



Pionier von Credé
So begann die Ära der Gelenkwagen in Kassel



Tatra-Paradies Mähren
In Olmütz, Ostrau und Brunn werden Oldies rar

Juli 2017

€ 8,90

Österreich: € 9,80
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 10,20
LUX: € 10,20

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Würzburger Niederflurprobleme:
So lief das DÜWAG-Comeback

Straßburgs Tram fährt
jetzt über den Rhein auch
nach Deutschland

Gelungener Brückenschlag

Wie Kehl zur 67. deutschen
Straßenbahnstadt wurde



EXTRA: Zugbildungspläne
Fernreisezüge für den Urlaubsverkehr 1966 - 1992

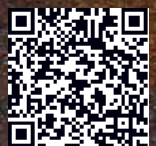
**Jetzt
neu am
Kiosk!**



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



Mit der Bahn in den Urlaub

»Urlaubszüge bei DB und DR« lautet der Untertitel der aktuellen Ausgabe *Bahn Extra*. Ob in die Sommerfrische, zum Skiurlaub oder zum mehrtägigen Städtebesuch, mit Bundesbahn und Reichsbahn war alles möglich. *Bahn Extra* stellt Ihnen den Urlaubsreiseverkehr der beiden Bahngesell-

schaften vor: die Zugangebote, die Betriebsabläufe, die Ferienziele. Ein Heft voller Daten, Fakten, Nostalgie. Fahren Sie mit in den Nachtzügen von »Komet« bis »Meridian«, erkunden Sie die Autoreisezug-Verbindungen in Ost und West und staunen Sie über Sonderpreise, Sonderzüge und Kurio-

sitäten bei der Fahrt mit der Bahn in den Urlaub. So verfolgen Sie die interessantesten Zugläufe in den Jahren von 1950 bis 1993.

Von solchem Zauber berichtet die aktuelle Ausgabe *Bahn Extra*. Kommen Sie mit auf eine Zeitreise – im wahren Sinne des Wortes!



Alltag in Weil am Rhein seit 2014, aufgenommen an der Endhaltestelle der Basler Straßenbahn an einem frühen Samstagmorgen, wo die Schweizer/innen zum Einkaufen ausschwärmen, um den Wechselkursvorteil zu nutzen

BERNHARD KUßMAGK

Auftrieb für Europa

Eine französische Tram fährt über eine Brücke und endet auf deutschem Terrain. Was ist daran besonders? Politiker formulierten es anlässlich der Verlängerung der Straßburger Straßenbahn nach Kehl als historisches Ereignis, das nicht nur das Zusammenwachsen zweier Städte fördern würde. Es sei ein Signal für ein friedliches und freiheitliches Europa und die neue Strecke käme gerade zum richtigen Zeitpunkt. Die Nicht-Politiker formulierten es kürzer und brachten es auf den Punkt: „Vive l'Europe!“

Jahrzehntelang hätte sich das niemand vorstellen können. Blicken wir zurück und erinnern wir uns: Ewige Wartezeiten an den Grenzen, Kontrollen und Geldwechsel. Im Nachkriegseuropa gab es Diktaturen und noch dazu den Eisernen Vorhang. In jahrzehntelanger Arbeit gelang es Politikern, ein gemeinsames Haus Europa zu kreieren, das zumindest in den westlichen Teilen über 70 Jahre lang keinen Krieg sah. Die Menschen gingen nach Jahren tiefer Spaltung aufeinander zu; sie erkannten die gemeinsamen, miteinander verbindenden Werte. Nach 1989 konnten sich auch jene Menschen in das gemeinsame Haus einbringen und am Leben teilhaben, denen dies verwehrt worden war. Die gegenseitige Bereicherung durch Gedanken-

austausch, kulturellen Dialog und die Möglichkeit des freien Reisens beflügelten alle. Internationale Buslinien wurden eingerichtet, aber grenzüberschreitende Tramlinien blieben eine Rarität. Erreichte 1997 die Stadtbahn von Saarbrücken aus Frankreich, war dies sicherlich ein Symbol, aber letztlich war es eine Nutzung einer seit jeher grenzüberschreitenden Bahnstrecke. Die Basler Tram fährt seit 2014 nach Deutschland, nun erreicht die Straßburger Tram ebenfalls Deutschland. Drei Linien werden in Kürze von Genf aus nach Frankreich fahren. Eine Verbindung zwischen Maastricht und Hasselt ist vorgesehen, die Verlängerung der Kusttram nach Frankreich und Niederlande wird diskutiert.

Die Pläne, die Tram von Frankfurt (Oder) und von Görlitz aus nach Polen fahren zu lassen, sind ad acta gelegt. Der Tram-Train von Liberec in Tschechien nach Deutschland und nach Polen wurde aus Kostengründen verworfen. Projekte gibt es einige, realisiert werden hingegen nur einzelne. Grenzüberschreitende Tramlinien vereinfachen nicht nur den Alltag und stärken die Wirtschaft, sie sind auch Lebensqualität und haben eine hohe Symbolkraft. Welche Bedeutung haben Staatsgrenzen, die man in der Straßenbahn sitzend überwinden kann? In den vergangenen Monaten vergaßen einige Menschen, welche Bedeutung das Haus Europa hat. Sollten sie vielleicht mal von Straßburg nach Kehl fahren?



Bernhard Kußmagk
ist seit mehreren Jahren ständiger SM-Mitarbeiter



Sollten in Europa und andernorts weitere grenzüberschreitende Straßenbahnlinien realisiert werden?

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



TITEL Kehl: Brückenschlag – Die Straßburger Tram fährt jetzt bis ins deutsche Kehl. 16

► Betriebe

■ Der Brückenschlag TITEL 16

Straßburger Straßenbahn erreicht Deutschland – Welch eine wunderbare Angelegenheit, in Zeiten des etwas bröselnden europäischen Geistes so etwas erleben zu dürfen: Eine französische Straßenbahn erreicht deutschen Boden. Es herrschte eine gute europäische Stimmung! Begeisterte Menschen freuten sich über die neue Verbindung

■ Kurze Wege 24

Neue Verknüpfungen zwischen Bahn und Tram – Kurze Reisezeiten machen den öffentlichen Nahverkehr attraktiv. Das ist nur möglich, wenn die einzelnen Verkehrsträger optimal miteinander verbunden sind. In Gera und Plauen sind neue Haltestellen entstanden, die ein fast direktes Umsteigen zwischen Bahn und Tram sowie dem Bus ermöglichen

■ Nur kurzes Comeback TITEL 28

Würzburg: Alte DÜWAGs ersetzen Niederflurbahnen – Im April war die Straßenbahn in Würzburg Anziehungspunkt zahlreicher Freunde nostalgischen Tram-Betriebs. Wegen technischer Mängel fuhren einige Kurse mit DÜWAG-Gelenkzügen statt mit Niederflurbahnen

■ Tatra-Paradies Mähren TITEL 34

Die Straßenbahn in Brünn, Ostrau und Olmütz – Immer eine Reise wert sind die Straßenbahnbetriebe in Mähren, wo noch immer Fahrzeuge aus heimischer Produktion den Großteil des Verkehrs beherrschen

► Fahrzeuge

■ Der Vorreiter Unikate & Exoten 42

Credé-Gelenktriebwagen 260 für Kassel – Immer rationeller sollte der Straßenbahnbetrieb in den 50er-Jahren durchgeführt werden. Ein von Credé gebauter Gelenkwagen diente als Vorbild für Neu- und Umbauten personalsparender Straßenbahnen

■ Schwerpunkt Berlin MIT REPRINT ALS BEILAGE 44

Die Einsätze der Gotha-Großraumwagen – Bereits 1964 endete der Bau der vierachsigen Großraumwagen beim Waggonbau Gotha. Neben Berlin erhielten auch Dresden und Magdeburg diese Fahrzeuge

■ Eigenbau zurückgekehrt 54

Ein Basler Dreiachsler ist wieder da – Ein dreiachsiger Basler Beiwagen konnte aus Belgrad zurückgekauft werden und rollt jetzt ins Museum

RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“	3	Fundstück	74
Bild des Monats	6	Forum	80
Journal	8	Impressum	81
Nächster Halt	40	Vorschau	82
Einst & Jetzt	56	Das besondere Bild	84



Würzburg: Kurzes Comeback für DÜWAG-Veteranen 28



Mähren: Besuche in Brünn, Ostrau und Olmütz 34



Gotha-Großraumwagen: Die Einsätze 44



Bremen: Museumsfahrzeuge im Liniendienst 70

► Geschichte

■ Bunte Vielfalt 58

Der Fahrzeugpark der Hagener Straßenbahn – Die Beschreibung des abwechslungsreichen Wagenparks bildet den Abschluss unserer Reihe über die Straßenbahn in Hagen. Vom Pferdebahn-Anhänger über elektrische Zwei- und Dreiaxser reichte das Angebot bis zum sechssachsigen Gelenkwagen

■ Endstation? 68

Trams aus Ost und West im Gewerbegebiet Pfungstadt – In der Stadt südlich von Darmstadt stehen seit einiger Zeit einige Straßenbahnwagen. Wie kamen sie hierher und was tun sie hier? Haben Sie noch eine Zukunft und finden sie womöglich noch einen Käufer?

■ Historisch nach Horn 70

Bremer Museumswagen auf Jubiläumsstrecke unterwegs – 125 Jahre elektrische Straßenbahn in Bremen – Grund genug für umfangreiche Feierlichkeiten, eine große Fahrzeugparade und den Einsatz von zahlreichen Museumsfahrzeugen auf der Jubiläumsstrecke nach Horn



STRASSENBAHN im Modell

Großraumwagen-Parade 76

Neben erfolgreichen Großraumfahrzeugen gab es „Versager“, die schnell wieder verschwanden, aber als Modelle „überlebten“



Titelmotiv

Mit der Straßenbahn von Straßburg nach Kehl, das ist seit dem 28. April 2017 alltägliche Realität. Hier hat ein Citadis gerade die grenzüberschreitende Rheinbrücke passiert

BERNHARD KUSSMAGK

Rücktitel
Neben der Kettenbrücke zählt die Freiheitsbrücke zu den schönsten Donauquerungen in Budapest. 1896 als Franz-Josephs-Brücke eröffnet, stellt sie seither auch eine wichtige Straßenbahnverbindung zwischen den Stadthälften Buda und Pest dar

MICHAEL BEITELSMANN



Gmundens steilster Stolz!

Derzeit verbindet Gmundens steilster Stolz, die Straßenbahn, als kleiner Inselbetrieb den Bahnhof mit dem am Traunseeufer gelegenen Stadtzentrum. Noch versprühen die bis zu 65 Jahre alten Triebwagen den Charme einer Museumsbahn. Ab Mitte 2018 fährt die derzeit am Traunsee-Ostufer endende Traunseebahn Gmunden – Vorchdorf über eine neu errichtete Trasse durch das Stadtzentrum von Gmunden und weiter auf den Gleisen der Straßenbahn bis zum Bahnhof. Dann ersetzen „Tramlink V3“ den betagten Fuhrpark der Straßenbahn. Um die Fahrten mit den neuen Niederflurtrams im Streckenabschnitt mit 100-Promille-Steigung durchzuführen, überführte Stern & Hafferl Mitte März einen Tramlink von der Traunseebahn zur Gmundner Straßenbahn. Dies bot auch die Möglichkeit für einen Probeinsatz, am 27. März 2017 übernahm der ET 129 für einige Wochen den Planbetrieb. Vom Franz-Josef-Platz kommend fährt der ET 129 am 2. April 2017 durch die enge Kuferzeile hinauf zum Bahnhof und wurde dabei von Robert Schrempf abgelichtet.





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

Hannover: Stilllegung der Innenstadtstrecke zum „Aegi“

Tram-Abschied vom Bahnhofsvorplatz



Am vorletzten Betriebstag hat ein TW6000-Pärchen der Linie 10, angeführt durch Tw 6175, den Ernst-August-Platz vor dem Hauptbahnhof in Fahrtrichtung Aegidienplatz verlassen und fährt nun durch die künftig schienenlose Joachimstraße zur nächsten Haltestelle Thienenplatz

FREDERIK BUCHLEITNER (2)

■ Den Abschied von der traditionsreichen Strecke über den Ernst-August-Platz über den Thienenplatz zum Aegidienplatz – immerhin fuhr auf Teilstrecken schon seit 1879 eine Straßenbahn – feierte die ÜSTRA am 25. Mai mit einem großen Jubiläumsprogramm anlässlich ihres 125jährigen Bestehens. An dessen Höhepunkt stand der Festkorso entlang der noch am gleichen Tag aufzulassenden Verbindung. Bereits am Vorabend fuhren die Linien 10 und 17 ihre letzten Runden auf dem regulären Linienweg, die Abschiedsfahrten bedeuteten also die allerletzten Fahrten auf der herkömm-

lichen Trasse. Insgesamt zwölf Fahrzeuggenerationen der ÜSTRA, vom zum elektrischen Motorwagen umgebauten Pferdebahnwagen Tw 168 bis zum modernen Stadtbahnwagen TW 3000, fuhren unter den Augen von über 3.000 Zuschauern vom Aegidienplatz über den Ernst-August-Platz. Verschiedene Busse, beginnend beim Pferdebus bis zum aktuellen Elektrobus, ergänzten den Korso.

Direkt hinter der Doppeltraktion aus TW 3000 wurden bereits die Schienen für den Umbau der Haltestelle Steintor herausgerissen. Die markanten Haltestellendächer am

Steintor, 1994 von Alessandro Mendini gestaltet, werden übrigens an den Rand der Kurt-Schumacher-Straße verlegt und dienen künftig Fahrgästen der parallel verkehrenden Buslinien als Unterstand. Ab dem 18. September fahren nach Abschluss der Umbauarbeiten die Linien 10 und 17 dann zur neuen Endhaltestelle Hauptbahnhof/ZOB auf der anderen Seite des Bahnhofs. Auf der Linie 10 nach Ahlem fahren ab diesem Zeitpunkt dann ausschließlich Garnituren aus TW 2000. Die mit Einzelwagen bediente Linie 17 fährt zunächst weiter mit den grünen TW 6000, die in-

zwischen als Hannoveraner Fahrzeug-
legende Kultstatus besitzen.

Blick in die Geschichte

Die ÜSTRA kann in der Messestadt Hannover ein modern ausgebautes Stadtbahnnetz vorweisen. Insgesamt drei Tunnelachsen durchqueren die Innenstadt, die am Kröpcke verknüpft sind. Die beiden Linien 10 und 17 stellen einen Sonderstatus dar: Sie befahren als einzige nicht eine der drei Stammstrecken, sondern führten bisher oberirdisch gemeinsam vom Goetheplatz über das Steintor und dem Hauptbahnhof zum



Die bisher in Gleisbögen gelegenen Haltestellen am Ernst-August-Platz konnten nicht zu Hochbahnsteigen umgerüstet werden, insbesondere deswegen dient nun die Streckenverlegung in die Lister Meile als Lösung



Zahlreiche Besucher beobachten den Tram- und Buskorsow auf der wenige Minuten später stillgelegten Straßenbahnstrecke über den Ernst-August-Platz vor dem Hannoveraner Hauptbahnhof

AXEL KAUFMANN

Aegidientorplatz. Die Strecke ist der letzte Rest des einst umfangreichen herkömmlichen Straßenbahnsystems. Eine weitere Stammstrecke, der sogenannte D-Tunnel, war seit den 1970er-Jahren geplant und sogar mit einigen Rohbauten zur Realisierung vorbereitet. Nach langen Diskussionen entschied man sich vor wenigen Jahren doch gegen eine weitere Realisierung der Tunnel-Pläne. Während das restliche Netz nach und nach Hochbahnsteige für die Stadtbahnfahrzeuge der Reihen TW 6000, TW 2000 und TW 3000 erhielt, sah man auf dem Ernst-August-Platz keine Möglichkeit, einen barrierefreien Zugang in die hochflurigen Fahrzeuge zu schaffen. Stattdessen entschied sich die ÜSTRA 2013 für einen neuen östlichen Endpunkt am Hauptbahnhof, die Strecke zum Aegidientorplatz spielte in diesen Planungen keine Rolle mehr.

Projekt ZehnSiebzehn

Unter dem Projektname „ZehnSiebzehn“ sind die Umbauten der Haltestellen Goetheplatz und Steintor mit Hochbahnsteigen, sowie die Neubaustrecke vom westlichen Rand des Ernst-August-Platzes durch den Tunnel der Lister Meile zur nördlichen Seite des Hauptbahnhofs

an den Raschplatz zusammengefasst. Die neue Strecke erhält in der Kurt-Schumacher-Straße auf Höhe der Rosenstraße einen Hochbahnsteig, der die Haltestelle auf dem Ernst-August-Platz ersetzt. Die neue Endstation der Linien 10/17 am Raschplatz vor dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) dagegen soll einen kürzeren Umstieg zur A- und B-Stammstrecke ermöglichen. Seit Mitte 2015 liefen die vorbereitenden Maßnah-

men für das Projekt, im Dezember 2016 ging der neue Bahnsteig am Goetheplatz in Betrieb. In diesem Sommer folgt nun der Anschluss der neuen Strecke am Ernst-August-Platz. Zwischen Mai und September müssen die Stadtbahnlinien 10 und 17 umgeleitet werden; die Linie 10 fährt in dieser Zeit als 10 (gestrichen) vom Goetheplatz über Waterloo durch den A-Tunnel zum Hauptbahnhof, die Linie 17 wendet ab Goetheplatz im Betriebshof Glocksee.

FBL

Mainz

Hechtsheim bis Oktober ohne Tram

■ Bedingt durch Umbauarbeiten in der Mainzer Bahnhofstraße, war das Netz der Mainzer Straßenbahn seit dem 1. März betrieblich in zwei Teile getrennt. Der südlich der Innenstadt befindliche Linienast begann am Gautor und führte zu den beiden Hechtsheimer Endstellen. Nur für betriebliche Zwecke war in den Nachtstunden ein Baugleis für den Wagentauch vorhanden, das zuletzt wöchentlich oder seltener benutzt werden konnte.

Ende Mai endete nun der Inselbetrieb in Hechtsheim, bis zum Ende der Bauarbeiten in der Bahnhofstraße Ende September wird er durch Schienenersatzverkehr ersetzt. Der Schienenersatzverkehr auf den Linien 52 und 53, bisher Am Gautor – Hochschule Mainz wird auf die Strecke Hechtsheim – Am Gautor – Hochschule Mainz ausgeweitet. Aufgrund des Baufortschritts muss das derzeit noch offen gehaltene Notgleis in der Bahnhofstraße zum Tauschen der Bahnen entfernt werden. Gleichzeitig werden auch die Gleise in der Schillerstraße saniert. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft rechnet damit,



Mainz: Inzwischen beendet ist der baubedingte Inselbetrieb im Hechtsheimer Teilnetz, bis Herbst gibt es nun Schienenersatzverkehr

MICHAEL BEITELSMANN

Bremen

■ Noch ist nicht klar, wann die Baumaßnahmen für die Verlängerung der Linie 1 in Bremens Süden nach Mittelhuchting beginnen. Doch ist zwischenzeitlich durch eine erneute standardisierte Bewertung die Wirtschaftlichkeit ein-drucksvoll untermauert worden. Da die letzte entsprechende Ermittlung von 2010 datierte, entschied sich die Verantwortlichen – auch angesichts nach wie vor vorhandener Proteste gegen das Projekt vor Ort – zu einer aktuellen Erhebung. Danach lässt sich der Kosten/Nutzengrad der Verlängerung mit dem Wert von 1,38 beziffern. Dies stellt eine deutliche Steigerung zur alten Marke von lediglich 1,09 dar. AMA

Düsseldorf

■ Die Reparaturen der seit Januar an insgesamt 28 Stadtbahnwagen vom Typ B80 bei Routinekontrollen entdeckten Risse an den Schweißnähten der Längsträger waren bis Ende Mai abgeschlossen. In Abstimmung mit Fachfirmen und der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) hat die Rheinbahn dabei ein aufwändiges Verfahren angewendet, bei dem die defekten Stellen geschweißt und verstärkt werden. Nun erhalten weitere 63 Züge des Typs B80 der Serie 4100 bzw. 4200 (Wagenkästen aus Aluminium), bei denen bisher keine Schäden festgestellt wurden, vorbeugend dieser Reparaturlösung. MBE

Köln

■ Die Linie 13 fährt seit 2. Mai wieder mit den fahrplanmäßigen Doppeltraktionen. Die zwischenzeitlich zur Einschränkung führende Brücke war durch den Brand eines darunter geparkten Wohnmobils am 17. April beschädigt worden. Das Begegnungsverbot bleibt weiterhin bestehen, ebenso eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde auf der Brücke. Um das Fahrgastaufkommen dennoch zu bewältigen, setzten die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) Verstärkerbusse zwischen den Haltestellen Subbelrather Straße und Amsterdamer Straße/Gürtel ein. MSP



Brandenburg an der Havel: Der Tw 183 mit Taufname „Zander“ am Hauptbahnhof. Der Schriftzug befindet sich mittig an der Sänfte CHRISTIAN MUCH

das bis zum 3. Oktober die Bauarbeiten beendet sind und der Ast nach Hechtsheim wieder in Betrieb gehen kann. Dann finden in der Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz die offiziellen Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit statt, die mit einem großen Besucherandrang einhergehen. MBE

Hamburg Ausbau des U-Bahn-Netzes

■ Die Hamburger Hochbahn AG hat im Mai die Vorentwurfsplanung für die geplante U-Bahn-Strecke von der Haltestelle Horner Rennbahn in die Horner Geest abgeschlossen. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die Entwurfsplanung, die bis Ende 2017 erarbeitet wird. Die Strecke soll zwei Haltestellen erhalten: Stoltenstraße und Dannerallee. Dazu soll die Möglichkeit bestehen die Strecke nach Jenfeld zu verlängern, was jetzt schon von Anwohnern ge-

wünscht wird. Mit den zwei Haltestellen sollen so rund 13.000 Menschen angeschlossen werden. Für die Ausfädelung aus der Bestandsstrecke in Richtung Billstedt ist an der vorhandenen Haltestelle Horner Rennbahn ein komplexes Kreuzungsbauwerk mit einem zusätzlichen eingleisigen Bahnsteig



Halle: Im Mai suchte die VEBEG mögliche Nachnutzer der bei der HAVAG ausgemusterten Tatrawagen, darunter auch Tw 1177 MICHAEL SPERL

■ Jena: Seit Mitte Mai fährt mit Tw 621 in der Carl-Zeiss-Stadt der erste GT6M im neuen Farbschema, welches sich an den fünf 2013 gelieferten Solaris Tramino orientiert. Der Jenaer Nahverkehr plant, insgesamt 14 GT6M sukzessive dieses „Facelift“ zuteil werden zu lassen. Das Bild entstand am 27. Mai an der Haltestelle Steinweg MIKE EWALD



Mülheim: Der planmäßige Einsatz von M6D in Mülheim ist bereits beendet – die letzten acht Wagen werden verkauft CHRISTIAN LÜCKER

südlich der schon bestehenden Haltestelle nötig. Die Strecke soll in offener Bauweise entstehen. An der Endhaltestelle Horner Geest (Dannerallee) ist zusätzlich eine Abstellanlage geplant. Die neue Strecke soll die Linie U4 bedienen, die bislang als Verstärker zur parallelen U2 fährt und so in Zukunft

an beiden Linienenden eigene Endhaltestellen hätte. Die U2 würde auf dem Abschnitt Jungfernstieg – Horner Rennbahn die U4 weiterhin überlagern. Bei den Anwohnern vor Ort gäbe es nach Angaben der Hochbahn eine positive Grundstimmung. Bürgervorschläge wurden in die Planungen direkt mit einbezogen. Die Hochbahn rechnet 2019 mit dem Baubeginn, Fertigstellung könnte frühestens 2025 sein. LAB

Mülheim M6D werden verkauft

■ Die Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) trennt sich von einer weiteren M-Wagen-Serie: Die letzten acht M6D der Baujahre 1984 bis 1992 stehen zum Verkauf. Anfang Mai waren bereits erste Kaufinteressenten vor Ort, um die M6D zu begutachten. Drei der jüngsten Triebwagen dienen noch als eiserne Reserve, kommen aber planmäßig nicht mehr zum Einsatz. Am 8. August befährt die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft der MVG das Streckennetz noch einmal anlässlich einer Abschiedsfahrt mit einem M6D. Mit Ausmusterung der M6D schrumpft der Einsatzbestand der M-Wagen in Mülheim auf vier Fahrzeuge. Im Liniendienst sind nur noch die um ein Niederflurmittelteil erweiterten M6C-NF 277-279 und 281 anzutreffen. Sie fahren in der Regel auf der Linie 112 oder auf einem morgendlichen Verstärkerkurs der Linie 102, der nach Umstellung des Taktes von 10 auf 15 Minuten seit Ende April zur Entlastung der stark nachgefragten Linie zwischen den Haltestellen „Auf dem Bruch“ und „Schloss Broich“ pendelt. CLÜ

Halle an der Saale Ausschreibung für Tatrawagenverkauf

■ Mitte Mai hat die VEBEG in der Ausschreibung 1727460.001 im Namen

und für Rechnung der Firma Tradebus 2007 aus Sofia insgesamt 15 Tatrawagen zur Übernahme ausgeschrieben. Die Wagen haben zwischen 1991 und 1993 bei der Mittenwalder Gerätebau GmbH eine umfangreiche Modernisierung erhalten. Die Straßenbahntrieb- und Beiwagen „im derzeitigen Zustand“ befinden sich allesamt noch am letzten Einsatzort und sind im Betriebshof Freimfelder Straße hinterstellt, wo für den 22. und 23. Juni auf besondere Anmeldung eine Besichtigungsmöglichkeit für Käufer geplant war. Im einzelnen handelt es sich um die T4D-C 1147, 1153, 1154, 1177, 1183, 1191, 1194, 1208, 1209, 1214 sowie die B4D-C 180, 185, 197, 207 und 212. Der Verkauf einzelner Straßenbahntrieb- und Beiwagen ist möglich, sofern die Gesamtmenge nicht verkauft werden kann. Mögliche Interessenten sind aufgefordert, ihre Angebote bis zum 6. Juli schriftlich bei der VEBEG vorzulegen. MSP

Brandenburg an der Havel Taufnamen für KT6NF

■ Die Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel (VBBr) taufen am 24. April den modernisierten Triebwagen 183 auf den Namen „Zander“. Der Schriftzug befindet sich zusammen mit einer Abbildung der betreffenden Fischart auf dem Niederflurmittelteil oberhalb des Fensterbandes. Auch die nächsten drei Tatrawagen, die in diesem Jahr rund erneuert werden erhalten Namen von Fischen, die in der Havel leben. Bei dem Wagen 183 handelt es sich um das siebente Fahrzeug, das die VBBr im Rahmen eines Ende 2014 begonnenen Modernisierungsprogramms der KT6NF-Tatras erneuerten. Im Rahmen einer Umfrage konnten die Fahrgäste entscheiden, ob die Straßenbahnen nach Fischarten der



■ Frankfurt an der Oder: Am 30. April veranstaltete der örtliche Verein eine Sonderfahrt mit Lowa-Tw 38 und dem Gelenk-Arbeitsbeiwagen ABw 1. Dieser entstand 1983 bei den Erfurter Verkehrsbetrieben aus Teilen zweier G4-61 und war bis 1992 als ABw 18 im Einsatz. In Frankfurt nutzte die Städtische Verkehrsgesellschaft Frankfurt (SVF) die Arbeitslore 1 hauptsächlich für den Gleismaterialtransport, zuletzt 2016. Zukünftig sieht die SVF keine weitere Einsatzmöglichkeit für den ABw 1 und möchte das Fahrzeug verschrotten

RONNY DAUER (2)

Havel, nach Brücken oder nach Türmen und Kirchen der Stadt benannt werden sollen. CMU

Chemnitz Verlängerung zum Stadlerplatz eröffnet

■ Seit 2. Mai fahren die Züge der Chemnitzbahn endlich planmäßig bis/ab Stadlerplatz. Zunächst starteten die Linien C13 und C14, die zwischen Stadlerplatz und Burgstädt beziehungsweise Mittweida pendeln. Ab 11. Juni sollte auch die Linie C15 von Hainichen mit den Citylinks durchgehend bis zum Stadlerplatz fahren. Der zeitweilige Endpunkt an der Zentralhaltestelle ist damit passé. Die Neubaustrecke als erster Abschnitt zum TU-Campus zweigt vor der Haltestelle Lutherstraße von der Bestandsstrecke der Straßenbahnlinie 2 (Richtung Bernsdorf) nach Südwesten in die Turn-

straße ab und erreicht etwa 250 Meter weiter den Stadlerplatz, wo die Gleise einen 90-Grad-Bogen nach Südosten beschreiben und bald darauf vorläufig stumpf enden. Die Weiterführung in Richtung Universität ist bereits in Arbeit. Überwiegend wurden Rasengleise verlegt, und die Turnstraße – dort besteht auch ein Gleiswechsel – wurde verkehrsberuhigt. Der Grundfahrplan sieht für die Linien C13 bis C15 jeweils einen Stundentakt vor. UR

Zwickau Gleisbau in Eckersbach

■ Die Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau (SVZ) sanieren 2017 den letzten Abschnitt der Eckersbacher Straßenbahntrasse. Die Haltestelle Eckersbach-Mitte bleibt am bisherigen Standort bestehen. In den Sommerferien 2015 und 2016 hatten die Verkehrsbetriebe bereits die Teilstücke Tal-

straße – Amseltal und Amseltal – Astronomenweg grundhaft instandgesetzt, nun folgt der letzte Abschnitt einschließlich der Wendeschleife Eckersbach. Mit diesem Bauvorhaben verschwindet in Zwickau auch ein weiteres Stück DDR-Architektur, denn die Tage der markanten Fußgängerbrücke „Blaues Wunder“ im Stadtteil Eckersbach sind gezählt. Seit Mitte der 1980er Jahre quert das inzwischen marode Bauwerk die Sternstraße im DDR-Plattenbaugbiet Zwickau-Eckersbach. Die Brücke befindet sich in Höhe des einstigen Stadtteilzentrums „Eckersbacher Markt“ und dient trotz fehlender Barrierefreiheit auch als Zugang zur Straßenbahnhaltestelle „Eckersbach-Mitte“. Vergleichbare Bauwerke sind bereits 2004 in Leipzig am Tröndlin-/Goerdelering und 2016 in Dresden an der Albertstraße abgerissen worden. Von Mai bis Herbst 2017 planen die Zwickauer Stadtverwaltung

Chemnitz: Ein sehr junger Bauarbeitertrupp empfing am 2. Mai zusammen mit den offiziellen Amtsträgern den ersten Citylink zur Streckeneröffnung am Stadlerplatz

BERNHARD KUSSMAGK





Siemens: Weitere S70-Züge hat der Nahverkehrsbetreiber von Seattle bestellt, die Auslieferung beginnt Anfang 2019 VISUALISIERUNG: SIEMENS MOBILITY

und die SVZ mehrere aufeinander abgestimmte Baumaßnahmen. Zunächst hat eine beauftragte Firma die verrostete Brücke am Wochenende 20./21. Mai ersatzlos abgebrochen. Dafür entstehen eine behindertengerechte Straßenquerung mit Zebrastrifen und ein behindertengerechter Zugang zur Haltestelle der Straßenbahnlinie 3. In den Sommerferien wird die Straßenbahntrasse nach Eckersbach erneut mit Ersatzbussen bedient. RD

Industrie

Siemens

Weitere S70-Züge für Seattle

■ Sound Transit, der Regionalverkehrsanbieter in Seattle, hat früher als ursprünglich geplant 30 weitere Stadtbahnen vom Typ S70 bei Siemens nachbestellt. Wie der Hersteller am 16. Mai mitteilte, ist damit eine Option aus dem Vertrag gezogen, der erst im Herbst 2016 geschlossen worden war. In Seattle wächst die bestellte S70-Flotte damit auf 152 Einheiten an.

