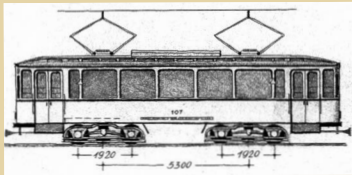




Bremens Linie 1
So erschließt sie seit
50 Jahren die Vororte



Benrather Vierachser
Die schmalspurigen
Fern-Tw der Rheinbahn

Januar 2018

€ 8,90

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



**Seit 40 Jahren Geschichte:
Die Lockwitztalbahn**



Erst Meterspur-Abschied, dann Normalspur-Aus

So endete Wuppertals Straßenbahn-Ära

Der Almanach für Straßenbahn-Fans!



**Jetzt
am
Kiosk!**

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

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

Oder online bestellen unter

www.strassenbahnmagazin.de





Singapur betreibt seit 20 Jahren ein Mass Rapid Transit (SMRT) genannten Metrosystem, das überwiegend unterirdisch geführt und ständig erweitert wird. Ein Vorbild für Deutschland, den ÖPNV auch maximal auszubauen?

JENS PERBANDT

Die Obergrenze ist da!

Bei Redaktionsschluss stand noch nicht fest, ob sich die beteiligten Parteien der möglichen neuen Bundesregierung auf eine Obergrenze für Flüchtlinge geeinigt haben. Und keine Angst, wir greifen dieses Thema hier nicht auf, sondern freuen uns über eine ganze andere Obergrenze, die der reiche Stadtstaat Singapur beschlossen hat und im Februar 2018 einführt – mit einer avisierten Überprüfung des Entschlusses im Jahr 2020.

Worum geht es, und was für eine Obergrenze ist gemeint? In Singapur soll die Zulassung von Kraftfahrzeugen gedeckelt werden, um dem Verkehrschaos und der Luftverschmutzung Einhalt zu gebieten. Neuzulassungen werden zukünftig nur noch möglich sein, wenn eine Abmeldung eines anderen Kraftfahrzeugs vorgelegt werden kann. Gründe für die hart erscheinende Entscheidung liegen in der Dichte, mit der der Stadtstaat auf seiner Insel besiedelt ist. Auch wenn das Einwanderungsrecht derzeit sehr rigoros gehandhabt wird, ist die Zahl der Einwohner des Stadtstaates seit dem Jahr 2000 um fast 40 Prozent gestiegen. Die Verkehrsstaus werden immer länger, trotz angepasster Straßenbenutzungsge-

bühren, die zur Rushhour noch weiter steigen. Zwölf Prozent der Oberfläche der Insel besteht aus geteerten Straßen, ist also versiegelt.

In Zukunft will die Millionärsmetropole Singapur, in der prozentual trotz horrender Luxussteuer mehr Rolls-Royce, Ferrari und Lamborghini umherfahren als sonstwo auch der Welt, zur „smart Nation“ werden, und dazu gehört der Umbau ihrer Verkehrsstruktur. 28 Milliarden Singapur-Dollar will der Staat in den nächsten fünf Jahren in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur pumpen, vor allem für Bahnen und Busse. Einwohner reagieren bereits heute sensibel auf Komplikationen im MRT-Metronetz, die sich in jüngster Zeit gehäuft hatten. Die Regierung bewirbt den ÖPNV auf riesigen Transparenten, die den Kauf neuer Bahnen und des Ausbau des U-Bahn-Netzes ankündigen. Seit 20 Jahren fährt in Singapur die Metro, und derzeit sieht es so aus, als habe sie ihre ganz große Zeit noch vor sich. Und es stellt sich unwillkürlich die Frage: Ist eine Obergrenze für Autos nicht auch eine Lösung für die Verkehrsprobleme deutscher Großstädte? Vielleicht sollte man sich während der Weihnachtsfeiertage ein paar Gedanken darüber machen.



Martin Weltner
Verantwortlicher Redakteur



Sollten auch in Deutschland die Kfz-Zulassungen gedeckelt werden, um den Verkehrsfarkt zu vermeiden? Was meinen Sie dazu?

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



TITEL Wuppertal: Die letzten 20 Jahre der Straßenbahn 54

► Betriebe

■ Mit der neuen 1 zur „Freiheit“ 16

Bremen: „Vahraonen-Tram“ beging Geburtstag – Zum 50. Mal jährte sich im Juni 2017 die Eröffnung des ersten Bauabschnitts der Linie 1, die Bremens Zentrum mit einem gerade entstandenen Neubaugebiet am Rande der Hansestadt verbinden sollte

■ Tram als U-Bahn-Ersatz 22

Münchens Baustellen-Linie U2 – Die 45 Jahre alten Bauwerke der Münchner U-Bahn sind sanierungsbedürftig, was mittlerweile zu vielen Bauarbeiten mit Betriebseinschränkungen führt.

Zur Entlastung fuhr im Herbst eine Ersatztramlinie an der Oberfläche, erstmals in der Münchner Tramgeschichte mit der Bezeichnung „U2“ zwischen Hauptbahnhof und Wettersteinplatz



■ Ja, sie lebt ... noch! 24

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

► Fahrzeuge

■ Modern und langlebig 34

Die Vierachser des Benrather Netzes in Düsseldorf – Immer eine Außenseiterrolle hatten die beiden Meterspurstrecken der Düsseldorfer Rheinbahn. Mitte der 30er-Jahre lieferte die Düsseldorfer Waggonfabrik 14 fortschrittliche und richtungsweisende Vierachser

■ Mehrfach umgebaut 46

Berlins erste Gelenkwagen – Kein großer Erfolg war den ersten beiden Berliner Gelenkwagen aus den späten 20er-Jahren beschied

■ Nur 16 Jahre 48

Tatra-T3YU für Sarajevo – Sie waren eine spezielle Exportausführung der tschechischen T3-Triebwagen: Ab 1967 lieferte die Firma CKD Tatra insgesamt 20 dieser Fahrzeuge nach Sarajevo



RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“ 3	Fundstück 74
Bild des Monats 6	Forum 80
Journal 8	Impressum 81
Nächster Halt 32	Vorschau 82
Einst & Jetzt 52	Das besondere Bild 84



Bremen: Neue Linien erschließen die Vororte

16



Kasachstan: Wie sieht die Zukunft der Tram aus?

24



Rheinbahn: Vierachser für die Meterspur-Strecken

34



Dresden: Abschied von der Lockwitztalbahn

68

► Geschichte

■ Abschied auf Raten. TITEL 54

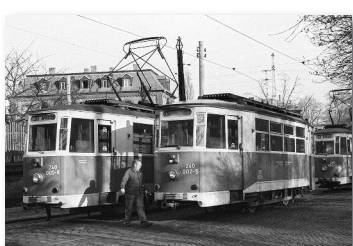
Die letzten 20 Jahre der Straßenbahn in Wuppertal – Vor 30 Jahren rollten in der Großstadt am Rand zum Bergischen Land die letzten Straßenbahnen. Zu groß war die Konkurrenz von Schwebebahn und Bus geworden, und dann war da noch die Deutsche Bundesbahn mit ihren ehrgeizigen Plänen einer S-Bahn, die Wuppertal erschließen sollte

■ Nur eine von fünf. 66

Neapels Straßenbahn 1981 – Der Frühsommer 1981 war kein idealer Zeitpunkt, um den Straßenbahnbetrieb in Neapel zu besuchen. Bernhard Kußmagk war aber zu jener Zeit dort, als nach einem verheerenden Erdbeben nur eine Linie in Betrieb war

■ Vor 40 Jahren: Abschied aus dem Lockwitztal TITEL 68

Erinnerungen an die Dresdner Linie 31 – Vor 40 Jahren wurde die meterspurige Lockwitztalbahn, Bestandteil des Dresdner Straßenbahnnetzes, stillgelegt. Rolf-Roland Scholze war dabei und erinnert sich an die letzten Betriebstage und den Abschied von der Überlandbahn



STRASSENBAHN im Modell

Bildstörungen im Onlineshop 76

Viele Modelle werden über das Internet verkauft. Wie gut sind die Seiten der bekanntesten Hersteller? Wir haben getestet!



Titelmotiv

Vor 30 Jahren fuhren in Wuppertal die letzten Trams. 1974 war die Welt dort noch halbwegs in Ordnung, als Wagen 3001 in Elberfeld abgelichtet wurde

BERND DÜTSCH

Rücktitel

Damals in Neuchâtel: Am 5. Juni 1962 stand der aus Italien stammende Wagen 593 an der Abzweigung Areuse, um die kurze Stichstrecke nach Cortaillod zu bedienen. Zwei Jahre später wurde sie eingestellt

BRIAN TURNER





Frohe Weihnachten

Noch nicht vollkommen verzichtbar sind Dresdens Tatrawagen. Besonders in der Adventszeit sind die letzten vorhandenen Züge verstärkt unterwegs. Am 23. Dezember 2016 traf Michael Sperl eine von 224 247 angeführte Dreifachtraktion auf der Linie 4 am Dresdner Altmarkt an. Dort stehen alljährlich im Dezember die Buden des „Striezelmarktes“, der seit 1434 alljährlich in der Adventszeit stattfindet und als einer der ältesten Weihnachtsmärkte weltweit gilt.



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

Rheinbahn renoviert Bahnen und Stadtbahn-Station Hauptbahnhof

Düsseldorf investiert in die Zukunft



Der als erster NF6 generalsanierte Tw 2102 am 8. November 2017 bei der Rückankunft aus Leipzig kurz vor der Abladung im Bereich der Düsseldorfer Betriebswerkstatt

RHEINBAHN/JAROSLAW MIERNIK

■ Mit Wagen 2102 ist der Prototyp der zu restaurierenden NF6 der Rheinbahn Anfang November nach rund 14-monatigem „Kuraufenthalt“ von Leipzig in seine Heimat zurückgekehrt. Wie die Rheinbahn mitteilt, standen bei Redaktionsschluss Mitte November in der eigenen Hauptwerkstätte noch letzte Arbeiten und die Abnahme durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) aus. Die nächste Bahn sei bereits wieder auf die Reise nach Leipzig gegangen, hieß es. Dort werden bei der Firma IFTEC – einem Gemeinschaftsunternehmen der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH und der Siemens

AG – für rund 20 Millionen Euro insgesamt 40 Düsseldorfer NF6 grundlegend aufgearbeitet, wobei die IFTEC den mechanischen und Vossloh-Kiepe den elektrischen Teil übernommen hat. Die zwischen 1996 und 1999 gebauten Düwag-Züge sollen nach Vorstellung der Rheinbahn für weitere 15 Jahre fit gemacht werden. Der Durchlauf bei der IFTEC soll pro Fahrzeug etwa 13 Wochen dauern. Neben den üblichen Arbeiten – Aufarbeitung des Wagenkastens, der Fahrwerke, der Leitungen, des Wageninneren – bekommen die Wagen eine neue Fahrerkabine-Belüftung und Videoüberwa-

chung. Die Anordnung der Instrumente in der Fahrerkabine und das Design einschließlich der Außengestaltung werden ebenfalls an aktuelle oder kommende Busse und Bahnen angepasst.

Erneuerung am Hauptbahnhof

Im Rahmen der laufenden Sanierung der Stadtbahnstation Hauptbahnhof begann am 9. November 2017 die dritte der vier Bauphasen. Dies führt zu abweichenden Haltepunkten für die Stadtbahnen, und teilweise Umwegen für die Fahrgäste. Im Rahmen der Mo-

dernisierung erneuert die Stadt Düsseldorf den Brandschutz im U-Bahnhof „Düsseldorf Hauptbahnhof“ und rüstet die komplette Anlage mit einem Blindenleitsystem nach. Da diese Arbeiten unter „rollendem Rad“ stattfinden, müssen Bahnsteige sowie die Zugänge abschnittsweise gesperrt werden. Bis voraussichtlich Ende Februar 2018 soll die Bauphase 3 andauern, bis dahin gelten einige verkehrliche Änderungen: Die Haltepunkte der Stadtbahnen verlegt die Rheinbahn auf die Stationsseite hin zum Bertha-von-Suttner-Platz. Nach Krefeld, Neuss, Duisburg und Messe halten die Züge somit ganz am Ende des Bahnsteigs, in Richtung Holt-Hausen, Eller und Universität am Bahnsteiganfang. Die Zugänge B und F, sowohl die festen Treppen als auch die Rolltreppen von und zur Verteilerebene sind für die Bahnsteige 1 bis 4 während dieser Bauphase gesperrt.

Baustellenbedingte Umleitung

Seit dem 20. November, Betriebsbeginn, ist die Duisburger Straße im eingleisigen Abschnitt zwischen der Sternstraße und der Nordstraße bis voraussichtlich April 2018 gesperrt. Für etwa fünf Monate muß die Linie 707 wegen Kanalbauarbeiten nur in Richtung Unterrath eine Umleitung fahren. Die Züge nutzen dabei zwischen den Haltestellen „Marienhospital“ und „Essener Straße“ abweichend die Stern- und Blücherstraße. Die Haltestelle „Venloer Straße“ entfällt, für die Station „Dreieck“ wird auf der Blücherstraße vor der Kreuzung eine Ersatzhaltestelle bedient.

Rheinbahn verteilt Knöllchen

Um strenger gegen rücksichtslose Falschparker vorzugehen, verteilt die Rheinbahn schon seit dem Juni 2017 auch selbst Strafzettel. Somit kann das Unternehmen verbotswidriges Parken dem Düsseldorfer Ordnungsamt melden, das daraufhin dem Fahrzeughalter



Bei der aktuellen Erneuerung der U-Bahn-Station am Düsseldorfer Hauptbahnhof wird auch ein Blindenleitsystem integriert, hier der alte Zustand mit einem Zug der U75

MICHAEL BEITELSMANN (2)

einen Bußgeldbescheid schickt. Oft hat der Verkehrsdienst das Problem, dass die Halter zurück am Auto sind, bevor der Abschleppdienst informiert ist – und dann ungeschoren davonkommen. Diese Situation war für die Rheinbahn und ihre Fahrgäste unbefriedigend. Mit der Möglichkeit, zukünftig auch Ordnungswidrigkeiten zu erfassen – also „Knöllchen“ zu schreiben –, kann die Rheinbahn jetzt in der Grauzone zwischen „Abschleppmaßnahme“ und „nicht verhältnismäßig“ tätig werden und den Falschparkern ein deutliches Zeichen geben. Steht ein Auto so, dass Busse oder Bahnen gar nicht mehr weiterfahren können oder Fahrgäste extrem behindert werden, dann wird der Verkehrsdienst der Rheinbahn in jedem Fall weiterhin Abschleppungen einleiten. Bis zum Herbst hat die Rheinbahn insgesamt rund 1000 solcher Knöllchen verteilt. Die Zahl sinke aber. „Es scheint sich herumgesprochen zu haben“, so ein Sprecher. FBT/MBE/MSP

Dortmund

U43: VRR unterstützt zweigleisigen Ausbau

■ Am 27. Oktober 2017 überreichte der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) einen Förderbescheid in Höhe von rund 8,8 Millionen Euro an die Dortmunder Stadtwerke DSW21. Mit diesem Geld soll der zweigleisige Ausbau der Stadtbahnlinie U43 auf rund 1,2 Kilometern Länge zwischen den Haltestellen „In den Bärten“ im Stadtteil Brackel und „Businkstraße“ in Dortmund-Asseln inklusive eines barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Döringhoff unterstützt werden. Weil bei dieser Maßnahme auch der sonstige Verkehrsraum in dem Bereich weitreichende Veränderungen erfährt, hat die Stadt Dortmund einen entsprechenden Förderantrag auch an die Bezirksregierung Arnsberg gestellt.



Teilweise sehr eng geht es an den Strecken der Rheinbahn mit parkenden Pkw zu. Oft sind sogar die Gleise blockiert – dort kann das Unternehmen selbst Knöllchen verteilen

Aktuell befindet sich hier auf dem größten Teil der Strecke nur ein Gleis am nördlichen Fahrbahnrand. MKO

Gotha

Tatras mit WLAN

■ Die Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) hat im April 2017 erstmals einen ihrer Straßenbahn-

wagen mit WLAN ausgestattet. Bei Redaktionsschluss waren bereits die KT4D 310, 313 und 319 mit diesem für Fahrgäste kostenfreiem Extraservice ausgerüstet. Die Planungen sehen vor, das System künftig in allen Linienwagen anzubieten. Die Kosten trägt dabei die TWSB, der Nutzer muss nur auf der Anmelde-Internetseite die Nutzungsbedingungen akzeptieren. Hintergedanke ist,

Dortmund: Am Asselner Hellweg besteht derzeit noch eine eingleisige Trassierung, doch mit dem Förderbescheid des VRR rückt der zweigleisige Ausbau in greifbare Nähe

MICHAEL KOCHERS



Hamburg

■ Die Hochbahn hat Anfang November 2017 mit vorbereitenden Arbeiten für die neue U-Bahn-Station Odenfelde begonnen. Sie wird auf dem Abschnitt zwischen Farmsen und Berne der Linie U1 liegen und soll Ende 2019 in Betrieb gehen. Den Großteil der Arbeiten will die Hochbahn bei laufendem Betrieb erledigen, Betriebsunterbrechungen wird es überwiegend nur in den Schulferien geben. Der neue Bahnhof ist gemessen an der laufenden U4-Verlängerung, dem Neubau der Billstedter Werkstatt und den Planungen zur U5 ein eher kleines Projekt. FBT

Nürnberg

■ Das Trambahnprojekt nach Kornburg ist gemäß einer Mitteilung der Stadt vom Oktober 2017 aufgegeben. Das mit einer Streckenlänge von knapp zehn Kilometern veranschlagte Vorhaben von Gibitzenhof über Weiherhaus, Herspeldorf und Worzeldorf bis Kornburg Süd ergab in der von PTV Transport Consult durchgeführten Machbarkeitsstudie ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis. Maßgeblichen Einfluss auf das Gesamtergebnis hätten die vergleichsweise geringen Einwohnerzahlen im Einzugsbereich der geplanten Strecke und die im Vergleich zur Tram auf dieser Relation konkurrenzlos kurzen Pkw-Reisezeiten genommen. MSP

Darmstadt

■ Ein Anfang November 2017 vorgestelltes Gutachten zur Lichtwiesenbahn unterstreicht die Notwendigkeit des Projekts und sieht es als integralen Bestandteil des Darmstädter Verkehrs. PTV bestätigte die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Lichtwiesenbahn, die fördermittelrelevanten Berechnungsvorgaben entspreche. Alternative Buskonzepte lösten die Kapazitätsprobleme nicht, bis zu 16 Busse pro Stunde und Richtung seien dann notwendig. Mit der Straßenbahn sei hingegen unter Einhaltung der Klimaziele die Mobilität gesichert und auch für Pkw-Nutzer ein Anreiz umzusteigen gegeben. MSP



Gotha: KT4D-Triebwagen 319 gehört zu den ersten mit WLAN ausgestatteten Fahrzeugen der TWSB, geplant ist alle Wagen mit drahtlosem Internet auszurüsten

RONALD GLEMBOTZKY

das Verkehrsangebot der TWSB für die Mitfahrer attraktiver zu machen, gerade auch wegen der mittlerweile rund ein Jahr zurückliegenden Auseinandersetzung mit dem Busunternehmer Steinbrück, der unter anderem mit WLAN in Bussen der Bahn Konkurrenz machen wollte.

Besonders bei seinen jugendlichen Fahrgästen will der Verkehrsbetrieb mit diesem Angebot punkten. Innerhalb des TWSB-WLAN können bis zu 80 Fahrgäste gleichzeitig eingeloggt sein, das monatliche Datenübertragungsvolumen beträgt 25 Gigabyte, wobei beispielsweise das Herunterladen von Filmen gesperrt ist. Auf der zeitlich langen Fahrt beispielsweise auf der Gesamtstrecke der Waldbahn sei die Neigung größer, auch datenaufwendigere Anwendungen

aufzurufen, vermutet TWSB-Chef Karl-Heinz Koch. Vielleicht auch deshalb kam es mittlerweile schon vor, dass das gebuchte Datenvolumen der TWSB bereits vor Monatsende aufgebraucht war. MSP

Wuppertal Ursachenforschung dauert an

■ Nach dem Vorfall mit einem neuen Schwebelbahnzug vom Typ G 15 werden wohl erst im Januar 2018 weitere neue Schwebelbahnen aus Valencia nach Wuppertal geliefert. Wegen technischer Probleme ruht die Lieferung bereits seit Mai 2017. Wie WSW-Mobil-Chief Ulrich Jaeger im Herbst 2017 ausführte, seien die Probleme „bald gelöst“. Er hoffe auf Januar, zuvor war



Wuppertal: Weiterhin nicht uneingeschränkt einsetzbar sind die Schwebelbahnen der neuen Generation von Vossloh, hier Wagen 02 an der Station Bruch im Stadtteil Vohwinkel

MICHAEL BEITELSMANN

stets nur vom „ersten Quartal“ 2018 die Rede. Hintergrund: Am 19. Mai 2017 stieß einer der neuen Vossloh-Schwebelbahnzüge in einer Kurve wiederholt an das Tragegerüst an. Seither gilt für alle elf bereits in Betrieb befindlichen Bahnen der Generation 15 ein Tempolimit, was sich nachteilig auf die Durchführung des pünktlichen fahrplanmäßigen Verkehrs auswirkt. MBE

Magdeburg Bauarbeiten Wiener Straße beendet

■ Die Bauarbeiten an der Neubaustrecke Wiener Straße, dem Bauabschnitt 2 der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, haben die MVB Magdeburger Verkehrsbetriebe Anfang November

2017 zunächst eingestellt. Zwar fehlen in Richtung Leipziger Straße noch einige Meter Gleis und auch die Fahrleitung ist noch nicht komplett, aber am 8. November fand bereits eine erste Probefahrt mit dem neuen Schienenstreckzug der MVB auf den neuen Gleisen statt, die dabei auch einen ersten Schliff erfuhren. Die technische Abnahmefahrt mit Zügen des Personenverkehrs fand wenige Tage später statt.

Die Fertigstellung der neuen Strecke und die Anbindung an die Leipziger Straße soll 2018 erfolgen. Voraussichtlich in den Sommerferien soll das Gleisviereck eingebaut werden. Die Strecke Wiener Straße ist in weiten Teilen als Rasengleis mit Rollrasen ausgeführt, der bereits einen ersten Schnitt erfuhr.

Eine Schwierigkeit bei den Probe-, Schleif- und Abnahmefahrten ergab sich aus der Tatsache, dass man derzeit nur aus der Halberstädter Straße in die Wiener Straße einbiegen kann, was mit erhöhtem Rangieraufwand mit Sicherungsposten und Rückwärtsfahrten verbunden war.

Nach dem Einbau des Gleisvierecks an der Leipziger Straße soll dann der Fahrgastverkehr auf der 980 Meter langen Neubaustrecke beginnen. DP

■ Berlin: Die BVG kaufen weitere 80 Wagen (20 Einheiten) der Reihe IK. Der Aufsichtsrat habe „eine weitere Beschaffung von U-Bahnzügen zur Risikovorsorge“ bewilligt. Die ursprünglich für die Kleinprofilstrecken U1 bis U4 entwickelten IK erhalten an den Türen Verbreiterungen – sogenannte „Blumenbretter“ – und können damit auf der Großprofil-Linie U5 fahren. Laut BVG sollen die ersten Tw dieser Tranche 2019 geliefert werden. Die IK sind eine Stadler-Entwicklung und gehören zur Tango-Stadtbahnfamilie. Der vierteilige Zug hat 12 Türen, fasst etwas über 300 Fahrgäste und erreicht 70 Kilometer pro Stunde.

FBT/BILD BODO SCHULZ



Dresden Umbau des Betriebshofs Trachenberge

■ Im September 2017 starteten in Vorbereitung der ab 2020 erwarteten breiteren Stadtbahnen umfangreiche Bauarbeiten am Betriebshof Trachenberge. Dabei verbauen die Verkehrsbetriebe 15 neue Weichen sowie 550 Meter neues Gleis als „Feste Fahrbahn“. Im ersten Schritt erhält die Betriebswerkstatt etappenweise zuerst neue Einfahrts- und anschließend Ausfahrtsgleise, jeweils einschließlich der Weichenstraße. Ein neues Umfahrgleis soll um die Betriebswerkstatt herum führen. Als nächste Etappe sollen 2018 die Abstell-

gleise 12 bis 19 eine neue Lage und einen größeren Gleismittenabstand für die Abstellung der künftigen Wagen bekommen. In einem weiteren Schritt erhalten alle 16 Abstellgleise auf einer Länge von 146 Metern eine nach den Seiten offene Überdachung, wofür teilweise vor Jahren aufgestellte Träger Nutzung finden. Das Dach soll nach den Plänen eine Photovoltaikanlage sowie Begrünung tragen. Zudem wird ein neues großes Streusandsilo errichtet, von dem aus die 21 vorhandenen kleinen Sandsilos befüllt werden. MSP

Frankfurt an der Oder Neue Linienwege ab Fahrplanwechsel

■ Die Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt an der Oder (SVF) ändert zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 ihr Liniennetz. Die Linien 1 und 4 tauschen ihre östlichen Endpunkte, so dass die Züge der Linie 1 neu zwischen Neuberesinchen und Stadion fahren und die Bahnen der Linie 4 in die Lebuser Vorstadt. Die Linie 5 fährt zukünftig nur noch in der Hauptverkehrszeit. Die Änderungen erfolgen auf Grundlage des Nahverkehrsplanes der Stadt für den Zeitraum 2017 – 2021. Zeitgleich mit dem Fahrplanwechsel beginnt auch eine einjährige Sperrung der Straßenbahnbrücke über die Autobahn A12 im Streckenverlauf nach Markendorf, so dass bis Ende 2018 zwischen Kopernikusstraße und Markendorf Ersatzverkehr mit Bussen besteht. Die SVF müssen die Brücke aufgrund von Bauwerksschäden sanieren. CMU

Würzburg Linie 6 wird weiter geplant

■ Die Planungen zum 200-Millionen-Euro-Projekt Straßenbahnlinie 6 für Würzburg kommen nach drei Jahren Stillstand wieder in Gang. Mitte Dezem-

ber 2017 ist von den zuständigen Stellen ein Erörterungstermin zur Trasse von der Innenstadt bis in den neuen Stadtteil am Hubland anberaumt. Zuvor machte der Stadtrat bereits im September per Abstimmung mit nur einer Gegenstimme seinen Standpunkt zugunsten des Vorhabens deutlich. Zweifel waren in der Vergangenheit nicht nur mit Bedenken an der Finanzierbarkeit



■ Stuttgart: Am 10. Dezember stellt die Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB) im Zuge der Bauarbeiten für das Bahnprojekt Stuttgart 21 und dem damit verbundenen Umbau der Stadtbahntunnel rund um den Hauptbahnhof das Netz um. Zeitgleich wird die Linie U12 vom Hallschlag nach Remseck verlängert. Statt über den Pragfriedhof fahren die Stadtbahnen nun über die neuerrichtete Trasse am Budapester Platz. Die alte Strecke in der Friedhofstraße, hier mit Tw 4161/62, wird damit stillgelegt. FREDERIK BUCHLEITNER



Dresden: Der Betriebshof Trachenberge erhält nach über 15 Jahren wieder ein Dach über der Freiabstellfläche sowie weitere Anpassungen für die künftige Stadtbahnwagengeneration. MICHAEL SPERL

ber 2017 ist von den zuständigen Stellen ein Erörterungstermin zur Trasse von der Innenstadt bis in den neuen Stadtteil am Hubland anberaumt. Zuvor machte der Stadtrat bereits im September per Abstimmung mit nur einer Gegenstimme seinen Standpunkt zugunsten des Vorhabens deutlich. Zweifel waren in der Vergangenheit nicht nur mit Bedenken an der Finanzierbarkeit

gesetzt worden, sondern auch mit Überlegungen zur Anschaffung von Elektrobussen. Die wurden inzwischen aber wieder begraben. Weiteren Auftrieb erhält die Linie 6 ebenfalls durch neue Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Luftreinhaltung, die Bund und Land in Aussicht stellten. Wie OB Schuchardt bekräftigte, liefen im Herbst Anfragen über die möglichen Investitionsbeihilfen

an die Gremien. Ursprünglich sollte die neue Straßenbahnlinie bereits zur Eröffnung der Landesgartenschau 2018 im neuen Stadtteil Hubland in Betrieb gehen. Aufgrund zahlreicher Anwohnerproteste besonders im Stadtteil Frauenland gegen die forcierte Trassenführung hatte sich dieser ambitionierte Plan jedoch schon vor Jahren erledigt. MSP

Karlsruhe Kaiserstraße wieder regulär

■ Seit 6. November 2017 – bis zur endgültigen Entfernung der Gleise aus der Fußgängerzone – rollen die Stadtbahnen und Straßenbahnen wieder wie gewohnt durch die Kaiserstraße, ohne den in den letzten Jahren wegen der Tunnelbauarbeiten nötigen „Knick“ am Marktplatz. Zuvor haben die Arbeiter einen provisorischen Deckel aus Stahlträgern mit aufgelegten Betonplatten über dem östlichen Teil des unterirdischen Gleisdreiecks entfernt, einen Hohlraum zwischen Provisorium und dem endgültigen Deckel mit Erdreich verfüllt sowie eine

Frankfurt/Oder: Die Linie 1 fährt weiter nach Neuberesinchen, erhält am anderen Streckenende den neuen Endpunkt Stadion. CHRISTIAN MUCH





Karlsruhe: Am Marktplatz geht es für die Bahnen durch die Fußgängerzone bis zur endgültigen Stilllegung der Strecke bei Tunnelinbetriebnahme wieder geradeaus

MARK BÜSCHEL



Bremen: Während der ersten großen Ausfahrt pausiert der neue Wegmann-Museumswagen 557 an der Gerichtskurve auf der Domsheide in der Bremer Innenstadt

FLORIAN BUTT

Treppe und einen Aufzugsschacht für die Haltestellen Marktplatz und Lammstraße freigelegt, die sich bisher unter den provisorischen Gleisen an der Oberfläche befanden. Damit kann hier weitergebaut werden.

In den unterirdischen Haltestellen des Stadtbahntunnels wird nach wie vor an der Fertigstellung des Rohbaus gearbeitet. Endgültige Stationswände stehen nur noch in einigen wenigen Bereichen an – beispielsweise an Fahrgastaufgängen oder Aufzugsschächten, an denen bisher noch nicht gearbeitet werden konnte. Daher werden derzeit im Wesentlichen Innenwände, Zwischendecken, Verteilerebenen und Treppenläufe betoniert. In der Haltestelle Durlacher Tor sind nur noch Restarbeiten auszuführen – diese Haltestelle ist nach der Haltestelle Kongresszentrum die zweite Haltestelle, in der der Rohbau beendet werden kann und in den Innenausbau übergeht.

Der Bau der Randwege mit den integrierten Leerrohren für die Elektrokabel für die Zug- und Sicherheitstechnik in den beiden Tunnelröhrenabschnitten zwischen den Haltestellen Europaplatz und Lammstraße und zwischen Gleisdreieck und der Haltestelle Kronenplatz dauert noch an. Aber nicht nur im Bereich der Fußgängerzone auf Höhe des Marktplatzes ist oberirdische Bautätig-

keit zu beobachten: Am Durlacher Tor wird an der endgültigen Lage der Gleise und der Gleiskreuzung zwischen Durlacher Tor und dem Beginn der Kaiserstraße gearbeitet.

