

Erläuterungen zur (Gesamt-)Übersicht der
Güterverkehrsstellen der Deutschen Reichsbahn (DRB) und der angeschlossenen Lokal- und
Privatbahnen zur Zeit ihrer größten Ausdehnung

Stand: 01. November 1943

Durch die Aufmerksamkeit von Herrn Bernhard Strobel aus München bei einer Haushaltsauflösung wurde die arg lädierte Ausgabe des Bahnhofstarifs der DRB der Güterabfertigung München-Allach vom 01.11.1943 entdeckt, die er mir freundlicherweise zur Verfügung stellte. Dies nahm ich zum Anlass, für diese Ausgabe des Bahnhofstarifs eine spezielle Datei zu erstellen.

Die Ausgabe des Bahnhofstarifs vom 01.11.1943 enthält alle Gütertarifstellen der DRB und der in ihrem Bereich liegenden Privatbahnen. Es war die größte Ausdehnung der DRB während des Nazi-Regimes. Bei Sendungen nach und von diesen Güterverkehrsstellen wurde der Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (DEGT) angewendet – bei den nicht einbezogenen Privatbahnen bis zum Übergangsbahnhof.

Der Bahnhofstarif deckte Österreich, Liechtenstein, Teile Sloweniens (Krainger Gebiet und Untersteiermark), Tschechien (Sudetenland sowie Böhmen und Mähren), Teile Frankreichs (Elsaß und Lothringen), Luxemburg, Teile Belgiens (Gebiet um Eupen/Malmedy), Polen (Generalgouvernement, Danzig und Danziger Korridor, Westpreußen und Wartheland), Teile der Ukraine (Gebiet des Generalgouvernements) um Lemberg, Litauen (früheres Memelland), einzelne Bahnhöfe Weißrußlands (an Polen angrenzend) sowie einzelne Bahnhöfe der Slowakei (an Tschechien und Österreich angrenzend) ab (siehe Spalte B der Auflistung). Die Bahnhöfe der DRB in der Schweiz, die Grenzbahnhöfe Chiasso und Tarvisio in Italien, die Tarifpunkte Hegyeshalom und Sopron Gy S E V in Ungarn sowie der Bahnhof Coevorden Bent E in den Niederlanden hatten mit dem (Vor-)Kriegsgeschehen nichts zu tun.

Für die neue Datei mit den Bahnhöfen vom 01.11.1943 gelten im Allgemeinen die gleichen Regelungen und Abkürzungen wie in den übrigen Dateien mit den Güterbahnhöfen von DB, DR und den Ostgebieten (=Anhang). Allerdings wurden einige Änderungen vorgenommen, um dem geneigten Leser bestimmte Fakten besser vor Augen führen zu können bzw. um einige Besonderheiten des Bahnhofstarifs vom 01.11.1943 zu berücksichtigen.

Es sind dies folgende Änderungen und Abweichungen:

zu Spalte A:

Die Ladestellen (Ldst), Abfertigungshilfsstellen (Abf H) und Grenzübergangspunkte sowie mögliche andere Übergangspunkte sind wie im Originaltarif in *Kursivschrift* geschrieben. Die in den Bahnhofstarifen benutzte Kennzeichnung der Bahnhöfe von Privatbahnen, die nicht in den DEGT einbezogen waren, mit einem kleinen schwarzen Quadrat hinter dem Namen des Bahnhofs ist abweichend in diese Datei übernommen worden. Statt des schwarzen Quadrats wird allerdings das Zeichen §) verwendet. Es soll damit verdeutlicht werden, welche große Anzahl von Privatbahnen und deren Bahnhöfen zum damaligen Zeitpunkt (noch) nicht in den DEGT einbezogen waren. Dies hatte zur Folge, dass die Frachten gebrochen (=getrennt) berechnet werden mußten, d.h. bis bzw. ab dem Übergangsbahnhof nach dem DEGT, für die Strecke(n) der Privatbahn(en) nach deren Binnentarif, beide wurden zur Gesamtfracht addiert.

zu Spalte B:

In der Spalte B ist abweichend der Staat angegeben, in dem der Bahnhof heute liegt bzw liegen würde (aufgelassene bzw. aufgegebene Strecken und Orte). Auf die Angabe der Abkürzung D für Deutschland wurde dabei bewußt verzichtet, um den Anteil der Bahnhöfe außerhalb Deutschlands besser hervorzuheben. Zur besseren Kennzeichnung sind die Bahnhöfe der früheren Ostgebiete in den Grenzen vom 01.03.1938 (Bahnhöfe des Anhangs unter „Datenbanken nutzen“) neben dem Länderkürzel mit dem Zusatz O versehen (z B Breslau = PO, Königsberg = RO oder Memel = LTO). Im Bahnhofstarif selbst war natürlich keine Staatsangabe vorhanden.

