

DER SAMMLER - BRIEF

1. Jahrgang. Essen, den 1. Dezember 1946. Nr. 18.

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.

Erhöhung des Unkostenbeitrages.

Durch die fortschreitende Verknappung und Verteuerung der für die Herstellung des "Sammler-Brief" notwendigen Materialien ist die Aufrechterhaltung des bisherigen Unkostensatzes nicht mehr tragbar. Verschiedentlich konnten Saugpostpapier, Briefumschläge u.a. nur unter grossen finanziellen Aufwendungen beschafft werden; die in keinem Verhältnis mehr zu den niedrigen Bezugsgebühren standen.

Diesem Umstand Rechnung tragend, muß ab 1. Januar 1947 der Unkostenbeitrag auf RM. 2.-- vierteljährlich erhöht werden, während die Gebühr von RM. 0,25 für einen Nachdruck bestehen bleibt.

Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß die Freunde des Verkehrswesens, die in ungezählten Zuschriften ihre Freude und Zufriedenheit über den "Sammler-Brief" zum Ausdruck gebracht haben, für die Notwendigkeit dieser Maßnahme Verständnis zeigen und auch die Mehrkosten in Kauf nehmen, wenn dadurch das Weitererscheinen des "Sammler-Brief" gesichert ist. Gleichzeitig werden die mit der Bezahlung des Unkostenbeitrages im Rückstand befindlichen Freunde höflich gebeten, die Gebühren für das ablaufende Jahr bis Ende 1946 zu entrichten.

Anschriftenliste der Bezieher.

Eine neue vollständige Anschriftenliste sämtlicher Bezieher des "Sammler-Brief" mit Angabe der Spezial-Interessengebiete ist in Vorbereitung und wird in Nr. 1/1947 am 1. Januar 1947 veröffentlicht.

Neue Anschriften:

- Bombe, H-elmuth, Dipl. Ing. Reg. Baurat, (24) Kiel, Hardenbergstr. 14/Lok G
- Demling, Toni, (13b) München 8, Skellstr. 9a b/Schwarzenbeck /Lok-G, Lit
- Henkler, Georg, (20) Hannover-Ahlen, Flüchtlingsheim / Vm
- Hillebrand, Rudolf, Oberstaatsbahnrat, Graz-Kroisbach, Maria-Troster Str. 85 (Österreich) / EisenbStrabOmnWv Fs Fk
- Israel, Herst, (16) Frankfurt (M)-Nied, Oeserstr. 12
- Klehr, Franz, Rb-Sekr., (20b) Wierthe ü/Braunschweig / VI Rb
- Müller, Gerhard, (20b) Braunschweig, Kohlmarkt 18 /StrabOmnObus Vb Wst
- Tausler, Anton, (14a) Stuttgart-O., Urbanstr. 57
- Trokay, Peter, (1) Berlin-Zehlendorf, Eggepfad 1

Anschriftenänderungen und Wünsche:

- Maenner, Walter, neue Anschrift (1) Berlin-Wilhelmsruh, Kurfürstenstr. 1
- Zitzmann, H.: Vb Lok Vm Zch Lit

Der Jubiläums-Kalender: (1. Hälfte Dezember)

- 1.12.1911 Eröffnung der Strab Pforzheim
- 10.12.1881 Eröffnung der Dampfstrab Vlissingen (Niederlande)
- 12.12.1906 Eröffnung der Kölner Vorortbahn nach Berg.-Gladbach

Am 30.11.1946 war der 100. Todestag des Eisenbahnpioniers Friedrich List Ende 1846 fand die Eröffnung der ersten Omnibuslinien der Berliner Omnibus Compagnie statt.

