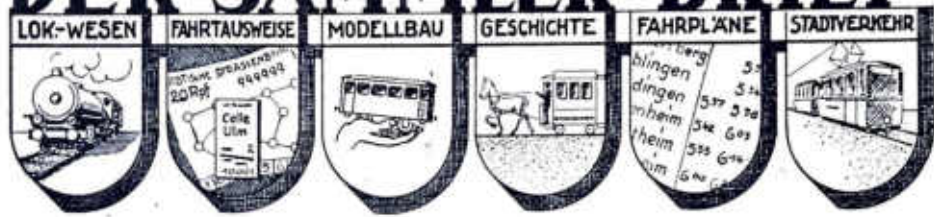


DER SAMMLER-BRIEF



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

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

11. Jahrgang MAI 1956 Nr. 138

Der Pielock-Überhitzer

Die Hanomag hatte 1904 die Ausführungsrechte auf den Pielock-Überhitzer übernommen, um zu zeigen, dass sie zum Fortschritt beitragen wolle. Die Idee dieses Überhitzers — ein Kasten um das Rohrbündel inmitten des Kessels — war verblüffend einfach. Auch die Ausführung, namentlich das Dichten der Rohre in den Rohrwänden durch lange Rohrwalzen, bot keine Schwierigkeiten. Der Überhitzer bewährte sich auch anfänglich durchaus gut: er gab Überhitzung bis zu 280 Grad. Mehr war auch nicht beabsichtigt, da er in jede Nassdampflokomotive mit ihren Flachschiebern einbaubar war. Dabei machten wir die merkwürdige Erfahrung, dass in den Ecken des Schieberkastens die Dampftemperatur kaum über 200 Grad anstieg, während wir im Dampfstrom im Schieberkasten 280 Grad hatten.

Bald jedoch traten starke Abrostungen der Rohre im Überhitzer, und zwar besonders dicht neben den Rohrwänden auf, die auch zum Abbrechen oder Abreißen der Rohre führten. Die Ursache lag offenbar darin, dass beim Erkalten der Lokomotive Dampf in den Überhitzer hineinkondensierte, da dessen Rohre von kalter Luft durchstrichen wurden. Diese Rostbildung wurde dadurch besonders begünstigt, dass die Lokomotiven vor dem Erkalten voll aufgespeist werden und so eine

Menge Luft in den Kessel befördert und nicht wie im Betriebe auch wieder entnommen wird. Zunächst wurde Abhilfe dadurch versucht, dass die Überhitzer besondere Füllventile erhielten, mittels derer sie beim Ausserdienststellen mit Kesselwasser aufgefüllt werden konnten. Das Wasser musste dann bei Inbetriebnahme natürlich abgelassen werden. Das Rosten wurde wohl weniger, verschwand aber durchaus nicht; man war auch nicht sicher, ob die Füllvorrichtung auch wirklich stets bedient wurde. Wir haben dann alle möglichen Arten von rostschützenden Überzügen versucht, doch ohne durchschlagenden Erfolg. Es waren vielleicht auch Biegungsbeanspruchungen, die in den Rohren infolge ihrer stärkeren Erwärmung gegenüber dem Überhitzermantel auftraten, welche die Anrostungen begünstigten.

Jedenfalls mussten wir den Pielock-Überhitzer aufgeben. Auffälligerweise hat man z. B. bei den Gölsdorf- und Clenchdampf-trocknern, die doch nur ein an die vordere Rohrwand geschobener Pielock-Überhitzer sind, von ähnlichen Anständen nie etwas gehört.

(Aus E. Metzeltin, Ich und die Lokomotive. Die Geschichte eines deutschen Lokomotivbauers. Bearbeitet von G. H. Metzeltin.) Noch nicht veröffentlicht.

VERANSTALTUNGEN

Jahrestagung der deutschen Verkehrs-Amateure 1956 in Stuttgart (9. bis 11. August 1956).

Die Verhandlungen und Vorbereitungen zur Durchführung der diesjährigen Veranstaltung sind so weit gediehen, dass das Tagungsprogramm nahezu fertiggestellt werden konnte. Es lehnt sich im wesentlichen an die Punkte an, die bereits in SB 137 bekanntgegeben worden sind. Hinzu kommt nun noch eine etwa 2stündige Besichtigung der Maschinenfabrik Esslingen.

