

DER S A M M L E R - B R I E F

1. Jahrgang. Essen, den 15. August 1946. Nr. 11.

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 RM. 1,-, Einzahlung in bar oder auf
Postscheckkonto Essen 45754.

Neue Anschriften:

Bartsch, Kurt, (24) Kiel, Eckernförder Allee 81
Engelbrecht, Peter, (24) Hamburg 30, Inselstr. 39
Hoppe, Gunther, (22a) Solingen, Vöckerter Str. 54 / Vb
Kunz, Georg, (21b) Hagen/W., Hohlestr. 4 / Fs Fp Vb
Münter, Emil, (21b) Witten (Ruhr), Fischenberg 1 / Vm Vb
Lipps, Hans (Ohali-Betriebe), (23) Drentwede Bez. Bremen
Reifer, Karl, (1) Berlin-Spandau, Schönwalder Str. 11 / Vm
Wunder, Hans, (24) Kiel-Gaarden, Elisabethstr. 112
Zoller, Karl-Heinz, (1) Berlin-Britz, Fintsch-Allee 6

Anschriftenänderungen und Wünsche:

Born, Erhard / Vb Lok Wg G Rb Frb
Dopheide, Hermann / Lok Wg Kt Vb
Gebauer, Werner / Vb Wv
Petersen, Wilfrid / Vb Zch Kt Lit Rb Strab
Pfommer, Fritz / sucht Bücher, Abhandl. über das gesamte Verkehrswesen
Schwadtke, K.H. / Vb (alle Verkehrsmittel)
Stricker, Max, neue Anschrift: (10) Dresden A 21, Wittenberger Str. 106

Die Verkehrs-Lage:

- a) Eisenbahnen: Zwischen Trier u. Saarbrücken, Trier u. Koblenz, Trier u. Köln noch immer kein durchgehender Verkehr (Zenner)
Hinsemann: Berichtigung zum Sammler-Brief Nr. 9; es heißt nicht Demmin sondern Dennin.
Verburg: Bahnhof Düsseldorf-Derendorf in einer Fahrtrichtung wieder in Betrieb; Aufnahme des Gegenverkehrs Anfang September zu erwarten.
- b) Straßenbahnen und Omnibusse:
Anklam: Omn.-Verkehr Anklam-Friedland 3 x wöchentl., 2 x täglich (Matthies)
Augsburg: Außer L. 3 alle früheren Linien wieder in Betrieb, L. 1 u. neue Endschleifen, in Haunstetten Pendelverkehr Kirche-Endstelle (Matthies)
Berlin: Strab-Verkehr jetzt bis 23:30 Uhr verlängert, Neueinrichtung eines Omn.-Fernverkehrs Berlin-Hannover (2 x wöchentl.), Fahrpreis RM. 50,- für Inhaber von Interzonenpässen (Matern)
Düsseldorf: L. 12 Schadowplatz - Ratingen wieder in Betrieb (30 Min. Betrieb)
Duisburg: L. 13 (Schmalspurnetz) Beck-Beeckerwerth wieder in Betrieb (Matthies)
Hagen: neue Omn.-Linie Vorchalle-Bommern mit Anschluß an Straßenbahn nach Hagen und Witten (80-Min.-Betrieb) (Marten)
Kiel: L. 2 Hauptbahnhof - Reventlou (üb. Knooper Weg) wieder in Betrieb
Lübeck: Strab-Linien nur noch L. 9 (Weißer Hirsch-Moisling), L. 12 (Bad Schwartau-Schlutup), L. 14 (Burgfeld-Kücknitz) u. L. 15 (Burgfeld - Herrenwyk) in Betrieb (Stetza)
Mülheim-Ruhr: Obus-Linie Stadtmitte-Selbeck geplant; Wiederaufnahme des durchgehenden Strab-Verkehrs nach Oberhausen bevorstehend (Matthies)

b) Straßenbahnen und Omnibusse. (Fortsetzung)

Rheine: 2 Kraftpostlinien der Reichspost nach Hopsten und Riesenbeck, eine private Linie nach Burgsteinfurt (Rüter)
Stuttgart: L.14 zwischen Hofen u. Mühlhausen Strecke ausgebaut, noch kein Strab-Verkehr über Neckarbrücken (Boehm)

c) Schnellbahnen:

