



Überland-Erinnerungen
51 km vergessene Strecken
im Großraum Hannover



Gmundens TramLink
In Oberösterreich hat
die Zukunft begonnen

Juni 2016

€8,50

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Morbide Ziele: Darum enden
Linien im „Niemandland“



Abschied vor zehn Jahren:

Kölns „dicke“ DÜWAGs

Entwicklung • Technik • Einsatzgeschichte

Das kleine Magazin über die große Bahn



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



Wir schalten um zur Tram

Wie oft ist die Straßenbahn ein Thema im Fernsehen? Höchst selten, nur gelegentlich gibt es kurze Berichte über neue Fahrzeuge oder soeben eröffnete Streckenabschnitte in regionalen Nachrichtensendungen. Am vierten April-Wochenende dieses Jahres sah das ganz anders aus: Der bundesweit zu empfangende Sender rbb (Rundfunk Berlin-Brandenburg) widmete eine halbe Stunde zur besten Vorabend-Sendezeit einem Ereignis in Berlin-Lichtenberg: Dort fand die diesjährige Tram-EM statt, eine seit 2012 alljährliche durchgeführte Veranstaltung, bei der sich die besten Straßenbahnfahrer und -fahrerinnen aus verschiedenen Städten Europas in verschiedenen Tram-relevanten Disziplinen messen durften. Rund 18.000 Zuschauer vor Ort und noch weit mehr vor den Bildschirmen hatten viel Spaß bei der Veranstaltung, die die Tram als modernes und leistungsfähiges Verkehrsmittel in einem sehr sympathischen Licht darstellte. 18.000 Menschen, die den halben Samstag bei einer Straßenbahn-Veranstaltung verbringen, das klingt fast unglaublich im Vergleich zu den manchmal nur ein paar 100 Besuchern konventioneller „Tage der offenen Tür“.

Acht Stunden lang durften in Berlin die Akteure aus diesmal 27 Tram-Städten aus 17 Ländern Geschick und Tempo beweisen, als es beispielsweise darum ging, mit abgeklebten Tacho eine bestimmte Geschwindigkeit

einzuhalten, zielgenau zu bremsen oder aber exakt anzuhalten. Höhepunkt der Veranstaltung war schließlich das „Tram-Bowling“, bei der ein Straßenbahnwagen eine riesige aufblasbare Kunststoffkugel gegen ebenso überdimensionierte Kunststoffkegel schubsen musste. Präsentiert wurde die Sendung von jungen Fernseh-Moderatoren, die sichtlich ebenso Spaß an der außergewöhnlichen Europameisterschaft mit Volksfestcharakter hatten wie die Akteure und die Zuschauer, die sportlich fair nicht nur ihre Berliner Lokalmatadoren, sondern auch die vielen ausländischen Straßenbahnfahrer anfeuert.

Insgesamt eine gelungene EM, die vor allem ein Ziel hatte: Werbung für die Tram als attraktive Form des öffentlichen Nahverkehrs zu machen. Und dieses Ziel wurde mit Sicherheit erreicht, denn unter den Zuschauern dürften auch viele gewesen sein, die nicht zum Kreis der täglichen Straßenbahnnutzer zählen und jetzt zur Erkenntnis kamen, dass die Tram keineswegs ein antiquiertes und muffiges Verkehrsmittel ist. Übrigens: Gewonnen hat das Team aus Budapest, die Berliner kamen auf den 11. Rang – und die nächste Tram-EM findet 2017 in Teneriffa statt, vielleicht verbindet der eine oder andere Strassenbahn-Magazin-Leser seinen Urlaub mit einem Besuch des Tram-Spektakels, das für mehr Aufmerksamkeit sorgen dürfte als manch gezielte, aber oftmals trocken wirkende PR-Aktion von Verkehrsbetrieben oder -verbänden.

Mehr als 18.000 Zuschauer verfolgten am 23. April die Tram-EM in Berlin-Lichtenberg. Höhepunkt des Spektakels war sicherlich das Tram-Bowling

BERNHARD KUSSMAGK



Martin Weltner
Verantwortlicher
Redakteur



Eine Veranstaltung wie die Tram-EM ist ein Imagegewinn für die Straßenbahn – sind Sie auch dieser Meinung?

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



TITEL DÜWAG: Die „dicken“ Kölner Achtachser 36

► Betriebe

■ Neue Straßenbahnen für Duisburg? 16

Die DVG will ihren Fahrzeugpark erneuern – Die Duisburger Verkehrsgesellschaft bereitet die Beschaffung neuer Niederflurwagen als Ersatz für die 45 Straßenbahnen des Typs GT10NCU vor. Doch wie die Fahrzeuge aussehen könnten und wie sie finanziert werden sollen, ist noch nicht geklärt. Und auch sonst läuft nicht alles rund in Duisburg

■ Glutheißer Betrieb 20

Netzerweiterung in Phoenix (Arizona) – Auch in den USA hat die Straßenbahn in Form der Stadtbahn eine Zukunft: Die moderne Stadtbahn in Phoenix (Arizona) hat ihr Netz erweitert – und der Endpunkt der Entwicklung ist noch längst nicht erreicht

■ Trams ins Niemandsland 22

Straßenbahnen an verlassenen Orten – Im besten Fall sollten Straßenbahnen durch belebte Gebiete fahren, in denen sie möglichst viele Fahrgäste gewinnen können. Doch unsere Reise durch Europa zeigt: Hier und da kommen Straßenbahnen auch an verlassenen Orten vorbei, an die sich kaum ein Fahrgast verirrt.

■ Sichere Zukunft im Salzkammergut 28

Straßenbahn und Nebenbahn wachsen zusammen – Bereits vor über 100 Jahren war die Erweiterung der Gmundner Straßenbahn ins Umland geplant, nun aber wird sie mit der Traunseebahn verbunden. Als bedeutenden Meilenstein im Zuge der Realisierung der Stadt-Regio-Tram Gmunden – Vorchdorf konnte Stern & Hafferl kürzlich die ersten neuen Niederflurtrams in Betrieb nehmen



Titelmotiv
Am 22. Juni 2006 hieß es Abschied nehmen von den DÜWAG-Achtachsern in Köln. Hier ist Tw 3764 am letzten Betriebstag auf der Aachener Straße unterwegs

AXEL REUTHER

RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“ 3	Fundstück. 75
Bild des Monats 6	Forum. 80
Journal 8	Impressum 81
Nächster Halt 34	Vorschau 82
Einst & Jetzt 54	Das besondere Bild. 83



Warum Linien im Niemandsland enden

22



Gmunden: Neues Konzept, neue Fahrzeuge

28



Basel: Mit der Tram über die Landesgrenzen

58



Hannover: Der Abschied von den ÜSTRA-Außenlinien

68

Fahrzeuge

Geschichte

Breiter, länger, stärker 36

TITEL

Die DÜWAG-GT 8 in Köln – Im Juni 2006 verabschiedeten sich die letzten achtachsigen Gelenktriebwagen der DÜWAG in Köln aus dem Liniendienst. Zehn Jahre später soll mit einem Rückblick an diese Fahrzeuge erinnert werden, die innerhalb der für zahlreiche Verkehrsbetriebe gebauten Gelenkwagen des Düsseldorfer Herstellers etwas Besonderes waren. Eine detaillierte Zeittafel beschreibt 43 Jahre Straßenbahn-Geschichte; außerdem werden die Roco-Modelle der DÜWAG-Gelenkzüge vorgestellt

Gummi-Tram 50

Teil 1: Vom Spurbus zum TVR-System – Straßenbahnen und Busse haben ganz individuelle Vorteile. Mit Entwicklungen wie dem Systemen TVR und Translohr sollen die Vorteile der einzelnen Nahverkehrsmittel miteinander verbunden werden. In dieser Ausgabe beleuchten wir die Anfänge und das TVR-System; Teil 2 im nächsten Strassenbahn Magazin widmet sich den Betrieben, die Fahrzeuge nach dem Translohr-System verwenden



Ein Netz, drei Länder 58

Die Auslandsstrecken der Basler Straßenbahn – Nicht erst seit 2014, sondern schon viel früher konnte man von Basel aus mit der Tram ins Ausland fahren. Doch vor rund 50 Jahren wurde die letzte grenzüberschreitende Strecke stillgelegt

Vom Depot zum Einkaufsmarkt 66

Die Nachnutzung des früheren Depots Mickten in Dresden – Aldi und Rewe statt zweischiger Straßenbahntriebwagen – das findet man heute im ehemaligen Straßenbahnhof im Dresdner Vorort Mickten

Mit der Tram aufs Land 68

TITEL

Hannover: Die Stilllegung der ÜSTRA-Außenlinien – Vor gut 60 Jahren begann der Niedergang der hannoverschen Außenlinien, fast jedes Jahr wurde eine weitere Strecke auf Bus umgestellt, bis ab 1961 nur noch der nördliche Teil der Hildesheimer Linie 11 übrig war

STRASSENBAHN im Modell

Basteien am Küchentisch 76

Freunde der Modellstraßenbahn stellen ihre Erstlingswerke vor – ein geeignetes Forum hierfür war das TLRS-Treffen in Nürnberg-S. Peter



Juni im Februar

Auf der St. Kilda Road im australischen Melbourne fahren die Straßenbahnen in den Spitzenzeiten im Minuten-Takt. Sieben Linien aus den westlichen Außenbezirken erreichen auf dieser Achse das Stadtzentrum und die Universität. Die derzeit noch allgegenwärtigen Vierachser vom Typ Z aus den 1970er-Jahren ersetzt der Verkehrsbetrieb sukzessive durch neuere Bauarten. Am 19. Februar 2015 rückte Wolfgang Kaiser den Z3 227 gemeinsam mit dem Denkmal des ersten Gouverneur-Generals von Australien ins Bild. Der Marquis von Linlithgow regierte das Land von 1901 bis 1903. Zuvor stand er schon von 1889 bis 1895 der Kolonie Victoria vor.



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

Darmstadt: Hochflurwagen werden bis 2019 abgelöst – größte Investition in der Firmengeschichte?

Bis zu 20 neue Straßenbahnen für die HEAG



Die letzten Hochflurwagen des Typs ST12 werden in Darmstadt wohl nicht mehr ihren 30. Geburtstag erleben – die Ausschreibung für bis zu 20 Niederflurwagen läuft

CHRISTIAN LÜCKER (3)

■ Die HEAG mobilo in Darmstadt setzt die Modernisierung ihrer Straßenbahn-Flotte fort und hat Anfang April eine europaweite Ausschreibung zur Fertigung von bis zu 20 neuen Niederflurwagen gestartet. 14 Fahrzeuge sollen bis Ende 2019 definitiv geliefert werden, auf sechs weitere Wagen soll eine Option bestehen. Die Ausschreibung sieht den Bau von Multigelenkfahrzeugen – für Darmstadt eine Neuheit – in Einrichtungsbaugruppe vor. HEAG mobilo fordert einen Niederfluranteil von mindestens 80 Prozent, dabei können die neuen Wagen bis zu 45 Meter lang sein. Was genau der Kauf der als

ST15 (Straßenbahn-Triebwagen, 15. Generation) bezeichneten Fahrzeuge kosten wird, kann die HEAG mobilo noch nicht exakt abschätzen. Der Verkehrsbetrieb geht aber von einem Betrag im mittleren zweistelligen Millionenbereich aus und dass dies „die größte Investition in unserer Firmengeschichte sein wird“. Sobald die Neufahrzeuge ausgeliefert sind, wird der Wagenpark der HEAG mobilo damit zu 100 Prozent aus Niederflurwagen bestehen. Vorhanden sind bereits 20 dreigliedrige Wagen des Typs ST13, Baujahr 1998, und 18 Dreiteiler des Typs ST14, Baujahr 2007. Zudem sind 30 niederflurige Beiwagen im

Einsatz, die unter anderem hinter den letzten Hochflurwagen fahren und damit schon heute einen niederflurigen Einstieg auf allen Kursen im Darmstädter Straßenbahn-Netz garantieren.

ST12 wandern aufs Abstellgleis

Die jetzt eingeleitete Beschaffung von neuen Niederflurwagen bedeutet den Abschied von den letzten Hochflurwagen in Darmstadt. Noch sind zehn Achtachser des Typs ST12, ausgeliefert 1991 von der Berliner Waggon Union, auf den Gleisen der HEAG mobilo unterwegs. Da das Unterneh-

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Unser täglich Brot ist Ihre Begeisterung für das *Strassenbahn Magazin*. Dafür brennen wir – und zählen auf Ihr Feedback. Und das können Sie uns ab sofort zu jedem Artikel der jeweils aktuellen Ausgabe mit wenigen Klicks übermitteln. Auf der Internetseite strassenbahn-magazin.de/heft-bewerten geben Sie einfach folgenden Code ein: **50545**. Er führt Sie auf eine Bewertungsseite, auf der Sie jeden einzelnen Artikel beurteilen können. Wir sind gespannt auf Ihre Meinung!



men von einer wirtschaftlichen Nutzungszeit von 30 Jahren ausgeht und diese bis zur Anlieferung der Neuwagen „annähernd erreicht“ sein wird, halten die Verantwortlichen den Ersatz der ST12 für sinnvoll. Denkbar ist, dass die augenscheinlich noch gut erhaltenen Fahrzeuge eine zweite Heimat im ostrumänischen Iasi finden. Dorthin sind in den vergangenen 20 Jahren bereits fast sämtliche Hochflur-Triebwagen der Baureihen ST7, ST8, ST10 und ST11 abgegeben worden. Doch was geschieht mit den dann überzähligen Niederflur-Beiwagen? Die neuen Triebwagen werden definitiv nicht mit diesen Beiwagen



Aktuell sind die mittlerweile fast zehn Jahre alten ST14 die jüngsten Straßenbahnwagen in Darmstadt. Sie sind eine Weiterentwicklung des optisch nahezu identischen Typs ST13 aus 1998



Die meisten Darmstädter Gelenkwagen haben eine zweite Heimat im ostrumänischen Iasi gefunden, unter anderem auch die sechssachsigen Geschwister der ST12. Vielleicht wandern Letztere ja auch nach Rumänien aus?

kuppelbar sein. Auch dafür hat die HEAG bereits Pläne.

Beiwagen sind Auslaufmodell

Zunächst einmal bleiben alle 30 Niederflur-Beiwagen in Betrieb. Wegen der stetig steigenden Fahrgastzahlen ist es dem Verkehrsunternehmen so möglich, künftig alle Niederflur-Triebwagen der Typen ST13 und ST14 mit einem entsprechenden Beiwagen zu behängen und so die Kapazität deutlich zu erhöhen. Auf Dauer gesehen sind die Beiwagen in Darmstadt aber ein Auslaufmodell – „wir werden uns langfristig vom Beiwagen-Konzept verabschieden“, heißt es in einem Statement an das STRASSENBAHN MAGAZIN. Eben deshalb beschafft die HEAG jetzt durchgehende Fahrzeuge mit einer Länge von bis zu 45 Metern. In etwas zehn Jahren steht dann bereits der Ersatz der ältesten Niederflur-Triebwagen ST13 an, mit denen gleichzeitig die ersten Beiwagen verschwinden sollen. Die wirtschaftliche Nutzungszeit wird dann ohnehin erreicht sein.

Die aktuelle Ausschreibung von 14 Niederflurwagen mit einer Option auf sechs weitere als Ersatz für zehn

Hochflurwagen zeigt, dass sich die HEAG bereits jetzt aus zwei Gründen auf einen deutlichen Mehrbedarf an Straßenbahnwagen einstellt. Mit dem Bevölkerungswachstum in der Region Darmstadt werden zum einen auch die Fahrgastzahlen ansteigen – das Unternehmen geht von einem „überproportionalen Wachstum“ aus. Aktuell nutzen jedes Jahr bereits über 45 Millionen Fahrgäste die HEAG mobilo.

Mehr Fahrgäste und neue Strecke

Zum anderen ist die Politik in Darmstadt der Thematik Nahverkehr gegenüber sehr positiv gestimmt und es hat

sich zur Aufgabe gemacht, den ÖPNV in der Stadt noch weiter zu stärken. So gibt es bereits verschiedene Überlegungen zu Streckenerweiterungen, wenn auch noch ohne politische Beschlüsse. An einem Projekt tüfteln die Planer aber schon ganz konkret: Gegenwärtig läuft das Planfeststellungsverfahren für die Anbindung des Hochschulstandorts „Lichtwiese“ der Technischen Universität Darmstadt. Die gut 1,4 Kilometer lange Strecke wird über acht Millionen Euro kosten und rund 10.000 Studenten einen bequemen Anschluss an die City bieten. HEAG mobilo plant, die neue Linie 2 zusammen mit den neuen Niederflurwagen in Betrieb zu nehmen. CLÜ

Hamburg V7E zurück am Krohnkamp

Der Hamburger Straßenbahnwagen 3363, ein V7E, kam am 11. April 2016 aus dem Museum Wehmingen per Straßentiefelader in den ehemaligen Betriebshof Krohnkamp nach Hamburg zurück. Der Straßenbahnwagen wurde 1957 als Wagen 3413 und damals noch als V7 in Betrieb genommen. 1965 wurde er zum V7E umgebaut und bekam dann die Nummer 3363 und war so bis 1977 bei der Hamburger Straßenbahn im Einsatz.

In dem ehemaligen Hochbahn-Betriebshof Krohnkamp befindet sich heute ein Rewe-Supermarkt. Die ehemalige Bushalle dient heute als Supermarkt und die ehemalige Straßenbahnhalle wird als Parkhaus für den Supermarkt genutzt. Den V7E hat der Hamburger Eisenbahnfreund Ingo Naeffke gekauft und von ihm wurde die Unterstellung im ehemaligen Betriebshof organisiert. Die Abstellung vor dem Supermarkt ist nur provisorisch, er soll einen sicheren Stand im Parkhaus, der ehemaligen Straßenbahnhalle bekommen. Am 16. August 2016 wäre die

Hamburg: Tw 3363 in seiner alten Heimat am ehemaligen Betriebshof Krohnkamp einen Tag nach seiner Rückkehr aus dem Straßenbahnmuseum Sehn-Wehmingen am 12. April

LARS BRÜGGEMANN



Magdeburg

Am 20. April sperrte die MVB erneut die Trasse unter den Brücken am Hauptbahnhof. Grund sind eingetretene Bauverzögerungen beim Citytunnel durch Neuplanungen für die Tunnelwände, die bisherigen seitlichen Betonstützen sind offensichtlich zu gering dimensioniert. Im Stadtrat gab OB Lutz Trümper am 21. April bekannt, dass die aktuelle Vollsperrung nicht nur ein paar Wochen, sondern voraussichtlich bis zum 4. September dauert. Der Straßenbahnverkehr wird wie bei vorangegangenen Vollsperrungen abgewickelt, einschließlich der Baustellenlinie 41. DP

Mülheim a. d. Ruhr

Seit Mitte April sind alle 15 NF2 von Bombardier bei der Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) für den Fahrgasteinsatz zugelassen. Mit den Fahrzeugen 8001-8015 können jetzt theoretisch alle Kurse der Linien 102 und 104 typenrein bestückt werden. Zumindest auf der 104 sind Stand Ende April aber trotz zweier Reserve-NF2 noch vereinzelt M-Wagen anzutreffen – ebenso auf der 112 nach Oberhausen. Wegen der Lastbeschränkung der maroden Thyssenbrücke darf die MVG hier keine NF2 einsetzen. CLÜ

Köln

Die KVB Kölner Verkehrsbetriebe haben am 5. April bekanntgegeben, das Chartergeschäft mit ihrer Party-Bahn „Colonia-Express“ einzustellen. Der Gelenkzug Tw 1877 konnte seit 2006 von jedermann für private Feiern gemietet werden. Aus wirtschaftlichen Gründen stellen die KVB dieses Angebot jetzt ein. Davon nicht betroffen sind bereits feststehende Buchungen für 2016 sowie die öffentlichen Eventfahrten. Diese finden 2016 am 4. Juni, 9. Juli, 27. August, 2. Oktober, 27. November, 4., 11. und 31. Dezember statt. Über das weitere Schicksal von Tw 1877 ist noch nicht entschieden. MSP



■ **Potsdam:** Die Prager Verkehrsbetriebe haben von der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH den Auftrag erhalten, für über drei Millionen Euro zwölf Tatra-KT4D aufzuarbeiten. Die Einsatzdauer der Tatrassoll sich durch die Modernisierung um bis zu zehn Jahre verlängern. In den Prager Werkstätten wird aktuell auch an Straßenbahnen für Mainz und an Komponenten für Dresdner Wagen gearbeitet

BODO SCHULZ

Hamburger Straßenbahn 150 Jahre alt geworden und zu dem Jubiläum soll der Straßenbahnwagen für die Feierlichkeiten wieder glänzen, so Ingo Naefcke. Herr Naefcke bittet noch um Spenden für die Aufarbeitung des 3363: Spendenkonto: 189 786 049, Kontoinhaber: Ingo Naefcke, Sparkasse Holstein, IBAN: DE29 2135 2240 0189 7860 49 Verwendungszweck: 3363 „Aschenputtel“

LAB

Schwerin

NVS verabschiedet sich von seiner Geschichte

■ Die Nahverkehr Schwerin GmbH sucht derzeit Interessenten für einen Großteil ihres historischen Wagenparks. Die sechs historische Wagen umfassende Sammlung soll auf Grund der hohen Unterhaltungskosten kurzfristig reduziert werden. Lediglich der



Schwerin: Während der Tatra-Tw 417 in Schwerin bleiben darf, wird der Gotha-Tw 21 demnächst in Sehnde-Wehmingen zu sehen sein

JENS PERBANDT

1926 bei der Waggonfabrik Wismar gebaute Tw 26 sowie der Tatra-T3D 417 sollen in der Mecklenburgischen Hauptstadt verbleiben. Beim Tatra handelt es sich um den letzten in der

Tschechoslowakei gebauten Triebwagen dieser Bauart. Insgesamt sind vier Fahrzeuge zur Abgabe vorgesehen. Der erst als historischer Wagen nach Schwerin gekommene Gotha-Tw 21,

mit dessen Aufarbeitung begonnen wurde, soll zukünftig im Straßenbahnmuseum Sehnde-Wehmingen eine neue Heimat finden. Das Fahrzeug kam 1957 als Tw 3903 nach Berlin und gelangte 1970 nach Leipzig. In der Messestadt trug der Zweiaxler zunächst die Nummer 1327, bevor er als ATw 5041 dort Dienst tat. Erst 2003 erwarben die Schweriner Verkehrsbetriebe dieses Fahrzeug. Auch für die drei nicht betriebsfähigen Tatra-Trawagen Tw 418, (Baujahr 1988) ATw 907 (Baujahr 1983) und Bw 359 (Baujahr 1988) werden noch neue Besitzer gesucht. Damit ist künftig das Zeigen des typischen Tatra-Dreiwagenzuges in Schwerin nicht mehr möglich. Die möglichen neuen Eigentümer sollen die weitere Verwendung als historische Fahrzeuge sicherstellen.

JEP

Berlin

Tram-EM in der Hauptstadt

■ Was machten 27 Teams aus 17 Ländern am 23. April in Lichtenberg auf dem riesigen Betriebshof umringt von knapp 20000 Zuschauern? Erfahrene Straßenbahnfahrer/innen trafen sich anlässlich der 5. Europameisterschaft der Straßenbahner, die dieses Jahr in Berlin stattfand. Skurril erscheinende Aufgaben waren zu bewältigen: Zunächst musste eine Bahn mit verdecktem Tacho auf ein Tempo von 20 km/h und mit voreingestellter Bremse exakt vor einem Hindernis zum Halt gebracht werden. Eine Figur war so nah wie möglich am Gleis zu positionieren, dass eine Bahn gerade noch passieren konnte. Klingt einfach, ist es

■ **Hannover:** Üstra-Tw 6156, hier an der Haltestelle Clevertor, trägt seit April eine außergewöhnlich kunstvoll gestaltete Ganzreklame unter Einbezug der Wagenform und -fenster. Der Universalgelehrte Gottfried Wilhelm Leibniz (1646-1716) wirkte 40 Jahre lang als Hofrat und Bibliothekar des Welfenherzogs an der Leine in Hannover. Am 14. November 2016 jährt sich der Todestag des berühmten Mannes zum 300. Mal

JÜRGEN HÖRSTEL





aber nicht, wie viele der Teams bewiesen. Auch die dritte Aufgabe hatte es in sich, die Bahn war ohne Nutzung eines Spiegels so anzuhalten, dass sie mit der zweiten Tür direkt an einer Rampe zum Stehen kam. Es folgte eine Schiebefahrt, bei der der Fahrer im hinteren Führerstand auf Kommando vom vorderen aus die Bahn an der vorgegebenen Stelle zum Stehen bringen musste. Als letztes fand als Publikumsmagnet das Tram-Bowling statt, hier mussten Geschwindigkeit und Abbremsen stimmen, um möglichst viele Kegel umzuwerfen. Alle Teams waren Klasse, am Ende erreichten Budapest Platz eins, Leipzig Platz zwei und Lyon Platz drei. Die nächste Tram EM findet 2017 auf Teneriffa statt.

BEKUS

Düsseldorf Nacht der Museen im Depot Am Steinberg

■ Ein voller Erfolg war die erstmalige Teilnahme der Rheinbahn an der Veranstaltung „Nacht der Museen“. Insgesamt 35 Düsseldorfer Museen und Ga-

lerien öffneten von 19 bis 2 Uhr ihre Pforten, erstmals dabei war der historische Betriebshof Am Steinberg, in dem seit Dezember wieder eine Reihe historischer Fahrzeuge hinterstellt sind. Mit tatkräftiger Unterstützung des Vereins „Linie D“ wurden die technischen Exponate ausgestellt und ein buntes Rahmenprogramm geboten. Zahlreiche Gäste nahmen die Gelegenheit wahr, die Oldtimertrams in authentischer Umgebung zu betrachten und nutzen rege den angebotenen Pendelverkehr mit Museumswagen zur Innenstadt. Ein besonderer Publikumsmagnet war die künstlerische Illumination der denkmalgeschützten Fahrzeughalle. MBE

Frankfurt am Main U2-Wagen verabschiedet

■ Mit einem öffentlichen Sonderverkehr auf der Strecke zwischen Oberursel und Römerstadt verabschiedeten die Stadtwerke Frankfurt am Main am 3. April die letzten Wagen des Typs U2 aus dem Betriebsdienst. Von Beginn

Düsseldorf:
Tw 2151 zur
Museumsnacht
abfahrbereit vor
der historischen
Wagenhalle zu
einer nächtlichen
Fahrt in die
Innenstadt

MICHAEL BEITELSMANN

Frankfurt am Main:
Der von Tw 378
angeführte Dreier-
zug bei der
Abschiedsfahrt
des Typ U2 in
Niederursel

MICHAEL BEITELSMANN



B[b]

BAHNberufe.de

SIE SUCHEN? SIE FINDEN!

Mit BAHNberufe.de,
dem **spezialisierten
Stellenmarkt** für die
Bahnbranche & ÖPNV,
erreichen Unternehmen
ohne großen Aufwand
die richtigen Kandida-
ten und Bewerber die
richtigen Unternehmen.

Überzeugen Sie sich -
alle Infos auf
www.BAHNberufe.de

Tel: 02132 - 6858070
E-Mail: info@BAHNberufe.de





Plauen: Ein Schmuckstück ist der in Ursprungsfarben gestaltete Tw 216, der bis Ende 2016 in der Vogtlandmetropole im Linieneinsatz fährt DANIEL MÖSCHKE

des U-Bahn-Betriebs am 4. Oktober 1968 an prägten die Düwag-Triebwagen über viele Jahre das Bild der Tunnelbahn und der oberirdischen Zufahrtstrecken in Frankfurt. Insgesamt 104 Fahrzeuge erhielt die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF). Ein ausführliches Typenportrait des U2 gab es im Strassenbahn Magazin 8/2013.

Insgesamt sechs Fahrzeuge pendelten im 30-Minutentakt, später sogar alle 20 Minuten, auf den Außenrängen der Linien U1/U3. Die Wagen 303, 304 und 305 waren als Dreiwagenzug in der Ursprungslackierung in rot und weiß unterwegs und werden für Sonderfahrten erhalten, während die Wagen 378, 385 und 406, im ak-

tuellen Lackschema „subaru-vista-blue“ bzw. mit Ganzreklame unterwegs, in Kürze ausgemustert werden.

MBE

Plauen

Retro-KT4D im Ursprungslack

■ Aus Anlass des Jubiläums „40 Jahre KT4D-Triebwagen in Plauen“ ist seit dem 12. April der Triebwagen 216 in rot-elfenbeinfarbener Gestaltung im Liniennetz unterwegs. Mit jener Farbvariante sind alle 45 Tatrawagen vom ČKD-Werk in Prag nach Plauen ausgeliefert worden. Der erste KT4D erreichte im Mai 1976 die Spitzenstadt im Vogtland, erste Fahrten folg-



Dortmund: Die H-Bahn, hier bei der Endstation Dortmund-Eichlinghofen, wird von Teilen der Anwohnerschaft als zu laut kritisiert JOHANNES GLÖCKNER

ten im Juni des gleichen Jahres. Mit dem jetzt an Tw 216 wieder aufgelebten Farbleid waren die KT4D zwischen 1976 und 1990 im Einsatz, danach bestimmten fast ausschließlich Werbewagen das Stadtbild. Von den beiden Wagen des Baujahrs 1976, die zur KT4D-Nullserie zählten, ist nur noch der zum Schienenschleiftriebwagen umgebaute Atw 0202 (ex-Tw 202) vorhanden, das Schwesterfahrzeug Tw 201 gelangte ins Museum Prora und wurde dort 2004 verschrottet. Der KT4D 216 gehörte zur 3. Lieferserie, die ČKD 1983 auslieferte. Eine ortsansässige Malerfirma unterstützte die Jubiläumsgestaltung, die bis zum Ende des Jahres das Plauener Stadtbild bereichert. Aktuell

befinden sich bei der PSB noch 17 KT4D im Einsatzbestand. RD

Dortmund

Ärger um H-Bahn

■ Die Dortmunder H-Bahn, die den Campus der Technischen Universität mit dem Ortsteil Eichlinghofen verbindet, will ihren Betrieb ab September auch auf den Samstag ausweiten. Dagegen laufen Anwohner Sturm, weil sie diese bereits 30 Jahre alte Bahn als zu laut empfinden. Die H-Bahn war über Jahrzehnte die einzige vollautomatisch und führerlos verkehrende öffentliche Bahn in ganz Deutschland. Um den betroffenen Anwohnern entgegen zu kommen, wurde die Geschwindigkeit in den Morgen- und Abendstunden bereits von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde abgesenkt. Immer wieder gab es Pläne, die meistens über Straßen verkehrende Bahn bis in die Innenstadt zu erweitern. Im Vergleich zur Wuppertaler Schwebebahn ist die H-Bahn ausgesprochen leise. Mit heutiger Technik, wie sie bei der letzten Ausbaustufe angewendet wurde, wären die Rollgeräusche kaum noch zu hören. Eine ähnliche Bahn fährt seit 2006 als Sky Train am Düsseldorf Flughafen. JHG

■ Erfurt: Mit einer ersten Vollsperrung begann im April der Umbau der maroden Eisenbahnüberführung der Strecken Erfurt – Sangerhausen/Nordhausen über die Leipziger Straße. Für die Stadtbahnlinie 2 bedeutete das Schienenersatzverkehr im Abschnitt Anger – Ringelberg. In weiteren Abschnitten wird die komplette Überführung bis 2017 erneuert, dabei soll an der Brücke zugleich eine neue Verknüpfung Stadtbahn/Zug entstehen HEIKO FELLNER



Industrie

Bombardier

Neue Wagen für Göteborg

■ Das Konsortium Bombardier Transportation Sverige AB/Vossloh Kiepe GmbH hat die Ausschreibung der Göteborger Verkehrsbetriebe Göteborg Spårvägar für die neuen Straßenbahnen der westschwedischen Hafenstadt gewonnen. Mitbewerber waren Alstom, CAF, Pesa, Skoda und Stadler. Bis 2020 sollen zunächst 40 Straßen-



■ Duisburg: Gleisbauarbeiten in Hochfeld machten im April für zwei Wochen eine interessante Umleitung nötig. Ab Platanenhof folgte die Linie 903 dem Verlauf der U79, um hinter dem Betriebshof Grunewald in die sonst nur für ein- und ausrückende Wagen genutzte eingleisige in Mittellage verlaufende Strecke durch die Kulturstraße abzubiegen und schließlich wieder auf den eigentlichen Linienverlauf zu treffen

CHRISTIAN LÜCKER

bahnen des in Göteborg als M33 bezeichneten Typs geliefert werden. Er basiert auf der Flexity-Baureihe von Bombardier. Für Schweden werden 30 Einrichtungswagen und 10 Zweirichtungswagen geliefert, die zwischen 29 und 33 Metern lang sind. Aufgrund der schlechten Erfahrungen mit den von AnsaldoBreda gelieferten Bahnen des Typs M32 müssen bis Herbst 2018 zunächst vorab zwei Vorabfahrzeuge geliefert werden, die jeweils mindestens 20.000 Kilometer im Linienverkehr zurücklegen müssen, bis sie endgültig von Göteborgs Spårvägar abgenommen werden. Neben der fest vereinbarten Beschaffung von 40 Bahnen besteht eine Option für den Kauf von bis zu 60 weiteren Fahrzeugen. Diese Bahnen können denen der ersten Lieferung entsprechen, es kann sich aber auch um 40-45 m lange Einrichtungswagen handeln. Für deren Einsatz müssten aber Haltestellen, Wagenhallen und die Signalanlagen an Kreuzungen angepasst werden.