Sound Transit hat die Züge für das Regionalnetz im Großraum Seattle und Central Puget Sound vorgesehen. Sie werden ab 2019 aus dem Siemens-Werk im kalifornischen Sacramento geliefert. Laut Hersteller befinden sich die ersten Züge der 122 Einheiten umfassenden Tranche aus dem Vertrag von 2016 aktuell in Produktion.

Wie der CEO von Sound Transit erklärte, sollen die zusätzlichen Bahnen dazu beitragen, mit ausreichenden Fahrzeugkapazitäten 2024 den Fahrgastbetrieb auf den ersten beiden Stadtbahnerweiterungen in Seattles Vororten Federal Way und Redmond aufzunehmen. Die neuen Züge sind Bestandteil eines Projekts, mit dem das existierende Stadtbahnnetz um insgesamt 30 Meilen in die Region erweitert wird. Man wolle ab 2040 bis zu 188 Millionen Fahrgäste jährlich befördern. FBT/MSP

Stadler

Neue Vorortzüge für Stockholm

■ Stadler wird 22 elektrische Triebwagen für Stockholm Transport (SL) lie-

fern. Die auf der weltweit einzigartigen Spurweite von 891 Millimeter fahrenden Züge vom Typ X15p sind für die 65 Kilometer lange Roslagsbanan bestimmt und erreichen bis zu 120 Kilometer pro Stunde. Bis zu 300 Passagiere passen in jede Garnitur, die Hälfte hat einen Sitzplatz. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste werden erleichtert hineinkommen, außerdem sind Plätze für Kinderwagen und Fahrräder vorgesehen. Stadler will 2020 liefern, ein Jahr später gehen die Wagen in den planmäßigen Betrieb, es besteht eine Option auf 45 weitere Triebwagen. Nach Angaben des Herstellers werden die Züge besonders wintertauglich sein. Geschlossene Maschinenräume, doppelwandige Wagenübergänge, gute Isolation, Fußbodenheizung und Warmluftvorhänge an den Türen sollen dazu beitragen – Erfahrungen mit Fahrzeugen in Norwegen, Finnland, Estland, Russland und Weißrussland kommen den Stockholmern zugute. FBT

Ausland

Zürich

Gebrauchtzüge von Baselland Transport?

■ Überzählige Be 4/8 mit Sänften der Baselland Transport AG (BLT) sollen in Zürich den Fahrzeugmangel lindern. Rund 30 Wagen zählen derzeit noch zum BLT-Einsatzbestand, neun Wagen könnten nun zum „Freundschaftspreis“ an die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) verkauft werden. Hintergrund ist, dass die in Zürich erwartete Lieferung von 70 neuen Flexity-2-Trams von Bombardier nicht vor 2019 eintrifft, was die VBZ zunehmend vor Probleme in der Fahrzeugverfügbarkeit stellt. Die BLT-Sänften-trams kämen da mehr als gelegen und würden mit 1000 Millimeter Spurweite und einer Betriebsspannung von 600 Volt wesentliche technische Kriterien er-

ANZEIGE

Ihre Prämie



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

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

füllen. Die VBZ haben für dieses Vorhaben im Mai bereits einen Finanzierungsantrag an den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gestellt.

Neben der Übernahme der Be 4/8 von BLT sind weitere Optionen zur Reduzierung des Wagenmangels entweder teilweiser Busersatzverkehr oder das Einstellen beziehungsweise Einkürzen von Linien bei Überlagerung bedienten Abschnitten. Bei Redaktionsschluss war eine Entscheidung hierzu noch nicht gefallen, zumal in die Gebrauchtwagen aus Basel für einen täglichen Einsatz in Zürich nochmals Investitionen getätigt werden müssten. MSP

Traunseebahn

Schülerverkehr mit Tramlink-Doppeltraktion

■ Schon zur Lokalbahnzeiten gab es auf der Traunseebahn einen gut ausgelasteten Schülerverkehr, speziell in den Morgenstunden in die Schulstadt Gmunden. Damals fuhr ein eigens gebildeter Schülerzug mit Triebwagen und drei Beiwagen nach Gmunden Seebahnhof mit optimaler Anbindung an die Schulzentren und deren Unterrichtsbeginn. Mit der Einführung der Stadt-Regio Tram und der daraus entstandenen Umstel-

Zürich/Basel: Möglicherweise fahren einige überzählige BLT-Züge demnächst statt am Rhein an der Limmat, um dem dortigen Wagenmangel bis zur Neuwagenlieferung abzuhelpen MICHAEL SPERL



Traunseebahn: Rückführung des morgendlichen Schülerzuges als Zug 112 mit den beiden Tramlink 128 + 127 – davon ein Wagen für Fahrgäste gesperrt – am 18. Mai bei Gschwandt MANUEL LEITNER





■ FWM Fahrzeugwerke Mirastrasse GmbH: Am 4. Mai unternahm der Zug 873 der Hamburger Hochbahn AG (HHA) auf dem Bombardier-Testgleis bei Hennigsdorf Nord Probefahrten nach erfolgter Hauptuntersuchung. Im Rahmen der „DT3 Substanzverbesserung“ erhalten zehn Züge eine Ertüchtigung durch FWM und Vossloh Kiepe. Da durch technische Änderungen eine elektrische Kuppelbarkeit mit den restlichen DT3 nicht mehr möglich ist, werden sie in DT3N umbenannt. Nach den Einheiten 873 und 905 sollen die Züge 803, 807, 808, 834, 835, 842, 856 und 865 zur HU folgen

BODO SCHULZ

lung auf moderne Tramlink-Züge wurde das Sitzplatzangebot beim morgendlichen Schülerverkehr deutlich reduziert. Aufgrund zahlreicher Kundeneingaben bezüglich zu geringem Sitzplatzangebotes wurden per 3. April folgende Änderungen auf der Traunseebahn umgesetzt. Seither fährt Zug 111 an Schultagen ab Vorchdorf-Eggenberg in Doppeltraktion mit zwei Tramlink Garnituren bis Gmunden. Wegen der Bahnsteiglängen wird dieser Zug jedoch nur bis zum Seebahnhof geführt. Zurück fährt die zusätzliche Garnitur mit Zug 112 leer und abgesperrt. Ein zusätzlicher Zug ist aufgrund der derzeit fehlenden

Ausweichen auf der eingleisigen Strecke nicht möglich. An Ferientagen verkehren Zug 111 und 112 jedoch weiterhin bis/ab Klosterplatz in Einfachtraktion. Aufgrund der hohen Auslastung dieses Schülerzuges und daraus resultierender Fahrgastwechselzeiten waren auch Anpassungen des Fahrplans im Minutenbereich erforderlich.

MLR

Dänemark: Odense Wagenbestellung für Stadtbahn aufgestockt

■ Der Stadtrat von Odense hat beschlossen, zusätzlich zu den bereits be-

■ Budapest: Vom 8. bis 26. April war die viel befahrene Ringstrecke der Linien 4 und 6 im Stadtteil Pest wegen Gleisenerungsarbeiten zwischen Wesselényi utca und Harminkettesek tere unterbrochen. Die Züge mußten dabei an zwei provisorischen Endstellen über Kletterweichen wenden, während auf dem rund Kilometer langen Zwischenstück Ersatzbusse fuhren. Hier Combino 2036 an der temporären Endstelle Harminkettesek tere am 16. April

ANDREW THOMPSON



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.strassenbahnmagazin.de
oder Telefon 0180-532 16 17
(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)



Aarhus: Noch immer ist das neue Stadtbahn-System in den Startlöchern zur Betriebsaufnahme, am 23. September soll Eröffnung sein LETBANEN/JENS HASSE



Odense: Für das in Planung befindliche Stadtbahnprojekt wurde die Wagenbestellung aufgestockt VISUALISIERUNG ODENSE LETBANE



Sofia: Ein neuer Farbtupfer im Tramnetz der bulgarischen Hauptstadt sind die Basler Guggummere, die seit April fahren und das Farbleid ihres Herkunftsbetriebes behalten MICHAEL BEITELSMANN

■ **Mailand:** Ab 2. Mai richtete der Betreiber auf der Vorortstrecke nach Limbiate zahlreiche Langsamfahrstellen ein, was nahezu zur Verdoppelung der Fahrzeit führte. Ab 10. Juni sollte der Betrieb der in Straßenrandlage verlaufenden Überlandlinie mit ungewisser Zukunft zunächst gänzlich eingestellt werden. Bis Mai fanden auf der Strecke noch Zugkreuzungen statt, hier an der Station Milano Stanga Bloccato FREDERIK BUCHLEITNER



stellten 14 Stadtbahnwagen zwei weitere Fahrzeuge zu beschaffen. Dadurch kann der Takt an Werktagen in der Hauptverkehrszeit zwischen 7 und 17 Uhr von 10 auf 7,5 Minuten gesenkt werden. Die Stadtbahnwagen vom Typ Variobahn werden von Stadler Pankow geliefert. Gleisanlagen, Haltestellen und die Werkstatt errichtet der spanische Konzern Comsa S.A.U. Die Finanziers der Stadtbahn – Gemeinde, Staat und Region – überprüfen derzeit die Verträge. Die Stadtbahn von Odense soll 2020 ihren Betrieb aufnehmen. Sie führt in der ersten Ausbaustufe von Tarup nach Hjallesø und erstreckt sich über 14,5 Kilometer. Es gibt 26 Haltestellen. Es wird mit täglich rund 35.000 Fahrgästen gerechnet. Die Kosten sind mit umgerechnet 440 Millionen Euro beziffert. Eine angedachte Verlängerung um

7,8 Kilometer soll umgerechnet rund 260 Millionen Euro kosten. RIH

Dänemark: Aarhus Neuer Termin für Betriebsöffnung

■ Der erste Abschnitt der „Letbanen“ genannten Stadtbahn im dänischen Aarhus zwischen dem Hauptbahnhof Aarhus und dem Universitätskrankenhaus Skejby soll am Samstag, den 23. September eröffnet werden. Die Linie ins südwestlich von Aarhus gelegene Odder folgt Anfang Dezember. Dann ist auch der Abschnitt zwischen Skejby und Lisbjerg betriebsbereit. Anfang nächsten Jahres wird dann auch der Zweig in die Küstenstadt Grenaa dem Betrieb übergeben.

Die Eröffnung von Dänemarks erster Stadtbahn war ursprünglich für Anfang Juni vorgesehen, musste aber verschoben werden, weil das Konsortium ASAL, an dem u.a. AnsaldoBreda beteiligt ist, weder den Zeitplan für die Installation der Stromanlagen noch für die Ablieferung und Abnahme der rund 3.000 Sicherheitsdokumente sowenig wie für den erforderlichen Sicherheitstest des Stadtbahnsystems einhalten konnte. RIH

Bulgarien: Sofia Basler Guggummere jetzt im Einsatz

■ In der für ihre Gebrauchtimporte von Straßenbahnen bekannten bulgarischen Hauptstadt Sofia sind die ersten von den Baseler Verkehrsbetrieben übernommenen Bahnen des Typs Be 4/6 S „Guggummere“ (Gurke) im Einsatz. Seit Ende April bereichern zwei grüne Fahrzeuge den Wagenauslauf auf der meterspurigen Linie 8. Die von Schindler in den Jahren 1990/91 gebauten und Ende der 1990er mit einem Niederflur-Mittelteil verlängerten Wagen wurden in Basel durch die fort-

laufende Anlieferung von neuen Niederflurwagen des Typs Bombardier Flexity überzählig und seit Anfang des Jahres in mehreren Tranchen nach Sofia transportiert.

Geplant ist, nach Inbetriebnahme weiterer Wagen damit auch die Linien 6 und 12 zu bestücken. Dafür sollen alle 28 vorhandenen „Gurken“ ihre neue Heimat auf dem Balkan finden.

Bei der offiziellen Präsentation der Wagen im April regte der Schweizer Botschafter an, die „Gurken“ in dem grünen Farbleid zu belassen, wie sie in Basel jahrelang den Trambetrieb geprägt haben. „Dies ist die einzige Bedingung für die Spende. Wir bitten Sofia, sie grün zu lassen, als Symbol für den Schutz der Umwelt.“ Bürgermeisterin Fandakova versprach ihm dies. Sie erklärte ihre Dankbarkeit für den erhaltenen Zuschuss für die Straßenbahnen, der 85 Prozent des Wertes der Fahrzeuge beträgt. „So können wir sehr alte Straßenbahnen ersetzen“, so die Bürgermeisterin. Die rollende Sachspende ist Teil eines Kooperationsprogramms zwischen Bulgarien und der Schweiz.

Der Zustand vieler Straßenbahnen in Sofia ist schlecht, was auch für viele Gleise gilt. Das Problem auseinanderfallender, wackeliger Gleise verringert nicht nur die Geschwindigkeit der Straßenbahnen, sondern beschädigt diese auch. Zudem leidet auch der Fahrkomfort.

Nachdem im letzten Jahr rund 20 Prager Wagen der Tatra-Bauart T 6 die alten Bonner Düwag-Vier- und Sechschachser aus den 1950er bzw. 1960er Jahren ersetzt haben, ist somit ein neuerlicher Gebrauchtwagentyp in Bulgarien auf die Schienen gesetzt worden. Da auch die orangefarbenen „Bonner“, die seit 1994 das Bild auf der Normalspurlinie 22 mitprägten, noch vereinzelt zu Einsätzen kommen, stellt sich das Bild der Sofioter Straßenbahn momentan äußerst vielfältig dar. Gebrauchtfahrzeuge aus nicht weniger als fünf Städten – Bonn, Prag, Leipzig, Halle, Basel – aus drei Ländern sind auf dem großen Netz mit seinen beiden Spurweiten 1009 mm und 1435 mm zu sehen. Hinzu kommen noch bulgarische Eigenbauten aus dem Hause Tramcar sowie unterschiedliche, direkt nach Sofia gelieferte Fahrzeugserien von ČKD und Pesa (Polen).

MBE

Rumänien: Sibiu

Straßenbahn Hermannstadt vor Reaktivierung?

■ Das Projekt eines touristischen Angebots auf der ehemals vom Her-



■ Kattowitz/Oberschlesien: Inzwischen fährt bei der Tramwaje Śląskie (TS) mit Tw 913 der erste zum Einrichtungswagen umgebaute früheren Frankfurter Pt, hier am 16. Mai aufgenommen an der Schleife im Kattowitzer Ortsteil Zawodzie. Das Fahrzeug erhielt eine neue Fahrzeugfront, neue Türen und Fenster sowie ein Niederflurmittelteil und besitzt nur noch einen Führerstand

MICHAEL KOCHERS

mannstädter Nahverkehrsunternehmen TURSIB betriebenen Strecke kommt nach anfänglichen Schwierigkeiten voran. Über vier Jahre nach der letzten Fahrt führte das Bürgermeisteramt Rasinari, dem Fahrzeuge und Strecke übergeben worden waren, Ende Mai eine erste Probefahrt durch. Dabei sollten Strecke und Fahrzeuge unter dem Gesichtspunkt der Betriebsfähigkeit in Augenschein genommen werden. Erklärtes Ziel der Verantwortlichen ist es, bereits ab der zweiten Juni-Hälfte an Wochenenden zweistündlich Fahrten durchzuführen, wobei den Fahrgästen auch kulturelle und kulinarische Besonderheiten der Region näher gebracht werden sollen. Die Gemeinde bemüht sich um ein umfängliches Tourismuskonzept mit der Tram als festem Bestandteil. Fahrzeuge und Stromversorgung wurden bereits vor der Probefahrt überholt. Nach Auskunft des engagierten Bürgermeisters steht der exakte Fahrpreis noch nicht fest. Er solle jedoch erschwinglich bleiben.

AMA

USA: Phoenix

Neue Triebwagen für Netzerweiterung

■ Die Metro Valley Regional Public Transportation Authority, Betreiber der Stadtbahnstrecke im Großraum Phoenix (Arizona), bestellte Ende Mai für zukünftige Streckenerweiterungen und Taktverdichtungen neue Stadtbahn- und Straßenbahntriebwagen. Derzeit wird im Ballungsraum Maricopa County rund um Phoenix, in dem rund vier Millionen Einwohner leben, der schienengebundene Nahverkehr stark

ausgebaut. Seit 2016 laufen die Arbeiten an einer Verlängerung der 2008 eröffneten Strecke in der benachbarten Stadt Mesa. Gleichzeitig sollen im Juni die Baumaßnahmen an einer 4,8 Kilometer langen Straßenbahnstrecke in der Stadt Tempe, die als Zubringer der dort verkehrenden Stadtbahn gedacht ist, beginnen und bis 2020 abgeschlossen werden. Die Bestellung der dafür erforderlichen sechs Straßenbahnwagen im Wert von rund 33 Millionen US-Dollar erfolgte jetzt beim amerikanischen Hersteller Brookville Equipment Corps (Pennsylvania), der mit seinem Straßenbahntyp Liberty Streetcar auf dem wachsenden US Straßenbahnmärkte einige Erfolge erzielen konnte.

Die bestellten Fahrzeuge werden für den Betrieb auf einen fahrleitungslosen Abschnitt mit Energiespeichern ausgestattet. Siemens konnte mit der Beauftragung von 11 Stadtbahnzügen vom Typ S70 im Werte von 57,9 Millionen US-Dollar den größten Teil des Auftrags aus der Wüstenstadt für sich verbuchen, bisher fahren in Phoenix Triebwagen des japanischen Herstellers Kinki Sharyo. Die Fahrzeuge sollen über einen Zeitraum von sieben Jahren geliefert werden und sind mit einer Option zur Lieferung von 67 weiteren Fahrzeugen verbunden. Bis 2034 soll das derzeitige Stadtbahnssystem von derzeit 42 Kilometer stufenweise auf 106 Kilometer angewachsen sein.

JEP



Phoenix: In den nächsten Jahren wird das Netz der Metro Valley stark erweitert. Bisher fahren hier Triebwagen des Herstellers Kinki Sharyo, bald kommen S70-Züge von Siemens hinzu

JENS PERBANDT



Der Brückenschlag

Straßburger Straßenbahn erreicht Deutschland ■ Welch eine wunderbare Angelegenheit, in Zeiten des etwas bröselnden europäischen Geistes so etwas erleben zu dürfen: Eine französische Straßenbahn erreicht deutschen Boden. Es herrschte eine gute europäische Stimmung! Begeisterte Menschen freuten sich über die neue Verbindung

Bei der offiziellen Eröffnung am 28. April war die politische Prominenz zugegen, als zu den Klängen der Europahymne in Anwesenheit unter anderem des Kanzleramtsministers Peter Altmaier, des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann, des Straßburger Bürgermeisters Roland Ries und seinem Kehler Kollegen Toni Vetrano in zwei parallel fahrenden Zügen Kehl erreichten.

Der Jungfernfahrt der mit blauen Sonderlackierungen versehenen Citadis 403 der neuesten Generation, die um 17 Uhr an der Haltestelle Citadelle auf französischer Seite begann, schloss sich ein Festakt auf dem Bahnhofsvorplatz in Kehl an. Vor dem Start sagte Altmaier auf Französisch: „Es ist heute, wo Europa infrage gestellt wird, wichtiger denn je, starke Signale zu geben“. In Kehl angekommen sprach er von einem „historischen Ereignis für die deutsch-fran-

zösische Freundschaft“. Die Tram sei nicht nur ein Symbol, sondern ein „ganz konkreter Baustein für unsere gemeinsame Zukunft“. Hermann betonte: „Es ist von großartiger Bedeutung, dass in Zeiten, wo die einen Mauern bauen, die anderen Zäune hochziehen und die Dritten mit Worten Gräben graben, wenn wir dann Brücken bauen und verkehrlich zusammenwachsen und zeigen: Dies ist Europa! Europa ist Nachbarschaft, Europa ist Zusammenle-



Eine Tram eilt über die Beatus-Rhenanus-Brücke, Blick von der französischen Seite aus

LINKS Blick auf die Beatus-Rhenanus-Brücke von Frankreich aus

WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT, ALLE AUFNAHMEN: BERNHARD KUSSMAGK

ben!“ Vetrano und Ries wiesen darauf hin, dass das Projekt ein „Motor für die Stadtentwicklung“ in Straßburg ebenso wie in Kehl sei.

Erste planmäßige Fahrt am Samstagmorgen

Am 29. April um 4:26 Uhr setzte sich unter lautem Jubel der Fahrgäste die erste fahrplanmäßige Tram am Straßburger Hauptbahnhof in Richtung Kehl in Bewegung,

wo sie um 4:47 Uhr eintraf. Begeistert wurde sie dort empfangen. Knapp 200 Fahrgäste stiegen aus, die Menge vor Ort sang und rief lautstark „Vive l'Europe“, unter ihnen auch der Kehler Oberbürgermeister. Im Laufe des Morgens wurde es dann schnell brechend voll, denn Zehntausende feierten den Start der neuen Verbindung. Der erste Tag wurde zu einem echten Belastungstest, den die Tram souverän bestanden hat, wenngleich es durch den ex-

tremen Andrang an den Haltestellen zu erheblichen Unregelmäßigkeiten kam. Um 21:30 Uhr gab es an der neuen Trambrücke eine etwa 20 minütige Licht-, Wasser- und Feuerwerksshow, während der man aus Sicherheitsgründen den Straßenbahnverkehr unterbrach. Das gesamte Wochenende gab es Freifahrt auf die Linie D und der Sonntag ähnelte dem Samstag, am frühen Vormittag herrschte bereits wieder starker Andrang an den Haltestellen auf beiden Seiten

der Grenze. Viele Tausend Menschen machten sich auf den Weg, um erstmals auf der neuen Straßenbahnbrücke über den Rhein zu spazieren.

Straßburg wird revitalisiert

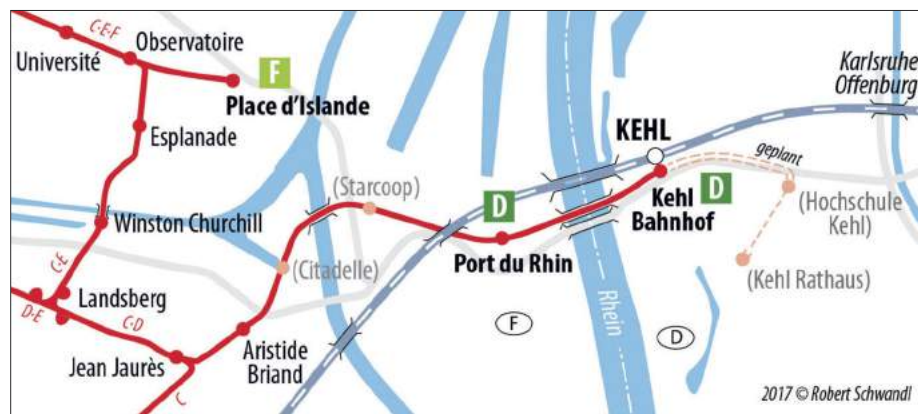
Die Straßenbahn ist eine einzige Erfolgsgeschichte, das schien nicht immer so. Das einst sehr große Stadtnetz und die weit ins Umland führenden Überlandlinien wurden nach dem Zweiten Weltkrieg dem Zeitgeist entsprechend als obsolet betrachtet, dezimiert und schließlich ganz stillgelegt. Am 1. Mai 1960 fuhr die letzte Tramway und

demonstrativ verbrannte man die Straßenbahnwagen, weil man seinerzeit von offizieller Seite froh war, dieses Relikt aus der Urzeit endlich loszuwerden. Dafür übernahmen Dieselbusse die Transportaufgaben, während das 1939 eröffnete Obusnetz nicht mehr erweitert wurde. Bereits am 31. März 1962 trennte sich die Stadt auch von diesem umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Die Fahrgastzahlen des reinen Busbetriebes sanken von Jahr zu Jahr, die Innenstadt wurde vom Autoverkehr erstickt, permanenter Stau und zu hohe Kohlendioxid-Werte waren die Folge.

Grenzüberschreitend: Straßburg – Kehl

Eröffnung Straßenbahn:	1. Januar 1898
Elektrifizierung Straßenbahn:	14. März 1898
Stilllegung:	14. August 1920
(Wieder-)Eröffnung:	24. Mai 1942
(Erneute) Stilllegung:	November 1944
Eröffnung:	28. April 2017, erste Fahrgastfahrten am 29. April 2017

Die Strecke nach Kehl rundet das Straßburger Straßenbahnnetz in Richtung Osten ab. Die Haltestellen Starcoop und Citadelle stehen in Klammern, da sie noch nicht eröffnet wurden R. SCHWANDL



Auf dem Weg von Frankreich nach Deutschland: Links das Abstellgleis östlich der Haltestelle Port du Rhin, rechts hinten die grenzüberschreitende Beatus-Rhenanus-Brücke

Catherine Trautmann, die ab März 1989 als Bürgermeisterin Straßburg regierte, war Innovationen gegenüber offen. Sie wollte die Stadt lebenswerter gestalten, setzte sich vehement für die Tramway ein und konnte Paris überzeugen, 330 Millionen bewilligte Francs für ein angedachtes VAL-Metro-Projekt zugunsten der Straßenbahn umzuwidmen. An ihrer Seite stand Roland Ries, der seinerzeit für den ÖPNV zuständige Beigeordnete. Bereits 1994 sah die Stadt die erste neue moderne Straßenbahnlinie, die mit ihren futuristischen Eurotram-Fahrzeugen sofort überzeugte. Einhergehend war ein Umbau der von der ersten Straßenbahnlinie durchfahrenen Straßenzüge erfolgt, der durch Begrünung und Veränderung der Aufteilung der Verkehrsflächen die Straßennutzung modifizierte und den Autoverkehr in seine Schranken verwies.

