

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 3,- (Einzelnummer DM 1,-), Einzahlung im voraus in bar oder auf Postscheckkonto Günter Steha, Essen 45754. Für Österreich: Jahresabonnement 36 Schilling, zu überweisen auf Konto 109070 Postsparkassenamt Wien. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

12. Jahrgang

MAI 1957

Nr. 150



Trans-Europ-Express-Züge

Wenn am 2. Juni 1957 in sieben europäischen Ländern das Startzeichen für den Trans-Europ-Express-Verkehr gegeben wird, dann wird dieser Tag als ein Markstein in der Entwicklung des europäischen Verkehrswesens in die Geschichte eingehen. Die Belgischen Eisenbahnen, die Deutsche Bundesbahn, die Französischen Staatsbahnen, die Italienischen Staatsbahnen, die Luxemburgischen Staatsbahnen, die Niederländischen Eisenbahnen und die Schweizerischen Bundesbahnen haben ein Netz internationaler Verbindungen zwischen Hauptzentren europäischer Länder unter der Bezeichnung „Trans-Europ-Express“ geschaffen. Die Züge der DB verkehren auf den Strecken Hamburg—Zürich und zurück (Helvetia-Express), Dort-

mund—Ostende und zurück (Saphir), Dortmund—Paris und zurück (Paris-Ruhr) und Frankfurt—Amsterdam und zurück (Rhein-Main). Der TEE-Zug der Deutschen Bundesbahn ist siebenteilig und hat an beiden Kopfenden Triebwagen, die für die Aufnahme des Gepäcks und für Diensträume bestimmt sind. Die fünf Mittelwagen weisen 122 Sitzplätze auf mit drehbaren Stühlen, die auch geneigt werden können. Ausser dem Küchen- und Speisewagen ist eine kleine Bar vorhanden. Die Züge sind mit Klima-Anlage ausgerüstet. Die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h.

Unsere Abbildung zeigt das Modell eines Triebwagenkopfes für einen TEE-Zug der Deutschen Bundesbahn.

AUS DEM VERBANDSGESCHEHEN

Jahrestagung 1957

Kurzreferate und Filmvorführungen

Wie bereits mehrfach angekündigt, sollen diesmal im Rahmen unserer Jahrestagung auch Kurzreferate von Verkehrsfreunden sowie die Vorführung interessanter Kurzfilme durchgeführt werden. Obgleich sich schon einige Teilnehmer gemeldet haben, die Kurzvorträge halten bzw. Filme mitbringen wollen, wird mit Rücksicht auf die erforderliche Übersicht über den Umfang der in das Programm des 1. Tages einzuschaltenden Veran-

staltung freundlichst gebeten, die **Anmeldungen auch für die Kurzreferate und Kurzfilme bis zum 15. Juni 1957** vorzunehmen. Bei Anmeldung eines Kurzreferates ist neben dem Thema die Angabe erwünscht, ob Lichtbilder gezeigt werden und gegebenenfalls welcher Apparat für diese zur Verfügung stehen muss. Bei Anmeldung von Kurzfilmen bedarf es der Angabe, welche Spieldauer und welche mm-Breite die Filme haben. Da die Filmvorführungen und Referate einschl. Diskussion nicht länger als höchstens 2 Stunden in Anspruch nehmen sollen, muss in der Zahl der Filme und Referate eine Begrenzung eintreten, sofern sich zu viele Interessenten melden. Stetza

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen

Der Reisezugverkehr auf der Strecke **Rohrbach—Steinweiler—Klingenmünster** (Strecke 282e) im Bereich der BD Mainz wird zum 2. 6. 57 eingestellt werden. Scharf

Die **Luxemburgische Staatsbahn** hat mit der Elektrifizierung der Strecke Esch/Alzette—Wasserbillig/Grenze begonnen. Ein Tunnel bei Mänternach muss aus diesem Grunde erhöht werden. Das System mit den 2 Spannungen im Bf. Luxemburg funktioniert sehr gut, nur hat es schon einen Toten gegeben. Ein Lokheizer aus Trier, der einen Express abholte, kam mit seinem Schürhaken an die 25 000 Volt-Leitung und erlitt schreckliche Verbrennungen, an denen er kurz darauf starb. Seit einiger Zeit verkehrt in Luxemburg eine Serie von 10 dieselhydraulischen Triebwagen (Westwaggon-Deutz), welche bei den Fahrgästen guten Anklang gefunden haben. Dexheimer

