

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

1. Jahrgang. Essen, den 15. Oktober 1946. Nr. 15.

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

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

Neue Anschriften:

- Biesenbach, Wolfgang, (22a) Wuppertal-Elberfeld, Wiesenstr. 146 / Lok Vm
- Broeker, H.J., (16) Wiesbaden, Neugasse 26 / Vm
- Dressler, Heinz, (23) Steinbrink 18 üb/Uchte Bez. Bremen / Vm
- Fischer, Werner, (1) Berlin W 15, Lietzenburger Str. 17 / Vm
- Grundmann, Rudolf, (21a) Bad Lippspringe (Westf.), Triftstr. 10 / Vm
- Haehndel, Alfred, (14a) Eßlingen (Neckar), Hirschlandhof 10 / Vm
- Jantzen, Otto, (16) Steinfurth üb/Bad Nauheim, Hauptstr. 42 / Vm
- Jobs, Aribert, Obering., (24) Flensburg, Leichter Quisterp III / Vm
- Kämpf, Willi, Reg.-Arzt, (20) Wennigsen (Deister), Feuerwehrpl. 84 / Vm
- Kühnel, Martin, (10) Leipzig 0 5, Charlottenstr. 6/II / Vm
- Magdeburg, Günther, (13b) Tiefenbach (Allgäu), Nr. 12 / VI Ak
- Otto, Erich, Studienrat, (10) Prina (Elbe), Hohe Str. 4 / Strab Vb Fs Ff
- Pausch, Roland, (10), Steinbach 35, Kreis Annaberg (Sa.) / Vm
- Pausewang, Helmut, (20) Hannover-Wülfel, Fontainestr. 5 b/Albrecht / Vm
- Spielhoff, Franz, (14a) Eßlingen-Obertal, Kernenweg Haus 16 / Vm
- Stelzner, Dr. Walter, (16) Erbach (Odenwald), Neckarstr. 18 / Vm
- Virmont, B., (16) Selters üb/Walburg/Lahn, Ortsstr. 1 / Vm
- Wachau, Dr. Ing. Friedrich, (13b) Irsee b/Kaufbeuren, Hotel Bräustüble / Vm
- Walter, Georg, (10) Radebeul b/Dresden, Albertstr. 15 / Fs Fk
- Warnecke, Hans, (20), Braunschweig, Allerstr. 44 / RbPrbKlbLokWgVmVb
- Zitzmann, H., (13a) Nürnberg-S., Trierer Str. 40

Anschriftenänderungen und Wünsche:

Henning, Werner, (13a) Mellrichstadt, (Unterfr.), Überlandwerk Rhön
Werner, Rudolf teilt mit, daß er den Tauschverkehr vorübergeh. einstellt.

Der Jubiläums-Kalender: (2. Hälfte Oktober)

- 16.10.1941 Eröffnung der Obuslinie in Siegen (Westf.)
- 21.10.1876 Inbetriebnahme der ersten Pferdebahn in München
- 22.10.1881 Eröffnung der Straßenbahn Mödling-Hinterbrühl
- 23.10.1941 Stilllegung der Strab Graz-Mariatrost
- 27.10.1906 Eröffnung der Offenbacher Straßenbahn
- 31.10.1906 Inbetriebnahme der Vereinigten Städte-Bahn
M.-Gladbach-Viersen-Süchteln

Fahrplanwesen:

Für die Londoner Omnibusse ist nach langjähriger Unterbrechung wieder ein Liniennplan erschienen, der freilich wie üblich die "grünen" Überlandlinien nicht berücksichtigt, von insgesamt 234 Linien mit Liniennummern zwischen 1 und 252 (einige auch mit Zusatzbuchstaben) verkehren viele nur werktags, elf nur samstags oder sonntags. Außerdem gibt es 8 Nachtlinien mit Nummern zwischen 289 und 298, die aber nur verhältnismässig selten verkehren. Am kürzesten ist Linie 249 im äußersten Osten mit nur 6 Minuten Fahrzeit und am längsten Linie 12 mit 142 Minuten Fahrzeit, auf der allein in den Hauptverkehrsstunden vermutlich etwa 80 Omnibusse eingesetzt sind.

grü-JHP.

