



Leipzig Leutzsch
Was wird aus
dem Betriebshof?



Tram im Modell
Das sind die
Neuheiten 2016

April 2016

€ 8,50

Österreich: € 9,50
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 9,90
LUX: € 9,90

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Herforder Kleinbahnen
So endete vor 50 Jahren der Betrieb

125 Jahre Straßenbahn in Bonn



Das kleine Magazin über die große Bahn



Das neue
Heft ist da.
**Jetzt am
Kiosk!**

Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.lok-magazin.de/abo



In Vaihingen sind die S-Bahn der DB und vier U-Bahn-Linien der SSB vernetzt. Das Land Baden-Württemberg investiert jetzt fünf Millionen Euro, um mit einem Regionalzug-Halt die Fahrzeiten nach Stuttgart weiter zu verkürzen

PHILIPP KRAMMER

Feinstaub-Probleme

Stuttgart ist eine schöne Stadt, idyllisch von steilen Hängen umgeben, aber gerade deshalb anfällig für eine Umweltbelastung, über die man in letzter Zeit immer mehr liest und hört: Feinstaub. Das ist ein Gemisch fester und flüssiger Partikel und entsteht in Ballungsräumen vor allem durch Emissionen von Kraftfahrzeugen. Je nach Durchmesser der Feinstaub-Partikel dringen diese in die Nasenhöhle, die Bronchien, ins Lungengewebe und sogar in den Blutkreislauf ein. Höchst ungesund und also dieser Feinstaub und daher seit 2005 europaweit überwacht, weil er Krebs erzeugen kann.

In Stuttgart wurde Ende Februar zum zweiten Mal in diesem Jahr Feinstaub-Alarm ausgelöst, da die erlaubten Grenzwerte überschritten wurden. Da die Neckarmetropole aber als Autostadt gilt – wer denkt bei Stuttgart und Umgebung nicht gleich an Mercedes-Benz und Porsche – wurden seitens der grün-roten Regierung die Autofahrer lediglich aufgefordert, ihre Kraftwagen stehen zu lassen und den ÖPNV zu benutzen. Da diese Bitte beim ersten Feinstaub-Alarm im Januar kaum auf Gegenliebe stieß, sollen jetzt Bus- und Bahntickets billiger werden. Das plant zumindest Verkehrsminister Winfried Hermann für den zu erwartenden feinstaubreichen Herbst. Ge-

dacht ist an die Übernahme der Hälfte der Kosten für die verbilligten Tickets durch das Land. Überlegt wird beispielsweise, das Einzelticket zu einem Tagesticket aufzuwerten, um mehr Auto-Pendler in Busse und Bahnen zu locken.

Auf wenig Verständnis treffen diese Planungen bei den treuen ÖPNV-Nutzern, die das Auto ganzjährig in der Garage lassen (oder gar keines besitzen) und tagtäglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Für diese Stammkunden wird der Weg zur Arbeit nicht günstiger, auch durch das Jahresticket nicht, mit dem man zwölf Monate fahren kann, aber nur zehn bezahlt. Nur vordergründig erscheint dies preiswerter, denn abzüglich Urlaubs- und Krankheitstagen arbeitet ein durchschnittlicher Arbeitnehmer ohnehin nicht mehr als umgerechnet zehn Monate pro Jahr.

Wichtiger als für verstopfte Busse und Züge an Feinstaub-Tagen zu sorgen, erscheint mir der Ausbau des Stuttgarter ÖPNV-Netzes einschließlich der chronisch anfälligen S-Bahn. Vielleicht sollte das Land die Gelder, die sie jetzt für die Tagesticket-Aktion ausgeben will, für eine allgemeine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes in Stuttgart verwenden – und damit Busse und Bahnen deutlich attraktiver machen.



Martin Weltner
Verantwortlicher
Redakteur



Nur an Tagen mit Feinstaub-Alarm soll es in Stuttgart verbilligte Nahverkehrs-Tickets geben – gefällt Ihnen diese Idee?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)



TITEL Die Straßenbahn in Bonn bis zum Beginn der Stadtbahn-Ära 16

► Betriebe

■ 125 Jahre Straßenbahn in Bonn 16

Teil 1: Von den Anfängen bis zur Stadtbahn-Planung – Von der Pferdebahn bis zur modernen Stadtbahn – die Geschichte der Straßenbahn in Bonn ist sehr facettenreich. Der erste Teil unserer Geburtstags-Geschichte widmet sich der Zeit von den Anfängen des Betriebs bis zur Planung des aktuellen Stadtbahn-Netzes

■ ÖPNV der anderen Art 28

Die H-Bahn in Dortmund – Seit mittlerweile mehr als drei Jahrzehnten kann man am Dortmunder Universitätsgelände „schweben“ – zwei Linien verbinden Uni-Standorte miteinander und werden in einem dichten Takt von führerlosen Kabinen befahren

■ Lund wird Straßenbahnstadt 32

Eröffnung für 2019 geplant – Auch in Schweden setzt man auf die Straßenbahn: Es sieht nun ganz danach aus, dass die altherwürdige schonische Bischofs- und Universitätsstadt Lund vierte Straßenbahnstadt nach Göteborg, Norrköping und Stockholm wird

■ Pferdetram ohne Zukunft? 36

2016 vielleicht letzte Saison der Straßenbahn in Douglas – Völlig unsicher sind die Zukunftsaussichten der Pferde-Straßenbahn in Douglas auf der Isle of Man. Der Betrieb in der Sommersaison 2016 scheint zwar gesichert, doch die Zukunft der Bahn sieht alles andere als rosig aus

RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“ 3	Forum 80
Bild des Monats 6	Impressum 81
Journal 8	Vorschau 82
Nächster Halt 34	Das besondere Bild 83
Einst & Jetzt 54	



Titelmotiv
Bis Bonn-Beuel benutzten die Züge der SSB die Gleise gemeinsam mit den Stadtlinien. Am Landgericht begegnen sich 1980 Züge beider Gesellschaften

HANS HOSCHEIT, SLG. REUTHER



Dortmund: H-Bahn – der etwas andere ÖPNV

28



Sofia: Tatra-Wagen sollen die DÜWAGs ersetzen

42



Duisburg: Die Tram zum verwunschenen Schacht

56



Leipzig: Die lange Geschichte des Depots Leutzsch

66

Fahrzeuge

Sofia ersetzt Bonner DÜWAGs 42

Abschied steht bevor – Im Jahr 1995 haben die Bonner Stadtwerke fast ihren kompletten Bestand an klassischen DÜWAG-Wagen ins bulgarische Sofia abgegeben. Doch das Ende naht: Noch in diesem Jahr rollen mit T6 aus Prag die nächsten Gebrauchtwagen als Ersatz an

„Lottchen“ fährt wieder 48

Dresdens Kinder-Straßenbahn wieder im Einsatz – Seit dem 11. Februar 2016 ist die umgebaute Kinder-Straßenbahn „Lottchen“ nach einer Hauptuntersuchung wieder in Dresden unterwegs

Wieder fit mit 90 50

Der Dessauer Pullmanwagen fährt wieder – Als 1988 in Leipzig der Arbeitriebwagen 5051 abgestellt wurde, schien sein Schicksal besiegelt. Doch es kam anders: Heute ist der Pullman-Triebwagen das Prunkstück unter den Museumsfahrzeugen der Dessauer Straßenbahn

STRASSENBAHN im Modell

Aktuelles für die Modelltram 74

Sowohl auf der Spielwarenmesse als auch beim TLRS-Treffen wurden interessante Neuheiten für die Modellstraßenbahnfreunde vorgestellt

Geschichte

Spurensuche in Duisburg 56

Tram zum verwunschenen Schacht – Bis 1959 schlängelte sich die Meterspur-Straßenbahn zwischen Meiderich und Laar am Schacht Westen-de entlang. Eine spannende Tram-Spurensuche im Niemandsland!

TITEL

Aus vor 50 Jahren 62

Herforder Kleinbahnen stellen Personenverkehr ein – Im April 1966 stellten die Herforder Kleinbahnen ihren Personenverkehr auf dem Reststück Herford-Kleinbahnhof – Spenge-Siedlung ein. Moderne DÜWAG-Großraumwagen beendeten ein Stück Verkehrsgeschichte im nordöstlichen Nordrhein-Westfalen

TITEL

Fred Jakobs Rumpelbude 66

Betriebshof ohne Zukunft – Mehr als 100 Jahre alt ist die Geschichte des Leipziger Straßenbahnhofs Leutzsch im Westen der Stadt. Sie begann im Jahre 1908 und ist noch nicht beendet. Wie lange noch ist unklar, denn der Betriebshof wird eigentlich nicht mehr gebraucht. Oder gibt es irgendwann ein Comeback?

Die alte Zacke 72

1982: Abschied von den Dreiaxsern – In Stuttgart macht man sich Gedanken über neue Triebwagen für die Zacke genannte Zahnradstrecke nach Degerloch. 1982/83 hieß es schon einmal Abschied nehmen, als die alten Dreiaxser durch die ZT4 ersetzt wurden?

Fukui Railroad Co.

Die 1964 bzw. 1965 für die Stuttgarter Straßenbahnen gebauten GT Nr. 714 und 735 gelangten nach ihrem Ausscheiden aus dem Linienverkehr in Baden-Württembergs Landeshauptstadt 1989 nach Japan. Dort baute der Verkehrsbetrieb der Stadt Kochi aus den A-Teilen der beiden Wagen einen Zweirichtungs-GT4 und spurte diesen auf Kapspur um. Im Jahr 2014 erwarb die Fukui Railroad Co., eine Lokalbahn zwischen Takefu und Fukui, den zuvor schon längere Zeit abgestellten Wagen.

Das Unternehmen arbeitete den „Esslinger“ betriebsfähig auf und setzt ihn seit März 2015 an Wochenenden als touristische Attraktion zwischen dem Sekijuji-Mae und Tawara-Machi auf dem in Fukui als Straßenbahn trassierten Abschnitt der Lokalbahn ein. Bei der Zuführung vom Depot in Takefu am Vormittag und bei der Rückfahrt am Nachmittag befährt der GT4 dabei auch die reizvolle Überlandstrecke. Auf dieser nahm ihn Ernst Plefka am Morgen des 18. April 2015 bei Nishiyamakoen auf.



■ Meldungen aus Deutschland,
aus der Industrie und aus aller Welt

Düsseldorf: „Wehrhahn-Linie“ eröffnet, Altstadtstrecken stillgelegt

Neue Tunnelachse und neue Linien



Geschafft! Nach reichlich achtjähriger Bauzeit fahren nun die Niederflurzüge durch den neuen Wehrhahn-Tunnel unter der Altstadt hindurch. Hier der auffällige gestaltete Tw 3326 mit Eigenwerbung

MICHAEL BEITELSMANN (4)

■ Mit einem großen Bürgerfest eröffnete die Rheinbahn am 20. Februar den neuen, 840 Millionen Euro teuren und 3,4 Kilometer langen U-Bahn-Tunnel zwischen dem S-Bahnhof Wehrhahn und dem S-Bahnhof Bilk, die so genannte Wehrhahn-Linie. Nach über acht Jahren Bauzeit (das STRASSENBAHN-MAGAZIN berichtete mehrfach) gaben NRW-Verkehrsminister Michael Groschek und Düsseldorfs Oberbürgermeister Thomas Geisel im U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee den Startschuss für die neue Stadtbahn. Seit dem 21. Februar ersetzen die neuen Linien U 71, U 72, U 73 und U 83 die bisherigen Linien 703, 712 und 713. Gleichzeitig wurde das verbliebene oberirdische Straßenbahnnetz kräftig umstrukturiert – nur wenige Linien blieben von Änderungen ver-

schont. Mit dem neuen Netz ist auch der Straßenbahnverkehr aus vielen Straßen- zügen der Düsseldorfer Innenstadt verschwunden. So lässt sich beispielsweise die Altstadt im Schienennetz nur noch unterirdisch über den U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee erreichen.

Niederflur im Tunnel

Im Gegensatz zu den bisherigen U-Bahn-Linien handelt sich bei der Wehrhahn-Linie um eine Niederflur-U-Bahn, die nur von den Siemens-Zügen des Typs NF8U befahren werden kann. Dieser Wagentyp ist ein Einrichtungswagen mit Türen auf beiden Seiten; um auch Stumpfendstellen bedienen zu können, werden meist zwei Wagen Heck-an-Heck gekuppelt. Da beide Stadtbahn-Netze weitgehend vonei-

ander getrennt sind, konnten Konflikte durch unterschiedliche Bahnsteighöhen vermieden werden. Der Bahnhof Heinrich-Heine-Allee ist spätestens jetzt der wichtigste Knoten im Netz der Rheinbahn, da hier alle U-Bahn-Linien aufeinander treffen. Der unterhalb der bisherigen Station liegende Bahnsteig der Wehrhahn-Linie ist die einzige Station mit Mittelbahnsteig, alle anderen Bahnhöfe verfügen über Seitenbahnsteige.

Künstlerische Gestaltung hochgelobt

Seinem Ruf als Kunststadt wird Düsseldorf nun auch unter der Erde gerecht: alle sechs neuen Bahnhöfe wurden inklusive aller Aus- und Zugänge in besonderer Weise künstlerisch gestaltet.

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Unser täglich Brot ist Ihre Begeisterung für das STRASSENBAHN MAGAZIN. Dafür brennen wir – und zählen auf Ihr Feedback. Und das können Sie uns ab sofort zu jedem Artikel der jeweils aktuellen Ausgabe mit wenigen Klicks übermitteln. Auf der Internetseite strassenbahn-magazin.de/heft-bewerten geben Sie einfach folgenden Code ein: **91983**. Er führt Sie auf eine Bewertungsseite, auf der Sie jeden einzelnen Artikel beurteilen können. Wir sind gespannt auf Ihre Meinung!



Dazu gehören markante Lichtschächte, die das natürliche Tageslicht bis zu den Bahnsteigen vordringen lassen, und eine dem Sicherheitsmuster des Reisepasses nachempfundene Gestaltung der Betonoberflächen. Die Gestaltung der unterirdischen Welt wurde in einem Wettbewerb ausgeschrieben und vom jungen Darmstädter Designteam „Netzwerk-Architekten“ gewonnen. Auch Künstler waren von Anfang an beteiligt. Die sonst übliche Werbung findet man in der Wehrhahn-Linie vergebens. Mit dem Architekturwettbewerb hat die Stadt Düsseldorf Neuland betreten: von Anfang an wurden Künstler in alle Planungsüberlegungen einbezogen.



Am letzten Betriebstag durfte natürlich auch der „Klassiker“ schlechthin nicht fehlen: Düwag-GT8 2965 fuhr letztmalig durch die Altstadt



Letzter Abend für die Linie 706 auf der oberirdischen Altstadtstrecke, hier am Jan-Wellem-Platz mit Tw 2106 vor moderner Architektur



Im Tunnel wird man künftig als Fahrgast keinen Anteil mehr am bunten Treiben in der Innenstadt nehmen können, dafür geht es dort schneller voran

Schließlich sollte die künstlerische Gestaltung nicht den architektonischen Vorgaben folgen, sondern direkt Bestandteil der Planungsüberlegungen sein. Zum Siegerteam aus Darmstadt gehören Philip Schiffer, Jochen Schuh, Markus Schwieger, Thilo Höhne, Karim Scharabi und Oliver Witan. Für die künstlerische Gestaltung zeichnet die Düsseldorferin Heike Klussman und für die Lichtplanung der Heidelberger Uwe Belzner verantwortlich. Besonders bemerkenswert ist die Ausgestaltung der Station Graf-Adolf-Platz mit ihren grünen Glasflächen, während man sich hingegen im Bahnhof Kasernenstraße wie in einem Raumschiff wähnt. Dass die Entscheidung zu diesem künstlerischen Konzept wohl ein Volltreffer war, ist auch an den teils begeisterten Kom-

mentaren in den Kulturteilen renommierter Zeitungen abzulesen. Sogar die „New York Times“ und der „Guardian“ haben ausführlich über das unterirdische Kunstprojekt berichtet.

Letztmalig Trams in der Altstadt

Am letzten „oberirdischen“ Betriebstag, einem Samstag, verkehrten neben den normalen Straßenbahnlinien zwischen 11 und 17 Uhr zusätzlich noch acht historische Fahrzeuge auf dem Abschnitt zwischen Gerresheim und Kirchplatz. Die Bahnen waren stets gut frequentiert, die kostenlose Mitfahrmöglichkeit trug sicher daran Anteil. Viele Düsseldorfer nutzen die letzte Chance, die Innenstadt per Straßenbahn zu erleben, bis gegen 21 Uhr

die Schienenverbindung am Jan-Wellem-Platz gekappt wurde. In diesem Moment war Schluss für die teilweise 140 Jahre alte Straßenbahnverbindung durch die Innenstadt. Zuvor starteten gegen Mittag die neuen Bahnen im Tunnel jedoch zunächst nur als Pendelzüge zwischen den Tunnelbahnhöfen. Der Linienverkehr im neuen Tunnel wurde erst mit Betriebsbeginn am folgenden Sonntagmorgen aufgenommen.

U-Bahn-Bau vorerst abgeschlossen

Mit der Eröffnung der Wehrhahn-Linie ist der Tunnelbau in der Düsseldorfer City auf lange Sicht abgeschlossen. Weitere Ausbauten werden nur noch das oberirdische Straßenbahnnetz betreffen. Eine Ausnahme bilden lediglich die Planungen für die weit im Norden gelegene U 81, die eines Tages den Flughafen mit der Messe und später gar mit Neuss und Ratingen verbinden soll, sowie die projektierte Verlängerung des bestehenden Tunnels der U 78/U 79 über den Kennedydamm hinaus bis zum Reeser Platz. Viele Düsseldorfer wird das freuen, waren doch weite Teile der Innenstadt mit Unterbrechungen seit 1973 von Tunnelarbeiten betroffen. Als nächster Schritt stehen nun die Entfernung der nicht mehr benötigten Schienen und die Neugestaltung der verbleibenden Nord-Süd-Trasse der Linien 701, 705 und 706 im Bereich Hofgartenstraße – Berliner Allee an.

MBE

Tipp: Weitere Infos und Bilder zur aktuellen Situation in Düsseldorf im neuen STRASSENBAHN JAHRBUCH 2016.

Essen

EVAG mustert älteste M-Wagen aus

Die Essener Verkehrs-AG (EVAG) bereinigt aktuell die Typenvielfalt ihres Wagenparks. Bereits Ende des vergangenen Jahres hat das Unternehmen die älteste noch vorhandene Serie der M8C ohne Klapptrittstufen komplett

Görlitz

Die Straßenbahn soll nach dem Willen der Stadtpolitiker erhalten bleiben. Eine Empfehlung hierzu gab jüngst der Fachausschuss des Rates der Stadt. Die Kommune plant, die Geschäftsanteile der Verkehrsgesellschaft Görlitz (VGG) dem Transdev-Konzern 2017 abzukufen und auf diese Weise den Zuschussbedarf abzusenken. Die nötigen Stadtratsbeschlüsse sind allerdings erst nach der Sommerpause zu erwarten und werden aktuell vorbereitet. Zudem könnte die Stadt die derzeit seitens der VGG nur gemieteten Infrastrukturanlagen von den Stadtwerken übernehmen.

MSP

Magdeburg

Vom 15. bis 19. Februar war die Straßenbahnverbindung unter den Bahnhofsböcken am Hauptbahnhof erneut gesperrt. Grund war der Abriss zweier der westlichen historischen Eisenbahnbrücken im Auftrag der DB AG. Während die Straßenbahnlinien 1 und 4 im Westen der Stadt sowie 1 und 5 östlich des Bahnhofs erneut verknüpft wurden, setzten die MVB als Baustellenumfahrung zusätzlich die Baustellenlinie 41 (Olivenstedt – Europaring – Westring – Südring – Hasselbachplatz – Otto-von-Guericke-Straße – City-Carré – Alter Markt – Nordbrückenzug – Herrenkrug) ein.

DP

Wuppertal

Die Wuppertaler Stadtwerke (WSW mobil) ließen den ersten Schwebelbahnwagen der neuen Generation in den frühen Stunden des 9. Februar zu seinen ersten Probefahrten zwischen Vohwinkel und Hammerstein auf die Strecke. Dabei wurde ab Station Hammerstein mangels Wendemöglichkeit entgegen der Fahrtrichtung zurückgedrückt. Diese Tests verliefen erfolgreich, auch das „Schaukeln“ überstand der von Vossloh völlig neu entwickelte Typ „G15“ einwandfrei. Weitere nächtliche Erprobungen folgen, bis voraussichtlich im Sommer 2016 der Fahrgasteinsatz beginnt.

MBE



■ **Mülheim an der Ruhr:** Nachdem bis Ende Februar 12 der 15 bestellten neuen Flexity-Bahnen (Bombardier M8D-NF2; Nummern 8001 bis 8012) an die Stadtwerke Mülheim an der Ruhr ausgeliefert worden sind, stellen die neuen Wagen neben dem Gesamtverkehr der Linie 102 auch einen Großteil des Auslaufs auf der Linie 104 (Essen, Abzweigung Aktienstraße – Mülheim-Hauptfriedhof), hier Tw 8010 am 9. Januar. Nur noch selten gelangen auf Linie 104 deshalb M-Wagen zum Einsatz

MICHAEL BEITELSMANN



Essen: Bis auf weiteres im Einsatz bleiben 25 M8C der Reihe 1151-1180 mit Klapptrittstufen, die M8C ohne Klapptrittstufen sind indes komplett abgestellt und teilweise schon verschrottet worden

MICHAEL KOCHENS

abgestellt. Mit dem Einsatzende der M-Wagen ohne Klapptrittstufen ist auch endgültig das alte EVAG-Design mit blauem Zierstreifen von Essens Gleisen verschwunden. Zuletzt kamen die Fahrzeuge der Reihe 1101-1116 durch die Auslieferung weiterer NF2 von Bombardier nur noch in Ausnahmefällen zum Einsatz. Tw 1115 dient der EVAG seit 2010 als zum Sechsscher verkürzter Arbeitszug, Tw 1113 wurde bereits im Jahr 2013 nach einem Unfall verschrottet. Bis Anfang Februar gingen auch die Wagen 1102, 1103 und 1114 zur Verschrottung, weitere M8C dieser Serie werden folgen. Auf dem Abstellgleis stehen mit Tw 1404 und 1408 auch zwei der jüngsten M8C, sie dienten im Februar noch als Ersatzteillieferer. Für den täglichen Fahrzeugauslauf im Meter-spurnetz stehen der EVAG damit noch die folgenden Hochflurwagen zur Verfügung: 25 M8C der Reihe 1151-1180

mit Klapptrittstufen für den Einsatz auf der Strecke Richtung Bredeney und 13 M8C der Reihe 1401-1415. CLÜ

Duisburg

DVG mustert erstmals GT10NCDU aus

■ Die Duisburger VerkehrsGesellschaft (DVG) wird nicht alle wegen Rostschäden am Unterbau zur Sanierung abgestellten Straßenbahnwagen des Typs GT10NCDU wieder in Betrieb nehmen. Am Triebwagen 1008 sind bei einer Spezialfirma in Dessau so starke Rostschäden festgestellt worden, dass eine Sanierung aus Sicht der DVG wirtschaftlich nicht mehr vertretbar erscheint. Das Fahrzeug soll als erstes seiner Gattung noch in Dessau verschrottet werden, wie die DVG auf Nachfrage mitteilte. Grundsätzlich ist zwar noch die Sanierung aller übrigen GT10NCDU vorgesehen, das Unter-

nehmen schließt aber nicht aus, künftig weitere Wagen zu verschrotten, falls sich bei der Befundung im Rahmen der Sanierung zeigt, dass die Schäden zu umfangreich sind. Im Schnitt kostet die Sanierung eines Fahrzeugs rund 750.000 Euro. Wegen des starken Rostbefalls musste die DVG 2015 zeitweise 20 der 45 GT10NCDU gleichzeitig abstellen, viele Wagen kamen daraufhin zur externen Aufarbeitung bei mehreren Spezialfirmen im Bundesgebiet. Die DVG kämpft deshalb bis heute mit einem extremen Wagenmangel. Die Linie 901 wird voraussichtlich sogar noch bis 2018 montags bis freitags tagsüber zwischen Laar und Obermarxloh mit Bussen statt fahrplanmäßig mit Straßenbahnen betrieben.

CLÜ

Stuttgart

Zwangspause für Oldtimer-Linien

■ Der seit 1989 etablierte Sonderlinienverkehr mit historischen Straßen-

bahnen in Stuttgart steht vor einer mehrmonatigen Zwangspause. Nach aktuellem Stand ist mit der Rückkehr der Oldtimerlinie 23 (Straßenbahnwelt – Fernsehturm) auf die Schiene erst im vierten Quartal 2016 zu rechnen. Geplant war Sommer/Herbst 2015. Grund sind massive Verzögerungen beim Umbau des Leuzettunnels im Zuge der B 10/B 14. Im Laufe des Frühjahr wird die Stadt Stuttgart das Bau-feld an die Stuttgarter Straßenbahnen AG zurückgeben, doch ehe die Gleis-, Fahrleitungs- und Zugsicherungsanlagen der Übereck-Verbindung Wilhelma – König-Karls-Brücke wiederhergestellt sind, vergehen weitere Monate. Bereits am 8. Mai heißt es Abschied nehmen von der Oldtimerlinie 21 (Straßenbahnwelt – Innenstadtschleife), die wegen Umgestaltung der Haltestelle Staatsgalerie und der angrenzenden Tunnelanlagen als Voraussetzung für den Bau des künftigen Stuttgarter Tiefbahnhofs für die Dauer von drei bis vier Jahren pausieren muss. Damit tritt der historische

Ludwigshafen: Statt wie hier via Schumacher-Brücke könnte die Linie 6 Mannheim und Ludwigshafen künftig über die Adenauer-Brücke verbinden. Zusätzlich sind drei Express-Linien in Planung

CHRISTIAN LÜCKER





Deutschland

Fahrbetrieb, anders als ursprünglich geplant, in eine Phase, in der keine der beiden Meterspurstrecken zur Verfügung steht. Damit kommt auch das Sonderfahrtengeschäft zum Erliegen. Ersatzweise bietet der Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen jeden Sonntag Rundfahrten auf der 750 Meter langen Cannstatter Blockschleife an. Die Oldtimerlinie 23 wird vorerst weiter als Linie 23E mit historischen Omnibussen bedient.

JDA

Ludwigshafen

ÖPNV 2020: Pläne für neue Linien

■ Die Ludwigshafener City steht in den kommenden Jahren vor großen infrastrukturellen Veränderungen. Mit dem Mega-Projekt „Stadtstraße“ will die Kommune eine in die Jahre gekommene Hochstraße durch eine ebenerdige Variante ersetzen. In diesem Zusammenhang möchten die Verkehrsplaner gleichzeitig das Straßennetz in Ludwigshafen verändern und ergänzen, um mehr Pendler zum Umstieg von der Straße auf die Schiene zu bewegen. Nach aktuellen Pla-

nungen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) könnte die Straßenbahnlinie 6 künftig von Rheingönheim kommend über die Konrad-Adenauer-Brücke nach Mannheim verlaufen und dort mit der Linie 2 verknüpft werden. Ab 2020 sind außerdem drei Express-Stadtbahnlinien im Berufsverkehr angedacht. Sie sollen schnelle Verbindungen zwischen Oggersheim sowie Friesenheim Richtung Mannheim und von Rheingönheim nach Friesenheim schaffen. Für diese Linien wären laut RNV bis zu zwölf zusätzliche Fahrzeuge nötig.

CLÜ

Jena

Zweiachserflotte vor Außerdienststellung

■ Mit einer überraschenden Entwicklung macht derzeit der Betriebsteil Jenaer Nahverkehr der Stadtwerke Jena von sich reden. Fast alle historischen Straßenbahnwagen plant der Betrieb 2016 abzugeben. Das Unternehmen möchte seinen bis jetzt sehr umfangreichen historischen Fahrzeugpark nicht länger vorhalten. Bislang gehören ein Gotha-Zweirichtungszug (Tw

Duisburg: Für GT10NCDU 1008 gibt es keine Zukunft mehr, als erster seiner Bauart wird der Wagen in Dessau verschrottet statt saniert

CHRISTIAN LÜCKER

Jena: Bereits Geschichte ist der Einsatz des Lova-Museumswagens 27 in Jena, hier am 18. Februar noch im Einsatz im Bereich Jenertal

RONNY DAUER



Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?



Diese hochwertigen Acryl-Sammelkassetten helfen Ihnen, Ihre **Strassenbahn Magazin**-Ausgaben zu ordnen. In jede Kassette passt ein kompletter Jahrgang.

1 Acryl-Kassette
€ 18,95
Best.-Nr. 75000

15% gespart bei 5 Acryl-Kassetten
€ 79,95
Best.-Nr. 75001

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80977 München

Jetzt bestellen unter:
www.strassenbahn-magazin.de oder
Telefon 0180-532 16 17
(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)



Solingen: Wagen 36 am 10. Oktober 2009 auf der O-Busdrehscheibe in Burg.
In Mariupol dient dieser Wagen wohl nur als Ersatzteillieferer DANIEL MÖSCHKE

101 + Bw 155 und 156), ein Rekowagen-Zweirichtungszug (Tw 134 + Bw 187 und 189), des Weiteren der Gotha-Einrichtungs-Fahrschulzug (Tw 145 + Bw 197 und 199), sowie der Lowa-Tw 27 und der Traditionswagen 26 zum Einsatzbestand. Darüber hinaus ist die GT6-Partybahn 666 vorhanden. Für einige Wagen gibt es schon Interessenten, welche Wagen konkret ausgesondert werden, scheint noch nicht abschließend klar. Zumindest der aus Eisenach stammende Traditionswagen 26 und die Jenaer Partybahn bleiben aber definitiv im Bestand. Unterdessen fuhr der aus Gera über Naumburg nach Jena gekommene Lowa-Tw 27

bereits am 19. Februar letztmalig durch Jena. Der Tw gelangte danach kurzfristig nach Halle, um dort den bereits seit längerer Zeit in Revision befindlichen Lowa-Tw 505 im Sonder- und Charterverkehr zu vertreten. RD

Solingen Obus-Verkauf in die Ukraine

■ Bereits vom 23. bis 25. November 2015 und damit fast genau sechs Jahre nach der Außerdienststellung am 15. November 2009 wurden die letzten in Solingen verbliebenen Obusse des Typs MAN SL172HO für den anstehenden

Abtransport in die Ukraine verladen. Bereits seit einiger Zeit befanden sich die 13 Fahrzeuge im Besitz eines Zwischenhändlers und konnten nach langer Standzeit auf dem Gelände der SWS veräußert werden. Der Transport der Fahrzeuge fand mit ukrainischen Tiefladern in Richtung Dnipropetrowsk statt, wobei eine mehrtägige Transportpause in Zhitomir eingelegt wurde. Nach Ankunft bei der Firma LITAN in Dnipropetrowsk werden die MAN-Trolleybusse seit Anfang Dezember einer Aufarbeitung unterzogen und beginnend seit 26. Januar in den ostukrainischen Betrieb der Stadt Mariupol versetzt. Dort sollen jedoch nur elf Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die beiden überzähligen Wagen dienen ausschließlich der Ersatzteillieferung.

Von den insgesamt 46 MAN SL172HO existiert noch Wagen Nr. 42 in Solingen im Besitz des O-Bus Museum Solingen e.V. und war über Jahre Versuchsträger für alternative Antriebe. Als Exponat dient seit 2006 zudem der Wagen 32, welcher im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München ausgestellt ist. Die restlichen 31 Wagen wurden 1997–2006 in die bosnische Hauptstadt Sarajevo abgegeben. Dort verschlechterte sich der Zustand der eingesetzten Fahrzeuge schnell, so dass Ende 2015

■ Dresden: Ende Februar belieferte die CarGoTram letztmalig die VW-Fabrik „Gläserne Manufaktur“ mit Fahrzeugteilen für die Montage des Pkw Phaeton, dessen Produktion ausläuft. Wegen des Umbaus der Fabrik für die Montage vollelektrischer Autos ist bis auf Weiteres keine Belieferung nötig. Unterdessen laufen ab Sommer 2016 die Untersuchungsfristen der Güterstraßenbahnwagen sukzessive ab, für eine Wiederaufnahme des Verkehrs wäre eine erneute Inspektion der Züge nötig

MICHAEL SPERL



ANZEIGE

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter
**www.strassenbahn-
magazin.de/abo**

nur noch wenige MAN SL172HO zum aktiven Bestand gehörten. DAM

Industrie

Siemens Fahrerlose U-Bahn Barcelona verlängert

■ In Barcelona ist ein weiterer Teil der U-Bahn-Linie 9 ans Netz gegangen, der mit einem automatischen Zugbeeinflussungssystem von Siemens für fahrerlosen Betrieb ausgerüstet ist. Wie der Hersteller mitteilt, verbindet die rund 20 Kilometer lange Strecke die Universität im Stadtzentrum mit dem Terminal 1 des Flughafens El Prat de Llobregat. Nun stehen über 30 Kilometer Linienweg dem Betrieb zur Verfügung – damit ist diese U-Bahn nach Siemens-Angaben die längste Linie mit fahrerlosem Betrieb in Europa.

An den 19 Stationen werden spezielle Bahnsteigtüren eingesetzt, die sich erst öffnen, wenn der Zug am Bahnsteig hält – sie sollen mehr Sicherheit schaffen. Das funkbasierte Sicherungssystem Trainguard MT ermöglicht mit seinem fahrerlosen Betrieb auf der Strecke eine Beförderungskapazität von 330.000 Fahrgästen täglich, etwa 165 Millionen Passagiere im Jahr. Derzeit sind weitere 18 Kilometer der Linie im Bau, in der letzten Ausbaustufe soll sie etwa 50 Kilometer lang sein. Siemens hat bereits Bahnen in New York, São Paulo und Paris mit dem gleichen System ausgestattet. FBT

Bombardier Stadtbahnssystem für Edmonton

■ Bombardier hat als Mitglied von TransEd Partners den Auftrag für die Valley Line-Stadtbahnen in Edmonton

im Bundesstaat Alberta im Auftragswert von umgerechnet etwa 247 Millionen Euro erhalten. Zum TransEd-Verbund gehören darüber hinaus die Firmen Bechtel, EllisDon und Fengate. Bombardier ist im Rahmen von TransEd für die Entwicklung und Lieferung der in Kanada gebauten Flexity-Stadtbahnwagen, für Signal- und Kommunikationstechnik, Stromversorgung sowie die Depotausrüstung zuständig. Es handelt sich beim Stadtbahnprojekt um eine öffentlich-private Partnerschaft, die eine fünfjährige Vorlaufzeit sowie einen Betriebsdauer von 30 Jahren umschließt. Der erste Abschnitt der Valley Line-Stadtbahn führt auf 13 Kilometern vom Südosten mit rund einem dutzend Haltestellen bis in die Innenstadt von Edmonton. Die neue Linie wird dabei über das North Saskatchewan River Valley führen, einer von den Einwohnern Edmontons sehr geliebten und geschützten Grünfläche. Um das Tal und seine Umgebung zu erhalten, verspricht TransEd Partners alle Bauarbeiten verantwortungsbewusst durchzuführen.