Inzwischen wurde auch die Reservierung der erforderlichen Unterkünfte in die Wege geleitet, diese erfolgen nach Möglichkeit geschlossen in einem Hause in zentraler Lage.

Wie in jedem Jahre, werden auch diesmal den verbindlich sich anmeldenden Teilnehmern nach Eingang der Teilnehmergebühr von 8,— DM pro Person die Tagungsausweise zugestellt, während die Einzelunterlagen in Stuttgart in Empfang genommen werden.

Anmeldeschluss für die Jahrestagung 1956 ist der **30. Juni 1956**. Für spätere Teilnahme-Anmeldungen kann eine Unterkunftsgewähr nicht geleistet werden.

JUBILAUMS-KALENDER

(Monat Mai)

2. 1896 Strab Nürnberg (elektr. Betrieb)
3. 1901 Süddeutsche Eisenbahn-Ges., Strab Wiesbaden
5. 1886 Dampfstrab Kurfürstendamm—Grunewald (Berlin)
6. 1901 Loschwitz-Bergbahn Dresden
1911 Strab Klagenfurt
8. 1881 Pferdebahn Augsburg
10. 1901 Vestische Strab

DIE VERKEHRS-LAGE

a) Eisenbahnen

Mit Schweizer Krediten werden gegenwärtig die Strecken Rieding—Strassburg—Basel und Dijon—Dole—Vailorbe/Les Verrières der SNCF auf elektrischen Betrieb umgestellt, ausserdem mit französischen Mitteln die Strecke Paris—Creil/Longueil—Amiens—Arras—Lille/Valenciennes/Béthune. Stromsystem 50 Hz/25 kV mit Ausnahme von Dijon—Dole (Gleichstrom 1,5 kV). Heyneck

Westdeutschland

Am Sonnabend, dem 28. April 1956, fand unter grosser Beteiligung ein Besuch der westdeutschen Verkehrsfreunde bei der **Krefelder Verkehrs AG**, statt, mit dem eine sehr nette und gut gelungene Rundfahrt verknüpft war. Die Krefelder Verkehrs AG. hatte es verstanden, die Zusammenkunft der Verkehrsfreunde zu einem grossen Erlebnis zu machen und ihnen viel Wissenswertes über ihren Betrieb zu vermitteln.

Als nächste Veranstaltung der Düsseldorfer Verkehrsfreunde ist eine Omnibusfahrt nach **Lüttich** am Sonntag, dem 27. Mai 1956, vorgesehen, zu der herzlichst eingeladen wird. Abfahrt: 8 Uhr ab Düsseldorf, Rheinbahnhof, Rückkehr gegen 21 Uhr. Fahrpreis pro Teilnehmer ca. 10—11 DM. Reisepass ist erforderlich. Anmeldungen sind zu richten an Herrn Peter Boehm, (22a) Düsseldorf-Gerresheim, Keldenichstrasse 67 II.

Bielefeld

Am Himmelfahrtstag (10. 5.) veranstalteten die Bielefelder und Osnabrücker Verkehrsfreunde eine gemeinsame Fahrt mit einem Sonderzug zur Extertalbahn, die sehr gesellig und harmonisch verlief.

12. 1896 Strab Kiel
13. 1931 Studentibus Darmstadt
14. 1901 Kib Wiesloch—Waldangelloch
15. 1926 Strab Küstrin
16. 1881 Elektr. Bahn Lichterfelde—Kadettenanstalt (Berlin)
19. 1951 Obus Marburg
21. 1901 Niederbarnimer Eisenbahn
1911 Strab Arnheim (elektr. Betrieb)
23. 1901 Bad Orber Kleinbahn
1931 Kleinbahn Pforzheim—Ittersbach
27. 1936 **Stillelegung** Strab Schleswig
28. 1886 Pferdebahn Salzelmen
30. 1916 Kyffhäuser Kleinbahn

