

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 3,- (Einzelnummer DM 1,-), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stehja, Essen 45754. Für Österreich: Jahresabonnement 35 Schilling, zu überweisen auf Konto 109070 Postsparkassenamt Wien. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

12. Jahrgang

APRIL 1957

Nr. 149

Aus der Geschichte des Speisewagens

Der Speisewagen im Eisenbahnbetrieb, in dem heute das Frühstück oder das Mittagessen dem Reisenden verabreicht wird und den man mit Selbstverständlichkeit betritt, wenn man eine Tasse Kaffee zu sich zu nehmen wünscht, ist eine verhältnismässig spät eingeführte Verbesserung. Kürzlich waren es 60 Jahre, seit der erste Speisewagen auf der Strecke Leipzig—Dresden—Görlitz in einem D-Zug lief.

Die ersten Schlaf- und Speisewagen kamen in den USA auf, wo die Eisenbahn bekanntlich ganz andere Entfernungen als im „kleinen“ Europa zu bewältigen hatte. 1867 gründete der Chicagoer Industrielle Georg Pullman die berühmte „Pullman's Palace Car Company“. Seine „Palast-Wagen“ enthielten Schlaf-, Unterhaltungs- und Erfrischungsräume, wo bei den Speisewagen alter Zeit häufig noch Küchen- und Restaurantwagen getrennt waren.

Nachdem in Deutschland 1872 der Schlafwagen eingeführt wurde, kam um 1880 die Mode auf, „Erfrischungswagen“ in beschleunigten Zügen einzusetzen. Bis dahin war es üblich gewesen, dass man den Reisenden Körbe mit Essen in den Zug reichte oder dass auf grösseren Stationen lange Aufenthalte eingelegt wurden, um den Reisenden Gelegenheit zu geben, sich in der „Stationswirt-

schaft“ zu stärken. Es war dies das sogenannte „goldene Zeitalter“ der Bahnhofswirte.

Der Speisewagen erlaubte eine beträchtliche Beschleunigung des Reiseverkehrs, obgleich man anfangs skeptisch war, ob die langen mehrachsigen Wagen mit Küche und Restaurant nicht eine zu grosse Belastung für die Zugmaschine bedeuteten. Anfangs nahmen sich die „Eisenbahnwagen-Mietgesellschaften“ des Schlaf- und Speisewagenbetriebes an. Da gab es z. B. die „Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft“, Firmen wie G. Kromrey & Söhne oder Over & Quattelaum. Internationale Strecken versah schon die 1876 von dem belgischen Ingenieur Nagelmackers in Brüssel gegründete „Compagnie Internationale des Wagons-Lits“, deren Netz dann der Weltkrieg zerriss.

In den Notjahren des I. Weltkrieges entstand 1916 die einst berühmte „Mitropa“, die den Schlaf- und Speisewagenbetrieb zusammenfasste und auch die Anschlüsse nach Holland, der Schweiz, Österreich, Dänemark und Schweden bediente.

Nachdem während des II. Weltkrieges die alte „Mitropa“ vielerlei Einschränkungen unterworfen war, übernahm nach 1945 im Bereich der heutigen Bundesrepublik die DSG die Nachfolge jenes beliebt und berühmt gewordenen Unternehmens.

PROFESSOR FRANZ GAISER †

Nach kurzer Krankheit ist am 30. November 1956 in Sommerau Herr Studienprofessor Franz Gaiser, der bedeutendste Vertreter der deutschen Lokomotivgeschichte, verschieden. Ein langes, der Erforschung der Lokomotivgeschichte gewidmetes Leben ist damit zu Ende gegangen.

Professor Gaiser war es wie wohl kaum einem anderen zeitgenössischen Lokomotivgeschichtler vergönnt, in glücklicher Synthese zwischen Erlebtem und Erarbeitetem, zwischen reicher, in die 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zurückreichender eigener Erfahrung und Erinnerung und sinnvoller, keine Mühe scheuender Auswertung aller nur erreichbaren Quellen, Zusammenhänge und Entwicklungen zu erkennen und aufscheinend zu machen. In zahlreichen Aufsätzen und Untersuchungen hat er zu offenen Fragen der Lokomotivgeschichte Stellung genommen. Klar in der Form und eindeutig in der Darstellung, unbestechlich in der Beurteilung und scharf dort, wo es galt, hartnäckig sich haltende irrierte Meinungen zu berichtigen: So ist er nicht nur seinen Schülern in steter Erinnerung. Die Zahl seiner Beiträge lässt sich heute noch nicht annähernd übersehen; die Fertigstellung eines vollständigen Literaturverzeichnisses wird noch geraume Zeit in Anspruch nehmen.