## Die Verkehrs-Lage:

- =====
- a) Eisenbahnen: Der Enzviadukt bei Bietigheim (Stuttgart-Mühlacker) wurde am 24.11. für den Rb-Verkehr freigegeben. Das Bauwerk ist in Ganzstahlkonstruktion ausgeführt worden, wofür 108634 Schrauben benötigt wurden. Bei der Belastungsprobe wurde der schwerste Typ der Reichsbahn, 4 Lok G 56.20 verwendet. (Spielhoff)
- Biedenkopf: ab 1.12.46 Frankfurter Lokalbahn wieder in Betrieb, zunächst Tw-Verkehr zw. Frankfurt Lokalbhf. und Offenbach Lokalbhf.
- Krafft: Nach Fertigstellung der Mainbrücke in Frankfurt (M) jetzt wieder direkter Verkehr zwischen Hauptbahnhof und Frankfurt-Süd
- b) Straßenbahnen und Omnibusse:
- Dresden: ab 12.11. Strab-Linienänderungen: L.11 wieder bis Nürnberger Str., neu L.4 Mockritz-Hbf.-Coschütz, dafür L.106 eingestellt, L.10 jetzt zwischen Übigau und Postplatz (Klubescheidt)
- Düsseldorf: Omn.L.55 bis Tönisheide verlängert, neue Omn.L.58 (Wülfrath - Rohdenhaus) und 60 (Mettmann-Hilden) (Mattheis)
- Mainz: Neueinteilung der Strab-L.: 1 Straßenbahnamt-Hbf.-Weisenau, 2 Universität-Hbf.-Steig, 3 Hbf.-Kaisertor-Ingelheimer Aue, 4 Ringlinie Hbf.-Kaisertor-Höfchen-Hbf., 7 Hbf.-Mombach, 8 Bretzenheim-Hbf.-Hechtsheim, 10 Hbf.-Finthen, Omn.L. K und Ko, letztere im "Interzonenverkehr" nach Kostheim (amerikanische Zone) (Stetza)
- Offenbach: Strab.-L.28 vorübergehend stillgelegt, zur Goethestr. kein Betrieb, Rb-Omn.L. Offenbach (Mainbr.) - Ffm-Mainkur (Krafft)
- Saarbrücken: Sonntagsverkehr ruht (Kuhn)
- Worms: Wieder Strab-Verkehr zwischen Pfifflicheim bzw. Hochheim und Luther Platz, Innenstadt und Strecke nach Neuhausen liegt still (St)

## =====

Modellbau:  
Heck: bietet an für Modellbauzwecke Messing-Druckkugellager mit 1,5 und 2 mm Bohrung gegen Weichen und Achsen Spur 0 (35 mm).

## -----

Fahrplansammler:  
Jantzen sucht alte und neue Kursbücher aller 4 Zonen zu erwerben.

## -----

Fahrscheinwesen:  
Klubescheidt: Bei der BVG (U-Bahn) wurden Fahrscheine der Nahverkehrsbetriebe der Stadt Gießen ausgegeben.

Patzschke: sucht Fs und Fk aller Länder der Erde, bietet eine Anzahl Eintrittskarten aller Art und Notgeld verschiedener Städte an.

Stetza: Bochum-Gelsenkirchen wiederum verkleinertes Format 2,8 x 3,6 cm (zunächst nur 20, weiß m/grünem Preisaufruck), Herne-Castrop-Rauel neues Kleinformat 1,7 x 6,4 cm (20 Pfg.weiß), Kiel neues Netzbild mit geänderten Straßennamen.

## -----

Wagenpark-Statistik:  
Gummersbach: erwarb leihweise einen Bw aus Siegen.

## -----

Lichtbildertausch:  
Patzschke: sucht Vb sächsischer Lok und Züge.

Klubescheidt: sucht Vb der Berliner S-Bahn (vor allem Wagenzüge, aber auch S-Bahnhöfe und Gleisanlagen)

Matern: bietet 3 Vb lett. Kleinbahn, 1 Vb Lok in Lettland DR-Ru (die 3 lett. Vb sind Lok DR-Ru Mn 641 in Ogre, ein Schneepflug, 2 Tankwagen)

=====

Lokwesen:

Lokomotiven mit Gasturbinenantrieb. Im englischen Zugverkehr wird demnächst die erste Lok mit Gasturbinenantrieb in Dienst gestellt. Sie erreicht eine Stundengeschwindigkeit von 144 km und entwickelt 2500 PS. Ähnliche Lok werden zzt auch in Frankreich gebaut. (Ff Neue Presse)(Fo)

Biedenkopf: Auf die Anfrage betr. vierteiliger Schnelltw sind 3 einander widersprechende Meinungen zutage getreten: Klubescheidt spricht von einem 4-teiligen Kruckenbergtw Baujahr 1939 Nr. 137 155 BvT; Ott gibt dagegen an, daß die 4-teiligen Wg von der MAN stammen und die Nummern 137 901 abcd - 137902 abcd und 137903a hatten. Ferner spricht Brandt von einem neuartigen 3-teiligen Wagen System Kruckenberg. Eine nochmalige Stellungnahme an Biedenkopf ist daher sehr erwünscht.