Am 12. 3. 1956 wurde auf der Strecke **Overath—Siegburg** (—Troisdorf) der Zugverkehr vorerst mit Dampfzügen wieder aufgenommen. Der Busverkehr musste wegen Gefährdung der Strassen durch Frostaufbrüche vollständig eingestellt werden. Es ist noch nicht entschieden, wie der Verkehr auf dieser Strecke in Zukunft geführt werden soll, und es wird daher erwohnen, den Verkehr während der HVZ auf der Schiene mittels TO zu belassen. Seit der Stillelegung des Personenverkehrs verkehrte auf der Strecke werktäglich ein G-Zugpaar. Leider befindet sich der Oberbau in einem sehr schlechten Zustand.

so dass grösstenteils nur 25 km/h gefahren werden dürfen. Die Lok für die derzeit verkehrenden Personenzüge stellt wieder das BW Dieringhausen mit der Reihe 86 (Güterzüge BW Troisdorf, preuss G 8, Reihe 56).

Goebel

Wegen teilweiser Sperrung der Bundesstrasse 253 wurden die Busfahrten **Bad Wildungen—Wabern** durch Schienenverkehr ersetzt. Auch die Buslinien Kassel—Wolfhagen, Kassel—Eiterhagen, Kassel—Korbach und Ippinghausen—Sachsenhausen wurden eingestellt.

Heidt

Zur Meldung, SB 137, S. 1063: Auch die Strecke **Heidelberg—Darmstadt—Frankfurt/M.** sowie die Abzweigstrecke Darmstadt—Mainz-Bischofsheim soll bis zum Oktober 1957 auf elektrischen Zugbetrieb umgestellt werden. Im Frankfurter Hbf., wo der Bau des grossen Gleisbildstellwerkes und der Weichenstrassen durch den Frost unterbrochen werden musste, schliesst sich dann der Ring der elektrifizierten süddeutschen Eisenbahnstrecken. Der Weiterbau in nördlicher Richtung hängt von der Finanzierungsfrage ab.

M. Krafft

b) Strassenbahnen und Omnibusse

Berlin: OmL A 25 (BVG-West) über Tempelhof, Ordensmeisterstr., nach Britz, Buschkrugallee/Grüner Weg verlängert, OmL A 5 über Spandau Markt zum U-Bf. Ruhleben verlängert, OmL A 10 über Siemensstadt, Nonnendammallee bis Haselhorst Kirche verlängert.

Münzinger

Dortmund: OmL 62 ab 29. 4. 56 bis Bövinghausen verlängert.

Cadenbach

Düren: Da die Strab-Fahrleitung westlich des Kaiserplatzes entfernt wurde, ist der Strab-Verkehr nach Lendersdorf eingestellt worden.

Boehm

Düsseldorf: Seit 1. 4. 56 SL 14 eingestellt, dafür neue OmL 34 Franziusstr.—Düsseltal. Seit 3. 4. neue OmL 35 (nur HVZ) Franziusstr.—Kieler Str., am 9. 4. wurden beide OmL zu einer neuen L 34 Kieler Strasse—Düsseltal vereinigt.

Waltking

Edinburgh: Das noch vorhandene Strab-Netz (25% des ursprünglichen Umfanges) soll nach Möglichkeit noch in diesem Jahr auf Omn.-Betrieb umgestellt werden.

Gabriel

Esslingen: Seit 1. 4. 56 OmL 3 (Gartenstadt—Markt—Hbf.—Pliensauvorstadt) von der Pfaffstr. bis zum Sportplatz verlängert.

Heyneck

Köln: Am 2. 5. 56 wurde OmL 44 in 59 umbenannt.

E. Schmidt

Koblenz: Nach Umstellung der SL 10 (Pfaffendorf—Oberlahnstein) auf Omn.-Betrieb wird als nächste umzustellende SL 9 (Ehrenbreitstein—Arenberg) folgen, so dass damit das gesamte rechtsrheinische Schienennetz aufgegeben worden ist.

Stetza

München: Seit 23. 4. SL 14 wird E 14 (nur HVZ), SL 28 wird E 28 (nur HVZ), beide mit unverändertem Fahrweg, also Westfriedhof—Max-Weber-Platz bzw. Kurfürstenplatz—Isartalbf. OmL H 1 nur noch ab Bot. Garten—Blutenberg, Eil-OmL O 6 nur von 6 bis 20 Uhr Waldfriedhof—Marienplatz—Münchener Freiheit—Nordfriedhof. SL 25 jetzt auch sonntags ab Sendlinger Torplatz, SL 17 sonntags bis Grosshesselohe, OmL O 17 eingestellt.