Folgende

Abkürzungen für die Staaten wurden verwendet:

A Österreich
B Belgien
CH Schweiz
F Frankreich
FL Liechtenstein
H Ungarn
I Italien
L Luxemburg
LT Litauen
LTO Litauen (Tarifpunkt der früheren Ostgebiete)
NL Niederlande
P Polen
PO Polen (Tarifpunkt der früheren Ostgebiete)
RO Rußland (Tarifpunkt der früheren Ostgebiete)
SK Slowakei
SW Slowenien
T Tschechien
UK Ukraine
WR Weißrußland

zu Spalte C:

In der Spalte C sind die abgekürzten Bezeichnungen für die Privatbahnen aufgeführt. Diese sind im Wesentlichen bereits in der PDF-Datei „Verzeichnis und Entwicklung aller Güterverkehrsstellen“ Seiten 18 ff. aufgeführt. Gegenüber den dortigen Angaben gibt es einige Abweichungen (z B ältere Bahnbezeichnungen) sowie die in den besetzten Gebieten liegenden Privatbahnen mit ihren Abkürzungen (=neu).

Darüberhinaus wurden in dieser Spalte auch die abgekürzten Direktionsbezeichnungen der Direktionen in Böhmen und Mähren sowie im Generalgouvernement angegeben (wie im Tarif). Zur besseren Unterscheidung von den Abkürzungen für die Privatbahnen sind die Abkürzungen dieser Direktionen fett gedruckt. Es handelt sich um folgende Abkürzungen:

Br Brünn (Tschechien)
K Krakau (Polen)
Kgz Königgrätz (Tschechien)
Le Lemberg (Ukraine, Weißrußland)

Olm	Olmütz (Tschechien)
Pi	Pilsen (Tschechien)
Prg	Prag (Tschechien)
W	Warschau (Polen)

Bei Bahnhöfen von Privatbahnen innerhalb dieser Direktionen wird in der Spalte C zunächst die fett gedruckte Abkürzung der Direktion (linksbündig) und rechts die Abkürzung der Privatbahn angegeben (z B **Olm** M L E G). Die Abkürzung Psn für die in Polen liegende Reichsbahndirektion (RBD) Posen (= Wartheland) steht dagegen wie auch die Abkürzungen für die übrigen Reichsbahndirektionen in Spalte D.

Bei den Privatbahnen ergeben sich gegenüber dem Stand vom 01.03.1946 in der vorgenannten PDF-Datei folgende Änderungen und Abweichungen (Ä = Änderung, neu = Privatbahn in den besetzten Gebieten):