PM/MSP

Bremen Neuer Museumswagen vorgestellt

■ Bremen hat mit dem Triebwagen 557 des Baujahres 1976 einen schmucken Neuling in der Museumsflotte zu verzeichnen, der die letzte Generation klassischer Hochflurzüge aus Trieb- und Beiwagen für Bremen nicht in Vergessenheit geraten lässt. Anfang November fand nach intensiver, von 2013 bis 2017 dauernder Restaurierung die Präsentation

Bombardier: Das Design für die künftigen Göteborger M33 steht schon fest, im Frühjahr 2018 erwartet der Verkehrsbetrieb die ersten beiden Wagen zu umfangreichen Erprobungen

BOMBARDIER TRANSPORTATION



des Wegmann-Triebwagens 557 statt. Die Aufarbeitung hatten die Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. (FdBS) gemeinsam mit der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) durchgeführt. Bis zu seiner Abstellung Anfang 2011 war Tw 3557 – so die letzte offizielle Bezeichnung – im regulären Personenverkehr unterwegs. Das Fahrzeug zeigt sich jetzt äußerlich nahezu im Ablieferungszustand. Das klassische Rot der Wegmann-Serien wich später unterschiedlichen Lackierungsvarianten, wobei die letzte vor der Abstellung des Fahrzeugs ein helleres Weiß/rot präsentierte. Insgesamt umfasste die Wegmann-Stadtbahnflotte die vierachsigen Einheiten 501 bis 561, wobei die Triebwagen 560 und 561 in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre einen Umbau zu Sechssachsern erfuhren. Als Partywagen "Roland, der Riese" ist Fahrzeug 3561 erhalten und häufig im Charter-Einsatz anzutreffen. Zu den Triebwagen gehörten die Beiwagen 701 – 758, wobei Beiwagen 758 für den Umbau der beiden Sechssacher Verwendung fand. In einem zweiten Schritt soll mit der Restaurierung des Beiwagens 747 in naher Zukunft ein kompletter Wegmannzug für museale Zwecke einsatzbereit zur Verfügung stehen.

AMA

Bonn Verein übernimmt Triebwagen 13

■ Der Historische Verein Stadtwerke Bonn e.V. (HVS WB e.V.) hat von den Stadtwerken Bonn bereits Anfang Juni 2017 den Triebwagen 13 angekauft. Das 1906 gebaute Fahrzeug wurde durch eine Gruppe von Straßenbahnfreunden Mitte der 1960er Jahre restauriert. Die Stadtwerke Bonn (SWB) zeigten den Triebwagen 13 auf Ausstellungen und Stadtfesten. Letztmalig fuhr er 1977 beim Jubiläum „75 Jahre Bonner Straßenbahn“. Weitere Fahrten waren nicht mehr möglich, da die SWB für den Einsatz von modernen Stadtbahnwagen die Oberleitungsspannung

von 600 auf 750 Volt an hoben. Der Museumswagen hätte komplett neu verkabelt und an die neue Stromspannung angepasst werden müssen, unter anderem wären auch neue Motoren erforderlich gewesen. Ein weiteres Hindernis für einen künftigen Betriebseinsatz im Bonner Streckennetz ist die neue Bauart des Schienenprofils in Weichen, wofür die Radsätze des Triebwagens nicht ausgelegt sind. Zuletzt war Tw 13 in einem nicht genutzten U-Bahn-Tunnel abgestellt; dieser Platz stand nicht länger zur Verfügung. Um den das Unikat vor einem weiteren drohenden Verfall zu bewahren und perspektivisch auch wieder öffentlich zugänglich zu

ANZEIGE

Ihre Prämie



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

machen, hat der HVS WB e.V. sich für einen Ankauf entschieden. Der 111-jährige Veteran wurde nach einer Vereinbarung mit den SWB mittlerweile aus dem Tunnel geholt und mit einem Tieflader in eine geschützte Halle gebracht. Dort soll das Fahrzeug zunächst in einer ersten Aufarbeitungsphase wieder hergerichtet werden. Den Transport und die Restaurationsarbeiten finanziert der HVS WB e.V. mit eigenen Mitteln. Steuerlich abziehbare Spenden können unter Angabe des Namens und „Tw 13“ an die folgende Bankverbindung überwiesen werden: Spendenkonto bei der Volksbank Bonn Rhein-Sieg eG, BIC: GENODE1BRS, IBAN: DE96 3806 0186 3013 1500 27

MBE

Industrie

Alstom USA

Erneuerung von Siemens-Stadtbahnen

■ Alstom erhielt bereits im Juni 2017 den Zuschlag zur umfassenden Erneuerung von 52 Siemens P2000 LRV der



Škoda: Visualisierung der jüngst bestellten, dreiteiligen ForCity Smart Artic für die Stadt Tampere

ŠKODA TRANSPORTATION



Alstom: Die P2000 LRV aus Los Angeles erhalten am Alstom-Standort nördlich von San Francisco ein Retrofit

JÜRGEN D. LÜTHARD

Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (METRO). Der Auftragswert beträgt 140 Millionen US-Dollar, umgerechnet 130 Millionen Euro und wird bis 2021 abgeschlossen. An diesen von 1996 bis 1999 erstellten Fahrzeugen erfolgt insbesondere der Umbau der elektrischen Ausrüstung von GTO- auf IGBT-Technik und der Ersatz der Klimaanlage sowie eine Hauptrevision. Nun befinden sich die ersten beiden Triebwagen 228 und 232 im Alstom-eigenen Werk in Vallejo, das etwa 35 Kilometer nördlich von San Francisco liegt. In der über 10.000 Quadratmeter großen Halle wird Alstom den genauen Zustand der Wagen abklären. Insgesamt erhielten bis heute etwa 1.500 Fahrzeuge verschiedener Betriebe in den Vereinigten Staaten ein Retrofit durch Alstom.

JÜL

Bombardier Designvorstellung für Göteborgs M33

■ Die Göteborger Verkehrsbetriebe Göteborgs Spårvägar haben 2016 beim Konsortium Bombardier Transportation Sweden AB/Vossloh Kiepe GmbH 40 Straßenbahnen vom Typ M33 bestellt. Zudem besteht eine Option auf 60 weitere Fahrzeuge. Jetzt haben Hersteller und künftiger Betreiber das Design der

Fahrzeuge vorgestellt. Bei der Form haben Anforderungen an Sicherheit und Zugänglichkeit eine wichtige Rolle gespielt. Dabei geht es um das Ein- und Aussteigen, Anordnung der Sitzplätze und Funktionsflächen für Rollstühle und Kinderwagen. Im Vergleich zu den bislang eingesetzten Bahnen wird der Typ M33 über erheblich größere Funktionsflächen verfügen.

Beim Interieur gibt es ein neues Farbkonzept, bei dessen Gestaltung die Begriffe schlicht, modern, hell und transparent im Mittelpunkt standen. Beim Äußeren lehnt sich das Farbkonzept an die derzeit eingesetzten Bahnen vom Typ M31 und M32 mit Straßenbahnblau und Beige an. Nach den schlechten Erfahrungen mit den von AnsaldoBreda gelieferten Straßenbahnen des Typs M32 werden die Göteborger Verkehrsbetriebe die ersten beiden Wagen vom Bombardier nach der für das Frühjahr 2019 erwarteten Lieferung jeweils 20.000 Kilometer im Liniendienst erproben, bevor die endgültige Abnahme erfolgt.

RIH

Škoda Neue Straßenbahnen für Tampere

■ Transtech Oy, ein Tochterunternehmen der Škoda Transportation, wird laut Mitteilung vom 23. Oktober 2017

bis zu 54 neue Straßenbahnen vom Typ ForCity Smart Artic in die finnische Stadt Tampere liefern. Die Fahrzeuge sollen auf einer noch zu errichtenden Strecke, die 2021 fertiggestellt wird, eingesetzt werden. Tampere hat im ersten Schritt eine Option für insgesamt 19 Straßenbahnen einschließlich Wartung und Unterhaltung gezogen. Der Wert des Vertrages beträgt 2,7 Milliarden Kronen.

Tampere, Finnlands drittgrößte Stadt, bestellt für die erste Etappe ihres neuen Straßenbahnnetzes 19 Straßenbahnen vom Typ ForCity Smart Artic sowie die dazugehörige Wartung und Unterhaltung für zehn Jahre. Der Vertrag beinhaltet auch die Option für weitere Fahrzeuge. Derzeit sind in Helsinki bereits 33 von 89 bestellten Straßenbahnen vom Typ ForCity Smart Artic in Betrieb. Die ersten beiden Straßenbahnen wurden den Verkehrsbetrieben bereits 2013 übergeben und anspruchsvollen und genauen Tests unterzogen. Die seit 2015 gelieferten Fahrzeuge tragen nach der Akquisition des Mehrheitsanteils von Transtech bereits das Logo von Škoda Transportation.

Škoda Transportation und Vorstandsvorsitzender von Transtech Oy. Die dreiteilige Zweirichtungsbahn ForCity Smart Artic Tampere hat eine Spurweite von 1.435 Millimetern, ist voll niederflurig und fasst 264 Fahrgäste (4 Personen/m²).

PM/MSP

Ausland

Isle of Man

Vorfristiges Saisonende bei der SMR

■ Am 4. August 2017 erlitt ein talwärts fahrender Triebwagen der Snaefell Mountain Railway (SMR) einen Energieabfall, der einen Bremsverlust zur Folge hatte. Statt wie üblich mit der rheostatischen Bremse musste deshalb mit dem historischen „Fell-rail-system“ gebremst werden. Hierbei sei es nach Augenzeugenberichten zu beunruhigenden Situationen gekommen. Isle of Man Transport versicherte, das Personal werde regelmäßig geschult und sei in der Lage, mit der historischen Bremsenbremstechnik, die früher allein eingesetzt worden sei, effektiv umzugehen. Trotz alledem wurde umgehend eine



Isle of Man: MER-Triebwagen 9 und SMR-Triebwagen 2 in der gemeinsamen Station Laxey, von der aus die Bergbahn startet

ANDREAS MAUSOLF

„Für Tampere haben wir moderne, bewährte Lösungen für die harten arktischen Bedingungen zu ansprechenden wirtschaftlichen Bedingungen angeboten. Das Fahrzeug für Tampere basiert auf Erfahrungen, die bei der Entwicklung der Fahrzeuge für die Hauptstadt Helsinki erprobt wurden. In diesem und im vergangenen Jahr haben wir allein in Finnland Aufträge im Wert von rund zehn Milliarden Kronen gewonnen, was es uns ermöglicht hat das Unternehmen zu stabilisieren und uns auf Exportaufträge zu konzentrieren“, erklärt Zdeněk Majer, Vizepräsident von

Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet, die sich jedoch als nicht verlässlich einzuhalten erwies. Am 25. September fiel daraufhin sechs Wochen vor Saisonende in Abstimmung zwischen dem Department für Infrastruktur und den Inspektoraten für Gesundheit und Arbeitssicherheit die Entscheidung, den Betrieb der SMR solange einzustellen, bis moderne Sicherheitssysteme nachweislich dauerhaft funktionieren. Isle of Man Transport arbeitet mit Hochdruck daran, einerseits diese Voraussetzungen kurzfristig bis zum Saisonbeginn Ende März 2018 zu schaffen



Der ehemals aus Kassel stammende Tw 266 nahe der Station Zelnazna. Die Wiedereröffnung wird mit Niederflrügen erfolgen FRANK HEILMANN

und ferner eine langfristige Gesamtregelung für die Fahrzeuge des Baujahres 1895 zu gewährleisten. AMA

Schweiz: Basel Abschied vom „Guggummere“

■ Im Zuge der fortlaufenden Auslieferung 17 kurzer Flexity Be 4/6 von Bombardier sind die Be 4/6 S „Guggummere“ bei den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) jetzt komplett verzichtbar. Anfang November erfolgte der Transport der letzten acht noch in Basel verbliebenen Wagen zu ihrem neuen Einsatzort nach Sofia. Zuvor setzten die BVB am 26. Oktober 2017 im Frühverkehr letztmalig „Guggummere“ auf der Linie 21 ein. Die ursprünglich 28 Wagen umfassende Serie der Be 4/6 S hatte die Schindler Waggon AG in Pratteln 1990/91 gebaut. Zuletzt fuhren sie noch auf der Verstärkerlinie 21. Den Spitznamen „Guggummere“ – abgeleitet vom französischen Begriff für Gurke – erhielten die Be 4/6 S wegen ihres

asymmetrischen Grundrisses sowie des grünen BVB-Lackes. Insgesamt kostete die Umsetzung und Adaptierung für den Einsatz in Sofia drei Millionen Schweizer Franken, wovon die Schweiz 2,55 Millionen und die Verkehrsbetriebe von Sofia sowie die Stadt Sofia 450.000 Schweizer Franken aufbrachten.

Mit dem Abschluss der aktuellen Flexity-Lieferung sind in Kürze auch die Beiwagenzüge mit den „Cornichon“ Typ Be 4/4 in Basel verzichtbar. Derzeit sind diese noch gemeinsam mit kurzen Flexity vorrangig auf der „Bruderholzlinie“ 15/16 im Einsatz. MSP

Polen: Gorzów Wielkopolski Tram vorerst eingestellt

■ Neben der Linie T1, die schon seit längerer Zeit ohne Betrieb ist, wurde in Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe) Anfang Oktober 2017 auch die Linie T2 wegen Umbau- und Sanierungsarbeiten bis voraussichtlich Dezember 2018 eingestellt. Die Leistungen erbringen bis zum Ende der Baumaßnahmen



Basel: Die Guggummere verschwanden im Herbst 2017 im Zuge der Auslieferung neuer Flexity-Züge von Bombardier MICHAEL SPERL

Busse. Die Sanierungsmaßnahmen sind zwingend notwendig, da in Gorzów demnächst Zweirichtungs-Niederflurbahnen von Pesa zum Einsatz kommen sollen. Insgesamt wurden 14 Fahrzeuge vom Typ Twist 3 durch den Betreiber MZK Gorzów bestellt. Der Stadtrat von Gorzów hatte 2013 die Sanierung des Trambahnnetzes beschlossen, in Planung ist auch eine Umsteigstation am Bahnhof. Die neuen Twist 3 Zweirichtungs-Niederflurfahrzeuge sollen 24,2 Meter lang und 2,4 Meter breit sein, 48 Sitz- und 170 Stehplätze zur Verfügung haben. Der Niederfluranteil der 6 achsigen Fahrzeuge liegt bei 100 Prozent. Die Höchstgeschwindigkeit der bei Pesa gefertigten Fahrzeuge soll bei 70 Kilometer pro Stunde liegen. FHE

Italien: Bergamo Linie T2 nach Villa d'Almè

■ Die Provinzregierung Bergamo beauftragte zusammen mit den Anliegergemeinden die Verkehrsbetriebe TEB

(Tramvie Elettriche Bergamasche) mit der Realisierung einer zweiten Stadtbahnlinie in der Region Bergamo. Seit 2009 verbindet die 12,5 Kilometer lange Stadtbahnlinie T1 auf der Trasse einer 1967 stillgelegten Regionalbahn die Städte Bergamo und Albino. Nach mehrjähriger Verzögerung wurde nun der Bau der Linie T2, welche künftig vom Bergamo Bahnhof kommend nach der Haltestelle San Fermo von der Linie T1 abzweigt und ebenfalls auf der Trasse einer stillgelegten Regionalbahn nach Villa d'Almè führt, angekündigt. Für den Bau der 9,2 Kilometer langen Neubaustrecke samt 13 Haltestellen, der Beschaffung von elf Triebwagen und dem Bau eines neuen Depots in Villa d'Almè sind 185 Millionen Euro veranschlagt. ROS

Tschechien: Prag Designentwurf für T3 Coupé

■ Der Prager Verkehrsbetrieb (DPP) stellte im Oktober 2017 seine Pläne für eine neue Panoramastraßenbahn mit dem Bezeichnung T3 Coupé vor. Dieses Projekt wurde vom Vorstand des DPP im Sommer 2017 genehmigt. Der Straßenbahnwagen, der durch den Leipziger T4D-Cabriowagen inspiriert ist, soll in der Prager Ausführung etwas luxuriöser daherkommen. Für das Design des „Cabrio“ zeichnet Anna Marešová verantwortlich, die durch einen eigenen Entwurf für Prager Straßenbahnwagen und das Design für Erotikspielzeuge berühmt wurde. Aus dem ursprünglichen Plan – dem Umbau zu einem Cabriolet – entstand nun das neue Projekt T3 Coupé, womit der Wagen auch in der kalten Jahreszeit nutzbar ist. Der Triebwagen behält das Flair der 1960er Jahre und ehrt so auch den Designer František Kardaš (1908 – 1986), der den Tatra T3 entwarf. Der vorliegende Designentwurf ist vor allem vom ursprünglichen T3 inspiriert, geht aber zur Ideenfindung auch noch

■ Mariazell: Am 20. Oktober 2017 setzte die Museumstramway Mariazell zum Saisonabschluss die historische Dampfstraßenbahn mit der vormaligen Salzburger Lokomotive Nr. 11 „Hellbrunn“ ein. Die Garnitur bestehend aus drei Anhängewagen fuhr dabei zwischen Mariazell Bahnhof, Erlaufsee und Promenadenweg auf der Streckenverlängerung zum Dorfzentrum

ANDREW THOMPSON



weiter zurück in der Geschichte der Straßenbahnwagen: Ein Bestandteil des Cabrios ist eine Bar, die in dieser Form aus dem Typ T1 entstammt, wo solche Pulte dem Fahrkartenverkauf dienten. Die Projektverantwortlichen dachten sogar an einen Entwerfer alten Stils, dank dem die Fahrgäste des Coupes ihre einzigartigen Coupe-Fahrkarten bekommen. Der Triebwagen bietet so nicht nur die Fahrt durch Prag im halboffenen Wagen, sondern überzeugt auch durch das stilvolle Interieur. Gegenwärtig wird das Projekt finalisiert, die Realisierung obliegt der Zentralwerkstatt des DPP. Grundlage für das neue Straßenbahncoupe ist ein ausgemusterter Triebwagen des Typs T3R.P. Wahrscheinlich wird das Coupe auf der InnoTrans 2018 vorgestellt. Danach soll im Oktober 2018 der Ersteintritt mit Fahrgästen auf den Straßen Prags erfolgen.

OMH

China: Wuhan Neue Straßenbahn im Sommer eröffnet

■ Bereits am 28. Juli 2017 ging in der 5,4 Millionen Einwohner zählenden chinesischen Provinzhauptstadt Wuhan (Provinz Hubei) die erste Straßenbahnlinie in Betrieb. Die Strecke der „T1“ führt vom Chelun Platz, wo Anschluss an die hier endende U-Bahnlinie 3 besteht, in südwestlicher Richtung nach Deshenggang. Die Straßenbahnlinie hat eine Länge von 16,8 Kilometern und weist 23 Haltestellen auf. Die Bahnen folgen tagsüber einander im 10-Minuten-Takt und benötigen für die Strecke 40 Minuten Fahrzeit. Eingesetzt werden 21 viergliedrige, 36 Meter lange und 2,65 Meter breite Niederflurwagen mit 60 Sitzplätzen und 340 Stehplätzen. Die Fahrzeuge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometer pro Stunde und haben Superkapazitäten, deren Aufladeprozess in-

Prag: Einen neuen Stadtrundfahrtwagen plant der Verkehrsbetrieb an der Moldau. Ende 2018 könnte das attraktiv gestaltete „T3 Coupé“ nach aktueller Planung in Dienst gehen

ANNA MARESOVA DESIGNERS



Wellington: Obus 378 passiert auf Fahrt nach Karori auf der Linie 3 einen der drei historischen Tunnels, welche auch schon von der Tramway befahren wurde

GUNTER MACKINGER



Bergamo: In der Region Bergamo kommt zur Stadtbahnlinie T1, auf der 14 Niederflurtrams des Typs Sirio vom Hersteller AnsaldoBreda fahren, eine zweite Regionalstadtbahnlinie hinzu

ROBERT SCHREMPF

nerhalb von 10 bis 30 Sekunden an den Haltestellen über hängende Stromschienen erfolgt. Seit 2004 verfügt Wuhan über ein schnell wachsendes U-Bahnnetz mit derzeit fünf Linien und auch das Obusnetz wurde in jüngster Zeit erweitert.

BEKUS

Neuseeland: Wellington Obus stillgelegt

■ In den frühen Morgenstunden des Allerheiligentages 1. November 2017 – durchaus passend – erreichte der letzte Trolleybus in Wellington NZ die Remise. Nicht die Überalterung des

Systems oder gar bessere Alternativen führten zur Einstellung, sondern lediglich die politische Ignoranz und die Einflussnahme von Lobbyisten. Die Bevölkerung engagierte sich seit dem Beschluss zur Einstellung des Obusbetriebes 2014 in vielerlei

Weise um diese Entscheidung rückgängig zu machen, damals beschossen die zuständigen Politiker die Umstellung auf e-Busse mit Batterie. Darüber hinaus vertröstete man die besorgte Bevölkerung mit dem Hinweis auf ein mögliches Stadtbahnssystem – zu dem es noch nicht einmal eine Planung gibt. Da leistungsfähige Batteriebusse nicht lieferbar sind und auf absehbare Zeit keine solche Technik in der benötigten Dimension verfügbar sein wird, kam es wie es kommen musste: Im Zeitalter des Klimawandels wird ein Null Emission Verkehrssystem in einem dichtbesiedelten Raum auf gebrauchte Dieselbusse umgestellt, wobei diese Ersatzdieselbusse meist älter sind als die nun abgestellte Obusflotte.

Die Geschichte des modernen Obus in Wellington begann 1949. Er löste bis 1964 Schritt für Schritt das alte Straßenbahnsystem ab. Bereits etwa 2007 kam der Obus ins Gerede – damals entschied sich die Politik klar für des-

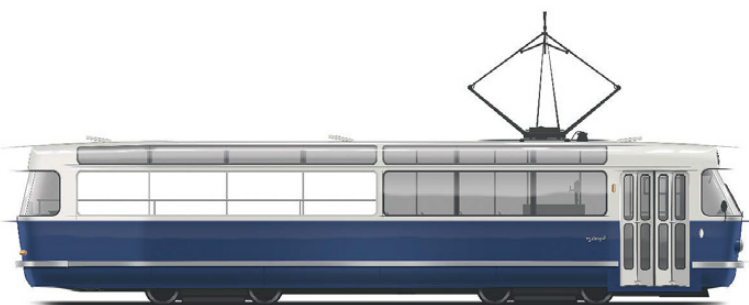
sen Beibehaltung, und so wurden 2008/9 sechzig neue Niederflur-Obusse beschafft. Diese Obusflotte bediente bis zur Einstellung acht Linien mit einer Länge von rund 50 Kilometern und fuhr durch drei Tunnels, von denen einer ausschließlich dem Obus vorbehalten. Dieser stammte noch von der Straßenbahn und wurde signalgesichert im Gegenverkehr befahren. Besonders fragwürdig: Nicht nur, dass eine Obusflotte ausrangiert wird, deren technische Lebenserwartung jenseits 2030 geendet hätte, nein bis Sommer 2016 wurde die ganze Fahrleitungsanlage über Jahre neu gebaut und mit modernstem Schweizer Material ausgestattet. Erschwerend wirkt überdies, dass Neuseeland seine Elektrizität nahezu zur Gänze aus regenerativer Wasserkraft bezieht und der jetzt eingestellte Trolleybusbetrieb wirklich ein Musterbeispiel ökologischen ÖPNVs war. Um ein Revidieren der Entscheidung zu verunmöglichen, wurde noch am 1. November 2017 mit dem Abbau der Infrastruktur begonnen ...

GUM

Marokko: Rabat Zusätzliche Citadis für dichten Takt

■ Die marokkanische Verwaltung der Städte Rabat-Salé hat einen Auftrag im Wert von 45 Millionen Euro zum Bau von 22 Stadtbahnwagen an den französischen Hersteller Alstom vergeben. Die 32 Meter langen Fahrzeuge sollen der Verstärkung des bereits 2011 eröffneten Stadtbahnbetriebes dienen, welcher zwei Linien umfasst. Aufgrund der guten Entwicklung der Fahrgastzahlen – seit der Eröffnung hat der Betrieb auf seinen nur zwei Linien in etwa sechs Jahren bereits mehr als 150 Millionen Fahrgäste befördert – soll der Verkehr weiter ausgeweitet werden. Da die Fahrzeuge für einen Betrieb in Doppeltraktion ausgelegt sind, kann ein Stadtbahnzug dann laut Angabend des Betriebs maximal 606 Fahrgäste befördern. Gefertigt werden die Züge bei Alstom im französischen La Rochelle. Bereits zur der Eröffnung 19 Kilometer langen Stadtbahnstrecke lieferte Alstom 44 Triebwagen vom Typ Citadis in die Hauptstadt, wo sie in der Regel im Doppeltraktion zum Einsatz kommen. Zukünftig soll auch das Netz der 600.000 Einwohner zählenden marokkanischen Hauptstadt weiter wachsen. So gab die Stadtverwaltung schon Anfang 2017 den Bau einer 6,6 Kilometer messenden Erweiterung des Netzes bekannt.

JEP





Triebwagen 446 stammt aus dem Jubiläumsjahr – der Hansa-Kurgelenkzug prägte drei Jahrzehnte lang wesentlich das Gesicht der Linie 1. Auf unserem Foto vom 18. Juni 2017 passiert er als Museumszug mit Beiwagen 1458 das Zentrum der Neuen Vahr – die „Berliner Freiheit“

Mit der neuen 1 zur „Freiheit“

Bremen: „Vahraonen-Tram“ beging Geburtstag ■ Zum 50. Mal jährte sich im Juni 2017 die Eröffnung des ersten Bauabschnitts der Linie 1, die Bremens Zentrum mit einem gerade entstandenen Neubaugebiet am Rande der Hansestadt verbinden sollte – es war der Anfang des Ausbaubooms

Keine „gewöhnlichen“ Linienjubiläen kennzeichnen das Jahr 2017 in Bremen, sondern solche, die für die Zukunft der Tram an der Weser in der jeweiligen Epoche richtungsweisend waren. Auf das Jubiläum „125 Jahre Elektrische auf der Linie 4“ vom 1. Mai folgte ein zukunftsweisendes Ereignis der Nachkriegs-

zeit, das sich im Juni 2017 zum 50. Male jährte: Die Eröffnung des ersten Bauabschnitts der Linie 1 im Jahre 1967. Zweifel, Zögern und ein Anflug von Größenwahn verhinderten in den 50er- und 60er-Jahren lange eine klare und belastbare Position zum ÖPNV: Einigen kleineren Verlängerungen bestehender Straßenbahnlinien stand

ein Kahlschlag bei klassischen Tramlinien gegenüber, die seinerzeitigen Stadtentwicklungsvorgaben weichen mussten.

Tram ins Neubaugebiet

Ein europaweit beachtetes, gewaltiges Wohnungsbauprojekt entschärfte eine prekäre Wohnungssituation, blieb jedoch viele Jahre



Triebwagen 3108 befährt die **Bürgermeister-Smidt-Brücke**, um die **Neustadtseite** zu erreichen. Die **Linie 1** hat 1998 die **Weserbrücken** gewechselt. Bis dato fuhr sie über die **Wilhelm-Kaisen-Brücke** auf das andere **Weserufer** und dort nach **Arsten**. Heute steuert sie in der **Neustadt Huchting** an

Soweit etwa ging es 1967 – kurz hinter der heutigen Haltestelle **Mülheimer Straße** war 1967 Schluss – die erste Ausbauphase der **Linie 1** endete am **Hochhaus** an der **Gelderner Straße**. **Triebwagen 3103** fährt am **18. Juni 2017** in Richtung **Innenstadt**

ohne vernünftigen Nahverkehr. Erst 1967 lieferte die neue Linie 1 durch die Neubauviertel der **Neuen Vahr** bis nach **Blockdiek** ein attraktives und den Bedürfnissen der „**Vahraonen**“ – so bezeichnen sich die Anwohner gerne selbst – entsprechendes ÖPNV-Angebot. Im Jahr darauf ging der zweite Bauabschnitt ans Netz, der auch das wachsende **Osterholz** erschloss. Wir erinnern an eine mühsame Entscheidung, der vieles im Wege stand.

Mit der Errichtung der **Neuen Vahr** hatte Bremen 1957 zur Linderung der Nachkriegs-Wohnungsnot das größte zusammenhängende Bauvorhaben des sozialen Wohnungsbaus in der Bundesrepublik begonnen. Vergleichbare Projekte schlossen sich an. Die Demonstrativbauvorhaben boten eine zuvor nicht gekannte Qualität des Wohnraums. Dies galt für Zuschnitt und Ausstattung der Wohnungen selbst ebenso wie für die Anlage der neuen Ortsteile mit viel Grün, großen Abstandsflächen und geordneter Infrastruktur. Im Zentrum der großzügigen Anlage entstand das Versorgungs- und Kommunikationszentrum „**Berliner Freiheit**“, bei der Bevölkerung bald kurz als „**Freiheit**“ ein Begriff. Längst waren die neuen Quartiere be-



Bremens Linie 1



Die Aufnahme zeigt die Überführung der Tram über die **Düsseldorfer Straße** am **18. Juni 2017**. Ein Jahr später ging es von dort weiter bis zur **Züricher Straße**.



Gesamtübersicht mit Großraumzug Ende der 1970er-Jahre: Bis die die Linie 1 schließlich 2012 die im Hintergrund sichtbaren Hochhäuser erreichte, waren hier schon wieder ganze Einheiten abgerissen

ALLE AUFNAHMEN: ANDREAS MAUSOLF



Doch nicht überall verschwinden die Großwohnanlagen hinter Bäumen: Haltestelle Dietrich-Bonhoeffer-Straße mit GT8N-1 3109, aufgenommen Anfang Juni 2017

zogen und allein in der Neuen Vahr lebten um 1963 bereits 30.000 Menschen. Doch die mit der Errichtung der neuen Viertel verbundenen Hausaufgaben verrichtete Bremen kaum einmal ausreichend: die Qualität der Mobilitätsangebote war stark verbesserungsbedürftig.

Wohnungsnot gelindert – weiterhin ÖPNV-Not

Der ÖPNV, der die neuen Viertel mehr oder weniger erschloss, war mäßig. Überlastete Buslinien sorgten für ein Angebot, das vor allem in den Hauptverkehrszeiten dem Ansturm nicht gerecht wurde. Bremen und sein Straßenbahnunternehmen zögerten. Zwar war Platz für einen Gleiskörper entlang der Haupteinfahrtsstraße freigehalten worden. Doch eine Diskussion um Grundsätzliches lähmte ein Vorankommen. Die beengten Verhältnisse in der Innenstadt wurden immer wieder herangezogen, um U-Bahnplanungen voran zu treiben. Zahlreiche Gutachten wurden in Auftrag gegeben, deren Ergebnis im Tenor lautete, Oberflächenverkehr in Bremens Innenstadt sei nicht mehr zu verantworten, zusätzliche Linien oder Taktverdichtungen erst recht nicht. Varianten wurden erarbeitet, wie weit der Verkehr unterirdisch verlaufen und wie es dann in den Außenbezirken weitergehen sollte.

Der Museums-Dreiachser 917 im historischen Linienverkehr am Jubiläumstag (18. Juni 2017): Noch heute ist die Vahr ein beliebter Stadtteil mit modernisierten Großwohnanlagen – und attraktiven Verkehrsverbindungen





Mit der Linie 1 fing vor 50 Jahren alles an – heute erreicht die Tram mit Lilienthal sogar eine in Niedersachsen gelegene Gemeinde



Von 1968 bis 2012 die Endstelle der Linie 1 in Bremens Osten: An der Züricher Straße war Schluss, wer weiter wollte, musste mit dem Anschlussbus vorlieb nehmen. Wegmann-Tw 537 in der ersten Hälfte der 80er-Jahre im Spätverkehr vor der nächsten Fahrt nach Arsten

Osterholz-Tenever: Bis im Zuge der Verlängerung der Linie 1 von Osterholz/Züricher Straße nach Nußhorn auch der gesamte Ortsteil Tenever erschlossen wurde, dauerte es Jahrzehnte. Dieses Zögern wäre wohl kaum mit der Schulnote „1“ honoriert worden ...



Bis 1962 geisterte sogar eine recht klobig wirkende, aufgeständerte „Alweg-Bahn“ durch die Planungsansätze. Sie sollte bis in die Neubaugebiete der Neuen Vahr hinein geführt und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h betrieben werden. Und da es keine Entscheidungen gab, blieb es derweil beim Busverkehr als Anbindung der neuen Siedlungsregionen.