Besondere Würdigung verdient das Werk, das am Beginn seiner schriftstellerischen Tätigkeit steht und das seinen Namen in allen interessierten Kreisen, auch im Ausland, bekannt gemacht hat: „Die Crampton-Lokomotive“, eine kritische „historisch-technische Abhandlung“ über eine um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts verbreitete Lokomotivbauart tiefer Kessel- und Schwerachsenlage, die durch die Rückverlagerung der Treibachse hinter die durchhängende Feuerkiste erreicht wurde und die die Maschine (meist 11 A) nach damaliger Ansicht besonders zum Schnellläufer geeignet machte, war ein Werk von solcher Exaktheit und Eleganz, dass von ihm eine ungewöhnlich anregende und befruchtende Wirkung auf die gesamte spätere Darstellung der Lokomotivgeschichte ausging. Man muss die einhellig leuchtendsten Kommentare zu diesem Buch in Zeitschriften des In- und Auslandes gelesen haben, um ermessen zu können, dass hiermit eine neue Ära der lokomotivgeschichtlichen Forschung begonnen hatte.

Ein Novum war es ferner, dass ein Aussen-seiter und „Nichtfachmann“ sich auf das damals noch reichlich unerschlossene Gebiet der Lokomotive gewagt hatte, die damals noch spärlich beachertes Reservat der Fachleute gewesen war.

Die Anschauung, dass Laien tiefere Einblicke in den Bahnbetrieb nicht möglich und daher nur beruflich damit Befasste zur Dokumentierung und historischen Darstellung prädestiniert und berufen seien, ist zwar auch heute noch nicht ganz überwunden; dass aber beide Seiten äusserst ergiebige Arbeit zu leisten imstande sind, beweisen die Beispiele von Helmholtz und Gaiser, die beide langjährig in fruchtbarstem Gedankenaustausch standen.

Ausgezeichnete Verbindungen zu ersten Fachleuten des In- und Auslandes machten Professor Gaiser zum gefragten, immer hilfsbereiten Kenner nicht nur der deutschen Lokomotivgeschichte.

Langjährige tätige Mitgliedschaft verschafften ihm auch bei der englischen „Stephenson Locomotive History Society“ wie auch bei der amerikanischen „Railway and Locomotive Historical Society“ einen ausgezeichneten Ruf.

Als Sohn eines Eisenbahnschaffners am 11. Oktober 1868 in Nördlingen geboren, hatte Franz Gaiser das Gymnasium in Dillingen, später in Augsburg, besucht und dann an der Universität München immatrikuliert, wo er nach einigen Semestern Rechtswissenschaft alte und neue Philologie studierte. Der höhere Schuldienst führte ihn nach Straubing und nach Neustadt an der Haardt, wo er seine „Crampton-Lokomotive“ schrieb. 1909 wurde er nach Aschaffenburg versetzt, wo er bereits 1928 in den Ruhestand trat, um sich völlig seiner Liebhaberei widmen zu können. Gegen Ende des Krieges, im November 1944, zerstörte ein Bombenangriff seine Wohnung in dem bescheidenen Haus am Aschaffener Südbahnhof. Unersetzliche Werte an Büchern und Manuskripten gingen dabei verloren. Nach Umzug in verschiedene Ortschaften des Spessart fand Professor Gaiser 1954 in Sommerau eine dauernde Bleibe. In unermüdetem Fleiss, der ihn nur wenige Nachtstunden ruhen liess, in beispielloser Einfachheit, die seinem durch das hohe Alter bereits geschwächten Körper keinen bescheidenen Genuss und keine Erholung gönnte, arbeitete er bis zur letzten Stunde an Problemen der Lokomotivgeschichte, die ihn beschäftigten.

Eine schwere Bronchitis hat nun Professor Gaiser am 30. November 1956, kurz nach Vollendung seines 88. Lebensjahres, dahingerafft. Auf dem Friedhof von Sommerau hat er seine letzte Ruhe gefunden. Die deutsche Lokomotivgeschichte hat einen der ihren verloren, der nicht nur dem Alter nach ihr Senior war. Ein halbes Jahrhundert lang hat er ihr seinen Stempel aufgebracht. Anton Demling

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Jahrestagung 1957 in Bremen und Bremerhaven

Wie bereits mitgeteilt, soll in diesem Jahre am Vortage der Jahrestagung eine Vorstandssitzung und Mitgliederversammlung des VDVA abgehalten werden, auf der vor allem die bisherige Entwicklung des Verbandes und das zukünftige Vorgehen erörtert werden muss. Da die Mitgliedsausweise und Satzungen inzwischen schon an sämtliche Antragsteller zur Aufnahme in den Verband abgesandt worden sind, dürfte bis zur Jahrestagung ein ungefährer Überblick über Umfang und Zusammensetzung vorliegen.

Für die vom 1. bis 3. 8. 1957 stattfindende Tagung ist — vorbehaltlich dem Ergebnis der noch vorzunehmenden Verhandlungen mit den einzelnen Betrieben und Firmen — das folgende ungefähre Programm vorgesehen:

Donnerstag, 1. 8.: Die üblicherweise stets am ersten Tage stattfindende grosse Strab-Rundfahrt mit Depot- und Werkstattbesichtigungen, jedoch mit Einschaltung von Filmvorführungen und Kurzreferaten.