Die bestellten 100-Prozent-Niederflurwagen besitzen ein Fassungsvermögen von 275 Fahrgästen. Zudem wird Bombardier über die gesamte Betriebsdauer maßgeblich für die Durchführung von Betrieb und Wartung des Valley Line-Systems in Edmonton verantwortlich sein. MSP

Hyundai-Rotem Magnetbahn in Seoul eröffnet

■ Der südkoreanische Industriekonzern Hyundai-Rotem konnte am 3. Februar,

nach einer Bauzeit von etwas über fünf Jahren, die erste selbst entwickelte Magnetbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Auf dem Incheon Airport der Landeshauptstadt Seoul wurde die 6,1 Kilometer lange Magnetbahnstrecke mit sechs Haltestellen in Betrieb genommen, damit fand das seit 1993 in der Entwicklung befindliche System erstmals eine kommerzielle Verwendung. Das Projekt entstand im Rahmen des vom zuständigen Ministerium 2006 ins Leben gerufenen Programms Urban Maglev.

Die für eine Höchstgeschwindigkeit von 110 Kilometern pro Stunde ausgelegten Züge fahren viertelstündlich mit maximal 80 Kilometern pro Stunde auf der 6,1 Kilometer langen zweigleisigen Strecke zwischen dem Inche-



■ Gmunden: Die seit 2011/12 leihweise bei der Traunseebahn (Vorchdorf – Gmunden Klosterplatz) eingesetzten Niederflurwagen 307 und 320 der Innsbrucker Verkehrsbetriebe kehren Ende März in ihre Heimat zurück. Die letzten Einsätze und die Ablöse durch fabrikneue CAF-Niederflurwagen erfolgten am 12. März. Die Bauarbeiten für die Verbindung der Traunseebahn mit der Gmundner Straßenbahn als „StadtRegioTram“ sind mittlerweile voll im Gange. Am 11. Februar verlässt Tw 307 die Haltestelle Unterm Wald

WOLFGANG KAISER



Bombardier: Die in Kanada gebauten Bombardier Flexity-Stadtbahnwagen sollen auf der geplanten Valley Line-Stadtbahn in Alberta fahren BOMBARDIER

on International Airport und der Youngyu Station. Dabei können pro Fahrzeug 230 Fahrgäste befördert werden. In zwei weiteren Etappen soll die Stre-

cke in den nächsten Jahren auf 37,4 Kilometer verlängert werden. Hyundai-Rotem konnte auch schon den ersten Export-Erfolg verbuchen. Seit 2014 laufen die Planungen an einer entsprechenden Magnetbahn in St. Petersburg. Dies wäre die erste Magnetbahn Europas, die im kommerziellen Fahrgastverkehr betrieben wird. JEP



Siemens: Wie hier an der Station Can Zam der Bestandsstrecke erhielten auch die neuen Metrohalte entlang der Linie 9 Bahnsteigtüren

SIEMENS MOBILITY

Ausland

Schweden: Stockholm Ausbaupläne für die U-Bahn

■ Die Stockholmer U-Bahn gilt als die längste Kunstgalerie der Welt. Zahlreiche Stationen sind von bekannten Künstlern gestaltet worden. Dabei soll die Kunst zu einer erhöhten Sicherheit beitragen und den Reisenden die Orientierung erleichtern. Viele Kunstwerke haben zudem einen Bezug zur Umgebung der U-Bahnstationen. Diese Tradition wird beim Ausbau des U-



Stockholm: Die Visualisierung zeigt den aus dem Gestaltungswettbewerb hervorgegangenen Siegerentwurf von Åsa Jungnelius für die U-Bahn-Station Hagastaden

ÅSA JUNGNELIUS

– Hagsätra bekommt im Bereich des ehemaligen Schlachthauses eine neue Station.

Nach einer Ausschreibung im vergangenen Jahr und 29 in die Endauscheidung gekommenen Entwürfen sind jetzt zwölf Kunstwerke für die neuen Stationen und die beiden neuen Bahnsteige ausgewählt worden, darunter auch der Entwurf „Skylines“ des Berliner Büros Inges Idee für die Station Arenastaden und der Stockholmmerin Åsa Jungnelius für die Station Hagastaden.

RIH



Osaka: Die auf den Betrachter zuführenden Gleise an der Sumiyoshi-Kreuzung wurden am 30. Januar 2016 letztmalig befahren

BERNHARD KUSSMAGK

Bahnnetzes fortgeführt. Derzeit verlängert der Betrieb zwei U-Bahnlinien und baut darüber hinaus eine neue Linie, insgesamt eine Streckenlänge von 20 Kilometern. Vom Odenplan wird die Gelbe Linie zur Arenastaden neu gebaut. Sie umfasst die neuen Stationen Hagastaden und Arenastaden. Die Fertigstellung ist für 2022 geplant, mit dem Bau wird 2016 begonnen. Ebenfalls 2016 sollen die Arbeiten zur Verlängerung der Blauen Linie von Akalla nach Barkaby mit den beiden neuen Stationen Barkabystaden und Barkaby Station starten. Die Betriebsaufnahme ist für 2021 geplant. Vier Jahre später sollen die Verlängerungen der Blauen Linie ab der Station Kungsträdgården nach Nacka und Söderort fertig sein. Der Zweig nach Nacka führt über Sofia, Hammarby Kanal, Sickla, Järla und Nacka Centrum und wird in Söderort an die Linie nach Hagsätra angeschlossen. Die Linie Kungsträdgården

Schweiz: Basel Erfolgreiche Bilanz für Tram nach Weil

■ Ein Jahr nach der Eröffnung der grenzüberschreitenden Straßenbahnlinie 8 von Basel nach Weil am Rhein gaben die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) bekannt, dass auf der Neubaus Strecke im ersten Betriebsjahr seit dem 14. Dezember 2014 rund 2,8 Millionen Fahrgäste unterwegs waren. Davon nutzten rund 500.000 Passagiere die Züge nur innerhalb der Stadt Weil. Aufgrund der großen Nachfrage verdichteten die BVB den Fahrplan zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 im Nachmittagsberufsverkehr auf einen 7,5-Minuten-Takt. Zudem setzen die Verkehrsbetriebe auf der Linie 8 nur noch die neuen, 42,9 Meter langen Bombardier Flexitys ein. Anfänglich fuhren auf Linie 8 Combinos. Bis Ende 2016 erhalten die BVB insgesamt 44 lange Flexitys, bis Ende 2017 auch 17 kurze Züge gleicher Bauart.

CMU

Japan: Osaka Veränderungen bei der Tramway

■ Nach der Stilllegung des einst sehr großen Straßenbahnnetzes 1969 und der Überlandlinie nach Kobe 1975 sind in Osaka nur noch die Linien der Hankai-Straßenbahn südlich des Stadtzentrums verblieben. Von den stadtseitigen Endhaltestellen Ebisucho und Tennoji-ekimae aus führen sie bei einer Streckenlänge von 18,7 Kilometern in einige südliche Vororte. Die Modernisierung des veralteten Wagenparks hat vor einigen Jahren be-



■ **Prag:** Der Prototyp 0033 (EVO 1) des Firmenkonsortiums Pra- goimex ist seit dem 1. Februar 2016 im öffentlichen Lini- enbetrieb im Einsatz. Werk- tags fährt das Einzelstück auf der Linie 6, am Wochenende auf der Linie 5 oder 7

FRANTIŠEK ZAHNÁŠ

gonnen, und die Zukunft der Straßenbahn ist gesichert. Die ältesten, noch aus den 1920er-Jahren stammenden Vierachser ersetzte der Betrieb durch neue Vierachser und einige Niederflrigelenkwagen. Letztere gehören zur Serie 1000, verfügen über drei Module und sind mit einer Länge von 16,3 Metern besonders kurz. Die Endstelle Tennoji-ekimae wird derzeit im Zuge der Verbreiterung der Straße zusammen mit einer etwa 700 Meter langen anschließenden Strecke in Richtung Sumiyoshi in Straßenmitte auf eigenem Gleiskörper bis Abeno neu trassiert. Die kurze, nur etwa 200 Meter lange Strecke zwischen den Haltestellen Sumiyoshi und Sumiyoshikoen verlor in den letzten Jahren stark an Bedeutung – zuletzt führen täglich nur noch wenigen Kurse im Berufsverkehr. Da die Gleise an der Sumiyoshi-Kreuzung teilweise 60 Jahre alt und völlig verschlissen sind, erfolgt die Erneuerung der Kreuzung zur Kostenreduktion in vereinfachter Form. Die Strecke nach Sumiyoshikoen wurde am 30. Januar 2016 letztmalig befahren und anschließend stillgelegt. BEKUS

USA: Seattle

Zweite Tramlinie eröffnet

■ Am 23. Januar nahm die Seattle Streetcar ihre zweite Straßenbahnlinie in Betrieb. Die 4,2 Kilometer lange First Hill Line verbindet den Capitol Hill mit dem Pioniere Square und verfügt über zehn Haltestellen. Zum Einsatz kommen sechs dreiteilige Zweirichtungsfahrzeuge des tschechischen Herstellers Inekon. Um einen oberleitungslosen Streckenabschnitt zum Capitol Hill befahren zu können, sind Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Akkumulatoren als Energiespeicher ausgerüstet. Die neu eröffnete Strecke soll in den nächsten Jahren an beiden Endpunkten verlängert werden. Dabei ist vorgesehen, dass die westliche Streckenverlängerung entlang des Hafens verläuft, um am Mc. Grawe Square an den 2007 eröffneten Streckenabschnitt zum South Lake Union District anzuschließen. Seattle verfügt neben der Straßenbahn noch über eine 25 Kilometer lange Stadtbahnlinie und hat bereits seit 1962 eine Monorailstrecke. JEP

Singapur

U-Bahn Erweiterung in Betrieb genommen

■ Kurz nach Weihnachten nahm die Land Transport Authority (LTA) den zweiten Abschnitt von Singapurs



■ Toronto: Um regelmäßige Intervalle auf der 24 Kilometer langen und verspätungsanfälligen Linie 501 „Queen“ anbieten zu können, betreibt der Verkehrsbetrieb TTC seit 3. Januar die Abschnitte Neville Park – Humber und Humber – Long Branch voneinander getrennt und die Fahrgäste müssen in Humber umsteigen. Am erstgenannten, längeren Ast fahren bis zu 33 Gelenkwagen ALRV in Fünf-Minuten-Intervallen, darunter die ersten hauptausgebesserten Fahrzeuge (siehe SM 1/2016, Seite 15)

WOLFGANG KAISER

Downtown Line in Betrieb. Die am 27. Dezember eröffnete, 16,6 Kilometer lange Erweiterung schließt an den 2013 eröffneten, 4,3 Kilometer langen ersten Bauabschnitt an, der Chinatown mit der Marina Bay verbindet.

Nach der Eröffnung der zwölf neuen Haltestellen endet die Strecke in Bukit Panjang, einem großen Wohngebiet mit rund 100.000 Einwohnern. Direkt an der Endhaltestelle besteht Übergang zu einem People Mover System, welches als automatisches Bus-

system das Siedlungsgebiet erschließt. Betrieben wird die Strecke von der SBS Transit, einer Gesellschaft, die neben der Singapore Maas Rapid Transit (SMRT), U-Bahnen und Buslinien in Singapur betreibt.

Derzeit ist die staatliche LTA dabei, das Nahverkehrsnetz des 5,5 Millionen Einwohner zählenden Stadtstaates massiv zu modernisieren und auszubauen. Bis 2030 soll die Netzlänge der U-Bahn von derzeit 176 auf 360 Kilometer wachsen. Die vorhandenen

People Mover Systeme (LRT) erneuert der Betreiber: Am 5. Januar fand die Modernisierung der elf Kilometer langen Sengkang Schleife des dort seit 2003 in Betrieb befindlichen LRT Systems vom Typ Crystal Mover seinen Abschluss.

Damit ist es jetzt möglich, die automatischen Züge in Doppeltraktion im Abstand von vier Minuten fahren zu lassen. Die dafür erforderlichen 16 neuen Wagen lieferte Mitsubishi Heavy Industries. JEP

Singapur: Station Eunos der East-West Line. Aufgrund massiver Ausbaupläne soll sich das U-Bahn Netz von Singapur bis zum Jahr 2030 verdoppeln und damit auf rund 360 Kilometer anwachsen





125 Jahre Straßenbahn in Bonn

Teil 1: Von den Anfängen bis zur Stadtbahn-Planung ■ Von der Pferdebahn bis zur modernen Stadtbahn – die Geschichte der Straßenbahn in Bonn ist sehr facettenreich. Der erste Teil unserer Geburtstags-Geschichte widmet sich der Zeit von den Anfängen des Betriebs bis zur Planung des aktuellen Stadtbahn-Netzes, das wir in der nächsten Ausgabe vorstellen

Am April 1891, vor 125 Jahren, verkehrte in Bonn am Rhein die erste Pferdebahn. Dies war der Beginn einer vielfältigen Verkehrsgeschichte, wie sie in dieser Form nicht viele Städte vorweisen können. Mehrere Gesellschaften teilten sich bis in die neuere Zeit hinein die Aufgaben der Verkehrsbedienung und jede hatte ihre Eigenheiten. Auch die Stadt selbst war im Laufe dieser Zeit großen Veränderungen ausgesetzt, denn aus dem beschaulichen Universitätsstädtchen wurde 1949 die Hauptstadt der jungen Bundesrepublik Deutschland. Dies stellte große Herausforderungen an die Verkehrsbedienung, welche zunächst zu einer grundlegenden Modernisierung der bestehenden Systeme und später zur Schaffung eines einheitlichen Stadtbahnnetzes in der gesamten Rhein-Sieg-Re-

gion führte. Das runde Jubiläum soll dazu genutzt werden, einige wichtige Stationen auf dem langen Weg von 1891 bis heute herauszugreifen und näher zu betrachten.

Beginn mit Pferden und Dampfloks

Wie in vielen Städten sorgte auch in Bonn zu Beginn ein privates Unternehmen für die Einrichtung der ersten öffentlichen Verkehrsmittel. 1890 gab es erste Planungen zur Einrichtung einer Pferdebahn innerhalb der Stadt und zu den benachbarten Gemeinden. Die Verbindung nach Bad Godesberg und Mehlem sollte durch eine mit Dampf betriebene Kleinbahn geschaffen werden. Mit Bau und Betrieb beauftragte die Stadt das Berliner Ingenieurbüro Havestadt, Contag und Compagnie (H & C), das bislang über keine Erfahrung mit der-

artigen Projekten verfügte, dennoch aber die gestellte Aufgabe hervorragend meisterte. Für beide Bahnen wurde die Meterspur gewählt.

Am 19. April 1891 kamen die ersten Pferdebahnstrecken in Betrieb, am 22. Mai des Folgejahres nahm die Dampfstraßenbahn von Bonn nach Bad Godesberg und Mehlem auf einer ersten Teilstrecke ihren Betrieb auf. Beide Betriebe sind dann bis 1896 erweitert worden, danach kehrte weitgehend Stillstand ein. Wie so oft in jenen Tagen musste auch die Stadt Bonn um die Jahrhundertwende erkennen, dass sich die Interessen eines privaten Betreibers nicht unbedingt mit den eigenen deckten. Die Stadt blockierte Ausbauvorhaben von H & C, diese sahen ihre Gewinne schwinden und verkauften 1899 Pferde- und Dampfbahn



Typischer Wendezug der Straßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem aus komfortablen Dreiecksachtern im Mai 1973 am Bonner Autobusbahnhof, im Hintergrund der Bonner Hauptbahnhof

HANS HOSCHKEIT,
SLG. AXEL REUTHER



Ab 1925 waren diese Treffen von vier verschiedenen Verkehrsmitteln am Hansaack in der Nähe des Bonner Bahnhofs möglich. Personal und Fahrgäste freuen sich offensichtlich über den Fotografen

SLG. HANS-PETER ARENZ

Verkehrsdrehscheibe Bonn, Bahnhof

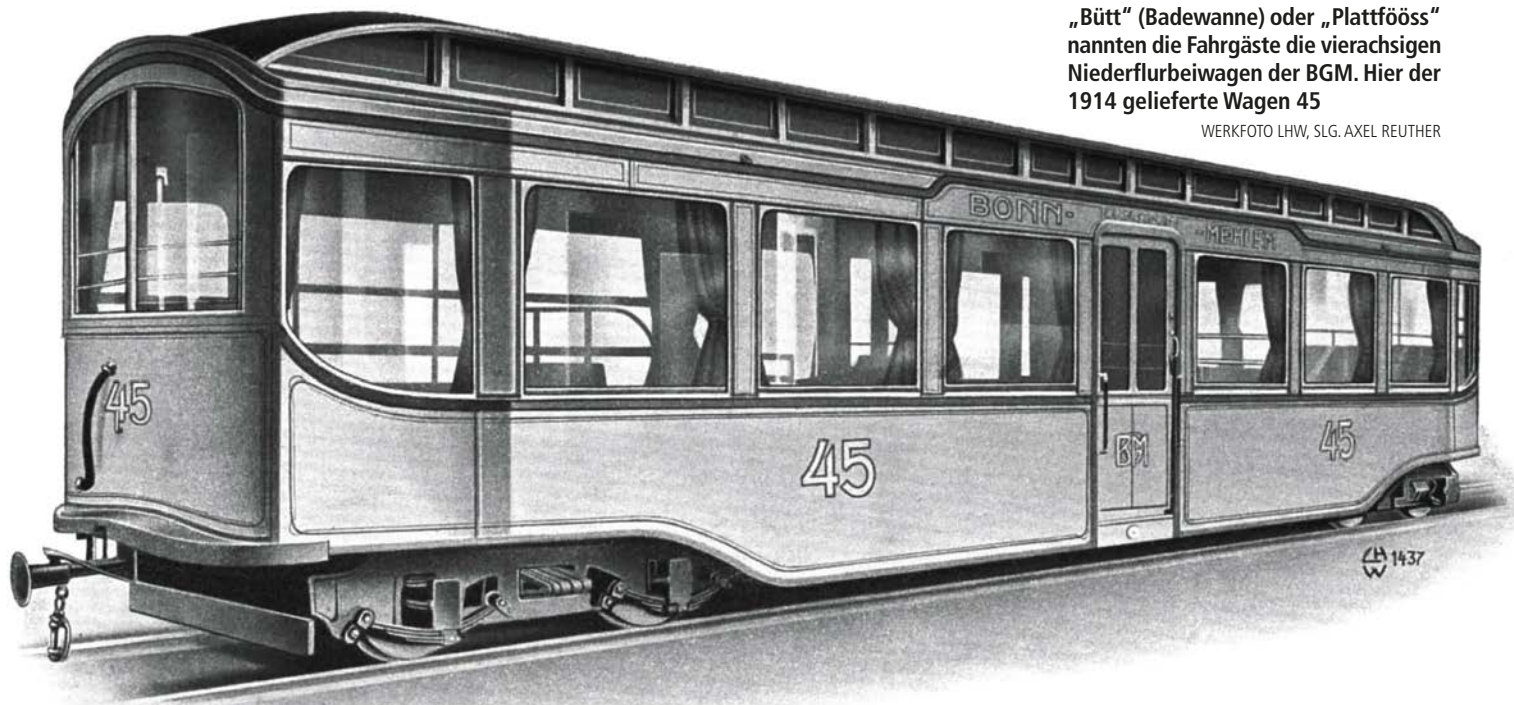
Ab 1911 hatten alle elektrischen Bahnen, die in Bonn ihren Ausgang nahmen, in der Nähe des Bonner Staatsbahnhofs ihren Endpunkt. Auch alle Straßenbahnlinien, bis 1936 durch den Bahnübergang getrennt, befuhren diesen Bereich. Erste Ansätze, hier die Umsteigeverhältnisse zu verbessern, gab es 1911, als die elektrifizierte BGM vom alten Endpunkt der Dampfbahn in der Kaiserstraße bis zum Kaiserplatz verlängert wurde, wo sie auf die städtischen Linien traf. 1925 fuhr sie dann über den Bahnhofplatz bis zur Ecke Meckenheimer Straße. Am so genannten Hansaack bestanden nun kurze Fußwege zur Siebengebirgsbahn in der Meckenheimer Straße und zum Rheinuferbahnhof der KBE, der nördlich des Staatsbahnhofs lag. 1929 erreichte die auf Normalspur umgebaute und elektrifizierte Vorgängerbahn der KBE Bonn und endete auf zwei dem Rhein-

uferbahnhof vorgelagerten Gleisen. Der dichte Schienenverkehr über die Kreuzung Meckenheimer Straße, welche bis 1936 über einen Bahnübergang die Staatsbahn nach Westen passierte, führte zunehmend zu Problemen. Beide KBE-Strecken erhielten daher 1935 einen neuen mehrgleisigen Endpunkt vor der Meckenheimer Straße, und die BGM verlängerte ihre Strecke 1937 bis in Höhe des neuen Rheinuferbahnhofs. Nach Fertigstellung der neuen Unterführung unter den Bahngleisen im Mai 1936 hatten die vier städtischen Straßenbahnlinien und die BGM in der Bahnhofstraße unmittelbar vor dem Empfangsgebäude der Staatsbahn eine gemeinsame Haltestelle. Mit kurzem Fußweg waren von hier der KBE-Rheinuferbahnhof und die Abfahrtstelle der Siebengebirgsbahn nach Bad Honnef erreichbar. Über 35 Jahre blieb diese Situation weitgehend unverändert.



Massiv wirkten die zur Aufnahme des elektrischen Betriebes der BGM gelieferten zweiachsigen Triebwagen - hier auf einem Siemens-Werkfoto aus dem Jahre 1911

WERKFOTO SIEMENS, SLG. REINHARD SCHULZ



„Bütt“ (Badewanne) oder „Plattfööss“ nannten die Fahrgäste die vierachsigen Niederflrbeiwagen der BGM. Hier der 1914 gelieferte Wagen 45

WERKFOTO LHW, SLG. AXEL REUTHER

an deren Betriebsführer, die Rheinisch-Westfälische Bahngesellschaft AG.

1902 erstmals elektrisch

Am 21. Mai 1902 nahm die von Siemens & Halske gebaute elektrische Straßenbahn der Stadt zwischen den Staatsbahnhöfen Bonn und Beuel über die Rheinbrücke ebenfalls auf Meterspur ihren Betrieb auf. 1903 ging noch eine letzte neue Pferdebahnstrecke nach Endenich in Betrieb. Die bevorstehende Erweiterung des Stadtgebietes veranlasste die Stadt, die Übernahme der Pferde- und Dampfstraßenbahn in ei-

gener Regie zu betreiben. Am 1. November 1905 war es so weit und beide Bahnen wechselten für einen Kaufpreis von 3,1 Millionen Goldmark den Besitzer. Die Pferdebahn gehörte nun komplett der Stadt Bonn, die Dampfbahn zu gleichen Teilen Bonn und Bad Godesberg, was zur Gründung der eigenständigen und getrennt von der nun städtischen „Bahnen der Stadt Bonn“ verwalteten „Straßenbahn Bonn – Godesberg – Mehlem“ (BGM) führte.

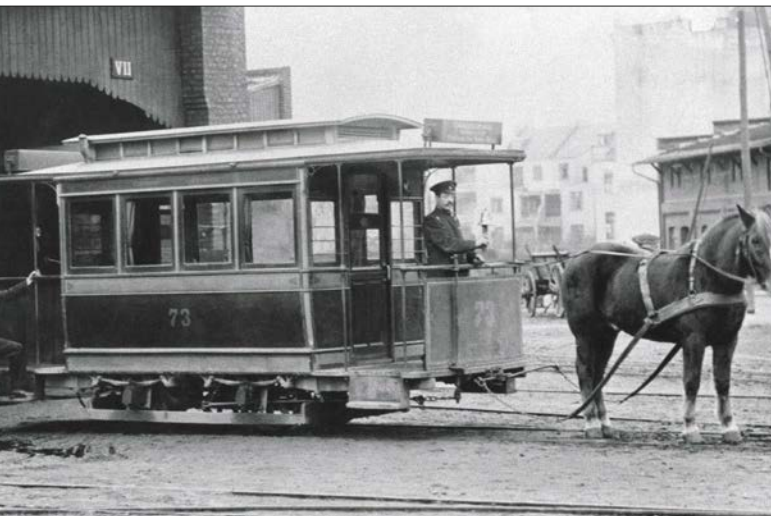
1906 ist die bestehende meterspurige Straßenbahnlinie nach Beuel auf Normalspur umgebaut worden und zwischen 1906

und 1908 gingen die meisten ehemaligen Pferdebahnstrecken sowie einige Erweiterungen als elektrische Straßenbahn auf Normalspur in Betrieb. Die Straßenbahn bezog 1906 ein neues Depot an der Rheindorfer Straße in Grau-Rheindorf. Das alte Depot der meterspurigen Straßenbahn in Beuel wurde für Normalspur umgebaut, ab 1911 dann aber zusammen mit einem benachbarten Neubau von der Siebengebirgsbahn benutzt.

Aus der Dampfkleinbahn nach Mehlem entstand im Jahre 1911 abschnittsweise ebenfalls eine normalspurige Straßenbahn,

Wagen 73 der erst 1905 gelieferten Serie in den letzten Tagen des Bonner Pferdebahnbetriebes im Jahre 1909 auf dem Betriebshof an der Reuterstraße

SLG. KARL-HEINZ WIPPERFÜRTH, ARCHIV AXEL REUTHER



Lok 2 aus dem Jahre 1900 der meterspurigen Dampfkleinbahn von Bonn nach Mehlem im Depot an der Coblenzer Straße mit Bedien- und Werkstattpersonal

SLG. KARL-HEINZ WIPPERFÜRTH, ARCHIV AXEL REUTHER

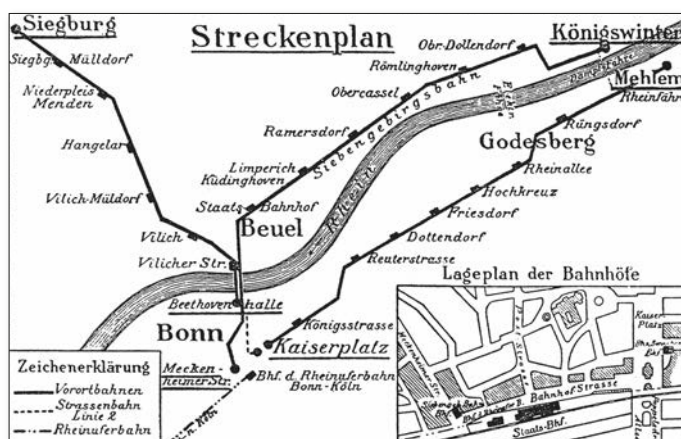


die mit Ausnahme von zwei Abschnitten in Bad Godesberg und zwischen Rüngsdorf und Mehlem zweigleisig und zum Teil auf eigenem Bahnkörper angelegt war. Der Unterbringung der zunächst je zwölf schweren zweiachsigen Trieb- und Beiwagen diente ein neues Depot in Friesdorf. Ab 1914 ergänzten drei vierachsige Beiwagen mit Mitteleinstieg in sehr niedriger Bauweise den Bestand. In den Jahren vor 1945 machte die BGM ihr Hauptgeschäft an schönen Sonntagen im Ausflugsverkehr, wenn es die Bonner Stadtbevölkerung in das ab 1926 mit dem Zusatz Bad versehene Kurstädtchen Godesberg und zu den angrenzenden Rheinhöhen zog.

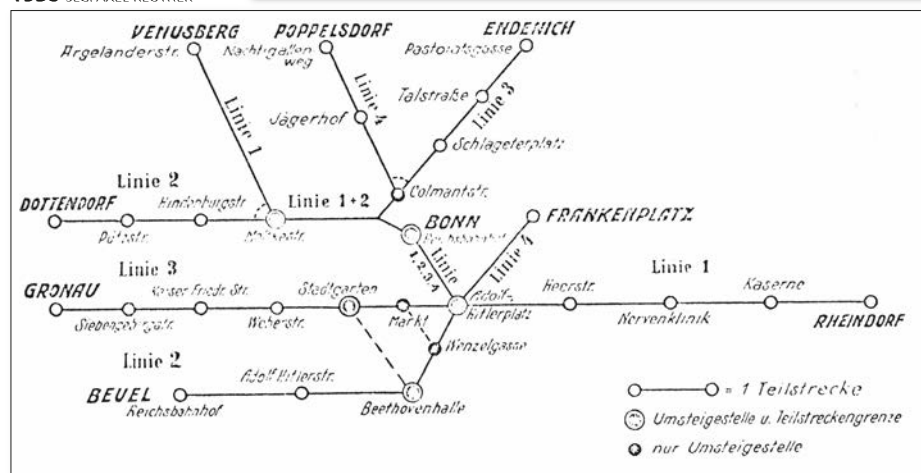
Elektrische Kleinbahnen ins Rechtsrheinische

Das Siebengebirge war schon im 19. Jahrhundert ein beliebtes Ausflugsgebiet. So entstanden Pläne, Beuel und Bonn durch ein öffentliches Verkehrsmittel mit Königswinter zu verbinden. Die Inbetriebnahme der Rheinuferbahn zwischen Köln und Bonn im Jahre 1906 als elektrische, zweigleisige Stadtschnellbahn ließ auch in den Landkreisen Sieg und Bonn den Wunsch aufkommen, derartige Bahnlinien zur Verbindung mit der Stadt Bonn zu bauen. Als erste Strecke der „Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Sieg-Kreises“ (im allgemeinen Sprachgebrauch nur „Siegburger- und Siebengebirgsbahn“ (SSB) genannt) ging im September 1911 die Verbindung Bonn – Siegburg in Betrieb, bereits einen Monat später folgte der erste Teilabschnitt der Strecke nach Königswinter bis Oberdollendorf. Königswinter wurde wegen Gelände- und Grundstücks-Schwierigkeiten erst im März 1913 erreicht und es dauerte noch einmal zwölf Jahre ehe im September 1925

RECHTS Streckenplan der BGM und SSB in den Anfangsjahren des Betriebes
SLG. AXEL REUTHER



UNTEN Netzplan der städtischen Straßenbahn nach der Verbindung beider Netzteile durch eine Unterführung am Bahnhof im Jahre 1936
SLG. AXEL REUTHER



der Endpunkt Bad Honnef hieß. Die Vorbildfunktion der Rheinuferbahn für die als elektrische Kleinbahnen angelegten und betriebenen Strecken und deren Rollmaterial war offensichtlich, auch wenn der Ausbaustandard niedriger lag. Das galt auch für die vorgesehene Mitbenutzung der Gleisanlagen der städtischen Straßenbahn in Beuel und

Bonn und die unterschiedlichen Spannungen. Beide Strecken waren außerhalb der Stadt auf eigenem Bahnkörper aber zunächst nur eingeleisig angelegt, eine mögliche Zulegung des zweiten Gleises aber baulich berücksichtigt worden. Königswinter wurde als Straßenbahn durchquert. In Siegburg behinderte zunächst ebenfalls die Staatsbahn

SCHIENENSTARS XXL!

DIE GROSSARTIGE WELT
DES EISENBAHNMODELLBAUS
20. – 24.04.2016
MESSE DORTMUND



WELTGRÖSSTE MESSE
FÜR MODELLBAU
UND MODELLSPORT

www.intermodellbau.de



**INTER
MODELL
BAU**



Auf ihrem Weg von der Gronau in die Innenstadt passierte die Linie 3 durch das Coblenzer Tor das Gebäude des Schlosses. Hier eine Aufnahme aus dem Jahre 1933

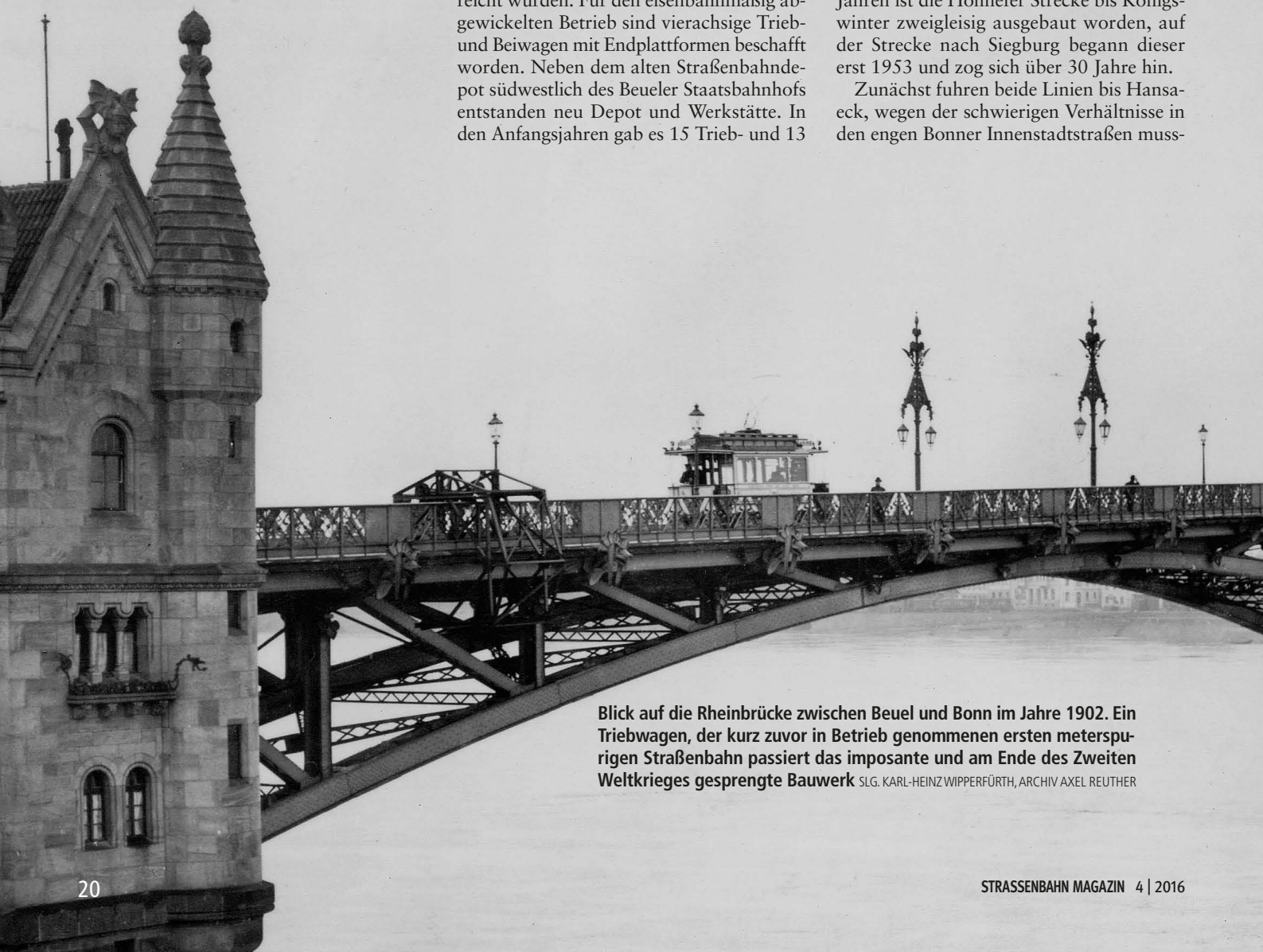
ALEX KELLER, SLG. CLAUD VAN DEN DRIESCH, ARCHIV H.-P. ARENZ

die Fahrt zur Innenstadt – erst nach deren Hochlegung und Bau einer Unterführung konnte 1915 der Bahnhofsvorplatz angefahren werden. Hier bestand Anschluss und Gleisverbindung mit der RWE-Straßenbahn nach Sieglar und später nach Zündorf, wo die Gleise der Vorortbahn nach Köln erreicht wurden. Für den eisenbahnmäßig abgewinkelten Betrieb sind vierachsige Trieb- und Beiwagen mit Endplattformen beschafft worden. Neben dem alten Straßenbahndepot südwestlich des Beueler Staatsbahnhofs entstanden neu Depot und Werkstätte. In den Anfangsjahren gab es 15 Trieb- und 13

Beiwagen, zur Verlängerung nach Bad Honnef kamen noch einmal vier Tw und zwei Bw hinzu. Es war eine Zugsteuerung vorhanden, so dass Züge aus Triebwagen vorne und hinten und bis zu zwei dazwischen gekuppelten Beiwagen gebildet werden konnten. Damit entfielen die Rangiermanöver an den Endstationen.