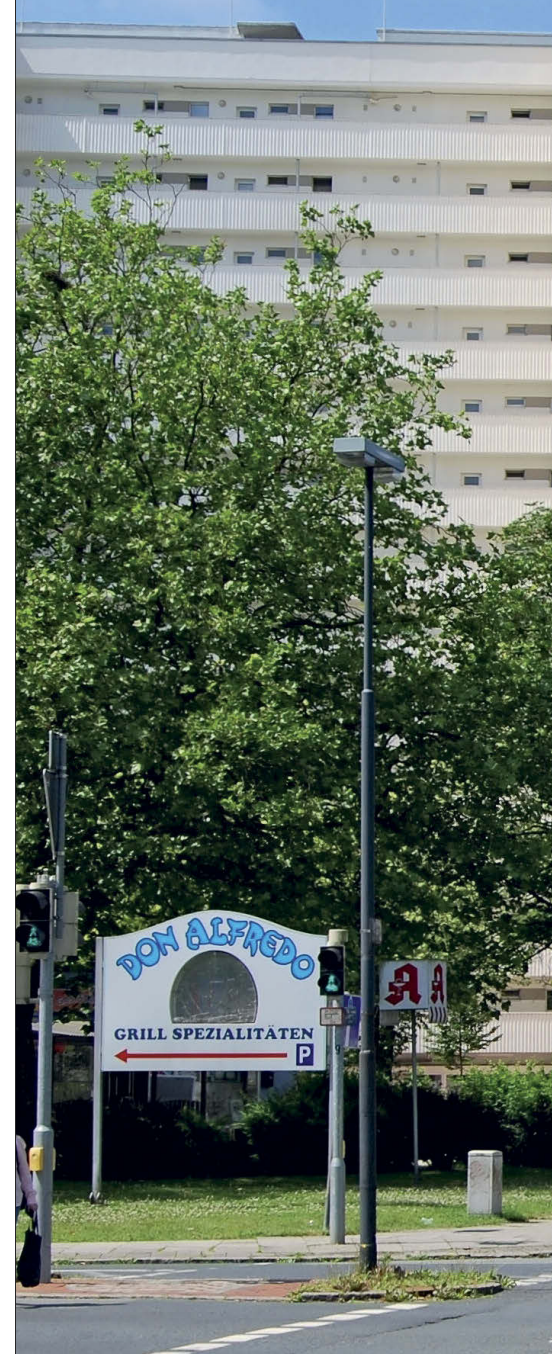
Kurswende pro Straßenbahn

Späte Einsichten führten schließlich zu einer Kurswende: Vor allem das Geld reichte nicht für teure U-Bahnplanungen. Dass also die Vernunft siegte, kann nicht unbedingt behauptet werden, denn immer wieder flammten auch in den folgenden Jahren in Politik und Verwaltung Stoßseufzer jener Art auf, dass – wäre eine U-Bahn gebaut worden – eine Stadtentwicklung von besserer Qualität möglich gewesen wäre. Für die

BSAG brachte schließlich ein Beteiligungsvertrag mit der Stadt Entlastung und Planungssicherheit: Aus städtischer Sicht gebotene neue Straßenbahnlinien sollten künftig entsprechende öffentliche Zuschüsse erhalten, um eine Überforderung des Nahverkehrsunternehmens zu vermeiden. Nun war Licht am Ende des Tunnels in Sicht. Anfang 1966 konnte Klarheit über die Kostenbetei-

Daten und Fakten: BSAG

Eröffnung:	..... 4. Juni 1876
Spurweite:	..... 1.435 mm
Stromsystem:	..... 600 Volt DC
Linien:	.. 7 (+2 Schnellbahn- und 3 Nachtlinien)
Linienlänge:	..... 121 km
Fahrzeuge:	..... 77 GT8N, 43 GT8N-1, 7 Museumszüge



ligung der Stadt am Stadtbahnbau durch die Neue Vahr und Blockdiek bis Osterholz hergestellt und noch im Herbst desselben Jahres mit dem Bau begonnen werden. Und nebenbei wurde noch ein wenig Begriffs-Maniküre betrieben. In Umdeutung des Kürzels „U-Bahn“ erreichte man, es weiter verwenden zu können: Fortan stand es in Bremen für „unabhängigen Fahrweg“. Endgültig „beerdigt“ wurde das Thema U-Bahn allerdings erst in den 1970er-Jahren!

Entscheidung für Oberflächenverkehr

Am 18. Juni 1967 war zur Eröffnung geladen und ein belastendes Provisorium mit letztlich unzulänglichen Buslinien ging zu Ende. Die neue Linie 1 erreichte in ihrer ersten Etappe vor dem Hochhaus an der Gelderner Straße eine vorübergehende Endstelle. Schon am 6. Oktober 1968 war auch der Abschnitt bis zur Züricher Straße fertig gestellt. Nun

Zwischen Grün und Großwohnanlagen: Seit 1967 liegt der Schienenstrang in der Kurt-Schumacher-Allee. An der Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Straße kommt uns als historischer Linienverkehr zum Jubiläum Dreiaxser 917 auf dem Weg zur Neuen Vahr-Süd, dem Betriebshof Kurt-Huber Straße, entgegen



konnte unter Beweis gestellt werden, welche Qualität im ÖPNV mit einer Stadtbahnstrecke und leistungsfähigen Zügen möglich ist. Die 8,5 Kilometer lange Neubaustrecke, die an der Kreuzung Kirchbachstraße/Schwachhauser Heerstraße vom bestehenden Netz abzweigt, verläuft bis auf einen kurzen,verkehrlich jedoch gering belasteten Abschnitt auf eigener Trasse und ab dem Depot Kurt-Huber-Straße ohne parallel verlaufende Straßen bis zur Endstelle Züricher Straße. Erst vor wenigen Jahren erhielt die Linie 1 ihren endgültigen Zuschnitt in Bremens Osten, in dem sie 2012 durch Osterholz-Tenever bis Nußhorn und 2013 bis zum Bahnhof Mahndorf weiter geführt wurde.

Viele Veränderungen „links der Weser“

Auch am anderen Ende der Linie 1 hat sich vieles geändert. 1967 erhielt die neue Linie

1 links der Weser ihren Endpunkt am Arsterdamm, den bisher die Linie 4 angesteuert hatte. Letztere durfte nur noch fünf Jahre zur Hauptverkehrszeit zwischen Domshof und Horn pendeln. Die Linie 1 jedoch sollte als Stadtbahnlinie auch links der Weser neue Siedlungsbereiche erschließen und erhielt dafür im Oktober 1973 eine Neubaustrecke, die wiederum kreuzungsfrei kurz vor dem Arsterdamm beginnend und ohne parallel laufende Straßen durch Kattenturm und Arsten verläuft. Im Herbst 1998 ging hier noch eine Verlängerung bis Arsten/Süd in Betrieb.

Mehrere zukunftsweisende Ereignisse des Jahres 1998 – unter anderem die Eröffnung des ersten Bauabschnitts der neuen Linie 4 – erforderten eine Neuordnung des Liniennetzes. Auch die Linie 1 war davon betroffen. Sie erhielt links der Weser – also auf der Neustadtseite – nun den Streckenabschnitt

nach Huchting. In historischer Konsequenz bekam die neue Linie 4 links der Weser den Streckenast nach Arsten, auf der die alte Linie 4 von 1914 bis 1967 bis zum Arsterdamm gefahren war.

Die Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. veranstalteten am 18. Juni 2017 aus Anlass des Jubiläums „50 Jahre Linie 1“ einen historischen Linienverkehr auf der seinerzeitigen Neubaustrecke, bei dem wiederum mit normalen Fahrscheinen die Museumsflotte im Regelverkehr genutzt werden konnte. Geschichte zum „Anfassen“ bzw. Mitfahren ist noch immer der beste Weg, die Geschehnisse von damals zu begreifen.

Die Linie 1 schrieb 1967 tatsächlich Geschichte und bereitete einer Absage an U-Bahn-Fantastereien an der Weser den Boden, zugleich war sie Ausgangspunkt für den Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes

ANDREAS MAUSOLF



Die letzten 13 unmmodernisierten R2-Wagen in den alten Farben sind in der Münchner Fangemeinde zwischenzeitlich heiß begehrt. Dreiteiler 2103 fährt am 31. Oktober den Nockherberg hinauf



Tram als U-Bahn-Ersatz

Münchens Baustellen-Linie U2 ■ Dass die U-Bahn in München ursprünglich die Straßenbahn obsolet machen sollte, ist längst undenkbar. Inzwischen wird die Tram gar als Alternative für ausfallende Züge im Untergrund angepriesen – sogar mit U-Bahn-Liniensignal! Eine weitere Besonderheit der U2-Tram: Sie wendet an beiden Endpunkten im Dreieck



Viele Verkehrsbetriebe stehen bei Bauarbeiten regelmäßig vor der Frage, wie sie ein geändertes Liniennetz ihren Kunden am besten vermitteln. Die meisten Fahrgäste gewöhnen sich üblicherweise genau an „ihre“ Linie und wechseln dann nur ungern auf andere Verbindungen. Einen ungewöhnlichen Weg hat im Herbst 2017 die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) begangen, indem sie während Bauarbeiten bei der U-Bahn zur Entlastung eine Zusatzstraßen-

Planmäßig wenden Münchner Trambahnen in Wendeschleifen – die Ersatz-U2 hingegen an beiden Endpunkten über Gleisdreiecke; hier an der Martin-Greif-Straße FREDERIK BUCHLEITNER (4)



Der modernisierte R2-Wagen 2131 überquert als U2 auf der Reichenbachbrücke die Isar

bahnlinie mit der Kennzeichnung „U2“ an der Oberfläche führen lassen.

Seit einigen Monaten und noch bis 2022 wird der wichtige U-Bahnknotenpunkt Sendlinger Tor unter laufendem Betrieb komplett saniert und teilweise erweitert. Das führte in diesem Jahr meistens nachts und an Wochenenden im Tunnel der Linien U1/2/7/8 zu eingleisigen Führungen mit Pendelzugbetrieb bei schlechtem Intervall. Als Alternative wurde im Sommer eine Tramlinie E17 zwischen dem Wendedreieck Wettersteinplatz und Karlsplatz/Stachus (Wendung über den Karolinenplatz) angeboten, die jedoch mangels ausreichender Werbung für den Zusatzdienst nur wenig frequentiert und daher nach wenigen Wochen wieder eingestellt wurde.

Eine Tram wird zur U-Bahn

Nach einer Baupause während dem Oktoberfest startete die MVG dann ab Mitte Oktober einen neuen Versuch: Die Zusatztram, nun als „U2“ bezeichnet, wurde erneut eingesetzt. Diesmal zwischen Wettersteinplatz und Hauptbahnhof Süd, zum Wenden wurde stadtseitig das Dreieck Martin-Greif-Straße benutzt. Verbunden mit massivem Einsatz

von Werbeaufklebern, Hinweisen in den Medien und Durchsagen bei der U-Bahn, trauten sich die Fahrgäste dann auch endlich in die Straßenbahnen und nutzten das Zusatzangebot.

Nach Ende des langwierigen Schienentauschs am Hauptbahnhof bei der Trambahn wurde die Linie U2 ab 18. November noch-

mals für zwei Wochenenden bis zum Stiglmaierplatz verlängert. In der geschäftigen Weihnachtszeit und den Winter über, ruhen die betriebsbehindernden Arbeiten am U-Bahnhof erst einmal wieder, bevor ab Frühjahr 2018 dann auch die Linien U3 und U6 betroffen sein werden. Vielleicht ebenfalls mit einer Ersatztramlinie? FREDERIK BUCHLEITNER



Der Schienentausch am südlichen Bahnhofplatz führte im Herbst zu einem veränderten Baunetz

DENNIS MENDHEIM

Ja, sie lebt ... noch!



Die Straßenbahn in Öskemen wird zwar gut genutzt, aber Geld für dringende Erneuerungen fehlt trotzdem. Dem Betrieb ist schon mehrfach der Strom abgeschaltet worden, weil er die Rechnungen nicht bezahlen konnte

ALLE AUFNAHMEN: CHRISTIAN LÜCKER

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

Wer kann, der fährt Auto! Egal ob in Russland, Usbekistan oder Kasachstan – in den Staaten der ehemaligen Sowjetunion ist das Auto bis heute ein absolutes Statussymbol. Wer nach dem Zusammenbruch des Ostblocks konnte, hat sich einen eigenen Wagen gekauft. Zur Not auch gebraucht aus Deutschland. Kein Wunder: Einen zuverlässigen Nahverkehr wie in Westeuropa gibt es nur selten. Mit Bus und Bahn zu fahren ist einfach nicht angesagt, es dauert oft auch viel zu lange. Hinzu kommt, dass Politik und Stadtverwaltungen meist gar nichts für einen umweltfreundlichen Nahverkehr übrig haben. Oder dass schlicht das Geld fehlt, um die marode Infrastruktur wieder auf Vordermann zu bringen und völlig verschlissene Fahrzeuge zu ersetzen. Mit diesen Problemen kämpfen auch die zentralasiatischen Straßenbahnsysteme in Kasachstan. Karaganda hat sich schon im Jahr 1997 von der Straßenbahn verabschiedet, die ehemalige Hauptstadt Almaty, bis 1993 Alma-Ata, ist erst seit 2015 straßenbahnfrei. Und von den drei übrig gebliebenen Betrieben kämpfen zwei schon seit Jahren ums Überleben.

Öskemen: Der Kampf gegen die Schulden

Öskemen liegt mit seinen knapp 300.000 Einwohnern ganz im Osten Kasachstans zwischen Russland und China und lebt heute vor allem von der Metallindustrie. Seit 1959 fährt die Straßenbahn auf rund 14 Kilometern durch die Stadt. Vier Linien verbinden die beiden großen Bahnhöfe, die Metall-Kombinate und die Innenstadt miteinander. Auf dem Streckenast zum Hauptbahnhof überlagern sich alle vier Linien, hinter dem Stadtzentrum teilen sich die Strecken dann in Richtung Norden und Osten

Dieser KTM-5 in Öskemen kippt fast aus dem Gleis, als er an einem heißen Sommermittag in Richtung Hauptbahnhof rumpelt



Almaty: Der Rückbau hat begonnen

Ganz im Süden Kasachstans, nicht weit entfernt von der Grenze zu Kirgistan, liegt die ehemalige Hauptstadt Almaty. 1,7 Millionen Menschen leben hier vor der malerischen Kulisse des Tian Shan-Gebirges. Die großzügigen Alleen und die gut ausgebauten Straßen wirken eher westeuropäisch als zentralasiatisch. Was zwischen den dichten Autoschlängen fehlt, ist die Straßenbahn. Seit 2015 ist der städtische Nahverkehr fest in der Hand von Metro, O-Bussen und vor allem Bussen. Dabei hatte der Verkehrsbetrieb noch vor wenigen Jahren Pläne für den Ausbau und die Modernisierung der Straßenbahn. Aber dafür gab es kein Geld: Die Stadt-

verwaltung von Almaty hat kein Geheimnis daraus gemacht, dass sie die Straßenbahn für ein veraltetes und den Verkehrsfluss störendes Verkehrsmittel hält. Gleise und Anlagen hätten längst erneuert werden müssen. Zuletzt fuhren die Straßenbahnen nur noch auf wenigen Kilometern durch die Stadt, teils nur einmal stündlich. Nach zwei schweren Straßenbahnunfällen, bei denen sich unter anderem ein Berliner KT4D auf einem Gefälle „selbstständig“ machte und mehrere Autos rammte, wurde die Straßenbahn kurzerhand eingemottet. Offiziell, um die Unfallhergänge genau zu erforschen. Kenner des Nahverkehrs vor Ort behaupten: Die Unfälle kamen den Entschei-

dungsträgern gerade recht, um die Reste der Straßenbahn endgültig loszuwerden. Tatsächlich hat seit dem 1. November 2015 keine Straßenbahn mehr das Depot verlassen und mittlerweile ist die Hälfte des Straßenbahnnetzes abgebaut worden. Im teilweise eingestürzten Depot warten seitdem die letzten Straßenbahnen Almatys auf ihre Zukunft: Zwei T3 aus Chemnitz, ein T3 aus Schwerin, mehrere KT4D aus Berlin, ein RVZ-6 aus dem russischen Ufa. Auf den langen Abstellgleisen liegen teils noch Reste von verschrotteten Straßenbahnen. Hier hat die kasachische Straßenbahn ihr „Leben“ schon verloren.

CHRISTIAN LÜCKER

In der teils eingestürzten Wagenhalle stehen weitere Berliner KT4D. Als sie noch in Almaty im Einsatz standen, war ihr Zustand noch sehr gut

Tram-Apokalypse in Almaty: Im hinteren Teil des Depots liegen noch Teile eines verschrotteten T4 aus Dresden herum. Der Berliner KT4D hatte im Herbst 2015 einen Unfall, daraufhin wurde die Straßenbahn eingestellt



Wagen 1002 war in Berlin mal Wagen 7031. Traurig „gucken“ Reste der Fahrzeugfront von der Mauer des Depots

Neben der Wagenhalle wartet ein Schweriner T3 auf sein Ende

auf. Fahrkarten gibt es beim Schaffner, die Mitfahrt kostet umgerechnet etwa 17 Cent. Im Einsatz sind ausschließlich die rustikalen, kastenförmigen Sowjet-Klassiker des Typs KTM-5 aus der Waggon schmiede in

Ust-Kataw. Nur zwölf betriebsfähige Wagen müssen den gesamten Auslauf abdecken, die Reserve geht also Richtung null. Dabei hat der Betrieb eigentlich genügend Straßenbahnen: Über 20 KTM-5 stehen mittler-

weile abgestellt auf dem Betriebshof herum. Doch seit einigen Jahren ist die Straßenbahn in Öskemen in privater Hand, weil die Stadt die Bahn nicht mehr unterhalten wollte und konnte. Und die Geschäftsfüh-



Das ist ein Anblick, der typisch für Öskemen ist: Industrie, Hütten und KTM-5

rer des Straßenbahnbetriebs stehen vor demselben Problem wie die Stadt: An vielen Stellen müssten die Gleise dringend ausgetauscht werden und die KTM-5 haben mit ihren teils 40 Einsatzjahren die angepeilte Lebensdauer locker um das Doppelte überschritten. Die Reparatur der vielen abgestellten Wagen ist nicht finanzierbar. Mit Hilfe ihrer Ersatzteile bleibt wenigstens der absolut nötige Mindestbestand an Fahrzeugen in Betrieb und das in einem relativ guten Zustand. Doch wie lange geht das noch gut?

Hat die Tram noch eine Chance?

Die Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt, dass in der ehemaligen Sowjetunion viele Straßenbahnbetriebe dicht gemacht haben, die nicht mehr in den Wagenpark investiert und zuletzt überwiegend oder ausschließlich veraltete KTM-5 eingesetzt haben: etwa Astrakhan, Voronezh oder zuletzt vor zwei Jahren Dzerzhinsk in Russland. In Öskemen gibt es keine konkreten Aussichten auf neue Fahrzeuge, angedacht war mal, gebrauchte Berliner KT4D aus Almaty zu übernehmen.

Textfortsetzung auf S. 30



Vom Bahnhof Zashchita kommend, fährt der KTM-5 70 durch eine kleine Siedlung, um etwa 30 Minuten später am Hauptbahnhof anzukommen

Wenn schon alles grau und schmutzig ist, dann ist wenigstens die Straßenbahn in Temirtau ein kleiner Farbtupfer. Ein einheitliches Erscheinungsbild gibt es nicht, genutzt wird die Farbe, die gerade da ist





Sie ist das Sorgenkind in Kasachstan: Die Straßenbahn in Temirtau. Vor riesigen Kohlebergen fährt der marode KTM-5 in die Haltestelle am westlichen Stahlwerk ein

Breitspurland

Die Straßenbahnen in Kasachstan fahren auf der für viele Betriebe der ehemaligen Sowjetunion typischen Breitspur von 1.524 Millimetern. Die deutsche Normalspurbreite beträgt dagegen „nur“ 1.435 Millimeter. Die ehemaligen deutschen KT4D aus Berlin und Potsdam mussten also, wie die T3 aus Schwerin, Chemnitz und die T4 aus Dresden also vor ihrem ersten Einsatz in der neuen Heimat erst an die breiteren Gleise angepasst werden. Das klingt spektakulärer als es ist und ist deshalb auch in vielen russischen Straßenbahnbetrieben mit Altwagen aus Deutschland so praktiziert worden.

Doch solange der Betrieb in Öskemen seine Rechnungen nicht bezahlen kann und teilweise sogar der Fahrstrom wegen offener Zahlungen abgestellt wird, stehen die Zeichen auf Stilllegung.

Temirtau: Eine Strecke, in katastrophalem Zustand

Der Besuch von Temirtau in Zentralkasachstan ist nichts für schwache Nerven:

Direkt vor der 120.000-Einwohner-Stadt thronen gigantische Stahlwerke, die den Himmel über Temirtau staubig-rot färben. In der ansonsten stillen Nacht hört man die Werke aus der Stadt noch bedrohlich brummen. Und gerade im trockenen Sommer brennt die Luft beim Atmen in den Lungenflügeln.

Es ist fast schon Ironie, dass seit 1959, kurz nach Gründung der Stadt, die umwelt-

freundliche Straßenbahn zwischen der Stadt und den Kombinatn pendelt.

In der jüngeren Vergangenheit ist das Straßenbahnsystem jedoch deutlich geschrumpft. 2013 ist die Linie 2 zu den westlichen Stahlwerken stillgelegt worden. Seither fährt die Straßenbahn auf elf Kilometern zwischen der Weststadt und dem Hauptstahlwerk. Von Westen kommend schlängelt sich die Linie 4 durch Siedlungen aus Plattenbauten und Holzhütten, ehe sie auf die Hauptstraße einbiegt und über den Busbahnhof den östlichen Stadtrand erreicht. Von dort aus geht es direkt auf das Stahlwerk zu und mehrere Kilometer lang über vollkommen abgefahrenen Gleise durch eine karge Landschaft aus Rohren, Schornsteinen und Hochöfen. Voll sind die Straßenbahnen hier nur während des Schichtwechsels, ansonsten scheppern die Bahnen meist leer durch Dreck und Staub.

Inmitten dieser abstoßenden Gegend tauchen gelegentlich alte Bekannte auf: KT4D, die früher in Potsdam unterwegs waren, drehen in Temirtau bis heute ihre Runden. Den Großteil des Wagenauslaufs stellen aber KTM-5. In kaum einem anderen Betrieb sind diese Fahrzeuge derart heruntergewirtschaftet wie hier.

In vielen KTM-5 fehlen Teile der Bestuhlung, weil die Dächer undicht sind und die Sitzbefestigung weggeammelt ist. Regnet es mal stärker, schippen die Fahrer mit kleinen Eimern Wasser aus ihrer Kabine, das

Den kennen wir doch?! Zwölf KT4D aus Potsdam sind im Jahr 2009 nach Temirtau ausgewandert. In der Weststadt durchfährt Wagen 128 eine triste Siedlung auf relativ soliden Gleisen



Pawlodar hat den Muster-Straßenbahnbetrieb in Kasachstan: Die KTM-23 bekommen bald 25 Neuwagen-Kollegen aus Weißrussland, der Betrieb gilt als gesichert

durch alle erdenklichen Ritzen in den Wagen läuft. Der Zustand der Straßenbahnen und der Strecke ist äußerst schlecht, Geld für Reparaturen ist aber nicht da und die Stadt bekundet auch kein Interesse an der Bahn. Immer wieder ist in Temirtau davon die Rede, dass der Straßenbahnbetrieb eingestellt werden muss. Noch fährt die Bahn, aber in Kasachstan gilt Temirtau als der nächste Stilllegungskandidat.

Pawlodar: Der Musterbetrieb

Etwa 500 Kilometer nordöstlich von Temirtau sieht die Welt ganz anders aus: Die Straßenbahn in Pawlodar hat aktuell die besten Chancen, auch auf längere Sicht zu überleben. 350.000 Menschen leben hier, sieben Linien tummeln sich auf dem rund 40 Kilometer langen Netz, in der Hauptverkehrszeit sind es bis zu 15. Wie die anderen Straßenbahnstädte in Kasachstan sind in Pawlodar viele Menschen in den umliegenden Industriebetrieben, insbesondere den Metall- und Aluminiumwerken, beschäftigt. Auf ihren Außenästen dient die Straßenbahn die Schwerindustrie in teils dichtem Takt an, in der Innenstadt erschließt sie die wichtigsten Wohngebiete. Über 100 Triebwagen stehen für den Betrieb zur Verfügung, überwiegend KTM-5, aber in wesentlich besserem Zustand als in Temirtau. Hinzu kom-



Ein Blick in einen KTM-5 in Pawlodar – die Sitze sind sogar durchgehend mit Kunstlederpolstern ausgestattet und auf fast jedem Fenster wird für irgendetwas geworben

men die etwas jüngeren Nachfolger des Typs KTM-8 und mit den Baujahren 2012 bis 2015 auch einige teils niederflurige KTM-23 aus dem russischen Werk in Ust-Kataw. Der Betrieb wird aus einem großen Betriebshof in der Nähe des Hauptbahnhofs abgewickelt. Die Strecken verlaufen fast ausschließlich auf großzügigen, eigenen Bahnkörpern und die Gleise sind in weiten Teilen in einem guten Zustand.

Ende 2016 hat der Betrieb 25 Neufahrzeuge ausgeschrieben, im Frühjahr 2017 ging der Auftrag an den weißrussischen Hersteller

Belkommunmash in Minsk und schon ab Ende 2017 sollen die ersten Neuwagen in Pawlodar im Einsatz stehen. Aber warum kann der Betrieb in Pawlodar Netz und Wagenpark modernisieren, während die Straßenbahn in Temirtau und Öskemen um ihre Existenz fürchten muss?

Der Unterschied ist unspektakulär aber wichtig: Die Straßenbahn in Pawlodar wird von der Stadt geschätzt und gefördert, Pawlodar nutzt zur Modernisierung Fördergelder der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung.

CHRISTIAN LÜCKER

Lok-Stoff aus Ihrer Region!

NEU!



128 Seiten · ca. 135 Abb.
ISBN 978-3-95400-867-4
€ [D] 20,-

NEU!



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

NEU!



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

Geschichten vor Ort
SUTTON

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

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



Dublin, Haltestelle „Red Cow“: Der Alstom-Citadis 401 der LUAS mit der Betriebsnummer 3001 legt am 10. September 2014 einen Zwischenhalt ein – eine rote Kuh sucht man an dieser Haltestelle allerdings vergeblich

MICHAEL KOCHEMS

Nächster Halt: Red Cow



Serie
Folge 118

Die Station mit dem blumigen Namen „Rote Kuh“ oder landestypisch eben „Red Cow“ befindet sich im Westen der irischen Hauptstadt Dublin an der „Red Line“ der Stadtbahn LUAS in Richtung Tallaght bzw. Saggart. LUAS ist übrigens keine Abkürzung, sondern ein Eigenname: Das Wort Luas steht in der irischen Sprache für Geschwindigkeit. Die Haltestelle „Red Cow“ ist eine der wichtigsten Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im Netz, denn durch ihre Lage unmittelbar am westlichen Autobahnring M50 und an den städtischen Ausfallrouten Richtung Westen und Südwesten des Landes bot sie sich zur Errichtung eines großen Park&Ride-Parkplatzes an der Kreuzung der M50 mit der R110/N7 förmlich an. Zusätzlich halten hier direkt gegenüber den Stadtbahnen auch mehrere Buslinien, unter anderem auch Fernbusse zum Dubliner Flughafen.

Bekannt ist die Station aber auch durch das benachbarte große Betriebswerk, in dem der komplette Wagenpark der im Jahre 2004 eröffneten „Red Line“ beheimatet ist und gewartet wird. Dieser besteht aktuell aus 40 Exemplaren des Typs „Citadis 401“ der Firma Alstom mit den Betriebsnummern 3001–3026 und 4001–4014. Der Name der Station leitet sich vom auf der anderen Seite der Autobahn gelegenen bekannten und geschätzten Pub „Red Cow Inn“ ab, der sich dort seit angeblich 1690 befindet, inzwischen ergänzt durch ein gleichnamiges Hotel.

Übrigens ist „Red Cow“ nicht der einzige ungewöhnliche Stationsname beim LUAS. Nur drei Haltestellen weiter Richtung Stadtzentrum findet sich beispielsweise mit der Haltestelle „Blackhorse“ der nächste nach einem benachbarten Pub benannte Stop, der wiederum nach einem „farbigem Tier“ benannt ist.

MICHAEL KOCHEMS

Die Geschenkidee für Straßenbahnliebhaber!

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

Mit Geschenkkurkunde zum Überreichen und Prämie für Sie.



GRATIS für Sie!

Motorwagen A2.2 (Rathgeber)

Der Motorwagen A2.2 galt als erster Vierachser der Stadt München. Er wurde ab 1891 eingesetzt und bot 54 Fahrgästen Platz. Die noch erhaltene A2.2 Nr. 256 stammt aus dem Jahr 1901. Exklusiv-Modell von Editions Atlas Collections, Maßstab 1:87 / Ho

Das Straßenbahn Magazin-Geschenkabo

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

Ich erhalte als Dankeschön das Modell »Motorwagen A2.2 (Rathgeber)«** und für den Beschenkten die *Straßenbahn Magazin*-Geschenkkurkunde. Versand erfolgt nach Bezahlung der Rechnung. Der Bezug ist unbefristet und nach einem Jahr jederzeit kündbar.

Meine Adresse/Rechnungsadresse

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

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

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

Datum/Unterschrift



Adresse des Beschenkten

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Sie möchten **noch mehr sparen?**

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

IBAN: DE — — | — — — — | — — — — | — — — — | — — — —

Bankname

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

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

WA-Nr. 620SM61686 – 62189332

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten.
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie.
*** Gläubiger-ID DE65 221000031764

www.strassenbahn-magazin.de/abo

Bei dieser Aufnahme vom Juli 1956 hat der Zug der Linie V bereits umgesetzt und wird von einem Zug der Solinger Straßenbahnlinie 3 überholt

EDUARD J. BOUWMAN,
SLG. REINER BIMMERMANN



Modern und langlebig

Die vierachsigen Triebwagen des Benrather Netzes in Düsseldorf ■ Immer eine Außenseiterrolle hatten die beiden Meterspurstrecken der Düsseldorfer Rheinbahn. Doch auch hierfür mussten neue Fahrzeuge beschafft werden: Mitte der 30er-Jahre lieferte die Düsseldorfer Waggonfabrik 14 fortschrittliche und richtungsweisende Vierachser, die sich als sehr langlebig erwiesen



Im großen Normalspurnetz der Düsseldorfer Straßenbahn mit seinen Orts- und Fernlinien stellten die Meterspurstrecken nach Hilden mit dortiger Verzweigung nach Vohwinkel und Ohligs immer einen Fremdkörper dar. Sie waren ursprünglich auch von einem anderen Betreiber angelegt worden, nämlich den Bergischen Kleinbahnen (BKB), die von im Tal der Wupper gelegenen Elberfeld aus ein größeres Netz meterspuriger Überlandbahnen planten und zum Großteil auch bauten. Alle genannten



Tw 113 ist unmittelbar nach seiner Ablieferung im Juni 1935 vor dem Empfangsgebäude des Benrather Bahnhofs aufgenommen worden. Die zeitlose Eleganz des Wagens mit seinen glatten Formen kommt hier ausgesprochen gut zur Geltung

SLG. P.H. PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER (3)



Die Seitenansicht des Tw 113 gibt den Lieferzustand von 1935 wieder. Gut zu erkennen sind die Dachpartie mit Stangenstromabnehmer und Lüftungsklappen, aber auch die Stahlrohr-Drehgestelle



Blick in den Fahrgastraum eines 1935 gelieferten Wagens mit Polstersitzen in Abteilform und Kalottenleuchten. Diese wurden bei der Hauptserie wieder durch Glühlampen ersetzt



1949 zeigten sich die Triebwagen wegen Materialmangel nur mit einem Stromabnehmer. Bei starkem Verkehrsaufkommen wurden so genannte Doppelwagen eingesetzt, die dem Linienzug voraus fuhren – das „D“ am Stirnfenster weist darauf hin

GERD LEIMBACH, SLG. VDVA



Tw 106 der Hauptserie steht 1938 an seiner Endstation für die Fahrgäste in der Düsseldorfer Straße in Ohligs. Im Hintergrund das Empfangsgebäude des Bahnhofs. Nunmehr gibt es zwei Scherenstromabnehmer und eine automatische Scharfenbergkupplung

FRIEDRICH GRÜNWALD, SLG. VDVA

Orte waren bis 1929 selbstständige Gemeinden und wurden erst dann im Rahmen der kommunalen Neugliederung des Rhein-Ruhr-Raumes zu den größeren Nachbarstädten eingemeindet bzw. zusammengeschlossen. So kam Benrath zu Düsseldorf, Ohligs zu Solingen und Elberfeld und Vohwinkel wurden Bestandteil des neuen Wuppertal. Die 1898/99 in Betrieb genommenen beiden Strecken des so genannten Benrather Netzes führten zunächst über Benrath hinaus weiter in Düsseldorfer Stadtgebiet hinein über Oberbilk und Wersten bis Oberbilk, wo Anschluss an die normalspurige Straßenbahn bestand. Zu einer geplanten Verbindung mit dem wesentlich größeren Niederbergnetz der BKB kam es nie und auch weitere Ausbauten wie z.B. von Hilden nach Immigrath wurden nicht realisiert.