Das Straßenbahnnetz expandierte zügig, die Innenstadt wurde revitalisiert und überwiegend für den Durchgangsverkehr gesperrt. Ausgedehnte Fußgängerzonen entstanden. Die Beförderungsleistung des Verkehrsbetriebes stieg kontinuierlich an und lag deutlich höher als zu Zeiten des Busverkehrs. Dieses Modell des Stadtbau inklusive Einführung der Straßenbahn als wiederentdecktes Verkehrsmittel – bereits vorher in abgespeckter Form in Nantes und in Grenoble praktiziert – wurde mittlerweile gut 20 Mal übernommen, und die Straßenbahn eroberte die französischen Städte nach jahrzehntelanger Abwesenheit zurück. Wo früher Autokolonnen und Omnibusse langsam vorankamen, gleiten heute hochmoderne Straßenbahnen zügig dahin.

Geschichte der Tramverbindung nach Kehl

Die Straßenbahnverbindung nach Kehl ist nicht neu, denn bereits 1898 überquerte die erste Tram den Rhein, bis das elsässische Straßburg nach dem Ersten Weltkrieg zu Frankreich kam. Während der Zeit der deutschen Besetzung lebte die Verbindung erneut auf, die Schienen waren noch vorhanden. Diese Verbindung war nur von kurzer Dauer und endete mit der Befreiung Straßburgs durch französische und US-Truppen wieder.

Nachdem die Straßenbahn nach Straßburg zurückgekehrt war und von der Bevölkerung rege genutzt wurde, reiften bereits seit Ende der 90er-Jahre Pläne, eine Tramverbindung über den Rhein zu schaffen. Politische Veränderungen im Jahr 2001 ließen das Projekt ruhen. Die Linie D endete seit 2007, vom Zentrum kommend, im Stadtteil Neudorf an der Haltestelle Aristide Briand, 2,2 Kilometer von der deutsch-französischen Grenze entfernt. Als eine rot-grüne Regierung im März 2008 die Macht in Straßburg übernahm, machte Roland Ries



An der Haltestelle Starcoop: Auch diese Aktionskünstler bilden einen besonderen Rahmen für die Eröffnung

NICOLAI SCHMIDT (2)

– nun Bürgermeister – dort weiter, wo er 2001 aufgehört hatte, und trieb das Straßenbahnprojekt energisch voran. Dass das Projekt teuer würde, insbesondere die Rheinbrücke, war ein Fakt, und dass Kehl nicht die gesamten Kosten für die Brücke hätte stemmen können, ebenfalls. Das hätte das Ende des Vorhabens bedeutet. Der gute Wille beider Seiten war da, und so gelang es nach einigen Verhandlungen, sich auf eine Halbierung der Kosten zu verständigen.

Nach entsprechenden Vorplanungen ging der Bau planmäßig voran. Eine gegenüber der ursprünglichen Planung, die eine Trassierung längs der Nationalstraße N4 vorsah, modifizierte Trasse kam zur Ausführung, um neue Stadtquartiere im Osten der Stadt zu erschließen. Die vernachlässigten und verkehrlich eher abgehängten Quartiere mit schwacher Sozialstruktur sollten bei gleichzeitiger vielfältiger Neubebauung aufgewertet werden. Die Strecke führt über die noch nicht eröffneten Zwischenhaltestellen Citadelle und Starcoop zur Zwischenhaltestelle Port du Rhin im gleichnamigen Stadtteil, wo es in Richtung Deutschland eine Umsetzanlage gibt. Danach überquert die Strecke den Rhein, bevor die Endhaltestelle vor dem Bahnhof Kehl erreicht wird. Gegenüber dem Bahnhof befindet sich die Innenstadt von Kehl mit vielen Einkaufsmöglichkeiten. Im kommenden Jahr ist vor-



Einer der speziell beklebten Eröffnungswagen: Der frisch gelieferte Citadis 403 ist im Gegensatz zur vorherigen Serie nicht nur anders im Design, sondern auch zirka 50 Zentimeter länger

gesehen, die Strecke entlang der Straßburger Straße und der Großherzog-Friedrich-Straße über eine Zwischenhaltestelle an der Hochschule bis zum Rathaus von Kehl zu verlängern.

Neubaustrecke belebt Quartiere

Die Haltestelle Aristide Briand verlassend folgt die Trasse zunächst als Rasengleis in

Mittellage der Straße bis zur künftigen Haltestelle Citadelle, die noch ohne Hochbauten ist und ohne Halt durchfahren wird. Die Bebauung ist bisher spärlich, aber eine weitere Verdichtung steht bevor. Das Areal der Môle de la Citadelle soll mit hochwertigen Wohnhäusern bebaut werden, ebenso werden ein Hotel und ein Yachthafen entstehen. Nunmehr verläuft die Trasse auf komplett



Grenzüberschreitend: weltweit

Basel

Straßenbahnlinie 3: Birsfelden Hart (CH) – Gare de Saint Louis (F)
(Inbetriebnahme voraussichtlich Dezember 2017)

Straßenbahnlinie 8: Neuweilerstrasse (CH) – Weil am Rhein Bahnhof/
Zentrum (D)

Straßenbahnlinie 10: Dornach (CH) – Leymen (F) – Rodersdorf (CH)

Saarbrücken

Stadtbahnlinie S1: Lebach-Jabach (D) – Sarreguemines (F)

Straßburg

Straßenbahnlinie D: Poteries (F) – Kehl Bahnhof (D)

Nur am Wochenende nach der Eröffnung wurde die Haltestelle Starcoop bedient, die offizielle Inbetriebnahme dieser Zwischenhaltestelle steht noch aus

von Straßen unabhängiger Trasse. Weiter östlich wird auf der eleganten Citadelle-Brücke das Bassin Vauban überquert, und in einem langgezogenen Bogen erreicht die Strecke im weiteren Verlauf die noch nicht in Betrieb befindliche Haltestelle Starcoop, auch hier existieren noch keine Hochbauten, lediglich die Bahnsteige sind vorhanden. Es erfolgt kein Halt, die Züge durchfahren die Haltestelle. Teilweise aufgegebene Industrieflächen und Brachland dominieren die Umgebung. Das Coop-Areal und das anschließende Starlette-Gelände sind Entwicklungsquartiere, in denen sowohl Wohnungen für 20.000 Menschen als auch Gewerbe entstehen werden. Eine große Klinik ist bereits im Bau.

Weiter in Richtung Deutschland unterquert die Straßenbahn die internationale Eisenbahnlinie Straßburg – Kehl und schwenkt in den Mittelstreifen der Route du Rhin ein; hier konnten Rasengleise angelegt werden. Die nächste Haltestelle Port du Rhin liegt in einem Stadtviertel mit schönen Alt- und anspruchsvollen Neubauten. Bemerkenswert ist der Fakt, dass östlich anschließend eine Kehranlage mit einem dritten Gleis angeordnet wurde, die es erlaubt, Kurse vor der Grenze enden zu lassen. Am Ende der Route du Rhin beginnt ein weiterer von Straßen unabhängiger Abschnitt, die Strecke steigt an und erreicht die spektakuläre Beatus-Rhenanus-Brücke, in deren Mitte sich die französisch-deutsche Grenze befindet. Nach der

Rheinüberquerung schwenkt die Straßenbahntrasse signalgesichert in die Mittellage der breiten Straßburger Straße ein und endet an der Haltestelle Kehl Bahnhof. Östlich hiervon liegt ein einfacher Gleiswechsel, ein Indiz für eine temporäre Endhaltestelle. Nördlich der Endhaltestelle liegt direkt der Bahnhof, südlich ist die Altstadt Kehls gut erreichbar. Zu erwähnen ist die durchgängig gewählte Ausführung der Fahrleitung als Einfachfahrleitung, die mit den gewählten Masten und Abspanndrähten recht ästhetisch wirkt. Das Ganze setzt sich auch in Kehl fort und bildet zusammen mit den Fahrzeugen eine Augenweide à la mode française. Der deutsche Abschnitt hat keine eigene Bahnstromversorgung.

Blickfang: Die neuen Trambrücken

Im Zuge der Neubaustrecke entstanden zwei architektonisch herausragende Brücken, die außer für die Straßenbahn nur für Fußgänger und Fahrradverkehr zugelassen sind. Die in Straßburg gelegene Citadelle-Brücke mit ihrem 40 Meter hohen Bogen überbrückt das Vauban-Becken. Die internationale Brücke überquert den Rhein, es ist die am 28. April eingeweihte Beatus-Rhenanus-Brücke mit zwei jeweils 20 Meter hohen Bögen, benannt nach einem in Straßburg gestorbenen deutschen Humanisten. Sie liegt zwischen den annähernd parallel den Rhein



Der hohe Bogen des Pont du Citadelle, der zweiten beeindruckenden großen Brücke

überquerenden Straßen- und Eisenbahnbrücken. Ein Umbau der Straßenbrücke – der Europabrücke Kehl – zur Aufnahme der Straßenbahntrasse war aus Kostengründen verworfen worden, und stattdessen ist ab April 2016 eine neue 290 Meter lange Doppel-Bowstring-Brücke entstanden. Die erste Straßenbahn fuhr am 3. Februar im Zuge einer Probefahrt über diese Brücke. Die Kosten für den Bau der Strecke teilten sich Deutschland und Frankreich und jedes Land zahlte genau bis zur Grenze, die in der Mitte

des Rheins verläuft. Für Deutschland kamen etwa 45,8 Millionen Euro zusammen, die je zur Hälfte Bund und Land übernahmen.

Zwei Länder – zwei Regelungen

Die Straßenbahn in Kehl ist kein eigenständiger Straßenbahnbetrieb, sondern formal eine Betriebserweiterung des Straßburger Betriebes über die französisch-deutsche Grenze hinaus und besitzt keine eigenen Fahrzeuge. Da unterschiedliche Gesetze und Verordnungen hinsichtlich der Ausstattung der Fahrzeuge, zum



Gut frequentiert und mit schönem Baumbestand: Haltestelle Port du Rhin



Ein Citadis beim Verlassen der Beatus-Rhenanus-Brücke auf der französischen Seite



Nur am Wochenende nach der Eröffnung wurde die Haltestelle Citadelle auf der französischen Seite bedient. Der Citadis 403 rechts trägt die blaue Sonderlackierung

An der bisherigen Endhaltestelle Aristide Briand warten unzählige Fahrgäste auf die Tram nach Kehl, um völlig problemlos ins deutsche Kehl zu gelangen



Fahrplan

Die Linie D von Poteries nach Kehl wird werktags, je nach Tageszeit, alle 4 bis 15 Minuten bedient, aber nur ein Teil der Kurse fährt über Port du Rhin hinaus bis Kehl, sodass hier ein 12- bis 15-Minuten-Takt entsteht. Nachts ruht der Betrieb, die erste Tram erreicht Kehl um 4:47, letzte Abfahrt Richtung Frankreich ist um 0:02 Uhr. In den Tagesrandzeiten und an Sonntagen wird nach Kehl nur alle 15 oder alle 30 Minuten gefahren.

Dieser Button verdeutlicht die europäische Idee



Am frühen Sonntagmorgen ist es noch ruhig am Bahnhofsvorplatz in Kehl. Das DB-Empfangsgebäude trägt Werbung für die neue Tram und den Europa Park



Beispiel mit Blinkern und Rückstrahlern, in beiden Ländern existieren, müssen Fahrzeuge, die nach Deutschland verkehren, entsprechend der deutschen BOStrab nachgerüstet werden. Die neuen Citadis 403 (Nummern 3001 ff.) haben bereits die Zulassung für Deutschland erhalten. Sie werden vorrangig auf der Linie D eingesetzt werden. Die älteren Citadis (Nummern 2001 ff.) haben weder Fahrtrichtungsanzeiger noch Rückstrahler. Diese Fahrzeuge erhalten Reflektoren und von der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen des Landes Baden-Württemberg eine Ausnahmegenehmigung (Bestandschutz). Blinker müssen nachgerüstet werden. Da bislang lediglich eine ampelgesicherte Fahrbahnquerung, die zusätzlich mit Andreaskreuzen ausgestattet wurde, existiert, wird

das Ganze erst nach der Verlängerung zum Rathaus notwendig. Zurzeit ist nicht geplant, die Eurotrams aus den Jahren 1994 bis 2000 (Nummern 1001 ff.) auf dem deutschen Straßenbahnabschnitt einzusetzen.

Ausblick

Zum Ende des Jahres 2018 ist vorgesehen, die Strecke zweigleisig längs der Straßburger Straße bis zu einer Zwischenhaltestelle an der Hochschule Kehl und von dort aus eingleisig längs der Großherzog-Friedrich-Straße bis zum Rathaus von Kehl zu verlängern. So können die Interessen aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Die Innenstadt ist von hier aus sowie von der bereits bestehenden Haltestelle Kehl Bahnhof fußläufig gut erreichbar. Die internationale Tramlinie wird

den Verkehr und den Austausch zwischen den beiden ungleich großen Städten mit Sicherheit beflügeln, kann doch jedermann ohne Parkplatzsuche schnell und preiswert von Zentrum zu Zentrum gelangen. Eine Anmerkung sei an dieser Stelle erlaubt: Die nächste grenzüberschreitende Strecke klopft derweil an die Tür, denn Ende 2017 wird die Basler Linie 3 von Burgfelden aus nordwärts ins französische Saint Louis fahren. Die am 14. Dezember 2014 eröffnete Straßenbahnverbindung von Basel nach Weil am Rhein besticht durch beeindruckende Fahrgastzahlen.

Lassen wir uns überraschen, wie gut die neue Strecke von Straßburg nach Kehl den Fahrgästen gefallen wird, recht günstig ist das bequeme Vergnügen, denn ein Fahrschein kostet nur 1,70 Euro. BERNHARD KUSSMAGK



Straßenbahnhaltestelle Plauen Bahnhof Mitte mit ausfahrendem Tw 243 nach Reusa. An der Straße rechts die Bushaltestelle sowie der Aufgang zum Bahn-Haltepunkt mit wartendem RegioShuttle der Vogtlandbahn



Kurze Wege

Neue Verknüpfungen zwischen Bahn und Tram ■ Kurze Reisezeiten machen den öffentlichen Nahverkehr attraktiv. Das ist nur möglich, wenn die einzelnen Verkehrsträger optimal miteinander verbunden sind. In Gera und Plauen sind neue Haltestellen entstanden, die ein fast direktes Umsteigen zwischen Bahn und Tram sowie dem Bus ermöglichen

Umsteigen zwischen Straßen- und Eisenbahn ist vor allem aus baulichen Gründen oft mit längeren Fußwegen verbunden. Bei größeren Bahnhöfen liegen wegen ihrer Ausdehnung leicht 100 oder 200 Meter lange Fußwege zwischen Bahnsteig und Straßenbahnhaltestelle, was das Umsteigen erschwert. Doch gibt es namentlich bei kleineren Stationen erfreuliche Lichtblicke! Zwei derartige Situationen aus dem Vogtland sollen hier kurz vorgestellt werden.

Umsteigen in Gera

Im thüringischen Vogtland gelegen, besitzt Gera seit 1892 eine meterspurige elektrische

Straßenbahn. Auffallend war, dass der Hauptbahnhof nach 1945 gar keinen Straßenbahnanschluss mehr besaß – Fahrgäste mussten die Lücke zu Fuß oder per Bus zurücklegen. Erst seit 2006 gibt es durch den Neubaubabschnitt Heinrichstraße – Unterthaus wieder einen Anschluss zum Hauptbahnhof. Dabei werden die Gleisanlagen in einem Tunnel unterquert und Aufzüge bzw. Treppen schaffen die direkte Verbindung zu den Bahnsteigen. Doch gibt es im Süden Geras eine weitere interessante Verknüpfung im Stadtteil Zwörten.

Neue Verknüpfung in Gera-Zwötzen

Ursprünglich verlief dort die Straßenbahn „normal“ über den Bahnhofsvorplatz. Als

eine neue Stadtbahn von Zwätzen (Ortsmitte) zur Heinrichstraße geplant wurde, erschien die alte Straßenbahnverbindung von Zwätzen über den Bahnhof in Richtung Westen in der bisherigen Form überflüssig. Der etwa 700 Meter lange alte Abschnitt von der Schleife Zwätzen Wehrstraße zum Bahnhof Zwätzen

Gera-Zwötzen

Straßenbahn: . . . Linie 2 Gera-Zwötzen – Lusan
Bahn: KBS 540.1 Gera – Greiz
 KBS 546/555 Gera – Weida
Bus: 16 Bahnhof Zwötzen – Liebschwitz
 25 Heinrichstraße – Bahnhof Zwötzen

entfiel, dafür entstand am Bahnhof (Strecke Gera – Weida) für die Straßenbahn eine entgegen dem Uhrzeigersinn befahrene Wendeschleife. Der Clou: Südlich des ehemaligen Empfangsgebäudes, das vom Straßenbahngleis umfahren wird, liegen Straßen- und Eisenbahngleis an einem gemeinsamen Bahnsteig und besorgen eine optimale barrierefreie Umsteigemöglichkeit von Tür zu Tür. Im Juni 2004 ging diese Anlage in Betrieb. Allerdings spielt die kurze, peripher verlaufende Straßenbahnlinie 2 (Bahnhof Zwötzen – Lusan) im Geraer Netz keine große Rolle. Im Zuge von Sparmaßnahmen wurde dort der Takt später von 20 auf 30 Minuten gestreckt – und an Wochenenden verkehrt die Linie 2 ohnehin nicht. Die Rolle der Linie 2 könnte indes durch eine kürzlich erfolgte Baumaßnahme der DB eine Aufwertung erfahren.

Auf der Strecke zwischen Gera Süd und Wünschendorf befand sich bei Liebschwitz eine baufällige Elsterbrücke, deren Instandsetzung als unwirtschaftlich angesehen wurde. Stattdessen sollte die Bahnlinie südlich von Gera-Röppisch durch eine nur wenige Meter kurze Verbindung an die Weidaer Strecke angeschlossen und auf dieser der Abschnitt Abzw. Gera-Debschwitz – Gera-Zwötzen (wieder) zweigleisig ausgebaut werden. Damit würde sich das Zugangebot für den Bahnhof Zwötzen spürbar erhöhen. Außerdem wertete die Bahn den bisherigen Haltepunkt Gera-Zwötzen durch den Bau eines zusätzlichen stumpfen, aus Richtung Gera Hbf befahrbaren Bahnsteiggleises wieder betrieblich zum Bahnhof auf. Zudem ist mittelfristig vorgesehen, Reisezüge aus Richtung Weimar – Jena teilweise von Gera Hbf bis Gera-Zwötzen zu verlängern.

Die erweiterten Gleisanlagen mit der neuen Einführung gingen am 24. Oktober 2016 in Betrieb. Vom Stumpfgleis-Bahnsteig aus ist die Straßenbahn nach kurzem Fußweg, aber barrierefrei zu erreichen. Gemäß eigenen Angaben investierte die DB für die Baumaßnahmen zwölf Millionen Euro, davon wurde ein Teil vom Bund und dem Freistaat Thüringen übernommen.

Plauen

In der sächsischen Vogtlandmetropole erzwang die hügelige Lage beim Eisenbahnbau die Anlage zweier „Hauptbahnhöfe“, dem Oberen Bahnhof im Norden an der Hauptstrecke Leipzig – Hof und seit 1875 den reichlich zwei Kilometer (Luftlinie) entfernten Unteren Bahnhof im Elstertal. Beide Stationen besitzen keine direkte Gleisverbindung – dafür verkehrte ab 1894 die meterspurige Straßenbahn. Hatte zu DDR-Zeiten der Untere Bahnhof wegen der benachbarten Industriebetriebe vor allem werktags ein hohes Fahrgastaufkommen, änderte sich dies nach 1990 grundlegend. Schließlich gab die Plauener Straßenbahn (PSB) im Frühjahr 2007 den Anschluss



Erweiterte Bahnanlagen in Gera-Zwötzen: Hinten links neben dem Durchgangsgleis der neue Bahnsteig am Stumpfgleis. Es ist ein niveaugleicher Übergang zum Gemeinschaftsbahnsteig mit der Straßenbahn möglich

ALLE AUFNAHMEN ULRICH ROCKELMANN



Blick vom Bahnsteig der Elstertalbahn auf die Straßenbahnhaltestelle Plauen Bahnhof Mitte mit stadtauswärts fahrendem Tw 214



Gemeinschaftsbahnsteig im Bf Gera-Zwötzen: Links Straßenbahngleis, rechts Eisenbahngleis mit RegioShuttle der Erfurter Bahn (EB) auf der Fahrt nach Saalfeld

zum Unteren Bahnhof auf und ersetzte ihn durch eine Buslinie. Die Situation der Straßenbahn in diesem Teil Plauens blieb aber unbefriedigend – eine bessere Verknüpfung mit der Eisenbahn war unumgänglich.

Neuer Haltepunkt Plauen-Mitte

So schälte sich folgende Lösung heraus: Die weiter nördlich gelegene und von der Stra-

ßenbahn mitbenutzte Reichenbacher Straße wird von der Elstertalbahn überbrückt. Dort bot sich der Bau eines neuen Haltepunktes „Plauen Mitte“ an. Wenn die bisherige Straßenbahnhaltestelle Dammstraße etwas nach Osten verlegt würde, könnte – so die Überlegung – ein günstiger Umsteigepunkt geschaffen werden. Erleichtert wurde die Entscheidung auch durch die oh-

nehin notwendige Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Reichenbacher Straße.

Am 24. Februar 2014 begann der Bau des neuen Haltepunktes Plauen (Vogtl) Mitte im Rahmen des Projektes „ÖPNV/SPNV-Verknüpfungsstelle Reichenbacher Straße“. Während der Baumaßnahmen war die Strecke zwischen Plauen-Chrieschwitz und Weischlitz bis November 2014 voll gesperrt (Schienenersatzverkehr). Schließlich ging am 7. September 2015 die Umsteigeanlage in Betrieb; die Straßenbahn hielt dort schon seit Mitte Juli. Neben einer festen Treppe überwindet auch ein Aufzug den Höhenunterschied zwischen Straßen- und Eisenbahn.



Neuer Haltepunkt Plauen Mitte an der Elstertalbahn. Links führt eine massive Treppe nach unten, daneben der Aufzug

Blick von der Straßenbahnhaltestelle Bahnhof Mitte zum Haltepunkt Plauen Mitte, wo der VT 53 der VBG wartet. Gut sind Lift und Treppe erkennbar



Plauen-Mitte

Straßenbahn: Linie 3
Waldfrieden – Neundorf
4 Reusa – Preißelbühl
6 Oberer Bahnhof – Waldfrieden
Bahn: KBS 541 Greit – Plauen
Bus: ... B/Bx Unterer Bahnhof/Tunnel – Ostvorstadt

Der neue Haltepunkt Plauen Mitte liegt bei Kilometer 51,1 der Elstertalbahn südlich der Brücke über die Reichenbacher Straße zwischen den beiden nur noch Betriebszwecken bzw. dem Güterverkehr dienenden Stationen Plauen-Chrieschwitz (Kilometer 49,7) und Plauen Unterer Bahnhof (Kilometer 52,7). Die Gesamtkosten betrugen 11,5 Millionen Euro, für den Haltepunkt allein rund 850.000 Euro. Die Finanzierung erfolgte durch den Freistaat Sachsen, die DB Netz AG, DB Station & Service AG, den Zweckverband ÖPNV Vogtland und die Stadt Plauen. Deren Anteile und die des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland lagen bei 2,3 Millionen Euro.

Angefahren wird der Umsteigepunkt Plauen Mitte von den Zügen der Elstertalbahn Gera – Weischlitz, den Straßenbahnlinien 3 (Waldfrieden – Neundorf), 4 (Reusa – Preißelbühl und zurück) und 6 (Oberer Bahnhof – Waldfrieden) sowie der Buslinie B/Bx (Tunnel/Unterer Bahnhof – Ostvorstadt und zurück).

Der Straßenbahnverkehr in Plauen endet abends gegen 20 Uhr, danach verkehren nur Busse. Auf der Elstertalbahn verkehren werktags außer sonntags zwölfteils, ansonsten sechsteils Zugpaare am Tag. In Plauen Unterer Bahnhof und Plauen-Chrieschwitz gibt es heute keine Personenzughalte mehr – hier ist der letzte Zug längst abgefahren. ULRICH ROCKELMANN

Straßenbahnhaltestelle Plauen Bahnhof Mitte mit einfahrendem Tw 232 von Reusa zum Preißelbühl. Hinten die neu erbaute Eisenbahnüberführung an der Elstertalbahn

Jetzt einsteigen!

Ihre Vorteile als Test-Abonnent:

- ✓ Sie sparen 44 %
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✓ Sie können jederzeit abbestellen

* Nur im Inland

Lesen Sie die nächsten ...



2 Ausgaben zum Sonderpreis von
nur € 9,90

Sie
sparen
44%!



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

** 14 Cent pro Minute

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



Der farblich äußerst ansprechende, weil kunstvoll lackierte, GTW-D8-Wagen 236 ist am 24. April unterwegs zum Endpunkt Zellerau und nähert sich auf der Juliuspromenade der Haltestelle Ulmer Hof

ALLE AUFNAHMEN, WENN NICHT ANDERS VERMERKT: FREDERIK BUCHLEITNER

Nur kurzes Comeback

Würzburg: Alte DÜWAGs ersetzen Niederflurbahnen ■ Im April war die Straßenbahn in Würzburg Anziehungspunkt zahlreicher Freunde nostalgischen Tram-Betriebs. Wegen technischer Mängel fuhren einige Kurse mit DÜWAG-Gelenkzügen statt mit Niederflurwagen



Seit über 20 Jahren prägen Niederflurwagen die deutschen Straßenbahnbetriebe. In kurzer Zeit ersetzen in vielen Städten die Neuentwicklungen herkömmliche Hochflurfahrzeuge. Auch die Würzburger Straßenbahn GmbH folgte schon früh dem Trend und entwickelte ab 1992 gemeinsam mit Linke-Hofmann-Busch (LHB) und Siemens einen zu 100 Prozent niederflurigen, fünfteiligen Straßenbahnwagen mit zwölf Einzelrädern, die jeweils von einem Radnabenmotor angetrieben werden. Schon

Probleme an den LHB-Niederflurwagen sorgten für den verstärkten Einsatz der alten DÜWAGs. Nicht betroffene GT-N-Wagen wurden im Schülerverkehr eingesetzt AXEL KAUFMANN

kurz nach Auslieferung und Inbetriebnahme der 20 Wagen umfassenden Serie des Typs GT-N im Jahr 1996 machte der neue Fahrzeugtyp Schlagzeilen, einerseits aufgrund des unruhigen Fahrverhaltens, andererseits weil kleine Risse am Fahrgestell auftraten. Dennoch bewährten sich die Wagen in den zwischenzeitlich über 20 Einsatzjahren.

Haarrisse führten zu Werkstatt-Aufenthalten

Im März 2017 rückten die von Straßenbahnfreunden aufgrund ihres kantigen Designs oft abschätzig als „Schuhschachteln“ oder „Container“ bezeichneten Niederflurwagen wieder ins Licht der Öffentlichkeit, nachdem sie wegen Problemen im Betriebshof bleiben mussten. An den Portalrahmen der Wagenkästen mehrerer Züge wurden Risse festgestellt. Glücklicherweise konnten die Verkehrsbetriebe noch auf eine größere Reserve an DÜWAG-Achtachsern (in Würzburg Typ GTW-D8) zurückgreifen, die sonst an Werktagen nur noch im Frühverkehr und nach Schulende eingesetzt werden.

Ausnahmsweise konnten sich die Klassiker daher nochmal im Tagesverkehr beweisen. Der Fahrplan auf den fünf Würzburger Straßenbahnlinien ist üblicherweise so gestaltet, dass an den Endstationen in Grombühl, Sanderau und Zellerau ein Linienwechsel stattfindet. Die alten Düwags sind jedoch nicht für die Steilstrecke zum Heuchelhof und nach Rottenbauer zugelassen. Um auf den nur im Stadtzentrum verkehrenden Linien 1, 2 und 4 dennoch Düwags einsetzen zu können, wurde daher der Umlaufplan verändert. Fünf der sechs noch betriebsfähig vorhandenen GTW-D8 (236, 243-246) stellten im April an Werktagen die Kurse der Linien 2 und 4, vereinzelt auch der Linie 1. Auch an Samstagen und sogar im Fußballverstärkerverkehr zur Betriebschleife Dallenbergbad wurden Düwags eingesetzt.

