



60 Jahre Gotha-Tw
Warum Plauen zu
ihrer Hochburg wurde

Der Stuttgarter „Tazzelwurm“

40-Meter-Tram in den 1950er-Jahren



Dezember 2017

€ 8,90

Österreich: € 9,80

Schweiz: sFr. 15,90

NL: € 10,20

LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



**Tram-Erinnerungen
vom Niederrhein**

Die 45 Jahre der Moerser Straßenbahn:
Daher fuhr ab 1953 nur noch der Obus

Bald Schluss für die GT8SU: Abschied in Düsseldorf

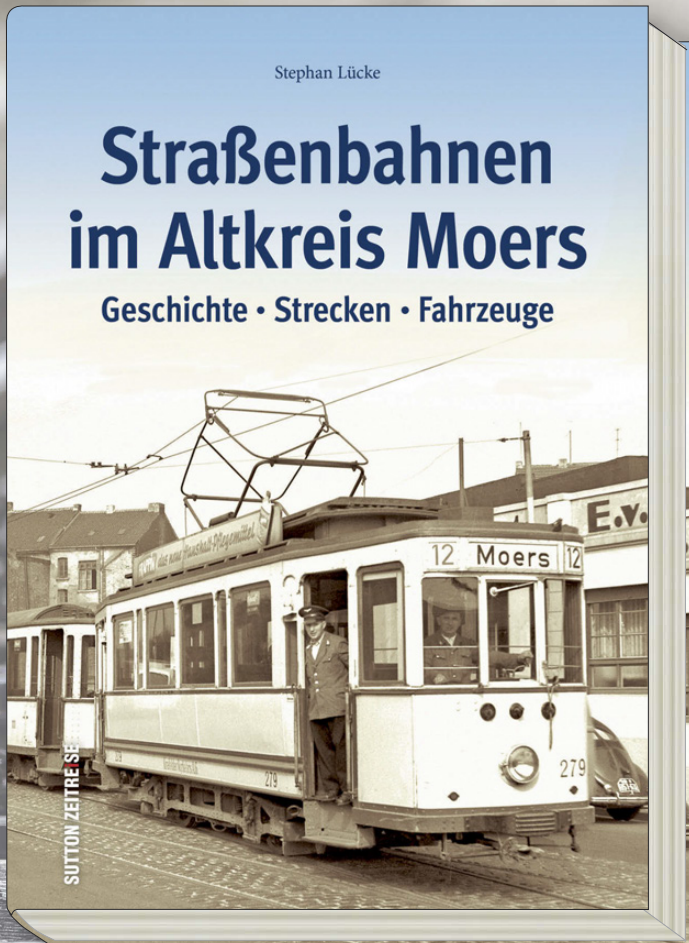
Daher verschwinden die letzten
Klassiker jetzt doch so schnell



Lok-Stoff aus Ihrer Region!

© Harald Biebel – stock.adobe.com

Sutton Verlag GmbH, Hochheimer Str. 59, 99094 Erfurt



NEU!

128 Seiten • ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95400-850-6
€ [D] 20,-



NEU!

128 Seiten • ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-867-4
€ [D] 20,-



NEU!

128 Seiten • ca. 140 Abb.
ISBN 978-3-95400-851-3
€ [D] 20,-



NEU!

96 Seiten • ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-871-1
€ [D] 25,-



128 Seiten • ca. 160 Abb.
ISBN 978-3-95400-716-5
€ [D] 19,99

Bestellen Sie diese und
viele weitere Titel unter
www.suttonverlag.de

Geschichten vor Ort

SUTTON

Autoren gesucht!
Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie
sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn?
Mehr auf
[www.suttonverlag.de/](http://www.suttonverlag.de/autorensuche)
lektorat@suttonverlag.de
Tel: 0361 - 22 16 80



In Leipzig verzeichnen die Verkehrsbetriebe seit Jahren steigende Fahrgastzahlen, auch bedingt durch günstige Tarife. Unter anderem deshalb kann trotz neu beschaffter Fahrzeuge auf so manchen Veteranen noch nicht verzichtet werden

MICHAEL KOCHENS

Alle Jahre wieder ...

Geht es Ihnen auch so, liebe Leserinnen und Leser? Die spätherbstliche Vorfreude auf die Weihnachtszeit wird eingetrübt durch Hiobsbotschaften seitens der Verkehrsbetriebe und der politischen Entscheidungsgremien, die wieder einmal „Tarifanpassungen“ für den öffentlichen Nahverkehr ankündigen. Interessant erscheint in diesem Jahr, dass allgemein Zurückhaltung betrieben wird, was saftige Preissprünge anbelangt.

So steigen im Münchner Verkehrsverbund die Preise nur um 1,9 Prozent, eine deutlich maßvollere Anhebung gegenüber den 2,9 Prozent aus dem Vorjahr. Liegt es vielleicht daran, dass der Münchner Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) und der zweite Bürgermeister Josef Schmid (CSU) im Vorfeld der Verhandlungen auf eine Nullrunde gepocht hatten, während Vertreter der Bahn, die ja mit der S-Bahn am Münchner Nahverkehr beteiligt ist und des Freistaats gleich 3,5 Prozent mehr Geld forderten? Wie weit die Forderungen auseinander lagen, beweist auch die Tatsache, dass die Gesellschafter nach einer ersten Verhandlungsrunde ergebnislos auseinandergegangen waren – ein fast einmaliger Vorgang in der Geschichte des MVV. Noch nicht der Öffentlichkeit vorgestellt wurde übrigens die als revolutionär angesehene neue Tarifstruktur, die mit den zahllosen Ringen und Zonen Schluss machen und den Tarifdschungel vereinfachen soll – in der Regel bedeutet Vereinfachung

aber auch einen Verlust von Gerechtigkeit. Auch in der Hauptstadt Berlin wird die Nutzung des ÖPNV wieder einmal teurer. Am 28. September beschloss der Aufsichtsrat des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) die neuen Ticketpreise. Sie gelten ab dem kommenden Jahr für die Kunden von Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und S-Bahn. Insgesamt kommt eine Preiserhöhung von 0,54 Prozent heraus, wobei allerdings deutlich differiert wird. Innerhalb der Stadt bleiben die Preise weitgehend stabil, zur Kasse gebeten werden voll allem Pendler aus dem Umland.

Moderate Preiserhöhungen hin und her, zu Denken geben unlängst veröffentlichte Zahlen des Statistischen Bundesamtes: „Viele jammern über steigende Kosten rund ums Auto, dabei müssen die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs die stärksten Preiserhöhungen verkraften“. Um fast 73 Prozent sind in Deutschland die Preise für ÖPNV-Tickets seit dem Jahr 2000 gestiegen, wie zur Europäischen Mobilitätswoche berichtet wurde. Diese Teuerung liegt weit oberhalb der allgemeinen Verbraucherpreise, die im selben Zeitraum um 25 Prozent gestiegen sind. Für Bahntickets müssen der Erhebung zufolge aktuell 50 Prozent mehr gezahlt werden als vor 16 Jahren. Kauf und Unterhalt von Kraftfahrzeugen wurden hingegen nur 27 Prozent teurer, wobei vor allem die Kraftstoffe anzogen. Fußgänger kommen am günstigsten weg: Schuhe sind nur neun Prozent teurer geworden.



Martin Weltner
Verantwortlicher
Redakteur



Um den ÖPNV attraktiver zu machen, müssen endlich einmal ein paar Nullrunden bei den Fahrpreisen kommen. Was meinen Sie dazu? Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)



TITEL Düsseldorf: DÜWAG-Klassiker GT8SU vor dem Abschied 16

► Betriebe

■ Wie lange noch? 16

Düsseldorf und die GT8SU – Schon bald haben die letzten Klassiker auf Rheinbahn-Gleisen ausgedient. Ab 1973 gebaut, wurden die Wagen mehrfach umgebaut und stehen jetzt vor dem Abschied

■ Hightech und Nostalgie 24

USA: Nostalgie-Trams und neue Systeme – Sehr abwechslungsreich zeigt sich heute das Bild der Stadt- und Straßenbahnen in den USA. Neben zahlreich quasi aus dem Boden gestampften neuen Systemen gibt es Überbleibsel aus alten Zeiten und sogar Nostalgie-Bahnen, die mit vermeintlich alten Fahrzeugen unter anderem Touristen ansprechen sollen



■ Seit 25 Jahren unter der Erde 30

Duisburgs Stadtbahntunnel feiert Geburtstag – Der zweigeschossige Tunnel unter der Duisburger City sollte mal die zentrale Ader eines Stadtbahnnetzes in die umliegenden Städte werden. Daraus wurde nichts – und heute kostet er die Stadt viel Geld, das sie nicht hat

► Fahrzeuge

■ Unsterblich 34

Münchens P-Wagen noch immer im Einsatz – Im letzten Heft hatten wir die Technik und den Einsatz in den ersten 30 Jahren dokumentiert, hier widmen wir uns dem schwindenden Bestand und den Einsätzen bis heute. Verstärktes Verkehrsaufkommen sorgt dafür, dass die „letzten Mohikaner“ auch heute noch im Plandienst zu sehen sind

■ Vom Lehr- zum Museumswagen 42

Bremen: Ein Museumswagen hat Geburtstag – Der Lehrwagen 1 der Bremer Straßenbahn wurde vor 25 Jahren in Rostock zum Museumswagen aufgearbeitet und in den Zustand des Jahres 1939 zurückversetzt

■ Fast wie das Original aus Amerika 44

Tatra T2 – Von allen PCC-Lizenzbauten ist der Tatra T2 dem US-Vorbild am ähnlichsten. Fast 800 Fahrzeuge kamen in der Tschechoslowakei und in der Sowjetunion zum Einsatz – die DDR hingegen zeigte kein Interesse

■ Rollendes Studienobjekt 48

Der Stuttgarter Tazzelwurm – Aus alten Zweiaxlern baute die SBB einen bemerkenswerten Versuchszug. Er bestand aus je einem Gelenk-, Trieb- und Beiwagen, beide mit einem schwebenden Mittelteil versehen

■ Arbeitswagen modern 50

Dortmunds ATw902 – In der Westfalen-Metropole ist mit dem ATw 902 der letzte Hochflurwagen des einst allgegenwärtigen Typs N8C im Einsatz





Münchens P-Wagen: Seit 50 Jahren im Einsatz

34



Tatra T2: Der etwas andere Vierachser

44



Straßenbahn Moers: Stillgelegt nach 45 Jahren

54



Plauen: Seit 60 Jahre „Gotha-Stadt“

68

Geschichte

Nur 45 Jahre ... TITEL 54

Moers und seine Straßenbahnen – In Moers und der Region existierte ein dichtes Tramnetz von verschiedenen Betreibern, aus dem sich in den 50er-Jahren der größte Obusbetrieb der Bundesrepublik entwickelte

Vergessene Internationale ... 64

Die Überlandbahn Rimini – San Marino – Nur zwölf Jahre lang verkehrte eine elektrische Überlandbahn mit spektakulärer Streckenführung von Rimini an der Adriaküste in den Zwergstaat San Marino

60 Jahre Gotha-Wagen in Plauen TITEL 68

Der VEB Waggonbau Gotha und die Straßenbahn in Plauen – Plauen erhielt Ende 1957 mit dem Triebwagen 60 das erste Gotha-Produkt, das ab Januar 1958 eingesetzt wurde – weitere sollten folgen

RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“	3	Forum	80
Bild des Monats	6	Impressum	81
Journal	8	Vorschau	82
Nächster Halt	32	Das besondere Bild	84
Einst & Jetzt	52		

STRASSENBAHN im Modell

Die Hauptrolle spielt die Tram 74

Danny Soetens verbindet sein Tramhobby mit der Freude am Fotografieren. Mini-Trams sind die Stars seiner rund 150 Dioramen



Titelmotiv

Farbenspiele bei der Rheinbahn: links der GT8SU 3219 in herkömmlicher Lackierung, rechts der Wagen 3234 im aktuellen, hellgrauen Farbkleid

MIKE SCHUFINSKY

Rücktitel

Weihnachtsstimmung im slowakischen Bratislava mit dem Tatra T2 Nr. 215 an der Haltestelle Kapucinska. Überaus reizvoll macht sich umfangreiche Beleuchtung des mit allerlei Weihnachtsaccessoires geschmückten Veteranen

ROBERT SCHREMPF





Treffpunkt Weltzeituhr

Die Weltzeituhr auf dem Alexanderplatz im Berliner Ortsteil Mitte ist eine Uhrenanlage in Baueinheit mit einer symbolischen Weltkarte. Sie enthält auf ihrer metallenen Rotunde die Namen von 148 Städten. Seit ihrer Aufstellung 1969 ist die zehn Meter hohe Weltzeituhr ein beliebter Treffpunkt für Berliner und Touristen in der deutschen Hauptstadt. Seit Juli 2015 steht die Weltzeituhr unter Denkmalschutz. Die 16 Tonnen schwere Weltzeituhr wurde am 30. September 1969 feierlich der Öffentlichkeit übergeben vorab zum 20. Jahrestag der DDR, zu dem auch der Berliner Fernsehturm eröffnet wurde. Dominiert wird der Alexanderplatz vom zwischen 1929 und 1932 gebauten Berolinahaus, in dem heute u. a. die Firma C&A gastiert. Bodo Schulz fotografierte die Szenerie mit einem Tatra-Doppelzug der Berliner Verkehrsbetriebe auf der Linie M2



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

Zollhafenbahn eröffnet – Innenstadtbau beendet – Tochtergesellschaft wird aufgelöst

Mainz: Netz wieder verbunden und erweitert



Ungewöhnlich ist der Anblick von Niederflurbahnen auf der Zollhafenbahn, die ansonsten eine Domäne der M8C sein wird, hier am 16. Oktober der Tw 231 als Eröffnungszug auf dem noch völlig unbebauten Gelände der Zollhafenwendeschleife

RENÉ ETZEL

■ Am Montag 16. Oktober ging mit einer kleinen internen Feier der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und einer anschließenden Eröffnungsfahrt die Neubaustrecke zum Zollhafen offiziell in Betrieb. Hierbei hat der Verkehrsbetrieb einen Teil der ehemaligen Strecke zur Ingelheimer Aue wieder in Betrieb genommen, die zuletzt noch als Betriebshofzufahrt diente. Für die Linie wurden rund 970 Meter Gleise in das Zollhafenquartier verlegt. Nördlich der Rheinallee führt die neue Trasse zweigleisig entlang der Straße „Am Zoll- und Binnenhafen“. Im Anschluss

geht die Strecke als eingleisige Trasse weiter und beschreibt eine Wendeschleife (Blockumfahrung), die danach wieder in den zweigleisigen Abschnitt „Am Zoll- und Binnenhafen“ einmündet. In der Geraden entstand die Endhaltestelle „Zollhafen“, wobei getrennte Aus- und Einstiegsbereiche in Form einer Doppelhaltestelle mit 65 Meter Bahnsteiglänge realisiert worden sind. Durch die Neustadt und zur Hochschule Mainz hoch nutzt die Linie 59 zum Teil auch die neugebaute Trasse der „Mainzelbahn“. Gefahren wird auf dieser rund einen halben Ki-

lometer langen Neubaustrecke künftig montags bis freitags an Vorlesungstagen mit der neuen Linie 59, die ab der Hochschule Mainz zum Zollhafen zwischen 8 und 18 Uhr im 30-Minuten-Takt fährt. Eingesetzt sind regulär ausschließlich die 1984 gebauten M8C-Wagen, die erst vor kurzem modernisiert wurden und nun, durch den Linienzuwachs bedingt, wieder verstärkt im Stadtbild unterwegs sind.

Innenstadtbau beendet

Nach erfolgreichen technischen Prüfungen an der umgebauten Strecke

konnte die Mainzer Verkehrsgesellschaft bereits am 26. September nachmittags die erste Probefahrt einer Straßenbahn durch die umgestaltete Bahnhofstraße ohne Probleme durchführen.

Nach weiteren Probefahrten und Tests sowie anschließenden Schulungen des Fahrpersonals startete der reguläre Straßenbahnbetrieb durch die Bahnhofstraße wie geplant am 30. September. Seit 9. Oktober mit Betriebsbeginn war die zentrale Bahnhofstraße auch für die Buslinien wieder befahrbar und die Haltestelle Münster-



Die Mainzelbahn hat in ihrem ersten Betriebsjahr die Erwartungen bereits übertroffen

CHRISTIAN SCHMIDT

platz kann an ihrem ursprünglichen Standort wieder bedient werden.

Belegschaft vereint

Nach erfolgreichen Gesprächen zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite sollen ab Januar 2018 alle kommunalen Mainzer Bus- und Straßenbahnfahrer wieder gemeinsam in der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) beschäftigt sein. Mit Stand 2017 waren bei der CBM rund 380 Fahrer beschäftigt, bei der MVG noch etwa 130. Die bisherige MVG-Tochter City-Bus Mainz GmbH (CBM) wird liquidiert und deren Fahrpersonal wechselt zur MVG, womit zugleich besseren Konditionen für die Arbeitnehmer verbunden sind. Ende September befasste sich nach einstimmiger Beschlussannahme auf Gewerkschaftsseite der Aufsichtsrat der Mainzer Stadtwerke mit dem Thema. Der Aufsichtsratsvorsitzende der Mainzer Stadtwerke AG und Oberbürgermeister Michael Ebling, sprach von einem „Meilenstein“: „Es ist durch die große Kompromissbereitschaft auf allen Seiten gelungen, dass wir für die Beschäftigten der CBM eine deutliche Einkommensverbesserung erreichen, die zu mehr Gerechtigkeit innerhalb des Betriebs und zu mehr Zufriedenheit beim Fahrpersonal führen wird. Gute Arbeitsbedingungen und zufriedene und motivierte Mitarbeiter sind für einen funktionierenden Öffentlichen Personennahverkehr unverzichtbar.“ Die MVG hatte 2002 die City-Bus Mainz GmbH (CBM) gegründet und seither alle neuen Bus- und Straßenbahnfahrer als „Billiglöhner“ bei der CBM angestellt, da durch die Liberalisierung des Energiemarktes die Erlöse des Strom- und Gasgeschäfts bei den Stadtwerken einbrachen und die zuschussbedürftigen Verkehrsbetriebe nicht mehr ausreichend quersubventionieren konnten. Das Defizit von rund 30 Millionen Euro konnte nicht allein durch Einschnitte beim Fahrplanangebot aufgefangen werden. Das jetzige Verhand-

lungsergebnis kostet die Mainzer Stadtwerke, die das jährliche Defizit der MVG von rund 15 Millionen Euro finanziell tragen, pro Jahr zusätzliche rund 1,1 Millionen Euro.

MSP/REL

Hamburg

Grundsteinlegung für neue Werkstatt Billstedt

■ Die Hamburger Hochbahn AG feierte am 12. Oktober die Grundsteinlegung für eine neue U-Bahn-Werkstatt

in Hamburg-Billstedt. Genutzt wird dafür eine Freifläche zwischen den Haltestellen Legienstraße und Billstedt, die schon zur Inbetriebnahme der U-Bahn nach Billstedt 1969 für eine U-Bahn-Werkstatt vorgesehen war.

Die Hamburger U-Bahn verfügt derzeit über zwei Werkstätten, die Hauptwerkstatt in Barmbek und die Werkstatt Farmsen. Der Netzausbau, geplante Netzausbau sowie mehr Züge durch Fahrgastzuwächse machen die neue und somit dritte Werkstatt für



Hamburg: Die Grundsteinlegung für die neue Werkstatt fand am 12. Oktober in Billstedt zusammen mit lokalpolitischer Prominenz statt

LARS BRÜGGEMANN



■ Bochum: Mit einem Fest auf dem Langendreer Markt hat die Bogenstra mit den Einwohnern am 7. Oktober die Streckenerweiterung bis zum S-Bahnhof in Langendreer begangen

RICHARD HOLTZ

Chemnitz

■ Der dritte Bauabschnitt zum Umbau der Zentralhaltestelle begann am 2. November. Dabei wird mit dem Weiterbau des Gleiskreuzes in der Bahnhofstraße die Voraussetzung für die neue Fahrmöglichkeit von Trams zwischen der Reitbahn- und der Rathausstraße geschaffen, die bislang noch nicht bestand. Mit dieser neuen Verbindungsdiagonale verkürzt sich die Fahrzeit für Straßenbahnen zwischen Bernsdorf und Hauptbahnhof. Der Bauabschnitt 3 beinhaltet außerdem die umfassende Modernisierung der Bahnsteige 2, 3 und 4 der Zentralhaltestelle.

MSP

Erlangen

■ Die geplante Stadt-Umland-Bahn (StUB) möchte mittels Dialog-Forum Einwohner der drei beteiligten Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach während der gesamten Planungs- und Bauzeit optimal in das Großprojekt einbeziehen. Ziel ist dabei, die Pläne zu optimieren und eine möglichst hohe Akzeptanz für die StUB zu schaffen. Ein erstes Dialog-Forum ist Mitte Dezember in Herzogenaurach terminiert. Für eine möglichst konstruktive Arbeitsatmosphäre ist das Plenum in einen inneren und einen äußeren Kreis aufgeteilt. Zum inneren Kreis gehören 33 Personen, darunter neben Interessensvertretern 14 zufällig ausgewählte Bürger.

MSP

Regensburg

■ Die neuen Stadtbahn-Studie vom österreichischen Verkehrsplanungsbüro Komobile bringt die politische Diskussion zum Thema in Fahrt. In einer ersten Bewertung äußerten sich Vertreter der Parteien und selbst der Opposition im Planungsausschuss optimistisch. Im nächsten Schritt ist eine fraktionsübergreifende Arbeitsgruppe zum Thema vorgesehen, diese könnte im Frühjahr 2018 erste konkrete Planungsschritte anstoßen. Zwei Millionen Euro stehen bis 2021 für den Stadtbahn-Start zur Verfügung. Die auf 246 Millionen Euro geschätzte Stadtbahn soll zu rund 80 Prozent förderfähig sein.

MSP



Potsdam: Einweisungsfahrten absolvierte der verlängerte Combino Tw 410 am 16. Oktober auf dem Potsdamer Netz

BODO SCHULZ

die Hochbahn notwendig. Verkehrssanimator Frank Horch und Jens-Günter Lang, Technikvorstand der Hochbahn, legten den Grundstein für einen neuen Werkstattstandort in Billstedt. Östlich der Haltestelle Legienstraße entsteht eine komplett neue Werkstatt und eine Waschstraße für U-Bahnen. Der Standort der neuen Werkstatt liegt an einem der Endpunkte der Linien U2 und U4 und so spart hier die Hochbahn zukünftig Leerfahrten zur Werkstatt nach Barmbek oder Farmsen. Ab Anfang 2019 sollen in der Werkstatt in Billstedt parallel an vier kompletten 120-Meter-Zügen gearbeitet werden. Bis zu 28 U-Bahn-Züge pro Tag können hier Wartung, Reparatur und Reinigung durchlaufen. Das geschlossene Gebäude wird vier Gleise haben, 135

Meter lang und 34 Meter breit sein. Im Bereich westlich der Legienbrücke entsteht zudem eine neue U-Bahn-Waschstraße mit einem Gleis und einer Länge von ebenfalls 135 Metern sowie einer Breite von sieben Metern. Die neue Betriebswerkstatt wird nicht nur in nach Angaben der Hochbahn ansprechendem Industriedesign gebaut, sondern auch eine attraktive Dachbegrünung erhalten. Die Investitionssumme liegt bei rund 44 Millionen Euro.

LAB

Potsdam **Verlängerung der Combino auf XL**

■ Anfang September kehrte die erste verlängerte Combino nach Potsdam



Plauen: Am 11. Oktober war am oberen Bahnhof diese Schleppfahrt gebildet aus Tw 308 und 214 zu beobachten

RONNY DAUER

zurück und absolvierte zunächst die nötigen Erprobungsfahrten. Vor dem Einsatz im Potsdamer Streckennetz haben am 18. Oktober der Oberbürgermeister Jann Jakobs sowie Vertreter von Siemens und des Verkehrsbetriebes den Wagen feierlich eingeweiht. Da die Landeshauptstadt Potsdam ständig wächst, wird die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH voraussichtlich 2025 über 15.000 Fahrgäste täglich zu befördern haben. Entsprechende Untersuchungen des Verkehrsbetriebs ergaben, dass die niederflurigen Combino-Bahnen von Siemens geeignet sind, um durch Einhängen von zwei zusätzlichen Mittelstücken weitere zehn Meter Fahrzeuglänge zu gewinnen. Die ViP lässt entsprechend bei acht Fahrzeugen jeweils zusätzlich ein Drei- und

ein Sieben-Meter-Segment einhängen. Diese Lang-Combinos bieten künftig 246 Fahrgästen Platz und haben acht statt sechs Türen. Für die Verlängerung sind die „jüngeren“ Combinos der letzten beiden Lieferlose – Tw 409 bis 416 – vorgesehen. Das Pflichtenheft entstand in enger Zusammenarbeit von ViP und Siemens.

Die Fertigung der neuen Wagenteile erledigt das Siemens-Werk Wien. Bereits am 11. April ging Combino 411 auf die Reise zum Siemens-Standort Wegberg-Wildenrath, ihm folgten Combino 410 am 8. Mai und Combino 412 am 12. Juni jeweils zum Einbau der zusätzlichen Wagenteile. Zuvor erfolgte die Demontage des alten Bodenbelags zur Befundung der Bodenplatten und anschließender Neuverlegung und Adaptierung.

MSP

■ Dresden: Seit 12. Oktober ist die neue barrierefreie Haltestelle vor Schloss Wackerbarth an der Überlandlinie 4 in Ortslage Radebeul fertig. An der Finanzierung des aufgrund einer notwendigen Gleisverschwenkung rund 1,1 Millionen Euro teuren Ausbaus beteiligte sich der Freistaat Sachsen mit 700.000 Euro und die Stadt Radebeul sowie der Verkehrsverbund mit zusammen 400.000 Euro. Bisher hielten die Bahnen nur stadteinwärts, jetzt gibt es auch für die landwärtige Fahrtrichtung eine komplett eingerichtete Haltestellenanlage

MICHAEL SPERL



Plauen **Flexitys geliefert und Ende für Tatra-Doppel**

■ Mitte Oktober lieferte Bombardier mit dem Tw 308 bereits das zweite von drei Flexity NGT6 der jüngsten, vom Dezember 2015 datierenden Bestellung an die Plauener Straßenbahn aus. Die Einrichtungsfahrzeuge haben eine Kapazität für 119 Fahrgäste. Sie sind 21 Meter lang und 2,3 Meter breit. Am Tag der Abladung folgte auch gleich eine Werkstattprobefahrt, die Schleppfahrt erfolgte mit dem KT4D-M Triebwagen 214 vom Betriebshof zum Oberen Bahnhof und zurück zum Betriebshof. Ungewöhnlich und auch eine Besonderheit, das ein Neufahrzeug das Betriebshofgelände ohne Firmenlogo und ohne Triebwagennummer verlassen hat. Der vorerst letzte Flexity Plauen wurde Anfang November erwartet, womit die Fahrzeugneubeschaffung ihr vorläufiges Ende fand.

Unterdessen organisierte der Traditionsverein der Plauener Straßenbahn am 15. Oktober eine Sonderfahrt mit einer KT4D-M Doppeltraktion, beste-

hend aus den Triebwagen 216 und 232. Der Verbund zweier Tatrabahnen zu einer Traktion begann in Plauen mit Eröffnung der Neubastrecke in den Chrieschwitzer Hang/Waldfrieden 1983. Der letzte planmäßige Linieneinsatz erfolgte im Mai 2015. Zuletzt setzte man diese besondere Betriebsform aber nur noch zu Sonderveranstaltungen ein. Bei der Umstellung des IBIS auf die nächste Generation erhalten die KT4D-M kein IBIS Zugbus zum Datenaustausch im Zugverband mehr. Das Fahren einer Traktion erfordert daher künftig aufwendigere Bedienschritte. RD

Stuttgart Oldtimerlinie 23 vor dem Neustart

■ Nach langer Zwangspause fährt die Straßenbahn-Oldtimerlinie 23 ab dem 26. Dezember 2017 wieder planmäßig zwischen der Straßenbahnwelt in Bad Cannstatt und der Haltestelle Ruhbank am Fuß des Stuttgarter Fernsehturms. Grund für die Unterbrechung war eine größere Straßenbaumaßnahme, die im Juli 2013 zur vorübergehenden Stilllegung der Übereck-Verbindung König-



■ Karlsruhe: Schon seit 8. Juli fahren auf der S1 der Albtl-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) die ersten Stadtbahnwagen NET 1212. Bislang sind die meist in Doppeltraktion eingesetzten Tw 354, 355 oder 356 vorzugsweise an Wochenenden auf einem Kurs anzutreffen, sporadisch gab es auch schon Werktagsfahrten. Mit der weiteren Auslieferung sollen NET 1212 die Hochflurwagen der Typen GT6-80C und GT8-80C auf der S1/S11 vollständig ablösen, im Bild Tw 355+354 am Bahnhof Busenbach

SVEN SCHÄFER

Karls-Brücke – Wilhelma zwang. Was ursprünglich mit maximal zwei Jahren veranschlagt war, zog sich wegen unvorhergesehener Probleme sowie einem Rechtsstreit zwischen Stadt und Bauun-

ternehmen mehr als doppelt so lange hin. Interimsweise verkehrten historische Omnibusse, deren Popularität jedoch nie an die der Straßenbahn heranreichte. Im Mai 2016, die Oldtimerlinie 23 sollte

längst wieder in Betrieb sein, begann auch für die zweite Oldtimerlinie 21 (Straßenbahnwelt – Innenstadtschleife) eine mehrjährige Auszeit, bedingt durch den Neubau der Haltestelle Staatsgalerie

München: Ackermannschleife wird Abstellanlage



Seit 13 Jahren liegen am Olympiapark zahlreiche Schienen brach. Die Erweiterung des Geländes zur provisorischen Abstellanlage macht auch die Reaktivierung der ungenutzten Gleise notwendig

FREDERIK BUCHLEITNER (2)

■ Pünktlich zu den Olympischen Sommerspielen 1972 konnte in München das neue U- und S-Bahn-System an den Start gehen. Auch die Straßenbahn spielte eine, wenn auch eher kleine Rolle: Auf der Südseite des Olympiageländes wurde eine großzügige Schleifenanlage mit verschiedenen Wende-, Abstell- und sogar Kreiselmöglichkeiten angelegt. In der Folgezeit konnte die sogenannte Ackermannschleife immer wieder zu Veranstaltungen als Wen-

demöglichkeit für Zusatzwagen genutzt werden, besonders in der neueren Zeit eignete sie sich besonders als Pausenort für gemietete Rundfahrten. Im Jahr 2004 wurden die Fahrmöglichkeiten stark eingeschränkt, anfangs war sogar eine komplette Stilllegung geplant. Die stadtnah gelegene Schleife erwies sich jedoch weiterhin besonders bei Bauarbeiten als gute Wendemöglichkeit und zeitweise sogar zur nächtlichen Abstellung von Fahrzeugen. Diese Aufgabe wird der



Im Zuge der Stilllegung des Innenkreises der Schleife wurde nur die Fahrleitung demontiert, die alten Schienen aber belassen. Das kommt der MVG nun zugute, sie muss nur die Oberleitung erneuern

Anlage nun für einige Jahre zuteil; die MVG beabsichtigt, die Schleife bis zur Inbetriebnahme eines neuen Betriebs hofs in Ramersdorf als Abstellung zu nutzen. Die Planer erhoffen sich nicht nur eine Entlastung des überfüllten Betriebs hofs 2 im Münchner Osten, sondern auch verkürzte Aus- und Einrückwege. Dafür wurde die Fahrleitung der Schleife zwischen September und November erneuert und an den einigen seit 2004 fehlenden Stellen wieder ergänzt. Die Schienen wurden

bei der damaligen Teilauflassung der Anlage zum Glück nicht entfernt. Zum Fahrplanwechsel werden vorerst vier Kurse nachts hinterstellt, mit Lieferung der Siemens-Neufahrzeuge im Laufe des Jahres 2018 folgen weitere Wagen. Das alte Stationshaus wird renoviert und dient dem Fahrpersonal als Pausenraum. Zum Schutz gegen Vandalismus werden die abgestellten Wagen durch einen Sicherheitsdienst und Kameras überwacht.

FBL



Stuttgart: Die Oldtimerlinie 23, hier mit Tw 851 und Bw 1390, am Ende der Steilstrecke durch die Alexander-/Haußmannstraße

JÜRGEN DAUR

als Folgemaßnahme von Stuttgart 21. Damit blieb den fahrbereiten Museums- wagen nur noch ein bescheidener Rumpfbetrieb auf der 750 m langen Cannstatter Blockschleife. Die Über- eck-Verbindung, die der Stadtbahn lediglich als Betriebsstrecke dient, ist seit September 2017 wieder hergestellt, doch muss der Neustart der Oldtimerlinie 23 bis zur Eröffnung der Neubaustrecke der U 12 durch das Europaviertel am 9. Dezember 2017 warten, die nun von den historischen Straßenbahnen mitbenutzt wird. 2018 bedient die Oldtimerlinie 23 die 13,5 km lange Strecke jeden Sonntag dreimal. Unterwegs wird ein Höhen- unterschied von 278 m überwunden. Zum Einsatz kommen verschiedene Fahrzeug- typen im Wechsel.