Technische Daten der Benrather Vierachser:

mechanischer Teil:	... Düsseldorf Waggonfabrik
elektrischer Teil:	... Siemens-Schuckert-Werke
Länge:	... 11,78 m
Breite:	... 2,23 m
Höhe:	... 3,25 m
Gewicht:	... 17,1 t
Fußbodenhöhe ü. SO:	... 75,5 cm Plattformen
	... 93 cm, Innenraum
Achsstand im Drehgestell:	... 1,92 m
Drehgestell-Mittenabstand:	... 5,20 m
Laufkreis-Durchmesser:	... 0,76 m
Antriebe:	... 4x 50 kW
Betriebsspannung:	... 600 Volt
Höchstgeschwindigkeit:	... 65 km/h
Bremsen:	... Kurzschluss-, Schienen- und Klotzbremse mit Kurbel
Platzangebot:	... 32 Sitz- und 19 Stehplätze*

*zunächst nur auf den Plattformen vorgesehen, später auch im Innenraum, dann insgesamt 35 Stehplätze



In den Jahren 1908/09 wurden Wersten und Teile von Holthausen nach Düsseldorf eingemeindet, so daß der fremde Betreiber der Straßenbahn mit eigenem Tarif und der weiterhin bestehende Umsteigezwang schnell zu Unmut der Anwohner führte. Um dies zu ändern, kaufte die Stadt Düsseldorf 1911 den Bergischen Kleinbahnen das Benrather Netz ab und betraute die Rheinische Bahngesellschaft (RhBG) mit der Betriebsführung. Diese war zu diesem Zeitpunkt nur Betreiber der Überlandstrecken nach Krefeld, Moers und Neuss, auf denen teilweise innerhalb der Stadtgrenzen auch ein Ortsverkehr stattfand. Die übrigen Linien innerhalb Düsseldorfs wurden bis zum Zusammenschluß mit der RhBG 1922 von der städtischen Straßenbahn betrieben.

Zwei Strecken bleiben meterspurig

Die RhBG begann vertragsgemäß mit dem Umbau der Strecke Benrath – Oberbilk auf Normalspur, die aber durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs nur sehr schleppend voran kam und erst 1917 vollendet war. Seither endeten die beiden Meterspurlinien

Mit etwas Geduld gelangen an der Endstation der Linie V unter dem Schwebebahngerüst in der Vohwinkler Kaiserstraße auch Bilder mit beiden Verkehrsmitteln. Am 5. September 1956 war Tw 110 mit seinem Beiwagen gerade angekommen

EDUARD J. BOUWMAN,
SLG-REINER BIMMERMANN



in Benrath. Die Eisenbahnstrecke Köln – Düsseldorf überfuhren sie auf einer eigenen Brücke. Mit Bau einer neuen Unterführung unter der Eisenbahn 1933 erhielten die weiterhin ohne Bezeichnung betriebenen Meterspurlinien eine Häuserblockschleife in Benrath westlich des Bahnhofs an Stelle der zuvor bestehenden Umsetzstelle, während die Normalspurstrecke bis zu einer neuen Schleife neben dem Betriebshof der Meterspur östlich der Eisenbahnunterführung verlängert wurden und hier nun Dreischienengleise für beide Spurweiten zu finden waren. Geplant war, die Meterspurstrecken zu einem späteren Zeitpunkt umzuspuren, wozu es aber nie kam.

Neue Wagen werden benötigt

Die BKB hatte ab 1897 für ihre Strecken ein buntes Sammelsurium von zwei- und vierachsigen Trieb- und Beiwagen beschafft, von denen die Vierachser vorzugsweise auf dem Benrather Netz zum Einsatz kamen. 1911 übernahm die RhBG 19 zweiachsige und acht vierachsige Triebwagen sowie 18 zweiachsige Beiwagen von den BKB – über-

wiegend Fahrzeuge der Jahre 1897 bis 1900. Ein erster Ersatz für die schon da nicht mehr zeitgemäßen kleinen und schwach motorisierten Tw hatte 1914 mit der Anschaffung von sieben neuen, größeren Triebwagen stattgefunden, weitere Käufe verhinderte der Erste Weltkrieg. Erst nach Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse konnte in der ersten Hälfte der 30er-Jahre die Erneuerung des Wagenparks fortgesetzt werden. Eine erste Notmaßnahme bestand 1932/33 in der Umspurung von fünf 1905 gebauten Triebwagen aus dem Normalspurnetz.

Bei der Düsseldorfer Waggonfabrik konnten dann 1934 14 vierachsige Triebwagen bestellt werden. Da zu diesem Zeitpunkt nicht klar war, ob sich die Pläne einer Umspurung verwirklichen ließen, musste beim Bau darauf Rücksicht genommen werden.

Die neuen Triebwagen – eine gelungene Konstruktion

Die ersten vier Einheiten einer Vorausserie der neuen Fahrzeuggeneration konnten

noch 1935 in Dienst gestellt werden und erhielten die Nummern 110-113. Da zum Zeitpunkt der Anlieferung ab Juni 1935 die Umstellung der Stromabnahme von Rolle auf Schere zwar vorbereitet, aber noch nicht umgesetzt war, bekamen sie zunächst eine mittig auf dem Dach aufgesetzten Stangenstromabnehmer.

Die Einflüsse der Mitte der 30er-Jahre im deutschen Waggonbau Eingang findenden neuen Konstruktionsprinzipien und technischen Verbesserungen waren an den Vierachsern für das Benrather Netz unübersehbar. Dazu gehörten die glatten Formen eines in Stahlbauweise gefertigten Wagenkastens mit großen Fenstern ebenso wie die Art und Stärke der Motoren sowie die Bauart der Fahrschalter.

Mit einer Länge von 11,78 Metern und einer Breite von 2,23 Metern gingen die Abmessungen weit über das der bisher hauptsächlich eingesetzten Zweiachser hinaus. Der 8,3 Meter lange Fahrgastraum besaß fünf großen Seitenfenster und zusätzlich zu den Plattformwänden hin noch zwei schmale Fenster, die zusammen mit dem



Blick auf die Stirnfront, noch mit Bolzenkupplung und Kabelsteckern für die Verbindung zum Beiwagen

SLG. P.H. PRASUHN,
ARCHIV AXEL REUTHER

UNTEN Tw 118 hat den Umsetzvorgang in Ohligs beendet und fährt im August 1953 vorbei an einem Zug der Solinger Straßenbahn zu seiner Abfahrtsstelle. Die Gleise beider Gesellschaften kreuzten sich dabei, hatten aber keine Verbindung

PETER BOEHM,
SLG. AXEL REUTHER

gleichartigen Fenster am Plattformkopf in gestalterischer Hinsicht eine Symmetrie boten, praktisch aber notwendig waren um den Taschen für die Türflügel Platz zu bieten. Neu für die Wagen des Benrather Netzes war die Ausstattung mit Polstersitzen, die 32 Plätze boten. Die von den Zweischern her bekannten Längsbänke zu den Plattformen hin waren hier beibehalten worden. Zum einen diente diese Anordnung auch hier der besseren Zugänglichkeit der Motoren in den Drehgestellen über Bodenklappen aber auch des Fahrgastraumes, da die Türen in den Trennwänden zur Plattform breiter ausgeführt werden konnten. Die beiden Plattformen hatten eine Länge von jeweils 1,74 Metern, worauf 1,08 Meter auf die Doppeltüren entfielen, deren beiden gekuppelten Türflügel beim Öffnen in den vor den schmalen Fenstern liegenden Türtaschen Platz fanden. Die Einstieghöhe der Plattformen lag bei 755 mm über Schienoberkante und kam mit nur einer Trittstufe aus, im Bereich der Plattformwände gab es eine weitere kleine Stufe in den 930 mm hoch liegenden Fahrgastraum.

Belüftung problematisch

Das über die Plattformen gezogene und dort zur Stirn hin abgeflachte Laternendach war ziemlich niedrig und wies kleine, seitlich



Auf Rollböcken in die Werkstatt

Die RhBG besaß für den Normalspurbetrieb eine große Hauptwerkstatt (HW) in der Erkrather Straße hinter dem Düsseldorfer Hauptbahnhof. Nach Übernahme der Meterspurstrecken von den Bergischen Kleinbahnen 1911 wurden die anfallenden Arbeiten an den Fahrzeugen, wie zuvor auch, in deren Betriebsbahnhof in Benrath erledigt. Da in der Hauptwerkstätte aber bessere Möglichkeiten bestanden, besonders größere Arbeiten an den Fahrzeugen auszuführen und auch hier das Personal besser dafür ausgebildet war, verlegte man die Arbeiten an den Meterspurwagen in den 1920er-Jahren ebenfalls dort hin. In einem kleinen Teil der Werkstatt wurden dazu Meterspurgleise verlegt um die Fahrzeuge dort auch auf Schienen bewegen zu können. Aber wie von Benrath dorthin kommen? Zunächst erfolgte der Transport auf Straßenrollern; da diese im Zweiten Weltkrieg nicht mehr zur Verfügung standen konstruierte die HW hierzu 1941 zwei spezielle Rollwagen, die auf jeweils zwei Drehgestellen mit sehr kleinen Rädern und einer dazwischenliegenden Bühne mit kurzen meterspurigen Schienenstücken liefen. Auf den mit einer Stange verbundenen Transportwagen konnten dann sowohl Zwei- als auch Vierachser im Schlepp eines normalspurigen Dienstwagens zur HW geschleppt



Fotografenglück: Dieter Walting gelang es im September 1958 den nächtlichen Transport eines Benrather Vierachser auf Rollwagen zur Hauptwerkstatt in der Wendeschleife Eller, Vennhauser Allee festzuhalten

DIETER WALTING, SLG. AXEL REUTHER

werden. Am Betriebsbahnhof Benrath bestand dazu ein entsprechender Gleisanschluss. Da die Fahrten nur sehr langsam stattfinden konnten und auch der direkte Weg aus Gründen der Profilverfreiheit nicht befahrbar war, fanden sie im Normalfall in der nächt-

lichen Betriebspause statt. Die beiden Rollwagen waren über das Ende des Betriebes hinaus 1962 im Einsatz um die verkauften oder zu verschrottenden Meterspurwagen in die HW zu bringen und wurden erst 1965 zerlegt.



Selten sind Aufnahmen der Benrather Vierachser mit zwei der alten zweiachsigen Beiwagen. Dieter Walting gelang am 1. September 1958 dieses Bild in der Umsetzanlage der Linie O in Ohligs seitlich der Eisenbahngleise

DIETER WALTING, SLG. AXEL REUTHER



Der Einsatz der Vierachser mit den alten zweiachsigen Beiwagen bot stets ein gewöhnungsbedürftiges Bild, war aber fast 25 Jahre lang Standard. Im Juli 1956 kreuzen zwei Züge in einer Ausweiche zwischen Vohwinkel und Haan. Das die Streckenführung mit zunehmendem Verkehr unhaltbar war, ist gut nachvollziehbar

EDUARD J. BOUWMAN, SLG. REINER BIMMERMANN



Die 1959 umgespurten Normalspurbeiwagen der 20er-Jahre passten erheblich besser zu den Vierachsern, wie in diesem Portrait vor der Waggenhalle Benrath 1959 deutlich wird

GERD LEIMBACH, SLG. VDVA



aufstellbare Holzklappen auf, welche die Belüftung des Innenraumes sicherstellen sollten. Ein Trugschluß, wie sich schon bald herausstellte und zu Klagen der Fahrgäste führte, da auch die Türen während der Fahrt geschlossen blieben und sich die Seitenfenster nicht öffnen ließen. Verbessert wurde dieser Mischstand erst ab Beginn der 50er-Jahren durch den Einbau von Klappenfenstern im oberen Bereich der fünf großen Seitenscheiben. In das Dach waren bei den ersten vier Wagen zu beiden Seiten des drehbar gelagerten Stangenstromabnehmers flache und von außen kaum sichtbare Widerstände aufgesetzt.

Die 1936 gelieferten zehn Fahrzeuge 106-109 und 114-119 der Hauptserie konnten nach abgeschlossener Umrüstung der Fahrleitung direkt mit Scherenstromabnehmern geliefert werden, von denen es nun aus Gründen einer besseren Stromaufnahme zwei Stück jeweils über den Drehgestellen gab. Die Widerstände lagen nun in einer zusammenhängenden Batterie dazwischen und aus Platzgründen hochkant gestellt, so dass sie jetzt sichtbar über die Dachkante ragten. Die ersten vier noch mit Stange gelieferten vier Wagen des Jahres

1935 wurden im Dachbereich entsprechend angepasst.

Wagen werden stehend gefahren

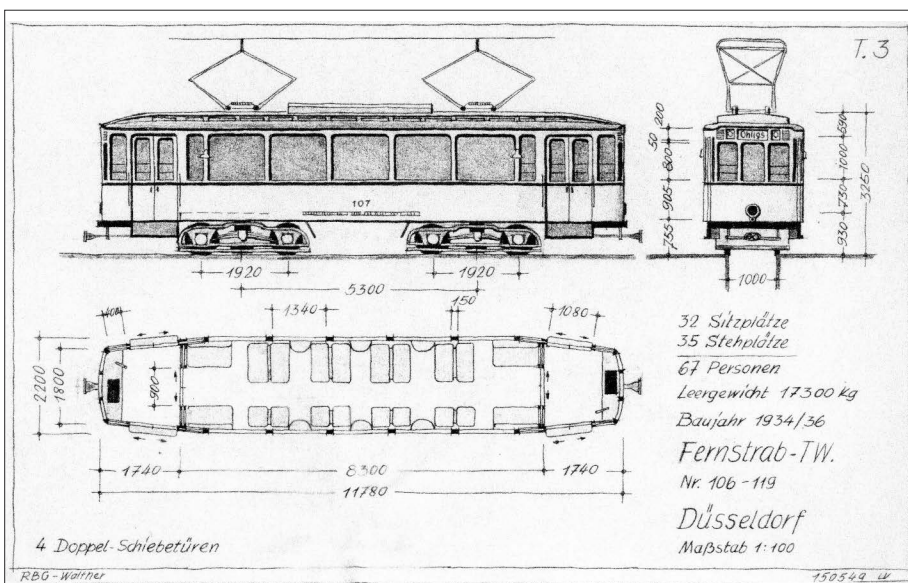
Für den Fahrer war kein Sitzplatz vorgesehen, er bediente den mittig hinter der mit drei gleichgroßen Stirnfenstern ausgestatteten Stirnfront stehenden Vielstufen-Nockenfahrtschalter von SSW mit 20 Fahr- und 17 Bremsstufen stehend. Angetrieben wurden die Wagen von je zwei Tatzlagermotoren mit jeweils 50 kW Leistung pro Drehgestell, so dass sie mit 200 kW eine hohe Antriebsleistung besaßen und daher gut beschleunigten.

Über den Stirnfenstern waren an den Außenseiten zwei Kiemenlüfter eingelassen, daneben je ein Schilderkasten für die Liniennummer und mittig für das Fahrziel. Die Linienbezeichnungen wurden mit den neuen Wagen überhaupt erst eingeführt, wobei sie aber nicht die Ursache waren, sondern das Bedürfnis nach Übernahme der Kreis Mettmanner Straßenbahn die Übersicht bei den Fernbahnen zu verbessern. Der Buchstabe stand nun in Verbindung mit dem Ziel und die Benrather Linien hießen nun „O“ für Ohligs und „V“ für Vohwinkel. Um abweichende Zwischenziele zu kennzeichnen, gab es noch den Buchstaben „E“. Fuhr der Zug die gesamte Strecke war in beiden Kästen der gleiche Buchstabe zu sehen. Die Anzeigen erfolgten, ebenfalls eine Neuheit, auf Rollbändern.

Wie auch die übrigen Fahrzeuge des Benrather Netzes war die Vorserie zunächst nur mit einer einfachen Bolzenkupplung ausgestattet, da ein Einsatz der Vierachser im Normalfall ohne Beiwagen vorgesehen war und die Nachfrage über eine entsprechende Verdichtung geregelt werden sollte, der auf beiden Strecken zeitweise einen 20-Minuten-Betrieb vorsah, für den zehn Kurse benötigt wurden. Dies erklärt auch die recht hohe Zahl von 14 neuen Triebwagen, mit denen zum einen ausreichend hohe Reserve vorhanden war und zum anderen auch noch Einsatzfahrten geleistet werden und damit die Verwendung der Zweiachser erheblich eingeschränkt werden konnte.

Das Benrather Netz

(Oberbilk) – Benrath – Hilden – Vohwinkel/Ohligs
 Spurweite: 1.000 mm
 Eröffnung: Benrath – Hilden
 12. Dezember 1898
 Hilden – Vohwinkel/Ohligs, 1899
 Umspurung: Oberbilk – Benrath, 1917
 Stilllegung: ... Linie V (Vohwinkel), 8. Mai 1961
 Linie O (Ohligs), 12. April 1962



In den zahlreichen Ende der 40er-Jahre angefertigten akkuraten Typenblättern deutscher Straßenbahnwagen des Architekten Heinrich Kirchner durfte auch der Benrather Vierachser nicht fehlen; beachtlich auch die Zusatzinformationen

HEINRICH KIRCHNER, SLG. AXEL REUTHER

Besondere Drehgestelle

Die Forderung des Bestellers, eine Umspurung der Drehgestelle auf Normalspur zu ermöglichen, stellte die Konstrukteure vor besondere Herausforderungen, die sie mit einer neuartigen und ungewöhnlichen Bauart zu lösen versuchten. Die für den Einsatz auf Normalspur vorbereiteten und damit im Vergleich zu anderen meterspurigen Bauarten sehr breiten Drehgestelle besaßen einen aus Rohren geschweißten Rahmen, welche den Wagen ein auffälliges Aussehen gab, da man bisherigen Konstruktionen eigentlich immer versucht hatte, die Fahr-



Letzter Tag des Einsatzes der Vierachser in ihrer alten Heimat am 15. April 1962. Tw 119 hat abweichend den zweiten Stromabnehmer angelegt und trägt hier in Ohligs zum Abschied die Aufschrift „Auf Wiedersehen“, zumindest in Düsseldorf gab es keines!

werke so gut wie möglich unter dem Wagenkasten zu verstecken. Da nach der in Vorbereitung befindlichen Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab), die 1937 in Kraft trat, die Ausrüstung mit Schienenbremsen bei Neubauten zur Pflicht wurde, war der dafür notwendige Platz im Gestell-Innenraum dafür vorgesehen.

Hauptserie mit Änderungen

Sicherlich nicht ohne Grund war von der neuen Bauart zunächst eine Vorausserie von vier Einheiten gebaut worden um die damit im Betrieb gewonnenen Erfahrungen noch in mögliche konstruktive und technische Änderungen für die Hauptserie einfließen lassen zu können.

So wiesen denn die 1936 gelieferten zehn Wagen unabhängig von der Stromabnehmerbauart und Dachgestaltung eine ganze Reihe von Änderungen auf. Dazu gehörte die Ausrüstung mit automatischen Scharfberg-Kupplungen, da sich gezeigt hatte, dass der Einsatz von Beiwagen weiterhin notwendig war und bei den geringen Wendezeiten in Ohligs und Vohwinkel dadurch eine Beschleunigung des Rangiervorganges möglich wurde. Die Tw 110-113 wurden nachgerüstet. Da der dort verwendete SSW-Fahrschalter OF 149 vom Personal als wenig bedienerfreundlich empfunden

wurde, erhielt die Hauptserie einen der Bauart DF 37 des gleichen Herstellers. Bisher mittig alleine stehend, war er nun in einem über die gesamte Führerstandbreite reichenden Geschränk eingebaut. Die runden Leuchtkalotten im Fahrgastraum wurden, weil wartungsärmer, wieder durch simple Glühbirnen ersetzt. Das Rohrrahmengestell wurde, bedingt durch Änderungen an der Wiegenfederung in der Mitte des oberen Rohrbügels gekröpft und die mechanische Klotzbremse wurde teilweise anders gelagert.

Neu war auch die in der BOStrab vorgesehene Ausstattung mit Fahrtrichtungsanzeigern in Form einer an den äußeren Fensterholmen des Fahrgastraumes angebrachten unter einer Schutzhaube liegenden roten Lampe.

Die beschränkten Finanzmittel ließen zunächst keine Anschaffung von zu den Triebwagen baulich passenden Beiwagen zu. Da die vorhandenen BKB-Wagen restlos verschlissen waren, behalf sich die RhBG in den Jahren 1934/35 zunächst mit der Umspurung größerer und besser erhaltener Einheiten aus ihrem Normalspurnetz. Insgesamt wurden 13 Fahrzeuge der Baujahre 1898 bis 1908 dafür ausgewählt und angepasst. Diese als Übergangslösung gedachte Maßnahme hatte immerhin 25 Jahre Bestand, da

Materialkontingentierung zur Kriegsvorbereitung und dann der Zweite Weltkrieg selbst und seine Folgen eine Anschaffung neuer vierachsiger und zu den Triebwagen passender Beiwagen verhinderte.

Nach Ablieferung aller 14 Triebwagen und Einrichtung des neuen Fahrplanes 1936 bestand auf den beiden Meterspurlinien ein attraktives Angebot, welches durch eine entsprechende Nutzung der Fahrgäste honoriert wurde. Diese waren mit den komfortablen neuen Triebwagen sehr zufrieden.

Der Zweite Weltkrieg bringt Verluste

Im Januar 1940 brannte Tw 108 bei einem durch technischen Defekt oder Fehlbedienung ausgelösten Kabelbrand total aus und muss als Totalschaden vom Bestand abgesetzt werden.

Im Winter 1941 wurde ein so genannter Kriegsfahrplan eingeführt, der nur noch eine 30-Minuten-Zugfolge auf den beiden Linien vorsah und für den bei der durch Aufhebung von Haltestellen erreichten kürzeren Fahrzeit nur noch sechs Umläufe notwendig waren. Durch unmittelbare Kriegshandlungen wurden im September 1942 Tw 113 und im November 1943 die Tw 106 und 111 zerstört, so dass mit Kriegsende nur noch zehn Vierachser vorhanden waren.



Im Juni 1945 kam der Straßenbahnbetrieb im Benrather Netz langsam wieder in Gang. Der Mangel an Ersatzteilen zwang zunächst dazu, die verbliebenen zehn Triebwagen teilweise nur mit einem Stromabnehmer einzusetzen. Die alten BBC-Stromabnehmer mit starrem Schleifstück sind im Laufe der Zeit durch eine modernere Bauart des Herstellers Stemann mit Wippe ersetzt worden. Nach 1945 war im Normalfall nur noch der jeweils vordere Stromabnehmer bei der Fahrt angelegt, bei winterlichen Verhältnissen gingen aber beide Pantographen an den Draht.

Der Fahrzeugeinsatz der Nachkriegszeit

Der 1941 eingeführte Halbstundentakt blieb bis zur Einstellung 1962 erhalten. An eine einmal geplante Umspürung oder die Anschaffung passender Beiwagen war aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Lage des Verkehrsbetriebs nicht mehr zu denken.

Dennoch investierte die RhBG im Rahmen ihrer Möglichkeiten in den 50er-Jahren in den Wagenpark des Meterspurnetzes. So sollten alle zehn verbliebenen Vierachser nach und nach in der Hauptwerkstätte Erkrather Straße eine Grundüberholung und Modernisierung erhalten. Zunächst betraf dies die beiden verbliebenen Tw 110 und 112 des Baujahres 1935, deren unbeliebten

Blick auf ein Gespann aus Trieb- und Beiwagen, wie sie die letzten drei Jahre des Betriebes prägten. Von der Beiwagenseite fotografierte Peter Boehm im April 1960 diesen Zug an der Abfahrthaltestelle in der Benrather Paulistraße

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER (2)

ANZEIGE

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



www.universal-transport.com



Ein Zug mit Triebwagen 112 und Beiwagen 837 hat am 9. April 1960 die Endstation in der Vohwinkler Kaiserstraße soeben verlassen und passiert gut mit Fahrgästen besetzt auf seinem Weg nach Benrath die Endstation und Werkstatt der Schwebebahn. Noch etwas über ein Jahr kann man diese Szene erleben, ab Mai 1961 übernimmt hier der Autobus

PETER BOEHM, SAMMLUNG AXEL REUTHER

SSW-Fahrschalter durch neue des Typs NF 51 der heimischen Firma Kiepe ersetzt wurden, denen in gleicher Weise die Tw 109 und 118 folgten.

Neben einer Neuverkabelung wurde der Fahrerstand erheblich umgebaut, bei dem der Fahrer einen beweglichen Sitz bekam und dazu der Fahrschalter nun seitlich links davon aufgestellt wurde. Einige Bedienelemente wurden entweder in einem Fußpodest oder in einer Konsole auf dem Geschränk vor dem Sitzplatz neu angeordnet um die Bedienungsmöglichkeit zu verbessern. Auch gab es endlich elektrische Scheinwerfer.

Entsprechend der 1956 in Kraft getretenen neuen Bestimmungen der BOStrab wurden die Fenster des Fahrgastraums und des Führerstands durch Sicherheitsverglasung ersetzt. In ähnlicher Form aber mit einem geänderten Fahrschaltertyp von Kiepe wurde auch noch Tw 119 modernisiert. Dem Problem der schlechten Belüftung des Innenraumes begegnete die RhBG nun endlich auch mit dem Einbau von Lüftungsklappen in den Seitenfenstern, allerdings zunächst nur in den zuletzt modernisierten Wagen und mit zeitlicher Verzögerung später dann in allen Wagen im Rahmen anstehender Unterhaltungsarbeiten.

Das Benrather Netz in Gefahr

Die Lage der Gleise in Seitenlage von zunehmend stärker befahrenen Straßen stellten in einer Fahrtrichtung für den Gegenverkehr eine zunehmende Betriebsgefahr dar. Da

diese Situation nur mit hohen Investitionen und teilweise erheblichen Eingriffen in die Streckenführung entschärft werden konnte, kam es ab 1956 zu ersten Überlegungen einer Umstellung auf Busbetrieb. Der Meterspurbetrieb war auch sonst ein teurer Fremdkörper im Düsseldorfer Normalspurnetz, dessen uralten Beiwagen zudem kurzfristig ersetzt werden mussten, da eine Anpassung an die neue BOStrab wirtschaftlich nicht sinnvoll war. Es fiel daher die Entscheidung, den Betrieb im Laufe einer auf maximal zehn Jahre angesetzten Restlaufzeit auf Busbetrieb umzustellen. Diese Frist war notwendig, um die Infrastruktur des Straßennetzes für einen gesicherten Ersatzverkehr mit Autobussen anzupassen und die Gelder für die benötigten Fahrzeuge zu erwirtschaften.

Modernisierung wird abgebrochen

Die begonnene Modernisierung der Vierachser wurde daher nach fünf Wagen nicht fortgesetzt, sondern bei den noch ausstehenden Tw 107 und 114 bis 117 nur noch die anstehenden Unterhaltungsmaßnahmen vorgenommen und fehlende Anpassungen an die neue BOStrab durch eine Ausnahme-genehmigung überbrückt. Immerhin erhielten aber alle noch nicht damit ausgestatteten Tw Lüftungsklappen im Fahrgastraum.

Nicht weiter einsetzen ließen sich ab 1959 aber die 13 alten zweiachsigen Beiwagen, die zum einen verschlissen waren, zum anderen aber keine Genehmigung für den Weiterbetrieb erhielten.

Die RhBG griff zum kurzfristigen Ersatz erneut auf reichlich vorhandene Normalspurwagen zurück und rüstete 1959/60 die neun 1927 von Schöndorff gebauten Beiwagen 831 – 839 für den Meterspurbetrieb um. Die sechsfenstrigen Fahrzeuge waren nicht nur länger und konnten daher mehr Fahrgäste aufnehmen, sondern mit ihren Polstersitzen auch erheblich komfortabler. Der bisher auf einzelnen Kursen übliche Einsatz von zwei Beiwagen musste aber aufgegeben werden, da die Ausweichen bei den neuen Anhängewagen dafür zu kurz waren. Um bei den betroffenen Fahrten Kapazitätsengpässe zu vermeiden, kamen zusätzlich Autobusse zum Einsatz, die schon einmal zeigten, wie sich auf Gummirädern statt auf der Schiene fährt.

Ende des Einsatzes 1961/62

Früher als geplant, kam das Ende des Benrather Netzes: Am 7. Mai 1961 wurde für die Linie V nach Vohwinkel ein Schienenersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet, da die DB wegen der Elektrifizierung ihrer Strecke in Haan eine Brücke anheben musste. Da sich der in doppelt so häufigem Takt fahrende Autobus bewährte, kehrte die Straßenbahn nicht mehr zurück. Weil der Mischbetrieb Straßenbahn/Bus der Linie O und V bis Hilden z.B. wegen unterschiedlicher Lage der Haltestellen zu Schwierigkeiten führte, fiel relativ kurzfristig die Entscheidung, zum 17. April 1962 auch die Linie O nach Opladen auf Busbetrieb umzustellen.

Das ältere zweiachsigen Wagenmaterial wurde 1962 verschrottet, die neun aus dem Normalspurnetz übernommenen Beiwagen kehrten nach der erneuten Umspurung dorthin zurück und leisteten bis Ende der 60er-Jahre im Berufsverkehr noch gute Dienste. Die 1935/36 beschafften vierachsigen Triebwagen waren zu diesem Zeitpunkt maximal 27 Jahre alt, was für einen Straßenbahnwagen eigentlich kein Alter war. Es hätte zwar die Möglichkeit bestanden, sie auf Normalspur umzubauen, wozu ihre Drehgestelle ja von Beginn an ausgelegt waren. Hier wären sie aber zu Zeiten in denen in großen Stückzahlen Gelenkwagen beschafft wurden, nur schwer vernünftig einzusetzen gewesen.

Die RhBG entschied sich daher, nach Käufern für die gut unterhaltenen Fahrzeuge zu suchen und fand sie auch im In- und Ausland. Die bei Einstellung des Betriebes noch vorhandenen zehn Triebwagen konnten an zwei andere Unternehmen in Deutschland und Österreich weiterverkauft werden und zwei Stück existieren noch heute nahe ihrer ursprünglichen Heimat, einer davon fahrfähig. Dazu mehr in einer der nächsten Ausgaben des Strassenbahn Magazin.

AXEL REUTHER

So haben Sie Österreich noch nie gesehen!

