

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

2. Jahrgang.

Essen, den 1. Mai 1947.

Nr. 28.

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 :

Behrens, Fritz, (20a) Wittingen (Hann.), Hindenburgwall 5

Bereuther, Gerhard, (20a) Knesebeck (Hann.) Nr.242 b.Dr. Oltmanns

Bode, Bodo (15) Urbach üB/Sondershausen (Thür.)

Franz, Hans, (15) Lehesten (Thür.wald), obere Marktstr. 54 / Lok

Gerth, Albert, (15) Schmölln (Thür.), Ronneburger Str. 41 / Lok Vb

Jentzsch, Johannes, (1) Berlin-Köpenick, Lindenstr. 41 II

MacLeod, C.R., 54, Otto Terrace, Sunderland (England), Secretary of the  
"Ticket & Fare- Collection Society" /Fs

Stegmann, Walter, (20a) Hannover-Linden, Leinaustr. 21 /Lok Lit G

Wittula, Friedrich, Linz/Donau (Österreich), Krackowitzer Str. 6

Wunram, Fritz, Dipl.Ing., (2) Wilhelmshorst (Mark), An den Lauben 11 /VI Vm

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

Biedenkopf, Wilfried: wünscht Korrespondenz über Verkehrs- und Betriebs-  
verhältnisse der Gegend um Neustettin (Ostpommern)

Henkler, Gerhard: neue Anschrift (21b) Bochum, Feldsieperstr. 116

Lutter, Heinrich: Klb Prb Rb Lok G Lit Ak Kat Vb Zch

Preiser, Hans: auch Fp

Spielhoff, Franz: Ak Bw Eisb G Klb Kat Lit Lok Prb Rb Strab Tw Vb Vm Zch

Der Jubiläums-Kalender: ( 1. Hälfte Mai)

6.5.1917 Inbetriebnahme der Wahner Straßenbahn

8.5.1912 Inbetriebnahme der Straßenbahn Diedenhofen

12.5.1902 Inbetriebnahme der Straßenbahn Marienbad

15.5.1897 Inbetriebnahme der Straßenbahn Ulm

Lichtbildertausch:

Boehm: gibt 300 verschiedene Vb strab 6 x 9 (die meisten deutschen Städte)  
käuflich zum Stückpreis von RM. 0,30 ab, Liste erscheint demnächst.

Wölper: teilt mit, dass die im S.B.Nr.24 angebotenen Vb der austral. Strom-  
linienlok Adelaide-Melbourne jetzt vergriffen sind.

Fahrplanwesen:

Biedenkopf: Gemäß US-Zonen-Kursbuch v.6.1.47 ist folgender merkwürdiger  
Personenzuglauf vorgesehen: Marburg (Lahn)-Korbach-Brilon W-  
Paderborn-Brackwede-Herford-Bünde-Osnabrück-Bentheim und zu-  
rück, vorerst verkehren die Züge nur zwischen Korbach und  
Bentheim. Ähnlich umständlich sind die durchlaufenden Züge  
Limburg-Kobl.-Ehrenbreitstein über Elz-Montabaur-Engers.

Lehmann: sucht Kursbuch (Rb.-K., Reichskursbuch oder Mitropa-Kursbuch)  
der Ausgaben 1937, 1938 oder 1939 (Sommer), gibt ab Scherls  
Strassenführer von Berlin 1914.

(FLZ 22.2.47) Ende des laufenden Fp-Abschnittes 4.5.1947, 0 Uhr, Inkraft-  
treten des Winterfp am 5.10.1947 (gemäß Beschluß der euro-  
päischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz).

Die Verkehrs-Lage:

a) Eisenbahnen: Seit 24.2.47 wieder Zugverkehr Wertheim-Miltenberg (416e) ab und bis Hasloch.

b) Straßenbahnen und Omnibusse :

Baden-Baden: Umstellung des gesamten innerstädtischen Strab-Verkehrs auf Obus geplant. (Stock/Bad. Tageblatt)

Berlin: Strab L.87 und 95 jetzt wieder durchgehender Betrieb (nach Wiederherstellung der Stubenrauchbrücke in Schöneweide) (Ende)

Bochum-Gelsenkirchen: Strab.-L.6 jetzt wieder ab Bochum Bf. nach Wanne.