RIH

Škoda

Elektrische Ausrüstung für Tram Suzhou

■ Škoda Electric hat den Zuschlag für die komplette elektrische Ausrüstung von achtzehn fünfteiligen Straßenbahnen für die chinesische Stadt Suzhou erhalten. Die Endmontage der 100 Prozent niederflurigen Wagen übernimmt als Kooperationspartner für Škoda das chinesische Unternehmen CRRC Nanjing Puzhen. Die modernen Niederflerstraßenbahnen sind für die Linie 2 in

Suzhou bestimmt. Nach dem Metroprojekt in Suzhou und Straßenbahnen für Peking ist dies ein weiterer Schritt in den chinesischen Markt für das Pilsener Unternehmen. In Suzhou fahren bereits 40 fünfteilige Metroarnituren mit Traktionsausrüstungen von Škoda. Die jüngste Lieferung 40 weiterer Züge mit verbessertem technischen Konzept für Sechswagen-Garnituren wird derzeit abgeschlossen. Auch andere chinesische Städte signalisierten nach Aussagen des Pilsener Unternehmens bereits Interesse an Škoda-Bahnen, so dass der Hersteller auf Folgeaufträge hofft.

MSP

Ausland

Schweiz: Basel

Abschied von zwei Altwagentypen

■ Nachdem einige der zuletzt noch vorhandenen Düwag Be 4/6 bereits zu Jahresbeginn ihre Reise in die neue Heimat Belgrad antraten, verblieben die designierten Museums- und Partywagen 627 und 628 als einzige noch bis Ende April im Liniendienst und drehten werktäglich ihre Runden auf der HVZ-Linie 21. Nach 44 Einsatzjahren würdigten die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) diesen Wagentyp mit offiziellen Abschiedsfahrten am 24. April. Auf der Linie 6 fuhr zwischen 11 und 19 Uhr nochmals ein Zug, bestehend aus dem Düwag-Gelenkmotorwagen 628 und einem vierachsigen Anhängerwagen, im regulären Linienbetrieb als Kurs 605. Der dabei angehängte B4 1430 ist mit Baujahr 1962 übrigens das älteste aktuell noch im Einsatzbestand

befindliche Fahrzeug und zugleich das letzte Exemplar der ersten B4-Serie. Derartige Kompositionen Be 4/6 + B4 fuhren zwischen 1967 und 1981 regulär zwischen Riehen und Allschwil.

Auch die letzte sogenannte „Gummikuh“ mit Handrad (Typ Be4/4) Baujahr 1967 verschwand Ende April zeitgleich mit den Düwags aus dem Linieneinsatz. Von diesen vierachsigen luftgefederten Motorwagen beschafften die BVB 1967/68 insgesamt 20



Basel: Wie von 1967 bis 1981 alltäglich, gab es am 24. April nochmals eine Komposition Be 4/6 + B4 auf Linie 6 zu sehen

ANDREAS GUTMANN

Exemplare. Wegen der Gummikulste der Luftfederung erhielten die Fahrzeuge vom Personal den Spitznamen „Gummikuh“. Nach fast 50 Jahren im täglichen Einsatz ist auch dieser Fahrzeugtyp jetzt reif fürs Museum: Mit Be 4/4 457 bleibt auch ein Vertreter der „Gummikühe“ als Oldtimertram

in Pflege des Tramclub Basel der Nachwelt erhalten.

MSP

Isle of Man

Snaefell Mountain Railway verliert einen Tw

■ Am 30. März machte sich auf dem Gipfel des Snaefell Triebwagen 3, der nach Aussage des Personals vorschriftsmäßig abgestellt worden war, aus bisher ungeklärter Ursache selbstständig und rollte fast die gesamte Strecke bis zur Unterwegsstation Bungalow talwärts. Kurz davor entgleiste der Wagen und kippte von der Bahntrasse, wobei er schwerst beschädigt wurde. Glücklicherweise befanden sich weder Fahrgäste noch Personal im Fahrzeug, so dass niemand zu Schaden kam.

Für mehrere Tage ruhte der Verkehr auf den Snaefell, da die entstandenen Schäden an der Strecke beseitigt werden mussten. Eine eingehende Untersuchung des Vorfalls mit dem Ziel, die Ursache des Desasters zu ermitteln, wurde umgehend eingeleitet. Ein Wiederaufbau des Wagens wird offenbar für möglich erachtet. Für die derzeitige Saison werden somit lediglich fünf Triebwagen zur Verfügung stehen, was bei einem möglichen Ausfall eines weiteren der betagten Wagen erhebliche Probleme aufwerfen dürfte. Mitte



Birmingham: Am 25. Februar steht der Tw 23 des Typs Urbos 3 an der temporären Endstelle Bull Street im Stadtzentrum von Birmingham. ANDREW THOMPSON

ANZEIGE

Ihre Prämie



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

versucht, Beschädigungen dieser Art
künftig zu vermeiden. AMA

England: Birmingham Neue Innenstadtstrecke

■ Bereits seit 6. Dezember 2015 fahren Trams im Linienbetrieb wieder durch die Straßen von Birmingham – erstmals seit der Stilllegung im Juli 1953. Obwohl die jetzige Stadtbahn Midland Metro schon 1999 den Be-

trieb zwischen Birmingham Snow Hill und Wolverhampton St George's aufnahm, fährt diese primär auf ehemaligen Eisenbahntrassen. Mit der 1,4 Kilometer langen und 128 Millionen Pfund teuren Verlängerung durch das Stadtzentrum zum Hauptbahnhof Birmingham New Street wird eine markante Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet. Es handelt sich um den ersten Ausbauschritt der Umwandlung der bisher 20,1 Kilometer langen Stammstrecke in ein vollwertiges Stadtbahnnetz. New Street soll nur temporär und bis 2019 Endstelle sein, ehe die Trasse im Stadtkern von Birmingham fahrleitungsfrei nach Centenary Square und dann ab 2021 nach Edgbaston wie auch Curzon Street weiterführen soll.

Auch am nördlichen Streckenende in Wolverhampton soll künftig die Normalspurstrecke um einige hundert Meter bis zum Hauptbahnhof verlängert werden. Aus städtebaulichen Gründen sollen diese Erweiterungen weitgehend fahrleitungsfrei erfolgen, weshalb per Februar 2016 beim Hersteller CAF eine Option eingekauft wurde, um die 21 bisher ausgelieferten Triebwagen vom Typ Urbos 3 sowie die vier noch nachbestellten Wagen mit Energiespeichern nachzurüsten. AT

■ Palermo: Begegnung zweier Züge der Ende 2015 neu eröffneten Straßenbahn Palermo (siehe *Strassenbahn Magazin* 3/2016) an der Haltestelle Piazza Ziino, die sich im Zuge der Via Emanuele Notarbartolo befindet. Der Straßenrückbau ermöglichte die Anlage eines eigenen Gleiskörpers, die beidseitig der Gleise installierten Schutzgitter sind typisch für das gesamte Netz

BERNHARD KUSSMAGK



Usbekistan: Tashkent Niedergang eines Hauptstadtbetriebes

■ Die Straßenbahn der usbekischen Hauptstadt Tashkent konnte sich nach den unzähligen Stilllegungen der letzten zehn Jahre nicht mehr erholen. Nachdem in den letzten fünf Jahren das komplette Stadtzentrum vom Straßenbahnverkehr befreit wurde, konzentrierte sich der Verkehr zuletzt auf den letzten knapp 100 Kilometern in den Vororten. Im vergangenen Sommer wurde der Streckenast der Hauptlinie 13 stillgelegt und die erst 2011 errichtete Neuanbindung dieser Strecke sollte bis vor wenigen Wochen noch als Teil einer künftigen neuen Verbindung dienen, welche das knapp 9 Kilometer lange, 2009 stillgelegte östliche Teilnetz wieder an das Stadtnetz anbinden sollte. Dieses Bauvorhaben wurde im Februar gestoppt und am 29. März wurde seitens des Bürgermeisters die Nachricht über die Stilllegung des restlichen noch knapp 90 Kilometer langen Streckennetzes und der Gleisdemontage bis zum Jahresende veröffentlicht. In Etappen sollen die letzten sechs Linien nun mo-



Toschkent: Tatra T6B5 2705 in der Zwischenschleife „RET zavodi“, welche von der Linie 26 etwa alle 40 Minuten bedient wurde. Inzwischen ist diese Strecke schon stillgelegt und der Wagen seit 2015 verschrottet

DANIEL MÖSCHKE

natlich stillgelegt werden. Die Linien 12 und 26 stellten zum 12. April den Betrieb ein und auf diesem Abschnitt begann der Abbau der Gleise kurz darauf. Entgegen der ursprünglichen Etappenplanungen wurden die Hauptlinien 9 und 13 – beide haben den Bahnhof angebunden – kurzfristig bereits am 22. April anstatt im Juni eingestellt. Die Linie 8 sollte als letzte Straßenbahnlinie erst im August des Jahres eingestellt werden, wurde aber unerwartet schon am 24. April eingestellt. Nach diesen schnellen Reduzierungen verblieb lediglich bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe die Straßenbahnlinie 17, deren Stilllegung für Juli angedacht war, wohl aber auch recht unerwartet stattfinden kann. Die in den 1990er-Jahren beschafften Tatra T6B5 und die bis 2008 gelieferten russischen KTM19 werden wie auch die Museumsfahrzeuge verschrottet, für die 2011/12 beschafften VarioLF-Neufahrzeuge ist bisher noch ein Weiterverkauf angestrebt.

DAM

USA: Los Angeles Stadtbahnerweiterung nach Santa Monica

■ Die nächste Verlängerung einer Stadtbahnlinie in Los Angeles ist für den 20. Mai vorgesehen. An diesem Tag wird die „Expoline“, die einzige Linie, die nicht nach einer Farbe benannt ist, von dem jetzigen Endpunkt in Culver City um 10,7 Kilometer nach Santa Monica verlängert. Diese Linie ist 24,5 Kilometer lang, womit das Stadtbahnnetz in Los Angeles auf insgesamt 181,5 Kilometer anwächst. Die Fahrzeit wird 52 Minuten betragen, insgesamt gibt es 19 Haltestellen. An der Station im Zentrum von Los Angeles „7th Street/Metro Center“ besteht Anschluss an die Blueline

nach Long Beach und an die Red- und Purpleline in Richtung Hollywood, Koreatown und Union Station. Die Linie fährt täglich im 10-Minuten-Takt. Santa Monica ist damit nach mehr als 63 Jahren wieder mit einer Stadtbahn an das schienengebundene Nahverkehrssystem vom Großraum Los Angeles angebunden. In einigen Jahren sollen aus den drei Linien (Goldline, Blueline und Expoline) zwei Linien geformt werden. Die Blue- und die Expoline enden derzeit im Zentrum von Los Angeles und werden mit je einem Ast der Goldline zu Durchmesserlinien neu definiert.

HEM

Prag Modernisierung für Škoda Typ 14T

■ Der Verkehrsbetrieb Dopravní podnik hlavního města Prahy präsentierte am 18. April seine erste modernisierte Straßenbahn Škoda 14T, der erste Linieneinsatz war am 27. April. Neben der Aufwertung des Erscheinungsbilds hat es Änderungen bei der Sitzaufteilung gegeben. Wenn sich der Umbau im Einsatz bewährt, sollen weitere 14T in dieser Weise modernisiert werden. 2014 musste die gesamte 14T-Serie wegen Rissen an den Fahrwerksaufhängungen stillgelegt werden, ein Teil der Flotte ist inzwischen wieder in Betrieb. Von den 2005 bis 2009 gelieferten 60 Wagen sind aktuell noch 58 vorhanden, die Tw 9163 und 9165 sind bereits verschrottet.

OMH

Pyeongyang 25. Jahrestag der Tramwiedereröffnung

■ Am 15. April 1991 hatte der „Große Führer“ Kim Il Sung die Linie Mangyongdae – Songsin offiziell eingeweiht



Los Angeles: Die Doppeltraktion der Wagen 140/144 im Probebetrieb kurz vor Erreichen der dreigleisigen Endhaltestelle in Santa Monica. Der Zug fährt auf das mittlere Gleis ein

HEINER EICHERMÜLLER

und damit den Straßenbahnbetrieb neu eröffnet. Auf den Tag genau 25 Jahre später waren hier KT8D5 1001 und 1002 im Rahmen einer Charterfahrt auf dem Netz der nordkoreani-

schen Hauptstadt unterwegs, beide Triebwagen haben nun einen offiziell historischen Status erreicht. Bereits von 1922 bis zum Koreakrieg gab es in Pyongyang einen Vorläuferbetrieb. DAM



Prag: Vorstellung des ersten 14T mit neuer Gestaltung am 18. April. Der Wagen ist zunächst auf den Linien 3 und 17 anzutreffen

ONDREJ MATEJ HRUBES

Pyeongyang: Zum 25. Jubiläum waren KT8D5 1001 und 1002 gemeinsam auf privater Sonderfahrt unterwegs

DANIEL MÖSCHKE





Mit ihren GT10NCU bietet die DVG auf allen Kursen zumindest einen Teil-Niederflurkomfort. Aber die Tage der Fahrzeuge sind gezählt – die DVG bereitet die Beschaffung von 47 Niederflurwagen vor

ALLE AUFNAHMEN: CHRISTIAN LÜCKER

Neue Straßenbahnen trotz leerer Kassen?

Die DVG will Fahrzeugpark erneuern ■

Die Duisburger Verkehrsgesellschaft bereitet die Beschaffung neuer Niederflurwagen als Ersatz für die 45 Bahnen des Typs GT10NCU vor. Doch wie die Fahrzeuge aussehen könnten und wie sie finanziert werden sollen, ist noch nicht geklärt

Die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) plant mittlerweile ganz konkret den Kauf von bis zu 47 neuen Niederflurwagen. Das geht unter anderem aus einer europaweiten Ausschreibung für die neue Zugsicherungstechnik hervor, die das bisherige System, das seit Eröffnung des Innertunnels 1992 genutzt wird, in den kommenden Jahren ersetzen soll. Ganz beiläufig taucht in der Ausschreibung die folgende Leistungsanforderung auf: „Lieferung der Ausrüstung für 47 Stück neue Via/DVG Niederflur (NF)-Fahrzeugen.“ Auf Nachfrage des Strassenbahn Magazins bestätigt das Verkehrsunternehmen: „Die DVG befindet sich

aktuell in den Anfängen der Planungsphase zur Nachfolgebeschaffung der GT10NCU-Serie“.

Kostenpunkt 150 Millionen Euro

Damit erklärt die DVG nun offiziell, dass sie sich nicht nur neue Wagen wünscht, sondern bereits konkret an der Ablösung der bisherigen Straßenbahn-Flotte arbeitet. Ab 2020 sollen die Wagen anrollen, bisher ist das aber eben nur ein Plan. Denn wie die Fahrzeuge finanziert werden, ist noch nicht geklärt. Mindestens 150 Millionen Euro wird die Neuanschaffung kosten – Geld, das die Stadt Duisburg nicht hat. Im Gespräch war bereits eine Art Miet-Modell:



OBEN So sieht es aus, wenn ein GT10NCDU Duisburg zur Sanierung verlässt – diese Transporte sind bis heute ein gewohntes Bild vor dem Betriebsbahnhof Grunewald

Der Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) würde die neuen Straßenbahnen kaufen und die DVG die Bahnen beim VRR mieten. Ob sich dieses Konzept für die Stadt rechnet und ob es überhaupt umsetzbar ist, ist noch offen.

Die grundsätzlichen Anforderungen

Aber wie könnten diese neuen Fahrzeuge überhaupt aussehen, welche Anforderungen werden daran gestellt? Konkrete Antworten kann darauf erst die Ausschreibung liefern, die die DVG im Zuge der Neubeschaffung anfertigen muss. Grundsätzlich sollen die Neuwagen aber auf jeden Fall mehr Fassungsvermögen haben als die GT10NCDU. Denn die sind bei einer Länge von rund 33 Metern nur 2,20 Meter breit und damit oft viel zu klein. Wesentlich länger können die Neuwagen nicht werden, sonst passen sie im Mischbetrieb mit den hochflurigen B-Wagen beispielsweise in einigen Tunnelstationen nicht mehr an den niedrigen Bahnsteig – aber auch die meisten Bahnsteige an der Oberfläche wären dann zu kurz. Breiter dürfen die neuen Straßenbahnen aber sein, denn die DVG hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten fast im gesamten Netz die Gleise auseinander gerückt, um den Einsatz breiterer und damit fassungsstärkerer Fahrzeuge zu ermöglichen. Sollten tatsächlich 47 Niederflurwagen beschafft werden, hätte die DVG eine ausreichend große Reserve und genügend Fahrzeuge, um das Angebot stellenweise bei Bedarf zu verbessern.

Auch neue Fahrzeuge für die U79?

In der Ausschreibung für die neue Zugversicherung ist aber nicht nur von neuen Straßenbahnen die Rede – es gibt auch einen Hinweis auf eine Ablösung für die 18 vor-



GT10NCDU 1025 ist kein Einzelfall, was das äußere Erscheinungsbild angeht: Mit deutlich sichtbaren Lackschäden rollt er über die Schwanentorbrücke in der Duisburger City. Im Rahmen der Rostsanierung bekommen die Wagen immerhin neue, rote Farbe aufgetragen

Die 18 Stadtbahnwagen B bleiben vorerst wie sie sind – noch ist nicht entschieden, ob sie modernisiert oder ebenfalls ersetzt werden sollen. Als U79 beschildert ist der Wagen 4711 als E-Kurs auf der Linie 901 zum Zoo unterwegs





Dieser enge Gleisbogen in Ruhrort ist noch einer der wenigen Knackpunkte im Netz: Ihn dürfen bislang nur 2,20 Meter breite Fahrzeuge durchfahren. Für neue Fahrzeuge müsste hier eine Lösung gefunden werden, zum Beispiel ein Begegnungsverbot

handenen Stadtbahnwagen B80: „Die Lieferung der Ausrüstung für 18 Stück neue Hochflur (HF)-Fahrzeuge als Ersatz der B80-Fahrzeuge ist nicht Bestandteil des indikativen Angebotes, da sie zwingend mit dem Funkaufwertungsverfahren des Siemens-ZUB222t-Systems im Düsseldorfer Zugsicherungsbereich kommunizieren müssen.“ Einerseits plant die DVG also nach wie vor langfristig, neue Fahrzeuge für die U79 zu beschaffen, andererseits erklärt sie in einem Statement an unser Magazin: „Die neue Zugsicherungstechnik wird in die B-Wagen, so wie die Wagen aktuell aufgebaut sind, nicht eingebaut. Das zukünftige weitere Vorgehen beziehungsweise die Erneuerung der Fahrzeuge wird aktuell nicht diskutiert.“ Das bedeutet: Zunächst werden die B-Wagen wie gewohnt mit der alten Zugsicherung im Einsatz bleiben. Bei der Rheinbahn in Düsseldorf wird es den Mischbetrieb aus alter und neuer Technik im Tunnel bis spätestens 2024 geben, sodass die DVG sich bis dahin entscheiden kann:



Kommentar

Geht's noch schlimmer?

Als Fahrgast in Duisburg unterwegs zu sein, kostet Nerven. Denn schlimmer als eine überfüllte Bahn, ist eine Bahn, die gar nicht erst kommt! „Entfällt“, steht immer noch regelmäßig auf den Anzeigen an den Haltestellen entlang der 901. Die DVG sagt, dass die Ersatzbusse nicht ausreichend genutzt wurden und es sie deshalb jetzt nicht mehr gibt. Die DVG gibt also zu, dass sie eine bestellte Leistung lieber ersatzlos ausfallen lässt, anstatt diese bestellte Leistung ersatzweise mit Bussen zu erbringen. Ich finde, das ist eine absolute Frechheit! Denn machen wir uns mal klar: Wenn ich im Innentadtunnel vergeblich auf die 901 warte, kann ich nicht ahnen, dass hunderte Meter weiter ein Ersatzbus vorfährt. Der ist – wenn man die Fahrgäste nicht frühzeitig informiert – dann natürlich leer. Aber wenn ich in Ruhrort stehe – und da warten in der Regel sehr viele Fahrgäste, die Bahnen sind am Morgen regelmäßig überfüllt – dann bin ich selbstverständlich froh, wenn ein Er-

satzbus kommt und mich zum Hauptbahnhof bringt. Nach Logik der DVG bleiben die Fahrgäste natürlich lieber an der Haltestelle stehen und verpassen freiwillig ihre Anschlüsse, statt in den Ersatzbus zu steigen. Ein unfassbares Verständnis von Service!

Irgendwie passt in dieses Bild auch, dass der 177 einfach nach Norwegen verkauft wurde. Dass die DVG bei ihrer desaströsen Finanzlage kein Geld in die Aufarbeitung investieren kann, dafür habe ich volles Verständnis. Wenn die DVG den Wagen aber ganz offiziell verkauft hätte, wäre zumindest die Chance größer gewesen, dass der 177 als einmaliges Fahrzeug auch in Deutschland geblieben wäre. Inoffiziell ist davon die Rede, dass Daimex für den 177 genau 5.555 Euro bezahlt hat.

Vielleicht hätte die DVG nebenbei sogar noch mehr Geld einnehmen können, wenn sie bei diesem einmaligen Fahrzeug keine Geschäfte unter Ausschluss der Öffentlichkeit gemacht hätte! CLÜ

Die B80 mit neuer Technik modernisieren oder doch neue Fahrzeuge beschaffen.

Die aktuelle Situation in Duisburg

Nachdem die DVG Ende 2014/Anfang 2015 vermehrt festgestellt hat, dass ein Großteil der 45 GT10NCU am Fahrzeugboden „plötzlich“ derart stark von Rost befallen war, dass sie nicht mehr eingesetzt werden konnten, hat sich die Wagenpark-situation seither nur wenig entspannt. Nach wie vor sind viele Fahrzeuge bei verschiedenen Unternehmen in Deutschland zur Rost-sanierung, die ersten Exemplare wurden auch bereits zur Verschrottung ausgemustert, da eine Aufarbeitung nicht mehr wirtschaftlich erscheint. In die 22–30 Jahre alten Wagen investiert die DVG jeweils rund 750.000 Euro. Wenn es tatsächlich zur Neuwagenbeschaffung im geplanten Umfang kommt, haben sie dann trotz dieser hohen Investitionen nach jetzigen Planungen nur noch eine Restlaufzeit von höchstens acht Jahren. In der Praxis bedeutet das lau-

fende Sanierungsprogramm, dass auf der Linie 901 werktags zwischen 6 und 20 Uhr keine Straßenbahnen zwischen Laar und Obermarxloh verkehren. Die Maßnahme dauert voraussichtlich noch bis 2018 an, für die Fahrgäste heißt das nicht nur, dass sie von der Bahn auf den Bus umsteigen, sondern auch längere Reisezeiten einplanen müssen. Zusätzlich fallen nach wie vor regelmäßig – zum Teil auch mehrere – Zusatzkurse zwischen Laar und Zoo/Uni aus, Ersatzbusse gibt es nicht. Die Erklärung der DVG: „Wir hatten für ausfallende Bahnen vor gut einem Jahr Ersatzbusse eingesetzt. Diese wurden jedoch so gut wie nicht genutzt. Grund hierfür ist der andere Fahrweg aufgrund des Tunnels. Wir haben den Ersatzverkehr daher wieder eingestellt.“

177-Verkauf zieht weite Kreise

Eingestellt hat die DVG auch sämtliche Aktivitäten um den Erhalt von historischen Fahrzeugen: Der weltweit einmalige Harkort-Ge-lenkwagen 177 ist (wie haben berichtet) an

das Unternehmen Daimex in Norwegen verkauft worden, das den Wagen aufarbeiten und in einem Hotel als Café aufstellen will. Aktuell steht der 177 noch in Wesel, in einer Halle, die Daimex zur Sanierung einiger GT10NCU angemietet hat. Die Empörung in der Fach-Szene über den Verkauf ist groß, denn auch die Rheinbahn aus dem benachbarten Düsseldorf hat Interesse an der Übernahme des 177 gehabt. Die DVG schreibt auf Nachfrage aber: „Es hat nie Verhandlungen zur Übernahme des Fahrzeugs mit der Rheinbahn gegeben. Zu keinem Zeitpunkt gab es von der Rheinbahn ein Kaufangebot.“ In Zusammenhang mit dem Verkauf des 177 ist seither mindestens eine Strafanzeige gegen den Vorstand der DVG bei der Staatsanwaltschaft Duisburg wegen des Verdachts auf Veruntreuung eingegangen. Aus einem Schreiben, das dem *Strassenbahn Magazin* vorliegt, geht hervor, dass Mitte April die Zeugenbefragung begonnen hat. Ob tatsächlich ein Prozess eröffnet wird, ist aber offen.

CHRISTIAN LÜCKER





Glutheier Betrieb

Netzerweiterung in Phoenix (Arizona) ■ Auch in den USA hat die Straßenbahn in Form der Stadtbahn eine Zukunft: Die moderne Stadtbahn in Phoenix hat ihr Netz erweitert – und der Endpunkt der Entwicklung ist noch längst nicht erreicht

In den Jahren von 1887 bis 1948 gab es bereits eine Straßenbahn in Phoenix, bestehend aus neun Linien. Wie in den meisten Städten der Vereinigten Staaten wurde auch dieses System zu Gunsten eines reinen Omnibusbetriebs eingestellt. Die letzten beiden Linien fielen 1948 dieser Umstellung zum Opfer.

Neuanfang im Jahre 2002

2002 wurde die „Valley Metro Rail Inc.“ von den Städten Phoenix, Tempe, Mesa, Chandler und Glendale gegründet, mit der Aufgabe ein Stadtbahnssystem von mehr als 100 Kilometern Länge zu planen, zu bauen und zu betreiben. Baubeginn war bereits im März 2005 und Eröffnung des ersten 32 Kilometer langen Abschnitts am 27. Dezember 2008. Die Strecke verläuft hauptsächlich auf eigenem Gleiskörper in Straßenmitte. Bevorzugte Ampelschaltungen erlau-

ben es die Strecke in 85 Minuten zu durchfahren. Im Innenstadtbereich von Phoenix trennen sich die beiden Fahrtrichtungen und befahren auf einer Länge von sechs Ki-

Daten & Fakten: Stadtbahn Phoenix

Spurweite	1.435 mm
Betriebsspannung	750 V
Eröffnung	27. Dezember 2008
Anzahl der Triebwagen	50, Zweirichtung
Linien	1
Kurse (Mo-Fr/Sa/So)	16/13/10
Takt (Mo-Fr/Sa/So)	12/15/20 Minuten
Linienlänge	42,1 km
Fahrzeit	85 Minuten
Fahrgäste pro Tag (2015)	45.000

lometern parallele Straßen. Bedingt durch das rasterförmig angelegte Straßennetz fhrt die Stadtbahn auf vielen Kilometern kerzengerade durch die Stadt. In jeder Richtung werden 32 Haltestellen bedient, bei einem mittleren Haltestellenabstand von 1,4 Kilometern. Entlang der Strecke sind im Abstand von zirka drei Kilometern Wendemöglichkeiten eingebaut. Die Zufahrt zum Betriebshof, der sich gleich neben dem Flughafen befindet, zweigt an der „Washington Street/50th Street“ von der Strecke ab. Am 26. März 2016 wurde die Stadtbahn von Phoenix an ihrem nördlichen Ende um 5,1 Kilometer verlängert und erreichte damit eine Gesamtlänge von 42,1 Kilometern.

