

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

2. Jahrgang.

Essen, den 15. Juni 1947.

Nr. 31.

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

Unkostenbeitrag: vierteljährlich RM 2,--, Einzahlung in bar oder auf  
Postscheckkonto Essen 45754.

Neue Anschriften:

Kramer, Adolf, (13b) München-Nymphenburg, Kugelmüllerstr. 25 / VI  
Oxenfurt, Horst, (20b) Braunschweig, Karl Marx Str. 25/Strab Omn Tw Vb Lst  
Peters, Wolfgang, (20b) Braunschweig, Ernst Amme Str. 9 / Wst Fp  
Strab Obus Omn Tw Wisb ab Lok Vb Ak

Sauer, Manfred, (16) Wiesbaden, Herderstr. 5 / VI  
Tinne, Otto, (20b) Braunschweig, Hopfengarten 40 / Strab Tw Bw Omn  
Wst Vst Lst Fp Lit G Vb

Wittig, Horst, (20b) Braunschweig-Selverode, Gärtnerstr. 83 / Strab Tw Bw Ak Vb

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

Cadenbach, Hans: neue Anschrift (20b) Braunschweig, Steinbrecherstr. 23  
Metz, Karl Friedrich: neue Anschrift (24a) Cuxhaven, Emmastr. 13  
Söhngen, Fritz: neue Anschrift (22a) Lettowig (Ruhr), Hauptstr. 16 3/4  
Zintl, Robert: Vb Lok (Dampf) G

Der Jubiläums-Kalender: (2. Hälfte Juni)

- 28.6.1897 Eröffnung des elektr. Betriebes der Straßenbahn  
Charleston, S.C. (USA)
- 30.6.1937 Stilllegung der Straßenbahn Weimar

Die Verkehrs-Lage:

- a) Eisenbahnen: Kb-Kraftomn.-L. Offenbach(M) Hbf.-Seligstadt (Hessen)-Mainrlingen (Ersatz für unterbroch. Schienenverkehr) in Betr. genommen, 4 x tagl., je 1 x von und nach Frankf. (M) Hbf. (Krafft)  
Nach Wiederherstellung der Eisenbahnbrücke wurde der direkte Verkehr zwischen Berlin und Liebenwalde wieder aufgenommen. (Frick)
- b) Straßenbahnen und Omnibusse:  
Dresden: folgende Strab.-L. jetzt in Betrieb: 2(30), 4(30), 7(20), 8(20), 9(20), 11(20), 12(30), 13(30), 15(15), 16(20), 18(20), 19(30), 20(30), 22(30), 25(30), 26(15), 31(60), In Klammern = Wagenfolge (Stricker)  
Frankfurt-M.: Strab.-L. 1 Ginnheim-Hof.-Gutleutstr., L. 4 Sudfriedh.-Lokalbf.-Biegelhüttenplatz, L. 22 jetzt Schleifenfahrt über Schaumainkai (Krafft, Dr. Schulz)  
Hildesheim: zur Meldung S.B. 29, S. 180. Die Entfernung von 8 km bezieht sich auf die Gesamtstrecke Hbf.-Schützenwiese - Hildesheimer Wald. (Price)  
Homburg: Inbetriebnahme einer neuen Omn.-Verbindung über Königstein nach Wiesbaden (FRd)  
Kiel: Strab L. 9 über Alter Markt bis Hospitalstr. verlängert, Wiederinbetriebnahme der L. 2 zur Reventloubücke bevorstehend (Wr)  
Münster: Von der Deutschen Post sind folgende Omn.-Linien eingerichtet worden: nach Miltrup, Lüdinghausen, vom Kraftverkehr Westfalen nach Coesfeld, Laer-Schöppingen, von der Westf. Autobus-Ges. nach Greven-Saerbeck und Ostbevern. Private Omn.L. nach Boniburg, Burgsteinfurt, Beerlage (Müter)

## Die Verkehrs-Lage: (Fortsetzung)

=====

b) Strassenbahnen und Omnibusse:

Ulm: Die Inbetriebnahme der ersten Obuslinie ist jetzt erfolgt.  
(Schickhardt)

Celle: wegen Erneuerung einer durch Hochwasser beschädigten Strassenbrücke ruht zur Zeit der gesamte Strabverkehr (Price)

c) Schnellbahnen:

Berlin. Hochbahnhof Hollenhorfplatz wieder in Betrieb, demnächst auch Wiedereröffnung des Bf. Lockernbrücke.

d) Wasserverkehr:

Die Personen-Schiffahrt auf dem Main wurde durch die Reederei Flöttner-Haheimer, Frankfurt mit der "Lonengrin" aufgenommen. Zunächst vom Fahrort zum Osthafen u. zurück bis Golstein (Schleuse) (Krafft)

## =====

Lichtbildertausch:

Cadenbach: bietet Vb Strab Dortmund (neue Umbauten 1947 u. Werkswagen), sucht Vb Strab Stuttgart, München, Nürnberg, Frankfurt-M, Breslau.

Ott: sucht Vb Trossinger Eisenbahn, Müllheim-Badenweiler Eisenbahn, O.B.G., Rhein-Haardt-Bahn, Pforzheimer Kleinbahn, Pfälz. Oberlandbahn N.-L., Dürener Kreisbahn, Tausch gegen andere Vb oder Kauf.

## =====

Verkehrsmodelle:

Tabbert: wünscht mit Modellbauern über Selbstbau von Modell-Dampflokomotoren (Dampftrieb) in Verbindung zu treten.

Airchner, Heinrich: Die Serie Sammelblätter Frankfurt (M) (Nov. Verzeichnis Nr. 2) kann für Aufzahlung von RM 3,50 gegen eine Neubearbeitung mit wiederaufbauwagen (20 Blatt) getauscht werden, Einsendung des alten Satzes mit Beilage von RM 3,50 ist hierfür erforderlich.

## =====

Schrifttum:

"Verkehrskalender", 2 Blatt DIN A 4 (Lichtpause) über Gedenktage im Verkehr, Preis RM 1,50, zu beziehen durch Günther Magdeburg, (13b) Tiefenbach (Allgäu) ü/Oberstaorf. Postscheck München 86 212, Berlin 169 880 oder Hannover 106 763.

In der "Neuen Zeitung" (Berliner Ausgabe) v. 13.5.47 erschien ein Bericht "Eisenbahnen in der Ostzone" über interessante Einzelheiten des Abbaus.  
(Maenner)

Betr. Zeitungsausschnitte, zur Mitteilung im S.B.Nr. 28, S. 155:

Da eine grosse Zahl von Nachfragen nach Zeitungsausschnitten eingelaufen ist, werden, um möglichst viele Interessenten zu erfassen, demnächst einige Rundsendungen verschickt werden, so daß sich jeder Freund die ihm zusagenden Berichte heraussuchen und das nicht verwendete Material an den nächsten Interessenten weiterleiten kann.

Die Reihenfolge ist entsprechend der Folge der eingegangenen Wünsche festgesetzt worden.

STREZA

=====

Fahrscheinwesen:

Bonn: viele neue Behelfs-Fse in verschied. Ausführ. eingeführt (Boehm)

Dresden: neue Fk zu 11 Fahrten mit rotem B zu RM.1,-- für Erwerbsbeschränkte (Stricker)

Düsseldorf: neuer Doppel-Fs 20 Pf. 3,5 x 6,7 cm weiß, außerdem Fahren-Fs 10 Pf. 3,3 x 5,4 cm weiß (Boehm)

Halle: neuer Quittungsfs im Kleinformat, 3,9 x 3,9 cm. 0,15 RM. weiß

Halberstadt: Kleinfis jetzt auch für Kinder (ohne Preis), 3,6 x 6,0 cm Stadtwerke H., Strassenbahn, weiß (Maenner)

Haam: neu Kleinfis mit Netzbild, 3,5 x 5,6 cm, 20 weiß m/roter Zahl in verschied. Zifferformen (Stetza)

Kleve: neuer Fs im Kleinformat (ohne Netzbild), 2,1 x 5,2 cm, weiß 1-2 T und 3-4 T (Boehm)

Wagenpark-Statistik:

Essen: 2 neue KSW-Bw 360-361, Krefeld: desgl. 12-14.