Am 1. April 1957 wurde der Betrieb auf der dänischen Kleinbahnstrecke **Vejle—Vandel—Grindsted** eingestellt. Die nächste Kleinbahn, die zum Tode verurteilt wurde, ist die Bahn von Horsens nach Juelsminde. Der Termin ihrer Stilllegung steht jedoch noch nicht fest. Gabriel

Auf der DB-Strecke 315a **Mannheim—Lampertheim—Frankfurt a. M.** wurde am 22. 4. der N 2657 (Mannheim—Goddelau—Erfelden) mit einer am Zugende schiebenden Dampflok der Reihe 38 festgestellt. An der Spitze des Zuges lief als Steuerwagen ein 4achs. Leichtbauwagen C4y. Norkauer

Mit dem Umbau der Strecke Karlsruhe—Herrenalb der **Albtalbahn** wurde nunmehr begonnen. Noch in diesem Jahre soll der

Verkehr auf der ersten umgebauten Teilstrecke bis Ruppurr aufgenommen werden. Zimmer

b) Strassenbahnen und Omnibusse

Düsseldorf: SL 21 seit 21. 4. wieder bis Christophstr., dafür SL 6 aus beiden Richtungen nur noch bis Steinberg. Waltking

Hannover: SL 14 verkehrt seit 1. 3. ganztägig bis Oberricklingen. Zimmer

Köln: SL 6 während der HVZ bis Marienburg verlängert. E. Schmidt

Krefeld: SL 6E seit 21. 1. wieder eingestellt, da 7,5-Minutenbetrieb auf eingleisiger Strecke nicht durchführbar. Seit 8. 4. SL 1 Schleifenfahrt in St. Tönis mit getrennten Aus- und Einsteige-Haltestellen. EM Müller

München: Seit 23. 4. neuer Fp. Eingestellt wurden die Oml O 7, 0 17, 0 19 sowie die Verlängerung der Oml C bis Isartorplatz. Neu: Oml O 16 Nordfriedhof—Am Harras (HVZ) und Verlängerung der Oml A im Pendelbetrieb Maxhof—Neuried (HVZ). Dillmann

Nürnberg: Seit 21. 4. neuer Jahres-Fp. Änderungen: SL 41 jetzt SL 7, SL 12 Gustav-Adolf-Str.—Plärrer—Opernhaus—Hbf.—Erlenstegen, SL 13 Schweinau—Plärrer—Lorenzkirche—Marienlor—Mögeldorf, SL 14 ab Frankenstr. zur Worzeldorfer Strasse, SL 18 Bauernfeindstr.—Bayernstr.—Frankenstr.—Christuskirche—Opernhaus—Hbf.—Ziegelstein, Oml 98 verlängert ab Werkvolksiedlung in Schleifenfahrt Trebnitzer Str.—Neuroder Str.—Dr.-Linnert-Ring. Dillmann

Offenbach: Nach Verlängerung der bisher unter der Bezeichnung „E“ verkehrenden Verstärkungswagen der Oml 85 zwischen Alter Friedhof und Neuer Friedhof bis zur Stadtgrenze Mühlheim erhielten diese die neue Linienbezeichnung „86“. M. Krafft

WAGENPARK-STATISTIK

Aachen, zur Meldung DVA 148, S. 1151: Tw 6408 (nicht 6406) ex 4408 ist ein **Umbau-Tw** wie die bereits gemeldeten und kein Neuaufbau. Weiterer Umbau-Tw 6404 ex 4404.

Vogt
Alt

Augsburg: Bw 86—90 = a.

Braunschweig: Ausgemustert wurden Arb.-Bw 455 ex Bw 200 und Arb.-Bw 2 ex 223.

Höltge

Bremen: Folgende Tw wurden zu Arbeitswagen umgebaut: 74 = RT 4, 62 = RT 5, 178 = LW 2 = RT 6, 229 = RT 9, 181 (ex 188) = RT 14, 192 (ex 134) = LW 1 (Lehrwagen).