JDA

Industrie

Škoda

Neue Straßenbahnen für Sofia

■ Škoda liefert 13 ForCity Classic nach Sofia. Die bulgarische Hauptstadt bezahlt dafür rund 610 Millionen Kronen, das entspricht knapp 24 Millionen Euro. Škoda habe sich dabei gegen den Konkurrenten Pesa durchgesetzt. Inbegriffen sei die Lieferung von Ersatz- teilen und die Schulung des Personals.

Škoda kann nach Bulgarien Bahnen verkaufen, die nach eigenen Angaben der Konzeption für das türkische Eskişehir folgen, wo ebenfalls schon tschechische Straßenbahnen unterwegs sind. Deutlichster Unterschied ist allerdings die Spurweite: Sie beträgt in Sofia 1009 mm. Die Forcity-Bahnen sind vollständig niederflurig und 70 Kilometer pro Stunde schnell, ein Trieb- wagen fasst rund 200 Personen. Nicht ohne Stolz verkündete der tsche- chische Hersteller, Sofia werde die fünfte EU-Hauptstadt, in der die ForCity unterwegs seien.

Der Auftrag werde als Öffnung für einen Markt gesehen, in dem man bis- lang nicht präsent sei – allerdings hat

man in Bulgarien umfangreiche Erfah- rung mit O-Bussen von Škoda.

FBT

Siemens

Auftrag aus Bangkok

■ Der deutsche Elektrokonzern Siemens konnte gemeinsam mit dem Thailändischen Hersteller ST Electronics einen lukrativen Auftrag aus der acht Millionen Einwohner zählenden Thailändischen Hauptstadt Bangkok für sich verbuchen. Mitte September erhielt er den Auftrag zur Ausrüstung der Verlängerung der blauen Linie. Er umfasst den Bau von 35 Dreiwagenzügen und die Ausrüstung der Strecke mit Signal- und Energieversor- gungstechnik sowie die Instandhaltung des Systems für ein Jahrzehnt. Siemens hatte bereits 2004 den 20 Kilometer lan- gen ersten Abschnitt dieser Linie als Turn- key-Projekt fertiggestellt. Der jetzige Auf- trag umfasst die elektrische Ausrüstung der 28 Kilometer langen Verlängerung

Škoda: Visualisierung der für Sofia auf Basis der Ausführung für Eskişehir projektierten ForCity

ŠKODA TRANSPORTATION



Siemens: In den nächsten Jahren wird das Metro-Netz der Millionenmetropole Bangkok unter Federführung von Siemens stark erweitert

JENS PERBRANDT



von Hua Lamphong nach Lak Song mit 19 Haltestellen. Die neuen Züge, die 800 Passagiere befördern können, werden im Siemens-Werk in Wien gebaut. Nach der Fertigstellung der Verlängerung in 2019 bis 2020 rechnen die Betreiber Metropo- litan Transit Rapid (MTR) mit rund 500.000 Fahrgästen täglich auf der blauen Linie. Insgesamt befinden sich derzeit in der Stadt am Chao Phraya rund 66 Kilometer Metrostrecken im Bau. JEP

CAF USA

Neue Trams für Seattle und Kansas

■ Der spanische Hersteller CAF konnte für sein Werk in Elmira (New York) einen Auftrag im Wert von 60 Millionen US-Dollar – umgerechnet rund 51 Mil- lionen Euro – zum Bau von zwölf Nie- derflur-Straßenbahnwagen verbuchen. Zehn dreiteilige Zweirichtungsfahr- zeuge vom Typ Urbos gehen nach Se- attle im Bundesstaat Washington und werden dort für die Erweiterung der rund 2 Kilometer umfassenden inner- städtischen Verbindung benötigt. Die Neubaustrecke mit ihren vier Haltestel- len verbindet die South Lake Union Streetcar mit der First Hill Streetcar und fährt entlang der First Avenue – Ste- wart Street. Damit erschließt die Stadt- bahn auch die Innenstadt der 3,2 Mil- lionen Einwohner zählenden Stadt am Pazifik. Zum Befahren von fahrleitungs- losen Streckenabschnitten werden die

ANZEIGE

Ab sofort erhältlich:



Das unentbehrliche Nachschlagewerk für jeden Straßenbahnfreund

Fahrzeuge mit dem CAF Onboard-Ener- giespeicher ausgerüstet. Eine weitere Bestellung zur Lieferung von zwei Urbos-Triebwagen erhielt CAF aus Kan- sas-City im Bundesstaat Missouri. Dort sollen die Fahrzeuge der Verstärkung des 2016 eröffneten Straßenbahn-Betriebes dienen, der einen anhaltenden Fahrgastanstieg verzeichnet.

JEP

Ausland

Dublin

Verlängerung der Green Line Ende 2017

■ Das Tramnetz der irischen Haupt- stadt Dublin wächst noch 2017. Zum Jahresende wird die Verlängerung der Green Line vom bisherigen Endpunkt St. Stephen's Green am Südrand der City zum Vorortbahnhof Broombridge in Betrieb gehen. Das ist die erste Netz- erweiterung, seit 2011 die Westab- zweigung der Red Line von Belgard nach Saggart eröffnete.

Unter Verantwortung des damaligen Transportministers Leo Varadkar verga- ben die Behörden 2012 die ersten Auf- träge für den Bau der 5,6 Kilometer lan- gen Erweiterung. 2017 ist Varadkar irischer Premierminister und wird wohl zum Ende des Jahres den Regelbetrieb auf dem neuen Abschnitt eröffnen dür- fen. Derzeit fahren immer wieder Pro- bezüge Typ Citadis 401 auf den neuen Gleisen. Im Gegensatz zur bisher be- stehenden Green Line-Strecke verkehrt die Bahn auf der Verlängerung als reine Straßenbahn im Straßenplanum. Die älteren Abschnitte hingegen weisen zum Teil spektakuläre Hoch- und Tun- nelstrecken auf, mit der Option eines späteren Ausbaus als U-Bahn.

Mit dem neuen Streckenabschnitt der „luas“ (Gälisch für Geschwindig- keit) genannten Dubliner Tram wird



Dublin: Probefahrt auf der künftigen Linienverlängerung der Green Linie am 25. September in der Dubliner Nassau Street

ULF LIEBERWIRTH

eine Verbindung zwischen Red Line und Green Line im Bereich Abbey Street/ O'Connell-Street/ Marlborough-Street geschaffen. Neu entstanden ist ebenfalls eine neue Brücke über den Liffey-River zwischen Marlborough- und Hawkins-Street, die von der Tram in Nord-Südrichtung gequert wird. In der Gegenrichtung führt die neue Trasse über die O'Connell-Bridge. Somit wird der Liffey nunmehr an drei Stellen von der Straßenbahn überbrückt. Bis dato geschah das nur im Zuge der Red Line über die aus dem Jahr 1821 stammende Sean Heuston-Bridge nahe der bekannten Guinness-Brauerei. Von der bisherigen Endstelle St.-Stephen's Green führt die neue Trasse zunächst zweigleisig durch Innenstadtstraßen und teilt sich an der Universität. Nordwärts führt die Trasse durch die O'Connell-Street, benannt nach dem ersten großen Kämpfer für die Unabhängigkeit Irlands. In Südrichtung fahren die Bahnen durch die Marlborough Street. Ab dem Parnell-Monument sind beide Richtungen wieder vereint. Dann geht es nordwestwärts durch die Viertel Broadstone und Cabra zur Endstelle Broombridge. Ulf

Dänemark: Aarhus Tram-Neueröffnung kurzfristig abgesagt

■ Gut drei Wochen nach der verpatzten Eröffnung der Stadtbahn im dänischen Aarhus hat der zukünftige Betreiber Keolis die überarbeitete Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems bei der Aufsichtsbehörde Trafikstyrelsen eingereicht. Weil die Trafikstyrelsen die ursprüngliche Dokumentation als unzulänglich betrachtete, hatte sie die Betriebserlaubnis verweigert, sodass die für den 23. September in großem Rahmen geplante Einweihung am Vorabend abgesagt werden musste. Für große Verzögerung hatte dabei der Umstand gesorgt, dass die Trafikstyrelsen den Direktor der Letbanen, Claus Rehfeld Moshø, bereits Monate zuvor darüber informiert

hatte, dass Keolis die Anforderungen der Behörde nicht erfüllt, der Direktor die Eigentümer der Letbane, die Stadt Aarhus und die Region Midtjylland aber erst kurz vor dem Eröffnungstermin über die Probleme informierte. Claus Rehfeld Moshø hatte gehofft, den Betrieb zunächst mit Ausnahmegenehmigungen und unter Auflagen aufnehmen zu können, so, wie es seinerzeit bei der Kopenhagener Metro funktionierte.

Wann die Stadtbahn in Betrieb gehen kann, ist noch ungewiss. Derzeit fährt sie zwar nach Fahrplan, aber ohne Fahrgäste. Die für den ÖPNV in Aarhus zuständige Verkehrsgesellschaft Midttrafik hat beschlossen, den ursprünglich für den 26. November geplanten Fahrplanwechsel für die innerstädtischen Busse auf den 17. Dezember zu verschieben, um so den Ausfall der Stadtbahn auszugleichen. Aarhus Letbane hat bereits versprochen, die anfallenden Mehrkosten zu übernehmen. Ursprünglich sollte das Busnetz nach der Inbetriebnahme der Letbane ausgedünnt werden. Die für den 26. November geplante Eröffnung der Stadtbahnlinie nach Odder wird definitiv nicht an diesem Datum stattfinden, sondern frühestens Mitte Dezember. Rih

Schweiz: Zürich Neubaustrecke über Hardbrücke in Betrieb

■ In Zürich geht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 die 700 Meter lange Straßenbahn-Neubaustrecke über die Hardbrücke in Betrieb. Die Strecke beginnt an der Endstelle Hardplatz der

Graz: Auf dem neuen Vierschienengleis fährt der Cityrunner 652 am 8.10.2017 von der Haltestelle Kroisbach kommend stadteinwärts

ROBERT SCHREMPF



Zürich: Tw 3028 auf der neuen Rampe von der Haltestelle Schiffbau zum Bahnhof Hardbrücke in Fahrtrichtung Hardplatz

JÜRGEN D. LÜTHARD



Aarhus: Weiterhin im Probetrieb nach Fahrplan, aber mangels Zulassung noch immer ohne Fahrgäste fuhr im Oktober die neue Straßenbahn in der dänischen Metropole

RICHARD HOLTZ

Linie 8. Von da führen die Gleise in Seitenlage die Brückenrampe hinauf über das Gleisfeld der SBB zur einzigen Zwischenhaltestelle Bahnhof Hardbrücke. Danach führt eine eigene Rampe unter die 1350 Meter lange Brücke zur Haltestelle Schiffbau der Linie 4. Befahren wird die Strecke durch die zum Hardturm verlängerte Linie 8.

Der Bahnhof Hardbrücke mit täglich über 55.000 Fahrgästen wird von acht S-Bahnlinien und zwei HVZ-Linien bedient. Die beiden Trolleybuslinien 33 und 72 sowie der Buslinie 83 sind dem Ansturm schon lange kaum mehr gewachsen. In Anbetracht der Entwicklung rund um den Bahnhof sind in wenigen Jahren 80-90.000 Fahrgäste täglich prognostiziert. Diese Menge kann nun mit der Tramstrecke sinnvoll

bewältigt werden. Zudem wird erstmals eine Tramverbindung über das sich vom Hauptbahnhof aus weitläufig in westlicher Richtung erstreckende Gleisfeld hinweg realisiert. Das führt zu einer Optimierung der Netzstruktur und den Umsteigebeziehungen. Angedacht ist, langfristig die Strecke an beiden Enden zu verlängern und so eine Sekante durch die Stadt entstehen zu lassen.

Bedingt durch die bauliche Komplexität belaufen sich die Kosten der Strecke auf extreme 130 Millionen Schweizer Franken, umgerechnet etwa 113 Millionen Euro. Weitere 30 Millionen Franken erfordert die marginale Verbesserung des Bahnhofs. Jül

Österreich: Graz „Zweigleisiger“ Ausbau der Mariatrosterbahn

■ Von Mitte April bis Ende September erneuerten die Graz Linien die ersten zwei Abschnitte der als Mariatrosterbahn bekannten Linie 1 von Hilmteich nach Mariatrost, konkret die Abschnitte Mariagrün – Kroisbach und Teichhof – Mariatrost. Zur Einsparung von Betriebskosten wurde auf der eingleisigen Strecke auf den Einbau von Weichen



Salzburg: Die Salzburg AG testet den von Hess und Kiepe gebauten Doppelgelenk-Obus 408 aus Luzern, hier am Mirabellplatz ROBERT SCHREMPF

verzichtet, stattdessen sind die Gleise ineinander verschlungen als Vierschienengleis. An der völlig neu gestalteten Endstation Mariatrost wurde die Fahrtrichtung umgekehrt. In zwei weiteren Etappen werden bis 2019 die weiteren Streckenabschnitte erneuert. ROS

Schweden: Stockholm **Verkehrsbetrieb fordert Entschädigung**

■ Die Stockholmer Verkehrsbetriebe SL fordern von AnsaldoBreda STS eine vor Jahren geleistete Anzahlung in Höhe von 300 Millionen Schwedischen Kronen (31,4 Millionen Euro) zurück. Das inzwischen zu Hitachi gehörende italienische Unternehmen hatte vor sieben Jahren die Ausschreibung für ein neues Signalsystem der sogenannten „Roten Linie“ der Stockholmer U-Bahn gewonnen. Das Signalsystem sollte ein Schritt auf dem Weg zu fahrerlosen Zügen sein. Inzwischen liegt das Projekt um Jahre hinter dem Zeitplan zurück und AnsaldoBreda STS sollte laut Vereinbarung bis zum 30.

September auf eine glaubwürdige Art und Weise darlegen, wie der Auftrag ausgeführt werden sollte. Dies ist jedoch bislang nicht geschehen. Ob die SL den 1,1 Milliarden Schwedischen Kronen (115,3 Millionen Euro) schweren Vertrag kündigen, hängt von einer Risikoanalyse ab. AnsaldoBreda STS erhielt zunächst einmal 30 Tage Zeit, die 300 Millionen Kronen zu bezahlen. Die Rote Linie ist 41,2 Kilometer lang und verläuft von Mörbj Centrum über T-Centralen nach Norsborg mit Abzweigungen nach Ropsten und Fruängen. RIH

Österreich: Salzburg **Doppelgelenk-Obus aus Luzern im Test**

■ Die Salzburg AG beabsichtigt ab 2020 auf der stark frequentierten Linie 3 (Nord-Süd-Achse) Doppelgelenk-Obusse einzusetzen. Um die Alltagstauglichkeit solcher 25 Meter langen Fahrzeuge zu testen wurde von den Verkehrsbetrieben Luzern (vbl) der Doppelgelenk-Obus 408 für drei Monate ange-

mietet. Der Schweizer Obus kommt seit 2. Oktober 2017 auf der Linie 3 zum Einsatz, auch ein Einsatz auf der Linie 1 im Stadionverkehr ist vorgesehen. Bereits im Herbst 2012 war der Doppelgelenk-Obus 78 von den Zürcher Verkehrsbetrieben einige Tage leihweise in Salzburg im Einsatz, eine geplante Beschaffung von Doppelgelenk-Obussen wurde damals aus Kostengründen zurückgestellt. 2017 lieferte Solaris vier Gelenk-Obusse, 2018 folgten nochmals vier, dann verfügt die Salzburg AG über 50 Obusse (Nr. 321 – 370) des Typs MetroStyle.

Unterdessen begannen Anfang Oktober die Arbeiten zur Verlängerung der Obuslinie 3 im Stadtteil Itzling. Dort entsteht eine Blockschleife von der Kirchenstraße über die Landstraße zur Vogelweiderstraße mit dortigem Anschluss zu den Regionalbussen und zurück über die Bahnhofstraße zur Kirchenstraße. Der neue Streckenabschnitt wird rund 600 Meter lang und geht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 in Betrieb. Geplant ist, im Tagesverkehr jeden zweiten Obus über die Streckenverlängerung zu führen, in der Hauptverkehrszeit sollen alle Fahrten bis zum neuen Endpunkt durchfahren. ROS/MSP

Italien: Triest **Betriebspause für Tram noch länger**

■ Seit dem Betriebsunfall am 16. August 2016, als die Tw 404 und 405 auf Höhe der Via Commerciale 180 frontal zusammenprallten, sind beide historischen Fahrzeuge aufwändig und mit viel Detailliebe repariert worden. Die Arbei-

ten am Triebwagen 404 konnten bereits im Frühling 2017 abgeschlossen werden, während jene am Wagen 405 noch bis in den Herbst andauerten. Der Großteil der Revision wurde im örtlichen Tramdepot in Villa Opicina durchgeführt, teilweise unter Einbezug von lokalen Firmen.

Seit dem Unfall und der daraus resultierenden Betriebseinstellung hat die zuständige Aufsichtsbehörde Ustif die Dienstabläufe wie auch die Infrastruktur der 5,1 Kilometer langen Bahn zwischen Triest Piazza Oberdan und Villa Opicina einem gründlichen Audit unterzogen. Das Fazit der Untersuchung erfuhren die Stadtbehörden im September 2017. Als ausführendes Organ des Verkehrsministeriums verlangt Ustif nun, dass Modernisierungsmaßnahmen, welche sonst bei laufendem Betrieb hätten stattfinden sollen, vor einer zulässigen Wiederinbetriebnahme durchzuführen sind. Konkret sollen über drei Kilometer Gleis ersetzt werden, insbesondere ab der Bergstation Villa Opicina ausgehend. Zudem muss ein Großteil der elektrischen Anlagen ersetzt werden, da Ustif nur noch doppelt isolierte Stromleitungen duldet. Um diese Hürden zu überwinden sind zwischen 3 und 6 Millionen Euro nötig. Diese Kosten müssen sich die Stadt Triest sowie die autonome Region Friaul-Julisch Venetien teilen. Gegenwärtig wird daher auch abgeklärt, in welchen Umfang EU-Fördergelder beantragt werden können. Der Betrieb der Straßenbahn dürfte damit für mindestens ein weiteres Jahr ausgesetzt sein, da für die umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen entsprechend Zeit nötig ist, bei schleppender Finanzierung wohl auch deutlich länger. Obwohl die Straßenbahn Triest sich hoher touristischer Beliebtheit und Symbolkraft für die Stadt erfreut, dient die 1902 eröffnete Linie auch als wichtige Stütze des öffentlichen Nahverkehrs mit über 700.000 Fahrgästen pro Jahr. Aktuell werden die historischen Trams deshalb durch Buser-satzverkehr vertreten. AT

■ Budapest: Seit Ende August fahren auf der Linie 4 während der Hauptverkehrszeit wieder regelmäßig zwei Ganz-Doppeltraktionen. Erstmals sind dabei modernisierte Ganz-Gelenkwagen in Doppeltraktion unterwegs. Als Grund wird eine neuerliche Umrüstung des Betriebsleitsystems bei den Combinos angegeben ERNST PLEFKA



Australien: Melbourne **Keolis fährt weiter Yarra Trams**

■ Der Verkehrskonzern Keolis hat im September mitgeteilt, dass sein australisches Tochterunternehmen auch weiterhin das Liniennetz der Yarra-Trams in Melbourne betreiben wird. Der neue Vertrag wird für die nächsten sieben Jahre gelten. Wie Keolis weiter informiert, handelt es sich bei Yarra Trams um das größte Tramnetz weltweit. Im Zuge des neuen Vertrags sollen 100 neue Arbeitsplätze entstehen. Es sei



Ziel, den Betrieb sicherer, verlässlicher und passagierfreundlicher zu gestalten.

Das Netz der australischen Metropole umfasst laut Keolis 24 Linien mit über 1.700 Haltestellen. In Spitzenzeiten werden den Angaben zufolge bis zu 410 Trams eingesetzt.

FBT

USA: Dallas

Neue Tunnelstrecke in der City geplant

Die Stadtverwaltung der Stadt Dallas hat sich zum Bau einer unterirdischen Stadtbahnstrecke durch die Innenstadt entschlossen, um damit den einzigen durch die Innenstadt führenden oberirdischen Abschnitt in der Pacific Ave zu entlasten. Derzeit führen alle vier von der DART (Dallas Area Rapid Transit) betriebenen Stadtbahnstrecken durch diesen Straßenzug, der damit gerade in den Hauptverkehrszeiten überlastet ist.

Die neue Strecke, welche drei unterirdische Haltestellen erhalten soll, wird über eine Rampe an der Swiss Avenue in den Untergrund geführt. Von dort führt sie weiter unter der Commerce Street, um dann nach einer Rechtskurve am Viktoria Portal wieder an der Oberfläche aufzutauchen. Nach einer weiteren neuen oberirdischen Haltestelle wird die Strecke wieder in die vorhandene Trasse eingefädelt. Sowohl die Orange-Line als auch der Green-Line sollen dann über den neuen Streckenabschnitt geführt werden, während die Red- und Blue-Line weiterhin durch die Pacific Ave fahren sollen. Gleichzeitig präsentierte die Verwaltung Pläne zum Bau einer neuen Straßenbahnstrecke durch die Innenstadt, welche die mit historischen Triebwagen befahrene McKinney Avenue Streetcar mit der 2015 eröffneten Straßenbahnstrecke nach Bishop Arts verbindet.

JEP

Triest: Am 26. September steht Tw 6 vor dem Depot in Villa Opicina, rechts daneben am Bahnsteig des gleichnamigen Endbahnhofs der prächtig restaurierte Tw 404 (Bj. 1935). Obwohl seit Frühling 2017 wieder betriebsfähig, wird es bis zur ersten Fahrt noch länger dauern

ANDREW THOMPSON

Melbourne: Keolis bleibt Betreiber des Straßenbahnnetzes in der australischen Metropole, hier Wagen 6003 der E-Class

KEOLIS/YARRA TRAMS

Dallas: Die Pacific Ave ist heute das Nadelöhr, durch das heute alle Linien führen

JENS PERBRANDT



Lesen

Sie noch oder

sammeln

Sie schon?

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



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. 51009

5 Acryl-Kassetten
für nur € 79,95
Sie sparen 15%
Best.-Nr. 51010

Jetzt online bestellen unter:
www.verlagshaus24.de oder
Telefon 0180-532 16 17
(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)



Wie lange noch?

Düsseldorf und die Zukunft der GT8SU

Die achtschigen Stadtbahnwagen des Typs GT8SU sind seit 1973 bei der Düsseldorfer Rheinbahn im Einsatz. Zunächst liefen sie als GT8S im herkömmlichen Straßenbahnverkehr, ab 1981 nach einem entsprechenden Umbau auch im anspruchsvollen Stadtbahndienst. Ihre Nachfolger sind bereits im Bau und werden sie bald aus dem Düsseldorfer Straßenbild verdrängen

Aufbauend auf dem Typ „Mannheim“ lieferte die Firma Düwag zwischen 1973 und 1975 insgesamt 69 Exemplare des Typs GT8S an die Düsseldorfer Rheinbahn. In ihrer damals neuen, auffälligen rot/weißen Lackierung liefen die als Stadtbahnwagen beworbenen Fahrzeuge zunächst mangels Stadtbahnlinien im herkömmlichen Straßenbahnverkehr, häufig auf den Linien 3 und 9. Bald kamen sie auch auf den Fernlinien K nach Krefeld und D nach Duisburg zum Einsatz.

Als Stadtbahnwagen entwickelt

Ihre Aufgabe war nicht nur die Ablösung der noch vorhandenen, veralteten Zweiachslerzüge, sondern sie sollten auch auf den bereits im Bau befindlichen Stadtbahn-Linien mit Tunnelabschnitten und Hochbahnsteigen einsetzbar sein. Daher waren sie als achtschige, kapazitätsstarke Zweirichtungswagen konzipiert. Außerdem mussten sie wegen der deutlich höheren Anforderungen im Stadtbahnverkehr eine verstärkte Leistung gegenüber den älteren Wagen und eine Eignung für Fahrten in Mehrfachtraktion besitzen.

Die beiden äußeren der insgesamt vier Drehgestelle pro Triebwagen wurden durch je einen bewährten Rheinstahl-Düwag-Zweiachs-Längsantrieb mit Siemens-Motor und einer Leistung von 150 kW angetrieben, die das Fahrzeug auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h beschleunigen

Die rot-weißen Fahnen zeigen am 12. Juni 2015, dass in Eller Kirmeszeit ist. Tw 3209 rollt mit seinem Schwesterfahrzeug durch die Gumbertstraße in Richtung Endstelle Vennhauser Allee

ALLE AUFNAHMEN, WENN NICHT ANDERS ANGE-
GEBEN: MICHAEL KOCHERS



In voller Pracht war der GT8SU 3206 im Sommer 2017 nach rund 15 Jahren Abstellzeit auf Testfahrt – als letzter im alten rot-weißen Lack

CHRISTIAN LÜCKER

Das Museumsstück

So manch ein Düsseldorfer hat dieser Bahn in letzter Zeit verwundert hinterher geguckt: dem rot-weißen GT8SU 3206! Denn eigentlich hat die Rheinbahn doch schon vor Jahren alle „alten Bahnen von der U75“ modernisiert und in ein deutlich schlichteres Rot-grau lackiert ... alle, bis auf einen! Der GT8SU 3206 wurde schon im Jahr 2001 abgestellt, diente seitdem als Ersatzteillager und Lagerraum und viele waren der Meinung: Der wird nie wieder fahren! Julian Zimmermann vom Verein „Linie D“ wollte aber nicht zusehen, wie der letzte rot-weiße GT8SU im Originalzustand einfach in die (Schrott-)Presse wandert. Im Jahr 2013 trommelte der damals 18-jährige seine Vereinskollegen aus allen Fachbereichen zusammen mit dem Ziel, den

3206 irgendwann wieder „auf Strecke“ schicken zu können. Vier Jahre lang hat Zimmermann die Arbeiten koordiniert, sich durch Schaltpläne gewühlt, unzählige Gespräche geführt und natürlich überall, wo es ging, selbst Hand angelegt. Die Mühe hat sich für seine Kumpels und ihn gelohnt: Tausende Arbeitsschritte und viele Tests später konnte sich der GT8SU nach rund 15 Jahren Abstellzeit von alleine in Bewegung setzen! Aus einem Wrack ist in mühevollster Detailarbeit ein echtes Schmuckstück geworden. Jetzt wartet der GT8SU auf seine endgültige Zulassung. Zu Test- und Überführungsfahrten war der 3206 seither insgesamt dreimal im Düsseldorfer Netz unterwegs – mittlerweile mit Julian Zimmermann persönlich am Fahrhebel! CL



Nicht planmäßig waren GT8S-Doppeltraktionen auf der Ratinger Strecke. Grund für die Wende der Garnitur (Tw 3048+3052) am 27. März 2010 in der Station Oberrath waren Bauarbeiten

konnten. Gesteuert wurden sie über eine damals moderne SIMATIC®-Wagensteuerung der Firma Siemens und eine Schützsteuerung mit 27 Fahr- und 19 Bremsstufen. Der Fahrer erhielt dafür anstelle des in den älteren Fahrzeugen verwendeten Nockenfahrerschalters mit Kurbel nun einen Joystick-ähnlichen Impulsgeber (Steuerschalter), mit dem er Beschleunigung und Bremsung vorgeben konnte.

Typische Düwag-Fahrzeuge

Die Fahrzeuge entstanden in einer Arbeitsgemeinschaft der Düsseldorfer Rheinbahn, sowie der Firmen Düwag (mechanischer Teil), Siemens und Kiepe (beide elektrischer Teil). Dabei lieferte Siemens den Großteil der elektrischen Anlagen, während Kiepe die Endmontage des E-Teils übernahm. Der Wagenkasten war als selbsttragende, geschweißte Stahlleichtbaukonstruktion mit Walz-, Hohl- und Kantprofilen ausgeführt. Zur Energieversorgung befand sich über beiden Fahrerständen jeweils ein Einholmstromabnehmer, von denen der jeweils in Fahrtrichtung vordere im Betrieb genutzt



Triebwagen 3201 ist das erste Exemplar der Baureihe. Im Mai 2010 ist er im Einsatz auf der Straßenbahnlinie 719 und passiert dabei gleich die Brücke über die Eisenbahn an der Ackerstraße in Richtung Hauptbahnhof

wurde. Für einen zügigen Fahrgastwechsel sorgten auf beiden Seiten jeweils vier Doppelseinstiege mit Falttüren. Mit Hilfe der automatischen Scharfenberg-Kupplungen konnten bis zu drei Triebwagen in Zugsteuerung verkehren.

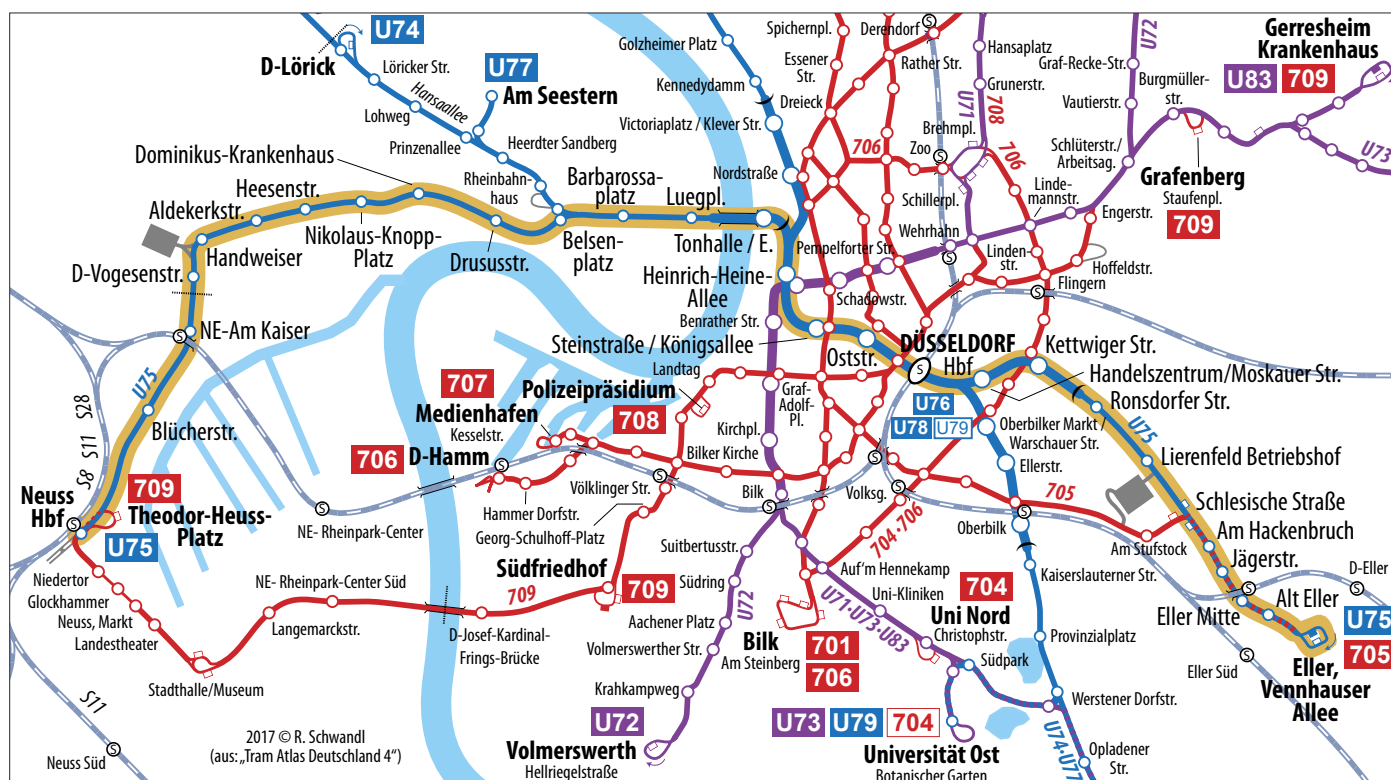
Krankenhaus oder Friedhof?

Eine Neuheit in Düsseldorf und für viele Fahrgäste seinerzeit sehr ungewohnt waren die automatischen Haltestellenansagen über eine Bandanlage. Beinahe legendär und für viel Heiterkeit sorgte die Ansage an der Schönaustraße in Gerresheim, wurden doch hier von der freundlichen Frauenstimme wahlweise Umsteigemöglichkeiten zum Krankenhaus oder gleich zum Waldfriedhof angeboten.

Neben 65 herkömmlichen Triebwagen beschaffte die Rheinbahn auch vier Exemplare mit mittigem Bistroabteil zum Einsatz auf der Fernlinie D nach Duisburg. Diese Wagen erhielten die Betriebsnummern 3101–3104, die übrigen Geschwister die Nummern 3001–3065. Sie alle liefen unter der Typbezeichnung GT8S. Bei den vier Wagen mit Speisabteil entfielen die Türen im mittleren Fahrzeugteil.



Tw 3045 war in den 80er-Jahren nicht umgebaut worden und verblieb daher als GT8S im herkömmlichen Straßenbahndienst – hier am 27. März 2007 auf der Einsatzlinie 711 am Südpark



Haupt Einsatzgebiet der GT8SU ist die Linie U75 von Neuss nach Eller. Der Netzplan zeigt das aktuelle Düsseldorfer Netz mit den derzeitigen Linienbezeichnungen, die im Text erwähnten Linien 3 (703), 711 und 719 sind nicht mehr verzeichnet

ROBERT SCHWANDL

Dafür wurde auf einer Seite eine kleine Küche und Tische zwischen den Sitzen im mittleren Wagenteil und dem ersten Abteil auf jeder Wagenseite in den beiden Endmodulen eingebaut. Seitlich trugen die Mittelteile die Beschriftung „Speisewagen“, außerdem war die ansonsten rote Wagenschürze hier rot/weiß gewürfelt. Erhältlich waren in den „Speisewagen“ Getränke und kleine Imbisse.