In Bonn befuhren die Züge zwischen Beuel und dem Friedrichsplatz die Gleise der städtischen Straßenbahnen und von dort auf eigenen Gleisen im Straßenbereich durch die Meckenheimer Straße bis vor die Einmündung der Bahnhofstraße am so genannten Hansa-Eck. Von hier waren die Bahn nach Mehlem und die Rheinuferbahn mit kurzem Fußweg erreichbar. Gleisverbindungen gab es dort aber nie. Nach ihren Endpunkten trugen die Linien die Bezeichnungen „H“ für Bad Honnef und „S“ für Siegburg. Zeitweise war auch noch der Buchstabe „K“ für die nur bis Königswinter fahrenden Züge in Gebrauch. Auf der Linie S dominierte der Berufs- und Schülerverkehr, während die Siebengebirgsbahn hauptsächlich im Ausflugsverkehr an Sonntagen von Bedeutung war. In den 1920er-Jahren ist die Honnefer Strecke bis Königswinter zweigleisig ausgebaut worden, auf der Strecke nach Siegburg begann dieser erst 1953 und zog sich über 30 Jahre hin.

Zunächst fuhren beide Linien bis Hansa-Eck, wegen der schwierigen Verhältnisse in den engen Bonner Innenstadtstraßen muss-



Blick auf die Rheinbrücke zwischen Beuel und Bonn im Jahre 1902. Ein Triebwagen, der kurz zuvor in Betrieb genommenen ersten meterspurigen Straßenbahn passiert das imposante und am Ende des Zweiten Weltkrieges gesprengte Bauwerk SLG. KARL-HEINZ WIPPERFÜRTH, ARCHIV AXEL REUTHER

te die Siegburger Linie schon bald bis zur stadtseitigen Brückenrampe zurückgezogen werden.

Verkehrsvielfalt in der Universitätsstadt Bonn

Die Stadt Bonn hatte nicht nur drei verschiedene Straßenbahnbetriebe, sondern auch noch andere Bahnunternehmen, deren Gleise in die Stadt hineinführten. Dies waren linksrheinisch die 1897–98 eröffnete Vorgebirgsbahn von Köln über Brühl nach Bonn und die 1906 in Betrieb genommene Rheinuferbahn von Köln über Wesseling nach Bonn. Betreiber dieser sehr gegensätzlichen Verbindungen waren die Köln-Bonner Kreisbahnen, KBK (ab 1918 Köln-Bonner Eisenbahnen, KBE). Die Vorgebirgsbahn als meterspurige Dampfkleinbahn führte durch die Straßenbahnen der Stadt Bonn in die Innenstadt bis zum Friedrichsplatz hinein. Die Rheinuferbahn endete seitlich des Staatsbahnhofs und fuhr zwischen Ellerbahnhof und Endstation im Straßenpflaster der Thomastraße parallel zu den Staatsbahngleisen. Ab Juli 1929 hatte der „Feurige Elias“, wie



Bonner Verkehrsfreunde retteten den Tw 13 aus dem Jahr 1906 vor seiner Verschrottung und setzten ihn 1966 wieder in den Ursprungszustand zurück

AXEL REUTHER

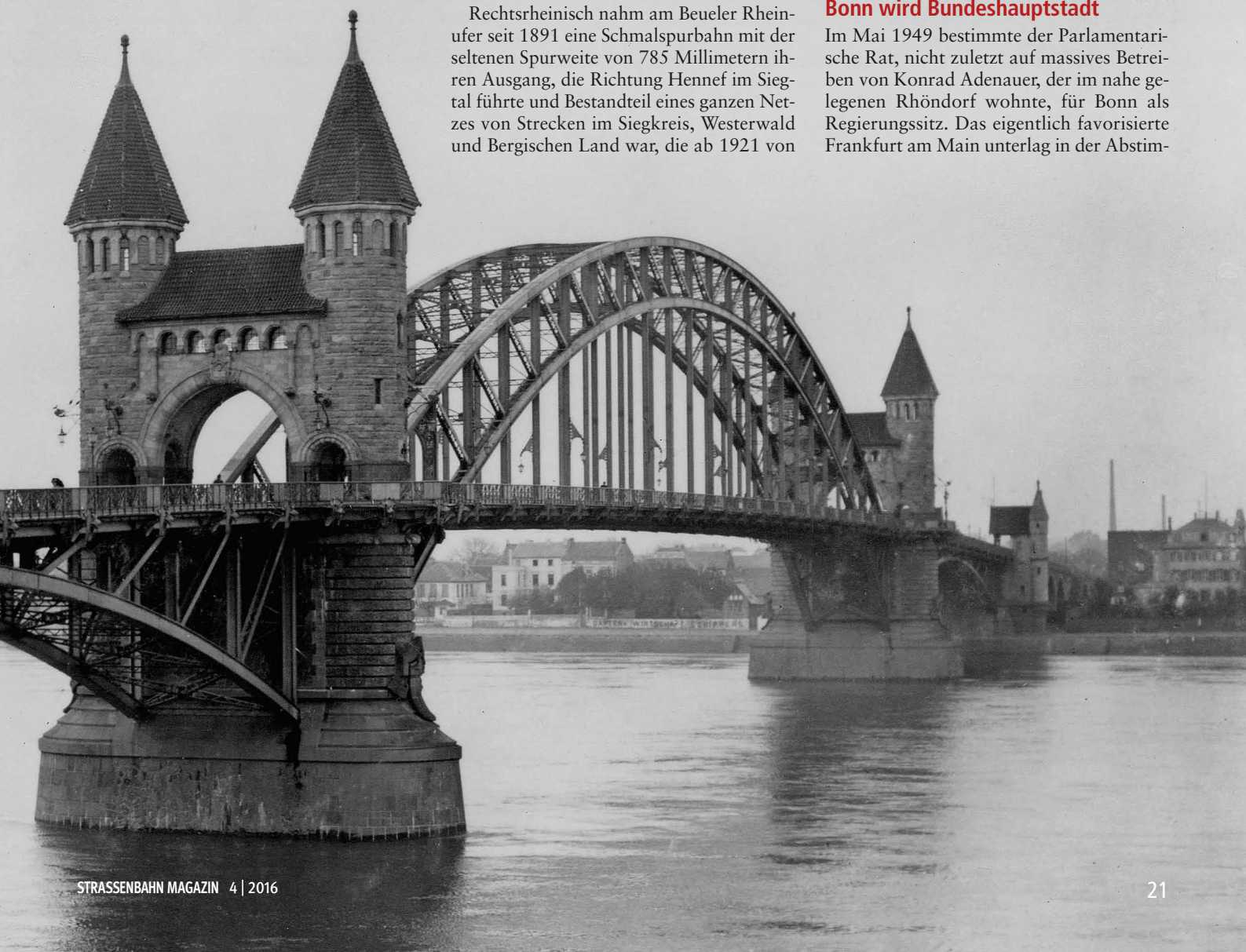
die meterspurige Vorgebirgsbahn genannt wurde, zumindest in Bonn ausgedient und elektrische Züge auf Normalspur fuhrten auf dem gleichen Weg wie die Rheinuferbahn nach Bonn hinein.

Rechtsrheinisch nahm am Beueler Rheinufer seit 1891 eine Schmalspurbahn mit der seltenen Spurweite von 785 Millimetern ihren Ausgang, die Richtung Hennef im Siegtal führte und Bestandteil eines ganzen Netzes von Strecken im Siegkreis, Westerwald und Bergischen Land war, die ab 1921 von

der Rhein-Sieg-Eisenbahn AG (RSE) betrieben worden. Bis 1951 starteten dort auch Personenzüge.

Neue Herausforderungen ab 1949 – Bonn wird Bundeshauptstadt

Im Mai 1949 bestimmte der Parlamentarische Rat, nicht zuletzt auf massives Betreiben von Konrad Adenauer, der im nahe gelegenen Rhöndorf wohnte, für Bonn als Regierungssitz. Das eigentlich favorisierte Frankfurt am Main unterlag in der Abstim-





Der Bau der Bahn-
unterführung beseitigte
1936 ein Nadelöhr im
Netz der Bonner Stra-
ßenbahn. Blick auf das
hinter dem Bahnhof lie-
gende und noch heute
existierende Gleis-
dreieck in der Quantius-
straße während
der Bauzeit

ALEX KELLER, SLG. CLAUS VAN DEN
DRIESCH, ARCHIV HANS-PETER ARENZ

Die Eisenbahn als Verkehrshindernis

Entweder es regnet, man ist müde oder die Schranken sind zu – vom ersten deutschen Bundeskanzler Konrad Adenauer soll diese Zustandsbeschreibung der Stadt Bonn stammen. Geschlossene Schranken an der linksrheinischen Bahnstrecke zwischen Köln und Koblenz, die wie eine Barriere das südwestliche Stadtgebiet durchschneidet, sind bei der dichten Belegung der Strecke bis heute ein Problem vor allem für den Autoverkehr. Die Eisenbahn behinderte aber lange auch die Entwicklung des linksrheinischen Bonner Straßenbahnnetzes. Konnte die meterspurige Pferdebahn die Staatsbahnleise auf einem Bahnübergang südlich des Bonner Bahnhofs und am Rheinweg passieren, so verweigerte die königliche Eisenbahnverwaltung der normalspurigen und elektrischen Straßenbahn nicht nur in Bonn die Passage der Gleise. Einzig ein zeitweiser Austausch von leeren Fahrzeugen in der betriebsruhigeren Zeit wurde am Bahnübergang Poppelsdorfer Allee

gestattet. Die Strecke Koblenzer Straße – Pützweg über den Bahnübergang Rheinweg ist dagegen nicht elektrifiziert, sondern 1909 als letzte Pferdebahnlinie stillgelegt und abgebaut worden. Dies führte zu einer Teilung in ein Ost- und ein Westnetz mit den Linien 1, 2 und 3 auf der Ostseite der Bahn, wo sich auch die Innenstadt befand und ein Westnetz mit den Linien 4 und 5 in die westlichen Vororte. Erst im September 1915 entstand auch eine linienmäßige Verbindung durch den Bau einer Straßenbahnstrecke durch die Nordstadt und der neuen Victoriabrücke über die Eisenbahn zum Beethovenplatz an der nach Endenich führenden Strecke. Sie besaß hauptsächlich betriebliche Bedeutung, da nun ohne Einschränkungen Fahrzeuge zwischen beiden Netzteilen getauscht werden konnten. Um die Ein- und Ausrückfahrten vom Depot in Rheindorf in das Westnetz zu vereinfachen, wurde 1927 eine Betriebsverbindung von der Rheindorfer Strecke direkt zur Victoriabrücke eingerichtet.

Mit zunehmendem Eisenbahnverkehr waren die Schranken am Bahnübergang Poppelsdorfer Allee südlich des Bahnhofs immer häufiger geschlossen und unterbrachen auch den übrigen Verkehr unzumutbar. Trotz schwieriger Platzverhältnisse entschied sich die Stadt Bonn 1935 zum Bau von zwei Unterführungen südlich und nördlich des Bahnhofs unter den Gleisen der Eisenbahn hindurch. Die Südröhre sollte dabei auch von der Straßenbahn befahren werden und eine direkte Verbindung der beiden Netzteile ermöglichen. Diese war ab 1. Mai 1936 befahrbar und ermöglichte eine Neuordnung des Liniennetzes. Die 1915 angelegte Strecke über die Victoriabrücke hatte ausgedient und wurde stillgelegt. Die Bahn-
hofsunterführung mit ihrer steilen Ostrampe und einer engen Kurve unter den Bahngleisen ist bis heute weitgehend unverändert in Betrieb und stellt nach wie vor einen neuralgischen Punkt im Bonner Netz dar.

mung, wäre aber von der Infrastruktur und Verkehrsanbindung sicher besser dafür geeignet gewesen.

Das kleine Bonn, 1947 zählte sie nur knapp über 100.000 Einwohner, sah sich durch den Bau des notwendigen Regierungsviertels und der Schaffung von Wohnraum für die gesamte Administration des parlamentarischen Betriebes einschließlich Ministerien und ausländischer Botschaften unerwartet vor Aufgaben gestellt, die sie zusätzlich zur laufenden Beseitigung der

Kriegsschäden kurzfristig erbringen muss. Material und Geld fehlte an allen Ecken und Enden. Die starke Zunahme der Bevölkerung, Ende 1951 beherbergte Bonn bereits 125.000 Einwohner mit stark steigender Tendenz, wirkte sich aber auch auf den öffentlichen Nahverkehr aus, dessen Nutzerzahlen ebenfalls in die Höhe gingen. Sie trafen dabei auf ein Angebot, welches darauf nicht vorbereitet war. Bei den drei Straßenbahnbetrieben kamen überwiegend Fahrzeuge zum Einsatz, die noch aus deren Anfangsjahren stammten.

Auf den Stadtlinien fuhren ausschließlich kleine Zweiachser mit geringem Fassungsvermögen, von denen die Beiwagen zum Teil noch offene Plattformen besaßen.

Geschrumpfter Wagenbestand

Der Wagenbestand war durch Kriegszerstörungen in nicht geringem Maße vermindert worden: Im Stadtbetrieb standen von ursprünglich 48 Tw und 21 Bw noch 40 Tw und 17 Bw zur Verfügung, bei der BGM von zwölf Tw und 19 Bw (inklusive zwei Zukäufen



Zug aus altem Wagenmaterial der BGM mit Niederflurbeiwagen am Schluss im August 1956 in der Godesberger Konstantinstraße unterwegs nach Bonn

DIETER WALKING, SLG. AXEL REUTHER



Wenige Monate vor Einstellung des Straßenbahnbetriebes nach Endenich ist im Dezember 1954 der immerhin 48 Jahre alte Tw 10 auf der Linie 3 hier anzutreffen

MANFRED SCHOEN, SLG. AXEL REUTHER



Im Jahre 1958 wurde das Depot Friesdorf der BGM modernisiert. Ein bunter Querschnitt durch den vorhandenen Wagenpark steht hier vor der Baustelle

MANFRED SCHOEN, SLG. AXEL REUTHER



Im Juni 1957 begegnet ein vierachsiger Dreiwagenzug der SSB vor dem Bahnhof Siegburg einem zweiachsigen Triebwagen der Kleinbahn Siegburg – Zündorf

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

1944) zehn Tw und 13 Bw und bei der SSB von 19 Tw und 15 Bw noch zwölf Tw und 15 Bw. Im Stadtnetz machte sich besonders der Mangel an Beiwagen unangenehm bemerkbar. Ein Austausch der Fahrzeuge untereinander, so besaßen die BGM und SSB mehr Beiwagen, als sie einsetzen konnten, schied aber aufgrund der unterschiedlichen technischen Ausstattungen und Einsatzbedingungen aus. So begann auf politischer Seite schon bald eine Diskussion darüber, ob man die sichtlich abgewirtschaftete und wenige leistungsfähige Straßenbahn nicht durch „moderne“ Verkehrsmittel wie Obusse und Autobusse ersetzen sollte. In Dottendorf, Endenich, Kessenich, Tannenbusch und auf dem Venusberg entstanden neue Wohngebiete, die zum Teil neu an das Verkehrsnetz angeschlossen werden mussten. Gleichzeitig waren die Gleise der Straßenbahn auf der Strecke zur Gronau in der Koblenzer Straße so abgefahren, dass ein sicherer Verkehr ohne grundlegende Erneuerung nicht mehr lange möglich war. Auch drangen Regierungskreise darauf, die Schienen-Oldtimer möglichst bald aus dem Bereich von Bundestag und Ministerien zu verbannen, da „ihr Anblick einer Bundeshauptstadt nicht würdig sei“. Auch waren die Bahnen den Autokolonnen der Parlamentarier im Weg. So wurde der

Straßenbahnverkehr durch die Koblenzer Straße zur Gronau am 28. August 1949 eingestellt. Die bisher hier verkehrende Linie 4 verstärkte nun auf ihrem neuen Fahrweg zur Rheindorfer Straße die dort fahrende Linie.

1951 kommt der Obus

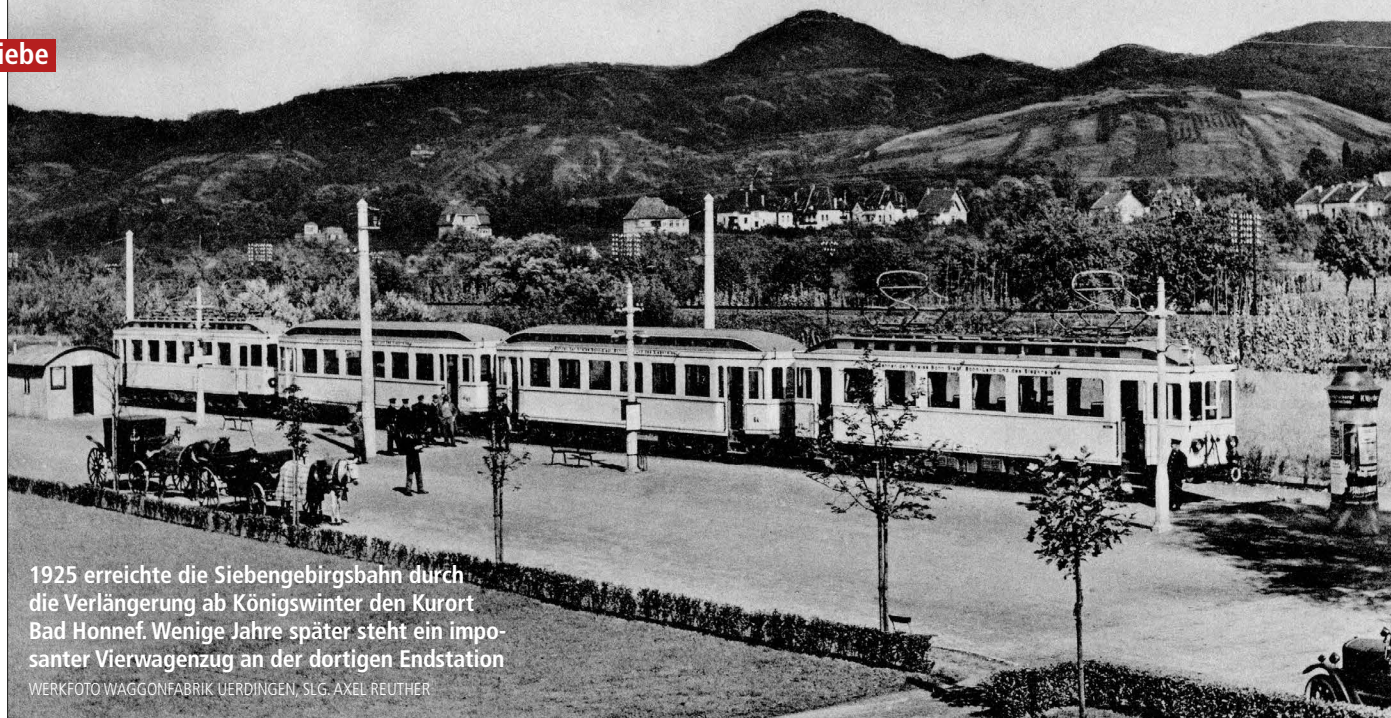
Nach grundlegender Erneuerung der Koblenzer Straße verkehrte ab Februar 1951 der Obus zur Gronau. Bonn setzte zur kurzfristigen Lösung einiger Probleme zunächst einmal auf dieses Verkehrsmittel. Eine im März 1952 in Betrieb genommene Verlängerung über Endenich nach Lengsdorf hatte auf den Straßenbahnbetrieb nach Endenich keine Auswirkung, da der Obus ab der Innenstadt einen anderen Weg dorthin nahm. Dagegen ersetzte die im Oktober 1953 eröffnete zweite Obuslinie nach Poppelsdorf die Straßenbahnlinie 4 und die Fahrten nach Rheindorf übernahm die Linie 3, deren nördliches Endstück zum Frankenplatz gleichzeitig einem Straßenumbau weichen musste. Mit der Verlängerung von Poppelsdorf zu den Krankenanstalten auf dem Venusberg im Juni 1954 fand der Ausbau des Obusnetzes sein Ende.

Die „Bahnen der Stadt Bonn“ waren ausschließlich für den Straßenbahnbetrieb der Linien 1–3 zuständig, Obusse und Dieselbusse

betrieb die „Bonner Verkehrsgesellschaft“ (BVG), beide bildeten zusammen mit BGM und SSB eine Verwaltungsgemeinschaft. Letztere hatten 1953 mit der Aufstockung und Modernisierung ihres Fahrparks begonnen, für die Stadtlinien gab es wegen deren unklarer Zukunft jedoch weiterhin kein Geld. Um Fahrzeuge für die Verdichtung der beiden Hauptstrecken frei zu bekommen, mussten im April 1955 mit den Strecken vom Bahnhof zur Argelanderstraße und nach Endenich zwei weitere Streckenäste aufgegeben werden. Hier fuhren nun Autobusse, nachdem der zuvor favorisierte Obus in der Gunst der Stadt bereits wieder gesunken war. Es verblieben nun die Linien 1 Rheindorf – Dottendorf und 2 Dottendorf – Beuel, mit denen auf allen Strecken in Kombination mit E-Wagen ein Fünf-Minuten-Takt angeboten werden konnte. Es leuchtete irgendwann auch den Politikern der Stadt ein, dass eine Umstellung dieser Verbindungen auf Busbetrieb nicht machbar war. Endlich floss nun Geld für die Anschaffung neuer Fahrzeuge und die Modernisierung der Infrastruktur.

Moderne Dreiaxser seit 1953

Die BGM war hier schon einen Schritt weiter: Ihre Existenz hatte zum Glück nie zur



1925 erreichte die Siebengebirgsbahn durch die Verlängerung ab Königswinter den Kurort Bad Honnef. Wenige Jahre später steht ein imposanter Vierwagenzug an der dortigen Endstation

WERKFOTO WAGGONFABRIK UERDINGEN, SLG. AXEL REUTHER

Debatte gestanden, denn sie durchfuhr auf ihrem Linienweg das Regierungs- und Botschaftsviertel. Die auf dem Weg nach Bad Godesberg teilweise befahrene Bundesstraße 9 wurde in ihrem Friedrich-Ebert-Allee genannten Abschnitt aufgrund zahlreicher sich dort ansiedelnden Botschaften auch „Diplomatenrennbahn“ genannt. So war dann auch klar, dass für die Erneuerung nicht nur moderne, sondern auch äußerst komfortabel eingerichtete Fahrzeuge her mussten. Die ab 1953 gelieferten Dreiachser erfüllten diese Bedingung und fuhren mit Zugsteuerung im Wendezug aus drei Wagen. Bis 1959 kamen zehn derartige Züge in Betrieb und erlaubten ein dichtes Verkehrsangebot mit ausreichendem Platzangebot mit hohem Komfort. Auch die Strecke auf der B9 ist ab 1956 im Zuge des Straßenausbaus auf eigenen Bahnkörper verlegt worden. Ganz im Gegensatz dazu stand ein kurzer eingleisiger Abschnitt vor der Haltestelle Rheinallee in Bad Godesberg, wo die Trasse zwischen Eisenbahn und Hauswänden förmlich eingequetscht war. Auch auf dem Endstück in Mehlem wurde eingleisig gefahren.

Die Überlandlinien der SSB nach Königswinter – Bad Honnef und Siegburg hatten 1953–54 erste moderne Fahrzeuge in Form von drei Doppeltriebwagen erhalten, die sich hinsichtlich ihres Komforts durchaus mit den Wagen der Godesberger „Diplomatenbahn“ messen konnten. Auch ihr Fahrgastaufkommen hatte ab 1949 stark zugenommen, ihre teilweise eingleisige Streckenführung zwischen Königswinter und Bad Honnef bzw. Hangelar und Siegburg behinderte ebenso wie die eisenbahnmäßige Betriebsführung außerhalb von Bonn mit festen Blockabständen und besetzten Bahnhöfen eine Verdichtung des Betriebes. 1953 gestartete Versuche mit Schnellzügen von



Bis zur Anlage weiterer Wendeschleifen konnten die ersten Großraumtriebwagen 1957–58 nur auf Zusatzkursen der Linie 1 eingesetzt werden. Tw 101 fährt die Haltestelle Friedensplatz an

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

Bonn nach Königswinter waren kein Erfolg, da die Verkehrsverhältnisse auf der Bonner Stadtstrecke zu Verspätungen führten. Die Züge nach Siegburg hatten 1952 auf einem von Trümmern frei geräumten und Berthavon-Suttner-Platz genannten Areal westlich der Brückenrampe eine neue, großzügige Endstation erhalten, die Züge der Linie H mussten sich aber zunächst weiterhin mit ihren langen Zügen mit bis zu vier Wagen gemeinsam mit der Stadtlinie 2 durch enge und teilweise nur eingleisig befahrbare Innenstadtstraßen zur stadtseitigen Endstation in der Meckenheimer Straße am Rheinuferbahnhof kämpfen.

Die grundlegende Modernisierung ab 1960

Die Jahre 1957 bis 1960 bedeuteten sowohl für die verbliebenen beiden Stadtlinien 1 und 2 als auch für die Überlandlinien H und S einen Wendepunkt, da sie endlich mit modernem Wagenmaterial ausgestattet wur-

den. Für den Stadtverkehr lieferte die Düsseldorf Waggonfabrik (DÜWAG) 1957 die ersten vier Großraumtriebwagen. Es waren dies die ersten neuen Wagen für diesen Betriebszweig seit 40 Jahren! Wegen fehlender Wendeschleifen konnten diese zunächst nur im Zusatzverkehr zwischen Bahnhof und Depot Rheindorf eingesetzt werden. Sie zeigten aber, dass der eingeschlagene Weg richtig und gegenüber der eigentlich von der Bundespolitik gewünschten Abschaffung und Umstellung auf Busbetrieb die bessere Alternative darstellte. Die marode Stromversorgung wurde nun grundlegend modernisiert und die Gleisanlagen modernisiert. An den Endstationen Dottendorf, Rheindorf und Beuel entstanden Wendeschleifen. 1959 kamen zehn sechssachsige Gelenkwagen und 1960 die gleiche Zahl vierachsiger Großraumtriebwagen in Betrieb und sämtliche alten Zweiaxser mit Holzaufbauten hatten ausgedient.

Auch für die Linien H und S mit ihrem weitgehend veralteten Fahrzeugpark, den erneuerungsbedürftigen Gleis- und Stromversorgungsanlagen und der durch den Eisenbahnbetrieb aufwendigen und teuren Betriebsführung stellte sich Ende der 1950er-Jahre die Frage nach einer Beibehaltung oder der Umstellung auf Obus- oder Busbetrieb. Auch hier fiel im Frühjahr 1959 die Entscheidung zur Beibehaltung und Modernisierung des Schienenverkehrs. Ausschlaggebend war die Erkenntnis, dass die vorhandenen und bereits überlasteten Straßen keinen pünktlichen Busverkehr ermöglichen und der starke Berufs- und Ausflugsverkehr so nicht zu bewältigen war. Durch eine Umstellung des Kleinbahnbetriebes auf einen Straßenbahnbetrieb sollte eine erhebliche Rationalisierung des Betriebes möglich werden. Bei den Fahrzeugen fiel die Wahl auf achtschichtige Gelenkwagen der DÜWAG für Zweirichtungsbetrieb. Von diesen kamen 1960 elf Einheiten in Betrieb, die mit Zugsteuerung versehen auch paarweise eingesetzt werden konnten und daher so ein mit den bisher aus den alten Wagen gebildeten Vierwagenzügen vergleichbares Platzangebot bei erheblich geringerem Personalaufwand boten. Die Fahrdrachspannung ist im Rahmen der Umstellung auch auf den Außenstrecken auf 600 Volt herabgesetzt worden, was den Bau neuer Unterwerke notwendig machte. Die Gelenkwagen konnten die bisher genutzten Stadtstrecken ungehindert befahren, bildeten aber in den engen Innenstadtsstraßen besonders als Doppelzug weiterhin ein nicht unbeträchtliches Verkehrshindernis. Dies änderte sich erst, als im April 1967 im Zuge der alten Maargasse ein neuer, breiter Straßendurchbruch vom Bertha-von-Sutter-Platz zum Landgericht entstand, über den die Linie H auf direktem Wege zur Meckenheimer Straße gelangte und auch der Linie 2 die Fahrt über den engen Straßenzug Friedrichstraße und Brückenstraße erspart blieb. 1967–68 erfolgte auch der zweigleisige Ausbau der Linie S zwischen Hangelar und St. Augustin, welcher ab September 1969 auf dieser Linie die Einführung des 15-Minuten-Taktes im Berufsverkehr ermöglichte. Die kommunale Neuordnung des Bonner Raumes führte bei den SSB auch zu einer Namensänderung in „Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises“.

Eine moderne Hauptstadt braucht eine U-Bahn

Mitte der 1960er-Jahre war die Vielfalt der städtischen Verkehrsmittel in der gerade Mal 140.000 Einwohner zählenden Hauptstadt der Bundesrepublik beeindruckend: Neben vier, von verschiedenen Gesellschaften (BSB, SSB, BGM und KBE) betriebenen Bahnnetzen



Einer der drei vierachsigen Doppelzüge der SSB aus den Jahren 1953/54 befährt 1966 die eingleisigen Ortsdurchfahrt Königswinter am Rheinufer

ROLF LÖTTGERS, SLG. AXEL REUTHER



Vor der Jugendstilfront der Wagenhalle in Grau-Rheindorf steht im Oktober 1984 ein Großraumzug der Linie 1 zur Ausfahrt bereit. Das unter Denkmalschutz stehende Gebäude dient seit Aufgabe als Depot im Jahre 1994 gewerblichen Zwecken

AXEL REUTHER

oder -strecken, gab es ein Obusnetz mit zwei Linien und zahlreiche innerstädtische Buslinien der Bonner Verkehrsgesellschaft, ins Umland führende Buslinien von mehreren Unternehmen, Buslinien der BGM und SSB und zum guten Schluss in der Nachbarstadt Bad Godesberg einen eigenen Stadtbusbetrieb. Der nicht einmal zu einheitlichen Tarifen benutzbare Wirrwarr erschien den städtischen Politikern zunehmend unzweckmäßig, hatte er doch mit der wachsenden Konkurrenz durch den Autoverkehr zu kämpfen.

Als besonderer Faktor kam in Bonn immer noch die Einflussnahme der Bundesregierung hinzu. Allmählich war auch dem letzten Optimisten klar, dass aus dem einmal angedachten provisorischen Verbleib der Regierung in Bonn ein längerer bis dauerhafter Zustand werden würde. So war auch die Bundespolitik bestrebt, das oft bespöttelte „Bundesdorf“ zu einer modernen Hauptstadt auszubauen. Nach dem damaligen Verständnis von Modernität passte aber

eine Straßenbahn nicht ins Stadtbild, so dass der Bund bereit war, erhebliche Summen für deren Beseitigung bereitzustellen.

Die Chance, die dringend notwendige Neugestaltung des Schienenverkehrs in der Stadt bezahlt zu bekommen, ließ sich der Rat der Stadt Bonn nicht entgehen und fasste im Mai 1967 den entsprechenden Beschluss hierzu. Dem Vorbild anderer Städte wie Frankfurt und Köln folgend, die bereits fleißig daran werkten und der damaligen Auffassung folgend, war die Straße von der Schiene dadurch zu entlasten, dass man sie in die „zweite Ebene“ verbannte, also in den Untergrund verlegte.