Die Verkehrs-Lage:

a) Eisenbahnen:

Nach Fertigstellung der Isarbrücke bei Landshut wurde der durchgehende Verkehr Landshut-Mühldorf wiederaufgenommen, die Fertigstellung der Isarbrücke bei Rosenheim steht in Kürze bevor. (Sommerfeldt)

b) Straßenbahnen und Omnibusse:

Augsburg: Mit den Bauarbeiten zum Ersatz der Straßenbahn nach Göggingen durch Obüs wurde begonnen (Grünwald), Strab-L.5 wurde um etwa 1 km verlängert (Fruth)

Berlin: Strab.L.40 (Birkbuschstr.-Dahlem), wieder in Betrieb, L.75 jetzt bis Bf.Zoo, L.35 bis Huttenstr., L.74 bis Elisabethstr., L.82 bis Breitestr., neu L.88 Steglitz Stadtpark - Kurfürstenstr. (Eise)

Bonn: seit 1.10.46 L.3 (Strab) wieder bis Gronau in Betrieb (Maey)
 Eßlingen-Nellingen-Denkendorf: Strab fährt nach Fertigstellung der Neckarbrücke wieder bis Eßlingen Reichsbhf. (Sommerfeldt)

Kassel: Alle Strab-Strecken mit geänderter Linienführung wieder in Betrieb. Strecke Bettenhausen durch Sprengung der Fuldaerbrücke abgetrennt (Stetza)

München: seit 23.9.46 Strab.L.4 wieder nach Neuhausen, L.6 wieder durch die Ludwigstr. (Stetza), Strab.L.22 nach Kölner Platz, dafür L.8 nur noch bis Kurfürstenplatz (Grünwald)

Wuppertal: seit 23.9.46: Strab.L.20 Toelleturm-Sudberg neu, L.23 bis Dönberg verlängert, und L.13 Uellendahl-Ravensbergerstr. neu (Lange)

c) Schnellbahnen:

Berlin: U-Bahn mit Ausnahme der Unterbrechung Gleisdreieck-Fallesche Tor wieder voll in Betrieb, neue S-Bahn-Schnellzüge (vorerst nur S-Mahlsdorf-Stadtbahn-Wannsee in 60 statt 82 Min. Fahrzeit, halten nur auf Lichtenberg, Ostkreuz, Alex. Pl., Friedrichstr., Zoo, Westkreuz (Lange)

d) Wasserverkehr:

Der ehemalige KdF-Dampfer 'Robert Ley' wird zzt im Hamburger Hafen gehoben, da das ausgebrannte Wrack einen Teil des Hafens blockierte, die "United States Lines" eröffneten am 25.7. den Schiffverkehr USA Deutschland. (Schwadke)

Wagenpark-Statistik:

Düsseldorf: Die kl. Bw 31, 33, 34 u. 35 ex Mettmann wurden im Düsseldorfer Stadtverkehr in Betrieb genommen.

Essen: neu KSW 351-353 (3 Stück) (Bw)

Mülheim-Ruhr: weitere neue KSW 183-185 (3 Stück) (Bw)

Stuttgart: neu KSW 726 (Tw)

Lichtbildertausch:

Goetzke: sucht Vb-Lok S, Erf. Bauart, Postkartenformat evtl. gegen Tausch anderer Lok-Vb. Erbittet Sendung direkt an W. Goetzke, Bln-Charlottenburg, Machandelweg 15 B.

Otto: bietet an Vb Dresden, Leipzig, Prag, Aussig, Teplitz, Elbeschiffahrt, sucht München, Wien, Prag, Leipzig, böhmische Strabs, Magdeburg.

Lokwesen:

Stöcklausner: sucht Fabrik- und Kessel-Nr. der 42 und 52 (fast 70 % vorhanden) und Angaben über österreichische Lok im Ausland.

Sommerfeldt: Zum Verschiebedienst werden gebraucht: in Freilassing: 98 309, L.22.11, BN2 ohne Blindwelle, in Rosenheim 98 315 gleicher Bauart. Diese Lok sind mit einem Wagenkasten umkleidet, sodaß der Schornstein durch das Dach geht.