Bierl

c) Schnellbahnen

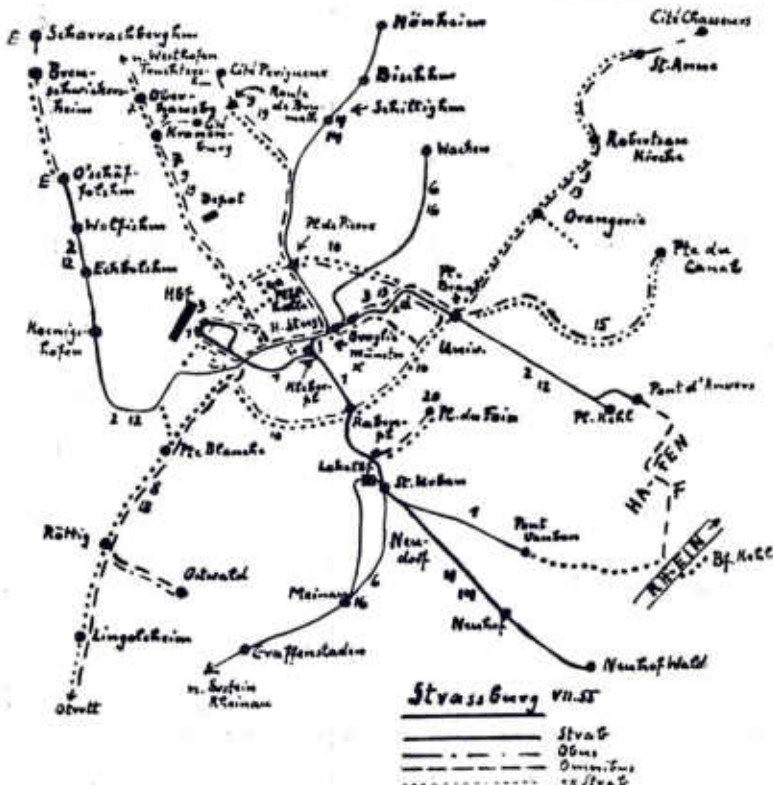
Berlin: Am 3. 5. 56 Verlängerung der U-Bahnlinie C über Neubaustrecke von Seestr. bis Kurt-Schumacher-Platz.

Münzinger

e) Das Liniennetz:

Heute: Strassburg (Stadtnetz) 1000 mm

Strab	1 Hbf. — Kleberpl. — Vaubanbrücke (10 Min.).	Omn.	3 Hbf.—Hoher Steg—Robertsau, Kirche.
	2/12 Antwerpener Brücke—Hoher Steg — Königshofen (10 Min.). — Wolfisheim (30) — Oberschöffelsheim (60 Min.).		13 Hbf.—Hoher Steg—Robertsau, St. Anne.
	4/14 Neuhof Wald—Kleberplatz—Hönheim (15—20 Min.), Neudorf Polygon—Bischheim (7,5—15 Min.).		7 Kleberplatz—Oberhausbergen.
	6/16 Wacken—Kleberpl.—Meinau (10 Min.) — Graffenstaden (30 Min.).		8 Kleberplatz—Röttig—Lingolsheim bzw. Ostwald.
Obus	10 Ringlinie: Hbf. — Rabenpl. — Universität—Hbf. (5—20 Min.).		9 Brumather Str.—Hoher Steg—Kronenburg.
	15 Brogliepl.—Kanalatorbrücke (6 bis 20 Min.).		19 Cité Perigneux — wie L 9 — Kronenburg.
			20 Pl. de Lattre—Pl. du Fain.



Scharrachbergheim: (Oml in verschiedenen Abständen).
Hellmann

(Vorortnetz bild m. Angaben folgt in SB 139.)