Freitag, 2. 8.: Fahrt nach Bremerhaven. Dort Besichtigung der Anlagen der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven einschliesslich Rundfahrt, Besuch des Fischereihafens sowie Besichtigung des Columbusbahnhofes der DB.

Sonnabend, 3. 8.: Besuch der Waggonfabrik Hansa sowie Fahrt zu einer interessanten Kleinbahn im Bremer Raum.

Mit Rücksicht auf die auch in diesem Jahre erforderlichen Quartierbestellungen wird gebeten, ausser der Anmeldung zur Teilnahme selbst (Teilnehmergebühr wie stets = 8,— DM pro Person) die Unterkunftswünsche so rechtzeitig wie möglich bekannt zu geben, damit nach Möglichkeit wieder ein geschlossenes preiswertes Haus für die Verkehrsfreunde reserviert werden kann. Es wird daher freundlichst gebeten, die Anmeldungen unter An-

gabe, ob Quartier benötigt wird oder nicht, bis 15. 5. 1957 vorzunehmen.

Vortagung Osnabrück

Unser Verkehrsfreund Alfred Spühr, Osnabrück, Johannisstr. 102, teilt mit, dass er in diesem Jahre sehr gern eine Vortagung arrangieren würde, zumal Osnabrück nicht nur für die meisten nach Bremen kommenden Tagungsteilnehmer ohnehin auf dem Wege liegt, sondern weil die Osnabrücker Strab bekanntlich durch ein Gutachten „zum Tode verurteilt“ wurde und daher die Gelegenheit eingehender Besichtigung und Rundfahrten nochmals gegeben sein würde. Herr Spühr schlägt vor, die 3 Betriebshöfe (Strab, Omn und Obus) zu besichtigen und in einem Sonderwagen die einzelnen Strecken abzufahren. Interessenten werden gebeten, sich wegen näherer Einzelheiten unmittelbar mit Herrn Spühr ins Benehmen zu setzen, damit auch er bald einen Überblick hat, ob sich die vorgesehene Veranstaltung lohnt und in welcher Form er sich mit den Osnabrücker Verkehrsbetrieben in Verbindung setzen muss.

Light Railway Transport League

Der Vorsitzende der britischen Organisation der Verkehrsfreunde hat in einem Schreiben vom 1. April 1957 die Anerkennung des VDVA ausgesprochen und dessen Gründung begrüsst. Er bestätigt die Gepflogenheit, die auch den entsprechenden Verbänden anderer Länder gegenüber geübt wird, nämlich, dass Mitglieder des VDVA, die besuchs- oder studienhalber nach Grossbritannien kommen, von der LRTL bzw. deren Mitgliedern so unterstützt werden, als handle es sich um ein Mitglied des eigenen Verbandes. So ist selbstverständlich die Teilnahme eines VDVA-Mitgliedes an Veranstaltungen der LRTL unter den gleichen Bedingungen möglich wie sie für die LRTL-Mitglieder gelten.

Der VDVA dankt auch an dieser Stelle für das ausgesprochene Vertrauen der britischen Schwester-Organisation und hofft auf eine gute künftige Zusammenarbeit.

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen

Mit einem Kostenaufwand von 6 Mill. DM soll der 47,6 km lange Schienenweg der **Bremervörde-Osterholzer Eisb** zwischen Osterholz-Scharmbeck und Bremervörde im Laufe der nächsten 9 Jahre erneuert werden. Die fast 50 Jahre alten Kleinbahnschienen sollen abschnittsweise gegen die bei der DB

üblichen stärkeren Profile ausgetauscht werden, ausserdem soll die bisherige aus Sand bestehende Gleisbettung auf dieser Strecke durch Schotter ersetzt werden. Voraussichtlich wird zu Weihnachten 1957 ein vierter moderner Diesel-Tw in Dienst gestellt, während gleichzeitig eine Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf 60 km/h angestrebt wird.

Vehlb
Im Sommer 1957 sollen Schnelltriebwagen zwischen **Hamburg** und **Hoek van Holland**, **München** und **Norditalien** verkehren. Fast

sämtliche Eilzüge werden ab Sommerfp neue Nummern (meist vierstellig) erhalten.

Biedenkopf

Zur Meldung DVA 147, S. 1142: Die irrtümlich gemeldete Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Bad Nauheim—Griedel trifft nicht zu.

Zur Meldung Scharf, DVA 148, S. 1150: Der Personenverkehr auf der Bundesbahnstrecke Lennep—Krebsöge wurde nicht erst am 1. 1. 57, sondern bereits mit Beginn des Sommerfp 1954 eingestellt, und auf der Strecke Bickenbach—Seeheim bereits am 1. 1. 1956.

