

DER DEUTSCHE VERKEHRS-AMATEUR

- traditionelle Fortsetzung des „Sammler-Brief“ -

Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens und Organ des „Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure“ (VDVA). Verlag: Günter Stetja, Essen (Ruhr), Henricistrasse 71. Ruf: Essen 31328

Abonnementspreis: Vierteljährlich DM 4,- (Einzelnummer DM 1,50), Einzahlung **im voraus** in bar oder auf Postscheckkonto Günter Stetja, Essen 45754. **Für Österreich:** Jahresabonnement 48 Schilling, zu überweisen auf Konto 109070 Postsparkassenamt Wien. **Für Großbritannien:** Jahresabonnement sh 27/-, zu überweisen auf Konto 6546 Barclays Bank Ltd., London, E. C. 3. Such- und Tausch-Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

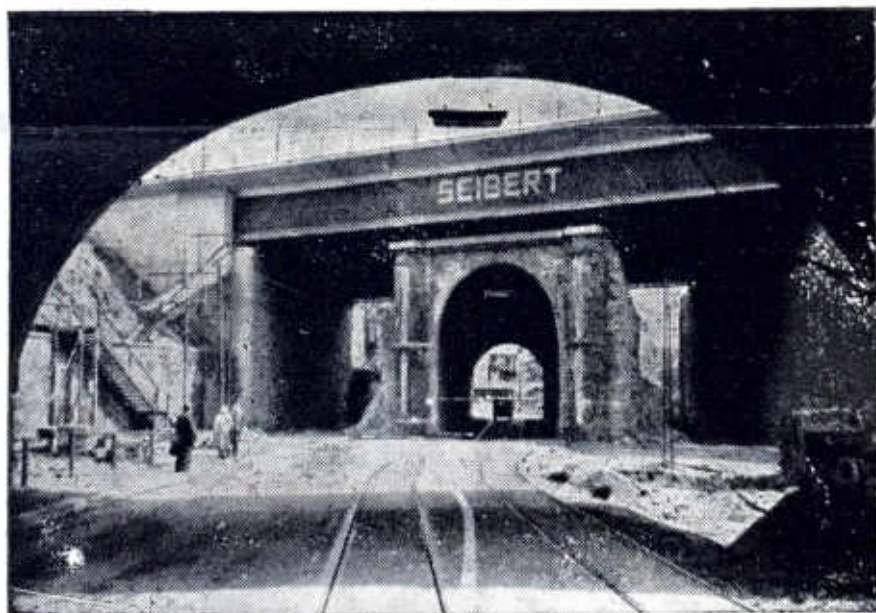
14. Jahrgang

FEBRUAR 1959

Nr. 171

Als Auftakt zur Jahrestagung 1959:

Das Saarbrücker „Nadelöhr“ verschwand



Nicht nur, damit sich die zahlreich erscheinenden Verkehrsfreunde besser bewegen können, sondern vor allem damit der Strassen- (und Strassenbahn-)verkehr, der auch im Saarland beträchtlich zugenommen hat, entlastet wird, wurde am Saarbrücker Ludwigsberg das berühmte „Nadelöhr“ von 56 Meter Länge und nur 6,5 Meter Breite beseitigt und in eine

29 Meter breite Unterführung umgewandelt. Über die Brücke verlaufen die Eisenbahnstrecken von Saarbrücken nach Wemetsweiler, Trier, Hargarten und Forbach sowie Anschlussgleise zur Hauptpost mit insgesamt 9 Gleisen. Die diesjährigen Tagungsteilnehmer werden Gelegenheit haben, diesen imposanten Umbau an Ort und Stelle „nachzuerleben“.