Umbau für den Stadtbahnverkehr

Mit dem Beginn des so genannten Stadtbahn-Vorlaufbetriebes in der Düsseldorfer Innenstadt am 3. Oktober 1981 auf einem kurzen Tunnelstück vom Opernhaus zum Kennedydamm mit zwei unterirdischen Sta-

tionen benötigte die Rheinbahn tunnelgängige Fahrzeuge, die auch an den dortigen Hochbahnsteigen halten konnten.

Daher kaufte sie nicht nur zwölf neue Stadtbahnwagen vom Typ B80, sondern ließ zunächst die GT8S 3001 bis 3020 und 3101 bis 3104 bei der Düwag für den Einsatz an Hochbahnsteigen entsprechend umrüsten. 1983/84 folgten die anschließenden Exemplare mit den Betriebsnummern 3021 bis 3036, so dass dann insgesamt 40 Wagen des Typs für den Stadtbahneinsatz ertüchtigt waren. Zur Unterscheidung erhielten die umgebauten Exemplare ohne Speiseabteil neue Betriebsnummern im 32er-Nummernkreis

unter Beibehaltung der bisherigen beiden letzten Stellen, liefen dann also als Nr. 3201–3236. Die vier Bistrowagen behielten ihre Nummern 3101–3104 ebenso wie die nicht angepassten Triebwagen 3037–3065. Als neue Typbezeichnung wurde für die Umbauwagen GT8SU eingeführt.

Weil die bisherige Fußbodenhöhe der GT8S zu niedrig war, mussten die Wagen etwas angehoben werden, um auf die gleiche Höhe wie die Bahnsteigflächen zu kommen und dort einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Außerdem konnte zunächst die erste Tür wegen der eingezogenen Kopf- und dem daraus resultierenden Spalt zum Bahnsteig nicht genutzt werden. Die



Als die GT8S noch fast neu waren: Ein Zug der Linie 3 in Richtung Gerresheim am früheren Bahnübergang Steubenplatz (1980) MARTIN WELTNER

Technische Daten: GT8S/GT8SU

	GT8S	GT8SU
Bauart	Achtachsiger Zweirichtungs-Gelenktriebwagen	
Achsfolge	Bo' + 2' + 2' + Bo	
Spurweite	1.435 m	
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h	
Länge über Kupplung	27.480 mm	
Breite	2.400 mm	
Fußbodenhöhe	880 mm	985 mm
Sitzplätze	51	
Stehplätze	174	190
Gewicht	34,980 t	37,410 t
Dauerleistung	2x150 kW	

Lösung bestand in einer Verbreiterung der Wagenfront vorne rechts, so dass eine asymmetrische Frontpartie entstand. Außerdem wurden an allen Einstiegen Klappstufen mit vier Stufen für den Halt an Stationen auf Straßenniveau oder an niedrigen Bahnsteigen eingebaut. Damit waren die Fahrzeuge variabel einsetzbar.

Einsätze der GT8S und GT8SU

Die verbliebenen, nicht umgebauten GT8S verkehrten weiterhin auf den Straßenbahn- sowie Fernlinien und bedienten vorrangig die Linien 719 (Oberrath – Polizeipräsidium/Südfriedhof) und 76 (Düsseldorf Hbf – Krefeld, Rheinstraße).

Da die DVG neue B-Wagen mit Bistroabteil in Dienst gestellt hatte, wurden die GT8SU mit Speiseabteil in der Form bald nicht mehr benötigt. 1988 baute man daher die Küche und den Speisebereich aus und ersetzte sie durch herkömmliche Abteilsitze. Auch die Lackierung wurde den anderen GT8SU angepasst, jedoch wurden keine Türen im mittleren Wagenteil nachgerüstet. Die Fahrzeugnummern blieben ebenfalls unverändert.

Nach der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie U75 von Neuss nach Eller im September 1993 wurde die Linie bald zum Haupteinsatzgebiet der GT8SU, während die jüngeren, in 104 Exemplaren beschafften Stadtbahnwagen Typ B vorrangig auf den übrigen Stadtbahn-Linien durch den inzwischen vollständig eröffneten Innenstadtunnel verkehrten. Um den Kapazitätsbedarf auf der Linie 703 Gerresheim Bf. – Kirch-



Bei Bedarf kommen die GT8SU außer auf der Linie U75 auch noch auf anderen Stadtbahnlinien zum Einsatz. Im März 2017 wartet der Zug der Linie U77 an der Abfahrthaltestelle Holthausen auf die Rückfahrt durch die Stadt zum Seestern



In den letzten Einsatzjahren bildete die Linie 706 einen Einsatzschwerpunkt der GT8S. Am 24. Juli 2008 warteten die beiden Schwesterfahrzeuge 3042 und 3045 auf die Abfahrt

Am 2. August 2013 überqueren die noch nicht modernisierten Triebwagen 3216 und 3236 auf der Oberkasseler Brücke den Rhein als Zug der Linie U75 in Fahrtrichtung Eller



Farbspiele auf dem Gelände des Betriebshofes Heerdt mit den Zügen 3227 in klassischer und 3201 in moderner Lackierung CHRISTIAN LÜCKER



platz abdecken zu können, wurden hier ab Anfang der 90er-Jahre GT8S (fallweise auch GT8SU) in Doppeltraktion eingesetzt. Ein Großteil dieser Leistungen ging jedoch später an die neugelieferten NF6 über.

Modernisierung sichert Weiterbetrieb

Nachdem die verbliebenen GT8S bis 2011 komplett durch neue Niederflurwagen ersetzt und nach Polen verkauft worden waren, stellte sich für die Rheinbahn parallel auch die Frage nach der Zukunft der GT8SU. Diese gehörten nicht nur zu den älteren Exemplaren der ursprünglichen Serie, sondern waren im Stadtbahndienst über viele Jahre auch stark gefordert worden.

Umgekehrt stand jedoch kein sinnvoller Ersatz durch Neufahrzeuge kurzfristig zur Verfügung. Außerdem besaß die zentrale Tunnelstrecke noch ein älteres Sicherungssystem, das ebenfalls zur baldigen Erneuerung

vorgesehen war – ein Einbau des Altsystems in etwaige Neufahrzeuge schien nicht sinnvoll. Nach einer positiven Prüfung entschied die Rheinbahn 2011, 32 GT8SU für insgesamt rund 10,5 Millionen Euro noch einmal für eine weitere Einsatzzeit von maximal zehn Jahren in überschaubarem Maße aufarbeiten zu lassen. Bis 2017/18 sollten dann Neufahrzeuge die alten GT8SU ersetzen.

Die eigene Werkstatt arbeitete die Drehgestelle auf, während das Unternehmen FWM in Hennigsdorf den Auftrag zur Modernisierung der übrigen Komponenten erhielt. Neben einer Sanierung der Wagenkästen wurden unter anderem neue Sitze eingebaut und die Innenräume mit einem verbesserten Brandschutz moderner gestaltet. Statt der vertrauten rot/weißen Stadtbahnlackierung erhielten die umgebauten Wagen einen Neulack in Hellgrau mit roten seitlichen Absetzungen im Bereich der Fahrerstände entsprechend dem aktuellen Farb-

konzept der Rheinbahn. Bis zum Frühjahr 2014 konnten das Umbauprogramm wie geplant abgeschlossen werden.

Vorrangig als U75 unterwegs

Seit vielen Jahren bestreiten die GT8SU werktags den annähernden Gesamtverkehr auf der U75 Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf – Düsseldorf-Eller, Vennhauser Allee. Bei Großveranstaltungen beispielsweise an der Messe und einem erhöhten Bedarf an B-Wagen auf den dortigen Zufuhrlinien laufen die inzwischen bis zu 44 Jahre alten Oldies auch regelmäßig als Vertretung auf anderen Stadtbahnlinien, bevorzugt der Linie U77 Am Seestern – Holthausen.

Der Nachfolger steht schon bereit

Nach einer Ausschreibung bestellte die Rheinbahn 2015 bei der Firma Bombardier 42 sechsachsige Zweirichtungs-Triebwagen des Rheinbahn-internen Typs „HF6“ mit



Kurz vor der Haltestelle Eller Mitte unterquert die U75 die Gleise der S-Bahnlinie S1



Am 26. Juni 2016 haben Tw 3207 und ein Schwesterfahrzeug die Haltestelle am Oberkasseler Belsenplatz verlassen und beschleunigen Richtung Neuss

einer Länge von jeweils rund 28 und einer Wagenkastenbreite von 2,65 Metern. Damit sind die neuen Wagen ein Stück breiter als die nur 2,40 Meter breiten GT8SU.

Darüber hinaus wurde eine Option über 16 gleichartige Exemplare vereinbart. Gemeinsam mit der Rheinbahn haben auch die Kölner KVB 20 dieser Bahnen gekauft. Nach den aktuellen Planungen sollen die Neufahrzeuge in Düsseldorf in den nächsten Monaten in Dienst gestellt werden und dann die Altwagen ersetzen.

Es erscheint also fraglich, ob die GT8SU auch im Sommer 2018 noch im Plandienst auf Düsseldorfer Gleisen erlebt werden können. Obwohl die Oldies zügig auf ihren 50. Geburtstag zugehen, erscheint es doch nicht ausgeschlossen, dass sie nicht den Weg zum Schrotthändler nehmen müssen, sondern sich in Osteuropa noch ein Abnehmer für die robusten und gepflegten Veteranen finden wird.

MICHAEL KOCHERS



Im Stadtteil Eller ist die Schleife an der Vennhauser Allee der östliche Endpunkt der Linie U75. In wenigen Sekunden erreicht der Zug den Abfahrtsbahnsteig, um dort auf die Rückfahrt nach Neuss zu warten



Hightech und Nostalgie

USA: Nostalgie-Trams und neue Systeme ■ Sehr abwechslungsreich zeigt sich heute das Bild der Stadt- und Straßenbahnen in den USA. Neben zahlreichen quasi aus dem Boden gestampften neuen Systemen gibt es Überbleibsel aus alten Zeiten und sogar Nostalgie-Bahnen, die mit vermeintlich alten Fahrzeugen unter anderem Touristen ansprechen sollen

Nicht nur neue Stadtbahnnetze entstanden in den letzten Jahrzehnten in den USA, auch die klassische Straßenbahn hat in dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten eine Renaissance erlebt. Dabei kann im Wesentlichen zwischen zwei Betriebsvarianten unterschieden werden. Während einige Betreiber mo-

derne Niederflurfahrzeuge kauften, haben sich andere Städte für die Beschaffung neuer Fahrzeuge im historischen Outfit entschieden. Auslöser dieses Trends waren die Städte New Orleans und San Francisco, wo sich die mit historischen Fahrzeugen betriebenen Strecken zu einem touristischen Highlight entwickelt haben. So hat New

Orleans sein Straßenbahnnetz in den letzten Jahren wieder mehrfach erweitert. Um den dafür gestiegenen Fahrzeugbedarf zu decken, entschied sich die New Orleans Regional Transit Authority gemeinsam mit dem Hersteller Brookville Equipment aus Pennsylvania zum Bau neuer Triebwagen in historischem Outfit. Seit 2002 wurden ins-



Siemens-Triebwagen 208 der 1994 eröffneten Light Rail von Denver (Colorado)

RECHTS Die erste Serie der Triebwagen von Sacramento wurde bei Siemens gebaut, der TW 233 hingegen kam von CAF

JENS PERBANDT

gesamt 31 neu gebaute Peter-Witt Triebwagen in der Jazz-Metropole in Betrieb genommen und leisten einen erheblichen Teil des innerstädtischen ÖPNV. Auch hier sind in den nächsten Jahren weitere Netzerweiterungen geplant.

Alte Fahrzeuge mit neuer Technik

Dass die Amerikaner ihre doch recht kurze Geschichte pflegen, zeigt sich nicht nur an den zahlreichen vorbildlich restaurierten Altstädten und Denkmäler, auch historische Straßenbahnen finden dort ein reges Interesse. Da häufig nicht ausreichend historische Fahrzeuge zur Verfügung stehen, hat



Die 2004 eröffnete Stadtbahn von Minneapolis (Minnesota) hat für ihre Netzerweiterung kürzlich weitere Siemens-Triebwagen in Niederfler-Bauweise bestellt

SIEMENS, SLG. JENS PERBANDT (2)



Die Wüstenstadt Phoenix hat seit 2008 eine neue Stadtbahn, Phoenix besitzt Triebwagen des japanischen Herstellers Kinki Sharyo, die auch in Doppeltraktion fahren

JENS PERBANDT



Straßen- und Stadtbahnen in den USA

Staat	Stadt	System	Bezeichnung	Eröffnung	Länge [km]
Arizona	Phoenix	Stadtbahn	Valley Metro Rail	2008	42
	Tucson	Moderne Strab.	SunLink	2013	6,3
Arkansas	Little Rock	Retro Strab.	Metro Streetcar	2004	5,5
	Fort Smith	Historisch Strab.	Trolley Museum	1991	0,8
California	Glendale	Retro Strab.	Americana at Brand	2008	0,5
	Los Angeles	Stadtbahn		1990	169
	Los Angeles	Retro Strab.	The Grove	2002	0,6
	Sacramento	Stadtbahn		1987	69
	San Diego	Stadtbahn		1981	86,1
	San Diego	Historisch Strab.	Silver Line	2001	4,3
	San Francisco	Historisch Strab.	E + F-Line	1995	8,3
	San Francisco	Historisch Strab.	Cable Car	1878	17,1
	San Francisco	Stadtbahn	Muni Metro	1912	59,2
	San Jose	Historisch Strab.	Historic Park	1988	1,5
	San Jose	Stadtbahn	VTA Light Rail	1987	67,9
Colorado	Denver	Stadtbahn	RTD	1994	76
	Denver	Retro Strab.	Plate Valley Trolley	1989	1,9
	Ft. Collins	Historisch Strab.	Municipal Railway	1984	2,4
D.C.	Washington	Modern Strab.	DCStreetcar	2016	3,8
Florida	Tampa	Retro Strab.	TECOLine	2002	4,3
Georgia	Atlanta	Modern Strab.		2014	2,3
	Savannah	Historisch Strab.	Riverstreet Streetcar	2009	1,6
Lousiana	New Orleans	Historisch Strab.		1835	21,6
Maryland	Baltimore	Stadtbahn		1992	48,3
Massachusetts	Lowell	Historisch/Retro		1984	3,2
	Boston	Modern Strab.	GreenLine	1897	36,2
	Boston	Historisch Strab.	Ashmont – Mattapan	1929	4,1
Minnesota	Minneapolis	Stadtbahn		2004	37,5
Missouri	St.Louis	Stadtbahn	MetroLink	1993	74,0
	Kanas City	Modern Strab.	KCStreetcar	2016	3,2
New Jersey	Hudson-Bergen	Stadtbahn	NJTransit	2000	33,2
	Jersey City	Stadtbahn	NJTransit	1935	8,5
New York	Buffalo	Stadtbahn	NFTA-Metro	1985	10,3
North Carolina	Charlotte	Stadtbahn	Lynx	2007	15,5
Ohio	Cincinnati	Moderne Strab.	BellConector	2016	5,8
	Cleveland	Stadtbahn		1913	25,4
Oregon	Portland	Stadtbahn	MAX	1986	96,6
	Portland	Modern Strab.	Portland Streetcar	2001	11,6
	Astoria	Historisch Strab.	Riverfront Trolley	1999	4,8
Pennsylvania	Philadelphia	Modern Strab.	SEPTA	1906	52,3
	Philadelphia	Historisch Strab.	Girard Avenue Line	1906	13,7
	Pittsburg	Stadtbahn		1984	42,2
Tennessee	Memphis	Historisch/Retro		1993	9,7
Texas	Dallas	Stadtbahn	DART	1996	150
	Dallas	Historisch Strab.	M-Line Trolley	1989	6,8
	Dallas	Moderne Strab.	Dallas Streetcar	2015	4
	Galveston	Historisch Strab.	Island Trolley	1988	10,9
	Houston	Stadtbahn	METRORail	2004	36,5
Washington	Issaquah	Historisch Strab.	Valley Trolley	2012	0,6
	Seattle	Modern Strab.	Seattle Streetcar	2007	2,1
	Seattle	Stadtbahn	Sound Transit	2009	32,8
	Tacoma	Stadtbahn	Tacoma Link	2003	2,6
	Tacoma	Modern Strab.	First Hill Streetcar	2016	4,0
Wisconsin	Kenosha	Historisch		2000	3,2
Utah	Salt Lake City	Stadtbahn	TRAX	1999	72,1
Virginia	Norfolk	Stadtbahn	Tide Light Rail	2011	11,9

Aufgestellt: Jens Perbandt 11.2016

sich auch die Gomaco Trolley Company darauf spezialisiert, Fahrzeuge in historischen Design mit neuer Technik nachzubauen oder alte Fahrzeuge zu restaurieren. So gibt es in den USA neben den klassischen Straßenbahn-Museen zahlreiche Strecken, auf denen historische Fahrzeuge für touristische Zwecke eingesetzt werden.

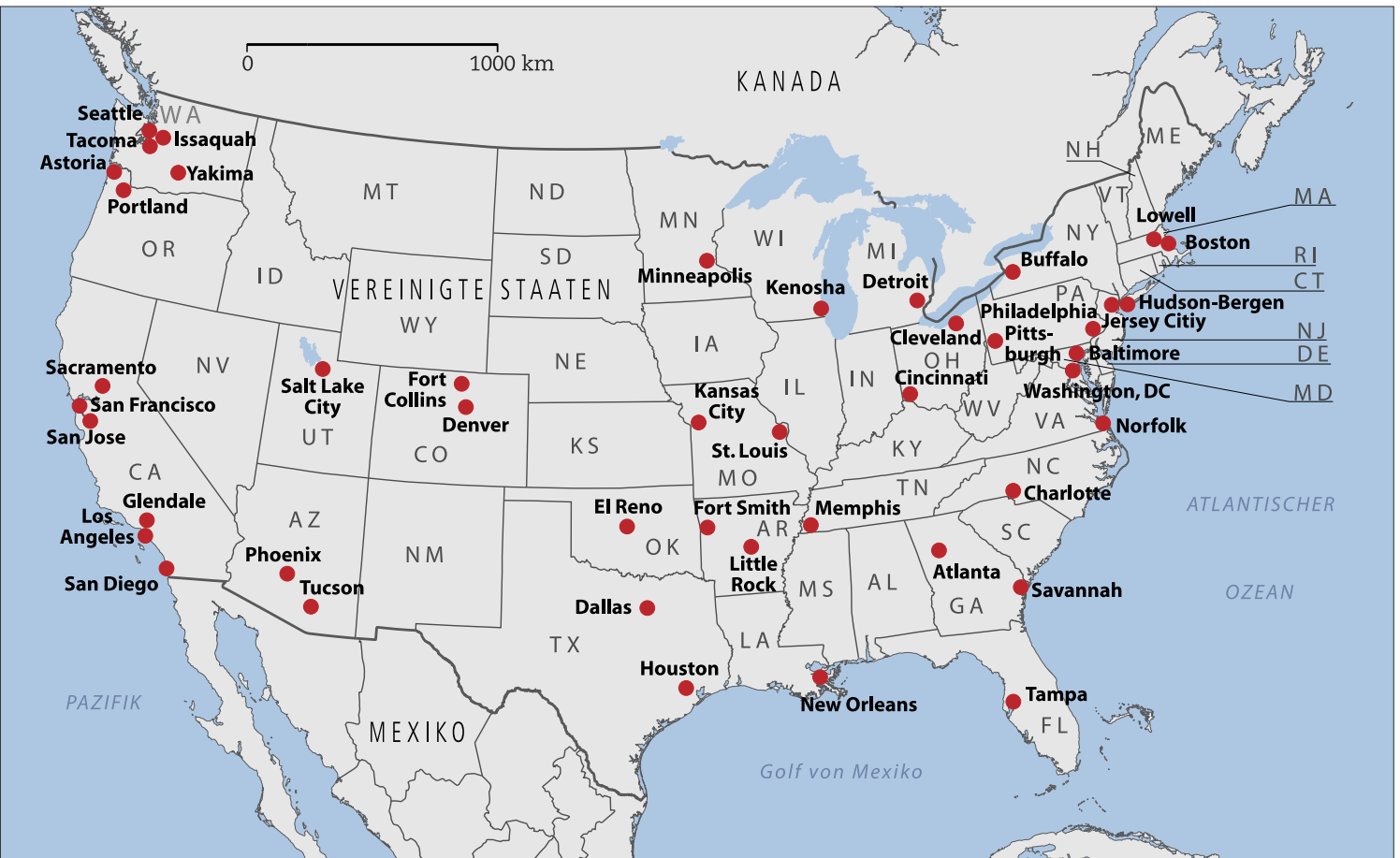
Das „National Streetcar Museum“ nahm 1984 in Lowell (Massachusetts) einen Betrieb mit historischen Fahrzeugen auf. Im 1978 eröffneten „National Historical Park“, welches zahlreiche Gebäude in der historischen Innenstadt umfasst, wird die Entwicklung der industriellen Revolution gezeigt. Auf der neu errichteten 3,2 Kilometer langen Straßenbahnstrecke wird neben einem historischen Peter-Witt-Triebwagen aus New Orleans ein nachgebauter offener Brill-Triebwagen eingesetzt. In Tampa wird das historische Stadtviertel Ybor-City mittels einer mit Repliken betriebenen Straßenbahnstrecke erschlossen. Seit 2002 fahren hier Nachbauten der Birney-Fahrzeuge auf einer ehemaligen Trasse einer Industriebahn. Hergestellt wurden die Fahrzeuge ebenfalls von der Gomaco Trolley Company.

Neue Strecken mit alten Wagen

Auch Städte wie Dallas; Memphis und Kenosha richteten beispielsweise neue Strecken ein und nutzen die Möglichkeit, mit historischen Fahrzeugen die Attraktivität ihrer Innenstädte zu steigern oder spezielle historische Stätten zu erschließen. In Dallas und Memphis kommen historische Fahrzeuge aus Brasilien, Porto, Toronto, Dallas und Melbourne zum Einsatz, Memphis besitzt (zusätzlich?) ein bei Gomaco gebautes Brill-Replikat eines offenen Triebwagens. In Kenosha hingegen kommen fünf PCC-Triebwagen aus Toronto zum Einsatz, die in den Farben unterschiedlicher Städte lackiert sind.

Aber auch auf modernen Stadtbahnnetzen wie in San Diego (Kalifornien) kommen historische Fahrzeuge für Stadtrundfahrten regelmäßig zum Einsatz. Seit 2011 dreht hier der 1946 gebaute PCC TW 529 auf dem Stadtring regelmäßig seine Runden. In Savannah (Georgia) fährt für touristische Zwecke ein historisches Fahrzeug durch das sanierte Hafenviertel. Seit 2009 verkehrt der auf Dieselmotor umgebaute ehemalige Melbournier Triebwagen 756 auf einer 1,6 Kilometer langen alten Bahnstrecke entlang des River Savannah.

Einen anderen Weg beschritt erstmalig die Stadt Portland mit ihrer 2001 eröffneten Straßenbahn. Nachdem die Stadt bereits 1986 eine Stadtbahn erhalten hat, wurde hier zusätzlich ein klassischer Straßenbahnbetrieb mit modernen Fahrzeugen für den innerstädtischen Nahverkehr errichtet.



Die Vereinigten Staaten von Amerika mit den Standorten aller Straßenbahnbetriebe

ANNELI NÄU



Der historische Birney-Triebwagen 163 neben den Nachbauten von Gomaco im Depot von Tampa. Derzeit sind dort neun historisierte Nachbaurfahrzeuge im Einsatz

JENS PERBANDT

Während die MAX Light Rail einen komfortablen Anschluss in die Außenbezirke der Stadt bietet, hat die Straßenbahn die Aufgabe den Innenstadtverkehr zu entlasten. Inzwischen besitzt die Stadt neben dem Light Rail Netz von 84 km zwei Innenstadt Straßenbahnlinien mit einer Länge von 11,6 km. In den nächsten Jahren sollen die beiden Netze weiter ausgebaut werden. Bis heute bauten zahlreiche weitere amerikanische Städte moderne Straßenbahnen zur Belebung ihrer Innenstädte.

Neue Netze im Bau

Dass der Straßen- bzw. Stadtbahnboom in den USA noch nicht zu Ende ist, zeigen die zahllosen im Bau befindlichen Netzerweiterungen. Allein 2016 kamen die Betriebe von Kansas City (Missouri), Washington DC und Cincinnati (Ohio) dazu und zahlreiche andere Städte planen ebenfalls die Wiedereinführung. So sind unter anderen in Detroit (Michigan), Oklahoma City (Oklahoma) und El Paso (Texas) neue Straßenbahnen in Bau.

Der wachsende Straßenbahn-Markt in den USA ließ auch die Zahl der amerikanischen Straßenbahnhersteller wieder steigen. Nachdem sich die ersten amerikanischen Stadtbahn-Fahrzeuge des Herstellers Boeing



Der Mailänder Peter-Witt-Triebwagen 1815 verkehrt jetzt auf der Museumslinie in San Francisco
Die elf dort eingesetzten Wagen stammen alle aus der lombardischen Stadt

JENS PERBANDT (4)

Anfang der 1980er-Jahre äußerst störanfällig erwiesen und niemals zur vollen Zufriedenheit der Verkehrsbetriebe liefen, macht das Gesetz zur Förderung der neuen Nahverkehrsbetriebe eine Fertigung in den USA erforderlich. Gemäß den Bedingungen eines US-Gesetzes müssen 60 Prozent der Wertschöpfung in den USA erbracht werden. So eröffneten zahlreiche internationale Konzerne Fertigungszentren, in denen heute teilweise speziell für den US-Markt entwickelte

Fahrzeuge hergestellt werden. Siemens baut im kalifornischen Sacramento seit 2002 Wagenkästen des Stadtbahntyp S70, der bereits in zahlreichen Städten im Einsatz ist. Dieses Fahrzeug wird inzwischen auch als Niederflurversion für Straßenbahnbetriebe angeboten. Auch der spanische Hersteller CAF und der japanische Hersteller Kinkisharyo fertigen in den USA Stadt- bzw. Straßenbahnen. Stadler erwarb für seine Aktivitäten auf dem amerikanischen Markt eine

neue Montagestätte in Salt Lake City. Der amerikanischen Hersteller Brookville Equipment stellt neben historische Nachbauten auch den modernen Fahrzeugtyp Liberty-Streetcar her. Gomaco hingegen hat sich auf den Nachbau von historischen Fahrzeugen mit modernster Technik spezialisiert. Dieser Hersteller lieferte beispielsweise die mit Brennstoffzellen betriebene Straßenbahn nach Dubai.

Staatliche Unterstützung

Auch in den nächsten Jahren sind in den USA zahlreiche Netzerweiterungen und neue Betriebe geplant. Im Rahmen des 500 Millionen Dollar umfassenden Tiger-Programmes (Transportation Investment Generating Economic Recovery) werden von der US-Behörde DOT (Department of Transportation) zahlreiche Projekte gefördert. So entsteht derzeit in St. Louis (Missouri) zwischen der Universität und dem Missouri History Museum eine neue 3,5 Kilometer lange Trolley-Linie. Sie soll mit historischen Fahrzeugen betrieben werden, welche unter anderem von der 2014 eingestellten Portland Vintage Trolley kommen.

Neben den Strecken des öffentlichen Personenverkehrs sind in den Vereinigten Staaten auch noch einige Sonderstraßenbahnen in Betrieb. Zwei ungewöhnliche Straßen-

Der Muni-TW 1517 wurde von AnsaldoBreda für San Francisco hergestellt



bahnen gibt es in Kalifornien in der Nähe von Los Angeles. In den beiden Shopping-Malls „Americana at Brand“ und „The Grove“ verkehren Triebwagen in historischem Design. Sowohl der offene Doppelstock-Triebwagen der „Grove“ als auch der mit Beiwagen verkehrende offene Eindecker der „Americana at Brand“ wurden bei dem Hersteller Gomaco mit modernster Batterie- und induktiver Ladetechnik gebaut.

Es gibt auch Rückschläge

Allerdings gab es auch bei den historischen Betrieben einige Rückschläge. Die Straßenbahnstrecke von Galveston wurde 2008 durch den Hurrikane Ike zerstört und noch nicht wieder aufgebaut. In Memphis brannten zwei historische Melbourne Triebwagen ab, daraufhin wurde der Betrieb der Strecke im Mai 2014 eingestellt. Nach einer umfangreichen Sanierung soll der Betrieb demnächst wieder aufgenommen werden. In San Pedro (Kalifornien) fuhren zwei Repliken sowie ein originaler Red-Car-Triebwagen der Pacific Electric durch die neu entwickelte Hafen-City. Sie mussten auf Grund von Baumaßnahmen aber im September 2015 ihren Betrieb einstellen, ein Termin zur Wiedereröffnung steht noch nicht fest.

JENS PERBANDT

Quellen

- Straßenbahn international, (Div. Ausgaben 1977-78)
- APTA: Light Rail & Streetcar Systems (Okt.2014)



Die Straßenbahn von San Pedro wurde 2015 auf Grund von Bauarbeiten eingestellt. Ob der Betrieb noch einmal eröffnet wird, ist derzeit nicht absehbar



Für die Erweiterungen in Seattle liefert Siemens 122 Triebwagen der neuesten S70-Serie. Derzeit wird allerdings Kritik an den Ausbauplänen lauter

SIEMENS, SLG. JENS PERBANDT



Mit modernster induktiver Ladetechnik fährt der Wagen 1759 durch die Shoppingmal am Farmers Market in Hollywood



25 Jahre unter der Erde

Duisburgs Stadtbahntunnel feiert Geburtstag ■ Der zweigeschossige Tunnel unter der Duisburger City sollte mal die zentrale Ader eines Stadtbahnnetzes in die umliegenden Städte werden. Daraus wurde nichts – und heute kostet er die Stadt viel Geld, das sie nicht hat

Am 11. Juni 1992 hatten die Duisburger für einen Tag die Wahl: Mit der Straßenbahn durch die Innenstadt fahren oder mit der Stadtbahn unter der Innenstadt hindurch. Die meisten Duisburger strömten an diesem Eröffnungstag natürlich in die neue „U-Bahn“. Wenn einer der geschmückten Eröffnungszüge die Luft aus der Röhre in die Bahnhöfe drückte, war manche Haarpracht am Bahnsteig hinüber – egal! Die Stadtbahnwagen B wurden von Tausenden jubelnd in Empfang genommen, die Mitfahrt war kostenlos und an der Ober-

fläche gab es Musik, Bratwurst und massig Bier. 350.000 Menschen waren zur Eröffnung gekommen, so viele, dass die Straßenbahn an der Oberfläche kaum noch durchkam. Am nächsten Morgen war die Straßenbahn aus der City verschwunden und drei neu „sortierte“ Linien fuhren durch den Tunnel: Die Linien 901 und 903 als Straßenbahnen an niedrigen Bahnsteigen und die Überlandlinie U79 als Stadtbahn mit Stadtbahnwagen B an hohen Bahnsteigen.

Schon in den 60er-Jahren gingen die Planungen für den Stadtbahntunnel unter der In-

nenstadt los. Die Straßenbahn sollte den Autos Platz machen und überall im „Pott“ durch die kreuzungsfreie, normalspurige Stadtbahn Rhein-Ruhr ersetzt werden. Während die Strecke der damaligen 79 nach Düsseldorf und der 909 nach Huckingen teilweise aufgeständert wurde, um mit dem übrigen Verkehr nichts mehr am Hut zu haben, blieb in der Innenstadt nur der Tunnel als Lösung. 1974 starteten die Arbeiten für das fünf Kilometer lange und eine Milliarde Mark teure Bauwerk. Fast 18 Jahre lang mussten Fußgänger, Autos und Bahnen so manchen Umweg

Der Stadtbahntunnel in Duisburg ist in diesem Jahr 25 Jahre alt geworden – die zweigeschossige Station „Duisburg Hauptbahnhof“ mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen ist aus heutiger Sicht Luxus und kostet die Stadt eine Menge Geld

CHRISTIAN LÜCKER

laufen und fahren, weil der Tunnel größtenteils in offener Bauweise erstellt wurde. Dafür mussten, vereinfacht ausgedrückt, riesige Löcher in die City gegraben werden, in denen Stück für Stück der Tunnel gebaut wurde. Im Untergrund entstanden fünf Bahnhöfe: Duisern, Duisburg Hauptbahnhof, König-Heinrich-Platz, Rathaus und Steinsche Gasse. Jede Station ist auf andere Weise künstlerisch gestaltet worden. Besonders stolz waren die Duisburger auf den Bahnhof König-Heinrich-Platz. Der Künstler Gerhard Richter hat ihn höchstpersönlich gestaltet – weltweit macht heute kein lebender Künstler so viel Geld mit seinen Werken wie er. So gesehen hat Duisburg also die wohl wertvollste Tunnelstation der Welt, zumindest aus künstlerischer Sicht.

