

117

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

2. Jahrgang.

Essen, den 1. Februar 1947.

Nr. 22

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. 2,--, Einzahlung in bar oder auf
Postscheckkonto Essen 45754.

Neue Anschriften:

Blöcher, Wilhelm, (16) Wallau (Lahn), Schulstr. 2 / Vm Zch
Groche, Dr.-Ing., (24) Hamburger Hochbahn AG, Hamburg 1, Steinstr. 20
Heiss, Hans, (22c) Köln-Rath, Wodanstr. 38
Hoyer, Walter, (10a) Dresden A. 19, Barbarossaplatz 5
Klose, Erich, (16) Jugenheim (Bergstr.), Villa Roger / Vb Zch Strab Obus
Metz, Martin, (10a) Dresden A. 28, Grenzstr. 1/II / Strab Vb Vm Wst
Sieverling, Hans, (19b) Magdeburg, Wiener Str. 31

Ergänzungen zur Bezieherliste im "S.B." Nr. 20:

Abrahamczik, Dr. Ernst / Fs Fk Fp Lit Lst Vb Z G
Diegel, Walther / Vm (Spur 00) Zch Kat
Galewski, Gerd / Wst
Hillebrand, Oberstaatsbahnrat Rudolf / Fs Fk Strab List Omn Wst
Klehr, Franz / VI Rb
Matern, Karl / Strab Obus Omn Tw Est Wst Fp Z Vb Lok Vb
Metzertin, Baurat Dr. / Lok Vb Kat
Müller, Gerhard / Strab Omn Obus Vb Wst
Otte, Georg, (10a) Dresden A. 28, Deubener Str. 32 / Lok Vb

Der Jubiläums-Kalender: (1. Hälfte Februar)

1.2.1937 Stilllegung der Kösliner Stadtbahn
3.2.1937 Inbetriebnahme des Obus Hannover
5.2.1932 Inbetriebnahme des Obus Idar-Oberstein
12.2.1902 Inbetriebnahme des Aachener Vorortnetzes nach Locht und
Herzogenrath-Merkstein (Straßenbahn)
13.2.1938 Inbetriebnahme des Obus Zwickau
15.2.1917 Stilllegung der Pferdebahn Schönebeck-Salzhausen

Die Verkehrs-Lage:

- a) Eisenbahnen: Wiederaufnahme des D-Zug-Verkehrs zwischen Saarbrücke
und Koblenz (üb. Trier) (Zenner)
- b) Straßenbahnen und Omnibus:
Berlin: BVG plant Verlänger. der Strab. L. 6 sowie eine
neue L. 196 von Kreuzberg bis Lichterfelde-Süd (Bu)
Greiz: seit 4.11.46 Obusbetrieb zwischen St. Adelheid
und Elsterberg (Reichenbach)
Kassel: plant Inbetriebnahme eines Obus Rosenallee -
Harleshausen-Kirchditmold-Wilhelmshöhe (Stöck)
Mainz: seit 16.12.46 Obusbetrieb Münsterplatz - Rit-
terstr. (Stöck)
- c) Schnellbahnen: BVG: auf der U-Bahn jetzt 12-Min.-Verkehr (Halle)
- e) Luftverkehr: Am 31.1. Aufnahme einer Luftverkehrslinie New York -
London - Ankara (25 Std. Flugdauer), London-Ankara
ohne Zwischenlandung in 8 1/2 Std. (Halle)
-

Zusammenkünfte von Freunden des Verkehrswesens.

Künftig soll im "Sammler-Brief" über zwanglose Zusammenkünfte von Freunden des Verkehrswesens, wie sie z.B. in Berlin, Braunschweig, Dresden, Graz, Nürnberg, Witten und Wuppertal stattfinden, berichtet werden, sofern die Ausführungen von allgemeinem Interesse sind. Auch über gemeinschaftliche Entdeckungs- und Studienfahrten sollen ankündigende und rückschauende Notizen erscheinen. Die Freunde und Veranstalter solcher Zusammenkünfte werden gebeten, kurze Berichte über deren Verlauf einzureichen.