Sommerfeldt gibt ab: Hauptabmessungen, Betriebsdaten u. bemaßte Übersicht Zeichnung jeder gewünschten Ellok der DR und ÖBB sowie Oberleitungsw der DR gegen Voreinsendung von RM.3,--

Fahrscheinwesen:

Bochum-Gelsenkirchen: Fse in verkl. Format 3,6 x 5,4 cm, zunächst nur 2

Hamburg: jetzt wieder 5-Fahrtenkarte RM.1,- (weiß) (John)

Saartal: Schülerfse auch für alle Teilstrecken, jedoch nach anderer E

teilung und 2/2 in neuem Druck (Kuhn)

Siegkreis: Neue Fse, beladen infolge der Rheinbrückensprengung jetzt

"Beuel Brückenplatz" als Ausgangspunkt für beide Strecken angeordnet

Modellbau:

Wer kann Henning (s. Anschriftenänderungen) zur Eröffnung einer Werkstatt bzw. eines Ing.-Büros für Vm-Bau ein möbliertes Zimmer mit Gelegenheit zu handwerklichen Arbeiten innerhalb der US-Zone zur Verfügung stellen oder vermitteln?

Kirchner: Beim Beschriften von Modelleisenbahnfahrzeugen machen die Klassenbezeichnungen der Personenwagen mit weißer Schrift auf schwarzer Grund jedem Modellbauer Sorgen. Auf den Soennecken-Umlegekalendern sind die Monatszahlen in dieser Art und in genau maßstablicher Größe (Spur) aufgedruckt.

Interessenten für Verkehrs-Modelle bestellen Lehrbriefe: "Fernunterricht für Modellbauer", Preis monatlich RM.1,-, Vorauszahlung für mehrere Monate erwünscht, bei Ingenieurbüro für Elektromechanik, (14a) Göppingen, Jahnstr. 109, Postscheck Stuttgart 43288 oder Hamburg 75527 oder bar.

Schrifttum: Unter dem Titel "Vor 25 Jahren starb die Pferdebahn" erschienen in der "Freiheit", Torgau ein geschichtlicher Rückblick über die Wittenberger Pferdebahn.

Verlängerung des Loewenberg'schen Gedichtes "Auf der Straßenbahn"
aus "Sammler-Brief" Nr. 12:

Und endlich wird Feierabend gemacht,
Da spricht noch der Vorsteher spät in der Nacht:
"Herr Schmidt einunddreißig, was hör' ich für Klagen!
Passanten zu grüssen vom fahrenden Wagen,
Ein Kind auf der Vorderplattform zu dulden
(Sein Springen und Jubeln kann Unheil verschulden)
Und Bier zu trinken im Dienst sogar -
Das ist verboten und bringt Gefahr!
Und Meldung liegt vor, ich hab's kaum geglaubt,
Ihr Sohn hätt' sich eine Schwarzfahrt erlaubt,
Hätt' versucht, den Fahrer durch Sprechen zu stören -
Da muß ich noch Schaffner und Zeugen verhören!
Der Betriebsleiter sprach von einer Beschwerde.
Der Polizei oder Aufsichtsbehörde."

Du, Fahrgast, lerne aus dieser Geschichte!
Du kennst den Fahrdienst noch lange nicht!

(Grünwald)

Das zeitweilig unpünktliche Erscheinen des "Sammler-Brief" ist fast immer darauf zurückzuführen, daß nicht immer die zur Herstellung der Gesamtauflage erforderliche Menge Abzugspapier verfügbar ist. Die Freunde werden daher gütigst um Nachsicht gebeten, es werden jeweils alle Ausgaben nachgeliefert. Bei dieser Gelegenheit sei denjenigen Freunden die durch kleinere oder grössere Spenden von Saugpostpapier die Anfertigung der Rundschreiben immer noch ermöglicht haben, an dieser Stelle Namen aller Bezieher herzlichster Dank gesagt. Stejsa.

Geschichtliches:

In Pirmasens wurde die Straßenbahn am 3.7.43 endgültig stillgelegt. Obus in Betrieb vom 25.11.41 bis 9.8.44; zur Zeit werden die Obusse, aber noch nicht die Fahrleitungen instandgesetzt wegen Schwierigkeiten der Ersatzteilbeschaffung und Neuplanung des zerstörten Stadtkernes. (E)

Nahverkehrsgeschichte Wiesbaden:

- I) Pferdebahn: 16.8.75 Eröffnung der Linie Bahnhofplatz (alter Bf.) bis Grübweg (Nerobergstr.), 1.9.75 Verlängerung bis Beausite, im Januar 77 neue Linie Bahnhof - Bleichstr., Frühjahr 1888 Eröffnung der Nerobergbahn, April 1889 Verlängerung der 2. Linie bis Röderstr.
- II) Dampfstraßenbahn: 18.5.89 Eröffnung der ersten Linie Biebrich-Rheinufer - alter Bahnhof (auf den Gleisen der Pferdebahn) - Kochbrunnen - Beausite. 2.11.1900 Betrieb eingestellt. (Stock)
(Die Angaben über elektr. Straßenbahnbetrieb und Omnibus folgen)

Farben in England:

Die Straßenbahnwagen sind in Höhe der Fenster beider Stockwerke meist weiß, gelblich oder gelb gestrichen, im übrigen: rot in London, Southampton, Manchester und 6 weiteren, insgesamt 9 Städten; grün in 5 Städten darunter Blackpool und Glasgow (hellgrün); blau in 5 Städten, darunter Leeds und Sheffield; braun in Newcastle. Anstrich grün und hellgrau in Liverpool, einfarbig auch in Fensterhöhe bei manchen Wagen in London (rot mit 2 hellgelben Streifen) und bei neuen Wagen in Sheffield (weiß mit 2 braunen Streifen). 6 kleinere und die irischen Bahnen sind in dieser Statistik nicht enthalten.

(Eine diesbezügl. Kurzmittteilung erschien bereits in "S.B." Nr. 14. S. 70. Ld-JHP)

Dampfstraßenbahn Kassel:

(Nachtrag zu "S.B." Nr. 6, S. 22 unten)

Auf neuerliche Anfrage teilt die K.V.G. dankenswerterweise folgendes mit, ohne - wegen Vollst. von Akten - für Richtigkeit Gewähr übernehmen zu können: Die am 9.7.77 eröffnete Dampfbahn nach Wilhelmshöhe war bis 10. Mai 1899 in Betrieb, wurde Ende Mai 1884 wohl nur vorübergehend stillgelegt. Noch 1885 wurden einige Lokomotiven angeschafft, drei weitere aus Hamburg, wo die Dampfstraßenbahn damals stillgelegt wurde, im Jahre 1897. Die Große Casseler Straßenbahn A.G. wurde bei Zusammenlegung der Dampf- und Pferdebahn am 21.6.97 gegründet. - (g)

Bahn Murnau - Oberammergau: (zur Anfrage im "S.B." Nr. 11, S. 54)

Die LMKO (Lokalbahn Murnau-Kohlgrub-Oberammergau) ist 1899 als selbständiges Unternehmen gebaut worden. Ursprünglich war Drehstrombetrieb mit 5000 V Spannung vorgesehen; als Vorbild schwebte wohl die kurz zuvor mit Drehstrom eröffnete Burgdorf-Thun-Bahn vor. Nach Errichtung des bahneigenen Wasserkraftwerkes an der Ammer reichten jedoch die Mittel für die weitere elektrische Ausrüstung nicht aus; die Strecke musste daher mit Dampflokomotiven in Betrieb genommen werden. Im Jahre 1904 wurde die Bahn von der LAG übernommen, der damals auch noch die Strecke Murnau - Garmisch-Partenkirchen gehörte. Da das Kraftwerk und die Turbinen noch gut erhalten waren, beschloß die LAG, den elektrischen Ausbau der Bahn fertigzustellen, zumal die Strecke mit ihren Neigungen bis 1 : 33 für elektrischen Betrieb besonders geeignet erschien. Der einfacheren Fahrleitung und der besseren Regelung wegen wurde aber jetzt der Wechselstrombetrieb der Vorzug gegeben. Als Fahrdrabtspannung wurde 5000 V, als Frequenz $16 \frac{2}{3}$ Hz gewählt. An Triebfahrzeugen wurden zweiachsige Lokomotiven (Bo w2t); dreiachsige Triebwagen für den Sommerverkehr und, der schwächeren Wasserkraft im Winter wegen, die mit einem geringeren Personenverkehr zusammenfällt, zweiachsige Triebwagen für den Winterdienst beschafft. Die Bahn war die erste deutsche Vollbahn mit Wechselstrombetrieb. Sie ist, wie die übrigen Bahnen der LAG, 1939 von der Reichsbahn übernommen worden, während die Strecke Murnau - Garmisch-Partenkirchen schon 1908 anlässlich des Baues der Mittenwaldbahn an die Bayerische Staatsbahn übergegangen war.