Nur wenige GT-N blieben im Betrieb

Einige wenige nicht betroffene GT-N-Wagen fuhren die sonst den Hochflurern überlassenen Zusatzkurse im Schülerverkehr, um Einsatzkilometer zu sparen. Allerdings durften sie nur mit eingeschränkter Geschwindigkeit durch Gleisbögen fahren. Nach und nach ließ die Würzburger Straßenbahn GmbH im April die Risse in den Niederflurwagen ausbessern. Seit Mai sind wieder genügend GT-N fahrbereit, um die DÜWAGs auf den Tageskursen ablösen zu können. Dies bestätigten auch die Würzburger Straßenbahnen auf Anfrage: „Mittlerweile sind alle

Statt DÜWAGs kamen im Mai auch betagte Gelenkbusse auf der Linie 2 zum Einsatz. Diese können immerhin einen Niederflureinstieg vorweisen

AXEL KAUFMANN



An der Haltestelle Würthstraße stehen die Wagen 246 als Linie 4 und Wagen 236, als Linie 2



Auf dem Streckenast in die Sanderau findet sich kurz vor der Haltestelle Ehehaltenhaus ein beliebtes Fotomotiv: Der in den Farben der WSB lackierte Wagen 236 passiert die Stelle





Vorbei an reizvollen Gebäuden der Altstadt nähert sich Gelenkwagen 244 aus der Lieferserie von 1975 der Haltestelle Sanderring

GT-N-Fahrzeuge repariert und verkehren wieder im Liniennetz. Insofern hat sich der Einsatz der alten DÜWAG-Fahrzeuge jetzt wieder auf das normale Maß reduziert.“ Auch hierzu äußerten sich der Verkehrsbetrieb sehr zuvorkommend und informativ: „Vielen Dank für Ihr Interesse an unseren DÜWAG-Fahrzeugen, die Sie natürlich gerne jederzeit fotografieren können. Leider können wir allerdings im Voraus nie sagen, wann welches Fahrzeug eingeteilt wird. Die Einteilung findet immer am Vortag nachts statt. Was Ihnen aber vielleicht weiterhilft: Die GTW-D8 Fahrzeuge werden nur in den Stoßzeiten am Morgen (vor Schulbeginn, also bis zirka 8.00 Uhr) und in der Mittagszeit (nach Schulschluss, also ab zirka 12.45 Uhr) eingesetzt und sind immer auf der Strecke Zellerau – Hauptbahnhof (Linie 2) und Zellerau – Sanderau (Linie 4) unterwegs“.

Die Zukunft wird zeigen, ob die Reparatur der Fahrzeuge ausreicht oder hier ein dauerhafter konstruktionsbedingter Schaden vorliegt. In vielen anderen Straßenbahnbetrieben Deutschlands beweisen sich die



Soeben hat DÜWAG-246 die Haltestelle Sieboldmuseum verlassen und fährt nun zur erst kürzlich neubenannten Endstation Bürgerbräu in der Zellerau



Technische Daten: GT-N

Bauart:	5-teiliger Niederflur-Gelenktriebwagen
Fahrzeugnummern:	..... 250–269
Baujahre:	..... 1993–96
Hersteller:	... LHB, Salzgitter/Siemens, Erlangen
Spurweite:	..... 1000 mm
Höchstgeschwindigkeit:	..... 70 km/h
Anfahrbeschleunigung:	..... 1,3 m/s ² (bei 150 Personen)
Betriebsbremsverzögerung:	..... 1,3 m/s ² (bei 150 Personen)
Achsfolge:	..... 3 Fahrgestelle mit je 4 angetriebenen Einzelrädern
Fahrleitungsspannung:	... 750 V Gleichspannung
Fahrmotoren:	..... 12 x 60,83 kW (insgesamt 730 kW)
Leergewicht:	..... 39 t
max. Gesamtgewicht:	..... 54,7 t
Raddurchmesser:	..... 660 mm
Sitzplätze:	..... 76 + 6 Klappsitze
Stehplätze:	..... 78
Länge:	..... 28.810 mm
Breite:	..... 2.400 mm
Höhe:	..... 3.475 mm
Fußbodenhöhe:	..... 330 mm

Ein weiterer geschmackvoll bunt lackierter Vertreter der DÜWAG-Generation ist Wagen 245, hier inmitten der Fußgängerzone auf der Fahrt zur Haltestelle am Dom

Ein prächtiges Motiv stellt der Neumünster dar, an dessen Fuße der Wagen 236 in Fahrtrichtung Sanderau in die Domstraße abbiegt





OBE Vor dem derzeit eingerüsteten Alten Rathaus treffen sich die Wagen 246 und 243



Soeben hat Wagen 236 die Umsteigehaltestelle Juliuspromenade verlassen und fährt als Linie 2 Richtung Zellerau



UNTEN Die Straßenbahnen fügen sich gut in die belebte Würzburger Fußgängerzone ein. Wagen 246 rollt in die Haltestelle Dom ein, die Fahrgäste haben nur wenige Meter Fußmarsch zu den bevorzugten Geschäften vor sich

Technische Daten: GTW-D8

Bauart:	Achtschiger DÜWAG-Gelenktriebwagen
Fahrzeugnummern:	1. Serie: 231–240, 2. Serie: 241–248
Baujahre:	1. Serie: 1967–1968, 2. Serie: 1975
Hersteller:	Düwag
Spurweite:	1.000 mm
Höchstgeschwindigkeit:	65 km/h
Anfahrbeschleunigung:	0,82 m/s ²
Notbremsverzögerung:	3,0 m/s ²
Achsfolge:	B'2'2'B'
Fahrleitungsspannung:	750 V DC
Fahrmotoren:	1. Serie: 2 x 120 kW, 2. Serie: 2 x 150 kW
Leergewicht:	27 t
Sitzplätze:	57
Stehplätze:	83
Länge:	25.440 mm
Breite:	2.200 mm
Höhe:	3.650 mm
Fußbodenhöhe:	880 mm



Wagen 244 passiert die stadteinwärtige Haltestelle Ulmer Hof im Zuge der Juliuspromenade

Fahrzeuge der ersten Niederflergeneration aufgrund vieler zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme nicht vorauszusehender Probleme als nicht langlebige Konstruktion. In Bochum läuft bereits die Abstellung und der Ersatz durch Neufahrzeuge, während ältere Generationen länger in Betrieb bleiben. Andere Städte wie Bonn, Bremen, Dresden,

Frankfurt am Main oder München planen bereits die Beschaffung der ablösenden Fahrzeuge, in Kassel dagegen sollen „Retrofit“-Programme eine längere Einsatzzeit ermöglichen. Auch in Würzburg soll in den nächsten Jahre eine neue Serie von 18 Straßenbahnen beschafft werden, die vorrangig für die Neubaustrecken in Grombühl und

ins Hubland geplant sind, aber auch die Düwags ersetzen sollen. Im Herbst möchten die Verkehrsbetriebe den ausgewählten Hersteller bekannt geben. Und von einer kurzfristig angedachten Reaktivierung weiterer noch in Würzburg abgestellter GTW-D8 spricht momentan niemand mehr.

FREDERIK BUCHLEITNER

Der Wagen 245 ist am Kranenkai unterwegs und wird die nächsten Meter zur Haltestelle Congress Centrum direkt am Mainufer zurücklegen. Auf dieser Strecke sind die Linien 2 und 4 unterwegs



Die 14 teilniederflurigen GT-E-Wagen der Baujahre 1988 und 1989 mussten während der Abstellung der GT-N-Wagen die Hauptlast des Betriebs tragen, hier 203 am Ehehaltenhaus





Tatra-Paradies Mähren

Die Straßenbahn in Brunn, Ostrau und Olmütz ■

Immer eine Reise wert sind die Straßenbahnbetriebe in Mähren, wo noch immer Fahrzeuge aus heimischer CKD-Tatra-Produktion den Großteil des Verkehrs beherrschen. Michael Kochems und Michael Beitelsmann kennen die Betriebe dort gut und geben Fototipps

Denkt man an Straßenbahnen in unserem östlichen Nachbarland Tschechien, fällt dem interessierten Leser zuallererst der überwältigende Betrieb in der Hauptstadt Prag ein, danach folgen meist die recht grenznahen kleineren Städte Plzen, Most und Liberec. Aber auch im östlichen Landesteil Mähren gibt es für den Straßenbahnfreund viel zu entdecken.

Dort verkehren heute noch in den drei Städten Brno (deutsch: Brunn), Olomouc (Olmütz) und Ostrava (Ostrau oder auch Mährisch Ostrau) Straßenbahnen. Alle drei Betriebe haben viele Gemeinsamkeiten, beispielsweise beim eingesetzten Fahrzeugpark, der fast

durchgängig aus landeseigener Fertigung stammt. Doch gibt es auch einige signifikante Unterschiede in den lokalen Eigenheiten.

Brunn

Die nach Prag mit über 370.000 Einwohnern zweitgrößte Stadt Tschechiens verfügt über ein dichtes Straßenbahnnetz, auf dem seit dem Jahr 1900 elektrisch gefahren wird, nachdem zuvor Pferde und Dampfloks unterwegs waren. Gegenwärtig werden elf Linien befahren. Der Fahrzeugpark wird von Tatra-T3 und -K2 dominiert, die sowohl im Originalzustand als auch in verschiedenen Modernisierungsstufen unterwegs sind – dennoch, Niederflurfahrzeuge



Hier rollten die Trams fast ohne Unterbrechung: Die große Bedeutung der Straßenbahnstrecke zwischen Nové Sady und dem Hauptbahnhof wird unterstrichen durch die viergleisige Trasse und fast minütlich, teilweise parallel verkehrende Bahnen



Vor der Kulisse des altherwürdigen Hauptbahnhofs von Brunn biegt der K2-Triebwagen als Linie 4 in die Fußgängerzone Masarykova ein

MICHAEL KOCHERS (4)

Auch in der Nähe der Haltestelle Krematorium im Südwesten der 370.000-Einwohner-Stadt gibt es ein viergleisiges Teilstück, hier bedingt durch die Verzweigung der Strecken Richtung Nové Sady/Hauptbahnhof und Mendlovo náměstí



Fototipps Brno

Kurz gesagt sind fast alle Strecken im Stadtzentrum von Brno eine Ansammlung schöner Fotostellen. Breite Straßen mit prächtigen Bauten an beiden Seiten wechseln mit Plätzen, Steigungs- und Gefällestrecken, die alle in einem dichten Takt befahren werden.

Ein Schwerpunkt liegt rund um die zentrale Haltestelle Česká, die zu jeder Tageszeit trotz der vielen Passanten aufgrund der umliegenden Bauten und der diversen Streckenäste schöne Bilder verspricht. Auch für Nachtaufnahmen bietet die von außen angestrahlte Kirche am östlichen Platz-

ende einen tollen Hintergrund. Die zentrale Strecke der Linien 4 und 9 durch die Fußgängerzone ist eng, aber interessant. Auf dem náměstí Svobody sind erneut schöne Häuser als Hintergrund möglich.

Betrieblich interessant ist der ebenfalls überaus dichte Verkehr an der Haltestelle am Hauptbahnhof (Hlavní nádraží) mit der aus der Fußgängerzone hervorkommenden Strecke und dem viergleisigen Abschnitt zur benachbarten Haltestelle Nové Sady. Hier sind nicht selten Parallelein- oder -ausfahrten zu beobachten. Ebenfalls viergleisig ist der Abzweig nahe der Haltestelle Krematorium im Südwesten

der Stadt. Die Trasse der Linien 5, 6 und 8 hat hier deutliches Überlandflair. Das gleiche gilt für die Trasse der Linien 1 und 11 im Nordwesten.

Wer gerne typische Stadtstraßen mit hohen, alten Wohn- und Geschäftshäusern sehen möchte, sollte sich nordöstlich des Zentrums im Streckenabschnitt der Haltestellen Körnerova, Tkalcovská und Jugoslávská an den Linien 2, 3, 4 und 11 aufhalten. Ein wenig gehobenes Flair verbunden mit etwas Wald findet sich im letzten Teilstück der Linie 4 zwischen Všetickova und der Endstelle Náměstí Míru.



Ein durch Umbau auf Tatra-T3-Basis entstandener Gelenkwagen mit Niederflur-Mittelteil ist der K3R-N – hier eines der beiden vorhandenen Exemplare auf dem zentralen Brünner Platz náměstí Svobody



Eng geht es in der Altstadt von Olmütz zu, dennoch verkehren über die ul. 1. Máje (Straße des 1. Mai) nahezu alle Straßenbahnlinien. So sind hier immer auch Tatras anzutreffen

MICHAEL BEITELSMANN (4)

Fototipps Ostrava

Aufgrund der Ausrichtung der Stadt auf die (Stahl-)Industrie finden sich vor allem in deren Umgebungen zahlreiche faszinierende Motive. Besonders sticht dabei der Bereich Vítkovice und hier die Verbindung der Linien 3 und 12 durch die Straße „1. máje“ heraus. Links und rechts finden sich zahlreiche, teils sehr alte Industriebauten, die durch Rohre und Industriegeleise über die Straße verbunden sind. Auf letzteren sind recht häufig Rangierfahrten der Eisenbahn unterwegs, die sich mit etwas Glück gut mit der Straßenbahn zusammen aufs Bild bringen lassen. Am südlichen Ende der Straße münden die Gleise am Mirové náměstí in die Strecke der Linie 2. Hier sind bis zum frühen Nachmittag das Rathaus Vítkovice und die benachbarten Gebäude in solider Rotziegelarchitektur gerne genutzte Motive.

Ebenfalls recht bekannt ist das unmittelbar an der Haltestelle Teplotechna der Linie 4 gelegene Überlandmotiv mit einer alten Brücke, Gleisverschlingung und dem benachbarten alten Haus. Das gleiche gilt für die Häuserdurchfahrt nahe der Haltestelle Sportarena.

Wer gerne typisch sozialistische Plattenbauten aufnehmen möchte, sollte sich den Bereich des Kreisverkehrs Josefa Kotase zum Ziel nehmen. Hier sind ganztägig in dichtem Takt Aufnahmen verschiedener Fahrzeugtypen vor den Hochhäusern zu beiden Seiten der Straße möglich. Im Westen der Stadt an der Straße „17 listopadu“ bilden ebenfalls wuchtige Häuser, hier jedoch schön renovierte sechsstöckige, ältere Komplexe, ein brauchbares Motiv.

Leider nur maximal halbstündlich befahren wird der Überlandabschnitt der Linie 5.



Die Universität am Masaryk-Platz sorgt für ein enormes Fahrgastaufkommen. Die Studenten nutzen die Straßenbahn nur zu gern, um schnell und bequem durch Olmütz zu kommen



Mit der Tram in die Olmützer Plattenbau-Vorstadt: Am 2. Mai 2016 erreicht das Vario-LF-Gespann 235/236 als Linie 6 gleich die Endstelle Nová Ulice

aus heimischer Produktion sind auf dem Vormarsch, sodass man mit einem Besuch in Brünn nicht zu lange warten sollte.

Ostrau

Mit knapp 300.000 Einwohnern ist Ostrau die drittgrößte Stadt Tschechiens und kann

ebenfalls auf eine lange Straßenbahn-Tradition zurückblicken. Das Regelspurnetz wurde 1894 mit Dampf eröffnet und 1901 elektrifiziert. In der Industriestadt im Grenzland zu Polen und der Slowakei sind 14 Linien unterwegs. Auch hier wird der Fahrzeugpark noch von älteren Tatra-

Typen dominiert, es sind aber auch schon mehr als 50 von Pragoimex gefertigte Niederflurfahrzeuge im Rennen.

Olmütz

Voller Baudenkmäler zeigt sich die ehemalige Hauptstadt Mährens, die heute

Unterhalb der weithin sichtbaren Türme des gotischen Wenzelsdoms lassen sich viele herrliche Fotostellen für die Olmützer Straßenbahn finden, verkehren doch die meisten Linien auf dieser Route durch die Altstadt





Im Ostrauer Stadtbezirk Vítkovice schlug einst das Herz der mährischen Stahlindustrie. Bis heute produzieren hier noch einige verarbeitende Betriebe. Geblieben ist das hier sehr dichte Netz von Straßenbahnlinien und ein dichtes Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten. Der Škoda 03T hat soeben den Hauptplatz von Vítkovice verlassen und strebt dem Stadtteil Poruba entgegen



Der entgegengesetzte Blick zu der obigen Aufnahme: Ein solo fahrender T 3 vor dem „Palais Rothschild“, dem Repräsentationsgebäude der früheren Hüttenwerke aus der k.u.k. Zeit

MICHAEL BEITELSMANN (4)

Auch – oder gerade – bei schlechtem Wetter eindrucksvoll: die seit 1998 stillgelegten Hochöfen „Dolní oblast“ der Vítkovicer Eisenwerke. Die Linien 1 und 2 fahren in dichtem Takt an diesem heutigen Kulturdenkmal vorbei



Fototipps Olomouc

Die schönsten Fotostellen an der Straßenbahn Olomouc sind an der Strecke durch die historische Altstadt zu finden. Je nach Tageszeit lassen sich hier schöne Motive mit dem Wenzelsdom oder anderen historischen Gebäuden umsetzen. Zudem ist der Straßenbahnverkehr hier sehr dicht, da außer den Linien 1, 5 und 7 alle Linien durch die Altstadt fahren. Unbedingt sehenswert aufgrund seiner beengten Lage ist das alte Depot inmitten der Altstadt. Aber auch die Linienführung der östlich des Hauptbahnhofes entlang führenden Linie 4 ist sehenswert. Schöne Gründerzeithäuser finden sich in der Umgebung der Haltestelle Šibeník westlich der Innenstadt (Linien 2 und 7). Fahrzeugsammlern sei der Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Fibichova empfohlen, der von allen Linien befahren wird. Wer modernere Trassierungen liebt, wird an der Strecke nach Trnava fündig.



100.000 Einwohner zählt und seit 1894 Straßenbahn-Stadt ist. Sieben Linien verkehren heute dort, wobei die Hauptachse der Tram durch die Altstadt führt. Auch der weit außerhalb liegende Hauptbahnhof ist ans Tramnetz angeschlossen, das gleiche gilt

für einige Vororte. Noch fahren auch hier die unverwüstlichen T3, ergänzt durch Niederflurwagen.

MICHAEL KOCHEMS/MICHAEL BEITELSMANN
In den nächsten Ausgaben des SM stellen wir die drei Betriebe in Mähren näher vor

Auch ältere Fahrzeuge können durchaus behindertengerecht hergerichtet werden: Alle KT 8 des Ostrauer Verkehrsbetriebs dpo haben ein Niederflur-Mittelteil erhalten. Bevorzugt werden sie auf der Linie 2 eingesetzt, die in Vítkovice einen Werkbahnanschluss kreuzt

ANZEIGE



Universal Transport
... don't worry, be **heavy**!

HEAVY FOR TAKE OFF

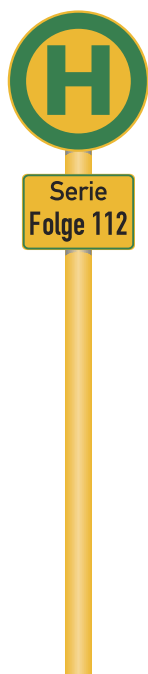
www.universal-transport.com



Etwas Industrie und Gewerbebetriebe prägen das Bild des dennoch ländlich wirkenden Dortmunder Westens. Weit vom innerstädtischen Tunnel entfernt liegt die Haltestelle Auf dem Brümmer im Verlauf der U44 Westfalenhütte – Marten

MICHAEL BEITELSMANN

Nächster Halt: Auf dem Brümmer



Eingezwängt zwischen DB-Gleisen, Umspannwerken und Gewerbegebieten, verläuft die Heyden-Rynsch-Straße zwischen den westlichen Dortmunder Stadtteilen Dorstfeld und Marten. Sie ist natürlich nicht so geschichtsträchtig wie der südlich parallel verlaufende Hellweg, der schon im Mittelalter die wichtigste Handelsroute in Westfalen war. Dafür verkehrt hier die Linie U 44, und eine Haltestelle mitten im „Nirgendwo“ nennt sich „Auf dem Brümmer“. Benannt wurde sie nach der hier abzweigenden Nebenstraße, die ihrerseits lediglich das Gewerbegebiet Dorstfeld-West erschließt. Vermutlich ist „Brümmer“ der Name einer vormaligen Flurbezeichnung; heutigen Dortmundern ist vielleicht die dort befindliche große Veranstaltungshalle ein Begriff.

Doch zurück zur U 44: Die Bezeichnung als U-Bahn ist zumindest hier reichlich hochtrabend, denn die Gleise verlaufen eingleisig in der Straßenmitte. Vereinzelt stehen sogar noch alte Gittermasten für die Einfach-Oberleitung. Seit der Umstellung der Dortmunder Ost-West-Straßenbahnlinien auf (niederfluri-

gen) Stadtbahnbetrieb hat sich weit im Westen der Großstadt baulich nur wenig getan – der U-Bahn-Tunnel ist weit weg in der Innenstadt gelegen. Immerhin, ein Zehn-Minuten-Takt sorgt für recht gute Verbindungen, und aufgrund dieses dichten Taktes kommt es an der Haltestelle „Auf dem Brümmer“ gelegentlich zu Kreuzungen, denn dort befindet sich seit eh und je eine Ausweichstelle.

Ansonsten ist recht wenig los hier, in dieser etwas trostlosen Gegend abseits der großen Zentren des Reviers. Selbst Romantiker dürften der Ecke kaum etwas Melancholisches abgewinnen können, sieht man einmal von den beiden Beton-Wassertürmen der ehemaligen Zeche Dorstfeld 1/4 ab, welche die einzigen Relikte der Dorstfelder Bergbautradition darstellen. Nein, auch sie sind sicher kein Grund, beim Halt „Auf dem Brümmer“ auszusteigen, dafür gibt es in Dortmund aufregendere Orte. Was für den Brümmer bleibt, ist einzig seine Abgeschlossenheit und das Flair einer fast schon überlandmäßigen Straßenbahn-, par-don: Stadtbahnstrecke.

MICHAEL BEITELSMANN

12x Straßenbahn Magazin + Geschenk

Ihr
Willkommens-
geschenk
GRATIS!

Klassische Herren-Quarz-Uhr aus Edelstahl

Inkl. Lederarmband zum Wechseln und
Manschettenknöpfen. Das Gehäuse ist aus
Metall mit drehbarem Aluminium-Topping,
wasserdicht bis 3 bar.

Meine Vorteile als Abonnent

- ✓ Ich spare 10% (bei Bankeinzug sogar 12%)!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag (nur im Inland) bequem nach Hause und verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Ich kann nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!



Mein Straßenbahn Magazin-Vorteilspaket

☒ Ja, ich möchte mein Straßenbahn Magazin-Vorteilspaket

Bitte schicken Sie mir das Straßenbahn Magazin ab sofort druckfrisch und mit **10% Preisvorteil** für nur €8,-* pro Heft (Jahrespreis: €96,-*) monatlich frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk die klassische Herren-Quarz-Uhr aus Edelstahl**. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündigen.

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

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos)

Datum/Unterschrift

WA-Nr. 620SM61523 - 62189234

Sie möchten noch mehr sparen?

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

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung***
☐ pro Quartal ☐ pro Jahr

Ihr Geschenk



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.

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

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.), E-Mail: leserservice@strassenbahnmagazin.de

www.strassenbahn-magazin.de/abo



Seitenansicht des Gelenkwagens 260 von der Türseite auf einer Werkaufnahme des Herstellers vom August 1955

FOTO: SLG, PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER

SM-Serie



Der Vorreiter

Credé-Gelenktriebwagen 260 für Kassel ■ Immer rationeller sollte der Straßenbahnbetrieb in den 50er-Jahren durchgeführt werden. Ein von Credé gebauter Gelenkwagen diente als Vorbild für Neu- und Umbauten personalsparender Straßenbahnen

Bei dem im August 1955 von Credé in Kassel an den dortigen Verkehrsbetrieb gelieferten Gelenktriebwagen für 1.435 Millimeter Spurweite handelte es sich um ein Produkt, welches typisch war für die Zeit ab Mitte der 50er-Jahre. Viele Straßenbahnbetriebe suchten nach Möglichkeiten, den Betrieb nicht nur zu modernisieren, sondern auch zu rationalisieren. Der Einsatz größerer Fahrzeuge war ein Weg, um entweder mehr Personen bei gleichem Personalbedarf zu befördern oder für die gleiche Zahl mit weniger Mitarbeitern auszukommen.

Gelenkwagen als Problemlöser?

Für den letztgenannten Effekt boten vor allem Gelenkwagen die besten Vorausset-

zungen, die am günstigsten und schnellsten durch die Verbindungen von zweiachsigen Trieb- und Beiwagen mit Verzicht auf je-

weils eine Plattform und Verbindung durch ein schwebendes Gelenk gebaut werden konnten. Dieses verband die Wagenteile über Kugelkranz und Drehteller miteinander und ermöglichte so einen guten Bogenlauf ohne notwendige Änderungen am bestehenden Gleisnetz. Faltenbälge umschlossen die Verbindung der Fahrzeuge nach außen, auf dem Drehteller befindliche halbhohe Schutzwände ermöglichten den Fahrgästen einen ungehinderten Durchgang auch in Kurven. Der Gelenkwagen kam im Gegensatz zum Zweiwegenzug mit einem Schaffner aus, wobei zur Beschleunigung der Fahrgastabfertigung diese aber nicht mehr am Platz bedient werden konnten, sondern sich an den Fahrgastfluss gewöhnen mussten. Dabei hatte der Schaffner

Technische Daten: KVG-260

Länge:	19,65 m
Breite:	2,20 m
Laufgestell Mittenabstand:	9,15 m
Achsstand im Laufgestell:	3,00 m
Fußbodenhöhe über S.O.:	0,88 m
Raddurchmesser:	0,76 m
Leergewicht:	21,7 t
Antriebsleistung:	2x 60 kW
Platzangebot:	41 Sitz- und 117 Stehplätze



Innenaufnahme mit Blick vom Schaffnerplatz am Heck nach vorne. Der unterbrochene Holzfußboden kennzeichnet die Gelenkverbindungen

WERKFOTO CREDÉ,
SLG. GÜNTER STETZA,
VDVA-BILDARCHIV

1959 erschien diese Anzeige von Credé in Fachzeitschriften, in denen mit dem Kasseler Gelenkwagen 260 für den Umbau von Zweiachsern geworben wurde

SLG. AXEL REUTHER

am Heck einen festen Sitzplatz, nur dort konnte eingestiegen werden, die Ausgänge befanden sich in der Mitte und vorne.

Ein Probegelenkwagen entsteht

Die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) beschaffte 1955 nicht nur fünf zweiachsige Zweiwagenzüge des Verbandstyps bei Credé, sondern im Anschluss daran im gleichen Jahr auf deren Basis einen Gelenkwagen in der zuvor beschriebenen Bauform. Er erhielt die Nummer 260 und als weithin sichtbares Zeichen der neuen Abfertigungsmethode einen rot-weißen Anstrich an Stelle der bisher üblichen cremefarbenen Lackierung.

Die beiden Wagenkästen des motorisierten Vorderwagens und des antriebslosen Hinterwagens waren in ihrer Bauform identisch mit den Zweiachsern. Auch die beiden Teleskop-Schiebetüren waren unverändert übernommen, aber mit einem elektrischen Antrieb versehen worden. Im Mittelteil befanden sich zwei ebenfalls elektrisch arbeitende Außenschwingtüren mit je zwei Flügeln nach Vorbild der Hamburger Bauart V7. Die Betätigung von Mittel- und Hecktüre über Druckknöpfe oblag dem Schaffner, die Vordertüre bediente der Fahrer. Die Inneneinrichtung mit gepolsterten Bänken in Abteilanordnung entsprach ebenfalls der Bauform der Zweiachser, im Vorderwagen bestand eine 2:1-Anordnung, im hinteren Bereich gab es dagegen nur Einzelbänke und eine entsprechend höhere Zahl Stehplätze. So sollte der Anreiz für die Fahrgäste erhöht werden, im Fahrzeug nach vorne durchzugehen. Auch auf der Vorder-

plattform und im Mittelteil gab es 3 bzw. 4 Sitzgelegenheiten.

Serienwagen mit Veränderungen

Der Tw 260 blieb zunächst ein Einzelstück, mit dem vor Beschaffung einer größeren Serie Erfahrungen gesammelt werden sollten. Diese führten dann bei Bestellung der 28 Wagen umfassenden Serienlieferung, deren Auslieferung zwischen Oktober 1956 und September 1958 erfolgte (Tw 261–288) zu einer ganzen Reihe von Veränderungen sowohl im konstruktiven wie im technischen Bereich, die von Kleinigkeiten wie der Aufhängung der Faltenbälge und deren Material bis hin zu neu gestalteten Stirnfronten, einer geänderten Anordnung der Hecktüre und dem Ersatz der Teleskop- durch Schwingtüren reichte. Die Serienfahrzeuge wichen daher im Aussehen erheblich von dem Prototypen ab, sodass dieser ein Einzelstück blieb.