Lichtbildertausch:

Klitscher: sucht Vb Strab Königsberg, Stettin, Posen, Warschau, Frankfurt-Oder, Breslau

Klose: sucht Vb Danzig

Matern: sucht Vb Tw Strab Kleve, Unna-Kamen-Werne, Kattowitz, Krakau, Langenfeld, Limb. Tramw. Mij., Luxemburg, Landshut, Lausanne, Luzern, Locarno, La Chaux de Fonds, Landsberg, Lemberg, Lodz, Mülheim (Ruhr), Metz, Mainz, Marburg, Montreux, Martinach, Mendrisio, Meran, M.-Ostrau, Mahr.-schl. Landesbahn, Marienbad, Neuß, Nymwegen, N.M.B., N.Z.H., N.M.V.B., Namur!

Müller, Siegfried: gibt ab Vb eines 5-teil. VT-Wagenzuges auf freier Strecke

Verkehrsmodelle:

Bartsch, Bruno: liefert Modellbogen für einen "modernen Straßenbahnzug" sowie Bauzeichnungen für einen U-Bahn-Trieb- und Beiwagen sowie S-Bahn-Trieb- u. Beiwagen im Maßstab 1:45 (Spur 0)

Kühnel: sammelt alte Industriemodelle und sucht z.B. eine elektrische Strab, die von G. Carotte & Co. ungefähr 1906 in Nürnberg hergestellt wurde. Diese gab es mit Mittelschiene, aber auch mit Oberleitung für Spur I. Sie hatte für die damalige Zeit ein vollendetes Aussehen und Schlitzpufferkupplung. Weiter gehört in die Sammlung ein Triebzug der Köln-Bonner Eisenbahnen, in Spur I von Märklin hergestellt und noch 1939 bei Wagner & Co., Leipzig als "verkauft" gesehen. Weiter fehlt eine Hoch- und Untergrundbahn (Hamburg?), die Märklin 1909 im Katalog hatte. Ein solcher Wagen wurde 1936 bei Schreiber & Markschieß in Berlin gesehen. Auch die Firma Dcll, Nürnberg, hat 1927 noch eine elektr. Strab im Katalog, Kupplung nicht deutlich erkennbar. Die im Märklin-Katalog 1930 abgebildete Strab ist nicht erwähnenswert, da sie nur vorwärts fährt, mit Uhrwerk und elektr. Antrieb, vorn keine Kupplung. Wer kann von dem Zug Köln-Bonner Eisenbahnen (Modell) eine Fotoaufnahme liefern?

Stetza: wünscht Aufarbeitung seiner Sammlung leicht beschädigter Strab-Vollholzmodelle (Feinmechanik), mögl. im westdeutschen Bezirk

Virmond: sucht sämtliche Teile für Modelleisenbahnen, Spur I und 00, Märklin und Trix, zu kaufen oder tauschen.

Wagenpark-Statistik:

Hager: Wer besitzt eigene Aufzeichnungen oder Unterlagen über die 1924 für die Berliner S-Bahn-Strecke Berlin-Bernau gebauten 5 Versuchszüge A - E. Beiträge hierüber erschienen u.a. in den "Eislieg-Nachrichten" (?)

Klitscher: gibt auf Wunsch zusammenfassende Übersicht über Fahrzeuge des USA-Transportation Corps (TC).

Stetza: erbittet Angabe über den Verbleib der Kösliner Stadtbahnwagen (Tw 1-12, Bw 13-14) nach der Stilllegung im Jahre 1937.

"ABC des Nahverkehrs" und "Deutschlandkarte" werden, wie Magdeburg auf vielfache Anfragen mitteilt, auf Anfordern gern und unverbindlich zur Ansicht versandt.