Berlin: Auf der S-Bahn zwischen Mahlsdorf und Westkreuz wurde im Berufsverkehr der 10-Minuten-Verkehr eingeführt (Matern)

d) Wasserverkehr:

Die Küstenschiffahrt im Raum Kiel - Hamburg - Wilhelmshaven wurde in grossem Umfange wieder aufgenommen, desgl. ein Seebäderverkehr zwischen Emden-Borkum, Norddeich-Norderney, Norddeich-Juist, Bremen-Wesermünde, Hamburg-Westerland. Nähere Einzelheiten auf Wunsch durch Dettling.

Auf der Saale wurde der Personen- und Frachtverkehr wieder aufgenommen. Zu den vorhandenen 4 Personenmotorschiffen kommen in Kürze 2 weitere hinzu. Die Ausdehnung der Saaleschiffahrt bis Naumburg ist nach Fertigstellung der Schleusen bei Halle zu erwarten. Rund 70 tschechische Motorschiffe, Schlepper und Kähne sind regelmässig auf der Elbe im Transitverkehr nach Hamburg eingesetzt.

Die USA planen den Bau von 9 Luxusdampfern, davon 2 zu je 37.500 BRT und 29 Kn.Geschwindigkeit. (Schwadtke)

Der Jubiläums-Kalender: (2.Hälfte August 1946)

16.8.1866 Eröffnung der Hamburger Pferdebahn
 25.8.1881 Eröffnung der Nürnberger Pferdebahn
 30.8.1886 Eröffnung der Dampfstraßenbahn Darmstadt

Wagenpark-Statistik:

Fruth: Auf der Isartalbahn München läuft ein Berliner S-Bahn-Wagen mit Scherenstromabnehmern (ET/ES 182 01)

Mattheis: Duisburg erhielt den 6.KSw-Tw 208

Rüter: In Dortmund sind jetzt die Schnellbahnwagen der ehemaligen L.5 auf L.8 zwischen Brambauer und Eving eingesetzt.

Modellbau:

Reifer: sucht Literatur über ferngesteuerte Modelleisenbahnen und Zeichnungen über den äußeren Aufbau von elektr.Vollbahn-Loks.

Lichtbildertausch:

Gebauer: sucht dringend einige Vb von der Schwebebahn Wuppertal

Schwadtke: bietet Fotokopien fast aller Handelsschiffstypen an, sucht Vb aller Verkehrsmittel, auch Prospekte von Autoausstellungen

Stetza: sucht Vb Tw und Bw der ehemaligen Strab Schwetzingen-Ketsch

Fahrscheinwesen:

Krafft: Wilhelmshaven Kinder Fs grün (15), Erwachsene braun (30), Vorortbahn (ehem. Marinebahn) 20 Pf. und 40 Pf.

Matern: In Braunschweig werden alte Fse aufgebraucht, Quittungsfs für Erwachsene ohne Umsteigen 0,20 RM. weiß, 3,7 x 4 cm mit Aufdruck Preis 15 Pf., Netzbildfs für Kinder Preis 0,10 RM. weiß, mit einem 1 cm breiten senkrechten blauen Balken, 6 x 10 cm mit Aufdruck Zuschlagfahrschein 5 Rpf.

Stetza: Lübeck neuer Einheitsfs 20 Rpf. weiß 3,4 x 5,7 cm

Stock hat sich entschlossen, eine Fahrscheinsammlung anzulegen und bittet alle Sammelfreunde um Sendungen und Hilfe zum Aufbau einer Sammlung.

Lokwesen:

Zum Bericht "Russische und deutsche Locomotiven" (Seite 43) ist zu sagen daß es 37 077 heißen muß. Diese alte P 6-Lok heißt jetzt TN (sprich: tjä-i) 37 077. Die alte G8 -Lok 55 3331 ist eine D-Lok. Das Gattungsszeichen ist nicht Tbl, sondern tjä-jerü. Das russische jerü sieht so ähnlich wie bl aus, ist aber ein eigener Buchstabe des russ. Alphabets, der ü ausgesprochen wird. Die 52 heißt TE (tjä-jä). Alle 3 genannten Loks zählen nicht mehr zu unserem Bestande. (Harder)

Dampflok in Berlin.

