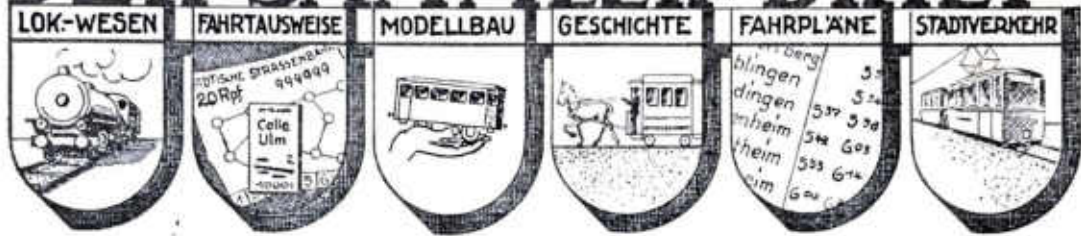


DER SAMMLER-BRIEF



Amateur-Zeitschrift für Freunde des Verkehrswesens,
herausgegeben von Günter Steja, (22a) Essen (Ruhr) Henricstraße 71

Unkostenbeitrag: vierteljährlich DM 3,- (Einzelnummer: DM 1,-), Einzahlung im Voraus
in bar oder auf Postscheckkonto Essen 45754. Anzeigen: Bitte Preisliste anfordern.

10. Jahrgang

NOVEMBER 1955

Nr. 132

Abschied in Frankfurt

Obwohl am Abend des 1. Oktober 1955 dichter Nebel in den Strassen von Frankfurt lag, hatte sich eine unübersehbare Menschenmenge am Lokalbahnhof im Stadtteil Sachsenhausen versammelt, um die letzte Fahrt der alten Lokalbahn mitzerleben. Ja, sie hat

keine nennenswerten Einbussen, und nach dem zweiten Weltkrieg, als aller Verkehr lahmgelegt war, erhob sich die alte Lokalbahn als erste wieder aus den Trümmern. Erst der moderne Schnellomnibusverkehr, der in wenigen Minuten die Zentren der beiden



Sonderkarte für die letzte Reise mit dem
„Appelwein-Express“

wirklich ein hohes Alter erreicht, diese Bahn, die beim Publikum ebenso beliebt war, wie die ehemalige Waldbahn.

107 Jahre hat die Lokalbahn dem Verkehr zwischen den beiden Nachbarstädten gedient. Als sie im Jahre 1848 eröffnet wurde, endete sie noch nicht am Lokalbahnhof in Sachsenhausen, sondern fuhr weiter über die Textorstrasse bis zum Hippodrom, mit Anschluss an die Main-Neckar-Bahn, die damals noch die Wilhelmsbrücke (heutige Friedensbrücke) benutzte. Erst der Einmarsch der Preussen im Jahre 1866 und damit das Ende der freien Reichsstadt Frankfurt setzte der Weiterentwicklung der Lokalbahn Grenzen. Aber selbst mit der Eröffnung der elektrischen Strassenbahn nach Offenbach erlitt die Lokalbahn

Nachbarstädte miteinander verbindet, stellte die Rentabilität der Lokalbahn ernstlich in Frage, so dass sich die Deutsche Bundesbahn nunmehr zur Stilllegung entschliessen musste.

Zum Abschied war noch einmal zur Erinnerung an alte Tage ein Dampfzug mit drei Wagen eingesetzt. Vorn auf der Maschine standen Lokführer und Heizer mit Zylinder und angeklebten Vollbärten. Unter dem Geleit zahlloser Menschen setzte sich gegen 23 Uhr der überfüllte Zug mit Gesang und Musik zur letzten, kostenlosen Fahrt in Bewegung und verschwand alsbald fauchend im abendlichen Nebel. Die Zurückbleibenden standen noch lange sinnend im dichten Abendnebel, in dem soeben eine Epoche Frankfurter Stadtgeschichte verschwunden war. Steinberger

Betr.: Mitteilungen für den SAMMLER-BRIEF

Während der letzten Zeit häufen sich leider die Fälle wieder, dass für den SB bestimmte Meldungen, Anfragen usw. in den Brieftext der allgemeinen Korrespondenz mit mir geflochten werden, wodurch meine Arbeit erschwert wird. Es besteht dann die Gefahr, dass entweder der Brief unbeantwortet bleibt oder die SB-Meldung bei Beantwortung des Briefes vergessen wird.