H. Christ
Zimmer

Celle: Tw 3, 4, 5, 7 und 8 = a, somit existiert nur noch Tw 1, der bis zum Jubiläum aufgehoben wird (vgl. Meldung, SB 140, S. 1090).

Dortmund: Neu 4x Gl-Tw 19—24 (Hansa).
Cadenbach

Drachenfelsbahn: Neu Tw 3 (Rastatt), genau wie seine beiden Vorgänger. Schoen

Dresden: Folgende Wagen wurden verschrottet: Tw 616, 806(II) ex 809 ex 235, 808(II) ex 805 ex 231, Bw 312, 313 und 326. Bw 293 wurde zur Zahnstation 3400 und Tw 741 zum Fahrschulwagen 3100 umgebaut.

Väterlein
Stetza

Duisburg: Neu 6x Gl-Tw 233—237 (DU-WAG).

Dürener Eisenbahn (DEAG): Tw 11(II) ex Moers 125, Tw 20 ex Moers 16 zur Zeit im Umbau. Bw 5—6 ex Hagen 128 und 131 jetzt in Betrieb. Waltking

Düsseldorf: Arb.-Tw 205 in 1135 umgenumert, Tw 107, 177, 183, 204 und 207 sowie Bw 35 = a. Waltking

Gummersbach: Tw 4 und Bw 24—25 = a. Von den Ellok ist nur noch Nr. 4 vorhanden. Die Güterstrecke nach Talbecke wurde abgebrochen, Güterverkehr nur noch von und zu einem Werk in der Nähe des Betriebshofes (Gleislänge ca. 700 m). Waltking

Den Haag (Holland): Neu 4x Gr-Tw 1103—1120 (PCC). Friedrich

Hagen: Neu 2x Tw 333—335 und -Bw 132—134 (Typ wie vorjährige Lieferung). Tw 207 = Arb.-Wg. Arb.-Tw 200 = 405(II), alter 405 = a, ferner weitere Verschrottungen: Tw 4, 14, 209, 211, 212 und 360 sowie Bw 148, 160, 161, 162 und 164. Tw 1 = Reklamewagen. Friedrich

Krefeld: 4x Bw 104—105 = a, KSW-Bw 3 und 8 wurden bei Überholung in der Waggonfabrik vertauscht, also 3 ex 8 und 8 ex 3.

Tw 241 aus dem Personenverkehr gezogen, Umbau-Bw 102 ex 112 (wie 101 ex 137, jedoch als 2-Richtungswagen mit Fahrgastfluss) in Kürze fertiggestellt. EM Müller

Pforzheim: Ergänzung zur Wagenpark-Geschichte, SB 107, S. 825: Weiter wurden ausgemustert: Tw 14, 16, 17, 20, 22, 23, 25, 26, 29 und 30. Neu: 4x Kl-Bw 606 (Rastatt) und 4x Kl-Bw 706—709 (Rastatt). Alt

Saarbrücken: Neu Bw 221—224(III) ex Strassburg 290—293 (ex Essen 303, 310, 311 und 321). Bw 249 und 282 = a. Waltking

Saarlouis: Tw 25 und 27 = a, Tw 2, 12, 14, 26 und Bw 122 wurden in eigener Werkstatt modernisiert. Waltking

Wagenpark-Geschichte Essen (Fortsetzung): Tw 95—106 Bj. 1899 95 = 626, heute noch als

Rekl.-Wg, ohne Nr. vorh.

96 = 627

97 = 628 } nach Liegnitz

100 = 630 } verkauft

98 = 629 = 1254, 99 = a,

101 = 504 = 1204, 102

= 620 = a, 103 = 631

= 1244 = KV, 104 =

632 = 1239 = KV, 105

= 633 = 1245 = KV,

106 = 634 = a.

107—142 Bj. 1900 davon nach Liegnitz

verkauft: 107 = 635, 108

= 636, 109 = 637, 110

= 638, 116 = 640, 125 =

648, 130 = 653, 131 =

654, 136 = 659, 140 =

663.

Zu Bw umgebaut und

dann = a:

111, 112, 113, 118.

Rest: 114 = 639 = a,

115 = 1218 = a, 117 =

641 = 597(II), noch vorh.