Im allgemeinen beherrscht das "Mädchen für alles", die alte gute preuss. P 8 (38 10-40) das Feld. Daneben ist die Kriegslok der Reihe 52 getretbedient. Alle Eil- und Personenzüge werden von der P.35 17 (38 10-40) gefahren. Einen Teil des S-Bahn-Dampfzugbetriebes versieht jetzt die Kriegslok G 56.15 (52), so z.B. die Vorortzüge nach Borkheide sowie die in einer Richtung geschobenen Vorortzüge nach Düppel. Die früher in grossem Maße vorhandene preuß. T 12 (74 4-13) ist nur noch selten zu sehen. Die Güterzüge werden neben der Kriegslok auch von der G 12 (58 10-22) bedient, die Nahgüterzüge nach wie vor von der T 14¹ (93 9-20). Die Züge aus der britischen Zone, gekennzeichnet durch eine in der Laternenstühpauptkammer angebrachte Tafel mit der amerik.u.engl. Flagge, zeigen hauptsächlich die G 52 (56 20-30), ein Teil der bekannten "Storchzüge" die 56.18 & 50) mit Vorspann der Kriegslok der Reihe 42. Nur noch sehr selten ist die G 46.18/20 (41) und G 56.20 (44) in Berlin zu sehen. vi

Mönse: sucht Lokpostkarten der Bauartreihen 50, 52, 42, 06 und der wichtigsten Rb-Bauarten, Hauptabmessungen der Loks 50, 52, 42, amtliche Beschreibungen der wichtigsten Lok-Gattungen, auch el. Lok, evtl. auch leihweise.

Stöckklausner: sucht F.-Nr. der Reihen 42 und 52 und 44, 50 der Auslandlieferer.

Schrifttum:

Henning: sucht die Hefte 1930/2, 1932/3 und 1939/11 der Zeitschrift

Marten: "Elektrische Bahnen", ferner das Buch "Wir Eisenbahner" Verl. T. (Berliner Tageblatt Nr. 162). Nach Moskau soll auch Leninrad eine U-Bahn erhalten. Die Vorarbeiten zum Bau der ersten Strecke sind bereits im Gange. Als Baumaterial sollen Eisen, Beton und zur Verkleidung Marmor, Granit und Kacheln sowie buntes Glas verwendet werden.

Jähnig: (Leipziger Volkszeitung Nr. 18) Trotz vieler Schwierigkeiten ist es dem RAW Stendal bisher gelungen, ihr monatliches Leistungs-soll von 120 Lok voll zu erfüllen. Auch von den Bahnbetriebs-stätten liegen Meldungen vor, daß dort ebenfalls monatlich 7 L über das gesteckte Ziel fertiggestellt werden. In der Leipziger Volkszeitung Nr. 17 (8.6.46) erschien unter dem Titel "Verbesserung des Eisenbahnnetzes" ein Rechenschaftsbericht über den Wiederaufbau des Eisenbahnwesens in den UdSSR.

Doppeide: sucht käuflich oder leihweise Jahrgänge der Zeitschrift "Die Lokomotive" 1937-1941 zu erwerben.

Krafft: "Mit rotem Plüsch und Spiegeln" (Frankfurter Neue Presse vom 29.7.46), hundertster Geburtstag der Main-Neckar-Bahn, "Einheitspreis im Busverkehr" (Nordwest-Zeitung vom 9.7.46) "Die Atomlokomotive" (Neuer Mainzer Anzeiger),

sucht das Buch "Vorsignal in Warnstallung" sowie andere eisenbahnkundliche Werke sowie Reise- und Städteprospekte (Deutsche) Gemäß Rundfunkmeldung vom 4.8.46 soll: die letzte Strab in New York verschwinden, Abbruch und Versteigerung der letzten Hochbahn stattfinden, der Einsatz von Nahverkehrsfluglinien in New York vorgesehen werden. (?????)