Ich möchte daher erneut die Bitte aussprechen, diese Mitteilungen doch **gesondert** auf

einem Zettel mitzuschicken. Auch bitte ich, nach Möglichkeit **nicht** die Rückseite von Geldüberweisungsabschnitten für SB-Meldungen zu benutzen.

Es wird keinesfalls verkannt, dass die eingestreuten und im Text miterwähnten Meldungen gut gemeint sind, aber eine Vereinfachung und bessere Übersichtlichkeit meiner Arbeit bedeutet es, wenn die SB-Notizen bei Posteingang sofort abgesondert werden können.

Besten Dank im voraus!

Stetza

Foto-Rundsendung Köln/Bonn 1955

Nachdem sich erfreulicherweise die bereits verloren geglaubte Foto-Rundsendung Hannover angefundenes hat und wieder in Umlauf gesetzt werden konnte, erscheint es ratsam, eine Rundsendung der diesjährigen Aufnahmen von der Jahrestagung zu starten, zumal von vielen Seiten bereits danach gefragt worden ist.

Um aber von vornherein solche Pannen auszuschließen, die leider mehrfach eingetreten sind und die bei den Teilnehmern verständlicherweise das Vertrauen erschüttert haben, wird eine Vorkehrung getroffen, die mich als Absender jederzeit über den „Standort“ der Foto-Rundsendung unterrichtet. Diese Gewähr wird dadurch gegeben, dass jeder an der Rundsendung Beteiligte sofort nach Erhalt an mich eine Postkarte mit dieser „Standort“-

Meldung abschickt. Das ist für jeden eine Aufwendung von 12 Pf, aber dadurch dürfte eine ausreichende Sicherheit erreicht sein.

Teilnehmer, die mit dieser Regelung einverstanden sind und ihre Fotos für die Rundsendung zur Verfügung stellen möchten, werden gebeten, die Bilder so schnell wie möglich an mich abzuschicken, und zwar mit den üblichen Angaben über Preis usw. Stetza

JUBILÄUMS-KALENDER

(Monat November)

3. 1940 **Stillegung** Strab und Inbetriebnahme Obus Eberswalde
4. 1890 Dampfstrab Saartal
5. 1940 **Stillegung** Salzburger Stadtbahn
6. 1950 Obus Köln
19. 1905 ABOAG Berlin
22. 1895 Strab Elbing

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen

Mit Beginn des neuen Winterfahrplanes stellte die DB den Personenverkehr auf folgenden Strecken ein: **Weilmünster—Laubuschbach** (5,2 km), **Meinerzhagen—Krummenerl** (zum zweiten Male), Schmalspurbahn **Ludwigshafen—Mundenheim—Meckenheim, Kipfenberg—Beilngries** (16,9 km). Ebenfalls wurde der Personenzugverkehr auf der Strecke der Klb **Bremen Neustadt—Thedinghausen** eingestellt. Der Tw 2 dieser Bahn verkehrt schon seit längerer Zeit bei der Butzbach—Licher Eisenbahn. Am 1. 12. 55 wird auch das Reststück **Falkenberg—Tarmstedt Ost** des Jan Reiners stillgelegt. Z. Z. befinden sich noch die Tw 1—4, die Lok Nr. YKG 11 und einige wenige Personen- und Güterwagen bei der Bahn.

Bei der Euskirchener Kreisbahn wird nur noch die Strecke Euskirchen—Mülheim—Wichterich betrieben, die Strecke Kommern—Mülheim—Wichterich—Liblar wurde für den Personenverkehr stillgelegt.

Die Strecke **Horbach—Langensfeld** der Freigerichter Klb wird abgebrochen. Die Strecke **Gelnhausen—Horbach** wird noch als Privat-Anschlussgleis benutzt.

Die Kreis Altenaer Eisenbahn stellte den Verkehr auf der Strecke **Lüdenscheid—Werdohl** ein. Nur das Reststück Lüdenscheid—Augustenthal wird noch von Güterzügen befahren. Zimmer

Bei den **Belgischen Staatsbahnen (SNCB)** sind jetzt die Strecken Brüssel—Ostende, Brügge—Blankenberge und Antwerpen—Brüssel—Charleroi elektrifiziert. Im Ausbau auf elektrischen Betrieb befinden sich Brüssel—Lüttich und Brüssel—Namur—Arlon. Todt

b) Strassenbahnen und Omnibusse

Berlin: Neue Strab.-L. 11 (BVG-Ost) seit 1. 10. 1955: Oranienburger Tor—Stettiner Bf.—Rosenthaler Platz—Alexanderplatz—Jannowitzbrücke—Köpenicker Str. Omn.-L. 26/I Schmöckwitz—Rauchfangswerder und 26/II Schmöckwitz—Wernsdorf (bereits Ostzone) seit Ende Mai in Betrieb. L. 26/II seit 20. 6. 55 jedoch in das Stadtgebiet Berlin zurückgezogen, also Schmöckwitz—Schmöckwitzwerder Nord.