Ach	Achenseebahn (A) = neu
B L B	Kleinbahn Brünn – Lösch (T) = neu
Brie	Briesener Kreisbahn (P) = neu
Bro	Bromberger Kreisbahn (P) = neu
Die	Dietfurter Eisenbahn (P) = neu
C S M	Celler Eisenbahnen = Ä
C W	Celler Eisenbahnen = Ä
D E	Dürener Eisenbahn = Ä
Die	Dietfurter Eisenbahn (P) = neu
E S W	Kleinbahn Ensdorf – Saarlautern – Wallerfangen = Ä
Eup B L	Kleinbahn Eupen-Oe – Bethane – Landesgrenze (B) = neu
F B B	Lokalbahn Friedland – Bila (T) = neu
F G L	Lokalbahn Feldbach – Bad Gleichenberg (A) = neu
G E B	Gablonzer Elektrische Bahnen (T) = neu
G K B	Graz – Köflacher Eisenbahn (A) = neu
Gne	Gnesener Eisenbahn (P) = neu
Gost	Gostinger Eisenbahn (P) = neu
G V	Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf (A) = neu
G W R	Lokalbahn Gleisdorf – Weiz – Ratten (A) = neu
Jar	Jarotschiner Eisenbahn (P) = neu
Kal	Kalisch – Tureker Eisenbahn (P) = neu
K A S	Gau-eisenbahn Kapfenberg – Au-Seewiesen (A) = neu
Kost	Kostener Eisenbahn (P) = neu
Kro	Krotoschin – Pleschener Eisenbahn (P) = neu
L E W	Lokalbahn Linz – Eferding – Waizenkirchen (A) = neu
L H	Lokalbahn Lambach – Haag (A) = neu
M L E G	Mährische Lokaleisenbahngesellschaft (T) = neu
Mo	Montafonerbahn Bludenz – Schruns (A) = neu
M St E	Lokalbahn Mixnitz – St Erhard (A) = neu
N H	Neutitschein Süd B M B Übergang (T) = neu
N L B	Priv Neutitscheiner Lokalbahn (T) = neu
N M B	Lokalbahn Nesamislitz – Morkowitz (T) = neu
N S	Neusiedler Seebahn (deutsche Linie) (A) = neu
N W P	Lokalbahn Neumarkt – Waizenkirchen – Peuerbach (A) = neu
Opa	Opalenitzaer Kleinbahn (P) = neu
O Z W B	Lokalbahn Otrokowitz – Zlin – Wisowitz (T) = neu
Pb H	Zahnradbahn Puchberg (Schneeberg) – Hochschneeberg (A) = neu

P H	Lokalbahn Payerbach – Hirschwang (A) = neu
P I B	Posener Industriebahn (P) = neu
Pö H	Gauereisenbahn Pöltschach – Hohlenstein (A) = neu
P Ü	Lokalbahn Peggau – Übelbach (A) = neu
P W St	Gauereisenbahn Preding-Wieselsdorf – Stainz (A) = neu
R Oe E E	Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn (deutsche Linien) (A) = neu
Ro St N	Kleinbahn Rosheim – St Nabor (F) = neu
Sch K B	Kleinbahn Schönbrunn (Oder) – Kiowitz – Budischowitz (T) = neu
Sch Kö	Kleinbahn Schönbrunn (Oder) – Königsberg (Oder) (T) = neu
Schm	Schmiegeler Eisenbahn (P) = neu
Schro	Schrodaer Eisenbahn (P) = neu
S K L	Salzkammergut-Lokalbahn (A) = neu
S L	Salzburg – Lamprechtshausen (A) = neu
S N	Kleinbahn Soltau – Neuenkirchen = Ä
S P L	Salzburg – Parsch – St Leonhard – Gartenau (A) = neu
St B	Stubaitalbahnhof (A) = neu
Str M	Kleinbahn Straßburg (Els) – Markolsheim (F) = neu
Str O	Kleinbahn Straßburg (Els) – Ottrott (F) = neu
Str Tr	Kleinbahn Straßburg (Els) – Truchtersheim (F) = neu
Str W	Kleinbahn Straßburg (Els) – Westhofen (F) = neu
St St W	Eisenbahn Stauding – Stramberg – Wernsdorf (T) = neu
Su	Sulmtalbahnhof (A) = neu
U M	Murtalbahnhof Unzmarkt – Mauterndorf (A) = neu
V A	Lokalbahnhof Vöcklamarkt – Attersee (A) = neu
W E H	Winsener Eisenbahn = Ä
W L B	Wiener Lokalbahnen (A) = neu
W N	Kleinbahn Winsen – Niedermarschacht = Ä
Wre	Wreschener Eisenbahn (P) = neu
W St	Gauereisenbahn Windischfeistritz – Windischfeistritz Stadt (A) = neu
Z B	Zillertalbahnhof (A) = neu

Auf die Abkürzung DRB für die Deutsche Reichsbahn wird in dieser Spalte (wie auch im Tarif) verzichtet.

zu Spalte D:

In der Spalte D sind die Abkürzungen der Reichsbahndirektionen sowie die Abkürzungen für das Generalgouvernement (Ostb = Ostbahn) und Böhmen und Mähren (B M B) enthalten. Die Direktionen von Ostb und B M B sind, wie bereits erläutert, in der Spalte C genannt.