SCHRIFTTUM

Stuttgarter Zeitung (25. 2. 56): „Sind Straßenbahnen in Stuttgart künftig entbehrlich?“, eine Untersuchung auf Grund der besonderen Verhältnisse von Stuttgart, in der die Frage verneint wird, da Omnibusse mehr Platz, Personal und Kosten verursachen.
Alt

Stuttgarter Nachrichten (24. 2. 56): „Europas berühmtester Zug: der Orient-Express“, Aufsatz über diesen schon seit 73 Jahren verkehrenden, von Romantik und Abenteuern umwitterten Fernschnellzug.
Alt

Wiesbadener Tagblatt (9. 4. 56): „Nächtlicher Umbau an Eisenbahnbrücke“, Bericht über die Arbeit eines Spezialtrupps der DB.
Scheyter

Schiff und Hafen, Hamburg (Heft 3/1956): „Zweideck-Autofähre Halsskov“, Bildaufsatz über ein neuartiges Fährschiff der Dänischen Staatsbahnen.
Vehlber

Die Lesestunde (April 1956): „25 Jahre Zugspitzbahn“, ausführlicher, bebildeter Fachaufsatz von Ludwig Bücking über die bekannte deutsche Bergbahn.
Scheyter

Die Welt, Hamburg (31. 3. 56): „Der letzte Pferde-Omnibus wurde ganz gross verabschiedet“, Erinnerungsbericht an den „Knochenreiter“ aus der Zeit der Hamburger Pferdeomnibusse.
Scheyter

Bremer Nachrichten (27. 3. 56): „Für Schiene und Straße“, Aufsatz über die Leitschienebahn, die in Wuppertal den Fachleuten des öffentlichen Verkehrs vorgeführt wurde.
Vehlber

Neue Zürcher Zeitung (18. 2. 56): „Der künftige Umbau des Schaffhauser Platzes“, eine sehr interessante Studie zum Verkehrsproblem des Schaffhauser Platzes in Zürich.
Stäuble

Desgl. (16. 4. 56): „Die Zürcher Verkehrsreform“, ausführliche Aufsätze über die Zukunftsgestaltung des Verkehrs in Zürich.
Metzeltin

Tagesspiegel, Berlin (19. 2. 56): „Sind die Omnibusplattformen sicher?“, Stellungnahme der BVG zu den in letzter Zeit häufig vorgekommenen Unfällen an den offenen Plattformen der Doppelstock-Busse. Heyneck

Wiesbadener Tagblatt (20. 4. 56): „Ein neuer Speisewagen für die Königin“, Bericht über den luxuriösesten Speisewagen der Welt, der zur Zeit für die Königin von England gebaut wird. Scheyrer

WAGENPARK-STATISTIK

Bochum-Gelsenkirchen: Neu 6x GI-Tw 253—254. Stetza/Stock

Braunschweig: Tw 19 = a. Höltge

Darmstadt: Neu Tw 17—19 (II) und Bw 196 bis 198 (2x, Rathgeber), Tw 20 und Bw 151 = a. Schnorr

Dürener Eisenbahn AG: Bw 125 und 133 der Hagener Strab sind eingetroffen, neue Nummern noch nicht bekannt. Boehm

Essen: Neu 2x Bw 367—372 (DUWAG), passend zu den 4x Gr-Tw. Stelza

Herford: Neu 4x Bw 35 ex Minden 104. Stock

Köln: Neu 4x Gr-Tw 303—316. E. Schmidt

Münster: Bw 301—302 (ex Baden-Baden) wurden verschrottet, da sie nicht mehr verkauft werden konnten. Höltge

Naumburg: Die zwei aus Leipzig erworbenen Tw erhielten nach vollständigem Umbau die Nummern 11 und 12. XYZ

Oberweissbacher Bergbahn: Der aus Leipzig übernommene Tw 939 erhielt die Nummer ET 188 731. XYZ

Offenbach: Bw 121, 125 und 135 = a. M. Krafft

Stuttgart: Neu 2x Bw 1571—1580 (Fuchs), Bw 823 und 837 = a. Alt

Wien: Neu 4x Gr-Tw 119 und -Bw 1219 sowie 4x Gr-Bw 1043—1050. Neue 2x Tw (Umbau aus Tw Bj. 1900) 419—447. Lehnhart

Würzburg: Neu Tw 105 und Bw 171—174 (sämtl. ex Münster), die restlichen drei Tw ex Münster werden zu einem Drillingszug umgebaut. Stock

Wagenpark-Geschichte Frankfurt-Main (Fortsetzung)

Tw 123—200 (Bj. 1898—1902)
 a = 124—131, 133, 134, 137, 140, 142, 145, 150, 155, 160, 162, 164, 165, 169, 177, 188, 190, 191, 195, 196.
 KV = 138, 148, 149, 151, 159, 174, 175, 176, 178, 179, 180, 187, 189, 192, 194.