Auf zwei Etagen durch den Tunnel

Zwischen den Stationen König-Heinrich-Platz und Duisburg Hauptbahnhof ist der Tunnel zweigeschossig gebaut, in der oberen Ebene fahren parallel auf zwei Gleisen die Linien 901, 903 und U79 in Richtung Mülheim, Dinslaken und Meiderich, in der unteren Ebene parallel auf zwei Gleisen in Richtung Obermarxloh, Hüttenheim und Düsseldorf. Die Züge sind im Tunnel automatisch unterwegs, die Fahrer müssen lediglich die „Start-Taste“ drücken, damit die Bahn an den Stationen weiß, wann es losgehen soll. Kurz nach Eröffnung des Tunnels bohrten die Duisburger schon an den nächsten Röhren. Seit dem Jahr 2000 geht es ohne Halt unter dem größten Binnenhafen der Welt nach Meiderich. Auf dem Damm. Hinter der Station Meiderich Bahnhof endet die U79 in einer Kehranlage, die 903 taucht an die Oberfläche auf. Dabei wird es auch bleiben,

die Verlängerung des Tunnels zur Haltestelle Landschaftspark Nord ist vom Tisch. Ansonsten hat sich nach 25 Jahren Stadtbahntunnel in Duisburg einiges verändert: Die Königstraße ist heute eine reine Fußgängerzone und baulich stellenweise verengt worden. Die Ablösung der zur Eröffnung noch neuen N-Wagen wird bald bestellt. Und die Tunnel-Euphorie von damals ist längst verfliegen!

Teurer Tunnel ist nicht ausgelastet

Aus dem Projekt Stadtbahn Rhein-Ruhr ist nichts geworden, letztlich fehlte das Geld für ein einheitliches, kreuzungsfreies Netz. Dafür hat heute jede Straßenbahnstadt im Ruhrgebiet ihren Stadtbahntunnel. Und während Duisburg die Anlagen einst dank großzügiger Förderung fast geschenkt bekommen hat, muss die Stadt heute jeden Cent zusammenkratzen, um die Instandhaltung zu sichern. Die Aufzüge sind nicht mehr die jüngsten, teilweise sind sie monatelang außer Betrieb, weil Ersatzteile fehlen. Fährt ein Aufzug wieder, steht der nächste. Die Bahnhöfe müssen gereinigt, Rolltreppen repariert werden. Vier Millionen Euro pumpt der Kämmerer jedes Jahr in die Instandhaltung der Tunnel. Und: „Aufgrund des Alters der Anlage ist künftig mit höheren Instandhaltungskosten zu rechnen“, sagt Stadtsprecher Jörn Esser dem *Strassenbahn Magazin*. Insgesamt rechnet Duisburg mit Ausgaben in Höhe von 150 Millionen Euro in den kommenden zehn Jahren, um Bauwerke und Betriebstechnik unter der Erde auf dem Stand der Zeit zu halten. Für Duisburg ist das eine Mammutaufgabe! Schon das Geld für die Erneuerung der Zugsicherungstechnik konnte die Stadt vor zwei Jahren nicht aufbringen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sprang ein – und übernahm 80 Prozent der 32 Millionen Euro schweren Investition. Selbst an den verbleibenden 6,4 Millionen Euro hatte Duisburg noch zu knacken. Die Stadt investiert also viel Geld in einen Tunnel, der eigentlich gar nicht so ausgelastet ist, wie er mal sein sollte. Wäre das Netz nach Rheinhausen und Homberg erweitert worden, wäre der Tunnel wohl heute voller. Stattdessen herrscht auf den Gleisen zeitweise gähnende Leere. An Samstagen fährt die Linie 901 ab 17 Uhr nur noch alle 30 Minuten von der Innenstadt nach Obermarxloh. Die Fußgängerzone ist zu der Zeit noch voll, viele Geschäfte haben bis 20 Uhr geöffnet, in den Bahnen wird es entsprechend eng. Genervte Fahrgäste maulen dann zwar über die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG), doch die kann für den dünnen Takt nichts. Auftraggeber ist die Stadt Duisburg und die kann sich einen dichteren Takt auf der Linie 901 am Samstag schlicht nicht leisten.

CHRISTIAN LÜCKER

Warum das Projekt Stadtbahn Rhein-Ruhr ein Wunschtraum blieb, erfahren Sie in einer der nächsten Ausgaben.

Fahrer Gerhard Schwarz strahlt stolz in die Kamera: Nach 18 Jahren Bauzeit darf er einen der Eröffnungszüge durch den Tunnel fahren und wird von tausenden Duisburgern erwartet DVG





Reger Straßenbahnverkehr herrscht heute wieder an der Haltestelle Konstablerwache in der Frankfurter Innenstadt wie hier unter anderem mit dem 2004 gebauten Flexity Classic 228 der VGF. Von der schienenfreien Innenstadt spricht heute niemand mehr

JÖRN SCHRAMM

Nächster Halt:

Konstablerwache

Diese ersten Gleise durch die Zeil, Frankfurts bekannte Einkaufsstraße, führten ab 1875 die Pferdebahn auch zur „Konstablerwache“. Was heute eine mehr oder weniger freie, nicht besonders gemütliche Fläche ist, war bis 1886 der Amtssitz des Frankfurter „Konstablers“, Chef der Polizeidienststelle. Nach dem Umzug in ein größeres Gebäude wurde das alte Wachgebäude abgerissen. Geblieben ist der Name, für Einheimische schlicht die „Konsti“.

Nach Übernahme der Pferdebahn elektrifizierte die Stadt die Strecken und baute das Netz aus. Die Gleise im Zuge der Zeil verliefen immer auf der Nordseite des Platzes. Auf der Westseite verliefen Gleise von der Großen Friedberger Straße zur Börnestraße. Berührt wurde die „Konsti“ viele Jahre von den Linien 2, 3, 6, 7, 10 und 15. In den 60er-Jahren war die Straßenbahn dem stetig zunehmenden Autoverkehr im Weg und verschwand nach und nach unter der Erde. Gleichzeitig starteten die Planungen für ein S-Bahn-Netz, das die Region mit der Frankfurter Innenstadt verbinden sollte. Unter der Konstablerwache entstand ein neuer Verkehrsknoten mit (heute) vier

U-Bahn- und sechs S-Bahn-Linien. Straßenbahnlinien, die parallel zu neuen S- und U-Bahnstrecken verliefen, verschwanden nach und nach, darunter alle über die Konstablerwache. Massive Proteste verhinderten die eigentlich angestrebte „schienenfreie Innenstadt“.

Neben der „Altstadtstrecke“ durfte immerhin die Linie 12 von Norden her wieder in der Großen Friedberger Straße enden, als „Zubringer zur U-Bahn“. Nach einem Personalwechsel im Rathaus wurden in den 90er-Jahren die Weichen für die Straßenbahn neu gestellt. Nach langem Kampf wurde die Linie 12 über eine 740 Meter lange Neubau- strecke auf der Ostseite der „Konsti“ mit der Altstadtstrecke verbunden, die von der 11 bedient wird. Seit 2011 befährt diesen Abschnitt auch die Linie 18, die über eine der Frankfurter Neubau- strecken zum Gravensteiner Platz führt. Mit den unterirdischen Linien, zwei Tram- und mehreren Buslinien ist die Konstablerwache heute einer der wichtigsten Knotenpunkte in Frankfurt und Zentralhaltestelle im Nachtbusverkehr.

JÖRN SCHRAMM



Serie
Folge 117

**Jetzt
neu am
Kiosk!**

ZUGBETRIEB
Fern-, Nah-, Güterverkehr
in den DDR-Großstädten

FAHRZEUGE
Die Dampf-, Diesel und
Ellok-Hochburgen der DR

BAHNANLAGEN
Wie die DR Bahnhöfe und
Betriebswerke gestaltete

6.2017 NOVEMBER / DEZEMBER € 12,90

BAHNEXTRA

Special Berlin

**Bahnhöfe, Strecken, Hintergründe:
Die Reichsbahn in
der geteilten Stadt**

**Eisenbahn-
Knoten der DR**

Leipzig • Dresden • Erfurt • Halle • Karl-Marx-Stadt • Cottbus •
Magdeburg • Rostock • Stralsund • Zwickau • 15 weitere Städte

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!

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



Eisenbahnknoten in der DDR

Der Eisenbahnknoten Stralsund hat sich in seiner geschichtlichen Entwicklung zum Drehkreuz für den Skandinavien-Verkehr (Güterverkehr) und den Urlauberverkehr der DDR im Nordosten herausgebildet. Dieser Personenverkehr stellte hohe Anforderungen an Infrastruktur,

Technik und Mensch, denn dafür war er zu Beginn der 20. Jahrhunderts und seiner Erweiterungen in den 1930er-Jahren nicht ausgelegt worden.

Schauen wir genauer hin: Mit dem Bau der Angermünde- Stralsunder Eisenbahn als Zweigbahn der Berlin-

Stettiner Eisenbahn entstand vor den Toren Stralsunds der neu angelegte Bahnhof am Rande des Frankenteiches.

Weiter in der neuen *Bahn Extra*!



Unsterblich

Münchens P-Wagen noch immer im Einsatz ■ Im letzten Heft hatten wir die Technik und den Einsatz in den ersten 30 Jahren dokumentiert, hier widmen wir uns dem schwindenden Bestand und den Einsätzen bis heute. Verstärktes Verkehrsaufkommen sorgt dafür, dass die „letzten Mohikaner“ auch heute noch im Plandienst zu sehen sind

Lange Jahre prägten die P-Wagen die traditionsreiche Linie 19 zwischen Pasing und Berg am Laim: Am 26. Juli 1998 fährt der Zug 2034/3034 durch die alte Schleife am Pasinger Marienplatz ARCHIV: FMTM E.V.





Nicht nur mit einem Jubiläumsfest, sondern auch im Liniendienst wurde das 50. Einsatzjahr der P-Wagen gefeiert. Am 13. Oktober fuhr P-Zug 2006/3005 geschmückt und beschildert auf der Linie 15, hier am Klinikum Harlaching

ALLE FOTOS, WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT: FREDERIK BUCHLEITNER

Ihre ersten 30 Dienstjahre hatte die P-Wagen-Flotte unbeschadet überstanden, der Bestand hielt sich konstant. Aber schon 1996 drohte Ungemach, denn die MVG wollten sich so langsam von den Wagen, die ihre normale wirtschaftliche Nutzungsgrenze erreicht hatten, trennen.

Ablösung durch Niederflur-Vierteiler?

Im Februar 1996 bestellen die Verkehrsbetriebe bei ADtranz eine Serie von anfangs 17, später 20 vierteiligen Niederflurwagen vom Typ R 3.3. Durch weitere Einsparungen ging man davon aus, mit dieser Serie alle P-Wagen ausmisten zu können. Die am 8. November 1997 eröffnete „Osttangente“ vom Max-Weber-Platz zum Ostfriedhof wird von den Linien 15 und 25 bedient, letztere wird weiter am Wochenende und in den Schulferien mit P-Wagen besetzt. Wenige Tage später endet der planmäßige Einsatz der dreiachsigen M-Wagen im Fahrgastbetrieb. Im Jahr 1997 werden allerdings auch die ersten sechs Triebwagen und drei Beiwagen der P-Reihe ausge-



Nach der serienmäßigen Ausmusterung wurden zahlreiche P-Wagen nach Timisoara verkauft. Am 20. Oktober 2000 stehen sie auf einem Güterzug gen Osten

ALFONS SIEBENWEIBER



Bunte Farben brachte die BUGA 05 auf den P-Wagen: Das P-Gespann 2021/3004 fuhr im Sommer 2005 als Blumentram wöchentlich auf allen Linien des damaligen Netzes

ANDREAS PAULA

mustert. Die Fahrplan-Optimierung durch Bevorzugung an Ampeln sorgt für schnellere Fahrzeiten und reduzierten Wagenbedarf. Im Dezember 1998 werden zwei ausgemusterte P-Züge in die rumänische Hauptstadt Bukarest gebracht, wo sie neben vielen Münchner M-Wagen und einigen Frankfurter Düwg-Großraumwagen eingesetzt werden.

Am 12. September 1999 wird am Karlsplatz/Stachus ein neues Wendegleis für die Tramlinien 20 und 21 in Betrieb genommen. Dadurch gibt es in der Schleife am Sendlinger Tor genügend Kapazität, um zwischen Romanplatz und Sendlinger Tor eine neue Linie 16 einzuführen. Die P-Wagen können daher zumindest planmäßig von der Linie 17 wieder abgezogen werden, bei Mangel an Niederflurwagen verirren sich in dieser Zeit regelmäßig einzelne P-Wagen auf sonst unübliche Linien. Bereits seit Mai wechseln die P-Wagen der Linien 20 und 21 an der stadtseitigen Endstation auf die jeweils andere Linie. Die Steck-schilder zeigen nun nicht mehr die aktuelle Linie, sondern beide Linien mit einem Strich

getrennt. Unter dem Trampersonal und den Fans bürgert sich schnell der Begriff der „Bruchstrichlinie“ ein. Am 13. Dezember 1999 wird der erste R3-Vierteiler 2201 öffentlich präsentiert, am 14. Februar 2000 ersetzt er symbolisch einen P-Kurs der Linie 20. Das Ziel, mit den 20 Garnituren die hochflurigen P-Wagen zu ersetzen, bleibt dennoch unerreicht. Zwischen Mai und September 2000 finden umfangreiche Gleisbauarbeiten in der Bayerstraße statt. Für einen Inselbetrieb werden 14 Trieb- und 11 Beiwagen im ehemaligen Betriebshof 3 an der Westendstraße stationiert. Auf den Insellinien 18 und 19 im Münchner Westen kommen in dieser Zeit ausschließlich P-Wagen zum Einsatz. Auf das niedrigere Fahrgastaufkommen reagiert man mit dem erstmaligen Einsatz von P-Triebwagen ganz ohne Beiwagen.

Ausgedünnter Bestand nach Spannungsumstellung

Bei der Spannungsumstellung von 600 auf 750 Volt im Oktober 2001 werden zehn P-



Nach dem Ende des planmäßigen Einsatzes der P-Wagen auf der Linie 19 wurden sie dort noch manchmal während Oktoberfest und Adventszeit am Wochenende eingesetzt

Triebwagen und neun p-Beiwagen umgerüstet, der Rest ausgemustert. Zwei Trieb- und zwei Beiwagen bekommen für Sonderfahrten feste Tische eingebaut und ihre Automaten und Entwerter ausgebaut. Zeitgleich firmieren die Verkehrsbetriebe nun als Tochtergesellschaft der Stadtwerke München unter der Bezeichnung Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Durch fortschreitende Modernisierung der Strecken können in dieser Zeit weitere Kurse eingespart werden, sodass zwischen 2004 und 2005 nochmal vier Triebwagen und vier Beiwagen ausgemustert werden können. Der Bestand von vier Triebwagen (2005, 2010, 2021 und 2028) sowie drei Beiwagen (3004, 2005, 3037) bleibt nun über einige Jahre konstant. Bei Stadler Pankow werden für die neue Linie 23 anfangs drei, später vier Variobahnen bestellt, die nun als

Bestand P-Wagen*

Triebwagen:	2005, 2006, 2010, 2031
Beiwagen:	3004, 3005, 3037, 3039

*Stand: 30.9.2017

Typ S 1.4 endgültig das Ende der P-Wagen besiegeln sollen. Das Gespann 2021/3004 wird im Mai 2005 anlässlich der Bundesgartenschau (BUGA) außen und innen bunt beklebt und verkleidet und den ganzen Sommer auf jeweils für einige Tage oder Wochen auf fast allen Linien eingesetzt. Schon in diesem Jahr und auch in den folgenden Jahren gelangen die P-Wagen während umfangreicher Bauarbeiten in der Innenstadt auf die neueingeführten Baustellenlinien (30–39). Dabei handelt es sich um Verknüpfungen unter-

schiedlicher Streckenabschnitte zu einer eigenen Linie. In den Sommerferien 2006 wird der planmäßige Einsatz der P-Wagen auf der Linie 25 beendet. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 endet auch der Einsatz auf der Linie 19, stattdessen gibt es nun einen planmäßigen Kurs auf der Linie 27.

Kein Ersatz durch Variobahnen

Im Dezember 2009 werden die neuen S-Wagen erstmals eingesetzt, dank zahlreicher Kinderkrankheiten der Neuwagen und durch den zahlenmäßig angespannten Wagenpark wird ein Einsatzende für unsere P-Wagen erst einmal wieder vertagt. Dennoch werden zehn weitere Variobahnen als S 1.5 bestellt, die im Dezember 2011 pünktlich zur Eröffnung der Neubaustrecke nach St. Emmeram geliefert werden. Im Juli 2010 untersagt die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) allerdings den Einsatz der Neulinge, ein Zustand, der bis Dezember 2011 andauert. Im Dezember 2010 fahren für einige Wochen auf der Linie 25 wieder zwei P-Kurse. Der äußerst angespannte Wagenbestand zwingt die MVG dazu, auf der Linie 21 neben den P/p-Gespannen auch P-Triebwagen allein einzusetzen. Zuvor ein Tabu, kommen in den Folgejahren bis heute die Solo-Triebwagen bei Engpässen ohne ihren Beiwagen zum Einsatz. Ab 13. Februar 2012 wird nach vielen Jahren wieder auf der Linie 17 (Amalienburgstraße – Schwanseestraße) ein P-Zug eingesetzt. Die zu diesem Zeitpunkt einzig andere betriebsfähige Garnitur fährt auf der Linie 27.

Nochmalige Gnadenfrist

Die zahllosen Zulassungsprobleme und mehrere Serienschäden bei den Neufahrzeugen sorgen dafür, dass die P-Wagen 2012



Der vereiste Nymphenburger Schlosskanal bot sich im Frühjahr 2012 zur Dokumentation der nun auf Linie 17 eingesetzten P-Wagen an



Umleitungsfahrt während einer Betriebsstörung: Am 22. Oktober 2013 fährt P-Zug 2010/3037 durch die herbstliche Renatastraße

eine erneute Gnadenfrist bekommen. Zuvor endeten bei einigen Triebwagen die Fristen, bis im Sommer 2013 sogar nur noch ein einziger Zug übrig blieb. Nun müssen auch wieder die bereits umgebauten Partywagen (2006, 2031, 3014 und 3039) wieder in den Fahrgastdienst. Einige Wagen bekommen eine Fristverlängerung, andere gleich eine ganze Hauptuntersuchung. Zeitgleich bestellt man nun wieder einen neuen Fahrzeugtyp, acht Avenios von Siemens. Die anfängliche Idee, die letzten Münchner Hochflurstraßenbahnen nun endlich mit diesen neuen Wagen, als T 1 bezeichnet, zu ersetzen, zerschlägt sich durch die Fahrgaststeigerungen erneut. Der Erfolg der modernen Münchner Trambahn überholt die zögerlichen Wagenbestellungen jedes Mal um Längen. Die renovierten P-Züge werden auf die Linie 17 geschickt, zwischenzeitlich sammeln sich hier bis zu drei Kurse. Auf der Linie 27 wird in dieser Zeit regelmäßig ein einzelner Triebwagen eingesetzt. Wegen Bauarbeiten gibt es in den Osterferien 2013

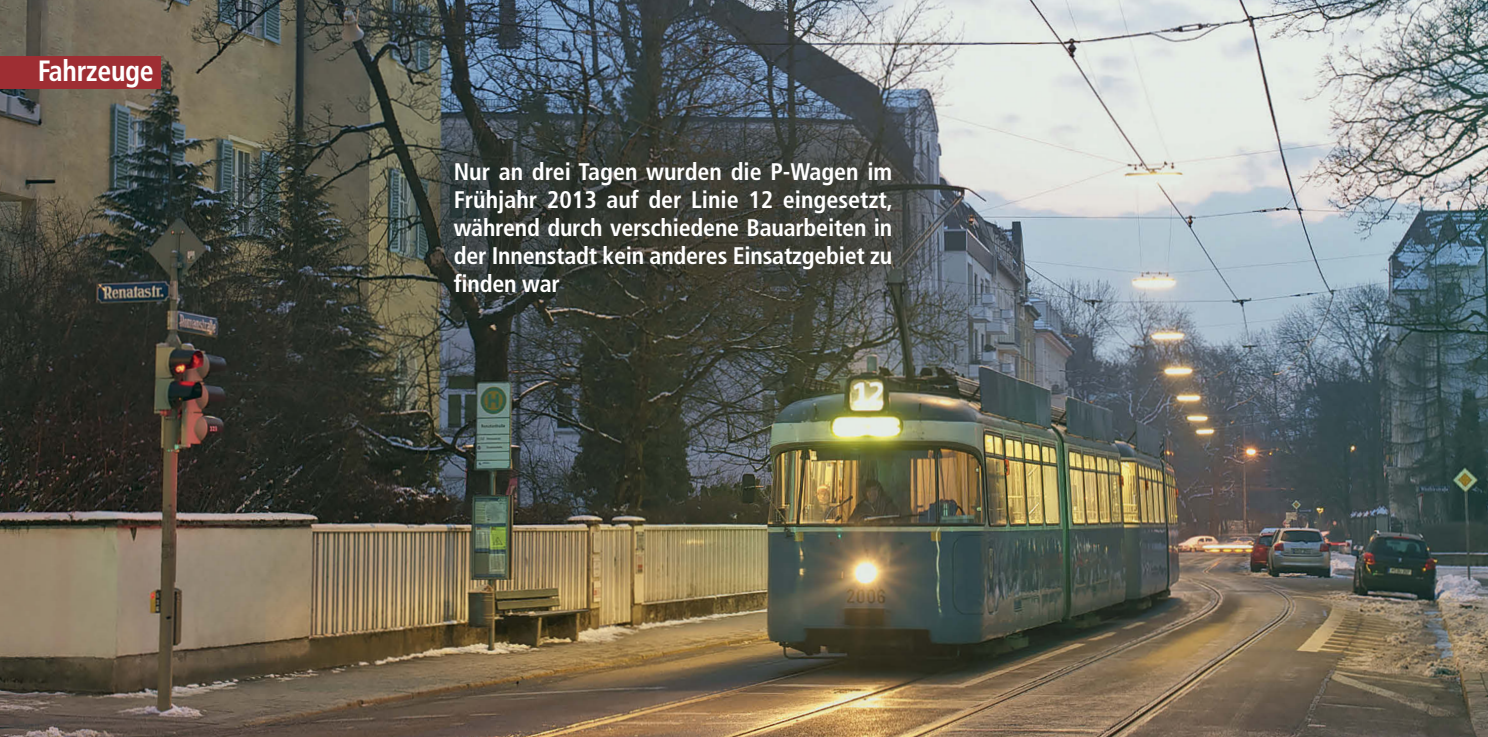
ein eingeschränktes Netz, an drei Tagen werden zur Freude der Fans zwei Kurse der Linie 12 mit P-Wagen besetzt. Für die zusätzlichen Fahrzeuge werden im Sommer

2013 nach langer Zeit auch wieder Fahrer neu auf den P-Wagen geschult. Im Berufsverkehr muss der dafür verwendete Solo-Triebwagen auf der Linie 15 (Max-Weber-

Die Dachauer Straße war in den letzten Jahrzehnten stets eine Domäne für die P-Wagen. Am Stiglmaierplatz treffen sich zwei Garnituren der Linien 21 und 22 K. HÜTTE



Nur an drei Tagen wurden die P-Wagen im Frühjahr 2013 auf der Linie 12 eingesetzt, während durch verschiedene Bauarbeiten in der Innenstadt kein anderes Einsatzgebiet zu finden war



Ins Ausland verkaufte P-Wagen

Triebwagen

Bukarest:	2008, 2033
Timisoara:	2003, 2004, 2013, 2017, 2020, 2023, 2024, 2026, 2030, 2032, 2034–2044

Beiwagen

Bukarest:	3006, 3018
Timisoara:	3008, 3009, 3015, 3016, 3019–3024, 3026–3029, 3031–3036, 3038, 3040

Die stark frequentierten Linien 20–22 sind immer wieder von Betriebsstörungen geplagt. So kam es auch am 2. Juni 2014 zu einer Überholung am Westfriedhof

Platz – Großhesseloher Brücke) einspringen, im ruhigeren Tagesverkehr kann er dann als Fahrschule genutzt werden. Auch in den Folgemonaten bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 fährt auf der Linie 15 regelmäßig ein P-Wagen zur Hauptverkehrs-

zeit. So kommt es zwischenzeitlich zu einem Höchststand von fünf P-Kursen zeitgleich im Fahrgastbetrieb. Erst durch Ablauf zweier verlängerter Fristen bei den Triebwagen 2021 und 2028 im Herbst 2014 sinkt die Zahl betriebsfähiger P-Wagen. Die

neuen Avenios entspannen die Wagenpark-Situation jedoch vorerst wieder.

Abwechslungsreicher Einsatz

Die Dienstplaner der MVG setzen die P-Wagen seit dieser Zeit bevorzugt auf Stre-



Im Herbst 2015 wurden die Verstärkerlinien 28 und 15 zu einer Baulinie 38 verbunden. Auf dieser von Fahrgästen besonders geliebten Verknüpfung wurden auch zwei Kurse mit P-Wagen besetzt



Bei Verfügbarkeit eines dritten P-Wagens kommt dieser im Frühverkehr auf einem Schülerkurs der Linie 18 vom Isartor zum Effnerplatz zum Einsatz, bevor er wieder in den Betriebshof einrückt

cken ein, die durch Verstärkerlinien mindestens einen Fünf-Minuten-Takt anbieten. Das schränkt die Einsatzmöglichkeiten oft ein, ist aber im Sinne des behindertengerechten Angebots eine nachvollziehbare Maßnahme. Am 17. März 2014 fahren auf der im Dezember 2012 neu eingerichteten Linie 22 (Karlsplatz/Stachus – Hochschule München) erstmals zwei P-Kurse. Bereits seit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 sind die anderen P-Wagen wieder auf die Linie 21 umgezogen. Durch den verstärkten Einsatz der neuen T-Wagen auf der Linie 19 müssen die überzähligen Variobahnen auf die Linien 20 und 21 umziehen. Die Begegnung von Neufahrzeugen der Typen S und T unterliegt verschiedenen Einschränkungen, die von der TAB vorgeschrieben sind. Ein gemeinsamer Einsatz auf einer Linie ist daher bis heute nur außerplanmäßig vorgesehen. Stattdessen verlegen die Einsatzplaner die P-Wagen im November 2014 auf die ebenfalls 2012 neu eingeführte Verstärkerlinie 28 (Scheidplatz – Sendlinger Tor). Immer wieder springen die beiden Kurse daher bei veränderten Einsatzbedingungen zwischen den zwei Linien 21 und 28.

Im Jahr 2015 und 2016 wird versucht, eine Zubringerlinie vom Max-Weber-Platz



Genehmigungsprobleme sorgen dafür, dass es immer noch keine regelmäßige Tram-Zubringerlinie zum MVG-Museum gibt. Zumindest am 5. Juli 2015 war P-Zug 2005/3004 so im Einsatz

in das 2007 eröffnete MVG-Museum zu etablieren. Hier soll neben einem Niederflurwagen auch ein P-Zug eingesetzt werden. Probleme mit der Linienkonzession haben das Projekt vorerst wieder einschlagen lassen, auch wenn künftig weiter vorgesehen ist, diese Linie 7 planmäßig einzusetzen.

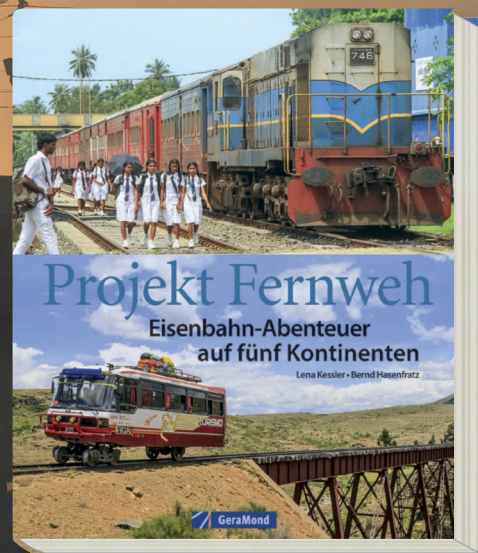
Zwischen dem 15. September und dem 27. November 2015 gab es einen Einsatz zweier P-Kurse auf der Baustellenlinie 38 (Scheidplatz – Großhesseloher Brücke). Obwohl dieses Linienskonzept bei den Fahrgästen gut ankommt, wurde es in den letzten Jahren nur zögerlich verwendet. Für über

Auf Schienen um den Globus

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München © Bernd Hasenfratz

NEU

192 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-95613-036-6
€ [D] 30,-



Faszination Technik



Diesen und viele weitere Titel unter
www.geramond.de oder im Buchhandel



Die baubedingte Verknüpfung der Linien 21 und 28 führte 2016 und 2017 zur etwas unkonventionellen Anzeige beider Linien in der Stecktafel



Auch im rumänischen Timisoara sind die wenigen verbliebenen P-Wagen noch immer unterwegs. Der Einsatz einzelner Triebwagen, ohne Beiwagen, ist hier sogar planmäßig. Am 8. Juni 2013 begegneten sich die Wagen 2003 und 2030 an der Haltestelle Balta Verde der Linie 5

ein Jahr diente zwischen 2016 und 2017 ein P-Kurs unregelmäßig am frühen Morgen als zusätzlicher Verstärkerwagen der Linie 18 kurz vor Schulbeginn zwischen Isartor und Effnerplatz. Ab 18. Mai 2016 fahren die P-Wagen dagegen nach längerer Unterbrechung bis August wieder auf einer „Bruchstrichlinie“, der Verbindung aus 21 und 28 (Westfriedhof – Karlsplatz/Stachus – Scheidplatz). Zwischen April und Juni 2017 gibt es die Linie 21/28 erneut, diesmal aufgrund Beiwagenmangels sogar mit einem P-Solo. Zuvor wechselten die P-Wagen nach Jahreswechsel 2016/17 auf die Linie 15, um dem Fahrpersonal in den Wintermonaten den möglicherweise vereisten Weg zum Heckfahrtschalter an einem provisorisch als Wendestelle genutzten Gleisdreieck an der Haltestelle Borstei zu ersparen. Diese Linie bewährte sich beim Personal und den Fahrgästen so gut, dass die beiden verbliebenen Kurse nach dem kurzen Intermezzo auf dem Linienverbund 21/28 auch im Sommer auf dem „15er“ blieben.

Weitere vier Jahre?

Erst im kommenden ersten Halbjahr 2018 dürfte sich der Einsatz wieder zwingend ändern, wenn zwischen den Linien 15 und 25



Nach der Erweiterung des Netzes im Dezember 2016 wurde der Wagenbestand knapp, sodass im Frühjahr 2017 auch wieder Solowagen fahren

wieder ein Linienverbund eingeführt wird. Den 50. Geburtstag feiern die vier letzten Triebwagen (2005, 2006, 2010, 2031) und vier Beiwagen (3004, 3005, 3037, 3039) nun also auf der Linie 15, auch wenn der erst 1968 gebaute Triebwagen 2031 schon seit einiger Zeit in der Werkstatt auf eine Fertigstellung einer Reparatur wartet. Auch bei Triebwagen 2010 ist einiger Aufwand nötig, ihn nach einem Schaden im Frühjahr 2017 wieder betriebsbereit zu bekommen.

Die große Typenvielfalt, die eingeschränkte Kapazität der Werkstatt des derzeit einzigen Betriebshofs und auch Personalengpässe verlegen die Reparatur dieses Triebwagens auf der Prioritätenliste immer wieder nach unten. Mindestens bis 2021 möchte die MVG trotzdem die letzten Mohikaner noch einsetzen. Durch ihre hohe Kapazität und die solide Technik sind die Wagen bis dahin dringend benötigt, sofern die Fahrzeuge nicht unfallbedingt vorher ausscheiden.

Wie bereits erwähnt kommen Neufahrzeuge in München immer viel zu spät an; das ist auch bei den derzeit in Fertigung befindlichen 22 TZ-Wagen von Siemens in zwei- bis vierteiliger Variante nicht anders.

FREDERIK BUCHLEITNER



Bei Fans, dem Fahrpersonal und sogar den meisten Fahrgästen kommt der Einsatz auf der Verstärkerlinie 15 zwischen Max-Weber-Platz und Großhesseloher Brücke gut an. Deshalb soll am Einsatz der beiden P-Kurse, zumindest vorerst, nichts geändert werden



Vom Lehr- zum Museumswagen

Bremen: Ein Museumswagen hat Geburtstag ■ Rückkehr zum altem Glanz – der Lehrwagen 1 der Bremer Straßenbahn wurde vor 25 Jahren in Rostock zum Museumswagen aufgearbeitet und in den Zustand des Jahres 1939 zurückversetzt

Das Kürzel LW1 sagte nur Eingeweihten etwas: Es verbarg sich der alte Fahrschulwagen „Lehrwagen 1“ dahinter. Nach Beendigung seines Einsatzes im Personenverkehr zur Jahreswende 1954/55 – nach 50 Jahren regulärem Dienst – erhielt der Zweiachser mit der Nummer 192 in Zweitbesetzung, der 1904 als Eigenbau-Triebwagen 134 an den Start gegangen war, ein neues Aufgabenfeld: Ein entsprechender Umbau machte ihn fit zum – nach damaligen Maßstäben – modernen Fahrschulwagen.