Diesellok im Bereich der RBD Dresden:

In den ersten Novembertagen 1946 wurde auf Bf. Dresden-Neustadt als Zuglok des Tw-Eilzuges Tittau-Dresden erstmalig die Diesellok 36 103 beobachtet. Diese Lok hat keine Laufachse, sondern nur 3 Treib- bzw. Kuppelachsen und die äußere Form einer Ellok. H-einat-Bw ist das Bw Dresden-Pieschen. (Klubescheidt)

Biesenbach: In der amerikanischen Zeitschrift "Life" (9.4.45) befindet sich das Bild einer neuen amerikanischen Turbinenlok (rechte Seite und Antriebsskizze). Diese Lok gehört der Pennsylvania-Railway und trägt die Betriebsnummer 6200; sie ist in Harrisburg beheimatet. Gebaut ist sie in den Baldwin-Locomotive-Works und bei Westinghouse Electric & Manufacturing Co. Ihre Länge beträgt 123 Fuß (ungefähr 37 m). Das Bild zeigt, wie die Lok in Harrisburg auf einer etwa 40-42 m langen Drehscheibe steht. Auf Wunsch werden weitere Angaben gemacht.

Schrifttum:

Ein D-Zug verschwunden. (Frankfurter Neue Presse)

Auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin kam dieser Tage (27.10.) der Erfurter D 45 als ein Sammelsurium von zwei- und dreiaxigen Personenwagen an. Die RBD Berlin hatte aber einen stattlichen D-Zug mit entsprechenden Wagen nach Thüringen entsandt. Bei telefonischer Rückfrage wurde geantwortet, man solle froh sein, noch Personenwagen erhalten zu haben. Es wäre durchaus möglich, daß auch einmal Güterwagen kommen könnten. (Heck)

Über die Elektrifizierung der französischen Bahnen erschien in der "Saarbrücker Zeitung" vom 23.11.46 ein ausführlicher Bericht.

Patzschke: sucht "Die Eisenbahn im Bild", Band 1-4 v. Fahlberg-Horst.

"Berliner Verkehrs-Idyll". (Aus 'Tagespiegel' v. 9.11.46)

Wenn es so weiter vorangeht, brauchen wir keine dreihundert Jahre, um wieder bei der Pechfackel anzulangen, und kein Jahrhundert, um wieder mit der Postkutsche zu fahren. Das war ein Leben im Jahre 1945! Wer damals von Lichterfelde nach Erfurt wollte, war in achtzehn Minuten mit der S-Bahn in Berlin und in weiteren fünfzehn Minuten mit dem D-Zug wieder in Lichterfelde. Heute dauert diese Fahrt - Entgleisungen nicht eingerechnet - einhundertfünfzig Minuten. Von Lichterfelde-Süd zum Potsdamer Bahnhof achtundzwanzig Minuten und von dort zur Friedrichstr. vier Minuten, von der Friedrichstrasse zum Zoo, wo der Erfurter D-Zug abfährt, dreizehn Minuten, und von hier über den Schlesischen Bahnhof und den Güterausseiring bis nach Lichterfelde hundertundvier Minuten. Das D-Zug-Tempo 1946 ist recht gerahsan geworden. Heffentlich werden nicht noch FD-Züge eingeführt. (Haile)

### Aus der Geschichte der D-Züge.

Ein reizvolles, noch längst nicht genug gewürdigtes und gepflegtes Betätigungsgebiet für Verkehrsmittelfreunde ist die Beschäftigung mit Eisenbahnfahrplänen und ihrer Geschichte. Als Beispiel sei hier einiges aus der Entwicklung der D-Zug-Verbindungen von Westdeutschland nach Basel und der international ganz besonders wichtigen Gotthardbahn mitgeteilt.

Neben der uns heute allein geläufigen Verbindung über Karlsruhe hatte vor 1918 die Strecke über Strassburg-Mülhausen grosse Bedeutung. Die "Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen" unterstanden dem gleichen Minister wie die Preussische Staatsbahn und Baden hatte oft Ursache, sich über Massnahmen dieser Interessengemeinschaft zu beschweren.