Born.

von Linstow: Der E S W und K S W

=====

Die im November 1938 in Düsseldorf stattgefundene Wagenschau gab den Auftakt für die Festlegungen eines Einheits-Straßenbahnwagens (ESW), die ihren Niederschlag in dem bekannten Sonderheft der "Verkehrstechnik" fanden. Da die Ausrüstung des ESW für die bestehenden Werkstoffschwierigkeiten zu komfortabel war, musste der soeben erst aus der Taufe gehobene ESW wieder verschwinden und einer weit vereinfachten Konstruktion hinsichtlich des mechanischen Teiles Platz machen, wobei die Waggonfabriken mehr mitgewirkt haben als die Straßenbahn-Betriebsfachleute. Diese neue Konstruktion erhielt die Bezeichnung "Kriegsstraßenbahnwagen" (KSW) und wurde so gefördert, daß die ersten Probetriebswagen bereits im Frühjahr 1944 an verschiedene regelspurige Bahnen geliefert werden konnten. Während diese ersten Wagen zum sogenannten Vorprogramm gehörten, wurden die weiteren Lieferungen des Hauptprogrammes einer weiteren Verfeinerung unterzogen. Die elektrische Ausrüstung wurde fast unverändert vom ESW unter Fortfall aller überflüssigen Teile wie Lautsprecheranlage, optische Signalübertragung usw. übernommen.

Der zweiachsige Triebwagen mit besonderem Fahrgestell weist bei einer Länge von 10,4 m ein Platzangebot von 72 Plätzen, der Beiwagen von 81 Plätzen (davon nur 12 Sitzplätze) auf jeder Seite eine Einfach-Sitzreihe auf. Die Einstiege vorn und hinten mit einer lichten Breite von 1,35 m werden durch breite einteilige Eisentüren verschlossen. Die Räder bestehen aus Leichttradscheiben der einfach oder doppelt gewellten Form schon bekannter Bauart. Die sonst vorhandenen Trennwände mit Schiebetür zwischen Plattform und Wageninnerem fehlen hier. Die mechanische Handbremse wirkt bei den regelspurigen Fahrzeugen als Zangenbremse auf Scheiben, die neben dem Motor auf der Achse sitzen, bei den schmalspurigen Wagen als Radklotzbremse auf beide Achsen, doch sind zwischenzeitlich auch andere Bremsarten verwandt worden. Das Leergewicht (Vorprogramm mit Schienenbremsen) beträgt 11,1 ts.

Die Hauptabmessungen sind:

1) <u>mech.</u>	Länge über Plattform	10 440 mm
	" " Kupplung	11 290 mm
	" der Plattform	2 970 mm
	" des Sitzraumes	4 470 mm
	Größte Wagenbreite	2 200 mm
	Höhe v.S.O. bis Oberk.Stromabnehmerbohle	3 230 mm
	" Fußboden Plattform üb. S.O.	690 mm
	Radstand	3 000 mm
	Treibraddurchmesser	760 mm
	Leergewicht	11 100 kg
	Besetztgewicht	16 500 "
	Anzahl der Sitzplätze	12
	" " Stehplätze (beim Triebwagen)	60
2) <u>elektr.</u>		
Motoren:	2 Stück EM 60/600, je 60 KW Übers.5,75 : 1 (bei Hauptprogramm nur je 58 KW, da Feldwickl.aus	
Fahrschalter:	2 Stück EF 43 mit 10 Stufen (Reihe) Al-Draht)	
	+ 8 " (Parallel)	
	= 18 Stufen Fahren (330° Schaltweg)	
	13 " Bremsen (250° ")	

Schienenbremsen: 2 Stück je 4000 kg senkr.Abriszugkraft (n.Bedarf)

Für die Beiwagen gilt sinngemäß das Gleiche. Während die Konstruktion des ESW Theorie blieb, wurden jedoch 30 Beiwagen gebaut, die der Konstruktion der Einheitsbauart fast entsprachen.-

Die russische Thermolokomotive.

Über die in "Sammler-Brief" Nr. 6 und 10 berichtete damals als Thermolokomotive benannte erste russische dieselelektrische Lokomotive erscheint es dienlich, auch auf verschiedene technische Einzelheiten hinzuweisen, die zum besseren Verständnis der beiden Kurznotizen Anhalt geben mögen.