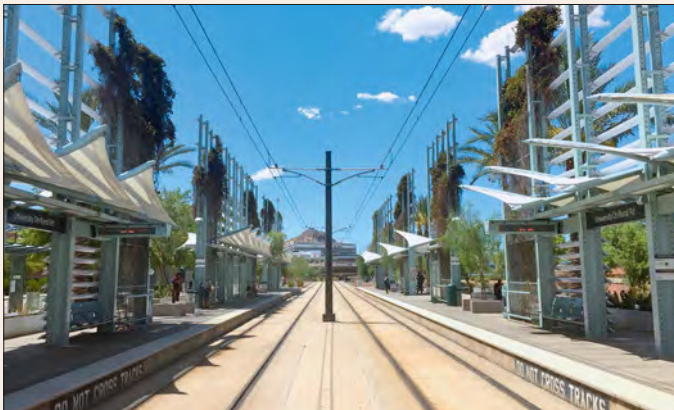
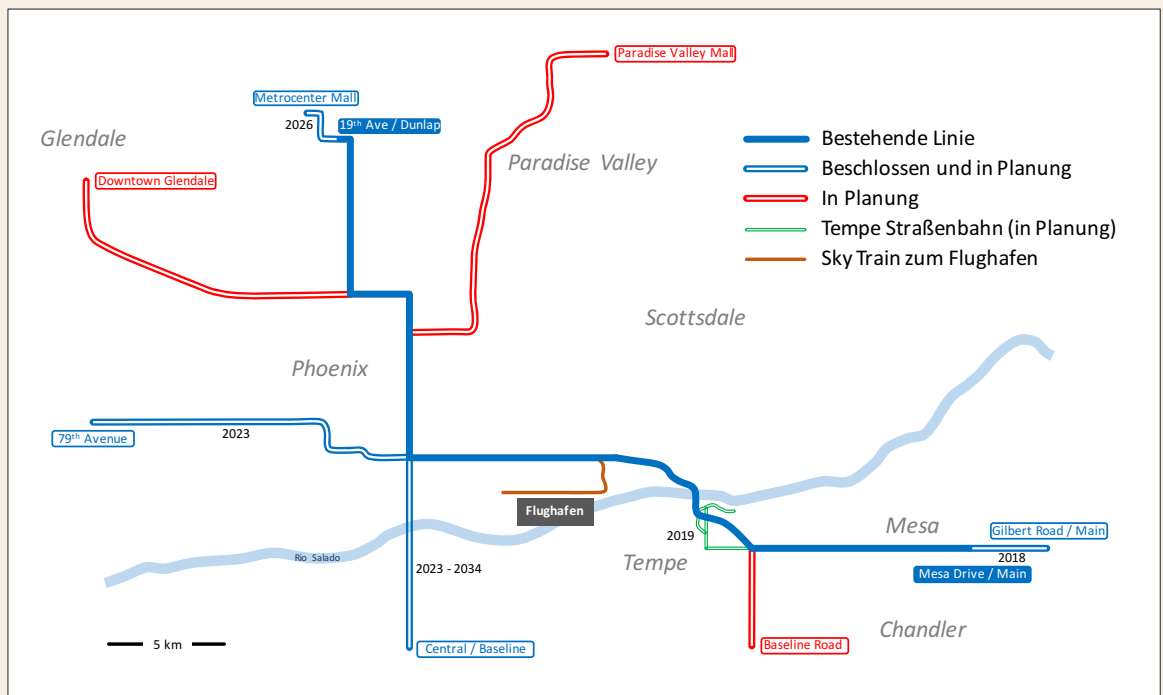
Weiterer Ausbau gesichert

In den nächsten zehn Jahren soll das Stadtbahnssystem um weitere 31,6 Kilometer wachsen. Diese Projekte sind genehmigt, die

LINKS Die Doppeltraktion aus den Wagen 125 und 128 fährt in die neue Endhaltestelle „19th Avenue/Dunlap“ ein

ALLE FOTOS UND GRAFIK:
H. EICHERMÜLLER

RECHTS Netzplan der Stadtbahn im Großraum Phoenix. Die Länge der derzeit betriebenen Linie beträgt 42,1 Kilometer. Im Verkehrsplan für das Jahr 2050 ist ein Ausbau auf mehr als 100 Kilometer vorgesehen



Die Stationen sind sehr großzügig angelegt mit viel Schutz vor der Sonne und sommerlichen Temperaturen bis 50 Grad Celsius



Ein Zug aus den Wagen 112 und 141 an der Haltestelle „McClintock/Apache“ unterwegs in Richtung Mesa

Finanzierungen sind teilweise gesichert und die Planungen laufen. Baubeginn für die Verlängerung nach Mesa soll noch 2016 sein. Neue Linien nach Glendale, Paradise Valley und Chandler werden untersucht. Eine genaue Linienführung nach Glendale ist noch offen. Mit diesen Verlängerungen, geplant bis 2035, würde das Stadtbahnnetz auf über 100 Kilometer anwachsen.

Doppeltraktionen die Regel

Im Normalbetrieb wird in Doppeltraktion gefahren. Durchschnittlich benutzten im Jahr 2015 täglich 45.000 Fahrgäste die Stadtbahn. Bei besonderen Veranstaltungen sowie an Freitag-Nachmittagen wird ein weiterer Wagen angehängt. Zu diesen Spitzenzeiten erhöht sich das tägliche Fahrgastaufkommen auf bis zu 66.000 Personen. Der Fahrpreis von zwei Dollar für eine Einzelfahrt und vier Dollar für ein Tagesticket

ist im Vergleich zu den Fahrscheinpreisen in Deutschland äußerst günstig.

Sky Train zum Flughafen

Der Flughafen kann mit der Stadtbahn leicht erreicht werden. An der Haltestelle „44th Street/Washington“ gibt es einen Übergang zum Sky Train, ein vollautomatisches Personen-Transport-System, das von der Stadtbahnhaltestelle über ein Parkhaus zu den Terminals des Flughafen führt. 2019 wird der Sky Train bis zum Mietwagenzentrum verlängert. Ursprünglich war geplant, die Stadtbahn über den Flughafen zu leiten. Diese Idee wurde verworfen, da man Bedenken hatte, dass dadurch die Reisegeschwindigkeit negativ beeinflusst wird.

Die Stadt Tempe plant eine Straßenbahn in ihrer Stadt, zusätzlich zu den sieben Stationen der Stadtbahn. Sie soll von der Stadtbahnlinie abzweigen und über Universität und Stadt-

mitte die Stadtbahn kreuzen, bevor sie am Ufer des Rio Salado entlang ihren Endpunkt am Stadion der Universität erreicht. Diese recht kurze Linie von fünf Kilometern wird ähnlich der Straßenbahn in Portland (Oregon) und Tucson (Arizona) gebaut. Eröffnung ist für 2019 vorgesehen.

Rück- und Ausblick

Im Großraum Phoenix leben derzeit 4,5 Millionen Menschen. Bei einer Flächenausdehnung von 50 mal 80 Kilometern ist es herausfordernd, einen ÖPNV zu betreiben. Nach Einstellung der letzten Straßenbahnlinie 1948 war über 60 Jahre hinweg war der Omnibus das einzige öffentliche Verkehrsmittel. Mit dem Ausbau der Stadtbahn übernehmen die Busse jetzt mehr und mehr Zubringerfunktion. In den letzten 14 Jahren wurde viel erreicht, man kann hoffnungsvoll in die Zukunft schauen.

HEINER EICHERMÜLLER

Gigantismus in Charleroi für eine Handvoll Fahrgäste: Die aufgeständerte „Metro“-Trasse existiert an dieser Stelle praktisch nur, damit darunter in Ruhe Wiese wachsen kann. Die Kokerei links im Bild ist längst dicht, aber optisch immer noch besser dran als die Kanten des verwaisten Bahnsteiges. Diese M1 ist gegen 20 Uhr der letzte Kurs des Tages ...

Trams im Niemandsland

Straßenbahnen an verlassenen Orten ■ Im besten Fall sollten Straßenbahnen durch belebte Gebiete fahren, in denen sie möglichst viele Fahrgäste befördern können. Doch unsere Reise durch Europa zeigt: Hier und da kommen Straßenbahnen auch an verlassenen und einen mobilen Charme versprühenden Orten vorbei, an die sich kaum mehr ein Fahrgast verirrt

Straßenbahnen an verlassenen Orten – sinnvoll oder nicht? Würden wir diese Frage auf Seite 3 unseres Magazins stellen, würden wohl 100 Prozent unserer Leser antworten: Nicht sinnvoll! Was soll eine Straßenbahn auch dort, wo kein Mensch mehr hin will?

Trotzdem gibt es sie: Verlassene Orte, sogenannte Lost Places, die ziemlich gut mit der Straßenbahn erschlossen sind. Mal sind es riesige verrammelte Fabrik-Areale, mal ganze Straßenzüge, in denen keiner mehr

wohnt und mal einfach nur markante Gebäude, die ihre besten Zeiten hinter sich haben. Für Fotografen sind solche Orte besonders spannend. Sie sind geheimnisvoll, erzählen Geschichten, haben Charme. Die Straßenbahn zieht meistens einfach an den Lost Places vorbei, um kurze Zeit später wieder in der Zivilisation anzukommen. Christian Lücker macht in diesem Beitrag aber mal ganz bewusst „Stopp“ an den verlassenen Orten und setzt sie mit der Straßenbahn zusammen in Szene ...

Unter Lost Places-Fotografen gilt die belgische Industriestadt Charleroi als absolutes Muss.

Die verlassene Kokerei in Charleroi

Manche sagen sogar, dass Charleroi ein einziger Lost Place ist. Da ist was dran. Im westlichen Europa kenne ich keine andere Straßenbahn-Stadt, die so „gerockt“ ist. Weite Teile der Innenstadt sind eine marode Betonwüste, zerfurcht von hässlichen Hochstraßen, verkommenen Brachflächen und



nigen Jahren in Betrieb genommen. Legendar ist die Strecke nach Centenaire, die seit fast 30 Jahren vollständig fertiggestellt, aber noch nie im Linienbetrieb genutzt wurde. Viele Stationen liegen so ungünstig, dass sie kaum genutzt werden. Dieses System ist purer Wahnsinn! Ich stehe an der Station „Providence“ der M1, auch so ein Wahnsinns-Teil. Der völlig überdimensionierte Bahnsteig thront auf einer Betonbrücke im Nichts. Zu Zeiten des Kokerei-Betriebs war hier vielleicht mal was los. Die Kokerei steht jetzt aber leer und ich damit in völliger Einsamkeit. Es ist fast 20 Uhr. Eine M1 hält. Keiner der wenigen Fahrgäste betritt den kaputten Bahnsteig. Es ist die letzte Bahn des Tages, danach wird die „Metro“ bis zum nächsten Morgen auf Busbetrieb umgestellt ...

Die Strich-Fabrik von Budapest

Der Fahrer des Tw 6000 gibt alles. Er jagt seinen aus Hannover übernommenen Stadtbahwagen durch die leergefegte Gubacsi ut als wollte er nicht, dass ich diese Seite von Budapest sehe. Vielleicht hält er mich für einen Touristen, meine Kamera hat er beim Einsteigen interessiert beäugt. Aber ich bin ja hier, um genau diese morbide Seite von Budapest kennenzulernen. Und ansonsten verirren sich hierhin garantiert keine Touris. Die Linie 51 verbindet schließlich nur den äußeren City-Kern mit dem Süden der Stadt. Genau dorthin fahre ich nun also und weiß nicht, wohin ich zuerst schauen soll. Rechts und links der Strecke ziehen mi-

Für scheue Freier ist es wahrscheinlich perfekt, dass dieser Straßenstrich in Budapest am Rande eines verlassenen Industrie-Gebiets liegt. Links neben dem 1975 bei DUEWAG gebauten ex Hannoverschen Tw 6000 zeigt sich noch eine „leichte Dame“ im Gebüsch, statt dem Western-typischen Grasbüschel flattert eine weiße Plastiktüte durch die Gegen-

dreckiger Schwerindustrie. Viele Industriebetriebe sind aber auch längst abgewandert, mit ihnen die Menschen. Besonders ausgestorben sind die westlichen Stadtgebiete. Dabei hatte Charleroi mal die Vision, eine pulsierende Metropole zu werden. Ab Mitte der 1970er-Jahre wurden die meist eingleisigen Straßenbahnstrecken zu größtenteils unabhängigen „Metros“ ausgebaut. Das letzte Teilstück des Innenstadtrings und die letzten Außenäste wurden erst vor we-





Irgendwie stört das weiße Haus am Nelkenberg in Gotha die DDR-Idylle. Aber wir sind ja Gönner, mit dem klappernden Geisterhaus sind die Bewohner gestraft genug. Als GT6 442 am 16. Januar 2012 den Nelkenberg erklimmt, stehen im Hintergrund noch viele Lost Places

nutenlang verlassene Fabrik- und Verwaltungsgebäude an mir vorbei. Zerstörte Scheiben, eingestürzte Dächer, zugemauerte Türen. Mir rutscht ein leises „Meine Presse“ raus, weil ich den Eindruck bekomme, dass sich hier alle stillgelegten Fabriken Ungarns versammelt haben. Ein Plakat verrät, dass auf dem Areal bald ein riesiger Business-Park entstehen soll. Für die Linie 51 könnte das viele neue Fahrgäste bedeuten. Kurz bevor der 6000er in Kerület ankommt, marschieren fünf Damen in Miniröcken vor den bröckeligen Mauern rum. Ich glaube es nicht! Der Straßen-Strich – ausgerechnet hier. Ich frage mich, ob die schnelle Nummer in der verlassenen Fabrik hier als besonderes „Abenteuer“ angeboten wird. Dann gäb es in den maroden Hallen wohl mehr Verkehr als davor ...

Gothas Geisterhaus am Nelkenberg

Schon zu DDR-Zeiten soll das kleine, verschiefterte Wohnhaus am Nelkenberg in Gotha längere Zeit leer gestanden haben. Und bei jedem Besuch in Gotha bin ich platt, dass die Hütte noch nicht platt ist. Als Straßenbahn-Motiv hat das Haus jedenfalls

Kult-Status. Die Linie 2 fährt hier etwa alle zehn Minuten eingleisig den Nelkenberg hoch und runter. Als ich im Januar 2012 die urige Stelle erreiche, bleibt mir für ausgiebige Foto-Sessions keine Zeit, die Winter-Sonne ist fast verschwunden. Es ist eisig kalt und der Wind lässt die Schiefer-Platten am Geisterhaus bedrohlich scheppern, als der ehemalige Mannheimer GT6 442 vom Hauptbahnhof zum Ostbahnhof rollt. Der 442 ist als letzter GT6 heute noch abgestellt in Gotha vorhanden. Die Häuserfront im Hintergrund ist dafür mittlerweile verschwunden. Bei dem Kahlschlag, den die Stadt Gotha in diesem Bereich in den vergangenen Jahren betrieben hat, stellt sich mir die Frage, wie lange wohl das verlassene Haus am Nelkenberg noch stehen wird?

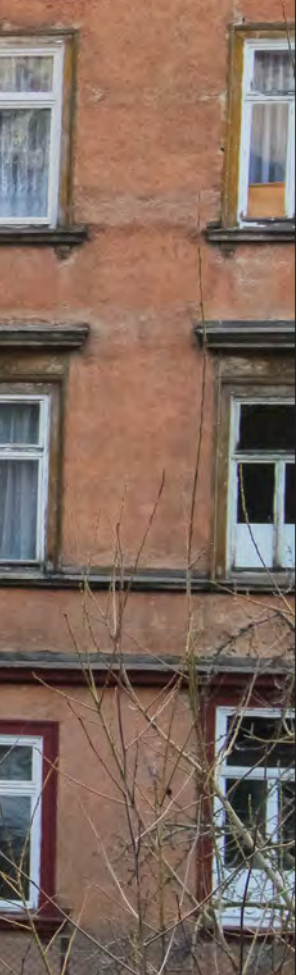
Die einsame Schleife am Hauptbahnhof von Tula

Na, an welcher abgelegenen Endstelle im russischen Tula befinden wir uns wohl hier? Richtig: Am Hauptbahnhof! Zugegeben: Das sieht jetzt nicht gerade so aus, als würden wir in der Bahnhofsschleife einer Stadt

mit über einer halben Million Einwohner stehen. Und der erste Eindruck täuscht auch nicht: Drumherum ist einfach nichts los. Die leer stehenden Verwaltungsgebäude im Hintergrund scheinen zu einer der alten Fabriken zu gehören, die westlich des Bahnhofs rumstehen. Und die gigantische Asphaltfläche bietet zumindest theoretisch Hunderten Fahrgästen Platz. Während meines rund einstündigen Aufenthalts an dieser Stelle gab es sage und schreibe einen potenziellen Fahrgast – nämlich mich selbst. Das liegt vermutlich daran, dass der O-Bus in Tula direkt vor dem Bahnhofsgebäude hält, während man zur Straßenbahn etwa 300 Meter weit laufen muss ...

Rote Bahnen an Duisburgs Schwarzem Diamanten

Ich habe keinen kühlen Drink erwartet, als ich an einem späten Abend im Januar 2014 in die Eckkneipe Schwarzer Diamant geklettert bin. Den letzten hatte ich hier ein paar Wochen vorher getrunken. Dann wurde der über 100 Jahre alte Schwarze Diamant als eines der letzten Gebäude auf der Kaiser-Wilhelm-Straße in Duisburg-Bruckhausen leer-



Kein Witz: Der einzige Fahrgast, der in diesem T3 im russischen Tula sitzt, ist nicht hier am Hauptbahnhof eingestiegen. Er hatte sich offenbar nur verfahren und so blieb die überdimensionierte Haltestelle vor der Kulisse verwunschener Verwaltungsbauten fahrgastfrei



Auch der vorläufige Denkmalschutz konnte den Schwarzen Diamanten in Duisburg-Bruckhausen nicht vor dem Abriss retten. Als das Foto eines vorbeiziehenden GT10NC-DU entstand, war der vordere Teil von Bruckhausen schon komplett verlassen und die Straßenbahnlinie 901 um viele Fahrgäste ärmer

gezogen. Die Stadt wollte es so. Sie hat aus EU-Fördertöpfen und vom Stahlkonzern Thyssen dutzende Millionen zugebuttert bekommen, um halb Bruckhausen abzureißen und an dessen Stelle ein bisschen Wiese zu säen. Das nennt sich dann „Stadt-Sanierung“. Im vorderen Teil entlang der Straßenbahnlinie 901 war Bruckhausen vor dem Abbruch zu einem Geisterort mutiert. Eine Etage höher schlägt eine Tür zu. Jetzt höre ich nur noch mein Herz klopfen. Klar: Der Wind fegt durch die verlassenen Straßenzüge, lässt Fenster und Türen scheppern, aber wie immer an diesem Ort habe ich das beklemmende Gefühl, nicht allein zu sein. Endlich höre ich in weiter Ferne ein leises Rauschen. Die 901 nach Obermarxloh rollt an. Wie ein Lichtstrahl zieht sie an den rausgerissenen Fenstern des Schwarzen Diamanten vorbei und hinterlässt Totenstille. Heute passiert die Straßenbahn an dieser Stelle eine Hunderte Meter lange Betonmauer, die den Rest Bruckhausens vor dem Thyssen-Werk „schützen“ soll. In der Realität ist das Werk so gut zu sehen und zu riechen wie nie zuvor.

Die „Soziallinie“ 24 zum stillgelegten Kombinat in Braila

„Warum fährt die Straßenbahn überhaupt noch zum ehemaligen Kombinat, wenn die Fabrik doch schon seit Ewigkeiten vor sich hin gammelt?“, frage ich den Betriebsleiter der Straßenbahn im ostrumänischen Braila. Er lacht. Bis zum Salzsee sei die Bahn im Sommer brechend voll und das Reststück würde man aus sozialen Gründen betreiben,

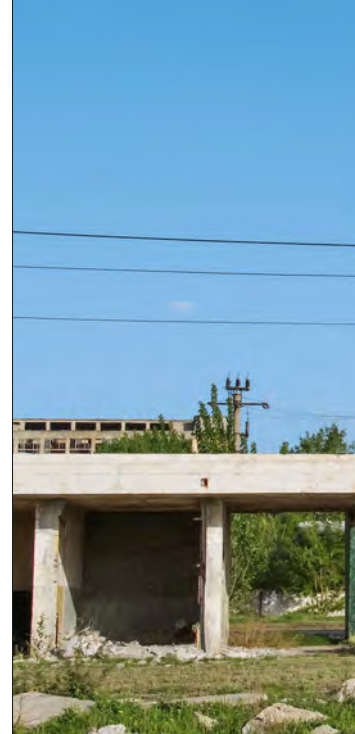
weil nahe des Kombinats eine Sinti- und Roma-Siedlung stehe. „Das sind ja auch Menschen, die ab und zu mal in die Stadt wollen“, sagt er. Aha! Mit diesem Hintergrundwissen ausgestattet, steige ich an der Haltestelle des Depots Radu Negru in die nur stündlich verkehrende Linie 24 Richtung Kombinat und bin tatsächlich von Sinti und Roma umzingelt. Der Fahrer sieht das, identifiziert mich sofort als Auswärtigen und winkt mich in seine Kabine. Mehrere Minuten rumpelt der ex Berliner KT4D eingleisig durch die Steppe, passiert den Salzsee, bis der Fahrer auf drei heruntergekommene Wohnblocks zeigt. Davor türmen sich hohe Müllberge. Plötzlich ist die Bahn leer. Aha – die berühmte Sinti und Roma-Siedlung also. Ich sehe die Horde Menschen mit Kaufland-Tüten gepackt Richtung Heimat stapfen. Etwas später wendet der KT4D in einer riesigen Schleife vor der ehemaligen Papierfabrik und kommt in der leeren Haltestelle Kombinat zum stehen. Kein Mensch steigt aus, keiner ein. Das riesige Haltestellen-Dach ist stummer Zeuge der Zeit, als hier zum Schichtwechsel noch richtig was los war. Die Stimmung gefällt mir. Aber eine Stunde auf die nächste 24 warten? Nee ...

Filmkulisse oder „alles echt“? Die Alte Neustadt in Magdeburg

Die Alte Neustadt in Magdeburg ist vor allem erst mal eines: alt. Zumindest wenn man mit der Linie 2 aus der Innenstadt kommend in Richtung Endstelle Lostauer Straße fährt. Als ich im März 2012 an der

Das teils zertrümmerte Betondach neben dem ex Berliner KT4D diente mal als Unterstand für die vielen Mitarbeiter der Papierfabrik im rumänischen Braila. Heute ist dieses Kombinat ein „Lost Place“ mit eigener Straßenbahn-Endstelle

ALLE AUFNAHMEN:
CHRISTIAN LÜCKER



Haltestelle Sieverstorstraße aussteige, wirkt die Umgebung wie eine DDR-Filmkulisse. Rechts und links der Straße reihen sich verkommene Gründerzeithäuser, selbst ein großer Verwaltungsbau in Platten-Optik gammelt vor sich hin, sodass ich mich direkt frage: Wozu gibt es diese Haltestelle außer für mich? Ich laufe in die offen stehenden Hinterhöfe, bin gefesselt von der Masse an verfallenden Prachtbauten. Etwas verduzt merke ich, dass in einzelnen Häusern tatsächlich noch Menschen wohnen. Das ändert nichts daran, dass ich hier rein optisch in der reinsten Geisterstadt gelandet bin.





Würden hier noch beige Tatra's fahren und Kopfsteinpflaster liegen ...

Ich schwöre mir, beim nächsten Mal mehr Zeit für diesen Ort mitzubringen. Dabei sollte es bleiben. Mittlerweile haben die Bagger kräftig gewütet und große Lücken hinterlassen. Die Ecke hat ihren besonderen Reiz verloren, aber die Fahrgäste der Linie 2 dürften sich etwas wohler fühlen. So ist es fast immer mit den verlassenen Orten: Selten werden sie wiederbelebt, meistens bleibt eine karge Fläche zurück, auf der nie etwas gestanden zu haben scheint ...

CHRISTIAN LÜCKER

**Was für eine Szene:
Beiger Tatra im
letzten Licht vor
gammelnden Bau-
ten in Magdeburg.
Die Häuser rechts
und links im Bild
sind mittlerweile
verschwunden.
Schade drum ...**



Hätten Sie's gewusst?



Wo fährt der schnellste Zug? Welches ist der längste Tunnel? Lust auf eine Versuchsfahrt mit einem raketenbetriebenen Schienenfahrzeug? Die technische Errungenschaft der Eisenbahn – Rekorde, Unbekanntes, Extremes und Kuriositäten werden in diesem Buch vorgestellt. Wagen Sie eine Reise durch Besonderheiten und Geheimnisse aus der Eisenbahngeschichte. Informativ und unterhaltsam erlebt man 101 Aha-Erlebnisse für jeden Eisenbahn-Liebhaber.

192 Seiten · ca. 120 Abb.
€ [A] 15,50 · sFr. 19,90

€ 14,99

ISBN 978-3-95613-028-1



192 Seiten · ca. 165 Abb.
€ [A] 15,50 · sFr. 19,90

€ 14,99

ISBN 978-3-86245-748-9



288 Seiten · ca. 333 Abb.
€ [A] 15,50 · sFr. 19,90

€ 14,99

ISBN 978-3-95613-409-8

www.geramond.de

Faszination Technik

GeraMond

Jetzt online shoppen unter

www.geramond.de
oder gleich bestellen unter
Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)



Da der ET 123 gleich am ersten Einsatztag bei einem Verkehrsunfall leicht beschädigt wurde, kam es am 12. März 2016 in Gschwandt zur Zugkreuzung mit zwei unterschiedlichen Fahrzeugtypen (Flexity Outlook 320 aus Innsbruck und TramLink 122)

Zukunft gesichert im Salzkammergut

Straßenbahn und Nebenbahn wachsen zusammen ■ Bereits vor über 100 Jahren war die Erweiterung der Gmundner Straßenbahn ins Umland geplant, jetzt wird sie mit der Traunseebahn verbunden. Als bedeutenden Meilenstein im Zuge der Realisierung der Stadt-Regio-Tram Gmunden – Vorchdorf konnte Stern & Hafferl kürzlich die ersten Niederflurtrams in Betrieb nehmen

Im Herzen der Region Salzkammergut liegt die Kur- und Tourismusstadt Gmunden, weit bekannt sind ihre Wahrzeichen, das „Seeschloß Ort“, und die reizvolle Straßenbahn. Diese zählt mit einer Streckenlänge von 2,3 Kilometern und fünf Triebwagen zu den kleinsten, und wegen ihrer maximalen Steigung von zehn Prozent auch zu den steilsten adhäsionsbetriebenen Straßenbahnbetrieben der Welt. Bislang pendelt die Gmundner Straßenbahn zwischen dem (Haupt-)Bahnhof und dem

am nördlichen Traunseeufer gelegenen Franz-Josef-Platz. Am östlichen Seeufer von Gmunden endet die Nebenbahn aus Vorchdorf. Beide von Stern & Hafferl (StH) betriebenen Bahnen wachsen nun mit der im Bau befindlichen zweigleisigen und 850 Meter langen Verbindungsstrecke betrieblich zusammen, es entsteht eine sogenannte Stadt-Regio-Tram (SRT) von rund 18 Kilometern Streckenlänge. Künftig fahren die Triebwagen des Eisenbahnverkehrsunternehmens „Lokalbahn Gmunden – Vorch-

dorf AG“ auf der als Straßenbahn konzessionierten Verbindungsstrecke durch das Stadtzentrum von Gmunden bis zum ÖBB-Bahnhof. Eine zweite Linie wird das Angebot innerstädtisch verdichten und zwischen Bahnhof und Gmunden-Engelhof verkehren.

Einstellung verhindert

Vor der Umsetzung der SRT war ein langer und beschwerlicher Weg zu beschreiten. Eine Streckenverkürzung zugunsten des Autoverkehrs führte zu ständig sinkenden

Fahrgastzahlen und folglich zu einem lange andauernden Existenzkampf der kleinen Bahn. Denn seit 1975 endet die Straßenbahn nicht mehr im Zentrum der Stadt, am Rathausplatz, sondern 230 Meter vorher am Franz-Josef-Platz. Hier erreichte der 1989 neu gegründeten Verein „Pro Gmundner Straßenbahn“ mit äußerstem Einsatz, ein Umdenken nicht nur zu bewirken, sondern nachhaltig proaktiv zu gestalten. Dem Verein gelang es zu Beginn die als unvermeidlich bezeichnete Einstellung zu verhindern und die geplante Wiederverlängerung zum Rathausplatz im Generalverkehrsplan der Stadt Gmunden als konkrete Maßnahme zu verankern. In den folgenden Jahren wurden – stets mit finanzieller Beteiligung und begleitender Lobbyarbeit des Vereines – mehrere Vorprojekte beauftragt, um die optimale Trassenführung durch die Innenstadt zu untersuchen. Das Land Oberösterreich konnte dazu gewonnen werden, eine Gesamtstudie zu beauftragen, um aus allen Varianten für den weiteren Ausbau der Gmundner Straßenbahn eine Vorzugsvariante zu entwickeln. Es kristallisierte sich dabei der Zusammenschluss beider Meterspurbahnen mittels einer zweigleisigen Innenstadtstrecke vom Franz-Josef-Platz über den Rathausplatz, die Traunbrücke und den Klosterplatz zum Seebahnhof als Vorzugsvariante heraus. Internationale Beispiele zeigten auf, dass die Einbindung von Regionalbahnen in das städtische Straßenbahnnetz (Karlsruher System) enorme Fahrgastzuwächse erzeugen.

Überzeugungsarbeit lohnte sich

Die Verknüpfung der Traunseebahn mit der Straßenbahn soll eine Vorreiterrolle für die Realisierung solcher umsteigefreien Verbindungen in einem kleineren urbanen Raum und dessen Umlandgemeinden einnehmen. Solche Planungen sind nicht neu, schon 1895 (ein Jahr nach der Eröffnung der Straßenbahn) sahen konkrete Pläne vor, das Umland von Gmunden mit gleichartigen elektrischen Bahnlinien zu erschließen. Zur Ausführung kam jedoch nur die 1912 eröffnete Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf, bei deren Bau bereits der Zusammenschluss mit der Straßenbahn (gleiche Spurweite, gleiches Stromsystem) vorgesehen war. Ein notwendiger Neubau der Traunbrücke verhinderte zuerst die Umsetzung. 1946 lebten die Planungen neuer Strecken wieder auf, um dann im Gefolge der Motorisierung für lange Zeit in Vergessenheit zu geraten.