NEU

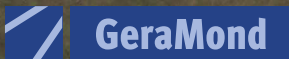
192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-95613-035-9
€ [A] 45,-

Eisenbahn von oben in Österreich

Markus Inderst



Faszination Technik



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



In seiner ursprünglichen zweifarbigen Lackierung gelb-weiß ist hier Tw 6211 in den 30er-Jahren auf der Linie 74 im Einsatz. Interessant auch die seitlich aufschiebbaren Fenster des Fahrgastraumes



Mehrfach umgebaut

Berlins erste Gelenkwagen ■ Kein großer Erfolg war den ersten beiden Berliner Gelenkwagen aus den späten 20er-Jahren beschied. Erstaunlicherweise blieb ein Exemplar nach seiner Abstellung der Nachwelt erhalten und ist heute ein nicht fahrbereites Ausstellungsstück

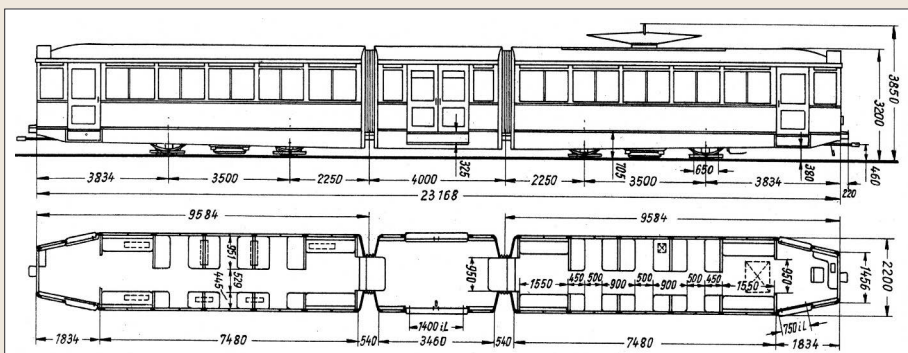
Im Rahmen ihres großen Erneuerungsprogramms in der zweiten Hälfte der 20er-Jahre bestellte die Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) bei Christoph & Unmack in Niesky auch zwei Gelenktriebwagen auf zweiachsigen Fahrwerken mit schwebendem

Mittelteil, die Ende 1929 zur Ablieferung kamen. Die ersten Fahrzeuge dieser Bauart waren mit je einem Exemplar ein Jahr zuvor nach Dresden und Leipzig geliefert worden, die BVG-Wagen unterschieden sich aber in der technischen Ausstattung. Die Wagen er-

hielten die Nummern 6211 und 6212 sowie im 1934 eingeführten neuen Bauartschema die Bezeichnung TG 29. Sie wurden auch als „Durchgangs-Gelenkwagenzüge“ oder als „D-Straßenbahnzüge“ bezeichnet. Die Zweirichtungswagen besaßen Führerstände an beiden Enden und auf jedem Fahrgastraum mittig einen Stangenstromabnehmer, von dem der jeweils vordere beim Einsatz angelegt war.

Besser als Zweiachser?

Ein Grund für die Beschaffung war es herauszufinden, ob eine durchgehend begehbare große Einheit gegenüber den Zweiwagenzügen aus einzelnen Zweiachsern bei der Verteilung der Fahrgäste und Einsatz des Personals Vorteile bot. In den ersten Planungen bei der Bestellung 1927 war vorgesehen, bei den Wagen einen Fahrgastfluss nach dem amerikanischen „Pay as you Enter (PAYE)“-System mit Einstieg im Mittelteil und Ausstieg an den beiden Wagenenden einzuführen, wobei der



Seitenansicht der Türseite und Grundriss im letzten Einsatzzustand des Wagens in den 60er-Jahren. Das Typenblatt der BVG macht auch sehr detaillierte Angaben zu den Abmessungen



Eines der wenigen Bilder, das den zweiten Gelenkwagen 6212 zeigt, dokumentiert die Gelenkverbindung zum frei schwebendem Mittelteil SLG. PAUL-H. PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER (2)

Schaffner seinen festen Platz im Mittelteil gehabt hätte. Dies wurde jedoch nicht realisiert, sondern die beiden Triebwagen bei ihren Linieneinsätzen ab Februar 1930 mit einem Pendelschaffner und Ein- und Ausstiegsmöglichkeit an allen Türen eingesetzt. Dies führte bei starkem Andrang zu Problemen, da der Schaffner mit dem Kassieren nicht nachkam und daher bald zwei Schaffner Dienst taten, was das Ziel der Personalsparnis hinfällig werden ließ. Schwierigkeiten bereitete von Beginn der Antrieb, der von der Berliner Firma Bergmann entwickelt worden war. Die vier Halbspannungsmotoren mit je 35 kW Leistung waren jeweils paarweise mittig unter dem festen Fahrgestell am Wagenkastenboden angebracht und trieben die Achsen über Kardanwellen an. Das Mittelteil hing mit Bolzen Gelenken beweglich zwischen den Endwagen, die Trennstellen wurden durch Faltenbälge abgedeckt. Die Probleme mit den Wagen führten dazu, dass eine weitere Beschaffung unterblieb und die beiden TG 29 zu unbeliebten Einzelgängern wurden, die in der Werkstatt einen hohen Unterhaltungsaufwand verursachten.

Neue Tatzlagermotoren

Um die Verfügbarkeit zu erhöhen, nahm die BVG 1938/39 einen Umbau vor. Die störanfälligen Kardanmotoren wurden durch erprobte Tatzlagermotoren der AEG ersetzt, was beim unmittelbaren Vorbild der Kardan-technik, den Zwillingswagen der Bauart T26, bereits 1931 stattgefunden hatte. Die Starkstrom-Zweifachsteuerung der Baureihen TM 33 und T36 fand auch bei den Gelenkwagen Eingang, um die Ersatzteilhaltung zu reduzie-



Berlins Gelenkwagen

Technische Daten: Gelenkwagen TG 29

	Lieferung	Umbau 1938	Umbau 1951
Länge:	23,17 m	–	–
Breite:	2,20 m	–	–
Achsabstand im UG:	3,50 m	–	–
Abstand Innenachsen	8,50 m	–	–
Fußbodenhöhe über S.O.:	0,70 m	–	–
Raddurchmesser:	0,65 m	–	–
Leergewicht:	27,5 t	29,8 t	
Antriebsleistung:	4x 35 kW	4x 40 kW	4x 47 kW
Platzangebot:	60 Sitz- und 105 Stehpl.	–	60 Sitz- und 87 Stehpl.

Tw 6211 in seinem Zustand als Einrichtungswagen in seinem letzten Einsatzjahr 1967 auf der Linie 54. Die heruntergezogenen Schürzen und die cremefarbene Lackierung verleihen dem Wagen ein durchaus elegantes Aussehen FRITZ ROTH, SLG. VDVA

ren. Die beiden Wagen trugen nun die Typenbezeichnung TG 29/38.

Den Zweiten Weltkrieg überlebten beide Wagen mit leichteren Schäden – dennoch blieben sie zunächst abgestellt. Nach der Teilung der BVG verblieben sie im Westen, es dauerte aber bis zu Beginn der 50er-Jahre, ehe sich der Betrieb an die Reaktivierung machte.

Letzte Chance für Wagen 6211

Zunächst wurde Tw 6211 in den Jahren 1951/52 in der U-Bahn-Hauptwerkstätte Seestraße aufgearbeitet und dabei überholt, modernisiert und in den ursprünglich vorgesehenen Zustand für Einrichtungsbetrieb mit Fahrgastfluss und festem Schaffnerplatz umgebaut, der nun am Heck eingerichtet war. Den hinteren Führerstand ersetzte für Rangierzwecke ein Hilfsfahrschalter, die Türen auf der linken Seite wurden festgesetzt, aber nicht ausgebaut. Ein Scherenstromabnehmer auf dem Vorderteil ersetzte die Stangen, welche generell gegen die neue Bauart getauscht wurden. Dies erforderte die Verlegung der Dachwiderstände. Auch bekam der Wagen ein modernes Unterflurschaltwerk von Kiepe, so dass die AEG-Motoren in Halbspannungsmotoren umzuwickeln waren. Weitere moderne Attribute waren Leuchtstoffröhren im Fahrgastraum, Fahrtrichtungsanzeiger und Abblendscheinwerfer; die Türen blieben handbetätigt.

Nach Probefahrten ohne Fahrgäste im August 1952 verschwand Tw 6211 zu-

nächst wieder von der Bildfläche. Die Aufarbeitung des abgestellten 6212 unterblieb, 1958 wurde er zerlegt. Offensichtlich wollte die BVG erst einmal abwarten, wie sich der Fahrgastfluss bei den zur Lieferung anstehenden Großraumzügen bewährte. Die in Berlin vollkommen ungewohnte Abfertigung bereitete leider immense Schwierigkeiten, so dass es zunächst nicht zum Einsatz des 6211 kam. Erst 1957 besann sich der Betrieb und setzte den 6211 ab Dezember auf der Linie 75E zwischen Zoo und Spandau, Hakenfelde vom Betriebshof Charlottenburg aus ein, die als eine der wenigen Linien für den Einsatz von Einrichtungswagen geeignet war. Der Schaffnerplatz wurde ausgebaut und es pendelten wieder zwei Schaffner im Zug. Nach Aufgabe der Linie 75E im Januar 1966 gelangte er auf die Linie 54 (Spandau, Johannesstift – Richard-Wagner-Platz), wo er nach der Einstellung ab Mai 1967 endgültig überflüssig war. Obwohl ursprünglich nicht für die museale Erhaltung vorgesehen, sorgten BVG-Mitarbeiter dafür dass Tw 6211 nicht zerlegt wurde. Lange Jahre in der historischen Sammlung im zum Busdepot umgebauten Betriebshof Britz hinterstellt, übernahm ihn 1993 der Denkmalpflegeverein Nahverkehr Berlin (DVN) in seine Sammlung nicht fahrbereiter Ausstellungsstücke, wo er auch heute noch zu sehen ist. AXEL REUTHER

Nur 16 Jahre...

Die Tatra-T3YU in Sarajevo ■ Sie waren eine spezielle Exportausführung der tschechischen T3-Triebwagen: Ab 1967 lieferte die Firma ČKD Tatra insgesamt 20 dieser Fahrzeuge nach Sarajevo. Doch sie waren keine große Hilfe. Bereits Anfang der 1980er-Jahre schieden die Wagen aus dem Betrieb aus. Warum so schnell?

Auf der gut ausgebauten Strecke zwischen Ilidza und der Innenstadt ist am 18. Mai 1972 ein T3YU unterwegs

FRANK NOVAK, SLG. J. ČIHÁK

Nachdem die normalspurige Schnellstraßenbahn in Sarajevo am 28. November 1960 in Betrieb genommen wurde, bestand der Wagenpark in den folgenden sieben Jahren ausschließlich aus US-amerikanischen Gebrauchtwagen vom Typ PCC, die der Straßenbahnbetrieb aus Washington D.C. gekauft hatte. Diese in den 1940er-Jahren in den USA hergestellten Fahrzeuge hatten ihre besten Jahre jedoch bereits hinter sich und man musste sich allmählich mit ihrem Ersatz beschäftigen.

Kauf per Staatsvertrag

Im Laufe des Jahres 1967 unterzeichneten die Tschechoslowakei und Jugoslawien einen Staatsvertrag zur Lieferung von zehn Straßenbahnwagen. Dabei handelte es sich um den Wagentyp T3, dessen Hersteller die Firma ČKD Tatra war. Den Prototyp dieses Typs hatte die tschechoslowakische Firma 1960 hergestellt und seitdem große Mengen dieser vierachsigen Straßenbahnfahrzeuge für tschechoslowakische Straßenbahnbetriebe und ab 1966 auch als Exportvariante T3SU für die Sowjetunion gebaut. Insgesamt wurden zwischen 1960 und 1990 13.991 Triebwagen und 122 Beiwagen der verschiedenen T3-Varianten gebaut. Die ersten für Jugoslawien gefertigten Exemplare trafen im Sommer 1967 in Sarajevo ein. Die ersten zwei wurden am 1. September 1967 um 17 Uhr als Wagen 120 und 121 feierlich in Betrieb genommen. Dabei handelte es sich um Fahrzeuge einer speziellen Exportvariante, die die Typenbezeichnung T3YU trugen.

Die Besonderheiten der T3YU

Historische Aufnahmen bezeugen eine sehr interessante Tatsache: Die ersten beiden Wagen waren die einzigen, die auf der Stirnfront bereits den „klassischen tschechoslowakischen“ Ausschnitt in Quadratform für die Liniennummer besaßen. Die 18 übrigen T3YU-Wagen (sowie alle direkt nach Sarajevo gelieferten K2YU-Gelenkwagen) besaßen auf der Stirnfront den verglasten länglichen Ausschnitt, der für die ersten Serienwagen des Typs T3 oder für die in die DDR exportierten Tatrawagen typisch war. Die Firma ČKD Tatra war damals mit dem Bau von Straßenbahnfahrzeugen für den Ostblock und insbesondere für die Sowjetunion enorm ausgelastet. Es lässt sich deshalb vermuten, dass das Unternehmen zwei ursprünglich für einen anderen Kunden bestimmte Wagenkästen für die erste Lieferung nach Sarajevo verwendete, um rechtzeitig zu liefern. Die den Kundenwunsch entsprechenden Ausschnitte für die Linienanzeige wurde dann erst beim Rest der Lieferung eingehalten.

Stromabnehmer auf dem Heck

Das Aussehen dieser Wagen prägte auch der am Heckteil montierte Stromabnehmer –



Im Jahre 1977 entstand in Sarajevo diese Aufnahme: Ein Menge Fahrgäste werden gleich den relativ kleinen Wagen stürmen OLAF GÜTLER



Noch fast neu war der T3YU mit der Nummer 120, als er im Jahre 1970 vor damals hochmoderner Kulisse fotografiert wurde JAN CIHAK



Aus einem Jubiläumsmagazin der Stadt Sarajevo aus dem Jahre 1970 stammt diese Aufnahme mit zahlreichen neuen T3YU

SLG. JAN CIHAK

dabei handelte es sich ebenfalls um einen Kundenwunsch. Auch alle Gelenkwagen des Typs K2YU (Wagennummern 201 bis 290) wurden zum Stromabnehmer am Heckteil (über dem letzten Drehgestell) geliefert. Im Laufe des Jahres 1968 trafen die acht übrigen T3YU-Wagen aus der Tschechoslowakei in Sarajevo ein.

Technische Daten: T3YU (Sarajevo)

Anzahl	20
Hersteller	ČKD Tatra
Baujahr	1967–1969
Achsfolge	Bo Bo
Länge	14.000 mm
Höhe	3.050 mm
Breite	2.500 mm
Stundenleistung	160 kW
Sitzplätze	21
Stehplätze	87

Interessant war dabei, dass der tschechoslowakische Hersteller sogar einen Bankkredit in Höhe von 900.000 US-Dollar zur Beschaffung dieser Fahrzeuge sichergestellt hatte. Gemäß unterzeichnetem Vertrag wurden die Fahrzeuge in 16 Raten mit einem Zinssatz von 3,5 Prozent bezahlt. An der feierlichen Inbetriebnahme dieser neuen Wagen nahmen mehrere Tausend neugierige Einwohner Sarajevos teil.

Im Jahre 1969 wurden zehn weitere T3YU-Wagen bestellt. In Summe lieferte ČKD damit 20 T3YU-Wagen nach Sarajevo, die die Wagennummer 120 bis 139 trugen.

Für Sarajevo nur bedingt geeignet!

Die Beschaffung der 20 ČKD-Fahrzeuge ermöglichte die schrittweise Ausmusterung der im schlimmsten Zustand befindlichen PCC-Wagen. Viele Indizien weisen jedoch darauf hin, dass der tschechische Wagentyp für Sarajevo von Anfang an nur bedingt geeignet war, denn die Fahrgastkapazität der Fahrzeuge war nicht sonderlich groß. Deshalb

baute sich der Verkehrsbetrieb Sarajevo ab 1964 in eigener Werkstatt insgesamt neun Gelenkwagen aus PCC-Solowagen. Das war eine verzweifelte Notlösung zur Kapazitätserhöhung, denn die Wagen der Straßenbahnen in Sarajevo waren in den 1960er-Jahren oft auf „indische Art“ überfüllt.

Ab 1973 wurde der Wagenpark der Sarajewoer Straßenbahn ausschließlich durch Gelenkwagen des Typs K2YU von ČKD Tatra erneuert. Diese erwiesen sich als deutlich praxistgerechter und langlebiger, zehn Wagen wurden noch zwischen 2004 und 2011 zu „Satra II“ genannten Fahrzeugen umgebaut.

Obwohl alle 20 Sarajewoer T3YU-Wagen werkseitig mit der Steuerung für Mehrfachtraktionen ausgestattet waren, erschienen sie im Linienverkehr nie in Mehrfachtraktion. Und es gibt auch keine Erkenntnisse darüber, dass der Doppeltraktionsbetrieb in Sarajevo überhaupt getestet worden wäre. Aus diesem Grund wurden die T3YU-Wagen vom Anfang an auf den weniger frequentier-



Wagen Nummer 137 aus der zweiten Lieferserie machte am 7. Oktober 1975 Werbung für Jugoslawiens führende Automobilmarke Zastava

FRANK NOWAK, SLG. JAN ČIHAK

Eine Aufnahme vom Nachfolger darf nicht fehlen: Die Gelenk-Tatras der Bauart K2YU boten deutlich mehr Fahrgast-Kapazität, hier Wagen 206 im Jahre 1977

OLAF GÜTTLER



Das rätselhafte Fabriksschild 158242, auf das im Text näher eingegangen wird

JAN ČIHAK



ten Linien eingesetzt: So fuhren 1969 acht T3YU-Wagen auf der Linie 2 Baščaršija – Čengić Vila. Der letzte bis heute erhaltene T3YU-Wagen, die Nr. 128, trägt übrigens noch die Linienanzeige „1 Baščaršija – Bahnhof“ auf der Stirnfront. Zum Schluss seines Liniendienstes wurde dieser Wagen vermutlich auf dieser, der kürzesten Sarajewoer Straßenbahnlinie eingesetzt.

Bis 1983 außer Betrieb genommen

Gerade die geringere Fahrgastkapazität der T3YU-Wagen im Vergleich mit den Gelenkwagen und kein Interesse an ihrem Einsatz in Doppeltraktionen führten höchstwahrscheinlich zur baldigen Ausmusterung dieser Fahrzeuge: Die T3YU-Wagen schieden nach nur etwa 16 Einsatzjahren 1983/84 aus dem Liniendienst aus. Die meisten T3YU-Wagen wurden anschließend vermutlich verschrot-

tet, denn es ist nicht bekannt, dass sie z. B. nach Osijek (Kroatien) verkauft worden wären, also in die nächstgelegene Stadt, in der dieser Wagentyp eingesetzt wurde.

Aus heutiger Sicht handelte es sich dabei um eine ungeheure Verschwendung, die umso mehr auffällt, wenn wir heute auf den verelendeten Sarajewoer Straßenbahnbetrieb blicken: Die „neuesten“ DÜWAG-GT8-Straßenbahnwagen, die aus dritter Hand (ex Konya/TR, ex Köln) geliefert wurden, sind inzwischen mehr als 50 Jahre alt.

Zunächst zwei Wagen erhalten

In den 1980er-Jahren gab es noch mindestens zwei T3YU-Fahrzeuge – die Wagen 125 und 128. Der Tw 125 blieb einfach abgestellt, rostete still vor sich hin. Man überlegte hin und wieder, „einmal“ ein historisches Fahrzeug daraus zu machen.

Autor Jan Čihak

Der im Norden der Tschechischen Republik lebende Autor Jan Čihak gilt als Experte für die Geschichte der Straßenbahn in Sarajevo. Im Jahr 2013 erschien in Österreich beim Verlag „BAHNmedien.at“ sein Buch: „Sarajevo. Straßenbahn und Trolleybus/Trams and Trolleybuses“ in deutscher und englischer Sprache. Im vorigen Jahr erschien dieser Titel im Eigenverlag auf Bosnisch und Tschechisch. Aktuell sucht er noch immer eine Möglichkeit, einen Teil der Bücher preiswert nach Bosnien zu verfrachten. Wer ihm dabei helfen möchte, kann über den GeraMond-Verlag mit ihm in Kontakt treten.

Der Tw 128 diente hingegen als Arbeitswagen. Beide Fahrzeuge überlebten den Krieg 1992–1995, der Tw 125 wurde jedoch um 2004 endgültig ausgemustert und verschrottet, da er nach dem jahrelangen Abstellen nicht mehr zu retten war. Er trug bis zuletzt seine creme/rote Farbgebung. Eine Aufnahme des ausgeschlachteten Wagens kann man sich zum Beispiel auf der Webseite www.transphoto.ru ansehen.

Der T3YU-Wagen Nr. 128 erhielt nach dem Krieg in den 1990er-Jahren eine neue Lackierung in gelb/blau, danach wurde er jedoch dem Verfall und den Vandalen unter freiem Himmel überlassen. So befindet sich der letzte Sarajewoer T3YU-Wagen in einem vollkommen desolaten Zustand. Mit undichtigem Dach und ausgeschlagenen Fenstern blickt er in eine mehr als unsichere Zukunft.

Fabriknummer birgt Rätsel

Beim Tw 128 stellte der Autor eine Unstimmigkeit fest: In den Tatra-Fahrzeuglisten, die im Umlauf sind, taucht beim Tw 128 fast immer die Fabriknummer 156042 auf. Der Autor dieses Textes sah jedoch das Fabriksschild dieses Fahrzeuges, das vor einigen Jahren von einem Straßenbahnfreund abmontiert wurde (wobei die Mitarbeiter des Verkehrsbetriebes nur apathisch nickten). Der neue Besitzer dieses Fabriksschildes ist dem Autor bekannt und würde es nach Sarajevo zurückzugeben, falls das Fahrzeug als historischer Wagen renoviert wird.

Auf dem mühsam gereinigten Schild steht die Fabriknummer 158242. Demzufolge ist gut möglich, dass die Wagennummer 128 mindestens zweimal besetzt war und dass dieses Fahrzeug ursprünglich eine andere Wagennummer trug – Umnummerierungen sind im Sarajewoer Verkehrsbetrieb eine „beliebte“ Aktivität. Wegen der katastrophalen Situation beim Verkehrsbetrieb wurde in Sarajevo bisher keine Spur der Fabriknummern sowohl bei den T3YU-Wagen als auch bei vielen K2YU-Wagen gefunden.

JAN ČIHAK

Jeden Monat pünktlich bei Ihnen!

Ihre Vorteile als Abonnent:

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

* Nur im Inland

Lesen Sie 12 Ausgaben und sichern Sie sich ...



Ihr Geschenk:

GRATIS

Flachmann »Gera«

Für den wohltuenden Schluck zwischendurch: Der Flachmann »Gera« passt in jede Hemd-, Jacken oder Hosentasche und ist auch unterwegs immer mit dabei. Er hat ein Fassungsvermögen von 0,18 l, ist aus rostfreiem Stahl und mit echtem Leder bezogen.



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

** 14 Cent pro Minute

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



Einst & Jetzt

Wir sehen zweimal im Abstand von 54 Jahren die Regensburger Linie 1 nach Prüfening. Am 16. Juni 1963 steht der Dreiwagenzug aus Tw 45 mit seinen beiden Bw 66+75 als Linie 1 am Arnulfplatz. Seit 1959, nach Einstellung der Linie 4 nach Kumpfmühl, verkehrt die Linie 1 als letzte Regensburger Straßenbahnlinie von Pürkelgut nach Prüfening. Der Tw 45 gehörte zu einer Serie von vier Fahrzeugen (45–48) mit vier baugleichen Bw (77–80), die 1956 von Rathgeber geliefert wurden. Es waren die modernsten Fahrzeuge im Regensburger Netz. Nach nur acht Jahren war ihr Einsatz mit der Stilllegung der Straßenbahn am 1. August 1964 beendet. Die beiden Beiwagen stammen aus dem Hause MAN und wurden 1927 bzw 1929 geliefert. Nach der Stilllegung der Straßenbahn fanden die Rathgeber-Wagen ein neues Einsatzgebiet in Darmstadt, wo sie noch weitere 25 Jahre im Einsatz waren. Eine Garnitur fand den Weg zurück nach Regensburg und wird jetzt aufwändig restauriert. Die Fahrzeuge sollen langfristig in der Innenstadt als Denkmal aufgestellt werden. Heute verkehren moderne Gelenkbusse, und nur noch wenige Relikte – wie alte Wandrossetten – erinnern an die Zeit der Straßenbahn, deren Comeback mittlerweile ernsthaft in Erwägung gezogen wird.

TEXT UND BILDER „JETZT“:

WOLFGANG MEIER

BILD „EINST“: WILHELM ECKERT





Typisch Wuppertal: Hier ist ein Zug der Linie auf der Straße namens Schwarzbach unterwegs, aufgenommen am 19. Februar 1984

Die letzten 20 Jahre

Warum die Straßenbahn in Wuppertal sterben musste ■ Vor 30 Jahren rollten in der Großstadt am Rand zum Bergischen Land die letzten Straßenbahnen. Zu groß war die Konkurrenz von Schwebebahn und Bus geworden, und dann war da noch die Bundesbahn mit ihren S-Bahn-Plänen

Am 1. März 1948 wurde die Verkehrsabteilung der Wuppertaler Stadtwerke geschaffen, die aus der Wuppertaler Bahnen AG hervorging, unter deren Namen die Straßenbahnen in Wuppertal zusammengelegt wurden – das waren immerhin sieben regelspurige und 14 meterspurige Linien mit einer Länge von rund 175 Kilometern. 20 Jahre später war

von der einstigen Herrlichkeit bereits viel verschwunden, vor allem die Überlandlinien waren bereits auf Busbetrieb umgestellt.

Fast nur noch Regelspur

Im Jahre 1967, 20 Jahre vor Einstellung der letzten Wuppertaler (Normalspur)-Straßenbahnlinie war das Schmalpurnetz schon als Auslaufbetrieb zu betrachten (siehe Seite

58). Gesichert erschien vorerst noch der Normalspurbetrieb, der sich vorwiegend im Tal abspielte, mit Stichstrecken in verschiedene Ortsteile und Vororte. Im Tal selbst, wo die Straßenbahntrasse zwischen Elberfeld-Westende und Oberbarmen gut ausgebaut war, verlief sie aber auch auf acht Kilometern parallel zum Wahrzeichen Wuppertals, der einmaligen Schwebebahn,

Hochbetrieb in der Schleife Kornstraße am 20. Juli 1973, beteiligt sind ein DÜWAG-GT 4 und ein Westwaggon-Dreiachser
WOLFGANG R. REIMANN (2)



Als Dienstwagen ist im Juni 1973 der Westwaggon-Dreiachser 3003 am alten Markt unterwegs



jenem technischen Denkmal, dessen Existenz bis heute unantastbar ist. Und die erwähnten Stichstrecken nach Wieden, Elberfeld Nord, Barmen, zum Klinikum Barmen, nach Langerfeld und Heckinghausen führten fast ausnahmslos ohne eigenen Bahn-

körper durch enge Straßen mit beachtlichen Steigungen. Und ein weiterer ÖPNV-Konkurrent trat in Form der Deutschen Bundesbahn auf den Plan: Die DB war nur bereit, ihre Wuppertaler S-Bahn-Linie mit mehreren Haltepunkten innerhalb des Stadtgebietes

einzuführen, wenn die Straßenbahn aufgegeben würde – die Konkurrenz in Form der Schwebebahn reichte ihre ohnehin...

Das Ende rückt näher

Seit Stilllegung der letzten Meterspurstrecken im Jahre 1970 passierte zunächst einmal nicht viel, lediglich einzelne Betriebsstrecken und Einsatzlinien des Normalspurnetzes wurden in den 70er-Jahren aufgegeben. Im Jahre 1980 verkehrten somit noch die Straßenbahnlinien 601, 602, 606, 608 und 611, wobei die 606 nur in der Hauptverkehrszeit bedient wurde.

Am 2. März 1984 begann der endgültige Abschied von der Wuppertaler Straßen-

Straßenbahnlinien 1980

601	Wieden – Elberfeld Bf. – Barmen Bf. – Heckinghausen
602	Klinikum Barmen – Barmen Bf. – Oberbarmen Bf. – Weiherstraße
606	Elberfeld Bf. – Barmen Bf. – Oberbarmen Bf. – Weiherstraße
608	Klinikum Barmen – Barmen Bf. – Oberbarmen Bf. – Langerfeld Markt – Dieselstraße
611	Gabelpunkt – Elberfeld Bf. – Barmen Bf. – Oberbarmen Bf. – Dieselstraße

bahn, als der Abschnitt vom Bahnhof Oberbarmen zur Schleife in der Weiherstraße der Linien 602 und 606 eingestellt wurde – die HVZ-Linie 606 verschwand somit komplett aus dem Fahrplan. Am 15. Juni 1985 traf es das erste Teilstück der SL 611, als der Abschnitt Werlestraße – Raumentaler Berg aufgegeben wurde. Am gleichen Tag wurden noch weitere Abschnitte aufgegeben: Raumentaler Berg – Langerfeld Markt – Schleife Dieselstraße (SL 608, 611), Alter Markt – Wupperfeld – Bahnhof Oberbarmen – Raumentaler Berg (SL 608), Walterstraße – Lennepstraße (SL 601) sowie Loher Straße – Rudolfstraße – Klinikum Barmen. Die Linien 602 und 608 waren damit Geschichte.

Nur noch zwei Linien

Übrig blieben damit nur noch die SL 601 und SL 611. Von Wieden (601) und Gabelpunkt (611) kommend, trafen sich die Linien am Robert-Daum-Platz, um gemeinsam durchs Tal bis zum Betriebshof Walterstraße zu führen. Dieser Restbetrieb hielt sich noch bis zum 31. Mai 1987, als die Straßenbahn in Wuppertal feierlich verabschiedet wurde. Ein Jahr später eröffnete die DB ihre S 8 von Hagen nach Mönchengladbach mit neun Haltepunkten innerhalb des Wuppertaler Streckennetzes.

DÜWAG dominiert

Der Regelspur-Fahrzeugpark setzte sich in den letzten 20 Jahren vor Einstellung vor allem aus DÜWAG-Produkten zusammen. Zwischen 1952 und 1955 hatte die Wuppertaler Straßenbahn 16 vierachsige Großraumwagen in Einrichtungsausführung von DÜWAG erhalten. Ab 1963 wurden die Wagen 1005–1019 zu achtsichtigen Gelenkwagen mit den Nummern 8001–8016 umgebaut und ab 1987 nach Graz verkauft. Für den Zweirichtungsverkehr beschaffte man acht Vierachser.