Hannover: Die Bw 1047-1056 sind mit den BVG-Bw 1606-1615 identisch, die Wagen wurden umlackiert, bevor sie nach Berlin kamen.

Linz: Von den vorhandenen 13 Obus-Fahrzeugen sind 4 bestimmt italienischer Herkunft (Tatra)

Gießen und Hamburg sind als erste deutsche Städte bekannt, die eine Neunummerierung ihrer Fahrzeuge unter Berücksichtigung der Kriegsverluste vorgenommen haben.

Jentzsch: zur Meldung Bombe/v. Linstow, S.B. 28, S. 154:

Bei dem Wagen BVG 4794 (später 5206) handelt es sich um den ersten Tw mit Tonnendach und nach seinem Umbau um den 12. Einrichtungswagen Berlins. Allerdings wurde der Wagen im Jahre 1932, also nach seinem Umbau, am Bf. Zoo auf einer beidseitigen Kopfpunktlinie gesehen, was bei einem Einrichtungswagen kaum möglich sein könnte.

Fahrplanwesen:

Stens: sucht eine Landkarte der Schweiz im Maßstab 1 : 25.000, möglichst 1 : 10.000 und erbittet Angebote.

Geschichtliches :

mit dem U-Bahn-Bau in Leninrad wurde jetzt begonnen (Maenner)

Nach Wiederumbenennung der Stadt Wesermünde in Bremerhaven haben die Bahnhöfe die Bezeichnungen Bremerhaven-Wulsdorf, Bremerhaven Hbf und Bremerhaven-Lehe erhalten. (Hollender)

Grünwald: zur Mitteilung Meinke, S.B. 29, S. 164 :

Die Brölthaler Eisenbahn, nicht zu verwechseln mit der viel späteren Bröhlthalbahn auf der anderen Seite des Rheins, war ursprünglich Pferdebahn (20 km lang) und erhielt die Genehmigung zum Lokomotivbetrieb erst am 16.11.64. Heute beginnt sie in Beuel am Rhein und heißt "Rhein-Sieg-Eisenbahn". Auf Regelspur umgebaut ist ausser der Feldbahn auch die Westersteder Bahn. In Österreich wurde mit Schmalspur-Dampflokomotiven schon ab 1.5.1855 die Strecke Linz-Gmunden (Pferdebahn seit 1834/36) betrieben.

In der dritten Juli-Dekade soll in Köln eine Verkehrstagung, verbunden mit einer Verkehrsschau stattfinden, auf welcher sämtliche Verkehrsarten Berücksichtigung finden werden. (Stock)

Lokwesen:

Leizner:

Ein 50-jähriges Brückenjubiläum im Westen.

Schnellebig ist unsere Zeit und mit den Jahrzehnten werden technische Erfindungen zu gewohnten Selbstverständlichkeiten. Wenig über die Heimatbezirk hinaus erörtert und beachtet ist am 3.6.1947 das 50-jährige Jubiläum der Müngstener Eisenbahnbrücke im Zuge der Hauptbahn Düsseldorf-Hilden-Ohligs-Solingen-Remscheid vergangen. 2 Weltkriege hat dieser eiserne Prachtbau ein Meisterwerk deutscher Brückenbaukunst überstanden. Dass die Brücke den Wirren und Verwüstungen des ausgehenden letzten Krieges entkommen ist, verdanken wir glücklichen Zufällen und herzhaftem Zufassen, sonst hätten auch hier Sprengladungen ein technisches Werk zerstört, das in einer Länge von rd. 500 m in 107 m Fahrbahnhöhe das Tal der Wupper zwischen den Reichsbahnstationen Solingen-Schaberg und Remscheid-Güldenwerth überschreitet.