119 = 642 = 1233, 120

= 643 = 1255, 121 =

644 = KV, 122 = 645

= 1234 = KV, 123 =

646 = 1226, 124 = 647

= a, 126 = 649 = 1225

= KV, 127 = 650 = a,

128 = 651 = 1228, 129

= 652 = 1227, 132 = 655

= a, 133 = 656 = a, 134

= 657 = a, 135 = 658

= 1230 = KV, 137 =

660 = a, 138 = 661 =

1229, 139 = 662 = 1238

= KV, 141 = 664 =

1249 = KV, 142 = 665

= 1252 = KV.

(Fortsetzung folgt)

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

„De Stoomlocomotieven der Nederlandse Tramwegen“ (Die Dampflokomotiven der Niederländischen Strassenbahnen) ist der Titel eines demnächst erscheinenden Buches von Dipl.-Ing. S. Overbosch, auf das der Herausgeber, Herr H. Waldorp, Utrecht, schon heute aufmerksam macht.

Es wird eine möglichst vollständige geschichtliche Übersicht der Dampflokomotiven der verschiedenen holländischen Kleinbahnen enthalten und ist in der niederländischen Sprache geschrieben, die jedoch für den deutschen Leser bekanntlich leicht verständlich ist. Der Preis wird sich auf 13,50 DM broschiert oder 17,— DM gebunden belaufen. Interessenten werden gebeten, ihre Bestellung sowie Anfragen zu richten an Herrn H. Waldorp, Utrecht, Sweelinkstraat 18. Das vorgenannte Buch kann schon insofern den deutschen Freunden der Lokomotivgeschichte empfohlen werden, als ein grosser Teil der holländischen Strassenbahn- und Kleinbahn-Lokomotiven aus deutschen Lokomotivfabriken stammt, so dass gleichzeitig ein Beitrag über die technische Entwicklung der deutschen Strassenbahn-Lokomotive zur Verfügung steht. Das Werk wird einen Umfang von etwa 176 Seiten haben und 60 Abbildungen sowie 10 Zeichnungen enthalten.

Die **Strassenbahngesellschaft Ennepe mbH.**, Ennepetal, hat anlässlich ihres 50jährigen

Bestehens eine kleine Jubiläumsschrift herausgegeben, in der die Entwicklungsgeschichte dieses kleinen Verkehrsunternehmens in Wort, Bild und graphischen Darstellungen beschrieben ist. Mit Rücksicht darauf, dass das Unternehmen seinen Strassenbahnbetrieb erst vor rund einem Jahre eingestellt hat und viele Verkehrsfreunde die Bahn aus eigener Anschauung kennen, kann der Erwerb dieses netten Büchleins sehr empfohlen werden.

Im **Wiesbadener Kurier** vom 18.3.57 erschien ein Bildbericht unter dem Titel „Wiedersehen mit der alten Strassenbahn“, mit dem dem Wiesbadener Leser vor Augen geführt wird, dass die aus seiner Stadt verschwundene Strassenbahn nicht tot ist, sondern in Krefeld weiterlebt, wo bekanntlich ehemalige Wiesbadener Strassenbahnwagen laufen.

Die **Westdeutsche Rundschau**, Wuppertal, brachte in ihrer Ausgabe vom 29.12.1956 einen recht aufschlussreichen Bericht über das „kohlenfreie“ Bahnbetriebswerk Steinbeck (Wuppertal), in dem ausschliesslich Dieseltriebwagen und Schienenbusse beheimatet sind. Der Aufsatz trägt die Überschrift „Dieses Bahnbetriebswerk kennt weder Kohlen noch Rauch und Qualm“.

Aders
Im **„Blauen Blatt“**, München, Heft 21/1956 erschien unter dem Titel „Eisenbahner haben eigene Hotels“ ein lehrreicher Bildaufsatz über die „ungesehenen“ Berufsleistungen des Eisenbahners. Scheyrer

LOKWESEN

Krutz: Im Rahmen ihres Typenbereinigungsplanes bietet die DB 8 z. Z. noch in Betrieb befindliche Schnelltriebwagen zum Verkauf an, und zwar: VT 04 000, 04 501, 06 103, 104, 108, 110, 501, 502.