Folgende Direktionen kommen zu der in „zu Spalte C“ genannten PDF-Datei auf Seite 14 hinzu:

B M B	Böhmen und Mähren mit den in Spalte C genannten Direktionen Br, Kgz, Olm, Pi und Prg
Els	RBD Karlsruhe für das Elsaß
L	RBD Saarbücken für Lothringen und Luxemburg
Li	RBD Linz
Ostb	Ostbahn im Generalgouvernement mit den in Spalte C genannten Direktionen K, Le und W
Psn	Posen (ab 1941 im DEGT, deckte das Wartheland ab und gehörte nicht zum Generalgouvernement)
Vl	Villach

Wn Wien

Dabei ist zu beachten, dass die damaligen Direktionsgrenzen sich natürlich nicht an den heutigen Staatsgrenzen orientierten. So lagen einige Tarifpunkte der RBD'en Dre, Li, Op, Bsl, Reg und Wn im heutigen Tschechien. In Slowenien lagen Bahnhöfe der RBD'en Vl und Wn. Zur Direktion Lemberg der Ostbahn in der Ukraine gehörten auch Bahnhöfe im heutigen Weißrußland. Zur RBD Köln gehörte das heute belgische Gebiet um Eupen/Malmedy. Die RBDen Au und Mü deckten das westliche Österreich ab.

Auch in Deutschland selbst verliefen die Direktionsgrenzen zum Teil wesentlich anders als nach dem Weltkrieg, z B lagen Teile der RBD Hamburg in Mecklenburg-Vorpommern. Davon waren praktisch alle Direktionen betroffen.

zu Spalte E:

Abweichend von den übrigen Gesamtübersichten von DB, DR und Anhang gibt es in der Gesamtübersicht zum 01.11.1943 folgende Änderungen:

Abf H = Abfertigungshilfsstelle, wie in der Ausgabe des Bahnhofstarifs vom 01.11.1943 (in den übrigen Ausgaben AbfH)
fr = wurde in diese Übersicht übernommen, war in die anderen nicht aufgenommen
OK und
OR = Bei Tarifpunkten, die nur für Stückgut und/oder WA zugelassen waren, wurde die Angabe zu den Rampen in dieser Gesamtübersicht abweichend von den übrigen mit aufgenommen.

War der Tarifpunkt uneingeschränkt für Stückgut, Wagenladungen und Tiere geöffnet, wurde – wie auch in den Bahnhofstarifen selbst – auf die Angabe von St,W,T verzichtet. Das heißt, sofern eine oder mehrere der Abkürzungen ESt, EW, EWA, FSt, FW, FWA, St, StA, T, Teb, W und WA angegeben sind, ist der Tarifpunkt **nur** für die angegebenen Zeichen zugelassen. Zusätzliche Angaben zu Rampen, Gleiswaagen, Besetzung und Schmalspur spielen dabei keine Rolle. Für sie gelten die Ausführungen zu den übrigen Gesamtübersichten.

Beispiele:

Sp E = leer. Der Tarifpunkt ist uneingeschränkt für Stückgut, Wagenladungen und Tiere zugelassen. Er verfügt über keine Gleiswaage, hat jedoch Kopf- und Seitenrampe(n).

St,W,Teb = **nur** zugelassen für Stückgut, Wagenladungen und Tiere in einbödigen Wagen. Der Bahnhof hat Kopf- und Seitenrampe(n), aber keine Gleiswaage.

W,T,u = **nur** zugelassen für Wagenladungen und Tiere, Tarifpunkt ist unbesetzt, hat Kopf- und Seitenrampe(n) und keine Gleiswaage,

W,T,u,OR,Sm,-20- = **nur** zugelassen für Wagenladungen und Tiere, Tarifpunkt ist unbesetzt, gehört zu einer Schmalspurbahn, besitzt keine Rampen und verfügt über eine Gleiswaage mit einer Wiegefähigkeit von 20 t

ESt,EW,WA,OR = **nur** zugelassen für Eilstückgut, Eilgutwagenladungen sowie für Eil- und Frachtgut in Wagenladungen der Anschließer usw, Tarifpunkt besitzt keine Rampe und keine Gleiswaage.