Vorrangig war zunächst die Sanierung der Bestandsstrecken, um nach der Zusam-

Die Nostalgiefahrten mit dem von der Pöstlingbergbahn stammenden Sommertriebwegens 100 (und dem Jugendstiltriebwegens 5) sind ein fixer Bestandteil des touristischen Angebots



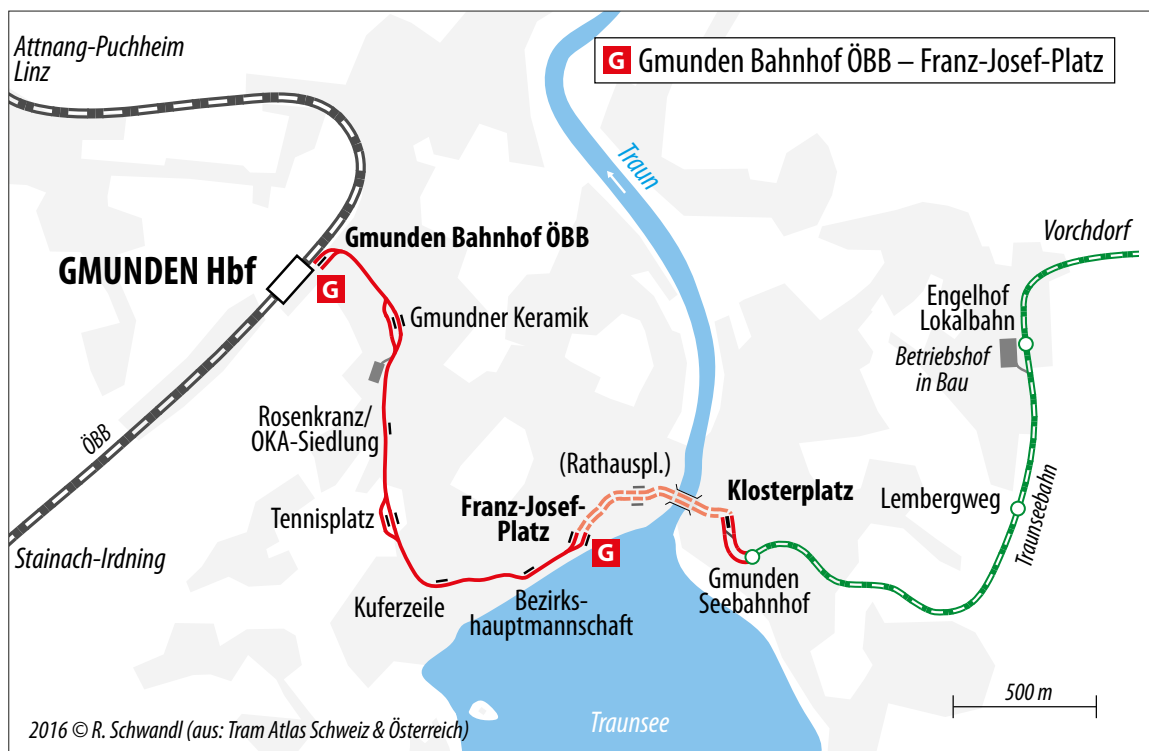
Die beiden von der Tramways Lausanne – Moudon stammenden Triebwagen, im Bild unterwegs von Vorchdorf Richtung Gmunden, kamen nur noch bei größeren Anlässen zum Einsatz



Knapp sechs Millionen Euro investierte Stern & Hafferl in die neue Werkstätten-Infrastruktur für die sorgfältige Instandhaltung und Wartung der neuen Fahrzeuge

ALLE BILDER: ROBERT SCHREMPF





LINKS Links die Gmundner Straßenbahn vom ÖBB-Bahnhof zum Franz-Josef-Platz, rechts die Traunseebahn. Doppelt gestrichelt die im Bau befindliche bzw. projektierte Verbindungsstrecke zwischen den beiden 1.000-Millimeter-Bahnen

ROBERT SCHWANDL

RECHTS ET 121 verlässt Gschwandt Richtung Gmunden, entlang der Traunseebahn ist eine rege Wohnbautätigkeit zu vernehmen

menführung der beiden Bahnen einen zeitgemäßen Betrieb anbieten zu können, und die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Mit vom Verein initiierten Probebetrieben mit modernen Niederflurfahrzeugen („Combino“ aus Nordhausen und „Flexity Outlook“ aus Innsbruck) wurden der Bevölkerung die Vorzüge einer zeitgemäßen und komfortablen Niederflurtram veranschaulicht. Das Land Oberösterreich machte jedoch eine Mitfinanzierung neuer Niederflurtrams und somit den Fortbestand der Straßenbahn vom Zusammenschluss beider Bahnen abhängig. Der Fuhrpark der Straßenbahn, der 1961 fabrikneu von Lohner gelieferte Triebwagen 8 und die 1974 von den Vestischen Straßenbahnen erworbenen Düwag-Großraumwagen 9 und 10 (Baujahr 1952, ex Nr. 341 und 347), entspricht nicht den Erfordernissen des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz.

Anfang 2013 hatten sich die gezielt gesetzten Aktivitäten des Vereins „Pro Gmundner Straßenbahn“ nach 25 Jahren Überzeugungsarbeit endlich gelohnt, der Gemeinderat der Stadt Gmunden und der oberösterreichische Landtag fassten den Umsetzungsbeschluss. Die nächsten Schritte bildeten die Einreichplanung, die europaweite Ausschreibung neuer Niederflurtrams, die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Konzession für Bau und Betrieb der Verbindungsstrecke und schließlich der Projektstart. Aus heutiger Sicht stellt die Zusammensetzung der Vereinsführung aus Verkehrsexperten und Entscheidungsträgern einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Auch ist der Verein nie als Hobbyclub oder

Nostalgieverein aufgetreten, sondern als geschlossene Lobbyorganisation mit mehreren Hundert Einheimischen und Gästen als Mitgliedern.

Ersten Bauabschnitt der Stadt-Regio-Tram eröffnet

Mit der Verlängerung der Traunseebahn von der bisherigen Endstation Gmunden Seebahnhof zum Klosterplatz wurde am 13. Dezember 2014 die erste Etappe der SRT feierlich eröffnet. Im Mai 2015 folgte die Verlegung der Straßenbahn-Endstation „Hauptbahnhof“ in das von den ÖBB neu errichtete Bahnhofsgebäude. Seit September 2015 wird an der zweiten Etappe der zweigleisigen Verbindungsstrecke zwischen Franz-Josef-Platz und dem Rathausplatz gebaut. Zu etwas ganz besonderem wurde die Verzweigungsweiche am Übergang von der eingleisigen Straßenbahnstrecke auf die zweigleisige Zukunftsstrecke, weil ihre Finanzierung der Verein Pro Gmundner Straßenbahn übernahm.

Insgesamt stellte der Verein bereits rund 200.000 Euro für Projekte und Öffentlichkeitsarbeit zur zukunftsorientierten Entwicklung der Gmundner Straßenbahn bereit. Es ist zweifellos außergewöhnlich, dass sich ein privater Verein mit so einer großen Summe für den ÖPNV stark macht. Ab Herbst 2016 soll dann die Errichtung der letzten Etappe zwischen Rathaus- und Klosterplatz folgen. Allerdings verzögern Einsprüche einiger Anwohner gegen die behördlichen Bewilligungen für den notwendigen Neubau der Traunbrücke den





Unter Verwendung von viel Holz
entstand die neue Werkstätte in
Vorchdorf, hier mit dem ET 123



ET 121 befährt in Gmunden vom Klosterplatz kommend den Ende 2014 eröffneten ersten Abschnitt der zweigleisigen Verbindungsstrecke zur Straßenbahn-Endstation

Der neue „TramLinkV3“

StH beschafft von Vossloh-Kiepe 14 „Tram Link V3“, von denen vier Exemplare für den Betrieb auf der Traunseebahn vorgesehen sind. Weitere Fahrzeuge werden noch 2016 auf der Attergau-bahn zum Einsatz kommen. Der Fahrzeugtyp „TramLink V3“ ist für den innerstädtischen Verkehr (Steigungen bis zu 100 Promille, enge Kurvenradien von 17 Metern) geeignet, ergänzt um zusätzliche Funktionalitäten (Signalisierung, Zugleitsystem) für den Einsatz in den Regionen. Die fünfteiligen Multigelenkwagen erfüllen alle Anforderungen für eine barrierefreie Nutzung, auch zahlreiche Hilfsmittel für Seh- und Hörbehinderte wurden berücksichtigt. Eine mobile Rollstuhlrampe steht für den Bedarfsfall zur Verfügung.

Für die Fahrgäste bietet die neue Fahrzeug-Generation viele Neuerungen. Der Innenraum wirkt einladend und ist durch die Verwendung konventioneller Achsfahrwerke in Verbindung mit 100-

Prozent-Niederflurtechnik völlig stufenlos. In Hinblick auf den Einsatz in den Regionen sind die 75 Sitzplätze (davon 15 Klappsitze) mit unterschiedlichen Komfortausstattungen eingerichtet. Die Anordnung der Fahrmotoren auf den Fahrwerken und Umkleidung durch Sitze erlaubt in den Fahrwerksmodulen den Einbau von 16 Sitzplätzen. Beide Zwischenmodule sind geteilt in einen Extrakomfortbereich und einem Mehrzweckbereich mit Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder. Der Innenraum ist klimatisiert und mit einem Infotainment- und Videosystem zur Innenraumüberwachung ausgestattet. Die Zweirichtungsfahrzeuge verfügen über jeweils zwei Doppel- und zwei Einzeltüren je Wagenseite. Für den Fahrgast kaum spürbar steigt der Wagenboden von 290 Millimetern im Einstiegsbereich zu den Fahrwerken hin auf 450 Millimeter an.

Für die Sicherheit der Passagiere und des Fahrers werden die Zulassungen und die Kollisionsschutz-

Technische Daten

Fahrzeugtyp	TramLink V3
Betriebsnummern	ET 121 – 131
Antriebsleistung	4 x 100 kW
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Sitzplätze	60 + 15 Klappsitze
Stehplätze (4/m ²)	100
Achsfolge	Bo' 2 Bo Bo'
Länge x Breite	32 m x 2,4 m
Kleinster Kurvenradius	17 m
Einstieghöhe	290 mm
Leergewicht	41,4 t
Niederfluranteil	100 % (stufenlos)

maßnahmen für die Betriebsarten Straßenbahn und Nebenbahn erfüllt. Die TramLink V3 verfügen über hydraulische Puffer, die an der Kopfstruktur installiert sind und einen Crash absorbieren. Der Wagenkasten besteht aus hochfestem Stahl und bietet zusätzliche passive Sicherheit. Eine zweistufige Federung, spezielle Motordämmungen, seitliche Fahrgestellschürzen und gummigefederter Räder minimieren im Zusammenspiel mit den Elastomer-Dämmmatten unter den Gleisen (Masse-Feder-System) Lärm und Vibrationen. Zudem wurden zahlreiche neue Erkenntnisse hinsichtlich Energieeinsparungen aus dem Wiener Forschungsprojekt „Eco Tram“ verwirklicht. Ein neues Wärmepumpensystem zum Beispiel verbraucht um 25 Prozent weniger Energie zum Heizen und Kühlen als herkömmliche Systeme. Dabei wird die Abwärme der Motoren zum Heizen des Innenraums verwendet.

Viele Komponenten der in Spanien gebauten Fahrzeuge stammen von österreichischen Unternehmen, insbesondere die elektrische Ausrüstung (vom Stromabnehmer bis zu den Motoren), die Türen und die Klimaanlage, ja sogar die Polsterung der Sitze.

Im Komfortbereich befinden sich Sitzplätze mit hohen Lehnen und Kopfstützen, im Hintergrund ist die Sitzlandschaft in einem Fahrwerksmodul zu sehen. Im Innenraum wird die LED-Beleuchtung streckenabhängig geregelt





Am Franz-Josef-Platz beginnt die zweigleisige Neubaustrecke durch das Gmündner Stadtzentrum. Noch vor dem Sommer 2016 ist die Verlegung der Tram-Endhaltestelle auf das Richtung Vorchdorf führende Gleis (im Bild rechts) geplant

Baustart, womit sich auf der Straßenbahn der Fahrzeug-Generationenwechsel noch über 2017 hinaus verschieben könnte. Das Einsatzen der vierachsigen Großraumwagen ist somit noch ungewiss.

Fahrzeug-Generationenwechsel

Auf der Traunseebahn hingegen feierte Stern & Hafferl am 12. März 2016 im neu errichteten Werkstättegebäude am Bahnhof

Vorchdorf das Rollout der ersten drei von elf neuen Niederflur-Triebwagen des Typs „TramLink V3“. Der Planverkehr wird nun zur Gänze mit der neuen Fahrzeug-Generation abgewickelt. An Schultagen werden im Frühverkehr alle drei Triebwagen benötigt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Fahrzeugflotte endete zugleich der Einsatz der Altwagen. Vor dem Rollout kam es zu einer Abschiedsfahrt mit allen Fahrzeugtypen. Die

Triebwagen ET 23 105 + ET 23 106 (ex Tramways Lausanne – Moudon, ex Trogen-erbahn) werden ausgemustert, die ET 23 111 + ET 23 112 (ex Wynental- und Suhrentalbahn) als Arbeitsfahrzeuge adaptiert. Gleichzeitig wurden die beiden seit 2011/12 von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben angemieteten Triebwagen 320 und 307 im Planverkehr abgelöst. Triebwagen 307 kehrte am 22. März 2016 in die Tiroler Landeshauptstadt zurück, der Triebwagen 320 verblieb noch einige Wochen als Reservefahrzeug.

Der Fahrerplatz ist mit zwei Touchscreen-Bildschirmen als Anzeige und zentrale Bedieneinheit ausgestattet, oben sind die anstelle von Rückspiegeln installierten Monitore zu sehen



Neue Werkstätte

Für die Wartung der neuen Triebwagen ersetzte Stern&Hafferl in Vorchdorf die bestehende Werkstätte durch einen größeren Neubau. Die neue 50 mal 30 Meter große Halle enthält zwei Meterspurgleise, ein Normalspurgleis (für die Fahrzeuge der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf) und ein Dreischienengleis. Zwei Gleise sind mit Dacharbeitsständen versehen, ein Gleis mit einer Unterflur-Radsatzdrehbank. In Planung ist die Errichtung eines Depots in Gmunden-Engelhof. Ab Juni wird monatlich ein TramLink ausgeliefert, drei kommen ab September 2016 auf der Attergaubahn Vöcklamarkt – Attersee zum Einsatz. Mit einem weiteren TramLink sind im Spätherbst auf der 100 Promille steilen Steigungstrecke in Gmunden Bremsprobenfahrten zur endgültigen Abnahme anberaumt. Ein längerer Einsatz auf der Straßenbahn in Gmunden ist nicht möglich, weil die neuen Triebwagen in der bestehenden Remise nicht gewartet werden können. ROBERT SCHREMPF



Zwischenhalt: Ein „Bahnhofsschild“ weist ganz rechts auf die Haltestelle OLGA-Park hin. Der abgebildete Mülheimer M8C 271 ist Anfang 2016 nach stolzen 40 Einsatzjahren ins polnische Elblag verkauft worden

CHRISTIAN LÜCKER

Nächster Halt: OLGA-PARK



Serie
Folge 100

Als die Haltestelle Werthfeldstraße im Zuge der 1996 wiedereingeführten Oberhausener Straßenbahn eröffnet wurde, war von ihrem heutigen Namensgeber, dem OLGA-Park, noch nicht viel zu sehen. Erst 1999 öffnete der OLGA-Park auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Osterfeld seine Tore und verwandelte eine abgewirtschaftete Industriefläche in ein Meer aus Blüten und Gewässern – mit einer winkenden Biene namens OLGA als Maskottchen.

Der OLGA-Park ist also kein traditioneller Oberhausener Stadtpark, sondern nichts anderes als die Oberhausener Landes-Gartenschau. Die ist zwar mittlerweile seit 17 Jahren Geschichte, aber den Park unterhält die Stadt Oberhausen natürlich bis heute. Kurioserweise trug die Haltestelle 1999 noch immer den Beinamen Werthfeldstraße, erst deutlich nachdem die OLGA offiziell beendet war, wurde der Zweitname gestrichen und die Haltestelle „komplett“ in OLGA-Park umbenannt. Die Station befindet sich auf der vom übrigen Individualverkehr vollständig unabhängigen ÖPNV-Trasse zwischen Oberhausen Hauptbahnhof und Sterk-

rade, statt eines klassischen Haltestellenschildes gibt es ein Schild wie auf einem Bahnhof. Montags bis freitags kommt am OLGA-Park alle 20 Minuten die Linie 112 vorbei.

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit wird die 112 auf einen ZehnMinuten-Takt verstärkt, dann endet jeder zweite Kurs bereits am OLGA-Park. Hinter dem Haltestellenbereich besteht in Fahrtrichtung Sterkrade dafür eine einfache Wendeanlage in der Mitte der ÖPNV-Trasse. Die ist übrigens so einfach, dass dort nicht einmal ein Klo-Häuschen für das Fahrpersonal existiert.

Am Wochenende enden am OLGA-Park auch die meisten Fahrten der Nachtlinie NE12. Ein paar Mal im Jahr erlebt die Haltestelle OLGA-Park auch noch einen Fahrgastansturm wie zu Zeiten der Landesgartenschau. Im Sommer steigen meist recht kurz hintereinander die Musikfestivals „OLGAS Rock“ und „Ruhr in Love“ auf dem Gelände. Gelegentlich haben die Mülheimer VerkehrsGesellschaft und die Stadtwerke Oberhausen AG dazu in den vergangenen Jahren auch zusätzliche Straßenbahnen zwischen Hauptbahnhof und OLGA-Park eingesetzt.

CHRISTIAN LÜCKER

Jeden Monat pünktlich bei Ihnen!

Als Abonnent genießen Sie diese Abo-Vorteile:

- ✓ Sie sparen 10%
(bei Bankeinzug* 12%)
- ✓ Sie erhalten Ihr Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag* bequem nach Hause und verpassen keine Ausgabe mehr!
- ✓ Sie erhalten ein attraktives Geschenk

* Nur im Inland

Lesen Sie 12 Ausgaben und sichern Sie sich ...



Ihr Geschenk:

Klassische Herren-Quarz-Uhr aus Edelstahl

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

GRATIS



Upps, Karte schon weg? Einfach unter 0180.532 16 17**

** 14 Cent pro Minute

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



Breiter, länger und stärker

Die GT 8 von DÜWAG in Köln ■ Vor fast exakt zehn Jahren, im Juni 2006, verabschiedeten sich die letzten achtsichtigen Gelenktriebwagen der DÜWAG in Köln aus dem Liniendienst. Zehn Jahre später soll mit einem Rückblick an diese Fahrzeuge erinnert werden, die innerhalb der für zahlreiche Verkehrsbetriebe gebauten Gelenkwagen des Düsseldorfer Herstellers etwas Besonderes waren: besonders lang, besonders breit und besonders stark



60 Meter Straßenbahn boten besonders im Straßenraum einen imposanten Anblick. Hier fährt ein Zug der Linie 12 mit zwei reklamefreien Wagen in den Stadtfarben rot-weiß im März 1997 in die Endstation Zollstock/Südfriedhof ein

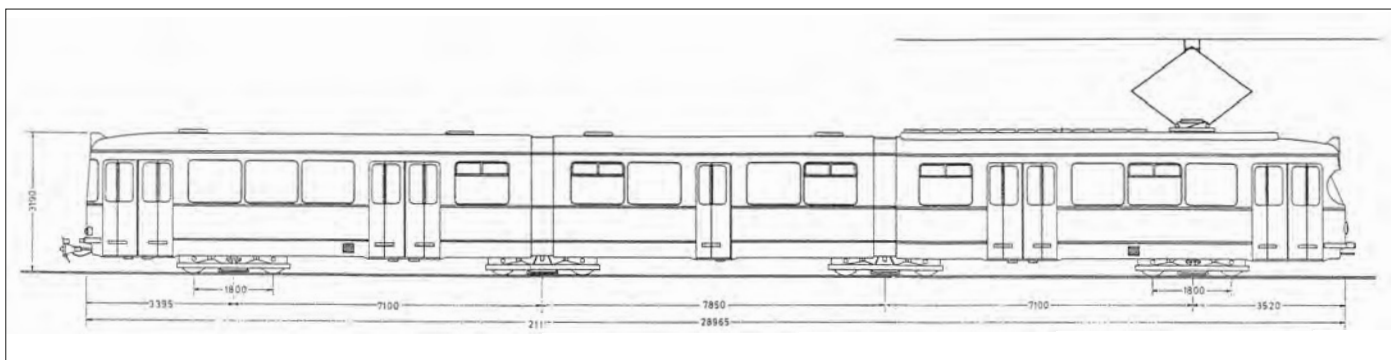
AXEL REUTHER

Die ersten „dicken DÜWAGs“ erschienen 1963 im Kölner Straßenbild; über 40 Jahre waren sie im Betrieb der Domstadt präsent und prägten ihn lange Zeit nachhaltig. Trotz des einheitlichen Erscheinungsbildes hatten die einzelnen Serien nicht nur eine unterschied-

liche Entstehungsgeschichte, sondern wichen auch in der technischen Ausstattung voneinander ab. Kölns DÜWAGs boten zahlreiche Superlative: Sie waren die längsten und breitesten Fahrzeuge dieser Bauart, hatten die stärkste Motorisierung und höchste Geschwindigkeit, das größte Fas-

sungsvermögen und lagen mit 200 Einheiten auch stückzahlmäßig an der Spitze der für einen westdeutschen Betrieb gebauten Wagen.

Erst relativ spät, im Jahre 1963, hielt die Bauart in Köln Einzug. Gelenkwagen hatten die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) bereits



Seitenansicht der Türseite der ersten sieben Kölner Achtachser mit schmaler Türe im Mittelteil

JOACHIM BERGER, SLG. AXEL REUTHER

ab 1957 beschafft oder später aus Zweiaxsern umbauen lassen. Aus Kosten- und Zeitgründen kamen zunächst andere Hersteller zum Zuge. Zu Beginn der 1960er-Jahre änderte sich die Situation durch den Marktaustritt der Firma Westwaggon. Sie hatte nach Eingliederung in den KHD-Konzern 1960 noch einen sechsaхsigen Gelenkwagen als Referenzfahrzeug für künftige Beschaffungen geliefert. Er blieb durch die Entscheidung der KHD-Firmenleitung, das Segment Straßenbahnbau aufzugeben, aber ein Einzelstück.

Moderner Wagenpark

Der Wagenpark der Kölner Straßenbahn war zu Beginn der 1960er-Jahre zwar relativ modern und ein Großteil der Wagen jünger

als zehn Jahre. Die meist nur zwei- oder vierachsigen Wagen besaßen aber ein recht geringes Fassungsvermögen und waren wegen der zur Schaffung ausreichender Transportkapazität notwendigen Zugbildung sehr personalintensiv. Nachdem es 1961/62 die Hochkonjunktur der Wirtschaft immer schwieriger und auch teurer machte, das für den Betrieb notwendige Personal zu bekommen und zu behalten, waren die Verkehrsbetriebe gezwungen, hier kurzfristige Maßnahmen zu ergreifen. Dazu zählte auch die Beschaffung neuer großräumiger Fahrzeuge.

Mangels Alternativen wandten sich die Kölner hier den Erzeugnissen der DÜWAG zu, erkannten aber schnell, dass diese in den lieferbaren Größenordnungen nicht passten. So war in Köln das Netz schon seit der

Vorkriegszeit konsequent auf eine Wagenbreite von 2,50 Metern ausgerichtet worden und der hohe Anteil von Strecken auf eigenem Bahnkörper, besonders im Vorortbereich, erlaubte hohe Geschwindigkeiten. Nach dem im Februar 1962 vom Rat der Stadt gefassten Grundsatzbeschluss zum Bau einer Unterpflasterstraßenbahn im Innenstadtbereich, mussten die Fahrzeuge auch hierfür tauglich sein.

Breiter als alle anderen

Den Konstrukteuren des Herstellers war die Berücksichtigung dieser Vorgaben jedoch kein Hindernis, es entstand auf den Zeichenbrettern eine 2,50 Meter breite Version, die bei Ausnutzung des Kurvenauschlags auch länger werden und so mehr

Am 31. Mai 1964 haben zwei Sechsaхser, auf Flachwagen der Deutschen Bundesbahn verladen, im Güterbahnhof Niehl ihr Endziel fast erreicht. Sie konnten in der nahegelegenen Hauptwerkstätte über eine Rampe direkt aufgegleist werden

KLAUS SCHÖNENKORB

Technische Daten: Kölns DÜWAG-GT 8

Länge (in m):	29,76
Breite (in m):	2,5
Achs-/Radsatzfolge:	B 2 2 B
Leistung (in kW):	2x175
Leergewicht (in t):	28,7
Platzangebot (Sitz-/Stehpl.):	89/201





Blick in den recht spartanisch ausgestatteten Führerstand eines Achtachser im Jahre 1965. Links ist einer der ersten Fahrscheinentwerter montiert
WERKFOTO DÜWAG, SLG. AXEL REUTHER

Fahrgäste aufnehmen konnte. Eine gewünschte stärkere Motorisierung war ebenfalls kein Problem. Auch dem Wunsch der Kölner, abweichend vom üblichen DÜWAG-Tandemantrieb, den für den KHD-Prototypen entwickelten Durand-Antrieb zu verwenden, entsprach der Hersteller. Ebenso waren die Möglichkeiten des schaffnerlosen Einsatzes der Beiwagen und einer generellen Fahrgast-Selbstbedienung zu berücksichtigen.

Der Schwerpunkt der Beschaffungen lag zunächst auf Zügen aus sechssachsigen Triebwagen mit vierachsigen Beiwagen, Achtachser waren nur in geringer Stückzahl vorgesehen. Man wollte zunächst einmal Erfahrungen über die Brauchbarkeit von einzeln eingesetzten Fahrzeugen in dieser Größenordnung sammeln, die es so ja noch nicht gab.

Während die bisher gebauten Achtachser im Mittelteil keine zusätzliche Türe aufwiesen, war für die Kölner Version eine einflügelige Ausstiegtüre vorgesehen. Man befürchtete, das Mittelteil werde sonst von den Fahrgästen gemieden, die Angst hätten, nicht rechtzeitig zu den Ausstiegen zu gelangen.

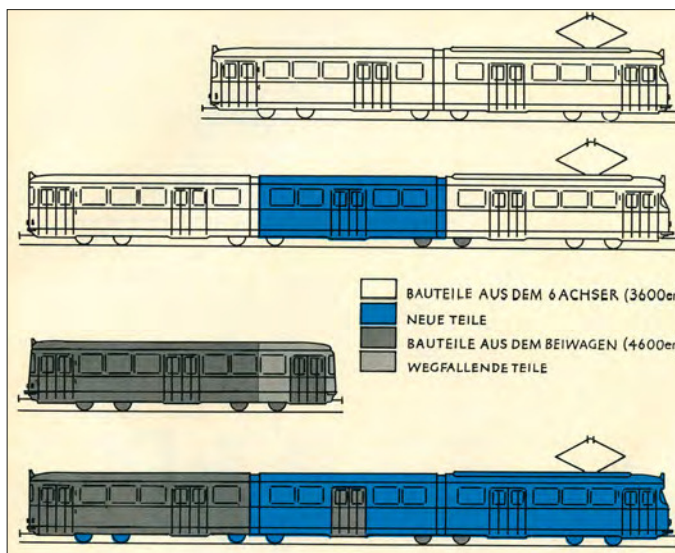
Erfolgreicher Leichtbau

Durch die Größe der Kölner Wagen lagen der Materialbedarf und der Zeitaufwand zum Bau höher als bei den bisher gefertigten Wagen für andere Betriebe, so dass sie eigentlich hätten teurer müssen. Bei der geplanten Auftragsgröße waren aber Einsparungen durch rationelle Massenfertigung möglich. Auch machte der Hersteller Vor-



Kölns DÜWAG-GT 8

Im März 1966 stehen einer der letzten älteren Wagenzüge und ein Gespann aus einem Sechssachser mit vierachsigen Beiwagen in der Schleife Weidenpesch, Ringstraße nebeneinander. Einige Busse ergänzen die Szenerie
KLAUS SCHÖNENKORB



OBEN So sahen die Achtachser zu Zeiten des Schaffnerbetriebes aus. Die Ausstattung war funktionell und zweckmäßig mit hoher Kapazität

DÜWAG, SLG. AXEL REUTHER

LINKS Die Prinzipskizzen stellen anschaulich den Verbau der Beiwagen und Sechssachser in Achtachser dar
SLG. AXEL REUTHER

schläge, wie durch verschiedene Maßnahmen weitere Kostensenkungen erzielt werden konnte. Dazu gehörte etwa eine geringe Materialstärke der Bleche für den Wagenkasten, Verzicht auf zusätzliche

Wandverkleidungen, Sitze aus Pressholz an Stelle von Polstern und anderes. DÜWAG machte aber klar, dass sich die Lebensdauer der Fahrzeuge durch die Materialeinsparungen verringern würde und rechnete mit

einer maximalen Lebensdauer von 25 an Stelle der sonst prognostizierten 30–35 Jahre. Durch die tatsächlich erreichte Einsatzzeit erwies sich diese vorsichtige Einschätzung jedoch als viel zu pessimistisch!

Bewilligt wurden im November 1962 zunächst die Gelder für 36 sechssachsigie Trieb- und 27 vierachsige Beiwagen zur Lieferung 1963/64. Für sieben Achtsachser sowie weitere 21 Sechssachser und 33 Beiwagen konnte eine Option vergeben werden. Kurzfristig wurde noch eine Verschiebung dergestalt vorgenommen, dass es zwar bei den 36 Triebwagen des ersten Lieferloses blieb, jedoch die sieben Achtsachser hierin bereits enthalten waren.

Als Lieferant für die elektrische Ausrüstung wurde die ebenfalls in Düsseldorf ansässige Firma Theodor Kiepe bestimmt, die schon seit den 50er-Jahren fast alle seither beschafften KVB-Strassenbahnwagen ausstattete. Hinsichtlich der Antriebe hatten sich Hersteller und Verkehrsbetriebe darauf verständigt, die Serien jeweils etwa zur Hälfte mit dem von DÜWAG serienmäßig angebotenen Tandem-antrieb bzw. mit dem von der KVB favorisierten Durant-Antrieb auszurüsten. Quasi im „Großversuch“ sollte so im Hinblick auf spätere Beschaffungen die am besten geeignete Version gefunden werden.

Fertig nach neun Monaten

In einer Rekordzeit von neun Monaten gelang es Konstrukteuren und Monteuren des Herstellers, das erste Gespann „6+4“ zu bauen und elektrisch fahrfertig auszurüsten. Für die neuen Fahrzeuge waren die Nummerngruppen 3600 (6x), 3800 (8x) und 4600 (4x) festgelegt worden. Das bei den Triebwagen so die Anzahl der Achsen aus der zweiten Stelle der Wagennummer erkennbar war, dürfte geplant gewesen sein! Um der Werkstatt eine eindeutige Möglichkeit der Unterscheidung bei den verwendeten Getriebebauarten zu geben, gab es innerhalb der fortlaufenden Nummer eine Aufteilung in Blöcke ab 01 (Durant-Antrieb) bzw. 51 (DÜWAG-Antrieb). Gesteuert wurden die DÜWAG-Gelenkwagen mit Schaltwerkssteuerung in Köln durch einen Fahrhebel, weshalb die ersten beiden so ausgestatten Serien nach Inbetriebnahme der Fahrzeuge mit elektronischer Steuerung vom Personal die Bezeichnung „Knüppelwagen“ erhielten.

Ende September 1963 gelangte der erste 6x+4x-Zug 3601 + 4601 nach Köln, die übrigen Züge (Tw 3602–3615, 3651–3664 und Bw 4601–4627 folgten bis Mitte 1964. Die Sechssachser hatten eine Länge von 21,12 Metern, der Drehzapfenabstand betrug 7,1 Meter. Zwei 150-kW-Tandemmotoren erlaubten eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Sie wogen 22,5 Tonnen. Bei 49 Sitzen hatten sie eine Kapazität von 213



Die IVA 1965 in München ist noch nicht eröffnet, da stehen ein Kölner Achtsachser und ein Sechssachser für Kopenhagen bereits im Freigelände für die künftigen Besucher bereit SLG. AXEL REUTHER

DÜWAG-Gelenkwagen: Bestand 1968

Der Bestand an Gelenkwagen umfasste Ende 1968 161 Fahrzeuge; davon 137 Achtsachser:

- 24 Sechssachser Serie 3600 (3601–3609; 3620–3629; 3674–3678)
- 39 Achtsachser Serie 3000 unter Verbau von vierachsigen Beiwagen (3001–3039)
- 33 Achtsachser Serie 3700 als Umbau aus Sechssachsern (3710–3719; 3751–3773)*
- 65 Achtsachser Serie 3800 (3801–3832; 3851–3883)

* Die Tw 3766 und 3769, die am 26. September bei einem Frontalzusammenstoß schwere Schäden erlitten hatten, wurden mit Teilen der letzten zum Umbau vorgesehenen Sechssachser 3672 und 3673 samt der neuen Mittelteile wieder aufgebaut. Ersatzweise entstanden die späteren Tw 3772 und 3773 bei DÜWAG als teilweise oder komplette Neubauten.