Stetja

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen:

Auf der **Bühleralbahn** (Strecke 301 d) wurde am 15. September 1958 der Personenverkehr eingestellt und durch Bahnbus übernommen, während der Güterverkehr nunmehr durch private Spediteure ausgeführt wird. Cadenbach

Der etwa 30 km lange Bahnkörper der **Butjadinger Bahn**, die am 1. Juni 1959 ihren Betrieb einstellen wird, soll mit Baumwuchs aufgeforstet werden. Vehlber

Die **Berninabahn**, die heute noch ein Wahrzeichen für den echten Pioniergeist ist, der den schweizerischen Eisenbahnbau seit ihren Anfängen beherrschte, war im vergangenen Jahre 50 Jahre im Betrieb. Vehlber

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Aachen: seit 8. 1. ObL 51 wegen umfangreicher Bauarbeiten am Kaiserplatz nur noch bis und ab Maxstrasse (neue Schleife durch die Maxstr.). Vogt

Brüssel: zur Meldung Cohn, DVA 170, S. 1327: OmL 27 seit 1. 1. 59 bis Oppem verlängert, nicht seit 31. 12. 58 bis Teruieren. Vogt

Dortmund: seit 1. 2. OmL 66 verlängert: Linienführung jetzt Derne — MSA - Siedlung — Scharnhorst — Wambel — Schüren — Hoerde, OmL 67 aufgeteilt in: 67 Scharnhorst — MSA - Siedlung — Flughafen — Brackel — Aplerbeck, und 69 Derne — Kaiserau, OmL 70 verlängert: Henrichenburg — Habinghorst — Bahnhof Rauxel — Rütgerswerke. Cadenbach

Dresden: Ergänzung zur Meldung Striker, DVA 170, S. 1327: SL 53 nur noch Tol-

kewitz — Industriegelände, neue SL 58 Leutewitz — Hellerau, OmL J verkehrt in Klotzsche als Ringlinie. Neumann

Kassel: SL 7 in Rothenditmold um ca. 60 m verlängert und Gleisdreieck versehen, so dass nunmehr auch auf dieser Linie der Einsatz von Gelenkwagen möglich ist. Todt

Krefeld: SL 6 auf Streckenstück Glockenspitze — Schönwasserpark zweigleisig ausgebaut, Weiterbau bis Oppum Schule vorgesehen. Entgegen früheren Planungen wird ObL nicht bis Forstwald verlängert, weil durch DB-Kreuzung Schwierigkeiten entstehen. E. M. Müller

Leipzig: Am 1. 11. 58 wurde die neue OmL N von Möckern nach Mockau Post mit Doppelstock-Bussen in Betrieb genommen. M. Krafft

Malmö (Schweden): Wegen der Unmöglichkeit, auf dem Lundavägen eine Gleischleife zu bauen, wurde SL 1 auf dem Lundavägen ab Värnhemstorget eingestellt. Sie verkehrt nur noch zwischen Gustav-Adolf-Torg und Sofielund. Kalkofen

München: seit 5. 1. SL 10 in HVZ über Westendstr. zum Gondrellplatz (früher Alpenveilchenplatz) verlängert. OmL C in HVZ ab Ramersdorf Schleife über Rosenheimer, Martinstr. — Balanstr. — Claudius-Keller-Str. — Rosenheimer Str. verlängert. Bierl

Paderborn: SL 2 ab 15. 3. 59 nur noch Paderborn — Marienloh, OmL: Paderborn — Detmold, P. — Schlangen (Schienenersatzverkehr) sowie Horn — Detmold werden von der DB übernommen. Stock/Todt

Rheydt: Am 31. 1. 59 wurde der gesamte Strab-Verkehr der Stadtwerke R. eingestellt, Linie nach Odenkirchen wird jetzt mit Omn bedient. Die am Bahnhof Rheydt endenden SL werden nunmehr ausschliesslich von M.-Gladbach betrieben. Stock

WAGENPARK-STATISTIK

Aachen: zur Meldung, DVA 170, S. 1329: es muss richtig Tw 2804 = a (nicht 2802) heissen. Vogt

Dresden: Tw 684, 836 (ex Leipzig), 838 (ex Leipzig) und 866 = a, Tw 869 = Arb. Tw 3174. Arb. Tw 3171 = a. Neumann

Düsseldorf: neu 8x G1-Tw 2452 und 2553 (DÜWAG). Folgende Wagen = a: Tw 131, 192, 201, 417, 420, 425, 428, 430, 435, 436, 437, 438, 440, 441, 445, 447, 451, 457, 458, 459, 461, 463, 464, 471, 478, 491, Bw 22, 23, 31, 34, 210, 212, 217, 219, 221, 230, 238, 663, 670, 671, 672, 674, 675, 679, 689, 697, 699, 893, 895, 1186, 1190, 1198, 1199 sowie 1067.