Die auf Bonn zulaufenden Strecken von BGM, KBE und SSB, allesamt außerhalb der Stadtgrenzen auf eigenem Bahnkörper verlaufend und somit den Individualverkehr kaum störend, sollten innerhalb der Stadt über eine relativ kurze Tunnelstrecke von Bonn-West zur Adenauerallee miteinander verknüpft werden. Die über die Kennedy-



Achtachsiger Gelenkwagen der Linie S am Endpunkt Bertha-von-Suttner-Platz im Jahre 1966.
Im Hintergrund die Rampe zur Beueler Rheinbrücke

ROLF LÖTTIGERS, SLG, AXEL REUTHER

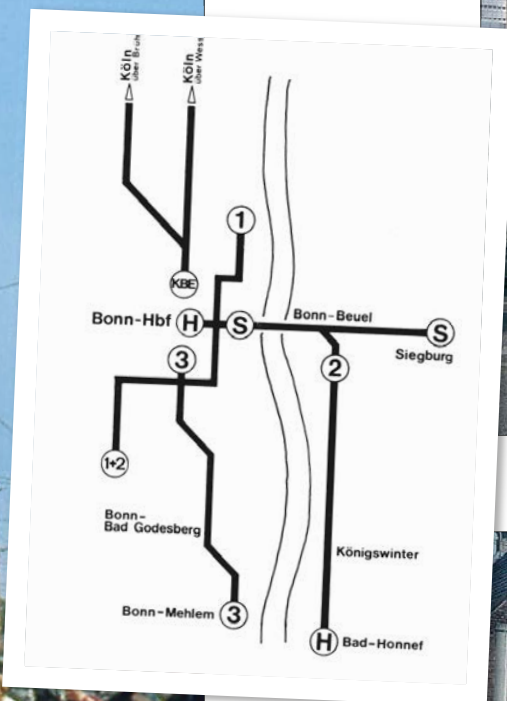
Literatur

- Nauroth, K.H.: **Straßenbahnen in Bonn**, Nordhorn 1989
- Höltege, D.: **Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland**, Band 5, Freiburg 1996
- Wolff, G.: **Deutsche Klein- und Privatbahnen**, Band 4, Freiburg 1997
- Schur, G.: **50 Jahre Elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siebkreises**, in: Der Stadtverkehr Heft 4/1961
- Gerlach, G.: **Die Modernisierung der Stromversorgungs-Anlagen der Bonner Straßen- und Fernbahnen**, in: Der Stadtverkehr Heft 4/1961
- Hierl, K.: **Die Silberpfeile der Siegburger- und Siebengebirgsbahn (SSB)**, in: Strassenbahn-Magazin, Heft 83, 2/1992
- Nolden, H.G.: **Die Straßenbahn in Bonn und Umgebung**, in: Strassenbahn-Magazin, Heft 74, 11/1989
- Nolden, H.G.: **Die Strassenbahn Bonn – Siegburg**, Beiträge zur Stadtgeschichte St. Augustin, Heft 23, Siegburg 1995
- Reuther, A.: **Edles Hauptstadt-Trio – Die Bonner Vorortbahn-Doppelzüge**, in: Strassenbahn-Magazin, Heft 1/2010
- Reuther, A.: **Kölner Vorortbahnwagen in Bonn**, in: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Heft 2/2010
- Schmitt, H.: **Stadtbahn Rhein-Sieg im Raum Bonn**, in: Der Stadtverkehr, Heft 1/1973
- Wipperfürth, K.H.: **Geschichte der Bonner Straßenbahn Havestadt**. Contag & Cie, Bonn 2000
- Wipperfürth, K. H.: **Einhundert Jahre elektrische Straßenbahnen in Bonn**, Bonn 2002
- NN: **Bonn baut für seine Bahnen**, Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 5, Bonn 1994
- Groneck, C.: **Köln/Bonn-Stadtbahn Album**, Berlin 2005
- DB-Kursbücher, Carthaus-Fahrplan Bonn, Fahrplan der SWB: verschiedene Jahrgänge

brücke nach Bonn führenden Strecken von Siegburg und Bad Honnef sollten über eine Rampe vom Bonner Bahnhof aus an diese Tunnelstrecke angeschlossen werden. Es waren sieben unterirdische Haltestellen vorgesehen. Die Tunnelstrecke sollte gemeinsam von den Bahnunternehmen mit dem vorhandenen Wagenpark befahren werden, so dass zusätzliche Investitionen für das rollende Material vermieden wurden. Es erschien aber wünschenswert, vor Inbetriebnahme die Betriebe von BGM, SSB und Städtischer Straßenbahn zu vereinen (das geschah 1966 unter dem Dach der Stadtwerke Bonn), so dass dieses Bonner Verkehrsunternehmen die Trasse dann im Gemeinschaftsverkehr mit den KBE befahren konnte. Man rechnete Ende mit Baukosten von 150 Millionen Mark und einer Bauzeit von etwa vier Jahren, so dass die Betriebsaufnahme 1972 hätte erfolgen können.

1967 beginnt der U-Bahn-Bau

Bereits am 12. Oktober 1967 erfolgte in feierlicher Form der erste Rammschlag für den U-Bahn-Bau. Durch die Anwesenheit der damaligen Verkehrs- und Finanzminister



30 Jahre, von 1955 bis 1975 bestand das Schienennetz der vier Gesellschaften Stadt, BGM, SSB und KBE in der hier gezeigten Form

SLG. AXEL REUTHER



Leber und Strauß war klar, welche Bedeutung der Bund diesem Vorhaben beimaß! Mit der vorgesehenen Lösung, bei der es natürlich auch schon Vorstellungen für spätere Erweiterungen in Richtung Bad Godesberg und im Zuge einer geplanten Südbrücke über den Rhein gab, waren Bund und Stadt zunächst einmal zufrieden.

„Störfeuer“ kam jedoch vom Land Nordrhein-Westfalen, das im Februar 1970 seinen Generalverkehrsplan vorlegte. Dieses sah ein weitgehend einheitliches und kreuzungsfrei geführtes Stadtbahnnetz in verschiedenen Regionen des Landes vor, welches sich in seinem Baustandard an U-Bahnen orientieren sollte. Für die Städte Köln und Bonn sowie den Rhein-Sieg-Kreis war ein gemeinsames Stadtbahnnetz vorgesehen, für dessen Vorbereitung und Ausführung eine Stadtbahn-Gesellschaft zu gründen war. Die in Bonn geplante „kleine Lösung“ war damit hinfällig und zwang zu Anpassungen des Ausbaustandards bei der bereits in Bau befindlichen Tunnelstrecke. Dies führte nicht nur zu höheren Kosten, sondern auch zu einer Verzögerung bei der Inbetriebnahme um drei Jahre!



Den 1967 geschaffenen Straßendurchbruch Maargasse, später Oxfordstraße, befährt im August 1980 ein Sechssachser der Linie 2 auf dem Weg nach Beuel



Bis Beuel benutzten die Züge der SSB die Gleise gemeinsam mit den Stadtlinien. Am Landgericht begegnen sich 1980 Züge beider Gesellschaften

HANS HOSCHEIT, SLG. AXEL REUTHER (2)

Dabei wäre es wohl nicht geblieben, hätte das Land im Bereich Rhein-Sieg wegen der bereits in Köln weit fortgeschrittenen Bauarbeiten an den nach anderen Parametern geplanten Tunnelanlagen zurückstecken müssen. Das vorgesehene Fahrzeug passte hier nämlich nicht hinein, so dass speziell für die Region ein kleinerer und leichter Stadtbahnwagen entwickelt werden musste. Mit ihm war nicht nur das Befahren der Tunnelanlagen, sondern auch der bestehenden oberirdischen Straßenbahnstrecken möglich und dank klappbarer Trittstufen an den Türen auch ein Halt an Bahnsteigen unterschiedlicher Höhe. Es entstand der „Stadtbahnwagen Rhein-Sieg“, zur Unterscheidung vom eigentlich vorgesehenen Fahrzeug „Typ B“ genannt. Damit hielten sich auch in Bonn die notwendigen Anpassungen in Grenzen und es konnte am geplanten durchgehenden Betrieb zwischen Bestands- und

Neubaustrecken festgehalten werden. Die Eisenbahnstrecken der KBE sollten nach der Entscheidung des Landes für ein landeseinheitliches Stadtbahnnetz dazu genutzt werden, durchgehende Verbindungen in die Netze von Köln und Bonn hinein zu schaffen. Das war zwar auch schon vorher von den KBE geplant, die dafür einen dreiteiligen Schnelltriebwagen plante, welcher in die Tunnel beider Städte hätte einfahren können, dieses Fahrzeug kam aber wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten des Bahnunternehmens und der Einflussnahme des Landes nicht über das Zeichenbrettstadium hinaus. 1969 wuchs nicht nur die Stadt Bonn durch die Eingemeindung von Bad Godesberg und Beuel, auch die BGM verschwand nun als eigenständige Gesellschaft und aus der Linie GM wurde die Straßenbahnlinie 3.

AXEL REUTHER

Fortsetzung im nächsten Heft

ÖPNV der anderen Art

Die H-Bahn in Dortmund ■

Seit mittlerweile mehr als drei Jahrzehnten kann man am Dortmunder Universitätsgelände „schweben“ – zwei Linien verbinden Uni-Standorte miteinander und werden in einem dichten Takt von führerlosen Kabinen befahren

Im Bereich
Groß-Barop ist
die Kabine 2
unterwegs

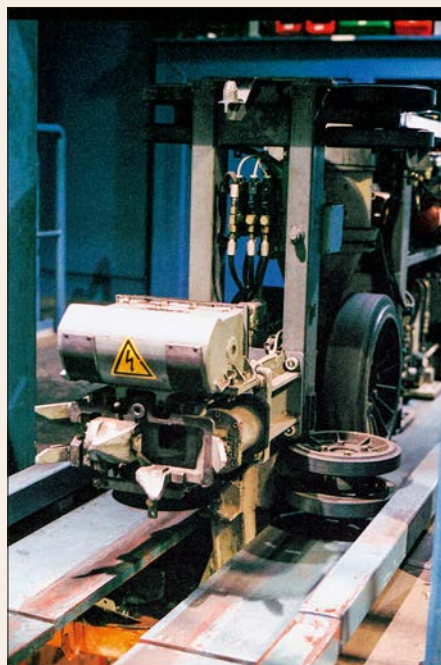
ALLE AUFNAHMEN:
SLG. BERND TEPPE



Der Arbeitswagen im September 2001 in der Werkstatthalle

Als im Jahre 1968 die Dortmunder Universität ihren Betrieb aufnahm, stellte sich bald heraus, dass die beiden Areale nicht gut miteinander zu verbinden waren. Zum einen gab es das Aufbau- und Verfügungszentrum (AVZ), zum anderen die Hauptbaufläche (HBF). Die Entfernung betrug gut einen Kilometer, jedoch war der Verbindungsweg unbefriedigend. Er führte durch dichtes Buschwerk und über freies Feld, durch eine Talsenke, hatte eine geplante vierspurige Schnellstraße zu queren und war völlig ungeschützt, auch gegen mögliche Übergriffe – kurzum, er war alles andere als zweckmäßig. Mit dem Ausbau der Uni wuchs der Bedarf einer entsprechenden Verbindung.

Die Kabine 1 mit der Weiche. Nach links geht es zum Campus Nord, nach rechts zum S-Bahnhof Universität. Die Straßenbahnsignaltafeln dienen einem händischen Notbetrieb



Fahrwerk mit Lenkrollen und Fahrrollen sowie der Kupplung

Mit der neuen Technologie der H-Bahn von Siemens und Düwag zeichnete sich eine machbare Verbesserung ab.

Die Grundlagen

Nach der Entscheidung für die H-Bahn wurde der Bau in Angriff genommen. Die eingleisige Strecke war rund 1.050 Meter lang und verzweigte sich an beiden Enden zu einer zweigleisigen (End-)Haltestelle mit Mittelbahnsteig, wobei an der Station AVZ die Werkstatt angeschlossen ist. Ein Bahnsteiggleis wurde in die Halle verlängert. Zur Verfügung standen zwei Kabinen mit je 20 Sitz- und 22 Stehplätzen, die pro Stunde bis zu 1.000 Personen befördern konnten. Die Reisezeit betrug und beträgt zwei Minuten.

Der derzeitige Betrieb

Linie 1 (2800 m Länge)

Fahrtstrecke Technologiezentrum – DO-Universität S – Campus Süd – Eichlinghofen

Fahrzeit 7 Minuten,
Montag – Freitag: von 6:23 bis 21:23 Uhr
alle 10 Minuten, danach bis 24 Uhr zwischen
DO-Universität S und Eichlinghofen im
10 Minuten-Takt, die Strecke zum Technologie-
zentrum wird in dieser Zeit im Rufbetrieb bedient.

Linie 2 (1050 m Länge)

Fahrtstrecke Campus Nord – Campus Süd

Fahrzeit 2 Minuten, Montag – Freitag:
von 7:11 bis 19:56 Uhr alle 5 Minuten,
einzelne Fahrten bedarfsweise bis Eichlinghofen

- An allen anderen Tagen ruht der Verkehr aufgrund geringer Nachfrage.
- Es gelten die Fahrausweise des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Als weitere technische Notwendigkeit existiert eine Hilfs- und Bergungskabine, die fahrstromunabhängig eingesetzt werden kann. Mit ihrer Hilfe kann sowohl außen an den 25 bis knapp 40 Meter langen Hohlkastenträgerfahrbahnen als auch in deren Innern, wo sich die Stromschielen und Steuerleitungen befinden, gearbeitet werden. Zudem können mit ihrer Hilfe Fahrgäste aus „hängengebliebenen“ Kabinen befreit werden – erst ab zweiter Kabinengeneration war dies der Fall, da die erste Generation keine Fronttüren für den Notausstieg besaßen. Die Tragstützenhöhe gewährleistet stets das Unterfahren durch gängige LKW – soweit Teilstrecken nicht ebenerdig eingezäunt befahren werden, lediglich im Talbereich liegt die Höhe bei 16 Metern. Die rechnergesteuerte Anlage regelt die Fahrten der auf Hartgummirollen laufenden Kabinen, die mit im Hohlkasten seitlich anliegenden Rollen der Fahrwerke

Der Bahnhof Universität S-Bahn, der im 20-Minuten-Takt auch von der S-Bahn-Linie 1 bedient wird, mit Kabine 3 und der schon auf der Abbildung links zu sehenden Weiche im Vordergrund





Endstelle Technologiezentrum mit der Kabine 1 in Halteposition. Unter dem Wagenboden sind die Halter zur Fixierung beim Fahrgastwechsel zu erkennen

Technische Daten (zweite Generation – Auszug)

Betriebsspannung: 3 x 400 Volt / 50 Hz
 Leistung der Motore: 4 x 31,5 kW
 Positioniergenauigkeit: +/- 3 cm
 Kabinenlänge: 8232 mm
 Kabinenbreite: 2244 mm
 Kabinenhöhe: 2623 mm
 Gewicht: 8455 kg
 Zuladung (BOStrab): 4923 kg
 Personen: 16 Sitz- / 29 Stehplätze

Streckenlänge: 2800 m eingleisig
 Gleislänge: 3000 m



Kabine 4 zwischen S-Bahn Universität und der Emil-Figge-Straße mit Pkw im Hintergrund. Deutlich zu erkennen ist die Rettungstür in der Front. Die „4“ befindet sich auf der Tür

Kabine 2 überquert die stillgelegte Universitätsstraße, die sich im November 1997 im Rückbau befand, beachtlich ist auch der seitliche Bewuchs

ALLE AUFNAHMEN: FRED TEPPE/DSW-ARCHIV



spurgeführt werden. Die Weichen haben verschiebbare Fahrbahnballen.

Die Sicherheit in den Haltestellen ist in soweit gewährleistet, als dass sich sowohl die Türen der Kabinen als auch die der vollverglasteten Aufenthaltsbereiche, ähnlich wie an Aufzugsanlagen, geringfügig zeitversetzt öffnen und schließen, wobei der Zwischenspalz durch ein Bügelsystem geschützt ist. Die Kabinen selbst werden durch ein sich selbst anlegendes mechanisches Haltesystem fixiert und stabilisiert.

Die Eröffnung und Erweiterung

Am 2. Mai 1984 wurde die Bahn der Nutzung übergeben, wobei die prominenten Gäste aus Wirtschaft, Politik und Uni sogleich hängen blieben und erst zeitversetzt ihr Ziel erreichten. Der spätere Erfolg gab der H-Bahn Recht, eine dritte Kabine wurde notwendig. War sie anfangs kostenlos, so wurde die H-Bahn mit der Anerkennung als öffentliches Nahverkehrsmittel kostenpflichtig. Ab 1. April 1985 kostete die Tageskarte 1 D-Mark, eine Karte für sechs Monate 20 D-Mark – für Schüler, Studenten und Azubis reduziert auf 15 D-Mark.

Es sollte bis zum 2. Dezember 1993 dauern, bis die erste wesentliche Erweiterung erfolgte. Es wurde an dem neben der Wartungshalle liegenden Gleis am AVZ (nun in Campus Süd umbenannt) eine Fortführung nach Eichlinghofen (Busanschlüsse) angeschlossen, die an der neuen Endstelle mit Mittelbahnsteig ebenerdig endet. Gleichzeitig wurde nahe vor dem Hbf (nun Campus Nord) eine Abzweigweiche eingebaut, die einer Anschlussstrecke mit doppelgleisiger Endstelle mit Mittelbahnsteig diente. Diese führte oben auf die unterirdische S-Bahn-Station DO-Universität (S1 Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – (Solingen), so dass die H-Bahn von nun an keinen Inselbetrieb mehr darstellte, sondern Bestandteil des ÖPNV-Netzes wurde. Seit-



her gelten die Tarifbestimmungen des VRR. Zeitgleich mit den Verlängerungen wurde die zweite Generation Fahrkabinen (drei Stück) in Betrieb genommen. Der Betrieb wurde/wird im Linienbetrieb und im Rufbetrieb durchgeführt. Eichlinghofen – Campus Süd – S-Bahn Universität ist der eine Linienweg, Campus Süd – Campus Nord der andere. Die höchste Geschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Der „Endausbau“ folgt

Die stetig wachsende Universität (heute Technische Universität Dortmund) zog weitere externe Unternehmen nach, die sich im recht großen Technologiezentrum ansiedelten. Hierdurch wurde der Ruf nach einer Erweiterung der H-Bahn lauter. Mit dem ersten Spatenstich am 20. November 2001 begann der Bau der Verlängerung vom S-Bahnhof zum Technologiezentrum. Die bislang zweigleisige Endstelle erhielt im Bereich der bisherigen Fahrbahnen eine weitere Weiche, um in eine eingleisige Streckenfortführung überzugehen. Diese zieht eine große Schleife um bestehende Gebäude herum und folgt dann in teils erheblicher Höhe einer Straße zur Endstelle Technologiezentrum, wo die Fahrbahn stumpf – ohne Ausweiche – endet. Mit der Inbetriebnahme am 19. Dezember 2003 wurde eine am 5. September 2003 gelieferte vierte Kabine in Betrieb genommen.

Der einzige wirkliche Unfall ereignete sich am 15. Mai 2012, als ein LKW einen

OBEN Alles so schön grün hier: Die Kabine 3 im Bereich Barop nächst dem Campus Süd

2003 wurde die neue Kabine 4 mit der deutlich sichtbaren Fronttür auf einem Straßen-Tief-lader angeliefert



Abfallcontainer im Bereich des Fahrweges absetzte. Der ausgefahrene Träger beschädigte eine Kabine schwer, zahlreiche Verletzte waren zu beklagen. Die Kabine konnte nicht mehr repariert werden und wurde durch einen Neubau ersetzt. Während der Ausfallzeit konnte nur ein eingeschränkter Betrieb angeboten werden.

Resümee nach mehr als 30 Jahren

Derzeit nutzen je nach Universitätsbetrieb werktäglich 4.000 bis 8.000 Personen die H-Bahn. Der 20-millionste Fahrgast wurde am 13. Juni 2005 feierlich begrüßt. Es gab

und gibt viele gute Ideen zu weiteren Streckenbauten, wären da nicht die Finanzierungsfragen. Dennoch wurde eine Erweiterung unumgänglich. Im Bereich des Campus Süd wurde am 25. und 26. November 2011 eine zusätzliche Weiche eingebaut, die ein zusätzliches Wendegleis mit Bahnsteig anschließt, um dem stetig wachsenden Fahrgastandrang durch Zwischenfahrten gerecht zu werden. Letzten Auskünften zufolge soll eine fünfte Kabine beschafft werden, um dem stetig steigenden Bedarf gerecht zu werden zu können.

BERND ZANDER



Bald Straßenbahn-

Eröffnung in Lund für 2019 geplant ■ Auch in Schweden setzt man auf die Straßenbahn: Es sieht nun ganz danach aus, dass die altherwürdige schonische Bischofs- und Universitätsstadt Lund vierte Straßenbahnstadt nach Göteborg, Norrköping und Stockholm wird

Am 17. Dezember 2015 fasste das oberste Stadtparlament den Beschluss für einen Baustart im Jahre 2016. Geplant ist eine 5,5 Kilometer lange zweispurige Trasse von Lund C (Hauptbahnhof) zum sogenannten Science Village mit der neuen Forschungsanlage ESS. Dabei werden das Universitätshospital, die technische Hochschule und das Wohngebiet Brunnshög mit erschlossen. Geplant sind zu einem späteren Zeitpunkt eine Zweigstrecke in den Villenvorort Dalby (5.500 Einwohner) sowie eine Verlängerung vom Hauptbahnhof in die südlich an Lund angrenzende Großgemeinde Staffanstorps mit rund 15.000 Einwohnern.

Auf Bustrasse unterwegs

Große Teile der Strecke werden im „Lundalänken“, einer bereits 2003 errichteten Bustrasse, verlaufen. Dass die Kapazitäten

des Busverkehrs mit den steigenden Anforderungen durch rasant wachsende Fahrgastzahlen nicht mithalten konnten, war ein Hauptgrund der Entscheidung für ein modernes Tramsystem. Auch anderweitig wird darauf geachtet, dass die neue Tram überwiegend getrennt vom Individualverkehr fährt. So zum Beispiel in der St. Laurentigatan, die in Teilen neben der Straßenbahn nur dem Bus- und Fahrradverkehr vorbehalten sein wird. Abschnitte mit Rasengleis sind ebenso geplant. Die neue Straßenbahn wird in den Hauptverkehrszeiten einen 7,5-Minuten-Takt bedienen. Der Betriebsstart wird für das Jahr 2019 anvisiert. Die neuen Fahrzeuge sollen 30 Meter lang, 2,65 Meter breit sein und 130 Fahrgästen Platz bieten. Der Lieferant wird in einer Ausschreibung ermittelt.

Verantwortlich für den Betrieb der neuen Linie ist Skånetrafiken, eine dem Land-

sting (Provinziallandtag) Skåne (Schonen) unterstellte Verkehrsverwaltung, die auch den Betrieb zum Beispiel von Pågatåget (Regionalzug), Öresundståget, diversen Busnetzen in Schonen sowie Schwedens einziger Obuslinie in Landskrona managt.

Die Verkehrsleistungen werden von durch Ausschreibung ermittelten Unternehmen erbracht. Der künftige Betreiber der Tram in Lund steht derzeit noch nicht fest.

Die Kostenverteilung

Die Kosten betragen 775 Millionen SEK (zirka 72,5 Millionen Euro) für die Infrastruktur, die die Stadt Lund übernimmt. 40 Prozent der Summe schießt der schwedische Staat dazu. Das Wagenmaterial wird mit 175 Millionen SEK (zirka 16,5 Millionen Euro) zu Buche schlagen, die die Skånetrafiken trägt. Für das Depot werden 180 Millionen SEK (zirka 16,9 Millionen Euro) ver-



Stadt?

anschlagt. Die Kosten übernimmt die Region Skåne. Diese Region und insbesondere die Stadt Lund sind das wirtschaftlich mit am stärksten wachsende Gebiet Schwedens. Lund hatte in den 1950er-Jahren circa 50.000 Einwohner. Heute sind es bereits 115.000. Mit einem jährlichen Zuwachs von 1.000 Bürgern wird gerechnet.

Ein Gelingen des Lunder Projekts wird die Straßenbahn-Planungen in den Nachbarstädten Helsingborg und Malmö gewiss befeuern. Da die dänischen Planungen für Straßenbahnen in Aarhus, Odense und Kopenhagen auf einem guten Weg sind, wird man wohl in einigen Jahren vom Tram-Hotspot Öresundregion sprechen können!

ULF LIEBERWIRTH

Fußgänger, Radfahrer, die geplante Straßenbahn – und nicht ein Auto ist zu sehen. So stellt man sich im schwedischen Lund den Nahverkehr der Zukunft vor. Die abgebildete Straßenbahn ist nur beispielhaft, über den tatsächlichen Fahrzeugtyp wird nach einer Ausschreibung entschieden. Nur die Eckdaten stehen bislang fest

GRAFIK: STADT LUND/SLG.
RICHARD HOLTZ

Quellen

- Thomas Johansson:
„Baubeschluss für Straßenbahn Lund“ Zeitschrift „stadtverkehr“ 1-2/2016
- www.stadtregionalbahn-kiel.de
- www.blog.schwedenstube.de
- www.sparvaglund.se

Die schönsten Seiten der Bahn



Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.bahn-extra.de/abo



Neuwelt heißt der Halt der BLT-Linie 10 am nördlichen Ende Münchensteins, die junge Familie hat den Besuch im anschließenden Park „Grün 80“ im Sinn, der auf den Linienplänen auch beim Haltestellennamen verzeichnet ist

S. VOCKRODT

Nächster Halt: Neuwelt



Serie
Folge 98

Ja, Sie lesen ganz richtig: Diese Haltestelle heißt „Neuwelt“ und nicht etwa „Neue Welt“. Die gibt es auch, aber anderswo. Die „Neuwelt“, um die es hier geht, liegt am Stadtrand Basels, ganz im Norden von Münchenstein am Westufer des Flüsschens Birs und sie erfüllt auf den ersten Blick alles Negative, was sich gerne mit dem Diktum der „schönen neuen Welt“ verbinden lässt. Ihre heutige Form verdankt sie dem Ausbau der SBB-Strecke Basel – Olten. Doch tatsächlich geht die „Neuwelt“ auf den Beginn der Industrialisierung zurück, als sich hier im 17. Jahrhundert nahe des St.-Alban-Klosters eine Hammerschmiede ansiedelte.

Industriell geprägt ist die Gegend auch heute. Und die Haltestelle wie die Tramtrasse der Linie 10 (Dornach – Basel – Rodersdorf) der Basellandtransport spiegeln das wider. Denn mit Ausbau der Bahnstrecke wurde die Strecke der Linie 10 hochgelegt, sie überquert hier auf einer langen, leicht geschwungenen Brücke die SBB-Hauptstrecke. Und die in den 1980er-Jahren angelegte Halte-

stelle liegt nicht nur im Bogen, sondern auch in einem leichten Gefälle. Wer sich hier nicht auskennt, fährt durch, ist doch das Gebiet um den Dreispitz hier im Südosten durch viel Gewerbe, Beton und große Autobahnzubringerstraßen geprägt.

Dennoch steigen viele Ausflügler, Familien mit Kindern und andere bei gutem Wetter gerne an „Neuwelt“ aus. Denn unmittelbar an die Haltestelle schließt sich eine große Grünanlage an, offiziell auch als „Grün 80“ bezeichnet, nach der 1980 hier durchgeführten Schweizer Gartenschau. Werden die Grünanlagen auch durch eine Schnellstraße zerschnitten, so gelangt man nördlich in den St.-Jakob-Park mit den Trainingsanlagen des FC Basel (der kleinste der drei bekannten „FCB“). Doch „Grün 80“ bietet noch etwas mehr: Nachbildungen großer Dinosaurier zieren das Gelände, für viele Kinder ein Extraanziehungspunkt wie auch ein Minigolfplatz und anderes. Ganz perfekt sind auch die Schweizer nicht: Heißt der Halt auf den Netzplänen doch „Neuwelt/Grün 80“.

STEFAN VOCKRODT

12 Ausgaben lesen + Geschenk

Meine Abo-Vorteile:

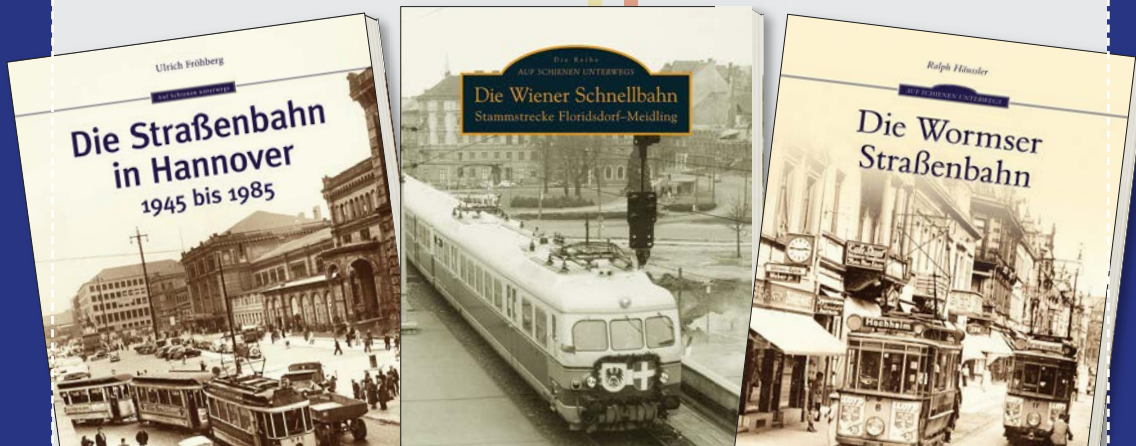
- ✓ Ich spare 10%
(bei Bankeinzug* 12%)
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage
vor dem Erstverkaufstag*
bequem nach Hause und
verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Ich erhalte ein attraktives
Geschenk!

* Nur im Inland

**Lesen Sie 12 Ausgaben
und sichern Sie sich ein
Buch-Geschenk Ihrer Wahl:**



**Diese Bildbände präsentieren auf rund 200 spannenden
Fotografien die Geschichte der Straßenbahn. Wählen Sie
zwischen den Städten Hannover, Wien und Worms!**



Karte gleich abschicken

oder unter www.strassenbahn-magazin.de/abo bestellen!



Kommt hier nicht Urlaubsstimmung auf: Bei schönstem Wetter ist am 26. Juli 2013 die Pferdetram mit dem Bulkhead-Wagen 45 in Douglas unterwegs

Pferdetram ohne Zukunft?

Der Straßenbahn in Douglas droht das Aus ■ Völlig unsicher sind die Zukunftsaussichten der Pferde-Straßenbahn in Douglas auf der Isle of Man. Der Betrieb in der Sommersaison 2016 scheint zwar gesichert, doch die Zukunft der Bahn sieht alles andere als rosig aus

Ende Januar 2016 traf von der Insel Isle of Man völlig überraschend eine Schreckensmeldung ein: Der Stadtrat von Douglas hatte am 21. Januar 2016 beschlossen, den Betrieb der Pferdebahn mit sofortiger Wirkung einzustellen.

Begründet wurde das mit dem hohen Defizit, das von der Stadt getragen werden muss und im Jahre 2015 immerhin 263.000 englische Pfund, das entspricht rund 330.000 Euro, betrug. Die Pferde sollten abgegeben werden (wahrscheinlich vorwie-

gend an Farmer auf der Insel), während man die Wagen mehreren Museen auf der Insel und in Großbritannien anbieten wollte. Das Stallgebäude und die Wagenhalle sollten verkauft werden. Das hätte bedeutet, dass die Santa Claus-Sonderfahrten am 19./20. Dezember 2015 die unwiderruflich letzten Fahrten der Pferdebahn Douglas gewesen wären.

Eine Saison 2016, die einschließlich Jubiläum bereits fest geplant war, hätte es nicht mehr gegeben. Seitens der Regierung wurde

die Übernahme der Pferdebahn unter das Dach von Isle of Man Transport abgelehnt.

Deutliche Proteste

Eine Woche später aber sah die Lage bereits anders aus: Nicht zuletzt wegen heftiger Proteste sowohl von der Insel selbst als auch aus dem Ausland und nachdem sich mehrere Mitglieder der unteren Kammer des Parlaments (dem House of Keys) für den Erhalt aussprachen, fanden sich Vertreter der Stadt, der Regierung, des Tourismusver-



Der geschlossene Winter-Saloon-Wagen 27



Wagen 27 zeigt sich auch im Innenraum bestens gepflegt

bandes und weiterer Interessenten zu einer Krisensitzung zusammen. Danach stehen die Chancen gut, dass zumindest 2016 wie ursprünglich geplant gefahren werden kann. Das grundlegende Problem der hohen Zuschüsse muss aber noch gelöst werden, soll der Bestand der Bahn dauerhaft gesichert sein. Aus diesem Anlass soll die Bahn hier vorgestellt werden – in der Hoffnung, dass dies kein Nachruf sein wird.

140 Jahre Pferdebahn

Die Pferdestraßenbahn in Douglas auf der Isle of Man hat eine Besonderheit: Sie ist die einzige, die seit ihrer Eröffnung am 7. August 1876 bis heute ohne Unterbrechung in Betrieb geblieben ist, wenn auch seit dem 2. November 1927 nur noch im Sommer. Einzige Ausnahme war der Zweite Weltkrieg, als auf der Isle of Man ausländische Zivilpersonen interniert wurden und der Strand daher abgesperrt wurde. Im Mai 1946 begann der Betrieb wieder mit 42 angekauften Pferden.

Die Pferdebahn fährt heute vor allem für Touristen, auch wenn es für Einheimische preisgünstige Jahreskarten gibt. Die Zahl der Touristen allerdings hat in den vergangenen Jahrzehnten abgenommen. Noch bis in die 1970er-Jahre war die Insel ein beliebtes Urlaubsziel für viele Engländer. Dann aber kamen die Billigflieger auf, und ein Urlaub am Mittelmeer oder in anderen südlichen Ländern erwies sich als sonnensicherer und oft auch billiger. So ist die Insel heute nur noch zu den bekannten Motorradrennen wie der Tourist Trophy von Besuchern überlaufen. Einen gewissen Ausgleich gab es durch die Steuerpolitik, wodurch viele Rentner auf die Insel zogen. Viele der früher dicht an dicht an der Strandpromenade stehenden Hotels sind daher zu Appartementshäusern umgebaut. Und da die Strände allein nicht so attraktiv sind, hat man sich um so mehr auf die Sehenswürdigkeiten besonnen. Gerade den Freunden des Schienenverkehrs wird hier viel geboten: Neben der Pferdestraßenbahn gibt es eine Dampf-Eisenbahn, eine elektrische Überlandstraßenbahn, eine elektrische Bergbahn und zwei kleine schmalspurige Dampfbahnen. Die Fahrgast-



Nachdem es soeben noch geregnet hatte, scheint plötzlich wieder die Sonne: Wagen 45 samt Kutscher steht abfahrbereit vor der sehenswerten „Terminus Tavern“



Wagen 36, ein Bulkhead mit 40 Sitzplätzen, in „voller Fahrt“ durch Douglas



Aus dem Jahre 1887 stammt dieser Doppelstockwagen aus South Shields, der bestens aufgearbeitet wurde und für Sonderfahrten zur Verfügung steht

zahlen der Pferdebahn sind dennoch stark gesunken. Waren es 1978 noch 721.000 Fahrgäste, fuhren 1990 nur noch 203.000 und 2015 sogar nur 60.000.

Als privates Unternehmen gegründet

Ursprünglich war die Pferdebahn ein Privatunternehmen. Der Geschäftsmann und Ingenieur im Ruhestand Thomas Lightfoot hatte sie gegründet. Bei ihrer Eröffnung 1876 fuhr sie zwischen dem nördlichen Endpunkt am Burnt Mill Hill (wo sich jetzt noch die Stallgebäude befinden) und dem 1894 abgerissenen Iron Pier in Höhe der Einmündung des Broadway. Die südliche Verlängerung zur Dampferanlegestelle Victoria Pier ging am 31. Januar 1877 in Betrieb. Fünf Jahre später musste die Bahn erweitert werden. Da Lightfoot nicht das nötige Kapital besaß, verkauf-

te er die Bahn an die neu gegründete Gesellschaft Isle of Man Tramway Limited. 1886 wurde die Strecke nordwärts bis Derby Castle verlängert, wo ein neues Depot entstand. Damit hatte die Bahn ihre heutige Ausdehnung erreicht. Um dem steigenden Verkehrsaufkommen entsprechen zu können, wurde die Strecke bis 1897 zweigleisig ausgebaut.