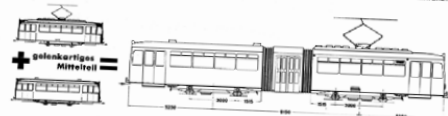
Erst ins Museum, dann in den Schrott

Da er vom Platzangebot und seiner Handhabung durch das Personal zur Serie passte, erfolgte sein Einsatz auch gemeinsam mit dieser. Als letztes Fahrzeug der Bauart ist er im Juni 1966 für Einmannbetrieb umgebaut worden, bekam dabei vorne und hinten Falttüren der Bauart Düweg und auch einen neuen Anstrich in Blau und Weiß. In dieser Form stand Tw 260 bis Herbst 1981 im Einsatz und konnte dann abgestellt werden. Das interessante Einzelstück entging zum Glück der Verschrottung und gelangte im Mai 1983 an das Straßenbahnmuseum in Hannover-Wehmingen. Dort war er leider lange Zeit im Freien

UMBAU ZUM STRASSENBAHN-GELENKZUG

CREDÉ entwickelte Straßenbahn-Gelenkzüge unter weitgehender Verwendung vorhandener Konstruktionsteile. Je nach den Bedürfnissen können Baugruppen der wagenbautischen, antriebslichen und elektrischen Ausrüstung übernommen werden (→ vereinfachte Ersatzteilhaltung). Seit 1955 läuft der unter „Type Kassel“ bekannte Credé-Straßenbahn-Gelenkwagen in großer Stückzahl bei der Kasseler Verkehrsgesellschaft und stellt seine entscheidenden Vorteile unter Beweis: Hohes Beförderungsvolumen – 1/3 Personalbesetzung – große Kameraluftigkeit – geringe Achslast – niedriges Platzgewicht. Unter Einbeziehung aller Gegebenheiten wurde die Gelenkwagen-Bauart als optimale Lösung angesehen, bei der das schärfste Mittelteil ein modernes Großraumfahrzeug zu schaffen.

Die Notwendigkeit zu einer durchgreifenden Betriebsveränderung bei allen öffentlichen Verkehrsbetrieben einmündlich und die Forderung nach ausdehnungsfähigen Fahrzeugen mit geringem Personal-Wirkungsgrad andererseits zwingen dazu, jede Möglichkeit zur Senkung des finanziellen Aufwandes auszunutzen. Eine solche Möglichkeit bietet der Umbau vorhandener zweiachsiger Straßenbahnwagen zu Gelenkzug-Einheiten. Der technisch durchaus einwandfreie



zweiachsige Wagenpark kann betriebswirtschaftlich hinsichtlich seines hohen Personalaufwandes nicht mehr befriedigen. Diese Fahrzeuge können aber durch Abtrennen der hinteren bzw. vorderen Plattform und Einfügung eines selbständigen, gelenkartigen Mittelteils zu leistungsfähigen, großräumigen Gelenkzügen mit wesentlich verbesserter Personal-Wirkungsgrad umgebaut werden. Durch die Einbeziehung höherer Hauptanforderungen in diese Umbauarbeiten ergeben sich vorteilhafte Amortisationszeiten, die – im richtigen Verhältnis zu den Personalaufwands-Senkungen stehen – zu einer etwa 50%igen Amortisation führen.

Die von Credé entwickelte Gelenkzug-Konstruktion bietet auf Grund ihrer mehrjährigen Bewährungs sehr günstige Voraussetzungen für den Umbau eines vorhandenen Wagenparks zu modernen Gelenkzügen. Lassen Sie sich über die verschiedenartigen technischen und konstruktiven Möglichkeiten von der Waggonfabrik CREDÉ beraten, deren jahrzehntelange Erfahrungen auf dem Gebiete des Straßenbahnwagen-Baus auch für Sie von Nutzen sein können.



GEBRÜDER CREDÉ & CO. GMBH · WAGGON-GERÄTE-UND EISENBAU
KASSEL-NIEDERZWEHREN · FERNST-BAUMEL-STR. 1951 · TELEGRAMME: CREDEWAGGON · TELEFON: 1951

abgestellt, worunter er so stark litt, dass er bei der später notwendigen Verkleinerung der Sammlung nicht erhalten werden konnte. Ersatzweise kam 2012 ein Serienwagen dorthin.

Alte Pläne aus der Schublade geholt

Mit Beginn der Verbreitung von sechsachsigen Drehgestell-Gelenkwagen ab 1956 entstand in Deutschland auch ein Markt für den Umbau von Zweiachsern in dazu passenden Gelenkwagen. Auch Credé wollte seine Kapazitäten mit einem Angebot an derartigen Fahrzeugen besser auslasten und erinnerte sich dabei an seinen 1955 gebauten Tw 260 für Kassel, der zwar als Neubau entstanden war, aber genauso gut ein Umbau hätte sein können. Ab 1959 warb das Unternehmen mit ihm in Fachzeitschriften und bot seine Dienste für Umbauten an. Der Erfolg blieb bescheiden: Lediglich Braunschweig ließ 1959/60 drei Züge der KSW-Bauart so umbauen. Die dortigen Tw 21–23 besaßen die gleichen zweiteiligen Außenschwingtüren wie der Kasseler Tw 260 im Mittelteil. In den 60er-Jahren stellte Credé dann noch einmal seine Kompetenz beim Umbau der vierachsigen Großraumtriebwagen zu Gelenkzügen unter Beweis.

AXEL REUTHER

Literaturhinweise

- Stetza, G.: Der Straßenbahn-Gelenkwagen der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft, in: Elektrische Bahnen, Heft 5/1956
- Bauer, F.: Der Kasseler Straßenbahn-Gelenkzug im Zeichen zeitgemäßer Betriebsrationalisierung, in: Verkehr und Technik, Heft 6/1956



Schwerpunkt



Berlin

Die Einsätze der Gotha-Großraumwagen ■ Nach nur kurzer Bauzeit endete bereits 1964 der Bau der vierachsigen Großraumwagen beim Waggonbau Gotha. Neben Berlin erhielten auch die Verkehrsbetriebe in Dresden und Magdeburg diese Fahrzeuge

Die BVG (Ost) verfolgte über die 50er-Jahre die Strategie, ihr Straßenbahnsystem auf ein leistungsfähiges „Großraum-Netz“ zu konzentrieren. Einige Netzteile (insbesondere Köpenick) sollten auf Obus umgestellt werden. Ein 1959 vorgelegter „Perspektivplan über die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs“ offenbarte Visionen für die Zeit bis 1985 auch unter Betrachtung West-Berlins. Im Text hieß es dazu: „der Perspektivplan ist unter dem Gesichtspunkt eines einheitlichen sozialistischen Berlin, als Hauptstadt eines wiedervereinigten Deutschland, aufgebaut worden ... Bei der Planung des Großraumstraßenbahnnetzes wurde davon ausgegangen, daß die Großraumstraßenbahn neben der U-Bahn das leistungsfähigste Verkehrsmittel ist und dementsprechend eingesetzt werden muß“. Das Konzept sah eine Gliederung in Ring-, Durchmesser-, Radial- und Vorortlinien vor. Drei Betriebshöfe sollten angelegt werden. Es nahm zwar Bezug auf das Bestandsnetz, hätte jedoch in größerem Umfang Neubau-strecken erfordert. Nachdem sich mit der Schließung der Grenzen zu West-Berlin am 13. August 1961 („Mauerbau“) diese Langfristplanung als unrealistisch erwies, reduzierte die BVG das Projekt auf sinnvolle Trassen im Berliner Osten.

Großraumzüge mit Verspätung

Die Lieferung der Serien-Großraumzüge verzögerte sich aus den im SM 6 beschriebenen Gründen. Gotha versuchte immerhin, die Lücken durch Alternativangebote zu schließen. So offerierte man mehrfach die zusätzliche Lieferung des problemlos zu fertigenden Zweiachswagens. Eine Serie von zehn Zügen dieser Bauart kam 1958/59 zur Auslieferung. Auf deren Fortsetzung verzichtete die BVG, da sie sich auf das angelaufene Um-

Berlin-Mahlsdorf im Mai 1988, Hönower Straße mit Kopfsteinpflaster und Teerflicken: Auf der eingleisigen Strecke in Randlage ist der aus Magdeburg stammende Wagen 218 060 unterwegs

IVO KÖHLER



Magdeburg am Landhaus Diesdorf vor fast 50 Jahren: Der Zug aus Triebwagen 441 und Beiwagen 571 hat im Januar 1968 durch das Wendedreieck rangiert und verlässt die Abfahrthalte-
stelle in Richtung Leipziger Chaussee

HANS-RUDOLF GRUNIG, SAMMLUNG STEFFEN SCHOLZ

bauprogramm („Rekowagen“) und die avisierten Großraumzüge konzentrieren wollte. Anfang 1960 bot Gotha die Lieferung des (allerdings erst in Form von zwei Prototypen existierenden) Gelenkwagens G 4 an, auch dies lehnte die BVG ab. Anfang 1961 trafen die ersten Beiwagen ein. Die getrennt gelieferten Wagenkästen und Drehgestelle wur-

den über die Schöneweider Güterbahn zum Betriebshof Nalepastraße geliefert, wo der Zusammenbau erfolgte. Am 2. Februar 1961 fand die erste Probefahrt statt.

Die Beiwagen kamen ab 1. April 1961 gekuppelt mit Reko-Triebwagen vom Betriebshof Lichtenberg aus auf der Linie 69 zum Einsatz. Im Mai 1962 trafen die ersten Trieb-

wagen ein. Der erste komplette Lichtenberger Zug kam Anfang Juli 1962 wiederum auf der 69 zum Einsatz. Mitte Juli folgten vom Betriebshof Köpenick aus Züge für den Einsatz auf der Linie 86. Schon nach kurzer Einsatzzeit zeigten sich ernste Mängel. Es gab Probleme unter anderem an Rollenlagern und Radscheiben. Der Einsatz im ersten Halbjahr 1963 beschränkte sich aufgrund der geringen technischen Verfügbarkeit auf einzelne Kurse der Linien 63, E63 und 86.

Stabiler Einsatz ab 1965

Der Einsatz stabilisierte sich bis 1965, es standen dann 32 Trieb- und 88 Beiwagen der Nullserien- und Serienfertigung zur Verfügung. Ab 1968 kamen die Dresdner und Magdeburger Züge nach Berlin, nachdem sie dort durch die neu eingeführten T4D abgelöst wurden und somit eine Typenbereinigung möglich war. In den genannten Betrieben blieben sie Exoten, zugleich gab es in Berlin noch keine klare Strategie bezüglich der weiteren Entwick-



lung des Straßenbahnnetzes und der Beschaffung neuer Fahrzeuge. So ließ sich mit der Konzentration der Großraumzüge als damals modernes und seinen Kinderkrankheiten entwachsen Fahrzeug sowie der von 1959 bis 1970 vorgenommenen „Rekonstruktion“ (dem Umbau und Ersatzneubau einfacher Zweiachser) alter Fahrzeuge durch das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Schöneeweide zunächst der Bestand sichern.

Alle Züge nach Berlin

Mit der Inbetriebnahme der Dresdner und Magdeburger Züge ordnete die BVG bzw. ab 1969 die BVB die Verteilung auf die Betriebshöfe neu. Die neu hinzugekommenen Züge kamen nach Lichtenberg, während alle originalen Triebwagen in Köpenick beheimatet waren. Im Mai 1980 nahmen die BVB erneut eine Umsetzung der Altbauwagenbestände und damit eine Konzentration nach Wagentypen vor. Die bislang in Lichtenberg stationierten Großraumzüge ge-

langten nach Köpenick (das heißt: alle Triebwagen und eine entsprechende Anzahl Beiwagen). In Lichtenberg verblieben noch einige Beiwagen, die hinter Rekotriebwagen auf der Linie 4 zum Einsatz kamen. Eine größere Anzahl von Beiwagen wurde von

1979 bis 1981 abgestellt. Mit der Fahrzeugumsetzung im Jahre 1980 konzentrierte sich der Einsatz der kompletten Züge auf den Köpenicker Raum. Anfang 1984 endete der Einsatz der Zugbildung Rekotriebwagen + Großraumbeiwagen auf der innenstadtna-

Technisches Erbe

Die Großraumzüge bilden den Höhe- und Schlusspunkt der Straßenbahnentwicklung und -fertigung in der DDR. Wachgehalten wird die Erinnerung daran durch einige Originalstücke. So betreut der Straßenbahnmuseum Dresden e. V. den Zug 1734+2015 (Nullserie+Serie), der 1995/1996 aus Berlin zurück kam, in Dresden eine gründliche Aufarbeitung erfuhr und sich heute im Dresdner Originalzustand präsentiert. Die vom Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e. V. betreute Berliner Sammlung umfasst den Serien-Zug 218 025 + 268 058 sowie den 1958 gebauten Prototyptriebwagen 218 001. Letzteren unterzog

die BVG im Jahre 2015 einer Hauptuntersuchung, sodass auch er wieder in Aktion erlebbar ist. Ein in Privatinitiative nach Magdeburg zurück geholt Zug konnte leider dort nicht erhalten werden. Schließlich fand der Triebwagen 218 036 (ex Dresden 1733) den Weg zum Eisenbahn- und Technikmuseum Prora und dient dort als Kassenraum. Zusammen mit anderen Fahrzeugen der Werddauer und Gothaer Produktion wird so deutschlandweit ein interessanter Querschnitt der gesamten Straßenbahn-Produktion der DDR von den Anfängen (Aufbauwagen) bis zum Abschluss (Gelenk- und Großraumwagen) der Nachwelt erhalten.



Sommer 1968 vor dem Magdeburger Hauptbahnhof mit Triebwagen 432, in Berlin später als 218 054 unterwegs

HANS-RÜDOLF GRUNIG, SAMMLUNG STEFFEN SCHOLZ



Längst Geschichte ist die eingleisige Strecke durch den vorstädtisch wirkenden Dorfkern von Berlin-Altglienicke. 1986 waren die Großraumzüge auf der hier fahrenden Linie 84 noch ein alltäglicher Anblick

IVO KÖHLER (2)

hen Linie 4. Bereits 1989 reichte der Bestand an Tatra-Fahrzeugen in Berlin aus, um das gesamte Netz damit zu bedienen. Allerdings hielt der Ausbau der Stromversorgung und der Betriebswerkstätten damit noch nicht Schritt, weshalb die Altfahrzeuge und damit auch die Großraumwagen weiterhin benötigt wurden.

Niedergang in den 90er-Jahren

Einen organisatorischen Einschnitt bedeutete der Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993. Altbaufahrzeuge des Südostraums, somit auch die Großraumzüge, kamen zum Betriebshof Schöneweide (Nalepastraße). Verbliebenes Einsatzgebiet der nun hier stationierten 15 Großraumzüge war die Linie 68 (zuvor Linie 86). Diese Linie und die 60 (ehemals 84, Zweirichtungs-Rekozüge) konnten noch nicht mit Tatra-Zügen betrieben werden, da der Ausbau der Stromversorgung für die energieintensiven Fahrzeuge erst 1996 zum Abschluss kam. Allerdings stieg die Störanfälligkeit der Großraumtriebwagen schon 1994 stark an. Als Ersatz mussten nun 15 eigentlich auszusondernde Reko-Einrichtungswagen aus helfen.

Diese wurden bis Januar 1995 in Niederschönhausen frei, nachdem die Tatra-Umstellung der Linien 50, 52 und 53 (ehemals 49, 46, 22) abgeschlossen war. Sie kamen fortan mit den verbleibenden Großraum-

beiwagen zum Einsatz. Erstmals war diese Kombination wieder am 17. Oktober 1994 zu sehen.

Die letzten Linienfahrten von Großraumtriebwagen fanden am 31. März 1996 statt. Im ersten Halbjahr gingen zusätzliche Gleichrichter-Unterwerke in Grünau und

Adlershof in Betrieb und die Fahrleitung zwischen Grünau und Schmöckwitz wurde erneuert. Dies ermöglichte den Tatra-Einsatz auch auf den Linien 60 und 68, was im Mai 1996 schon weitestgehend der Fall war. Das endgültige Einsatzende der „Großen“ fällt auf den 1. Juni 1996. An diesem



Keine Parade, sondern normale Fahrzeugabstellung in der Köpenicker Betriebswerkstatt im August 1990. Die weißen Flächen neben den Türen trugen kurz zuvor noch einen Hinweis auf die Zahlboxen, wie sie bis Sommer 1990 in Berlin verwendet wurden



Baumblüte in Mahlsdorf, Mai 1991, am Hultschiner Damm. Ab 1984 erhielten die Berliner Wagen die „Hauptstadtlackierung“ in Rotorange und Hellelfenbein. Noch fünf Jahre sollte die Ära der Gotha-Großraumwagen anhalten

IVO KÖHLER (2)

Tag verabschiedete der Betriebshof Südost die Altbaufahrzeuge der Linien 60 und 68 mit einem Tag der offenen Tür in Köpenick, einer Feierlichkeit am Schloßplatz sowie einer Sonderlinie zwischen Wendenschloß und Alt-Schmöckwitz. Ein Stück Straßenbahn-Geschichte war damit beendet.

Der VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden erwartete spätestens 1953 die ersten Großraumwagen. Aus den bereits dargestellten Gründen ließen die Lieferungen auf sich warten. Als das Ministerium für Maschinenbau im Jahre 1956 die Verlagerung des Prototypenbaues der Großraumzüge

von Ammendorf nach Gotha verfügte, hieß das Planthema zwar „Probezug in 1.450 mm Spurweite“, zu liefern bis zum IV. Quartal 1957. Im Jahre 1958 gelangte dieser Zug dann aber doch in Regelspur nach Berlin.

1962: Dresden erhält erste Züge

Nach Überlegungen zum Eigenbau von Gelenkzügen und der Erprobung eines Gothaer Gelenkwagens konzentrierte sich Dresden weiter auf den immer wieder verschobenen Einsatz der Großraumwagen. Im Sommer 1962 trafen diese endlich ein. Der erste Einsatz der Großraumzüge fand am 1. Januar 1963 auf der Linie 7 statt (Wölfnitz – Weixdorf). Daneben kamen die Züge gelegentlich auch auf den Linien 8 (Hellerau – Leutewitz) und 17 (Wölfnitz – Niedersedlitz) zum Einsatz. In der Hauptverkehrszeit führen sie außerdem auf der Verstärkerlinie 57 zwischen Wölfnitz und Industriegelände.

Probleme beim Einsatz

Zwar wartete man den Umgang mit den in Berlin aufgetretenen Mängeln ab und nahm die Züge erst über ein halbes Jahr nach Anlieferung in Betrieb. Dennoch zeigten sich auch hier schnell Probleme. Ende Mai/Anfang Juni 1963 gingen alle fünf bis dahin fahrenden Züge aufgrund von Getriebeschäden und für den Austausch der Achslager außer



Wagen 218 004 biegt von der Hönowstraße in die Treskowstraße ein und wird dort die Endhaltestelle der damaligen Linie 83 erreichen. Wer der Passanten aus dieser Szenerie vom April 1988 ahnte damals, dass anderthalb Jahre später die Berliner Mauer fallen würde?

Einsatzübersicht Gotha-Großraumwagen

Verkehrsbetrieb	von	bis
Berlin	1961 (Beiw.)	1996
Dresden	1963	1970
Magdeburg	1963	1970

Betrieb. Die Drehgestelle wurden auch hier ausgebaut und nach Gotha geschickt.

Im Januar 1964 traf die Fahrzeuglieferung 1963 ein, bis März folgten die Fahrzeuge der Lieferung 1964. Die abgestellten Wagen der Nullserie kamen nach abgeschlossener Reparatur zwischen Ende Dezember 1963 und Ende Januar 1964 wieder zum Einsatz. Ende September wurden nach Abstellung gerügter Mängel die letzten Züge endgültig abgenommen. Dresden bestellte in Gotha 13 weitere Züge zur Lieferung im Jahre 1965, musste aber im März 1964 vermerken, dass die Bestellung „ohne Begründung“ abgelehnt wurde. In einem darauf folgenden Gespräch erklärte der Waggonbau Gotha, dass ihm aufgrund staatlicher Exportvorgaben die Hände gebunden seien. Zu diesem Zeitpunkt hatten die DVB bereits die Erprobung von Prager Tatra-Fahrzeugen auf den Weg gebracht und kurz darauf fiel die staatliche Entscheidung zugunsten der Importfahrzeuge.

Dresdener Außenseiter

Wenn auch bis dahin das modernste Fahrzeug darstellend und in der Tradition der legendären Hechtwagen stehend, blieben die 19 Dresdner Großraumzüge eine Sonderbauart, welche die an sie gestellten Erwartungen unzureichend erfüllte, insbesondere hinsichtlich des Steilstreckeneinsatzes. Mit dem gegenüber einem aus Gotha-Zweiachsern gebildeten Dreiwagenzug geringeren Fassungsvermögen stellte der aus zwei Wagen gebildete Zug auch nicht den erwünschten Zuwachs an Leistungsfähigkeit



Berlin, U-Bahnhof Frankfurter Tor; am 1. Mai 1975 überquert 218 063 die Karl-Marx-Allee. Nach einer Reparatur ging der Wagen zunächst mit einem rostschutzfarbenen Blech in den Einsatz, lackiert wurde später. Die Linie 21 fuhr an den Wochenenden von der Eberswalder Straße bis zum Krankenhaus Köpenick und ersetzte die wochentags verkehrenden Linien 13, 26 und 82

WOLFGANG SCHREINER, SLG. DVN

In Dresden kamen die Großraumzüge hauptsächlich auf der Linie 7 zum Einsatz. Der zu sehende Steigungs- bzw. Gefälleabschnitt zum Betriebshof Klotzsche durfte nicht durch Dreiwagenzüge aus Zweiachsern befahren werden

PETER DÖNGES



STRASSENBAHN MAGAZIN 7 | 2017



Der Berliner Beiwagen 268 043 am 1. Juni 1981 in der Grünstraße. Dieser Streckenteil war eine Engstelle im Köpenicker Netz und befindet sich heute nicht mehr in Betrieb IVO KÖHLER

Dresden, Kesselsdorfer Straße; Triebwagen 1743 passiert den Betriebshof Naußlitz und wird gleich am Endpunkt Wölfnitz eintreffen RANDOLF JAENTSCH





Dresden im Jahre 1967 am Fucikplatz, Triebwagen 1738 neben einem Zwei-achser aus dem Jahre 1911



Ein Zug der Linie 7 (mit Triebwagen 1745) vor dem Dresdner Zwinger, den Umsteigeknoten Postplatz anfahren

RANDOLF JAENTSCH (2)



Nacht über dem Betriebshof Köpenick, die meisten Züge haben den „Heimathafen“ erreicht. Wegen Bauarbeiten kamen die bereits in Schöneeweide (Nalepastraße) stationierten Altbauzüge nochmals nach Köpenick. Die gelben Fähnchen an den Wagen verweisen auf die Olympischen Sommerspiele 2000, um die sich Berlin im Jahre 1993 beworben hatte

IVO KÖHLER

dar (die Entwicklung einer Zugsteuerung für Mehrfachtraktion als Voraussetzung für Dreiwagenzüge war seitens Gotha/LEW nicht in Sicht). Am 6. Juli 1967 boten daher die Verkehrsbetriebe Dresden der BVG den Kauf der Großraumzüge an, am 23. April 1968 wurde der Kaufvertrag unterschrieben. Dieser enthielt die Festlegung, dass alle Züge vor Abgabe eine Hauptuntersuchung erhalten und von 1.450 auf 1.435 Millimeter umgespurt werden. Der erste hauptuntersuchte und umgespurte Zug verließ Dresden noch im April 1968.

Im Dezember 1968 kam es zur ersten Unterbrechung: Es wurde festgelegt, keine weiteren Züge abzugeben bzw. zur Umrüstung nach Tolkewitz zu bringen, solange sich die neu gelieferten T4D nicht im geplanten Umfang im Verkehr befinden. Der planmäßige Betrieb begann erst am 1. Dezember 1968, später als geplant. Anfang 1969 ging die Aufarbeitung der Großraumzüge für Berlin zunächst weiter. Mitte März 1969 wurde erneut ein Abgabestopp verhängt, der ab dem 9. Zug galt. Grund war erneut die weiterhin ungenügende Verfügbarkeit der T4D, gepaart mit der Notwendigkeit von Nachbesserungen durch den Hersteller.

Nachdem sich der Einsatz der Tatra-Züge etwas stabilisiert hatte, gab Dresden die übrigen Züge zur Umsetzung nach Berlin frei. Allerdings waren in Tolkewitz weiterhin keine Kapazitäten für die vereinbarte

Hauptuntersuchung vorhanden. Am 11. September 1969 unterzeichneten daher die Verkehrsbetriebe Dresden und das Raw Schöneeweide einen Vertrag über die Hauptuntersuchung von sechs Zügen. Mit diesen Fahrzeugen fand die Umsetzung nach Berlin im April 1970 ihren Abschluss.

Neun Jahre in Magdeburg

Den Magdeburger Wagenpark der 50er-Jahre kennzeichnete eine hohe Typenvielfalt. Eine größere Anzahl von kriegsbeschädigten Wagen hatte Neuaufbauten erhalten, ansonsten kamen auch hier in eher überschaubarer Anzahl die bekannten Zweiachser aus Werdau und Gotha zum Einsatz. Wie auch andere Betriebe warteten die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) seit Anfang der 50er-Jahre auf die immer wieder angekündigten Großraumzüge. Ihr Ausbleiben mag die MVB veranlasst haben, zwei Wagen aus der 1961 angelaufenen Serienproduktion der Gelenkwagen Typ G 4 abzunehmen. Diese blieben Einzelgänger und wurden 1968 nach Leipzig abgegeben.

Der Liefer- und Leistungsvertrag für die ersten drei Großraumzüge datiert vom 21. April und 19. Juni 1961. Die Züge erreichten Magdeburg zwischen April und Juni 1962. Nachdem es in Berlin gleich zu Anfang erhebliche Probleme mit diesen Zügen gab, nahmen die MVB analog Dresden ihre Wagen vorerst nicht in Betrieb. In

den Verkehr gingen die Züge Ende Januar 1963. Zunächst waren sie auf der Linie 12 unterwegs, ab Mitte 1964 auch auf Linie 3. Mit der 1965 staatlich vollzogenen Hinwendung zu tschechoslowakischen Straßenbahnen stand auch für Magdeburg fest, dass künftig Tatra T4D und B4D den Fahrzeugpark erneuern und die wenigen Großraumzüge in Berlin konzentriert werden.

So wie in Dresden verzögerte sich die Freisetzung der 14 Großraumzüge in Magdeburg durch die verspätete Lieferung der Tatra-Bahnen. Im Sommer 1969 waren hiervon 36 Trieb- und 13 Beiwagen im Einsatz, womit die Linien 2 und 3 typenrein bestückt werden konnten. Damit war ab diesem Zeitpunkt die vertragsgemäße Abgabe der Großraumzüge möglich. Wie in Dresden nahm auch in Magdeburg die Hauptwerkstatt eine Hauptuntersuchung und Neulackierung der Wagen vor. Am 18. September 1969 verließen die ersten Wagen die Werkstatt in Brückfeld. Ab Sommer 1970 fuhren die Linien 12 und 22 mit Tatrass, damit waren die verbliebenen Großraumwagen zur Abgabe frei. Aufgrund der Kapazitäten bindenden Probleme der T4D und B4D konnte auch die Magdeburger Hauptwerkstatt nicht mehr alle Züge aufarbeiten, weshalb einige Wagen ebenfalls im Raw Schöneeweide überholt wurden. Die letzten Transporte nach Berlin verließen Magdeburg am 18. November 1970.

IVO KÖHLER



In passablem Zustand und mit alter Basler Lackierung zeigte sich der ehemalige Wagen 1343 bei seiner Rückkehr in die Schweiz

DOMINIK MADÖRIN

Eigenbau zurückgekehrt

Ein Basler Dreiachser ist wieder da und rollt ins Museum ■ Zahlreiche in ihrer Heimat nicht mehr benötigte Straßenbahn-Fahrzeuge fanden im Ausland einen neuen Eigentümer. So auch mehrere Basler Beiwagen, von denen jetzt einer aus Belgrad zurückkehrte

In den 50er-Jahren zeigte sich bei den Basler Verkehrsbetrieben (BVB) ein zunehmender Fahrzeugmangel. Da entsprechende Beschaffungen bei der Industrie vom Stimmvolk in mehreren Abstimmungen abgelehnt wurden, entschlossen sich die BVB zum Eigenbau.

Zwölf Dreiachser im Eigenbau

So entstanden zwischen 1956 und 1964 zwölf dreiaxlige Beiwagen auf einem von SLM in Winterthur gelieferten Fahrgestell. Die Wagen, welche die Nummern 1333 bis 1344 erhielten, zeigten gute Fahreigenschaften und blieben bis 1984 im Einsatz. Bis 1985 wurden die Wagen von der BVB an die Baselland Transport (BLT) verkauft, die diese umgehend in Betrieb nahmen; viele Wagen behielten bis zum Schluss ihre grüne

BVB-Farbgebung. Bei der BLT blieben die Wagen bis zum Jahr 2000 im Einsatz, teilweise modernisiert, teilweise auch mit Voll-

werbung versehen. Auch Einsätze als Werbewagen sind dokumentiert. Nachdem die ersten drei Wagen verschrottet wurden, ging der Rest 2001 nach Belgrad, wo die Wagen auch wieder hinter grünen BVB-Triebwagen eingesetzt wurden, welche zuvor ebenfalls schon ihren Weg nach Serbien genommen hatten.

