

DER SAMMLER-BRIEF

2. Jahrgang.

Essen, den 1. April 1947.

Nr. 26

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.

Zahlung fälliger Unkostenbeiträge

Diejenigen Freunde, welche den Unkostenbeitrag für das 1. Vierteljahr 1947 noch immer nicht eingesandt haben, können ab sofort nicht mehr beliefert werden. Bei der ungeheuren Verteuerung des für die Herstellung der Rundschreiben erforderlichen Materials darf eine pünktliche Entrichtung des kleinen Betrages wohl erwartet werden. Der Herausgeber.

Neue Anschriften:

Frentz, Walter, (16) Frankfurt (Main), Grillparzerstr. 69

Senz, Gustav, (20a) Hannover-Linden, Lavenstedter Str. 1 B / VI

tz, Karl Friedrich, (24a) Cuxhaven, Steinmanner Str. 46

Prinz von Hessen, Richard, (16) Schönberg Taunus), Friedrichstr. 10/Lok-G

Wohllebe, E., Dipl. Ing., (10b) Wittweida (Sa), Albert Str. 8 / Fp

Lok Strab Tw Eisb Wg Vb Kat Lit Zch

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

Demling, Toni: sucht Verbindung mit Lokkennern der Bahnen von Osteuropa, Balkan und Nahen Osten.

Kirchner, Fritz: Vb Lok Eilok Tw

Kuhn, Hans: neue Anschrift (18) Saarbrücken 6, Bizetstr. 11

Sieverling, Hans: Kat Lftf Lit Lok Rb Strab Vb Zch

Der Jubiläums-Kalender: (1. Hälfte April)

1.4.1897	Inbetriebnahme der Jüterboger Pferdebahn
1.4.1897	Inbetriebnahme der Bernburger Pferdebahn
3.4.1897	Eröffnung der Sied Oberhausen
10.4.1897	Inbetriebnahme der Hirschberger Thalbahn (<u>Gasbahn</u>)

e Verkehrs-Lage:

- a) Eisenbahnen: 1113 Lokomotiven gegenüber 3000 vor dem Krieg und 35082 Eisenbahnwagen gegenüber 90000 sind jetzt bei der Deutschen Eisenbahn in der französischen Zone wieder in Betrieb. Die zerstörten Rangierbahnhöfe Offenburg, Ludwigshafen, Kaiserslautern, Mainz, Bingerbrück, Trier und Saarbrücken und 3/4 ihrer Gleisanlagen konnten seit März 1946 wieder in Betrieb genommen werden. (Ott, NZ)
- b) Straßenbahnen: In Holland werden zur Zeit Verhandlungen über Wiedereinrichtung eines Strab-Betriebes in der Stadt Utrecht sowie über die Elektrifizierung der Strab-Linie der N.M.B. nach Hilgen geführt. (Stetza, TN)
- c) Schnellbahnen: Am 7.3.47 Eröffnung der neuen S-Bahn-Strecke Berlin-Mahlsdorf-Hoppegarten, tägliche stündl., im Berufsverkehr halbbeständig.

Schrifttum:

Die sehr interessante zweisprachige und reich bebilderte schweizerische Verkehrs-Fachzeitschrift "Wirtschaft und Technik im Transport" kann ab sofort, und zwar bis zur Einrichtung einer deutschen Vertretung auf Kredit, bezogen werden. Abonnements- oder Probeheft-Bestellungen unter Berufung auf mich an: Herrn Willi Hubmann, Luzern 6/Schweiz, Baselstr. 11.
Stetza.

In der Zeitung "Der Sozialdemokrat" vom 6.3.47 erschien ein Erinnerungsbericht "Als die erste U-Bahn fuhr"
(Maenner)

Fahrplanwesen:

Sieverling: gibt ab Reichskursbuch Winter 1942/43 v.2.11.42, Taschenfp 5, RBD Magdeburg v.5.10.30, Dienstsanweisung f.d.Fahrdienst der Magdeburger Strab v.1.4.43 sowie einige Hefte für Kraftfahrer und sucht entsprechende andere Verkehrs-u.Eisenbahn-Literatur.