Elektrifizierung war geplant

1894 verkaufte die Gesellschaft die Bahn an die Laxey Coast Electric Tramway Company. Diese betrieb die elektrische Überlandstraßenbahn von Douglas nach Laxey bzw. später bis Ramsey. Ihre Strecke endete in Douglas am Endpunkt Derby Castle. Sie beabsichtigte die Pferdebahn zu elektrifizieren und mit ihrer bestehenden Strecke zu verbinden. Dagegen erhob aber die Stadt Douglas Einspruch. Als

Eine Augenweide ist die liebevoll bepflanzte und gepflegte Promenade in Douglas – erst beim zweiten Hinschauen entdeckt man die Pferde-Straßenbahn mit Wagen 36



Als zweiter erhaltener Doppelstockwagen steht Nr. 14 heute im Manx-Museum

1901 die Gesellschaft wegen eines Bankenkrisen in finanzielle Schwierigkeiten geriet, kaufte die Stadt die Pferdebahn auf und betreibt sie seitdem in eigener Regie. Die Spurweite der Bahn ist drei Fuß, also 914 Millimeter. Die 2,8 Kilometer lange Strecke hat ihren südlichen Endpunkt am Sea-Terminal (dem Fährhafen). 1961 hatte man die Strecke sogar bis zu einer Warthalle direkt vor dem Ausgang des damals neuen Sea Terminals verlängert. Dadurch musste die Pferdebahn aber am Kreisverkehr Peveril-Square den Fahrweg der Autos kreuzen. Mit steigendem Verkehr sah man das als zu problematisch an, und die Strecke wurde 1981 wieder verkürzt.

Seit der Verbreiterung der Promenade 1936 fährt die Bahn in der Mitte der Straße. Bis auf einen kurzen Abschnitt in Höhe des Gaiety-Theaters befinden sich die Fahrspuren für die Autos unmittelbar neben den Gleisen der Straßenbahn. Das führt beim heutigen Autoverkehr mitunter zu Konflikten, besonders an den Haltestellen. Es gab daher immer wieder Diskussionen, die Straßenbahngleise an den Rand der Promenade zur See hin zu verlegen. Ein entsprechendes Projekt wurde erarbeitet und sollte eigentlich ab Jahresende 2014 umgesetzt werden. Wegen Einsprüchen von Geschäftsleuten wurde aber der Bau zurückgestellt, so dass 2015 die Bahn in der alten Form fahren konnte.

Einschließlich der beiden Endhaltestellen gibt es in nördlicher Fahrtrichtung zehn und in südlicher Fahrtrichtung neun Haltestellen, die mit Schildern markiert sind.

Die Wagenhalle

Am Endpunkt Derby Castle steht die Wagenhalle. Hier ist auch der Umsteigepunkt zur Manx Electric Railway nach Laxey und Ramsey. Die Wagenhalle entstand 1896 als einstö-



Gut besetzt ist Wagen 36, der hier die Seafront von Douglas mit seiner prachtvollen Bebauung wie dem Opera-House passiert

ckiges Gebäude. Die obere Etage kam erst 1936 hinzu. Die neun Abstellgleise der Wagenhalle sind teils über Weichen, teils über ein Quergleis mit Schiebebühne angeschlossen. Im Obergeschoss des Gebäudes waren früher Büroräume untergebracht. Jetzt ist hier die Strathallan-Suite, die für Konferenzen oder Vorträge gemietet werden kann. Die Stadt Douglas als Eigentümer und Betreiber der Pferdebahn hatte vor, die bisherigen Pferdeställe zu verkaufen und die Wagenhalle so umzubauen, dass auch die Pferde hier Platz finden könnten. Ein Gutachten zeigte aber für den Umbau so hohe Kosten auf, dass man wieder davon Abstand nahm – ein Grund für die beabsichtigte Einstellung der Bahn. Entsprechend der sinkenden Zahl von Touristen wurde auch der Fahrplan der Pferdebahn angepasst. Während noch in den 1990er-Jahren im Zehn-Minuten-Takt gefahren wurde, ging man dann zum 20-Minuten-Takt über. Dafür sind nur zwei Wagen erforderlich. Gefahren wurde 2015 täglich vom 11. Mai bis 13. September.

Die Wagen

Bei der Eröffnung waren nur drei Wagen vorhanden: Ein geschlossener Eindecker und zwei offene Oberdeckwagen, alle von

Wagenpark heute

- Ein kurzer Toastrack mit 32 Sitzen (Nr. 12), der 1888 gebaut wurde und damit der älteste Wagen ist, der neu gebaut nach Douglas kam.
- Fünf lange Toastracks mit je 40 Sitzen (Nr. 21, 38, 39, 40, 42),
- Vier Bulkheads mit je 32 Sitzen (Nr. 32, 33, 34, 37)
- Vier Bulkheads mit je 40 Sitzen (Nr. 36, 43, 44, 45), wobei Wagen 44 der „Königliche Wagen“ ist, in dem die Königin und die Königinmutter bei ihren Besuchen auf der Insel fuhren.
- Ein Oberdeckwagen (Nr. 18) für Sonderfahrten. Derartige Wagen waren ursprünglich für 40 Fahrgäste zugelassen und wurden zweispännig gefahren. Da man nicht einfach zwei Pferde gemeinsam einspannen kann, wenn sie sonst einspännig gefahren werden, andererseits aber nicht extra für die gelegentlichen Fahrten dieses Wagens Zweispänner-Pferde vorhalten kann, wird er heute einspännig gefahren. Dafür ist die Fahrgastzahl auf 20 begrenzt.

Starbucks in Birkenhead gebaut. Es folgten 1882 bis 1884 fünf weitere Oberdeckwagen. Danach bestellte man nur noch Eindecker. Allerdings erwarb man auch einige Gebrauchtwagen darunter 1887 sechs Oberdeckwagen aus South Shields, von denen einer heute im Manx-Museum in Douglas steht und ein zweiter für Sonderfahrten genutzt werden kann. Die letzten Neuwagen kamen 1935 von der Vulcan Motor & Engineering Company. Insgesamt waren im Laufe der Zeit 51 Wagen vorhanden. Davon sind heute noch 19 Wagen einsatzfähig.

Diese im Vergleich zu nur zwei Fahrplan-Kursen hohe Zahl resultiert auch daraus, dass das wechselhafte Wetter den Einsatz verschiedener Fahrzeugtypen erfordert: Bei anhaltend sonnigem Wetter fahren offene Sommerwagen, die wegen ihres an alte Brot-röster erinnernden Aussehens so genannten Toastracks. Standardwagen sind die Bulkheads, seitlich offene Sommerwagen mit einem Dach gegen plötzliche Regenschauer. Ihren Namen haben sie von der mit Fenstern versehenen Trennwand zwischen Fahrgastraum und Kutscherplatz. Bei Schlechtwetter fahren dagegen geschlossene Wagen, die als Winter Saloon bezeichnet werden. Sechs weitere Wagen gehören zwar nicht mehr zum Fuhr-



Der Bulkhead-Wagen Nummer 43 wartet auf Fahrgäste – da bleibt für die Kutscher noch etwas Zeit für ein Gespräch



Wagen 21 ist ein langer Toastrack und weist 40 Sitzplätze auf – der offene Wagen wird selbstverständlich nur bei gutem Wetter eingesetzt



Auch beim Wagen 42 handelt es sich um einen offenen Sommerwagen, hier aufgenommen vor der Wagenhalle

park, sind aber noch an verschiedenen Stellen auf der Insel erhalten. Dazu gehört der Oberdeckwagen Nr. 14 (ex 13), der 1883 für die Straßenbahn South Shields gebaut wurde und 1887 nach Douglas kam. Er ist im Manx-Museum in Douglas ausgestellt. Er hat zusammen mit dem gleichaltrigen Wagen 18 das höchste Alter, ist aber im Gegensatz zu diesem noch weitgehend original. Drei Wagen befinden sich im Jurby Transport Museum im Norden der Insel. Davon ist derzeit nur einer ausgestellt, nämlich der 1890 gebaute Wagen 22, der 1978

zu einem Souvenirshop umgebaut wurde, an der Endstelle Derby Castle stand und jetzt ebenfalls so genutzt wird.

Die Zugpferde

Am Ende der Saison 2015 waren 22 Pferde im Bestand, davon 16 im aktiven Dienst, die restlichen sechs noch in Vorbereitung. Die Stadt hatte 1974 ein eigenes Zuchtprogramm begonnen, nachdem sich die Preise für Arbeitspferde von 1973 zu 1974 nahezu verdoppelt hatten. Im August 1974 wurde das erste Fohlen aus eigener Zucht ge-

boren. Allerdings stellte sich die Zucht als zu aufwendig heraus und wurde 1999 nach der Geburt des letzten eigenen Fohlens wieder beendet. Seitdem werden die Pferde im Alter von einem Jahr von der Ballafayle-Zucht in Maughold gekauft. Mit etwa vier Jahren beginnen sie die Arbeit als Straßenbahn-pferde. Während des Trainings werden sie zuerst an die Zügel und Scheuklappen gewöhnt und lernen die Kommandos kennen, auf die sie reagieren müssen. Das Training beginnt auf dem Feld und setzt sich auf dem Strand fort. Erst dann kommen die

Weitere Bahnen auf der Isle of Man

Bahn	Traktion	Streckenlänge	Spurweite
Isle of Man Railway	Dampf	26 km	914 mm
Manx Electric Railway	E-Triebw.	27,4 km	914 mm
Snaefell Mountain Railway	E-Triebw.	8 km	1.067 mm
Groudle Glen Railway	Dampf	0,9 km	610 mm
Great Laxey Mine Railway	Dampf	0,4 km	483 mm

Pferde auf die Straße, lernen das Laufen zwischen den Schienen, das richtige Anfahren und Abbremsen und gewöhnen sich an den Autoverkehr. Pferdehalter werden für jedes Pferd individuell angefertigt. Wenn ein Halfter erneuert werden muss oder wenn ein Pferd absolut kein Halfter tragen will, nimmt man ein Brustgeschirr. Seit dem Jubiläumsjahr 1996 trägt jedes Pferd eine Plakette mit seinem Namen.

Im Sommer stehen die Pferde in den Stallgebäuden an der Promenade am Fuß des Summer Hill (ehemals Burnt Mill Hill). Früher gab es noch weitere Ställe. Der älteste Gebäudeteil wurde von Thomas Lightfoot 1877 erworben, aber im Laufe der Zeit gab es viele Umbauten. Gegenwärtig ist Platz für 33 Pferde. Vor dem Umbau im Jahre 2000 konnten 45 Pferde untergebracht werden, die aber weniger Platz hatten. Hier sind auch ein Traktor und ein Anhänger stationiert. Im Obergeschoss befinden sich das Futterlager und einige Pferdeboxen, die aber nur noch selten genutzt werden. 2005 wurde der neue Sattleraum fertig, in dem die Halfter, Zügel usw. gelagert werden. Bei notwendigen Reparaturen werden die entsprechenden Teile am Ende der Saison an eine Spezialwerkstatt gesandt. Einen eigenen Sattler gibt es nicht mehr, obwohl die Werkzeuge noch vorhanden sind.

Die Hufeisen wurden früher individuell aus Rohlingen hergestellt. Das bedeutete etwa 200 Paare Hufeisen, die innerhalb vier Wochen vor Saisonbeginn angefertigt werden mussten. Nicht nur dass Vorder- und Hinterbeine unterschiedliche Hufe benötigten, auch die Größe und andere Eigenheiten waren zu berücksichtigen. Heute werden vorgefertigte Hufeisen verwendet, die sich leichter anpassen lassen. Diese Arbeiten führt ein Schmiedemeister auf Vertragsbasis aus. Etwa alle vier Wochen müssen die Hufeisen erneuert werden, wobei aber ein loses Hufeisen natürlich sofort ersetzt wird.

Im Jahre 1938 versuchte man eine Art Gummischuhe, die auf der Straße besseren Halt geben sollten, sich aber nicht bewährten. Die tägliche Arbeitszeit für ein Pferd beträgt 1 Stunde 20 Minuten bis maximal 2 Stunden. Das bedeutet drei oder vier Runden (das heißt Hin- und Rückfahrten) am Tag. Danach werden sie vor dem Stallgebäude ausgespannt und durch ein anderes Pferd ersetzt. In der Hauptsaison ist jedes

Im „home of rest for old horses“ bekommen jene Pferde ihr Gnadenbrot, die nicht mehr eingesetzt werden



Noch einmal die Promenade von Douglas, hier mit dem Wagen 43 mit Werbung für einen beliebten Radiosender auf der Isle of Man

AUFNAHMEN: NORBERT KUSCHINSKI

Pferd fünf oder sechs Tage je Woche im Einsatz. Das Futter besteht vor allem aus Heu und Hafer, das von den eigenen Feldern kommt. Außerhalb der Fahrsaison befinden sich die Pferde auf Grasweiden an verschiedenen Orten der Insel. Die Pferde sind durchschnittlich 18 Jahre im Dienst, abhängig von ihrer Gesundheit und anderen Faktoren. Nach dem Ende ihres Arbeitslebens verbringen sie ihren Lebensabend in einem „Altersheim“, dem Home of rest for old horses am Richmond Hill südlich von Douglas. Das erste Pferd kam 1954 in diese private Einrichtung, die von zwei Schwestern gegründet worden war. Gegenwärtig sind dort über 60 Pferde und Esel. Auch der Pferdebahnwagen 35 steht inzwischen dort. Die Einrichtung wird im Sommer von vielen Touristen besucht, die meist auch einige Leckerli kaufen und an die Pferde verfüttern – soweit diese nicht auf Diät gesetzt sind und auf einer separaten Koppel stehen.

Das Personal

Jeder Wagen ist mit einem Kutscher und einem Schaffner besetzt. Diese Posten und auch die des Stallpersonals werden im Früh-

jahr von der Stadtverwaltung für die jeweilige Saison ausgeschrieben. Als Voraussetzungen werden Enthusiasmus, Interesse an der Arbeit mit schweren Pferden, praktische Erfahrung und körperliche Eignung genannt. Die Schaffner verkaufen während der Fahrt die Fahrkarten und bewegen sich dabei auf den Trittbrettern der offenen Wagen. Neben Einzelfahrscheinen gelten seit 2015 auch die elektronischen Tickets, einschließlich der für Touristen interessanten Varianten für ein bis sieben Tage, welche die früheren Explorer Tickets ersetzen.

Im Jahre 2007 gab es zwar einen Vorschlag der Stadtverwaltung, auf die Schaffner zu verzichten, die Zwischenhaltestellen wegfallen zu lassen und die Wagen nur noch zwischen den Endstellen pendeln zu lassen. Dieser Vorschlag wurde aber rasch wieder fallen gelassen. Nicht nur, dass viele Fahrgäste unterwegs ein- oder aussteigen wollen, hatte man dabei etwas wichtiges übersehen: Das Umspannen der Pferde an den Endstellen erfordert einen zweiten Mann. Würde man dafür einen Posten an den Endstellen stationieren, hätte man überhaupt nichts gewonnen.

NORBERT KUSCHINSKI



Ein echter Farbklebs, dieser Achtachser!
Diese eleganten Rundungen aus Bonn
werden auch künftig noch durch Sofia fahren

FOTOS, WENN NICHT ANDERS ANGEGBEN: CHRISTIAN LÜCKER

Gebrauchte Tatra-Wagen ersetzen DÜWAGs

Generationswechsel in Sofia ■ Im Jahr 1995 haben die Bonner Stadtwerke fast ihren kompletten Bestand an klassischen DÜWA-Wagen ins bulgarische Sofia abgegeben. Bis heute sind sie dort unermüdlich im Einsatz – noch. Denn in diesem Jahr rollen mit T6 aus Prag die nächsten Gebrauchtwagen an, die viele Bonner DÜWAGs ersetzen werden

Ein paar Handgriffe und schon baumeln ein paar Strippen unter dem Armaturenbrett des ehemaligen Bonner GT6 4232 in der Werkstatt der Verkehrsbetriebe Sofia hervor, der rüstige Werkstatt-Mitarbeiter fummelt daran rum und murmelt sowas wie „Ist nur eine Kleinigkeit. Die Dinger halten ewig“. Eine Aussage, die fast jeder trifft, der mit den klassischen DÜWAGs zu tun hat. Und das sind in und um Europa noch ziemlich viele. Im ägyptischen Alexandria sind bis heute fast 100 GT6 der ehemaligen Kopenhagener Straßenbahn unter teils katastrophalen Bedingungen im Einsatz, viele rumänische Straßenbahnbetriebe konnten durch die Übernahme von GT6 und

GT8 oder ihren Lizenz-Bauten zumindest teilweise am Leben gehalten werden. Auch in Polen sind die DÜWAGs in vielen Betrieben noch unersetzlich. So hat der Betrieb in Graudenz seine ehemaligen Hagener und Mannheimer GT6 vor ein paar Jahren noch durch GT8 aus Krefeld ersetzt oder Posen den Restbestand an Düsseldorfer GT8 übernommen. Und in anderen Städten wie im finnischen Helsinki waren die Mannheimer GT6 und GT8 zumindest noch gut genug, um zumindest vorübergehend einen Engpass im Wagenpark auszugleichen. Doch mittlerweile findet in vielen Betrieben ein Generationenwechsel statt. Gebrauchtwagen ersetzen Gebrauchtwagen. Zurück nach Sofia:

Auch die bulgarische Hauptstadt ist vor über 20 Jahren auf den DÜWAG gekommen, als die Stadtwerke in Bonn ihren ganzen Bestand durch Neuwagen ersetzt haben und die noch gut erhaltenen Klassiker loswerden wollten.

DÜWAGs seit 57 Jahren im Einsatz

Im Fall Sofia haben die ältesten Bonner DÜWAGs mittlerweile unglaubliche 57 Einsatzjahre unter härtesten Bedingungen auf dem Buckel. Auch wenn sie noch so unverwundlich erscheinen: Der Betrieb braucht dringend neue Wagen und auch Sofia muss wieder auf Gebrauchtwagen setzen. Diesmal sind es allerdings keine DÜWAGs, son-



Seit zwei Jahrzehnten sind sie Kollegen auf dem Normalspurnetz: Bonner GT6 und T6B5B von CKD. Ob sich die GT6 an den breiten Hintern der TatraS gewöhnt haben?



4236 – einer von noch zehn GT6 aus Bonn in Sofia. Trotz des dichten Takts sind die Wagen zum Teil so voll, dass nicht alle Fahrgäste reinpassen und auf die nächste Bahn warten müssen

dern mit Baujahr 1995 noch blutjunge TatraS: 20 modernisierte T6 aus Prag werden die meisten „Bonner“ in diesem Jahr aufs Abstellgleis drängen. Wir blicken deshalb auf 20 bewegte DÜWAG-Jahre in Sofia zurück. Das Netz der Straßenbahn in Sofia besteht aus Meterspur – und aus Normalspurstrecken. Die normalspurige Straßenbahn ist noch gar nicht so alt: Erst im September 1987 ging mit der Linie 20 die erste normalspurige Strecke in den Südosten der Stadt in Betrieb. Am Anfang versuchte sich Sofia noch selbst im Wagenbau: Die haus-eigene Waggonfabrik fertigte 30 Sechssacher, die auf der Linie 20 eingesetzt wurden. Eingesetzt ist vielleicht etwas zu viel gesagt: Die Wagen waren so störanfällig, dass der Verkehr auf dieser wichtigen neuen Linie immer wieder zusammenbrach. In seiner Not wandte sich der Verkehrsbetrieb an den tschechischen Hersteller CKD und orderte kurzfristig 37 T6B5B, sodass die eigenen Fahrzeuge nach nur drei Einsatzjahren im Jahr 1990 von der Linie 20 weitgehend verdrängt waren. Das nächste Wagenpark-Problem ließ nicht lange auf sich warten: 1995 ging die zweite normalspurige Strecke in Betrieb und der Verkehrsbetrieb in Sofia stand vor der großen Frage: Und nun?

Bonner DÜWAGs ersetzen Eigenbauten

Der Eigenbau von Fahrzeugen war schließlich kläglich gescheitert und für neue Straßenbahnen war kein Geld da. Man schaute sich also auf dem Gebrauchtwagenmarkt um und wurde in Bonn fündig. Im Sommer 1995 konnte Sofia fast alle vorhandenen Bonner DÜWAGs übernehmen. Das waren im Einzelnen die 14 Großraumwagen 201-214, die neun passenden Beiwagen 281-289, die zehn GT6 231-240 und die 13 Zweirichtungs-GT8 401-405, 407-413 und 415. Sechs der insgesamt 37 Triebwagen



Ja, in Bulgarien gibt es auch hübsche Häuser, Banken und Smartphones – in der Innenstadt von Sofia ist wenig von der weit verbreiteten Armut im Land zu spüren. Der Achtachser 4405 macht zwar nicht mehr den frischesten Eindruck – aber wer macht das mit über 50 schon?

Noch einer in Bonn

Mit Wagen 414 ist in Bonn zumindest noch einer der klassischen DÜWAGs erhalten geblieben. Allerdings schlummert der Zweirichtungs-GT8 seit Ewigkeiten auf einem Abstellgleis im Bonner Stadtbahn-Tunnel vor sich hin. Seinen letzten großen Auftritt hatte er im Jahr 2014 als im Tunnel und im 414 einige Szenen für die RTL-Serie „Alarm für Cobra 11“ gedreht wurden. Grundsätzlich ist das Fahrzeug als Museumswagen vorgesehen gewesen – ob der Wagen mal aus dem Tunnel geholt und aufgearbeitet wird, können die Stadtwerke Bonn zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht sagen.

dienten als Ersatzteilspender. Bereits in Bonn wurden die DÜWAGs in den Hausfarben ihres neuen Arbeitgebers, also mit einem kräftigen Orange, lackiert. Per Schiff gelangten die frisch aufgemöbelten Wagen nach Bulgarien und machten sich dort sofort auf den neuen Normalspurlinien 21 und 22 nützlich. Für die Fahrzeuge aus eigener Produktion war der Einsatz nach acht Jahren damit beendet, ein weiterer Versuch, sie wieder in Betrieb zu nehmen, scheiterte. Die Situation im Wagenpark blieb über Jahre hinweg angespannt, denn das normalspurige Streckennetz wuchs weiter. Die Linie 21 musste im Jahr 2001 deshalb dranglauben, da sie „nur“ als Verstärkerlinie auf



OBE Zwei GT6 direkt hintereinander verlassen im Sommer 2014 die City von Sofia – bei schlechtem Wetter wird besonders deutlich, dass der orange Lack eine gute Wahl war

LINKS Vor dem Abtransport nach Sofia hat die Bonner Werkstatt noch massenhaft orange Farbe auf die DÜWAGs gesprüht – ein fantastischer Anblick!

FOTO: SWB-ARCHIV

den Routen der Linien 20 und 22 verkehrte. Mittlerweile ist das normalspurige Streckennetz 20 Kilometer lang und besteht heute aus den drei Linien 20, 22 und 23. Um die angespannte Situation im Wagenpark zu beheben und um auf Linie 20 mit Doppeltraktionen fahren zu können, kaufte der Verkehrsbetrieb im Jahr 2010 bereits

15 CKD-Triebwagen des Typs T4 und 15 CKD-Beiwagen des Typs B4 aus Leipzig an.

Prager T6 ersetzen Düwags

Auf Linie 20 fahren nach wie vor die tschechischen T6B5B, auf Linie 22 in der Regel die Großraumwagen und GT6 zusammen mit den Leipziger T4/B4-Zügen und auf Li-

nie 23 die Zweirichtungs-GT8. Viel verändert hat sich an den Bonner Fahrzeugen in den rund 20 Jahren übrigens nicht. Ein paar Wagen haben neue Sitze und Beleuchtungen bekommen, die Haltestangen sind teils in schrilles Grün oder knalliges Rot getüncht worden. Ansonsten müssen die DÜWAGs eben nur eines: Fahren. Teilweise mit völlig

Nein, keine optische Täuschung: Die Front des Großraumwagens 4206 ist so verzogen, dass sie regelrecht nach links „absackt“. Mit offener Tür rumpelt der Zug weiter zur Endschleife Avtostantsiya Istok



Moderner Nahverkehr sieht natürlich etwas anders aus. Dieser GT6 hat keine wesentliche Auffrischung bekommen ... bis auf die elektronischen Ticketentwerter. Die passen hier nun wirklich nicht ins Bild ...

verzogenem Wagenkasten rumpeln so heute noch neun Großraumwagen mit Beiwagen, zehn GT6 und sechs GT8 durch die Gegend. Klar ist jetzt schon: Die am meisten abgenutzten Wagen werden nach jetziger Planung im Laufe des Jahres sofort aufs Abstellgleis kommen, wenn die 20 Prager T6 zuverlässig unterwegs sind. Klar ist aber

auch: Nicht alle Bonner DÜWAGs werden auf einen Schlag ersetzt werden können. Die Zweirichtungs-GT8 sind wegen einer Stumpf-Endstelle im Zuge der Linie 23 noch unverzichtbar. Verkehren die T6 künftig wie geplant als Solo-Wagen, können die Großraumwagen samt Beiwagen und die GT6 ausgemustert werden. Allerdings ist



Noch immer sind neun Bonner Großraumwagen mit ihren Beiwagen in Sofia im Einsatz – aber nicht mehr lange. Wagen 4212 mit Beiwagen 4286 sind zusammen 110 Jahre alt ...

auch denkbar, dass die Prager T6 aus Kapazitätsgründen teils in Doppeltraktion verkehren werden, sodass noch nicht alle Bonner GT6 „dran glauben“ müssen. So oder so: Die besten Zeiten haben die DÜWAGs hinter sich. Und wer hätte 1995 schon geglaubt, dass sie 2016 noch immer durch Sofia fahren würden? CHRISTIAN LÜCKER

Für Liebhaber von Technik & Maschinen...



Von atemberaubenden Landschaften, technischen Meisterleistungen und beeindruckender Bahnarchitektur, von menschlichen Schicksalen, finanziellen Wagnissen und spektakulären Strecken: Die Alpen stellten die Bahnpioniere des 19. Jahrhunderts vor gewaltige Herausforderungen. Mit herausragenden historischen und aktuellen Aufnahmen sowie kompetenten Texten erzählt dieser Bildband von Bau und Geschichte der bedeutendsten Alpenbahnen in sechs Ländern.

144 Seiten · ca. 225 Abb.

nur
€ 9,99

statt € 34,90**

Best.-Nr. 45123

70% sparen



Dieser Prachtband versammelt traumhafte Cabriolets aus hundert Jahren Automobilgeschichte.

168 Seiten · ca. 250 Abb.

nur
€ 19,99*

statt € 39,95

Best.-Nr. 45679



Beim Schmökern in dieser reich illustrierten Chronik vergeht die Zeit wie im Flug.

320 Seiten · ca. 696 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 36,99

Best.-Nr. 13400



Fluggesellschaften im Fokus: die neuesten Zahlen, die wichtigsten Hintergründe.

168 Seiten · ca. 150 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 29,95

Best.-Nr. 45302

Man kann nie genug wissen!



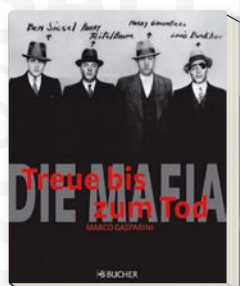
Umfassender Überblick des Kriegsgeschehens mit komplett neu erstellter Kartographie.

384 Seiten · ca. 450 Abb.

nur
€ 19,99*

statt € 45,-

Best.-Nr. 82033



Die umfassende Geschichte des organisierten Verbrechens von den Anfängen bis heute.

208 Seiten · ca. 300 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 29,95

Best.-Nr. 81865



Die abenteuerliche Spurensuche nach den tierischen Wurzeln im Menschen.

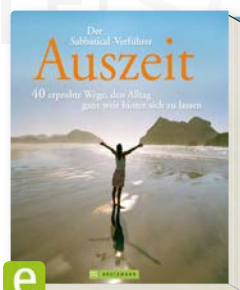
192 Seiten · ca. 100 Abb.

nur
€ 12,99*

statt € 26,99

Best.-Nr. 00948

Nix wie weg ...



40 persönliche Reiseberichte über Aussteigen auf Zeit. Mit vielen praktischen Tipps.

192 Seiten · ca. 300 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 29,99

Best.-Nr. 6267



Über 9000 unvergessliche Kilometer für Eisenbahnfreunde und Weltenbummler!

192 Seiten · ca. 320 Abb.

nur
€ 14,99

statt € 29,99**

Best.-Nr. 5766



Fünf legendäre Reisen: Tauchen Sie ein in die Welt des frühen Alpinismus.

320 Seiten · ca. 239 Abb.

nur
€ 19,99

statt € 50,-**

Best.-Nr. 16170



Die schönsten Regionen der Welt garantiert zur besten Reisezeit erleben.

168 Seiten · ca. 320 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 29,99

Best.-Nr. 6113



Berge, Gipfel, Höhenwege – und dann das Meer!! Ein Muss für jeden begeisterten Fernwanderer!

144 Seiten · ca. 140 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 29,95

Best.-Nr. 4971

sagenhaft günstig!

Für Sie bis zu
70%
reduziert

Einfach wohlfühlen & genießen...



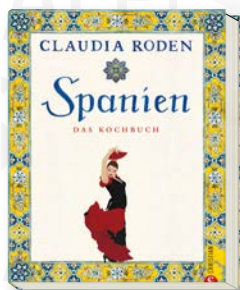
140 einfache und raffinierte Originalrezepte, die in das Herz Marokkos führen.

306 Seiten · ca. 470 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 29,95

Best.-Nr. 44129



Das Standardwerk zur spanischen Küche mit mehr als 300 Rezepten.

512 Seiten · ca. 338 Abb.

nur
€ 19,99*

statt € 39,95

Best.-Nr. 44185



Zurück zu den Wurzeln des »echten« Geschmacks. Mit über 100 Rezepten.

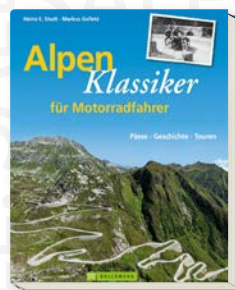
272 Seiten · ca. 150 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 29,99

Best.-Nr. 44258

Ab auf's Rad!



30 historisch interessante Pässe zum Nachfahren und Erfahren.

144 Seiten · ca. 150 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 32,99

Best.-Nr. 6042



Auf 100 ehemalige Bahntrassen unterwegs – weitab von störendem Autoverkehr.

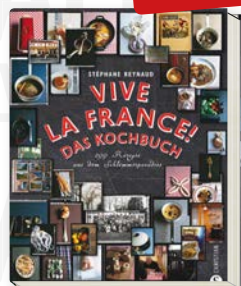
168 Seiten · ca. 200 Abb.

nur
€ 14,99*

statt € 29,95

Best.-Nr. 5961

Bestseller



Französische Lebenslust und herzhafter Genuss – eine Hommage an Frankreichs Savoir Vivre!

480 Seiten · ca. 466 Abb.

nur
€ 19,99*

statt € 39,95

Best.-Nr. 72926

Grillsaison ist immer!



Das ultimative Barbecue-Kochbuch! Mit 150 raffinierte Rezepte mit Fleisch, Fisch & Gemüse.

256 Seiten · ca. 165 Abb.

nur
€ 19,99*

statt € 29,95

Best.-Nr. 44126



Das Ideenbuch für Gartenhäuser zum Spielen, Arbeiten und Entspannen!

208 Seiten · ca. 240 Abb.

nur
€ 19,99

statt € 34,90**

Best.-Nr. 44991

Ihre Vorteile:

- Lieferung bequem auf Rechnung
- 2 Wochen Rückgaberecht
- Versandkostenfrei ab Bestellwert € 15,-^o
- Viele weitere Titel unter www.verlagshaus24.de

☒ Ja, ich bestelle meine Wunschtitel bequem auf Rechnung

Lieferung nur solange der Vorrat reicht!

Coupon ausschneiden und einsenden an:

✉ verlagshaus24.de Service, Postfach 1280, 82197 Gilching

Anzahl	Best.-Nr.	Titel	Preis in €

Versandkostenfrei
ab € 15,- Bestellwert^o

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.verlagshaus24.de/agb oder unter Telefon 0180.532 16 17^{oo}.

Meine Daten:

Vor-/Nachname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

E-Mail (für Rückfragen und weiter Infos)

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Datum/Unterschrift

WA.Nr. 6200080326

Am schnellsten geht's per: ☎ 0180.532 16 17^{oo} oder www.verlagshaus24.de/sale

Auch als eBook erhältlich



Alle Preise in € (D) * neuer Verkaufspreis ** Preis der Originalausgabe

^o Ab Rechnungswert € 15,- und nur innerhalb Deutschlands; sonst in D zzgl. Porto € 2,95; ins Ausland abweichend € 4,00/Min. aus dem d. Festnetz



„Lottchen“ fährt wieder

Dresdens Kinder-Straßenbahn wieder im Einsatz ■ Seit dem 11. Februar 2016 ist die umgebaute Kinder-Straßenbahn „Lottchen“ wieder in Dresden unterwegs. Der hauptuntersuchte Tatra-Wagen präsentiert sich jetzt in einem völlig neuen Outfit

Der Name der Bahn erinnert an Erich Kästners berühmtes Kinderbuch vom doppelten Lottchen. Wie bisher übernimmt das Jugendamt der Stadt Dresden die Koordinierung der Einsätze, die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) kümmern sich um Fahrer und Wartung der Straßenbahn. Bei den Rundfahrten durch Dresden bekommen Schulkinder lehrreiche Stadtbilderklärungen.

Wieder für acht Jahre fit

Rund ein Jahr mussten die Kinder auf ihre Sonderstraßenbahn „Lottchen“ verzichten. Im Januar 2015 wurde mit der Hauptuntersuchung für den 1975 gebauten Tatra-Wagen begonnen, wobei rund 200.000 Euro investiert wurden. Die Aufarbeitung einschließlich des Einbaus einer neuen Heizung erfolgte in der DVB-Straßenbahnwerkstatt Trachenberge, Klempnerarbeiten und Lackierung übernahm die Firma drecat. Zum Abschluss bekam das „Lottchen“ eine neue Außengestaltung mit Comic-Motiven der DVB-Maskottchen Leo, Theo und Layla. Das macht den Tatra-Wagen wieder unverkennbar zur Kinderstraßenbahn, die bis zur nächsten HU jetzt wieder acht Jahre fahren kann. Das gemeinsame Projekt der Stadt Dresden und den DVB gibt es schon seit Mai 1991, weshalb das „Lottchen“ demnächst ihr 25. Jubiläum feiert. Anfang Juli 2010 wurde der zuerst eingesetzte Gotha-Zug wegen seines hohen Alters und technischer Probleme gegen den heutigen T4D-Tatra-Wagen getauscht, der einst als Fahrschulwagen diente.

