

1. Jahrgang. Essen, den 15. Mai 1946.

Nr. 5.

Informations-Rundschreiben für Freunde des Verkehrswesens, herausgegeben mit Genehmigung der Militär-Regierung (MG 130 Det/7.2.46) von  
Günter Stetza, (22a) Essen (Ruhr), Henricistr. 71.

Unkostenbeitrag: vierteljährlich DM. 1.--, Einzahlung in bar oder auf  
Postscneckkonto Essen 54754.

Neue Anschriften.

Bötcher, Werner, (2) Templin (Um), Postfach /Vm  
Magy. Prof. Dr. Hermann, (22a) Bonn, Venusbergweg 16

Anschriftenänderungen:

Löbinger, Norbert, (1) Berlin-Neukölln, Steinmetzstr. 82 IV  
Fs. Fk Vb aller Städte und Länder, Ansichtskart.

Nachlieferung des "Sammler-Brief" Nr. 1.

Denjenigen Freunde, die um eine Nachlieferung des vergriffenen "SAMMLER-BRIEF" Nr. 1 gebeten haben, werden gebeten, sich einige Zeit zu gedulden, da eine Neuauflage erst dann vorgenommen werden kann, wenn genügend Bestellungen vorliegen. Der Herausgeber.

Die Verkehrs-Lage:

a) Eisenbahnen:

von Linstow: neue Fernzüge in der russischen Zone:  
E 123/124 Bln.-Charlottenburg - Halberstadt,  
DD 45/46 Bln.-Anhalter Bhf.-Eisenach,  
Seewald: russ. Loks in Berlin: Die Maschinen sind in gute Zustand, schwarze Kessel mit gelben Streifen u. rote Ränder, weisse Streifen und Raasterne, auch hellblaue Kessel mit gelben Streifen, Umlaufbleche gelb und rot. Deutsche Loks werden ähnl. umlackiert. Rauchhammer und Führerhaus mit Sowjetstern. Weiterhin erhalten deutsche Loks russische Gattungszeichen.

b) Strassenbahnen:

Belkner: Erfurt alle Linien wieder voll in Betrieb,  
Buchholz: Hagen: neu L.3 Markt-Emst und L.6 Hbf.-Eilpe  
(L.3 alle 30, L.6 alle 20 Min.).  
Kraft: Darmstadt neue L.1 Schloss-Moosbergstr., L.6 Hbf.-Dieburger Str., L.7 Arheilgen-Bessungen,  
Giessen: Teilstücke Bhf.-Innenstadt und Settefweg-Wiesack wieder in Betrieb,  
Offenbach: L. 28 wieder bis Goethestrasse,  
Frankfurt-main: neu L.21 Schwanheim-Südbf., L.36 Schönhof Praunheim Brücke. Ausserdem 2 "Roundup"-Linien.  
Wiesbaden: seit 1.4.46 Nerobergbahn wieder in Betrieb,  
Maenner: BVG L.87 jetzt durchgehender Verkehr,  
Helle: L.8 (Brandberge-Bernburger Str.) wieder in Betrieb  
Mattheis: Düsseldorf neu L.5 Hbf.-Volmerswerth  
Stetza: Siegen wieder durchgeh. Verkehr (30-Min.Abst.)  
Trier endgültig stillgelegt, durch Obus ersetzt,  
Würzburg: neue Strab-Strecke Luitpoldbrücke-Bürgerbräu ist bis Oberzell verlängert worden (8.4.46)  
Koblenz: in kurze wiederinbetriebnahme der Strab., zunächst L.1 Schützenhof-Rhein,  
Bochum-Gelsenkirchen: Strab Hattingen-Blankenstein wieder in Betrieb

Die Verkehrs-Lage: (Fortsetzung)