Doch da sich die Fahrausbildung zunehmend komplexer gestaltete und didaktisch an neuen Kriterien ausgerichtet erfolgte, ge-

Daten und Fakten: Tw 134

Hersteller:	Bremer Straßenbahn AG; Werkstatt Walle
Baujahr:	1904
Ende des Linieneinsatzes:	1954
Länge über Rammbügel:	9.580 mm
Breite:	2.020 mm
Höhe:	3.250 mm
Gewicht:	14 t
Sitzplätze:	18
Stehplätze:	7
Leistung:	2 x 37,5 kW
Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h

langte LW 1 in den 70er-Jahren immer seltener zum Einsatz. Nach 20 Jahren war seine Aufgabe beendet. Zwar erfolgte kurzfristig ein Einsatz als Rangierwagen, doch war die Abstellung des betagten Oldtimers 1979 schließlich nicht mehr zu verhindern. Anschließend führte er ein tristes Dasein auf einem Ausziehgleis des Depots Sebaldsbrück.

Zukunft als Museumswagen

Das Schattendasein des Wagens änderte sich 1991: Es war deutlich geworden, dass der Wagen im Grunde ein kleines Juwel darstellt. Doch Wissen und Können, die alte Pracht wieder zum Vorschein zu bringen, waren längst nicht mehr überall vorhanden.

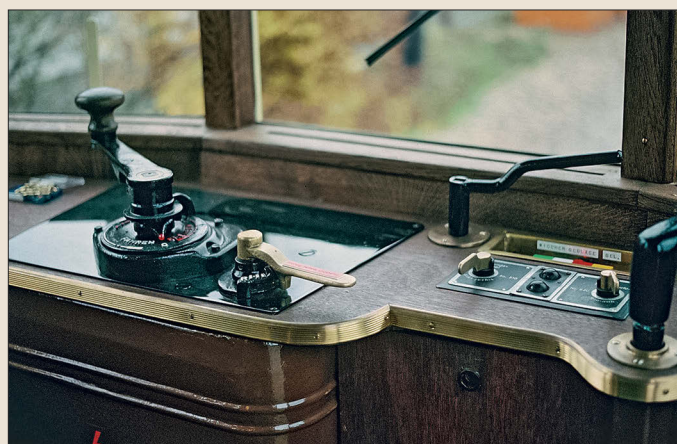
LINKS Bürgerpark-
schleife: Vor dem
Parkhotel ist der
Museumswagen
134 in ganzer Länge
zu bewundern

ANDREAS MAUSOLF (5)

RECHTS OBEN Mit
Augenmaß und
Sachverstand:
Einschweben auf
den Spezialtrans-
porter für die Fahrt
nach Rostock

RECHTS MITTE Besuch
in Rostock während
der Arbeiten, die
am 27. Oktober
1991 in den Werk-
stätten Fahren-
straße schon weit
gediehen sind

UNTEN Interessante
Detailansichten:
Fahrpult vor und
nach der Restau-
rierung



In Bremens Partnerstadt Rostock bot aber sich die Gelegenheit, aus dem inzwischen fast abgestempelten Fahrzeug ein muster-gültiges Museumsfahrzeug entstehen zu las-sen. Mit großem Engagement gingen Ver-antwortliche von „ziemlich bis ganz oben“ daran, zum Wiedererstehen des Originalwa-gens beizutragen.

Am 29. April 1991 rückte eine Bremer Firma für Schwertransporte auf dem Depot-

gelände in Sebaldsbrück an und nahm den betagten und mit Signalfarbe verunstalteten Triebwagen an die Traverse. Noch am sel-ben Tag ging es auf den Weg an die War-now. In den Rostocker Werkstätten an der Fahrenstraße leistete das Personal Überwältigendes: Aus „LW1“ schufen sie einen Stra-ßenbahnwagen, der mustergültig in den Zu-stand versetzt wurde, der nach Umbauten 1924 – u.a. Verschließen der Plattformen –

und 1939 – neue Außenwände, neues Dach und neue Technik – herbeigeführt wurde. Seit Herbst 1992 steht das Schmuckstück als Museumswagen in Bremen zur Verfü-gung, wo in diesen Jahren ein ganz neues Bewusstsein um die Bedeutung historischer Trambahnen entstanden war. Hoffen wir, dass die nächsten 25 Jahre als Museumswa-gen ähnlich erfolgreich verlaufen wie die vergangenen.

ANDREAS MAUSOLF

Fast wie das Original aus Amerika

Tatra T2 ■ Von allen PCC-Lizenzbauten ist der Tatra T2 dem amerikanischen Vorbild am ähnlichsten. Fast 800 Fahrzeugen wurden zwischen 1955 und 1962 in immerhin 16 Städte in der Tschechoslowakei und Sowjetunion geliefert – die DDR hingegen zeigte kein Interesse am Vierachser

Im August 2015 stehen an der Endhaltestelle Socha Jána Pavla II in Kosice der T2 Nr. 212 und der modernere KT8D5 Nr. 529 Seite an Seite

ALLE AUFNAHMEN ANDREW THOMPSON



Seit 1952 befand sich der T1 von Tatra in der Serienfertigung, aber schon wenig später machte man sich Gedanken über eine Nachfolge-Bauart, die schließlich als T2 auf den Markt gebracht wurde. Der T2-Prototyp 6001 befand sich schon Ende 1954 in der Fertigstellung und konnte zusammen mit dem Schwesterfahrzeug 6002 ab 1955 Testfahrten auf dem Prager Netz unternehmen. Die Serienfertigung der 14 Meter langen Trams erfolgte dann ab 1957, wobei im Vergleich zu den beiden Prototypen das Gewicht der Serienwagen von 18,1 noch auf 17,5 Tonnen reduziert werden konnte. Trotzdem blieb der Faktor Gewicht zeitlebens der größte Nachteil der T2, und es war dann dementsprechend auch das wich-

tigste Ziel bei der Konzeption und Produktion der T3, diese Baureihe wesentlich leichter zu gestalten. Mit einer Motorisierung von 4 x 40 kW und einem Bo'Bo'-Fahrwerk verfügten die T2 aber stets über eine hervorragende Beschleunigung und eine ruhige, gut gefederte Laufeigenschaft, selbst bei der Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h.

Geschaffen wurde die Karosserie der halbstromlinienförmigen PCC-Nachbauten vom renommierten Industriedesigner Frantisek Kardaš. Zu dessen Ehren wurde übrigens im März 2017 ein Prager 15T4-Gelenkwagen benannt. Obwohl der Bestseller T3 als Kardaš Meisterwerk gilt, ist ihm auch mit dem T2 ein ästhetisch guter Wurf gelungen. Prägnant ist dabei nicht nur die

Daten und Fakten: T2/T2SU

Anzahl:	771 Triebwagen
Hersteller:	Vagonka Tatra Smíchov
Baujahr(e):	1957–1962
Achsformel:	Bo'Bo'
Spurweite:	1.000/1.435/1.524 mm
Länge:	14.000 mm
Höhe:	3.050 mm
Breite:	2.500 mm
Drehzapfenabstand:	6.400 mm
Drehgestellachsstand:	1.900 mm
Stundenleistung:	4x40 kW
Betriebsart:	Einrichtung-Triebwagen
Sitzplätze:	25 (T2), 38 (T2SU)
Stehplätze:	75 (T2), 56 (T2SU)



Der Führerstand des Tw 212 in Kosice. Man erkennt gut, hier wird noch mit Fußpedal gefahren



OBEN Das markante Heck der T2, wie hier gesehen am Pressburger-Tw 215, aufgenommen vor der Kulisse des Slowakischen Nationaltheaters in der Altstadt von Bratislava im April 2017

LINKS T2 und T3 in Pilsen. Im Vordergrund der T2-Triebwagen 133, der vormals in Ostrava und Liberec eingesetzt wurde. Seit Herbst 2009 ist der Tw in Pilsen als Nostalgiefahrzeug unterwegs. Im Hintergrund der restaurierte T3 Nr. 192 aus dem Jahre 1975

T2/T2SU-Lieferungen

Verteilung T2

Stadt	Baujahre	Anzahl	Nummern
Bratislava	1959–1962	66	201–266
Brno	1958–1962	94	401–494
Kosice	1958–1962	31	212–242
Liberec	1960–1961	14	10–23
Most	1961–1962	36	235–270
Olomouc	1960–1961	4	111–114
Ostrava	1958–1962	100	600–699
Plzen	1960–1962	26	134–159
Prag	1955	2	6001–6002
Usti nad Labem	1960–1962	18	151–168
Summe	1955–1962	391	

Verteilung T2SU

Stadt	Baujahre	Anzahl	Nummern
Kuibyschew	1958–1962	43	
Kiew	1960–1962	50	5001–5050
Leningrad	1959	2	
Moskau	1959–1962	180	301–480
Rostow na Donu	1958–1959	40	321–360
Swerdlowsk	1958–1962	65	301–365
Summe	1958–1962	380	

Stirnfront, sondern auch das Heck, das sich doch wesentlich vom T3 unterscheidet.

Keine Lieferung in die DDR

Im heimischen Markt wurden neben der Hauptstadt auch noch Brno, Ostrava, Olomouc, Liberec, Plzen, Most/Litvinov, Usti nad Labem, Bratislava und Kosice beliefert. Die größte Stückzahl gelangte dabei nach Ostrava, wo insgesamt 100 T2 in Betrieb genommen wurden. Als einziger Exportmarkt für insgesamt 380 Wagen diente die Sowjetunion, denn zu dem Zeitpunkt gab es gemäß RGW-Verträgen noch keine Übernahme-pflicht für die anderen Länder des Ostblocks. So kam der T2 nie in die DDR, dies blieb dem T3 vorbehalten, der – ab 1960 gefertigt – zum Standard-Großraumwagen der RGW-Staaten wurde. In die UdSSR wurden die auf Breitspur angepaßten und als T2SU bezeichneten Wagen nach Moskau, St. Petersburg, Rostov, Jekaterinburg und Samara geliefert. In der Ukraine erhielt Kiew 50 Wagen. Im Unterschied zu den normal- oder meterspurigen T2, hatten die Breitspur-T2SU 38 statt 25 Sitzplätze, da auf die mittlere Doppeltüre verzichtet wurde. In der

Als Museumsfahrzeug klassifiziert ist der normalspurige, rot-creme lackierte Tw 17 Baujahr 1961. Am 11. März 2016 steht das Fahrzeug an der Haltestelle Spaleniste



UdSSR sowie deren Nachfolgestaaten hielten sich diese Tatra bis in die 80er- und 90er-Jahre.

In Liberec fährt er noch

Dank der robusten und langlebigen Bauweise konnten sich die formschönen Wagen über viele Jahrzehnte erfolgreich im Regeldienst behaupten und zeigten sich dabei zuverlässiger und zäher als die doch recht filigranen Vorgänger T1. Das Kapitel Linienverkehr ist auch heute noch nicht abgeschlossen, denn im nordböhmischen Liberec verkehren die beiden Tw 18 und 19 weiterhin im täglichen Betrieb auf der meterspurigen Überlandstrecke nach Jablonec. In diversen andern tschechischen und slowakischen Städten genießen die T2 zwar schon ihre wohlverdiente Alters-

rente, sind aber weiterhin betriebsfähig und prägen entsprechend prominent den Nostalgieverkehr bei Sonderfahrten.

Einige Museumswagen

Unter den erhaltenen T2-Museumsfahrzeugen sind insbesondere die Tw 133 in Plzen, 1435 in Brno und 215 in Bratislava mustergültig aufgearbeitet worden. Diese betriebsfähigen Flaggschiffe ihrer jeweiligen Gesellschaften versprühen förmlich das Flair der 50er-Jahre, haben sie doch nach stilvollen Aufarbeitungen wieder die originalen braunen Ledersitze erhalten. In Plzen ist der ursprüngliche Schaffnerstand ebenfalls installiert worden, in Bratislava steht er zum Einbau bereit. Bei der Inbetriebnahme waren die T2 noch für Zweimannbetrieb ausgelegt, doch dies wurde später wegrationalisiert, analog zur Einführung der T3. Auch die braunen Ledersitze mußten im Verlauf der Zeit den billigeren Kunststoffschalensitzen weichen, wie man sie ebenfalls bestens von den späteren Tatra-Modellen kennt. In Kosice und Liberec verkehren die museal erhaltenen Tw 212 und 17 weiterhin mit dieser roten Plastikbestuhlung. Während in Ostrava der Tw 681 gelegentlich für Sonderfahrten eingesetzt wird, ist in Prag im Museumsdepot Stresovice der Prototyp 6002 ausgestellt. Als Besonderheit verfügt dieser noch über den alten Trolley-Stromabnehmer mit Kontaktrolle. Obwohl betriebsfähig, sind Ausfahrten äußerst selten und meistens nur in Zusammenhang mit Flottenparaden anlässlich größerer Jubiläen. Von den T2SU sind einzig Tw 378 in Moskau und Tw 359 in Jekaterinburg als Museumsfahrzeuge erhalten geblieben.

ANDREW THOMPSON

Die „letzten Mohikaner“: Auf dem Depotgelände in Liberec stehen die beiden Schmalspur-T2 18 (vorne) und 19 (hinten). Links im Hintergrund der normalspurige Museumswagen 17



Das kleine Magazin über die große Bahn





Ein beeindruckendes und zugleich kurioses Bild bot der Zug aus Trieb- und Beiwagen in seiner gesamten Länge schon wegen der unterschiedlichen Fahrzeughöhen. Hier kurz nach der Inbetriebnahme im Betriebshof Degerloch 1958

SLG. P.H. PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER

SM-Serie



Rollendes Studienobjekt

Der Stuttgarter Tazzelwurm ■ Aus alten Zweiachsern baute die SBB einen bemerkenswerten Versuchszug. Er bestand aus je einem Gelenk-, Trieb-, und Beiwagen, beide mit einem schwebenden Mittelteil versehen. Deutschlands Betriebe waren in den 50er-Jahren sehr experimentierfreudig...

Anfang der 50er-Jahre hatte die Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB) mit der Modernisierung ihres Wagenparks begonnen, war dabei aber zunächst recht glücklos. Die fünf Prototyp-Sechssachser GT6 erwiesen sich als in weiten Teilen des Netzes nicht einsetzbar, die dann in großen Stückzahlen beschafften modernen Zweiachser konnten schon des nach wie vor großen Personalbedarfs wegen nur eine Übergangslösung darstellen und die Entwicklung des vierachsigen Gelenkwagens GT4 kam nur langsam voran. So widmete sich die Direktion auch der Frage, ob und wie aus den vorhandenen mit Holzaufbau versehenen Trieb- und Beiwagen von Ende der 20er-Jahre und deren Nachbauten zu Beginn der 50er-Jahre durch Umbau zu Gelenkwagen-Züge mit höherem Fassungsvermögen bei weniger Personalaufwand entstehen konnten.

Schwebende Mittelteile

Um hier die notwendigen Erkenntnisse zu gewinnen, erhielt die Waggonfabrik Rastatt

1957 den Auftrag, aus je zwei zweiachsigen Trieb- und Beiwagen der Baujahre 1926/27 einen Zug in Einrichtungsbauphase aus Gelenktrieb- und Beiwagen mit schwebenden Mittelteilen zu bauen. Die SSB lieferte dazu die Tw 201 und 202 der Type 20.1 und die Bw 1201 und 1202 der Type 70.1 nach Rastatt. Bei Bw 1202 handelte es sich um einen nach starken Kriegsschäden 1950 nach alten Plänen neu aufgebautes Fahrzeug. Von den Fahrzeugen blieben lediglich die Fahrgasträume als Holzaufbau erhalten. Die verbleibenden Plattformen und die Mittelteile entstanden in Stahlbauweise neu. Die Plattformen erhielten nur auf der rechten Seite mit Druckluft öffnende und schließende Teleskopschiebetüren, im Mittelteil in gleicher Weise bediente zweiteilige Außenschiebetüren. Diese reichten im Gegensatz zu den Türen an der Außenseite bis zur Fahrzeugunterkante. Die Tonnendächer des Fahrgastraumes wurden über die Plattformen verlängert, die große Frontscheiben mit Lüftungsfenster erhielten. Der Triebwagen war auf der Führerstandsseite mit Ziel-

schildkasten und Dachaufsatz für die Liniennummer, am Heck nur mit Linienkasten ausgestattet, der Bw besaß am Heck einen solchen. Im jeweils hinteren Fenster der Fahrgasträume befand sich an Stelle des Klappfensters ein weiterer Rollbandkasten für Linie und Ziel.

Polstersitze statt Holzbänke

In den Fahrgasträumen wurden die Holzbänke in Abteilform durch Polstersitze in Reihenanordnung ersetzt, lediglich die Sitze an den Gelenkportalen standen gegen die Fahrtrichtung. Im Vorderwagen waren sie 2:1, im Hinterwagen 1:1 aufgestellt. Neben der Hecktüre befand sich ferner der Schaffnerplatz. Es bestand somit Fahrgastfluss von hinten nach vorne, die Mitteltüre konnte zum Aussteigen durch eine Anforderungstaste vom Fahrgast geöffnet werden. Beide Zughälften des Triebwagens behielten ihre Antriebe, so dass mit 4x51 kW eine Leistung vorhanden war, die auch auf Steigungsstrecken erwarten ließen, den antriebslosen Beiwagen zu ziehen und gut zu beschleunigen.

Technische Daten: SSB-Tazzelwurm

	Tw 201	Bw 1201
Gesamtlänge über Kupplung	20,36 m	20,36 m
Länge Wagenkasten A/B-Teil:	8,83 m	8,80 m
Länge Wagenkasten Mittelteil:	2,69 m	2,72 m
Breite:	2,07 m	2,07 m
Höhe:	3,22 m	3,06 m
Achsstand im Untergestell (2x):	2,75 m	3,00 m
Raddurchmesser:	0,85 m	0,70 m
Leergewicht:	27,4 t	14,7 t
Platzangebot (Sitz-/Stehpl.):	42/128	42/128
Motoren/Typ:	4xAEG US 533a	
Leistung:	4x51 kW	

Innenansicht des Triebwagens vom Schaffnerplatz am Heck nach vorne. Um die Fahrgäste nach vorne zu locken, gab es dort deutlich mehr Sitzplätze

SLG. P.H. PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER



Der Führerstand war an Stelle des mit Kurbel bedienten AEG-Fahrschalters mit einem hebelbetätigten Modell der Firma Kiepe ausgestattet worden. Der Verständigung zwischen Fahrer und Schaffnern über die Fahrbereitschaft erfolgte über eine optisch-akustische Signalanlage. Die Fahrwerke blieben unverändert, beim Beiwagen sind die Schürzen aber weit nach unten gezogen worden, was den ohnehin schon bestehenden Höhenunterschied der Wagenböden und Dachoberkanten optisch noch verstärkte.

Mit und ohne Beiwagen unterwegs

Im Herbst 1958 gelangte der Zug (Tw-Type 30, Bw-Type 83), für den jeweils die Nummern eines der Spenderfahrzeuge (Tw 201, Bw 1201) beibehalten wurden, nach Stuttgart und erregte wegen seiner Länge von 42 Metern beträchtliches Aufsehen. Seine Gelenkigkeit bei Kurvenfahrten trug ihm beim Personal sehr schnell den Spitznamen Tazzelwurm (lt. Duden „Tatzelwurm“, in Stuttgart war „zz“ üblich) ein, welcher für ein lang gestrecktes drachenartiges Fabeltier steht. Beeindruckend war auch die Beförderungskapazität von 340 Fahrgästen mit nur drei Mann Personal. Der Einsatz erfolgte vom Betriebshof Degerloch aus zumeist auf der langen, kurven- und steigungsreichen Linie 16 Giebel – Möhringen, die tagsüber nur zwischen Feuerbach und Degerloch verkehrte, so dass der Einsatz des Gelenkzuges meist auf die Spitzenzeiten beschränkt blieb, tagsüber aber sonst zumindest der Beiwagen abgehängt wurde.

Der ersten Freude über das „Ungetüm“, beim Personal wegen der Arbeitsbedingungen beliebt, bei den Fahrgästen wegen des Platzangebots, folgte bald die Ernüchterung: Mangelhafte Beschleunigung wegen des enormen Gewichts von 42 Tonnen be-

sonders bei schlechten Wetterverhältnissen und Neigung zum Schlingern auf abgenutzten Gleisen taten der anfänglichen Beliebtheit Abbruch. Die Gelenkverbindungen erforderten einen erhöhten Wartungsaufwand, was ihn in der Werkstatt unbeliebt machte. 1959 waren die ersten GT4-Gelenkwagen geliefert worden und zeigten sehr schnell, dass sie besonders bei Einsatz im Zugverband ein ideales Fahrzeug für die Stuttgarter Verhältnisse darstellten. Es stand daher schnell fest, dass es wirtschaftlich nicht sinnvoll war, in einen Umbau weiterer älterer Zweiachser in Gelenkwagen zu investieren. Ein Problem stellte auch die Holzbauweise des Wagenkastens dar, welche

trotz bestehender Übergangsrichtlinien Schwierigkeiten bei der Zulassung derartiger Fahrzeuge ab 1960 erwarten ließ.

Mit Auslieferung weiterer GT4 wurde der Tazzelwurm ab Beginn der 60er-Jahre nur noch sporadisch eingesetzt, dann abgestellt und schließlich im Jahre 1965 verschrottet. Das beim Tazzelwurm erprobte Umbauverfahren mit schwebendem Mittelteil kam dann in den Jahren 1964-66 beim Umbau von 70 Stahltriebswagen des zweiachsigen Neubautyps der Jahre 1954/57 noch einmal zur Anwendung. Die so entstandenen 35 Gelenkfahrzeuge des Typs DoT4 waren allerdings Zweirichtungswagen.

AXEL REUTHER



Im Juli 1961 war der Triebwagen 201 auf der Linie 16 am Hauptbahnhof einzeln unterwegs, was diese Aufnahme von der Heckpartie ermöglichte. Das Durchhängen des Mittelteils war ein weit verbreitetes Problem der Bauart

EDUARD J. BOUWMAN, SLG. REINER BIMMERMANN



Mit dem Schleifwagen 912 im Schlepp war der ATw 902 am 17. Juni 2015 in der Dortmunder Münsterstraße unterwegs

MICHAEL KOCHEMS (2)

RECHTS Am 16. März 2015 war das Gespann aus dem abgeflachten Schleifwagen 912 und ATw 902 in Dortmund-Hombruch unterwegs. Deutlich sichtbar das Gitter, hinter dem sich der Kühler des Dieselantriebs verbirgt



Arbeitswagen modern

Der ATw 902 ist der letzte N8C in Dortmund ■ Arbeitswagen – da denkt man fast zwangsläufig an alte Zweiachser oder ähnliche Vehikel. Doch die Zeiten ändern sich: In Dortmund ist mit dem ATw 902 der letzte Hochflurwagen des einst allgegenwärtigen Typs N8C im Einsatz zu beobachten

Bereits vor einigen Jahren haben die neuen Flexity-Niederflurwagen Nr. 1–47 die zuvor auf den heutigen Linien U43 und U44 eingesetzten Hochflurwagen des Typs N8C im Personenverkehr vollständig abgelöst. Nach der Abgabe der nicht mehr benötigten Fahrzeuge blieb ein einziges Exemplar dieses Typs im Dortmunder Bestand erhalten.

Die Rede ist vom Arbeitswagen Nr. 902, der sich nicht nur durch sein fehlendes Mittelteil auch äußerlich von seinen inzwischen ausgemusterten dreiteiligen Geschwistern unterscheidet. Der Triebwagen entstand 1996 aus den beiden Endmodulen des zuvor lange Zeit mit Unfallschäden abgestellten N8C Nr. 142. Mit einer Wagenkastenlänge von rund 19,7 Metern entspricht

er somit dem Wagentyp M6/N6. Das nicht mehr benötigte mittlere Wagenteil wurde verschrottet.

Wahlweise mit Diesel-Antrieb

Bei seinem Umbau erhielt der Arbeitswagen ein Diesellagerat eingebaut, so dass er nun auch auf stromlosen Abschnitten verkehren kann. An der Einbaustelle wurde auf einer Wagenseite die bisherige Scheibe entfernt und durch Lüftungsgitter ersetzt. Auch ein Stand zur Beobachtung der Fahrleitung ist vorhanden. Ansonsten behielt das gekürzte Fahrzeug äußerlich sein früheres Aussehen weitestgehend bei. Nur Druckluftschläuche an den Stirnfronten und Warnschraffierungen in den seitlichen Kopfbereichen weisen zusätzlich auf die neuen Aufgaben hin. La-

ckiert ist es in den aktuellen Farben der DSW21 in Weiß mit roten Zierstreifen. Im Innern beherbergt der Wagen eine Werkstattaufrüstung. Bei seiner Inbetriebnahme ersetzte er die früheren Arbeitswagen 904 und 906, von denen ersterer im Museumsdepot Bahnhof Mooskamp im Dortmunder Norden nicht betriebsfähig vorhanden ist. Der ATw 902 kann relativ häufig im Dortmunder Netz im Einsatz beobachtet werden, da er gewöhnlich den Schleifwagen 912 befördert. Dieser ist extra so flach und nach vorne abgeschrägt gebaut, dass der Fahrer im ATw auch bei geschobenem Betrieb, was aufgrund der meist als Stumpfendstellen ausgebildeten Streckenenden häufig notwendig ist, über den Beiwagen hinweg auf die Strecke schauen kann.

MICHAEL KOCHEMS

Jeden Monat pünktlich bei Ihnen!

Ihre Vorteile als Abonnent:

- ✓ Sie sparen 10%!
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✓ Sie können nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen!

* Nur im Inland



Lesen Sie 12 Ausgaben
und sichern Sie sich

Ihr Geschenk:

GRATIS



Rekowagen 1959

Der Berliner Rekowagen, gebaut 1959 bei den VEB Gotha und RAW, war ein typisches DDR-Erzeugnis und wurde aus alten Spenderfahrzeugen zusammengesetzt. Exklusives Modell von Editions Atlas Collections, Maßstab 1:87 / H0

Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 0180 532 16 17**

** 14 Cent pro Minute

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



Einst & Jetzt

In den 80er-Jahren waren in Dessau Dreiwagenzüge nichts außergewöhnliches, sondern ein gewohnter Anblick. Am 20. August 1982 verlässt eine Gothaer Garnitur (22/124/101) als Linie 1 den Hbf um sein Ziel Dessau Süd, Tempelhofer Str. zu erreichen. Nach diversen Stilllegungen – die letzte betraf 1974 die Linie 2 zum Rosenhof – ist Linie 1 die einzige verbliebenen Straßenbahnlinie. Die Neubaustrecke zur Kreuzbergstraße wird erst 1987 eröffnet, ist mittlerweile aber schon wieder eingestellt. 35 Jahre nach Entstehen der historischen Aufnahme hat nicht nur das Bahnhofsgelände mehr Farbe erhalten, sondern auch Tw 303 setzt mit seiner Vollreklame farbliche Akzente. Der Niederflurtriebwagen ist eins von zehn Fahrzeugen, die 2001/02 von Bombardier (Flexity classic) gebaut wurden. Er fährt als Linie 3 über die in zwei Abschnitten erbaute Neubaustrecke (2000/2002) zum Junkerspark. Derzeit gibt es zwei Linien (1+3) die nach vielen Modernisierungen hoffentlich in eine gesicherte Zukunft blicken können.

TEXT UND BILDER: WOLFGANG MEIER



MÖRS a. Rhein
Steintor

Nur 45 Jahre...

Moers und seine Straßenbahnen ■ Eine Straßenbahn in Moers und Umgebung?

Das kann sich heute kaum noch jemand vorstellen. Dabei existierte in der Stadt und der Region ein dichtes Tramnetz von ursprünglich verschiedenen Betreibern, aus dem sich in den 50er-Jahren der größte Obusbetrieb der Bundesrepublik entwickelte

Es war mucksmäuschenstill, als die Musikabteilung der Kreis Moerser Verkehrsbetriebe im prall gefüllten Gesellschaftssaal die Ouvertüre zur Oper „Der Freischütz“ anstimmte. Die romantischen und doch monumentalen Klänge dieses „in jeder Beziehung rein deutschen Nationaloper“ des Komponisten Carl Maria von Weber passten in die Zeit; Deutschland war erst vor wenigen Monaten in eine Nazi-Diktatur umgewandelt worden. Es war Samstag, der 30. September 1933. Eine illustre Gesellschaft aus Bahndirektoren, Bürgermeistern, Landräten und Regierungsvertretern hatte sich in der Moerser Gaststätte „Saalbau Schäfer“ versammelt, um das 25-jährige Jubiläum der Straßenbahn Moers-Homberg zu feiern. Nach der Musikdarbietung ergriff Straßenbahndirektor Scheibner das Wort: „Die bedauernden Erscheinungen der letzten Jahre

im deutschen Wirtschaftsleben haben auch der Straßenbahn Moers-Homberg mancherlei Sorgen und Nöte auferlegt, die durch einschneidende Betriebseinschränkungen nur einigermaßen behoben werden konnten“, skizzierte er die zurückliegenden Probleme. „Dieser Tiefstand ist nunmehr überwunden und nach der Machtergreifung durch die Regierung unseres großen Volkskanzlers Adolf Hitler auch bei der Straßenbahn Moers-Homberg eine bessere Zukunft eingeleitet.“

Obus als Ablösung

Diese dramatische Fehleinschätzung offenbarte sich Jahre später im Zweiten Weltkrieg. Moers war immer wieder das Ziel von Bombenangriffen und auch die Straßenbahn wurde erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Im Frühjahr 1945 musste sie ihren Betrieb völlig einstellen. Über den Zustand des

Stadtbilds und der Verkehrsbetriebe nach Kriegsende äußerte sich der für den Wiederaufbau verantwortliche Verkehrsdirektor so: „Wo man hinschaute nur Trümmer, die Werkstätten, Hallen und Gebäude entweder völlig zerstört oder stark beschädigt; die Gleisanlagen unterbrochen, Brücken gesprengt, Magazine ausgeplündert, der Fahrzeugpark zerstört, beschädigt, dezimiert. Es sah wirklich trostlos aus und es gehörte schon Mut dazu wieder anzufassen.“

Obwohl die zerstörte Straßenbahn zügig wiederaufgebaut wurde, hatte sie ihren Zenit längst überschritten. Für die Bürger waren die „alten Schaukelkästen“ nicht mehr zeitgemäß und auch die Lokalpolitik wollte lieber auf ein modernes Verkehrsmittel setzen, das besser in die neue Zeit passte – den Oberleitungsbus. So entwickelte sich ab 1952 im damaligen Kreis Moers der größte Obusbetrieb der Bundesrepublik.

Doch letztlich war auch dem Trolley nur eine relativ kurze Überlebensdauer vergönnt: bis 1968 wurden alle Obus-Linien auf regulären Busbetrieb umgestellt.

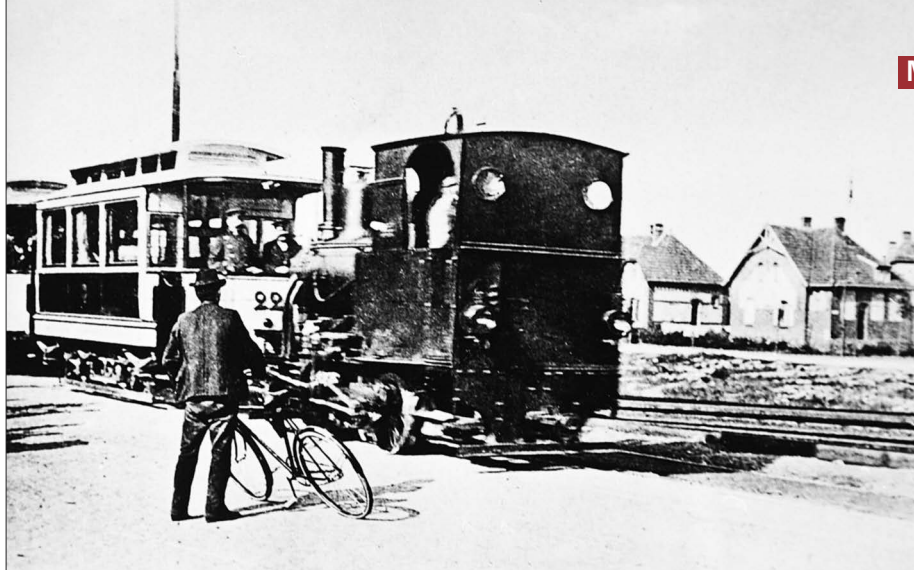
Vorläufer war eine Dampfbahn

Die Moerser Straßenbahn hat ihren Ursprung in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Im Zuge der aufblühenden Kohleindustrie wurde 1848 eine Verbindungsstraße zwischen dem damals etwa 5.000 Einwohner zählenden Moers und der am linken Rheinufer liegenden Nachbargemeinde Homberg (ab 1975 Stadtteil von Duisburg) gebaut. Auf der Moers-Homberger Aktienstraße entwickelte sich schnell ein lebhafter Personenverkehr. Mit pferdebespannten Postkutschen konnten die Menschen täglich siebenmal von Moers nach Homberg und wieder zurückfahren. Als 1881 Pläne bekannt wurden, auf der Moers-Homberger Aktienstraße eine mit Dampfkraft betriebene Kleinbahn zu bauen, kam es zu lautstarken Protesten der Anwohner. Besonders die Homberger liefen Sturm, weil die Bahnstrecke direkt durch den Ortskern führen und die Gleise mit geringem Abstand zur Wohnbebauung errichtet werden sollten. Trotzdem: Die rund fünf Kilometer lange Bahnstrecke wurde gebaut und nahm am 1. November 1883 ihren Betrieb auf.