Braunschweig: Strab-L.0 wieder zwischen Stadtpark und Theater (Matern)

Mainz: Wiederaufnahme des Omn.-Verkehrs nach Wiesbaden, alle 50 Min., Fahrzeit 40 Min. einschl. Zonengrenzen-Kontrollpausenthalt (Madenkopf)

Marburg: Strab jetzt wieder bis Südbahnhof (voll in Betrieb) (Diegel)

Moers: neue Omn. Linie der Linie Roßberg-Baerl, stündl. Verkehr (Mattheis)

München: 15 Privat-Omn. Linien als Zubringerlinien für die Strab in Betrieb. Strab. L 1 und 19 wieder über Kaufinger Str. - Tal (Lufsy)

Wuppertal: Strab-Linienänderungen. 3 Bf. Eiberfeld-Dönberg, 5 Bf. Eiberfeld - Grenze Jagdhaus, 7 Viehhof Arrenberg-Mattingen, 9 Viehhof Arrenberg - Essen-Werden, 10 Solingen-Uellendahl, 14 Cronenberg-Uellendahl, 19 Veit-Heiligenshaus (früher 25).

c) Schnellbahnen:

Berlin: Die S-Bahn-Strecke Ostkreuz - Erkner soll wieder aufgebaut und elektrifiziert werden (Gruhn), S-Bhf. Siemensstadt-Fürstenbrunn seit 15.4.47 geschlossen (Ende), Wiedereröffnung der Nord-Süd-S-Bahn (Strecke Stettiner Bf.-Friedrichstr.) Mitte Sommer zu erwarten (Gruhn)

ROM: Mit dem Weiterbau der im Jahre 1936 begonnenen Untergrundbahn ist angefangen worden (Matern)

d) Wasserverkehr:

Berlin: BVG-Dampferverkehr zwischen Stössensee und Wannsee wieder aufgenommen

Hamburg: seit 1.4.47 tägliche Schiffsverbindung nach Cuxhaven, außerdem zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel (Kr. Metz)

Rheinschiffahrt: Aufnahme eines regelmäßigen Dampferverkehrs zwischen Krefeld und Wiesbaden-Biebrich (ohne Halt in der französischen Zone)

In Regensburg wurden die 2-Rad-Motorschlepper "Kamkehr" und "Donau" zu Hotelschiffen mit insgesamt 40 Betten umgebaut.

In England liefen u.a. vom Stapel 2 neue Fährschiffe für den Kanalverkehr der Great Western Railroad "St. David" und "St. Patrick" je 3000 t als Ersatz für die Kriegsverluste gleichen Namens. (Schwaätke)

Wagenpark-Statistik:

Berlin: Zur Anfrage Stetza S.B. Nr.21, S.111

Der Strab-wagen 4794 war ein Neuaufbau eines alten 9-fenstigen Maximum-Wagens gleicher Nummer. Der neue Wagenkasten (1923) stammte von den Wagenbauwerken Berlin, dem Karosseriebau der ABAG, und hat die alten Drehgestelle übernommen. Später (1928) erhielt der Wagen die Nr. 5206 und ist 1930/31 als Ein-Richtungs-Tw mit druckluftbetätigten Falltüren umgebaut worden. 1932 wurde er bei einem Zusammenstoß mit der Feuerwehr so stark beschädigt, daß seine Wiederherstellung nicht mehr lohnte. (Bombe/von Linstow)

Bochum-Gelsenkirchen: 2 neue KSW-Bw (305 und 307) in Dienst gestellt.

Krefeld: KSW-Bw 11 neu in Betrieb genommen.

Fahrscheinwesen :

Salchow: Bei der Hamburger S-Bahn werden neue Zeitkarten nur gegen Vorlage und Abstempelung der alten ausgeben.

Mattheis: Düsseldorf (Rheinbahn) gibt jetzt wegen Münzenknappheit Fse-Hefte zu RM. 1,-- (für 5 Fahrten aus)  
"Duisburg" jetzt Umsteige-Fse mit stark verkleinertem Netzbild Werte zu 20, 30 und 40 weiss.

Stock: sucht Fse folgender Städte: Potsdam/Frankfurt-M/Offenbach/Karlsruhe/Augsburg/Hannover/Dresden/Bielefeld/Düsseldorf/Köln/Bremen/Kiel/Kassel/Giessen/Koblenz/Leipzig/Gera/Magdeburg/München/Ulm/Gladbach-Rheydt/Hamm/Aachen/Wilhelmshaven/Flensburg/Oldenburg/Hildesheim/Siegen/Mettmann/Idar-Oberstein/Trier/Mainz/Pirmasens/Eberswalde/Zwickau/Darmstadt/Würzburg/Bamberg.