Rundfahrten dank Jugendamt

Die vom Jugendamt organisierten „Lottchen“-Rundfahrten dauern zwischen 1,5 und 2,5 Stunden. Je nach Altersklasse und Interessen gibt es Programme wie eine Friedrich-Schiller-Tour, eine Erich-Kästner-Tour, eine Ludwig-Renn-Tour, Fahrten zu Dresdner Gotteshäusern, zur Gartenstadt Hellerau oder auch nur eine Stadtrundfahrt. Während der betreuten Fahrt wird umfangreiches Wissen vermittelt. Das Gesamtprogramm und der Kontakt für eine Anfrage finden sich unter www.dresden.de/lottchen. Die Angebote richten sich vorwiegend an Schulklassen, Jugendgruppen oder Vereine sowie deren Familien, Lehrer und Betreuer. Bis zu 36 Fahrgäste dürfen mitfahren, 20 sollten es wenigstens sein. Der Fahrpreis beträgt 2,50 Euro pro Mitfahrer und wird durch das Jugendamt gefördert. „Lottchen“ kann außerdem auch privat für einen Pauschalpreis von 214 Euro angemietet werden, beispielsweise für Kindergeburtstage. Bis heute hat das „Lottchen“ 150.000 Passagiere befördert, etwa 6.000 pro Jahr, wobei die Kinderbahn auf durchschnittlich 160 jährliche Einsätze kommt. SM



Sehr wohl fühlen sich die kleinen Fahrgäste, die ihre Lottchen-Bahn gleich in Beschlag genommen haben und sich auf die Ausfahrt freuen



Dresdens „Lottchen“

Zum Vergleich: So dekoriert war „Lottchen“ vor der jüngst durchgeführten Hauptuntersuchung in Dresden unterwegs



„Lottchen“ 201 204 vor ihrer ersten Ausfahrt nach der Aufarbeitung, links der zwischenzeitlich als Kinder-Straßenbahn eingesetzte Museumswagen 226



Im Rahmen einer kleinen Feierstunde wurde „Lottchen“ wieder dem Betriebsdienst übergeben

MICHAEL SPERL (5), DVB (1)



Bei der Präsentation von „Lottchen“ durfte auch „Leo“ in seinem Plüschkostüm als Empfangskomitee für die Kinder nicht fehlen



Großer Tag für den neuen (alten) Wagen. Im Rahmen einer Themenfahrt zur Dessauer Nahverkehrsgeschichte kam der Pullmanwagen erstmals am 13. Juni 2015 zum Einsatz, hier in der Schleife am Hauptbahnhof

JENS KARKUSCHKE

Wieder fit mit 90

Der Dessauer Pullmanwagen fährt wieder ■ Als 1988 in Leipzig der Arbeitstriebwagen 5051 abgestellt wurde, schien sein Schicksal besiegelt. Doch es kam anders: Heute ist der Pullman-Triebwagen das Prunkstück unter den Museumsfahrzeugen der Dessauer Straßenbahn



Der erste Dessauer Pullman-Triebwagen entstand 1964 in der Hauptwerkstatt Heiterblick der Leipziger Straßenbahn als Ersatz für den durch einen Brand beschädigten Triebwagen 28 (Baujahr 1929), dessen Aufarbeitung nicht mehr möglich war. Für den Neubau verwendete man ein vorhandenes Fahrgestell eines kriegszerstörten Pullman-Triebwagens sowie Dach und Bodenrahmen eines Pullman-Beiwagens (Bw 744). Am 17. März 1964 konnte der neue Zweirichtungstriebwagen nach Dessau abgeliefert werden. Möglich wurde der Ersatzneubau, weil zu dieser Zeit gerade in der Leipziger Hauptwerkstatt Umbauten und Generalreparaturen dieses markanten Wagentyps stattfanden, bei denen mit vorgefertigten Seitenwänden und

In den 1960er-Jahren wartet der Triebwagen an der Endstelle Rosenhof auf die Rückfahrt zum Hauptbahnhof

MARIO SCHATZ



1963/64 entstand in der Hauptwerkstatt Heiterblick der LVB ein Pullman-Triebwagen als Ersatzneubau für den bei einem Kabelbrand beschädigten Tw 28 (Dessauer Waggonfabrik Bj. 1929). Er wird gerade für seinen Abtransport auf einen Culemeyer verladen

WOLFGANG SCHREINER/ARCHIV AG „HIST. NAHVERKEHRSMITTEL LEIPZIG“ E.V.



Dessaus Wagen 28

1988 wird der Arbeitstriebwagen 5051 (ex 1401) in Leipzig entbehrlich und soll als Traditionswagen in Dessau eine neue Heimat finden. Die Dessauer Verkehrsbetriebe holen gerade den Wagen in der Hauptwerkstatt Heiterblick ab. Selbst die damals eingesetzten Transportfahrzeuge sind heute bereits historisch

MANFRED PREISS

Plattformen neue Stahlwagenkästen entstanden. Bis zu seiner Ausmusterung im Jahr 1975 verrichtete der robuste Triebwagen zuverlässig in Dessau seine Dienste. Übrigens: Die markante Dachform erinnerte bereits in den 1925er-Jahren an amerikanische Schnellzugwagen, so dass sich der Ausdruck „Pullmanwagen“ bis heute nicht nur in Leipzig, sondern auch in Dessau eingepreßt hat.

Der neue Wagen 28

1988 sonderten die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) ältere Arbeitstriebwagen aus. Dazu zählte auch der Atw 5051 ex 1401 (Werdau 1925/ER-Umbau 1966). Dessauer Verkehrsfreunde wurden darauf aufmerksam und es bot sich die Gelegenheit, das Fahrzeug aus Anlass des 775. Stadtjubiläums zu übernehmen und als Traditionswagen zu etablieren. Bis zu diesem Zeitpunkt besaß Dessau keinen historischen Straßenbahnwagen. Der in Weiß/Grün lackierte Triebwagen mit der fiktiven Nummer 30 wurde fortan für Stadtrundfahrten und im Sonderverkehr eingesetzt. Im Jahr 2000 gesellte sich der rekonstruierte Aufbau-Triebwagen 30 als zweiter historischer Wagen dazu und der „Pullman“ erhielt in Anlehnung an den Originaltriebwagen von 1964 die Nummer 28.

Die zweite Aufarbeitung

Seit 2009 war der Triebwagen 28 wegen Fristablaufs abgestellt. Ob der Pullmanwagen überhaupt wieder fahrfähig hergerichtet werden würde, schien lange Zeit fraglich, denn der kleine Betrieb verfügte ja mit dem Aufbau-Triebwagen 30 über ein betriebsfähiges historisches Fahrzeug. Außerdem steht der Partywagen 007 (ex Duisburg) für Sonderfahrten zur Verfügung.

Im November 2014 feierte die Dessauer Straßenbahn ihr 120. Jubiläum. Während der Planung und Vorbereitung, wie man das Jubiläumsjahr ausgestalten könnte, reifte auch das Vorhaben, Wagen 28 nicht nur betriebsfähig wieder aufzuarbeiten, sondern die historische



Nach erfolgter Aufarbeitung und Neulack ist der neue Traditionswagen am sommerlichen 1. Mai 1989 auf Stadtrundfahrt in Dessau-Süd unterwegs



Gleiche Stelle wie auf dem Bild oben nur 16 Jahre später. Lange Zeit war nicht daran zu denken, dass dieser besondere Triebwagen wieder fahren wird

JENS KARKUSCHKE

Nach fünfjähriger Abstellzeit entschloss sich der Verkehrsbetrieb im Jahr des 120. Jubiläums, den Triebwagen einer Hauptuntersuchung zu unterziehen und ihm ein weitestgehend historisches Aussehen zurück zu geben



Sonderfahrzeuge Dessauer Verkehrsbetriebe

Nummer	Hersteller	Baujahr	Verwendung
28	Werdau	1925	Museumswagen, 20 Sitzplätze
30	Dessau/Werdau	1928/1950	Museumswagen, 24 Sitzplätze
007	DÜWAG	1964	Partywagen, 28 Sitzplätze



Mit dem Aufbau-Triebwagen 30 besitzt der kleine Verkehrsbetrieb in Dessau ein echtes Unikat, weil er der einzig betriebsfähig erhaltene Aufbauwagen der DDR ist



Seit der Fußball-WM 2014 steht auch der Partywagen 007 (ex Duisburg 1052) für Sonderfahrten zur Verfügung. Er trägt ein dessautypisches Erscheinungsbild

FOTO: JENS KARKUSCHKE (5)

Substanz einer Restaurierung zu unterziehen. Doch der dafür erforderliche Aufwand überstieg die Möglichkeiten der kleinen Werkstatt. Wie schon zuvor beim Aufbauwagen halfen auch diesmal wieder Hilfskräfte der Agentur für Arbeit und unterstützten das eigene Werkstattpersonal. Im Februar 2014 wurde der Wagen von seinem Abstellplatz in die Werkstatt geholt. Nach der Trennung des Wagenkastens vom Fahrgestell und einer eingehenden Begutachtung wurden die Arbeitsschritte festgelegt. Vor allem die gute historische Substanz führte zum Entschluss, diese originalgetreu zu restaurieren. Zwar ist der Triebwagen ein Einrichtungsfahrzeug, trotzdem sollte Wagen 28 im äußeren Erscheinungsbild seinem originalen Vorbild weitestgehend entsprechen. Leipziger Straßenbahnfreunde gaben dabei wertvolle Hinweise und Unterstützung.

Seit 2015 fährt er wieder

Der große Termin zum Jubiläum war leider nicht zu halten. Fast genau ein halbes Jahr später, im Mai 2015, präsentierte sich der Triebwagen in alter neuer Schönheit. Mit viel Liebe zum Detail ist hier den Dessauern ein zweites Schmuckstück gelungen. Der Terminverzug hat aber auch etwas Gutes. Als erster Triebwagen einer 200 Wagen umfassenden, im Jahr 1925 gebauten Serie für Leipzig, feierte der historische Tw 28 der Dessauer Straßenbahn 2015 seinen 90. Geburtstag. Zu den Themenfahrten Dessauer Nahverkehrsfreunde kam der Wagen im Juni 2015 erstmals zum Einsatz. Auch 2016 wird es in den Sommermonaten diese öffentlichen Themenfahrten geben. Wer mehr über die Geschichte der Dessauer Straßenbahn erfahren möchte, dem sei das im Jubiläumsjahr erschienene Buch aus dem Funk-Verlag empfohlen.

JENS KARKUSCHKE

Das Interieur des Wagens 28 im Stil der 1960er-Jahre. Die originale Holzfarbe hat man behutsam wieder hervorgeholt



Lesen Sie alles über die Helden des Wirtschaftswunders!



**Jetzt
am Kiosk!**

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München





Einst & Jetzt

Kurz nach dem Mauerbau hält ein Verbundzug der Linie 78 im September 1961 in der Schlossstraße, Ecke Wrangelstraße in Berlin-Steglitz. Am im Hintergrund sichtbaren Rathaus Steglitz wird die Schlossstraße zu einer der wichtigsten Einkaufsstraßen der Stadt, die von den Straßenbahnlinien 44, 73, 74, 77 und 78 perfekt erschlossen wird. Auch Obusse fahren bis 1965 im Raum Steglitz/Lankwitz/Marienfelde, wie die sichtbaren Fahrleitungen bezeugen.

Die Straße wurde in den 1970er-Jahren „autogerecht“ modifiziert und verläuft nun in einem leichten Bogen, wie das Foto vom 11. April 2015 zeigt. Zahlreiche Buslinien haben die Straßenbahnlinien ersetzt und sie quälen sich mühsam durch die Schlossstraße, die nach wie vor eine Einkaufsmagistrale ist. Die Busspuren benötigen mehr Platz als der einstige Gleiskörper der Straßenbahn. Die Bebauung auf der rechten Seite der Schlossstraße wurde in den späten 1960er-Jahren abgerissen und durch den Hochhausblock Steglitzer Kreisel ersetzt.

FOTO „EINST“: URSULA DOERK, SLG.
BERNHARD KUSSMAGK

FOTO „JETZT“ UND TEXT:
BERNHARD KUSSMAGK

Mit der Tram zum Schacht

Spurensuche in Duisburg ■ Bis 1959 schlängelte sich die Meterspur-Straßenbahn zwischen Meiderich und Laar am Schacht Westende entlang. Einige Zecheengebäude stehen noch – Wohnhäuser und Menschen sind aber fast alle verschwunden. Eine spannende Tram-Spurensuche im verwunschenen Niemandsland!

Der Schacht Westende in den 1950er-Jahren
(Markierung 1 auf der Karte): Viel grau, kaum grün!
Und das liegt nicht daran, dass dieses Bild vom
1. Mai 1958 eine Schwarz-Weiß-Aufnahme ist ...

AUFNAHMEN HISTORISCH: HERBERT CAPPEL,
AUFNAHMEN AKTUELL: CHRISTIAN LÜCKER



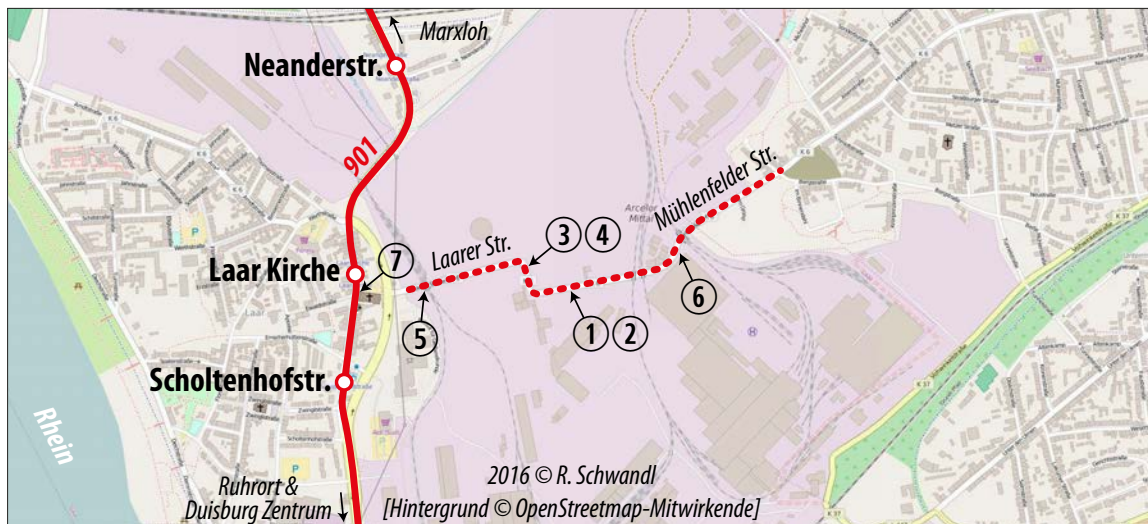


Unglaublich: Die gleiche Stelle über 50 Jahre später (2): Die Wohnhäuser und der Zechenturm sind verschwunden, mitten im Industriegebiet ist eine verwunschene grüne Lunge entstanden. Die ab-gesenkten Bordsteine verraten noch, wo es mal Hauseinfahrten gab. Rechts im Gebüsch stehen noch immer Mauerreste des Hauses, vor dem das Mädchen auf unserer historischen Aufnahme wartet





Schau genau: Die Laterne an der Straßenecke (siehe auch Bild rechts) steht über 50 Jahre später immer noch, leuchtet aber längst nicht mehr (4). Auf dem Gelände rechts warten heute ausgeschlachtete Autos auf ihr Ende. Der Bus der Linie 906 muss wie damals die Bahn die ganze Straße ausnutzen, um den engen Bogen zu schaffen. Die Stimmung täuscht: Bei Dunkelheit wandelt sie sich von „verwunschen“ zu „mysteriös“ ...



Auf der rot gepunkteten Strecke fuhren einst die Linien 12 bzw. 13. Die aufgesuchten Fotostellen sind mit Ziffern markiert. Links die noch heute verkehrende Linie 901

Eine holprige Straße aus Asphaltklecksen und ausgelutschem Kopfsteinpflaster bringt uns durch eine dunkle Schlucht aus Werksbrücken, in der die letzte funktionierende Neonröhre schwach gegen einen Teppich aus verdreckten Spinnennetzen anflackert. Die Strecke windet sich um enge Kurven, dahinter rumort diffus die Industrie. Wohnhäuser gibt es keine mehr, Menschen fahren hier meist nur flüchtig mit dem Auto vorbei. Wir sind an einem Ort, der so typisch für Duisburg ist – verlassen, vergessen und verwunschen. Und gerade deshalb ist er für Gleisarchäologen hochspannend: Der ehemalige Schacht Westende in Laar!

Kaum zu glauben, dass hier, mitten im heutigen Niemandsland, mal richtig was los war. Bis 1968 förderte der Schacht Westende jeden Tag tonnenweise Kohle aus dem Bauch der Erde an die Oberfläche. In der damaligen Zeit war es selbstverständlich, dass die Straßenbahn Tag für Tag unzählige „Kumpel“ vor dem Schacht zum „malochen“ ausspuckte und sie nach Schichtende vollkommen erschöpft wieder einsammelte. 1959 war damit Schluss, die Straßenbahn zwischen Meiderich und Laar quietschte nach 62 Jahren ein letztes Mal durch die engen Gleisbögen am Schacht Westende. Über ein halbes Jahrhundert später – wir blicken ins Hier und Jetzt: Noch immer ist der

Duisburger Norden mit Schwerindustrie übersät, weiße Dampfsäulen und rote Rauchschwaden schießen in den Himmel.

Das Leben aus Tram-Zeiten ist verschwunden

Auch die ehemalige Straßenbahnstrecke am Schacht Westende ist heute noch von Industrie umzingelt und dadurch vom Rest der Welt praktisch abgeschnitten. Wir stehen an der Stahlstraße, hier beginnt der Bereich um den alten Schacht. Von hier aus werden wir Meiderich-Berg verlassen, um mitten durch das verwunschene Industrie- und Zechengebiet nach Laar zu gelangen – auf genau der verschlungenen Straßenfüh-



Von Mauern eingekesselt windet sich ein Wagen der Linie 13 um die engen Gleisbögen am Schacht Westende (3). Selbst in den Beton- und Ziegelschluchten links hinter der Tram standen früher kleine Zechenhäuser mit potenziellen Fahrgästen

rung, die die Tram einst schon genutzt hat. Rechts neben der alten Straßenbahnstrecke kleben ein paar verrammelte Häuser, links eine Trümmerwüste – die Reste einer abgerissenen Kirche samt Wohnblock. Zu Tram-Zeiten waren sie noch ein hübsches Foto-Motiv. Das sanfte Gefälle der Stahlstraße endet vor den Toren des Linde-Gaswerkes. Seine Türme erheben sich mächtig über die spärliche Wohnbebauung von Meiderich-Berg. Tatsächlich – genau hier drücken sich die Meterspurgleise über 50 Jahre nach ihrer Stilllegung deutlich durch den Straßen-Asphalt. Die Strecke war sogar ganz eindeutig doppelgleisig. Links neben uns endet ein Straßenstumpf vor ein paar zugewu-

cherten Betonklötzen. Hier ist nichts mehr los. Und dafür, dass die Straße zum Schacht Westende eigentlich die Hauptverbindung zwischen Meiderich und Laar ist, ist selbst dort gespenstisch wenig los.

Gleisreste unter dem Asphalt

Umso geringer ist die Gefahr, beim Gleissuchen über den Haufen gefahren zu werden. Die Tramstrecke verschwindet in einem langen Linksbogen unter einer düsteren Werksbrücke. Ausgeweidete Sofas und zertrümmerte Fernseher stapeln sich neben der Straße. Zu Straßenbahnzeiten hätte es so was nicht gegeben. Als die Linie 12 bzw. 13 hier noch durchrumpelte, waren Fernseher

noch so selten wie heutzutage eine müllfreie Straße in Duisburg. Die Strecke nimmt einen engen Rechtsbogen, eingepfercht von Industrie in einem praktisch leblosen Raum: Links ragt über einer zugewucherten Betonmauer die riesige Werkshalle des Stahlgiganten Arcelor Mittal aus dem Boden, rechts gammelt ein einst schmuckes Verwaltungsgebäude langsam vor sich hin. Es ist die letzte Stelle, an der wir die Straßenbahngleise ganz deutlich sehen und uns vorstellen können, wo genau die Zweiachser der Meterspur-Tram damals entlang gerollt sind. Wieder verschluckt eine breite, verkommene Werksbrücke die Straße. Immer wieder scheint es, als könnte man einen



Gleisverlauf errahnen. Oder da? Schaut da nicht doch ein Stück Gleis hervor? Nein, keine Chance! Der Straßenzustand ist hier so schlecht, dass sich keine vernünftigen Rückschlüsse auf den Verlauf der Straßenbahn mehr ziehen lassen. Endlich: Wir kommen wieder unter freien Himmel. Der Flickenteppich der Straße weicht verkommenen Pflastersteinen.

Straßenbahn-Gleise im Niemandsland rausgerupft?

Sie scheinen nach Entfernung der Gleise kurioserweise noch einmal neu verlegt worden sein. Neben der Straße wuchern große Brachflächen vor der staubigen Fabrikkulisse zu. „Grundstück zu verkaufen“ steht

Besuchertipp

Heute ist der Schacht Westende mit der Buslinie 906 erschlossen, vom Duisburger Hauptbahnhof oder vom Bahnhof Ruhrort kommend ist der Bereich ab Laar Kirche auch gut mit der Straßenbahnlinie 901 erreichbar. Wer nach der Spurensuche die besondere Stimmung dieses ungewöhnlichen Ortes erleben und in eine für heutige Verhältnisse völlig andere Welt in völliger Abgeschiedenheit durch die Industrie eintauchen will, der sollte den Schacht Westende aufsuchen, wenn sich die Dunkelheit über das „Niemandsland“ gelegt hat. Am besten in Begleitung. Es lohnt sich!

auf einem mehrere Jahrzehnte alten Plakat. Dieses Grundstück wird wohl nie einer kaufen ... Rechts betreibt ein Alteingesessener noch eine winzige Autowerkstatt, von Wellblechen eingezäunt. „Meine Mutter züchtet sich hier hinten Tomaten. Die hat sie damals schon den Straßenbahnfahrern in die Hand gedrückt“, erzählt er stolz. So belastet wie der Boden hier ist, müsste die emsige Mutter mittlerweile eigentlich drei Köpfe haben. Idylle im Nichts. Es ist genau dieser Mix, der diesen Ort so verwunschen macht. Hinter Büschen und Bäumen guckt noch der Rest einer Hauswand hervor. Sie ist der letzte Beweis, dass sich hier im Schatten des Förderturms mal Wohnhäuser aneinander gereiht haben. Nach Aufgabe der Zeche



Noch fährt die Linie 901 durch Laar, hier an der Haltestelle Laar Kirche (7). Doch der Duisburger Ortsteil soll gründlich saniert werden, was in erster Linie Abriss bedeutet

sind sie nach und nach verschwunden. Im Hintergrund erheben sich noch wie damals die mächtigen Ziegelbauten der ehemaligen Zechenanlage. Fast pechschwarz sind die Steine mittlerweile.

Laar verschwindet – die Straßenbahn bleibt

Vor den riesigen Mauern knickt die Strecke in einer engen 90-Grad-Rechtskurve ab. Die Straßenbahn musste früher die komplette Straßenfläche ausnutzen, um den Bogen we-



Von Laar kommend poltert die Linie 13 unter den vielen Werksbrücken weiter nach Meiderich (5). Heute sind die Mauern zum größten Teil zugewuchert

Keine Zweifel: Unter dem Asphalt in Höhe der Stahlstraße bei „Linde-Gas“ drücken sich die Meterspurgleise ganz deutlich durch (6). Sie dürften immer noch in einem besseren Zustand sein als das einst so schicke Verwaltungsgebäude links



nigstens eingleisig zu schaffen. Ein kleiner Zweiachser wirkte hier zwischen den meterhohen Gemäuern vollkommen verloren. Links der Kurve steht heute noch das heruntergekommene Eingangsportal zur Zeche. In den alten Backsteinbauten proben ab und zu Heavy Metal-Bands – zwischen Gasleitungen und Werkshallen stören sie niemanden. Abgesehen davon traut sich eigentlich auch niemand hier her. Die Ecke ist verrufen. Nach hundert Metern knickt die Strecke scharf nach links ab und lässt eine alte Werkseinfahrt hinter der ausgeschlachtete Autos rumstehen, neben sich liegen, um zwischen mächtigen, bewachsenen Mauern und Eisenbahnbrücken in Richtung Laar zu verschwinden. Endlich ... „normales“ Le-

ben. An der Laarer Kirche verkehrt heute die normalspurige Straßenbahnlinie 901 nach Mülheim und Obermarxloh. Aktuell ist die Stadt dabei, auch Laar entlang der Straßenbahn nach und nach platt zu machen – „Stadtsanierung“ nennt sich das. Prachtvolle Gründerzeitfassaden zerfallen in großen Staubwolken wie damals am Schacht Westende. Zerstören und Hinterlassen von ungepflegten Brachflächen hat in Duisburg eben eine lange Tradition. Die Straßenbahnfotografen im Jahr 2065 werden dann entlang der 901 ebenfalls auf Spurensuche gehen und sagen: „Unglaublich, dass hier mal Häuser standen“. Wenn die Duisburger Straßenbahn in 50 Jahren überhaupt noch fährt ... CHRISTIAN LÜCKER

Unterwegs zwischen Herford und Spenge ist der solo fahrende DÜWAG wenige Wochen vor dem Einstellungstermin der Reststrecke gut besetzt

ALLE AUFNAHMEN: HANS-W. ROGL



Ende vor 50 Jahren

1966: Herforder Kleinbahnen stellen Personenverkehr ein ■ Im April 1966 stellten die Herforder Kleinbahnen ihren Personenverkehr auf dem verbliebenen Streckenabschnitt Herford-Kleinbahnhof – Spenge-Siedlung ein. Moderne DÜWAG-Großraumwagen auf Meter-spurgleisen beendeten ein Stück Verkehrsgeschichte im nordöstlichen Nordrhein-Westfalen

Zwischen 1900 und 1903 war im Raum Herford ein umfangreiches, meterspuriges Kleinbahnnetz entstanden, das die Strecken Herford – Enger – Wallenbrück und Herford – Bad Salzuflen – Vlotho mit einer Länge von insgesamt gut 40 Kilometern beinhaltete. Die Herforder Kleinbahnen wurden anfänglich mit Dampflok betrieben, doch schon nach rund drei Jahrzehnten wurde elektrifiziert: Die Strecke nach Wallenbrück konnte 1930 unter Strom gesetzt wer-

den, nach Vlotho fuhr man ab 1932 elektrisch, ein Jahr später erreichte der Fahrdraht auch den Staatsbahnhof Vlotho, wo Übergang auf die Reichsbahn-Strecke Hameln – Löhne bestand und zudem Anschlussverbindungen zu Ausflugsschiffen auf der Weser hergestellt werden konnten.

Wenig Gründe zum Feiern

Bedingt durch Schäden infolge des Zweiten Weltkriegs konnte der Gesamtbetrieb erst

1949 wieder aufgenommen werden, ein Jahr später feierte die Bahn ihren 50. Geburtstag. Doch die Feierstimmung sollte bald umschlagen: Die Konzession für die im Land Lippe liegenden Streckenteile lief 1962 ab und wurde nicht verlängert, was zur Stilllegung der Abschnitte Vlotho – Exter am 29. April und Exter – Herford-Bergtor am 4. November des Jahres führte. So war die Herforder Kleinbahn nur noch auf dem in westliche Richtung führenden



Wäre da nicht das „Rotkäppchen“ mit der Kelle für den Abfahrauftrag im Kleinbahnhof Herford könnte man die Fuhre für eine Straßenbahn halten. Vorn schaut der winterlich warm gekleidete Fahrer aus der Tür und im Beiwagen der ebenso gegen Kälte geschützte Schaffner. Der Zug fährt Richtung Wallenbrück

Elektrische Triebwagen

Nummer	Hersteller/Baujahr	Achsen	Gewicht	Leistung	Sitz-/Stehplätze	Anmerkung
1-4	HAWA, 1930	2	15,0	2x50 kW	24/27	–
5-7	Uerdingen, 1927	2	14,5	2x50 kW	24/27	–
8+9	DÜWAG, 1952	4	21,1	2x70 kW	52/47	–
10+11	Schöndorf, 1927	2	15,4	2x50 kW	24/33	gebraucht aus Minden
12+13	DÜWAG, 1952/1961	4	21,1	2x50 kW	52/47	Umbau aus Steuerwag.

Streckenast nach Wallenbrück aktiv. Doch die Bahn hatte sich mit eigenen Buslinien selbst Konkurrenz geschaffen, so dass die Fahrgastzahlen sanken. Was folgte, war die übliche Spirale des Niedergangs: weniger Fahrgäste, Ausdünnung des Fahrplans, dadurch noch weniger Fahrgäste – da halfen auch die modernen vierachsigen DÜWAG-Großraumwagen nichts mehr, die den Betrieb der Kleinbahn immer Straßenbahn-ähnlicher gemacht hatte. Am 3. November 1963 wurde der Personenverkehr von Wallenbrück bis Spenge-Siedlung eingestellt. Der restliche Personenverkehr zwischen Herford-Kleinbahnhof und Spenge-Siedlung hielt sich noch knapp zweieinhalb Jahre, am 24. April 1966 verkehrten die letzten Züge. Der Güterverkehr in Herford wurde schließlich am 30. Juni 1966 eingestellt.

Dampf, Diesel, Elektro

Der Fahrzeugpark der Bahn in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Herforder Kleinbahnen immer mehr Ähnlichkeit mit einem Straßenbahnbetrieb beka-



Endpunkt Spenge-Siedlung, früher ging die Strecke über die Straße weiter ins 3,4 Kilometer entfernte Wallenbrück. Und weil es eine Eisenbahn ist, werden die Schlussseiben umgesteckt

Herrfoder Kleinbahn GmbH Herford (Westf)		214 f Wallenbrück – Herford – Vlotho (Elektrisch betriebene Schmalspurbahn)																		Ohne Klassen		
km	Zug Nr	X 221	X 200	201	X 11	202	203	X 220	204	205	206	207	Sa 211	208	X 222	+ 209	X 209	+ 211	+ 210	X 210	+ 212	224
0,0	Wallenbrück ... ab	...	...	X 5 25	6.58	...	...	X 8 40	...	...	...	...	...	13.11	...	...	X 14 25	...	X 15 11	X 15.35	...	...
3,4	Spenge	...	...	X 5.39	6.17	7.08	8.00	8.52	9.21	10.12	11.21	12.12	...	13.21	...	+14.12	X 14.37	...	X 15.21	X 15.47	+16.12	...
8,5	Enger Bf 214e	...	...	X 5.52	6.32	7.20	8.13	9.05	9.32	10.23	11.32	12.23	Sa 12.57	13.32	...	X 14.23	X 14.50	...	X 15.32	X 15.58	+16.23	...
17,9	Herford Kleinbf 214, 214a, 218e	X 4 10	X 5.15	6.20	X 7.05	7.45	8.38	X 9.30	9.56	10.45	11.56	12.45	13.22	13.56	X 14.35	X 14.45	X 15.15	X 15.07	X 15.56	X 16.25	X 16.45	+16.53
19,2	Lübbertor	X 4 14	X 5.20	6.25	an	7.50	8.43	an	10.00	10.49	12.00	12.48	X 13.27	X 14.00	X 14.40	X 14.49	X 15.20	X 15.10	X 16.00	X 16.30	X 16.49	+16.57
19,7	Bergertor	X 4 16	X 5.23	6.28	...	7.53	8.45	...	10.03	10.52	12.03	12.52	X 13.29	X 14.03	X 14.43	X 14.52	X 15.23	X 15.15	X 16.03	X 16.33	X 16.53	+16.59
21,7	Friedenstal	X 4 23	X 5.30	6.35	...	8.00	8.52	...	10.10	10.59	12.10	12.59	X 13.36	X 14.10	X 14.50	X 14.59	X 15.30	X 15.22	X 16.10	X 16.40	X 16.59	+17.06
24,8	Salzuflen Kurpark	X 4 32	X 5.40	6.45	...	8.10	9.02	...	10.20	11.08	12.20	13.08	X 13.46	X 14.20	X 15.00	X 15.08	X 15.40	X 15.32	X 16.20	X 16.50	X 17.08	+17.16
31,8	Exter	X 4 45	X 5.55	7.02	...	8.25	an	...	10.35	an	12.35	an	an	X 14.35	...	...	...	...	X 16.35	X 17.05	an	...
38,9	Vlotho Kleinbf	X 5 02	X 6.14	7.19	...	8.44	...	...	10.54	...	12.54	...	...	X 14.54	...	...	...	...	X 16.54	X 17.24	...	...
40,4	Vlotho 213	an	X 5 10	X 6.20	7.25	...	8.50	...	11.00	...	13.00	...	...	X 15.00	...	...	...	...	X 17.00	X 17.30	...	...

Herforder Kleinbahnen GmbH Herford (Westf)		214k (Wallenbrück –) Spenge – Herford (–Vlotho) (Elektrisch betriebene Schmalspurbahn) (Wallenbrück–Spenge und Herford Bergertor–Bad Salzuflen–Vlotho = Omnibus-Betrieb) Ohne Klassen																	
km	Zug Nr	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	...	...	...	...
0,0	Spenge, Siedlung	ab	...	...	X 5.35	...	X 6.00	X 6.28	...	7.04	...	X 7.50	...	...	9.20	10.20	11.20	...	12.20
0,8	Spenge Bf	...	...	...	X 5.07	...	X 6.08	6.34	...	7.09	...	X 7.55	8.24	...	9.24	10.24	11.24	...	12.24
5,9	Enger Bf	...	...	...	X 5.18	...	X 6.19	6.46	...	7.20	...	X 8.06	8.36	...	9.36	10.36	11.36	...	12.36
15,3	Herford Kleinbf 214, 214b, 219	...	...	...	X 5.40	Sa 6.00	6.17	...	6.43	7.10	...	7.44	8.27	8.59	...	9.59	10.59	11.59	...
17,0	Herford, Bergertor	an	...	...	X 5.47	Sa 6.06	X 6.24	...	X 6.50	X 7.17	...	7.51	...	X 8.34	9.06	...	10.06	11.06	12.06
(Fortsetzung)		Zug Nr	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	...
0,0	Spenge, Siedlung	ab	...	15.20	...	16.20	...	17.20	...	18.20	...	19.20	...	20.20	...	21.20	22.20	...	...
0,8	Spenge Bf	...	...	15.24	...	16.24	...	17.24	...	18.24	...	19.24	...	20.24	...	21.24	22.24	...	...
5,9	Enger Bf	...	...	15.36	...	16.36	...	17.36	...	18.36	...	19.36	...	20.36	...	21.36	22.36	...	...
15,3	Herford Kleinbf 214, 214b, 219	...	...	15.59	...	16.59	...	17.59	...	18.59	...	19.59	...	20.59	...	21.59	22.59	...	...
17,0	Herford, Bergertor	an	...	15.34	...	16.06	...	17.06	...	18.06	...	19.06	...	20.06	...	21.06	22.06	...	...

