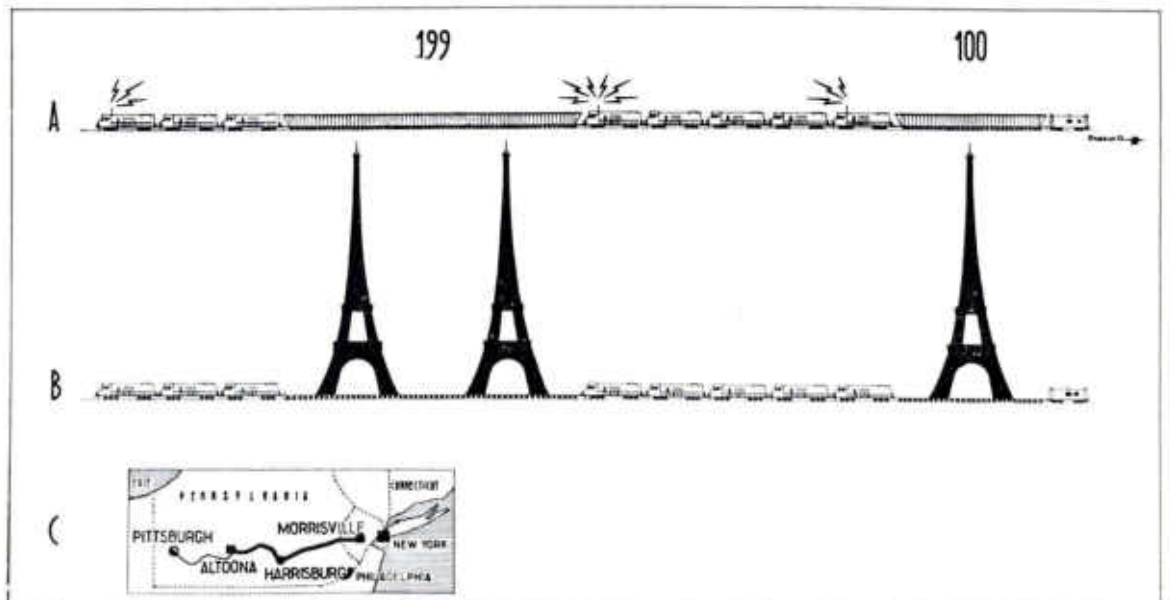
Die Zusammensetzung des Zuges war folgendermassen: an der Spitze 3 Lok, d. h. 8 850 PS, gefolgt von 199 Güterwagen, sodann 5 weitere Lok, d. h. 14 750 PS mit den restlichen 101 Fahrzeugen. Das Anfahren, Bremsen und Beschleunigen wurde von der vordersten Lokomotive über Relais gesteuert, die auf der ersten und fünften Lokomo-

tive (im zweiten Drittel des Zuges) angebracht waren.

Das Gesamtzuggewicht betrug 28 750 Tonnen, das Gesamteigengewicht der Güterwagen, des Packwagens und der 8 Lok = 1 450 Tonnen, so dass sich eine Nutzlast von 27 300 Tonnen ergab. Bedenkt man beispielsweise, dass die derzeitige Nutzlast der schwersten Kohlenzüge der Deutschen Bundesbahn und der S.N.C.F. (Frankreich) bei einer Zuglänge von 700 Metern = 2 500 Tonnen beträgt, so ergibt sich, dass der nordamerikanische Erzzug elf dieser Züge aufwiegt.

Dieser Mammutzug entspricht etwa 350 europäischen BB-Lokomotiven, ungefähr 1 000 unserer Reisezugwagen, also etwa der gesamte Personenwagenpark der Portugiesischen Staatsbahn, 480 km Schienen, 420 000 Menschen mittleren Gewichtes, der Stahlmasse von 3 Gerüsten des Pariser Eiffelturmes usw.

Zur Überwindung der sehr starken Steigungen des Alleghani-Gebirges auf dem letzten Abschnitt des Erztransportes nach Pittsburgh wurde der Zug in drei „kleine Züge“ zerlegt. Immerhin umfasste auch jeder dieser 3 „kleinen“ Züge noch 9 000 Tonnen.



A - Der Erzzug in der beschriebenen Zusammensetzung - B - Das Ladegewicht des Zuges entspricht dem Gewicht von 3 Eiffeltürmen - c - Verlauf der Strecke zwischen Morrisville und Altoona.