Seit 3. 10. Omn.-L. 12 (BVG-West) in Frohnau bis Hainbuchenstraße verlängert, neue Omn.-L. 52 (Ein-Mann-Betrieb) Alt-Marienfelde—Alt-Buckow—Johannisthaler Chaussee—Rudow Kanalstraße/E. Mimosenweg.

Kramer/BVA

Duisburg: Strab.-L. 9 nach erfolgter Umspurung auf Normalspur bis Walsum Vierlinden verlängert, dafür Meterspur-L. 14 nur noch zwischen Vierlinden und Hiesfeld, Strab.-L. 17 eingestellt. Strab.-L. 8 und D jetzt Schleifenfahrt über Friedrich-Wilhelm-Str. zum Hbf., unterirdische Strab.-Strecke am Hbf. wurde abgebrochen, da das Gelände für die z. Z. im Bau befindliche Nord-Süd-Autostraße benötigt wird.

Stetza

Graz: Strab.-L. 12 eingestellt, L. 4 jetzt Andritz—Schlossbergbahn. L. 5 eingestellt, dafür 5E Jakominiplatz—Puchstr. und 45 Eggenberg—Liebenau, zwischen Schlossbergbahn und Jakominiplatz Omn.-Ersatzverkehr (Änderungen sind durch Bauarbeiten bedingt und werden zu gegebener Zeit wieder aufgehoben).

Bamer/SV

Kassel: Strab.-L. 11 nur noch zwischen Holländ. Str. und Bf. Wilhelmshöhe, L. 3 über Neubaustrecke Koboldstr. bis Ihringshäuser Str., verlängert, L. 7 von Niederzwehren bis Mattenberg verlängert.

Heidt

Mülheim-Ruhr: Neue Strab.-L. 12 Grenze Borbeck—Dümpten und L. 14 Saarn Alte Str.—Sültenfuss.

Stetza

München: Strab.-L. 9 bis Bogenhausen Herkomerpl. verlängert, L. 30 jetzt Romanplatz—Steinhausen, L. 29 während der HVZ bis Pasing. Neue HVZ-Linien: 14 Westfriedhof—Hbf.—Karlsplatz—Max-Weber-Platz, 28 Kurfürstenpl.—Karlspl.—Isartalb. 29 E Ramersdorf—Karlspl.—Hbf.—Willibaldpl., 39 Steinhausen—Karlspl.—Hbf.—Willibaldpl., Omn.-L. 09 Hönigschmidplatz—Fürstenriederstr.—Langbehnstr.—Westendstr.

P. Wagner

M.-Gladbach: Strab.-L. 3 nur noch zwischen Eicken und Beltinghoven, Reststück auf Omn. umgestellt, und zwar: L. 13 Hbf.—Waldniel, L. 23 Hbf.—Hauptquartier.

Stetza

Oldenburg: Es wurden Liniennummern eingeführt, und zwar: ab Markt: 1 nach Nadorst, 2 nach Kreyenbrück, 3 nach Flughafen—Leuchtenburger Str., 3A nach Dietrichsfeld, 4 nach

Haarentor, 5 nach Tweelbäke, 6 nach Eversten, 7 nach Donnerschwee, 8 nach Ziegelhof, 9 zum Bahnhof, 10 nach Wehnen, 11 nach Herrenweg, 12 nach Hundsmühlen, 16 nach Blankenburg, 17 nach Thomasburg, ferner: 13 Nadorst—Etzhorn, 14 Nadorst—Ofenerdiek, 15 Kreyenbrück—Sandkrug u. 18 Kreyenbrück—Krusenbusch.

Standau

SNCV (Belgien): zur Meldung SB 129, S. 999: Bei meinem kürzlich erfolgten Besuch in Ostende stellte ich fest, daß doch noch drei Strab.-Linien in Betrieb sind, und zwar: 3 Marie-José-Plaats—Vuurtoeren, 4 M.-J.-Pl.—Slijkens und 8 M.-J.-Pl.—Vismijn.