## =====

Verkehrsmodelle:

Weisenburg: sucht Märklin-oder Modellbahn Spur 00

Trokay: sucht Lok Wg Schienen und Zubehör Märklin Spur 00 zu kaufen

Spielhoff: sucht Baumaterial, Zeichnungen usw. für Eisenbahnmodelle Maßstab 1 : 30 für Spur I Dampf- und Elektr. Typen, Fertigteile, Halbfertigteile, Bleche, Profile, Armaturen.

Wunram, H.: sucht Zubehörteile für Modellbau Spur I, Räder, Achsen, Kupplungen, 6 Volt Birnchen 3 Watt, Schienen elektr., gerade oder gebogen, Rechts- u. Linksweichen elektr., notfalls auch unelektr. für Uhrwerkbetrieb, ausserdem unelektr. Schienen in Spur 0 zu kaufen und erbittet Angebote.

## =====

Schrifttum:

Hollender, H.: sucht als Gegenstück zu Niederstrasser: "Leitfaden für den Dampflokotivdienst" einen entsprechenden Leitfaden für den Betrieb mit den Vollbahn-Elektrolokomotiven der Reichsbahn, dazu ein Lok-Verzeichnis der Ellok nach den Baureihen der Reichsbahn, bietet "Das Buch von der Eisenbahn" v. Hanns Günther oder "Vorsignal in Warnstellung" v. Gerhard Neubauer.

Stock: Gemäss Bericht der "Verkehrsrundschau" erfordert die Wiederherstellung der deutschen Strassenbahnen 1 Milliarde RM. und die Neubeschaffung von Omnibussen schätzungsweise 300 Millionen RM. Der deutsche Nahverkehr hat ungefähr 25 - 30% seines Fahrzeugbestandes verloren.

Gemäss "Neue Zeitung" wird bei der RBD Halle der Plan einer durchgehenden Eisenbahnverbindung von Moskau nach Halle in russischer Spurweite bearbeitet.

Gruhn: Die alte Eisenbahnerzeitung "Der Eisenbahnfachmann" soll demnächst wieder herausgegeben werden, Preis pro Heft RM. 0,50.

Trokay: sucht "Die Geheimnisse unserer Eisenbahn" (Schweizer Bundesbahn), ferner: Hefte über Schweizer Kraftwerke und Elektrifizierung der SBB und Pläne zum Oberbau der SBB, dieses Schrifttum wurde gestohlen.

Stock: Im Rhein-Echo" Düsseldorf erschien unter dem Titel "Neue Strassenbahnen und alte Steuern" ein interessanter Bericht über die heutigen Strassenbahnverhältnisse in Stockholm.

Töpelmann: sucht einen Lok-Kat der Sachs. Maschinenfabrik vorm. R. Hartmann Chemnitz

Stetza: gibt an Interessanten Zeitungsausschnitte in grosser Zahl über alle Verkehrsgebiete ab

Schickhardt: Aus "Schwäbisches Tageblatt" v. 11.4.47: "Der jetzt in Amerika lehende österreichische Komponist Krenek hat einen a-capella Chor komponiert, dessen Text nur aus den Namen der Eisenbahnstationen zwischen Albuquerque und Los Angeles besteht."

=====

"Die Pegasusbahn", ein Gedicht- und Liederbuch des Schienenverkehrs, ist als Lichtpause zu beziehen gegen Überweisung von RM. 2,- auf Postscheckkonto München 86212 oder Hannover 106763 oder Berlin 169880 Günther Magdeburg in Tiefenbach Nr. 12 bei Oberstdorf. Das in seiner Art erst- und einmalige Werk enthält 14 Gedichte unseres Sammlerfreundes Grünwald mit Angabe darauf anwendbarer bekannter Melodien, davon 7 in deutscher Sprache, die übrigen vorwiegend lateinisch und sämtlich mit deutscher Übertragung. Besonders beachtenswerte Erzeugnisse der Dichtkunst sind u.a. ein deutsches und ein lateinisches Verkehrsgedicht in kunstvoll verschränkten Schüttelreimen, eine die Namen aller möglichen Kleinbahnen in verblüffender Weise reimende "Hymne", eine Strassenbahn-Ode, die nach Versmaß und Ausdrucksweise ebensogut von Horaz sein könnte, und schliesslich ein aus nicht weniger als 3 Sprachen wundersam gemischtes und zusammenge-reimtes Loblied auf die Eisenbahn. Als Probe der teilweise äusserst sinnvoll aufgebauten Dichtungen wird hier die letzte Strophe des Gedichts "Schnellzugfahrt" (nach der Melodie: Der Mai ist gekommen) wiedergegeben:

"Uns halten die alten Gewalten nicht auf,  
Wir siegen im fliegenden wiegenden Lauf.  
Uns tragen die jagenden Wogen so weit:  
Getreue, euch freue aufs neue die Zeit!"

### Geschichtliches:

Grünwald: Der Obus in Greiz soll am 4.11.1946 in Betrieb genommen worden sein. Wer kann diese Nachricht bestätigen?

Tabbert: Wer kann über die Waldbahn Spiegelau-Mauth (Bayern) nähere Angaben machen (Zweck der Bahn, Art der Fahrzeuge usw.)?

Schickhardt: Im April 1945 wurde am normalspurigen Ausbau der Kleinbahn Hoya-Syke gearbeitet. Wurden diese Arbeiten nach Kriegsende fortgesetzt? Welche Teilstrecken dieser Bahn haben jetzt Normal- bzw. Meterspur?

Grünwald: Zur Meldung Ott, S.B. Nr.24 S. 130 und 133:

Landeseigene Bahnen: Meldungen in der Presse und im "Sammler-Brief" Nr.24 sind geeignet, über die Besitzverhältnisse norddeutscher Kleinbahnen einen falschen Eindruck hervorzurufen. Von den Privat- und Kleinbahnen aller Spuren gehört in einigen Ländern schon längst ein erheblicher Teil der Landes- (früher Provinzial-) Verwaltung, nämlich etwa die Hälfte in Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg, ein kleinerer Teil in Thüringen und fast alle Bahnen in Mecklenburg-Vorpommern, wo die angeblich als "letzte" verstaatlichte "Bäderbahn" überhaupt fast die einzige Privatbahn Mecklenburgs gewesen ist. Wenn in diesen Ländern also Bahnen sozialisiert werden, so liegt es sehr nahe, dass die bereits vorhandene Bahnverwaltung auch die neu hinzukommenden Betriebe übernimmt. Was demgegenüber die Meldung der "Neuen Zeitung" wert ist, ergibt sich schon aus dem Vermerk über das künftige Schicksal der Klein- und Privatbahnen in Sachsen: Wie jeder Fahrkartensammler weiss, gibt es in ganz Sachsen nur zwei derartige Bahnen in der Gegend von Görlitz, wegen derer sich die Neuerrichtung einer Staatlichen Verwaltung sicher nicht lohnt. Viel wassenswerter wäre es, Näheres über die künftigen Verhältnisse in Hessen zu erfahren, wo die Sozialisierung sämtlicher Schienenbahnen - auch der Strassenbahnen - in der Verfassung festgelegt ist, aber über die Art der Durchführung offenbar noch immer keine Klarheit besteht.

(DNZ 17.2.47) Die argentinische Regierung hat das britische Eisenbahnsystem in Argentinien für 150 Millionen Pfund Sterling (600 Millionen Dollar) rückwirkend ab 1. Juli 1946 gekauft. Alle Angestellten werden übernommen.

Lokwesen:  
=====:

Biedenkopf: Am 9.4. sah ich auf Bf. Friedberg (Hessen) einen Zug mit etwa 6-8 C-Tenderlok vermutl. amerikanischer Herkunft mit vierstelligen Ziffern (zB 1530 oder 5021) an beiden Seiten des Führerhauses aufgemalt, (fremdartige Zifferform) und auf runden oder elliptischen Schildchen an der Rauchkammer und am Kohlenbehälter hinten.

Nach einer Meldung in "Orion" Heft 1/1947 haben die SBB eine neue Leicht-schnellzuglok konstruiert, die bei hohen Geschwindigkeiten und tiefer Schwerpunktage relativ enge Kurven durchlaufen kann. Bei H grösser als 830 m erreicht sie eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/Std. Sie ist ausserdem fernsteuerbar.