Fahrgästen. In den 14 Meter langen Beiwagen konnten bei 35 Sitzen noch einmal 145 Personen befördert werden. Der 36 Meter lange Zug stieß mit einer Kapazität von über 350 Personen in neue Größenordnungen vor!

Der erste Achtsachser kommt

Quasi als Weihnachtsgeschenk traf am 19. Dezember 1963 auch der erste Achtsachser 3851 in Köln ein. Der „Kölner Riese“, wie er in der Presse bezeichnet wurde, blieb zunächst ein Einzelstück, die sechs weiteren Tw (3852–3854, 3801–3803) kamen erst zwischen April und Juni 1964 nach Köln. Die 29,84 Meter langen Dreiteiler wogen 28,2 Tonnen, verfügten über 78 Sitzplätze und konnten insgesamt 284 Fahrgäste befördern. Die Motorleistung war mit zweimal 150 kW identisch mit den Sechssachsern.

Für die Fahrgäste ergab sich im Inneren ein sichtbarer Unterschied zwischen den 6+4-Zügen und den Achtsachsern: Erstere

hatten „knallgrüne“ Plastikschalensitze, letztere solche in weinrot. Dieser Unterschied blieb auch nach dem Umbau aller Sechssachser in Achtsachser erhalten, so dass die Herkunft eines Wagens unabhängig von der Nummer immer erkennbar blieb.

Bereits wenige Monate nach Auslieferungsbeginn löste die KVB die bestehende Option über weitere 28 Sechssachser und 33 vierachsige Beiwagen ein. Die Auslieferung der Tw (3616–3629, 3665–3679) erfolgte im unmittelbaren Anschluss an die Erstserie und lief bis Mai 1965. Bei den Bw (4628–4660) begann sie nach viermonatiger Pause im August 1964 und zog sich bis Juni 1965 hin.

Dem Achtsachser gehört Zukunft

Noch während der Auslieferung der DÜWAG-Gespanne begann der Verkehrsbetrieb, sich Gedanken über die weitere Fahrzeug-Beschaffungspolitik zu machen. Neben dem vordringlichen Ziel einer Personalre-



So sah es 1968 in einer Werkhalle der DÜWAG aus: Achtachser der Serie 3000 mit Heckteil aus Beiwagen so weit das Auge reicht – die Umbauarbeiten liefen damals auf Hochtouren

WERKFOTO DÜWAG, SLG. AXEL REUTHER



Den jahrelang typischen Anblick der Kölner DÜWAGs vor Umbau auf zwei Stirnlampen vermittelt dieses Bild des Tw 3117 auf der Aachener Straße im März 1976

HANS HOSCHEIT, SLG. AXEL REUTHER



Bei einem Tag der offenen Tür im Betriebshof Sülz im September 1974 waren unter anderem Kölner Achtachser in verschiedenen Wartungszuständen zu sehen

DR. WALTER SCHEER, SLG. HANS-PETER ARENZ

duzierung musste dabei auch berücksichtigt werden, dass der Fahrpark ab 1968 auch den Einsatzbedingungen für den Betrieb auf den in Bau befindlichen unterirdischen Strecken genügen musste. Die Aufsichtsbehörde hatte bereits wissen lassen, dass sie dem Einsatz von Beiwagen auf diesen Strecken nicht zustimmen werde.

Eine weitere Beschaffung von Gespannen erschien daher nicht sinnvoll. Auch hatte sich während der ersten Einsatzmonate sehr schnell herausgestellt, dass der Achtachser für Kölner Verhältnisse hinsichtlich seiner Größe und Ausstattung für die meisten Linien das am besten geeignetste Fahrzeug darstellte. Die Entscheidung, die wei-

tere Modernisierung des Fahrparks mit Achtachsern fortzusetzen, war damit schnell getroffen. Als weiterer Bedarf der Jahre 1965–66 wurden 58 Triebwagen ermittelt und der entsprechende Finanzierungsantrag gestellt.

Die DÜWAG-Gelenkwagen gewinnen an Einfluss

Die Achtachser sollten nun auch im Mittelteil eine Doppeltür erhalten und damit 60 Zentimeter länger werden. Die bei den sieben Vorseerwagen vorhandene einflügelige Tür hatte sich bei starkem Fahrgastwechsel als zu klein erwiesen. So war der nachträgliche Umbau ebenfalls ein Bestandteil des Auftrages.

Der Planwechsel am 5. Oktober 1964 war von zwei auch für die DÜWAG-Wagen bedeutenden Ereignissen geprägt, nämlich der Einführung der Fahrgast-Selbstbedienung mit Entwertergeräten und der Fertigstellung einer Wendeschleife am Endpunkt Bensberg der Linie B. Nun konnten sie auch auf dieser Linie eingesetzt werden. Da die Achtachser kleiner als die bisher eingesetzten Vier-Wagenzüge aus Vorortbahnen waren, kam es zu Platzproblemen. Daher fuhren ab November die drei überzähligen Beiwagen auch hinter Achtachsern. Mit den 46 Meter langen Zügen konnten 450 Fahrgäste mit zwei Mann Personal befördert werden. Da die Motoren der Achtachser auf der Rampe der Deutzer



Achtachser verschiedener Serien mit und ohne Frontkupplung sind am 1. Mai 1994 im kurz vor der Eröffnung stehenden Betriebshof Merheim zu einer Funktionsprobe aufgefahren

AXEL REUTHER (3)



Kuppelvorgang von zwei Wagen der Serie 3100, die hier noch mit den ursprünglichen Scharfenbergkupplungen ausgestattet sind

AXEL REUTHER

Brücke zu stark belastet wurden, endete dieser interessante Versuch im Frühjahr 1965 und ersatzweise verkehrten nun größere 6+4-Züge auf der Linie B.

Zwischen Januar und März 1965 kamen zunächst acht Achtachser (3804–3807, 3855–3858 in Betrieb, es folgten die noch fehlenden acht Sechssachser (3628–3629 und 3673–3678). Die restlichen 15 Beiwagen (4646–4660) kamen zwischen Januar und Juni in Betrieb. Die im Jahre 1964 bei der DÜWAG voll in Gang befindliche Produktion der Sechssachser machte es möglich, den Nachfolgeauftrag über 58 Achtachser ohne zeitliche Verzögerung zu beginnen. Auf Wunsch der KVB wurden in

DÜWAG-Achtachser GT 8

Insgesamt ergibt sich folgende Statistik

Serie 3000:	39 Stück Nr. 3001–3039; Verbau von 4x-Beiwagen im Heck
Serie 3100:	21 Stück Nr. 3101–3121; Verbau von 4x-Beiwagen im Heck, Simatic-Steuerung 18 Stück Nr. 3122–3139; Neubauten; Simatic-Steuerung
Serie 3700:	29 Stück Nr. 3701–3729; Umbauten aus 6x-Tw; Durand-Antrieb 28 Stück Nr. 3751–3778*; Umbauten aus 6x-Tw; Düwag-Antrieb
Serie 3800:	32 Stück Nr. 3801–3832; Neubauten; Durand-Antrieb 33 Stück Nr. 3851–3883; Neubauten; Düwag-Antrieb

* Tw 3772;3773 weitgehende Neubauten unter Verwendung von Teilen unfallbeschädigter Fahrzeuge

Bau befindliche Wagen als Achtachser fertiggestellt und ausgeliefert. Dies erklärt die Pause in der Ablieferung der Sechssachser zwischen Dezember 1964 und März 1965. Direkt ab Werk wurde im Juni 1965 der Tw 3862 zur Verkehrsausstellung in München geliefert. Er gelangte daher erst im November in den Bestand der KVB.

Anfang Juli wurde die Lieferung weiterer Achtachser wieder aufgenommen. Bis zum Fahrplanwechsel im Oktober waren 13 neue Wagen zugelassen (3808–3812, 3859–3861, 3863–3867). Mit Triebwagen 3865 erhielt die KVB ihren 200. Gelenkwagen und dies in einem Zeitraum von acht Jahren!

Achtachser als Sechssachser

Im Jahre 1965 erhielten die sieben Achtachser, welche im Mittelteil nur eine einflü-

gelige Türe besaßen, dort ebenfalls eine Doppeltür. Um nicht für längere Zeit auf die Fahrzeuge verzichten zu müssen, wurde das Mittelteil kurzerhand ausgebaut und zur DÜWAG geschickt, während die Triebwagen weiterhin als Sechssachser unterwegs waren. So verloren die Wagen ihr Mittelteil zwischen Mitte Januar und Ende März 1965. Nach dessen Rückkehr verwandelten sich die Tw 3801–3803 und 3851–3854 zwischen Ende Juni und Anfang September 1965 wieder in Achtachser.

Überraschend kamen 1966 die Tw 3832, 3882 und 3883 als Sechssachser in Köln an. Bei der DÜWAG hatte es Engpässe in der Fabrikation gegeben und es waren nicht alle Mittelteile rechtzeitig fertig geworden. Da in Köln ohnehin drei Beiwagen zu viel vorhanden waren, wurde vereinbart, die Tw schon einmal als Sechssachser zu liefern um



sie als Gespanne einsetzen zu können. Die Mittelteile sind dann nach Fertigstellung in Köln Ende 1966/Anfang 1967 in die Wagen eingebaut worden.

Die Neubauflotte ist komplett

Bis Ende 1965 waren von den 58 bestellten Achtachsern 30 Stück geliefert worden (3804–3819, 3855–3868). Die restlichen 28 Einheiten (3820–3832, 3869–3883) folgten bis September 1966. Damit standen von den DÜWAG-Drehgestell-Gelenkwagen Anfang 1967 nun 57 Sechssachser und 65 Achtachser sowie 60 vierachsige Beiwagen zur Verfügung.

Aktion „Typenbereinigung“ schafft weitere Achtachser

Die problemlose Einführung des Einmannbetriebes auf einer Straßenbahnlinie führte 1967 zu der Entscheidung, innerhalb von zwei Jahren sämtliche Linien umzustellen. Der Achtachser war hier das am besten geeignete Fahrzeug, so dass der Bestand dieser Fahrzeugart aufgestockt werden sollte.

Die 57 Sechssachser konnten, wie von DÜWAG angeboten, durch Einfügen eines neuen Mittelteiles in Achtachser umgebaut werden. Da der Einsatz von Beiwagen mit Aufnahme des unterirdischen Betriebes zur Disposition stand, ergab sich die Frage nach der Zukunft der 60 neuen DÜWAG-Vierachser. Eine Anfrage beim Hersteller, ob es möglich sei, die Fahrzeuge für neue Acht-



Während der Fahrt über die Deutzer Rheinbrücke bietet sich dem Fahrgast ein guter Blick auf das Panorama der Altstadt mit Dom. Im März 1996 war Tw 3707 nach Porz-Zündorf unterwegs



200 Achtachser prägten über Jahrzehnte das Bild der Kölner Straßenbahn. Hier Tw 3774 und ein Schwesterfahrzeug in der ursprünglichen Lackierung im Oktober 1987 auf dem Neumarkt

achser kostensparend „zu verbauen“, brachte eine positive Antwort.

Identische Bauteile und Maße machten es möglich, die Heckpartie von Neubauten aus den Beiwagen zu gewinnen. Türen, Fenster und Laufgestell der verbleibenden „Reste“ konnten in den Mittelteilen zum Großteil weiterverwendet werden, eine nicht unerhebliche Kostenersparnis gegenüber einem kompletten Neubau.

Damit war die Entscheidung für die Aktion „Typenbereinigung“ gefallen: Innerhalb von 18 Monaten sollten 117 weitere Achtachser, eingerichtet für Einmannbetrieb, entstehen. Im gleichen Zeitraum war der Umbau der restlichen Sechs- und Achtachser sowie der vierachsigen Großraumwagen zu Einmannwagen vorgesehen. Finanzierungsprobleme führten im Herbst 1967 zu einer Streckung des Zeitplanes:

Nunmehr sollten zunächst nur 33 Triebwagen der Serie 3600 zu Achtachsern erweitert werden. 24 Stück sollten weiterhin einzeln oder mit Beiwagen im Schaffnerbetrieb eingesetzt werden. 39 Beiwagen waren 1968 zum Umbau in Achtachser (Serie 3000) vorgesehen, die restlichen dann 1969.

Kleine, aber feine Unterschiede

Ab Januar 1968 wurden die von Sechs- in Achtachser umgebauten 33 Triebwagen in Dienst gestellt. In der Wagennummer wurde die zweite Ziffer von „6“ in „7“ geändert. Ende März begann auch die Lieferung der ersten Triebwagen der Serie 3000. Sie waren etwas länger als die bisherigen Serien und unterschieden sich durch eine geänderte Fensteranordnung im Heckteil, bedingt durch dessen Ursprung als Beiwagen von den Serien 3700 und 3800.



Sogar der Himmel weinte, als sich am Nachmittag des 22. Juli 1996 die zu den Abschiedsfahrten eingesetzten Achtachser zum letzten Mal auf dem Kölner Neumarkt versammelten. Das war's dann nach 43 Jahren!



Bis heute regelmäßig im Straßenbild zu sehen ist der aus zwei Kopf-
teilen zusammengesetzte Schienenpflögewagen 6405, hier im Juli
2008 auf der Neusser Straße
HANS HOSCHKEIT, SLG. AXEL REUTHER



Was nicht verkauft werden konnte, wanderte in den Schrott. Dabei geben 1996 in der Hauptwerkstätte zwei Fahrzeugteile seltene Blicke auf die Gelenkverbindung frei
AXEL REUTHER (2)

In dieser Zeit wurde auch die Bezeichnung A5-Wagen (Achtachser mit fünf Türen) geprägt. So wurde für die Zugsatzpläne eine Unterscheidung zu den Wagen der Serie 3900 (A4-Wagen) getroffen, die im Mittelteil keine Tür hatten. Diese waren schwächer motorisiert, besaßen ein geringeres Fassungsvermögen und sollten daher auf bestimmten Linien nicht eingesetzt werden.

Am 5. August 1968 endete mit Umstellung der Linie 7 auf Einmannbetrieb der Einsatz der 6+4-Gespanne, die Beiwagen gingen zum Umbau an die Düsseldorfer Waggonfabrik. Am 1. September 1968 war der letzte „Schaffnertag“ bei der Kölner Straßenbahn. Es verblieb bis zur Einbeziehung ins Stadtnetz im Oktober 1969 nur noch die Vorortbahnlinie F mit Schaffner.

Neue Technik hält Einzug

Tw 3772, welcher erst im Sommer 1971 in den Liniendienst zurückkehrte, unterschied

sich von seinen Schwesterfahrzeugen nicht nur durch rote Sitze, sondern auch durch eine neuartige Steuerung der Firma Kiepe (Kiematic), deren Schaltwerk unter der um einen Sitz erweiterten Längsbank hinter dem Fahrerplatz untergebracht war. Auch die 1969 aus den restlichen Beiwagen umgebauten 21 Achtachser besaßen eine neuartige elektronische Fahr- und Bremsschaltung der Bauart Simatic von Siemens. An Stelle des bisherigen Knüppelfahrschalters trat ein kleiner Hebel, Sollwertgeber genannt.

Zunächst mit den Nummern 3040–3048 an die bisherige Serie anschließend, erhielten die Simatic-Wagen auf Wunsch der Werkstätte, um sie besser von den Schaltwerkswagen unterscheiden zu können, schon kurz nach dem ersten Linieneinsatz die Nummern 3101–3121.

Mitte 1970 beantragte die KVB erneut Gelder für Modernisierungen im Fahrpark. So sollten die noch vorhandenen 24 Sechs-

achser durch neue Mittelteile zu Achtachsern erweitert werden. Zusätzlich war eine Aufstockung der Flotte der Simatic-Triebwagen um 18 Stück vorgesehen; zum einen waren für den Fahrplan 1971 mehr Kurse notwendig, zum anderen sollten auch die elf DWM/KHD-Sechssachser ersetzt werden. Zunächst sollten die 18 Achtachser gebaut werden, anschließend die 24 Mittelteile. Mit den Neuwagen konnte dann das Fehlen der Sechssachser während der Umbauphase bereits überbrückt werden.

Ziel: 200 Achtachser

Im Frühjahr 1971 erfolgte die Auslieferung der 18 Triebwagen 3122–3139. Sie entsprachen als Neubauten in Aussehen und Länge dem Ursprungstyp und wichen damit von der ersten Teilerie im Heckbereich ab. Im Juni begann auch die Auslieferung der bei der DÜWAG bestellten 24 Mittelteile, die in der Kölner Hauptwerkstätte in die Sechssachser eingebaut wurden.

Nach Abschluss dieser Aktion Mitte September verfügte die KVB über 200 weitgehend einheitliche Achtachser aus Düsseldorf, hinzu kamen die 30 DWM-Wagen. Tw 3705 wurde die Ehre zuteil als 200. DÜWAG-Achtachser zu gelten. Nach Außen dokumentierte sich dies durch die Zahl „200“ über der Stirnlampe, mit der der Wagen ein Jahr lang unterwegs war.

Zwei Stirnlampen ab 1970

Im Jahre 1970 wurden erstmals Fahrzeuge mit zwei Stirnlampen ausgestattet und so das für die Kölner Achtachser in späteren Jahren typische Gesicht geschaffen. So konnte auf den eisenbahnmäßig betriebenen Strecken zusammen mit dem Liniensignal das so genannte „Dreilicht-Spitzensignal“ in Form eines „A“ gezeigt und der vor einem Zug befindliche Gleisbereich bei-

Zeittafel: DÜWAG-Gelenkwagen in Köln

12.1962	Erste Auftragsvergabe an die DÜWAG: 29 Sechssachser; 7 Achtsachser, 27 vierachsige Beiwagen	02.11.1987	Erster Einsatz eines 8x-Doppelzuges auf SL 12 in der Frühspitze
30.09.1963	Lieferung des ersten Zuges Sechssachser + vierachsiger Beiwagen	25.11.1988	Abtransport des ersten für Konya überarbeiteten Tw 101 (ex Tw 3756)
16. + 17.10.1963	Präsentation des Zuges 3601+4601 für die Presse und die Fahrgäste	26.06.1989	Beginn des regelmäßigen Einsatzes von 8x-Gespannen auf SL 1
18.10.1963	Erster Linieneinsatz auf SL 7	15.09.1989	Ende der Möglichkeit des Einsatzes von Achtsachsern auf der SL 3 (1. Teilabschnitt U-Bahn Ehrenfeld)
19.12.1963	Ankunft des ersten Achtsachser in Köln	17.09.1989	Beginn des Einsatzes von 8x-Traktionen auf SL 4
27.12.1963	Erster Linieneinsatz des Achtsachser auf SL 17	29.05.1992	Ende des Einsatzes von Achtsachsern auf der SL 4 (2. Teilabschnitt U-Bahn-Ehrenfeld)
05.10.1964	Die Vorortbahnlinie B erhält nach Vollendung einer Wendeschleife in Bensberg DÜWAG-Züge	10.1995	Beginn des Abtransportes von weiteren 25 8x-Tw nach Konya
07.11.1964	Die vierachsigen Beiwagen werden schaffnerlos mit Entwertergeräten eingesetzt	02.06.1996	Erster Einsatz von 8x-Doppelzügen auf SL 7
1965	Auf der Linie B gelangt erstmalig ein Achtsachser mit vierachsigen Beiwagen zum Einsatz	14.10.1996	Umstellung der Linie 1 auf K4000-Niederflurwagen abgeschlossen
1965	Ausstellung des Tw 3862 auf der Verkehrsausstellung in München	31.05.1997	Umstellung der Linie 13 auf B-Wagen (Eröffnung der U-Bahn Mülheim)
29.08.1966	Als erste Straßenbahnlinie wird die „13“ mit schaffnerlosen DÜWAG-Gelenkwagen bedient	01.06.1997	Ende des Einsatzes von Achtsachsern auf der SL 9 (es verbleiben SL 2,5,6,7 und 12)
29.06.1967	Für vier Tage kommen Achtsachser auch auf der Vorortbahnlinie P zum Einsatz	30.04.1999	Umstellung der Linie 2 auf Niederflurwagen
25.01.1968	Der 100. Achtsachser der KVB, zugleich der 70. der Bauart DÜWAG wird präsentiert	31.05.1999	Umstellung der SL 7 auf Niederflurwagen abgeschlossen (es verbleiben SL 5, 6 und 12 mit 8x-Tw)
04.08.1968	Ende des Einsatzes von vierachsigen Beiwagen (SL 7)	02.2001	Beginn des Abtransportes von weiteren zehn Achtsachsern der Serie 3700 und 3800 nach Konya
01.09.1968	Ende des Schaffnereinsatzes im Straßenbahnnetz der KVB	30.08.2002	Stilllegung der SL 6 auf dem Abschnitt Chlodwigplatz – Marienburg, Einsatzende Serien 3700 und 3800
06.1970	Tw 3771 und 3861 erhalten als erste Gelenkwagen zwei Stirnscheinwerfer	27.10.2002	Umstellung der SL 12 auf Stadtbahnwagen, Ende des planmäßigen Einsatzes von Doppelzügen
09.1971	Tw 3705 ist der 200. DÜWAG-Achtsachser der KVB	11.2002	Ende des Einsatzes der Serie 3100
09.1971	Ende des Betriebes mit sechssachsigen DÜWAG-Gelenkwagen (SL 15)	15.09.2003	Umstellung der Linie 5 auf B-Wagen abgeschlossen (Es verbleibt die SL 6 mit 8x-Tw)
07.1974	Die Linie 6 erhält als letzte Linie DÜWAG-Gelenkwagen	20.10.2003	Wegen Bauarbeiten verkehrt SL 6 bis 31.10. mit B-Wagen, keine 8x-Tw im Netz der KVB im Einsatz
30.08.1976	Ende des Einsatzes der DWM/KHD-Achtsachser der Baureihe 3900	14.12.2003	Der Einsatz der SL 6 und der Achtsachser wird auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt
11.08.1978	Letzter Einsatztag der Straßenbahnlinie 16 mit Achtsachsern, Stilllegung der Ortsstrecke Rodenkirchen	07.01.2004	Planmäßiger Einsatz eines 8x-Doppelzuges als mittäglicher Schülerzug
25.10.1978	Tw 3855 fällt einem Brand zum Opfer und wird als erster DÜWAG-Achtsachser ausgemustert	19.02.2004	Ubiering – Longerich
05.1982	Tw 3038 trägt als erster KVB-Straßenbahnwagen eine Totalwerbung	07.2004	Auf SL 6 kommen im Karnevalsverkehr erstmals Doppelzüge zum Einsatz
11.10.1982	Tw 3105 erhält als erster Tw einen Fahrschein-Verkaufsautomat	15.06.2006	Beginn des Abtransportes von weiteren zehn Achtsachsern der Serien 3700 und 3800 nach Konya
25.04.1983	Erster Planeinsatz eines Doppelzuges (Tw 3116+3123) auf SL 9	26.06.2006	Letzter planmäßiger Einsatz eines Achtsachser auf der SL 6
16.11.1985	Tw 3715 wird als erster Achtsachser in rot/weißer Lackierung vorgestellt	22.07.2006	Letzter Einsatz der DÜWAG-Wagen (außerplanmäßige Fahrten von zwei Doppelzügen im WM-Verkehr)
20.03.1985	Erster Einsatz von 8x-Doppelzügen im Stadionverkehr		Verabschiedung der Achtsachser
10.11.1986	Erster Einsatz von 8x-Doppelzügen auf SL 13 in der Frühspitze		

spielsweise in den Tunnelanlagen besser ausgeleuchtet werden. Nach und nach erhielten im Rahmen fälliger Untersuchungen alle Kölner Achtsachser ihr neues Gesicht, der Umbau zog sich aber bis zu Beginn der 1980er-Jahre hin. Sogar zwei Sechssachser fuhren kurzzeitig noch in dieser Form.

1974: Auch Linie 6 mit Achtsachser

Nach Anpassung der Strecke konnten ab Mitte 1974 auch auf der Linie 6 nach Marienburg DÜWAG-Gelenkwagen eingesetzt werden.

Die älteren Vierachser und Gelenkwagen kamen nur noch in Verstärkungsdiensten zum Einsatz. Die Eröffnung des Stadtbahn-Vorlaufbetriebes auf der Rheinuferbahn Köln – Bonn führte ab Sommer 1978 dazu, dass es mit der Linie 16 wieder eine Linie gab, auf der die Achtsachser nicht eingesetzt werden konnten. Auch wurden die DÜWAG-Achtsachser zunehmend für ausschließlich im Berufsverkehr erbrachte Leistungen herangezogen. Damit sanken die Laufleistungen der Flot-

te. Durch Brand war 1978 mit dem Tw 3855 auch die erste Ausmusterung zu verzeichnen.

Ab 1983 mit Vollwerbung

Das Jahr 1982 brachte den Einsatz des ersten Achtsachser in Totalwerbung. Die Flotte der „Pop-Wagen“ wuchs in den folgenden Jahren kontinuierlich. Auch versuchte man mit der Installation von Haltestellen-Ansagegeräten und Fahrschein-Verkaufsautomaten in den Wagen, die Fahrer zu



KVB-Wagen 3822 mit vorbildgerechter Beschriftung und Bedruckung

MARTIN MENKE (2)

DÜWAG-Straßenbahn in 1:87

Modell-Straßenbahner waren über viele Jahre auf den Selbstbau oder Kleinserienbausätze angewiesen, wollten sie einen attraktiven Straßenbahnbetrieb mit den modernen DÜWAG-Gelenkzügen auf ihrer Modellbahn nachstellen. Umso erfreulicher reagierte man 1979 auf die Ankündigung der als Sechs- und Achtachser geplanten Roco-Modelle. Warum sich die Österreicher allerdings das Kölner Vorbild aussuchten ist eine Spielwiese für die verschiedensten Gerüchte. Tatsache aber ist, dass der Kölner Typ S4 nur in der Domstadt eingesetzt wurde. Alle anderen regel- und meterspurigen Betriebe wählten eine schmalere und kürzere Variante aus dem DÜWAG-Baukastensystem aus.

Den Straßenbahnfreunden war dies in den 1980er-Jahren überwiegend egal. Man baute keinen konkreten Betrieb nach und erfreute sich an dem gelungenen Äußeren und den guten Fahreigenschaften der in einer Mischbauweise aus Metall und Kunststoff gefertigten Modelle. Durch die gelenkige Bauweise waren Radien von 180 Mil-

limetern und enge Ortsdurchfahrten kein Problem. So gab es neben den Kölnern-Modellen immer wieder neutrale, beigefarbene Fahrzeuge oder auch farbenfrohe Bahnen mit Vollwerbung. Aber auch zum Beispiel die Albtalbahn, die Karlsruher Verkehrsbetriebe, Städte wie München, Wien oder Gotha wurden ebenso berücksichtigt wie alle verschiedenen Kölner-Lackierungen. Beliebt waren 1994 auch die undekorierten beigefarbenen Modelle, die damals noch bei vielen Betrieben eingesetzt wurden und daher einen hohen Wiedererkennungswert hatten. Denn den Detailunterschied mit sechs bzw. fünf Fensterteilungen kannten nur echte Fans. So verwundert es nicht, dass der beliebte Gelenkzug mit Ballastgewichten im Dachbereich und Haftreifen bis heute immer wieder aufgelegt wurde und auf zahlreichen Straßenbahnanlagen eingesetzt wird. Bei Gebrauchtkaufen sollte man aber auf aktuellere Modelle setzen, da in der Anfangszeit nicht so leistungsfähige Motoren verbaut wurden.

MM



Die Sechs- und Achtachser haben eine unterschiedliche Fensteraufteilung



entlasten. In der Folge wurde das Verkaufsgeschäft durch das Fahrpersonal im Straßenbahnbereich, später auch im Busbereich, komplett aufgegeben. Im Herbst 1985 begann die KVB, auch den bisher cremefarben lackierten Achtachsern ein neues Farbleid in den Stadtfarben weißrot zu verpassen. Die Umlackierung erfolgte im Rahmen der fälligen Untersuchungen und zog sich bis 1992 hin und die für Köln Mitte der 1920er-Jahre eingeführte Standardlackierung war damit zunächst einmal Vergangenheit. Nur ein Jahr später gab es aber mit Tw 3769 wieder einen Linienwagen im klassischen Creme. Auf Initiative von Mitarbeitern der Hauptwerkstätte war der Wagen entsprechend neu lackiert worden. Ein Sponsor trug die Kosten, offiziell galt diese Variante als Vollwerbung!

Mehr Kapazität durch Zugverbände

Die ab 1973 gelieferten Stadtbahnwagen verkehrten planmäßig als Zweiwagenzug, um ein ausreichendes Platzangebot sicherzustellen. Dies schuf zusätzliche Kapazität-



Vor der schon lange abgerissenen Hubertus-Brauerei in Müngersdorf verlässt ein Kölner Achtachser in seinem typischen Aussehen der letzten 20 Jahre die Haltestelle Alter Militärring um als Linie 1 nach Bensberg am Rande des Bergischen Landes die Stadt zu durchqueren

AXEL REUTHER

ten und ermöglichte den Verzicht auf Zusatzwagen. Der vermehrte Einsatz von Zugverbänden ermöglichte aber auch eine leichte Dehnung der Zugfolge, dies bedeutete einen geringeren Personalbedarf und führte zu einer dringend notwendigen Verringerung der Zugzahlen auf den stark belasteten Tunnelstrecken in der Innenstadt. Daher wurde auch der Umbau von Achtachsern auf diese Betriebsart ins Auge gefasst. In Frage kamen dabei nur die mit elektronischer Zugsteuerung ausgestatteten Wagen der Serie 3100, von der 1983 ein Probezug entsprechend umgebaut wurde.

Um den Aufwand für den Umbau in Grenzen zu halten, war eine Ausstattung mit nur einer Kupplung am Heck oder am Bug vorgesehen. Die Fahrzeuge konnten damit bei Einsatz im Zugverband entweder nur als führender Wagen oder als zweiter Zugteil eingesetzt werden, auch erhielten sie verschließbare Fahrerkabinen. Da sich der Einsatz des Probezuges bewährte, erfolgte bis 1986 der komplette Umbau der Serie 3100 in Zugverbände. Als 1984 Tw

3127 einer Brandstiftung zum Opfer fiel, standen nur noch 38 Fahrzeuge der Serie zur Verfügung, je 19 erhielten Kupplungen entweder hinten (3101–3119) oder vorne (3120–3126; 3128–3139). Zunächst wurden für die Verbindung von ausgemusterten Vierachsern stammende Scharfenberg-Kupplungen verwendet.

Aus den 3000er werden die 3200er

Da der Einsatz der Achtachser in Zugverbänden die daran geknüpften Erwartungen erfüllte, folgte ab 1987 ein Umbau der Wagen der Serie 3000. Hierzu war allerdings eine Umrüstung der Schaltwerkstechnik notwendig. Die Firma Kiepe lieferte hierzu eine neue automatische Ansteuerung, zu deren Unterbringung hinter dem Fahrerstand ein Schrank eingebaut werden musste. Der Umbau zog sich bis 1994 hin, auf Wunsch der Werkstätte erfolgte in der Übergangsphase eine Umzeichnung der umgebauten Wagen in die Serie 3200, in die dann nach Abschluss der Arbeiten alle ehemaligen 3000er-Wagen eingereiht waren. Mit Wa-

gen 3220 gab es hier auch einen Überhang von einem führenden Triebwagen, ansonsten ließen sich erneut 19 Zweiwagenzüge bilden. Im Frühjahr 1995 konnte der Umbau der doppelzugfähigen Achtachser mit BSI-Kupplungen abgeschlossen werden. Sie ersetzen die zunehmend störanfälligen alten Scharfenberg-Kupplungen.