Im Jahre 1924 begannen in Rußland Bestrebungen, eine dieselelektrische Lokomotive für wasserarme Strecken zu erproben, von der Leistungen wie von der während des ersten Weltkrieges in größerer Zahl gebauten E-Güterzug-Dampflokomotive mindestens gefordert wurden. Nach Möglichkeit sollte sogar die bei den Dampflokomotiven festgestellte Leistungsinderung bei geringen Geschwindigkeiten vermieden werden.

Der russ. Professor Lomonosoff erhielt den Auftrag, im Ausland eine geeignete Diesellok zu entwerfen und bauen zu lassen und auf dem in Eßlingen vorhandenen Versuchsstand zu erproben.

Verlangt und konstruiert wurde unter Mitarbeit der Lokomotiv-Fabrik Hohenzollern eine dieselelektrische Güterzug-Lokomotive großer Leistungsfähigkeit. So entstand eine 7achsige (5 Treib- und je 1 vordere und hintere Laufachse), sechszylindrische Lok von 1200 PS Leistung mit einer Höchstgeschwindigkeit von etwa 53 km/h. Die Spurweite betrug 1524 mm, Gesamtlänge der Lok 13 820 mm (Gesamtradtst. 10 400 mm, fester Radst. 5720 mm). Das Dienstgewicht beträgt 119 to. Leistung am Zughaken etwa 18.000 kg (nicht to, wie irrtümlich angegeben). Der Bau wurde ausgeführt von der Maschinenfabrik Eßlingen und Brown, Boveri & Co., Baden (Schweiz).

Mit dieser 1 E 1-dieselelektrischen und der damals in Rußland weitverbreiteten E-Dampflokomotive sollten 3 Versuche auf dem Prüfstand vorgenommen werden, die auch erfolgt sind. Diese Versuche bestanden aus:

- 1) Ein Versuch von 55 Min. Dauer, wobei eine Zugkraft von 9000 kg am Radumfang, eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 25 km/h, d.h. etwa 830 PS Leistung gefordert wurde, was einer Beförderung eines Zuges von 1.800 to. einschl. Lokgewicht entspricht.
- 2) Der zweite Versuch sollte die Wirtschaftlichkeit bei verringerter Leistung zeigen, entsprechend der Bewegung des Zuges auf fast wasserreicher Strecke (0,5 %). Zugkraft rd. 4500 kg, Geschwindigkeit etwa 30 km/h, Leistung rd. 500 PS, Dauer 1 Stunde.
- 3) Beim dritten und schwersten Versuch sollte die Zugkraft endlich auf 15.200 kg am Zughaken (=der am Radumfang) bei 14 km/h gestellt werden unter der Vorstellung, daß der Zug sich auf einer Steigung von 6,3 % (1:160) bewege. Diese Steigung besteht als größte in Rußland auf einer Länge von 22 km auf der Petersburg-Moskauer Eisenbahn (Oktoberbahn) auf der sogenannten Werchbajnschen Steigung. Da die Durchfahrt dieser Steigung 90 Min. dauert, wurde die Zeit auch für den Versuch vorgeschrieben.

Alle Versuche verliefen programmässig. Der dritte Versuch ergab die Nutzleistung von 15.240 kg Zugkraft bei der Diesellok, während die der Dampflokomotive 14.480 kg betrug.

Wie sich die Lokomotive in Rußland bewährt hat, ist nicht bekannt, doch sind seitdem zahlreiche Dieselloks aus verschiedenen Ländern stammend, wie auch später eine ganze Reihe in Rußland erbauter Maschinen, gefolgt. Leider sind die Nachrichten aus Rußland darüber recht lückenhaft, doch kann aus den Nachbestellungen und der häufigen Verwendung, besonders im Süden und Südosten des Landes, geschlossen werden, daß die Diesellokomotiven sämtlich den an sie gestellten Forderungen und Erwartungen entsprechen haben. Vielleicht kann ein aus ruß. Gefangenschaft heimgekehrter Freund einen Bericht geben, wenn er Gelegenheit hatte, Diesellokomotiven im Betrieb zu beobachten.

(Quelle: "Organ" 1925, S. 77 ff. Aufsätze von Prof. Lotter und Dr. Uebelacker).