Verkehrsmodelle:

Kirchner, Fritz: sucht vorbildliche Zeichnung einer Schaltanlage für T...-Betrieb, mit mindest. 3 Fahrreglern, 3 Trafcs, 25 Weichen, 20 el.-magn.Artikeln und etwa 40 Beleuchtungen für Großanlage. Auch sollen Lichtnetz-Sicherung, Volt-u.Ampèremeter, rote und weiße Kontrollampen sowie Druckknopfschaltungen für die Weichen und Signale angebracht werden. Vorhanden ist bereits ein Schaltbrett mit Holzuntersatz in Pultform in der Größe 45 x 25 cm. Besonderer Wert wird auf übersichtliche Anordnung, Einteilung der Artikel in 5 verschied.Gruppen gelegt (jeder Bhf.mit seinen Weichen und Sign. sowie Bel.extra) sowie vom Schaltbrett aus zu regulierende Abschaltung einzelner Streckenteile oder ihrer Loks. Für die beste Lösung des Problems stehen RM.50,-- in bar zur Verfügung.

Lichtbildertausch:

Lange; bietet gute Vb von Lastkraftwagen, sucht gute Vb Strab

Ott: sucht Vb der Westerwaldbahn Scherfeld-Nauroth sowie Angaben über Betriebs- und Streckenverhältnisse sowie Lokpark dieser Bahn. Wer kann ausserdem im Tausch gegen Vb oder gegen Bezahlung abgeben: Entwicklerschalen, Trockenständer, Thermometer und Kopierrahmen?

Umlauf: sucht Werkaufnahmen oder schöne Zeichnungen der altösterreichischen Lokreihen 50,71,131,155,166,171,175 usw, bietet Lok-Vb aus dem Sudetenland 1944 und CSD (eigene Postkarten)

Kirchner, Fritz: sucht Lok-Vb, E- und Dampf sowie Eil-Tw, mögl.Großfotos, ausserdem Farbdias von Lok und Verkehrsanlagen, zB Bahnhöfe, Stellwerke, Brücken, Viadukte, Gruben, Seil-Schwebbahnen, Zahnrad-u.Gebirgsbahnen. Wer kann eine Perlleinwand zum Projizieren, -Größe etwa 1,30 x 2 m gegen Trix-Schienen oder Märklin-Sch. tauschen oder verkaufen?

Geschichtliches:

Mattheis: Duisburg einst - Nachdem im Jahre 1907 die Linie nach Meiderich eröffnet worden war, bestanden 4 Linien ohne Linien-Nummer, und zwar:

R	weiß	Hauptbahnhof-Ruhrort	spät.Nr.	1
B	grün	Hochfeld-Broich	" "	2
W	rot	Friedhof-Werthausenstr.	" "	3
M	gelb	Kuhter-Meiderich	" "	4

Geschichtliches: (Fortsetzung)Die Straßenbahn Eltville-Schlagenbad.

Der kleine Badeort Schlagenbad im Rheingau wurde 1895 durch eine straßenbahnähnliche Kleinbahn mit dem Bahnhof Eltville an der Strecke Wiesbaden-Niederlahnstein (Nassauische Eisenbahn) verbunden. Gründer und Eigentümer war die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin. Die 7,7 km lange Strecke wurde am 1.7.1895 in Meterspur eröffnet. Haltepunkte waren ausser den beiden Endstellen Neudorf, Rauenthal, Kloster und Tiefenthal. Das Einflußgebiet hatte zur Zeit der Eröffnung rd. 7000 Einwohner. Der Betriebsbahnhof lag in Eltville, die Dampflokomotiven und Personenwagen waren in der damals üblichen Straßenbahnbauform ausgeführt.