Ein Wagen gerettet

In Basel kümmert sich der Tramclub Basel um das historische Erbe der Verkehrsbetriebe. Der Verein hat bereits andere Wagen zur Erhaltung übernommen (siehe Kasten). Im Jahr 2014 wurde beschlossen, einen der in Belgrad nicht mehr benötigten Wagen nach Basel zurückzuholen. Historisch wertvoll ist der Wagen, da es sich um den einzigen Eigenbauwagen der BVB handelt. Bis

Technische Daten: Bw B3

Betriebsnummern:	1333–1344
Baujahre:	1956–1964
Hersteller Fahrwerk:	SLM Winterthur
Hersteller Kasten:	BVB
Länge:	11.950 mm
größte Breite:	2.200 mm
größte feste Höhe:	3.235 mm
Gesamtachsstand:	5.000 mm
Gewicht:	7,69–8,00 t
Sitz-/Stehplätze:	25 (+4 Klapps.)/66



In BLT-Lackierung war Beiwagen 1337 im Juni 1999 noch auf der Linie 17 in der Basler Breitengasse unterwegs
JÖRN SCHRAMM



Zurück in der Heimat: Der Wagen 1343, zuletzt mit der Nummer 1457 in Belgrad unterwegs
DOMINIK MADÖRN

Fahrzeugsammlung Tramclub Basel

Motorwagen Be 2/2 192 (1927)	letzter Zustand als Einrichtungswagen
Motorwagen Be 2/2 199 (1930)	mit Ausnahme der Broseband-Kästen und des Anstrichs ziemlich nah am Lieferzustand
Anhängewagen B2 1163 (1921)	revisionsbedürftig
Anhängewagen B2 1187 (1926)	mit geringem Aufwand betriebsfähig zu machen
Anhängewagen B3 1331 (1943)	letzter Zustand als Einrichtungswagen mit automatischen Türen für Selbstbedienung für Einsatz hinter „modernen“ Motorwagen
Kopf des Motorwagens Be 4/4 463 (1967) und zwei zugehörige Drehgestelle	als Maquette (französisch für „Modell“) für das Trammuseum
Fragmente des Schiene-Straße-Leiterwagens X2 2206	für Einsatz auf der Straße hinter Pferd oder auf Schiene mit Motorwagen
Anhängewagen B2 1205	theoretisch betriebsfähig
Bobinen-Anhänger X2 (Bobine: frz. für „Seiltrommel“, in diesem Fall vermutlich für Fahrdracht genutzt)	
2 Schienenloren	
Werbeplattformanhängewagen X2 2253	ex Sommerwagen

Die Fahrzeuge sind an verschiedenen Plätzen sicher untergestellt. In Klammern steht, so weit ermittelbar, das Jahr der ersten Inbetriebnahme.

Anmerkung: Im Gegensatz zu den deutschen Begrifflichkeiten spricht man in der Schweiz nicht von „Triebwagen“ und „Beiwagen“, sondern von „Motorwagen“ und „Anhängewagen“. Da uns die Aufstellung vom Tramclub Basel übermittelt wurde, haben wir die Original-Begriffe so übernommen.

alle Vorplanungen abgeschlossen und die Modalitäten für den Transport geklärt waren, verging jedoch einige Zeit. Zu viel Zeit für den ursprünglich als Kandidaten auserwählten Wagen 1335; dieser befand sich bereits auf dem Schrottplatz in nicht mehr brauchbarem Zustand. Glücklicherweise hatten die Belgrader Verkehrsbetriebe angesichts des Interesses aus Basel einige Wagen noch nicht dem Schrott übereignet, darunter den Wagen 1343, der in Belgrad die Nummer 1457 trug. In zum Schluss recht hektischen Aktionen konnten die letzten Fragen geklärt werden, sodass der 1343 auf die Heimreise gehen konnte. Am 6. März 2017 kam der Wagen in Sissach an, wo er in einer angemieteten Halle sicher untergestellt wurde.

Betriebsfähige Aufarbeitung ungewiss

Der Wagen befindet sich, von Kleinigkeiten abgesehen, in dem Zustand, in dem er die Schweiz damals verlassen hat. Zunächst soll er gründlich gereinigt und konserviert werden. Ob er eines Tages wieder auf Basler Gleisen unterwegs sein wird, steht noch nicht fest; zu diesem Zweck müsste er in jedem Fall vorher eine entsprechende Revision erhalten.

JÖRN SCHRAMM



Mehr als nur Ganzreklame trug der B3 mit der Nummer 1333, als er im Sommer 1999 über die Mittlere Rheinbrücke rollte
JÖRN SCHRAMM



Ein & Jetzt

Fast 40 Jahre liegen zwischen den beiden Aufnahmen am Moorfuhrweg in Hamburg-Winterhude. Der 1951/52 bei LHB gebaute V6E-Triebwagen 3553 fährt am 8. Mai 1977 auf der Linie 14 in Richtung Burgstraße. Die Flaggen auf dem Triebwagen erinnern an den 788. Hamburger Hafengeburtstag, der in diesem Jahr erstmalig groß gefeiert wurde. Nur wenige Tage spä-

ter, am 22. Mai 1977, endete mit der Einstellung der Linien 1 und 14 der Straßenbahnverkehr in dem vornehmen Hamburger Stadtteil. Seit 1880 fuhren hier Pferdebahnen vom Pferdemarkt (Innenstadt) zum Winterhuder Marktplatz. Nach der Einstellung der 1 und 14 verkehrte bis Oktober 1978 nur noch die Linie 2 in der Hansestadt. Heute folgt die Metrobuslinie



25 dem Linienverlauf der 14 zur Burgstraße. Benötigte die Straßenbahn, die abschnittsweise auf besonderen Bahnkörper verkehrte, noch 16 Minuten vom Goldbekplatz zur Burgstraße, braucht die Metrobuslinie 25, trotz Busbeschleunigungsprogramm der Hochbahn, heute zwei Minuten länger.

TEXT UND BILDER: JENS PERBANDT



Bunte Vielfalt

Der Fahrzeugpark der Hager Straßenbahn ■ Die Beschreibung des abwechslungsreichen Wagenparks bildet den Abschluss unserer Reihe über die Straßenbahn in Hagen. Vom Pferdebahn-Anhänger über elektrische Zwei- und Dreiachser reichte das Angebot bis zum sechssächigen Gelenkwagen



Über den Wagenpark der Anfangsjahre fehlen einige Informationen. Für die Pferdebahn sind zunächst 1884 sieben Wagen beschafft worden, denen 1891 und 1894 weitere folgten. Insgesamt sollen elf geschlossene Wagen und zwei Sommerwagen existiert haben. Elf Stück sind als Beiwagen zu den Akku- und Oberleitungstriebwagen nachgewiesen und alle bis 1929 ausgemustert worden. Für die erste Phase des elektrischen Betriebes haben 26 zwischen 1897 und 1900 gebaute drei- und vierfenstrige Triebwagen existiert. Zunächst wurden nur Akkumwagen gebaut, ab 1900 dann auch Wagen für Oberleitungsbetrieb, wobei nach Einstellung des Akkubetriebes diese Fahrzeuge entsprechend umgebaut worden sind. Mit der Erweiterung des elektrischen Betriebes lieferte die Waggonfabrik Uerdingen zwischen 1906 und 1910 20 große vierfenstrige Triebwagen, zu denen sich 1914 zehn Beiwagen des gleichen Herstellers gesellten. Über die Nummernfolge der Triebwagen besteht Unklarheit, die Stückzahlen sind aber durch die

Geschäftsberichte belegt. Die im nächsten Absatz beschriebenen großzügigen Neuananschaffungen machten es möglich, alle diese Triebwagen bis 1929 auszumustern, die 1914 gelieferten Beiwagen standen teilweise bis 1956 in Betrieb.

Direktor Pforte geht auf Einkaufstour

Zu Beginn der 20er-Jahre trat mit Carl Pforte ein stark von Visionen geprägter Direktor an die Spitze der Hagener Straßenbahn, was die Politiker ihm zehn Jahre später als Hang zum Größenwahn ankreiden sollten. Er hatte sich zum Ziel gesetzt, das Schienennetz stark ins Umland zu erweitern und neue Verbindungen mit den Betrieben des Ruhrgebiets herzustellen. Da dafür weitere Fahrzeuge benötigt wurden und auch ein Großteil der vorhandenen Wagen den gestiegenen Ansprüchen und Fahrgastzahlen nicht mehr genügten, ging er dran, großzügig Aufträge für Neubauten an Waggonfabriken zu verteilen. Da deren Geschäft brummte, war es gar nicht so einfach, größere Stückzahlen kurzfristig zu bekommen.

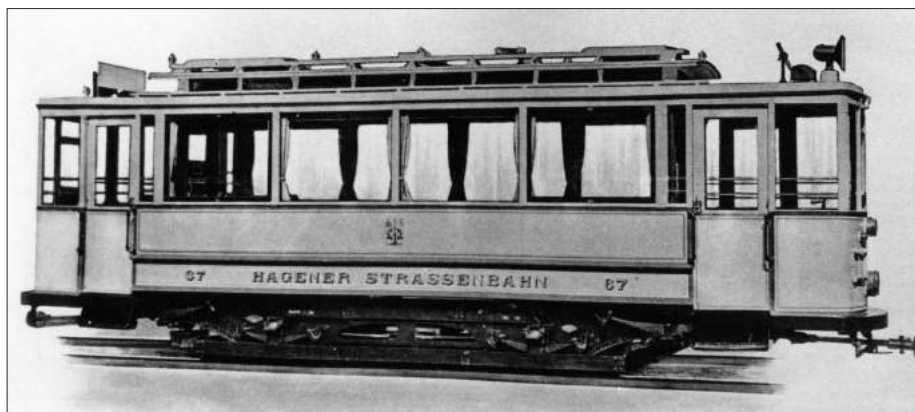


Triebwagen 28 mit modernisiertem Wagenkasten im Jahre 1959 auf der Linie 5 in Vorhalle

DIETER WALKING, SLG. AXEL REUTHER



Triebwagen 25 für den elektrischen Betrieb aus dem Jahr 1900 in der ursprünglichen, zweifarbigen Lackierung auf der Schiebebühne im Werk von van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz



1914 lieferte Uerdingen zehn große vierfenstrige Triebwagen an die Hagener Straßenbahn. Hier Triebwagen 67 auf einer Werksaufnahme

SLG. PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER (2)



Den ersten Schritt der großzügigen Modernisierung des Wagenparks in den 1920er-Jahren bildeten 15 Triebwagen der Nordwaggon. Hier der zuletzt gelieferte Tw 86 in den frühen 1950er-Jahren vor dem Hager Hauptbahnhof

GERD LEIMBACH, SLG. VDVA



Sehr formschön waren die 1928 von Killing gebauten 30 Stadtriebswagen, hier aufgenommen 1950 am Hauptbahnhof bereits mit zeitgenössischer Werbung

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER



Pforte half sich damit, dass er die Bestellungen auf mehrere Unternehmen aufteilte in der Hoffnung, dass die Wagen dann auch jeweils da waren, wenn er sie benötigte.

Die ersten 15 Trieb- und 16 Beiwagen der Jahre 1921/22 entstanden bei Nordwaggon in Bremen und waren in erster Linie dazu gedacht, die noch vorhandenen kleinen und altersschwachen Fahrzeuge aus der Zeit vor der Jahrhundertwende aufs Abstellgleis schieben zu können. 1925 lieferte Nordwaggon eine weitere Serie von 15 identischen Triebwagen, mit denen nach Ausmusterung der ersten Generationen die Nummerierung wieder bei „1“ begann. Die nächsten 20 Trieb- und zehn Beiwagen kamen 1925/26 aus der vor Ort ansässigen Fabrikationsstätte von Killing & Söhne, wobei dieses bisher ausschließlich im Eisenbahnwagenbau tätige Unternehmen sein Debüt bei Straßenbahnwagen gab. Die bereits vor dem Ersten Weltkrieg als Lieferant in Erscheinung getretene Waggonfabrik Uerdingen beteiligte sich 1927–29 mit zehn Trieb- und 15 Beiwagen, wobei die Beiwagenserien verschiedenartige Untergestelle besaßen. Auch lieferte der Hersteller für die mit höherer Spannung bedienten Strecke nach Breckerfeld 1928 sechs Beiwagen, während die entsprechend ausgestatteten 16 Triebwagen Killing beisteuerte. 1927/28 baute das heimische Unternehmen dann noch einmal 30 Triebwagen für das Stadtnetz. Wenn man die Zahlen zusammenrechnet, dann kommt man für den Zeitraum von neun Jahren auf stolze 106 Trieb- und 47 Beiwagen.

Zu viele Fahrzeuge

Nachdem die im Herbst 1929 beginnende Wirtschaftskrise die Pläne von Pforte teilweise zunichte machte, standen die Depots zu Beginn der 30er-Jahre mit Trieb- und Beiwagen voll, die zum Teil direkt nach Lieferung eingemottet worden waren. Eine Verkleinerung des Bestandes durch Verkäufe war wenig erfolgreich, wobei hier auch die älteren Fahrzeuge günstig angeboten wurden. 1935 übernahm Oberhausen 14 Tw (zehn Stück von 1914 und vier Stück von 1927), Tilsit die restlichen sechs Wagen der Uerdinger Serie von 1927. Vier Bw von Nordwaggon aus 1921 kaufte 1935 die Dürener Eisenbahn. Im Zweiten Weltkrieg kam noch ein Nordwaggon-Tw von 1921 als Ersatz für ein zerstörtes Fahrzeug nach Emden.

20 Triebwagen lieferte 1925 der ortsansässige Hersteller Killing, deren Nummerierung nach Ausmusterung der Ursprungswagen wieder mit 1 begann. Tw 8 wurde 1950 zusammen mit einem Tonnendach-Beiwagen der Uerdinger Lieferung von 1914 in der Marktschleife aufgenommen

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER



Ein sehr junger aber weit über den tatsächlichen Bedarf hinausgehender Fahrzeugbestand, den man wohlwollend auch als „komfortable Reserve“ bezeichnen konnte, half Hagen dann im und nach dem Zweiten Weltkrieg über die entstandenen Totalverluste gut hinweg.

Der Neubeginn nach 1945

Wie die meisten anderen Betriebe stand auch Hagen nach 1945 vor einem großen Trümmerhaufen. 22 Trieb- und 16 Beiwagen waren zerstört oder so stark beschädigt, dass ein Aufbau nicht mehr lohnte. Die übrigen konnten nach und nach so weit instandgesetzt werden, dass sie wieder einsatzbereit waren. Zugute kam dem Betrieb, dass er durch den großen Modernisierungsschub der 20er-Jahre über einen vergleichsweise jungen Fahrzeugpark verfügte. Dennoch mussten die entstandenen Lücken aufgefüllt werden. Eine erste Entspannung brachten in den Jahren 1946 bis 1948 acht Beiwagen des KSW-Typs. In den Jahren 1949 bis 1954 entstanden bei Westwaggon und Düwag unter Verwendung noch brauchbarer Fahrgestelle von Kriegsverlusten 14 sogenannte Aufbautriebswagen. Als zu Beginn der 50er-Jahre wieder halbwegs normale Verhältnisse einkehrten und die Hauptwerkstätte in Wehringhausen wieder auf die Höhe der Zeit gebracht worden war,

Von den 16 im Jahre 1927 speziell für den Einsatz auf der Strecke nach Breckerfeld gelieferten Zweispannungstriebwagen erhielt Wagen 215 im Jahre 1938 versuchsweise ein dreiachsiges Lenkuntergestell mit kleiner Mittelachse

SLG. PAUL-HEINZ PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER

Auf einer Werksaufnahme von 1927 präsentiert sich einer der Uerdinger Stahltriebswagen vor der ebenfalls neuen Umformerstation im Bauhausstil am Schützenhof

SLG. GÜNTER STETZA, SLG. VDMA



Zeittafel Straßenbahn Hagen

13.11.1884	Inbetriebnahme der ersten Pferdebahnstrecke auf Meterspur	29.05.1931	Nach der Insolvenz der HVB 1929 geht diese in den Besitz der Strassenbahn AG über
30.07.1889	Konkurs der Pferdebahngesellschaft, Betrieb läuft aber weiter	15.08.1949	Mit der Strecke Herdecke – Wetter – Wengern wird die erste Außenstrecke der Hagener Straßenbahn eingestellt
1891	Übernahme durch einen neuen Betreiber und Erweiterung	26.07.1953	Aufgabe der Strecke Haspe, Nordstraße – Gevelsberg
08.06.1894	Inbetriebnahme einer Pferdebahnstrecke durch die noch selbstständige Gemeinde Eckesey im Anschluss an die Hagener Strecke in Altenhagen	09.10.1955	Die Linie 9 (Kampstraße – Minervastraße) wird eingestellt
07.01.1895	Aufnahme eines elektrischen Betriebes mit Akkumulatorwagen auf einem Teil der Pferdebahnstrecke	13.05.1956	Eine kurze Verlängerung von Emst nach Bissingheim geht in Betrieb
01.07.1896	Erwerb der Pferdebahn durch die Firma Siemens & Halske mit dem Ziel der Elektrifizierung. Da sich die Stadt gegen eine Fahrleitung in Ihren Straßen sperrt, wird weiter mit Pferden und Batteriewagen gefahren	08.07.1956	Die Strecke im Volmetal wird von Ambrock bis Oberdelstern zurückgezogen
12.04.1900	Eröffnung der ersten Strecke mit Oberleitung zwischen Haspe und Gevelsberg	08.12.1962	Eine Neubaustrecke nach Vorhalle West ersetzt die alte Streckenführung nach Vorhalle, Kirche
20.10.1900	Übernahme der Eckeseyer Straßenbahn durch die Hagener Strassenbahn AG	03.11.1963	Umstellung der Überlandstrecke Haspe – Voerde – Breckerfeld auf Busbedienung, Aufgabe des Abschnitts Sparkasse – Gneisenastraße der Linie 8
1901-1902	Erweiterung des Netzes durch Strecken nach Delstern, Herdecke und Eppenhäusen	1964 + 1966	Die Strecke Eilpe – Selbecke wird in zwei Etappen aufgegeben
20.12.1902	Ablösung des Batteriebetriebes durch Fahrleitung innerhalb Hagens	28.05.1968	Verlängerung der Strecke in Bissingheim bis Köhlerweg
06.02.1906	Die Stadt kauft die Straßenbahn von Siemens & Halske, sie wird damit ein Eigenbetrieb	15.09.1968	Die Linie 2 nach Hohenlimburg wird bis Herbecker Weg zurückgezogen
1910–1913	Erweiterung des Netzes nach Oberdelstern, zur Gneisenastraße, nach Vorhalle und Emst	25.05.1969	Einstellung des Reststücks der Linie 8 zur Franklinstraße
01.05.1912	Übernahme der Strecke Eppenhäusen – Hohenlimburg (eröffnet 1900) von der Westfälischen Straßenbahn	1971	Aufgabe der Strecke Herbecker Weg – Haßleyer Straße der Linie 2
1919–1920	Verlängerung der Herdecker Strecke über Wetter nach Wengern	25.05.1974	1. Stufe der Einstellung des restlichen Betriebes (Linien 4 und 5): – Altenhagener Brücke – Herdecke und Weststraße – Vorhalle – Eilpe – Oberdelstern
1922–1925	Der Netzausbau findet mit Strecken zur Franklinstraße, nach Selbecke und Ambrock sowie Verbindung Kampstraße – Minervastraße ihren vorläufigen Abschluss	31.05.1975	2. Stufe der Einstellung des restlichen Betriebes (Linien 2 und 3) – Schwenke – Vogelsang und Markt – Haßleyer Straße und Emster Straße – Bissingheim
10.12.1927	Übernahme der in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratenen Dampfkleinbahn Haspe – Voerde – Breckerfeld und Aufnahme des elektrischen Straßenbahnbetriebes. Betrieb durch das Tochterunternehmen „Hagener Vorortbahn GmbH“ (HVB)	29.05.1976	Einstellung des Restbetriebes (Linien 1 und 7) – Eilpe – Zentrum – Loxbaum – Kabel



Die 14 Aufbautriebwagen mit handbetätigten Türen waren technisch auch für den Einsatz mit den ab 1954 gelieferten modernen Beiwagen mit automatischen Türen ausgestattet. Wir sehen einen derartigen Zug in der Marktschleife PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER (2)

betätigten sich die dortigen Mitarbeiter als Füllarbeit zwischen den regulär anfallenden Aufgaben auch als Waggonbauer. Zunächst gingen sie das auf der Linie 8 bestehende Problem an, dass hier wegen aus Platzgründen fehlender Ausweichen an den Endstationen nur einzelne Triebwagen und keine Züge eingesetzt werden konnten. Aus je zwei Triebwagen der noch eingesetzten ältesten Bauart von 1912 entstanden 1952 und 1953 je ein Zweiwagenzug mit neuen Wagenkästen, die nur über einen Führerstand verfügten und so nur Heck an Heck fest gekuppelt gemeinsam eingesetzt werden konnten. Sie fuhren auf besonders stark belasteten Umläufen. Acht Triebwagen der Baujahre 1925/26 mit sanierungsbedürftigem Wagenkasten erhielten in eigener Werkstätte neue Aufbauten mit breiten



Einer der beiden auf alte Fahrgestelle aufgebauten Zwillingstriebwagen kurz nach seiner Fertigstellung 1953 im Betriebsbahnhof Wehringhausen



Noch mit der alten Nummer steht einer der Züge aus modernen Zweiachsern 1955 in der Marktschleife

DIETER WALKING, SLG. AXEL REUTHER



Der formschöne Großraumtriebwagen 51 vor dem Bahnhofsgebäude in Breckerfeld im September 1960

MAXIMILIAN KRAFFT, SLG. VDVA

Türen und vergrößerten Plattformen. Den Abschluss der eigenen Aktivitäten bildeten 1958 bis 1961 der Bau von sieben Beiwagen, bei denen Fahrzeuge der gleichen Baujahre ebenfalls einen neuen Kasten mit breiten Türen erhielten.

Die große Modernisierungswelle beginnt 1955

Für Aufsehen in der Fachwelt sorgte die Hagener Straßenbahn ab Mitte der 50er-Jahre mit der Indienststellung einer größeren Serie sehr moderner zweiachsiger Trieb- und Beiwagen. Betriebsdirektor Stefan Neymann war nach Begutachtung der am Markt befindlichen Drehgestellfahrzeuge der Ansicht, dass zweiachsige Züge aus Trieb- und Beiwagen für die verkehrliche Struktur und die topographischen Verhält-

nisse Hagens besser geeignet waren. Obwohl in der Literatur vielfach den Verbandswagen zugerechnet, waren sie eigenständige, nach modernsten Gesichtspunkten gestaltete und technisch ausgerüstete Fahrzeuge, die zusammen mit den Stuttgarter Wagen zu den modernsten Zweiachsern Westdeutschlands gehörten. Sie besaßen einen Innenraum ohne Trennwände mit zeitgemäßer Sitzplatzanordnung, teilweise von der Plattform abgetrennte Fahrerstände mit Fahrersitz und einer neuartigen Hebelsteuerung des Fahrschalters, gut gefederte Fahrgestelle, moderne Heizung und Belüftung und eine ausreichende Motorisierung für eine gute Beschleunigung. Da sie wie alle anderen Wagen der Nachkriegszeit über automatische Scharfenbergkupplungen verfügten, konnten sie auch mit diesen gemein-

sam eingesetzt werden. Zwischen 1955 und 1958 kamen 27 Trieb- und 25 Beiwagen von der Düwag zur Ablieferung und ermöglichten es, einen Großteil der Vorkriegswagen auszumustern.

Für die Linie nach Breckerfeld hielt Neymann die vierachsigen Großraumwagen des Herstellers für Zweirichtungsbetrieb zwar für besser geeignet als die Zweiachser, hatte aber Vorbehalte gegen deren elektropneumatisches Schützenschaltwerk, da er rein elektrisch ausgestattete Fahrzeuge bevorzugte. Während die bisherigen elektrischen Ausrüster der Hagener Straßenbahnwagen AEG und SSW ihm nicht helfen konnten, stieß er bei der Düsseldorfer Firma Kiepe auf offene Ohren und die Mitarbeiter bastelten dort so lange an einem kompakten Fahrschalter, bis er sich stehend auch im



Treffen vor dem Würzburger Hauptbahnhof mit dem aus Hagen stammenden Zweirichtungs-Sechssachser 273 und dem ebenfalls von Düwag 1975 gebauten Achtachser 248

AXEL REUTHER



Der Fahrzeugüberschuss machte es möglich: Als Kinderbahn hergerichtete Triebwagen 54 und 320 im Jahre 1973 vor der Wagenhalle des neuen Betriebshofs in Oberhagen

KLEPGEN, SLG. AXEL REUTHER

Fahrerstand eines Düwag-Vierachsers unterbringen ließ. Kiepe hatte nun nicht nur einen zufriedenen Kunden mehr, sondern Hagen bekam 1957–58 eine Serie von sieben derartig ausgestatteten Großraumwagen. Abweichend von den bisher gebauten Wagen saß ihr Stromabnehmer mittig auf dem Wagendach. Sie kamen einzeln, aber auch zusammen mit den modernen zweiachsigen Beiwagen im Stadtnetz und auf der nun wieder durchgehend ab Hagen betrieb-

benen Linie 11 nach Breckerfeld zum Einsatz. Da der Beiwagenbetrieb sehr personalintensiv war, erfolgte 1959 die Hinwendung zum sechssachsigen Gelenkwagen der Düwag für Zweirichtungsbetrieb. Auch hier kam der stehende Plattformfahrerschalter zum Einbau. Nach den ersten beiden Wagen 1959 folgten bis 1967 aus finanziellen Gründen zumeist kleine Teilserien, angehängt an Aufträge für andere Betriebe, 24 weitere Fahrzeuge dieser Bauart. Auch diese

konnten mit den zweiachsigen Beiwagen eingesetzt werden. Bis zu diesem Jahr konnten alle Fahrzeuge ohne automatische Türen entweder ausgemustert oder für innerbetriebliche Zwecke verwendet werden.