Biedenkopf, zur Anfrage Alt, DVA 148, S. 1152: Auf der Jagstalbahn verkehren die beiden Sächsischen Schleppenderlok 151 und 152, im Jahre 1942 von Henschel für die Heeresfeldbahn gebaut. Beide wurden übrigens in eigener Werkstatt umgebaut.

Krutz, zur Meldung Biedenkopf, DVA 148, S. 1153: Die CSD-Tenderlok Reihe 477.0 hat die Achsfolge 2D2 und stellt eine Weiterentwicklung der einige Zeit vorher gebauten Baureihe 476.0 dar. Da bei der Erstaussführung die Kohle- und Wasservorräte ausschliesslich hinter dem Führerstand untergebracht waren, sich durch den fortlaufenden Verbrauch der Vorräte während des Betriebes aber Verschiebungen in der Schwer-

punktlage ergaben, verlegt man bei der neuen Bauart die Wasserbehälter an die Kessellängsseiten. In den Hauptabmessungen stimmen beide Loktypen überein.

Dillmann: Nachtrag zur eigenen Meldung, DVA 148, S. 1153: Das BW München Hbf. hat auch die E 41 012.

Krutz: Als einen gelungenen Versuch bezeichnet die Zeitschrift „Fahrt frei“ (Ost-Berlin) den ersten C3-Abteilwagen-Umbau der DR: Unter Beibehaltung der Laufwerk-anordnung wurde ein moderner Stahlaufbau konstruiert. Neben selbsttätiger Trittstufenbeleuchtung und einem neuen Lüftungssystem verdient die Form des Überganges besondere Beachtung. An Stelle der Faltenbalge sind hier erstmalig Gummiwülste getreten, so dass dieser Probewagen in seinem Aussehen den C3yg-Wagen der DB zum Teil nahe kommt.

Walther, zur Anfrage Todt, DVA 148, S. 1152: Die Waldbahn Spiegelau—Mauth bzw. —Grenzlandgebiet hat eine Länge einschl. aller Nebenstrecken von rd. 100 km. Die

Spurweite dieser Bahn beträgt 600 mm (sogenannte Feldbahnspur). In der Hauptsache dient sie dem Transport von Roh- u. Schnittholz sowie Stückgut, Steine und Erden. Neuerdings ist die Bahn auch dem Fremdenverkehr mit Personenverkehr erschlossen worden. Ihr Einzugsgebiet ist landschaftlich schön und die Strecken weisen mittelstarke Steigungen sowie sonstige verschiedene Geländeschwierigkeiten auf. Um die Leistung dieser kleinen Bahn zu ermessen, wäre anzuführen, dass ein einziger Zug 9 schwere Lastkraftwagenladungen befördert u. 20 000 Festmeter Holz (das sind 900 Lastwagenladungen) im Sommer und Winter aus dem Grenzwald schafft. An Betriebsmitteln sind vorhanden: 326 Schemelwagen, 25 Spezialgüterwagen, teils 2-, teils 4-achsig, 4 Dampfloks und 6 Motorlokomotiven sowie einige Personenwagen. Erbauer und Besitzer: Staatsforstverwaltung in eigener Regie. (Es wird in diesem Zusammenhange auf die bereits in SB 28, S. 156 veröffentlichten Angaben über diese Bahn verwiesen.)

Scharf, zur Meldung Biedenkopf, DVA 148, S. 1153: Die alten 4-achs. Abteilwagen B4 und AB4 werden z. Z. bei verschiedenen Werken zu B4yg und AB4yg umgebaut. Die ersten Wagen sind bereits in Betrieb. So hat der Bf. Siegen schon eine ganze Anzahl erhalten, die zwischen Siegen und M.-Gladbach in den

E-Zügen verwendet werden. Das Umbauprogramm soll bis 1958 abgeschlossen sein. Alle noch mit 3yg-Wagen ausgestatteten E-Züge sollen nach und nach mit diesen Wagen ausgerüstet werden. Zur Zeit werden die restlichen E-Zugwagen, die noch Holzsitze haben, mit einem Kredit der Bundesregierung bei Berliner Werken zu modernen Fahrzeugen umgebaut.