- c) Omnibus: Belkner: Erfurt sämtl. Omn. Linien wieder in Betrieb  
Krafft: Frankfurt-Main: neu L. 55 Höchst-Rödelsheim,  
 Giessen: Omn. L. Arofendorf-Klein-Linden, Obus zerstört  
v. Linstow: BVG neu L. F Spandau Rath.-Falkensee, L. A1  
 verkürzt Schies. Bf.-Friedrichsfelde, Rosenfeld. Str. L.  
 A 37 S.-Bhf. Biesdorf-Marzahn  
Maenner: Magdeburg Omn. Magd.-Osterburg aufgenommen  
Stetza: Berlin: Omn.-Fernverkehr nach Halle, Leipzig,  
 Magdeburg, Schwerin, Rostock und Dresden aufgenommen.  
 München: Obuslinie Nymphenburg-Hofmannstr. geplant,
- d) Schnellbahnen: Maenner: "Koskau" Das U-Bahnnetz besteht aus 3 Linien  
 mit 29 Bahnhöfen, die 3. Linie wurde im Kriege gebaut,  
 mit dem Bau der 4. Linie wurde begonnen.
- 
- Schrifttum: Grünwald: sucht dringend zu kaufen: H O V (mögl. 2. Ausg.  
 be) mitgl. Verz. des RDV 1928 (braunes Buch) und beson-  
 ders eines der jährlichen Sonderhefte der "Zeitschrift  
 für Kleinbahnen", (1906 bis 1917), letzteres auch leih-  
 weise.  
Maenner: besitzt das Buch "Unter dem Zeichen des Ver-  
 kehrs" von Otto Jentsch, 1904, 283 Seiten.
- 
- Lichtbildertausch: Lobberger: sucht Strab-Bilder aller Länder der Erde  
 sowie Ansichtskarten aller Art (gebr. u. ungebrauchte)  
Maenner: sucht Vb Strab Omn vor 1933 aus aller Welt.
- 
- Fahrplan-Sammler: Buchholz: sucht Fp aller Städte und Länder,  
Stetza: Köln neuer Strab-Fp. erschienen.
- 
- Modellbau: Werner Böttcher (s. neue Anschriften) bittet darauf hinzuweisen,  
 dass er ein Fachgeschäft für Modelleisenbahnen hat und  
 regelmässig Lehrbriefe herausgibt.
- 
- Fahrscheinwesen: Belkner: Erfurt neue Arbeiter-Wochenkarte z. halb. Preis,  
John: in Hamburg wegen Papierknappheit nur noch Sammel-  
 karten (5 Fahrten RM 1,--)  
Krafft: Wiesbaden: neue Fs-Serie mit stark vereinfach  
 a Netzbild Wiesbaden-Mainz, in Frankfurt/M. bisher noch  
 keine Tarifierhöhung,  
Maenner: Magdeburg Omn-Fs Magd.-Olvenstedt 20 Pfg grün  
 sucht Fse Strab Omn vor 1933 aller Städte u. Länder.  
Matern: Braunschweig: neue Sammelkarte 8 Fahrten 1,-  
 (7,5 x 9,7 cm), früher: desgl. 12 Fahrten 1,50 RM.  
 (12,3 x 12,7 cm).  
Stetza: BVG ab 1.5.46 wieder Monatskarten für Berufstä-  
 tige und Studenten.  
 Solingen: neuer Fs 20 Rpf. im Kleinformat,  
 Siegen: Wochenkarte gelb 150 und 200 (Aufdr. in rot)  
Stricker: gibt auf Wunsch Uebersicht über alle zur Zeit  
 in Dresden verwendeten Fahrscheine und Ausweise.
- 
- Wagenpark-Statistik: Fruth: einzelne überlebende Wagen aus Landshut werden  
 zum Einsatz in Augsburg kommen,  
Matern: gibt auf Wunsch Strab. u. Omn Übersicht Braun-  
 schweig ab,  
Mattheis: Duisburg: ein weiterer KSW-Beiwagen (351)  
 in Dienst gestellt,  
Stetza: Düsseldorf: nunmehr 5 BVG-Tw festgestellt.  
 Wagennummern werden auf Wunsch bekanntgegeben,  
 Siegen: weitere 2 KSW-Beiwagen (109/110) beschafft.

Der Jubiläums-Kalender:

Zum 16. Mai: Die erste elektrische Strassenbahn der Welt .

=====

Am 16. Mai 1881, also vor 65 Jahren, wurden zum ersten Male Personen mit einer elektrischen Strassenbahn befördert. Da alle Vorschläge Werner von Siemens auf Einrichtung eines elektrischen Bahnbetriebes in Berlin abgelehnt wurden, nahm er den Vorschlag von Herrn Carstenn an, die 1868 für den Transport der Baustoffe für die Kadettenanstalt angelegte Bahn vom Bf. Lichterfelde der Anhalter Bahn, dem späteren Bf. Lichterfelde-Ost, zur Kadettenanstalt für seine Versuche zur Verfügung zu stellen.