Schrifttum:

"Bahnkarte" und "Bahnverzeichnis" über die deutschen Bahn- und Obusbetriebe (Lichtpausen) bietet an gegen Voreinsendung von RM.4,- (einschl. Postgebühr) auf Postscheckkonto: Günther Magdeburg, (15b) Tiefenbach über Oberstdorf (Allgäu), Postsch.K. München 86 212, Hannover 106 763, Berlin 169 880. Die Karte 30 x 42 cm groß, zeigt die Standorte der elektr. Bahne (auch Strab), Obusbetriebe, Bergbahnen, Schmal- und vollspurigen Klein- und Privatbahnen der 4 Besatzungszonen; außer diesen enthält das Verzeichnis auf 26 Seiten DIN A 7 auch die früher selbständigen, später mit anderen vereinigten Straßenbahnen sowie kurze Angaben über die wichtigsten alten Eisenbahnbetriebe der Privatbahnzeit; es umfaßt ganz Deutschland innerhalb der Grenzen von 1937 und stellt somit eine für jeden Sammler und Verkehrsmittelfreund unentbehrliche Zusammenstellung dar.-

Hager: Im S.W.A.-Verlag, Berlin, erschien eine Broschüre über die Moskauer Untergrundbahn von Ilja Katzen zum Preise von RM. 0,55.

Stetza: bietet viele Einzelhefte "Elektrische Bahnen" und "Verkehrstechnische Woche" der Jahrgänge 1934-1936 an, sucht dafür Einzelhefte ausländischer Fachzeitschriften älteren Datums.

Degenkolbe, Willy: sucht Werk Dr. Walter Strauß: Die Darstellung des modernen Eisenbahnwesens, insbesondere der Lokomotive, als Lehrmittel für Hochschule, Schule und Volkserziehung, zu kaufen oder zu leihen

Liebherr: bietet: Handbuch Heusinger von Waldegg "Bilderatlas zu Sekundär und Tertiärbahnen", Ausgabe 1878, ferner vom gleichen Werk Band I = "Eisenbahnbau", Ausgabe 1870, sucht dafür 1 - 2 Jahrgänge folgender Zeitschriften: "Lokomotive" (Bielefeld), "Lokomotive" (Wien), "Elektr. Bahnen", "Hanomag-Nachrichten", "Verkehrstechnik" oder Album "Deutsche Straßenbahnwagen" der Wagenbauvereinigung Berlin

=====

Geschichtliches:

Stock: lt. Zeitungsmeldung sollen in Koblenz je 3 Strabwagen zwischen dem rechts-u. linksrhein. Netz ausgetauscht werden.

Kirchner, H.: lt. einer Zeitungsmeldung stellt ein erleuchteter Eisenbahnzug im Jahre 1947 ein "Verkehrskuriosum" dar, denn das 'Odenwälder Lieschen' fährt mit "hellerleuchteten" Fenstern durch das nächtliche Gersprenzthal!

Klitscher: Nur wenigen dürfte bekannt sein, daß die Strab Breslau noch kurz vor dem Beginn der Verteidigung die Umstellung der Rolle auf Scherenstromabnehmer durchgeführt hat. Gibt auf Wunsch (zwar nicht sehr gute) Vb ab.

Schwarz: (zur Meldung Waldenburg S.B.Nr.19, S.100)
Die Umstellung der Strab-Linie Vierhäuser Platz - Bf. Dittersbach auf Obus wurde bereits im Jahre 1944 durchgeführt, also noch unter deutscher Verwaltung.

(zur Meldung RF, Eisenbahnstrecken Schlesiens, S.B.Nr.19, S.100)
Der Abbau der elektr. Einrichtung einschl. eines großen modernen Umspannwerkes in Niedersalzbrunn sowie des zweiten Gleises, durch die Russen war bereits im Juli 1945 beendet. Die dafür angewandte Eile (Abbauzeit etwa 14 Tage) brachte es mit sich, daß nur noch Schrott verladen wurde.

Münzinger: Kurze geschichtl. Übersicht Waldenburger Kreisbahn:

1898	Erste Linie Hermdorf-Nd. Salzbrunn (Nied. Schles. Elektr. und
1899	Zweite Linie Vierh. Platz-Bf. Dittersbach (Klb AG)
1907	Verläng. der zweiten L. von Vierh. Platz bis Bad Salzbrunn
1927	Dritte Linie Waldenburg, Ring - Neustr.
1931	Übernahme des Betriebes durch die Elektr. Werk Schlesien AG (E.W.S.) und Eröffnung der Kraftwagenlinie Ring-Groß Hain

- 1933 Verlängerung der dritten Linie von Neustadt nach Reußendorf
 1944 27.10. Inbetriebnahme des Obus Vierhäuser Platz - Dr. Witt-
 bach.
 1945 August, Übernahme des Betriebes in poln. Verwaltung (Koleje
 Elektryczne w Walbrzychu), Fahrpreis Strab = 5,- Zloty,
 Obus = 10,- Zloty.