Schmid, W: Stuttgart erhielt jetzt die E 41 027, 028, 030 und 037 für Wendezugbetrieb, hauptsächlich Stuttgart Hbf.—Weilderstadt. Ausserdem hat Stuttgart jetzt V 60 328, 329, 330, 331, 332, 333 und 334 in Betrieb, z. T. im Hbf., dann Nordbf., Stuttg.-Untertürkheim mit Gaisburger Gütergleisen. Plochingen hat aus einem alten Homburger ET (eiserne Bauart) seit einiger Zeit einen Bahndienstswagen. V 60 337 ist zwecks Abnahme zum AW Kassel gefahren worden.

Zur Anfrage Ehlers, DVA 148, S. 1153: Lok Reihe 89³ ist von der Deutschen Reichsbahn schon seit mehr als zwei Jahrzehnten ausgeschieden, damit aber nicht gestorben. Viele Maschinen gingen als Firmenloks ab und fuhren dort noch mit der alten Bahnbezeichnung. Diese 89 338 gehört dem Zementwerk Heidelberg in Leimen, Übergabebahnhof Heidelberg—Kirchheim. Immer wieder kommen diese alten T 3 in die MF Esslingen zur Hauptrevision.

Die Entwicklung der Gattungsbezeichnung für die Lokomotiven der Preussischen Staatsbahn

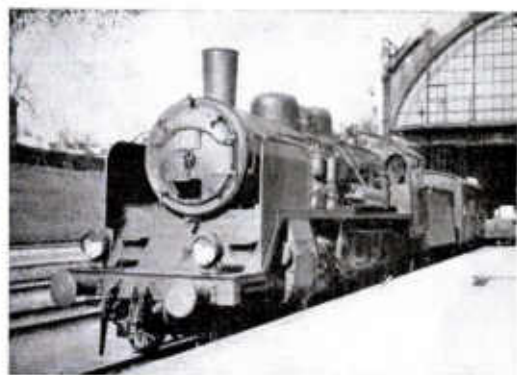
(Fortsetzung)

Von Karl Harder, Kiel

Eine solche Einteilung hatte sich auf jeden Fall bewährt, ab 1902 finden wir sie auch in Mitteleuropa. Allgemein festgelegt war sie damals noch nicht, die Einordnung war ganz ins Belieben der einzelnen Direktionen gestellt. Allgemein wurden diese Bezeichnungen auch noch nicht an den Lok angeschrieben, auch in den Statistiken sind sie noch nicht vermerkt. Es existieren aber Photographien, die eine 2B1-Lok, Bauart Grafenstaden, spätere S7 als S3 und eine 1'C T, spätere T12 als T10 zeigen.

Ab 1. 10. 1903 wurde dann ein allgemein gültiger Plan für alle Direktionen eingeführt. Dabei war die Eingruppierung der alten, nicht normalen Lok nach wie vor den einzelnen Direktionen überlassen. Auch bei den Normalloks kamen Abweichungen vor, so sollten die B1-Güterzugloks nach Blatt III 3b in die Gruppe G2 eingestuft werden, die Direktion

Hannover brachte sie aber in die P2-Gruppe und gab ihnen entsprechende Betriebsnummern.



Lok 23 der Lübeck—Büchener Eisenbahn
in Lübeck Hbf. Foto: Harder

Als die alten Privatbahnlok nach und nach verschwunden waren und die Stückzahlen der Normallok immer grösser wurden, trennte man die verschiedenen Bauarten durch Indizes. Das Gruppenzeichen verwandelte sich so in ein Gattungszeichen. Aus der Tatsache, dass die S 10¹-Lok als erste den Index in der Anschrift tragen, ist zu schliessen, dass diese Entwicklung 1911 vollendet war.

