

Straßenbahnen der k.u.k. Donaumonarchie – Korrekturen 26.10.2015

- 8 In der Fahrzeugliste: die Dampflokomotiven, aufgelistet in den letzten 6 Zeilen, sind normalspurig. *Alfred Luft*
- 20 Beschriftung der Karte (betrifft die Pfeilrichtungen der Bahnlinien): links oben statt Kattowitz muss Bielitz-Biala stehen, rechts oben statt Kattowitz muss Dzieditz – Dédice KFNB stehen, rechts muss statt Krakau Wadowice stehen. *Roman Jeschke*
- 35 Auf der Karte von Brünn aus dem Jahr 1884 sind zwei Angaben unrichtig: ganz oben ist der Eintrag „Tischowitz“ zu entfernen (die Bahnlinie wurde erst 1885 eröffnet), ganz unten ist der Eintrag „Iglau“ durch „Grusbach-Schönau“ zu ersetzen (eine Verbindung nach Iglau gab es erst ab 1886). *Roman Jeschke*
- 40 Auf der Karte von Brünn aus dem Jahr 1918 ist ganz unten der Eintrag „Iglau“ durch „Segen Gottes“ und „Okřiščko“ zu ersetzen. *Roman Jeschke*
- 46 Budapest: mittlerweile vier U-Bahnlinien (im Buch: drei U-Bahnlinien) *Dieter Zoubek*
- 108 Plan Graz: GKB-Linie führt nach Lieboch (nicht Klagenfurt) *Christian Wagner*
- 110 Die auf der Abbildung 94 gezeigte Lok ist die O&K 2909 aus dem Jahr 1908 und gehört nicht zur beschriebenen Gyula-Gebiet Lokalbahn. Im übrigen dürfte das Bild in den späteren Zwanziger-Jahren des 20. Jahrhunderts entstanden sein. *Roland Bude*
- 153 Die Wiener Beiwagen 1461 – 1464 kamen erst 1917 nach Laibach (nicht 1903) *Tadej Brate*
- 191 Es gab kein „auf den Fahrdrähten mitlaufendes Kontaktwägelchen“, sondern die Fahrleitung bestand aus zwei geschlitzten Rohren, in denen Kontaktschiffchen glitten. *Paul Zajic*
- 223 Streckenlänge ab 1910 inklusive Arena – Bosco di Siana: 7,274 km *Egbert Peinhopf*
- 223 Die Bahngesellschaft hieß offiziell „Istrianer Elektrizitäts und Kleinbahngesellschaft“. *Egbert Peinhopf*
- 224 Eine Riva-Linie (im Buch „2“ genannt) verlief vom Bahnhof über den Valerie Park (im Buch Arena genannt) und die Riva (= Corso Francesco Giuseppe) zur Via dell' Arsenale (im Buch Via Arsenal) um dann beim Marinekasino scharf nach rechts zur Via Policarpo und damit zur Endstation Militärschwimmschule abzuschwenken. Die andere Linie (im Buch „1“ genannt) wurde Circonvallazione Linie genannt und verlief vom Valerie Park (bei der Arena) über die wichtige „Innenstadtstraße“ Via Carducci (bis 1907 Via Circonvallazione genannt) und die Via Zaro zum Marinekasino und schwenkte dann nach links, womit sie sich also mit der erstgenannten Linie vereinigte und ebenfalls über die Via Policarpo zur Militärschwimmschule führte. Die erst am 1. Mai 1910 konzessionierte Sianalinie (R.G.Bl. 93) wurde am 16. August 1909 bis zur vorletzten Hst. „Jägerhaus“ in Betrieb genommen, der letzte Abschnitt bis zur Kirche „Madonna della grazie“ sollte zwei Wochen später folgen (genaues Datum unklar). Diese Linie führte vom Valerie Park (benannt nach der Tochter von „Sisi“) zum Kaiserwald (Bosco di Siana) und hatte eine Länge von 2.446 m, womit sich die Länge des Netzes auf 7.274 m verlängerte. *Egbert Peinhopf*
- 256 ff Die Dampftramway und die „Rote Elektrische“ waren keine Straßenbahnen, sondern auf ihrer Gesamtstrecke eine Eisenbahn. *Gunter Mackinger*
- 261 SLB mittlerweile bis Ostermiething (im Buch: bis Trimmelkam) *Dieter Zoubek*
- 262 ff In der Tabelle sollte die Bemerkung „für die Strecke nach Lamprechtshausen“ bei den Dampflokomotiven 7, 8 und 10 gestrichen werden. *Gunter Mackinger*
- 268 ff Auch wenn die Postkarte der Abb. 246 mit „Kremserstrasse“ beschriftet ist, heißt der Straßenzug dennoch „Kremser Gasse“. Ob er zur Eröffnungszeit der Tramway anders geheißen hat, wäre zu recherchieren. *Paul Zajic*
- 303 Auf dem Plan fehlen die Bahnstrecken nach Friedek und Kojetein KFNB. *Roman Jeschke*
- 308 Der Bahnhof San Andrea/Staatsbahn wurde erst 1906 eröffnet. Ganz oben sollte statt „Venezia“ „Wien“ stehen. *Roman Jeschke*
- 311 Triest: Fahrzeugliste Linie nach Opicina: Triebwagen 2 Neulieferung nach Unfall des ersten Wagens mit der Nummer 2; Gütertriebwagen hatte die Nummer I (römisch 1) *Peter Macho*
- 312 Ganz oben sollte statt „Venezia“ „Wien“ stehen. *Roman Jeschke*

- 317 Auf der Karte von Troppau ist ganz unten der Eintrag „Kriegsdorf“ durch „Bennisch“ zu ersetzen. *Roman Jeschke*
- 329 Dampftramway Krauss & Co, nördliche Linie: Diese hatte ursprünglich bei der Stefanie(Salztor-)brücke am Donaukanalufer ihren Ausgangsbahnhof und wurde erst anlässlich der Ausgestaltung des Donaukanals zur Augarten(Maria Theresien-)brücke zurückgenommen. DTK&Co strebte bis zuletzt das Projekt einer neuerlichen Rückverlängerung zur Salztorbrücke an, wovon die vorbereitete und noch heute erkennbare Durchfahrt unter dem Schützenhaus der Kaiserbadschleuse zeugt. *Michael Weininger*
- 364 Stubaitalbahn: Eröffnung nicht 1914, sondern 1904. Spannung seit 1983 nicht 600 V, sondern 750 V=. *Paul Zajic*
- 366 Trimmelkam ist keine Gemeinde. *Gunter Mackinger*
- 367 Die angegebene Streckenlänge von 25,598 Kilometern bezieht sich auf die Zeit vor 1994, als die Strecke nach Trimmelkam noch nicht übernommen war. *Gunter Mackinger*
- 367 SLB seit Ende 2014 bis Ostermiething verlängert (im Buch: bis Trimmelkam). *Gunter Mackinger*
- 376 Josip Orbanić (statt Josip Orbani) *Egbert Peinhopf*
- 376 Herbert Wöber (statt Herbert Weber) *Egbert Peinhopf*

Besten Dank an alle Leser, die uns Korrekturen und Ergänzungen mitgeteilt haben. 26. 10. 2015 – Version 10