Textfortsetzung auf S. 60

Auch die Schwebebahn, Wuppertals Wahrzeichen und technisches Denkmal, trug als ÖPNV-Konkurrent zur Stilllegung der Straßenbahn bei. Am 1. März 1987 traf DÜWAG-Zug 3831 noch auf einen Schwebebahnzug WOLFGANG R. REIMANN (2)



Im Jahre 1965 waren noch die alten Linienbezeichnungen aktuell, wie hier bei Wagen 4003 als Linie 21 in Elberfeld

BRIAN TURNER



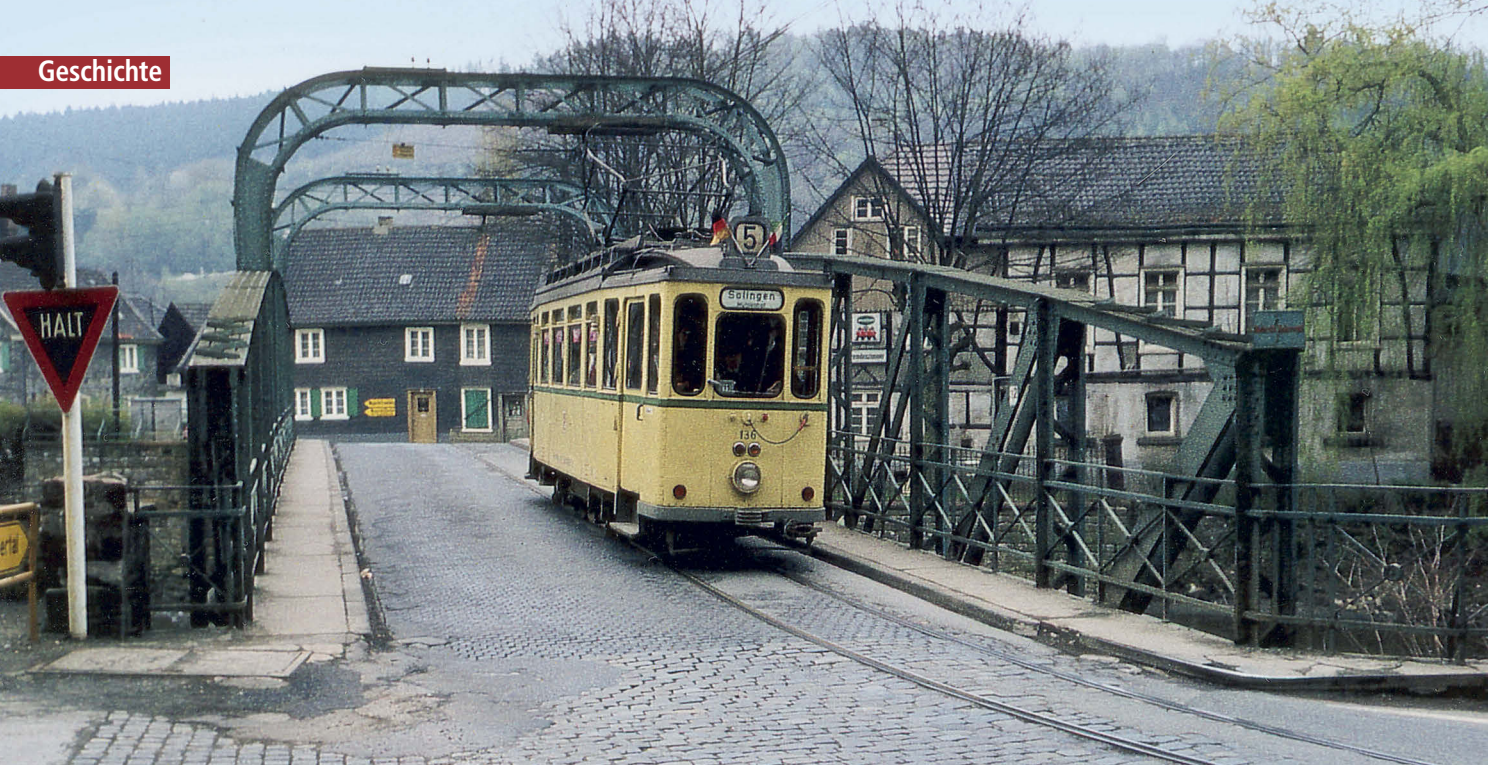
STRASSENBAHN MAGAZIN 1 | 2018

Als Einsatzwagen nach Oberbarmen hat Tw 250 an der Haltestelle Werther Brücke Fahrgäste aufgenommen

SLG. WOLFGANG MEIER



57



Wuppertaler Meterspur-Idyll: Drei Tage vor der Streckenschließung ist am 1. Mai 1969 ein Triebwagen der Linie 5, von Cronenberg kommend, an der Kohlforth Brücke in Richtung Solingen-Mühlenhof unterwegs

ERNST AUGUST WOLFF

Die letzten Meterspurstrecken

Im Jahre 1967 – 20 Jahre vor Einstellung der letzten Straßenbahnlinie im Wuppertal – war das Meterspurnetz schon stark geschrumpft. Letzte Überlebende waren die Linien 5 und 25, wobei die Stilllegung aber schon absehbar war. So verkehrte die SL 5 am 3. Mai 1969 letztmals zwischen Lenzhaus und dem Solinger Mühlenplatz. Erhalten blieb lediglich das 3,2 Kilometer lange Teilstück Wuppertal-Kohlforth – Wuppertal-Cronenberg: Auf diesem wird seit 1992 vom Bergischen Straßenbahnmuseum musealer Straßenbahnverkehr durchgeführt. Nach „Amputationen“ im Jahr 1968 und im Frühjahr 1970 schlug am 31. Juli 1970 auch das letzte

Stündchen für die verbliebene Meterspurstrecke 25, die zuletzt noch zwischen dem Bahnhof Elberfeld und der Dönberger Straße verkehrte. Das Kapital Schmalspur war in Wuppertal damit beendet.

Die Fahrzeuge

Modernste Fahrzeuge des Meterspurnetzes waren sieben Gelenkzüge mit festem vorderen Fahrgestell und zweiachsigem Nachläufer. Die Wuppertaler Stadtwerke hatte die Einrichtungswagen 1962 bei DÜWAG beschafft und hierfür alte Fahrwerke verwendet. Schon nach sechs Jahren hatte man keine Verwendung mehr für die Wagen, weil es keine Meterspurstrecken mit

Wendendreiecken mehr gab. Nach Stilllegung des Meterspurnetzes konnten die Wagen mit den Betriebsnummern 4501–4507 noch nach Krefeld „verramscht“ werden, wo sie nach zehn Jahren Dienst abgestellt und ausnahmslos verschrottet wurden. So bildeten alte Zweiaxler aus der Vor- und frühen Nachkriegszeit von Westwaggon, Talbot, Uerdingen und MAN sowie Eigenbauten der Wuppertaler Werkstatt samt Beiwagen das Rückgrat des Fahrzeugsparks bis zur Stilllegung. Am 1. August 1970 wurde u.a. Tw 105, ein Talbot-Produkt aus dem Jahre 1927 im alten Depot Mirke, zuständig für den Rest-Meterspurbetrieb, geschmückt als letzte Meterspur-Straßenbahn verabschiedet.



So reizvoll kommt eine Mitfahrt in der meterspurigen Straßenbahn sein: Hier eine damals alltägliche Begegnung südlich von Elberfeld im Jahre 1965





Vorletzte Wuppertaler Meterspurlinie war die 5, die sich bis ins Jahr 1969 halten sollte. Hier ist Triebwagen 115 mit Beiwagen 908 im Juli 1965 in Elberfeld unterwegs

„Die verdammte Weiche muss doch in die Endstellung zu bringen sein“: Blick aus dem Wagen 139 vor der Abfahrt in Solingen im Jahre 1965 – das geradeaus führende Gleis hat schon keine Funktion mehr



Fünf Betriebsjahre hatte die Linie 25 als letzte Wuppertaler Meterspurlinie noch vor sich, als im Sommer 1965 Wagen 119 in Elberfeld auf Film gebannt wurde



Im Juli 1965 konnte man mit der Meterspur-Tram noch von Wuppertal nach Solingen fahren. Hier hat Wagen 139 die Endhaltestelle der Klingenstein erreicht

BRIAN TURNER (5)



Wohin führt die Fahrt des DÜWAG-Zuges 4003 am 4. November 1974 In Heckinghausen? Zum Fußball oder zum Schauspielhaus?

WOLFGANG R. REIMANN

Fahrzeugpark Wuppertal, 1.1.1980

Nr.	Bauart	Baujahr	Hersteller	Bemerkungen
3401–3408	GT4	1961	DÜWAG	Aufbau auf alten Fahrgestellen
3801–3816	GT8	1953/54	DÜWAG	Umbau aus Großraumwagen
3817–3822	GT8	1960	DÜWAG	

Sie wurden auf alten zweiachsigen Fahrgestellen aufgebaut. Zwei baugleiche Teile wurden durch ein schwebendes Mittelteil verbunden. Diese Vierachser wurden zunächst als 4001–4008, später hießen sie 3401–3408. 1960 folgten sechs Achtachser

GT8 mit den Nummern 8017–8022, die ebenfalls in Graz eine neue Heimat fanden.

Letzte Zwei- und Dreiachser

Erwähnung verdienen auch die 1954 von Westwaggon gelieferten vier Großraum-

Dreiachser, die die Nummern 1001–1004 erhielten (später wurden sie in 3001–3004 umgezeichnet). Bestellt worden waren sie als Meterspur-Zweiichtungswagen, geliefert wurden sie nach Abänderung der Bestellung als Normalspur-Einrichtungswagen! Trotz ihres ruhigen Laufs wurden keine weiteren Dreiachser beschafft, vielmehr ging man zur Anschaffung von Gelenkfahrzeugen über. Ab 1973 liefen sie nur noch im E-Wagen-Verkehr und wurden bereits 1976/77 verschrottet.

Auch ein paar Zweiachser waren im Berichtszeitraum noch vorhanden: Es handelte

Hier ist der aus Dortmund stammende Wagen 3826 am 29. Februar 1984 in der Ortslage Am Cleef unterwegs

SLG. WOLFGANG MEIER



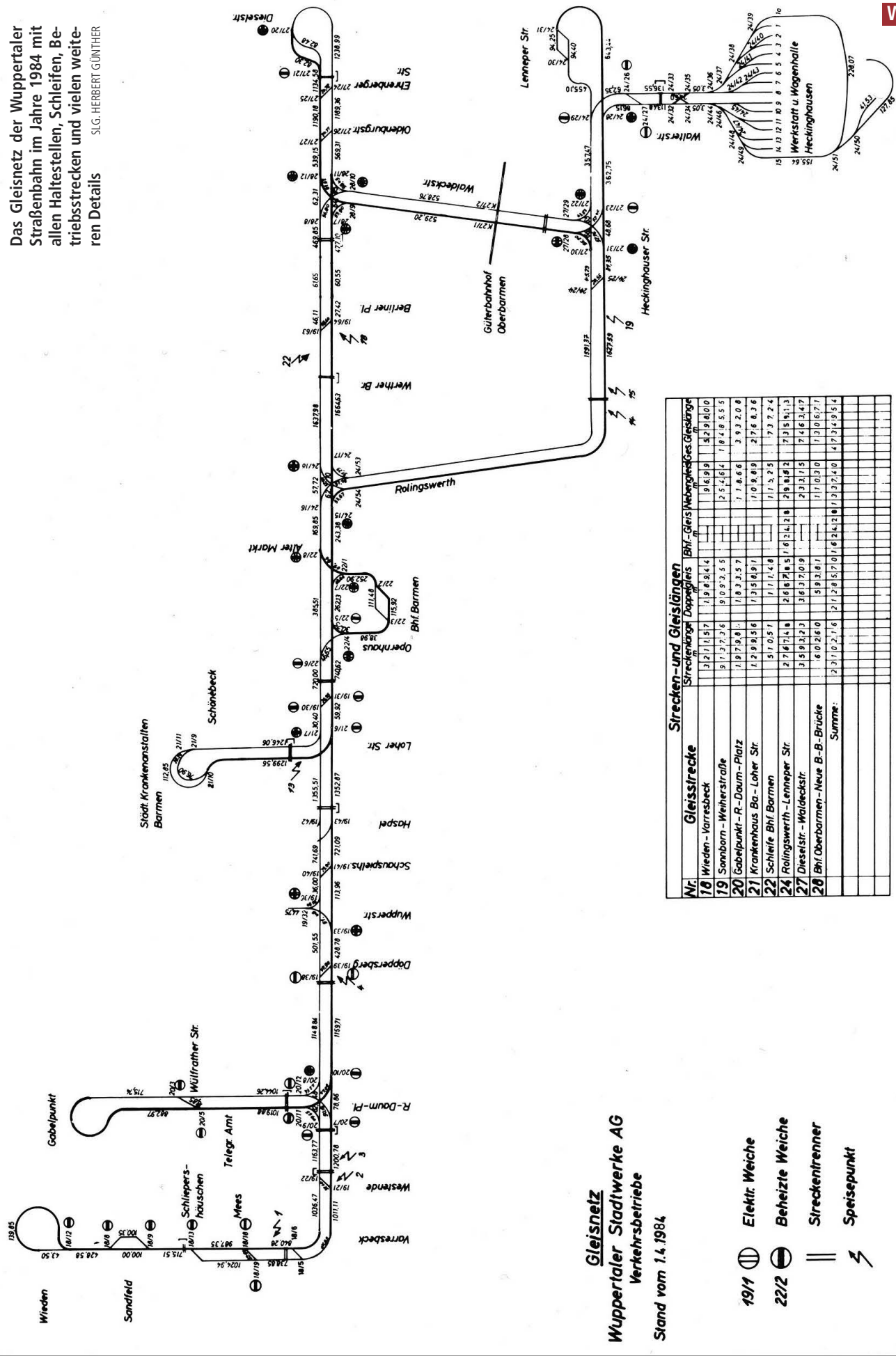
Auch der neue Lack konnte die Wuppertaler Straßenbahn nicht retten. Hier ein Zug der Linie 601 in der Friedrich-Ebert-Straße

CHRISTIAN WENGER



Das Gleisnetz der Wuppertaler Straßenbahn im Jahre 1984 mit allen Haltestellen, Schleifen, Be-triebsstrecken und vielen weite-ren Details

SLG. HERBERT GÜNTHER



Gleisnetz
Wuppertaler Stadtwerke AG
Verkehrsbetriebe
Stand vom 1.4.1984

- 19/1 Elektr. Weiche
- 22/2 Beheizte Weiche
- == Sirekentrenner
- ⚡ Speisepunkt

Sirecken- und Gleislängen		Sireckenlänge Doppelspurs		Bm - Gleis Weibungsgleis	
Nr.	Gleisstrecke	m	m	m	m
18	Wieden - Varresbeck	3.217,157	1.190,844		9.639,9
19	Sandborn - Weierstraße	9.132,36	9.092,55		2.546,4
20	Gabelpunkt - R. Daum-Platz	1.979,0	1.833,57		1.841,8
21	Krankenhaus Ba. - Lohr Str.	1.299,56	1.354,91		3.932,0
22	Schleife BfH Barmen	510,57	1.114,48		1.113,2
24	Rolingswerth - Lennep Str.	2.767,16	2.662,15	1.624,26	7.372,4
27	Dieselstr. - Waldeckstr.	3.592,27	3.632,09		7.315,1
28	BfH Oberbarmen - Neue B.-Brücke	6.026,0	5.936,1		7.130,6
Summe:		23.110,2	21.285,7	1.624,26	47.349,5

Buch-Tipp

Das im Sutton-Verlag erschienene Buch „Nahverkehr in Wuppertal“ widmet sich in erster Linie der Schwebebahn und auch der Wuppertaler Straßenbahn. Ein Werk mit zirka 160 vorwiegend farbigen Abbildungen, das in den Bücherschrank jedes Wuppertal-Fans gehört.

Herbert Günther: Nahverkehr in Wuppertal. Schwebebahn und Elektrische in Bildern.
96 Seiten, ca. 160 Abbildungen,
Format 22,7 x 27,4 cm, Hardcover,
ISBN-13: 978-3-95400-871-1, 25 Euro

Innenaufnahme des im Herbst 1987 verschrotteten Triebwagens 3823 kurz vor der Betriebseinstellung
SLG. HERBERT GÜNTHER



sich dabei um die von van der Zypen & Charlier gebauten Wagen 239, 240 und 241 sowie die Schöndorff-Fahrzeuge 250, 260 und 262. Ihr letzter Einsatz im Personenverkehr dürfte Mitte der 70er-Jahre erfolgt sein, meist wurden sie im Fußball- und sonstigen Sonderverkehr verschlissen. Während Tw 241 zuletzt als Arbeitswagen eingesetzt war, blieb Wagen 239 bis zur Stilllegung als historisches Fahrzeug erhalten; die restlichen vier Fahrzeuge schieden zwischen 1976 und 1978 aus. Heute existieren noch die Tw 241 in einem Straßenbahnmuseum in Dänemark und der Tw 239 bei den Bergischen Museumsbahnen in der Kohlfurt.

Gebrauchtes aus Dortmund

Letztendlich sind noch die „Dortmunder“ zu erwähnen: Als Ersatz für nach Graz verkaufte bzw. abgestellte Achtachser der Serie



Die Farbgebung zeigt es: Der DÜWAG-Zug 3825 stammt aus Dortmund. Am 29. Februar 1984 war er in Elberfeld im Einsatz

3401–3408 beschafften die Wuppertaler Stadtwerke 1983 acht Zweirichtungs-Achtachser aus Dortmund: Sieben Stück entstanden 1959 unter DÜWAG-Lizenz bei Hansa, einer bei DÜWAG selbst. Die Wagen erhielten die Nummern 3823–30. Nachdem Wagen 2827 nach einem Brand als Total Schaden verbucht werden musste, kam mit Nummer 3831 ein weiterer GT8 über Karlsruhe und Dortmund nach Wuppertal. Alle Wagen wurden nach der Betriebseinstellung verschrottet. KLAUS BITOMSKI

Abschied von der Straßenbahn mit Triebwagen 3825 am 31. Mai 1987, begleitet von Klicken zahlreicher Kamerasverschlüsse

SLG. HERBERT GÜNTHER



24x

Das große **STRASSENBAHN**
MAGAZIN

Winter-Gewinnspiel!

gewinnen

Gewinnen Sie tolle Preise!

Das Mitmachen ist kinderleicht: Wählen Sie Ihren Wunschpreis und nennen Sie uns – telefonisch oder per SMS – Ihren Namen und Ihre Adresse.

Und schon nehmen Sie an der Verlosung teil. Ihre Daten behandeln wir selbstverständlich streng vertraulich, wir benötigen Sie nur für die Ziehung und zur Gewinnbenachrichtigung. Sie werden an niemanden weitergegeben.

Das Beste: Sie können keinen Gewinn verpassen! Denn Sie haben die Möglichkeit, jederzeit während der ganzen Spieldauer an allen 24 Verlosungen teilzunehmen – sooft Sie wollen!

So nehmen Sie am Winter-Gewinnspiel teil:

Per Telefon: Wählen Sie Ihren Wunschpreis und rufen Sie uns bitte unter der Nummer 01378-13 01 70 – XX (€ 0,50/Anruf aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunk viel höher) an.

Als Endziffern »XX« nehmen Sie bitte die zweistellige Nummer, die ihrem Wunschpreis zugeordnet ist. Nennen Sie uns bitte jetzt einfach deutlich Ihren Namen, Ihre Anschrift und Ihre Telefonnummer.

Per SMS: Wählen Sie Ihren Wunschpreis und schicken Sie uns bitte eine SMS mit GEWINNXX an folgende Kurzwahlnummer: 99699 (€ 0,50/SMS). Als Endziffern »XX« nehmen Sie bitte die zweistellige Nummer, die ihrem Wunschpreis zugeordnet ist. Bitte geben Sie in der SMS auch Ihren Namen und Ihre Adresse an.

Wichtiger Hinweis: Die Telefon- und SMS-Nummern sind bereits ab dem 10.11.2017 für alle Gewinne bis einschließlich 28.02.2018 freigeschaltet.

Teilnahmeschluss ist der 28.02.2018. Der Rechtsweg und die Barauszahlung von Gewinnen ist ausgeschlossen. Mitarbeiter der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und der verbundenen Verlagsunternehmen, beteiligter Kooperationspartner, deren Angehörige sowie Personen, die außerhalb der Bundesrepublik Deutschland leben, sich von der Teilnahme ausgeschlossen. Teilnahme ab 18 Jahren.

24

Verwöhnhotel Kristall

4 Übernachtungen f. 2 Pers.
+ HP in Luxus-Wellness-Suite
im 4* Superior Wellnesshotel
am Achensee in Tirol
im Wert von € 1.920,-**



02

Klimagerät von Pearl

Mobiles Klimagerät
von Pearl im Wert
von € 350,-



04



Werkbank

Holz-Werkbank
von Sjöbergs
im Wert von € 554,-

05



ELYSEE Chronograph

im Wert von € 280,-

10



NOCH-Fertiggelände

im Wert von € 324,99

14



Walkera VITUS Quadcopter

im Wert von € 799,-

Mit freundlicher Unterstützung von:

VERWÖHNHOTEL
Krista[ll]
*** SUPERIOR

PEARL
www.pearl.de

SJÖBERGS
Werkbänke - Made in Sweden

Roco

XciteRC

HILSBURG
GmbH & Co. KG

ecar-rent

BUSCH

MULTIPLEX

NOCH
... wie im Original

16

Tesla S
1 Wochenende
Tesla S fahren im
Wert von € 570,-



**MULTIPLEX
Rockstar**
MULTIPLEX Rockstar RR
im Wert von € 289,90

17



18



**ELYSEE
Chronograph**
im Wert von € 335,-



20

**KAWASAKI
E-Bike Men**
im Wert von € 1.399,-

21



Ein Platz bei der Tour
**Kaiserliches
Salzkammergut**
27. Juni – 01. Juli 2018
Start: Fuschl am See

Oldtimertour
3-Tage Oldtimertour
i. Salzkammergut
im Wert von € 985,-

12

Stadler Gelenktriebwagen
Stadler Gelenktriebwagen GTW 2/8 von PIKO
im Wert von € 300,-



52

Startset Roco
Roco Digitales Start-Set
im Wert von € 239,-



22

**Wellnesshotel
Lärchenhof**

4 Übernachtungen für 2 Pers. +
HP + Wellness-Gutschein in der
Urlaubsregion Kitzbüheler Alpen,
St. Johann in Tirol
im Wert von € 1.400,-*



03

HLS Viewcase-Vitrine
im Wert von € 450,-



09

**Uhlenbrock
IntelliLight-Set**
im Wert von € 566,40



19

**Lederjacke von
Fuel Legends**
im Wert von € 500,-



53

**Startset
Fleischmann**
FLEISCHMANN
Digitales Start-Set im
Wert von € 199,-



23

**Alpin & Relax
Hotel Gerstl**
4 Übernachtungen
für 2 Pers. + HP
+ Wellness-Gutschein im
Vinschgau, Südtirol
i.W.v. € 1.400,-*



13

TILLIG Einsteiger-Set
TILLIG Dig.-Einsteiger-Set im Wert von € 599,-



11

**Klimagerät
von Pearl**
Mobiles Klimagerät
von Pearl im
Wert von € 350,-



71

Sea-Life
4-Personen-Ticket SeaLife
im Wert von € 160,-



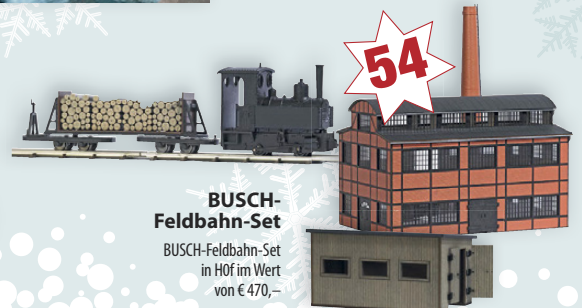
55

BRAWA Diesellok
Diesellok BRV90
im Wert von € 409,90



54

**BUSCH-
Feldbahn-Set**
BUSCH-Feldbahn-Set
in Hof im Wert
von € 470,-





In der Via Amerigo Vespucci kommt die Straßenbahn flott voran. Daneben sind zwei rechtsgesteuerte (!) Alfa-Romeo-Obusse zu sehen

Nur eine von fünf

Neapels Straßenbahn im Jahre 1981 ■ Der Frühsommer 1981 war kein idealer Zeitpunkt, um den Straßenbahnbetrieb in Neapel zu besuchen. Bernhard Kußmagk war aber zu jener Zeit dort, als nach einem verheerenden Erdbeben nur eine Linie in Betrieb war

Das Strassenbahn Magazin 9/2014 hatte meine Impressionen aus Rom während einer langen Interrailtour geschildert. Trotz des Chaos' und der arg verschmutzten Luft erlebte ich Rom als grandiose Stadt, denn neben dem erkennbar abwechslungsreichen Alltagsleben waren es vor allem die zahllosen Bauwerke aus allen Epochen, die hier Geschichte erzählend nebeneinander standen, von der Antike bis hin in die Neuzeit, einmalig beeindruckend. Es zog mich dennoch weiter.

Per Bahn nach Neapel

Nach einigen Tagen ging es frühmorgens in dreistündiger Bahnfahrt mit einem Expresszug, der aus uralten Abteilwagen bestand, in Richtung Napoli. Alte, an die Ausläufer des Apennin herangeklatschte Städte passierend, erreichte ich nach einer Fahrt durch schöne Landschaft schließlich Napoli, jene berühmte am gleichnamigen Golf gelegene Hafenstadt, überragt vom

Vesuvio (Vesuv). Der erste Eindruck am Hauptbahnhof war ein deutlich größeres Chaos als in Rom. Irgendwie war es noch quirliger und vor allem lauter, es gab noch viel mehr fliegende und aufdringliche Händler, der Individualverkehr schien sämtliche Regeln zu ignorieren, und es war wesentlich schmutziger als in Rom. Schmierereien und Berge von Müll prägten die Stadt, die ihren Glanz deutlich eingebüßt, aber auch ganz andere Sorgen hatte. Die Stadt war am 23. November 1980 leider von den Ausläufern des so genannten Irpinia-Erdbeben betroffen worden und quer über viele Straßen hinweg standen hastig errichtete Mauern, die verhindern sollten, dass Autos sie entlang fahren und durch ihre Erschütterungen Gebäude weiter beschädigen würden. Zu meinem Entsetzen betraf das auch den Corso Giuseppe Garibaldi, etwa 400 Meter vom Bahnhof entfernt. Es war klar, dass hier weder Straßenbahn noch Obus fahren würden. Aus

Richtung Poggioreale konnte keine Straßenbahn kommen, was bedeutete, dass mehrere Linien nicht fahren würden.

Wo fährt die Tram noch?

Nach erfolgreicher Quartiersuche lief ich etwas aufgeregt durch das ohrenbetäubende Getöse und den Staub weiter nach Süden, die Hoffnung hegend, dass vielleicht die Strecke längs des Meeres in Betrieb sein würde. Sie war es, zumindest ein Teil davon, denn eine verkürzte Linie 4 fuhr als einzige Straßenbahnlinie, wie ich feststellte.

Zunächst bestieg ich eine überfüllte Bahn der Linie 4 in Richtung Westen, da ich wissen wollte, bis wohin sie fuhr. Ich freute mich auf die lange Fahrt bis Bagnoli, denn ich wusste, dass hier die Straßenbahn eingleisig unmittelbar am Meer entlang fuhr. Daraus wurde nichts, denn der Vierachser wendete bereits an der Piazza Vittoria, obwohl er Piazza Sannazaro, weiter westlich liegend, geschildert hatte.

Straßenbahnlinien der ATAN (Azienda Tranvie Autofilovie Napoli) 1980 vor dem Erdbeben

1	Poggioreale – Bagnoli
1/	Piazzale Vincenzo Tecchio – Piazza Nazionale (nur in der HVZ)
2	Poggioreale – Via G. Marino (Linie bereits 1978 wegen Fahrzeugmangels eingestellt)
4	Borelli – Piazza Vittoria
29	Poggioreale – Borelli
29	(rot) Borelli – Piazza Nazionale

Straßenbahnlinie der ATAN im Juni 1981

4	Piazzale Vincenzo Tecchio – Deposito San Giovanni a Teduccio
---	--



Im Zentrum Napolis herrscht vollkommenes Chaos. In der Via A. F. Acton am Hafen versuchen fünf Straßenbahnen, gegen den überbordenden Autoverkehr anzukommen

Ich blieb ein wenig hier in der Hoffnung, dass vielleicht doch ein Wagen weiter westwärts fahren würde, aber es kam keiner. Alle wendeten an der Piazza Vittoria. Nun gut, dachte ich, und lief weiter in Richtung Westen, denn ich wollte zum Betriebshof in Fuorigrotta an der Strecke der Linie 2, die kurz vor dem Erdbeben stillgelegt worden, aber intakt war, wie ich zuhause gelesen hatte. Die Strecke von 3,5 Kilometern erschien mir lang, weil keine Straßenbahn kam und weil ich bei großer Hitze durch einen etwa einen Kilometer langen Tunnel voller Abgaswolken laufen musste, durch den sonst auch die Straßenbahn gefahren wäre. Der Betriebshof Fuorigrotta war geschlossen, in ihm stand als einziger von mir einzusehender Triebwagen der Wagen 1029 in unmodernisierter Variante. Gern hätte ich mehr vom Betriebshof gesehen, aber leider bekam ich keinen Zugang, denn der von einem wachsamen Hund begleitete Wächter mochte ihn mir partout nicht gestatten.

Nur die Linie 4 fährt

Ich lief zurück zur Piazza Vittoria, denn erst hier erschien wieder die erste 4. Warum der Abschnitt zwischen Piazzale Vincenzo Tecchio und Piazza Vittoria nicht bedient wurde, erschloss sich mir nicht. Nun fuhr ich in Richtung Osten, nach Borelli, dem Vesuv entgegen. Der gesamte Verkehr war unbeschreiblich abenteuerlich und jeder kämpfte um jeden Zentimeter Straßenraum, insbesondere an Kreuzungen. Abgetrennte Fahrspuren für Straßenbahnen und Obusse interessierten offensichtlich niemanden, auf ihnen fuhren alle anderen Verkehrsteilnehmer fröhlich spazieren. Der Gleiszustand war nicht sonderlich gut, die teilweise erhebliche Riffelbildung der Gleisanlagen führte zum vibrierenden Lauf des Wagens. Schon lange außer Betrieb befindliche, abzweigende Gleisreste, teilweise zugeteert, kündeten von der einstigen Netzausdehnung. Mühsam gegen die Autos und die Vespas ankämpfend, näherte sich die Bahn dem Betriebshof San Giovanni, an dem alle Fahrgäste ausstiegen, denn die weiter führende Strecke über Barra nach Borelli war ebenfalls außer Betrieb.

Das Deposito San Giovanni a Teduccio stand voll mit vielen Wagen, da für den Betrieb der einzigen verkürzten Linie der Hauptteil der Fahrzeuge nicht benötigt wurden. Ich sah dort nur noch die ab Mitte der 1970er-Jahre mit neuen Aufbauten versehenen Vierachser des Typs CT139K, gebaut bei IMAM Volturbo von 1934 bis 1938; sie waren auch als einziger Fahrzeugtyp unterwegs.

Von ihnen gab es damals noch etwa 70 bis 80 Stück, sie waren im Nummernkreis 951 bis 1054 eingeordnet. Die Modernisierung hatte die einst formschönen Wagen entstellt und so gar nicht wollten die Rol-

lenstromabnehmer dazu passen. Innen waren sie sehr karg, vor allem gab es nur 20 Sitzplätze.

Nun wusste ich, dass mehr an Straßenbahnen nicht zu erwarten war, es gab ausreichend Zeit für die diversen Vorortbahnen und die Sehenswürdigkeiten. Die versunkenen Städte Herculaneum und Pompeji bestaunte ich und blickte immer wieder zwischendurch zum Vesuv hoch, jenem über Napoli thronenden Schicksalsberg. Würde er der Straßenbahn irgendwann das letzte Licht auslöschen oder würde sich der jahrzehntelange Niedergang konsequent fortsetzen?