Zimmer

b) Strassenbahnen und Omnibusse

Braunschweig: Seit 11. 3. neue Oml 19 (Ring) Rudolfpl.—Weisses Ross—Hamburger Str.—Humboldtstr.—Jasperallee—Kastanienallee—Leonhardsplatz—Hch.-Büssing-Str. und zurück. Winnig

Darmstadt: Seit 7. 11. 56 neue Oml NB: Eberstadt Wartehalle—Mühltal—Kühler Grund—Waldmühle—Nieder-Beerbach Kreuzgasse. Seit 1. 4. 57 Tarifierhöhung bei der HEAG mit Festlegung neuer Tarifpunkte. Fse

mit neuem Netzbild, Werte zu 20, 30, 40, 50 und 60 Dpf. Heyneck/Schembs

Frankfurt-Main: Seit 31. 3. SL 18 über Neubaustrecke bis Enkheim verlängert.

Steinberger

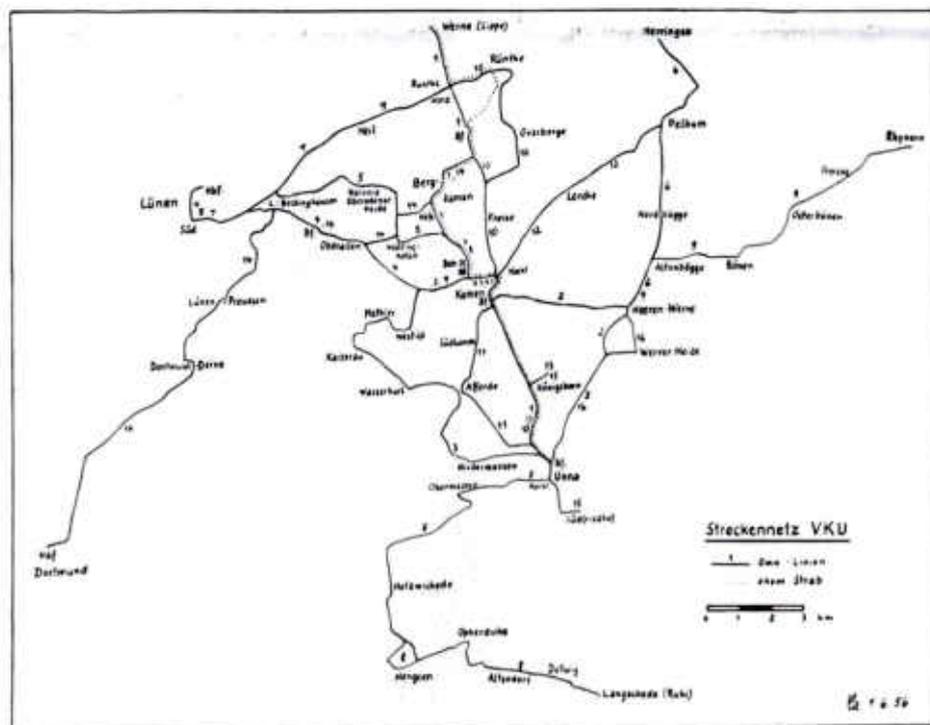
Hamburg: Neue Strab-Kehrschleife am Hamburger Hbf./Steintorplatz für kehrende Verstärkungszüge aus Richtung Berliner Tor. In Richtung Berliner Tor: Besenbinderhof—Altmannstr.—Brockestrasse—Grosse Allee. Grund: Sperrung der Altmannbrücke wegen Bauarbeiten. Galewski

Nürnberg: Seit 1. 3. neuer Tarif im Barverkehr. Unterscheidung in 3 Hauptgruppen:

- A) Strabtarif und Übergangstarif Strab/Bus innerhalb der Stadtgebiete Nürnberg—Fürth—Stein,
- B) Tarif bei Omn-Fahrten ohne Strabbenutzung oder bei Fahrten über Zone 2 hinaus (Erlangen, Schwabach, Zirndorf, Vach, Schwaig),
- C) Tarif für Stadtverkehr Erlangen.

Analog neuer Tarif für Wochenkarten und Monatskarten. Dillmann

e) Das Liniennetz heute Verkehrsgesellschaft für den Kreis Unna



nur Omn (früher Strab Unna—Kamen—Werne)

- 1 Unna—Kamen—Bergkamen—Werne
- 2 Kamen—Heeren—Unna
- 3 Kamen—Kaiserau—Unna
- 4 Kamen—Oberaden—Lünen
- 5 Kamen—Bergkamen—Lünen
- 6 Heeren—Nordböge—Herringen
- 7 Rünthe Nord—Heil—Lünen
- 8 Unna—Holzwickede—Langschede
- 9 Heeren—Altenböge—Rhynern
- 10 Kamen—Overberge—Rünthe
- 11 Kamen—Südkamen—Unna

- 12 Kamen—Pelkum
- 13 Unna Markt—Unna Königsborn
- 14 Bergkamen—Dortmund Hbf. (Gemeinschaftsverkehr mit DB)
- 15 Unna Königsborn—Unna Südfriedhof
- 16 Heeren—Werwer Heide—Unna

Verkehr: L 1 Unna—Bergkamen alle 30, Bergkamen—Werne alle 60 Minuten,
L 2 19 Fahrtenpaare,
L 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14 = 4 bis 8 Fahrtenpaare,
L 12, 13, 15, 16 nur Di u. Fr. 1 bis 5 Fahrtenpaare. Cadenbach

WAGENPARK-STATISTIK

Aachen: Neu 4x Gr-Tw 1004—1005 (Talbot).