Die Strecke ist 2,5 km lang, mit dem Ausbau wurde Ende 1880 begonnen. Die Spurweite betrug 1 m, die Schienen ruhten auf hölzernen Schwellen; eine Schiene für die Hinleitung, die andere für die Rückleitung, die Spannung betrug 180 Volt Gleichstrom. Zunächst wurden 3 wagen, den damaligen Pferdebahnwagen ähnlich, fertiggestellt, Fassungsvermögen bei einer Länge von 5 m und einer Breite von 2 m war 26 Personen. Zwischen Nabe und Radreifen waren die Radsätze mit Holzscheiben isoliert. Die Spannung wurde über besondere Schleifringe zugeführt. Der Antrieb erfolgte zunächst mit gewöhnlichen Treibriemen, später durch eine grössere Anzahl nebeneinander auf Seilscheiben liegender Spiraldrahtseile. Die wagen erreichten die für damalige Zeiten beachtliche Geschwindigkeit von 40 km/Std. bei einer Motorleistung von 5 PS. Der Fahrplan sah zu Anfang nur 1 Umlauf mit 12 Fahrten am Tag zwischen 6 Uhr und 11 Uhr abends vor. Der Fahrpreis betrug 20 Pfg. Da des öfteren an den besonderen Uebergängen Pferde beim gleichzeitigen Berühren der beiden Schienen verunglückten, wurden diese Schienenstücke besonders isoliert, so dass die wagen Bahnübergänge mit Schwung durchfahren mussten.-

Die guten Betriebsergebnisse dieser Bahn führten 1890 zur Verlängerung von der Kadettenanstalt zum Bf. Lichterfelde-West (Potsdamer Bahn). Auf diesem Streckenabschnitt wurde zum ersten Mal die oberirdische Stromzuführung mit von unten bestrichenem Doppelbügel angewandt. Später wurde der zweite Bügel entfernt, da es sich herausgestellt hatte, dass ein Bügel genügte. Später ging der Betrieb an die Teltower Kreisbahn über; die wiederum im Jahre 1920/21 in der Berliner Strassenbahn Betriebs G.m.b.H. aufging. Die erste elektrische Strassenbahn der Welt wurde, nachdem sie dem elektrischen Strassenbahngedanken zum Siege verholfen hatte, nach 49 Jahren, am 15. Februar 1930 eingestellt und durch Omnibusse ersetzt.

VL.

-----

Bahnbau und Abbau in der Sowjetzone.

=====

Unter diesem Titel war kürzlich eine Notiz im "Berliner" vom 16. April 1946 erschienen. Es hiess dann weiter: In der Sowjetzone sollen 570 km Eisenbahnstrecken wieder zweigleisig ausgebaut werden, die Hälfte davon in der Provinz Sachsen. Das Schienenmaterial hierfür soll auf weniger wichtigen Strecken abgebaut werden."

Wenn man diese Zahl von 570 km liest, muss man sich einen ungefähren Überblick verschaffen, was an zweigleisigen Streckenkilometern abgebaut worden ist. In der jetzt sowjetisch besetzten Zone bis zur Oder und Lausitzer Weisse sind allein durch Abbau zwei- und mehrgleisiger Hauptbahnen auf ein Gleis rd. 4000 km Streckengleise abgebaut worden. Dazu kommt noch der Gleisabbau vieler eingleisiger Nebenbahnen. Berücksichtigt man weiterhin den Abbau in den östlich der Oder und Weisse gelegenen Gebieten, dann kommt man auf insgesamt etwa 10.000 km Streckenlänge. Genaue Nachrichten über den Nebenbahnabbau in den von Polen besetzten Gebieten liegen nicht vor. Man wird aber nicht fehl gehen, wenn man dafür mindestens von weitere 2000 km annimmt. Vergleichen wir also jetzt den Abbau mit dem Neubau allein der zweigleisigen Hauptbahnen, so ergibt es in der sowjetischen Zone etwa 14,2 %, im übrigen Ostdeutschland mit den Grenzen von 1937 nur etwa 6% wiederhergestellter zweigleisiger Hauptbahnstrecken.

