

Inhalt

Die Zwitter der Deutschen Bundesbahn	1
Schiene-Straße-Bus	1
Klv 20	3

Die Zwitter der Deutschen Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn (DB) hatte in Ihrem Bestand auch Fahrzeuge die sprichwörtlich *nicht Fisch, nicht Fleisch* waren. Basis dieser kuriosen Konstruktionen waren meistens Straßenverkehrsfahrzeuge, die für den Einsatz auf der Schiene modifiziert wurden.

Schiene-Straße-Bus



Die Krönung dieser Schöpfungen stellt der Schiene-Straßen-Bus (SchiStraBus) dar. Die Idee zu diesem Zweibegefahrzeug war, den Nebenbahnverkehr auf der Fläche zu rationalisieren. Zum einen sollten die vorhandenen Nebenbahnstrecken genutzt werden, zum anderen sollte dort wo keine Schienen lagen, die Straßen die Verbindung zu den nächsten Schienenstrecken herstellen.

Die DB stellte im Jahr 1952 die ersten beiden Prototypen des SchiStraBusses in Dienst. Hersteller der Busse mit der Bezeichnung NWF BS 300 war die der Firma Nordwestdeutscher Fahrzeugbau in Wilhelmshaven. Die antriebslosen Gleis-Drehgestelle stammten von der der Firma Waggon-und-Maschinenbau in Donauwörth. Waren die vorgenannten Drehgestelle an dem Bus angebracht, schwebte die vordere Lenkachse berührungslos über der Schiene. Die hintere Antriebsachse lag zur Fortbewegung auf den Schienen auf.



Die hintere Antriebsachse lag zur Fortbewegung auf den Schienen auf. In den Jahren 1953 bis 1955 bestellte die DB 53 Serienfahrzeuge des SchiStraBusses. Tatsächlich kamen aber lediglich insgesamt nur 15 Busse als Zweibegefahrzeuge in Dienst. Die Restlichen, ohne Gleis-Drehgestelle, wurden fanden im reinen Straßenverkehr ihren Platz.

Eingesetzt wurden die Schienen-Straßen-Fahrzeuge planmäßig unter anderem im Westerwald auf der Strecke Koblenz-Betzdorf. 1967 endete die Ära der SchiStraBusse auf dieser Relation. Es gab bis 1968 noch kurze Einsätze der Fahrzeuge im Schienenersatzverkehr und dann war endgültig Schluss.

Das Eisenbahnmuseum der DGEG in Bochum-Dahlhausen hat den nicht betriebsfähigen SchiStraBus 29-3 noch in seinem Bestand.

Einige technische Daten:

- max. Geschwindigkeit: 120 km/h
- Leistung: 120 PS
- Lüp: 11.300 mm

Klv 20

Ab 1955 beschaffte die Deutsche Bundesbahn (DB) Bahnmeister-Draisinen und reichte sie unter der Bezeichnung Klv 20 ein. Diese Bezeichnung bedeutet soviel wie Kleinwagen mit

Verbrennungsmotor der Bauart 20. Die Fahrzeuge basierten auf dem damaligen VW-Transporter, landläufig besser bekannt als

VW-Bulli. Die vordere Lenkachse wurde durch eine feststehende Achse ersetzt und die Felgen mit Gummireifen durch

Bahnräder ausgetauscht. Meist wurden diese Draisinen für Streckeninspektionen genutzt, seltener erfolgte damit ein Transport von Kleinteilen. Ein Exemplar dieser urigen Fahrzeuge steht im Eisenbahnmuseum der DGE in Neustadt an der Weinstraße.



Einige technische Daten:

- max. Geschwindigkeit: 70 km/h
- Leistung: 24 PS
- LnP: 4.100 mm
- Gewicht: 1.520 kg