Vogt

Braunschweig: Neu 4x Gr-Tw 1—9 und Gr-Bw 205—210. Ausgemustert wurden nunmehr: Tw 23, 24, 26, 27 und 31 sowie Bw 203, 204, 212, 239.

Höltge

Dürener Kreisbahn: Als erster der Tw-Gruppe 8—10 wurde Tw 8 mit neuem Wagenkasten in Betrieb genommen (ähnl. Verbandstyp).

Stetza

Düsseldorf: 6x GI-Tw 2308 wurde für einige Wochen an die Wuppertaler Stadtwerke ausgeliehen. Gegenleistung = Anderthalbdeck-Bus 7007 der Verkehrsges. Ruhr-Wupper läuft während der Zeit bei der Rheinbahn.

Lange

Frankfurt-Main: Neu 4x Gr-Tw 223—224 und Gr-Bw 1223—1224.

Steinberger

Görlitz: Tw 4—5 (ex Hörde 24—25) = a, 3 neue LOWA-Tw (Nummern noch nicht bekannt).

Stock

Graz: Folgende Tw wurden ausgemustert: 3, 4, 8, 9, 19, 45, 49, 50, 53, 62, 63, 68 und 69.

Lehnhart

Halle: Neu LOWA-Tw 512—515.

Stock

Hannover: Neu 4x Gr-Tw 429—437.

Lefèvre/Zimmer

Leipzig: Neu LOWA-Tw 1614—1615 (Gotha).

Stock

Magdeburg: Neu Aufbau-Tw 34, 142, 147, und 149. Bw 367—380 ex Leipzig 434, 433, 431, 430, 424, 421, 423, 429, 428, 427, 426, 425, 423, 422 (in dieser Reihenfolge).

Stock

M.-Gladbach: Neu 4x Gr-Tw 25—26 (DU-WAG).

Stock

Naumburg: Tw 9 = a.

Stock

Neuss: Neu 2x Bw 76—78 (Lackierung: grün), fahrgestellos (DUWAG) wie für Essen und Krefeld geliefert, zum Einsatz hinter 4x Gr-Tw.

Stetza

Nürnberg: Bw 304, 325, 328 und 334 = a. Dillmann

Plauen: Neu LOWA-Tw 60 (Gotha), Tw 26(II) ex Leipzig 919.

Stock

Rostock: LOWA-Tw 54—56 und LOWA-Bw 145—152. 4x Tw 22—23 (ex Warnemünde) = a, Bw 121 = Arb.-Wg., Bw 195 (ex Tw 7/II ex Leipzig 995) = a.

Stock

Schwerin: Tw 1 (Mitteleinstieg-Wg. ex 20 ex 40) wurde Arbeitswagen, Tw 17 ex Leipzig 916, 18 ex Leipzig 941, 19 ex Leipzig 918, Bw 63 ex Leipzig Tw 956 und Bw 64 ex Leipzig Tw 947 (diese 5 Wagen waren vorübergehend in Potsdam). Umnummerung der Bw wie folgt:

Bw 21—24 jetzt 51—54,

25 jetzt 55,

26—32 jetzt 56—62 (ex Dresden). Stock

Stuttgart: Neu 2x Tw 810—823 (ME), Bw 939 und 944 = a. Mit Tw 823 und Bw 1646 (DVA 148, S. 1152) ist die Beschaffung von Zweiachsern für Stuttgart abgeschlossen. Künftig sollen nur noch Grossraumwagen beschafft werden. Noch 1957 sollen 2 weitere 6x Tw geliefert werden (ME). Für die Folge ist die Beschaffung weiterer Sechssachser vorgesehen, die zunächst auf den SL 5, 6 und 16 laufen sollen.

Alt

Zürich: Laut „Eisenbahn-Amateur“ wurden die Bw 501—502 an die Forchbahn abgegeben, bei der sie die Nummern 116—117 erhielten.