St,W,u,OK,Sm = **nur** zugelassen für Stückgut und Wagenladungen, Tarifpunkt unbesetzt, ohne Kopframpe, besitzt keine Gleiswaage und gehört zu einer Schmalspurbahn,

St 250 kg = **nur** zugelassen für Stückgutsendungen mit einem Höchstgewicht von höchstens 250 kg für das einzelne Stück

OK,-35- = zugelassen für Stückgut, Wagenladungen und Tiere, der Tarifpunkt besitzt keine Kopframpe jedoch eine Gleiswaage mit einer Wiegefähigkeit von 35 t

u,OR,Sm = zugelassen für Stückgut, Wagenladungen und Tiere, Gütertarifpunkt ist unbesetzt und verfügt über keine Rampe und Gleiswaage, er ist Bahnhof einer Schmalspurstrecke.

T* = **nur** zugelassen für Tiere mit der in Spalte F genannten Einschränkung (* =), hat keine Rampe und Gleiswaage.

zu Spalte F:

In der Spalte „Verkehrsbeschränkungen und Besonderheiten“ wird das Zeichen Sm für Schmalspurbahn, das bereits in der Spalte E genannt war, erneut angegeben. Allerdings wurde in dieser Gesamtübersicht auf die speziellen Angaben der für diesen Gütertarifpunkt geltenden Einschränkungen für die Schmalspurbahn/-strecke bzw den Schmalspurbahnhof verzichtet. Der hierfür erforderliche Arbeitsaufwand steht in keinem Verhältnis zu dem Nutzen für den Leser. Die Einschränkungen für die Sm-Bahnhöfe der ehemaligen BRD und DDR sowie der Ostgebiete können ggf den Gesamtübersichten unter „Datenbanken nutzen“ entnommen werden.

Auf die in den übrigen Gesamtübersichten vorhandene Spalte für die Angabe der „Strecke“, an der der Tarifpunkt lag/liegt, wird ebenfalls verzichtet. Sie war in den Tarifen selbst nie vorhanden, ihre Aufnahme in diese Übersicht wäre ebenfalls zu aufwändig. Für die Tarifpunkte der späteren DB und DR sowie der Ostgebiete im Anhang kann auf die Streckenangabe in deren Gesamtübersichten verwiesen werden.

Auch die Spalte „Karte-Nr.“ der übrigen Gesamtübersichten ist mangels Kartenmaterial in dieser Übersicht nicht angelegt worden. Soweit es sich um Tarifpunkte innerhalb des Deutschen Reiches in den Grenzen vom 01.03.1938 handelt, können die Angaben zur Karte den übrigen Gesamtübersichten bzw. dem Anhang unter „Datenbanken nutzen“ entnommen werden. Auch die Spalte „Karte-Nr.“ existierte in den Tarifen nicht, sie wurde von mir in den Übersichten lediglich zur besseren Auffindbarkeit der Tarifpunkte für den Leser angegeben.

Nach Erfassung und Auswertung aller Gütertarifpunkte des Bahnhofstarifs vom 1.11.1943 ergeben sich folgende statistischen Zahlen:

Die Gesamtzahl der aufgelisteten Gütertarifpunkte beträgt 21 842, davon lagen/liegen im Gebiet der heutigen BRD 12 199, das entspricht einem Anteil von 55,9 %. Im Ausland lagen/liegen 9 640 Tarifpunkte, das sind 44,1 %. Die größte Anzahl der ausländischen Tarifpunkte lag/liegt im heutigen Polen mit 4 923, davon entfielen 777 auf das Generalgouvernement (ohne Direktion Lemberg), 2 580 Tarifpunkte auf die ehemaligen Ostgebiete in den Grenzen vom 1.3.1938, der Rest von 1 566 Güterverkehrsstellen auf die Reichsbahndirktion Posen (ehemaliges Wartheland) sowie die Stadt Danzig mit dem Danziger Korridor sowie auf Teile Pommerns. Auf dem 2. Platz der ausländischen Gütertarifpunkte landete Tschechien mit 1 817 Stellen, von denen 1 119 dem damaligen Protektorat Böhmen und Mähren angehörten, der Rest von 697 Tarifpunkten entfiel fast ausschließlich auf das frühere Sudetenland. Diese waren Bestandteil der RBD'en Dresden, Oppeln, Regensburg, Breslau, Wien und Linz. Im heutigen Österreich, damals zum Deutschen Reich gehörend, lagen 1 279