BERNHARD KUSSMAGK

Die Gleisanordnung in der Via Ponte dei Francesi nahe San Giovanni lässt die massiven Verkehrsprobleme erahnen, denn beide Gleise liegen am selben Rand der Straße; in der Gegenrichtung quälen sich Bahnen und Autos auf nur einer Spur

ALLE AUFNAHMEN: BERNHARD KUSSMAGK





Vor 40 Jahren: Abschied aus dem Lockwitztal

Erinnerungen an die Dresdner Linie 31 ■ Vor 40 Jahren wurde die meterspurige Lockwitztalbahn, Bestandteil des Dresdner Straßenbahnnetzes, stillgelegt. Rolf-Roland Scholze war dabei und erinnert sich an die letzten Betriebstage und den Abschied von der Überlandbahn

Altbau-Triebwagen 240 101-8 hat in Niedersedlitz seinen Beiwagen umfahren. Der Zug wird jetzt rückwärts in die Abfahrtshaltestelle unter der Eisenbahnbrücke rangiert



Seltenes Zusammentreffen von drei Triebwagen in Niedersedlitz. Tw 240 002-5 ist jedoch bereits abgerüstet und zur Abgabe nach Brandenburg vorgesehen



In der Ausweiche Hummelmühle warten die beiden Abschiedszüge die vorletzte Zugkreuzung ab. Das Linienschild hat an diesem Tage vorsorglich bei der Fahrerin Platz gefunden

AUFNAHMEN, WENN NICHT
ANDERES ANGEZEIGT:
ROLF-ROLAND SCHOLZE



Am Morgen des 18. Dezember 1977 sind die letzten Umsetzmaniöver am Endpunkt Kreische vor dem „Gasthof zum Erbgericht“ zu beobachten



Außer leichtem Rauhref ist an diesem Abschiedstag nichts vom Winter zu sehen. Von der Hinterplattform des historischen Beiwagens 9 entstand zwischen Neugomben und Gomben dieses Bild

Im Herbst 1977 verdichteten sich die Hinweise auf eine bevorstehende Stilllegung der meterspurigen Linie 31 der Dresdner Straßenbahn. Derartige Informationen gab es nicht auf „offiziellen“ Wege – allenfalls in lokalen Zeitungen war darüber etwas zu lesen. Straßenbahninteressierte tauschten solche Hinweise per Brief aus. So reifte im Kreise Leipziger Straßenbahnfreunde der Entschluss, noch einmal diese Bahn zu besuchen.

Ausgewählt wurden schließlich die letzten beiden Betriebstage, um die Betriebseinstellung unmittelbar miterleben zu können. Immerhin wollten die Dresdner Verkehrsbetriebe diese besondere Strecke nicht einfach sang- und klanglos verschwinden las-

31		Bf Niedersedlitz – Lockwitz – Kreischa und zurück										31
Teilnetz	Haltestellen, Anschlüsse	Zugfolge (min)	Montag bis Freitag					Sonntag, Sonntag				
			15	30	15	30	15	30	30*	30*	30*	30*
Dre	Bf Niedersedlitz	ab	4.17	4.47	5.17	7.47	14.17	19.17	4.17	4.57	5.37	6.17
	Altlockwitz	72, R-200	4.21	4.51	5.21	7.51	14.21	19.21	4.20	5.00	5.40	6.20
	Lockwitz, Am Plan	76, 85, 87	4.23	4.53	5.23	7.53	14.23	19.23	4.22	5.02	5.42	6.22
	Kelterei Lockwitzgrund		4.27	4.57	5.27	7.57	14.27	19.27	4.26	5.06	5.46	6.26
	Pussweg nach Borthen		4.31	5.01	5.31	8.01	14.31	19.31	4.29	5.09	5.49	6.29
(6)	Sobrigau, Hummelmuehle		4.37	5.07	5.37	8.07	14.37	19.37	4.34	5.14	5.54	6.34
	Gomßen		4.41	5.11	5.41	8.11	14.41	19.41	4.37	5.17	5.57	6.37
	Kreischa	R-349 an	4.47	5.17	5.47	8.17	14.47	19.47	4.42	5.22	6.02	6.42
Teilnetz	Haltestellen, Anschlüsse	Zugfolge (min)	Täglich					Täglich				
			19.32	20.02	20.37	21.17	21.57	22.37	23.17	23.57	...	...
Dre	Bf Niedersedlitz	ab	19.32	20.02	20.37	21.17	21.57	22.37	23.17	23.57	...	...
	Altlockwitz	72, R-200	19.36	20.06	20.40	21.20	22.00	22.40	23.20	0.00	...	...
	Lockwitz, Am Plan	76, 85, 87	19.38	20.08	20.42	21.22	22.02	22.42	23.22	0.02	...	...
	Kelterei Lockwitzgrund		19.42	20.12	20.46	21.26	22.06	22.46	23.26	0.06	...	...
	Pussweg nach Borthen		19.46	20.16	20.49	21.29	22.09	22.49	23.29	0.09	...	...
(6)	Sobrigau, Hummelmuehle		19.52	20.22	20.54	21.34	22.14	22.54	23.34	0.14	...	...
	Gomßen		19.56	20.26	20.57	21.37	22.17	22.57	23.37	0.17	...	...
	Kreischa	R-349 an	20.02	20.32	21.02	21.42	22.22	23.02	23.42	0.22	...	...
Teilnetz	Haltestellen, Anschlüsse	Zugfolge (min)	Montag bis Freitag					Sonntag, Sonntag				
			15	30	15	30	15	30	30*	30*	30*	30*
Dre	Kreischa	ab	4.12	4.27	6.57	13.27	18.27	19.27	4.26	5.06	5.46	6.26
	Gomßen		4.18	4.33	7.03	13.33	18.33	19.33	4.31	5.11	5.51	6.31
	Sobrigau, Hummelmuehle		4.22	4.37	7.07	13.37	18.37	19.37	4.34	5.14	5.54	6.34
	Kelterei Lockwitzgrund		4.28	4.43	7.13	13.43	18.43	19.43	4.39	5.19	5.59	6.39
	Pussweg nach Borthen		4.32	4.47	7.17	13.47	18.47	19.47	4.42	5.22	6.02	6.42
(6)	Lockwitz, Am Plan	76, 85, 87	4.36	4.51	7.21	13.51	18.51	19.51	4.46	5.26	6.06	6.46
	Altlockwitz	72, R-200	4.38	4.53	7.23	13.53	18.53	19.53	4.48	5.28	6.08	6.48
	Bf Niedersedlitz	6, 12, 88, DR an	4.42	4.57	7.27	13.57	18.57	19.57	4.51	5.31	6.11	6.51
Teilnetz	Haltestellen, Anschlüsse	Zugfolge (min)	Täglich					Täglich				
			20.06	20.46	21.26	22.06	22.46	23.26	...	...	...	...
Dre	Kreischa	ab	20.06	20.46	21.26	22.06	22.46	23.26	...	...	...	...
	Gomßen		20.11	20.51	21.31	22.11	22.51	23.31	...	...	...	...
	Sobrigau, Hummelmuehle		20.14	20.54	21.34	22.14	22.54	23.34	...	...	...	...
	Kelterei Lockwitzgrund		20.19	20.59	21.39	22.19	22.59	23.39	...	...	...	...
	Pussweg nach Borthen		20.22	21.02	21.42	22.22	23.02	23.42	...	...	...	...
(6)	Lockwitz, Am Plan	76, 85, 87	20.26	21.06	21.46	22.26	23.06	23.46	...	...	...	...
	Altlockwitz	72, R-200	20.28	21.08	21.48	22.28	23.08	23.48	...	...	...	...
	Bf Niedersedlitz	6, 12, 88, DR an	20.31	21.11	21.51	22.31	23.11	23.51	...	...	...	...

(6) = Teilnetz Borthen/Kreischa/Goppeln

* = bis 30.10.77 und ab 1.4.78 Zugfolge 15 min

Der letzte Fahrplan der Linie 31 aus dem Fahrplanheft 1977/78. Bemerkenswert ist die Erläuterung „*“ ganz unten, die einen 15-Minuten-Takt ab 1. April 1978 ankündigt. War zum Zeitpunkt der Drucklegung des Fahrplanes der Stilllegungstermin noch nicht bekannt oder sollte absichtlich kein Hinweis dazu erfolgen? Das wird sich heute leider nicht mehr klären lassen

SLG. MARIO SCHATZ



Nachdem die Einstellung des Linienverkehrs vollzogen war, brachte Tw 240 003-9 als „Werkstattfahrt“ den historischen Beiwagen 9 zur Verladung nach Niedersedlitz – hier zu sehen an der früheren Ankunftsstation. Im Hintergrund stehen zwei „Ikarus 556“-Omnibusse, die nunmehr als Linie 96 die Straßenbahn abgelöst haben

sen und hatten eine würdige Verabschiedung organisiert.

Noch ein Tag Planbetrieb

Am 17. Dezember 1977 – einem Sonntag – reisten der Autor (damals 17-jähriger Lehrling) und zwei nur unwesentlich ältere Leipziger Straßenbahnfreunde (natürlich

mit dem Zug) nach Dresden. Vom Bahnhof Dresden-Neustadt gab es mit der Straßenbahnlinie 6 eine direkte Verbindung nach Niedersedlitz. An der Ausfahrtskurve der dortigen Endstellenschleife mündete ein abzweigendes Stumpfgleis ein, an dem kurz vor der Eisenbahnbrücke ebenso stumpf von der anderen Seite ein Meterspurgleis endete.

Wir hatten die Endstelle der Lockwitzalbahn erreicht. Ein grün-elfenbein lackierter Wagenzug der Linie 31 stand schon bereit. Mit dieser Farbgebung hoben sich die Fahrzeuge der letzten Meterspurlinie der Dresdner Straßenbahn von den elfenbein oder rot-elfenbein lackierten Fahrzeugen des Stadtnetzes (1.450 Millimeter Spurweite) ab. An diesem letzten regulären Betriebstag strahlte alles fast noch Normalität aus – sieht man von den vereinzelt an den Haltestellen angebrachten schwarzen Schleifen ab. Die stillen Zeichen des Protestes wurden von der Volkspolizei jedoch schnell entfernt.

Uns fiel auf, dass die Straßenbahnzüge ohne Linienschilder in den Wagen verkehrten. Waren hier schon die Souvenirjäger am Werk gewesen oder hatte der Betrieb vorausschauend die Beschilderung sichergestellt? Lediglich die Triebwagen zeigten an den Stirnseiten noch Liniennummer und Fahrziel im bei Dunkelheit beleuchteten Zielschildkasten. Der zu unserer Freude auch an diesem Tag eingesetzte Altbau-Triebwagen trug die Richtungsschilder ohnehin „diebstahlsicher“ auf dem Dach. Das Fahrpersonal hatte sich noch einmal „in Schale geworfen“: weißes Hemd und Schlips (die Fahrerinnen helle Bluse) zur ordentlichen Uniform – das war in anderen Betrieben längst nicht so üblich.

Eine halbe Stunde voller Flair

Auf der 30 Minuten dauernden Fahrt nach Kreischa genossen wir noch einmal das



In der spärlichen Vormittags-
sonne des 17. Dezember 1977
steht Altbau-Triebwagen
240 101-8 im Depot Kreischa
zur nächsten Fahrt bereit

Haltestellen

- Niedersedlitz
- Dorfstraße
- Lockwitztal-
Apotheke
- Altlockwitz/
Dohnaer Str.
- Lockwitz, Am Plan
- Am Galgenberg
- Kelterei
- Lockwitzgrund
- Sobrigauer Weg
- Fußweg nach Borthen
- Fußweg nach
Sobrigau
- Sobrigau,
Hummelmühle
- Gombsen
- Neugombsen
- Sanatorium
- Kreischa

Flair dieser reizvollen Überlandstrecke. Vom Endpunkt am Bahnhof Dresden-Niedersedlitz ging es durch die Bahnhofstraße, an deren Ende die Bahn in die Lockwitztalstraße einbog. Nun war der Dresdner Stadtteil Lockwitz erreicht. Uns begeisterte insbesondere die enge und kurvenreiche Ortsdurchfahrt Altlockwitz. Von hier ging es weiter hinaus durch den Lockwitzgrund über die Gemeindefluren Sobrigau, Borthen und Gombsen bis nach Kreischa. Unterwegs wurden 13 Haltestellen bedient. Die Strecke war eingleisig mit Ausweichen und verlief im Überlandbereich meist in Seitenlage der Straße. In Kreischa führte die Strecke über Lockwitzer und Dresdner Straße, vorbei am bekannten Sanatorium und endete vor dem Gasthof „Zum Erbgericht“ am Haußmannplatz. Hier wurde umgesetzt, gegenüber befand sich das Depot.



Beim Warten auf den Gegenzug in der Ausweiche Hummelmühle wird am 18. Dezember 1977 nochmals jede Gelegenheit für ein Foto genutzt

Gegen Fotos der dort abgestellten Fahrzeuge hatte niemand etwas einzuwenden. So konnten wir unter anderem einen uralten, als Salzwagen dienenden Arbeitsbeiwagen und einen Rollwagen aufnehmen.

Noch wird rangiert

Außerdem beobachteten wir die umfangreichen Rangierarbeiten, mit denen ein für Brandenburg bestimmter Triebwagen zum

Abtransport nach Niedersedlitz bereitgestellt wurde. Dieser Transportzug verkehrte hinter dem Planzug, so dass von der hinteren Plattform des Beiwagens noch einige Fotos möglich waren. In Niedersedlitz angekommen, beobachteten wir auch hier das Rangiermanöver. Die Endhaltestelle mit dem Umfahrgleis lag im Gefälle der Bahnhofstraße ein ganzes Stück vom Bahnhof Niedersedlitz entfernt. Die ankommenden



Arbeitstriebwagen 721 094-8 fährt mit seiner Lore aus der Gleisschleife Niedersedlitz aus, um dann rückwärts in der Bahnhofstraße, dort wo der „W 50“-Lkw steht, bis an das Gleisende zu rangieren (18. Dezember 1977)

Fahrgäste mussten hier die Straßenbahn verlassen und zu Fuß zum Bahnhof laufen – aber es ging ja bergab. Nach dem Umsetzen des Triebwagens rangierte der Zug rückwärts bis unter die Eisenbahnbrücke, wo sich die Abfahrtshaltestelle befand, so dass für die Fahrgäste in Richtung Kreischa kurze Umsteigewege vom Zug und von den Straßenbahnlinien 6 und 12 gegeben waren.

Kurzer geschichtlicher Rückblick

Am 2. März 1906 war die Lockwitztalbahn feierlich eröffnet worden; am darauffolgenden Tag begann der planmäßige Betrieb. Da der sächsische Staat nur Überlandstraßenbahnen in Meterspur genehmigte, um eine Konkurrenz zur Königlich Sächsischen Staatseisenbahn durch Übernahme von Güterverkehr auszuschließen, waren um die Jahrhundertwende in Dresden mehrere derartige Strecken entstanden, so in Richtung Radebeul (Lößnitzbahn) sowie zwischen Laubegast, Niedersedlitz und Kleinzschachwitz (Dresdner Vorortsbahn). Zu letzterer gab es ab Oktober 1906 eine Gleisverbindung; für ein knappes Jahr endeten die Züge der Lockwitztalbahn auch auf dem Niedersedlitzer Bahnhofsvorplatz. Die Stre-

Erhaltene Fahrzeuge

letzte Nr.	Baujahr	aktueller Verbleib
Tw 240 101-8	1926	Bad Schandau Htw „Lockwitztalbahn“ Nr. 9
Tw 240 004-1	1944	Erfurt
Tw 240 005-8	1943	Straßenbahnmuseum Dresden Htw 854
Tw 240 006-6	1943	Halle Htw „Kirnitzschthalbahn“ Nr. 6
Tw 240 008-2	1938	Bad Schandau Tw 8
Post-Bw 3522	1908	Straßenbahnmuseum Dresden „Lockwitztalbahn“ Nr. 35

Inzwischen ist die Lore 720 501-8 in Position gebracht worden, um den historischen Beiwagen 9 der Lockwitztalbahn aufzunehmen – siehe auch Aufnahme auf S. 70





cken der Lößnitz- und Vorortsbahn wurden in den 20er-Jahren auf Stadtspur (1.450 Millimeter) umgebaut. Somit war die rund neun Kilometer lange Strecke Niedersedlitz – Kreischa die letzte verbliebene Meterspurstrecke in Dresden.

Die Bahn gehörte zunächst dem „Gemeindeverband Niedersedlitz – Lockwitz – Kreischa“. In Folge wirtschaftlicher Schwierigkeiten ging die Bahn 1928 an die „Dresdner Überland-Verkehr GmbH“ (DRÜVEG) über. 1941 übernahm die Dresdner Straßenbahn AG die DRÜVEG und damit auch die Lockwitztalbahn. Seitdem wurde sie als Linie 31 im Dresdner Linienschema geführt.

Noch am 2. März 1976 hatte man das 70-jährige Jubiläum gefeiert und dafür den Beiwagen 290 109 als historisches Fahrzeug in der originalen roten Lackierung und unter seiner alten Nummer 9 hergerichtet. Doch da lief intern bereits alles auf eine Umstellung auf Busverkehr hinaus. Ursprüngliche Planungen, die Strecke zu modernisieren und Kurzgelenktriebwagen vom Typ KT4D in Zweirichtungsversion einzusetzen, waren gescheitert.

Der letzte Tag

Am letzten Tag, dem 18. Dezember 1977, lief zunächst früh der fahrplanmäßige Betrieb normal an. Noch im Dunkeln fuhren wir wieder mit der Bahn nach Kreischa, um

von dort mit dem Abschiedszug, der 8:57 Uhr von dort abfahren sollte, noch einmal über die Strecke zu fahren. Für 10:00 Uhr war die Abschiedszeremonie im Depot vorgesehen.

Viel Publikum zum Abschied

Zur Abschiedsfahrt fuhren dann zwei Züge – ein historischer und ein Zug des Regelbetriebes – über die Strecke. Der Andrang und das Interesse waren riesengroß. Die letzten Zugkreuzungen an den Ausweichen Hummelmühle und Lockwitz, Am Plan wurden genauso hundertfach festgehalten wie die Ankunft am Endpunkt in Niedersedlitz. Begleitet von unzähligen Fotografen setzten die Triebwagen hier ein letztes Mal um. Auf der Rückfahrt hatten die beiden Wagenzüge ihre Position getauscht, so dass der historische Zug als tatsächlich letzter in Kreischa eintraf.

Eine unübersehbare Menschenmenge – Anwohner und Straßenbahnfreunde aus allen Teilen der Republik – hatte sich in Kreischa versammelt und erwartete die Ankunft der letzten Wagenzüge. Die Straßenbahnerkapelle war im Depot angetreten und es wurden die üblichen (?) Reden gehalten. Die Menge draußen skandierte derweil „Wir wollen unsere alte 31 wiederhaben!“ Die „Offiziellen“ der DVB und die Sicherheitsorgane werden sicher froh gewesen sein, als alles vorbei war. Es gab noch

Hunderte Menschen sind am 18. Dezember 1977 auf dem Haußmannplatz in Kreischa zusammengeströmt, um von ihrer Straßenbahn Abschied zu nehmen WOLFGANG SCHREINER, ARCHIV AG „HISTORISCHE NAHVERKEHRSMITTEL LEIPZIG“ E. V.

Überführungsfahrten – eine Mitfahrt der zahlreich anwesenden Straßenbahn-Enthusiasten wurde jedoch nicht gestattet. So blieb nur, den neuen Bus zu nehmen oder zu laufen.

Es bleibt die Erinnerung

Den Personenverkehr im Lockwitztal übernehmen die neue Buslinie 96, die für die Strecke nur noch 21 statt 30 Minuten benötigte. Schon in den Jahren vor der Umstellung hatte die Lockwitztalbahn mit sinkenden Fahrgastzahlen zu kämpfen, weil immer mehr Busse die Ortschaften oberhalb des Lockwitztals und Kreischa anfuhrten. Hoffnung auf eine Rückkehr der Straßenbahn gab es noch einmal Mitte der 90er-Jahre, als Museumsstraßenbahner die Bahn auf einem Teilstück reaktivieren wollten.

Über 71 Jahre hatte die Lockwitztalbahn Einwohner und Ausflügler und sicher auch viele Kurgäste des Kreischaer Sanatoriums sicher und zuverlässig befördert. Eine liebenswerte Einrichtung gehörte nun der Vergangenheit an. ROLF-ROLAND SCHOLZE

Der Autor dankt Frau Peggy Praedel für die Mithilfe bei der Ortsbestimmung der Fotos.



FOLGE 54

Liberec

Beiwagen aus Prag

Der Beiwagen 1168 aus Prag an seinem heutigen Standort am Traföhäuschen „Walhala“. Daran vorbei fährt ebenfalls ein Prager Wagen, der T3M mit Nummer 8106, der als Museumswagen unterwegs ist

HELGE MAI

Am Traföhäuschen

Einen alten Prager Beiwagen hat es nach Liberec (Reichenberg) verschlagen. Neben einem historischen Traföhäuschen soll er als stilvoller Wintergarten dienen

Heutzutage ist es meist so, dass Straßenbahnvereine nach erhaltenen Wagenkästen fahnden. Im tschechischen Liberec (Reichenberg) kam es vor etwa zwei Jahren anders: Der „Bo-veraclub“ übernahm von den Verkehrsbetrieben in Prag den kompletten Beiwagen Nr. 1168 der Bauart „Plecháč“, der jahrelang als Lager im Depot Prag-Strážnice diente. Dabei muss er dort an einen Raum angefügt gewesen sein, denn eine Plattform fehlt. An ihrer Stelle waren bei der Übernahme des Bw am Wagenkasten noch Zementreste sichtbar. Bei seiner Ankunft in Liberec verfügte der Zweiachser sowohl über seine Radsätze als auch über seine Bremsausrüstung unterm Wagenboden. Vor allem aufgrund dieser Bauteile war der Verein an einer Übernahme interessiert gewesen – der Bw bot sich als Materialspender an, um den gegenwärtig in Restaurierung befindlichen „Plecháč“ Nr. 44 (ex Jablonec/Gablonz) wieder mit originalgetreuen Radsätzen und Achslagern auszurüsten. Danach

bekam sein Wagenkasten noch einen neuen Anstrich und die Nummer 45 (in Fortsetzung der Nummernreihe von Jablonec).

Bei einer Ausstellung im Jahr 2011 zur Linienführung der ehemaligen Reichenberger Straßenbahn, deren Verlauf heute genau durch die Passage des Kaufhaus „Forum Liberec“ führen würde, wurde der Wagenkasten als temporäres Denkmal vor dem Eingang dieses Passagenganges aufgestellt. Nach Ausstellungsende übernahm den Wagenkasten ein Liberecer Verein, der sich mit der Bewahrung kultureller Traditionen befasst. Dieser Verein hat das Traföhäuschen „Walhala“ an der Haltestelle Spáleniště rekonstruiert und im Inneren als Klubraum mit Übernachtungsmöglichkeit ausgebaut. Dieses Traföhäuschen diente bis Ende der 60er-Jahre als Energieversorgung für die Straßenbahntrasse nach Horní-Hanychov. Zukünftig ist die Einrichtung eines Wintergartens unter Einbeziehung des Wagenkastens geplant.

HELGE MAI

Das kleine Magazin über die große Bahn

LOKMagazin
Kalenderposter 2018



**Jetzt neu
am Kiosk!**
Mit Kalenderposter

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

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.lok-magazin.de/abo





Bildstörungen im Onlineshop

Tramanbieter im Web ■ Viele Modelle werden über das Internet verkauft. Wie gut sind die Seiten der bekanntesten Hersteller? Einen Monat lang haben wir sie beobachtet

Für den Suchbegriff „Modelltram“ findet Google knapp 28.000 Treffer. „Modellstraßenbahn“ bringt es sogar auf über 35.000 passende Einträge. An der Spitze beider Google-Auflistungen stehen ein Modelltramforum und der Wikipedia-Artikel zum Thema, die bekannten Hersteller von Modellstraßenbahnen kommen erst viel später. Nur die Anbieter Hamann und Linie 8 haben es irgendwie in die Spitzengruppe geschafft. Halling, der Hauptlieferant für Modell-

straßenbahnen rangiert schon leicht abgeschlagen erst an 23. Stelle. Die anderen bekannten Anbieter von Modellstraßenbahnen, sucht man mit den Stichwörtern auch auf den folgenden Seiten vergeblich. Irgendwann tauchen „Bahn und Bus und mehr“ und Hummel sowie SM-Autor Guido Mandorf mit seiner Tramspotter-Seite auf – aber mal ehrlich, wer schaut sich bei Google mehr als zwei, drei, vielleicht vier Trefferseiten an? „Den Letzten beißen die Hunde“, sagt ein deutsches Sprichwort da

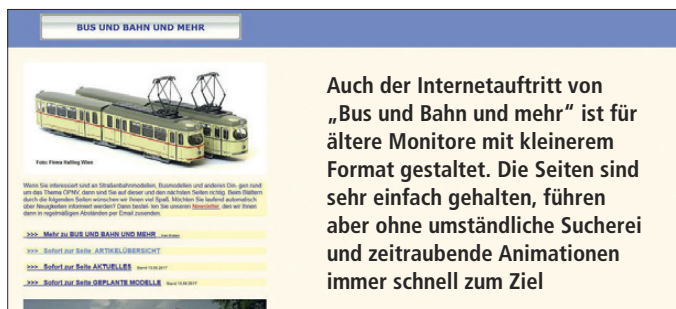
ganz treffend. Nur was bei Google oft nachgefragt wird, taucht auch ganz vorne bei Suchergebnissen auf. Wir haben die Internetauftritte der bekanntesten Anbieter von Trammodellen besucht. Welchen Eindruck haben sie dabei hinterlassen?

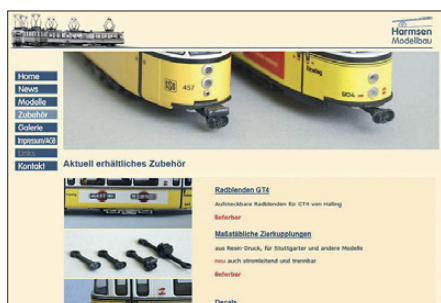
In die linke Ecke geklebt

Sofort fällt auf, dass viele der besuchten Internetauftritte sehr schmal gebaut sind, sodass sie auch bei einem klassischen 4:3-Monitor nur einen Teil des Bildschirms ausfüllen. Von einigen Seitengestaltern wurde auch vergessen, sie zu zentrieren. Bei Harmsen, Herrmann & Partner und Hummel „kleben“ die Seiten deshalb am linken Monitorrand und lassen rechts viel freien Raum. Richtig störend wird das bei modernen 16:9-Bildschirmen. Den Bildschirm füllen nur Ferivan, Fröwis, LGB und Skiptram richtig. Fröwis wendet auf seinen Seiten den Trick an, sie aus einem linken und einem rechten Teil

bestehen zu lassen. Je breiter der Monitor ist, desto weiter wandern die Teile auseinander. Ferivan füllt die freien Flächen mit einem sich dem Monitor anpassenden Foto. Bei Skiptram verändert sich die Zeilenbreite. Schnell entstehen so Zeilen mit über 200 Zeichen. Als lesefreundlich gelten bei einspaltigen Texten maximal 70 Zeichen.

Für die Lesefreundlichkeit sind auch verwendete Schriftart, Größe, Farbe und Untergrund ausschlaggebend. Wenig treffsicher war dabei der Gestalter der Hummel-Seite. Der insgesamt etwas wirre Aufbau wird noch durch eine sehr unharmonische Farbauswahl verstärkt. Dadurch verkommen viele Textbereiche zu reinem „Augenpulver“. Trotz dieser Mängel kann sich ein Besuch bei Hummel lohnen, denn es gibt neben den Kleinserien-Fahrzeugen auch einiges für den Selbstbau von Trammodellen zu kaufen (kein Webshop). Von Antrieben über Schrauben bis zu





Harmsens Internetauftritt macht einen aufgeräumten Eindruck. Die für ältere Monitore gebauten Seiten sind leider links ausgerichtet. Bestellen in einem Webshop ist nicht möglich



Bei Linie 8 gibt's den Knopf „Lieferbare Modelle“. Leider wird die Gültigkeit des so leicht zu erhaltenen Überblicks sofort wieder eingeschränkt, denn alles sei nur unverbindlich

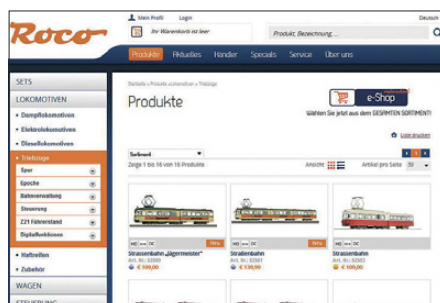
Stromabnehmern wird vieles angeboten. Die Abbildungen der Schrauben sind allerdings eher ein Witz: Auf einer großen blauen Fläche liegt in der Mitte eine leicht unscharfe kleine Schraube. Wie bei allen Hummel-Bildern gibt es auch bei den Schrauben keinen Zurückknopf zur Seite.

Bei Linie 8 dagegen werden Bilder in einem neuen Tab geöffnet. Die Aufnahmen sind aber von sehr unterschiedlicher Qualität. Manche erinnern stark an Hummels Schrauben. Es drängt sich dabei die Frage auf, warum die Aufnahmen nicht vor dem Einbau in die Internetseite entsprechend beschnitten werden. Und ein Tonwertabgleich hätte auch noch die größten Farbsti-

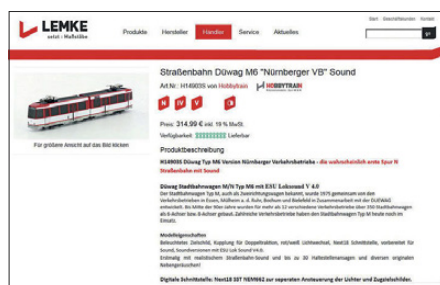
che beseitigt. Für Bestellanfragen (!) zu den bei Linie 8 gezeigten Produkten gibt es eine Eingabemaske. Dem „sehr geehrten Herrn Hödl“ soll der geneigte Kunde hier mitteilen: „für folgende Produkte würde ich mich interessieren“. Frage: Wenn der Kunde schreibt, dann interessiert er sich doch, was soll da der Konjunktiv mit „würde“?