Schrifttum: (Fortsetzung)

Reifer sucht folgende Literatur zu erwerben:

Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn (zum 100jähr. Jubli. der Eisenbahn)
 Von eisernen Pferden und Pfaden (v. Dr. Ing. Walter Strauß)

Abfahren

Die Reise der Kiste L.K. 221

Signal auf Halt

Anschluß verpasst

Reise bequem

ABC - Vpw

Vom Adler bis zur 2000 PS-Lokomotive

Täglich 37 mal um den Äquator

(8 Hefte vom Pressedienst der DB)

Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn im Bild (v. Hermann Maey)

Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn (VDI-Verlag Berlin 1953)

Stellwerks- und Blockanlagen (Verl. d. Verk. wiss. Lehrz. Ges. Berlin)

Die Deutsche Eisenbahn-Signalordnung in Wort und Bild

Was man von der Eisenbahn wissen muß

(von Prof. Dr. W. Munk)

Die Modelleisenbahn

(von G. Reder)

Der junge Eisenbahner

(von Dipl. Ing. P. Herrmann)

Geschichtliches:

Grünwald: Fliegerschaden 1915 ! Am 15.6.1915 hatte die Karlsruher Straßenbahn ihren ersten Fliegerschaden: 5 Oberleitungsschleifen, Triebwagen 10 und 81 beschädigt, Beiwagen 136 beschädigt. Tw 81 wurde ein Fahrgast auf der Hinterplattform gerammt. Der gesamte Strab-Verkehr war etwa 2 Stunden stillgelegt. Sachschaden betrug rd. RM. 2000,--.

Wer gibt Auskunft ?

- 1) Etwa 1925 sah ich in Köln ein unbenutztes motorgetriebenes Straßenbahngleis, anscheinend zwischen Barbarossaplatz und Hauptmarkt oder ähnlich verlaufend. Was für eine Bahn dort verkehrte, vielleicht fuhr die Vorgebirgsbahn früher bis auf den Hauptmarkt ?
- 2) Wann und warum wurde der Strecke Türkheim-Bad Wörz der elektr. Betrieb aufgegeben ?
- 3) Die Bahn Murnau-Oberammergau wurde ursprünglich als Gasbahn betrieben, dann aber gänzlich umgebaut. Wer weiß mehr darüber ?
- 4) In Hannover fuhr die elektrische Straßenbahnlinie von Waldsheim von der Eröffnung 1899 an bis 20.11.1903. In Waldsheim gab es keine Oberleitungsdrähte vorhanden, sondern mittels besonderer motorloser Akkumulatorenwagen, sogenannten "Tender"; die übrigen Strab-Linien benutzten für die Stadtstrecken im Triebwagen eingebaute Akkumulatoren. Woher dies auch in Berlin, Frankfurt/M., Halle, Karlsruhe etc. der Fall war. Hat es einen solchen Betrieb mit "Tendern" anderswo gegeben ?

Born: Die Hirschberger Talbahn.

Es ist wenig bekannt, daß die heute als elektr. Straßenbahn betriebene Hirschberger Talbahn (Hirschberg-Bad Warmbrunn-Hersdorf-Zynast) ursprünglich, ebenso wie die Dessauer Straßenbahn, eine Gasbahn gewesen ist. Sie wurde 1895/96 von der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft in Dessau unter Leitung des bekannten Kleinbahnbauers Baurat Hostmann in Regelspur gebaut. Die Bahnlänge betrug 12 km, die stärkste Steigung 1 : 30. Für den ersten Betrieb wurden 12 Motorwagen, 8 Personen- und 4 Post- und Gepäckwagen, 2 Schneepflüge, 1 Salzwagen und 2 Bahnmeisterwagen beschafft. Heute sind einige dieser Gasbahnwagen als Beiwagen eingesetzt.

Stetza: bietet zum Selbstkostenpreis von RM. 1,-- folgende geschichtliche Übersichten stillgelegter Bahnen an (1 Seite Kunst- und Technikbildert): Eberswalde, Freiberg, Utrecht (2 Seiten RM. 2,--).