Hauptabmessungen der LBE-S 10-Lok

	Vierling	Drilling
Zylinderdurchmesser	4×430 mm	3×500 mm
Hub	630 mm	630 mm
Triebraddurchmesser	1980 mm	1980 mm
Heizfläche	143,7 m ²	141,1 m ²
Überhitzerfläche	47,2 m ²	53,0 m ²
Rostfläche	2,61 m ²	2,63 m ²
Kesseldruck	12 bzw 14 atü	14 atü
Grösste Zugkraft	8646 kg	12 528 kg
Reibungsgewicht	47,8 t	50,5 t
Dienstgewicht	71,6 t	77,9 t

In diesem Zusammenhang muss noch auf eine reichseinheitliche Leistungsbezeichnung hingewiesen werden. Die Preussischen Lok trugen seit 1906 über dem Adler ein Schild mit der Bezeichnung a, b oder c. Hiermit wurde ihre Verwendbarkeit für Militärbeförderung gekennzeichnet. a waren für Militärtransporte untaugliche Lok, b waren für Militärtransporte bedingt taugliche und c voll taugliche Lok. Die Einteilung wurde nach den rechnerisch ermittelten Zylinderzugkräften ermittelt, der Achsdruck der Lok, Nass- oder Heissdampf blieb unberücksichtigt. Praktisch wirkte sich das so aus: Eine b-Lok musste 45 Achsen mit 30 km/st in der Ebene befördern. Was stärker war, gehörte in Klasse c, was schwächer, in Klasse a. Diese Einteilung war für **alle deutschen** Hauptbahnlokomotiven bis 1923 bindend, dann wurde sie durch das Betriebsgattungszeichen (z. B. P 35.17) ersetzt, welches bis vor einigen Jahren Gültigkeit hatte.

Eine Tagesreise

Die Tagesreise war im ausgehenden Mittelalter ein feststehender Begriff. In Abständen von einer Tagesreise wurden Rastorte, heute meist Kleinstädte, angelegt. Im Zeitalter der Postkutsche war zwar die Tagesreise durch etwas bessere Strassen und Pferdewechsel länger, ganz verloren hat sie aber ihre Bedeutung erst bei Einführung des Schlafwagens. Wer (etwa 1914) von Ostende nach Istanbul oder von Hamburg nach Palermo reiste, fragte, wenn er sich erst einmal in seinem Schlafabteil eingerichtet hatte, nicht mehr viel nach Tag und Nacht. Die Sicherheit und Bequemlichkeit bei der Bahn machte diese Frage gegenstandslos.

Ganz anders ist dies beim Flugzeug und Auto in deren ersten Jahrzehnten gewesen. Noch vor nicht allzu langer Zeit hatte jeder Nachtflug etwas Abenteuerliches an sich. Im Gefolge des Schienenschnellverkehrs gewinnt aber auch die Tagesreise wieder an Bedeutung.

Wie ist das zu erklären? Wer 1914 von Frankfurt nach Hannover reiste, versah sich mit einem Koffer, womöglich einer Wolldecke und einer Flasche Kognak und blieb für mindestens ein paar Tage fort. Heute kann es vorkommen, dass jemand morgens in Frankfurt abfährt und dort abends, als hätte er nur ein paar Überstunden gemacht, wieder ein-

trifft, wobei die Reise kaum mehr als einschneidendes Erlebnis empfunden wird. Mit den gleichen Vorbereitungen und der gleichen Ausrüstung wie zu einer Fahrt in der Vorortbahn tritt man heute Reisen über 300 und mehr Kilometer an.

Setzt man voraus, dass man (ohne zu übermüden) 18 Stunden ununterbrochen unterwegs sein kann, so ergibt sich (einschliesslich der Wege zum und von dem Bahnhof) bei mindestens vier Stunden Aufenthalt am Zielort eine von der Reisegeschwindigkeit abhängige Entfernung von etwa 450 bis 600 Kilometer, die in einer Eintagsreise bei Reisegeschwindigkeit von 75 bis 100 km/st gerade noch bei optimaler Fahrplanlage bewältigt werden kann.

Wie ist diese Möglichkeit verwirklicht?

Nun, wer früh am Morgen Frankfurt verlässt, kann über Tag in München (442 km) sein und abends wieder zurück. In Hamburg ist allerdings die Aufenthaltszeit (526 km Entfernung) etwas knapp. Trotzdem wird auch diese Eintagsreise oft gemacht. Ähnliches gilt für Köln—Hamburg (443 km) oder im Ausland Göteborg—Stockholm (456 km), Lyon—Paris (512 km) oder Pressburg—Prag (397 km).