Pfrommer: Nochmals: Enzviadukt Bietigheim!

Der Enzviadukt wurde im Sommer 1945 behelfsmässig durch Gerüstbauten der US-Army wiederhergestellt und konnte über die ganze Zeit bis 21.11.46 befahren werden mit der Geschwindigkeit 10km. Während dieser Zeit wurde der Behelfsviadukt nördl. des Enzviaduktes durch ehem. Eisenbahnpioniere des Heeres sowie Spezialeinheiten der Rb fertiggestellt. Dieser Behelfsviadukt wurde am 21.11.46 dem allgem. Verkehr übergeben und wirst erst seit dieser Zeit befahren. Jetzt wird an der Wiederherstellung des eigentlichen Enzviaduktes angefangen. Somit stimmen die Angaben im S.B.Nr.18, S.94, bezogen sich aber auf die Ersatzbrücke.

Töpelmann: (zur Meldung Ott, Paris-Lyon, S.B.Nr.14, S.73)

Auf dem Streckenabschnitt Laroche-Migennes - Dijon waren ausser den Lok der erwähnten Reihen 241 A und D auch die 25 Maschinen der Reihe 240 P eingesetzt, die die SNCF nach dem Vorbild der Reihe 240 A der Region Südwest aus den alten 201-Lok der ehemaligen Paris-Orléans-Bahn in den Jahren 1939/41 umbauen liess. Sie waren in Laroche-M. beheimatet und führen in den Jahren 1944/45 fast sämtl. Schnellzüge, deren Zahl natürlich gegenüber dem Friedensbetrieb stark eingeschränkt war. Diese Lok unterscheiden sich von den ersten Umbaulok der Reihe 240 A vor allem dadurch, daß sie trotz der verhältnismässig kleinen Rostfläche von 3,7 m² mit mechanischer Rostbeschickungseinrichtung versehen sind. Die Hauptabmessungen sind fast unverändert geblieben. Ihr Aussehen unterscheidet sich von der Reihe 240 A vorteilhaft durch das hochliegende Laufblech und die unter der Kesselbekleidung verlegten Rohrleitungen. Zu berichtigen ist, daß die Höchststeigung des erwähnten Streckenabschnittes beiderseits des Tunnels von Blaisy-Bas nicht 1:40, sondern 1:125 beträgt.

Elektrischer Betrieb bei englischen Eisenbahnen:

Die Südbahn beabsichtigt den elektrischen Betrieb derart auszudehnen, daß die Anzahl der Dampfloks in 30 Jahren von 1700 auf 800 sinken soll. Für Verschiebedienst und örtliche Zweigstrecken sollen auch Diesellok verwendet werden. In Kent will man 650 Volt Gleichstrom mit dritter Schiene wie bisher auch sonst in England üblich verwenden, doch scheint im übrigen der Oberleitungs-Wechselstrombetrieb bevorzugt werden zu sollen. Der elektrische Vorortverkehr auf den von London ausgehenden Eisenbahnstrecken ist von den eigentlichen Untergrundbahnen, die allgemeiner bekannt sind, wohl zu unterscheiden. Beispielsweise ist im Südwesten die vom Waterloo-Bahnhof ausgehende Strecke über Surbiton bis Working, 40 km weit, viergleisig, und viele von den darauf verkehrenden Linien, die durch Nummern oder Buchstaben bezeichnet sind, durchfahren diese Strecke ganz oder teilweise ohne Aufenthalt. Die längste Ohnehaltstrecke von diesen Linien und überhaupt von allen elektrischen Bahnen Englands weist Linie 80 auf, die vom Waterloo-Bahnhof bis Portsmouth, fast 120 km weit, ohne Aufenthalt durchfährt.

ld-JHP

Liebherr: Die Höllentalbahn (Freiburg/Br.-Titisee-Neustadt-Donau-
eschingen)