Folgende Wagen wurden zu Arb. Wg. umgebaut: Tw 1 = 1313, 4, 7, 508, 916, 1121, 1123, 1125, 1127, 1153, 1154, 1155. Waltking

Erfurt: neu 2x Tw 125-130 (LOWA Typ Gotha 1958) Heinze

Essen: neu 6x Gl-Tw 612-613 (DÜWAG), ferner Tw 734, 738, 742 und 749 = a. Boisserée

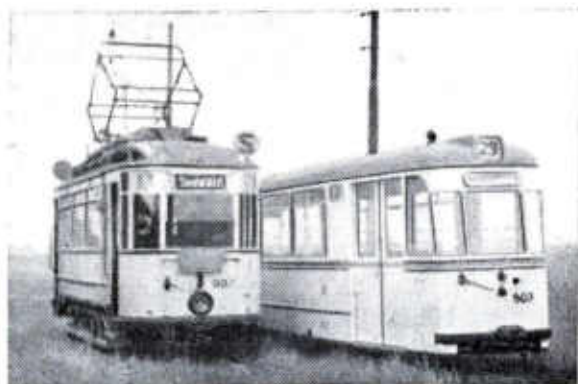
Frankfurt-Main: Tw 301, Bw 876 und 937 sowie Arb. Tw 2023 und 2027 (ex FLAG 21) = a. Tw 314 (ex FLAG 14) = Arb.-Tw 2027 (IV), Tw 358 = Arb.-Tw 2023 (VI). Tw 359 = Arb.-Tw 2022 (II). Michelke/Roth

Hagendingen: zur Wagenpark-Geschichte, DVA 169, S. 1321: Die Bahn gehört der UCPMI (Utilisateurs Commerciaux des Produits Miniers et Industriels). Bei dem Bw 17 ist angegeben: ex Lyon. Ich selbst habe am 30. 8. 58 in H. an diesem Bw ein Schild festgestellt mit der Aufschrift „Transports en Commun Région Parisienne 1496 A 1923“. Es handelt sich also um einen Wagen, auf am 1. 1. 1921 aus einer Reihe von Gesellschaften gebildeten Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (S.T.C.R.P.) wohl mit der Nr. 1496 und dem Baujahr 1923. Kam dieser Wagen von Paris zuerst nach Lyon und dann erst nach Hagendingen? Alt

Klagenfurt: Tw 4, 11, 12, 16 und 21 sowie Bw 56 = a. Lehnhart/Mayr

Krefeld: Tw 207 erhält nach schweren Unfall neuen Wagenkasten mit Fahrgastfluss, desgl. KSW-Bw 11. Tw 245 (ex Barmen) = Arb.-Tw 234, Tw 246 (ex Barmen) = Reklame-Tw. Tw 247 sowie Bw 114 und 121-125 abgestellt. E. M. Müller

Leipzig: neu: 2x ER-Bw 907-916 (LOWA Gotha Typ 1957), somit Nummern 907 und 916 vorübergehend doppelt besetzt (Abb.). Stock



Linz: Tw 33 sowie Bw 154 und 170 = a. Lehnhart/Mayr

Mannheim-Ludwigshafen: neu 6x Gl-Tw 312 (DÜWAG, 1R). Norkauer

M.-Gladbach: 1958 wurden folgende Wagen verschrottet: Bw 213, 219, 220, 222, 223, 231, 232, 233, 300, 303, 310 und 311 (somit keine kleinen Bw mehr vorhanden). Nicht mehr betriebsfähig und zur Verschrottung vorgesehen: Tw 3, 7, 11, 14, 15, 23, 24, 66, 69, 72, 77, 80, 82 und 93. Friedrich