Da in der ersten Hälfte der 1990er-Jahre noch von einem längerfristigen Einsatz der Gespanne ausgegangen wurde, stellte der Betrieb Überlegungen für eine Komfortverbesserung an. Der unfallbeschädigte Tw 3112 erhielt dazu als Referenzfahrzeug eine neue Inneneinrichtung mit Polstersitzen, stoffverkleideten Wänden, einem neuen Fußboden sowie neue Beleuchtung und Deckenverkleidung. Der Umbau war zwar gelungen, hatte jedoch erheblich höhere Kosten verursacht als ursprünglich geplant – Tw 3112 blieb daher ein Einzelstück. Dieser Rolle wurde der Wagen zwei Jahre später auch äußerlich gerecht, als er versuchsweise an Stelle der großen Scheinwerfer aus dem Autobau stammende kleinere Stirnleuchten



Tw 138 hatte im Oktober 1997 extra bis zum Besuch von Kölner Verkehrsfreunden im türkischen Konya seine alte Lackierung behalten und auch der Kölner Zielfilm existierte noch. An der Messe (Fuar) begegnete er Tw 121

AXEL REUTHER

erhielt. Auch hier gab es keine Nachfolger, da die Lampenbauart nicht befriedigte.

Den Zenit überschritten

Die großen betrieblichen Erfolge, die mit dem Einsatz der Achtachsern im Zweiwagenzug erzielt wurden, konnten nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Wagenbauart im Kölner Straßenbahnnetz ihren Zenit überschritten hatte. Zwar stellten sie nach wie vor den größten Anteil im Wagenpark, es war aber absehbar, dass auf einen Teil von ihnen in absehbarer Zeit verzichtet wurde. Das Einsatzgebiet reduzierte sich durch den zunehmenden stadtbahnmäßigen Ausbau von Strecken und die dafür notwendige Beschaffung von Stadtbahnwagen. Auch war ein Ende der Lebensdauer der nun 25 Jahre alten ersten Serien absehbar. In Köln nicht mehr benötigte Achtachser sollten jedoch nicht auf dem Schrottplatz enden, sondern durch Verkauf einer weiteren Nutzung zugeführt werden. Dies ersparte nicht nur die Verschrottungskosten, sondern spülte auch noch Geld in die Kassen des Verkehrsbetriebes.

Vom Rhein in die Türkei

Dass für derartige Geschäfte ein Markt existierte, wussten die Kölner von vergleichbaren Aktionen in anderen deutschen Städten. Es erwies sich für alle Beteiligten als Glücksfall, dass für einen im türkischen Konya unter

deutscher Projektleitung gebauten neuen Straßenbahnbetrieb leistungsfähige Gebrauchtwagen gesucht wurden. Köln hatte mit seinen großen Achtachsern genau die Fahrzeuge in den Maßen verfügbar, die dort ohne Probleme eingesetzt werden konnten. Der erzielte Verkaufspreis lag sogar noch über dem eigentlichen Marktwert. Auch ließ die Festlegung auf den speziellen Kölner Typ erwarten, dass es für Konya schwierig werden würde, später andere günstiger angebotene Fahrzeuge aufzukaufen. Zwischen 1988 und 2005 kaufte Konya insgesamt 68 GT8 aus Köln, von denen 61 in die Türkei gelangten, die restlichen wurden in Köln zur Ersatzteilgewinnung für Konya ausgeschlachtet.

Dem Ende entgegen

2002 war für die Kölner Achtachser ein „schwarzes Jahr“; es brachte den Abschied von gleich drei Bauserien (3700, 3800, 3100), die Einschränkung des Einsatzes auf nur noch zwei Linien und das Ende des planmäßigen Einsatzes von Zugverbänden. Letztere kamen nur noch bei Großveranstaltungen und im Schülerverkehr zum Einsatz. Nach der Fußball-WM 2006 kam für die letzten Kölner Achtachser das endgültige „Aus“. Am 22. Juli gab es einen feierlichen Abschied und noch einmal den Einsatz etlicher Wagen, danach war das Kapitel der „dicken DÜWAG“ in Köln nach 43 Jahren

weitgehend beendet. Es verblieben noch der zu einem Zweirichtungswagen umgebaute Partywagen 1877, zwei aus Köpfen von Achtachsern zusammengesetzte Arbeitswagen und der Tw 3764 als betriebsfähiges Exemplar im letzten Zustand des Linienverkehrs im Straßenbahnmuseum Thienenbruch. Mit dem als Lagerraum und Lärmschutz der Außengastronomie in Thienenbruch verwendeten Tw 3212 blieb ein weiteres Exemplar noch etliche Jahre sichtbar erhalten.

In Konya und Sarajevo noch aktiv

Wer die Kölner DÜWAG-Achtachser weiterhin im harten Einsatz erleben wollte, der musste nach 2006 in die Türkei reisen. Die Triebwagen drehten hier weiterhin unermüdlich ihre Runden. Die Herrlichkeit war erst 2015 vorbei, als alle 60 von Skoda gebauten Niederflrigelenkwagen dort eingetroffen waren. Der Schrottplatz blieb den meisten Kölner Wagen aber zunächst erspart: 20 Stück verschenkte der Betrieb an die Straßenbahn im bosnischen Sarajevo im Rahmen der Infrastrukturhilfe an die dortigen Glaubensbrüder. Bisher ist nur das Bild eines Wagens bekannt geworden, der dort nun in neuer gelb-weißer Lackierung fährt. Da Konya den Ausbau seines Netzes plant, blieben die dort verbliebenen Achtachser als Reserve zunächst erhalten. Wer weiß, vielleicht erleben sie ja nach über 50 Jahren dort noch einmal einen „zweiten Frühling“. AXEL REUTHER

Die schönsten Seiten der Bahn

BAHN EXTRA 3.2016 MAI / JUNI € 12,90
A: 14,80 EURO
CH: 25,80 SFR
BEIHEFEN: 14,90 EURO
DK: 130,00 DKK

Eisenbahn in Bayern
Strecken und Betrieb zwischen Spessart und Karwendel

BAHN-NOSTALGIE: 20 Museumsbahnen, die Sie sehen müssen

DIESELREVIERE: Der Betrieb in Franken, im Allgäu, um Mühldorf

GESCHICHTE: Die K.Bay.Sts.B., Ostbahn und LAG

Die Eisenbahn in Südbayern in den 1990er-Jahren
ca. 50 Minuten Tonfilm in Farbe
INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

AKTUELL: Die Highlights im bayerischen Streckennetz heute

LOKLEGENDE: Altbau-Elloks, S 3/6, „Glaskasten“ und mehr

RÜCKBLICK: Bayerns Eisenbahn-Idylle vergangener Epochen

Alle 2 Monate neu am Kiosk!

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



Enge Kurven sind für den TVR in Caën kein Problem. Man beachte die abgefahrenen Betonfahrbahnen

ALLE AUFNAHMEN:
BERNHARD KUSSMAGK

Gummi-Trams

Teil 1: Vom Spurbus zum TVR-System ■ Straßenbahnen und Busse haben ganz individuelle Vorteile. Mit Entwicklungen wie dem Systemen TVR und Translohr sollten die Vorteile der einzelnen Nahverkehrsmittel miteinander verbunden werden, ersteres hat sich nicht durchgesetzt

Im ÖPNV-Verkehr zu ebener Erde, der bislang Straßen- und Stadtbahnen, Obussen und Bussen vorbehalten war, etablieren sich seit einiger Zeit Mischsysteme dieser Verkehrsträger und deren Weiterentwicklungen. Wurde früher lediglich zwischen Bus, Obus und Straßenbahn eindeutig getrennt, gibt es innovative Systeme, die unterschiedliche Anteile der Charakteristika dieser Systeme aufweisen. Während die ersten dieser Systeme, der Spurbus und das GLT-System, noch seriennahe Omnibus-Fahrzeuge verwendeten, ähneln die neueren Entwicklungen TVR und insbesondere Translohr dem Aussehen nach eher

modernen Straßenbahnwagen, die jedoch auf Gummirädern fahren. Sinngemäß werden letztere Systeme in anderen Sprachen daher auch als Straßenbahn auf Gummirädern oder gummibereitete Straßenbahn bezeichnet.

Keine ganz neue Idee

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Systems Bus gab es schon vor über 35 Jahren einige Überlegungen. Die Vorteile, die Straßenbahnen gegenüber dem Bus boten (unter anderem recht hohe Geschwindigkeiten, sichere Fahrweise auf eigenen Gleiskörpern und die Möglichkeit der Bildung von Zügen mit ei-

nem hohen Personalwirkungsgrad), galt es mit vertretbarem Aufwand auf alternative Systeme zu übertragen. Üblicherweise wurden an besonders staugefährdeten Abschnitten von Buslinien, insbesondere in den Innenstädten, Busspuren angelegt. Allerdings bedeuten diese Busspuren immer eine Möglichkeit der Benutzung durch andere, nicht autorisierte Verkehrsteilnehmer, und es besteht die Gefahr des Verreißen des Lenkrades in Gefahrensituationen (beispielsweise durch unachtsame Fußgänger oder Radfahrer). So wurde der Spurbus erfunden, der spurgeführt wesentlich leistungsfähiger als eine Buslinie, aber in An-



Typisch für Nancy sind einige enge Kurven längs der TVR-Trasse wie hier am Bahnhof

Vorbei an den Autokolonnen fährt ein TVR-Fahrzeug zügig längs des Viaduc Kennedy in Nancy. Man beachte die bereits mehrfach ausgeflickten Fahrstreifen der Fahrbahn



lage und Unterhalt gegenüber einer Straßenbahnstrecke deutlich kostengünstiger ist.

System Spurbus (O-Bahn)

Der Spurbus ist ein Verkehrssystem, bei dem Busse bzw. Obusse entlang einer vorgegebenen Spur geführt werden, so dass der Fahrer keine Lenkung der Fahrzeuge vornehmen muss. Die maßgebliche Entwicklung erfolgte durch Daimler-Benz. Der erste Spurbus wurde 1979 auf der Internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg präsentiert. Im Prinzip bestand diese O-Bahn aus umgerüsteten Dieselnissen, die mit mechanischer Querregelung (waagrecht angeordneten Spurführungsrollen) versehen wurden, und die in trogförmig ausgebildeten Strecken mit einer Kantenhöhe von etwa 20 Zentimeter zwangsgeführt fuhren. Die Spurführungsrollen waren an der Vorderachse angeordnet, bei Gelenkbussen verfügte auch die hintere Achse über sogenannte Drängelrollen. Darüber hinaus ist es möglich, außerhalb spurgeführter Abschnitte die Fahrzeuge lenkradmäßig zu steuern.

In Deutschland wurde ab 1980 zunächst in Essen mit Spurbussen experimentiert, später entstanden auch in Mannheim, im

australischen Adelaide und in Großbritannien Spurbusstrecken, die teilweise bereits wieder stillgelegt worden sind – den großen Durchbruch schaffte der Spurbus nie.

Bombardier: Vom GLT zum TVR

In den 1980er-Jahren wurden durch Bombardier in Belgien busähnliche hochflurige Doppelgelenkfahrzeuge auf acht Gummirädern entwickelt, die nicht mehr durch außen liegende Spurführungen, sondern von einer mittig im Asphalt eingelassenen Stahlrillenschiene geführt wurden, jedoch auch, nach einem Verlassen der Spurführung, herkömmlich gelenkt werden konnten. Fahrzeuge dieses als Guided Light Transport (GLT) bezeichneten Systems konnten elektrisch wie beim Obus über Doppelfahrleitung oder mit Dieselmotor betrieben werden. Ein Prototyp des GLT wurde 1985 in Brüssel vorgeführt, ab 1988 wurde eine Teststrecke auf der Trasse einer stillgelegten Eisenbahn zwischen Jemelle und Rochefort betrieben. Hierfür wurde eine Oberleitung installiert. Die Fahrzeuge wiesen durch die Führungsräder eine hohe Geräuschkentwicklung auf. Bombardier Belgium hatte viele

Jahre lang vergeblich versucht, das GLT-System zu verkaufen. Schließlich interessierte sich die französische Stadt Caën 1993 für ein modifiziertes System mit Niederflurfahrzeugen. Etwas später wollte auch Nancy in Osten Frankreichs ein derartiges System aufbauen. Ab 1997 wurde das System dann als TVR (Transport sur Voie Réservee = Beförderung auf eigenem Bahnkörper) bezeichnet. Diese Abkürzung erfolgte aufgrund der Ausrichtung auf den französischen Markt, hier erhoffte man sich mehrere Aufträge. Zur Probe für den Einsatz in Caën liefen TVR-Fahrzeuge auf einer 1,5 Kilometer langen Versuchsstrecke der RATP Paris auf der TVM (Trans Val Marne), die Teil einer separaten Bustrasse im Großraum Paris war.

Bombardier selbst bezeichnete das System in den 1990er-Jahren als gummibereifte Straßenbahn. In jener Zeit erfolgte in vielen französischen Städten eine Entscheidung zur Wiedereinführung der seit Jahrzehnten in Frankreich nahezu ausgestorbenen Straßenbahnen. Mit dem TVR gelang es, ein System anzubieten, das kostengünstiger als eine Straßenbahn anzulegen wäre, aber für die eher kleineren Großstädte eine attraktive Alterna-

Nicht spurgeführt
bewältigt ein
TVR-Fahrzeug aus
einer steilen
Straße kommend
eine enge Kurve
an der Haltestelle
Callot in Nancy



tive zu einem reinen Busbetrieb bieten konnte. Für jene Städte, die sich keine Straßenbahn leisten könnten, war ein Verkehrssystem geschaffen worden, dass dennoch ein Verkehrsmittel ähnlichen Ansehens schaffen sollte.

Der große Vorteil ist die Möglichkeit der Fahrzeuge, neben spurgeführten Abschnitten auch manuell gelenkt verkehren zu können, was die Anlagekosten erheblich drosselt. Der TVR ist nach französischem Recht ein Straßenfahrzeug, daher haben die Fahrzeuge auch eine entsprechende Zulassung und Kfz-Kennzeichen. Die TVR-Fahrzeuge sind dieselelektrisch/vollelektrisch angetrieben, haben Allachslenkung, sind klimatisiert und ähneln weitestgehend einem dreiteiligen, doppelgelenkigen Duo-Bus. Die Führungsrads sind mittig mit einem Führungsrads mit zwei Spurkränzen ausgestattet, die in einer mittig im Fahrweg angebrachten Vignolschiene mit Spezialprofil laufen. Diese Führungsräder werden mit einem Druck von 750 Kilogramm belastet. Sie werden an jenen Stellen, an denen die Fahrzeuge handgelenkt werden, mechanisch hochgehoben.

Die Fahrzeuge sind 24,5 Meter lang, 2,5 Meter breit, wiegen leer 27,2 Tonnen und verfügen über 41 Sitz- und 129 Stehplätze. Sie verfügen über zwei IGBT-gesteuerte 150-kW-Straßenbahnmotoren von Alstom. Der Betrieb erfolgt mit 750 Volt Gleichstrom. Die Fahrzeuge können kleine Radien von zwölf Metern befahren.

TVR-Nachteil: Hoher Verschleiß

Als Nachteile dieses Verkehrsmittels kann die den Bussen ähnelnde Fahrweise angesehen werden, die zu starkem Verschleiß der Fahr-

spuren führt. Bereits mehrfach mussten die Spurrillen in den Betrieben an einigen Stellen durch die Auftragung von Asphalt behandelt werden. Dies liegt unter anderem an der hohen Achslast und verwundert muss festgestellt werden, dass stellenweise kein Beton für die Fahrbahn verwendet wurde. Weiterhin verschleifen die Führungsschienen ziemlich stark. Geringste Abweichungen von der Ideallage der Führungsschiene haben Schlingerbewegungen der TVR-Fahrzeuge zur Folge. Diese Schlingerbewegungen wiederum fördern den Verschleiß der Führungsschienen.

Premiere in Nancy

Das erste TVR-System wurde am 8. Dezember 2000 in Nancy, einer Stadt mit 105.000 Einwohnern, eröffnet, wo das erst seit 1982 bestehende Netz aus Duo-Bussen ergänzt wurde. Das TVR-System wird in dieser Stadt als Straßenbahn bezeichnet. Die dreiteiligen, doppelgelenkigen Einrichtungsfahrzeuge der „Tramway de Nancy“ besitzen zweipolige Stromabnehmer (wie sie Obusse haben) und können sowohl als spurgeführte Busbahn als auch auf anderen Teilen der Strecke als vom Fahrer gelenkte Obusse oder als Busse fahren. Obwohl noch sieben Obusse gekauft wurden, ging aber das Obussystem nicht mehr in Betrieb. Allerdings blieben die Fahrleitungen bis heute hängen. Der Verkehrsbetrieb der Stadt Nancy, kurz STAN, betreibt die 11,4 Kilometer lange Linie als „Tram-Linie 1“, wovon acht Kilometer spurgeführt sind. Die Linie 1 verkehrt zwischen Vandœuvre CHU Brabois und Essey Mouzimpré. Der Streckenteil zwischen Vandœuvre CHU Brabois und Vélodrome wird als Obus be-

fahren, hier befindet sich eine lange Steigungsstrecke mit 13 Prozent. 25 TVR-Fahrzeuge sind vorhanden. Einige Kurven wurden äußerst eng ausgeführt, in ihnen musste die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf fünf oder zehn km/h begrenzt werden.

Leider überschatteten zwei durch Entgleisungen der spurführenden Räder verursachte Unfälle im März 2001 die erste Euphorie, so dass der Betrieb am 11. März 2001 für ein gutes Jahr stillgelegt wurde. Am 29. März 2002 erfolgte die Wiedereröffnung. Während dieser Zeit wurden einige Stellen der Strecke mit engen Kurvenradien sowie die Ein- und Ausfädelstellen an den Führungsschienen und die Fahrzeuge überarbeitet. Die TVR-Fahrzeuge fahren längs der spurgeführten Abschnitte relativ laut, an den nicht spurgeführten Abschnitten hält sich die Geräuscentwicklung in Grenzen. Auffällig sind auch die ächzenden Gelenke und die klappernden Türen der Fahrzeuge. Die Fahrsteifen längs der Strecke mussten bereits häufig ausgebessert werden. Ursprünglich war vorgesehen, eine Zweiglinie der Linie 1 sowie zwei weitere Linien 2 und 3 zu realisieren, aber sämtliche Projekte wurden zwischenzeitlich annulliert. Neuerdings ist wieder eine zweite Linie im Fokus, sie soll längs stillgelegter Obuslinien führen.

Einstellung geplant: Caën

Bei der Einführung des zweiten TVR-Systems in Caën in Nordwest-Frankreich wurden nahezu identische Fahrzeuge wie in Nancy eingesetzt. Auch in dieser Stadt mit rund 113.000 Einwohnern wird das System als Straßenbahn bezeichnet. Die am 15. November 2002 er-



öffnete „Tramway de Caen“ der Betreibergesellschaft Twisto verwendet jedoch im Unterschied zu Nancy für die 24 TVR-Fahrzeuge einpolige Halbscheren-Stromabnehmer, wie sie üblicherweise auch bei Straßenbahnen verwendet werden. Da in Caen die Stromrückführung über die am Boden befindliche Führungsschiene erfolgt, ist im Gegensatz zu Nancy nur der spurgeführte Betrieb möglich. Die Verbindung zum Betriebshof wird jedoch handgelenkt mit Hilfsantrieb bewältigt.

Zwei TVR-Linien werden betrieben, die elf Kilometer lange Linie A von Campus II nach Ifs Jean Vilar und die 10,4 Kilometer lange Linie B von Hérouville Saint-Clair nach Grâce de Dieu. Durch die Überlagerung beider Linien ergibt sich eine Streckenlänge von 15,7 Kilometern. Beide Linien verkehren werktags jeweils im Neun-Minuten-Takt und ergänzen sich im von beiden Linien benutzten Abschnitt auf ein Viereinhalb-Minuten-Intervall. Samstags wird alle 12 Minuten, sonntags alle 28 Minuten gefahren. Werktäglich werden 37.000 Fahrgäste befördert. Der Anteil des TVR-Systems am Gesamtverkehr beträgt 42 Prozent. Gegenüber der Zeit vor der Einführung des TVR stieg die Beförderungsleistung in der Stadt 14 Prozent. Die TVR-Fahrzeuge sind relativ laut, die Gelenke ächzen teilweise, allerdings sind die Wagen leiser als in Nancy. Das System soll 2018 eingestellt und bis 2019 durch eine „normale“ Straßenbahn ersetzt werden.

Eine weitere Verbreitung erfuhr das TVR-System nicht, dies sollte dem Translohr gelingen, dessen Vor- und Nachteile Thema im nächsten STRASSENBAHN MAGAZIN sind.

BERNHARD KUSSMAGK · wird fortgesetzt

Besuch in Caen: Ein TVR nimmt am Hauptbahnhof eine scharfe Kurve. Auf dieser Aufnahme sind die lenkbaren Vorderräder des Fahrzeugs zu sehen, die zwangsläufig nicht so unter einer Verkleidung zu verstecken sind wie die anderen Räder. Deutlich sichtbar auch, dass das dreiteilige Fahrzeug hier spurgeführt wird. 2019 sollen hier konventionelle Straßenbahnen fahren

TVR-Systeme

Stadt	Streckenlänge	Inbetriebnahme	Anmerkungen
Nancy	11,1 km	2000	Weiterbetrieb bis 2026 geplant
Caen	15,7 km	2002	Ersatz durch Straßenbahn bis 2019 geplant

30 Jahre blutiger Konflikt!



Jetzt am Kiosk!

Jetzt am Kiosk oder online unter:
www.clausewitz-magazin.de



Einst & Jetzt

Zwei typische Vertreter der jungen Bundesrepublik – ein mit allerlei Zierrat versehener VW Käfer und eine DÜWAG- Straßenbahn – liefern sich am 10. Juni 1962 anscheinend ein Wettrennen über die Duisburger Königstraße: Triebwagen 229 der Duisburger Verkehrsgesellschaft hatte übrigens einen sehr interessanten Werdegang. Er wurde 1952 als vierachsiger Großraumwagen in Betrieb genommen und 1962, kurz vor dem Entstehen dieser Aufnahme, in einen sechssachsigen Gelenkwagen umgebaut. 1974 wurde er durch ein zusätzliches Mittelteil in einen Achttachser verlängert und schon 1988 ausgemustert. Auch die Werbung auf dem DÜWAG-Wagen versprüht Zeitgeist: 1962 waren noch längst nicht alle Waschmaschinen „vollautomatisch“ – aber schon 1950 hatte die Firma Constructa den ersten Wasch-Vollautomaten auf den deutschen Markt gebracht. Seit 1992 ist die Königstraße an der Oberfläche straßenbahnfrei: Die Tram wurde durch eine U-Bahn ersetzt. Heute ist die Straße als Fußgängerzone ausgewiesen und nichts erinnert mehr an die ehemals wichtige Verkehrsader quer durch Duisburgs City.

TEXT UND BILD „JETZT“:

WOLFGANG MEIER

BILD „EINST“: WILHELM ECKERT





Das lesen echte Meister!

Nutzen Sie unser Angebot zur EM 2016:

2 Ausgaben Straßenbahn Magazin oder eine andere Zeitschrift Ihrer Wahl zum echten Siegerpreis von nur € 10,-!



**2x für
nur € 10,-
~~statt € 17,-~~**



**2x für
nur € 10,-
~~statt € 15,80~~**



**2x für
nur € 10,-
~~statt € 15,-~~**



**2x für
nur € 10,-
~~statt € 25,80~~**

Das kleine Magazin über die große Bahn

- ✓ Erlebnisberichte und Reportagen über die Eisenbahn einst und jetzt
- ✓ Aktuelles, Daten und Fakten zum Bahngeschehen
- ✓ Umfassende Fahrzeug- und Streckenporträts illustriert

Echtes Bahnerlebnis

- ✓ Spannende Reportagen über Modellbahnen und ihre großen Vorbilder
- ✓ Wissenswertes über Eisenbahntechnik und Modellbahnzubehör
- ✓ Umfangreiche Porträts von Fahrzeugtypen

Die schönsten Seiten der Bahn

- ✓ Jede Ausgabe mit einem Spezial-Bahn-Thema
- ✓ Faszinierende Fotos im Format 22,5 x 30,0 cm
- ✓ Exklusive Beiträge hochrangiger Bahn-Experten



Dabei sein ist alles:

Holen Sie sich eine Zeitschrift Ihrer Wahl.
Als Dankeschön erhalten Sie
den LED-Pointer „Team Germany“

Die starke, handliche Power MiniEco-Watt Taschenlampe „Team Germany“ zeigt: Wir stehen zu unserem Land und unserer Nationalmannschaft! Mit robustem Aluminiumkorpus, Halte- und Aufhängeschleufe.



Auf die Plätze, fertig, los! Coupon gleich abschicken an:
Leserservice GeraMond - Postfach 1280 - 82197 Gilching

EM 2016 - Angebot

☒ **Ja**, ich möchte das EM 2016-Angebot nutzen und die nächsten 2 Ausgaben einer Zeitschrift meiner Wahl für zusammen nur € 10,- lesen! Als Dankeschön erhalte ich den LED-Pointer „Team Germany“ (62189089).

- ☐ Straßenbahn Magazin ☐ Lok Magazin
☐ eisenbahn magazin ☐ Bahn Extra

Wenn ich zufrieden bin und 1 Woche nach Erhalt der 2. Ausgabe nicht abbestelle, erhalte ich ab dem dritten Heft die ausgewählte(n) Zeitschrift(en) weiterhin bis auf Widerruf zum jeweils aktuell gültigen Jahresabopreis** frei Haus. Ich kann das Abo jederzeit kündigen. (WA-Nr. 620SM61231)

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

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.geramond.de/agb oder unter Telefon 08105/5321617

Datum/Unterschrift ☒

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten.

** Aktuelle Jahresabopreise: Straßenbahn Magazin: 91,80 € (12 Ausgaben), Lok Magazin: 85,20 € (12 Ausgaben), Bahn Extra: 65,70 € (6 Ausgaben), eisenbahn magazin: 79,90 € (12 Ausgaben)

*** Gläubiger-ID DE63ZZ00000314764

Meine Adresse:

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

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

Gewünschte Zahlungsweise bei Bankeinzug***: ☐ pro Jahr ☐ pro Quartal

IBAN: DE

Bankleitzahl

Kontonummer

Bankname

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagsgesellschaft GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagsgesellschaft 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.

oder unter www.geramond.de/em2016 bestellen



Ein Netz, drei Länder

Die Auslandsstrecken der Basler Straßenbahn ■

Nicht erst seit 2014, sondern schon viel früher konnte man von Basel aus mit der Tram ins benachbarte Deutschland und Frankreich fahren. Doch vor rund 50 Jahren wurde die letzte grenzüberschreitende Strecke stillgelegt

Im Dezember 2014 feierte man die Eröffnung der grenzüberschreitenden Straßenbahnlinie 8 von Basel (Kleinhüningen) in die deutsche Nachbarstadt Weil am Rhein. Die Bilanz nach dem ersten Betriebsjahr fällt außerordentlich positiv aus; sämtliche Erwartungen wurden übertroffen. Bis Ende 2015 nutzten rund 2,8 Millionen Fahrgäste die neue Verbindung. Die Linie profitiert dabei vor allem vom Einkaufstourismus, dies allerdings sehr zum Missfallen des einheimischen Gewerbes. Mit zehn Prozent ist der Anteil Berufspendler dagegen eher gering. Dies könnte sich ändern, wenn die Umsteigeverhältnisse beim Bahnhof in Weil nach dem Bau direkter Zugänge von der Endhaltestelle auf der Trambrücke zu den Bahnsteigen optimaler sein werden. Unabhängig davon denkt man

in Weil bereits über eine Verlängerung der Straßenbahnlinie nach. Sie soll in einer ersten Phase durch die Hauptstraße bis zum Läublinpark weitergeführt werden und könnte dereinst ihren Endpunkt beim Vitra Design-Museum haben. Die Finanzierung ist aber weder auf der schweizerischen noch auf der deutschen Seite gesichert und eine Realisierung der ersten Verlängerungsetappe somit kaum vor 2025 zu erwarten.

Schon 1900 nach Sankt Ludwig/Saint-Louis

Schon bald nach der Eröffnung der ersten Basler Tramlinie im Jahre 1895 bewarben sich jedes Stadtquartier und beinahe sämtliche Vororte um baldigen Anschluss ans Schienennetz, darunter auch die Gemeinde Sankt Ludwig im Elsass, seit dem Ende des

Der französische Briefkasten verrät es: Dieser Basler Straßenbahnwagen auf Sonderfahrt befindet sich nicht in der Schweiz! Der idyllische Bahnhof der ehemaligen Birsigthalbahn liegt in Leymen (Frankreich), wird in der Regel jedoch von den gelben Straßenbahnwagen der Linie 10 angefahren. Die Aufnahme entstand am 7. März 2009

DOMINIK MÄDORIN



Rund ein Jahr vor der Einstellung des Betriebs im französischen Saint-Louis posieren Wagenführer und Billeteur vor dem Ce 2/2 68

SLG. TRAMCLUB BASEL (3)



OBEN Die Strecke nach Saint-Louis war weitgehend zweigleisig ausgebaut, konnte jedoch erst nach der Höherlegung der Bahnstrecke St-Louis–Huningue ins Ortszentrum verlängert werden (Aufn. von 1955)

LINKS Abschied nehmen von der Straßenbahn nach St-Louis hieß es am 31. Dezember 1957. Die Aufnahme zeigt die letzte Tram sowie ihren Nachfolger, einen Diesel-Omnibus inmitten von reichlich Publikum



Deutsch-Französischen Kriegs 1871 Teil des deutschen Kaiserreichs. Als 1899 die Erschließung des Basler St. Johann-Quartiers durch die Tram anstand, ermächtigte der Regierungsrat die Verwaltung der Basler Straßenbahnen (B.St.B.), sich mit den elsässischen Behörden über die Verlängerung der neuen Strecke bis ins Dorfzentrum von Sankt Ludwig zu verständigen. Dank der zuvorkommenden Haltung der involvierten Amtsstellen war man sich bald einig. Der Gleisbau jenseits der Landesgrenze ging rasch vonstatten und der Betrieb konnte bereits am 20. Juli 1900 aufgenommen werden. Allerdings endete die Strecke lediglich 700 Meter hinter der Landesgrenze. Hier befand sich nicht nur die deutsche Zollstation, sondern kreuzte auch die strategisch wichtige Bahnlinie Sankt Ludwig – Hüningue – Weil am Rhein die Straße. Die deutsche Bahnverwaltung hätte ein regelmäßiges Befahren einer niveaugleichen Gleiskreuzung von Straßenbahnwagen nicht geduldet, so dass zunächst auf die Einfahrt ins Dorf verzichtet werden musste. Erst nach der Hochlegung der Bahnstrecke und der Errichtung einer Straßenunterführung anno 1911 konnten die Tramgleise um 1,1 Kilometer bis zur katholischen Kirche verlängert werden. Anfänglich eingleisig in Straßenmitte angelegt, erfuhr die Strecke im Zuge der Verlängerung einen Ausbau auf Doppelspur. Lediglich ein kurzes Stück vor der Wendeschleife blieb eingleisig. Ergänzend anzumerken bleibt, dass im Zusammenhang mit dem Bau des ersten Basler Rheinhafens St. Johann bei Rheinkilometer 168.0 (1906 bis 1911) ein normalspuriges Anschlussgleis vom Bahnhof St. Johann an der Eisenbahnstrecke Basel – Mülhausen (Mulhouse) erstellt wurde, welches wenige Meter vor der Grenze die Straßenbahnstrecke niveaugleich kreuzte.