Schrifttum: (Fortsetzung)

- Reifer sucht folgende Literatur zu erwerben:
- Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn (zum 100jähr. Jubli. der Eisenb.)
 Von eisernen Pferden und Pfaden (v. Dr. Ing. Walter Strauß)
 Abfahren
 Die Reise der Kiste L.K. 221
 Signal auf Halt
 Anschluß verpasst
 Reise bequem
 ABC - Vpw
 Vom Adler bis zur 2000 PS-Lokomotive
 Täglich 37 mal um den Äquator (8 Hefte vom Pressedienst der Eb.)
 Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn im Bild (v. Hermann Maey)
 Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn (VDI-Verlag Berlin 1953)
 Stellwerks- und Blockanlagen (Verl. d. Verk. wiss. Lehrn. Ges. Berlin)
 Die Deutsche Eisenbahn-Signalordnung in Wort und Bild
 Was man von der Eisenbahn wissen muß (von Prof. Dr. W. Munk)
 Die Modelleisenbahn (von G. Reder)
 Der junge Eisenbahner (von Dipl. Ing. P. Herold)

Geschichtliches:

Grünwald: Fliegerschaden 1915 ! Am 15.6.1915 hatte die Karlsruher Straßenbahn ihren ersten Fliegerschaden: 6 Oberleitungsschäden, Triebwagen 10 und 81 beschädigt, Beiwagen 136 beschädigt, an Tw 81 wurde ein Fahrgast auf der Hinterplattform getötet. Der gesamte Strab-Verkehr war etwa 2 Stunden stillgelegt, der Sachschaden betrug rd. RM. 2000, --.

Wer gibt Auskunft ?

- 1) Etwa 1925 sah ich in Köln ein unbenutztes meterspuriges Straßenbahngleis, anscheinend zwischen Barbarossaplatz und Hauptmarkt oder ähnlich verlaufend. Was für eine Bahn hat dort gefahren, vielleicht fuhr die Vorgebirgsbahn früher bis Hauptmarkt ? auf/
- 2) Wann und warum wurde der Strecke Türkheim-Bad Wörzschoten der elektr. Betrieb aufgegeben ?
- 3) Die Bahn Murnau-Oberammergau wurde ursprünglich als Dampfstrom betrieben, dann aber gänzlich umgebaut. Wer weiß Näheres ?
- 4) In Hannover fuhr die elektrische Straßenbahnlinie nach Hildesheim von der Eröffnung 1899 an bis 20.11.1903 durch die Innenstadt, in der keine Oberleitungsdrähte vorhanden waren, mittels besonderer motorloser Akkumulatorenwagen, sogenannter "Tender"; die übrigen Strab-Linien benutzten für die Innenstadtstrecken im Triebwagen eingebaute Akkumulatoren, wie dies auch in Berlin, Frankfurt/M., Halle, Karlsruhe usw. der Fall war. Hat es einen solchen Betrieb mit "Tendern" oder anderswo gegeben ?

Born: Die Hirschberger Talbahn.

Es ist wenig bekannt, daß die heute als elektr. Straßenbahn betriebene Hirschberger Talbahn (Hirschberg-Bad Warmbrunn-Hermsdorf-Kynast) ursprünglich, ebenso wie die Dessauer Straßenbahn, eine Gasbahn gewesen ist. Sie wurde 1895/96 von der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft in Dessau unter Leitung des bekannten Kleinbahnbauers-Baurat Hostmann in Regelspur gebaut. Die Bahnlänge betrug 21 km, die stärkste Steigung 1 : 30. Für den ersten Betrieb wurden 12 Motorwagen, 8 Personen- und 4 Post- und Gepäckanhänger, 1 Schneepflüge, 1 Salzwagen und 2 Bahnmeisterwagen beschafft. Heute sind einige dieser Gasbahnwagen als Beiwagen eingesetzt.

Stetza: bietet zum Selbstkostenpreis von RM. 1, -- folgende geschichtliche Übersichten stillgelegter Bahnen an (1. Seite Kunstdruck, 2. bildet): Eberswalde, Freiberg, Utrecht (2 Seiten RM. 2, --).
 Zerbst.

Verburg: Der Straßenbahnbetrieb in Genua.