Gütertarifpunkte, wobei der westliche Teil Österreichs von den RBD'en Augsburg und München verwaltet wurde. Die heute zu Frankreich gehörenden Gebiete Elsass und Lothringen kamen zusammen auf 514 Tarifpunkte, es folgten Rußland (nördlicher Teil des früheren Ostpreußens mit der Hauptstadt Königsberg und Teil der Ostgebiete) mit 333 Tarifstellen, die Ukraine (Direktion Lemberg des Generalgouvernements) mit 262 Gütertarifpunkten, Luxemburg mit 229, Slowenien mit 98 (Krain und ehemalige Südoststeiermark, damals zu Österreich gehörend), Litauen (mit dem zu den Ostgebieten gehörenden früheren Memelland) mit 92 Stellen, Belgien (deutschsprachiges Gebiet um Eupen/Malmedy) mit 46 und Weißrußland mit 12 Tarifpunkten. Die restlichen 37 Tarifpunkte entfallen auf die Länder Schweiz, Italien, Liechtenstein, Ungarn, Slowakei und Niederlande.

Auffallend bei den Gütertarifpunkten vom 1.11.1943 ist außerdem ihr hoher Anteil an Bahnhöfen der Privat-/Lokalbahnen von 5 458 Stellen, das entspricht einem Prozentsatz von genau 25 % aller Stellen. Auch der Anteil der 3 238 Schmalspurbahnhöfe von 14,8 % war überdurchschnittlich hoch. Was besonders hervorzuheben ist, sind die 3 407 Güterverkehrsstellen, nach und von denen die Fracht nicht durchgehend nach dem Deutschen Eisenbahn-Güter und Tiertarif berechnet werden konnte, sondern gebrochen abgefertigt werden mußte. Dies entsprach einem Anteil von 15,6 %.

Bei der Suche nach der genauen Lage der einzelnen Gütertarifpunkte stieß ich auf viele interessante Details. Insbesondere die Geschichte des Bahnhofs Steinebrück der RBD Saarbrücken sticht durch ihre Originalität hervor. Obwohl die BD Saarbrücken meine Heimat-BD war, hatte ich den Namen des Ortes noch nie gehört. Bei meiner Recherche im Koch'schen Stationsverzeichnis fand ich den Namen als (Grenz-)Bahnhof der Belgischen Staatsbahn an der Strecke Gerolstein – St Vith. Im Internet stieß ich auf folgenden Sachverhalt:

Der Ort Steinebrück liegt in der Osteifel. Er wird durch das Grenzflüßchen Our in zwei Teile geteilt. Der nördliche Ortsteil (8 Einwohner im Jahr 2015!) liegt in Belgien und gehört zur Gemeinde St. Vith. Der südliche Ortsteil (33 Einwohner 2013 !) liegt auf der deutschen Seite und gehört zur Gemeinde Winterspelt. Nach dem 1. Weltkrieg konnten die Bewohner des deutschen Ortsteils ebenso wie die der umliegenden deutschen Dörfer „ihren“ Bahnhof, der nun im Ausland lag, nicht mehr benutzen. Aus diesem Grunde erbaute die DRB etwas weiter westwärts kurz vor der belgischen Grenze den Bahnhof Ihren, der jetzt Grenzbahnhof war und als „Ersatz“ für die deutschen Bewohner von Steinebrück und Umgebung diente. Während des 2. Weltkriegs wurde das belgische Gebiet um St Vith annektiert, der Bf Steinebrück kam zur RBD Saarbrücken, die übrigen Bahnhöfe des vormals belgischen Streckenteils Lommersweiler und St Vith wurden von der RBD Köln verwaltet.

Besonders aufwändig war die Suche nach dem richtigen Land im polnisch-ukrainischen und polnisch-tschechischen Grenzgebiet sowie in Slowenien. Ursache dafür waren nicht mehr existente Strecken und Dörfer sowie die Anordnung der Nazis, die Namen aller Orte, die über einen Bahnhof bzw. eine Poststation verfügten, einzudeutschen. Diese eingedeutschten Namen existierten oft nur von 1943 bis 1944/45. Bei der Suche nach dem richtigen Land, in dem der Tarifpunkt lag, war ich daher in einer Reihe von Fällen auf die tatkräftige Mithilfe meines DGEG-Kollegen Herrn Rolf Swoboda aus Bochum angewiesen, der anhand von Kursbüchern der DRB aus dieser Zeit tatsächlich alle fraglichen Fälle lösen konnte. An dieser Stelle daher nochmals ein herzliches Dankeschön an Herrn Swoboda.