Todt

c) Schnellbahnen

Lissabon: Für die in Bau befindliche U-Bahn sind drei Bauabschnitte vorgesehen: I. 6,9 km, Restauradores—Entre Campo mit Abzweiglinie Rotunda—Sete Rios, II. 12,4 km Restauradores—Avenida de Roma, der anschließend gebaut werden soll, und III. 22 km nach Madre de Deus und Alcatara, dessen genaue Linienführung noch nicht festliegt. Kalkofen

e) Das Liniennetz

heute **Lemberg** (1000 mm)

(Stand Dezember 1943 gemäss direkter Mitteilung der Städt. Strab. Lemberg)

Strab:

- 1 Hbf.—Fürstenstr.—Ring—Oststr.
- 2 Hbf.—Wiener Str.—Ring—Snopkow.
- 3 Bf. Klepavow—Ring—Oststr.



- 4 Thomasstr.—Ring—Schlossberg.
- 5 Elisabethkirche—Wiener Str.—Ring.
- 6 Schlachthof—Ring
- 7 Germanenstr.—Ring—Grüne Str.—Breite Strasse—Oststr. (Rückweg üb. Bernhardpl.).
- 8 Elisabethkirche—Wiener Str.—Ring—Oststrasse—Breite Str. (Rückw. üb. Grüne Str.).
- 9 Hbf.—Staufenstr.—Herbertstr.—Fichtenstrasse—Ring.
- 10 Leuthenstr.—Ring—Sommersteinstr.

Betriebszeit: 4.20 bis 23.00 Uhr, nach 23.00 Uhr Extrawagen ab Hbf. ins Stadtinnere.

Hellmann / Backenköhler

FAHRSCHEINWESEN

Hof: Vor einiger Zeit wurden Netzbild-Fse ausgegeben, die insofern eine Kuriosität darstellen, als bei einem Format von 9,6×6,4 cm die Teilstreckenbezeichnungen in so winzig kleiner Schrift eingedruckt sind, daß sie mit bloßem Auge kaum erkannt werden können. Dabei ist das Liniennetz bekanntlich nicht sehr umfangreich. Inzwischen sind diese Fse durch neue Netzbild-Fse mit bedeutend größerer Beschriftung abgelöst worden.

Hellmann

Karlsruhe: Im Gemeinschaftstarif Städt. Strab./Albtalbahnhof wurden neue Fse ausgegeben, und zwar: 1. neutraler Strab-Fs Karlsruhe, weiß, ohne Preisaufdruck mit Karlsruher Netzbild und blauem Überdruck BA, 2. Gemeinschaftsfahrschein mit dickgedruckter Strecke Hbf.—Ettingen, gleiches Format, weiss, ohne Preisaufdruck. Kampfhenkel

Köln: Der Erw.-Fs zu 25, für 3 T innerhalb der Stadt ist jetzt gültig werktags von 9—24 und sonntags von 4—24 Uhr (bisher tägl. nur von 9—16 Uhr). E. Schmidt

WAGENPARK-STATISTIK

Wagenpark-Geschichte Duisburg

(Fortsetzung)

Berlin, zur Meldung SB 123, S. 952: Die an die Oberlandbahn Halle abgegebenen HAWA-Bw sind: 1327, 1350, 1358, 1359 und 1377.

Bielefeld: Neu vierachs. Grossraum-Bw 401—402. Stock Stetza/Stock

Halle: Oberlandbahn-Tw 603 (ex Merseburg 60) wurde Arbeitswagen. Stock

Hamburg: Neu Gelenk-Tw 3252—3256. HVA

Krefeld: Neu vierachs. Grossraum-Tw 405—406. Stock Stetza

Leipzig: Bw 121, 132, 133, 154 und 158 = a, Tw 939 an die DR zur späteren Verwendung als ET auf der Oberweissbacher Flachbahn abgegeben. Tw 980, 990 und Arbeits-Tw 5037 = a. Stock

Linz: Zur Zeit werden neue Tw 51—55 bei Gräf gebaut. Bamer/SV

Mannheim-Ludwigshafen: Neu zweiachs. Bw 704—709 (Rastatt). Irschlinger

Potsdam: Neu LOWA-Bw 94—95. Stock

Reutlingen, zur Wagenpark-Geschichte, SB 129, S. 1000/1001 (Alt): Die Angabe, dass ein Bw aus Hohenstein-Ernstthal stammt, kann nicht stimmen, da dort heute noch sämtliche Bw 21—29 vorhanden sind. Demnach müsste der Bw 14 woanders herkommen. Schreiner

Schöneiche-Kalkberge: Neu LOWA-Bw 23 (Gotha). Stock

Zittau, zur Meldung, SB, 130, S. 1010: Der Tw 10, der in Dresden die Nummer 3521 erhalten hatte, wurde im Jahre 1953 wieder zum Personenwagen zurückgebaut und erhielt die Nummer 510. Schreiner