Die Tram nach Hüningen/Huningue

Auch die einstige Festungsstadt Hüningen beehrte Anschluss ans Basler Straßenbahnnetz. Obwohl sich in der kleineren Nachbargemeinde von Sankt Ludwig um die Jahrhundertwende einige größere Industriebetriebe ansiedelten, die regen Verkehr mit Basel generierten, der Ort ein beliebtes Ausflugsziel der Stadtbevölkerung war und Hüninger Bürger gerne allerlei Anlässe in Basel besuchten, ließ die Tram etwas länger auf sich warten. Erst zu Beginn des Jahres 1909 lag der Beschluss des Basler

schlussgleis vom Bahnhof St. Johann an der Eisenbahnstrecke Basel – Mülhausen (Mulhouse) erstellt wurde, welches wenige Meter vor der Grenze die Straßenbahnstrecke niveaugleich kreuzte.

Die Tram nach Hüningen/Huningue

Auch die einstige Festungsstadt Hüningen beehrte Anschluss ans Basler Straßenbahnnetz. Obwohl sich in der kleineren Nachbargemeinde von Sankt Ludwig um die Jahrhundertwende einige größere Industriebetriebe ansiedelten, die regen Verkehr mit Basel generierten, der Ort ein beliebtes Ausflugsziel der Stadtbevölkerung war und Hüninger Bürger gerne allerlei Anlässe in Basel besuchten, ließ die Tram etwas länger auf sich warten. Erst zu Beginn des Jahres 1909 lag der Beschluss des Basler

Regierungsrats für den Bau der Strecke nach Hünigen vor. Da eine grenzüberschreitende Straßenbahnstrecke nun über die Zwischeninstanz des Reichsstatthalters in Straßburg die allerhöchste Genehmigung des deutschen Kaisers benötigte, erfuhr das Projekt auf deutscher Seite eine weitere Verzögerung und die Bauarbeiten konnten erst Ende September 1910 aufgenommen werden. Dafür beschleunigte eine Korrektur der Hünigerstraße die Bauarbeiten auf der schweizerischen Seite. Hier kam – in Erwartung lediglich geringer Beanspruchung – andernorts ausgebautes Schienenmaterial zur Verwendung. Die feierliche Eröffnung fand am 16. Dezember 1910 statt.

Die Neubaus Strecke zweigte beim Lysbüchel von der Linie nach Sankt Ludwig ab und war lediglich auf den ersten 600 Metern bis kurz hinter die Staatsgrenze doppelspurig angelegt. Im Bereich der Zollstation kreuzte sie das Anschlussgleis zum St. Johann-Hafen. Das Gleis folgte der Basler Straße bis zur Brücke über den Hünigen-Kanal, wo eine Ausweichstelle Kreuzungen ermöglichte. Vorbei am Abbattucci-Platz, dem quadratischen Mittelpunkt der ehemaligen, von Vauban erbauten Festung Hünigen, wurde der Bahnhof erreicht. Die Wendeschleife und ein Abstellgleis kamen in der davor liegenden Grünanlage zu liegen.

Nach Lörrach in Deutschland

Riehen – eine der beiden Landgemeinden im Norden des Halbkantons Basel-Stadt – erreichten die grünen Tramwagen der B.St.B. erstmals 1908. Der Eröffnungsfeier am 9. August wohnte auch der Bürgermeister von Lörrach bei. In seiner Ansprache beehrte er, „dass die Tramverbindung nicht in Riehen stehen bleibe, sondern in absehbarer Zeit nach Lörrach weitergeführt werde.“ Schon elf Jahre zuvor ersuchte nämlich die badische Landesregierung Basel um den Bau einer Strecke in die deutsche Nachbargemeinde. Einwände von verschiedenen Seiten zogen die Verhandlungen jedoch in die Länge. Die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen fürchteten sich etwa um die Wirtschaftlichkeit der zwischen Lörrach und Basel parallel führenden Wiesentalbahn. Basel erklärte eine Weiterführung der geplanten Strecke nach Riehen wegen der dafür nötigen Straßenverbreiterung als unrentabel. Schließlich kam eine Einigung zu Stande und die badische Regierung gab einem eingereichten Konzessionsgesuch am 22. April 1907 statt.

Schon im Folgemonat war in Lörrach die Trasse für die Strecke festgelegt und mit der Verbreiterung der Basler Straße begonnen worden. Wie in Sankt Ludwig erwies sich ein Bahnübergang als großes Hindernis. Für die Strecke Stetten – Weil am Rhein („Gartenbahn“), ehemals Teil des südwestdeut-



OBEN Um 1960 entstand diese Aufnahme des Be 2/2 116 als Linie 25 auf der weitgehend eingeleisigen Strecke nach Hünigen/Hünigen

DOMINIK MÄDORIN (2)

RECHTS Während der Grenzbesetzung im Ersten Weltkrieg entstand diese Aufnahme – die Straßenbahnstrecke ist deutlich sichtbar blockiert



schen strategischen Eisenbahnsystems, musste daher 1909 für 168.000 Mark eine Brücke über die Basler Straße gebaut werden. Des Weiteren herrschte noch lange Zeit Uneinigkeit über den eigentlichen Endpunkt der Strecke. Im Gespräch waren Tumringen, Rümplingen oder gar eine Weiterführung ins Kandertal. Ebenso wurde über eine weitere Linie von Tumringen über Haag und Hauingen nach Brombach sinniert, doch blieb es letztlich beim Lörracher Bahnhof als Endpunkt. Nach der Genehmigung der definitiven Pläne von der Regierung in Karlsruhe wurde für den Beginn der Gleisbauarbeiten der August 1914 vorgesehen.

Das Basler Parlament stimmte dem Bau des Teilstücks vom bisherigen Streckenende mitten in Riehen bis zur Landesgrenze am 25. Mai 1912 zu, so dass dieser 1,2 Kilometer lange Streckenteil am 1. Dezember 1914 dem Betrieb übergeben werden konnte. Auf der deutschen Seite führten der Ausbruch des Ersten Weltkriegs und die damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung durch die plötzliche Umstellung auf die Kriegswirtschaft dazu, dass die Bauarbeiten nur schleppend vorankamen und erst im Sommer 1919 abgeschlossen werden konnten. Die feierliche Eröffnung fiel schließlich auf den 15. November 1919.

Die 2,4 Kilometer lange Strecke mit sechs Haltestellen war mehrheitlich doppelspurig angelegt. Im eng bebauten Zentrum Lörrachs ließen sich zwei kurze einspurige Abschnitte nicht vermeiden. Im Gegensatz zu den beiden Strecken im Elsass verzichtete man auf eine Wendeschleife am Endpunkt.

Die Anbindung ans Restnetz im Bereich der Landesgrenze war nur provisorisch mit einem Gleis ausgeführt, was den Einsatz durchlaufender Kurse unmöglich machte. Bis 1926 dieser Missstand behoben wurde, hatten sich die Lörracher mit einem Pendelverkehr Grenze – Bahnhof zu begnügen. Interessanterweise benützten die Pendelkurse abwechselungsweise beide Gleise, fuhren also alternierend im Rechts- und Linksverkehr!

Die Betriebsabwicklung

Sämtliche nicht auf schweizerischem Gebiet liegenden Straßenbahnstrecken wurden zwar von der Bauabteilung der B.St.B. erstellt, befanden sich aber im Eigentum der jeweiligen Gemeinden. Die B.St.B. pachteten sie zu einem marktüblichen Zins und besorgten den Betrieb. Sankt Ludwig und Hünigen erreichte man anfänglich bequem ohne umzusteigen in durchfahrenden Kursen aus anderen Stadtteilen. Während das Gundeldingerquartier mit der Linie 5 direkt



Basel: Die Strecken ins Ausland

Strecke	Eröffnung	Stilllegung	Betriebslänge im Ausland
Landesgrenze – Sankt Ludwig Kirche	20.07.1900 (bis Bahnübergang) 01.05.1911 (Bahnübergang – Kirche)	31.12.1957	1.797 m
Landesgrenze – Leimen – Landesgrenze	01.05.1910 (Birsigthalbahn, Umstellung auf Trambetrieb am 29.09.1984)	–	2.950 m
Landesgrenze – Hünigen Bahnhof	17.12.1910	12.04.1961	2.272 m
Landesgrenze – Lörrach Bahnhof	16.11.1919	31.08.1967	2.416 m
Landesgrenze – Weil am Rhein Bahnhof/Zentrum	14.12.2014	–	1.570 m
Landesgrenze – Gare de Saint-Louis	12.2017	–	ca. 2.600 m

Halt, hier Grenze:
Der Be 2/2 116 hat
um 1960 die
Zoll- und Grenz-
station zwischen
der Schweiz und
Frankreich erreicht
und muss noch
die Abfertigung
des vor ihm
stehenden Pkw
abwarten, dessen
Fahrer herbeieilt

SLG. DOMINIK MÄDORIN

mit Sankt Ludwig verbunden war, liefen die Wagen der Linie 6 von Allschwil nach Hünigen durch. An der Grenze war ein kurzer Aufenthalt zur Zollkontrolle eingeplant und die Fahrgäste wurden auf mitgeführte Waren untersucht. Systematische Ausweiskontrollen waren aber unbekannt.

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs beendete diese idyllischen Verhältnisse schlagartig und legte den Betrieb auf den elsässischen Abschnitten ab dem 31. Juli 1914 lahm. Vom 1. Oktober 1915 an gelang es, wenigstens einen Pendelbetrieb jenseits der nun streng kontrollierten und verbarrikadierten Landesgrenze einzurichten. Für den Grenzübertritt zu Fuß waren nun Passierschein oder Visum zwingend.

Als Folge des Kriegs und entsprechend dem Versailler Friedensvertrag fiel das Elsass 1918 wieder an Frankreich – aus Sankt Ludwig wurde wieder Saint-Louis und aus Hünigen Huningue. Somit wechselten auch beide Tramlinien ihre Nationalität. Als eine der ersten Maßnahmen wurden die auf Deutsch beschrifteten Haltestellentafeln durch solche mit der Aufschrift „Arrêt du Tramway“ ausgetauscht. 1923 wurde der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen, bis am 1. September 1939 der deutsche Angriff auf Polen den Zweiten Weltkrieg auslöste – während den folgenden acht Jahren fuhr keine Basler Tram mehr ins Elsass.

Wer von Basel nach Lörrach wollte, musste an der Grenze umsteigen und den auf

deutschem Gebiet bereitstehenden Anschlusskurs nehmen. Erst nach der Normalisierung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse und der Beseitigung baulicher Hindernisse konnte ab 1926 der durchgehende Betrieb eingeführt werden, was der Linie zu einer kurzen Blütezeit verhalf. Die Depression der 30er-Jahre, das erstarkende NS-Regime sowie dessen verschärfte Grenzkontrollen und Devisenvorschriften ließen die Fahrgastzahlen aber bald wieder einbrechen. Von 1932 bis 1938 betrug der Fahrgastverlust satte 71 Prozent. Das Liniendefizit stieg dementsprechend an und zwang die B.St.B. zur Rückkehr zum Pendelbetrieb mit zwei Kursen. Erstmals in Basel wählten sie dabei den kostensparen-



1978 fuhr schon seit rund zehn Jahren keine Straßenbahn mehr nach Lörrach – doch traute man sich nicht, die erst kurz vor der Stilllegung neu verlegten Gleise zu entfernen

SLG TRAMCLUB BASEL



Auf den Strecken ins Ausland verkehrten nach dem Zweiten Weltkrieg ausnahmslos allein fahrende Motorwagen der Serien 22 bis 55 und 101 bis 136 (Bj. 1900 bis 1908)

SLG DOMINIK MÄDORIN



Am 22. Oktober 1966 entstand diese Aufnahme am Zollamt Lörrach-Stetten. Die Fahrgäste haben die Kontrollen auf mitgeführte Waren offenbar hinter sich und kehren in den Wagen zurück

WERNER LIECHTI

den Einmannbetrieb. Ab dem 1. September 1939 kam der Betrieb in der südbadischen Nachbarschaft wie im Elsass ganz zum Erliegen.

Die Nachkriegszeit

In Huningue erlitten die Bahnanlagen im Zweiten Weltkrieg schwere Schäden. Vor allem die Brücke über den Kanal war durch Bombenangriffe derart in Mitleidenschaft

gezogen worden, dass eine Wiederinbetriebnahme der Tramlinie wegen hoher Reparaturkosten lange Zeit als nicht realisierbar galt. Erst 1947 waren die Anlagen auf eindringlichen Wunsch der Gemeinde soweit wieder hergestellt, dass der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte. Das aufwändige Eröffnungsfest inszenierte man am französischen Nationalfeiertag, dem 14. Juli. Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) –

seit 1946 Nachfolgegesellschaft der B.St.B. – boten einen Pendelbetrieb zwischen Huningue Gare und Basel-Lysbüchel an. Bei einer Fahrzeit von elf Minuten pro Weg und einem Halbstundentakt genügte ein einzelnes Fahrzeug, welches nachts in Huningue verblieb. Es bestand ein von den BVB unabhängiger Tarif in französischer Währung, das Personal war ebenfalls französisch, aber von den BVB angestellt und uniformiert. Zum Einsatz kamen ausschließlich zweiaxlige Motorwagen aus der Serie 101–136 mit Längssitzen. Diese durften die Grenze nur leer passieren – die Fahrgäste hatten die Tram zu verlassen und einige Meter zu Fuß zu gehen.

Auch die Gemeindebehörden von Saint-Louis begehrten bald nach der Befreiung des Elsasses die Wiederaufnahme des Tramverkehrs. Sie ließen die nur wenig beschädigte Strecke im Juli 1945 unter Mitwirkung von 20 deutschen Kriegsgefangenen instand setzen. Den B.St.B. eilte es weniger, gehörten doch die Linien im Ausland zu den unren-

Inflation und Währungsprobleme

Die deutsche Inflation in der frühen Zwischenkriegszeit führte dazu, dass die Basler Straßenbahnverwaltung bis zur Währungsreform im Herbst 1923 den Tarif insgesamt 24 Mal neu festlegte. Bereits am 1. Juni 1923 war der Preis für eine einfache Fahrt von einst 30 Pfennig auf 500 Mark gestiegen. Bis zum 15. Oktober 1923 kletterte er auf schwindelerregende 20 Millionen Mark. Die B.St.B. erklärten sich außerstande, das nötige Wechselgeld bereitzuhalten und legten

fest, dass die Taxe ab dem 21. Oktober 1923 in Schweizer Währung zu entrichten sei. Damit stieß man aber auf wenig Verständnis. Reklamationen des Publikums, welches in Karlsruhe bei der Landesregierung anfragte, ob sich Lörrach nun in Deutschland oder in der Schweiz befände, führten dazu, dass ab Anfang 1924 das Fahrgeld mit 20 Centimes, 16 Reichs-Pfennig in Hartgeld oder 16 Milliarden in Papiergeld entrichtet werden konnte.

tabelsten im ganzen Netz. Sie wollten den Pachtvertrag daher auflösen und boten Saint-Louis an, die Gemeinde möge den Trambetrieb ab Grenze in eigener Regie übernehmen. Die französischen Behörden lehnten aufgrund der für sie unvorhersehbaren Risiken aber ab und richteten einen privaten Autobusverkehr ein. Nicht zuletzt dessen Erfolg, verbunden mit Erleichterungen beim Grenzverkehr, ließ die Straßenbahnverwaltung umdenken. Sie wollte den Trambetrieb mit Pendelwagen im 15-Minuten-Intervall nun doch wieder aufnehmen. In der Nachbargemeinde war man aber bereits weiter. Man erkannte die Vorteile eines eigenen Busbetriebs, bei welchem elsässisches Personal beschäftigt werden konnte, der Steuergelder abliefern und der seine Betriebsstoffe bei einheimischen Händlern bezog. Hinzu kam die in den Nachkriegsjahren vielerorts diskutierte Frage, ob ein Straßenbahnbetrieb noch zeitgemäß sei. Lediglich die Beliebtheit der Trams in der Bevölkerung und die hohen Kosten, welche ein Entfernen von Gleisen und Fahrleitung ausgelöst hätten, führten zur Wiederaufnahme des Trambetriebs. Allerdings erreichte Saint-Louis, dass der Pachtvertrag verschiedene Anpassungen erfuhr. Wie in Huningue wurde die Tarifgemeinschaft mit Basel aufgehoben und elsässisches Personal mit niedrigeren Löhnen angestellt. Ab dem 1. August 1947 liefen in Saint-Louis wieder grüne Basler Tramwagen, aus welchen auf Forderung der Behörden aber sämtliche Schilder mit deutschen Aufschriften zu entfernen waren. Zwei eingesetzten Pendelwagen erlaubten tagsüber einen Betrieb im Siebeneinhalb-Minuten-Takt, abends verkehrte die Tram viertelstündlich.

1957: Letzte Tram nach Saint-Louis

Der Betrieb in Frankreich erlebte nach dem Zweiten Weltkrieg keine Blütezeit mehr, präferierte aber dank der kostensparenden Betriebsweise mit Pendelwagen und elsässischem Personal immerhin ausgeglichene Rechnungsabschlüsse. Gegen durchlaufende Wagen ins Elsass anstelle der Pendelkurse sprachen nicht nur die Grenzkontrollen, sondern auch die Unterschiede zwischen der immer stärker frequentierten Anschlussstrecke im Basler St. Johann-Quartier und der gleichmäßig schwachen Auslastung der französischen Streckenteile. Lohnforderungen des Personals gaben schließlich den Anlass, dass die BVB den Pachtvertrag mit Saint-Louis per Ende 1957 kündigten. Dies kam für den Trambetrieb dem Todesstoß gleich, nutzte doch die Gemeinde die Gelegenheit umgehend, um einen kommunalen Busbetrieb aufzubauen. Am 31. Dezember 1957 fuhr in Saint-Louis die letzte Tram.

In Huningue gaben die abgewirtschafteten Anlagen Grund zur Sorge. Rückstellun-



Eng ging es in der Lörracher Turmstraße, hier mit dem Be 2/2 62 der Linie 6 Mitte der 1960er-Jahre
SLG-TRAMCLUB BASEL

gen waren keine vorhanden und die kleine Gemeinde konnte die finanziellen Mittel für eine einfache Erneuerung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen nicht aufbringen.

1961: Abschied in Huningue

Auch die BVB verloren zusehend das Interesse am wenig einträglichen Betrieb, so dass man im gegenseitigen Einvernehmen auf eine Verlängerung des auslaufenden Pachtvertrags verzichtete. Am 12. April 1961 übernahm der Autobus den Dienst zwischen Lysbüchel und Huningue. Selbstredend entfiel gleichzeitig die Schikane, an der Grenze aussteigen zu müssen ...

1967: Nicht mehr nach Lörrach

Auch an der Strecke nach Lörrach hatte die Basler Straßenbahnverwaltung nach dem Krieg kaum noch Interesse. Die Lörracher Stadtverwaltung bewertete die schienenge-

bundene Verkehrsverbindung jedoch als unverzichtbar und beschritt daher einen anderen Weg. Von den BVB mietete man bis zu sechs Motorwagen für 30 Franken pro Tag und Wagen und führte den Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr sowie mit eigenem Personal. Auch der Unterhalt der Anlagen ging zu Lasten der Stadt Lörrach, ebenso die bezogenen elektrische Energie, welche von den BVB in Riehen penibel gemessen wurde. Unter diesen Voraussetzungen lief der Betrieb zwischen Grenze und Bahnhof am 1. Juni 1947 wieder an. Durchgehende Kurse kamen selbstredend nicht mehr in Frage, auch deshalb nicht, weil die BVB nach Riehen vierachsige Großraumwagen einsetzte, welche – als Einrichtungsfahrzeuge ausgeführt – in Lörrach nicht hätten wenden können.

Obwohl von Individualverkehr und Bus je länger je mehr bedrängt, konnte sich die

Tram in Lörrach noch 20 Jahre halten. Erste Stilllegungsüberlegungen kamen 1963 auf, als die deutsche Gesetzgebung den Einsatz von Fahrzeugen mit Holzaufbau nicht mehr zuließ. Um den drohenden Verlust der Konzession abzuwenden, übertrug die Stadt Lörrach ab 1. Juli 1963 den technischen Betrieb der Straßenbahn an die BVB. Diese verpflichteten sich, für die Verkehrssicherheit des Betriebs und den einwandfreien Zustand von Fahrzeugen und Anlagen nach den schweizerischen Bestimmungen zu sorgen. Darüber hinaus stellten sie einen technischen Betriebsleiter. Die kaufmännische Leitung blieb weiterhin in Lörrach.

Das Ende des Betriebs kam dennoch schneller als erwartet. Im Rahmen eines Generalverkehrsplans ließ Lörrach auch die Frage des Nahverkehrs untersuchen. Ein Gutachten empfahl die Umstellung aus Autobusbetrieb, da ein Weiterbetrieb der Straßenbahnlinie einen Ausbau der Strecke und den Bau einer Wendeschleife erfordert hät-

te, ohne dass damit nennenswerte Verbesserungen hätten erzielt werden können. Der Lörracher Stadtrat beschloss somit die Betriebseinstellung des Trams per 31. August 1967.

Kurz danach begann der Abbau der Anlagen, doch an die erst kurz vor der Stilllegung mit neuen Schienen in einer Asphalt-Fahrbahn verlegten Abschnitte traute man sich nicht heran. Zu groß war die Furcht vor einem Bürgerprotest wegen Steuergelder-Verschwendung. Zehn Jahre später waren diese 600 Meter Doppelspurgleis in der Basler Straße immer noch in einwandfreiem Zustand erhalten, stellten nun aber plötzlich eine große Verkehrsgefährdung dar und sollten entfernt werden, koste es, was es wolle. Dies gab den Anlass für ein Bürgerbegehren mit dem Ziel, die Wiedereinführung der Straßenbahn unter Verwendung der noch vorhandenen Gleisen zu prüfen und gleichzeitig auf den Bau neuer Straßen zu verzichten. Obwohl das Begehren sachlich und formal-

juristisch sämtliche Anforderungen erfüllte, wurde die Durchführung einer Volksabstimmung über mehrere Instanzen hinweg verhindert. Die Lörracher Bevölkerung konnte sich somit nie zur Wiedereinführung der Straßenbahn an der Urne äußern. Dafür beglückte man sie mit einem fragwürdigen autogerechten Umbau des Bahnhofplatzes.

Weitere Projekte

Schon bei der Eröffnung der Hüniger-Strecke strebte man eine Verlängerung nach dem 1,9 Kilometer entfernten Neudorf an, doch konnte die Umsetzung des weit fortgeschrittenen Projekts bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs nicht in Angriff genommen werden und verschwand anschließend in der Schublade. Die Wagen dieser Linie hätte nicht nur Personen, sondern auch Gemüse in Güterwagen befördern sollen, welches Neudörfler Bäuerinnen auf dem Basler Markt absetzen wollten. Mit Unterstützung verschiedener Kreise regte das



Vielleicht wären DÜWAG-Gelenkmotorwagen nach Lörrach vorgestoßen, wenn man 1979 die Lörracher Tram-Initiative seriös geprüft hätte (Fotomontage)

SLG. DOMINIK MÄDORIN

Bei Flüh überqueren die Landstraße und die Strassenbahnlinie 11 die Landesgrenze



Die Birsigthalbahn, eine Schmalspurbahn, die erst 1984 auf Straßenbahnbetrieb umgestellt wurde, am 20. August 2011: Zwischen dem schweizerischen Flüh und dem französischen Leymen ist hier eine Doppeltraktion aus Be 4/8 und Be 4/6 unterwegs

DOMINIK MÄDORIN (2)



rechtsrheinische Grenzach 1911 den Bau einer Straßenbahnlinie vom Wettsteinplatz in Basel her an. Bis zum Kriegsausbruch konnte allerdings nicht abschließend geklärt werden, wie die Bahnstrecke Basel – Schaffhausen – Konstanz (Hochrheinstrecke) beim Grenzacherhorn am besten hätte gekreuzt werden sollen. Zudem zeigte die Stadt Basel am Bau der Anschlussstrecke, die vom Wettsteinplatz bis zur Landesgrenze über weitgehend unbebautes Gebiet geführt hätte, wenig Interesse, so dass die Planungen nach Kriegsende nicht wieder aufgenommen wurden.

Zur gleichen Zeit wie in Grenzach machte man sich auch in den elsässischen Gemeinden Hegenheim (Hégenheim) und Häisingen (Hésingue) sowie in Burgfelden (Bourgfelden) Gedanken für einen Anschluss ans Basler Straßenbahnnetz. Hegenheim und Häisingen wünschten von der entsprechend zu verlängernden Allschwiler-Linie bedient zu werden. Burgfelden sollte

von der Linie 3 erschlossen werden. Der Kriegsausbruch schob beiden Projekten einen Riegel vor. Burgfelden – seit 1953 Ortsteil von Saint-Louis – bekommt mit der sich derzeit im Bau befindenden Verlängerung der Linie 3 ab Burgfelden Grenze nun doch eine Straßenbahn, beinahe wie vor über 100 Jahren angedacht! Die 2,6 Kilometer lange, Ende 2017 fertig zu stellende Neubaustrecke wird beim Bahnhof in Saint-Louis (Westseite) enden. Es besteht jedoch die Option einer späteren Weiterführung zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (zirka zwei Kilometer).

Auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofs Saint-Louis könnte dereinst die Straßenbahnlinie 11 enden. Würde diese – wie seit Jahren projektiert – über ihren heutigen Endpunkt bei der Grenze Saint-Louis hinausgezogen, käme dies praktisch einer Wiederherstellung der ursprünglichen, 1957 aufgehobenen Strecke nach Saint-Louis gleich. Die elsässische Gemeinde

sprach sich jedoch wiederholt gegen dieses Projekt aus.

Bereits heute, also vor der Eröffnung der Strecke von Burgfelden Grenze nach Saint-Louis, verfügt Basel über eine Dreiländertram, wenngleich bürokratische Hindernisse den freizügigen Einsatz von Straßenbahnwagen auf dem Gesamtnetz verhindern.

Sonderfall Birsigthalbahn

Am 4. Oktober 1887 eröffnete die Birsigthalbahn ihren ersten Abschnitt von Basel nach Therwil. Die meterspurige Kleinbahn verfügte über keine Verbindung zum Straßenbahnnetz. Mit der 1910 fertiggestellten Erweiterung nach Rodersdorf erreichte die Bahn ihren Endausbau und eine Länge von 17 Kilometern. Sie führte dabei über Leimen im Elsass knapp drei Kilometer über deutsches Territorium. 1984 erfolgte die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb, womit die Basler Tram wieder einen Abschnitt „durchs Ausland“ erhielt.

DOMINK MADÖRN





Eng ging es zu in Mickten: Hier sperrt ein Straßenbahner eine Fahrspur des vorbeifahrenden StraÙe, um ein unfallfreies Rangiermanöver zu gewährleisten

Vom Depot zum Einkaufsmarkt

Dresden: Rettung des Depots Mickten ■ Aldi und Rewe statt zweiachsiger Straßenbahntriebwagen – das findet man heute im ehemaligen Straßenbahnhof im Dresdner Vorort Mickten. Immerhin konnte so ein Abriss des denkmalgeschützten Gebäudekomplexes verhindert werden



Die „Gelbe“ Dresdner Straßenbahngesellschaft hatte zwischen 1892 bis 1899 im Vorort Mickten einen Straßenbahnhof gebaut, um 1897 ihr Liniennetz auch in die aufstrebenden Stadtviertel entlang der Leipziger Straße ausdehnen zu können. Neben den Wagen in der Dresdner Stadtspur von 1.450 Millimetern gab es in einer eigenen hölzernen Halle an der Lommatzcher Straße auch Meterspurgleise für die Fahrzeuge der ab 1899 betriebenen Lößnitzbahn. Diese Bahn war vom Staat erbaut worden, um eine mögliche Konkurrenz zur Eisenbahn zu vermeiden. Außerdem erwartete man einen Güterverkehr mit Rollböcken von Radebeul aus, zu dem es aber nie kam. Nachdem die DRÜ-VEG 1927 die Lößnitzbahn übernommen hatte, begann der abschnittsweise Umbau auf die Dresdner Spur, denn der Umsteigezwang für die Fahrgäste hatte sich als nachteilig erwiesen.

Auch für Busse und Lastwagen

Am 27. Juni 1930 endete der Meterspurbetrieb in Mickten. Nach Aussonderung der Meterspurfahrzeuge baute man deren Halle in eine Werkstatt für Kraftomnibusse und Lastkraftwagen um. Die anderen Anlagen,

Die frühere Haupthalle des Straßenbahnhofs Mickten heute, gesehen aus der gleichen Perspektive wie auf der Aufnahme oben. Derzeit passieren die Linien 4 und 13 das Gebäude

ALLE FOTOS NORBERT KUSCHINSKI

die 1914 von der inzwischen städtischen Straßenbahn erweitert worden waren, blieben weiter in Betrieb.

Sehr eng in Mickten

Die Platzverhältnisse waren sehr beengt: Da der Vorplatz der Wagenhallen knapp bemessen war, musste beim Ein- und Ausrücken sowie bei Rangierbewegungen eine Fahrspur der Straße für den Autoverkehr durch einen Sicherungsposten gesperrt werden. Die Hallenteile hinter dem direkt an der Leipziger Straße stehenden Verwaltungsgebäude konnten nur über eine Schiebebühne erreicht werden. Diese Bühne war so kurz, dass nur zweiachsige Wagen Platz hatten. Mickten wurde so zum Betriebshof für die zuletzt nur noch auf der Linie 1 eingesetzten Zweiachser, während die längeren Fahrzeuge, also vor allem die ab den 1970er-Jahren eingesetzten Tatra-T4D und B4D, in anderen Betriebshöfen stationiert wurden. Als die Zweiachser aus dem Linienbetrieb ausgeschieden waren, schlossen die Dresdner Verkehrsbetriebe Mickten als Straßenbahnhof. Für kurze Zeit war es noch die Heimat der historischen Straßenbahnwagen. Am 2. Juni 1992 gründete sich hier der Straßenbahnmuseum Dresden e.V., der sie bis heute betreut. Die Fahrzeuge zogen aber bereits Ende des selben Jahres in die Wagenhalle in Coswig um und von dort 1996 zum jetzigen Standort Trachenberger Straße.