München: neu 3x Gr-Tw 941-951 und -Bw 1768-78 (Rathgeber). Verschrottet wurden: Tw 104, 105, 109, 166, 195, 268, 303, 304, 306, 322, 326, 327, 337 und 344 sowie Bw 946, 948, 949, 950, 955, 961, 962, 978, 979, 983, 992, 995, 1007, 1010, 1019, 1023, 1032, 1042, 1047, 1048, 1051, 1063, 1068, 1070, 1073, 1084, 1112, 1114, 1115, 1116, 1118, 1122, 1123, 1124, 1089, 1095, 1099, 1102, 1104, 1106, 1107, 1109, 1129 und 1130. Ferner Arb.-Bw 2923, 2924 und 2926. Bierl

Rhein-Haardtahn: neu 6x Gl-Tw 1123 und 6x Gl-Bw 1217 (DÜWAG, ER). Norkauer

Vestische Strassenbahnen: Tw 332 und Bw 197 z. Zt. im Umbau zu Gl-Tw (DÜWAG). Folgende Wagen wurden verschrottet: Tw 18, 19, 30-34, 38-41, 43, 44, 45, 48, 49, 109, 113-120, 122-126, 128, 147, 148, Bw 68, 74, 77, 78, 80, 82, 87-89, 92, 95, 151-154, 159-165, 167-174, 178-182, 184, 257-260, 263, 264. Bw 157 wurde Gartenlaube, Bw 158 wurde an einen Sportverein abgegeben.

Ergänzung zur Wagenpark-Geschichte, SB 125, S. 969, sowie SB 126, S. 977: Von den Bw 51-57 (Bj. 1901) wurden Bw 51-55 im Jahre 1927 an die Jugoslawischen Brown Boveri-Werke Belgrad verkauft. Bw 56 und 57 wurden 1928 zu Tw 303 und 304 umgebaut (zeitweise Einmannbetrieb), davon Tw 304 im Jahre 1936 = a. Tw 303 gleichfalls vor 1941 = a. Ferner gab es einen Bw 601 (Bj. nach 1920), Probetyp, 2x, Niederflur, Mitteleinstieg, Stahlaufbau, 1936 = a. Friedrich

Wien: neu 2x Tw 479-487 (mithin Serie ausgeliefert), neu 2x Stadtbahn-Tw 2949-2950 und Bw 5915-5920. Folgende Bw wurden zu Salz-Bw 7170-7193 umgebaut: 5019, 5024, 5025, 5028, 5037, 5039, 5040, 5048, 5052, 5056, 5070, 5076, 5078, 5088, 5093, 5099, 5101, 5106, 5107, 5109, 5110, 5111, 5112, 5113, Salz-Bw 7187 und 7190 wurden in 7168-7169 umgenummert. Lehnhart/Mayr

Wuppertal: neu 8x Gl-Tw 8001-8004 (Umbau aus Serie 4x Gr-Tw 1005-1020). Wolff

ALLGEMEINES

Friedrich: zur Anfrage Stetza, DVA 167, S. 1305, und zur Antwort Weyers, DVA 169, S. 1320: Stilllegungsdaten der beiden Reststrecken der früheren Mettmanner Strab: W.-Vohwinkel bzw. W.-Elberfeld am 18. 5. 1952 auf Om umgestellt, Strecke Wieden — Wülfrath am 1. 6. 1952 auf Om umgestellt (vgl. auch SB 91, S. 652, und 92, S. 659).

Cohausz: zur Anfrage Biche, DVA 169, S. 1322: Die kurzgekuppelten 2- und 3achsigen Abteilwagen, die durch die Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn ab 1928 frei wurden, sind auf verschiedene andere Direktionsbezirke verteilt worden. Da die Wagen keine Aborte hatten, waren sie nur für Kurzstrecken-Pz, also praktisch nur im Grosstadt-Vorortverkehr verwendbar. So kamen z. B. über 150 Wagen an die RBD Essen (Zugbildungsbahnhöfe Essen Hbf. und Dortmund Süd). Weitaus die meisten Wagen dürfte die RBD Hamburg erhalten haben (Zugbildungsbahnhöfe Altona und Wedel). Ausgemustert wurden sie erst nach und nach mit den gleichaltrigen gewöhnlichen B3- und C3-Wagen. Im Hamburger Bezirk läuft ein Teil von ihnen m. W. heute noch.