Stetza

Wagenpark-Geschichte Essen (1000 mm)

Nachdem die etwas komplizierte Vergangenheit im Wagenpark Essen fast restlos geklärt werden konnte, soll heute mit der Veröffentlichung begonnen werden. Da der Wagenpark Essen durch mehrmalige und zum Teil sehr unregelmässige Umnummerung gekennzeichnet ist, wird sich die Geschichte über einen längeren Zeitraum erstrecken, weil in den einzelnen Gruppen nur wenig zusammengefasst werden kann:

Tw 1—12 Bj. 1893 = Bw 258—269 = Bw 314
—325 = Bw 75—86 = a.
13—24 Bj. 1894 = Bw 270—281 = Bw 326
— 337 = Bw 87—98 = a.
25—54 Bj. 1897 a = 25, 29, 34, 38, 39, 41,
45, 48, 52.
Zu Bw umgebaut und dann
= a: 26, 27, 28, 42, 43, 53;
Rest:
30 = 601 = 1235, 31 = 602
= 1222, 32 = 603 = a, 33
= 604 = a, 35 = 511 =
1211 = a, 36 = 513 = 1213
= a, 37 = 507 = 1207 = a,
40 = 605 = a, 44 = 510 =
1210 = a, 46 = 606 = a,
47 = 508 = 1208 = a, 49
= 506 = 1206 = a, 50 =
505 = 1205 = a, 51 = 607
= 1247, 54 = 608 = 1248.
55—94 Bj. 1898 a = 59, 62, 72, 73, 74, 76,
79, 84, 90.
Zu Bw umgebaut und dann

= a: 61, 64, 66, 69, 86
= 98.
Rest:
55 = 609 = 1241, 56 =
610 = a, 57 = 611 = a,
58 = 612 = 1252 (II), 60 =
613 = 596 (II) = 1257,
63 = 614 = KV, 65 = 615
= 1240 = KV, 67 = 1231
= a, 68 = 616 = a, 70 =
617 = 1253, 71 = 618 =
1242 = a, 75 = 619 = a,
77 = 1220 = a, 78 = 502
= 1202 = a, 80 = 1216
= a, 81 = 1223 = 1236
= a, 82 = 514 = 1214 = a,
83 = 621 = a, 85 = 512 =
1212 = a, 87 = 1217 = KV,
88 = 622 = a, 89 = 509
= 1209 = a, 91 = 623 = a,
92 = 624 = 1237, 93 =
1219 = a, 94 = 625 =
1251 = KV.

(Fortsetzung folgt)

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Die **Strassenbahn Herne-Castrop-Rauxel** hat aus Anlass des 50jährigen Bestehens ihrer Bahn eine sehr geschmackvoll aufgemachte und ausführliche Denkschrift herausgebracht, in der der Verkehrsfreund sich einen vorzüglichen Überblick über die wechselvolle Geschichte der einzelnen Verkehrsunternehmen im Raum der Stadt Herne verschaffen kann. Die Jubiläumsschrift enthält eine Fülle von Bildern und zeichnerischen Darstellungen, statistische Übersichten sowie einen Ausblick auf die künftigen Planungen der Bahn.

In den „**Stuttgarter Nachrichten**“ vom 7. 3. 1957 erschien unter dem Titel „Fahrendes Museum“ eine Glosse über den Vorschlag der „Stuttgarter Sektion“ des Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure, nach dem Vorbild von Hannover ein Strassenbahn-Museum zu errichten, für das die den Stuttgarter Verkehrs-Amateuren bereits übereigneten alten Strassenbahnwagen schon eine Grundlage bilden würden. Der kleine Bericht ist zwar mit einem Seitenblick auf die erhöhten Strassenbahntarife verfasst worden, er zeigt aber doch ein Verständnis für den Wunsch, der Nachwelt die historischen Vorgänge in einem öffentlichen Verkehrsbetrieb zu erhalten.

In seiner ständigen Beilage Technik brachte der „**Wiesbadener Kurier**“ vom 28. 11. 1956 unter dem Titel „Plastik und Stahl auf schneller Achse“ eine sehr lesenswerte Schilderung

des modernsten Eisenbahnwagens der USA, genannt Pioneer III und von der bekannten nordamerikanischen Waggonfabrik Budd konstruiert. Mit Rücksicht auf die Tatsache, dass die verschiedenen sich in privaten Händen befindlichen grossen Eisenbahngesellschaften auf dem nordamerikanischen Kontinent einem immer fühlbarer werdenden Wettbewerb mit den Luftfahrtgesellschaften ausgesetzt sind, gewinnt dieser Aufsatz besondere Bedeutung, denn man ist über Komfort und technische Entwicklungsmöglichkeiten beim Eisenbahnwagenbau sehr beeindruckt.

Ein fast utopisch anmutender Aufsatz, betitelt „Mit der Untergrundbahn durch Grönland“, erschien im **Allgemeinen Kreis-Anzeiger Brinkum**. In ihm werden zunächst die absonderlichen Verkehrsverhältnisse Grönlands beschrieben und dann auf den Vorschlag eingegangen, auf einem Wege von rund 1000 Kilometer unter der Eisdecke eine U-Bahn zu bauen, die mit hohen Geschwindigkeiten die wenigen grönländischen Städte untereinander verbinden soll. Man ist beim Lesen dieses Aufsatzes geneigt, nach dem Zeitungsdatum zu schauen. Es lautet: 8. 12. 1956 (also nicht 1. April!).