Im Jahre 1907 benutzten von den damaligen vier durchgehenden D- oder Schnellzügen (zwei damals noch unterschiedenen Zuggattungen!) zwischen dem Rheinland und Basel drei Zugpaare die später überhaupt nicht mehr vom Durchgangsverkehr befahrene Strecke über Kreuznach-Neustadt, ohne also Mainz und überhaupt hessisches oder gar badisches Gebiet zu berühren, und nur ein Zugpaar die uns geläufige Strecke über Mainz-Biblis-Mannheim-Karlsruhe. Zwischen Frankfurt und Basel vermied je ein Berliner und ein Hamburger Zugpaar badisches Gebiet und somit auch den wichtigen Knotenpunkt Mannheim vollständig, indem der Berliner D 41/42 über Strassburg-Ludwigshafen-Worms fuhr und der Hamburger Schnellzug 75/76 sogar über Mainz, also auf einem Umwege, der auf die Zeit vor Erbauung der Wormser Rheinbrücke zurückgehen dürfte.

Baden seinerseits suchte dem elsässischen Wettbewerb durch schnellste Durchführung der von Norden kommenden Züge zu begegnen, und so wurde damals auch die Verbindung Friedrichsfeld-Schwetzingen von Schnellzügen wie insbesondere dem altberühmten D 1 benutzt, womit das zeitraubende "Kopfmachen" in den Hauptbahnhöfen Mannheim oder Heidelberg gespart wurde. Seither ist diese schnelle Verbindung nur noch von vereinzelt selten verkehrenden Luxuszügen benutzt worden.

Luxuszüge, wie sie stets die besondere Beachtung des Fahrplanfreundes verdienen und finden, sind auf den hier betrachteten Strecken merkwürdigerweise selten gewesen. Um 1907 fuhr ein L 19/20 von der Riviera nicht über Gotthard-Basel, sondern (wohl noch auf einem Reiseweg der Vor-Gotthard-Zeit) über Lyon-Belfort-Strassburg-Worms nach Frankfurt und von da weiter abwechselnd über Erfurt nach Berlin und - als L 177/178 - den Rhein entlang in Richtung Mainz-Köln. Die gleiche Nummer L 19/20 trug von 1931 ab der nur selten verkehrende "Riviera-Neapel-Express" Italien-Gotthard-Frankfurt-Berlin. Um 1909 gab es, als Nachfolger des erwähnten L 177/178, einen "Lloyd-Express" L 173/174 auf dem uns heute wiederum seltsam erscheinenden Weg Genua-Basel-Strassburg-Mainz-Köln-Altona.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde dann, um insbesondere den zahlungsfähigen Ausländern etwas zu bieten, vorübergehend der D 281/282 (mit nur 1. und 2. Klasse) von Basel auf dem Umweg über Frankfurt nach Köln-Holland durchgeführt, dann aber der Luxuszug L 91/92 Basel-Frankfurt-Kassel-Magdeburg-Kopenhagen und Stockholm geschaffen, aus dem sich der lange Zeit ebenfalls nur 1. und 2. Klasse führende, zeitweise auch als FD bezeichnete, stets aber besonders beliebte und stark benutzte D 91/92 Basel-Göttingen-Berlin mit seinen Verstärkungs- und Flügelzügen 191 und 391 entwickelte. Als Gegenstück zu diesen Luxuszügen bleibt unvergessen der "Beschleunigte Personenzug" BP 998/998 Basel-Frankfurt, von den Eisenbahnen der "Dreisamen mit dem anschliessenden Nachtzug BP 869/870 Frankfurt-Erfurt-Berlin als "D-Zug des kleinen Mannes" eine wichtige Rolle im deutschen Fernverkehr auch über grosse Entfernungen spielte.

Eine sonst unerreichte Berühmtheit erzielte seit 1928 der FFD (zuletzt "FD") 101/102 "Rheingold", dessen Vorläufer der erste deutsche FFD-Zug 163/164 gewesen war, und der seinem französisch-belgischen Wettbewerber, den Pullmanzug "Edelweiss" über Strassburg-Metz in internationalen Verkehr Schweiz-Holland um ein Vielfaches an Beliebtheit übertraf. Schliesslich erschienen auch auf den hier betrachteten Strecken in steigender Anzahl die Schnelltriebwagen, die damals den Personen-Schnellverkehr des gesamten Reichsbahnnetzes kennzeichneten, und bei Kriegsausbruch 1939 gab es solche "FD"-Fahrten, die sämtlich Frankfurt berührten, bereits in den Verbindungen von Basel nach dem Rheinland und Berlin, von Karlsruhe nach Berlin und Frankfurt nach Hamburg.