# Eisenbahneindrücke in Ostfriesland

von K. H. Schreiter, Lübeck

Gelegentlich einer alle 3 Monate stattfindenden Reise durch Ostfriesland erfuhr ich in **Esens**, dass die bisher bestandene Gleisverbindung zwischen Esens und Bengersiel aufgehört hat zu bestehen. Gerade hatte man damit begonnen, die auf dieser Strecke der meterspurigen Kleinbahn Bengersiel — Esens — Aurich — Leer liegenden Gleise auszubauen. Der Personenverkehr, der in den letzten Jahren sowieso schon mit Omnibussen abgewickelt wurde, ist für die Bahn nie ein grosses Geschäft gewesen und nun hat man den Güterverkehr auch auf die Strasse verlegt. Auf dem kleinen Bahnhof Esens sah ich noch eine ziemlich neu aussehende kleine Diesellok, ca. 150—200 PS, stehen. Diese wird hier wohl in erster Linie zum Abtransport der Gleise und Schwellen eingesetzt. Von Esens südlich, die Bundesbahngleise schräg kreuzend, sind aber die Gleise verblieben, sie laufen östlich in einem Bogen neben der Strasse Esens — Ogenbargen, überqueren hier die Bundesstrasse 210 und laufen dann teils dicht neben derselben, teils in einer Entfernung von ca. 100 m südlich. Kurz vor Aurich wird die Bundesstrasse 210 erneut gekreuzt, während nach weiteren einigen hundert Metern von Aurich (Bf.) kommend, das Gleis in Richtung Grossefehn — Leer die oben bereits mehr-

fach genannte Bundesstrasse wieder überquert.

Auf der gesamten Strecke von Aurich bis Leer ist nur noch Güterverkehr und die Absicht besteht (vom Hörensagen), auch den Güterverkehr auf die allerdings zum Teil sehr schmalen und kurvenreichen Strassen zu verlegen. Rollbockverkehr herrscht vor und die Züge bestehen, wie ich mich selbst überzeugen konnte, meist aus 6 bis 10 Wagen. Als Zugmaschine ist ein ziemlich verlottert aussehender Tw in Betrieb. Wie häufig auf der Strecke Esens — Aurich die Güterzüge verkehren, war nicht zu erfahren; auf der Strecke Aurich — Leer jedenfalls verkehrt ein solcher täglich.

In Jahre 1951 war noch auf der ganzen Strecke Bengersiel — Aurich — Leer Personen- und Güterverkehr, meistens mit Dampftrieb. Die Strecke selbst macht einen wenig gepflegten Eindruck und man merkt, dass die Verwaltung wohl nicht mehr allzu viel Geld in diesen Betrieb hineinstecken möchte. Ich erinnere mich noch, vor ca. 5 bis 6 Jahren auf dem kleinen Bahnhof Esens mehrere vierachsige Personenwagen (gelbbraun lackiert) mit offenen Plattformen gesehen zu haben. Wo diese Wagen jetzt laufen, konnte mir nicht gesagt werden. Man vermutet, dass diese auf irgend einer der Inselbahnen ihr Dasein fristen.

## Ein Besuch im Eisenbahn-Museum Hamar der N. S. B.

Eine Schilderung des norwegischen Eisenbahn-Museums in **Hamar** muss mit einem Bedauern beginnen, nämlich jenem, dass es sehr abgelegen ist und sich daher leider nur recht geringer Besucherfrequenzen erfreuen darf. Zwar ist Hamar D-Zug-Station und in zwei-stündiger Fahrt von Oslo aus erreichbar, aber das Museum selbst liegt dann noch etwa 45 Fussweg-Minuten weit ausserhalb der Stadt entfernt, zwar sehr hübsch angelegt an einer idyllischen Bade-Bucht des Mjōsa-Sees, aber eben zu weit von den Verkehrsströmen und -strassen entfernt. Dieses Bedauern wird dann nämlich noch verstärkt, wenn man das Museum betritt und eine einzigartige, seltene und sehr liebevoll zusammengestellte Schau auf sich einwirken lassen darf.

So kann es vorkommen, dass man trotz offizieller Öffnungszeiten manchmal den Verwalter des Museums erst aus seiner Privatwohnung herausklingeln muss, damit er einem interessierten Besucher öffnet, weil eben an vielen Tagen überhaupt niemand er-

scheint, doch ist es dann sehr originell, wenn man als einziger Museums-Besucher ein Schlüsselbund ausgehändigt bekommt, mit dessen Hilfe man sich gewissermassen in typischer skandinavischer Selbstbedienung Eingang in die einzelnen Fahrzeughallen, Wagen, Lokschuppen, Bahnhofsgebäude usw. verschaffen kann — das aber hat auch wieder seinen Vorteil, denn man kann in vollkommener Ruhe und ohne Ablenkung alle die hochinteressanten historischen Reliquien des norwegischen Eisenbahnwesens studieren.

Das Eisenbahn-Museum in Hamar verfügt über ein Gesamt-Areal von rd. 30 000 Quadratmetern, besteht im wesentlichen aus einem relativ kleinen Verwaltungsgebäude mit interessanten Sammlungen, sowie dem sehr ausgedehnten Freigelände, wo neben einer festen Fahrzeughalle drei originalgetreue historische Bahnhofsgebäude stehen, die durch eine kurze Strecke miteinander verbunden sind. Hier stehen auch die Zeugen der geschichtlichen Vergangenheit der