Mit Inbetriebnahme des Schachtes 4 der Zeche Rheinpreußen wurde Moers um 1900 Bergbaustadt. Mit dem damit verbundenen wirtschaftlichen Aufschwung ließen sich immer mehr Menschen in der Region nieder. Dadurch wurde einerseits die Dampfeisenbahn immer stärker genutzt, andererseits nahm die Wohnbebauung entlang der Strecke zu. In der Folge kam es häufig zu Beschädigungen und Unfällen mit der Bahn. Es soll sogar Todesfälle gegeben haben. In der Bevölkerung nahm der Unmut über die ungeliebte Dampfbahn wieder zu, und es wurde die Forderung laut, die Nachteile des „qualmenden und lärmenden Ungeheuers“ mit dem Bau einer elektrischen Straßenbahn zu beseitigen.

Holpriger Start der „Elektrischen“

Am 7. August 1906 unterzeichneten der Kreis Moers, die Stadt Moers und die Gemeinde Homberg einen Vertrag, der den „gemeinschaftlichen Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn“ vorsah. Die wenig populäre Dampfbahn sollte durch das moderne Verkehrsmittel ersetzt werden. Noch im selben Jahr wurde das „Bau- und Betriebsbüro für Neben- und Kleinbahnen“ aus Bad Oeynhausen mit dem Bau beauftragt. Dieser begann bereits im Folgejahr. Im Sommer 1908 wurde die „Straßenbahn Moers-Homberg GmbH“ gegründet, die die Tramstrecke vom Staatsbahnhof Homberg, dem Endpunkt der bisherigen Dampf-



In den ersten Betriebswochen wurden Beiwagen von einer Dampflokomotive gezogen, die auf diesem Bild wegen der fehlenden Drehscheibe in Moers rückwärts fährt

STADTARCHIV MOERS



Die Straßenbahngesellschaft Homberg betrieb eine Strecke von Friemersheim (heute Teil des Duisburger Stadtteils Rheinhausen) bis ins ländliche Baerl, heute ebenfalls Stadtteil von Duisburg



Ein Triebwagen der Firma Carl Weyer & Co. am Steintor in Moers

SLG STEPHAN LÜCKE



Der Wagenpark der Moers-Homberger Straßenbahn GmbH bestand zunächst aus zehn Zügen, die Platz für jeweils 60 Personen boten

SLG. STEPHAN LUECKE (4)



Straßenbahn am Steintor in Moers um 1912: Noch beherrscht die Tram die leere Straße

bahn, über die Moerser bzw. Homberger Straße bis zum Steintor in Moers betreiben sollte.

Die knapp sieben Kilometer lange Strecke in Meterspur wurde am 1. Oktober 1908 eröffnet. Die Elektrifizierung war zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollständig abgeschlossen, da die Staatseisenbahn Arbeiten im Bereich der „fremden Gleise“ nicht gestattete. Um die Eröffnung der „Elektrischen“ nicht hinauszuzögern, entschied man sich für eine Übergangslösung: Die vollständige Elektrifizierung der Strecke sollte erst nach Einstellung der Dampfbahn erfolgen und die Straßenbahnbeiwagen sollten bis zur Fertigstellung der Oberleitung von einer Dampflokomotive gezogen werden. Ein aufwendiges Unterfangen, denn für die Dauer des vorübergehenden Lokomotivbetriebs musste ein besonderer Fahrplan

aufgestellt werden. Nachdem die Oberleitung entlang des früheren Eisenbahngleises montiert war, konnten die Triebwagen ab dem 11. Dezember 1908 endlich auf der ge-

samten Strecke elektrisch fahren. Die Triebwagen fuhren zuerst im 30-Minuten-, dann im 15-Minuten-Takt.

Die Straßenbahn wurde von der Bevölkerung gut angenommen. Die Fahrgastzahlen stiegen von 1,3 Millionen im Geschäftsjahr 1909/10 auf 5,4 Millionen 1918. Neben dem Personenverkehr gab es weitere Einnahmequellen: So beförderte die Straßenbahn Moers-Homberg in den ersten beiden Betriebsjahren Post und zur Zeit des Ersten Weltkriegs Kohle von der Zeche Rheinpreußen über Moers und Krefeld nach Rheydt.

Von Baerl nach Friemersheim

Nach Inbetriebnahme der Straßenbahn Moers-Homberg wurden schnell weitere Straßenbahnverbindungen in Erwägung gezogen etwa von Homberg nach Baerl und von Homberg nach Rheinhausen. Denn auch dort blühte die Industrie und die Beschäftigten mussten an ihre Arbeitsplätze gebracht werden. Sämtliche Vorhaben scheiterten zunächst, etwa weil sich die beteiligten Gemeinden nicht auf eine Linienführung einigen konnten.

Schließlich beauftragte der Bürgermeister von Homberg im Alleingang das „Bau- und Betriebsbüro für Neben- und Kleinbahnen“ (das auch die Strecke der Straßenbahn Moers-Homberg errichtet hatte), baureife Pläne für eine Straßenbahnverbindung von Homberg nach Baerl zu erstellen. Finanzielle Hürden ließen dieses Vorhaben erneut scheitern. Das Unternehmen erhielt schließlich den Auftrag, eine Straßenbahn zwischen Friemersheim, Homberg und Baerl (heute gehören diese Orte zu Duisburg) zu bauen. Für diesen Zweck wurde 1908 die „Straßenbahngesellschaft Homberg GmbH“ gegründet. Schon kurze Zeit später wurden die Schienen verlegt und ein Depot zur Unterbringung der Triebwagen in Homberg gebaut.

Die neue Straßenbahnverbindung wurde am 1. April 1909 eröffnet, jedoch vorerst nur zwischen dem Depot in der Feldstraße und dem Restaurant „Zum freien deutschen Rhein“ in der Ortschaft Gerdt (bei Baerl). Drei Monate später fuhren die Bahnen bis zum heutigen Bahnhof Rheinhausen-Ost im Ortsteil Atrop sowie ab Mai 1910 bis zum Kriegerdenkmal in Baerl. 1914 wurde die südliche Verlängerung bis Friemersheim in Betrieb genommen. Die Streckenlänge betrug zu diesem Zeitpunkt 16,4 Kilometer. Die Bahnen fuhren zunächst im 60-Minuten-Takt, ab Mitte 1909 halbstündlich. Zu den Hauptverkehrszeiten und sonntags wurden Beiwagen angehängt. Die Straßenbahngesellschaft Homberg GmbH hatte sich für sieben vierfenstrige Triebwagen der Firma Carl Weyer & Co. entschieden. 1910 kam ein weiterer Triebwagen hinzu. 1912 wurden zwei und 1915 sechs dreifenstrige

Moers-Homberg

Triebwagen

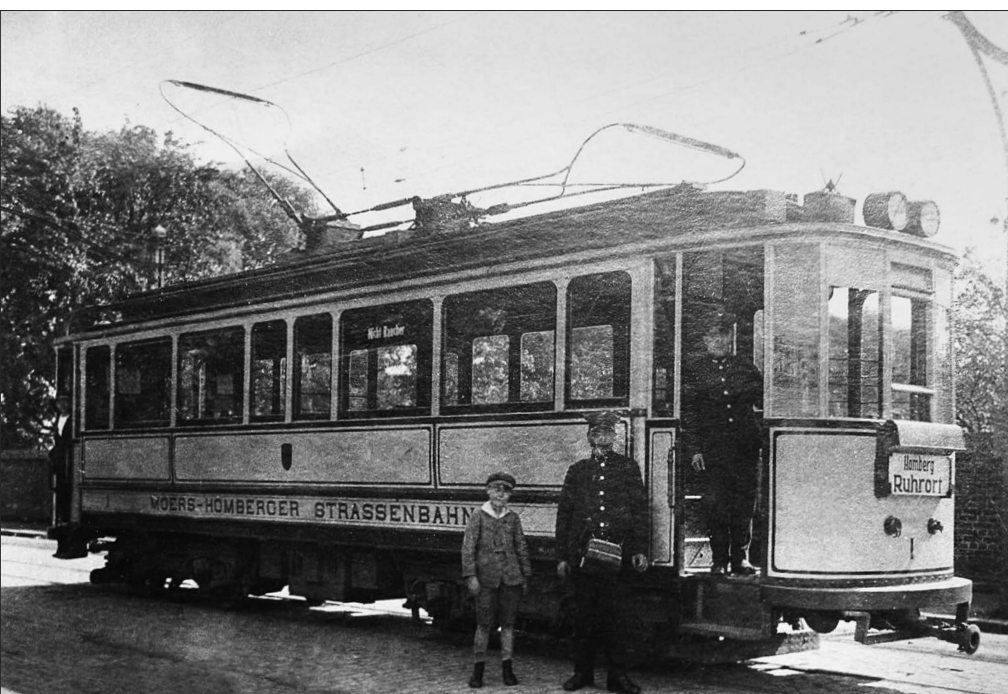
Nummern	Baujahr	Hersteller
1–10	1908	Weyer/SSW
11–14	1913	van der Zypen/Siemens
17	1948	Eigenbau

Beiwagen

Nummern	Baujahr	Hersteller
21–26	1908	van der Zypen
27–30	1913	van der Zypen
49	1908	Weyer
50–51	1908	Weyer



Ab 1913 fuhr die Straßenbahn von Homberg weiter über die Ruhrbrücke bis zum Friedrichsplatz in Ruhrort



Die zur Betriebseröffnung beschafften Triebwagen hatten nach einem Umbau ein leicht verändertes Erscheinungsbild, wie diese Aufnahme zeigt

PETER BOEHM, SLG, AXEL REUTHER

Triebwagen von der Uerdinger Waggonfabrik geliefert.

Dritter Betrieb entsteht

An anderer Stelle im Kreis Moers entstand zu dieser Zeit ein dritter Betrieb. Die Gemeinden Moers, Repelen-Baerl, Kamp und Rheinberg beschlossen 1912 den Bau einer Straßenbahn, die Moers, Kamp und Rheinberg miteinander verbinden sollte. Mit der Gründung eines Zweckverbandes war die „Straßenbahn Moers-Kamp-Rheinberg GmbH“ geboren. Ein Grund für die neue Straßenbahn war die aufstrebende Industrie im Norden des Landkreises: Die Deutschen Solvay-Werke planten eine Sodafabrik in Rheinberg, einen Salzschat in Wallach und ein Kohlebergwerk in Borth. Zudem erreichte der Bergbau nun auch die Ortschaft Lintfort, wodurch neue Arbeitsplätze entstanden. Für die Arbeiter wurden große Wohnsiedlungen gebaut. Die Beschäftigten sollten mit der Straßenbahn Moers-Kamp-Rheinberg an ihre Arbeitsplätze gebracht werden.

Mit dem Bau der neuen Straßenbahn wurde die Rheinisch-Westfälische Elektri-



zitätswerk AG (RWE) beauftragt. Die Arbeiten begannen 1914. Die normalspurige Strecke verlief von Moers über Lintfort nach Kamp und war gut zwölf Kilometer lang. Es wurde zudem ein sechs Kilometer

langer Abzweig von Lintfort nach Rheinberg gebaut. Die Bahnen sollten zwischen Moers und Kamp zehnminütig und von Lintfort nach Rheinberg alle 20 Minuten verkehren.

Am 12. Mai 1915 wurde die Strecke von Moers nach Kamp eröffnet; einige Wochen später auch der Abzweig nach Rheinberg. Zum Betriebsbeginn standen zwölf Triebwagen und sechs Beiwagen der Waggonfa-

Moers-Kamp-Rheinberg

Triebwagen

Nummern	Baujahr	Hersteller
1–12	1914	Uerdingen/AEG
101	1909	Düsseldorfer Eisenbahnbedarf/AEG

Beiwagen

Nummern	Baujahr	Hersteller
51–56	1914	Uerdingen
57–62	1921	Schöndorff

Um 1915 entstandenes Porträt des vornehmlich weiblichen Fahrpersonals der Straßenbahn Moers-Homberg





Moers-Repelen: ein Triebwagen und zwei Beiwagen der Straßenbahn Moers-Kamp-Rheinberg

STADTARCHIV MOERS

brik Uerdingen zur Verfügung. Später wurden sechs weitere Beiwagen der Waggonfabrik Schöndorff beschafft. Die Bahnlinie begann am Moerser Südring an der Uerdinger Straße. Die Bahnen bogen dann am Steintor in die Steinstraße ab, wo sie sich die Gleise mit der Straßenbahn Moers-Homberg teilte. Am Altmarkt bogen die Züge in die Kirchstraße ab und fuhren weiter über die Rheinberger Straße über Uftort, Eick und Repelen nach Lintfort. An der Haltestelle „Lintfort Post“ verzweigte sich die Linie. Ein Teil fuhr über die Moerser Straße bis zur Endhaltestelle Kamp, der andere Teil verkehrte weiter auf der Rheinberger Straße bis zum Bahnübergang Rheinberg. Die Strecke endete somit kurz vor dem Rheinberger Stadtgebiet, weil die Gleisanlagen der Eisenbahnstrecke Duisburg-Kleve keinen kreuzungsfähigen Übergang zuließen.

Mit der Vereinheitlichung der Betriebe entstand 1925 ein einheitliches Netz

MARIETTA TOGEL/STEPHAN LUCKE



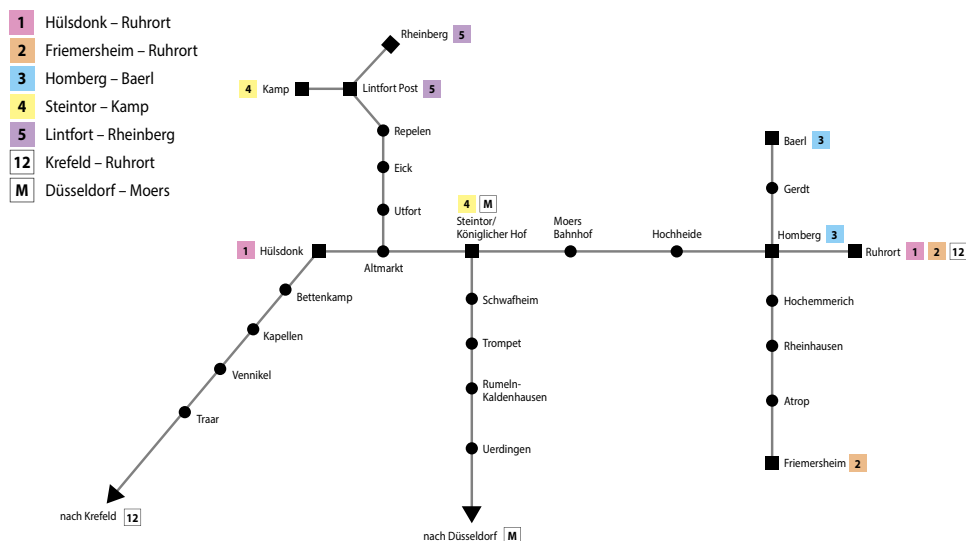
In den Nachkriegsjahren war die Moerser Straßenbahn, hier am Moerser Bahnhof, wegen ihres abgewirtschafteten Zustandes nicht sonderlich beliebt

PETER BOEHM, SLG, AXEL REUTHER



Die Moerser Straßenbahn hatte nach dem Krieg mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen; ein gelegentliches Schneechaos war da das geringste Problem

STADTARCHIV MOERS





Linie 4 kurz vor
der Abfahrt am
Königlichen
Hof in Moers

STADTARCHIV MOERS

zungsfreien Betrieb erlaubten. Das letzte Stück in den Ort musste somit zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Überlandlinien aus Düsseldorf und Krefeld

Neben den drei Betrieben in Moers und Homberg fuhren auch zwei Straßenbahnlinien mit Überlandcharakter aus Düsseldorf und Krefeld auf dem Moerser Stadtgebiet: die Linie C (später M) aus Düsseldorf und Linie 12 aus Krefeld. Die Fernbahnlinie C der Rheinischen Bahngesellschaft AG wurde im Jahr 1901 eröffnet. Sie verband die Städte Meerbusch und Uerdingen. Zunächst wurde die rund zwölf Kilometer lange Trasse mit Dampflokomotiven betrieben, da keine so große Nachfrage erwartet wurde, die den Bau einer elektrischen Bahnstrecke gerechtfertigt hatte. Dies erwies sich schnell als Irrtum, sodass die Strecke elektrifiziert

wurde. Die ersten elektrischen Bahnen nahmen 1902 ihren Betrieb auf. Zwischen dem Graf-Adolf-Platz in Düsseldorf und Uerdingen fuhr seitdem alle 90 Minuten eine Bahn. Aufgrund erfreulicher Fahrgastzahlen wurde die Linie in zwei Schritten über die Orte Rumeln-Kaldenhausen, Trompet und Schwafheim verlängert und fuhr am 16. Dezember 1911 bis zum Königlichen Hof in Moers. Die Züge der Linie C hielten gleich neben denen der Straßenbahn Moers – Kamp – Rheinberg. Auf der Strecke wurden Triebwagen der Firmen Waggonfabrik Uerdingen und Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals Carl Weyer & Co., eingesetzt, die um 1900 gebaut wurden. Sie boten für die damalige Zeit viel Komfort. Die Züge waren für den Schnellbahnbetrieb bestimmt und hatten daher vollständig geschlossene Plattformen. Die Antriebsmotoren ermöglichten eine Höchstgeschwindigkeit von 75



km/h. Die Strecke zwischen dem Graf-Adolf-Platz und Königlichen Hof war mit 32,7 Kilometern Länge eine der längsten Straßenbahnstrecken, die es in Deutschland je gegeben hat. Sie wurde 1937 in Linie M umbenannt, existierte bis zum 19. Oktober 1958 und wurde dann durch Busse ersetzt.

Die Linie 12 der Krefelder Straßenbahn AG wurde 1920 eröffnet. Sie startete am Krefelder Hauptbahnhof und führte über die Moerser Stadtteile Vennikel, Kapellen, Bettenkamp und Hülsdonk bis zur Repelemer Straße nahe der Gaststätte „Steinschen“ – der Endhaltestelle der Straßenbahn Moers-Homberg. Die Fahrzeit betrug 45 Minuten. Von 1925 und 1939 existierte zudem ein Gemeinschaftsbetrieb mit der Straßenbahn Moers-Homberg: Die Linie 12 fuhr im 60-Minuten-Takt von Krefeld über Moers und Homberg bis Ruhrort. Die Linie 12 verband Krefeld und Moers bis



1950 ging im Kreis Moers auf der Strecke Lintfort – Ossenberg die erste Obuslinie in Betrieb

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER (2)

Straßenbahngesellschaft Homberg

Beiwagen

Nummern	Baujahr	Hersteller
1–4	1908	Weyer/SSW
5	1909	Weyer/SSW
6	1910	Weyer/AEG
7–8	1915	Uerdingen/SSW
9–10	1912	Uerdingen/SSW
11–12	1908	Weyer/AEG
13–16	1915	Uerdingen/SSW

Beiwagen

Nummern	Baujahr	Hersteller
21–22	1908	Weyer
23–24	1912	Uerdingen
25–30	1914	Uerdingen
31	1915	Weyer



Linie 1 auf der Homberger Straße kurz vor Erreichen des Bahnhofs Moers (1952)



1963, dann wurde sie auf Busbetrieb umgestellt.

Einheitlicher Betrieb entsteht

Mitte der 1920er-Jahre kam es zur Vereinheitlichung der drei nebeneinander arbeitenden Betriebe. Am 1. Januar 1925 übernahm die Straßenbahn Moers-Homberg die Betriebsführung der Straßenbahngesellschaft Homberg, im Folgejahr auch die der Straßenbahn Moers-Kamp-Rheinberg. Unter der gemeinsamen Betriebsverwaltung aller drei Straßenbahngesellschaften entstand erstmals ein einheitliches Liniennetz: Linie 1 fuhr alle 15 Minuten von Moers-Hülsdonk nach Homberg, Linie 2 alle 30 Minuten von Ruhrort über Homberg und Rheinhausen nach Friemersheim, Linie 3 alle 60 Minuten von Homberg nach Baerl, Linie 4 alle 20 Minuten von Moers-Steintor über Lintfort nach Kamp und Linie 5 alle 60 Minuten von Lintfort nach Rheinberg.

Ausbaupläne der Straßenbahn wurden durch die 1929 hereinbrechende Weltwirtschaftskrise und den Zweiten Weltkrieg zu nichte gemacht. Besonders in den letzten Kriegsmonaten kam es aufgrund von Bom-

beschaden und Artilleriebeschuss zu schweren Beschädigungen an Gleisanlagen, Oberleitungen und am Fuhrpark. Die Verantwortlichen waren bemüht, den Betrieb weitgehend aufrechtzuerhalten, auch wenn meist nur notdürftige Reparaturen erfolgen konnten. Am 4. März 1945 musste die Stra-

ßenbahn Moers-Homberg ihren Betrieb komplett einstellen.

„Straßenbahnen sollen Obus weichen“

Der Wiederaufbau der Straßenbahn ging mit enormen Kosten einher, die für die Ver-

Buch-Tipp

Ende September 2017 ist im Sutton-Verlag das erste Buch erschienen, das sich mit dem Thema Straßenbahnen im Altkreis Moers beschäftigt. Der Autor zeichnet die historische Entwicklung der Straßenbahn in Moers nach und bringt damit ein Stück weitgehend verloren gegangenenes Stück Stadtgeschichte wieder zum Vorschein. Das Buch enthält rund 120 unveröffentlichte oder selten gezeigte Aufnahmen.

Stephan Lücke: Straßenbahnen im Altkreis Moers. Geschichte – Strecken – Fahrzeuge. 128 Seiten, ca. 120 Abbildungen, Format 17,0 x 24,0 cm, Hardcover, 20 Euro



LINKS 1952 begann die Umstellung der Straßenbahnlinien auf Obus, aber noch fährt Wagen 16

PETER BOEHM,
SLG. AXEL REUTHER (3)

OBER RECHTS Die Aufnahme dokumentiert die letzte Fahrt der Linie 12 von Moers nach Krefeld am 2. November 1963, hier auf der Steinstraße in Moers. Viele Moerser säumten den Weg des Triebwagens

HERBERT PETERHOFEN

MITTE Seit 1937 wurde die städteübergreifende Straßenbahnverbindung – ihrem Zielort entsprechend – Linie M genannt, hier u.a. Wagen 376 der Rheinbahn Düsseldorf

kehrsbetriebe den fast völligen Verlust ihrer Bankguthaben bedeutete. Der Gesamtaufwand für Wiederaufbau und Erweiterung lag bei knapp 7 Millionen Mark, davon mussten 5,5 Millionen selbst aufgebracht werden. Finanzhilfen wurden in Höhe von 1,2 Millionen Mark gewährt.

Am 21. Juli 1951 titelte die Moerser Lokalausgabe der Rheinischen Post: „Straßenbahnen sollen dem Obusverkehr weichen.“ Das Verkehrsnetz im Kreis Moers werde eine grundlegende Umstellung erfahren. Sobald die Linie Kamp – Lintfort – Moers erstellt sei, solle auch auf der Strecke Moers – Homberg der Obus die Straßenbahn ablösen. „Moers wird Zentrum des Kreisverkehrsnetzes bleiben. Nur die Dusseldorfer und Krefelder Linien werden in Zukunft mit Straßenbahnen die Kreisstadt berühren.“ Ab 1952 wurden alle Straßenbahnlinien im Kreis Moers auf Obus-Betrieb umgestellt. Bereits am 27. Oktober 1950 hatten die Kreis Moerser Verkehrsbetriebe eine 4,2 Kilometer lange Obus-Linie auf der Strecke Lintfort–Ossenberg in Betrieb genommen. Die meisten Moerser Bürger trauerten den abgewirtschafteten, lauten sowie oft überfüllten und verspäteten



„Schaukelkasten“ nicht nach. Die Umstellung der Straßenbahnlinie Moers – Homberg erfolgte zum 17. Mai 1953. In der Rheinischen Post war dazu zu lesen: „Heute abend, Punkt 19:58 Uhr, schlägt eine historische Stunde: Es fährt die letzte Straßenbahn ab Homberg Gleisdreieck. Grun geschmückt,

von singenden, schunkelnden Fahrgästen und nicht minder fidelen Schaffnern besetzt, rattert die alte Arche dahin. Wer den denkwürdigen Augenblick miterleben will: Einsteigen bitte. Aber nicht, dass die Schaffner vor lauter Fidelitas vergaßen, die Groschen abzukassieren!“

STEPHAN LÜCKE

Die letzte Tram zwischen Krefeld und Moers am 2. November 1963 – hier noch bei Tageslicht (s. auch Bild oben)

JOACHIM VON ROHR



Vergessene Internationale



Die Überlandbahn Rimini – San Marino ■ Nur zwölf Jahre lang verkehrte eine elektrische Überlandbahn von Rimini an der Adriaküste in den Zwergstaat San Marino. Zahlreiche Relikte und sogar Original-Fahrzeuge erinnern noch heute an die bemerkenswerte Bahn

Grenzüberschreitende Lokal- und Straßenbahnen gab es schon immer. Die Basler Straßenbahn fuhr nach Baden und ins Elsass, seit 2014 nach Weil am Rhein, und die 1957 eingestellte Verbindung nach St. Louis wird derzeit wieder neu gebaut. Straßburger Trams erreichen seit 29. April 2017 nach jahrzehntelanger Unterbrechung wieder das deutsche Rheinufer in Kehl. Die Aachener fuhren nach Belgien und in die Niederlande, und in Oberschlesien gab es sogar deutsch-polnische Korridorzüge – um nur einige zu nennen. Dass es auch auf dem italienischen Festland eine internationale elektrische Schmalspurbahn mit Straßenbahn-ähnlichem Betrieb gab, ist heute fast vergessen.

Ziel San Marino

Weithin sichtbar erhebt sich am Osthang des Apennin über der adriatischen Ebene der Monte Titano mit einer Höhe von 739 Metern über dem Meeresspiegel, eine strategisch güns-

tige Position ersten Ranges. Nicht umsonst wurde er mit drei Festungen ausgebaut. Um ihn gruppiert sich die „Repubblica di San Marino“, die älteste bestehende Republik der Welt, im Jahre 301 gegründet und seit 366 unabhängig vom Römischen Reich. Mit einer Fläche von 61 Quadratkilometern zählt San Marino zu den kleinsten Staaten der Welt.

Das Land profitierte von der günstigen Lage, uneinnehmbar und gut zu verteidigen, aber dieser in früheren Zeiten strategische Vorteil wurde zum wirtschaftlichen und verkehrlichen Nachteil, denn das kleine Land blieb für die neu entstehenden Eisenbahnen unzugänglich. Die Nord-Süd-Hauptstrecke verlief entlang der adriatischen Küste, die nächstgelegene Bahnstation Rimini liegt 30 Kilometer entfernt.

Zwar näherte sich die Schmalspurbahn Rimini – Novafeltria bis an die nördliche Grenze, verlief aber unten im Tal und blieb für das Land bedeutungslos. Die strategische „Subapennina Italica“ zur Umgehung der im Kriegsfall ungeschützten Adrialinie sollte in großem Halbkreis nördlich, westlich und südlich nach Urbino verlaufen und wäre für San Marino ebenfalls wertlos gewesen. Ihr Bau war 1909 begonnen und 1933 eingestellt worden, ohne dass je ein Zug gefahren wäre.

Blick aus dem obersten Tunnel Montale auf den AB 03. Seit 2012 fährt der Triebwagen gelgentlich auf einer 800 Meter langen Strecke auch durch den Tunnel

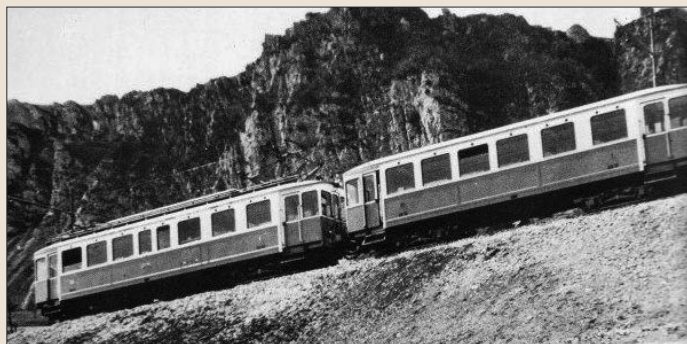
JÖRG ZIMMER (2)

Lokalbahn Rimini – San Marino

Streckenlänge	31,5 km
Spurweite	950 mm
Stromsystem	3.000 V =
Niedrigster Bf.	Rimini (4 m ü. NN)
Höchster Bf.	San Marino (643 m ü. NN)
Eröffnung	Juni 1932
Stilllegung	Juni 1944

Am ehemaligen Bahnhof von San Marino steht der restaurierte Triebwagen AB 03, der seit ein paar Jahren wieder betriebsfähig ist





Die Lokalbahn Rimini – San Marino in historischen Ansichten: Links oben ein Trieb- und ein Beiwagen unterhalb des Monte Titano, daneben Hochbetrieb im Endbahnhof San Marino Città. Unten links ein Triebwagen vor dem Beiwagen AB 51, der noch heute existiert. Rechts ein Zug auf atemberaubender Bergfahrt am Hang des Monte Titano

ASS. TRENO BIANCO AZZURRO, SLG. JÖRG ZIMMER (4)

Schließlich half die Politik. Der italienische Diktator Benito Mussolini war auf Staatsbesuch in San Marino, schließlich hatten auch dort die Faschisten das Sagen. Und plötzlich wurde möglich, was bisher nicht denkbar war. Mit Hilfe von über 3.000 italienischen Arbeitern begann der Bahnbau im Dezember 1928, und schon im Juni 1932 wurde die 32 Kilometer lange, 950-Millimeter-spurige und mit 3.000 Volt Gleichstrom elektrifizierte „Staatsbahn“ eröffnet.

Ausgehend vom Bahnhof Rimini verlief die Strecke zunächst unspektakulär westwärts durch die Ebene und nach 13 Kilometern, im Bahnhof Dogana, war sanmarinesisches Territorium erreicht. Ab hier wurde sie zu einer Bahn der Superlative: 18 Tunnel, darunter zwei Kehrtunnel, drei Viadukte und viele Brücken waren nötig, um einen Höhenunterschied von fast 600 Metern bis zum Endbahnhof San Marino Città zu überwinden. Den Betrieb übernahm die SVEFT „Società Veneto-Emiliana di Ferrovie e Tranvie“ und fuhr fünf bis sechs Zugpaare täglich mit einer Fahrzeit von zirka 50 Minuten.

Der Wagenpark bestand aus den vier Triebwagen AB 01–04, vierachsigen Fahrzeuge von

ähnlicher Bauart, wie sie auch auf anderen italienischen Bahnen verkehrten, fünf gleichartigen ebenfalls vierachsigen Beiwagen und einem Salonwagen für die „Capitani reggenti“ der Regierung, sowie einigen Güterwagen.

Nur zwölf Betriebsjahre

Leider war dieser interessanten Bahn nur eine zwölfjährige Verkehrszeit beschieden, denn im Juni 1944 wurde sie von Flugzeugen der Alliierten bombardiert, stark beschädigt und musste den Verkehr einstellen. In den letzten Kriegsmonaten „wohnten“ Tausende von italienischen Flüchtlingen in den Tunnels und die abgestellten Fahrzeuge dienten teilweise als Lazarette.

Zwar gab es nach dem Krieg Bemühungen, die Bahn wieder in Betrieb zu nehmen, aber es fehlten sowohl die finanziellen Mittel als auch der politische Wille. Die Zeit der 50er- und 60er-Jahre war für den Betrieb von Lokalbahn nicht günstig, schließlich wurde damals ein Großteil der zahlreichen elektrischen Überlandbahnen in Italien stillgelegt.

Vor allem die Tunnel sind von der Bahn übrig geblieben, teilweise gesperrt, teilweise begehbar oder als Radweg zu benutzen. Die

beiden Triebwagen AB 01 und 03 sind noch vorhanden. Tw 03 wurde 2011/12 auf Veranlassung der zu diesem Zweck gegründeten „Associazione Treno Bianco Azzurro“ (Ver-einigung weißblauer Zug) betriebsfähig aufgearbeitet, 01 soll ebenfalls wieder hergestellt werden. Die „Ferrovie Genova – Casella“ übernahm verwertbare Teile des 1995 durch Brandstiftung im Tunnel Montale zerstörten Tw 02 und schlachtete Tw 04 aus. Bw AB 51 ist restauriert und als Denkmal auf dem Viadukt Fontevecchia bei Valdragone aufgestellt.

Zum 80-jährigen Jubiläum der Bahneröffnung wurde 2012 der oberste Tunnel (Galleria Montale) saniert und, ausgehend vom ehemaligen Bahnhofsgelände (Piazzale della Stazione) durch ihn hindurch eine zirka 800 Meter lange Museumsstrecke eröffnet. Eingesetzt wird Tw AB 03, die Stromspannung beträgt 480 Volt Gleichstrom. So rückt eine vergessene elektrische Lokalbahn allmählich wieder ins Bewusstsein. Sollte die angedachte Wiederherstellung und Inbetriebnahme als vier Kilometer lange Museumsbahn bis Borgo Maggiore Wirklichkeit werden, hätte San Marino wieder eine Bahn – wenn auch keine internationale.

JÖRG ZIMMER

Die Geschenkidee für Straßenbahnliebhaber!

Verschenken Sie 12 Ausgaben *Straßenbahn Magazin* – zu Weihnachten, zum Geburtstag oder einfach so!

Mit Geschenkkurkunde zum Überreichen und Prämie für Sie.



GRATIS für Sie!