Weitere Halte in: km 3,0 Westerenger, km 6,7 Enger-Wörde, km 8,4 Steinbeck, km 9,9 Oettinghauser Heide, km 11,1 Oettinghausen, km 12,0 Lippinghausen, km 13,0 Sundern Siedlg, km 16,6 Lübbertor

a = X außer Sa

Der Verkehr auf den Abschnitten Wallenbrück–Spenge und Herford Bergertor–Bad Salzuflen–Vlotho wird mit Omnibussen durchgeführt



OBEN Die Kursbuchta-
bellen verdeutlichen
den Niedergang der
Bahn: Oben ein Aus-
zug aus dem Jahre
1951, als noch die
gesamte Strecke be-
fahren wurde. Unten
das vollständige An-
gebot aus dem Jahre
1964 SLG. K. ROTHZOLL

MITTE Die Doornkaat-
werbung für einen
Klaren aus Ostfries-
land war in den
60er-Jahren typisch
bei Verkehrsbetrie-
ben. Der Zweiwa-
genzug kommt aus
Vlotho und macht in
Salzuflen Kurpark ei-
nen Zwischenhalt

Herforder Kleinbahnen GmbH

- Rechtsform GmbH, im Besitz Kraftwerk Min-
den-Ravensburg, Betriebseröffnung 10. Au-
gust 1900/1. August 1902, Streckenführung
Herford – Wallenbrück, Herford – Vlotho.
- Spur 1000 mm, Streckenlänge 40,3 km,
Gesamtgleislänge 48,8 km, 4 Dieselloks,
11 elektrische Triebwagen, 14 Personen-
wagen, 4 Packwagen, 7 Spezialwagen,
71 Rollböcke, 28 Güterwagen. Personen-
verkehr 2.421.871, Güterverkehr 79013 t,
Personalstand 137. Außerdem Kraftfahr-
betrieb mit drei Linien, eröffnet 6. Okt 1950,
betrieben durch EMR. Bundesland NRW.
- Verkehrsleistungen nach VDNE-Mitglieder-
handbuch 1961 (Verband Nichtbundesei-
gener Eisenbahnen)
- Dem Mitgliederhandbuch 1961 sind die
statistischen Angaben für 1960 entnommen.



men, war abwechslungsreich und umfasste
alle drei Traktionsarten: Zwischen 1920
und 1924 hatte die Bahn vier relativ mo-
derne, vierfach gekuppelte Dampflok-
beschafft, die dann zwischen 1950 und 1955
ausgemustert wurden.

Drei schmalspurige Dieselloks als Ersatz
für die auszumusternden Dampflok-
kaufte die Bahn zwischen 1951 und 1953. Nach
Betriebeinstellung konnten die Loks noch

Vom Kleinbahnhof kommt dieser Zug mit
Trieb- und Beiwagen, der in Richtung Vlotho
fährt und hier auf der Straße in Herford wie
eine richtige Straßenbahn unterwegs ist



So sah es in Minden am Markt aus, dem zentralen Punkt für alle Linien, ein Dreiwagenzug der Mindener Straßenbahn wartet auf Anschlüsse, links im Bild ein damals typischer Bus vom Braunschweiger Büssing-Werk

DIETER HÖLTGE, SLG. HANS-W. ROGL (2)

EMR: Nicht nur Strom für die Bahnen in Herford

Das Elektrizitätswerk Minden-Ravensberg wurde als regionaler Stromversorger in Ostwestfalen 1919 gegründet und lieferte Strom in den Räumen Herford und Minden, aber auch über Landesgrenzen hinaus nach Niedersachsen und Schaumburg-Lippe. 2003 erfolgte die Fusion mit Wesertal, Hameln und der PESAG, Paderborn, nachdem bereits 1952 gemeinsam mit Bielefeld das Kohlekraftwerk Veltheim eröffnet worden war, das allerdings im Jahre 2015 stillgelegt wurde. PESAG und Wesertal hatten mit einem umfangreichen Straßenbahnnetz beziehungsweise der Extertalbahn eigene Bahntöchter, was naheliegender war. Die Verkehrsbetriebe Minden-Ravensberg, seit 1926 schon mit Bussen aktiv, verzeichneten allein 2009 hohe Verluste. 2011 kam für sie das Aus. Die DB-Busse Ostwestfalen-Lippe, eine hundertprozentige DB-Tochter, übernahmen den Betrieb. Und so fahren nun immerhin Bahnbusse weiter im alten Raum, womit sich der Kreis schließt. Betriebshöfe in Minden und Herford verfügen über einen großen Busbestand. wr



Das Kaufhaus Hagemeyer, für das der Triebwagen 5 der Mindener Straßenbahn mit Dachwerbung wirbt, gibt es noch heute. Die Straßenbahn in Minden wurde bis 1959 stillgelegt

weiterveräußert werden. Auch auf Normalspur war die Bahn aktiv: 1926 bzw. 1945 hatte sie zwei regelspurige, kleine Dieselloks beschafft, die der Bedienung der SULO-Werke in Herford dienten.

Für den elektrischen Personenverkehr standen diverse Triebwagen zur Verfügung: HAWA lieferte 1930 vier Zweiachser, die bis 1964 bzw. zur Betriebseinstellung im Bestand blieben. 1932 kamen aus Uerdingen drei weitere Zweiachser, die ebenfalls bis 1966 durchhielten. 1952 modernisierte die

Bahn ihren Fahrzeugpark durch je zwei vierachsige Trieb- und Steuerwagen von DÜWAG – nach neun Jahren ließ die Bahn die beiden Steuerwagen zu Triebwagen „aufrüsten“, so dass bis zur Betriebseinstellung vier moderne DÜWAG-Großraum-Triebwagen zur Verfügung standen, die später noch an die Inselbahn Sylt verkauft werden konnten. Die letzten Fahrzeugkäufe waren Gebrauchtfahrzeuge: Von der Mindener Kreisbahn erwarb die Bahn zwei Schöndorf-Triebwagen aus dem Jahre

1972, die nach nur zehn Betriebsjahren schon wieder abgestellt wurden. Ergänzt wurde der Fahrzeugpark für den Personenverkehr durch mehr als 20 Beiwagen, teilweise neu beschafft, gebraucht erworben oder durch Umbau entstanden.

An die Geschichte der Bahn erinnert ein seit 2006 von Bahnfreunden in Zusammenarbeit mit der Kommune aufgebautes kleines Museum in Enger, in dem historische Dokumente und einige Fahrzeuge zu sehen sind. HANS-W. ROGL, MARTIN WELTNER



Fred Jakobs Rumpelbude

Betriebshof in Leipzig-Leutzsch ohne Zukunft ■ Mehr als 100 Jahre alt ist die Geschichte des Leipziger Straßenbahnhofes Leutzsch im Westen der Stadt. Sie begann im Jahre 1908 und ist noch nicht beendet. Wie lange noch ist unklar, denn der Betriebshof wird eigentlich nicht mehr gebraucht. Oder gibt es irgendwann ein Comeback?

Bis 1908 lag in der Leutzscher Bahnhofstraße (heute Rathenaustraße), unmittelbar vor dem Bahnübergang der Reichsbahn, die Kuppelendstelle der Linien B und L der Grossen Leipziger Strassenbahn (GLSt). Damit stellte die GLSt die innerstädtischen Verbindungen zum Bayerischen Bahnhof und die Ostvorstadt her. Die relativ langen Aus- bzw. Einrückewege zum Depot Lindenau (heute Omnibushof) und die seit 1907 vom Zentrum nach Gundorf (heute Teil von Böhlitz – Ehrenberg) fahrende Außenbahnlinie der LAAG bewog die GLSt unmittelbar neben dem Reichsbahnhof Leipzig – Leutzsch einen Straßenbahnhof zu errichten.

Die Wagenhallen in Leutzsch

Am 24. März 1908 wurden zwei Wagenhallen mit 110 bzw. 40 Meter Länge mit jeweils fünf Gleisen in Betrieb genommen und mit entsprechenden Gleisharfen versehen, die in die neu gebaute Wendeschleife einmündeten.

Innerhalb der Wendeschleife befindet sich ein Wohnhaus, in das die Verwaltung des Depots einzog. In der großen Wagenhalle befanden sich an deren Ende noch eine Werkstatt nebst Meisterbüro, das Kesselhaus und das Lager.

Im Obergeschoss waren Umkleide- und Waschräume für das Werkstattpersonal und ein Speiseraum vorhanden. Doch schon bald wurde eine Erweiterung nötig. So entstand im Jahre 1912 innerhalb der Wendeschleife eine zweite Schleife, da sich die Linien B und L oft gegenseitig behinderten. Zwei Jahre später wurde die linke, 40 Meter lange Halle um 45 Meter verlängert. Im gleichen Jahr erhielt die rechte Halle noch rechts daneben ein Außengleis, das mit einem Schleppdach versehen wurde. Damit war für die nächsten Jahrzehnte die Erweiterung abgeschlossen.

In Leutzsch beheimatete Linienzüge

Waren bei der Eröffnung die bereits erwähnten GLSt-Linien B und L sowie die mit

einem Dreieckssymbol (im Volksmund „Meierkelle“ genannt) versehene LAAG – Linie beheimatet, so änderte sich dies mit der Vereinigung der GLSt mit der LEST (Leipziger Elektrische Straßenbahn) im Jahre 1917. Der Betriebshof Leutzsch beheimatete nunmehr die Linien 17, 18 und 19 sowie die Gundorfer Linie. Ab 1. Februar 1928 gab die LAAG ihre Liniensymbole auf und verwendete Ziffern nach dem Schema der GLSt. Für die Strecke nach Böhlitz – Ehrenberg/Gundorf wurden die Ziffern 26 (bis B.E./Jahnstraße) und 27 (Gundorf) verwendet; beide Linien wurden in Leutzsch beheimatet. Bei späteren Linienänderungen kam die Linie 13 hinzu, während die 19 und die 26 von Leutzsch abgezogen wurden.

Leutzsch im Zweiten Weltkrieg

Den Zweiten Weltkrieg überlebte der Betriebshof wie ein Wunder ohne nennenswerte Schäden durch die Bomben der Alli-



Für die Verkehrsbetriebe Craiova (Rumänien) müssen am 4. Dezember 2001 in Leutzsch die Fahrzeuge freigesetzt werden, denn im Bf. Leipzig-Plagwitz wartet der Güterzug

ALLE BILDER SIND SLG. ODER FOTO VON M. MITDANK

ierten. Als in einer Bombennacht die Bahnhöfe Wahren und Leutzsch auf der Zielliste feindlicher Bomberverbände standen, war es ein großes Glück, dass die Bomben in Leutzsch ihr Ziel nur knapp verfehlten. Der Güterbahnhof Wahren wurde durch einen Volltreffer in Schutt und Asche gelegt, als ein dort stehender Munitionszug getroffen wurde. Auch im Bahnhof Leutzsch standen in dieser Nacht ein Munitionszug und ein Kesselwagenzug mit Leichtbenzin abgestellt. Ein einziger Treffer hätte ausgereicht, um eine Kettenreaktion auszulösen. Doch die Bomben trafen diesmal nicht. Unmittelbar nach der Entwarnung machten sich die Eisenbahner auf die Suche nach Blindgängern und verhinderten so eine Katastrophe. Dadurch blieb auch der Straßenbahnhof verschont.

Die große Rationalisierung

Um den in den 1950er- und 1960er-Jahren eingetretenen Personalengpässen entgegenzuwirken, kam es ab 1. Januar 1964 zur Umstrukturierung der Betriebshöfe. So wurden kleinere Betriebshöfe Nebenstellen größerer Höfe. Leutzsch kam zum Bf. Deutsch – Sowjetische Freundschaft – kurz DSF (heute wieder Angerbrücke) und verlor damit seine Eigenständigkeit. Bis auf die Linie 27 wurden alle Linienzüge nach DSF um-



Leipzig-Leutzsch

Der Laugewagen 5013 (ex 1476) war nur wenige Jahre Arbeitswagen. 1971 kam er in den Arbeitswagenpark, 1975 ist er schon Geschichte

Als während der Frühjahrsmesse 1980 der Triebwagen 1409 mit zwei generalreparierten Lowa-Beiwagen aus Leutzsch ausrückt, muss er sich sputen. Hinterher fährt die Linie 13 mit Tatra-Großzug



beheimatet. Dafür wurden nahezu sämtliche Arbeits- und Gerätewagen in Leutzsch stationiert und gewartet. Für Linie 27 erhielt Leutzsch den (damaligen) Gesamtbestand der Fahrzeuge ET 57 (in Leipzig als Typ 31 bezeichnet) und Beiwagen der Bauart EB 54 (LOWA, in Leipzig Typ 62), vereinzelt auch EB 57 (GOTHA, in Leipzig Typ 64). Dieser Bestand reichte für die sieben zu stellenden Kurse aus.

Mit der Einführung der ersten Tatra-Wagen ab Februar 1969 (diese wurden auf Linie 27 eingesetzt) kam auch die letzte Linie von Leutzsch nach DSF. Zwei Jahre später konnte die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“, Gruppe Nahverkehr, mit immerhin schon fünf historischen und zwei im Aufbau befindlichen Museumswagen vom Betriebshof Paunsdorf nach Depot Leutzsch umziehen. (Der heutige Bestand an historischen

Straßenbahnwagen in Leipzig beläuft sich immerhin auf 43 Fahrzeuge)

Sonderaufgaben für Leutzsch

Damit war Leutzsch nicht nur ein Sammelsurium an Straßenbahnwagen, sondern auch ein Eldorado für Verkehrsfreunde. In dieser Zeit lockerte auch die DDR-Führung das Verbot, Schienenfahrzeuge zu fotografieren. So bestand das Fotografierverbot nur noch für militärische Anlagen oder deren Transporte auf dem Schienenweg. Doch diese vermeintliche Freude über soviel Abwechslung hielt nicht lange an. Ein Mieterwechsel des gegenüber des Straßenbahnhofs liegenden Gebäudes ließ viele Nahverkehrsfreunde lange Gesichter machen. Aus einem Kindergarten war plötzlich ein Objekt der Staatssicherheit geworden. Damit war das Fotografieren grundsätzlich streng verboten. Nur



Am 19. März 1972 brannte das Depot Möckern vollständig aus, dabei wurden auch 29 Straßenbahnwagen vernichtet oder beschädigt. Triebwagen 1381 wurde zwar von der Feuerwehr noch gerettet, konnte aber nicht wieder aufgebaut werden

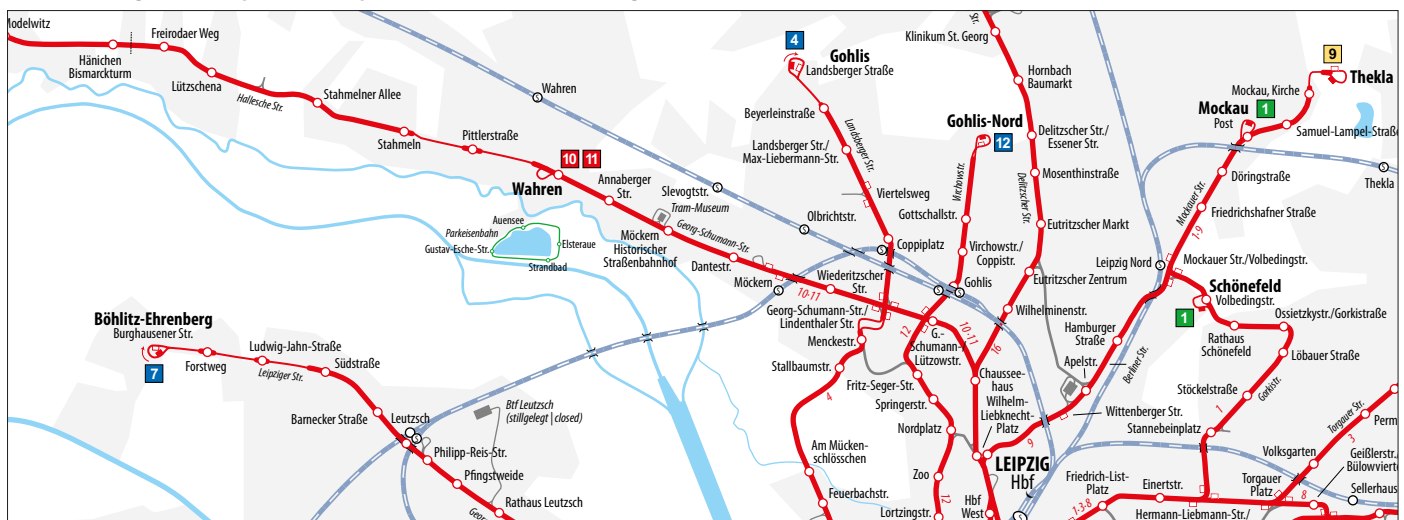
Insider wussten, wie man es umgeht. So sind trotz Verbotes viele Aufnahmen entstanden, die niemals mehr wiederholt werden können.

Die Massenerlieferungen von Tatra-Wagen in den 70er-Jahren des vorigen Jahrhunderts brachten das „Aus“ für zahlreiche Wagentypen. Oft gelang es nur mit viel

Mühe, den allerletzten Vertreter eines Wagentyps der Nachwelt für historische Zwecke zu erhalten. Manchmal mussten auch ungewöhnliche Wege gegangen werden. In diese Zeit fällt auch die Rückholung von Gartenlauben, die ehemals als Nahverkehrsmittel durch die Messestadt rollten. So

ist Leipzig heute in der glücklichen Lage, seine Straßenbahngeschichte nahezu lückenlos zu dokumentieren. Hierzu hatte auch die Werkstatt Leutzsch einen nicht geringen Anteil. Zwar war die Berufsbezeichnung der Werkstattmitarbeiter Schlosser, doch der Begriff Universalgenie wäre wohl

Leutzsch liegt im Leipziger Straßenbahnnetz im Kreuzungsbereich der nach links unten verlaufenden Bahnstrecken und der Linie 7 nach Böhlitz-Ehrenberg – ein kompletter Netzplan war im SM 01/2016 abgebildet





Drei Triebwagen dieses Typs wurden 1927 von Schörling in Hannover beschafft. Einer ging im Krieg verloren, der abgebildete wurde abgefacelt und der dritte wurde Opfer einer Feuerwehrrübung



Solche Gespanne waren tatsächlich noch in frühen 1970er-Jahren im Einsatz. Der Hobelwagen 5093 mit Platten- und Tafellore präsentiert sich um 1972 den Fotografen

treffender gewesen. Sie waren zusätzlich Elektriker, Schmiede, Tischler und Schweißer in einer Person. Der sprichwörtliche Materialmangel nicht nur bei der Straßenbahn ließ besonders die Werkstatt Leutzsch mit ihrem Organisationstalent immer wieder die Leitung des Verkehrsbetriebes verblüffen. Meister Jakob und seine Mitstreiter mussten oft ungewöhnliche Wege gehen, um die zahlreichen Arbeits- und historischen Wagen am Laufen zu halten. Alles noch irgendwie erdenklich Brauchbare wurde sorgfältig aus Schrottwagen ausgebaut und eingelagert. Und so entstand der liebevolle Ausdruck: „Ein Zusammenstoß und Fred Jakobs Rumpelbude“. Jede noch so knifflige Reparatur erledigte die Werkstatt Leutzsch ohne viel „Wenn“ und „Aber“. Außerdem wurden alle Altwagenzüge von DSF hier gewartet, denn die Hauptwerkstatt war mit der Tatra-Unterhaltung schon mehr als ausgelastet.

Der Inselbetrieb

Eine weitere besondere Aufgabe kam auf die Werkstatt Leutzsch im Herbst 1974 zu, als die Georg-Schwarz-Straße zwischen Lindener Markt und Rathaus Leutzsch wegen komplexer Gleisbaumaßnahme komplett gesperrt wurde. Dieser Streckenabschnitt wurde bis zur Schleife Phillip-Reis-Straße im Schienenersatzverkehr mit Omnibussen bedient. Zwischen Endstellenschleife Phillip-Reis-Str. und Böhlitz-Ehrenberg verkehrte eine Linie 17E mit Straßenbahn. Dabei kamen die alten Pullmanzüge zum Einsatz. Zur Rückfahrt nach Böhlitz-Ehrenberg fuhren die Straßenbahnzüge rückwärts durch die Schleifenanlage Phillip-Reis-Straße. Besonders interessant waren das Ein- bzw. das Ausrücken nach dem Straßenbahnhof Leutzsch. Hierzu wurde in Leutzsch einer der letzten im Reservebestand befindlichen Zweirichtungswagen stationiert und mit einer aufsteckbaren gelben Rundumleuchte

ausgerüstet. Da zu diesem Zeitpunkt am Rathaus Leutzsch noch kein Gleisdreieck vorhanden war, mussten die Linienzüge rückwärts auf dem falschen Gleis von und zum Depot geschleppt werden. Bei dem damaligen geringen Verkehrsaufkommen war diese Lösung einfach problemlos.

Leutzsch wird wieder Linienbetriebshof

Da ein herkömmlicher Dreiwagenzug eine Länge von etwa 30 Metern aufweist, ein Tatra-Großzug aber 45 Meter misst, mussten auch die Abstellflächen der Betriebshöfe erweitert werden. Im Leipziger Westen liegen nach der Auflassung und Verkauf von kleineren Höfen nur die Betriebshöfe DSF und Leutzsch. Während der Bf. DSF zu DDR-Zeiten aus Gründen der Mangelwirtschaft nicht erweitert werden konnte, blieb als Stützpunkt nur Leutzsch übrig.

Zudem liegt unweit von Leutzsch die ab zirka 1975 errichtete Plattenbaugroßsiedlung Leipzig-Grünau für zirka 100.000 Einwohner. Dafür waren natürlich Straßenbahnverbindungen zu errichten. Mit diesen zusätzlichen zu stellenden Kursen platzte DSF aus allen Nähten. Abhilfe war mehr als

dringend notwendig. So entstanden in den Jahren 1981/82 neben einer siebengleisigen Freiabstellanlage auch die Umbauten für den Tatra-Betrieb in den Wagenhallen. Die Freiabstellfläche erhielt eine separate Ausfahrt zur Rathenaustraße. Dies stellte kein Problem dar, da der beschränkte Bahnübergang schon in den frühen 1960er-Jahren aufgegeben und die Rathenaustraße kurz vor dem Betriebshof Leutzsch als Sackgasse ausgeschildert wurde. Im Nachtverkehr verkehrte statt der Linien 17 und 27 eine neue Linie 57. Sie fuhr zwischen Schönefeld und Böhlitz-Ehrenberg und nahm mit einer siebenminütigen Fahrzeitverlängerung auch den Zipfel zum Betriebshof Leutzsch mit. Ein vorher errichtetes Gleisdreieck am Rathaus Leutzsch machte es möglich. Ziffer 57 war die jemals in Leipzig höchste vergebene regelmäßig verkehrende Liniennummer. Seit Mai 2001 ist sie Geschichte.

Sämtliche Arbeitswagen und der Bestand an historischen Fahrzeugen zogen in andere Höfe um. Leutzsch stellte Kurse der Linien 17 und 27, zeitweise auch einige Einsatzkurse. Damit wurde auch das Verwaltungsgebäude wieder mit seinen ursprünglichen Aufgaben betraut, denn Leutzsch wurde

Als Schweißwagen wurde dieses Fahrzeug zuletzt benutzt. Der Arbeitstriebwagen 5053 (ex Tw 1426) stammt ebenfalls aus der Pullman-Serie, so benannt wegen der charakteristischen Dachform, die an zeitgenössische amerikanische Eisenbahnwagen erinnerte





Frisch „aus dem Lack“ ist der historische Triebwagen 179. Er war von 1965–1972 als historischer Triebwagen 890 im Zustand von 1932 im Einsatz. Hier zeigt er sich 1972 im Zustand von 1900 mit Nummer 179



Von einst 56 Exemplaren ist im Frühjahr 1977 nur der Wagen 1043 übrig geblieben. Zur Zeit wird er umfassend saniert, um die nächsten Jahre als historischer Wagen die Zeit der 1930er-Jahre zu dokumentieren



Bis 1976 fuhr der Triebwagen 1383 noch als Personalwagen, hier in der Wagenhalle Leutzsch. Später wurde er als Wagen 20 der Leipziger Aussenbahn restauriert

Auch der Schienenschleifwagen 5092 blieb erhalten, hier nach seiner Abstellung im Jahre 1999. Diese Aufnahme entstand ebenfalls in der Wagenhalle Leutzsch



wieder eigenständiger Betriebshof. Lediglich die Kontrolldurchsichten der Tatra-Wagen übernahmen die Betriebshöfe Reudnitz und DSF, da im Betriebshof Leutzsch die Werkstatt noch aus der Gründerzeit stammte. Erst 1991 konnte die neue Werkstatt in Betrieb genommen werden. So wurden in der rechten Wagenhalle das erste, dritte und fünfte Gleis zur Hälfte gekürzt und das zweite und vierte Gleis im hinteren Hallenbereich mit entsprechenden Tatra-Gruben und Hebestand versehen. Auch baulich wurde die Werkstatt von der restlichen Wagenhalle mit einer Mauer abgetrennt und an den Ausfahrten mit Rolllüren versehen. Selbstverständlich wurde auch die Fahrleitung im Werkstattbereich entfernt – sie endete vor den Rolllüren.

Ein Jahr später errichtete man in der linken Wagenhalle eine Radsatzdrehmaschine. Dazu wurden die beiden rechten Einfahrtsgleise in der Hallenmitte zusammengeführt und in den separaten Arbeitsstand eingebunden.

Die Wende schafft Tatsachen

Doch die Freude über nahezu optimale Arbeitsbedingungen währte nicht lange. Niemand konnte ahnen, wie sich die Verkehrsströme unmittelbar nach der Wende entwickeln würden. Die dramatischen Einbrüche der Fahrgastzahlen veranlassten die Verkehrsbetriebe, zahlreiche Fahrzeuge zu verschrotten oder zu verkaufen. Damit war auch eine Minimierung der Abstellflächen vorprogrammiert. Die Leutzscher Kurse wurden wieder von Btf. Angerbrücke (vorher DSF) übernommen und im März 1998 die Werkstatt Leutzsch geschlossen.

Zwischenzeitlich nutzte die LVB-Bauabteilung Teile des Betriebshofes für ihren oft



Am 24. Oktober 2004 war im Straßenbahnhof Leutzsch Endzeitstimmung. Nur noch wenige Wochen war hier Straßenbahnbetrieb zu spüren. Doch im Dezember zog wieder die Ruhe in Leutzsch ein, heute ist die Zukunft des Depots ungewisser denn je

gummibereiften Fuhrpark. Auch die Büros fanden Platz im Verwaltungsgebäude.

In diesen Zeitraum fällt auch die Inbetriebnahme des „Neuen Netzes“ ab Mai 2001. Bis auf zwei Straßenbahnlinien wurde alles „auf den Kopf“ gestellt. Nunmehr fährt auf dem Leutzscher Ast die Linie 7 im Zehn-Minuten-Takt. Dabei wird der Streckenabschnitt Rathaus Leutzsch – Straßenbahnhof nun von der Minibuslinie 68 bedient.

Zunächst wurden ausgemusterte Tatra-Wagen im Betriebshof Leutzsch abgestellt. Zwischen dem 3. und 7. Dezember 2001 wurden je 17 Trieb- und Beiwagen von Leutzsch abgeholt und im Bf. Plagwitz verladen. Ziel war der rumänische Verkehrsbetrieb Craiova, der diese Wagen gekauft hatte. Die restlichen abgestellten Wagen kamen im Folgejahr zur Verschrottung.

Als nach der Jahrtausendwende die komplexe Rekonstruktion des Btf. Angerbrücke konkrete Formen annahm, musste der Fuhrpark während der Baumaßnahme ausgelagert werden.

In der ersten Bauphase wurden 15 Kurse zwischen 9. August und 22. Oktober 2001 in Leutzsch stationiert. Doch da stand schon fest: Es wird nicht die letzte Auslagerung sein.

Anfang Februar 2003 begann man mit der Reaktivierung der Werkstatt. Zwischen dem 31. März 2003 und 13. Dezember 2004 wurde der Btf. Angerbrücke komplett geräumt. Die Fahrzeuge wurden in Leutzsch stationiert und auch in der nahe gelegenen Endstellenschleife Philipp-Reis-Straße abgestellt. Ab 2005 mietete sich die Heiter-



Straßenbahnfreunde mieteten einen Leoliner-Prototyp und bereisten das Streckennetz am 24. Oktober 2004. Zwischen 2005 und 2011 wurden vom Betriebshof Leutzsch aus die Leoliner 1303–1350 dem Verkehrsbetrieb fahrfertig übergeben

AUFNAHMEN: MATTHIAS MITDANK, SLG. MITDANK

Blick GmbH Gleise in Leutzsch an. Die Leoliner 1303–1350 sowie die für Halberstadt gefertigten Wagen wurden in Leutzsch in Betrieb genommen. Auch ein sehr weitgereistes Fahrzeug erhielt hier seinen „letzten Schliff“. Der erste der drei in Leipzig überholten Pöstlingbergbahn-Wagen erlebte in Leutzsch seine Inbetriebnahme. Seit Mitte 2011 ist wieder gespenstige Ruhe in Leutzsch eingezogen. Lediglich die Radsatzdrehmaschine wird heute noch genutzt. Außer drei abgestellten ET 57 herrscht in diesem Hof gähnende Leere. Sollten die

Zufahrtsweichen am Rathaus Leutzsch die Verschleißgrenze erreicht haben, dürfte nach heutiger Sicht das Schicksal des Depots besiegelt sein. Seit September 2015 werden Teile des Depots ganz anders genutzt: Hier können Sachspenden für Flüchtlinge abgegeben werden. Dafür richteten die LVB eine Fläche von zirka 800 Quadratmetern kurzfristig her: Arbeitsgruben wurden abgedeckt, Gerüstkonstruktionen zurückgebaut, Sozialräume gemalert und die betreffenden Räumlichkeiten gereinigt. MATTHIAS MITDANK

Die alte Zacke



Triebwagen 103 hat den Marienplatz verlassen und überquert die Liststraße. Das Gleis rechts führt in die Werkstatt Filderstraße

Tw 104 auf Talfahrt unweit der Haltestelle Pfefferweg. Dieser Wagen kann heute in der Straßenbahnwelt Stuttgart bewundert werden



Die Bauart der Kreuzungshaltestelle Wielandshöhe verdeutlicht die enorme Steigung der Zahnrad-Straßenbahn. Am 8. August 1982 begegneten sich dort die Triebwagen 103 und 104

AUFNAHMEN: MARTIN WELTNER (3)



1982/83: Abschied von den Dreiachsern ■ Vor mehr als 30 Jahren wurden in Stuttgart die alten dreiachsigen Triebwagen der „Zacke“ genannten Zahnradbahn abgestellt. Jetzt denkt man über einen Ersatz für die damaligen Nachfolger, die vierachsigen ZT4 nach, die zunehmend schad anfällig und außerdem nicht behindertengerecht sind

Die 1884 eröffnete, rund 2,2 Kilometer lange meterspurige Zahnradbahn vom Stuttgarter Marienplatz nach Degerloch ist die wohl interessanteste Linie im Straßenbahnnetz, sind für sie doch ganz spezielle Fahrzeuge vonnöten. Anfangs mit Dampfloks betrieben, bezwangen seit 1902 elektrische Triebwagen die Strecke mit einer maximalen Neigung von 200 Promille. Zwischen 1935 und 1950 beschafften die Stuttgarter Straßenbahnen fünf dreiachsige Triebwagen, die die Nummern 101 bis 105 trugen und zwischen 1974 und 1983 infolge Überalterung nach teilweise mehr als einer Million Laufkilometern abgestellt werden mussten. Triebwagen 105 bildete zusammen mit dem Vorstellwagen 118 am 29. April den letzten Altbau-Zahnradzug. In der Straßenbahnwelt Stuttgart blieben der Tw 104 samt den Beistellwagen 118 und 120 erhalten. Die Nachfolge der Dreiachser traten 1982/83 drei ZT4 genannte, optisch den DT 8 der dritten Generation angenäherte neue vierachsige Triebwagen an, deren Zukunft nun nach auch schon mehr als 30 Dienstjahren alles andere als sicher ist.

MARTIN WELTNER

Schon bald altes Eisen? Die drei ZT4-Zahnrad-Triebwagen sind mittlerweile auch schon mehr als 30 Jahre alt und zeigen deutliche Verschleißerscheinungen. Am 25. Juli 2015 schob Tw 1003 einen Vorstellwagen für den Fahrradtransport den Berg hinauf

FREDERIK BUCHLEITNER



■ **Miniatur-Nahverkehr:** Anlagen, Fahrzeuge, Tipps und Neuheiten

✉ sm-modell@geramond.de

Der Essener NF2 von Bombardier wird in diesen Tagen von Halling als Modell ausgeliefert. Einen ausführlichen Bericht zum H0-Triebwagen, den es auch als Mülheimer Version geben wird, lesen Sie im nächsten SM-Modellteil



Neues aus dem Depot und von der Messe

SM-Reporter berichten ■ Dieses Jahr gab es in Nürnberg gleich bei zwei Veranstaltungen Neuheiten für unser Hobby. Kleinhersteller nutzen das TLRs-Treffen für die Vorstellung

Das filigrane H0-Messing-Ätzmodell des Berliner Pferdebahnwagens Nr.1 von 1865 kommt vom ukrainischen Hersteller Kimmeria



Wie angekündigt, entstand der Ihnen hier vorliegende Neuheitenbericht nicht mehr bei einem mehrtägigen Besuch der Nürnberger Spielwarenmesse, denn auch in diesem Jahr bot sich in der Messehalle 4A ein ähnliches Bild wie schon bei den letzten Ausstellungen: Statt der von früher gewohnten vielen Aussteller gab es noch mehr Freiflächen und weiter in die Breite gewachsene Gänge – dazu auch zunehmend frustriertere Aussteller.

SM-Messereporter Berthold Dietrich-Vandoninck hat die Halle 4A nur für einen Tag aufgesucht, um sicherzustellen, dass uns keine wichtigen Neuheiten entgehen. Eine Woche später waren die SM-Messereporter dann noch einmal in Nürnberg zur jährlich stattfindenden TLRs-Veranstaltung im historischen Straßenbahndepot St. Peter. Hier zeigten auch mehrere Kleinserienhersteller ihre aktuellen Modelle. Unser Bericht stellt Ihnen Neuheiten von der Messe und der TLRs-Ausstellung vor.