Roth: zum Bericht Salzner „Vor 20 Jahren fuhr in Paris die letzte Strab“, DVA 168-170: Der Verfasser schreibt: „1854 legte der französische Ingenieur Loubat auf der Strecke Place de la Concorde — Porte de St. Cloud die erste Pferdebahn Europas an.“ Am 29. 6. 1804 gab es bereits eine Pfb in England, die am 25. 3. 1807 auch für den Personenverkehr eröffnet wurde. Am 16. August des Jahres 1877 wurde sie auf Dampfbetrieb umgestellt und fährt seit 2. 3. 1929 elektrisch. Der Name dieser Bahn lautet heute „Swansea & Mumbles Railway“. Ausserdem fuhr die Linie 112 in Paris zuletzt die Strecke Le Raincy — Montfermeil (Rue de Coubron), nicht Les 7-Iles. Die Einstellung der Linie 123/124 erfolgte am 15. März 1937.

Eine in Dresden erscheinende Tageszeitung brachte vor einiger Zeit unter der Überschrift:

„Modenschau am Unglücksort — Profitgier führte zur Drachenfels-Katastrophe — 17 Tote und 95 Verletzte“

folgenden „Bericht“:

Skrupelloses Profitstreben der Aktionäre der „Bergbahnen im Siebengebirge AG“, die Jahrzehntlang keinen Pfennig für die Überholung der Betriebsanlage aufwandten, führte zu dem entsetzlichen Unglück bei der Drachenfels-Zahnradbahn am Sonntag, das 17 Tote und 95 Verletzte forderte. Besitzer der Bahn ist die Mühlens-Erbengemeinschaft von der Firma „4711“, der fast sämtliche Vergnügungseinrichtungen im Siebengebirge gehören.

In einer aufsehenerregenden Reportage deckt der Bonner Korrespondent des „Spandauer Volksblattes“ die verbrecherischen Hintergründe der Katastrophe auf. Danach sind die Wagen, die schon vor mehr als 75 Jahren mit dem ersten Zug fuhren, noch immer im Einsatz. Die Schaffner müssen unterwegs die Fahrkarten kontrollieren und haben keine Gelegenheit, an die Notbremsen heranzukommen. Bereits vor einigen Monaten war eine der beiden alten Dampflokomotiven während der Fahrt aus den Schienen gesprungen. Das Unglück wurde damals der Öffentlichkeit verheimlicht und die Maschine weiter eingesetzt. Obwohl nach den Sicherheitsvorschriften nur bis zu 2 Wagen zugelassen sind, waren am Sonntag 3 Wagen für die Personenbeförderung eingesetzt, um hohe Einnahmen zu erzielen. Die Lokomotive konnte das Gewicht der 3 überladenen Wagen nicht mehr halten, so dass auf der Talfahrt die Bremsen versagten. Mit Empörung wird in der „Westfälischen Rundschau“ festgestellt, dass sich bei der Besichtigung des Katastrophentortes die Frauen der Aufsichtsräte wie zur Modenschau in eleganten Modellkleidern, fünfzehnhundert Perlen-Kolliers und Wildlederlackschuhen präsentierten.

Steinberger

Kommentar überflüssig?