Wetterstation

Die Wetterstation überzeugt durch ihren massiven Echtholz-Rahmen sowie Hygro- und Thermometer und Uhr mit Alarmfunktion. Maße: 29,9 x 14,4 x 4,5 cm.

Das Straßenbahn Magazin-Geschenkabo

☒ **Ja, ich möchte Straßenbahn Magazin für 1 Jahr (12 Ausgaben) zum Preis von € 96,-* verschenken.**

Ich erhalte als Dankeschön eine »Wetterstation«** und für den Beschenkten die Straßenbahn Magazin-Geschenkkurkunde. Versand erfolgt nach Bezahlung der Rechnung. Der Bezug ist unbefristet und nach einem Jahr jederzeit kündbar.

Meine Adresse/Rechnungsadresse

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.strassenbahn-magazin.de/agb oder unter Telefon 08105/ 388 329.

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

Datum/Unterschrift



Adresse des Beschenkten

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Sie möchten noch mehr sparen?

Dann zahlen Sie bequem per Bankabbuchung*** (nur im Inland möglich) und Sie sparen zusätzlich 2% des Abopreises!

IBAN: DE — — | — — — — | — — — — | — — — — | — — — —
Bankleitzahl Kontonummer

Bankname

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an: Straßenbahn Magazin Leserservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.)

WA-Nr. 620SM61669 – 62189286

www.strassenbahn-magazin.de/abo

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten.
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie.
*** Gläubiger-ID: DE65 2210000315764



60 Jahre Gotha-Wagen in Plauen

Der VEB Waggonbau Gotha und die Straßenbahn in Plauen ■ Nachdem der VEB Waggonbau Gotha die Straßenbahnproduktion vom VEB LOWA in Werdau übernommen hatte, erhielt die Straßenbahn Plauen Ende 1957 mit dem Triebwagen 60 das erste Gotha-Produkt, das ab Januar 1957 im Liniendienst eingesetzt wurde – weitere Trieb- und Beiwagen sollten folgen

Ein wie ein LOWA-Wagen aussehender Zweiachser machte den Anfang: Der Triebwagen 60, ohnehin gleich dem in seinem Aussehen der 1951 nach Plauen gelieferten LOWA-Triebwagen 57–59, gehört dem Typ ET 54 an. Er besitzt gegenüber den klassischen LOWA-Triebwagen eine verstärkte Karosserie und eine 24-Volt-Kleinspannungsanlage. Im Jahre 1957 konnte vom VEB Waggonbau Gotha der neu entwickelte Typ T 57 fertiggestellt werden. Plauen erhielt von diesem Gothaer Fahrzeugtyp noch im Jahre 1957 die Triebwagen 61–64. Die Triebwagen 61 und 62 gelangten am 23. November 1957 in den Liniendienst. Die Triebwagen 63 und 64 folgten am 30. November des gleichen Jahres. 1958 wurden die Triebwagen 65 und 66 nach Plauen ausgeliefert. Doch die steigenden

Fahrgastzahlen erforderten, wie in anderen Städten auch, eine Kapazitätserhöhung, und so entschloss sich die Plauener Straßenbahn den Beiwagenbetrieb einzuführen.

Beiwagen ab 1960

Mit dem Zwickauer Gotha-Beiwagen 129 wurden im November 1959 erfolgreich Probefahrten absolviert. Im Jahr 1960 wurden neben dem Triebwagen 67 auch die Beiwagen 1–8 vom Typ B 57 nach Plauen ausgeliefert. Der erste Einsatz der Beiwagen im planmäßigen Liniendienst erfolgte zwischen dem 9. November 1960 mit dem Beiwagen 4 und dem 28. Februar 1961 mit den Beiwagen 3 und 8. Ihr Einsatz erfolgte auf der damaligen Linie 1 zwischen Neundorf und Plamag, denn zu diesem Zeitpunkt

besaßen diese beiden Endhaltestellen eine Wendeschleife, womit auf ein umständliches Rangieren verzichtet werden konnte. 1961 folgte die Anlieferung vom Triebwagen 68, jener war der letzte Zweirichtungstriebwagen, der fabrikneu angeliefert wurde, und gehört dem leicht verbesserten Typ T 59 an. Alle weiteren aus dem VEB Waggonbau Gotha an die Plauener Straßenbahn gelieferten Trieb- und Beiwagen waren Einrichtungswagen. Im Jahre 1962 lieferte der VEB Waggonbau Gotha die Triebwagen 69–72 und die Beiwagen 9–12 nach Plauen, sie entstammten den dort gefertigten Typen T2-62 und B2-62. Nach dem Eintreffen dieser Wagen wurden die Triebwagen 66, 67 und 68 und ebenso die Beiwagen 5, 7 und 8 nach Görlitz abgegeben, weil dort immer noch ein Bedarf



Am 29. März 2017 fand im Betriebshof Wießenstraße eine Fotoparade zum Gedenken an 60 Jahre Gothawagen in Plauen statt

RONNY DAUER

an Zweirichtungsfahrzeugen bestand und der VEB Waggonbau Gotha keine ZR-Fahrzeuge mehr fertigte.

Ohne Schaffner

Ab 1963 begann die stufenweise Einführung des OS-Betriebes, der bis 1965 abgeschlossen wurde. Die Kennzeichnung an den Fahrzeugen erfolgte auf der Türeseite seitlich bzw. an der rechten Fahrzeugfront mit einem OS. 1964 erfolgte die Umnummerierung der Triebwagen 70–72 in 66II–68II und der Beiwagen 10–12 in 5II, 7II und 8II. Die Plauener Straßenbahn konnte noch im gleichen Jahr von der stillgelegten Schmalspurbahn Klingenthal gebrauchte Fahrzeuge aus Gothaer Produktion vom Typ ET 54 und ET 57, sowie Beiwagen vom Typ EB 54 und EB 57 übernehmen. Die Fahrzeuge wurden in den Fahrzeugpark als Triebwagen 70II und 71II (ET 54) sowie 72II und 73 (ET 57) und die Beiwagen 10II und 11II (EB 54) und 12II und 13 (EB 57)

Gotha-Wagen in Plauen heute: Salonwagen Tw 78 als Bier-Elektrische am Chrieschwitzer Hang im September 2015

RONNY DAUER



Plauens historischer Zug unterwegs: HTw 79 und HBw 28 in der Kleinfriesener Straße

RONNY DAUER



An der Ecke Bahnhofstraße/Pausaer Straße ist Tw 79 mit Bw 28 am 26. August 1991 unterwegs

STEFFEN HEGE



eingereiht. 1964 folgte nochmals eine fabrikneue Lieferung vom VEB Waggonbau Gotha mit den Triebwagen 74 und 75. 1965 wurde der Triebwagen 76 vom letztmalig verbesserten Typ T2-62/65 ausgeliefert. Mit den Triebwagen 78–84 wurden im Jahr 1966 die letzten fabrikneuen Triebwa-

gen nach Plauen geliefert, sie gehörten ebenfalls dem Typ T2-62/65 an. Im gleichen Jahr erreichte auch der Beiwagen 14 Plauen. 1967 lieferte der VEB Waggonbau Gotha die Beiwagen 15–21 (Typ B2-62/65) nach Plauen aus. 1968 konnten sieben gebrauchte Triebwagen aus Halle/S. über-

nommen werden. Sie gehörten dem Typ T2-61 und T59E (nur Triebwagen 88 und 91) an und wurden als Triebwagen 86–91 in den Wagenpark der Plauener Straßenbahn eingereiht. Nachdem 1967 die Produktion von Straßenbahnen in Gotha auslief und zu CKD Praha ausgelagert wurde, konnten

LOWA-, Gotha- und CKD-Triebwagen der Plauener Straßenbahn (Nachkriegsfahrzeuge)

Tw.Nr.	Hersteller	Baujahr	Ausführung	Einsatz im Personenverkehr		Bemerkungen
				erster Einsatz	Letzter Einsatz	
57	VEB LOWA Werdau (Typ ET 51)	1951	ZR	02.10.1951	08.01.1977	am 01.04.1977 nach Gera
58		1951	ZR	09.10.1951	27.11.1976	
59		1951	ZR	11.12.1951	07.01.1977	
60	VEB Waggonbau Gotha (Typ ET 54)	1956	ZR	26.01.1957	19.03.1980	am 30.07.1980 nach Naumburg 1974 aus Cottbus, 1980 nach Naumburg
56II		1954	ZR	11.05.1957	02.05.1977	
61	VEB Waggonbau Gotha (Typ T57)	1957	ZR	23.11.1957	06.08.1992	am 05.11.1992 nach Bad Schandau
62		1957	ZR	23.11.1957	14.08.1992	seit 26.08.1994 in Privatbesitz
63		1957	ZR	30.11.1957	14.08.1992	am 05.12.1992 nach Bad Schandau
64		1957	ZR	30.11.1957	14.09.1992	seit Januar 1991 Arbeitswagen
65		1958	ZR	16.04.1958	30.12.1986	am 26.08.1988 nach Jena
66		1958	ZR	30.04.1958	1962	am 28.08.1962 nach Görlitz
67		1960	ZR	13.07.1960	1962	am 20.08.1962 nach Görlitz
68	VEB Waggonbau Gotha (Typ T2)	1961	ZR	25.09.1961	1962	am 30.07.1962 nach Görlitz
69		1962	ER	29.06.1962	22.07.1981	am 01.09.1964 umnummeriert in Tw 66II am 20.05.1964 umnummeriert in Tw 67II am 24.06.1964 umnummeriert in Tw 68II ehemals Tw 70 ehemals Tw 71 ehemals Tw 72, am 02.11.1983 nach Zwickau
70		1962	ER	29.06.1962		
71		1962	ER	29.06.1962		
72		1962	ER	01.07.1962		
66II			ER		28.08.1981	
67II			ER		02.02.1981	
68II			ER		16.08.1983	
70II	VEB Waggonbau Gotha (Typ ET54)	1956	ZR	12.10.1964	22.07.1980	1964 aus Klingenthal, 1980 nach Naumburg
71II		1956	ZR	02.11.1964	25.12.1981	1964 aus Klingenthal, 1981 nach Naumburg
72II	VEB Waggonbau Gotha (Typ ET 57)	1958	ZR	08.10.1964	14.08.1992	1964 aus – und 1992 wieder nach Klingenthal, 2017 verschrottet
73		1958	ZR	10.11.1964	14.08.1992	1964 aus Klingenthal
74	VEB Waggonbau Gotha (Typ T2)	1964	ER	19.10.1964	18.05.1989	am 24.05.1989 nach Frankfurt/Oder
75		1964	ER	19.10.1964	30.10.1991	seit 23.08.1994 in Privatbesitz, 2016 verschrottet
76		1965	ER	23.12.1965	08.11.1991	am 13.04.1989 nach Zwickau seit 03.10.1991 Salonwagen „Bier-Elektrische“ seit 15.06.2002 historischer Triebwagen
77		1965	ER	09.01.1966	30.03.1989	
78		1966	ER	11.02.1966	26.08.1988	am 26.04.1989 nach Zwickau
79		1966	ER	12.02.1966	16.11.1991	am 28.04.1989 nach Frankfurt/Oder
80		1966	ER	17.02.1966	25.04.1989	am 08.05.1989 nach Zwickau
81		1966	ER	21.02.1966	03.04.1989	
82		1966	ER	15.02.1966	28.04.1989	
83		1966	ER	28.02.1966	28.04.1989	
84		1961	ER	28.02.1966	28.04.1989	am 30.04.1989 nach Zwickau
85		1961	ER	02.02.1968	07.06.1983	1968 aus Halle/S., 1983 nach Zwickau
86		1961	ER	22.01.1968	01.02.1988	1968 aus Halle/S., 1988 nach Brandenburg an der Havel
87		1961	ER	12.02.1968	17.07.1981	1968 aus Halle/S.
88	VEB Waggonbau Gotha T57	1960	ER	05.04.1968	04.09.1987	1968 aus Halle/S., 1988 nach Naumburg
89	VEB Waggonbau Gotha	1961	ER	23.02.1968	06.04.1989	1968 aus Halle/S., 1989 nach Frankfurt/Oder
90	(Typ T2)	1961	ER	18.03.1968	11.02.1989	1968 aus Halle/S., 1988 nach Brandenburg an der Havel
91	VEB Waggonbau Gotha T57	1960	ER	20.05.1968	07.01.1988	1968 aus Halle/S., 1988 nach Naumburg
92	CKD Praha Smichov	1967	ER	12.02.1968	21.04.1989	am 25.04.1989 nach Zwickau
93	(Typ T2)	1967	ER	14.02.1968	19.04.1989	am 24.04.1989 nach Frankfurt/Oder
94	VEB Waggonbau Gotha	1961	ZR	23.07.1976	01.07.1992	1976 aus Zwickau, 1992 nach Halle/S.
95	CKD Praha Smichov	1967	ER	10.01.1977	04.05.1983	1976 aus Zwickau, 1983 nach Zwickau
96	(Typ T2)	1967	ER	26.10.1967	02.08.1983	1976 aus Zwickau, 1983 nach Zwickau

1969 aus vorhandenen Teilen in Gotha nochmalig 65 Beiwagen hergestellt werden. Die Plauener Straßenbahn erhielt von dieser Nachproduktion nochmals acht Beiwagen, die als Beiwagen 23–30 in Dienst gestellt wurden. An extrem strengen Wintertagen verzichtete die Plauener Straßenbahn auf einen Beiwagenbetrieb, denn die zahlreichen Steigungsstrecken im Streckennetz waren teilweise auch für solo fahrende Triebwagen schwierig zu bewältigen.

Zweiachser aus tschechischer Produktion

Von CKD Praha erhielt die Plauener Straßenbahn 1967 zwei fabrikneue Triebwagen des Typs T2D, sie erhielten die Fahrzeugnummern 92 und 93. 1968 erhielt Plauen mit dem Beiwagen 22 den einzigen Beiwagen des Typs B2D aus tschechischer Produktion. 1976 erhielt die Plauener Straßenbahn nochmals zwei gebrauchte T2D Triebwagen aus Zwickau, sie erhielten die Nummern 95 und 96. Auch wenn diese Fahrzeuge nicht zu den klassischen Straßenbahnen aus Gothaer Produktion zählen, sollten Sie aufgrund Ihrer äußerlichen und

technischen Gemeinsamkeiten ebenfalls Erwähnung finden.

Rekonstruktion und Neulackierung

Mit den nun vorhandenen Gothawagen konnte ein großer Teil des Vorkriegswagenparks ersetzt werden, sowie die Platzkapazität vor allem durch den Beiwageneinsatz erhöht werden. Alle Gothawagen fuhren bis 1969 in einer beigen Lackierung mit braunem Zierstreifen durch Plauen, zum Jubiläum 75 Jahre Plauener Straßenbahn stellte man der Öffentlichkeit erstmals eine neue Lackierungsvariante in Elfenbein/Rot mit dem Triebwagen 77 und 20 vor. Nach und nach wurde diese Lackierung an den anderen Gothawagen angepasst. 1972 erfolgte ein Fahrzeugtausch der Beiwagen 10II und 11II mit zwei gleichen Beiwagen der Geraer Verkehrsbetriebe, die nun in Plauen als 10III und 11III eingereiht wurden. Die aus Gera übernommenen Beiwagen erhielten bereits eine umfangreiche Rekonstruktion im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Schöne-weide in Berlin. 1973 erhielt Görlitz die Zweirichtungsbeiwagen 3 und 4, die Plauener Straßenbahn übernahm aus Gera die

Einrichtungsbeiwagen des Typs EB 57 und erhielten die Fahrzeugnummern 3II und 4II. Im RAW Schöne-weide erfolgte in den Jahren 1974 und 1975 die Rekonstruktion der Triebwagen 61, 62, 73, 85, 88, 89 und 91 sowie die Beiwagen 1, 2, 12 und 13. Die Beiwagen wurden gleichzeitig zu Einrichtungsbeiwagen umgebaut.

Zum 90-jährigen Jubiläum der Plauener Straßenbahn im Jahr 1974 erhielt der Triebwagen 76 und Beiwagen 25 eine Sonderlackierung in Weiß/Grün als Anlehnung an die Anfangszeiten der Plauener Straßenbahn. Bis 1988 behielt dieser Einrichtungszug diese Lackierungsvariante. 1975 erfolgte zur Ergänzung des Fahrzeugparks die Übernahme eines ET-54-Triebwagens aus Cottbus und 1976 eines ET 57 aus Zwickau, die in Plauen die Nummern 56II und 94 erhielten. Eine Dachwerbung an den Triebwagen war ab Mitte 1986 üblich. Ab 1988 wurde die Lackierung einiger Gothawagen nochmals in Weiß/Rot mit schwarzem Absetzstreifen geändert. Mit Einführung der Linie 7 ab 1983 war ein Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen auch zwischen dem Unteren Bahnhof und Reusa nötig, diese Linie war aber nur in



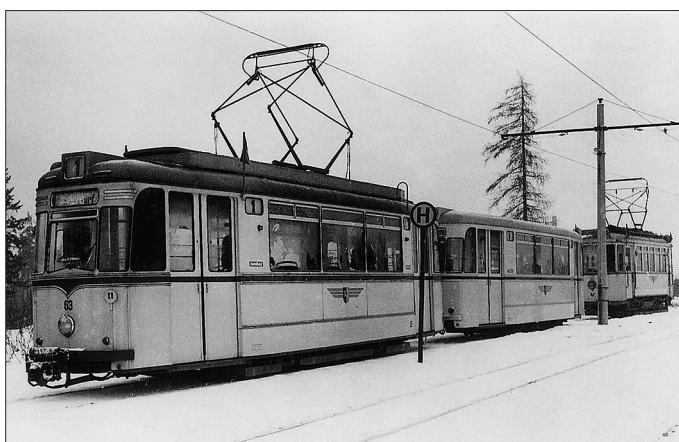
Die letzten ZR-Gothawagen verkehrten noch bis 1992 in Plauen wie Tw 62 mit Ganzwerbung auf der Syrastraße

STEFFEN HEGE



Am 29. Juni 2017 in Klingenthal, Bahnhof: Abtransport der Plauener Tw 72 und Bw 25 zum Schrottplatz

RONNY DAUER



An einem strengen Wintertag ist Tw 63 mit Bw 7 an der Endhaltestelle Plamag, im Hintergrund steht der MAN Tw 47

SLG, SIGURD HILKENBACH (2)



Tw 60 (ET 54) und der MAN-Arbeitstriebwagen 56, abgestellt auf dem Abstellgleis in der Theaterstraße im November 1969



Tw 65 am Unteren Bahnhof in Plauen, der Wagen war 28 Jahre in Plauen im Einsatz und ging 1988 nach Jena HANS LEHNHART, SLG. S. HILKENBACH



Tw 86 ist am Betriebshof an der Wießenstraße abgestellt, der OS-Einsatz erfolgte stufenweise ab 1963 J.MENSDOFF, SLG. SIGURD HILKENBACH

der Hauptverkehrszeit im Einsatz und endete im Jahre 1988.

Mit Erprobung der beiden KT4D-Nullserien-Tatrafahrzeuge 201 und 202 ab 1976

und der Auslieferung der weiteren Tatratriebwagen in den Jahren 1981, 1983, 1987, 1988 und 1989 wurde der größte Teil der Triebwagen und Beiwagen aus Gothaer Produktion

ersetzt. Aufgrund der guten Fahrzeugpflege konnten einige Fahrzeuge noch nach Brandenburg, Frankfurt/Oder, Naumburg und Zwickau abgegeben werden, wo sie teilweise bis

LOWA-, Gotha- und CKD-Beiwagen der Plauener Straßenbahn (Nachkriegsfahrzeuge)

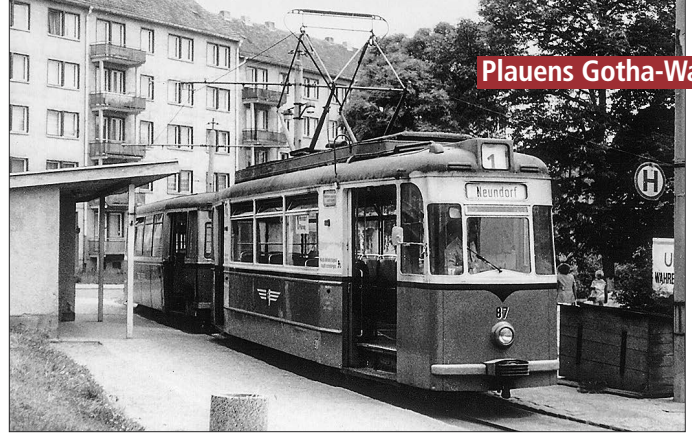
Bw.Nr.	Hersteller	Baujahr	Ausführung	Einsatz im Personenverkehr		Bemerkungen
				erster Einsatz	Letzter Einsatz	
1	VEB Waggonbau Gotha (Typ B 57)	1960	ZR	28.01.1962	18.01.1988	am 22.01.1988 nach Naumburg
2		1960	ZR	20.02.1961	11.02.1988	am 25.02.1988 nach Brandenburg an der Havel
3		1960	ZR	28.02.1961	1973	am 13.03.1973 nach Görlitz
4		1960		09.11.1960	1973	am 21.06.1973 nach Görlitz
5		1960	ZR	09.12.1961	1962	am 01.09.1962 nach Görlitz
6		1960	ZR	19.01.1961	29.07.1983	am 05.11.1983 nach Zwickau
7		1960	ZR	02.12.1960	1962	am 20.08.1962 nach Görlitz
8		1960	ZR	28.02.1961	1962	am 24.07.1962 nach Görlitz
3II	VEB Waggonbau Gotha (Typ B2)	1958	ZR	18.07.1973	02.11.1983	1973 aus Gera
4II		1957	ZR	31.07.1973	19.04.1983	1973 aus Gera, am 04.01.1983 nach Zwickau
9		1962	ER	08.07.1962	04.12.1987	am 09.12.1987 nach Naumburg
10		1962	ER	09.07.1962		am 22.09.1964 umnummeriert in 5II
11		1962	ER	10.07.1962		am 20.06.1964 umnummeriert in 7II
12		1962	ER	11.07.1962		am 13.08.1964 umnummeriert in 8II
5II			ER		17.07.1981	ex Bw 10
7II			ER		05.03.1981	ex Bw 11
8II	VEB Waggonbau Gotha (Typ B2)		ER		17.05.1983	ex Bw 12, am 05.11.1983 nach Zwickau
10II		1956	ZR	02.11.1964	1972	1964 aus Klingenthal, 23.11.1972 nach Gera
11II		1956	ZR	10.11.1964	1972	1964 aus Klingenthal, 25.01.1972 nach Gera
10III		1956	ZR	25.01.1973	22.01.1981	1972 aus Gera
11III		1956	ZR	05.12.1972	13.01.1981	1972 aus Gera
12II		1958	ER	08.10.1964	23.07.1987	1964 aus Klingenthal, 1988 nach Brandenburg an der Havel
13		1958	ER	06.11.1964	01.02.1988	1964 aus Klingenthal, 1988 nach Brandenburg an der Havel
14	VEB Waggonbau Gotha (Typ B2)	1966	ER	15.02.1964	20.04.1989	am 20.04.1989 nach Zwickau
15		1967	ER	02.10.1967	28.12.1988	am 27.03.1989 nach Zwickau
16		1967	ER	02.10.1967	22.07.1988	am 14.04.1989 nach Zwickau
17		1967	ER	02.10.1967	14.04.1989	am 18.04.1989 nach Frankfurt/Oder
18		1967	ER	02.10.1967	19.07.1988	
19		1967	ER	02.10.1967	01.03.1989	am 23.03.1989 nach Zwickau
20		1967	ER	02.10.1967	06.04.1989	am 22.05.1989 nach Frankfurt/Oder
21		1967	ER	02.10.1967	28.04.1989	
22	CKD Praha Smichov (B2D)	1968	ER	21.07.1968	28.04.1989	am 02.06.1989 nach Frankfurt/Oder
23	VEB Waggonbau Gotha (Typ B2)	1969	ER	16.04.1969	28.04.1989	am 11.05.1989 nach Frankfurt/Oder
24		1969	ER	16.04.1969	31.03.1989	am 04.04.1989 nach Zwickau
25		1969	ER	25.04.1969	06.11.1991	am 23.04.1993 nach Klingenthal, 2017 verschrottet
26		1969	ER	18.04.1969	14.11.1991	
27		1969	ER	05.05.1969	03.03.1989	am 02.04.1989 nach Zwickau
28		1969	ER	28.04.1969	16.11.1991	seit 04.10.2003 historischer Beiwagen
29		1969	ER	28.04.1969	23.10.1991	
30		1969	ER	09.06.1969	08.11.1991	

in die Mitte der 90er-Jahre im Einsatz standen. 1990 wurden noch drei Einrichtungstriebwagen (75, 76 und 79), sechs Zweirichtungstriebwagen (61–63, 72, 73 und 94) und fünf Einrichtungsbeiwagen (25, 26, 28–30) für den Linienverkehr benötigt. Besonders für die Linie 2 zwischen dem Oberen Bahnhof und dem Unteren Bahnhof war ein Bedarf an Zweirichtungstriebwagen aus Gothaer Produktion bis 1992 aufgrund der fehlenden Wendeschleife am Unteren Bahnhof unumgänglich. Von den Zweirichtungstriebwagen erhielten bis auf den Triebwagen 94 alle Fahrzeuge eine Vollwerbung. Der letzte Einsatz eines Gotha-Einrichtungszuges, bestehend aus den Triebwagen 79 und Beiwagen 28, erfolgte am 16. November 1991 auf der Linie 1 zwischen Neundorf und Plamag. Dieser Einsatz war nötig, denn 1991 wurde das Gleichrichterunterwerk im Stadtteil Haselbrunn rekonstruiert. Der letzte Zweirichtungstriebwagen verkehrte am 14. August 1992 in Form von Wagen 63 durch Plauen, denn nun erhielt auch der Untere Bahnhof eine Wendeschleife und die Zweirichtungsfahrzeuge konnten abgestellt werden.

Damit endete nach 35 Jahren der Einsatz der Gothaer Straßenbahnen im Linienverkehr. Die anschließend abgestellten Fahrzeuge

Quellen

- Buch 100, 110 und 120 Jahre Straßenbahn Plauen
- Die Straßenbahn in Plauen von Joachim Mensdorf u. Klaus Reichenbach



Tw 87, 1968 aus Halle nach Plauen gekommen, und Bw 11 (EB 54) an der Endhaltestelle Neundorf am 18. Juli 1978 BERND ARNOLD, SLG. SIGURD HILKENBACH

konnten noch an andere Betriebe bzw. in Privatbesitz abgegeben werden.

Was blieb übrig?

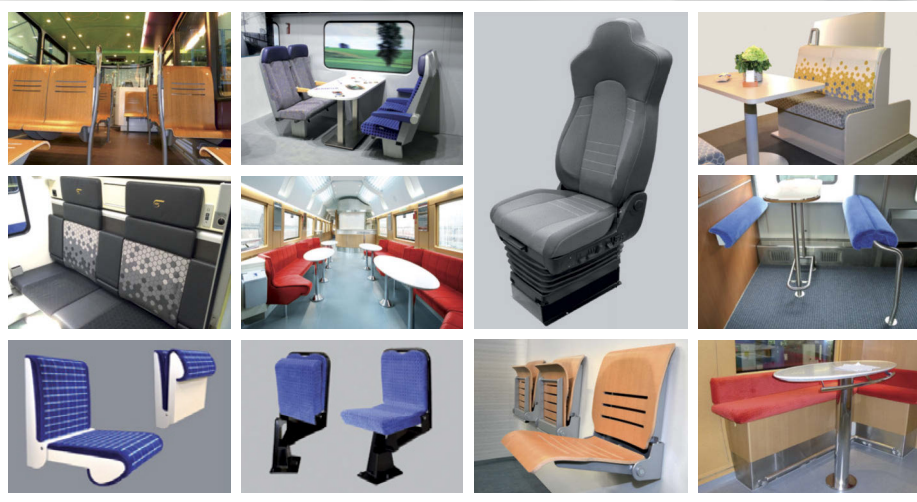
Aktuell sind mit dem Arbeitstriebwagen 64, dem Historischen Gotha-Einrichtungszug (Triebwagen 79 und Beiwagen 28) und dem Plauener Salonwagen (Bier-Elektrische) Triebwagen 78 vier Gothawagen im Bestand der Plauener Straßenbahn. Die Bier-Elektrische ist seit Oktober 1991 als Salonwagen bzw. rolende Gaststätte im Einsatz, eine Änderung des Erscheinungsbildes bzw. technischer Einrichtung erfolgte noch einmal im Jahr 1996. Seit 2002 zählt der Triebwagen 79 zum historischen Fahrzeugbestand, der Beiwagen 28 seit

2003. Der Zustand des historischen Einrichtungszuges erinnert an den Zustand der 1960er-Jahre. Der Arbeitstriebwagen 64 befindet sich derzeit im Umbau, sein Einsatz für die nächsten Jahre ist dennoch gewährleistet, denn er wird weiterhin als Salzstreuwagen im Einsatz sein.

Ein regelmäßiger Einsatz der Bier-Elektrischen ist bei den Plauenern Stadtfesten zu beobachten, kann aber ebenso wie der historische Gothazug für private Anlässe gemietet werden. Weitere aus Plauen stammende Trieb- und Beiwagen sind noch bis heute in Bad Schandau, Frankfurt/Oder, Jena, Naumburg, Klingenthal und dem türkischen Bursa im Einsatz möglich bzw. abgestellt. RONNY DAUER

MODERNE SITZSYSTEME

IDEE - DESIGN - ENTWICKLUNG - REALISIERUNG
IDEA - DESIGN - DEVELOPMENT - REALIZATION



FAHRERSITZE DRIVER'S SEAT **SONDERSITZE** SPECIAL SEATS
KLAPPSITZE FOLDING SEATS **FAHRGASTBESTUHLUNG** PASSENGER SEATING

A. LATUSEK GmbH • Adam-Opel-Straße 4 • 07552 Gera • Germany • Tel. +49 (0) 365 / 77 37 69-0
info@a-latusek.de • www.a-latusek.de

ALATUSEK
FAHRZEUGINNENAUSSTATTUNG

Durch die Amsterdamer Leidsestraat passt die Straßenbahn nur eingleisig. Sie muss sich hier den Platz mit vielen Fußgängern teilen. Das Modell des dreiteiligen 3G-Triebwagens stammt von Skiptram und ist ein Resinguss DANNY SOETENS (15)

Die Hauptrolle spielt immer die Modelltram

Gekonnt in Szene gesetzt ■ Danny Soetens verbindet sein Tramhobby mit der Freude am Fotografieren. Seine Miniatur-Straßenbahnen sind die Stars auf etwa 150 Dioramen

Die Beschäftigung mit der Modellstraßenbahn lässt sich bekanntlich sehr gut mit vielen anderen Freizeitbeschäftigungen verbinden. Der eine nutzt seine Fähigkeiten am Computer

für den Entwurf von Vorlagen für den 3-D-Druck von Modellfahrzeugen, der andere liebt die Arbeit mit Metall und kreiert dank seines handwerklichen Könnens so schöne Miniatur-Straßenbahnen aus Messing. Danny

Soetens aus Amsterdam liebt es, Fotos von seinen Dioramen zu machen und sie anschließend am Computer nachzubearbeiten und durch Einfügen von passenden Hintergründen realistischer aussehen zu lassen.

„Obwohl ich schon als Kind ganz verrückt nach Straßenbahnen war, habe ich mich doch erst viel später für die Miniaturtram interessiert“, berichtet der Niederländer, der erst im Jahr 2002 durch einen Händler



Diese Szene hat Hobbyfreund Soetens im alten Berlin angesiedelt. Die beiden zweiachsigen Messingmodelle stammen von Wolfgang Fröwis



Rotterdams Tramdepot liegt mitten im Wohngebiet. Die Triebwagen stammen aus den 1930er-Jahren. Die Messingmodelle entstanden privat



Ein Triebwagen der Leipziger Straßenbahn passiert um 1900 den „Gasthof zum Stern“. Noch beherrschen Pferdefuhrwerke die Straßen



„Die Tram nur mit passendem Kleingeld besteigen“ warnt ein Schild über den Seitenfenstern. Der Allan-Tw ist ein 3-D-Modell von Skiptram

zur H0-Modellstraßenbahn kam und zu sammeln begann. Inzwischen stehen aber schon über 150 Fahrzeuge in seinen Vitrinen. Zuvor war Soetens ein typischer Tramspotter und später auch Mitglied eines Straßenbahnseums mit Fahrbetrieb.

Auf die Dauer genügte es dem 69-jährigen Soetens aber nicht, seine Modelle nur unbewegt in den Vitrinen stehen zu sehen. „Ich wollte mehr mit ihnen machen“, erinnert er sich. „In Verbindung mit meinem Film- und Fotohobby wollte ich Szenen ge-

stalten, in denen die Straßenbahnen die Hauptrolle spielen.“ Vor den ersten Bildern musste der Amsterdamer aber erst mal Bücher wälzen. „Die Forschung war notwendig, weil ich sehr großen Wert auf eine vorbildgetreue Wiedergabe der Wirklichkeit

lege“, berichtet er. Bis ins kleinste Detail sollten seine Modellfotos stimmen. Dazu gehört beispielsweise die Werbung an den Straßenbahnen. Alles auf seinen Dioramen sollte zu der gewählten Epoche passen. Die Trambahnen, der übrige Straßenver-

In der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart hat es über Nacht geschneit. Ein GT4-Triebwagen bahnt sich seinen Weg durch die engen Gassen in Richtung Stammheim. Vor einem Bekleidungsgeschäft verhindert eine zu nahe am Gleis geparkte Kraftdroschke die Weiterfahrt





Dieses Diorama hat Danny Soetens in der Schweiz bei der bis 1974 selbstständigen Birseckbahn angesiedelt. Heute ist die Straßenbahn ein Teil von Baselland Transport (BLT). Das Triebwagenmodell stammt vom Atlas-Verlag. Vieles in dieser Szene ist Retusche und entstand am Computer

kehr sowie die platzierte Bevölkerung mussten wirklich der Zeitspanne entsprechen. Auch die Gebäude hatten natürlich zu stimmen.