Wie in fast allen Städten Italiens, die ich kennen lernte (Bologna, Mailand, San Remo, Imperia, la Spezia und Livorno) befand sich auch in Genua das städt. Verkehrsnetz (Straßenbahn und Obus, ital. Filobus) in Händen der Società Italiana Tramvia Elettrica, abgekürzt S.I.T.E. Sowohl im Obusnetz sehr gut ausgebaut, während der Verkehr zu den zahlreichen Vororten ausschließlich Aufgabe der Straßenbahn war. Vor dem Krieg hatte Genua 57 Straßenbahn- und etwa 8-10 Obuslinien. Ein Plan- und Linienverzeichnis wurde mir leider bei meiner Gefangennahme abgenommen. Durch Kriegsverluste und Abgabe von Wagen mußten zahlreiche Straßenbahnlinien und alle Obuslinien bis auf die Linie A eingestellt werden. Durch Errichtung von Panzermauern mußten auch mehrere Gleisstrecken im Hafengebiet und in Küstennähe stillgelegt werden. Für italienisches Verkehrsnetz wieder in Gang gebracht wurde. Da Genua seit Anfang September 1944 keinen Luftangriff mehr hatte, waren bis Kriegsende wieder sowohl Linien in Betrieb, wie man mit dem vorhandenen Wagenpark bewältigen konnte. Ziemlich stark war auch der Güterverkehr der Straßenbahn. Befördert wurden hauptsächlich landwirtschaftliche Erzeugnisse von den Vororten zu den Märkten und aus dem Hafen per Schiff eintreffende Sendungen für Industriebetriebe, die vielfach über eigenen Gleisanschluss verfügten. Der Wagenpark setzte sich aus 7 verschiedenen Wagentypen zusammen. Der älteste Typ, ein kurzer zweiachsiger, recht ungemütlicher fahrender Wagen, dürfte wohl schon vor dem 1. Weltkrieg gebaut worden sein. Dieser war auch der einzige noch mit Anhänger gleicher Bauart verkehrende Typ, der aber nur noch auf wenigen Linien eingesetzt war. Die nächsten 3 Typen waren in den Jahren 1920 bis 28 gebaut. Es waren ein Zweiachser mit grösserem Achsstand als vorher erwähnter Wagen, sowie ein mittellanger und langer vierachsiger Typ. Alle 3 Wagen mit abgesetztem Oberlichtdach. Ein weiterer langer vierachsiger Typ dürfte in den Jahren 1930-35 in Dienst gestellt worden sein. Dieser Wagen verfügte nur über einen einseitigen Führerstand und konnte daher nur auf Linien mit Endschleifen eingesetzt sein. Ein sehr schöner Wagentyp wurde in den letzten Jahren vor dem Krieg herausgebracht. Es war ein langer vierachsiger Ganzmetallwagen mit Tonendach und Leichtmetall-Stromabnehmerkleidung. Die durch Doppelspiralfedern und Gummipuffer fabelhaft abgedämpften Drehgestelle verliehen dem Wagen einen äußerst ruhigen und fast geräuschlosen Gang. Von diesem Typ waren auch einige Wagen als Doppel-Gelenkwagen auf 3 Drehgestellen gebaut worden. Die beiden Wagenteile waren durch einen Faltenbalg verbunden, der nach aussen durch Leichtmetallkulissen verdeckt war, die sich in Kurven aus- bzw. ineinander schieben. Der Fahrshalter dieser Wagen verfügte nur über 4 Fahrstufen und zwar für ganz langsame, langsame, halbe und volle Fahrt. Der bisher dem Fahrzeug angebrachte Vielstufenschalter wurde dann durch Druckluftschalter bis zu der am Fahrshalter eingestellten Fahrstufe automatisch geschaltet. Der Fahrer konnte also beim Anfahren den Fahrshalter sofort auf volle Fahrt stellen. Diese Bauart bedingte ein starkes, aber schon gleichmässiges Anziehen dieser Wagen. Sämtliche Wagen waren mit mechanischer Hand- und Knorr-Druckluftbremse ausgerüstet, die nach dem ersten Weltkrieg eingestellten Wagen dazu noch mit Strombremse. Die Druckluft wurde bei den Drehgestellwagen durch Motorpumpe erzeugt, während bei den Zweiachsern eine Zweizylinderpumpe aussen auf eine Achsnabe gesetzt war. Diese Bauart hatte den Nachteil, daß der Wagen erst nach etwa 3-4 Minuten Fahrzeit über den zum Bremsen nötigen Luftdruck verfügte und bei geringeren Gefällen ging ihm oft die Luft aus, sodaß der Fahrer zur Handbremse greifen mußte. Sämtliche Wagen, außer den alten, kurzen Zweiachsigen, hatten Kulissenschiebetüren, die vom Fahrer mittels Luftdruck geöffnet und geschlossen wurden, weshalb auch bei diesen Wagen keine Schließwerkzeuge