Modernisierungen und Abstellungen

Mit 60 modernen Trieb- und Beiwagen besaß die Hagener Straßenbahn nun einen homogenen Wagenpark. Ab 1965 wurde der Großteil dieser Wagen auf schaffnerlosen Betrieb



Sechssachser 76 aus der Lieferung von 1963, ausgerüstet mit einem modernen Stromabnehmer vor der Wagenhalle Wehringhausen

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

Fahrzeugpark Hagen: Lieferungen bis 1945

Triebwagen

Nummern	Nummern ab 1925	Stück	Art	Baujahre	Hersteller	Bemerkungen
1–26	26	2x	2x	1897-1900	van der Zypen	¹⁾
27–36	10	2x	2x	1906	Uerdingen	²⁾
37–38	2	2x	2x	1907	Uerdingen	²⁾
39–42	4	2x	2x	1908	Uerdingen	²⁾
41–44	4	2x	2x	1910	Uerdingen	²⁾
45–61	17	2x	2x	1912	Uerdingen	–
62–71	10	2x	2x	1914	Uerdingen	³⁾
72–86	15	2x	2x	1921/22	Nordwaggon	⁴⁾
	1–15	2x	2x	1925	Nordwaggon	–
	16–25	2x	2x	1925	Killing	–
	26–35	2x	2x	1926	Killing	–
	87–96	2x	2x	1927	Uerdingen	⁵⁾
	200–215	2x	2x	1927/28	Killing	⁶⁾
	350–369	2x	2x	1927	Killing	–
	370–379	2x	2x	1928	Killing	–
Summe	179					

Beiwagen

Nummern	Stück	Art	Baujahre	Hersteller	Bemerkungen
101–107	7	2x	1894	unbekannt	⁷⁾
108–109	2	2x	1891	unbekannt	⁷⁾
110–111	2	2x	1894	unbekannt	⁷⁾
112–123	12	2x	1914	Uerdingen	–
124–139	16	2x	1921	Nordwaggon	⁸⁾
140–149	10	2x	1925/26	Killing	⁹⁾
150–159	10	2x	1928	Uerdingen	–
160–164	5	2x	1929	Uerdingen	–
180–185	6	2x	1928	Uerdingen	⁶⁾
Summe	70				

Kriegsverluste

Tw: 49, 51, 54, 58, 79, 82, 20², 24², 31², 32², 201, 202, 204, 206, 350, 357, 359, 364, 365,

373, 374, 376 = 22

Bw: 113, 117, 119, 122, 124, 126, 132, 134, 141, 150, 151, 153, 157, 158, 182, 184 = 16

Fußnoten zu Bemerkungen (bis 1945)

¹⁾ z. T. bis 1902 Akku-Tw

²⁾ Nummern unsicher, z. t. andere Ursprungsnummern

³⁾ 1935 vk Oberhausen 91–100

⁴⁾ Tw 78 1942 vk Emden 1

⁵⁾ Tw 87, 89, 93, 94 vk Oberhausen 87, 89, 88, 90,

Tw 96, 90–92, 95, 88 1935 vk Tilsit 7–12

⁶⁾ Zweispannungswg. f. Breckerfeld, Tw 215 1938 Dreiachser

⁷⁾ ex Pferdebahn, für elektrischen Betrieb adaptiert

⁸⁾ 128–131 1935 vk Düren 1–4, 133 1956 vk Düren 5–6

⁹⁾ teilweise 1958 bis 1961 neue Aufbauten

Fahrzeugpark Hagen: Lieferungen ab 1945

Triebwagen

Nummern	Nummern ab 1955	Stück	Art	Baujahre	Hersteller	Bemerkungen
380–384	300–304	5	2x	1949	Westwaggon	Aufbauwagen
385–389	305–309	5	2x	1950	Düwag	Aufbauwagen ¹⁾
390–391	310–311	2	2x	1951	Düwag	Aufbauwagen ²⁾
392–393	312–313	2	2x	1954	Düwag	Aufbauwagen ²⁾
40/41		2	2x	1952	Eigenbau	Doppel-Tw ³⁾
42/43		2	2x	1953	Eigenbau	Doppel-Tw ²⁾
21–23		3	2x	1955	Eigenbau	Aufbauwagen ⁴⁾
25–29		4	2x	1958	Eigenbau	Aufbauwagen ⁴⁾
394–398	314–318	5	2x	1955	Düwag	Verbandstyp ¹⁰⁾
319–322		4	2x	1955	Düwag	Verbandstyp
323–332		10	2x	1956	Düwag	Verbandstyp
333–337		5	2x	1957	Düwag	Verbandstyp ¹⁰⁾
338–340		3	2x	1958	Düwag	Verbandstyp
50–56		7	4x	1958	Düwag	Großraum-Tw ⁵⁾
60–61		2	6x-Gel	1959	Düwag	⁸⁾
62–63		2	6x-Gel	1960	Düwag	⁶⁾
64–69		6	6x-Gel	1961	Düwag	⁶⁾
70–74		5	6x-Gel	1962	Düwag	⁷⁾
75–81		7	6x-Gel	1963	Düwag	⁷⁾
82–83		2	6x-Gel	1964	Düwag	⁸⁾
84–85		2	6x-Gel	1967	Düwag	⁸⁾
Summe	40	2x				
	7	4x				

Beiwagen

Nummern	Nummern ab 1955	Stück	Art	Baujahre	Hersteller	Bemerkungen
170–177	100–107	8	2x	1946/48	Uerdingen	KSW
190–197	110–117	8	2x	1954	Düwag	Verbandstyp
	118–121	4	2x	1955	Düwag	Verbandstyp
	122–131	10	2x	1956	Düwag	Verbandstyp ¹⁰⁾
	132–134	3	2x	1957	Düwag	Verbandstyp
	140–146	7	2x	1958/61	Eigenbau	Aufbauwagen ⁹⁾
Summe	40	2x				

³⁾ Umbauten aus Tw 46+59 und 47+52

⁴⁾ Neuaufbauten/Umbauten der Tw gleicher Nr., Bj. 1925–26

⁵⁾ Tw 50, 51, 53, 55, 56 1977 an Beograd 21–25

⁶⁾ 1976 an Innsbruck 82–89

⁷⁾ 1975 an Würzburg 270–281

⁸⁾ 1977 an Beograd 31–36

⁹⁾ Aufbauten auf Fahrgest. der Bw 145, 146, 140, 147, 143, 144, 149 Bauj. 1925/26

¹⁰⁾ Tw 318, 337 und Bw 131 an Bergische Museumsbahnen BMB



Zwei ehemalige Hagener Triebwagen und ein alter Zug an der Endstation der Linien 1 und 6 am Bergisel 1979. Acht Gelenkwagen konnten unmittelbar nach der Betriebseinstellung nach Innsbruck verkauft werden

AXEL REUTHER (3)



In sehr ansprechender rot-weißer Lackierung standen die aus Hagen übernommenen Triebwagen in Belgrad im Einsatz. Hinter Tw 32 verbirgt sich der ehemalige Wagen 83



Gern genutzt wird der Hagener 337 auf der steigungsreichen Strecke der Bergischen Museumsbahnen in der Nähe von Wuppertal. Hier steht er in der Ausweiche Greuel, derzeit Endpunkt für den Fahrgastbetrieb

umgebaut oder konnte zumindest so eingesetzt werden, da der Schaffnerbetrieb auf der Linie 7 bis 1974 bei gleichzeitiger Aufgabe des Beiwageneinsatzes erhalten blieb. Von den zweiachsigen Triebwagen sind bis 1970 17 Einheiten für Einmannbetrieb umgebaut worden, die übrigen waren nach diversen Einstellungen überzählig und konnten ausgemustert werden. Auch zehn Beiwagen konnten 1970 bis 1972 vom Bestand abgesetzt werden. Der Fahrzeugbestand war so reichlich, dass der Betrieb es sich leisten konnte 1971 zunächst einen Zweiachser und 1973 noch einen Vierachser als Kinderbahnen herzurichten, die hauptsächlich in der Vorweihnachtszeit ihre Runden drehten.

Die Einstellung der Linie 4 und 5 im Jahre 1974 setzte zunächst alle noch vorhandenen 15 Beiwagen frei. Von den 16 gleichartigen Triebwagen verblieben noch acht als Einsatzwagen und Reserve. Interessenten an den gut unterhaltenen Drehgestell-Fahrzeugen hat es frühzeitig gegeben: Sowohl die Zugspitzbahn als auch die Straßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf interessierte sich für Gelenkwagen. Aus den USA kam sogar eine Offerte, nahezu die gesamte Flotte für einen Zubringerdienst in ein Ski-gebiet in Colorado zu kaufen. Das hätte gutes Geld gebracht, war aber hinfällig, nachdem 1975 in einem Schnellschuss zwölf Gelenkwagen nach Würzburg gelang-

ten, da man wegen beginnender Umbauarbeiten im Depot Platz brauchte.

Verkäufe ins In- und Ausland

Bei der nächsten Stufe 1975, welche die Linien 2 und 3 betraf, waren die ersten Großraum- und Gelenkwagen überzählig. Da es kurzfristig gelang, zwölf Sechssachser nach Würzburg zu verkaufen, erlebten die fünf noch vorhandenen Vierachser zusammen mit 14 Sechssachsern die endgültige Einstellung im Mai 1976. Acht Gelenkwagen kamen durch glückliche Umstände unmittelbar nach der Betriebsaufgabe nach Innsbruck. Hagen hätte gerne auch die acht Zweiachser mit nach Tirol verkauft, stieß damit aber



Blick in den Betriebshof Helenówek der Straßenbahn Lodz 2011 – ein ehemaliger Hagener Gelenkwagen, in Innsbruck zum Achtachser erweitert, macht sich in seiner mittlerweile dritten Heimat zum Einsatz bereit

AXEL REUTHER

Literatur

- Neymann, S.: Neue vierachsige Großraum-Straßenbahnwagen für Zweirichtungs-Verkehr mit handbetätigtem Plattform-Fahrschalter, in: Der Stadtverkehr, Heft 3/1958
- NN: Hagen reduziert das Straßenbahnnetz, in: Der Stadtverkehr, Heft 11-12/1963
- Löttgers, R.: Umgestaltung des Hagener Straßenbahnnetzes geplant, in: Der Stadtverkehr, Heft 4/1964
- Stock, W.: Die Hagener Straßenbahn stellt 1974 zwei Straßenbahnlinien ein, in: Der Stadtverkehr, Heft 10/1973
- Stock, W.: Verkleinerung des Hagener Straßenbahnnetzes, in: Der Stadtverkehr, Heft 7/1974
- Breitbach, E.: Einstellung des Straßenbahnverkehrs in Hagen, in: Der Stadtverkehr, Heft 7/1976
- NN: Die Hagener Straßenbahn und ihr Wiederaufbau nach 1945, Hagen 1953
- Höltge, D.: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 3: Westfalen, Freiburg 1990
- Löttgers, R. und Reimann, W.R.: Rund um Hagen, Wuppertal 1989
- Koch, T. und Oehlert-Schellberg, K.: Haspe-Voerde-Breckerfeld – Klein – und Straßenbahngeschichte im Sauerland, Nordhorn 1999
- Göbel, D. und Rudat, J.: Bitte einsteigen – Mit der Straßenbahn quer durch Hagen, Hagen 2009
- Göbel, D. und Rudat, J.: Bitte umsteigen – Über Haspe und Voerde nach Breckerfeld, Hagen 2012
- Göbel, D. und Rudat, J.: Bitte zusteigen – Von Hagen über Herdecke nach Wetter, Hagen 2014

auf wenig Interesse. Sie sind mit Ausnahme zweier an die Bergischen Museumsbahnen verkauften Fahrzeugen noch in Oberhagen verschrottet worden. Der verbliebene Wagenpark übersiedelte aus dem für Busbetrieb umgebauten Depot Oberhagen zunächst in die reaktivierte Wagenhalle der alten Gleisbauwerkstatt in Wehringhausen. Erst im Herbst 1977 gelang es, sie in die jugoslawische Hauptstadt Belgrad zu verkaufen. Damit hatten alle 26 Gelenk- und fünf der Großraumwagen eine neue Heimat gefunden. Die zwei zweiachsigen Triebwagen und ein gleichartiger Beiwagen halten bei den Bergischen Museumsbahnen auf deren Strecke in der Nähe von Wuppertal die Erinnerung an die Hagener Straßenbahn aufrecht. Die nach Innsbruck verkauften Sechssachser machten noch eine bemerkenswerte „Karriere“. Zunächst in Achtachser umgebaut machten sie sich lange Jahre auf der Stubaitalbahn nützlich. Als dort 2009 Niederflurwagen Einzug hielten, gelang es, sechs Stück nach Lodz in Polen abzugeben. Dort stehen zwei Stück bis heute im Einsatz, die beiden in Innsbruck verbliebenen Wagen sind derzeit nicht betriebsfähig.

Schlussbemerkung

Auch über 40 Jahre nach der Einstellung der Straßenbahn in Hagen sind an einigen Stellen Gleisreste, Haltestelleninseln und Wandanker zu entdecken. Der 1966 angelegte Betriebshof Oberhagen schloss 1999 seine Pforten. In Würzburg, Innsbruck und Lodz gibt es noch ehemalige Fahrzeuge, wenn auch zum Teil stark umgebaut, die aber nur noch in Polen eingesetzt werden. Bei den Bergischen Museumsbahnen stehen

zwei zweiachsige Trieb- und ein Beiwagen zum Teil betriebsfähig zur Verfügung. Was blieb, ist auch der Name des Verkehrsbetriebes, der immer noch das Wort Straßenbahn enthält.

Die Einstellung der Straßenbahn in Hagen war in erster Linie eine politische Entscheidung, die dem Zeitgeist und Fortschrittsglaube der 1960er- und 1970er-Jahre entsprach und weder von den Medien noch von den meisten Kreisen der Wirtschaft oder von der Bürgerschaft kritisch hinterfragt wurde. Handfeste Interessen der Industrie (Stichwort Cabsentaxi) dürften ebenso im Spiel gewesen sein wie politische Machtdemonstration und personelle Verflechtungen. Ab Beginn der 1970er-Jahre war offensichtlich jedes Mittel recht, die Straßenbahn so schnell wie möglich aus der Stadt zu verbannen: Die Empfehlungen des Grabe-Gutachtens wurden gezielt ignoriert, die Kosten der Umstellungsmaßnahmen verschwiegen oder künstlich klein gerechnet und eigene Beschlüsse unterlaufen, obwohl dies zu hohen Zusatzkosten führte.

Bemerkenswert ist der Widerstand, den der Verkehrsbetrieb den Bestrebungen zur Abschaffung der Straßenbahn lange Zeit entgegensetzte, letztendlich aber auch durch eigene Fehler mit dazu beitrug, deren Bedeutung zu reduzieren. Dass man es auch anders hätte machen können, zeigen Städte vergleichbarer Größe wie Bielefeld, Kassel oder Krefeld, in denen die Straßenbahn heute noch verkehrt und teilweise zur modernen Stadtbahn ausgebaut wurde. So bleibt nach über 40 Jahren nur die Erinnerung und ein schaler Beigeschmack!

AXEL REUTHER



Einst rollte er durch Heidelberg, heute werden im HSB-Wagen 528 Gäste empfangen und Veranstaltungen durchgeführt

Endstation?

Trams aus Ost und West im Gewerbegebiet Pfungstadt ■ In der Stadt südlich von Darmstadt stehen seit einiger Zeit einige Straßenbahnwagen. Wie kamen sie hierher und was tun sie hier? Haben Sie noch eine Zukunft und finden sie womöglich noch einen Käufer?



Der Ortsname Pfungstadt löste in Kreisen von Straßenbahnfreunden bisher vermutlich eher keine Reaktion aus – es sei denn vielleicht, man wohnt im Rhein-Main-Gebiet und schätzt das dort gebrauchte Bier. Die nächsten Tram-Gleise finden sich denn auch in einigen Kilometern Entfernung, nämlich im Darmstädter Stadtteil Eberstadt. So war das jedenfalls bis vor Kurzem. Wer allerdings jetzt, vielleicht von der A 67 kommend, auf der B 426 das Pfungstädter Gewerbegebiet passiert und das Glück hat, nicht allzu sehr auf den gewöhnlich starken Verkehr achten zu müssen, der wird auf der Südseite möglicherweise einige Straßenbahnwagen auf

In gutem Zustand präsentiert sich der Fahrerstand des Heidelberger Wagens 235 – man möchte sogleich damit losfahren

einem Firmengelände wahrnehmen. Wie kam es dazu?

Erstling aus Heidelberg

In diesem Gewerbegebiet hat Ulrich Müller sein Unternehmen angesiedelt, welches mit gebrauchten Maschinen, Werkzeugen und Ersatzteilen für die Industrie handelt. Der Inhaber outet sich aber auch als Straßenbahn-Fan seit seiner Jugend. Irgendwann reifte der Entschluss: Ich will eine eigene Straßenbahn haben! Und die Idee wurde umgesetzt: Es gelang, einen GT 6 aus Heidelberg zu erwerben und auf das Firmengelände zu bringen. Auf einigen Metern gebrauchter Gleise, die von der HEAG in Darmstadt erworben werden konnten, steht jetzt Wagen 235 neben einer Halle und dient als Empfangsraum für Gäste oder Örtlichkeit für Betriebsfeiern. Der rot lackierte Wagen ist äußerlich in hervorragendem Zustand und trägt gar eine Werbe-Beschriftung – seines neuen Eigentümers. Im Inneren wurde nur das Nötigste verändert, um den Wagen für seine neue Bestimmung fit zu machen.

Weitere Wagen kamen nach Pfungstadt

Dieser Erstling löste dann eine Reaktion aus: Ein Freund des Eigentümers fand die Idee so gut, dass er ebenfalls einen Straßenbahnwagen haben wollte. Er plant, diesen in eine „Event-Location“ zu integrieren, wofür aber noch einige Vorbereitungen getroffen werden müssen. Zu diesem Zweck fand Wagen 528 aus Gotha (ex-Bochum) nach Pfungstadt. Derzeit steht er in noch nicht aufgearbeitetem Zustand auf dem Firmengelände. Weitere Gespräche gaben den Anstoß, das „Kulturgut Straßenbahn“ (so Ulrich Müller) noch einer breiteren Öffentlichkeit näher zu bringen; vielversprechende Gespräche mit möglichen Interessenten ließen den Pfungstädter Straßenbahnfan nach weiteren Angeboten Ausschau halten. Als er erfuhr, dass in Jena ein Zweiachser-Zug überzählig war, nahm er sofort Kontakt mit den Verkehrsbetrieben auf; „leider“ (Zitat) war der Triebwagen bereits anderen Interessenten versprochen, er hätte sonst den ganzen Zug gekauft. Immerhin stehen nun auch der Gotha-Beiwagen 156 und der Reko-Beiwagen 187 auf einem Gleis in Pfungstadt. Letzterer soll, so die gegenwärtigen Pläne, im Eigentum des neuen Besitzers bleiben, der endgültige Standort ist aber noch nicht festgelegt.

Bei Interesse wird verkauft

Wagen 156, innen wie außen in fast makellosem Zustand, wartet noch auf einen Interessenten, der ein Nutzungskonzept hat, bei dem der Wagen als „Kulturgut“ in der Öffentlichkeit sichtbar bleibt.

Wie geht es weiter in Pfungstadt? Falls sich weitere Interessenten melden: Zwei weitere GT 6 hat sich Herr Müller schon mal vorläufig reserviert. JÖRN SCHRAMM



Kunstledersitze weist der Innenraum des Jenaer Beiwagens 187 auf



Zu verkaufen: Der schöne Beiwagen 156 aus Jena

Straßenbahnen in Pfungstadt

Nr.	Betrieb	Typ	Baujahr
235	Heidelberg	Düwag-GT6	1973
528	Gotha (ex Bogestra-28)	Düwag-GT6	1962
156	Jena	Gotha-Beiwagen	1957
187	Jena	Reko-Beiwagen	1971

Der von der Bogestra stammende Wagen 528 aus Gotha wartet noch auf seine Aufarbeitung





Baujahr 1967 und Baujahr 1900 treffen aufeinander: Hansa-Kurzgelenkwagen 446 und Zweiaxser 49, der vor 117 Jahren im Eigenbau bei der Bremer Straßenbahn entstand. Im Hintergrund zeigt sich der Arbeitstriebwagen 5

ANDREAS MAUSOLF

Historisch nach Horn

Bremer Museumswagen auf Jubiläumstrecke unterwegs ■ 125 Jahre elektrische Straßenbahn in Bremen – Grund genug für umfangreiche Feierlichkeiten, eine große Fahrzeugparade und den Einsatz von zahlreichen Museumsfahrzeugen auf der Jubiläumstrecke nach Horn

Den 30. April 2017 widmeten die Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. (FdBS) dem 125. Geburtstag der Strecke 4 nach Horn mit historischem Linienverkehr auf der Strecke zwischen der Domsheide in Bremens Innenstadt und der Horner-Mühle.

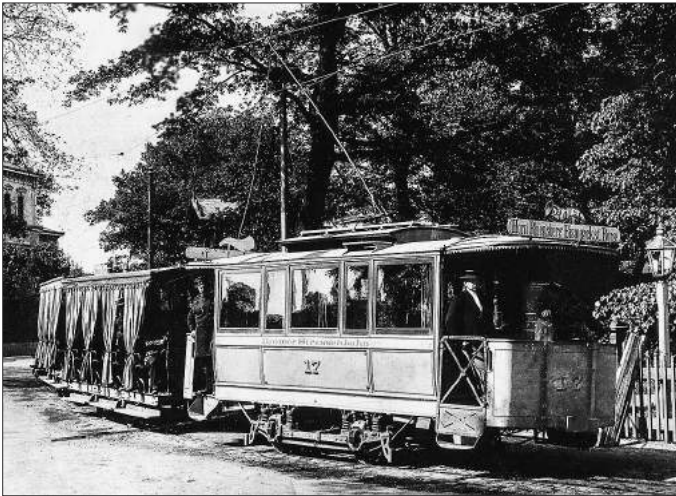
Zum Einsatz kamen die zweiachsigen Museumswagen 134 und 701, der Hansa-Zug 811/1806, der Gelenktriebwagen 917

sowie der Kurzgelenkwagenzug 446/1458, die mit regulären Fahrscheinen benutzt werden konnten.

Ein kurzer Rückblick

Vor 125 Jahren begann in Bremen ein neues Zeitalter: Die aus der „Bremer Pferdebahn“ gerade durch Umbenennung entstandene „Bremer Straßenbahn“ schickte die ersten Elektrischen am 1. Mai 1892 auf die sechs Ki-

lometer lange Strecke zwischen der Börse und Horn. Legendar sind vehemente Proteste wohlhabender Bürger aus Schwachhausen, die sich gegen die Oberleitungsanlagen richteten, welche nach ihrer Auffassung das Aussehen ihrer Straßen verschandelten. Doch dies blieb ein Intermezzo. Weitere Linien wurden auf elektrischen Betrieb umgestellt, was sich schon bald in steigenden Fahrgastzahlen niederschlug. Schließlich konnte die „Bremer Stra-



Triebwagen 17 der Bremer Straßenbahn mit zwei Sommerbeiwagen im Jahre 1893 in Horn vor der Abfahrt in Richtung Börse



Betrieb am Bremer Hauptbahnhof kurz vor der Jahrhundertwende, im Vordergrund der Tw 36

SLG. THOMAS VEHLBER (2)

ßenbahn“ noch die Konkurrenz, die „Große Bremer Pferdebahn“ – eine Niederlassung der Londoner „Tramway Union Company Ltd.“ – übernehmen, deren Strecken ab Mai 1900 unter den Fahrdraht gebracht wurden.

Die Linie 4 und ihr Ende

Die bis zur Einführung von Liniennummern in Bremen im Jahre 1908 mit einem gelben Horn gekennzeichnete Linie – als Pferdebahn war sie ab 1876 in Schritten in Betrieb gegangen – wuchs 1914 über die Innenstadt und die Weser hinaus ins Buntentor bis zum Arsterdamm. Als im Sommer 1967 mit der Eröffnung ihres ersten Bauabschnitts die neue Linie 1 wesentliche Streckenteile der Linie 4 übernahm, begann der Niedergang der großen Bremer Traditionslinie: Sie verkehrte fortan nur noch in der Hauptverkehrszeit zwischen Domshof und Horn. Am 29. April 1972 fand auch dieser Betrieb ein Ende, die Bedienung übernahm der Bus.

Zeitsprung mit neuem Anfang

Ein gutes Vierteljahrhundert später wurden die Karten neu gemischt. Weitreichende Erkenntnisse über den Wert der Straßenbahn für die Stadtentwicklung waren bei den Verantwortlichen endlich auf fruchtbaren Boden gefallen. Es wurde nicht nur eine Wiederbelebung der alten Strecke, sondern eine neue Magistrale beschlossen, die weit über die alte Führung hinaus reichen sollte. Am 23. Mai 1998 ging der erste Bauabschnitt der neuen Linie 4 zum Horner Kreisel in Betrieb, dem im Dezember 2002 mit der Weiterführung nach Borgfeld der zweite und schließlich am 1. August 2014 der dritte Abschnitt bis ins niedersächsische Lilienthal/Falkenberg folgten. Wenn auch in der Geschichte der Linie 4 eine Lücke von über 25 Jahren klappt, so setzte sie vor 125 Jahren als erste elektrisch bediente Tramlinie und auch vor 19 Jahren mit ihrem Neu-



Nach anfänglichem Zweifel stieg die Dame doch ein: Mit normalem Fahrschein konnten die Museumswagen am 30. April 2017 benutzt werden. An der Metzgerstraße wartet Dreiaxser 917 auf dem Weg in die Bremer Innenstadt auf das Freizeichen

ANDREAS MAUSOLF



Abgeschlossen wurde der Tram-Geburtstag mit dieser Parade im Betriebshof Sebaldsbrück, wo sich alle eingesetzten Fahrzeuge noch einmal den Fans zeigten

THOMAS VEHLBER



Noch einmal im Liniendienst: Der Tw 701 an der Haltestelle Horner Mühle als Einsatzwagen auf der Linie 4 nach Domsheide



Komfort von damals: Der Triebwagen 49 mit seinen beiden Längssitzbänken und den schönen Deckenleuchten

THOMAS VEHLBER

Im historischen Linienvorkehr unterwegs zur Horner Mühle auf der Schwachhauser Heerstraße/Höhe Friedhofstraße: Großraumzug 811/1806 am 30. April 2017

ANDREAS MAUSOLF (2)





start wichtige Akzente für den ÖPNV in Bremen.

Museumswagen mit 117-jähriger Geschichte

Wo dieses Fahrzeug auftaucht, zieht es Jung und Alt in seinen Bann: Triebwagen 49 ist immer wieder Anziehungspunkt und stand am 30. April 2017 an der Horner Mühle sogar besonders im Blickpunkt: Das Fahrzeug war jüngst einer umfangreichen Überholung unterzogen worden, bei der auch

äußerliche Feinheiten eine große Rolle spielten. So ließen neue Erkenntnisse, die durch Lackanalysen an einem 2007 gefundenen Wagenkasten vorgenommen worden waren, verlässliche Schlüsse über die originale Farbgebung zu. Diese wick bisher offenbar vom seinerzeit verwendeten Ton ab, was im Rahmen der Überholung korrigiert werden konnte. Des Weiteren erfolgte die Anbringung von Verzierungen, die bisher nicht zur Berücksichtigung gelangten. Insgesamt ist Wagen 49 damit noch attraktiver, weil noch detailge-

treuer geworden. Die einjährige Überholung des Oldtimers lag im Wesentlichen in den Händen von Vereinsmitgliedern und Auszubildenden der BSAG-Lackiererei. Triebwagen 49 verdankt das Überleben seinem Einsatz als Reklamewagen nach dem Ende des Personenverkehrs. Er erhielt 1962 eine erste Überholung anlässlich eines Tags der offenen Tür bei der BSAG. Es handelt sich um den ältesten Trambahnwagen in der Bremer Museumsflotte, der für den Personenverkehr aber nicht mehr zugelassen ist. ANDREAS MAUSOLF



Der Pferdebahnwagen 23 wurde im Betriebshof Sebaldsbrück präsentiert THOMAS VEHLBER (2)

Pferdebahnwagen Nr. 23

Bei der Abschlussparade präsentierten die Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. den Pferdebahnwagen Nr. 23, ein 1888 gebauter Einspanner aus einer Serie von vier Fahrzeugen, die die Große Bremer Pferdebahn, eine Firma der englischen Tramways Union Company Limited, als Konkurrent der Bremer Pferdebahn 1888 gebaut hatte. Die Herstellung erfolgte in der Werkstatt Walle der Großen Bremer Pferdebahn, später erste Hauptwerkstatt der Bremer Straßenbahn, heute Kulturzentrum Westend. Die einfachen Lattensitzbänke sind in Längsrichtung angeordnet, sodass auf jeder Wagenseite acht Fahrgäste Platz finden. Eine Heizung gibt es nicht. Petroleumlampen, jeweils eine vorne rechts in der Perronwand, erhellen den Innenraum und den Perron. Die Lüftung erfolgt durch die Fenster des Laternendaches und eine Lüftungsöffnung jeweils in den Türen zum Innenraum. Die Klingelleine ist mittig durch den Dachbereich des Wagens geführt. Das Fahrzeug besitzt kein Fahrgestell. Die Achshalter sind direkt mit dem Wagenkasten verschraubt. Der Achsstand beträgt 1,50 Meter. Von dieser Wagenkastenbauart inklusive Varianten wurden für beide Pferdebahnbetriebe insgesamt 45 Stück hergestellt. Die ersten drei elektrischen Triebwagen für die Ausstellungsbahn von 1890, Tw 31–Tw 33, erhielten denselben Aufbau.

Auch die Pferdebahn in Bremerhaven wurde mit dieser Bauart beliefert. 1890 und dann ab 1892 wurde der Wagen ohne Umbauten auch als Beiwagen hinter den ersten elektrischen Triebwagen benutzt. Mit der Fusion beider Betriebe wurde er 1900 zum Beiwagen 223 umgebaut und erhielt ein separates Fahrgestell und einen um zwölf Zentimeter heruntergesetzten Perron. 1907 erhielt er die Nummer 283. Im Jahre 1925 wurde er dann ausgemustert und in eigenen Werkstätten zum Kleingartenhaus umgebaut. Die eine Fensterseite wurde mit Perron-Frontblechen der Wagen 286 und 28x verschlossen. Das Fahrgestell und überflüssige Anbauteile wie die Türgriffe und die Lüftungsklappe der zweiten Perrontür wurden entfernt. Der zweite Perron diente nun als Geräteraum. Der Wagen wurde an Privat verkauft und gelangte wie viele seiner Kollegen in das Kleingartengebiet Bremen-Walle. Er überstand auch eine Luftminenexplosion im Zweiten Weltkrieg und verlor lediglich seine Seitenscheiben. 2007 wurde er durch den 2. Vorsitzenden des FdBS wiederentdeckt und konnte im Juni 2009 mit Hilfe des THW, Ortsverband Bremen-Mitte, geborgen werden. Seither steht er im Depot Sebaldsbrück und wird betriebsfähig restauriert, damit er zu besonderen Anlässen wieder rollen kann. THOMAS VEHLBER (QUELLE: WWW.FDBS.NET)



FOLGE 49
Bielefeld
Biergarten-Tram

Der Brandenburger Tw 162 als Biergarten-Attraktion des Restaurants „Der Koch“ in Bielefeld, das im Hintergrund sichtbar ist. Der Inhaber bewirbt den alten Zweiachser als „Supertram“

LUTZ KRAUSE

Tschechischer Gotha in Bielefeld

Seit mittlerweile fast zwei Jahrzehnten steht ein Triebwagen aus Brandenburg vor einem Bielefelder Restaurant. Die „Supertram“ ist ein Blickfang im gemütlichen Biergarten der Lokalität

Am 10. Januar 1998 war Tw 162, ein Gotha-Wagen, gefertigt 1968 von CKD/LEW, mit Bw 260 der Verstärkungszug bei der Abschiedsfahrt der Zweiachser in Brandenburg und zudem Star einiger Fotohalte. Mitte März 1998 wurde er ein Vandalismusopfer wie einige andere der in den Einfahrten des jetzigen Betriebshof Hohenstücken abgestellten Zweiachser auch. Doch der Wagen konnte gerettet werden und wanderte „in den Westen“ aus: Am 26. März 1998 wurde Tw 162 im Betriebshof Kanalstraße für seine möglicherweise letzte große Reise verladen. Zur Aufarbeitung kam der Triebwagen in eine Autowerkstatt in Pödinghausen bei Bielefeld, wo er demoliert eintraf, aber schon nach wenigen Wochen nach Beginn der Arbeiten am 22. Juni 1998 wieder sehr ansehnlich aussah. Nachdem neuer Lack aufgetragen war, begann am 8. August 1998 das Einsetzen der neu verglasten Fenster. Als Besonderheit sind die drei Fenster zwischen den Türen aus Plexiglas und hydraulisch klappbar. Am 1. Dezember 1998 befand sich Tw 162 schon fertig hergerichtet auf dem Bielefelder Siegfriedplatz,

dafür hatten die Stadtwerke vorher ein Gleisjoch verlegt und eingepflastert.