Hartmann: Die Lokomotiven im Berliner Vorortverkehr.

Im und vor dem Kriege wurden die Züge der Strecken, die sich an die elektrischen S-Bahn-Strecken anschliessen, fast ausnahmslos von der Reihe 74 (früher preuß. T 12) befördert. Als nach dem Kriege die Braunkohlenfeuerung eingeführt wurde, änderte sich dies. Es gelangten fast überall Schlepptenderlok zur Verwendung. So wurden zB auf der Strecke Rangsdorf-Wünsdorf (Kr. Teltow), auf der nur 1 Pendelzug verkehrt, an verschiedenen Tagen folgende Lok beobachtet: 03 177, 17 1114, 23 001, 23 002, 38 ... Auf der Strecke Berlin-Zehlendorf-Büppel (2,5 km) verkehrt sogar ein Zug mit einer 03 10 Lok. Die Verwendung dieser Schlepptenderlok erklärt sich aus dem geringen Kohlenfassungsvermögen dieser Baureihe.

Preiser: Zur Meldung Biedenkopf "S.B." Nr. 23, S. 126: Zum Geschwindigkeitsrekord eines DDT möchte ich mitteilen, dass der Dt 560/563 Nürnberg-München in den Streckenabschnitten Donauwörth-Augsburg - München die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit 85 km/Std erreicht. Der Tw-Zug besteht aus einem 3teiligen Oberleitungs-Tw mit je einem Führerwagen an der Spitze und am Schluß.

Tabbert: Wer kann mir die Abmessungen (mögl. ausführlich) folgender Österreich. Lok mitteilen: Reihe 209 (DR 38 4104-4117), Reihe 29 (DR 77 201-265) ?

Maenner: Lokomotiven und Eisenbahnwagen aus Leichtmetall werden neuerdings in der UdSSR gebaut. Für den Wagentyp wird Duraluminium und eine Stahllegierung verwendet. Der Eisenbahnwagen ist 40% leichter als ein Wagen gewöhnlicher Bauart. Ein normaler D-Zug, bestehend aus den neuen Wagen, gezogen von der rahmenlosen Leichtmetalllok kann eine Geschwindigkeit von über 150 km/Std entwickeln. Im gleichen Institut wurde auch ein Fernautobus mit ferngekühltem Flugzeugmotor entwickelt. Dieser zweistöckige Bus besitzt einen E-Braum und einen Salon, fasst 50 Fahrgäste und erreicht eine Fahrgeschwindigkeit von 120 km/Std. (Neue Welt, Febr. 47)

Dufey: Eine Schweizer Firma liefert für USA eine 3-teilige Gasturbinenlok 3 Einheiten von je 2500 PS, die steif zusammengekoppelt 7500 PS liefern. Höchstgeschwindigkeit 120 km/Std. Das ganze Aggregat ist 60 m lang, Einseitgewicht von Lok und TENDERN über 500 t. Verfeuert wird Heizöl, Brennstoffverbrauch bei Vollast 360 l Öl je Stunde. Das Anlassen der Lok mit Hilfe eines Dieselgenerators dauert 5 Minuten.

Nach Zeitungsmeldung (Noevelles de France, März 1947) erhält Frankreich 140 Lok aus Canada. Die Transportschiffe befördern 40 Lok mit TENDERN auf einmal.

Kronawitter: Die nordamerik. Alco-Werke lieferten Ende 1946 die 80 Lok aus einer grösseren Auftragsserie für die BSM ab. Die Maschinen haben die Achsanordnung 1D-h2 und sind nach ihren ziemlich grossen Treibrad-Ø Mehrzweckelok für den höheren Geschwindigkeitsbereich. In ihrer äusseren Form sind sie eine Stilkreuzung zwischen der USA-Kriegslok 1D-Liberation und der neueren belgischen 1D-Flok. USA-Lokbaufirmen liefern für die FRG 100 Stück 1 E-h2-Glok, davon Baldwin und Alco je 40 Stück und Lima je 20. Der Gesamtauftrag soll auf 500 Stück erhöht werden. -