Wagenpark-Geschichte Neunkirchen:	20-22	Bj. ?	ex Mettmann 14-16,
Tw 1-11	Bj. 1907	davon 2 = Arb.-Wg.	sämtl. vorh.
		und 4 noch vorh., alle	
		anderen = a	Bw 31-33
			Bj. 1908
12-17	Bj. 1927	alle vorhanden	34-35
18-19	Bj. 1909	ex Mettmann 4 und 5,	Bj. 1928
		18 vorh., 19 = a	Bw
			ex Metz 31 und 33,
			sämtl. = a
			Stetza

LITERATUR FÜR DEN VERKEHRSFREUND

Die Entwicklung der M'ndener Strassenbahn, von Hans Vehlber, herausgegeben von den „Freunden des Schienenverkehrs“, Bremen. Eine auf 9 Seiten abgedruckte, sehr lebhaft und anschaulich geschriebene Geschichte eines kleinen Verkehrsbetriebes.

Anno dazumal am Schienenstrang, eine Sammlung historischer Karikaturen rund um die Eisenbahn, erschien in dem Büchlein „Wenn einer eine Reise tut“ (Sonnenberg-Verlag, Wiesbaden). Peter Pock und Wendelin Überzwerch plaudern in humorvoller Weise aus der Schule des Eisenbahnbetriebes. Scheyrer

Wiesbadener Tagblatt (7. 8. 58): „Mit der ‚fechtesten‘ Bahn über die Alpen“, schöner ausführlicher Reisebericht anlässlich des 50jährigen Jubiläums der Bernina-Bahn. Scheyrer

Les Chemins de Fer en Espagne 1848 — 1958, 122 Seiten starke und reich bebilderte Denkschrift über das Eisenbahnwesen in Spanien, in französischer Sprache, herausgegeben von der Spanischen Staatsbahn RENFE. Eine selten gute Jubiläumsschrift mit einer für den Leser sehr bequemen Aufgliederung. Privat- und U-Bahnen sind gleichfalls behandelt, viele Schwarz-weiß- und Farb-Fotos sowie zahlreiche graphische Darstellungen. Matthäus

Frankfurter Rundschau (16. 8. 58): „Der Zug 306 aus Hamburg machte den Anfang“, Jubiläumsbericht mit schönem historischem Foto vom Frankfurter Hauptbahnhof, der am 18. 8. sein 70jähriges Bestehen gefeiert hat. Steinberger

Das Grüne Blatt, Dortmund (3. 10. 58): „Netzkarte für Amsel“, launiger Bildbericht über einen Hund, der bei der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft eine Netzkarte erhielt. Scheyrer

FAHRSCHEINWESEN

Frankfurt-Main: Die Sammelkarten aus dem Automaten an der Hauptwache, deren laufende Nummern die Endziffern „59“ haben, sind sogenannte „Glückskarten“. Sie werden nach Gebrauch gegen eine neue Sammelkarte kostenlos umgetauscht. Man will damit eine stärkere Benutzung des Automaten erreichen. Steinberger

Krefeld: Seit 1. 10. wurde anlässlich einer Tarifierhebung nach dem Vorbild von Essen und Duisburg das **C a r n e t**-System

eingeführt, Wochenkarten werden ebenfalls gestempelt, nur Monatskarten sind Sichtkarten. E. M. Müller

Leipzig: zur Meldung DVA 160, S. 1248, und DVA 163, S. 1273: nunmehr auch Werte zu 40 (2 schmale rote Balken), 50 (2 schmale grüne Balken) und 100 (3 grüne Balken) in Verwendung. Auf der ObL C werden Sonntagsrückfahrkarten aus alten Beständen von ehem. 5-Fahrten-Karten zum Preise von DM 1,50 ausgegeben. Bei der Rückfahrt wird die rechte untere Ecke abgerissen.

xyz

LOKWESEN

Das Lokomotiv-Porträt

Von E. J. Wolff, Schwelm

Die Ausserdienststellung des letzten Sechskupplers der Reihe 659 der Österreichischen Bundesbahn möge Veranlassung zu einer Rückschau auf die Entwicklung der Sechskuppler sein deshalb, weil es sich hier um eine ehemalige württembergische 1' F h4v Reihe K, später DR 59.001-044 handelt, die den Lokfreunden bestens bekannt ist.