Warum der Aufwand für den alten Zweiachser? Der neue Eigentümer brauchte für seinen Biergarten einen größeren Verkaufswagen, deshalb nutzte er die Möglichkeit, aus Bielefelds Partnerstadt Brandenburg einen „Botschafter“ zu erwerben. Von seinem Bierkeller sind Strom-, Bier-, Wasser- und Abwasserleitungen unterirdisch zum Wagen gelegt wurden.

Am 15. Mai 1999 fand dann die feierliche Einweihung des seit 1. April 1999 genutzten neuen Biergartens mit dem „Supertram“ genannten Wagen und der stilisierten Biertulpe im Liniensignal 4 statt. Die dazu passende Bielefelder Linie 4 kam übrigens erst ein Jahr später und zwei Etagen tiefer dazu. Unweit des Wagens befindet sich das dazu gehörige Restaurant „Der Koch“. Sollten Sie einmal in Bielefeld sein, informieren Sie sich im Internet unter www.derkoch.de über die Salate, Snacks und Getränke, die in der „Supertram“ bestellt werden können.

LUTZ KRAUSE

Das kleine Magazin über die große Bahn





Einen typischen Vertreter großräumiger Fahrzeuge der Frühzeit zeigte René Felgentreu mit dem aus verschiedenen Fröwis-Teilen gebauten Berliner Maximumwagen vom Typ TD 07/25. Nach dem Krieg wurde er bei der BVG-Ost als erster Tw rekonstruiert

Vom Lizenz-Düwag bis zum überlangen Tatra



Das TLRS-Treffen ■ Neben erfolgreichen Großraumfahrzeugen gab es „Versager“, die schnell wieder verschwanden. Als Modelle haben sie aber fast alle überlebt



Mit einem Antrieb von Tomytec hat Guido Mandorf dieses farbenfrohe 1:150-Standmodell der japanischen Firma Platz für seine N-Anlage Minashima betriebsfähig gemacht

Großraumwagen im Modell waren diesmal beim Nürnberger TLRS-Treffen das Thema. Neben der Präsentation der kleinen „Riesen“ trafen sich die Teilnehmer auch für interessante Vorträge. Wolfgang Klemm, der erste Vorsitzende der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, informierte

so z. B. über das Projekt, auf einem vorhandenen alten Fahrgestell den Beiwagen 1023 wieder aufbauen zu lassen. Die Arbeiten werden zum großen Teil im befreundeten Betrieb der Krakauer Straßenbahn ausgeführt, der auch schon am Wiederaufbau des Jugendstil-Beiwagens 334 maßgeblich beteiligt war. Hobbyfreund Christian Breindl



In Dessau fuhr der Ex-Berliner T 08/24. Unser Autor vermutet beim Fröwis-Modell einen Fehler. Wagen 24 soll die Uferbahn 2 gewesen sein

berichtete über verschiedene Modellprojekte und seine Vorgehensweise bei der Herstellung von Schiebekablen nach realen Vorbildern. Yannik Schäfer stellte seine Modellstraßenbahnen im Maßstab 1:11m vor.

Überraschender Vortrag

Alfred Spühr, der erstmals an der Veranstaltung teilnahm, hielt einen kurzweiligen Vortrag über seinen Werdegang als Modellstraßenbahner. Der Osnabrücker hatte keinen Auftritt geplant und war davon überrascht worden, dass er im Programm als Redner angekündigt wurde.

An zwei Tagen zeigten die Teilnehmer ihre Großraumwagen. Neben deutschen Fahrzeugen, bei denen die Düwag-Großraumwagen in großer Zahl und allen möglichen Varianten vertreten waren, gab es Modelle aus den Nachbarländern zu sehen. Aber auch bei den Fahrzeugen nach öster-

reichischem Vorbild waren Düwag-Fahrzeuge und Lizenzbauten dieses Herstellers in der Überzahl. Den verbreiteten Vorbildfahrzeugen entsprechend waren auch etliche Modelle nach tschechischem Tatra-Vorbild zu sehen. Daneben gab es ebenso echte Exoten zu bestaunen. Ein Beispiel stellt das Modell des von den Banat-Werken ab Anfang der 1970er-Jahren in großen Stückzahlen für ganz Rumänien gebauten Timis-Zuges dar. Obwohl die Fahrzeuge äußerlich durchaus gefallen konnten, war diesem Typ wegen der hohen Schadenanfälligkeit kein allzu langes Leben beschieden. Noch exotischer ist das Vorbild eines Fahrzeugs aus Gottfried Kußes Sammlung. Hierbei handelt es sich ursprünglich um einen chinesischen Nachbau des Tatra KT4 für die



Wolfgang Mönch baute einen Wiener Großraumwagen zum Breitraumwagen seines Heimatbetriebes Hannover um. Charakteristisch sind die „Blumenkästen“ zur Überbrückung des Abstands zu den Tunnel-Bahnsteigen



Großraumwagen

Aus einem Bausatz der slowakischen Firma Yozo hat René Relgentreu diesen aufwendig lackierten Prager Tatra-T3-Fahrschulwagen gebaut



Holger Ott aus Wuppertal löst auf seiner H0-Anlage mit der „Hand Gottes“ kurze Kontaktprobleme beim Remscheider Tw 106 (Heyden/THS)



Bisher kannte Alfred Spühr (r.) die Hobbyfreunde Tobias Ruschel, Hans Josefson und Fernand Vanhoey (von links) nur von SM-Berichten. Beim TLRS-Treffen lernte er sie kennen und fachsimpelte gleich drauf los

In den leuchtenden Farben seines Modellbetriebes hat Uwe Lademann aus Frankfurt/Oder diesen Düwag-Großraumzug gehalten, der aus Wiener Modellen entstand





Nur wenn sein Sohn Manuel (7) mal vorübergehend abwesend war, durfte Guido Mahndorf seine N-Anlage „Minashima“ auch selbst steuern



Auf Holger Otts H0-Anlage geht's für die Stadtbahn in den Untergrund. An der Oberfläche treffen sich zwei Essener Vierachser von 1938/40

1991 eröffnete Straßenbahn in der nordkoreanischen Hauptstadt Pjöngjang. Bereits nach kurzer Einsatzzeit wurden die Gelenke zwischen den zwei Wagenhälften ausgebaut und diese zusammengeschweißt, wodurch ein überlanger Vierachser entstand.

Wie berichtet, fand das TLRs-Treffen wieder im Veranstaltungsraum des Nürnberger Straßenbahn-Museums „Werk Peter“ statt. Dass diese Räumlichkeit inzwischen ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat, lag auch an den aufgebauten Anlagen. Die größte zeigten wieder die Modellfreunde Nürnberg. Sie war diesmal mit Holger Otts Modul-

anlage verbunden, was einen noch abwechslungsreicheren Betrieb ermöglichte – natürlich vorwiegend mit Großraumwagen, die auch einen Tunnelbahnhof bedienten.

In der Werkstatt im Abseits

Ein netter Hingucker waren drei Kleinstanlagen der Straßenbahnfreunde München auf umgekehrten Getränkeboxen. Fernöstlich ging's dagegen auf Guido Mahndorfs N-Spur-Anlage „Minashima“ zu, auf der er neben handelsüblichen Modellen im japanischen N-Maßstab 1:150 auch einige Eigenumbauten einsetzte. Am Fahrregler saß meistens Sohn Manuel (7), der Vater Mahndorf nur selten die Regie überließ.



Lohner baute 1962 in Düwag-Lizenz den Gmundner Wagen 8 (Modell von Gottfried Kuře). Der Zweirichtungs-Tw hatte nur einseitig Türen



Als echter Düwag von 1952 kam Wagen 9 nach Gmunden. Seit 1974 war er dort bis vor kurzem im Einsatz. Gottfried Kuře's Modell entstand aus Karton

Ein Bild von Christof Henslers Hamo-Anlage war bereits im ersten Berichtsteil zu sehen. Die Anlage zeigte anschaulich die Anfänge der Modellstraßenbahn seit den 1950er-Jahren. Daneben waren bei Hensler auch Fahrzeuge anderer Hersteller und Eigenumbauten im Einsatz. Leider hatte man ihn abseits im Werkstatt-raum des Museums untergebracht, sodass seine Anlage von vielen TLRs-Besuchern nicht gesehen wurde. Hier standen auch einige Modelle verschiedener Erbauer im Maßstab 1:22,5; darunter ein Rastatter Großraumzug der Mannheimer OEG und ein Rheinbahn-Triebwagen von 1935/36. Leider auch weitgehend unbeachtet. B. DIETRICH-VANDONINCK



Wolfgang Mönch und Holger Ott fehlen bei keiner TLRs-Veranstaltung. Im Bildtext zu Otts Essener Tw 513 wurden sie im letzten SM versehentlich zu „Holger Mönch“ verbunden. Dass Mönch daraufhin Ott die Adoption anbot, fand dieser dann gar nicht lustig



Aus einem der zwei dreiteiligen Überlandzüge für die Linie 11 nach Hildesheim entstand in Hannover ein zweiteiliger Doppeltriebwagen in Einrichtungsbauprinzip. Das H0-Modell baute Wolfgang Mönch aufwendig aus einem Wiener Großraumzug um



Zwei nicht alltägliche Modelle zeigten René Felgentreu und Gottfried Kuße: Der formschöne, aber kurzlebige Timis-Zug für Rumänien (oben) und der Vierachser-Umbau des chinesischen Ex-KT4 für Pjöngjang

ANZEIGEN

Neue Straßenbahn-Modelle

Rheinbahn
DÜWAG GT6 Tw 2417
160 € Standmodell **215 €** Motorisiert mit Licht **225 €** Mit Schnittstelle
Nur solange der Vorrat reicht
TS: TramShop, Rolf Hafke, Sieben-Schwaben-Weg 22, 50997 Köln
0 22 33-92 23 66 0 22 33-92 23 65 Hafke.Koeln@t-online.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: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

Modelleisenbahn An- und Verkauf
Reparaturen, Wertgutachten
24146 Kiel • Preetzer Chaussee 142 B 76 • www.de-isenboner.de

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, Hefte-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderreihen MHI + I+S, Reparaturen
Wilmsdorfer Straße 157 • 10585 Berlin • 030/341 62 42
U-Bahn Richard-Wagner-Platz • Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00

Neuheiten & Neuigkeiten

Die Haltestelle passt nicht nur zu Züricher Trammodellen. Problemlos lässt sie sich auch bei anderen Betrieben einsetzen



CDT hat seine Haltestelle fertig

■ Nur hinter vorgehaltener Hand hörte man vor zwei Jahren auf „Kleine Bahn ganz groß“ in Schwerin am CDT-Stand etwas von einer neuen Haltestelle in H0. Jetzt ist das Modell nach Züricher Vorbild lieferbar. Bis auf die beiden Papierkörbe komplett aus Karton lasergeschnitten umfasst es zwei Wartestände, zwei Fahrschein-

automaten, eine Infotafel, fünf unterschiedliche Haltestellenschilder und Fensterfolie. Den Bausatz gibt es für 18 Euro beim Hersteller (cdt-werbedruck.de) und in der Schweiz bei navemo.ch.

■ Über die Ende Mai in Stuttgart stattgefundene diesjährige „Kleine Bahn ganz groß“ berichtet das SM ausführlich im nächsten Heft. JOG

ANZEIGEN

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

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

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

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

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

Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16 • www.modellbahnen-berlin.de
Ihr
Auch Second-Hand!
freundliches „EUROTRAIN“-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl
Mo., Mi., Do., Fr. 10.00-18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3449367, Fax: 030/3456509

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

**Zu „Die letzten Mohikaner“
(SM 4/2017)**

Aufnahme-Präzisierung

■ In Ihrem Bericht über die Mainzer Westwaggon-Sechssachser sind Ihnen in den Bildbeschreibungen zwei kleine Fehler unterlaufen, die ich Ihnen als Ortskundige gerne verzeihe, aber dennoch gerne richtigstellen möchte. So entstand das Titelbild nicht, wie in der Erklärung auf Seite 5 beschrieben, in Gonsenheim, sondern kurz hinter der Haltestelle Gautor, was Einheimische unschwer am Turm der Stephanskirche erkennen. Dieser ist zwar auf dem Titelfoto durch Text verdeckt, aber auf dem verkleinerten Bild auf Seite 5 deutlich zu sehen. Zum anderen steht der schöne beige-orange lackierte Sechssachser auf Seite 45 nicht etwa am Schlossplatz – in Mainz gibt es zwar ein Schloss, aber keinen solchen Platz – sondern am Schillerplatz.

Bernd Abstein

Zu dem schönen Bericht über die Mainzer Westwaggon-Gelenkzüge noch ein paar Anmerkungen: Mit den Schwierigkeiten der zu kleinen Plattformen hatte man leider doch nicht gerechnet.

In den Anfängen behalf man sich auf kürzeren Streckenabschnitten (zum Beispiel Bismarckplatz – Hbf) daher mit sogenannten „Sprungschaffnern“, die nach kurzer Tätigkeit an der ersten Tür dann zurückfuhr und auf den nächsten oder übernächsten Kurs „umsprang“ – eine für die Fahrgäste sehr unübersichtliche Situation, da Zeiten und Strecken nicht bekanntgegeben wurden. Der sich verschärfende Personalmangel ließ diese Notlösung bald zum Ende kommen, und so waren Verspätungen weiter an der Tagesordnung. Eine Zeit lang durften Fahrgäste mit Wochenkarten dann beim Fahrer einsteigen, der die Karten lochen musste, was auch Zeit beanspruchte und der Pünktlichkeit abträglich war. Mit Einführung des Einmannbetriebes 1968–70 konnte an allen Türen ein- und ausgestiegen und die Fahrzeit sogar bald ermäßigt werden!

Die umsteckbaren Schilder an den Türen waren nur Dekoration, wurden nie umgedreht und nach einigen Jahren ganz abgenommen. Die Abdeckbretter der vier Türschächte entfernte man zwischen Ende 1965 und Ende 1966. Für die Doppeltür 4 und die gegenüberliegende Tür 1 beim Fahrer konstruierte Düwag als Er-

satzlösung zwei klappbare Abdeckungen, die die eigene Werkstatt dann einbaute. Mittels großem Vierkantschlüssel konnte man die eine Abdeckung senken, worauf sich die andere anhub. Unverständlicherweise legte man diese sinnvolle und einfache Konstruktion im Herbst 1987 plötzlich still. Beim Personal hatte sich ab Mitte der 60er-Jahre die Bezeichnung „Bretterwagen“ eingebürgert. Man nannte die Wagen so noch bis zum Verkauf nach Elbing – also als längst keine Bretter mehr vorhanden waren.

Harald Neise, Mainz

**Zu „Auf Wanderschaft“
(SM 5/2017)**

Bildherkunft

■ Sie haben im Artikel „Auf Wanderschaft“ von Matthias Mittdank auf Seite 53 oben ein Foto des Eisenacher Tw 29 veröffentlicht. Als Quellenangabe ist „Sammlung M. Mittdank“ vermerkt. Dabei handelt es sich allerdings um ein von mir aufgenommenes Foto, welches ich Herrn Mittdank auch nicht zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellt habe! Prinzipiell finde ich es gut, die Erinnerung

Volker Döring fotografierte den Eisenacher Triebwagen 29 auf dieser stimmungsvollen Aufnahme, zwölf Jahre fuhr der Tw dort



Tram Atlas Mitteleuropa – Tschechien, Slowakei und Ungarn

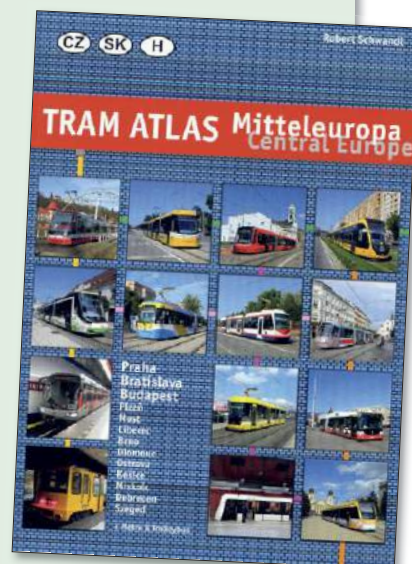
■ In Anfang März erschienener neuer Atlas von Robert Schwandl ist den Straßenbahnen, Obussen und U-Bahnen in Tschechien, in der Slowakei und in Ungarn gewidmet, die zweifelsfrei im Herzen Europas liegen, wenngleich sie – aus historisch-politischen Gründen – häufig als Osteuropa bezeichnet werden. Von den geografisch ebenfalls in Mitteleuropa befindlichen Ländern Deutschland, Österreich und Schweiz hat Schwandl bereits Atlanten in mehreren aktualisierten Ausgaben veröffentlicht und ein Atlas Polen wird aus Platzgründen im Herbst 2017 nachgereicht. In den drei Ländern gibt es zwei U-Bahnbetriebe, 12 Straßenbahn- und 21 Obussysteme, die Schwandl jüngst bereist hat und vorstellt. Auch den S-Bahn-, Vorort-, Regio-

nal-, Lokal-, Standseil-, Fahrrad- und Kindereisenbahnen sind mehrere Seiten des Buches gewidmet. Die Betriebe werden in der bekannten Schwandl-Qualität in kurzen und sehr informativen Texten vorgestellt und durch gute Farbfotos mit fast immer blauem Himmel illustriert, wobei der überwiegende Teil der aktuell vorhandenen Fahrzeugtypen zu sehen ist. Sind in vielen Straßenbahnbetrieben mittlerweile höchst moderne Fahrzeuge unterwegs, gibt es nach wie vor auch viele ältere Wagentypen zu bewundern, die den Fan erfreuen. Ergänzt wird der Textteil durch Fahrzeugtabellen der Straßenbahn- und U-Bahntypen, und auch Tabellen aller Straßenbahn- und Obuslinien sind vorhanden, hinter jeder Linie ist der Grundfahrplan zu finden. Schwandl hat die Pläne standardmäßig

qualitativ sehr gut und übersichtlich gestaltet. Sehr erfreulich ist die Darstellung der meisten Straßenbahnbetriebe mit Gleisplänen, bei den großen Betrieben zumindest in der Innenstadt mit doppelten Seiten. Der Atlas gehört ins Gepäck und ist auf der nächsten Reise ein unentbehrlicher Begleiter, allein schon wegen der wertvollen Pläne. Ein sehr empfehlenswertes und preiswertes Werk, für das im heimischen Bücherregal ein Platz vorhanden sein muss.

BERNHARD KUSSMAGK

Tram Atlas Mitteleuropa, von Robert Schwandl, 160 Seiten, ungefähr 350 Farbfotos, 41 Pläne, Text zweisprachig deutsch und englisch, 17 x 24 cm, broschiert, ISBN 978-3-936573-48-0, Preis 19,50 €



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

1. Juli, Augsburg: Oldtimerfahrten ab Königsplatz um 14:05, 15:05 und 16:05 Uhr mit KSW 506 oder GT8 806/808. Info: www.f-d-a-s.de

1. Juli, Dresden: Führungen durch das Straßenbahnmuseum finden alle 30 Minuten statt. Info: http://www.strassenbahnmuseum-dresden.de

2., 9., 16., 23.+30. Juli, Stuttgart: Straßenbahnwelt geöffnet von 10 bis 17 Uhr. Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife, Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Fernsehturm

und zurück. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info

8. Juli, Mülheim: Abschied vom M6 in Mülheim, Sonderfahrt über das gesamte Mülheimer Netz, 25,- Euro. Infos per mail unter vhaag-mvg_ev@web.de oder Telefon 0208-6987090. Am gleichen Tag finden aus Anlass von „40 Jahre Stadtbahn zwischen Mülheim-Heissen und Essen Wiener Platz“ Fahrten mit dem historischen EVAG-Wagen 500 statt.

9.+23. Juli, Kohlfurth: Fahrbetrieb mit Museumstram zwischen Kohlfurth Brücke

und Greul im 30-Minuten-Takt. Info: www.bmb-wuppertal.de

22. Juli, Potsdam: Fahrten mit dem historischen Lindner-Wagen zwischen Platz der Einheit und Babelsberg. Info: www.historische-strassenbahn-potsdam.de

22. Juli, Zürich: Rössliträm am Limmatquai. Info: www.tram-museum.ch

29.+30. Juli, Kirmitschtalbahn: Zum 20. Kirmitschtalfest wird es wieder Traditionsfahrten auf der Kirmitschtalbahn geben. Info: www.ovps.de

an diese schon fast vergessenen Fahrzeuge wachzuhalten und durch Bereitstellung von Fotos dazu beizutragen, aber bitte unter Wahrung des Urheberrechts.

Volker Döring

Zu Rücktitel (SM 6/2017, S. 84) Haller Bahn

■ Die Stubaitalbahn fuhr nie nach Hall in Tirol, sondern nach Fulpmes. Die „Haller Bahn“ Linie 4 (gezeigt wird Triebwagen 5) fuhr am Innsbrucker Hauptbahnhof ab, wie das Schild zeigt. Sie wurde 1974 eingestellt. Die STB begann ihre Touren vom eigenen Stubaitalbahnhof am Bergisel. Sie fährt noch heute, seit 1983 mit Gleichstrom betrieben und inzwischen mit modernen, fünfteiligen Flexity-Niederflur-Gelenkwagen. Eine herrliche Fahrt! Sigurd Hilkenbach, Berlin

Zu „Gefahrenzone Haltestelle“ (SM 6/2017)

Vorbild Schweiz

■ Gestatten Sie mir, zum Editorial folgenden Hinweis anzufügen: Für die Frage, wie sich Fahrzeugführer bei haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln verhalten sollen, könnte die schweizerische Regelung als Vorbild dienen. Artikel 25 Absatz 3 der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 bestimmt nämlich: „Müssen bei Haltestellen ohne Schutzinsel die Fahrgäste einer Bahn oder Straßenbahn auf die Verkehrsseite aussteigen, so haben die auf der gleichen Straßenseite verkehrenden Fahrzeuge zu halten, bis die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben.“ Die Vorschrift wird auch strikt eingehalten.

Dr. jur. Herbert Plotke

■ Ein striktes Anhaltegebot für Straßenfahrzeuge bei haltender Tram kann ich nur voll und ganz unterstützen. Bei gelegentlichen Besuchen in der DDR habe ich immer mit großer Bewunderung und Hochachtung beobachtet, mit welcher Disziplin der Fahrgastwechsel gehandhabt wurde, sowohl seitens der Autos wie auch der Fahrgäste. Das gehörte so im Westen nur in Großbritannien zum Selbstverständnis. Traurig, dass die gute Sitte heute auch in Ostdeutschland den Bach runtergegangen ist.

Martin Heyneck, Minden

■ Auch bei haltenden Bussen, ob mit Warnblinker oder ohne, sollte es Kraftfahrern untersagt sein, diese zu passieren, d. h. zu überholen. Wie oft laufen Fahrgäste vor dem Bus über die Straße und begeben sich damit in Lebensgefahr.

Alexander Meier, Düsseldorf

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 Hünnerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 • Mayer-sche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweizer, 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
Gutenbergstr. 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 9,90 (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 Verlagsshauses 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 333 • 7/2017 • JULI • 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 Griesse-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

Gesamtanzeigenleitung:

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:

SC Communications Europe Sp. z o-o, Krakau

Druckvorstufe: Cromika, Verona

Für unverlangt eingesandenes 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 eingesandene Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Gerichtsstand ist München

ISSN 0340-7071



Berlin: Netzausbau Richtung Westen

Als die Berliner Mauer fiel, blieb Berlin in vieler Hinsicht eine geteilte Stadt. Deutlich wurde dies auch in der Entwicklung des Nahverkehrs. Während im Westen der U-Bahnbau voran getrieben wurde, setzte man im Osten auf die Straßenbahn. Große Pläne, diese nun auch im Westteil wieder zu etablieren, blieben in Ansätzen stecken. Das soll sich radikal ändern ...



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

be will

Ende gut ...?

Tag der Muskelmänner

Ein Tag der offenen Tür beim örtlichen Verkehrsbetrieb – wer denkt da nicht an eine Fahrzeugausstellung mit alten und neuen Straßenbahnen, Rundfahrten mit historischen Trams und Führungen durch den Betriebshof inklusive Werkstattbesuch? Heutzutage muss man aber wohl mehr bieten, um die gemeine Öffentlichkeit zum Besuch einer solchen Veranstaltung zu veranlassen, sagten sich die Verantwortlichen der Jenaer Verkehrsbetriebe und fügten mit dem „Tram-Schieben“ einen weiteren Programmpunkt hinzu, der am 10. Juni für viel Publikum sorgen sollte. Muskelkraft und Teambildung waren also angesagt, um eine 30 Tonnen schwere Straßenbahn über die Gleise zu schieben. Wie dieser skurrile Wettbewerb ausgefallen ist, können wir leider nicht sagen, denn zu jenem Zeitpunkt befand sich diese Ausgabe des *Straßenbahn Magazin* in der Druckerei, um pünktlich im Briefkasten oder am Kiosk einzutreffen.

MW

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Bielefeld: Hochbetrieb im Tunnel

Rund 30 Jahre vergingen zwischen Baubeginn und Abschluss aller Arbeiten am Bielefelder Stadtbahntunnel, einem Bauwerk der Superlative. In ihm verlaufen alle Bielefelder Linien gebündelt unterhalb der Stadtmitte, es sind sieben Haltestellen vorhanden, wobei am Hauptbahnhof und dem Jahnplatz alle Linien halten und für Hochbetrieb sorgen.



FELIX FÖRSTER



MICHAEL BEITELSMANN

Paris: Straßenbahn und mehr

Über einen abwechslungsreichen und attraktiven ÖPNV verfügt die Seine-Metropole: Weltbekannt ist die Metro genannte U-Bahn, daneben verkehren S-Bahnen, und auch der Straßenbahnfreund wird fündig, denn das Tramnetz aus konventionellen und Translohr-Strecken wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich erweitert.

Bremerhaven: Aus vor 35 Jahren

Ende Juli 1982 endete in Bremerhaven die Ära der Straßenbahn. Was 1881 voller Hoffnungen begann, endete wie vielerorts: Schon gegen Ende der 50er-Jahre gab es erste Einschränkungen, dann verschwand eine Teilstrecke nach der anderen, bis die Straßenbahn naturgemäß sehr unwirtschaftlich wurde. Auch Modernisierungen und eine Bürgerinitiative konnten letztlich nicht verhindern, dass der ÖPNV von Bussen übernommen wurde.



KLAUS OTTO SLG. FREUNDE DER EISENBAHN EV

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



Echtes Bahnerlebnis! In Vorbild und Modell

eisenbahn
Modellbahn magazin

7 Juli 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 601

EUR 7,50 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin



**Vorbild & Modell:
Vectron**

**ESU, Märklin, Roco: Verglichen & gemessen
Welche E 94 ist die Beste?**

**Bald 500 Loks: Was hinter dem
Erfolgstyp von Siemens steckt**

**Mit Exklusiv-Zeichnung
zum Ausklappen!**



**Jetzt neu
am Kiosk!**

Rügen vor 50 Jahren
DR-Zauber auf zwei Spurweiten



Überraschung TRAXX 3
Messereport Transport & Logistic
Privatbahn-Erinnerung
„Strand-Express“ Kiel – Schönberg
Perfekt bauen mit Resin
Artitec-Häuser in Szene gesetzt



Lötschberg-Südrampe
H0-Anlage mit Epochenwechsel

EUR 8,25 (A) - SF 12,00 (CH) - EUR 8,70 (Belux)