zwischen Wageninnehmern und Plattform waren. Eine recht-ordentliche Maßnahme regelte nicht nur in Genua, sondern in ganz Oberitalien den Ein- und Aussteigebetrieb. Zum Einsteigen diente grundsätzlich die hintere zum Aussteigen die vordere Plattform. Lediglich Zeitkarteninhaber durften vorn zusteigen, was vom Fahrkartenschaffner kontrolliert wurde. Dies erleichterte dem Fahrkartenschaffner außerordentlich seine Arbeit. Er brauchte sich kaum einmal von seinem erhöhten Sitzplatz am Ende des Wagens zu erheben. Selbst bei stärkstem Andrang hat sich diese Regelung, die ich vorher auch schon in Helsinki als äußerst praktisch kennen lernte, bestens bewährt. Es ist merkwürdig, daß diese Regelung nicht auch in Deutschland Eingang gefunden hat.

Österreich erhöht die Fahrpreise.

Die Fahrpreise der österreichischen Bundesbahnen wurden für den Personenverkehr erhöht. Ja Bahnkilometer müssen von jetzt an fünf statt bisher vier Groschen bezahlt werden. (Telegraf vom 16.6.46)

Ott: Seltene Bauarten bayerischer Privatbahnen.

Die stets fortschrittliche EAG Schäftlach-Gmund-Tegernsee hat als einzige deutsche Privatbahn eine 1'02'-h2 Personenzug-Tenderlokomotive im Betrieb. Sie wurde während des letzten Krieges von Krauß/Maffei gebaut und für das Triebwerk wurden dabei weitgehend die Teile einer E 70 (2'D 1) verwendet. Die Lokomotive hat die Betr.-Nr.8 und ist für den zeitweise sehr starken Verkehr auf der steigungs- und krümmungsreichen Tegernseer Strecke bestimmt. Die Lok trägt Schlotkragen ähnlich wie die bekannte bayer. S 3/6 (18,5)

Die vorstehende Achsanordnung 1'0 2' fand in Deutschland nur wenig Eingang. Nur die Pfalzbahn beschaffte 1908 die gleiche Bauart (P5), ebenso die Bayer.Staatsbahn im Jahre 1911 (Pt 3/6). Mehr Verwendung fand diese Art der Achsanordnung bei den englischen Bahnen.

Die Augsburger Lokalbahn (AL), die ein ausgedehntes Netz von Anschlusslinien für die Augsburger Spinnereien usw. betreibt (über 80 km Streckenlänge), beschaffte 1928 bei Krauß eine 1'C Elna-Type mit Caprotti-Steuerung. Man versprach sich davon besondere Vorteile gerade im Hinblick auf die häufigen Halte und Wiederanfahrten. Die Erwartungen erfüllten sich, aber nicht erfüllt haben, da man später wieder zu den bewährten Bauarten zurückkehrte.

Haltestelle Fréjus.

Der Bürgermeister von Fréjus bei Nizza, den es ärgerte, daß der Express Paris - Nizza an seinem Städtchen ohne Aufenthalt vorbeifährt, brach den Zug vor kurzem mit Gewalt zum Halten, indem er auf der Station 20 cm vorher einstieg und in Fréjus die Notbremse zog. Auf dem Bahnhof hielt er eine temperamentvolle Ansprache und wurde im Triumph nach Hause getragen. (Die neue Zeitung Nr.54) (Marten)

Zentralverwaltung des Verkehrs.

Am 1. August vor einem Jahr wurde die Deutsche Zentralverwaltung des Verkehrs in der sowjetischen Besatzungszone eingesetzt. Chef-Präsident ist Dr. Fitzner, der in diesen Tagen sein 55-Lebensjahr vollendet. In der Zentralverwaltung des Verkehrs sind Reichsbahn, Schifffahrt, Straßenverkehr und Straßenwesen in der sowjetischen Zone zusammengefasst. (Berliner Zeitung Nr.177) (Marten)