Leider (noch) kein Serienmodell stellt der Hagener Düwag-Zug von Harmsen dar. Das Vorbild war der modernste (west-)deutsche Zweiachser

Als nette kleine Überraschung zeigte Bernd Schaefer von ADP ein feingezitztes H0-Modell des ältesten erhaltenen Straßenbahnwagens

wurde auch ein Lkw IFA W50 mit Trolleystangen gezeigt, das Vorbild dürfte wohl vornehmlich zum Ent-eisen der Fahrleitung dienen und ist

wohl in Eberswalde zu Hause. **ALO-Busmodelle** aus Wien kündigt einen kurzen Wiener Stadtbuss an, der 1955 von Gräf & Stift in einer Serie von elf

Fahrzeugen in Büssing-Lizenz gebaut wurde. Zur Ausgestaltung von Anlagen bestens geeignet sind einige Fahr- und Motorradmodelle des nie-

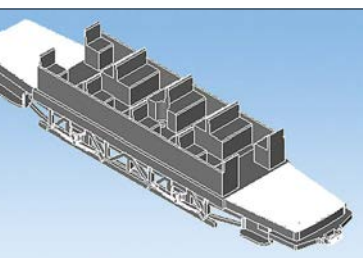


Brekina zeigte den Ikarus 55 (H0), der auch in der DDR mit rund 8.300 Exemplaren fuhr, mit Dachrandverglasung und großem Gepäckträger



Kimmeria aus der Ukraine baut den Doppeldecker DO56 der Ost-Berliner BVG in Kupfer. Das Spur-0-Modell soll bei uns über ADP erhältlich sein

Europas – des Berliner Pferdebahn-wagens Nr. 1 von 1865. Hersteller dieses Modells wie auch eines Ost-Berliner Doppeldeckerbusses vom Typ DO-56 im Maßstab 1:43 ist die ukrainische Firma **Kimmeria Scale Models**. Der Vertrieb soll durch ADP erfolgen. Vom gleichen Hersteller



Bei Hummel (Hustra) entstehen für die Beiwagen der Stuttgarter Reihe 1200 neue Fahrgestelle als CAD-Konstruktion. Sie erhalten separate Laufgestelle aus Metall



Eine wirklich imposante Erscheinung ist das Spur-0-Modell des Gotha-Großraumtriebwagens der Ost-Berliner BVB, das Andreas Heyden in Nürnberg präsentierte

OLGA BANDELOWA (7), BERTHOLD DIETRICH-VANDONINCK (5), EM (2)



„Stadt im Modell“ zeigte das H0-Diorama des Stuttgarter Olgaecks. Um die Wirkung noch zu verbessern, montierte unsere Grafikabteilung einen Wolkenhimmel ins Bild. Unterstützt wird der gute Gesamteindruck durch das Halling-Modell des neuesten Stuttgarter Stadtbahnwagens DT 8.12



Eine kleine Überraschung hatte Joswood mit den Lasercut-Bauteilen des Trag- und Fahrgerüsts der Wuppertaler Schwebebahn zu bieten. Hier das Straßengerüst mit einem Handmuster des berühmten Kaiserwagens



Am Wuppergerüst hing das H0-Handmuster der neuesten Schwebebahn

derländischen Herstellers **Artitec**. Gut machen sich auch die Gabelstaplermodelle, eine Kaelble-Straßenwalze und ein kleiner Teerwagen. Ebenfalls nicht fehlen darf auf einer Baustelle der mobile Tankstellenanhängler. Alle genannten Modelle zeichnen sich durch teils äußerst filigrane Details aus. Der Gabelstapler wird auch für die N-Spur angeboten.

Tramwagen als Ladegut

Bei **Auhagen** ist neben vielem anderen ein viergeschossiges Eckhaus neu, das sich dank verschiedener Giebelfronten im 75-, 90- und 105-Grad-Winkel bauen lässt und

bestens zur bekannten Schmidtstraße passt. Dieses Haus erscheint auch im Maßstab 1:160. Auch das Programm zum individuellen Bau von (Industrie-)Gebäuden wird wieder erweitert. Bei **Ladegüter Bauer** entdeckten wir einen von einer Plane geschützten und „getarnten“ Straßenbahnwagen. **Brekina** kündigt neben einer Vielzahl von Farbvarianten schon bekannter H0-Modelle den Opel Kapitän A von 1964 und den EMW 340 an, der von 1949 bis 1955 in Eisenach anfangs noch als BMW 340 gebaut wurde. Bei den Lastwagen erscheinen als neue Zugmaschine der Scania LB 76 von

Halling trifft die Kunden

■ Erstmals war die Firma Halling jetzt auf einer Modelltram-Veranstaltung vertreten. Rudolf Neumann (Foto), seit Oktober neuer Halling-Chef, zeigte seine Neuheiten, darunter den TW 3000 aus Hannover (gr. Fo-

to). „Ich bin nach Nürnberg gekommen, um meine Kunden zu treffen und einen Einblick ins Hobby zu bekommen“, sagte Neumann, der sich bisher mehr mit Eisenbahnmodellen beschäftigte. JOG





Mit dem Beiwagen ist der Nürnberger Zug von Andreas Heyden nun komplett. Die vierachsigen Bw (hier mit Automattüren) fuhren ab 1955

1961/68 und die Magirus MK mit der „Vierclub“-Kabine als Pritsche-/Planenlaster bzw. mit Kofferaufbau. Die Kabine wurde ab 1971 von DAF, Renault, Volvo und eben Magirus Deutz gemeinsam entwickelt und 1975 auf den Markt gebracht.

Zurückhaltung bei H & P

Über Neuheiten von **Herrmann & Partner** werden wir vielleicht erst nach der Ausstellung „Kleine Bahn ganz groß“ berichten können. Frau Herrmann will sich zukünftig nur bei Lieferbarkeit zu neuen Modellen äußern. **Andreas Heyden** hatte passend zum letztjährig vorgestellten Nürnberger MAN-Gelenktriebwagen den zugehörigen Vierachser-Beiwagen der Serie 1500/1600 in den Ausführungen mit Schaffnerplatz

und mit automatischen Türen, wie er später im Einsatz war, im Gepäck. Ein beeindruckendes Modell stellt der Gotha-Großraumtriebwagen der Berliner Verkehrsbetriebe dar, den Heyden im Kundenauftrag in Spur 0 realisiert hat. Das Modell ist mit und ohne Antrieb erhältlich und soll auch in weiteren Varianten (unter anderem in Dresdener Ausführung) erscheinen.

Hobbytrain kündigt den bereits bekannten Düwag-Stadtbahnwagen M6 bzw. N6 für Spur N jetzt auch mit einem zusätzlichen Mittelteil als M8 bzw. N8 an. Außerdem sollen die Modelle jetzt zusätzlich mit Sounddecoder angeboten werden. **Hödl Linie8** war auch in diesem Jahr wieder als einziger Modelltrambauer mit einem kleinen Stand im für Klein-



Neben der Version mit durch Knopfdruck zu öffnenden Türen bietet Heyden auch die ursprüngliche Ausführung mit Schaffnerplatz an

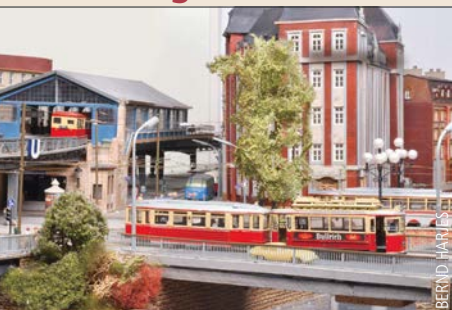
serienhersteller reservierten Bereich vertreten. Als diesjährige Neuheit zeigte Günther Hödl drei Varianten einer zweiachsigen Arbeitslore, die in Ganzmetall-Ausführung für N und

Z entsteht. Als kleines Highlight gab es den typischen Siemens-Einheitsstromabnehmer in filigraner und trotzdem voll beweglicher Ausführung in Z zu sehen.



Lemke/Hobbytrain verlängert seinen M6 um ein Mittelteil zum M8. Das fertige N-Modell wird für König-Pilsener werben und mit Sound ausgerüstet

Hamburgs Straßenbahn im Maßstab 1:87



Am Rödingsmarkt kreuzen Straßenbahnlinien und die Hochbahn genannte U-Bahn

■ Auf der H0-Anlage von Bernd Harjes gibt es viel zu entdecken: Bundesbahn, schmalspurige Industriebahn sowie Hochbahn und Straßenbahn – alles liebevoll in typisch Hamburger Straßen- und Verkehrsszenen eingebunden. In der Aprilausgabe des *eisenbahn magazin* stellt Harjes jetzt den Straßenbahnteil seiner interessanten Modellbahnanlage vor.

ANZEIGE

www.bus-und-bahn-und-mehr.de

Restposten älterer Halling-Modelle bei uns noch erhältlich



DÜWAG GT6/8

Verschiedene Städte

Bielefeld + Innsbruck + Braunschweig
Düsseldorf + Essen + Kopenhagen

150 €

Beiwagen auf Anfrage

Sie finden uns im Internet oder fordern Sie einfach unsere kostenlose Versandliste an vom: **Versandhandel BUS UND BAHN UND MEHR**
Geschwister-Scholl-Straße 20 · 33613 Bielefeld · Telefon 0521-8989250
Fax 03221-1235464 · E-Mail: info@bus-und-bahn-und-mehr.de



Die US-Überlandtram „Electroliner“ ist keine echte Neuheit, auf den Messen haben wir sie aber nie gesehen. Das H0-Modell stammt von Con-Cor

Eine kleine Überraschung stellte der Auftritt des dänischen Herstellers **Nordic Scalemodels** auf der Spielwarenmesse dar, denn das Handmuster des Kopenhagener Triebwagens der Serie KS 315-339 von 1911 sah bereits vielversprechend aus. Ob aber der angekündigte Liefertermin

die Epoche III erscheinen. Für April/Mai ist obendrein ein passender Beiwagen der Serie 1321-1360 angekündigt. Der Triebwagen erinnert stark an deutsche Vorbilder der gleichen Epoche. Das Fahrwerk lässt den Schluss zu, dass die Vorbildfahrzeuge tatsächlich bei Weyer in Düsseldorf

aktiv für dieses Jahr angekündigt, aber von einem Trammodell nach europäischem Vorbild war auf der Messeanfrage noch nichts zu sehen. Bei **Rietze** waren neben Farbvarianten der VÖV-Busse SL200 und 202 von MAN auch zwei aktuelle Reisebusse vom Typ MAN Lions Coach zu sehen. Die neueste Ausführung des Solaris-U18-Gelenkbusses mit drei bzw. vier Türen zeigte VK-Modelle aus bereits fertiggestellten Formen, während der 2014 angekündigte Kässbohrer Setra S12 immer noch in Form eines 3-D-Druckes gezeigt wurde.

Ebenfalls neu bei Stadt im Modell waren originalgetreue Nachbildungen zweier moderner Gebäude am Stuttgarter Olgaek und passend dazu die Tunnelausfahrt der Stadtbahn als Lasercut-Bausätze. Freunde der Hamburger Szene dürfen sich über ein Modell der berühmten Davidwache und einer Stadtbibliothek freuen, außerdem ist ein großer Hochbunker geplant.

Mehr Neuheiten von der Spielwarenmesse und der TLRS-Veranstaltung stellen wir Ihnen im nächsten SM-Modellteil vor.



Fallers Car-System bringt Bewegung in den H0-Straßenverkehr. Mit dem von Faller vertriebenen Akku-Chassis von Tomytec wird das jetzt auch im Maßstab 1:160 möglich. Dazu gibt es den Citarobus von Mercedes

im März bzw. April gehalten werden kann, darf bezweifelt werden, da das Muster doch noch relativ unfertig wirkte. Das Fahrzeug soll in digitaler DCC-Ausführung über fahrtrichtungsabhängige Front- und Innenbeleuchtung verfügen sowie in drei verschiedenen Versionen für

gebaut sein könnten. Lediglich das Laternendach mit seinen abgerundeten Enden weicht von der typischen Form entsprechender deutscher Wagen ab. Die europäische bzw. deutsche Version der N-Straßenbahn (Unitram) von **Kato** für Rechtsverkehr ist jetzt defi-

Hamburger V6E stagniert

Bei **Stadt im Modell** war vom angekündigten Hamburger Triebwagen V6E in diesem Jahr nichts zu sehen, das Modell befindet sich aber nach wie vor in Vorbereitung, ebenso wie die Hamburger U-Bahnzüge DT2/DT2E und DT3/DT3E. Als Wiederauflage ist der Hamburger U-Bahnzug DT4 mit geänderten Wagennummern angekündigt, gleiches gilt für den DT5-Zug. Verschiedene Hamburger Stadtbusse auf Brekina-, Rietze- und VK-Basis runden das Angebot ab. Damit diese Busse eine Heimat haben, erscheint ein Lasercut-Bausatz des Betriebshofes Hamburg-Harburg.



Hummel wird die Gleisbaulock der Stuttgarter Straßenbahn noch einmal für H0 und H0m aufliegen



Die hannoversche Üstra baute einst einen Hamburger Tw zu einem Beiwagen um. Wolfgang Mönch nahm für sein H0-Modell einen Mehano-Zweiachser. Der Triebwagen entstand aus einem Hamann-Aufbauwagen

Erste Modelle vom Küchentisch

■ „Kuriositäten vom Küchentisch und Selbstgebautes aus vergangenen Zeiten“ lockten dieses Jahr wieder viele Hobbyfreunde nach Nürnberg zur TLRS-Veranstaltung. Das Museumsdepot St. Peter bot mit seinen alten Straßenbahnfahrzeugen den passenden Rahmen für die Ausstellung, die bisher immer gleichzeitig mit der Spielwarenmesse

stattfand, nun aber um ein Wochenende verschoben war. Neben den angekündigten Kuriositäten zeigten auch einige Hersteller ihre aktuellen Modelle (siehe Neuheitenbericht). Einfache Erstlingswerke aus Karton und Holz, ungewöhnliche Umbauten und reine Fantasiefahrzeuge – wir werden bald ausführlich über die gezeigten Trammodelle berichten. JOG



Der letzte Jahr noch unlackiert gezeigte Stuttgarter T2/B2-Zug von Harmsen-Modellbau ist mittlerweile fertiggestellt und in Auslieferung

ANZEIGEN

Spur Z + Spur N

LINE 8 GmbH

Unsere Neuheiten

www.linie8gmbh.de
info@linie8gmbh.de

MÄRKLIN & SPIELWAREN

Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle. **KEINE** Versandlisten!

Sie erhalten in 2016 auf fast* alle Modellbahnartikel

10%

beim Einkauf ab 50,-€ und Barzahlung oder EC-Cash!

*außer Startsets, Hefte-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHI + I+S, Reparaturen

Wilmsdorfer Straße 157 · 10585 Berlin · 030/341 62 42
 U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.-Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00

Modellbahnen am Mierendorffplatz

märklin Shop Berlin

10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de

Ihr

freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft

mit der ganz großen Auswahl

Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3 44 93 67, Fax: 030/3 45 65 09

Auch Second-Hand!

DER LOKSCHUPPEN

Modellbahnen in Steglitz

**Ankauf
Verkauf
Neu**

Markelstraße 2 · 12163 Berlin
 Telefon 030 7921465
 Telefax 030 70740225
 E-Mail: info@lokschuppen-berlin.de
www.lokschuppen-berlin.de

Montag bis Samstag 10–18 Uhr

38 Jahre

modellbahnen & modellautos **Turberg**

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.

Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!

Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!

Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00–20.00, Sa. 10.00–18.00 Uhr. Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!

Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2199900 · Fax 2199 90 99 · www.turberg.de

Neue Straßenbahn-Modelle

EVAG Essen

MVG-Version zum gleichen Preis folgt in Kürze

NF2

180 € Standmodell
230 € Motorisiert*

* Mit zwei Antrieben

TS: TramShop, Rolf Hafke, Sieben-Schwaben-Weg 22, 50997 Köln
 ☎ 022 33-92 23 66 ☎ 022 33-92 23 65 ✉ Hafke.Koeln@t-online.de

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

ANKAUF

MICHAS BAHNHOF
 Nürnberger Str. 24a
 10789 Berlin
 Tel 030 - 218 66 11
 Fax 030 - 218 26 46
 Mo.-Sa. 10-18:30 Uhr
www.michas-bahnhof.de

Hüner bein

Markt 9-15
 52062 Aachen
 Tel. 0241-3 39 21
 Fax 0241-2 80 13

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

Modell Center Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Modellbahnbox

Karlshorst

Modelleisenbahn-Fachgeschäft.....

Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
 Treskowallee 104 · Tel. 030/5083041
 Öffnungsz.: Di-Fr. 10-13 und 14-18 Uhr · Sa. 9-12:30 Uhr
 E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de

EUROTRAIN®

■ **Ihre Seiten:** Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu „Bei der Rheinbahn ist der Wurm drin“ (SM 02/2016)

Fahrwerksprobleme

■ In der letzten Zeit häufen sich die Produktionsfehler an neu gelieferten Straßenbahnfahrzeugen. Merkwürdigerweise treten die genannten Schäden fast immer am Fahrwerk auf wie schon in Hannover beim Tw 3000. Ein Konstruktionsfehler vermutlich aus dem heute üblichen Zeitdruck entstanden. Heute gilt ja nur noch: Es muss schnell, billig und effektiv sein... Mal abwarten, wen es als nächsten „erwischt!“ Uwe Schlüter, Hildesheim

Zu „Samba in Hamburg“ (SM 02/2016)

Wertvolle Hilfe

■ Herzlichen Dank für den hervorragenden Artikel zu den V6/V7-Triebwagen der Hamburger Straßenbahn. Ich bin Modell-



straßenbahner (1:22,5) und habe seit einiger Zeit den Hamburger VG und Z4B im Bau (anbei Fotos des damals noch unlackierten Zwischenstandes). Die Skizzen der Drauf- und Seitenansicht aus Heft 01/2004 sind für mich hierbei die perfekte Bauanleitung. Mein Entschluss war (schon vor Erscheinen der aktuellen SM-Ausgabe), dass ich nach Fertigstellung des aktuellen Mo-

Im Maßstab 1:22,5 baut Leser Christoph Sinz dieses Modell des Hamburger Gelenktriebwagens VG

tenansicht des VG auch selbst anfertigen. Bequemer (und authentischer) ist es natürlich, beim Bau auf eine Originalzeichnung zurückzugreifen. Inwieweit können Sie mir behilflich sein, an eine solche Skizze der Seitenansicht dieser beiden Wagen zu gelangen? Christoph Sinz

Herrn Sinz konnte geholfen werden. Jens Perbandt, Autor des Beitrags, konnte ihm ein Typenblatt des V7 zur Verfügung stellen. (Anmerkung der Redaktion)

Zu „Ein geheimnisvoller Ort“ (SM 03/2016)

Kein Geheimnis mehr

■ Endlich hat es der „Abandoned Trolley Graveyard“ in die deutschen Hobbymedien geschafft. Der geheimnisvolle Ort ist inzwischen gar nicht mehr so geheim wie noch vor vielen Jahren. Der Friedhof der verlassenen Straßenbahnen befindet sich

Güterverkehr auf Tram- und Kleinbahngleisen zwischen Grüne und Altena

Nun liegt auch der zweite Band der von Rolf Löttgers und Wolfgang R. Reimann zusammengetragenen Geschichte der Iserlohner Kreisbahn vor, oder um genau zu sein: der Kleinbahn Westig – Ihmert – Altena und der Iserlohner Güterbahn, die auf den Kleinbahnstrecken der Iserlohner Kreisbahn verkehrten. Befasst sich der erste Band mit dem Personen- bzw. dem Straßenbahnverkehr (vorgestellt in SM 10/2015), so widmet sich dieser Band dem Güterverkehr. Und um es vorwegzunehmen: Er ist auch dem echten Straßenbahnfreund zu empfehlen, auch wenn es sich um meterspurige, elektrisch betriebene Kleinbahnen handelt.

Es ist beeindruckend, mit welcher Akribie und Detailtreue die beiden Autoren über 50 Jahre nach Ende dieses faszinierenden Netzes die Chronologie, Strecken- und Betriebshistorie der Güterbahnen im Nettetal und um Iserlohn herum aufleben lassen. Lag der örtliche Schwerpunkt des ersten Bandes mehr

auf dem Gebiet rund um Iserlohn und Grüne, so wurde ein Großteil des Güterverkehrs auf der für den Personenverkehr weniger bedeutenden knapp 20 Kilometer messenden Kleinbahn Westig – Ihmert – Altena abgewickelt. Mit uralten Eiloks, Rollwagen sowie einem normalspurigen Betriebsteil fand hier bis 1964 auf engstem Raum ein dichter Verkehr statt, der überwiegend der Versorgung der im Nettetal ansässigen Drahtindustrie diente.

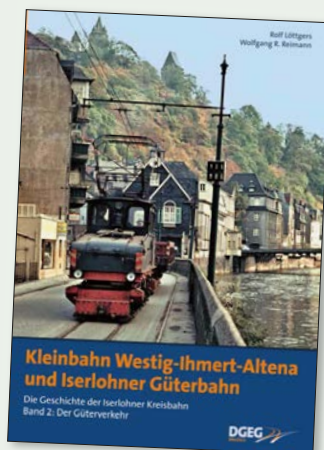
Die Autoren spannen den Bogen von den ersten Planungen Ende des 19. Jahrhunderts über den Ausbau des Netzes vor und nach dem Ersten Weltkrieg bis hin zum Niedergang, der 1964 mit Einstellung des Restbetriebs endete. Dabei versuchen sie, so vollständig wie irgend möglich die einzelnen Haltestellen und Gleisanschlüsse zu dokumentieren, gehen auf anspruchsvolle Trassierung ein (Steigungen bis sieben Prozent) und behandeln auch die mit der Weltwirtschaftskrise ab 1930 schwierige finanzielle Lage der Bahn, die unter anderem

darin mündete, dass der Lok- und Wagenpark ab 1930 nicht mehr erneuert wurde. Loks und Wagen werden ausführlich vorgestellt und auch der Verbleib der Fahrzeuge ist dokumentiert.

Das Buch ist reichhaltig illustriert, neben den vielen s/w-Fotos besticht erneut der Farbbildteil. Hinzu kommen ausführliche Strecken- und Gleispläne, die manch Modell-(Straßen-)bahner Anregung zu Anlagen und Dioramen bieten. Dass einige Bilder, die schon im ersten Band enthalten sind, erneut auftauchen, stört nicht. Diese Aufnahmen sind zur Erfassung und Verständnis der Betriebsverhältnisse notwendig und auch dem Umstand geschuldet, dass nicht jeder potenzielle Käufer sich beide Bände zulegen wird, auch wenn sich dies ausgesprochen lohnt.

So liegt wieder ein Buch vor, das man gerne immer wieder zur Hand nimmt, sei es um nachzulesen oder einfach nur die Bilder einer lange vergangenen Epoche zu genießen, die noch gar nicht so lange zurückliegt.

STEFAN VOCKRODT



Rolf Löttgers, Wolfgang R. Reimann: Kleinbahn Westig – Ihmert – Altena und Iserlohner Güterbahn; die Geschichte der Iserlohner Kreisbahn, Band 2: Der Güterverkehr, DIN A4, Hardcover, 192 S., 342 sw- und 58 Farbfotos, Karten, DGEG Medien, Hövelhof 2015, ISBN 978-3-937189-89-5, 39,80 €

Redaktionsanschrift:

STRASSENBAHN MAGAZIN

Postfach 40 02 09 · D-80702 München

Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.720

Fax + 49 (0) 89.13 06 99.700

redaktion@strassenbahn-magazin.de

Chefredakteur: Michael Hofbauer

Verantw. Redakteur:

Martin Weltner (martin.weltner@geramond.de)

Redaktion:

Michael Sperl, Florian Dürr, André Marks

Redaktion Straßenbahn im Modell:

Jens-Olaf Griesse-Bandelow,

jobandelow@geramond.de

Ständige Mitarbeiter:

Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glem-botzky, Hans Immer, Wolfgang Kaiser, Michael Kochens, Bernhard Kußmagk, Christian Lückert, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf

Redaktionsassistent: Brigitte Stuißer

ABO-HOTLINE

Leserservice, GeraMond-Programm

Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min.)

Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min.)

leserservice@strassenbahn-magazin.de

Gesamtanzeigenleitung:

Thomas Perskowitz

Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.527

thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:

Selma Tegethoff

Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.528

selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigendispo STRASSENBAHN MAGAZIN:

Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130

anzeigen@verlagshaus.de

www.verlagshaus-media.de

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016

Layout: Karin Vierheller

Litho: Cromika, Verona

Druck: PHOENIX PRINT, Würzburg

Verlag:



GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung:

Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:

Andreas Thorey

Vertriebsleitung:

Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Handel:

MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

BAHN EXTRA LOK Magazin

AUTO CLASSIC TRAKTOR CLASSIC TRAKTOR XL

SCHIFF CLASSIC MODELLFAN

MILITÄR & GESCHICHTE CLAUSEWITZ

FLUGZEUG CLASSIC FLUGMODELL

Preise: Einzelheft Euro 8,50 (D), Euro 9,50 (A),

sFr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto;

Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 91,80 (incl. MwSt.,

im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63220000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt beim Verlag. © 2016 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner; verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infanteriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 0340-7071 • 10815

GERA NOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:

Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.

Fax (0 89) 13 06 99-700 • E-Mail: redaktion@geramond.de

27. März, Sehnde-Wehmingen: Am 27. März eröffnet das Hannoversche Straßenbahn-Museum nach der Winterpause wieder seine Tore. Im Eintrittspreis ist eine Fahrt mit einer Straßenbahn enthalten. Info: www.tram-museum.de

2. April, Stuttgart: Lange Nacht der Museen mit Beteiligung der Straßenbahnwelt. Drei-Zug-Betrieb auf der Oldtimerlinie 21 von 18:30 Uhr bis 1:30 Uhr

früh. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info.

3. und 10. April, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Fahrbetrieb mit der Straßenbahn-Oldtimerlinie 21 und der Oldtimer-Buslinie 23E. Wegen des Frühlingsfestes auf dem Cannstatter Wasen bleibt die Straßenbahnwelt vom 17. April bis zum 5. Mai geschlossen. Vorabinformation: Am 8. Mai verkehrt die Old-

timerlinie 21 wegen Bauarbeiten für Stuttgart 21 für die Dauer von mindestens drei Jahren zum letzten Mal. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info.

21. Mai, Lüneburg Straßenbahnexkursion der AVL: Fahrt mit dem IRE nach Berlin und zurück. Sonderfahrt mit historischen Tw 3802 und Bw 1707 ab Köpenick auf interessanten Strecken. Infos: www.heide-express.de

in Windber, einer knapp 4000 Einwohner zählenden Stadt der Gemeinde Somerset County im Bundesstaat Pennsylvania. Die dort abgestellten Straßen- und Schnellbahnwagen gehören der Vintage Electric Streetcar Company. Zur Sammlung gehören Wagen aus vielen Städten der USA: PCC Cars der Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA), Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA), Port Authority of Allegheny County, Pittsburgh (PAT), Philadelphia Suburban Transportation Co. (PST), Toronto Transit Commission (TTC), Greater Cleveland Regional Transit Authority (RTA) sowie Rapid Transit Cars (Schnellbahnwagen) der Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA). Einige Wagen haben im Laufe ihres langen Lebens bereits mehrfach den Eigentümer gewechselt. Zu den interessantesten Wagen zählen einige der „BiCentennial PCCs“ der SEPTA. Zur

200-Jahrfeier der USA 1976 wurde 27 Wagen in den Staatsfarben der USA gestaltet und trugen die 13 Namen der Gründungsstaaten (Connecticut, Delaware, Georgia, Maryland, Massachusetts, New Hampshire, New Jersey, New York, North Carolina, Pennsylvania, Rhode Island, South Carolina und Virginia). Viele Wagen stehen im Freien und sind den Witterungseinflüssen schutzlos ausgesetzt. Eine Hand voll sind in einer Wagenhalle untergestellt und befinden sich in einem recht guten Zustand. Es bleibt zu hoffen, dass einige dieser Wagen erhalten bleiben. **René Jonzeck, Hannover**

**Zu „END aufgelöst“
(SM 03/2016)**

Mehr Details zur END

■ Der Nachruf auf die END Verkehrsgesellschaft verschweigt interessante Details. So stellte das Unternehmen 1978 neben

dem Straßenbahn- auch den Busbetrieb ein und fungierte 37 Jahre lang als reine Verwaltungsgesellschaft. Die Leistungen wurden an Subunternehmer vergeben, unter ihnen der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen, der zeitweise Duobusse einsetzte. Ursprünglich war auch die Stuttgarter Straßenbahnen AG mit im Spiel. Dass die SSB bis zuletzt Geschäftsanteile an der END besaß, war einer der Gründe für deren Abwicklung. Eine Fortsetzung des interkommunalen Engagements kam aufgrund der Vorgaben der EU-Verordnung nicht länger infrage. Andernfalls hätte die Stadt Stuttgart das Erbringen von Leistungen nicht mehr direkt an ihre Verkehrstochter vergeben dürfen. Die Linienkonzessionen, die Ende 2015 ausliefen, gingen auf den Landkreis Esslingen über, der die Verkehre europaweit ausschrieb. Den Zuschlag für das komplette Bündel erhielt ein mittelständisches Busunternehmen in Ostfildern. **Jürgen Daur, Stuttgart**

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0

Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1

Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühlstr. 34

Postleitzahlgebiet 2

Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3

Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 · Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 · Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 · Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4

Menzels Lokschnitten, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Will-

stätterstr. 15 · Modellbahnläden Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5

Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünenbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayer-sche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30 · Buchhandlung Karl Kersting, 58095 Hagen, Bergstraße 78

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u. Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312

Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim, Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8

Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Lokschnitten, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9

Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellschienen Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich

Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die

Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien

Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien

Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentka 32

Dänemark

Peter Andersen Forlag, 2640 Hede-husene, Brandvaenget 60

Spanien

Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Bordside

Niederlande

van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 · Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluiweg 474



■ Die Straßenbahn in Schwerin damals

Heute ein moderner Verkehrsbetrieb mit Niederflurfahrzeugen, zeichnete sich die Straßenbahn in Schwerin in der Zeit vor der Wende durch viel Abwechslung aus. Besonders die Entwicklung und Erweiterung des Netzes und die Modernisierung des Fahrzeugparks während der DDR-Zeit verdienen eine ausführliche Würdigung

Weitere Themen der kommenden Ausgabe



■ Ausbau in München

In München hat die Straßenbahn Zukunft: Ende Februar wurde der Neubau der Tram Steinhausen mit einem offiziellen Spatenstich begonnen. Unter teilweiser Nutzung einer vorhandenen Betriebsstrecke wird die neue Linie den Max-Weber-Platz mit dem S-Bahnhof Berg am Laim verbinden und ein neues Entwicklungsgebiet erschließen. Wir beleuchten auch, warum sich Planung und Bau bislang verzögert haben und der ursprüngliche Terminplan nicht eingehalten werden kann

■ Exportwagen

Im letzten Teil unserer Serie stellen wir alle Fahrzeugexporte aus den noch nicht behandelten süddeutschen Betrieben in „alle Welt“ vor. Hierzulande von moderneren Fahrzeugen verdrängt, leisten die Veteranen in zahlreichen Ländern vor

allem Osteuropas teilweise noch gute Dienste, wenngleich auch hier die altersbedingte Ausmusterung droht

■ Stadtbahn Hongkong

Während sich die Straßenbahn von Hong Kong Island mit ihren Doppeldecker-Triebwagen zu einer touristischen Attraktion entwickelt hat, ist der zweite Straßenbahnbetrieb der ehemaligen britischen Kolonie weniger bekannt. Seit 1988 besitzt die zu Hong Kong gehörende Stadt Tuen Mun auf den New Territories eine eigene normalspurige Light-Rail.

Seitdem wurde der Betrieb ständig ausgebaut und weist heute eine Linienlänge von rund 100 Kilometern auf. Beachtlich ist auch die Pünktlichkeit, die Werte von 99,9 Prozent erreicht!



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten be-

geistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

be 12/16

Ende gut ...?

Drei-Klassen-Bahn

Auch Saudi-Arabien setzt auf den ÖPNV und lässt sich von Siemens eine U-Bahn für die Hauptstadt Riad bauen. Gemäß dem Auftraggeber wird die neue U-Bahn allerdings kein klassenloses Massenverkehrsmittel, ganz im Gegenteil: Es wird drei Klassen geben, die allerdings nicht frei wählbar sind: In der ersten Klasse an der Zugspitze werden auf den in Goldfarbe gehaltenen Sitzen fast ausschließlich Männer Platz nehmen. In Ausnahmefällen könnten auch „hochgestellte Frauen“ dort fahren, hieß es bei der Zugpräsentation. Die zweite Klasse in Zugmitte sei die „Family Class“, in der Frauen unter Begleitung eines Mannes, eines Familienmitglieds sowie Kinder fahren werden. Ganz hinten folgt die „Worker“-Klasse, in der Männer ohne hohe Stellung einsteigen sollen. Da verwundert es kaum noch, dass hier in erster Linie Stehplätze vorhanden sind. Und dann ist da noch die Sache mit den Trennwänden: Während zwischen der First- und der Family-Class eine Glasschiebetür angebracht ist, wird die nicht transparente Tür zum Arbeiterabteil verschlossen. Sonst könnten die Männer die Tür öffnen und einen Blick auf die Frauen werfen... Nur in Notfällen, wie bei einem Brand im Zug, könne die Tür geöffnet werden. Bei all dieser Diskriminierung stellt sich übrigens nicht die Frage, ob in Riad auch Frauen U-Bahn-Fahrerinnen werden können – die neue Bahn wird vollautomatisch fahren.

MW

Plus Geschenk Ihrer Wahl:
z.B. DVD »Trams im Wirtschaftswunderland«





Das besondere Bild

Am 5. August 1976 biegt in Neapel der Triebwagen 965 als Linie 4 von Borelli kommend aus der Corso Nicolangelo Protopisani in die Corso San Giovanni a Teduccio ein. Sein Fahrtziel lautet Piazza Vittoria. Der hier gezeigte Abzweig nach Borelli blieb nicht mehr lange in Betrieb, sondern wurde bis 1977 eingestellt. Der Triebwagen entstammt der Se-

rie 951–1054, gebaut von der Waggonfabrik IMAM Volturno in den 1930er-Jahren. Um 1960 wurden zirka 50 Wagen durch die ortsansässige Fabrik AERFER modernisiert und erhielten leicht stromlinienförmige Plattformen wie Wagen 965, später auch anstelle des „Mussolinigrüns“ eine grau/orange Lackierung. Seit den 70er-Jahren wurde etliche Wagen mit neu-

en Wagenkästen versehen. Ab Sommer 2004 bis 2007 wurden die alten Vierachser durch 22 neue Niederflurwagen vom Typ Sirio der Firma Ansaldo/Breda ersetzt. Ein historischer Triebwagen Nr. 1029 ist noch als Museumswagen, einige neu karossierte Vierachser noch als eiserne Reserve vorhanden.

TEXT UND FOTO: WOLFGANG MEIER

Pflichtlektüre für Straßenbahn-Fans