Nicht ganz so bekannt sind die Möglichkeiten, die sich im grenzüberschreitenden

Verkehr ergeben (selbst angesichts der Tatsache, dass hier und da noch wertvolle Zeit bei der Grenzkontrolle verloren wird). Ein Züricher kann den Tag in Frankfurt zubringen (434 km), ein Frankfurter in Brüssel (447 km) und ein Genfer in Mailand (374 km).

Noch beachtlichere Entfernungen werden dort flott überbrückt, wo verschiedene Schnellverbindungen aneinanderstossen, so dass Übergänge möglich sind.

Wer beispielsweise bei Tagesanbruch Dortmund verlässt, kann, wenn er in Paris sofort eine Taxe vom Nord- zum Austerlitz-Bahnhof nimmt, abends bei Dunkelwerden an der spanischen Grenze bei Hendaye sein (1425 km). Dies ist die längste, bei ununterbrochenem Tageslicht mögliche Fahrt in Europa, wahr-

scheinlich der ganzen Welt! Es gibt aber noch mehr solcher auffallenden Verbindungen:

Wer früh in Wilhelmshaven abfährt, von Bremen bis Basel den „Roland“ benutzt, kann bei Einbrechen der Nacht in Göschenen am St. Gotthard sein (1117 km). Fährt man bei Sonnenaufgang in Lausanne los und benutzt den „Helvetia“, kann man in Kiel abends essen (1182 km), bricht man nach dem Morgenkaffee in Paris auf, so kann man mit „Rapide Mozart“ bei Tageslicht bis Salzburg kommen (1071 km), ja man könnte, um den Tag auszunutzen, frühmorgens bereits von Chartres angereist sein (88 km) und in Paris den Bahnhof gewechselt haben. Es ist anzunehmen, dass bei Einführung des „Trans-Europ-Express“-Systems noch weitere eindrucksvolle Tagesreisen möglich werden. Biedenkopf

Die Post-Strassenbahn

Von Walter Steinberger, Frankfurt a. M.

Noch vor nicht allzu langer Zeit sah man in Frankfurt a. M. gelbe Strassenbahnwagen durch die Stadt rollen: Die Strassenbahn im Dienste der Post. Das Bild war damals so alltäglich, dass sich kaum jemand ernsthaft Gedanken über Sinn und Zweck dieser Einrichtung machte. Diese Postwagen waren ein Verkehrsmittel, das mehr als 50 Jahre dem Wohle der Allgemeinheit diente.

Um die Jahrhundertwende setzte die Post eigene Strassenbahnwagen ein, die äusserlich dem damals üblichen Wagentyp glichen. Da das Hauptpostamt im Zentrum der Stadt lag,

ergab sich die Notwendigkeit der raschen Beförderung des Postgutes von und zu den Bahnhöfen. Pferdefuhrwerke waren für diesen Zweck zu langsam u. d. Autos für den Transport von Gütern um 1900 noch fast unbekannt. So wählte man das damals einzig moderne Verkehrsmittel: die Strassenbahn.

Da, wo heute auf der Zeil in Frankfurt a. M. der moderne Neubau der Hauptpost steht, befand sich bis zur verhängnisvollen Märznacht des Jahres 1944 der zu Beginn der siebziger Jahre errichtete prächtige Bau der alten Hauptpost mit der weithin leuchtenden patinagrünen Kuppel, auf der ein goldglänzender Merkur stand. Durch sein enges Portal fuhren einst die elektrischen Postwagen ein und aus. Das war eine Besonderheit, die es in Deutschland nicht allzu oft gab.

Die Post-Strassenbahnwagen waren Spezialwagen, die an jeder Längsseite nur zwei Fenster hatten, die aus Mattglas bestanden und vergittert waren. Sie trugen auf der Stirnseite kein Richtungsschild und nur eine Dachlampe in der Mitte des vorderen Teils des Wagendaches, auf der ein Posthorn abgebildet war. An den beiden Längsseiten des Wagendaches aber befand sich je ein Schild mit der Aufschrift „Kaiserliche Post“. Später wurden die Dachlampen entfernt und durch Schilder mit der Bezeichnung „Deutsche Reichspost“ und „Deutsche Post“ ersetzt. (Abb.)



Post-Strab-Tw 2006 wird entladen.

Foto: Steinberger