Zur Zeit ihrer Entstehung traf die Müngstener Brücke, nach ihrer Einweihung auch Kaiser-Wilhelm-Brücke genannt, auf leicht entflammte Menschen eines gerade beginnenden technischen Zeitalters. Aber auch heute noch lockt sie zu allen Jahreszeiten Scharen von Bewunderern an, die die natürlichen Schönheiten des bergischen Landes erwandern und ergriffen unter den Pfeilern einer wahrhaft gigantischen Schöpfung verweilen. Den nachhaltigsten Eindruck hinterlässt der Blick unter einem der Hauptpfeiler in das Eisengewirr der Verankerung des Bogens. Durch einen zweigleisigen Strang verbindet die Brücke die Schwesterstädte Solingen und Remscheid. Bevor sie stand, betrug die Strecke Solingen-Vohwinkel-Barmen-Remscheid 44 km. Durch den Brückenbau verminderte sich der Weg auf 8 km.

Am 3.6. 1897 also, mittags 12 Uhr, befuhr der erste festlich geschmückte Personenzug mit den Ehrengästen die fertiggestellte Brücke, befördert von einer bekranzten pr. S3-Lok. 30 Jahre später liefen die schwersten Personenzugtenderlok der Reichsbahn (Reihe 62, Pt. 37.20) mit Personenzügen Remscheid-Düsseldorf über die Brücke. 5 Lok dieser Gattung, 62 001-005, waren längere Zeit in Lennep, RBD Wuppertal stationiert, ehe sie nach Düsseldorf abgegeben wurden, da sie als 20-Tonner für die Brücke zu schwer waren. Heute sieht man hauptsächlich P8, T18, G81, G10 und Lok der Reihe 50 mit Zügen auf der Riesenbrücke, von deren Fahrbahn der Betrachter einen überwältigenden Ausblick auf die Landschaft des Wuppertals und den Kranz leider stark zerstörter Städte hat.

Schon in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden Forderungen auf den Bau der Brücke von vielen Interessenten laut. Der erste Bauentwurf stammte von dem Eberfelder Kreisbaurat Bormann. Nach vielen Vorarbeiten wurde Ende der 80er Jahre vom Landtage die Summe von 4,98 Millionen M. bewilligt, mit der auch der Weiterbau der Strecke Ohligs-Hilden bestritten werden sollte. Erbaut wurde die Brücke (man entschied sich für eine Bogenbrücke aus bestem Flußeisen) von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg mit einem Kostenaufwand von 2.600.000 M. Die Einzelteile wurden bis auf die Nietung im Werk selbst hergestellt und nach Solingen gebracht. 10.000 cbm Erde wurden für die Schaffung eines Werkplatzes bewegt, Anschlußgleise und 3 Seilbahnen mit eigenem Kraftwerk angelegt, 34 Mill.kg Eisen und Mörtel verwendet, 1893 eine Notbrücke begonnen, die Januar 1894 fertig wurde. Man brauchte 16000 kg Sprengmaterial und die Mauerarbeiten dauerten 5 Monate. Dann begann der Bau der eigentlichen Brücke, deren Bogen 180 m aussen- und 160 m Innenspannweite aufweist. Die Eisenkonstruktion der Brücke wurde von den beiden Bergen aus nach innen zusammengebaut; der Bau des Bogens ging in Freimontage vor sich mit Stützbandern. Allmählich wurden die Bogenenden aneinandergebracht, bis der Bogenschluß durch hydraulische Winden zusammenkam.

Im Archiv unseres Lok-Freundes Bellingrodt befindet sich eine Anzahl klassischer Aufnahmen der Brücke mit Zügen aller Art, die besser - als begeisterte Worte es vermögen - eine Beschreibung dieser einzigartigen Ingenieurschöpfung vermitteln.