Geringer Achsdruck und Vergrößerung der Reibungskräfte waren der Anlass zum Bau von Lokomotiven mit 6 gekuppelten, parallel gelagerten Achsen im steifen Rahmen. Der Sechskuppler war damit den Gelenk-Lokomotiven der Bauart Mallet mit 2 und mehr Achsen im vorderen Maschinengestell neben der Einfachheit des Antriebes ganz besonders beim Schleudern weit überlegen.

Das äussere Bild des Sechskupplers war und ist demjenigen der klassischen Lokomotive gleich und bietet trotz der Vielzahl der Kuppelachsen mit das imposante Aussehen der Mallet- und anderen Gelenk-Lokomotiven gleicher Treibachszahl.

Vorläufer sind drei Bauarten, die um 1860 entstanden. Die erste sechsfach gekuppelte Lokomotive finden wir bei der Philadelphia & Reading Bahn als Steilrampen-Schubmaschine in Betrieb. Es war eine F n2-Tenderlok.

Ihr folgten 1863 zwei Maschinen der Bauart Petier von Gouin in Paris als F h4-Tenderlok.

1864 baute Gouin für die französische Nordbahn 10 ähnliche Lok. (Bei der Nord waren Petiermaschinen schon als D h4t in Betrieb und beliebt. Petier verwandte einen Kessel, auf dem längs ein Überhitzer lag, der durch die Abgase aus der Rauchkammer geheizt wurde. Der Kamin lag über dem Führerstand.)

Diese drei Bauarten kamen aber aus dem Versuchsstadium nicht heraus und wurden zurückgebaut oder verschrottet. Die Philadelphia-Lok zu einer 2' D n2t, die spanischen nach wenig Dienstleistungen ausgemustert und die französischen zu je 2' C n2t umgebaut.

Erst 1911 baute Gölsdorf seine bekannt gewordene 1' F h4v für die Tauernbahn, mit vorderer Adamsachse und Seitenspiel der 2., 5. und 6. Achse. Die Treibachse (3.

Achse) hatte spurkranzlose Räder. Sie gab die Anregung für die württembergischen Sechskuppler.

Die Lokomotive — k. k. österreichische Staatsbahn 100.01 — war 1925 auf der Münchener Verkehrsausstellung zu bewundern und wurde kurz darauf ausgemustert.

Für die steyrische Erzbahn baute Gölsdorf dann noch 3 Zahnradlok — F n2 (4) t, die späteren DR 97.301-303 und die als Reihe 197.001-003 heute noch bei den Bundesbahnen Österreich in Betrieb sind. In fast gleichen Zeitabständen folgen nun die modernen Sechskuppler, voran die württembergischen 1' F h4v, die Esslingen von 1917 bis 1924 in 44 Exemplaren für die württembergischen Staatsbahnen und später DR zur vornehmlichen Verwendung auf der Geislinger Steige 1:40 baute. Ab 1939 kamen sie auf der Südrampe des Semmering als DR 59.001-044 zur Verwendung, hier wie ehemals als Reihe K bekannt.

Mit Kriegsende wurden sie teils aufgeteilt, teils verschleppt, und zwar gelangten 6 Stück nach Ungarn, 2 nach Russland, 17 nach Jugoslawien. Bei den Bundesbahnen Österreich verblieben 19 Stück, von denen nun im Frühjahr 1958 die letzte, eben die Betr.-Nr. 659.29, ausgemustert wurde. Ersetzt wurden die 659er durch 52er ex DR.

1941 kamen dann die wunderbaren beiden 1' F1' h2(4)t als österreichische Reihe 369 vorgesehen und als DR 97.401-402 auf der Erzbahn in Betrieb, wo sie heute unter Betr.-Nr. 297.001-002 noch Dienst tun, als stärkste Zahnradlok der Welt.

Wir haben nun zwar die chronologische Reihenfolge verlassen zugunsten der uns bekanntesten Sechskuppler.