Der Rest wurde wie folgt umgenummert:
 123 = 142 (II) = 2040 = a, 132 = 264 (II),
 135 = 2039 = a, 136 = 199 (III) = 299 (II),
 139 = 224 (II), 141 = 194 (II), 143 = 223 (II),
 144 = 197 (III) = 297 (II), 146 = 196 (II) = 296 (II), 147 = 200 (III) = 300 (II),
 152 = 2037 (II), 153 = 2040 (II),
 154 = 221 (II), 156 = 231 (II),
 157 = 219 (II) = 269 (II), 158 = 2039 (II),
 161 = 198 (III) = 298 (III) = 2017 (II),
 163 = 222 (II) = 272 (II), 166 = 208 (II) = 2013 (III) = a, 167 = 314 (II),
 168 = 192 (II), 170 = 182 (II) = KV,
 171 = 183 (II) = a, 172 = 184 (II),
 173 = 185 (II), 181 = 281 (II),
 182 = 197 (II) = a, 183 = 198 (II) = a,
 184 = 199 (II) = a, 185 = 200 (II) = a,
 186 = 286 (II), 193 = 293 (II),
 197 = 212 (II), 198 = 213 (II) = 253 (II) = 2002 (II), 199 = 214 (II), 200 = 215 (II) = 255 (II).
 (Fortsetzung folgt)

FAHRSCHEINWESEN

Bielefeld: Neuer Zahlen-Fs ohne Netzbild, vorerst nur als Heft-Fs mit blauem H (Hohlbuchstabe). Demnächst sollen Fs-Stempel eingeführt werden. Hellmann

Bonn-Godesberg-Mehlem: Zwecks später möglicher Einführung der Stempelzange wurde das Fs-Bild geändert: Die zahlenmässige Einteilung der Teilstrecken wurde beibehalten (1—8) und um 2 Umsteigefelder (U1 und U2) erweitert. Die Entwertung erfolgt z. Z. durch Lochzange in das untere oder obere Zahlenfeld. Grundfarbe des Fs ist weiss, der Druck schwarz, lediglich der Stempel in

Fs-Mitte, Preisaufdruck, Seriennummer und Kennzeichnung der Umsteigefelder sind bei



allen Fs hellrot, mit Ausnahme der 0,25-DM-Fs, hier ist der Aufdruck grün. Mehrfahrtenkarten vorläufig noch unverändert. Schierk

GESCHICHTLICHES

Bledenkopf, zur Anfrage Price, SB 133, S. 1033: Die Bröltalbahn war tatsächlich die erste Kleinbahn Deutschlands. Sie wurde am 27. 5. 1862 für Pferdebetrieb eröffnet, ab 16. 11. 1864 mit Lokomotiven betrieben. Zu dieser Zeit hatten noch Städte wie Fulda oder Oldenburg keinerlei Bahnanschluss!

Alt, zur Meldung Kleyser, SB 135, S. 1048: Eine doppelpolige Strab-Fahrleitung befand sich auch in Strassburg am Dietrichstaden (heute Quai du Maire Dietrich), und zwar aus dem gleichen Grund wie in Königsberg. Die Strablinie führte an der Universität vorbei und man befürchtete bei einer Stromrückleitung durch die Schienen magnetische Störungen der physikalischen Instrumente. Die Tw hatten daher auch zwei Stangenstromabnehmer. Heute verkehrt dort die Obuslinie 10 (Ceinture).

LOKWESEN

Dillmann, zur Anfrage Leimbach, SB 135, S. 1050: Bayr. PtL 2/2 machen — wobei weitere Einsatzorte nicht ausgeschlossen sind — noch auf folgenden Strecken Dienst: Georgensgmünd—Spalt (Kursbuch-Nr. 413n), meist 98 307 des BW Nürnberg Hbf., Fünfstetten—Monheim (Kursbuch Nr. 411c).

Zur Meldung Oesterle, SB 135, S. 1050: Die erwähnten Vierachser-Umbauten sind tatsächlich in den ersten Exemplaren bereits im Betrieb. So hat das BW Ffm-Ost den 34 001, einen BC 4ymg.