In den dreissiger Jahren fiel die Kleinbahn, die bis zuletzt dampfbetrieben war, dem Kraftwagenwettbewerb zum Opfer. Schlagenbad wurde durch Omnibuslinien mit Eltville (7 km) und Wiesbaden (12 km) verbunden; die Bahnanlage wurde später abgebrochen. (Born)

Die Straßenbahnen in der Basler Dreiländerecke.

In Basel treffen sich nicht nur die den Rhein begleitenden zwischenstaatlichen Verkehrswege. Auch der Nachbarschaftsverkehr über die Grenzen hinweg war in normalen Zeiten, als der Grenzübergang kaum Beschränkungen ausser der Zollprüfung unterlag, sehr dicht. Wohnt doch in der Dreiländerecke auf deutschem, schweizerischem und französischem Gebiet dieselbe bodenständige alemannische Bevölkerung, einheitlich in ihrer Abstammung, Sprache und Kultur, jahrhundertlang auch in denselben Territorien, die damals nicht durch den Rhein getrennt, sondern geeint waren (Vorderösterreich, Bistum Basel). So entstand in der glücklichen Zeit vor 1914 auch das Bedürfnis, die "ausländischen Vororte" Basels an das Basler Straßennetz anzuschliessen. Die erste Linie, die die Grenze nach dem damals deutschen, heute französischen Elsaß überschritt, führte bis zum Bahnübergang bei St. Ludwig. Sie wurde, auf fremden Boden nur 700 m lang, schon am 20.12.1900 eröffnet und 10 1/2 Jahre später, am 1.5.1911 um 1,1 km bis zur katholischen Kirche verlängert. Die zweite ausländische Linie folgte am 17.12.1910 nach Hünningen. Hier lagen 0,5 km Strecke auf elsässischem Boden. Die Linie darf nicht verwechselt werden mit der 1897 eröffneten nach dem rechtsrheinischen schweizerischen Klein Hünningen. Als dritte und letzte wurde die 2,4 km lange Verbindung von der badisch-schweizerischen Grenze bis zum Bahnhof Lörrach in Betrieb genommen, die wohl schon vor dem ersten Weltkrieg gebaut, aber des Krieges wegen erst am 16.11.1919 eröffnet wurde. Auch die Birsigtalbahn, eine zuerst dampf-, später elektrisch betriebene Überlandbahn, von Basel nach Rodersdorf, berührt in ihrem letzten, am 1.5.1910 eröffneten Teilstück bei Leimen elsässischen Boden. (Born)

Loßberger: sucht geschichtliche Daten und Angaben jeder Art über ehemalige Berliner Straßenbahnen und Vorgängerinnen der heutigen BVG.

Lokwesen:

Prinz von Hessen: Im RAW Frankfurt-Nied werden zZ-t Stromlinienlok ausgebessert. 7-8 der Reihe 01 1000 sowie eine Anzahl 01,39 (P 10) und 41 wurden in den letzten Wochen wiederhergerichtet.

Kenrad: E 19.01 - E 19.02 AEG 1938 F.-Nr. 5000-5001 Bw Nürnberg-Hbf. sind beide in Betrieb (P- und S-Züge Richtung Ludwigstadt u. München), 06.001 - 06.002 waren im BW Frankfurt/M, Verbleib unbekannt.

Lokwesen: (Fortsetzung)

Dillmann: zur Anfrage Petersen in S.B.Nr.23, S.126:
E 19.01 und E 19.12 sind seit Wiederaufnahme des elektrischen Betriebes im Bezirk des BW Nürnberg, also Nbg-Treuchtlingen und Nbg-Bamberg in Betrieb. Sie haben noch den alten roten Anstrich, nur das Hoheitszeichen an den Stirnwänden ist entfernt. Bis zur Inbetriebnahme stand 1 in Roth und 1 in Georgensgmünd (Nr. nicht mehr feststellbar). Seit kurzem ist nun auch E 19.02 im gleichen Bereich wieder im Dienst. Diese trägt jedoch Anstrich nach Art der amerikanischen DUS-Wagen, vorheriger Standort nicht feststellbar.