Der „**General-Anzeiger der Stadt Wuppertal**“ berichtete in seiner Ausgabe vom 4. 1. 1957 über die Jungfernfahrt des ersten anderhalbstöckigen Obus der Welt, der in Wuppertal in Betrieb genommen worden ist. Eine Abbildung zeigt das Fahrzeug unter dem Schwebebahngerüst am Bahnhof Wuppertal-Oberbarmen. Aders

LOKWESEN

Stetza: Dampflokomotive 10 001 stand am 31. 3. 57 in völlig restauriertem Zustand auf dem Gelände des AW Mülheim-Speldorf.

Stock: Bei der Bielefelder Kreisbahn ist gegenwärtig die DB-Lok 89 7513 leihweise eingesetzt.

Schmid, W., zur Meldung Biedenkopf, DVA 148, S. 1153: Die Beobachtung, dass die alten Vierachser (Länderbauarten) stark zurückgegangen sind, trifft zu. Verwendung finden viele davon bei den Elektrifizierungsarbeiten. Sie tragen über dem Dach durchlaufend eine Montagebühne. Weiter werden sie laufend für Bahndienstwagen aller Art hergerichtet. Wieder andere werden, weil zu schlecht oder stark beschädigt, zerlegt.

Vierachs. Eilzugwagen B4ü, Gruppe 30, 33, 34, 35, 36, 43 und 44 sind zum Teil noch in Aufarbeitung R5 mit Einbau der Polsterung. Auch die AB4ü-Gruppe 30, 31, 33, 34, 35, 38, 42 und 44 werden in grosser Stückzahl in Berlin ebenso aufgearbeitet.

Gleichzeitig werden von den Stahl-D-Zugwagen viele, weil dringendst notwendig, einer Vollaufarbeitung R5 unterzogen. Die seinerzeitigen Aufarbeitungen 49, 50ff sind an vielen Stellen doch nicht so ausgeführt worden, teilweise Materialmangel, dass sie länger vorhalten. Die B4 sind nun in Umbau genommen worden. Die ersten Wagen als B4yg sind in Betrieb. Einstiege an beiden Wagenenden und in der Mitte, zwei grosse Abteile mit je 36 Sitzplätzen und je einem Abort an jedem Wagenende.

Umbauwerkstätte = München-Neuaußing.
Abnahmewerkstätte = Stuttgart-Bad Cannstatt.

Die Entwicklung der Gattungsbezeichnung für die Lokomotiven der Preussischen Staatsbahn

von Karl Harder, Kiel

Erfahrungsgemäss ist es für den Verkehrsmateure schwierig, sich in die verschiedenen, sich oft scheinbar widersprechenden Lokomotivbezeichnungen der Preussischen Staatsbahn zurechtzufinden.

Die folgende Darstellung wird daher von Interesse sein:

Ursprünglich wurde das Kupplungsverhältnis einer Lok mit einem Bruch bezeichnet, worin der Zähler die Anzahl der gekuppelten Achsen, der Nenner die Gesamtzahl der Achsen angab. Ob die Laufachse vorn oder hinten lag, ob sie fest oder seitenbeweglich war, wurde nicht angezeigt. Es hiess also in den Dienstberichten oder Lokanforderungen beispielsweise: 2/3 gekuppelte Personenzuglok älterer Bauart oder eine 3/3 gekuppelte Güterzuglokomotive normaler Bauart nach Blatt III 3a usw. Mit III ... wurden die Musterblätter für die Normalien bezeichnet, III 1 waren die Personenzuglok, III 2 die Schnellzuglok, III 3 die Güterzuglok und III 4 die Tenderlok. Jeder einzelne Entwurf war innerhalb seiner Kreise durch Buchstaben gekennzeichnet. Für den Betrieb war eine derartige Bezeichnungswiese natürlich zu umständlich.

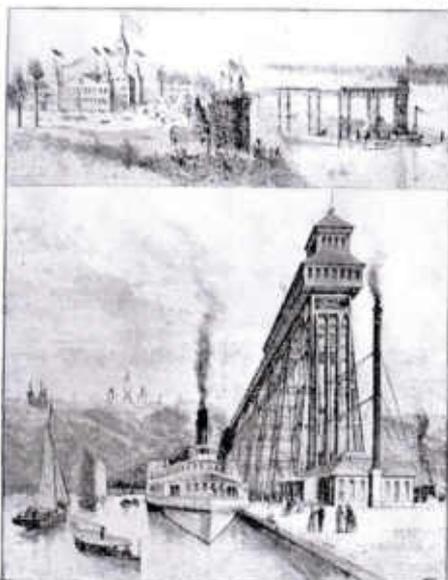
Aus „Glaser's Annalen“, Jahrgang 1895, wissen wir von einer Gruppeneinteilung aller Lok zum Zwecke der Fahrzeitbestimmung. Diese Einteilung war von der K.E.D. Elberfeld ausgearbeitet worden und galt in gleicher Weise auch in den Bezirken Frankfurt/M., Coeln rechtsrheinisch und Coeln linksrheinisch. Hierin war die Lok entsprechend ihrer

Leistung in Gruppen eingeteilt, gleich starke Lok befanden sich in der gleichen Gruppe, gleichgültig ob es ältere Privatbahnbauarten oder sogenannte Normalien waren. In welche Gruppe die einzelnen Privatbahnlok gekommen sind, soll hier als zu weit führend nicht untersucht werden. Für die Normallok sah der Plan so aus: Schnell- und Personenzuglok erhielten die Bezeichnung P, Güterzuglok G und Tenderlok T.