Ausverkauft und vergriffen

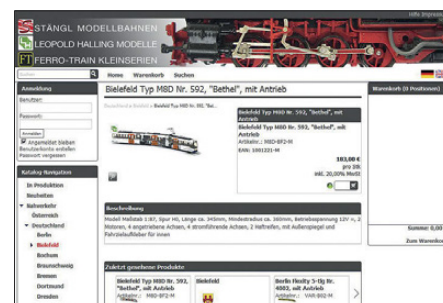
Ein entsprechendes Kontaktformular gibt es auch bei Harmsen Modellbau. Ein Umlaut und die einzig richtige Schreibweise für „E-Mail“ sind da aber leider auf der Strecke geblieben. An dem insgesamt gut gemachten Internetauftritt stört



Wer bei Roco nach den wenigen verbliebenen Straßenbahnen sucht, wird unter Triebzüge fündig. Zu den drei H0-Modellen gibt es keinerlei Angaben zu Vorbildern und Einsatzorten



Wer bei Lemke nach „Straßenbahn“ sucht, findet zwölf Düwag-Varianten. Wenig Freude bereitet im Test die Filterfunktion, die sich oft verstellte und so zu falschen Ergebnissen führte



Wer Halling sucht, landet heute auf den Seiten von Ferro-Train. Zur Modelltram muss man sich erst über mehrere Seiten durchklicken. Die gezeigten Modellbilder sind oft sehr klein

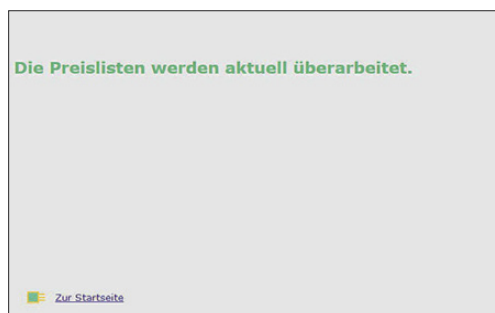


Bei der Navemo AG gibt es wie bei Lemke Suchprobleme. Mit „Tram“ und dem schweizerischen „Strassenbahn“ wird man fündig, unter „Straßenbahn“ wird nichts angeboten



Lange war bei Swedtram „Wir arbeiten gerade an unserer Website“ zu lesen. Anfang November wurde dann alles schwarz. Nur sechs blaue Mailadressen von Wirtschaftsprüfern waren noch zu sehen *)

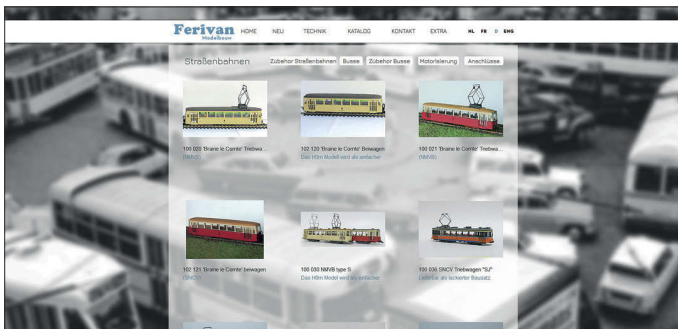
*) Kurz nach Redaktionschluss tauchten Swedtrams alte Seiten wieder auf. Sehr schmal, linksbündig, mit einer vor Jahren verwendeten Mail-Adresse



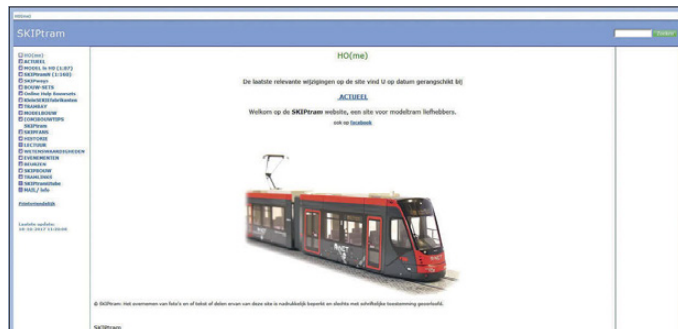
Auch beim Dresden Hersteller Herrmann & Partner gibt es zurzeit nicht viel zu sehen. Seit Wochen sind nur die Startseite und das Impressum vollständig. Laut Einblendung werden die Preislisten überarbeitet

Hersteller im Netz

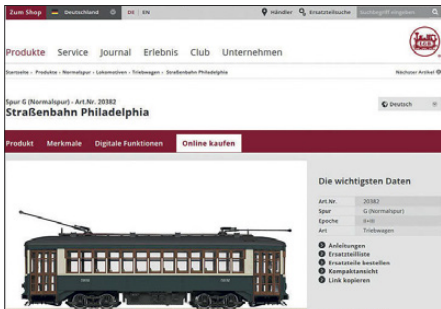
Bus und Bahn und mehr	
bus-und-bahn-und-mehr.de	
Ferivan	ferivan.be
Fröwis	froewis.de
Halling	halling.at
Harmsen	harmsen-modellbau.de
Hamann	hamann-modellartikel.eu
Herrmann & Partner	herrmannundpartner.de
Hummel	hustra.de
Kato	kato-unitrack.de
Lemke	lemkecollection.de
LGB	lgb.de
Liliput	liliput.de
Linie 8	hoedl-linie8.de
Navemo	navemo.ch
Roco	roco.cc
Skiptram	skiptram.nl
Swedtram	swedtram.se
Tomytec	faller.de



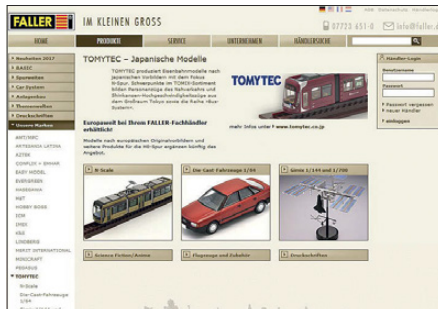
Egal, wie breit der Monitor ist, auf Ferivans Seiten passt sich der Hintergrund immer an. Der Internetauftritt ist in vier Sprachen aufrufbar



Nur auf Niederländisch gibt es den Internetauftritt von Skiptram, der den Monitor immer ausfüllt. Infos gibt es auch über andere Hersteller



Über „Lokomotiven“ und „Triebwagen“ gelangt man zur einzigen LGB-Tram. Die Seiten passen sich sehr gut an die Monitorgröße an



Wer Tomytec bei Faller sucht, wird unter „Unsere Marken“ fündig. Der Internetauftritt nutzt nur knapp die Hälfte eines modernen Monitors



Beim ersten Besuch der Liliput-Seite fanden wir den Triebwagen der Wiener Lokalbahn. Später gab es nur noch Gartenbahnmodelle

hardt und Tillig direkt im Webshop bestellen. Neben Schweizer Franken sind die Preise auch in Euro mit 19 Prozent deutscher Mehrwertsteuer

ausgezeichnet. Leider ist der Weg zum Warenkorb nicht bei allen Modellen gleich. Nicht jeder Klick auf ein gezeigtes Wunschmodell bringt den

Kunden dem Kauf näher. Oft öffnet sich auch nur ein größeres Bild in einem weiteren Tab. Bei Liliput kamen wir uns etwas wie im Bermuda-

Dreieck vor, denn Modelle können da einfach verschwinden. Bei der ersten Recherche stießen wir auf eine Seite mit einem Straßenbahnzug der Wie-

ANZEIGEN

Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
 10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de
 Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
 mit der ganz großen Auswahl
 Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/344 93 67, Fax: 030/345 65 09

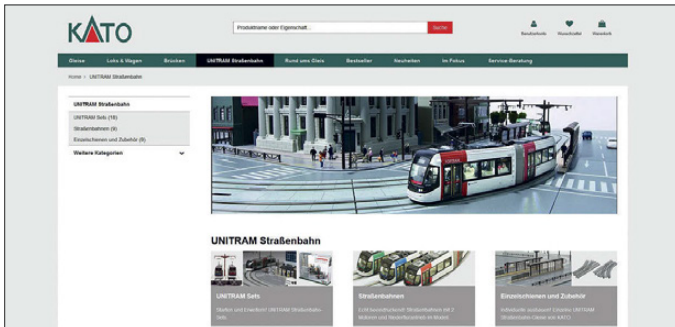
MÄRKLIN & SPIELWAREN
 Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderreihen, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!
Sie erhalten in 2018 auf fast* alle Modellbahnartikel
10%
beim Einkauf ab 50,- € und Barzahlung oder EC-Cash!
 *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

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox
Karlshorst
 Modelleisenbahn-Fachgeschäft
 Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
 Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
 Öffnungsz.: 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

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

DER LOKSCHUPPEN
 Modellbahnen in Steglitz
Ankauf Verkauf Neu
 Markelstraße 2 · 12163 Berlin
 Telefon 030 7921465
 Telefax 030 70740225
 E-Mail: info@lokschuppen-berlin.de
 www.lokschuppen-berlin.de
 Montag bis Samstag 10–18 Uhr

modellbahnen & modellautos
Turberg
Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00-20.00, Sa. 10.00-18.00 Uhr. Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
 Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2199900 · Fax 2199 90 99 · www.turberg.de



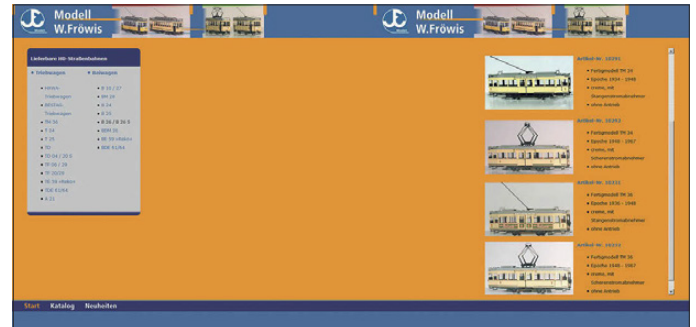
Katos Seite passt sich verschiedenen Monitorbreiten automatisch an. Die Tramartikel sind leicht zu finden und werden übersichtlich präsentiert



Hamann ist einer der ältesten Anbieter. Verkauft werden die Modelle über den Webshop. Der Internetauftritt hat keine einheitliche Breite

ner Lokalbahn. Beim nächsten Besuch blieb das Fahrzeug aber hartnäckig verschwunden. Die Seite gab es

nicht mehr. Nur zwei Spur-Ilm-Triebwagen wurden noch angezeigt. Beim Besuch des Hamann-Internetauftritts



Fröwis füllt zwar jede Monitorbreite, nutzt sie aber nicht wirklich aus. Es wird nur die Größe der orangefarbenen Fläche in der Mitte verändert



Krasse Farbgegensätze und leicht wirres Design zeichnen den Internetauftritt von Hummel aus. Die zahlreichen Seiten bauen sich sehr schnell auf

ANZEIGE

Neue Straßenbahn-Modelle
NACH DER MODULAREN BAUKASTEN-PRINZIP

Freiburg GT4

170 € Standmodell 220 € Motorisiert

Zweirichtungsfahrzeug in H0 und H0m

Straßenbahn-Bücher und Nahverkehrs-Literatur
Im Versand direkt nach Haus

ganz NEU	Trams 2018 (niederl.), 272 S., ~ 290 Farbphotos, Special: Die Illusion der Standard-Straßenbahnen	21,00 €
ganz NEU	Tram-Atlas Pölen (Schwandl), 144 Seiten, 17 x 24 cm, ~ 300 Farb-Fotos, detaillierte Netzpläne	19,50 €
ganz NEU	Mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er-Jahre - 8 96 S., 21 x 24 cm, ~ 100 Abb., Linien 55 + 64	22,80 €
ganz NEU	Endstation: Mauer Die BVG in Ost + West 1945-1989 (Mittelbitt Verlag), 136 S., 16 x 24 cm, 88 SW + 25 Fabb.	14,95 €
ganz NEU	Die Straßenbahn kommt, Bamberg der Tram 1897-1922 (Hennrichs-Verlag), 130 S., 21 x 24 cm, 112 SW + 54 Fabb.	19,90 €
ganz NEU	Straßenbahnhöfen Hamburg - Flensburg - Kiel (A. Luit, EK) von 1958, 96 S., 24 x 17, ~ 100 Fotos	19,90 €
ganz NEU	Straßenbahn und Regiotram in Kassel (S. Lücke, Sutton-V.), 128 S., 17 x 24 cm, ~ 160 Abbildungen	20,00 €
ganz NEU	Straßenbahnen im Altkreis Moers (S. Lücke, Sutton-V.), 128 S., 17 x 24 cm, ~ 120 Abb., 1908 - 1963	20,00 €
ganz NEU	Aufnahmen von der Straßenbahn in Mülheim und Oberhausen 1950-1974, Fotograf: Edward J. Bowman	16,95 €
ganz NEU	Immer in Bewegung GPNV-Geschichte in Saarbrücken (Saarbahn), 125 Jahre Straßenbahn, 160 S., A4	19,90 €
ganz NEU	Verkehrsknoten Wuppertal (Th. Neumann, F. v. Rüden), 112 S., A4, ~ 180 Fotos, auch Straßenbahn	24,80 €
ganz NEU	Nahverkehr in Wuppertal H. Günther, Sutton), 96 S., 23 x 27 cm, ~ 160 Abb., Straßen- + Schwebebahn	25,00 €
ganz NEU	Straßen- und Stadtbahnen in D Band 18 - Sachsen (i. Ost), ~ 300 S., 17 x 24 cm, > 300 Abb.	45,00 €
ganz NEU	Köln-Bonner Eisenbahnen Erinnerungen an die Rheinuferbahn (Herdan), 136 S., A4, 270 Abb.	39,80 €
ganz NEU	Metros & Trams in Japan Band 1 Nord- und Zentral-Japan 144 S., ~ 300 Farbphotos, Netzpläne	19,50 €
ganz NEU	R E T Anderthalbe eewig operierbar verier in Rotterdam (v. d. Toorn), 224 S., 84 SW + 60 Farb-Abb., Pläne	32,00 €
ganz NEU	Tram und Bus in Schaffhausen (Prelbick-Verlag), 280 Seiten, 17 x 24 cm, viele Abbildungen	49,00 €

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

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

ANZEIGEN

Hünerbein

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

750 m²
**Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen**

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

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

DÜWAG GT8 Jetzt schnell bestellen!

Bielefeld

Für H0 und H0m - Zwei Wagennummern - Mit und ohne Antrieb/Digitalschnittstelle - Lieferbar ab Oktober 2017

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

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

Zu Leserbrief „Späte Berliner Tram“ (SM 6/2017)

Flohmarkt-Tram

■ Mit Interesse habe ich die Ausführungen zur Flohmarkt- bzw. Basar-Tram gelesen. Seinerzeit konnte ich sogar ein paar Bilder des Wagens 3344 machen, die ich den Lesern nicht vorenthalten möchte. **Georg Fieger, München**

Zu „Editorial“ (SM 10/2017)

Karlsruher Probleme

■ Mit Wehmut und Verwunderung habe ich zur Kenntnis genommen, dass das Umland-Netz der Karlsruher Straßenbahn zerschlagen werden soll. Wem fällt so etwas ein oder welche Lobby steckt da wieder dahinter?

Warum sollen jetzt wieder Züge fahren? Die ganze Infrastruktur ist erneuert und die DB und Ihre Bahntöchter setzen sich ins gemachte Nest. Ich habe von Anfang an das Meisterwerk von Herrn Ludwig bestaunt und bewundert. Weltweit bekam das System Anerkennung und wurde kopiert. Warum lässt man jetzt wieder die Zerschlagung zu?

Mehr Komfort ohne Eisenbahnzüge kann man auch mit modernen Stadtbahnwagen erreichen. Die Einbauten wie WLAN o.ä. sind ja kein Hexenwerk. Der Fahrkomfort ist auch nicht schlecht und die vielen zusätzlichen Haltepunkte sind mit der Bahn auch nur mit größerem Zeitaufwand zu bedienen. Hier war die Stadtbahn klar im Vorteil durch schnelle Beschleunigung nach den Haltestellen. Die Strecken, welche aufgelassen werden sollen, werden ja keine ICE-Strecken, sondern bleiben Nahverkehrsstrecken.

Wo ist hier der Vorteil? Und wenn es so kommt, dann stellt sich die Frage, warum musste dann der Tramtunnel in der Karlsruher Innenstadt gebaut werden, der Unsummen von Geld bindet? Keine guten Vorboten für den Karlsruher Nahverkehr, jedenfalls ist dies meine Meinung. **Heinz Barth, Augsburg**

■ Zunächst zur Bildunterschrift: Die ist irritierend, denn das Murgtal ist Teil des



Der Berliner Wagen 3344 als Flohmarkt-Tram

GEORG FIEGER

Schwarzwaldes. Es fängt in Freudenstadt an und hört in Rastatt auf. Man kann also auch nach 2022 in den Schwarzwald mit der AVG reisen. Eben nur bis zur KVV-Tarifgrenze bei Forbach. Seit 1960 fährt die modernisierte AVG als kombinierte Eisenbahn/Stadtbahn mit Innenstadtanschluss in Karlsruhe ohnehin in den Schwarzwald durch das Albtal nach Herrenalb. Und das wird so bleiben.

Über das jetzt erarbeitete Betriebskonzept wird seit Jahren diskutiert. Nahverkehr ist ein hoch brisantes Thema, weil es um viel Steuergeld und dessen Verteilung geht. Vor Kurzem wurde zwischen den Geldgebern des Regionalverkehrs die von Ihnen beschriebene Neuordnung, die auch den Kraichgau betrifft, beschlossen.

Die Grundidee ist, statt der teuren und wenig komfortablen Zwei-System-Fahrzeuge der AVG, die nur auf DB-Vollbahnstrecken fahren und nicht die Karlsruher Innenstadt berühren, diese dort durch 15kV-Vollbahnfahrzeuge zu ersetzen. Das ist eben die S 81, S 9 und teilweise die S 5. Die S 7/71 wird weiter mit Zwei-System-Fahrzeugen bis Baden-Baden bedient. Die jetzigen Überlegungen werden erst noch in den kommenden Jahren festgezurr, wenn mit der geplanten Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels 2022 und der damit verbunde-

nen Separierung des Fernverkehrs ohnehin eine Neuordnung des Regional- und Nahverkehrs fällig ist. Über eine Einführung der S 31/32 in die Karlsruher Innenstadt werden neuerdings alte Pläne wieder aufgerollt.

Dass der Fahrgast auf den AVG-Gleisen im Murgtal und Kraichgau gut durchgerüttelt wird, ist darauf zurückzuführen, dass eben die Bedienungskonzeption bislang nicht grundsätzlich entschieden war. Daher hatte sich die AVG mit Instandhaltungsmaßnahmen auch zurück gehalten.

Ulrich Müller, Karlsruhe-Durlach

■ Seit über 25 Jahren fahren wir vom Niederrhein ins Murgtal nach Schwarzenberg. Zu Anfang war es am bequemsten: von Kempen bis Köln, Umstieg in den Kurswagen und weiter bis Schönmünzach. Später fuhr die DB dann ab Karlsruhe dorthin, was ein zweimaliges Umsteigen erforderlich machte, wohlgedemert immer mit Kofferschleppen. (Mit Koffervorausenden haben wir leider schlechte Erfahrungen gemacht.) Es kam dann die Umstellung im Murgtal. Dies bedingte auch schon mal einen Schienenersatzverkehr mit dem Bus. Später dann für zwei Stationen Fahrt ein weiteres Umsteigen von der AVG in die DB in Raumünzach. Als dann endlich die durchgehende Stre-

cke bis Freudenstadt fertig war, haben wir dies als Fortschritt empfunden.

Somit kann ich auch nicht verstehen, dass Sie jetzt ein erneutes Umsteigen in Forbach als positiv darstellen! Die DB wollte seinerzeit die Strecke loswerden, und nachdem diese gründlich saniert wurde, will sie sich wohl wieder ins gemachte Nest setzen. Keiner der Verantwortlichen in Stuttgart wird wohl je auf der Murgtalbahn gefahren sein. Die Damen und Herren dort am Schreibtisch sollten einmal die Bewohner des oberen Murgtals befragen, was diese von den Plänen halten. Vielleicht will man ja auch die badisch-württembergische Grenze wieder aktivieren, auch wenn es nur per Bahntrennung geht. Es kann aber auch sein, dass die AVG den Stuttgartern zu sehr auf den Pelz rückt. Wie dem auch sei, eine Streckentrennung in Forbach kann nur von Nachteil sein. Toiletten sind bereits jetzt teilweise vorhanden und so wichtig ist WLAN auch nicht. Wobei ich der AVG zutraue, dies in absehbarer Zeit auch anbieten zu können.

Matthias Höbel, Kempen

Zu „Editorial“ (SM 11/2017)

E-Mobilität

■ Vielen Dank für den wie immer leistungswerten Leitartikel in der Novemberausgabe, es trifft den Nagel auf den Kopf. Nach wie vor ist nur von Autos und Straßen die Rede, wenn Verkehrspolitik öffentlich thematisiert wird. Das ist hier in Dänemark leider nicht anders: Die Bahn ist völlig vernachlässigt, ganze Regionen sind abgehängt worden und heute völlig vom Auto abhängig. Andererseits gibt es Hoffungszeichen wie die – nun leider erst verspätet – startende neue Stadtbahn in Aarhus und den Bau einer eben solchen in Odense.

Kürzlich sah ich eine im letzten Jahr von der Deutschen Post herausgegebene Briefmarke mit dem schönen Titel „Klimaschutz durch Elektromobilität“. Darauf sind ein paar Pkw und Lkw (!) zu sehen, die mit Windkraft- und Solarenergieanlagen verbunden sind – aber kein Schienenverkehrsmittel. Dass es klimafreund-

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

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

Noch bis 23. Dezember, Nürnberg: Mittwochs bis samstags Glühweinfahrten durch Nürnberg mit historischen Straßenbahnen. Info: www.vag.de

16. und 23. Dezember, Darmstadt: Stadtrundfahrten mit historischen Straßenbahn-Fahrzeugen zwischen Kongresszentrum, Lichtenbergschule, Schloß und Hbf. Info: www.historische-heag-fahrzeuge.de

17. und 26. Dezember, Stuttgart: Straßenbahnwelt eröffnet von 10 bis 17 Uhr. Straßenbahn-Rundfahrten auf der Depot-schleife, Oldtimer-Buslinie 23 E Straßenbahnwelt – Fernsehturm. Am 26.12. Rückumstellung der Oldtimerlinie 23 von Bus auf Straßenbahn! Info: www.shb-ev.info

30. Dezember, Schönberger Strand: Glühweinfahrten auf der Museums-Straßenbahn mit halbstündlichen Takt und nach Bedarf. Info: www.vvm-museumsbahn.de

6. Januar 2018, Dresden: Führung durch das Straßenbahnmuseum Trachtenberge, Be-

sichtigung der Museumshallen, des Werkstattbereiches und der historischen Wagen. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

Vorschau: 20. und 21. Mai 2018, Wuppertal-Kohlfurth: Fahrbetrieb an den beiden Pfingstfeiertagen zwischen Kohlfurth-Brücke und Greuel, Große Ausstellung von Straßenbahn-Modellen und -Anlagen, Fahrzeuge befreundeter Vereine und Verkehrsbetriebe, gastronomisches Angebot zu familienfreundlichen Preisen. Info: www.bmb-wuppertal.de

liche und effektive Elektromobilität (zudem Made in Germany) schon seit 1881 in Form elektrischer Straßenbahnen gibt, war den für die Herausgabe von Postwertzeichen Verantwortlichen im Bundesfinanzministerium offenbar nicht bewusst. Was soll man dazu noch sagen?

Gerret Schlaber, Dänemark

■ Persönlich bin ich der Meinung dass die E-Mobilität für Autos falsch greift. Selbst wenn alle Autos elektrisch fahren würden, dann Lkw und Busse, dann löst dies nicht das Umweltproblem. Die Straßen werden trotzdem benötigt, Parkplätze, Parkhäuser und nicht zuletzt ist die Produktion der Autos auch nicht umweltfreundlich, allein die Batterien und deren Entsorgung, als auch die dafür benötigten Rohstoffe lassen doch die E-Mobilität als Alibiveranstaltung für die hei-

lige Kuh Auto erscheinen. Wichtige Gelder für die Forschung und Versuchs-betriebe (auch selbstfahrende Autos) fehlen aber beim Bau und Erhalt der Straßen- und Stadtbahnen. Die Politik verschleudert hier wieder Gelder zugunsten der Autoindustrie und deren Lobby in den politischen Gremien. Es ist kein Umdenken, sondern ein „Weiter so!“ mit anderen Nuancen. Die Verringerung des Individualverkehrs wird so nicht erreicht.

Heinz Barth, Augsburg

■ Ich finde die Gedanken von Herrn Weltner, dass beim Thema E-Mobilität die Straßenbahn vergessen wird, sehr treffend. Ich komme aus Ingolstadt und bekomme die Debatte um nachhaltigen ÖPNV jeden Tag mit. Es ist immer nur von Bussen und Elektroautos die Rede, wenn es darum geht, einen Beitrag für die Umwelt zu leis-

ten. Diese verstopfen aber immer mehr die Straßen. Seit Jahren wird überlegt, die Busse durch eine Straßenbahn zu ersetzen, die zum einen die Verkehrsbelastung gerade in der Innenstadt entlasten und zudem weniger Abgase produzieren würde. Leider wird diese Idee immer wieder verworfen und mit den zur Verfügung stehenden Geldmitteln Verkehrsprojekte unterstützt, die die Gesamtsituation nicht entlasten (wie zusätzliche Busse mit Verbrennungsmotor). Im gleichen Atemzug bemängelt jedoch die Politik jedes Mal die fehlenden klimaneutralen öffentlichen Verkehrsmittel. Sicher, eine Straßenbahn neu zu bauen, ist nicht gerade günstig, aber wenn man jetzt anfängt, die Weichen für die Zukunft zu stellen und das Geld sinnvoll einsetzt, kann man wirklich etwas bewegen. Es muss sich nur jemand trauen.

Niklas Meier, Ingolstadt

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

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u. Verkehrspara-dies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 • Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 • Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 • Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 • Buch-verkauf 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 Schroben-hausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9

Buchhandlung Jakob, 90402 Nürn-berg, Hefnersplatz 8 • Modell-spielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 • Buch-handlung Rupprecht, 92648 Vohen-strauß, Zum Beckenkeller 2 • Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungen-platz 1 • Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich

Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 • Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 • Techni-sche Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 • Leporello – in die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechten-steinstr. 17 • Buchhandlung Morawa,

1140 Wien, Hackingstr. 52 • Buch-handlung 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 Bolderside

Niederlande

van Stockom Boekverkopers, 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 8,90 (D), EUR 9,80 (A), sFr. 15,90 (CH), EUR 10,20 (NL), EUR 10,20 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten)
Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 96,00 (inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten). Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63220000314764 des GeraNova Bruckmann 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 339 • 1/2018 • Januar • 49. Jahrgang
Strassenbahn Magazin, Tel.: 089/130699-720
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Chefredakteur: Michael Hofbauer

Verantw. Redakteur: Martin Weltner

Redaktion: Michael Sperl, Florian Dürr

Redaktion Straßenbahn im Modell:

Jens-Olaf Gries-Bandelow

Redaktionsassistentin: Brigitte Stuiher

Ständige Mitarbeiter:

Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glem-botzky, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bern-hard 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

Anzeigenproduktion:

Rudolf Schuster, rudolf.schuster@verlagshaus.de

Tel.: +49 (0) 89 13 06 99-140

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28 vom 1.1.2018

www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

BahnHofsbuchhandel/Zeitschriftenhandel:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb

Unterschleißheim

Vertriebsleitung:

Dr. Regine Hahn

Druck:

LSC Communications Europe Sp. z o-o, Krakau

Druckvorstufe: Cromika, Verona

Für unverlangt eingesandte Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nach-druck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Alle An-gaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recher-chiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

© 2018 by GeraMond Verlag

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

Gerichtsstand ist München

100%-Gesellschafterin der GeraMond Verlag GmbH ist die GeraNova Bruckmann.

Verlagshaus GmbH.

Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler.

ISSN 0340-7071



MICHAEL BETTLESMANN

■ DÜWAG-Klassikern auf der Spur

Wo fahren sie noch, die klassischen DÜWAG-Fahrzeuge, die das Bild der bundesdeutschen Verkehrsbetriebe über Jahrzehnte prägten und die sogar den „Sprung“ zu einzelnen Betrieben in den neuen Bundesländern schafften. Wir bieten ferner Reisetipps zu ausländischen Betrieben, bei denen DÜWAG-Wagen noch eine Rolle spielen.

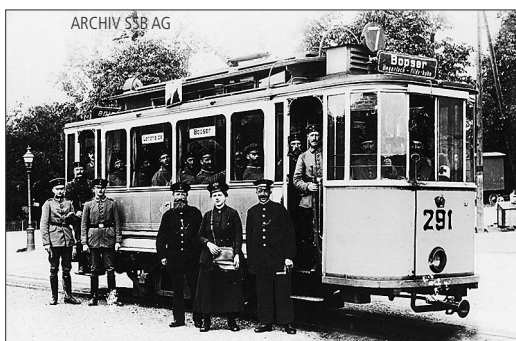
Weitere Themen der kommenden Ausgaben



STEFAN VOCKRODT

■ Potsdam: Combino XXL

Die brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam verzeichnet derzeit einen vor Kurzem noch undenkbaren Bevölkerungszuwachs und dem folgend ein starkes Baugeschehen sowie ständig steigende Fahrgastzahlen bei den Verkehrsbetrieben. Um diesem Aufkommen gerecht zu werden, durchlaufen momentan Combinos beim Hersteller Siemens eine „Verlängerungskur“ und werden von Fünf- zu Siebenteilern umgebaut, die fast 250 Fahrgästen Platz bieten.



ARCHIV SSB AG

■ Braunschweig feiert und plant

In der Welfenstadt wurde der 120. Geburtstag der Straßenbahn mit einem großen Fahrzeugkorsó gefeiert. Zugleich nutzten die Verantwortlichen der Verkehrsbetriebe den großen Publikumsandrang, um aufzuzeigen, wie sich die Tram in Braunschweig in den nächsten Jahren entwickeln wird und welche Ausbaupläne es gibt. So soll das Streckennetz um 18 Kilometer wachsen, und bis 2030 will man rund 200 Millionen Euro in die Tram investieren



IVO KÖHLER

■ Stuttgart: „Frauen an die Kurbel“

Ob hinter dem Lenkrad eines Busses, am Fahrhebel eines Stadtbahnwagens oder auch am Fahrerplatz eines Triebfahrzeuges der Eisenbahn: Längst ist es auch dort alltäglich, weibliche Hände bei der Arbeit zu erblicken. Doch bis zu dieser Selbstverständlichkeit war es ein weiter Weg. Als im Ersten Weltkrieg Männer an die Front mussten, war in Stuttgart dennoch der Straßenbahnverkehr abzuwickeln – und dafür wurden erstmals in großer Anzahl Frauen, zunächst als Schaffnerinnen, später auch als Fahrerinnen eingestellt.



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

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

Ende gut ...?

Tram statt Seilbahn

Frohe Kunde aus Thüringen: Die Besucher der Bundesgartenschau 2021 sollen mit einer durchgehenden Straßenbahnlinie bequem zwischen den drei städtischen Standorten wechseln können. Sie soll als Buga-Schnelllinie vom 23. April bis 17. Oktober 2021 zwischen egapark, Petersberg und Nordpark verkehren, wie der Buga-Aufsichtsrat mitteilte. Dafür sollen sechs zusätzliche Straßenbahnzüge gekauft werden, um zusätzlich zu den bestehenden Bahnverbindungen die Gäste ohne lange Wartezeiten zu allen attraktiven Angeboten bringen zu können. Die Veranstalter erwarten zur Buga 1,6 Millionen Besucher.

Der Plan einer Seilbahn vom egapark auf den Petersberg sei ad acta gelegt, hieß es. Der Aufsichtsrat hätte beschlossen, den Bau nicht weiter zu verfolgen. Ein Konzept des Buga-Aufsichtsrats sah eine 1.100 Meter lange Seilbahn-Verbindung für eineinhalb Jahre vom ega-Gelände zum Petersberg vor. Der entscheidende Vorteil wäre ihre Kapazität gewesen: In der Stunde hätte die mit 43 Kabinen projektierte Bahn bis zu 2.400 Besucher transportieren können. Allerdings hätte sie eben nur zwei Buga-Ausstellungsflächen verbunden. MW

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



**Jetzt
neu am
Kiosk!**

PLUS XXL-Infografik
NBS Erfurt – Ebensfeld auf einen Blick

BAUREIHE 147
Wie sich der Newcomer bei DB Regio schlägt

NÜRNBERG – ERFURT
So erleben Lokführer die neue Schnellfahrstrecke

PROBLEMFALL HARZ
Droht das teilweise Aus für den Dampfbetrieb?

BAHNEXTRA 1. 2018 JANUAR / FEBRUAR € 12,90

A: € 14,40
CH: SFR 25,80
BELUX: € 14,90
DK: DKK 130,00

Großes Gewinnspiel
Gewinnen Sie Preise im Wert von
über 10.000 Euro!

Bahn-Jahrbuch 2018



Bahn außer Plan?
Wie Umleiter- und Ersatzverkehr den Betrieb prägen



PRIVATER FERNVERKEHR: Kriegt Locomore doch noch die Kurve?

30 Seiten Chronik!
So interessant war das Bahn-Jahr bei DB und Privaten

LAUFACH – HEIGENBRÜCKEN: Wie im Spessart eine Ära endete

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



Die Panne von Rastatt

Minus 33 Grad Celsius: Das ist die Temperatur, auf die der Boden um die Tunnelbaustelle in Rastatt abgekühlt wird. Nötig ist dieses Verfahren, weil die Oberrheinebene, in die derzeit der Rastatter Tunnel gebohrt wird, nicht aus solidem Festgestein besteht, sondern aus lockeren Ablagerungen.

Wuchtige Rohre führen in den Boden. Durch diese wird Vereisungsmittel geleitet, mit dem die Bauingenieure das Umgebungsgestein so stark abkühlen, dass die Tunnelbohrmaschine sich gefahrlos in den instabilen Boden fräsen kann. So weit die Theorie. Denn am 12. August 2017 versagte dieses

Verfahren offenbar. Es kam zu einer Panne, Wasser und Erdmassen brachen hinter der Tunnelbohrmaschine in die Oströhre ein – genau da, wo die Rheintalbahn den Rohbau kreuzt ...

**Mehr dazu lesen Sie im neuen
Bahn Extra »Bahn-Jahrbuch 2018«**