Zischang: zur Anfrage Buschmann in S.B.Nr.21, S.114: (Frage 4)

Die Lok 18³ (bad. IV h 1-3), S.36.17 h4r, ist in der Zeit vom 13.6.18 bis 11.4.20 mit 20 Stück beschafft und in Dienst gestellt worden. Die Nummerierung ist wie folgt:

18 301 - 18 303 = IV h 1
18 311 - 18 319 = IV h 2
18 321 - 18 328 = IV h 3

Da die Vorgängerin der IV h, die 2'Cl'Schnellzuglok IV f, S.36.16 auf den Rhein Strecken nur Züge von einem Zuggewicht bis 300 to. mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h beförderte, das Gewicht der Züge sich aber mittlerweile auf 500 to steigerte, sah man sich gezwungen, eine stärkere Lok zu entwickeln. Man entschied sich entgegengesetzt zur IV b (18²) zum Zweiachs Antrieb.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hatte bei ihren Lok den Zweiachs Antrieb (Niederdruckzylinder innen, Hochdruckzylinder aussen liegend), und war, wie auch die Französische Nordbahn, bei Laufwegen von 100.000 km zufrieden.

Der Fahrzeugdezernent der Badischen Staatsbahn, Baurat Baumann, entschied sich daher für den Zweiachs Antrieb. Nur wurden hier die HDZ nach innen gelegt, dadurch konnte man den Kurbelblättern die noch nicht erreichte Stärke von 160 mm geben. Daß dieser Weg richtig war, zeigt, daß die 20 IV h - Lok, die von 1918 bis 1920 in Betrieb genommen wurden, bis zum 1.4.1936 Laufwege von 948.000 bis 1.420.000 km ohne Achsanrisse zurücklegten. Das ist ein Durchschnitt jeder Achse von 1.216.000 km!

Die Frimont-Ausschnitte in den Kurbelblättern und der gute Baustoff (Chrom-Nickel-Tiegelstahl) haben entscheidend beigetragen. Die IV h war eine reine Flachlandlok. Der Treibraddurchmesser von 2100 mm war schon in Baden bei den 2'B-Schnellzuglok Gattung IIc üblich. Die Schleppachse war Bauart Adam.

Die IV h sollte schwere Schnellzüge auf der Strecke Frankfurt/M.-Basel über Heidelberg (338 km) ohne Lokwechsel befördern. Da aber der Umbau des Kopfbahnhofs in Heidelberg infolge des Krieges nicht durchgeführt wurde, mussten die Lok daselbst gewechselt werden. Sie beförderte 52 Achsen (13 Wagen) von einem Gewicht von 650 to auf einer Neigung von 0/00 mit 100 km/h. Sie hatte die leistungsfähigsten Kessel aller damaligen Lok; erst die Einheitslok erhielten noch leistungsfähigere. Die Tender hatten vorn Laufdrängestell, während die hinteren Achsen fest gelagert waren. Versuchszüge beförderte sie sogar mit 154 km/h.

1934/35 wurde sie nach Norddeutschland abgegeben, wo sie noch in den Kriegsjahren 1942-1945 vor Schnell- und P-Zügen auf den Strecken Hannover-Bremen-Wilhelmshaven und Bremen-Berlin beobachtet wurden. Vor dem Kriege hat sie daselbst schnellfahrende Schnellzüge bis 140 km/h gefahren. Im Jahre 1944 wurden einige im RAW Bremen umgebaut, wobei u.a. der ihr eigentümliche Schornstein entfernt wurde. Nach letzten Mitteilungen sind im BW Bremen Hbf. zur Zeit 6 Stück im Dienst.

Lokwesen: (Fortsetzung)Müller, S.:

zur Anfrage Kühnel, S.B.22, S.122:
Einige Ellok aus Mitteldeutschland haben sich etwa 1 Woche in Dresden befunden. Es war dies ungefähr November 1946, und zwar handelte es sich um 2 E44, 1 E94, 1 E90, 1 E17 und 1 E92. Angesichts der Tatsache, daß Lok der Gattungen E90 und E92 dabei waren, ist zu vermuten, daß diese aus Schlesien stammten.