## Metzteil: Untergrundbahnen Paris (Métro).

Das Pariser U-Bahn-Netz ist das dichteste aller Weltstädte. Es ist nach anderen Grundsätzen angelegt wie die Netze der meisten anderen U-Bahn-Systeme. Verkettungen von Linien gibt es nicht. Jede Strecke ist für sich geführt. Kreuzungen mit anderen Linien nur durch Unter- bzw. Überfahren. Lediglich 2 Linien weisen Gabelungen auf. Verbindungsgleise von Linie zu Linie an den Kreuzungspunkten werden nur zum Wagenaustausch benutzt. Die Bahnhöfe sind im Aussehen durchweg untereinander gleich. Die Gleise liegen in der Mitte und die Bahnsteige zu beiden Seiten der Gleise, sodass also für jede Richtung ein Bahnsteig vorhanden ist. Inselbahnsteige gibt es nur in vereinzelt Fällen, wo eben die Verhältnisse keine andere Anordnung zulassen. An der Station "Republique" z.B., an welcher 5 Linien kreuzen, die Strecken also nach 10 Richtungen ausstrahlen, sind auch 10 Bahnsteige vorhanden.

Die Umsteigebahnhöfe sind teilweise riesengross in ihrer Ausdehnung, haben zahlreiche Eingänge und ein Gewirr von Gängen. Das Zurechtfinden ist durch zahlreiche Orientierungsschilder und andere sinnreiche Vorrichtungen leicht gemacht. Oft sind grosse Entfernungen von dem umsteigenden Fahrgast zurückzulegen bis zum Bahnsteig seines Anschlusszuges. Die Anlage der Bahn ist durchweg als Unterpflasterbahn anzusprechen, d.h. die Strecken folgen den Strassenzügen; nur in einem Falle, unter dem Hügel "Montmartre" kann man von einer wahren Untergrundbahn sprechen mit grosser Tiefenlage. Bei Umsteigebahnhöfen allerdings sind die Strecken oft auch tief hinabgesenkt, um eben kreuzende Linien zu unterfahren. Bei grossen Höhenunterschieden werden mit Rolltreppe und Aufzügen den Reisenden beim Umsteigen bzw. zur Erreichung ihres Zuges entsprechende Erleichterungen verschafft. Teilweise sind die Aufzüge automatisch ohne jegliches Bedienungspersonal, indem sie durch den einfahrenden oder dem sich der Station nähernden Zug in Bewegung gesetzt werden wie folgt: Der Zug berührt einen elektrischen Kontakt, an dem betreffenden zum Bahnsteig führenden Aufzüge schliessen sich alsdann die Türen, nachdem vorher eine Warnung durch Lautsprecher (auch automatisch) ergangen ist (Attention, Attention, les portes seront fermées). Nun setzt sich der Aufzug in Bewegung und langt rechtzeitig zur Einfahrt des Zuges am Bahnsteig an. In ähnlicher Weise vollzieht sich die Rückfahrt des Aufzuges mit den aus dem Zug ausgestiegenen Reisenden. Bei Einfahrt eines Zuges in einen Bahnhof schliessen sich (ebenso automatisch) die zum Bahnsteig führenden Zugänge, sodass also beim Einsteigen in den Zug kein Gedränge entsteht und keine Verzögerungen entstehen durch im letzten Augenblick heraneilende Reisende.

Die Züge bestehen auf den Hauptstrecken aus 5 Wagen (lange 4achser) mit grossem Fassungsvermögen. Jeder Wagen hat 4, mindestens 3 breite Einstiegtüren. Der an der Spitze des Zuges laufende und der letzte Wagen sind Motorwagen. Das Schliessen der Türen des ganzen Zuges erfolgt durch Druckluft vom Zugbegleiterstand vom ersten Wagen aus. Erst nach erfolgter Schliessung aller Türen, kann der Zugbegleiter das Abfahrtszeichen durch Drücken eines Knopfes, welches ein akustisches Signal auslöst, an den Fahrer geben. Nach Ausfahrt oder schon während der Ausfahrt des Zuges aus dem Bahnhof öffnen sich die Zugänge zu den Bahnsteigen wiederum automatisch. Zu Zeiten des Spitzenverkehrs ist eine Zugfolge von 1 - 1 1/2 Minuten möglich. Kleinere Zügeinheiten sind 4, 3 u. 2 Wagen, jedoch bleibt die Stärke der Zügeinheiten auf den einzelnen Strecken bei allen Zügen zu allen Verkehrszeiten die Gleiche.