## Geschichtliches:

### Loßberger: Der erste "Obus" in Steglitz:

Nachdem um die Jahrhundertwende (um 1902 ?) von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Oberschöneweide der erste elektrische Oberleitungsomnibus auf der Linie Bf. Niederschöneweide-Johannisthal - Oberschöneweide in Betrieb genommen wurde - die Linie wurde später von den Berliner Ostbahnen betrieben und dann durch Strassenbahn ersetzt -, gab es erst im Jahre 1912 in Berlin wieder eine Obuslinie. Die Gemeinde Steglitz war diesmal so fortschrittlich, eine "gleislose Bahn" einzurichten. Im März 1912 begann man mit der Errichtung der Masten, mit der Anlage der Oberleitung, und vier Wochen später schon zogen sich die Drähte die 1,8 km lange vorgesehene Strecke entlang. Da die 3 Wagen, die den Verkehr übernehmen sollten, auch fertiggestellt waren, fand schon am 20. April 1912 die feierliche Eröffnung der Linie statt. Diese führte vom Bahnhof Steglitz über Klixstr., Bergstr., Bismarckstr. zum Knäusplatz. Die Wagen machten auf das Publikum einen überraschenden Eindruck. Der Eingang befand sich gleich neben dem Fahrersitz. Als Fahrgehd musste jeder Erwachsene 10 Pfg. entrichten, die ihn berechtigten, ein Kind unter 10 Jahren mitzunehmen, sonst mussten Kinder 5 Pfg. entrichten. Da es auf dem Obus keinen Schaffner gab, wurden Fahrscheine nicht ausgegeben. Das Fahrgehd wurde von den Fahrgästen in einen gläsernen Kasten eingeworfen, den der Fahrer kontrollierte. Die Lenkeinrichtung war die gleiche wie bei Automobilen. Der Antrieb erfolgte durch Radnabenmotoren in den Hinterrädern. Der Wagen wog 3000 kg und enthielt 20 Plätze. Die Stromzuführung erfolgte durch einen Kontaktwagen mit 4 Rollen, doch musste dieser Kontaktwagen, wenn 2 Wagen sich begegneten, durchgehend abgedreht werden. Zu diesem Zweck führen die beiden Wagen dicht nebeneinander und die Fahrer wechselten die Kontaktstüpsel aus.

Die Baukosten der Obuslinie betragen 105.000 RM. Beschäftigt wurden 1 Schlosser, der zugleich Fahrmeister war, 5 Fahrer und 1 Aushilfsarbeiter. Der Betriebsüberschuss betrug im Jahre rd. 5.100 RM. Am 1. August 1914 begann der erste Weltkrieg und das gesamte Personal wurde einberufen, so daß die Obuslinie eingestellt werden mußte. So zerbrach der erste Weltkrieg diesen aufblühenden Verkehrsbetrieb, den eine stetige Weiterentwicklung gesichert war.

Auch der zweite Weltkrieg zerstörte die am 2.5.1935 von der BVG errichtete Obuslinie 32 Breitenbachplatz - Bf. Steglitz-Marienfelde, die demnächst auf einem Teilabschnitt wieder eröffnet werden soll.--

### Die Strassenbahn als Retter aus Wassernot.

Bei der diesjährigen Frühjahr-Überschwemmung flüchteten sich ein Pastor und ein Kaufmann auf einen Strassenbahn-Oberleitungsast der Hannoverschen Außenlinie 21 (bei Pattensen), als sie beim Durchwaten des Hochwassers von einer Eisscholle bedroht wurden. Inzwischen steigerte sich die harmlose Überschwemmung zum tosenden Gebirgsbach, der nicht einmal mehr eine Rettung mittels eines Bootes erlaubte. Schließlich wurden die beiden dadurch gerettet, dass elf zusammengekuppelte Strassenbahnwagen mittels einer elektrischen Lokomotive unter dem Beistand einer in wischen in der Nähe versammelten zahlreichen Menschenmenge bis zu ihrem Zufluchtsort vorge-schoben worden waren.

-nw-

### Änderungen im Signalwesen.

Ab 1.VIII.1947 sollen die restlichen dreiflügeligen Hauptsignale (Hp3) durch zweiflügelige (Hp2) ersetzt werden. Zur Herabminderung der Unfallgefahr bei Verlöschen eines grünen Lichtes soll das Nachtsignal Hp2 (Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung) ein grünes und darunter ein gelbes Licht zeigen. Es ist geplant, später nur einflügelige Hauptsignale zu bauen und Hp2 durch Stellung des Flügels schräg-abwärts darzustellen.