Zwickau: Neu LOWA-Tw 83 (Gotha), ferner Wiederaufbau Tw 72 (LOWA-Typ) auf altem Fahrgestell. Stock

Tw	Bj.	Anmerkungen
156—175	Bj. 1925	davon 158, 160, 165, 166, 170, 172 u. 174 = KV, Rest vorh.
176—177	Bj. 1926	(6-Achser) = 76—77 (II), vorh.
178—187	Bj. 1927	davon 179, 183, 184, 185 = KV, Rest vorhanden.
188—192	Bj. 1928	dav. 189 u. 192 = KV, Rest vorh.
193—202	Bj. 1929	dav. 194, 201, 202 = KV, Rest vorh.
1—10	Bj. 1899	ex Düss. Duisb. Klb 1—10, dav. 1—4, 7 u. 9 = a, 5 = KV, 11 = Arb.-Wg. = a, 6, 8 u. 10 noch vorh.
12—16	Bj. 1926	ex Düss. Duisb. Klb 12—16, noch vorh.
23—30	Bj. 1914/16	ex Düss. Duisb. Klb 23—30, dav. 23, 24, 26, 27 u. 30 = KV, Rest noch vorh.
31—35	Bj. 1944	KSW = 203—207, noch vorh.
u. 208	Bj. 1946	KSW
209—213	Bj. 1949	Aufbau-Tw
214—217	Bj. 1950	Aufbau-Tw
229—230	Bj. 1952	vierachs. GRT
231—232	Bj. 1954	vierachs. GRT
90—97 (II)	Bj. 1927/28	ex Trier 33, 32, 31, 30, 27, 28, 29, 26.
433—438	Bj. 1948	Aufbau-Tw ex Meterspur
439—440	Bj. 1950	Aufbau-Tw ex Dreiachscher, Meterspur.
441—442	Bj. 1951	Aufbau-Tw ex Meterspur.

(Fortsetzung folgt)

GESCHICHTLICHES

Stock: Wer besitzt Unterlagen über die geschichtliche Entwicklung der **Bad Eilsener Kleinbahn** und besonders über die Herkunft der alten Abteil-Triebwagen?

Schreiner, zum Jubiläums-Kalender, SB 128, S. 990: Die Strab Warnemünde wurde bereits am 1. 10. 1907 eröffnet. (Anm.: Im HOV ist als Datum der Betriebseröffnung der 1. 7. 1910 angegeben. Liegt hier eine Zahlenverdrehung vor? Stetza.)

Todt, zum Aufsatz „Ein Besuch bei der Gartetalbahn“, SB 130, S. 1012: Es ist die Einführung des Rollbockverkehrs geplant, hierdurch würden jedoch einige Gleisverlegungen erforderlich. Statt des fahrplanmässig vorgesehenen VT fährt ein Strassenomnibus, wenn der VT zum Güterzug- oder Rangierdienst benötigt wird (eigene Beobachtung). Dampflok sind nur zu Saisonzeiten in-Betrieb. Nach Angaben des Fahrpersonals soll die im Freien neben dem Schuppen abgestellte Lok wieder hergerichtet werden, ferner soll ein VT alt gekauft werden.

Bamer: Wer kann Angaben über Fahrzeugtypen und -bestand folgender Strab machen: Brunn, Budapest, Iglau, Mähr.-Ostrau, Lemberg, Kischinew, Bordeaux, Dampftramway

Royan sowie der Lokalbahn Budapest Hely erdekü Vasut und Dolomitenbahn (Cortina d'Ampezzo)? Fahrzeugstatistiken sowie Fotos dieser Bahnen sind erwünscht.

Oesterle, zu den Meldungen Fruth, SB 104, S. 802 und eigener Meldung, SB 111, S. 853: Leider haben sich einige Unrichtigkeiten eingeschlichen:

1. **Bottwartalbahn** — Für den Personenverkehr stehen mindestens 41 Personenwagen zur Verfügung. Die KCi sind normal 8,43 m lang (32 Sitzplätze, Zweiachser); daneben laufen auch einige 11,0 m lange Zweiachser für 48 Personen. Dazu kommen 3 KPw Post und ca. 6 Güterwagen. Eine Lok ist in Beilstein kalt abgestellt.