Kein Platz für eine Anlage

Wie viele andere Modellstraßenbahner, die in einer kleinen Stadt-wohnung leben, plagt auch Danny Soetens der Platzmangel. Für eine

richtige Trambahnanlage fehlen einfach die passenden Räumlichkeiten. „Eine feste Anlage würde mich dann auch an eine bestimmte Epoche binden, das möchte ich aber auf keinen Fall“, sagt er und verweist auf seinen knapp einen Quadratmeter großen Schreibtisch, auf dem er seine Fotografiert Dioramen baut. „Meine Fahrzeugsammlung ist bewusst so

zusammengestellt, dass ich für jede Inszenierung immer ein geeignetes Straßenbahnmodell habe, egal, welchen Zeitraum ich darstellen will“, sagt Soetens, der nur Trammodelle nach europäischen Vorbildern sammelt. Es sind hauptsächlich Fahrzeuge aus den Niederlanden, aus Belgien, Deutschland und Österreich. Wenige Fahrzeuge haben andere

europäische Triebwagen zum Vorbild. In diesem abgesteckten Bereich sammelt er nach Baujahren, was natürlich wieder mit seinem Anspruch zu tun hat, für alle gewünschten Zeitperioden, die er im Bild darstellen möchte, auch passende Modelle vorrätig zu haben. Seine Fahrzeuge entstanden vorwiegend aus Kunststoff, im Resinguss und seit kurzem

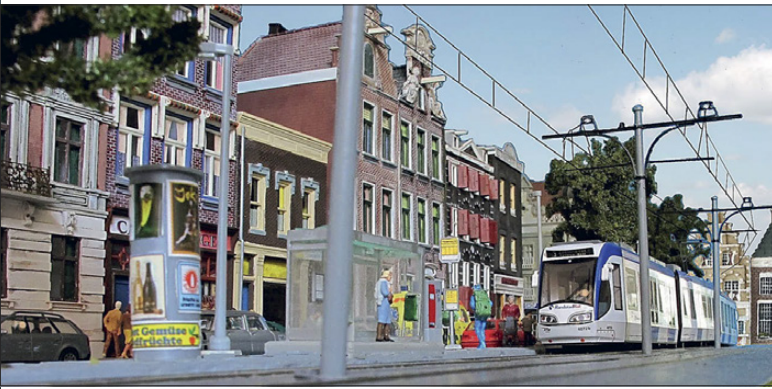


So stellen sich viele Holland vor: Diese von Danny Soetens gestaltete Szene spielt in Den Haag, dem niederländischen Parlaments- und Regierungssitz. Das Tw-Modell entstand aus Messing, der Bw aus Weißmetall

Der Erbauer



Danny Soetens kam 1948 in Amsterdam zur Welt, wo er auch noch immer wohnt. Die vielen Straßenbahnen der Stadt interessierten ihn schon früh, aber erst seit knapp 20 Jahren begeistert er sich auch für die Modelltram. Er sammelt Modelle und baut auch welche selbst. Bis heute kamen so über 100 Fahrzeuge zusammen. Seine Wohnung erlaubt aber nur eine kleine Teststrecke. JOG



Hallings Citadis darf in dieser Straßenbahnszene die Hauptrolle spielen. Die deutsche Gemüsewerbung ist aber in Den Haag etwas fehl am Platze



Ost-Berlin, so, wie Danny Soetens es sich vorstellt. Borgward-Lkw und Isabella passen nicht so ganz. Der Reko-Wagen stammt vom Atlas-Verlag



Ein umgestürzter Pkw blockiert das Straßenbahngleis. Der Kran soll die Strecke für die beiden Philotrain-Messingmodelle wieder frei machen



Für Euro-Preise gibt es am Straßenrand Obst und Gemüse. Im Hintergrund fährt ein Gotha-Zug von H & P in alter Dresdner Lackierung

auch als 3-D-Druck. Die teuersten Fahrzeuge sind aber sehr detailgetreue Modelle aus Weißmetall und Messing, viele davon mit Inneneinrichtung und mit Fahrgästen komplettiert. Danny Soetens: „Im Laufe der Zeit bin ich immer kritischer ge-

worden. Entspricht ein Modell nicht dem Vorbild, dann kommt es auch nicht in meine Vitrinen.“ Den Straßenbahnszenen, die Soetens gestaltet und anschließend am Computer mit den Programmen „Paintshop Pro 7“ und „Microsoft

Picture it“ veredelt, ist nur ein kurzes „Leben“ vergönnt. „Mir fehlt einfach der Platz, um die inzwischen etwa 150 Dioramen, die ich schon gebaut habe, dauerhaft aufzubewahren“, sagt der Hobbyfreund, der sein Arbeitsleben zum großen Teil in

der Verwaltung verbracht hat. „Ich baue meine kleinen H0-Modelltramwelten, fotografiere sie und zeige sie dann nach dem Bearbeiten am Rechner auf meiner Internetseite (www.modeltrams-europa.nl). Dort sind neben den Bildern auch Hinter-

Die Niederländer lieben Berge. Kein Wunder, dass Danny Soetens ein Stück Schweiz nachgebildet hat, auch wenn's nur Flachland ist. Die Triebwagen der Verkehrsbetriebe Zürich stammen von Navemo. Dieses Bild zeigt aber auch, dass die Retuschen nicht immer 100-prozentig gelungen sind





Zur belgischen Gesellschaft NMVB gehört dieser Zug, der von Ferivan stammt. Er spielt die Hauptrolle in Soetens kleinem Königreich Belgien

grundinformationen zu vielen meiner Straßenbahnmodelle zu finden.“ Daneben ist Soetens seit mehreren Jahren auch bei Facebook aktiv. „Beide Medien sind wichtige Erweiterungen meiner Sammlung“, erklärt er. Sie bringen ihm immer wieder neue Kontakte ins In- und Ausland. JOG

Hier gewinnt Ihre Arbeit

■ Haben Sie auch eine Straßenbahnanlage, ein Modul oder ein eigenes Trammodell gebaut? Dann lassen Sie doch die vielen anderen Mo-

dellstraßenbahner an Ihrem Können teilhaben. Bringen Sie den Bau- oder Gleisplan zu Papier, machen Sie ein paar scharfe Fotos und schreiben Sie dazu einige Zeilen über sich und Ihr Werk. Die besten Arbeiten werden hier im STRASSENBAHN MAGAZIN vorgestellt.

Ihren Beitrag senden Sie bitte an sm-modell@geramond.de oder an Redaktion SM-Modell, Infanteriestraße 11a, 80797 München. Wir freuen uns natürlich auch über Ihre Fragen und Anregungen.

Neuheiten & Neuigkeiten

TLRS-Treffen ganz international

■ „Die internationale Welt der Straßenbahn“ ist das Thema für das nächste Nürnberger Treffen der TLRS (Tramway and Light Railway Society). Es findet vom 2. bis 4. Februar 2018 wieder gleichzeitig mit der Spielwarenmesse im historischen Straßenbahndepot St. Peter statt. Hobbyfreunde sowie Vereine sind eingeladen, ihre Modelle, Dioramen und Anlagen zu zeigen. Schon jetzt haben sich Modellstraßenbahner aus Hannover, Düsseldorf und Berlin mit mehreren Anlagenteilen angekündigt. Neben der Modellausstellung gibt es wieder die traditionelle Stammtischsonderfahrt mit einer alten

Straßenbahn und eine Vortragsreihe, bei der auch über die auf der Spielwarenmesse gezeigten Neuheiten informiert werden soll. Ein weiteres Thema ist „Aus der Praxis für die Praxis“. Modellbauer mit unterschiedlichem Anspruch berichten und präsentieren ihre Ideen in einem Bildervortrag. Zusätzlich sind Hobbyfreunde eingeladen, über weitere Themen zu referieren. Der Besuch der Modellausstellung ist kostenlos. Für die Teilnahme an den weiteren Veranstaltungen (einschließlich Sonderfahrt und Abendessen und Vorträgen) wird ein Tagungsbeitrag erhoben. Weitere Infos bei Rene.Felgentreu@web.de JOG



Andere Länder, andere Formen: Rob Kievits niederländischer Gelenktriebwagen der Überlandbahn NZH im Maßstab 1:45 erinnert im Gegensatz zu anderen Straßenbahnen eher an einen Eisenbahn-Tw

ANZEIGEN

40 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 21999099 · www.turberg.de

Hünerbein

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

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

TILLIG-Clubhändler

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft

Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
Öffnungszeiten: Di.-Do. 10-13 + 14-18 Uhr, Fr. 10-13 Uhr + jeden 1. Sa. im Monat 9-12.30 Uhr
E-Mail: modelbahnbox@t-online.de • Internet: www.modelbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

MÄRKLIN & SPIELWAREN

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

Sie erhalten in 2017 auf fast* alle Modellbahnartikel

10%

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

*außer Startsets, Heft-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderreihen MHI + I+S, Reparaturen

Wilmsdorfer Straße 157 · 10585 Berlin · 030/341 6242
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.modelbahnen-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.: 030/344 93 67, Fax: 030/345 65 09



Holger Ott hat Brekinas Weichenreiniger schon im Einsatz. Für die „Arbeiten“ wurde der mit einem Schlauch der Preiser-Feuerwehr ergänzt

Brekina „reinigt“ Tramweichen

■ Darüber werden sich sicher viele Modellstraßenbahner freuen. Brekina hat aktuell einen Weichenreinigungswagen für Straßenbahnbetriebe in H0 ausgeliefert. Der Mercedes-Kastenwagen L 319 in Orange mit großflächigen Warnbalken trägt an

der Front eine bewegliche Schlauchtrommel, aber ohne Schlauch. Auf der diesjährigen Spielwarenmesse ist uns das Bogestra-Fahrzeug nicht aufgefallen. Neu ist auch der creme/hellblaue Setra-Reisebus S 12 aus Brekinas Starline-Linie. JÖG

HOLGER OTT, OLGA BANDELOWA (2)



Eine von vielen Neuheiten, die Brekina in den letzten Wochen ausgeliefert hat, ist der Bus Setra S12



Drei Doppeldecker-Modelle, drei Materialien: Der Leedser Kriegsstraßenbahnwagen (I.) ist ein 3-D-Druck. Der Ex-Hull-Tw in der Mitte entstand aus Weißmetall. Der rote Ex-Londoner ist ein Zinkdruckguss-Modell

Modell-Wochenende in Blackpool

■ Der englische Badeort Blackpool möchte für Touristen stets attraktiv sein. Jetzt wurde mit einer Modelltramausstellung gelockt. Modelle und Anlagen von 46 Ausstellern sorgten an einem Wochenende für 1.500 Besucher. Daneben verstärkten sechs Museumsstraßenbahnen den

Betrieb auf der Strecke Starr Gate – Bispham – Fleetwood. Zu den Ausstellungshallen verkehrte ein Shuttle-Service mit historischen Bussen und Straßenbahnen. Insgesamt erinnerte die Veranstaltung etwas ans diesjährige „Kleine Bahn – ganz groß“ in Stuttgart. HELMUT GIERAMM



Blackpools in den Abendstunden festlich illuminierte Promenade wurde hier im Maßstab 1:76 (Spur 00) mit LEDs nachgestaltet HELMUT GIERAMM (2)

ANZEIGEN

Neue Straßenbahn-Modelle

NACH DEM MODULAREN BAUKASTEN-PRINZIP

Freiburg GT4

170 €

Standmodell

220 €

Motorisiert

Zweirichtungsfahrzeug in H0 und H0m

Straßenbahn-Bücher und Nahverkehrs-Literatur

Im Versand direkt nach Haus

ganz NEU Tram-Atlas Polen (Schwandl), 144 Seiten, 17 x 24 cm, ~ 300 Farb-Fotos, detaillierte Netzpläne	19,50 €
ganz NEU Trolleybus World A to Z (Prof. Korokov, K. Klimov), 480 S., ~900 Abb., weltweite Enzyklopädie	70,00 €
ganz NEU Mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er-Jahre - 896 S., 21 x 24 cm, ~ 100 Abb., Linien 55 + 64	22,80 €
ganz NEU Als die Straßenbahn noch über die Königsstraße fuhr, Duisburg 1970er - 90er-Jahre (W. Roth, VBN)	19,85 €
ganz NEU Straßenbahnszenen Hamburg - Flensburg - Kiel (A. Luit, EK) von 1958, 96 S., 24 x 17 - 100 Fotos	19,80 €
ganz NEU Straßenbahn und Regiotram in Kassel (S. Lücke, Sutton-V.), 128 S., 17 x 24 cm, ~ 160 Abbildungen	20,00 €
ganz NEU Straßenbahnen im Aldkreis Moers (S. Lücke, Sutton-V.), 128 S., 17 x 24 cm, ~ 120 Abb., 1908 - 1963	20,00 €
ganz NEU Ausnahmen von der Straßenbahn in Mülheim und Oberhausen 1955-1974, Fotograf: Eduard J. Bouwman	16,95 €
ganz NEU Immer in Bewegung OPNV-Geschichte in Saarbrücken (Saarbahn), 125 Jahre Straßenbahn, 160 S., A4	19,80 €
ganz NEU Verkehrsknoten Würzburg (Th. Neumann, F. v. Rüden), 112 S., A4, ~ 180 Fotos, auch Straßenbahn	24,80 €
ganz NEU Nahverkehr in Wuppertal H. Günther, Sutton), 96 S., 23 x 27 cm, ~ 160 Abb., Straßen- + Schwebebahn	25,00 €
ganz NEU Straßen- und Stadtbahnen in D Band 18 - Sachsen (I. Ost), ~ 300 S., 17 x 24 cm, > 300 Abb.	45,00 €
ganz NEU Köln-Bonner Eisenbahnen © Erinnerungen an die Rheinuferbahn (Herdorf), 136 S., A4, 270 Abb.	39,80 €
ganz NEU Metros & Trams in Japan Band 1 © Nord- und Zentral-Japan 144 S., ~ 300 Farb-Fotos, Netzpläne	19,50 €
ganz NEU R & T Anderthalb eeu openbaar vervoer in Rotterdam (v. d. Toorn), 224 S., 84 SW- + 60 Farb-Abb., Pläne	32,00 €
ganz NEU Sundsvalls spårvägar an resa genom Träsket (Träskostelgiska), 128 S., A4 quer, ca. 200 Abbildungen	32,00 €
Kalender Stadtverkehr EK, 16,80 € • Trams (Beigen) 17,50 € • Stockholm (Träskostelgiska) 14,50 € • Wien (Seitz)	14,50 €

Alle Straßenbahn-Neuheiten (auch von Betrieben)/zzgl. Porto/Verpackung (1,50 bis 4,00 €)

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

ANZEIGEN

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

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

DÜWAG GT8

Bielefeld

Für H0 und H0m • Zwei Wagnummern • Mit und ohne Antrieb/Digitalschnittstelle • Lieferbar ab Oktober 2017

Jetzt schnell vorbestellen!

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

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

**Zu „Editorial“ (SM 9/2017)
Münchner Planungen**

■ Die neue Entwicklung (Ausbau des Nahverkehrs) in München ist sehr zu begrüßen. Es ist fatal, wie sehr solche Pläne von der (Un)Lust und Laune weniger Politiker abhängen. Die Finanzprobleme würden schon reichen. Die Schienenverbindung der Nordstrecken via Uni und Englischem Garten ist überfällig. Busse haben im Park nichts verloren (Lärm, Abgase, Fahrbahn).

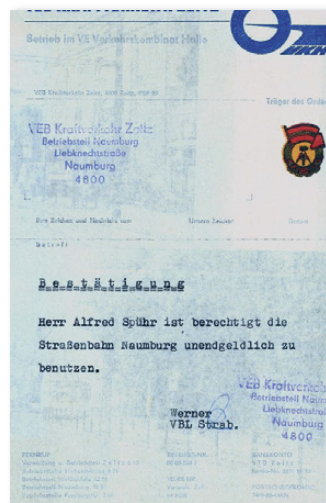
Ich würde den Münchnern auch sehr eine Parkbahn wünschen und wundere mich, dass es die nicht gibt. Der Park ist lang und viele Besucher schaffen den Weg in den Nordpark nicht. Die kleinen Dampfbahnen z. B. in Dresden, Stuttgart, Karlsruhe u.a. sind ein echter Gewinn,

eine liebenswerte Attraktion. Und München hat eine sehr bedeutende Lokomotivbau-Tradition. Vielleicht kommen sie mit der Tram noch auf den Geschmack, es wäre der Stadt zu wünschen.

Ulrich Schütz, Karlsruhe

**Zu „Naumburg“ (SM 10/2017)
Naumburger Idyll**

■ Eine schöne Erinnerung an die Naumburger Straßenbahn, die in diesem Jahr das Jubiläum „10 Jahre täglicher Betrieb“ feiern konnte. Bei einem Besuch in Naumburg Ende Februar 1990 konnte ich feststellen, dass schon damals um den Erhalt der Bahn gekämpft wurde, unter anderem durch Herrn Plehn, dem heutigen Betriebsleiter der Bahn. Ich war seinerzeit nach Naumburg gefahren, um die



Alfred Spührs Freifahrtschein der besonderen Art

dort vorhandene Zeichnung des Nordwaggon-Wagens 10 zu kopieren. Da die Sichtung des Archivs zu viel Zeit gebraucht hatte, um bis zum Feierabend am Freitag noch Fahrscheine zu kaufen (die gab es nur von Montag bis Freitag), stellte mir der Betriebsleiter die kopierte Freifahr-Berechtigung (siehe Abbildung) aus. Ich bedankte mich dafür mit einer D-Mark-Spende für die Personalkasse.

Alfred Spühr, Osnabrück

**Zu „Editorial“ (SM 11/2017)
Hamburger Probleme**

■ Ich bin sozusagen mit der Hamburger Straßenbahn groß geworden bis in das Berufsleben. Es war ein weitverbreitetes und gut zu erreichendes Transportmittel, dazu die Hochbahn (U-Bahn) als Ergän-

Großraumwagen in und aus Deutschland

Rund vier Jahre nach ihrem Standardwerk über die klassischen Düwg-Gelenkwagen legen die Autoren Klaus Meschede, Axel Reuther und Josef Schöber nun den Band über die Großraumwagen vor, also drei- und vierachsige Straßenbahnwagen mit ungeteiltem Wagenkasten, nicht unterteiltem Fahrgastraum und Fahrgastfluss. Um es vorweg zu sagen, es handelt sich keineswegs um ein „Prequel“ zu dem fulminanten Gelenkwagenband, sondern um ein Kompendium, das alle in Deutschland und der Bundesrepublik seit zirka 1930 entstandenen Wagen dieses Typs erfasst und beschreibt.

Da bleibt dann einerseits fast kein Wunsch offen, andererseits erfordert die notwendige Kompaktheit bei der Darstellung dieses umfangreichen Themas doch die ein oder andere Kürzung, die manch bedeutenden Typ eher zu knapp abgehandelt sein lässt. Aber das wiederum gibt ja den Raum für eigene Werke, die sich dem ein oder anderen Betrieb oder Type widmen können, seien es Hamburg, Hannover oder Karlsruhe.

Auch bei diesem Band liegt der Schwerpunkt wieder bei den Fahrzeugen der Düwg – was nicht am regionalen Hintergrund der Autoren liegt, sondern einfach in der Tatsache begründet, dass die Düsseldorf Waggonfabrik nach 1945 der führende Entwickler und Hersteller von Straßenbahnwagen in der alten BRD war. Auch bediente die Düwg nicht nur einen geschützten Heimatmarkt in Nordrhein-Westfalen, sondern war bundesweit so erfolgreich, dass viele andere Fahrzeuge in Lizenz oder als direkte Nachbauten der Düwg-Produkte entstanden. Die wenigen Ausnahmen stellen die Autoren vor.

Das reichhaltig bebilderte Buch ist klar und übersichtlich gegliedert, von der Definition des Begriffs „Großraumwagen“ über die Ursprünge der Bauart um 1910 in Nordamerika hin zu den ersten europäischen Wagen dieses Typs spannt sich der Bogen des ersten Teils zu den deutschen Prototypen der 30er-Jahre, als man vor allem in Essen und Hamburg die ersten bedeutenden Schritte zu einem modernen Straßenbahnfahrzeug ging. Der Zweite Weltkrieg und auch die wenig Tram-freundliche Politik der Nazis verhin-

derten weitgehend den Serienbau in nennenswertem Umfang. Das änderte sich Anfang der 50er. Nun begann die Düwg – schon an den Essener Typen der 30er führend beteiligt – wiederum mit Betrieben in Essen, der Heimatstadt Düsseldorf und Hannover die Entwicklung und den Serienbau von Großraumwagen. Der Düsseldorf Hersteller fertigte alles in allem 405 Trieb- und 466 Beiwagen unterschiedlicher Bauformen, aber ab 1957 verdrängten die im eigenen Haus entstandenen Gelenkwagen den klassischen Großraumwagen, nach 1960 wurden vor allem noch Beiwagen für den Betrieb hinter Gelenkwagen weitergebaut.

Außer den vierachsigen behandeln die Autoren auch die dreiachsigen Großraumwagen süddeutscher Bauart, sie gehen auf „unechte“ Großraumwagen ein und weichen von ihrem Untertitel ab, in dem sie auch auf die Düwg-Lizenzbauten in Österreich eingehen.

Ein umfangreicher Tabellen- und Statistikteil lässt fast keinen Wunsch offen, der Band ist reichhaltig und vielfältig bebildert und bietet für den Preis eine große Menge Inhalt.

STEFAN VOCKRODT



Klaus Meschede, Axel Reuther, Josef Schöber: Straßenbahn-Großraumwagen, Drei- und Vierachser aus westdeutscher Produktion, DIN-A4, Hardcover, 272 S., zahlreiche sw- und Farbaufnahmen, Zeichnungen, EK-Verlag, Freiburg 2017, ISBN 978-3-8846-6850-6, 45,- €

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

25. November, 2., 9., und 16. Dezember, Darmstadt: Sonderfahrten mit Museums-Triebwagen an den Adventsamtstagen in der Innenstadt (Linie 24). Info: www.historische-heag-fahrzeuge.de

1.–23. Dezember, Nürnberg: Mittwochs bis samstags in der Vorweihnachtszeit Glühweinfahrten durch Nürnberg mit historischen Straßenbahnen. An Samstagen Jugenstill-Glühweinfahrten mit Tram von 1904/06. Info: www.vag.de

2.+3. Dezember, Wuppertal-Kohlfurth: Nikolausfahrten ins Kaltenbachtal, dort wartet der Nikolaus, der jedes Kind mit einer gut gefüllten Tüte beschenkt! Info: www.bmb-wuppertal.de

3., 10., 17. und 26. Dezember, Stuttgart: Straßenbahnwelt eröffnet von 10 bis 17 Uhr. Straßenbahn-Rundfahrten auf der Depotschleife (am 3.12. als Nikolausfahrten), Oldtimer-Buslinie 23 E Straßenbahnwelt – Fernsehturm. Am 26.12. Rückumstellung

der Oldtimerlinie 23 von Bus auf Straßenbahn! Info: www.shb-ev.info.

6.–8. Dezember, Dortmund Mooskamp: Drei Tage Nikolausfahrten ab Museumsbetriebshof. www.bahnhof-mooskamp.de

10. Dezember, Wehmingen: Nikolausfahrten im Straßenbahn-Museum mit Überraschungen für alle kleinen Fahrgäste. Info: www.tram-museum.de

zung für etwas größere Haltestellen-Abstände und die S-Bahn für noch weitere Ziele. 2006 war ich nun bedeutend älter, so Anfang der 70er, als ich das letzte Mal nach Hamburg kam. Leider gab es von der ehemaligen Straßenbahn dank des straßenbahnphoben Hamburger Senates keine Spur, das wusste ich, dafür gab es ein Netz u.a. von Schnellbussen. Zumindest an manchen (oder allen?) Haltepunkten keine ausgebauten Haltestellen und da es natürlich keine Schienen gab, war es an unübersichtlichen Straßenverhältnissen auch schwieriger, die Haltestellen zu orten. Man musste bis zum Erscheinen des zu erwarteten Busses auf dem Bürgersteig warten, um dann das Fahrzeug zu erstürmen. Kaum hatte sich die Tür hinter einem geschlossen, flog man wegen des höheren Beschleunigungsvorganges um die Ecke, wenn man sich nicht aus Erfahrung sogleich an einer Haltestange festgeklammert hatte oder

gerade noch rechtzeitig sich auf einen Sitzplatz hatte fallen lassen können. Heutzutage hätte ich als inzwischen Gehbehinderter zusätzlich Schwierigkeiten die Stufen der Busse zu erklimmen, bei der Hochbahn jedoch immer auch mit Treppen hinauf oder herab zu bzw. von den Bahnsteigen verbunden.

Peter Hollbach,
Griesheim bei Darmstadt

Zu „Dortmunds U42“ (SM 10/2017)

Erinnerungen

■ Ich bin seit vielen Jahren Abonnent des Magazins und freue mich jedesmal auf die neue Ausgabe. So fand ich im aktuellen Heft 10 einen interessanten Bericht über die U42 in Dortmund. Diese Linie war früher zu meiner Schulzeit die Linie 4, mit der ich von Hombruch aus zur Schule gefahren bin. Der Nordast wurde

damals von der Linie 6/16 bedient, mit der fuhren wir dann zu den Großeltern nach Eving bis Schulte Rödding. So kamen mir beim Lesen viele Erinnerungen hoch.

Noch ein schönes „Aha“ auf Seite 3 das Foto mit der AVG-Stadtbahn im Murgtal. Damit bin ich vor gut zwei Wochen von Freudenstadt nach Karlsruhe und zurück gefahren, eine etwas lange Fahrt, aber sehr interessant. Also nochmal ein herzliches Dankeschön an die interessanten Berichte, weiter so!

Karl-Wilhelm Rüger, München

Zu „P-Wagen“ (SM 11/2017) Glückwunsch!

■ Immer wenn ich in München bin, fahre ich nach Möglichkeit eine Runde mit einem der P-Wagen. Ich hoffe, diese alltagstauglichen Oldies noch recht lange genießen zu können. Max Eber, Bonn

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 Loksuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 • Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Will-

stätterstr. 15 • Modellbahnladen 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 Hünerebein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 • Mayer-sche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

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, Epplerstr. 19C • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 • Osiandersche 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 Stil-letto, 80634 München, Schulstr. 19 • Augsburger Loksuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 • Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9

Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 • Modellspielwaren 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, Lichtensteinst. 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 Andersens Forlag, 2640 Hede-husene, Brandvaenget 60

Spanien

Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande

van Stockom Boekverkop, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 • Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluiweg 474

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

STRASSENBAHN MAGAZIN ABO-SERVICE
Gutenbergr. 1, 82205 Gilching

☎ Tel.: 0180/5321617* oder

☎ Tel.: 08105/388329 (normaler Tarif)

☎ Fax: 0180/5321620*

✉ E-Mail: abo@strassenbahn-magazin.de

✉ www.strassenbahn-magazin.de/abo

*14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/Min.

Preise: Einzelheft EUR 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten)
Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 96,00 (inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Die Abgebühren 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

REDAKTION

(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 400209, 80702 München

☎ Tel.: 089/130699-720

☎ Fax: 089/130699-700

✉ E-Mail: redaktion@strassenbahn-magazin.de

✉ www.strassenbahn-magazin.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postschrift an.

ANZEIGEN

✉ E-Mail: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Impressum

Nummer 338 • 12/2017 • Dezember • 48. Jahrgang
Strassenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-720
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Michael Hofbauer

Verantw. Redakteur: Martin Weltner

Redaktion: Michael Sperl, Florian Dürr

Redaktion Straßenbahn im Modell:

Jens-Olaf Gries-Bandelow

Redaktionsassistentin: Brigitte Stuiher

Ständige Mitarbeiter:

Berthold Dietrich-Vandorin, Ronald Glem-botzky, Wolfgang Kaiser, Michael Kochers, Bernhard Kußmagk, Christian Lückner, Guido Mandorf, André Marks, Axel Reuther, Robert Schrempf

Layout: Karin Vierheller

Junior Producerin: Amira Füssel

Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung: Clemens Hahn

Gesamtanzenleitung:

Thomas Perskowitz,
E-Mail: thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung:

Selma Tegethoff, selma.tegethoff@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-528

Anzeigendisposition:

Rudolf Schuster, rudolf.schuster@verlagshaus.de
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-140

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr.27 vom 1.1.2017
www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

BahnHofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb
Unterschleißheim

Vertriebsleitung:

Dr. Regine Hahn

Druck:

LSC Communications Europe Sp. z o-o, Krakau

Druckvorstufe:

Cromika, Verona

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

© 2017 by GeraMond Verlag

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Gerichtsstand ist München

ISSN 0340-7071



PETER BOEHM, SLG AXEL REUTHER

■ Benrather Vierachser

Mitte der 30er-Jahre beschaffte die Rheinische Bahngesellschaft in Düsseldorf für ihre beiden Schmalspurstrecken nach Ohligs und Vohwinkel 14 für die damalige Zeit sehr fortschrittliche vierachsige Triebwagen. Sie fanden zum Teil nach der Einstellung ihrer Stammstrecken neue Aufgaben im In- und Ausland und fuhren in Österreich für weitere 25 Jahre. Noch heute gibt es nahe der alten Heimat zwei Exemplare dieser formschönen Wagen, wovon einer auch regelmäßig eingesetzt wird.

Weitere Themen der kommenden Ausgaben



CHRISTIAN LÜCKER

■ Tristesse in Kasachstan?

Straßenbahnen in Zentralasien – Aktuell gibt es in Kasachstan noch drei Straßenbahnbetriebe, doch zwei von ihnen droht die Stilllegung. Wir machen eine Rundreise durch eine kaum erforschte Straßenbahnwelt, 5.000 Kilometer von Deutschland entfernt, mit Klassikern aus Sowjetzeiten und Altwagen aus Deutschland.



STADTARCHIV WEIMAR

■ Bremen: Vororterschließung vor 50 Jahren

Mit der Errichtung der Neuen Vahr hatte Bremen 1957 zur Linderung der Nachkriegs-Wohnungsnot das größte zusammenhängende Bauvorhaben des sozialen Wohnungsbaus in der Bundesrepublik begonnen. Erst zehn Jahre später lieferte die neue Linie 1 durch die Neubauviertel der Neuen Vahr bis nach Blockdiek ein attraktives und den Bedürfnissen der „Vahraonen“ – so bezeichnen sich die Anwohner gerne selbst – entsprechendes ÖPNV-Angebot. Wir erinnern an eine mühsame Entscheidung, der vieles im Wege stand.



ANDREAS MAUSOLF

■ Stillgelegt vor 80 Jahren: Weimars Straßenbahn

Wer erinnert sich im Jahr 2017 noch an die „Elektrische“, welche in der „Großherzoglichen Haupt- und Residenzstadt Weimar“ fuhr? Und gibt es nach 80 Jahren noch Hinweise auf die Bahn? Straßenbauarbeiten haben mit einer Ausnahme alle Gleisreste verschwinden lassen. Die Rekonstruktion vieler Häuser führte dazu, dass nur noch ganz wenige Wandhaken zur Befestigung der Oberleitung existieren.



Liebe Leser,
Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßen-

bahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

Ende gut ...?

Pro Tram

Die Experten, die die Stadt mit einem Gutachten zum öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) der Zukunft in Regensburg beauftragt hat, sprechen sich klar für eine Straßenbahn aus. Das schreiben sie in einem Kurzbericht, der Ende Oktober im Planungsausschuss des Stadtrats präsentiert wurde. Die Stadtverwaltung schließt sich dieser Meinung an und empfiehlt dem Stadtrat, „sich schwerpunktmäßig auf eine Tram zu konzentrieren“. Ein System mit Expressbussen, das als zweite Variante untersucht wurde, könne schon wegen seiner Kapazitätsgrenzen nicht empfohlen werden, schreibt die Verwaltung. Die Gutachter beurteilen ein Bus-Rapid-Transit-System (BRT) als „nicht ausreichend leistungsfähig“. Bevor die Politik Anfang 2018 über das System der Zukunft entscheiden soll, können die Bürger mitreden. Auf einer Online-Plattform will die Stadt sie ab Anfang November informieren, dort sollen sie sich auch äußern können. Bis tatsächlich wieder Straßenbahnen in Regensburg fahren, würden allerdings mindestens zehn Jahre vergehen. MW

Plus Geschenk
Ihrer Wahl:
z.B. diese
hochwertige
Isolierflasche



Der Almanach für Straßenbahn-Fans!



**Jetzt
am
Kiosk!**

Chronik und Ausblick:
Die aktuelle Lage
bei den Straßen- und
Stadtbahnbetrieben
in Deutschland,
Österreich,
der Schweiz und
weltweit.

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!

Oder online bestellen unter

www.strassenbahnmagazin.de