Schörner: Zum Bericht Hager: Lokalbahn Ruhpolding-Reith im Winkel (S.B.Nr.14, S.74)

Strecke: Ruhpolding Waldbf.-Reith im Winkel, angelegt und betrieben durch Bayer.Landesforstverwaltung und somit die letzte bayerische Staatsbahn!

Betriebszweck: Erschliessung des walddreichen Seetraun- und Schwarzenfortales, hauptsächl. Güterbeförderung f.d. Forstbehörden.

Betriebseröffnung: 1. Januar 1924.

Betriebseinstellung: 31. Oktober 1931, von da ab jedoch immer noch für die internen Zwecke der Forstverwaltung je nach Bedarf und Schneeverhältnissen weiter in Betrieb.

Mutmaßliche Gründe: Erschwerte Betriebsverhältnisse durch unvergleichlich große und häufige Schneeverwehungen, ferner ungünstige Verkehrslage für den Personenverkehr in Richtung München (kürzere Postautoverbindung).

Länge der Strecke: 23 km, eingleisig, Spur 1000 mm.

Rollendes Material 1928: 5 Dampfloks, 9 Personenwagen (ohne Wagenklasse 1 Gepäck-, 29 Güter- und 11 Spezialwagen.

Lokverzeichnis: "Waldbahn I und II" Baujahr 1922, "Waldbahn III" Baujahr 1927, "Waldbahn IV" Baujahr 1885, ehem. Reg.-Lok. Staatsbahn, 1931 ausgemustert, dafür als Ersatz "Waldbahn IV" Baujahr 1931, "Waldbahn V" Baujahr 1893.

Wagenverzeichnis: 1 - 2 von Solingen-Krahenhöhe (!)  
3 - 4 von einer norddeutschen Straßenbahn  
5 - 9 von Privatbahn Rhein-Ettenheim/Heidelberg

Bildernachweis: 6 Aufnahmen Schörner von Lok, Wg und Rollböden; ferner Abbildung aus DR-Kalender 1932 und Borsig-Jahr 1930

Vierachsige Oberleitungs-Schnellbahnwagen neuzeitlichster Bauart wurden während des Krieges für den von Zinnowitz ausgehenden Werksverkehr einer Industrieanlage eingesetzt. Infolge hoher Bahnsteige waren keine Trittbretter vorhanden; zweiflüglige Schiebetüren in Wagenmitte und einflüglige an den Wagenenden wurden durch Druckluft betätigt. Breite des Wagens: je 2 Sitzplätze auf jeder Seite des Mittelganges. Innenlack dunkelrot, in Fensterhöhe gelb, später ganz grau. Die Züge bestanden aus 2 Triebwagen mit 2 oder mehr Beiwagen dazwischen. Die zweigleisige Hauptstrecke, etwa 12 km lang mit 5 Zwischen-Haltstellen, wurde in etwa 25 Minuten durchfahren; von ihr zweigte im Bahnhof "Siedlung" eine eingleisige Nebenstrecke und eine zweigleisige schleifenförmig zurückkehrende Rundstrecke ab.

Die e r s t e Pferdebahn  
 von Budweis bis Linz, Strecke Budweis-Zertlesdorf (Kaplitz Böhmen),  
 1830 vollendet. (Aus einem Brief aus dem Jahre 1830):