Zur Anfrage Biedenkopf, S.B.23, S.120:

Der angegebene Geschwindigkeitsrekord des Dienstschnelltriebwagens mit 32 km/h ist 1946 von dem planmässigen Triebwagenzug Dresden-Reichenbach (Vogtl) auf dem damals noch viergleisigen Streckenabschnitt zwischen Flöha und Chemnitz-Gilbersdorf mit über 100 km/h bereits überboten worden. Es handelt sich entweder um den VT 137 284 oder 287. Beide sind 3-teilig und rotbraun gestrichen. Die dieselelektr. Ausrüstung mit 2 x 410 PS ermöglicht 120 km/h Höchstgeschwindigkeit für besetzten Triebwagen.

Welcher Lokfreund aus der amerikanischen Zone kann Angaben machen, welche Ellok aller Baureihen jetzt im süddeutschen Netz, der Hüllentalbahn und der Wiesentalbahn in Betrieb oder überhaupt noch vorhanden sind. Es interessieren die Loknummern aller Ellok und vor allem das Vorhandensein der E 19 und E 94-Lok. Gegeninformationen werden gern gegeben.

Kronawitter:

Die Lok Reihe 52 mit stehbolzenloser Krauß-Wellrohrfeuerbüchse: Von den s.Zt. in Auftrag gegebenen 5 Lok sind derzeit 3 Stück beim BW Mühldorf in Betrieb; es sind dies die Lok 52 3620, -3622 und -3623. Die Lok sind in der Leistung gut und beim Personal beliebt. Die Weiterentwicklung dieser Feuerbüchsenart ist offenbar lohnenswert. Der Kessel der 52 3621 war zeitweise von einer Besatzungsmacht beschlagnahmt; die 52 3624 war während des Krieges im Bau, aber nicht mehr fertig geworden. Einzelbauteile der -21 und -24 befinden sich noch bei der Lokfabrik Krauß-Maffei.

Wagner: 40 Jahre P 8 - Lokomotiven (Reihe 38 10-40)

Im vergangenen Jahr waren es schon 4 Jahrzehnte, seitdem eine unserer bewährtesten Lok-Typen, die gute alte P 8, in Dienst gestellt wurde.

Die Urheberin dieser überall bewährten Personenzug-Lok war die Berliner Maschinenbau AG vorm. Schwartzkopff. Die P 8 ist eine zweizylindrige Heißdampfmaschine mit der Achsanordnung 2 C, also durch die übliche Formel ausgedrückt eine 2 C - h 2 von der Gattung P 35.17. Dabei bedeutet:

- P = Personenzug-Lok
- 3 = die Zahl der Kuppelachsen
- 5 = die Zahl der Gesamtachsen
- und 17 = den Achsdruck in Tonnen.

Eine ähnliche Type war in Sachsen (XII H 2) und (jedoch mit 4 Zylindern) in Baden (IV e) und in Bayern (P 3/5) vorhanden. Aber von all diesen ihren Schwestern ist sie wohl die bekannteste und wahrscheinlich auch die bewährteste. In Deutschland ist die P 8 fast überall anzutreffen, vielleicht mit Ausnahme von Bayern, das in seiner P 3/5 dafür seine eigene Type hat. Auch ins europäische und überseeische Ausland wurde die P 8 in steigender Zahl geliefert. Sie wird mit dem schwersten Personenzug fertig und bringt ihn dazu - im Flachland - noch auf eine verhältnismässig hohe Reisegeschwindigkeit und im Notfall fährt wie auch nicht allzu schwere D-Züge sicher und zuverlässig nach Plan. Auch vor Eilgüterzügen konnte man sie gelegentlich beobachten.-