Bahnbrechend für die weitere Entwicklung des Sechskupplers nach den beiden österreichischen Gölsdorf-Typen war die Hanomag mit der „Javanic“-1' F 1' h2t mit 4 fest gelagerten Achsen, äusseren seitenschieblichen Achsen mit Spurerweiterung und Adams-Laufachsen, von denen die erste 1915 auf den holländischen Staatsbahnen auf Java in Betrieb gesetzt wurde. Trotz Bewährung ging die SS Java später wieder zur Mallet-Lok über.

Auf Grund der Konstruktionserfahrungen mit der „Javanic“ lieferte die Hanomag 1922 eine F n2vt an die Bulgarische Staatsbahn ab, die wegen ihres abnormen Zylinderdurchmessers von 900 mm (Niederdruckzylinder) Aufsehen erregte. Auf Grund bester Erfahrungen mit den Hanomag-Sechskupplern liess die Bulgarische Staatsbahn 1931 bei Cegielski in Posen eine mächtige 1' F 2' h2t entwerfen und bauen, die

Schwartzkopff 1943 als Dreizylinder-Maschine mit sonst gleichen Abmessungen nachbaute. Beide Ausführungen sind form-schöne Lok, denen man die gute Werksarbeit ansieht.

Auch in den USA wagte man sich 1926 noch einmal an den Bau eines Sechskupplers, als die American Lokomotive Co 2' F 1' h3-Schleppender-Lok in der erstaunlichen Zahl von 88 Stück für die Union Pacific und 15 weitere gleicher Abmessungen

für die Schwestergesellschaft Oregon Short Lines baute.

Der letzte Sechskuppler ist ein Umbau der Französischen Eisenbahnen aus einer 1'E-Lok der Paris-Orleans-Bahn. Er entstand lediglich durch Hinzufügen der 6. Kuppelachse und war als Versuch gedacht und auch so zu bewerten. Durch den Umbau ist sie nebenbei zu einer fast reinrassigen Chapelon-Bauart der SNCF geworden, was ihr gutes äusseres Bild deutlich erkennen lässt.

Lfd.-Nr.	Jahr	Bauart	Bahn	Reihe	Hersteller	Bemerk./Gew.
1	1837?	F n2t	Philadelphia & Reading		Bahnwerkstatt	Umbau zu 2' D n2 50,0 t
2	1863	F h4t	Zaragoza-Alsasua		Gouin Paris	= Norte 801-802, 1887 = a 62,5 t
3	1864 (1862?)	F h4t	Nord		desgl.	Umbau zu 2' C n2t 50,5 t
4	1911	1'F h4v	k. k. Osterr. Staatsb.	100	Floridsdorf	95,77 t
5	1912	F n2(4)t Zahnradlok	desgl.	269	desgl.	= DR 97 301-303 88,0 t
6	1915	1'F 1 h2t	SS Java		Hanomag	„Javanic“ 75,0 t
7	1917-24	1 F h4v	Württ. Staatsb.	K	Esslingen	= DR 59 001-044 = RBO 659 103,5 t
8	1922	F n2vt	Bulgar. St. B.	T 6/6	Hanomag	100,7 t
9 9a	1926 1926	2'F 1' h3 desgl.	Union Pacific Oregon Sh. L.		Alco desgl.	230,0 t 230,0 t
10	1931	1'F 2' h2t	Bulgar. St. B.	1c 6/9z	Cegielski	149,0 t
11	1941	1'F 1' h2(4)t Zahnradlok	OBB	369	Floridsdorf	= DR 97 401-402 = BBO 297 001-002 125,0 t
12	1943	1'F 2' h3t	Bulgar. St. B.	Tc 6/9	Schwartzkopff	155,8 t
13	1948	1'F h6v	SNCF	160-A1	Bahnwerkstatt	= Umbau aus 1 E 137,5 t

Drei Spurweiten in einem Bahnhof!

Im Bahnhof Växjö in Südschweden, etwa 200 km nordöstlich von Malmö, kommen Eisenbahnstrecken mit 3 verschiede-

nen Spurweiten zusammen. Die elektrifizierte Hauptstrecke Göteborg — Alvesta — Kalmar bzw. Karlskrona hat Normalspur,