Eckert: Von den Dampflok-Neubaureihen der DR Reihe 65¹⁰ und 83¹⁰ (beide 1D2h2-t) sind bisher je 27 Stück in Dienst gestellt. 65 1010 und die Meterspur-Neubaurok 99 231 wurden auf der Leipziger Messe gezeigt.

Hofstetter, zur eigenen Meldung, SB 132, S. 1027: Es muss heissen statt 38 1052 = **38 2052** und statt 38 3204 = **38 3264**.

Von der Reihe 53 befinden sich nach 1945 in Österreich: 53 7101—03, 53 7114 = 153 7114. 7131, 7132, 7134, 7135, 7136, 7138, 7139, 7142 und 7143 waren CCCP-Maschinen und wurden 1952 ausser Betrieb gesetzt und durch USIA-Magazin Enzesfeld zerlegt. 7140 = 253 7140, 7141 = CCCP-Maschine.

Zur Anfrage Bamer, SB 131, S. 1018: Die an Stern & Hafferl gekommenen Wagen hatten die DR-Nummern ET 184 02 und 184 04 und erhielten die Nummern ET 20 101 und 102. Die EB 184 06 und 16 erhielten die Num-

Willemsen: Wer kann Angaben machen über die Linie Berchtesgaden—Königssee der Kön. Bay. Staatsbahn? Bekannt ist ein Bild vom Tw 107 (MAN) mit II. und III. Klasse.

Eine Lokomotive der stillgelegten Gelderschen Tram kam in das Werkmuseum von Henschel & Sohn, Kassel. Eine zweite Lok dieser Bahn soll im Eisenbahnmuseum in Utrecht aufgestellt werden.

Metzeltin: **Das Eisvelociped**. Kurz nach der Erfindung, die so lange hatte auf sich warten lassen: des Fahrrades mit Tretkurbel von Michaux (1867) — das erste stammte von Ph. M. Fischer 1853 — sah man auf dem Hudson ein Eisvelociped. Das Vorderrad mit Tretkurbel, das gewendet werden konnte, besass spitze Zacken zum Eingreifen in das Eis, statt des Hinterrades gab es zwei stählerne Kufen wie bei Eisbooten.

(Aus „Über Land und Meer“, 1869, Das Fahrrad, Technik der Neuzeit, Heft 2/3, S. 72 ff.)

mern EB 20 202—203. Der Wagen 20 203 wurde in 20 201 umgenummert.

Laursen: Fortsetzung des Bildberichtes über dänische Privatbahn-Dampflok:

7) **Vejle—Vandel—Grindsted Eisenbahn**, Länge: 50 km, Eröffnung: Vejle—Vandel = 10. 9. 1897, Vandel—Grindsted = 21. 5. 1914.



Linienführung: Vejle Nord—Vandel—Grindsted. Lok 1 (früher Nordfünenbahn) Henschel 11 362, Bj. 1912.

8) Lollandsbahn,

Lok 19, Henschel 17 887, Bj. 1920

Lok 23, Henschel 21 452, Bj. 1920

Diese Bahn umfasst folgende Strecken: Nyköping—Nakskov, Maribo—Rödby—Rödby Hafen und Maribo—Bendholm. Teilweise Betriebsgemeinschaft mit Nakskov—Krogens Eisenbahn, Streckenlänge: 70 km. Erste Teilstrecke (Maribo—Bendholm) eröffnet = 2. 11. 1869, Hauptstrecke (Nyköping—Nakskov) = 1. 7. 1874.

Ehlers: Der ETA 179 001 ist im Vorortverkehr Basel—Efringen—Kirchen eingesetzt.

Der Tw 103 der Klb Bruchsal—Menzingen steht jetzt bei der Klb Bad Krozingen—Untermünstertal und fährt zweimal täglich bis Freiburg Hbf. durch.

Auch die Kaiserstuhlbahn (Strecke Endingen—Gottenheim) führt zwei Dampfzüge bis Freiburg Hbf. durch. Auf diese Weise bekommen die von der DB übernommenen württ. T 6 (vgl. SB 59, S. 399) wieder Bundesbahnstrecken zu sehen.