2. **Zabergäubahn** — 2 Lok 99 704 und 99 716 (Aug. 1955), Lok 99 638 B'N4v alte Württ. Tssd in Güglingen (Lokstation) abgestellt „Zur Verf. BZA Minden“. Wagenpark: 19 KCi, 3 KPwPosti, 4 gedeckte dreiachsige Güterwagen und 2 desgl. offene. Die 99 704 war 1950 in Ochsenhausen, jetzt ist sie in Lauffen. Wer weiss, wo die 701 hingekommen ist?

3. Wer kann Angaben über Lok und Wagenpark der Oberschwäbischen Bahnen machen? Erwünscht sind Nummern von Lok und Wagen. Angaben der Heilbronner und Laufener Nummern auf Wunsch.

SCHRIFTTUM

Der **Carl Röhrig Verlag**, Darmstadt, hat wiederum zwei neue, interessante Bücher herausgebracht, die jedem Verkehrsfreund empfohlen werden können:

10 Jahre Wiederaufbau bei der Deutschen Bundesbahn, herausgegeben vom Pressedienst der Hauptverwaltung der DB, 178 S. Text, DIN A 4, 21 ganzseitige Bildtafeln, kartoniert DM 9,40. Das Buch ist ein Dokumentarwerk, das in Worten, Zahlen und Bildern festhält, was beim Wiederaufbau der DB seit 1945 geleistet worden ist. Das Werk gliedert sich in zahlreiche Einzelabhandlungen, die eine jede für sich eine vorzügliche „Geschichtsquelle“ für den am Eisenbahnbetrieb interessierten Leser darstellt.

Bahnhof Russkinaja meldet sich nicht ... von Heinrich Eisen, 480 S., in Ganzleinen, DM 13,80. Ein Eisenbahnerroman, der in fesselnder Weise vom Fronteinsatz der Eisenbahner im letzten Kriege berichtet. Jeder Eisenbahnfreund sollte dieses Buch lesen und einmal die unglaublichen Leistungen der Männer im blauen und grauen Rock nach-erleben.

Bei Bestellungen der vorstehenden Bücher bitte auf diese Empfehlungen Bezug nehmen.
Stetza

Die Welt, Hamburg (14. 10. 55): „In der Innenstadt geht man jetzt am besten zu Fuss“, zeitgemässer Bericht über die zunehmenden Verkehrsschwierigkeiten in Hamburg.

Standau

Westfälische Zeitung, Bielefeld (15. 10. 55): „Als der Dampfbus noch modern war“, Bildaufsatz anlässlich des dreissigjährigen Bestehens des Omnibusbetriebes in Bielefeld, sowie „Liniennetz in tausend Nöten“, Stellungnahme zum Winterfahrplan der Verkehrsbetriebe.

Stock

Landshuter Zeitung (21. 10. 55): „Liebes Bockerl — ade!“, Aufsatz (m. Abb.) über die Umstellung auf Schienenbusbetrieb auf der Strecke Rottenburg-Landshut.

Rohne

Heilbronner Stimme (17. 8. 55): „Lustige Taufe der Waldheim-Berta“, launiger Bildbericht über die Aufstellung eines ausrangierten Strabwagens in einem Heilbronner Kinderheim, desgl. (13. 8. 55) „Fröhliche Strassenbahnfahrten im Wald“, ähnlicher Bericht über die Aufstellung eines anderen Wagens auf dem Gaffenberg.

Meisenburg

Offenbach-Post (28. 9. 55): „Lokalbahn fährt die letzten drei Tage kostenlos“, Abschiedsbericht über die stillgelegte Frankfurter Lokalbahn. **Stock**

Wiesbadener Tageblatt (8./9. 10. 55): „Vom

feurigen Elias bis zum rasenden Roland“, ausführlicher Bildaufsatz über die Entwicklung des Reisezugverkehrs aus Anlass der Europäischen Fahrplankonferenz in Wiesbaden.

Scheyrer

LOKWESEN

Dillmann: Das BW München Hbf. erhielt E 44 009, 010, 012 und 019. Davon sind 009 und 012 mit Kommandogerät für indirekte Steuerung für Wendezugbetrieb ausgerüstet. Die 1952 für den Erstlingsbetrieb mit Wendezügen nach Dachau in Betrieb genommenen, rot gestrichlenen ehem. preuss. Abteilwagen werden jetzt durch Wendezugarnituren aus C3ygcB-Wagen ersetzt. Die bisherigen Steuerwagen (ESG 01+03) werden weiter verwendet. Lt. „Bundesbahn“ sind zur Beförderung der Personenzüge und Nahgüterzüge auf der neuelektrifizierten Strecke Ehingen—Kirchen—Freiburg/BrsG. 4 Stück E 44 eingesetzt. Um welche Betr.-Nrn. handelt es sich dabei und wo sind sie beheimatet?