Jetzt etwas von der Eisenbahn ... da doch der Unternehmer und Baumai-  
 ster dieses grossen Werks, H.v.Gerstner, fast halb Europa durch seine  
 grosssprecherischen schwülstigen und vielversprechenden Ankündigungen  
 zu alarmieren gewusst hat. Diese Eisenbahn - hat eigentlich den Zweck,  
 die Frachtgüter von Linz und Matthausen (beide Oberösterreich) auf  
 eine geschwinde und wohlfeilere Art nach Budweis, wo die Moldau an-  
 fängt schiffbar zu werden, zu schaffen. Da nun, wie Sie wissen wer-  
 den, der Weg von hier nach Linz viel gebirgig ist, der Grundsatz der  
 Eisenbahn aber darin besteht, diese Strasse so viel als möglich hori-  
 zontal und eben zu führen, so können Sie sich vorstellen, welch gros-  
 se Hindernisse diesem Unternehmen in Weg kamen, und welche Anstren-  
 gungen und Kostenaufwände gemacht werden mussten, um diese beschwer-  
 lichen und ungeheuren Hindernisse zu überwinden. Denn um diesen Grund-  
 satz, die Strasse nämlich so viel als möglich horizontal zu führen,  
 auszuführen, mussten Berge, die im Wege waren, auf 5 bis 6 Klafter  
 9,50-11,40 m tief durchgeschnitten, dagegen aber wieder in Tälern  
 Dämme, Steindämme! von 2,3,4 bis 8 Klafter (1Klafter = 1,90 m) Höhe  
 aufgeführt werden, um den erforderlichen Horizont herauszubringen,  
 und daher kommt es, dass die Strasse, die so viele Umwege machen muss,  
 statt der gewöhnlichen 10 Meilen (1 österr. Postmeile = 7586 m) von  
 hier nach Linz 17 Meilen (= r. 129 km) oder 68000 Klafter lang sein  
 wird. Auf diese Dämme wird dann die Bahn gelegt, bestehend in 2 sechs-  
 zölligen (15,8 cm starken) Langhölzern, welche von Klafter zu Klaf-  
 ter (1,90 m) mit einem Querbalken verbunden ist, welche unten zu lie-  
 gen kommen, sodass die obere Seite gleich fortläuft; auf diese Holz-  
 rauf die mit eisernen Rädern versehenen Wagen durch ein in der Mitte  
 gehendes, bloss an einem Haken angespanntes Pferd fortgezogen werden.  
 Da nun diese Räder auf der inneren Seite der Felge einen Versprung  
 haben, damit selbe nicht aus der Bahn herauskommen können, so ver-  
 steht sich von selbst, dass diese Wagen nicht ausweichen und auch  
 nicht umkehren können, sondern gerade fort ihrem Ziele zulaufen müs-  
 sen. Zum Ausweichen sind von Station zu Station Ausweichungspunkte  
 eigens angelegt und zum Umkehren braucht es weiter nichts, als das  
 Anspann des Pferdes vom vordern Haken auszuheben und in den hintern  
 einzuhaken, wo dann das Pferd nach der entgegengesetzten Seite fort-  
 geht. Da nun auf dieser Bahn das Fortbewegen des Wagens sehr leicht  
 ist, so raten Sie, lieber Herr Vetter! was und wie viel man einem  
 Pferde anhängt oder auflegt? 100 bis 120 Ztr. muss ein Pferd auf die-  
 ser Bahn fortziehen. Bis jetzt (1830) ist diese Bahn bis auf die ö-  
 sterreichische Grenze von hier (Budweis) aus, also beinahe die Häl-  
 fe fertig; dort sind Magazine gebaut, worin die Güter von Linz, mei-  
 stens Salz, auf gewöhnlichen Wagen von Fuhrleuten zugeführt, abgelad-  
 en werden, und von diesen Magazinen aus werden diese Güter auf der  
 Eisenbahn (also der beschriebenen Pferdebahn) nach Budweis bis vor  
 das Salzmagazin in der Stadt gebracht. Diese Zufuhren treffen regel-  
 mässig täglich hier ein und bringen auf 30 Wagen, vor welchen nur  
 10 Pferde angespannt sind - ein Pferd zieht 3 Wagen - 1000 bis 1100  
 Fassl Salz oder andere Kaufmannsgüter.  
 Dass aber diese Bahn, von der man uns so viele Vorteile und Nutzen  
 vorgerechnet hat, diesen Versprechen nicht entspricht, können Sie  
 daraus abnehmen, dass zu 1000 Ztr. Ladung 50 bis 60 zweispännige  
 Wagen sonst erforderlich waren, von welchen jeder Fuhrmann mit sei-  
 nen Pferden und sonstigen Bedürfnissen wenigstens fl.5 in der Stadt  
 ausgab und zurückliess, welches jetzt ganz entfällt, weil die nämli-  
 che Quantität mit 10 Pferden und 10 Knechten herbeigeschafft wird.  
 Dass dabei auch die sonstigen Fuhrleute leiden, ist einleuchtend,  
 weil für sie nichts zu fahren übrig bleibt.

(eingesandt von Dr.Hettersdorf)