Von all ihren genannten Schwestern (die bad. IV e ist schon seit 1930 ausgemustert) hat sie die grösste Geschwindigkeit (100 km/h) und den grössten Treibrad-Durchmesser, aber auch den niedersten Dampfdruck (nur 12 Atü gegenüber 13 und 15 der übrigen). Sie ist aber gleichzeitig die schwerste Maschine der Baureihe 38 und steht mit einem Reibungsgewicht von 51 Tonnen weit aus an der Spitze. In ihrem äußeren Bild ist der große Achsabstand zwischen der 2. und 3. Kuppelachse ein besonderes Merkmal der P 8. Später erhielt sie kurze niedere Windleitbleche zu beiden Seiten der Rauchkammer. So ist sie, jedem aufmerksamem Fahrgast der Eisenbahn wohlbekannt und Jeder kennt die alte geschäftige Maschine mit der Baureihe 38, die unermüdliche P 8.

Ott: Reibungsbetrieb auf Zahnradstrecken.

Die hohen Zugförderungskosten auf Zahnradstrecken veranlassten die Deutsche Reichsbahn schon bald nach Übernahme der Länderbahnen auf deren Zahnradstrecken den Reibungsbetrieb einzuführen. Richtungweisend für dieses Vorgehen war hier allerdings eine Privatbahn und zwar die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE), die ihre Steilstrecken (1:16) schon 1920 durch den Einsatz schwerster 1'El'-Mammut-Tenderlokomotiven auf Reibungsbetrieb umstellte und dabei gute Erfahrungen machte.

Insgesamt waren bei der Reichsbahn 9 Zahnradstrecken vorhanden, und zwar:

Ilmenau-Schleusingen	RBD Erfurt
Suhl-Schleusingen	" "
Oberscheid-Wallau	" Frankfurt/Main
Linz-Seifen	" Köln
Boppard-Buchholz	" Mainz
Freudenstadt-Klosterreichenbach	RBD Stuttgart
Honau-Lichtenstein	" "
Erlau-Wegscheid	" Regensburg
Hirschsprung-Hinterzarten	" Karlsruhe

Zahnradbetrieb haben heute, von den reinen Bergbahnen (Wendelstein-, Zugspitzbahn usw) abgesehen, nur noch die Strecke Honau-Lichtenstein und Erlau-Wegscheid, wo die bewährten Zahnradlokomotiven der Reihe 97.5 (Württ.Hz) bzw. 97.1 (bay PtzL 3/4) immer noch Dienst tun.

Alle übrigen Strecken wurden bis etwa 1930 auf Reibungsbetrieb umgestellt. Eingesetzt wurden die starken, fünffach gekuppelten Güterzug-Tenderlokomotiven der Reihe 94 5-18 (pr.T16¹), die sich auf den Steilstrecken bestens bewährt haben. Sie wurden für diesen Zweck mit Riggenbach-Gegendruckbremse und Allachs-Sandung ausgerüstet. Die Zugförderungskosten konnten durch Wegfall der Zahnstangen wesentlich gesenkt, die Geschwindigkeit erhöht werden. Geplant war dann später der Einsatz der noch stärkeren Reihe 95 (pr.T20), die aber wegen ihres hohen Achsdruckes nicht auf diesen nebenbahnähnlichen Strecken eingesetzt werden durfte.

Die Strecke Hirschsprung-Hinterzarten im Zuge der Hauptstrecke Freiburg-Donaueschingen (Höllentalbahn) erfuhr eine Sonderregelung. Sie sollte ab Herbst 1933 auf Reibungsbetrieb umgestellt werden. Für die Beförderung der dort verkehrenden schweren Reise- und Güterzüge und für den Schiebedienst wurden eigens 10 Stück 1'El'-Güterzug-Tenderlokomotiven der Reihe 85 mit 20 Tannen Achsdruck beschafft. Dieser Plan wurde aber aufgegeben und statt dessen die ganze Strecke auf elektrischen Betrieb umgestellt. Die Reihe 85 setzte man später auf der betrieblich ebenfalls sehr schwierigen Schwarzwaldbahn (Konstanz-Offenburg) ein.-