Die Klb Krozingen—Untermünstertal erhielt eine neue B-Diesellok DEBG 22 01 (Henschel), die Klb Bruchsal—Menzingen eine C-Diesellok (DEBG 34 02?). Anscheinend will die DEBG ein einheitliches Nummernsystem für Lok und Tw einführen.

Die MEG nahm einen neuen Tw 14 (Fuchs) in Betrieb. Die Klb Wiesloch—Waldangeloch hat ihre Oberleitungsstrecke abgebaut. Stattdessen verkehrt ein zweiachsiger VT mit der Aufschrift VEE 5 zwischen Wiesloch-Walldorf und Wiesloch Stadt. Was bedeutet VEE? Ein vierachsiger VT 104 (Esslingen) ist im Übergangsverkehr nach Heidelberg eingesetzt.

Eine bayer. P 3/5 steht noch als Heizlok in Lindau. War das die 38 432?

Heyneck: Von den Ellok der Reihe E 69 wurde nach Umstellung der Strecke Murnau—Oberammergau von 5 kV auf 15 kV die O 1 zur Ausmusterung ins EAW Freimann gebracht. Die übrigen wurden für den 15-kV-Betrieb hergerichtet. Davon tun 02 und 03 auf dem Hbf. Heidelberg als Rangierlok Dienst.

Schmid, zur Meldung Mühl, SB 122, S. 947: Diese Angaben treffen nicht zu. Es sind alles Neubauten, und zwar 1954: E 94 178—188 und 94 262—277, und 1955/56: E 94 189—196 und E 94 278—284. Die Lok mit den 200er Nummern haben stärkere Motoren.

Schmid, zum Lok-Porträt Nr. 11, SB 127, S. 988: Einige T 20 waren auch auf der Steilrampe Pirmasens Nord—Pirmasens in Betrieb.

Zur Anfrage Stetza, SB 129, S. 1003: Die Wagen DR 10 . . . sind alle aus der Reihe der Salon- und Sonderwagen stammend, die sehr verschieden gebaut wurden. Teilweise sind es auch alte D-Zugwagen, die während des Krieges in „Wohnzügen“ eingesetzt waren und so auch zu Speisewagen wurden.

Biche, zu den Meldungen Schmid und Tritter, SB 136, S. 1059/1060: Es wäre erwünscht, über die erwähnten Diesellok V 60 und Reihe 65 der DB die Hauptabmessungen zu erfahren. Ferner möchte ich anregen, eine Aufstellung der noch in Betrieb der DB befindlichen Lok der **Länderbahnen** zu bringen und als Ergänzung einen Vermerk über die evtl. ausgemusterten Einheitsbauarten der Reihen 42, 52, 87 usw.

Zur Geschichte der preussisch Königlichen Eisenbahn-Direktionen

Die Aera der preussischen Staatseisenbahnpolitik begann unter dem Handelsminister v. d. Heydt, dem Nachfolger David Hansemanns, des Vorkämpfers eines „reinen“ Staatseisenbahnsystems, als am 5. 11. 1849 die Königlichen Direktionen der Ostbahn in **Bromberg** und der Westfälischen Eisenbahn in **Paderborn** zum Bau und zur späteren Verwaltung dieser staatseigenen Bahnen errichtet wurden. Im gleichen Jahre wurde das Gesetz zum Bau der staatseigenen Saarbrücker Eisenbahn mit deren Kgl. Direktion in **Saarbrücken** (1852 errichtet) erlassen. Nun wurde aber der Weg des „reinen“ Staatsbahnsystems wieder verlassen und mit der Errichtung der Kgl. Direktionen der Aachen-Düssel-

dorf-Ruhrorter Eisenbahn in **Aachen** am 4. 3. 1850 und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in **Elberfeld** am 14. 9. 1850 begann man (bis 1884) den Weg des „gemischten“ Staatsbahnsystems zu beschreiten, indem der Staat Verwaltung und Betrieb von Privatbahnen übernahm, die Privatunternehmer aber Eigentümer blieben.

Zur Verwaltung der Stargard-Posener Eisenbahn wurde am 30. 6. 1851 die Kgl. Direktion dieser Bahn in **Stettin** und am 21. 8. 1852 die Kgl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in **Berlin** errichtet. Die Stettiner Direktion wurde am 24. 9. 1852 mit der der Kgl. Ostbahn in Bromberg und die Direktion der Westfälischen Eisenbahn in