## Die Geschichte der Strassenbahn Stadthagen.

Auf Grund des Umstandes, dass der Bahnhof der Eisenbahn in Stadthagen etwa 1,5 km vom Stadttinnern entfernt angelegt worden war, machte sich schon frühzeitig die Notwendigkeit einer Verkehrsverbindung zwischen Bahnhof und Stadt bemerkbar. Verschiedene, von Hotelverwaltungen betriebene Pferde-Omnibusse wurden im Jahre 1897 durch den Bau der Pferdebahn abgelöst, welche am 4. September 1897 mit 1 Wagen in Meterspur auf der 1,6 km langen Strecke Bahnhof - Markt in Betrieb genommen wurde. Die Strecke war ohne Ausweichen gebaut worden, da nur dieser eine Wagen vorhanden war. Die Konzession zum Bau und Betrieb hatte der Spediteur Christian Ruhe erhalten, welcher dem Unternehmen den Namen "Strassenbahn Stadthagen" gab.

Der Verkehr entwickelte sich gleichmässig und gut; die Pferdebahn wurde weit über die Grenzen der Stadt hinaus ein beliebtes Verkehrsmittel. Im Jahre 1909 wurde ein zweiter, grösserer Wagen angeschafft, sodass der alte Wagen nur noch an Reparaturtagen eingesetzt zu werden brauchte. In der Inflationszeit, vom 19. Oktober 1922 bis 23. Februar 1924, ruhte der Verkehr vollkommen. Im Zuge der Motorisierung konnte sich der Betrieb jedoch auf die Dauer nicht halten, sodass im Laufe der Zeit mehrmals der Ersatz der Pferdebahn durch moderne, schnellfahrende Omnibusse erwogen wurde. Am 20. Juni 1930 fand die Stilllegung des Pferdebahnbetriebes statt. An seine Stelle trat ein Omnibusverkehr des gleichen Unternehmens; der alte Pferdebahnwagen wurde abgewrackt und der zweite an die Badeverwaltung in Spiekeroog verkauft, wo er noch rege Verwendung fand. - Das Schienenmaterial wurde 1933 ausgebaut und an die Georgsmarienhütte bei Osnabrück zum Verschrotten verkauft. -

STETZA.

## Zum "Nahverkehr in Oldenburg".

Im SAMMLER-BRIEF Nr. 1 wurde über die 1888 stillgelegte Pferdebahn geschrieben. Die weitere Entwicklung ist bemerkenswert und seither aus dem Gedächtnis, also mit möglichen Ungenauigkeiten, mitgeteilt. Berichtigungen erwünscht.

Ein Kraftomnibusverkehr in Oldenburg wurde durch die "Bremer Vorortbahn" durchgeführt. (Diese Gesellschaft war vorner in Bremen für Bau und Betrieb einer Bahn, die dann nicht zustande kam, gegründet worden und betreibt dort heute noch die an die Bremer Strassenbahn anschliessenden Omnibuslinien). Als dann in Oldenburg später ein eigener Omnibusbetrieb aufgezogen wurde, war man an die Aufschrift "Vorortbahn" den Omnibussen so gewöhnt, dass dieser nunmehr - offenbar ohne jeden sachlichen Grund - "Oldenburger Vorortbahn" hiess. Seit langem ist Unternehmer des Oldenburger Stadtverkehrs der Ingenieur Pekol, der sich besonders um Entwicklung und Förderung des Obus sowie von - in Europa wohl einzigartigen - Heckmotor-Omnibussen sehr verdient gemacht hat. Sein Namenszug steht auf allen Fahrzeugen und gibt dem Unkundigen leicht Anlass zu falscher Deutung als "Personen-Kraftverkehr Oldenburg" oder dergleichen, während es sich in Wirklichkeit nur um den Namen des Unternehmers handelt. Einen Omnibus-Linienbetrieb "Pekols Kraftverkehr" gibt es zur Zeit auch in Wilhelmshaven.

/g.

Der nächste SAMMLER-BRIEF erscheint voraussichtlich am 1. Juni 1946.