Wyrsh, zum Lok-Porträt Nr. 13, SB 129, S. 1004: Ae 6/8 201/204 1939 Vmax erhöht auf 90 km/h (durch Umbau), laufen mit den Ae 6/8 205/208 im gleichen Plan, der allerdings seit der Vermehrung der Ae 4/4 (z. Z. 7 Stück, 1 Stück im Bau) wenig Leistungen mehr nach Bern aufweist.

Modernisierung Ae 6/8 201/204 1955 (201/202 bereits modernisiert, 203 in Arbeit) umfasst Bau neuer Führerstände (ähnliche Form wie diejenigen von 205/208) eingerichtet für sitzende Bedienung, mit in der Bedienung gleicher Steuerung wie bei den Ae 6/8 205/208. Auch erhielten die Lok zur Verbesserung der Laufeigenschaften neue Drehpfannen und -zapfen; der zweite Stromabnehmer wurde entfernt. Sämtliche acht Ae 6/8 erhielten vor einigen Jahren, um ein grösseres Zuggewicht elektrisch abbremsen zu können, die auf dem Bild in SB 129 gut sichtbaren zusätzlichen Dach-Widerstände.

Stetza: Lt. „Eisenbahn-Amateur“ (Schweiz) hat im Monat Mai 1955 die elektrische Co'Co'-Schnellzuglok CC-7147 der SNCF 61 294 km zurückgelegt, d. h. durchschnittlich 1975 km pro Tag, was einen neuen Weltrekord der monatlichen und täglichen Laufleistung darstellt.

Bamer: Der SGP-Schienenbus VT 20 01—02 der Graz—Köflacher Bahn wurde wegen Getriebeschaden an die SGP zurückgegeben und dafür 2 Uerdingen-Busse VT 10 03—04 beschafft, davon steht VT 10 03 bereits in Dienst.

Die SGP-Busse stehen z. Z. in Probetrieb bei der OBB auf der Strecke Wien Süd—Oberwarth (Bezeichnung VT 101—102). Von den Henschel-GM-Lok G 12 sollen 3 Stück für die OBB beschafft werden. Die CCCP-Lok werden österreichisch, das CCCP-Zeichen sowie das T vor den Nummern wurde überstrichen. Die Maschinen behalten vorläufig die DR-Nummern, die Einreihung in das OBB-Schema erfolgt erst später. Der Sonderzug des US-Oberkommandos in Österreich A-300 wurde der OBB übergeben. Zwei 3teilige Triebwagenzüge, die die SGP für die JDZ gebaut hat, aber deren Lieferung storniert wurde, werden an die OBB geliefert (Reihenbezeichnung vermutlich 41 45). Die LOFAG baut z. Z. 1D1 Breitspurlok (1676 mm) Reihe WG Nr. 8940 bis 8999 für die Indischen Staatsbahnen. Wöchentlich werden 2 Stück geliefert. Weitere 60 Schmalspurlok (Meterspur) für die I. R. sind bestellt worden.

Oesterle: Auf der Strecke Jagstfeld—Ohrnberg der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft verkehren folgende Lok:

WEG 15 D-Tenderlok, Borsig, 1908, Nr. 6681.

WEG 19 D-Tenderlok, Borsig, 1906, Nr. 5908.

sowie 3 Personenwagen, 1 Pack-Postwagen, keine Güterwagen. Der Einsatz eines Triebwagens (Schienenbus?) aus Heidelberg ist bis Herbst oder Winter vorgesehen. Seit 5. 6. 55 ist an Sonntagen kein Zugverkehr mehr, sondern nur noch Bahnbus-Fahrten.

Andere WEG-Lok sind folgende:

WEG 3 C-Tenderlok 1000 mm

Borsig 1901 Nr. 4872 Laichingen

WEG 7 D-Tenderlok 1435 mm

?? Neuffen

WEG 10 ? 1435 mm

?? Amstetten-Gerstetten

WEG 14 D-Tenderlok 1435 mm

Borsig 1908 Nr. 6679 Neuffen

WEG 17 D-Tenderlok 1435 mm

? Neuffen

WEG 18 D-Tenderlok 1435 mm

Borsig 1906 Nr. 5909 Neuffen

WEG 20 D-Tenderlok 1435 mm

? Neuffen

Wer kennt noch andere Lok und die ergänzenden Angaben? Welche Nummern tragen die Triebwagen in Laichingen, Neuffen, Ebingen und Gaildorf?