Bei den in die äusseren Bezirke führenden Linien, bei denen auf den Endstrecken ein schwächerer Verkehr ist als auf dem im Stadtimern liegenden Teil der Linie, erfolgt eine Anpassung der Verkehrsstärke dadurch, dass die Züge nicht alle bis zur Endstation durchgeführt werden, sondern an einem an der Peripherie der Innenstadt gelegenen Bahnhof kehrt machen.

Umhangierfahrten an den Endstationen sind nicht nötig, da ja an den beiden Enden der Züge jeweils Motorwagen laufen. Der am Schluss des Zuges laufende Motorwagen wird von dem Führerwagen ferngesteuert. Vielfach sind auch Umkehrschleifen an den Endbahnhöfen vorhanden. Der Tarif ist ein Einheitstarif. Man löst die Fahrkarte wie bei der Eisenbahn am Schalter und lässt dieselbe an der Sperre liegen. Man kann dann beliebig hin und her fahren und umsteigen. Erst beim Verlassen des Bahnhofs verliert die gelöste Fahrkarte ihre Gültigkeit. Es gibt eine 1. Klasse und eine 2. Klasse. Die Wagen der 1. Klasse sind rot, die der 2. Klasse grünblau lackiert. Bei 2 Linien haben die 1. Klasse Wagen einen hellgelben (creme) Anstrich. Diese letztgenannten 2 Linien befanden sich früher im Besitz einer anderen Gesellschaft (Nord-Süd-Bahn). Später kamen jedoch alle Linien unter einen Hut. Die Bauart der Wagen, die Anlage der Strecken usw. der Nord-Süd-Linien weicht etwas von denen der anderen ab.

Ausser den genannten 14 Stadtlinien betreibt die U-Bahn-Gesellschaft 2 Vorortstrecken. Die Stromzuführung dieser Vorortlinien erfolgt durch Oberleitung im Gegensatz zum Stadtnetz durch Stromschiene. Es verkehren auf jeder Station haltende Züge und direkte Züge (Schnellzüge). Die Bahn führt durch ein dichtbesiedeltes Vorortgebiet hindurch in eine ausgesprochene Ausflugsgegend, sodass insbesondere an Sonn- u. Festtagen ein sehr starker Verkehr herrscht.

Die Geschwindigkeit der Bahn ist sehr gross und moderne geräumige Fahrzeuge (Zwei- und Vierwagen-Züge) vermitteln bei dichter Zugfolge den Verkehr. Alle Wagen sind Motorwagen und werden vom Führerwagen zentralgesteuert. Im Gegensatz zu den Stadtstrecken ist bei der Vorortbahn Linksverkehr. Ein Streckenteil der einen Vorortlinie ist im Besitz der französischen Eisenbahn-Gesellschaft (SNCF), wird jedoch von der U-Bahn-Gesellschaft verwaltet und im Gemeinschaftsverkehr betrieben.

Der wesentliche Unterschied zwischen Pariser- und Berliner U-Bahn liegt in folgenden Punkten:

Getrennte Linienführung in Paris im Gegensatz zu zahlreichen Verkettungen der Strecken in Berlin.

Bahnsteige in Paris als Seitenbahnsteige, in Berlin vorwiegend als Inselbahnsteige ausgebildet.

Die Pariser Bahn liegt im Normal tiefer als die Berliner. Pariser Bahnhöfe und Tunnels daher mit gewölbter Decke, im Gegensatz zu Berlin mit horizontaler Abdeckung. (Ausnahme i. Berl. Bahnhof "Inselbrücke").

Kreuzungen in Paris über oder untereinander, in Berlin vielfach Nebeneinanderführung im Richtungsverkehr.

In Paris auf einer Linie gleiche Zugeinheiten, in Berlin Verkehr von Normal- und Kurzzügen auf einer Strecke.

Die Pariser Bahn auf fast allen Linien unterirdisch geführt, dagegen in Berlin ein grosser Teil auf Viadukten und als Einschnittbahn.

=====