Alte Bezeichnung	Gruppe	Bezeichnung 1910
2/3 Normal-Personenzuglok nach Blatt 15 u. 16	P 4	P 2
2/3 Normal-Personenzuglok nach Blatt III 1	P 4	P 31
2/3 Normal-Personenzuglok nach Blatt III 1b	P 4	P 2 (Ruhr-Sieg-Bauart)
2/4 gek. Schnellzuglok Erfurter Bauart	P 5	S 2
2/4 gek. Normal-Verbund-Schnellzuglok n. Bl. III 2a	P 6	S 3
2/3 gek. Normal-Schnellzuglok nach Blatt III 2	P 4	S 1
3/3 gek. Normal-Güterzuglok nach Blatt 14 u. III 3	G 3	G 3
3/3 gek. Normal-Verbund-Güterzuglok n. Bl. III 3a	G 4	G 4 ²
3/3 gek. Normal-Tenderlok nach Blatt III 4e	T 3	T 3
3/3 gek. Normal-Tenderlok nach Blatt III 4c	T 7	T 7

(Fortsetzung folgt)

Ein grossartiger Personenaufzug



Der Aufzug an den Ufern des Hudson soll den mit den Dampfern ankommenden Passagieren, welche das oben gelegene Ausflugslokal Eldorado besuchen wollen, das Erklettern des steilen Ufers ersparen.

Andererseits ist der Aufzug so eingerichtet, dass die Züge der an dieser Stelle mündenden Bahn auf der den eigentlichen Aufzugturm mit dem Lande verbindenden Brücke bis an die Aufzugskammer heranfahren können, so dass die mit den Dampfern ankommenden Fahrgäste die Wagen unmittelbar besteigen können und umgekehrt.

Der Bau ist aus Stahl und liegt 59,21 m über dem Wasserspiegel. Die Hubhöhe beträgt 44,40 m. Der Aufbau enthält die Aufzugskammern, die je in 8 Stahlkabeln hängen; betrieben wird der Aufzug mit Wasserdruck. Jede Kammer vermag 135 Personen zu heben und zu senken. Bei 4 Minuten Fahrzeit können in 10 Stunden etwa 60 000 Personen befördert werden. Metzeltin

Aus „Scientific American“, 1892.

SUCH- UND TAUSCH-ANZEIGEN

Schnellbrief über Veranstaltungen und Veröffentlichungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens bringt dreimal monatlich Rundfunkprogramme, Vortragsankündigungen, Filmvorschauen, Zeitschriften- und Bücherschau u. a.

Fordern Sie Probenummer von
Verkehrsliterarische Arbeitsgemeinschaft,
Berlin-Lankwitz, Mühlenstrasse 64c.

Mitglieder der VLAG, die Fahrscheine und andere Dinge sammeln, sind automatisch Mitglieder grosser Quersammlervereinigung mit zahlreichen Interessen. Anfragen an
Verkehrsliterarische Arbeitsgemeinschaft,
Berlin-Lankwitz, Mühlenstrasse 64c.

Suche zu kaufen oder tauschen **Marken** nachstehender **Eisenbahngesellschaften**: Chemnitzer Strassenbahn, Cronberger Bahn, Lissa-Steinau, Mar. enwerder Kleinbahn, Strausberg-Herzfelde, Stuttgarter Strassenbahnen, Wiener Stadtbahn.

Dr. Fleischer, (16) Frankfurt am Main,
Kleyerstrasse 17.

Wem ist etwas bekannt über **Bahnpoststempel, Bahnhofsstempel, Bahndienst-Ganzsachen** oder **Vignetten der Sibirischen Eisenbahnen?**
Dr. Fleischer, (16) Frankfurt am Main,
Kleyerstrasse 17.

Interessantes Schrifttum für den Verkehrsfreund aus Österreich:

- I. Zeitschrift „EISENBAHN“, monatl. mit Modellbauteil,
Jahresabonnement mit Arbeitsbogen (f. Modellbau) = DM 20.—
Desgl. ohne Arbeitsbogen = DM 18.—
- II. Buch Josef Otto Slezak „Da staunt das Vorsignal“ = DM 16.—
- III. Buch „Österreichs Strassenbahnen in Wort und Bild“, Sonderheft der Zeitschrift „EISENBAHN“, 128 S., über 150 Abb., Format DIN A 4, mit ausführlichen Angaben über geschichtliche Entwicklung und Wagenpark sämtlicher Strassenbahnen Österreichs = DM 6.70

Bestellungen an:
Günter Stetza, (22a) Essen/Ruhr,
Henricistr. 71.