Infolge Zerstörung des großen Ravenna-Viaduktes bei Höllsteig wird die Bahn in zwei Teilen betrieben, und zwar Freiburg-Höllsteig und Hinterzarten-Donaueschingen; im November 1946 wurde mit dem Wiederaufbau des Viaduktes begonnen, man rechnet mit 8 Monaten Bauzeit. Auf Abschnitt Freiburg-Höllsteig elektr. Betrieb mit Ellok E 244 01. Abschnitt Hinterzarten-Neustadt und Titisee-Seebrugg Ellok B 244 11 sowie Dampflok Reihe 64 und VI b badisch, manchmal auch T 14. Auf der Steilrampe Posthalde-Höllsteig werden die Züge (meist 6-7 Wagen) von der Ellok geschoben, da infolge Zerstörungen in Höllsteig die Lok noch nicht umgesetzt werden kann. Die Züge bieten ein schönes einheitliches Bild, da nur Nebenbahn-Personenwagen mit geschlossener Plattform eingesetzt sind. Das Gleiche gilt mit geringen Ausnahmen für die Abschnitte Hinterzarten-Donaueschingen und Titisee-Seebrugg. (Dreiseisenbahn)

=====

Lokwesen:

Müller, Siegfried: (zur Anfrage Wagner, S.B.Nr.19, S.101)

- 1) Der Henschel-Wegmann-Zug verkehrte vor dem Kriege auf der Strecke Dresden-Berlin. Im Kriege zog die Lok P-Züge im Dresdner Nahverkehr.

- 2) Unterschiedl. Merkmale zwischen der 61 001 und 61 002:

<u>61 001</u>	<u>61 002</u>
St 37.18	St 38.18
2'C2'h2	2'C3'h3
Baujahr 1934	Baujahr 1939
LüP: 18475 mm	LüP: 18825 mm
A g: 14350 mm	A g: 15025 mm
A e: 2350-2075-2550-2550-2475-2350	A e: 2350-2100-2550-2550-2475-1500-1500
gr.Höhe: 4200 mm	gr.Höhe: 4500 mm
Dt: 2300 mm	Dt: 2300 mm
D1: 1100-1100 ³	D1: 1100-1100 ³
Wasservorrat: 17 m ³	Wasservorrat: 21 m ³
Kohlenvorrat: 5 t	Kohlenvorrat: 6 t
Gd: 129,1 t	Gd: 146,29 t
Gr: 56,7 t	Gr: 56,29 t

- 3) St 61 002 ist bei der RBD Dresden in Betrieb, alle 03¹⁰-Lok der RBD Dresden wurden im Kriege zur RBD München überführt.

Biedenkopf: (zur Meldung Klubescheidt, S.B.Nr.18, S.95)

Eine Diesellok, auf die die Beschreibung zutrifft, wird schon seit Sommer 1946 auf Bahnhof Rödgen (Gießen-Fulda) zum Verschiebedienst gebraucht. Sie hat die Reihennummer 21 und mutmaßlich die Ordnungsnummer 543 (also 21 543). Dem Vernehmen nach soll diese Lok von den Amerikanern mitgebracht worden sein. Da die 1 D-Güterlok der Besatzungstruppen aber ganz andere Arten von Nummern (auch andere Ziffernform) haben, die 21 543 dagegen wie eine Rb-Lok beziffert ist, ist ihre Herkunft zweifelhaft. Eigentums- Bw- und Gattungsschilder fehlen.

Hartmann: (zur Anfrage Wagner, S.B.Nr.19, S.101)

- 3) Eine Stromlinienlok der Reihe 05 wurde kurz vor Ostern 1946 in Berlin auf dem Schles.Bf. vor einem P-Zug nach Stendal gesehen.

Lckwesen: (Fortsetzung)

Metzeltin: 1E1-Lokomotiven im D-Zug-Betrieb.