Hofstetter: zur Anfrage Wyrsch, SB 122, S. 947: Die 92 4901—4902 sind ehemalige Heeresfeldbahnlok mit den Nummern HF 4901 bis 4902 und kamen im Juni 1950, im Rahmen eines Lokaustausches MAV-ÖBB nach Österreich zurück und erhielten die Nummern

92 2110(II)—2111(II) bzw. 1953 = 892 01—02. **Hofstetter,** zur Meldung Dillmann, SB 124, S. 963: Die 638 3267 ist seit Ende 1951 in Wels, ferner auch die 638 1069, 1677, 1809 und 3209. Die 38 1052 wurde im Dezember 1952 an die DB zurückgegeben.

LOK-PORTRÄT Nr. 14

Drehgestell-Lokomotiven Bauart Shay der Lokfabrik Lima

Für den Holztransport in den riesigen Wäldern der USA und Kanadas bestanden und bestehen z. T. auch noch ausgedehnte Waldbahnnetze, auf denen Lokomotiven von oft erstaunlicher Grösse (bis zur Achsanordnung 1DD1) verkehren. Diese Bahnen sind natürlich so einfach wie nur irgend möglich angelegt, weshalb die Verwendung stärkerer Lok auf erhebliche Schwierigkeiten, insbesondere der engen Krümmungen und starken Steigungen wegen stiess.



Shay-Lok der English Lumber Co.
Foto: Archiv Hanft

Eine in Europa unbekanntere Lokbauart meisterte allerdings diese Unwirtlichkeiten: Die Shay-Lokomotive. Ihr Erfinder, Emanuel Shay, hatte 1880 bei den eben gegründeten Lima-Werken die erste Maschine dieser eigenartigen Konstruktion bauen lassen. Zwei bis drei, auf der rechten Lokseite vor dem Führerhaus befindliche, senkrecht stehende Zylinder treiben über ein Pleuelgestänge und Zahnräder die in Drehgestellen untergebrachten vier Treibachsen der langsam fahrenden Lokomotive an. Das vordere Drehgestell befand sich unter der Rauchkammer, das hintere unter dem auf dem Lokrahmen aufgebauten Behälter für Holz und Wasser.

Lima baute solche Lok, teilweise auch für öffentliche Bahnen bestimmt, bis 1944 in über 2700 Exemplaren. Mit fortschreitender Entwicklung erhielten die neueren Ausführungen Überhitzer, oft auch drei, in einem Fall vier Drehgestelle und die entsprechende Anzahl von Zylindern. Heute verkehren nurmehr sehr wenige Shay-Lokomotiven in den USA, Diesellok und Lastwagen haben sie verdrängt. Die Hauptabmessungen eines typischen 3-Zylinder-Exemplars der Lima-Stone Co. für 914 mm Spur sind nachstehend wiedergegeben:

Treibraddurchmesser	736,6 mm
Zylinderdurchmesser	612,9 mm
Dienstgewicht	59 600 engl. Pfund
Zugkraft	7 350 engl. Pfund

Eckert

E. J. Wolf: Das Blaue Band der Schiene

(Fortsetzung und Schluss)

Der 29. März brachte aber das erstaunlichere Ergebnis: Die kleinere Bo + Bo fuhr mit dem gleichen Zuggewicht genau die gleiche Geschwindigkeit und bewies damit, dass sie ihrer grösseren Schwester nicht nur gleichwertig, sondern überlegen war, wenn man Gewicht, Anschaffungskosten und Unterhaltung in Rechnung stellt. Die SNCF hatten schon vorher mit der Bo + Bo fahrplanmässige Leistungen gefahren, die eine unwahrscheinliche Überlegenheit anderen SNCF-Lokomotiven gegenüber bewiesen hatten.

Als weitere Sicherheitsmassnahmen wurden bei den beiden Lokomotiven die Frontfenster mit besonders starkem Plexiglas ver-

sehen und zugleich durch einen Metallrost geschützt.

Für die Ventilatoren und Kompressoren wurden besondere zusätzliche Widerstände vorgesehen und alle nicht benötigten Leitungen, wie Licht und Heizung, abgeschaltet.

Um die Windschnittigkeit zu erhöhen, wurden an den Wagen Dachventilatoren, Handgriffe und Signalstützen entfernt. Man hat errechnet, dass durch die Schürzen zwischen Lokomotive und Wagen und durch das Stromlinienheck des letzten Wagens bei der Geschwindigkeit von 230 km/h eine Kraftersparnis von 20% erzielt wurde.