Die D-Züge Frankfurt/M. - München werden jetzt von Frankfurt bis Würzburg durch Lok der Reihe 45 befördert. Es sind dies 127 t schwere 1E1-Lok mit 3 Zylindern von 520 x 720 mm und Treibrädern von 1600 mm. Früher fuhren diese Züge mit 2C1-Lok der bayerischen Type S 3/6 und erhielten auf den Steilstrecken im Spessart Nachschub durch die bayerischen Gt 2x4/4, (D-)D-Mallettenderlok, jetzige Reihe 96 der Deutschen Reichsbahn. Dies ist nicht das erste Beispiel der Beförderung von D-Zügen durch 1E1-Lok. Schon im Herbst 1943 wurde in Baden der D-Zug Basel-Hamburg mit einer französ. 1E1-Lok der Reihe 151 gefahren. Die Deutsche Reichsbahn besaß von der Reihe 45 = 28 Stück, 45 001-2 Henschel 1937, F.-Nr. 228Q5/6 und 45 003-28, Henschel 1940, F.-Nr. 24796-821, 9 davon sollen in Würzburg stationiert sein. Diese Type ist im Kriege auch in Rumänien geseh. worden.

Wolf, Walter: (zur Anfrage Wagner, S.B.Nr.19, S.101).

- 4) Es handelt sich um die 2B2-Dreizylinder-Verbund-Schnellzuglok Bauart Wittfeld, Gattung S 9 der Preuß. Staatsbahn, gebaut 1904 von Henschel, F.-Nr. 6260 und 6261, Betr.-Nr. 561 und 562.

Hauptabmessungen:

Triebwerk	3 x 524/630/2200 mm
Gesamtradstadi	11485 mm
Restfläche	4,39 m ²
Dampfdruck	14 kg/cm ²
Heizfläche, fb	259,81 m ²
Leergewicht	77,5 t
Dienstgewicht	86,0 t
Reibungsgewicht	32,0 t

Eine der beiden Lok wurde 1904 auf der Weltausstellung in St. Louis gezeigt. Sie hatten wagerecht liegende, in zwei Querebenen angeordnete Zylinder, von denen der innen angeordnete auf die erste der beiden Kuppelachsen, die beiden weiter rückwärts gelegenen äußeren Zylinder auf die zweite Kuppelachse arbeiteten. Die beiden vorderen und hinteren Laufachsen waren je zu einem Drehgestell vereinigt. Während die eine der Lok - Nr. 561 - zusammen mit dem Tender vollkommen mit einer vorn keilförmig zugespitzten Blechverschalung verkleidet war, um den Luftwiderstand zu verringern, besaß die Lok Nr. 562 zwei getrennte Führerhäuser, eines vorn und eines hinten, die durch einen seitlichen Umlauf verbunden waren. Nach dem 1912 bei Henschel erfolgten Umbau, bei dem hauptsächlich der wagenkastenartige Aufbau der Lok 561 sowie bei beiden Lok der vordere Führerstand fortfiel, liefen die beiden Lok bis zum Herbst 1918, eine davon unter Nr. 1000 Hannover, Lok 561 hatte an den berühmten Schnellfahrten Marienfelde-Zossen teilgenommen und hierbei eine Geschwindigkeit von 137 km erreicht.

Kühnel: Die Nummern der in Dieskau abgestellten NS-Schnelltriebwagen für 3000 V Gleichstrom mit Oberleitung sind: ABk809), (Bck401, CDo 401, Ck401) (Ck428, CDo 428, Bck428) (Ck404, CDo 404, Ck404) (CDk807, Coo807, Co807 und Bk606) (Ck407, CDo 407, Bck407) (Psc819 Niederlandsche Postrijen) (BC418, CDo 418, Ck418) und (CDk606). Die kurzgekuppelten Dreiwagenzüge waren getrennt und mittels besonderer Zwischen-(Güter-)wagen für die Beförderung in normalen Zügen verwendbar gemacht worden, da für die Schaku keine Übergangskupplung vorhanden ist. Die Klammer deutet das stromlinienförmig gestaltete Ende der Wagen an.

Die aus Mitteldeutschland abtransportierten Ellok sollen sich noch lange Zeit in Dresden befunden haben. Wer weiß Näheres?

Wer weiß Näheres über Aufbau und Wirkungsweise der in Rußland verwendeten selbsttätigen Eisenbahnkupplung? Wird diese Form auch in Deutschland hergestellt?