Leerstand seit 1992

Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG wollte den seit Ende 1992 leerstehenden früheren Straßenbahnhof verkaufen, zumal die Anzahl der Betriebshöfe ohnehin drastisch reduziert werden sollte. Auf die Ausschreibung vom Juli 1995 meldeten sich zahlreiche Interessenten. Allerdings hatten die Partner ganz unterschiedliche Interessen: Die Verkehrsbetriebe waren naturgemäß an einem möglichst hohen Verkaufserlös interessiert. Die Denkmalschutzbehörde wollte die historische, teils unter Denkmalschutz stehende Substanz erhalten. Das Stadtplanungsamt wiederum favorisierte eine kulturelle Nutzung als „Kunst- und Kulturbahnhof“ oder den Einbau von Wohnungen. Die potentiellen Investoren dagegen wollten die vorhandenen, zu großen Teilen baufälligen Gebäude möglichst ganz abreißen und an deren Stelle einen gewinnträchtigen Einkaufsmarkt bauen. Im Juli 1996 erwarb ein Investor das Gelände und wollte noch 1997 mit den Bauarbeiten beginnen. Dann ging er in Insolvenz und erneut begannen Verkaufsverhandlungen. Im August 2002 bauten die Verkehrsbetriebe die Gleise in die alten Hallen ab. Fotografen entdeckten das Objekt für sich und hielten den morbiden Charme des Verfalls im Bild fest. Die Einwohner des Stadt-



An den Glaswänden, die den Parkplatz an der Lommatzcher Straße begrenzen, sind Fotos des früheren Straßenbahnhofs angebracht. Das obere zeigt die Haupthalle an der Leipziger Straße, das untere die Ecke Lommatzcher Straße/Franz-Lehmann-Straße mit der früheren Löbnitzbahn-Halle

teils aber sahen den früheren Straßenbahnhof inzwischen zum Schandfleck gekommen.

Einzelhandel statt Kultur

Schließlich kaufte die Real Projektentwicklungsgesellschaft mbH Chemnitz das Objekt, um daraus ein Einkaufszentrum mit zwei Verbrauchermärkten und mehreren kleineren Geschäften zu machen. Als Zugeständnis an die Historie blieb die prägnante Mittelhalle mit Giebel, Säulenportal und Uhr erhalten. Die stark baufällige Halle der früheren Löbnitzbahn wurde abgerissen und an ihrer Stelle ein Parkplatz für zirka 180 Pkw angelegt. Immerhin zeigen Fassadenstützen und Dachträger, wo die Halle einst stand und wie groß sie war.

Der ambitionierte Zeitplan einer Fertigstellung bereits 2007 konnte zwar nicht gehalten werden. Aber nach der im November 2008 begonnenen Entkernung, dem Abriss von Nebengebäuden und einem Jahr Bauzeit war es am 26. November 2009 soweit: Der neue Einkaufsmarkt öffnete. Rewe, Aldi und andere Einzelhändler statt zweiachsiger Triebwagen sind jetzt in den historischen Hallen zu Hause. Das frühere Verwaltungsgebäude wurde verkauft und inzwischen ebenfalls saniert. Wer aber sehen will, wie der Straßenbahnhof Mickten aussah, als hier noch Straßenbahnen stationiert waren, sollte zum Modellstraßenbahnclub der Dresdner Verkehrsbetriebe gehen. Dort ist ein Modell im Maßstab 1:87 zu bewundern. NORBERT KUSCHINSKI

Lesen
Sie noch oder
sammeln
Sie schon?



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

1 Acryl-Kassette

€ 18,95

Best.-Nr. 75000

15% gespart bei 5 Acryl-Kassetten

€ 79,95

Best.-Nr. 75001

Per Tram aufs Land

Hannover: Die Stilllegung der ÜSTRA-Außenlinien ■ Vor gut 60 Jahren begann der Niedergang der hannoverschen Außenlinien, fast jedes Jahr wurde eine weitere Straßenbahnlinie auf Bus umgestellt – so gingen mehr als 50 Kilometer Strecke verloren

Eingleisige Strecken in unregelmäßigem Kopfsteinpflaster oder auf sandigen „Sommerwegen“, enge Ortsdurchfahrten mit zum Teil noch reetgedeckten niedersächsischen Bauernhäusern und über Jahrzehnte auch Güterzüge – mit diesem Ambiente war es von 1955 an endgültig vorbei. Aber die Zeiten ändern sich: 60 Jahre nach Stilllegung der SL 13 kam ab 2014 auf fast der gleichen Strecke wie die alte Straßenbahn SL 7 nach Misburg zurück, jetzt aber als hochmoderne Stadtbahn. Dieser Beitrag dokumentiert Zustand, Betrieb und das besondere Flair der Außenlinien in den Stilllegungsjahren zwischen 1955 und 1961, als der Personenverkehr noch unverändert betrieben wurde, der Güterverkehr aber bereits Geschichte war.

Grund für die Entstehung des großen Überlandnetzes war einerseits der Arbeiterverkehr von den Dörfern in einem fast ausschließlich landwirtschaftlich geprägten Umland zu den großen Fabriken in Hannover und in der bis 1920 noch selbstständigen Stadt Linden, denn nur dort gab es gute Verdienstmöglichkeiten. Genauso wichtig war der Güterverkehr zur Versorgung der Großstadt mit Milch und anderen Lebensmitteln, im Herbst für die Belieferung der Zuckerfabriken mit Rüben, aber auch zum Transport von Baustoffen, Zement, Kohle, Raseneisenerz und so weiter in die Industriebetriebe und zudem ein fahrplanmäßiger Stückgutverkehr. So entwickelte sich ab 1898 der größte Straßenbahn-Güterverkehr Deutschlands, der erst 1953 aufgegeben wurde. Bedeutung hatte

aber auch der Ausflugsverkehr aus der Großstadt ins Umland und in die historische Stadt Hildesheim.

Vor 1955 waren nur wenige Streckenabschnitte stillgelegt worden, 1935 als erster der östliche Teil der SL 15 zwischen Sehn- und Haimar. 1937 wurde die SL 29 ab Wiesenau nach Langenhagen durch einen Obus ersetzt. 1951 folgte die Stilllegung der SL 13 zwischen Anderten und Misburg, 1952 die der Deisterstrecke Gehrden – Barsinghausen (SL 10).

1955: Abschied von der SL33

Ab 1955 ging es dann Schlag auf Schlag. Am 1. Juni 1955 traf es die SL 33: Nach Einstellung der Straßenbahn zwischen Misburg und Anderten zum 1. Januar 1951 fuhr die SL 13 auf der Reststrecke Buchholz – Misburg zu-



Unerwartetes Ende: Fünf Wochen vor dem für den 30. September 1956 vorgesehenen letzten Betriebstag zerstörte ein schwerer Herbststurm am 24. August die Fahrleitung im Abschnitt Isernhagen F.B. – Burgwedel. Bis zur endgültigen Stilllegung der Straßenbahn war SEV zwischen einer provisorischen Haltestelle beim Lohner Weg und Burgwedel eingerichtet

Fahrzeuge auf den Außenlinien

Auf den ÜSTRA-Außenlinien kamen vor allem zweiachsige Triebwagen zum Einsatz, in den letzten Betriebsjahren fast ausschließlich Tw der Serie 171–220 (Hawa 1928), einige Bw 1001–1040 (Hawa/Elze 1928/29), meist aber Bw 1101–1140 (Elze 1950/51) und vereinzelt Holzwagen. Nur die „Rote 11“ wurde teilweise mit modernen Fahrzeugen bedient: 1951 hatte ÜSTRA von DÜWAG einen Drei-Wagen-Zug, bestehend aus den Zweirichtungs-Tw 715, 716 und dem Beiwagen 1524 beschafft. 1956 folgte ein weiterer Zug aus Tw 717, 718 und Bw 1525.

Tw 39 kommt am 4. April 1955 vom Bhf. Buchholz und fährt mit seinem morgendlichen E-Zug von der Podbielski- in die Osterfeldstr. (heute Pasteurallee) ALLE AUFNAHMEN: JÖRG ZIMMER



Linie SL 13/E endete am nicht mehr benutzten Straßenbahn-Güterbahnhof und wendete über ein Gleisdreieck Richtung Misburger Hafen



Wer ist am 10. Juli 1956 das größere Verkehrshindernis? Lieferwagen, Erntewagen oder Straßenbahn? Links das frühere Ladegleis am Kahlendamm in Isernhagen



Diese Einsamkeit ist heute nicht mehr vorstellbar: Das Gleisdreieck an der Abzweigung von der SL 15 in Anderten war im April 1955 noch vorhanden, die Masten standen noch, die Gleise waren aber rausgerissen

nächst unverändert weiter, ab Dezember 1953 sonntags ganztägig, an Werktagen aber nur noch sechsmal pro Tag im Berufsverkehr als Ergänzung zur neu eingerichteten Buslinie O13. Die Strecke hatte ihre Bedeutung unter anderem im Güterverkehr zu den Zementfabriken in Misburg gehabt. Nachdem dieser auf die Straße abgewandert war, spielte der verbliebene Güter- und der Personenverkehr auf der meist noch unbebauten Strecke nur noch eine geringe Rolle. 60 Jahre später sind Misburg, seit 1974 nach Hannover eingemeindet und Buchholz zusammengewachsen, was den Bau der neuen Stadtbahnlinie 7 erforderlich machte.

1956: verfrühtes Ende der SL 17

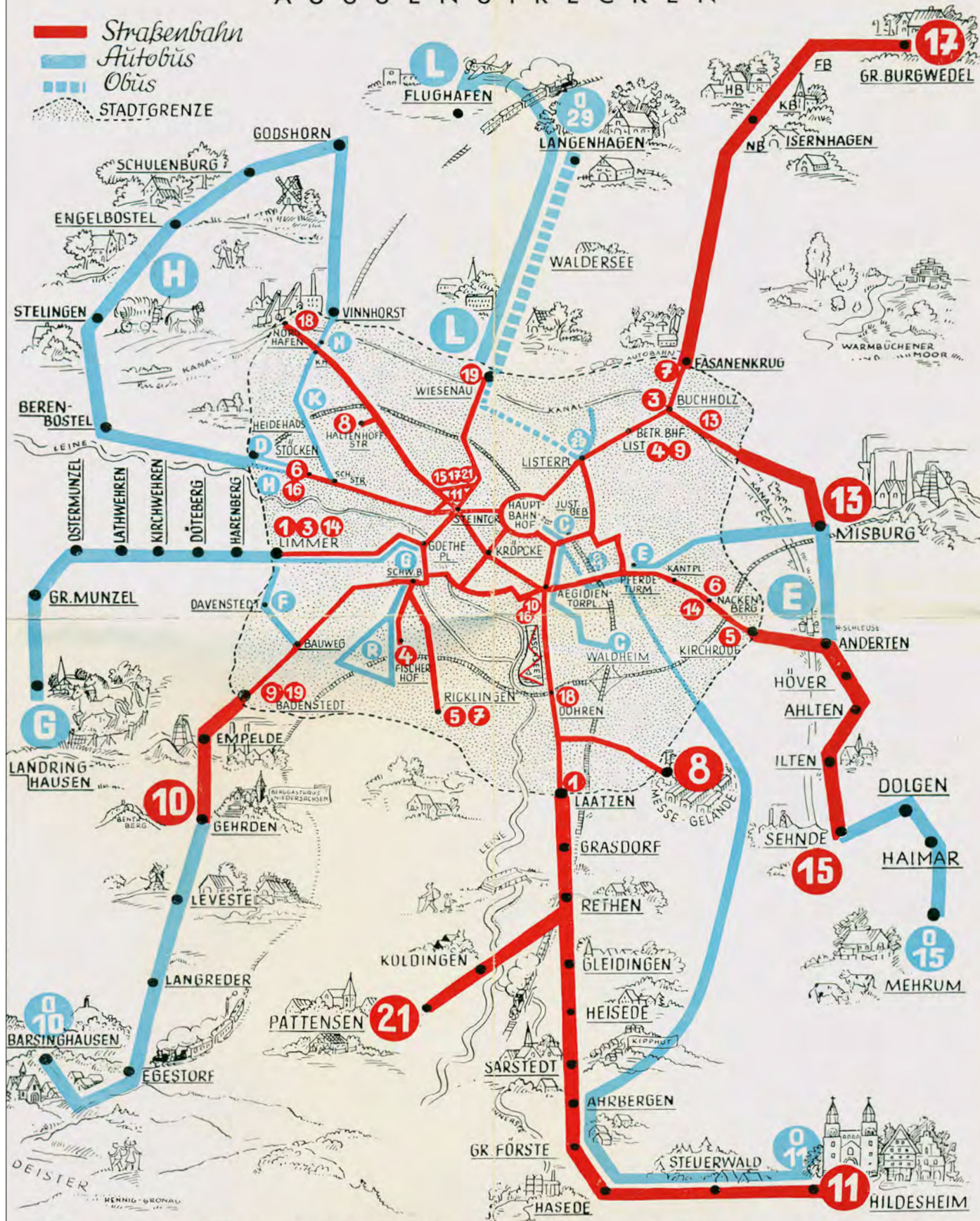
Die SL 17 bediente die Isernhagener Bauerschaften (Gemeinden) und das Landstädtchen Burgwedel, das bis zur Eröffnung der sogenannten „Hasenbahn“ Langenhagen – Celle im Jahre 1938 noch keinen Eisenbahn-Anschluss hatte. Ein 90-Minutentakt tagsüber und Zusatzkurse in der HVZ reichten aus. Raseneisenerz aus der Grube Isernhagen (daher der Ortsname), Zuckerrüben und

Außenlinie 17 überholt am 4. April 1955 die Stadlinie 7 am Betriebshof Buchholz. Bis zum Hauptbahnhof hielt SL 7 an acht Haltestellen, SL 17 nur an sechs



VERKEHRSNETZ

AUSSENSTRECKEN



Benützen Sie bei Ihren Ausflügen die Beförderungsmittel
DER ÜSTRA



Vorfahrt hatte die Dampflok der Ahrbergener Kalibahn am 9. April 1958 mit ihrem Güterzug zum Hafen am Hildesheimer Zweigkanal

Der aus dem Bw 1514 umgebaute Tw 711 mit zwei Bw der Bauart „Deutscher Einheitsstraßenbahnwagen“ überquert am 9. April 1956 die DB-Strecke Hannover – Göttingen auf der Straßenbahnbrücke in Rethen



sonstige landwirtschaftliche Produkte waren die Haupttransportgüter bis 1953. Die für den 30. September 1956 vorgesehen Stilllegung musste für den Abschnitt Isernhagen – Burgwedel wegen schwerer Sturmschäden auf den 24. August 1956 vorverlegt werden.

1958: Nicht mehr nach Hildesheim

Die „Rote 11“ nach Hildesheim war „die“ hannoversche Außenlinie – 31 Kilometer lang, durchweg zweigleisig, betrieben mit vierachsigen Fahrzeugen, zeitweise mit Schnellzügen und Speisewagen. Der rote Anstrich der Fahrzeuge gab der Linie ihren Namen – sie war anders als alle anderen und hat als einzige zwischen Hannover und Sarstedt bis heute überlebt. Die Entscheidung, den südlichen Abschnitt bis Hildesheim stillzulegen, ist

Zwei Güterwagen hatten die Einstellung des Güterverkehrs 1953 überlebt, wie die Aufnahme vom 9. April 1958 belegt. Die Hildesheimer Wagenhalle wurde nach der Kriegszerstörung nicht wieder hergestellt



Zu prekären Situationen konnte es mit dem am Straßenrand entgegenkommenden Schnellzug nach Hildesheim kommen, der am 6. Juni 1955 aus dem Wendezug aus neuen DÜWAG-Wagen bestand





Alles ist heute verschwunden: die im Zweiten Weltkrieg weitgehend zerstörte Hildesheimer Straßenbahn, dann die „Rote 11“ und schließlich das alte Hauptbahnhofsgelände auf dieser Aufnahme vom 9. April 1958

nicht zuletzt aus dem Zeitgeist der Nachkriegszeit entstanden: Die am Straßenrand verlaufende Strecke und die Ortsdurchfahrten waren hinderlich für den zunehmenden Autoverkehr, und vor allem benötigte die sich stark entwickelnde Hannover-Messe einen Ausbau der Bundesstraße 6. Die Straßenbahn hätte aufwendig verlegt werden müssen – ein Anfang war bei Hildesheim schon gemacht worden. Aber weder die „große Politik“ noch die Anliegergemeinden oder die Landkreise waren bereit, den weitgehenden Neubau der Strecke zu finanzieren, zumal auch der Wagenpark teilweise erneuerungsbedürftig war. Außerdem hatte die ÜSTRA selbst, zusammen mit der DB, mit Einrichtung eines Omnibus-Schnellverkehrs zwischen Hannover und Hildesheim für Konkurrenz zur eigenen Straßenbahnlinie gesorgt. So wurde die „Rote 11“ am 27. Mai 1958 eingestellt.

1959: Pattensen ohne Straßenbahn

Die Linie nach Pattensen war eine Zweigstrecke der Hildesheimer 11. Am 16. August 1958 wurde die SL 21 eingestellt. Vom Betriebshof Rethen führte sie parallel zur Eisenbahn bis zum DB-Bahnhof und bog dort nach Westen ab. Durchgehende Kurse



Tw 198 wird auf der parallel verlaufenden und noch nicht elektrifizierten Nord-Süd-Strecke der DB am 27. Juni 1959 von einem dampfgeführten Schnellzug Richtung Göttingen überholt



Die Endhaltestelle Pattensen Ende Juni 1959: Der Straßenbahnhof lag gegenüber der Straße und wurde seit 1953 nicht mehr angefahren

ÜSTRA-Außenlinien: frühe Stilllegungen

Linie	Streckenverlauf	Datum
SL 15	Sehnde – Haimar	23.01.1935
SL 29	Wiesena – Langenhagen	06.06.1937
SL 13	Anderten – Misburg	01.01.1951
SL 10	Gehrden – Barsinghausen	27.07.1952



Der früher für den Güterverkehr wichtige „Bahnhof der Straßenbahn“ in Sehnde war nach 1953 nur noch End- und Umsteige-Haltestelle. Die Zielanzeige „Haimar“ galt am 25. Juli 1956 für die Anschluss-Buslinie 015 (rechts), die 1935 die Straßenbahn ersetzt hatte

nach Hannover fuhren in der Hauptverkehrszeit und sonntags (nur im Zweistundentakt), tagsüber und abends endeten die Solo-Triebwagen meist in Rethen, die Fahrgäste überquerten den schienengleichen Bahnübergang und benutzten die SL 11 auf der Ostseite zur Fahrt nach Hannover.

Auch die SL 21 hatte einen starken Güterverkehr aufzuweisen und war die einzige Außenlinie, die von Eisenbahn-Güterwagen befahren wurde. Einige Straßenbahnwagen hatten für diese Strecke breitere Radreifen erhalten, um die eisenbahnmäßigen Weichen gefahrlos überfahren zu können, was mit einem Dreieckszeichen neben der Wagennummer vermerkt war.

1960: SL 15 nach 62 Jahren „dicht“

SL 15 war 1898 die erste hannoversche Außenlinie und führte über Kirchrode – Sehnde bis Haimar. Wichtig war der Güterverkehr mit Zement aus Höver, der am Straßenbahnhof Sehnde in Eisenbahn-Güterwagen umgeladen wurde (täglich mehrere Tausend Sack!), von Ziegeln, landwirtschaftlichen Produkten und Rüben in die Zuckerfabrik Sehnde. Schwacher

Güter- und geringer Personenverkehr führten schon 1935 zur Stilllegung des Abschnittes Sehnde – Haimar. Nach Aufgabe des existenziellen Güterverkehrs 1953 wurde SL 15 nur noch sieben Jahre im Personenverkehr weiterbetrieben, am 3. April 1960 war Schluss.

1961: Abschied von der Deisterstrecke

Die am 4. Juli 1961 eingestellte SL 10 verband Hannover mit der Stadt Gehrden und Barsinghausen am Deister, von wo dort abgebaute Steinkohle transportiert und im Stadtnetz Hannover feinverteilt wurde. Sie war eine Linie mit außergewöhnlich starkem Ausflugsverkehr, unter anderem über eine 1917 eingestellte Zweiglinie zum Gehrden Berg, wo die Straßenbahn das „Berggasthaus Niedersachsen“ betrieb, sowie ins Deistergebirge. Noch vor Ende des Straßenbahngüterverkehrs 1953 wurde der Abschnitt Gehrden – Barsinghausen 1952 stillgelegt, 1961 die Reststrecke bis Gehrden.

Teilweise Renaissance als Stadtbahn

Mit der Stilllegung der SL 10 am 4. Juli 1961 endete der Betrieb der klassischen hannover-

schen Außenlinien, sieht man von der Reststrecke der SL 11 nach Sarstedt einmal ab, mit ihren charakteristischen Besonderheiten wie eingleisiger Linienführung oft auf Sommerwegen entlang der Landstraßen, engen Ortsdurchfahrten und wenig eigenem Bahnkörper. Bis 1953 gab es umfangreichen Güterverkehr, der Personenverkehr wurde im 45-, 90- oder 120-Minuten-Takt mit zusätzlichen Einlegезügen in der Hauptverkehrszeit abgewickelt. Geblieben ist der nördliche Abschnitt der immer eigenständigen Hildesheimer Linie bis Sarstedt, deren Erscheinungsbild sich als moderne Stadtbahn völlig verändert hat.

Drei Linienabschnitte sind inzwischen als Stadtbahnen wieder in Betrieb genommen worden: 1991 die Strecke der ehemaligen SL 29 vom Berliner Platz (Wiesenu) nach Langenhagen (SL 1), im Jahre 2002 die Strecke Kirchrode – Anderten (SL 5) und 2010/14 die SL 7 bis Misburg. Vielleicht werden noch weitere Teilstrecken der früheren Außenlinien reaktiviert? Jedenfalls gibt es mehrere Ausbaupläne für das hannoversche Stadtbahnnetz. JÖRG ZIMMER

Der Autor bedankt sich herzlich bei Herrn Prof. H. Ahlbrecht für die Durchsicht des Manuskripts.



Die SL 10 ist am Betriebshof Glocksee angekommen. Bei allen Außenlinien war es üblich, nur das Fahrtziel „Hannover“ anzuzeigen, nicht jedoch die Endhaltestelle im Stadtzentrum, die im Laufe der Jahrzehnte mehrfach wechselte

Stilllegung ÜSTRA-Außenlinien 1955 – 1961

Linie	Streckenverlauf	Datum
SL 33	Buchholz – Misburg	01.06.1955
SL 17	Isernhagen – Burgwedel	24.08.1956
SL 17	Fasanenkrug – Isernhagen	30.09.1956
SL 11	Sarstedt – Hildesheim	27.05.1958
SL 21	Rethen – Pattensen	16.08.1959
SL 15	Kirchrode – Sehnde	03.04.1960
SL 10	Empelde – Gehrden	04.07.1961



FOLGE 36
Siblingerhöhe
Wartehäuschen

Langzeitnutzung: Das alte Wartehäuschen der Straßenbahn Schaffhausen – Schleithem an der Siblingerhöhe dient heute nicht nur als Bushaltestelle, sondern bietet auch Wanderern Schutz vor den Unbilden der Witterung

JÖRN SCHRAMM

Einsam im Grenzland

Ein altes hölzernes Wartehäuschen auf der Passhöhe des Randen im deutsch-schweizerischen Grenzland, inmitten freier Natur, mit „Halt auf Verlangen“. Wie kam es hierher, bis wann hielten hier Straßenbahnen und welchem Zweck dient es noch heute?

Schon bedingt durch die Landesgrenzen, welche hier schweizerische und deutsche Gebiete wie ein Puzzle ineinander verschachteln, war der Klettgau mit seiner Randlage im Schweizer Kanton Schaffhausen lange Zeit benachteiligt. Die 1863 im Abschnitt Waldshut – Schaffhausen eröffnete Hochrhein-Strecke der Badischen Staatsbahn konnte diesen Mangel nur teilweise beheben, der nördliche Teil des Kantons blieb im Abseits. Nach Eröffnung der Wutachtalbahn, die hier nahe der Grenze verläuft, wollte man Stühlingen von dort mit Beringen an der Hochrhein-Strecke verbinden. Es wurde gar 1875 ein Staatsvertrag über den Bau dieser Verbindung geschlossen – zur Realisierung kam es aber nie.

Um die Benachteiligung der Region zu beenden, beschloss der Kanton Schaffhausen den Bau einer Schmalspurbahn zwischen Neuhausen und Schleithem. Am 8. August 1905 ging die gut 16 Kilometer lange Strecke in Betrieb. Die Züge der „Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem“ (StSS) verkehrten vom Bahnhof Schaffhausen, wobei sie

die Gleise der „Schaffhauser Strassenbahn“ mitbenutzten, über Neuhausen und Siblingen bis in den Schleithemer Ortsteil Oberwiesen. Dort endeten sie wenige 100 Meter von der deutschen Grenze und dem Zentrum Stühlingens entfernt. Das Depot der StSS befand sich in Siblingen. Die Gleise lagen außerorts fast ausschließlich unmittelbar neben der Straße, lediglich zwischen Siblingen und der Siblingerhöhe wurden enge Kurven auf eigenem Trasse abgeknippt.

Siblingerhöhe – damit sind wir bei unserem heutigen Fundstück angekommen, der Passhöhe im Gebirgszug Randen an der Hauptstraße 14, welche von Schaffhausen nach Schleithem verläuft und der die StSS weitgehend folgte. Hier zweigt die „Bergstrasse“ nach Gächlingen ab, ansonsten gibt es hier nichts als Landschaft. Und das Wartehäuschen der StSS. Diese hat bereits vor recht genau 50 Jahren (1964) ihren Betrieb eingestellt. Heute fahren Busse zwischen Schaffhausen und Schleithem, und deren Fahrgästen gibt bei unfreundlichem Wetter, heute wie damals, das alte Wartehäuschen Schutz.

JÖRN SCHRAMM

■ **Miniatur-Nahverkehr:** Anlage

✉ sm-modell@geramond.de



Herpas Modell der neuen Wuppertaler Schwebebahn schwebt nun auch im Modell über der Wupper. Holger Ott baute das Wuppergerüst von Joswood für sein neues H0-Modul. Damit es den Strapazen einer Ausstellung auch standhält, hat er es mit Messingprofilen verstärkt

Basteleien am Küchentisch

TLRS-Treffen in Nürnberg ■ Viele Hobbyfreunde bastelten schon in jungen Jahren ihre ersten Modelle. Sogar Butterbrotpapier war für Anfangswerke ein wichtiges Baumaterial



Seinen Berliner TD 08/24 hat René Felgentreu aus Messinggätzteilen von Fröwis gebaut. Motorisiert wurde er mit einem angepassten SB-Antrieb

Schon zum 13. Mal trafen sich jetzt Modellstraßenbahner und Kleinhersteller im Nürnberger Museumsdepot St. Peter auf Einladung der deutschsprachigen Gruppe in der Tramway & Light Railway Society (TLRS). Wie jedes Jahr stand die Veranstaltung unter einem bestimmten Motto, diesmal „Kuriositäten vom Basteltisch und Selbstgebasteltes aus der vergangenen Zeit – ich baute mein erstes Modell“. Ein Thema, das viele Hobbyfreunde mit ihren Erstlingswerken nach Nürnberg lockte.

Hans Josefson, Rechtsanwalt aus Göteborg und als Kleinserienhersteller Swedtram bekannt, war erstmals dabei. Bisher besuchte er Nürnberg immer wegen der Spielwarenmesse. „Dies ist das erste Mal seit 1978, dass ich nicht zur Messe war“, sagt er und unterstreicht damit, dass die Messe für Modellstraßenbahner ihren Reiz verloren hat. Neben aktuellen Swedtram-Modellen zeigte Josefson auch sein Erstlingswerk – einen aus Balsaholz, Karton und Butterbrotpapier entstandenen Triebwagen vom Typ M5 der Göteborger



Sven Schäfer hat bei diesem Solaris Traminio von VK-Modelle seiner Fantasie freien Lauf gelassen. So könnte die moderne Stadtbahn in Hamburg heute aussehen, wenn sich nach mehrmaligem Hin und Her die regierende SPD nicht gegen den Bahnbau ausgesprochen hätte

OLGA BANDELOWA (13)



Berthold Dietrich-Vandonincks erster H0-Straßenbahnzug entstand 1974 aus Karton nach Zeichnungen eines Berliner Zuges. Die Verglasung überstieg damals noch die Fähigkeiten des Erbauers



Dietrich-Vandonincks H0-Schleifwagen erinnert etwas an ähnliche Karlsruher Fahrzeuge

Straßenbahn. „Diese Wagen fuhren damals noch überall, besonders auf den Linien 1 und 2 zwischen meiner Großmutter in Linnégatan und unserer Wohnung in Haga-Annedal“, erinnert sich Hans Josefson.

TT-Trambahnen aus Karton

Eine ganze Vitrine voller Eigenbauten hatte Uwe Lademann aus Frankfurt/Oder zu bieten. Seine Modelle entstanden hauptsächlich aus Karton mit umgebauten TT-Antrieben und hatten zum größten Teil Kieler Fahrzeuge zum Vorbild, die Modelle sind aber alle einheitlich in Bergers „Hausfarben“ Weiß und Gelb mit roten Zierlinien lackiert, was ihnen so ein unverwechselbares Erscheinungsbild gibt.

Bereits im zarten Alter von 14 Jahren baute Berthold Dietrich-Vandoninck seinen ersten Straßenbahnzug ebenfalls aus Karton und Pappe, den umgebauten Stromabnehmer steuerte Märklin bei. Die Standmodelle basieren auf einer Zeichnung des Berliner TF/BF-13/25-Zuges, die im Februar 1974 im *eisenbahn magazin* veröffentlicht wurde. Da diese Fahrzeuge dem Erbauer aber damals als zu unmodern und mit ihren Laternen-dächern zu schwierig umzusetzen erschienen, baute er die Modelle mit



Für die in der einstigen DDR weit verbreitete TT-Spur hat Uwe Lademann aus Frankfurt/Oder einen Zug in Fantasielackierung gebaut. Für den Tw war ein Kieler Umbau-Triebwagen Vorbild, der Beiwagen fuhr in Gera

Aus Balsaholz, Butterbrotpapier und Karton baute Hans Josefsons um 1950 mit einem Küchenmesser sein erstes Trammodell. Der Göteborger

erinnert sich: „Vermutlich habe ich es gebaut als ich etwa zehn Jahre alt war und wegen Krankheit nicht zur Schule gehen konnte.“ Aus diesen Anfängen entstand der Kleinerhersteller Swedtram



Hans Josefson, Rechtsanwalt und Modelltrambahner aus Schweden



Guido Mandorfs ließ seinen von ihm konstruierten Zug der Lokalbahn Innsbruck – Hall in Tirol beim belgischen 3-D-Drucker Materialise anfertigen. Der Triebwagen mit den „Hutscherl“ genannten kleinen Beiwagen wird von einem Halling-Getriebedrehgestell mit kleinem Motor angetrieben

vier gleich großen Seitenfenstern und Flachdach. Lackiert wurden sie weiß-blau in Anlehnung an die Münchner Straßenbahn. Diesen Erstlingen folgten in den nächsten Jahren weitere Fantasiemodelle in gleicher Lackierung, bevor die gewachsenen Fähigkeiten den Bau von vorbildentsprechenden Nachbildungen erlaubten. Aber im Rahmen der „Modellpflege“ erfuhren auch die Erstlinge Detailver-

besserungen, wie angesetzte Rückspiegel. Im Gegensatz dazu wirkte das ebenfalls in Nürnberg gezeigte Modell des Maximum-Triebwagens TDS 08/24 der Straßenbahnen der Stadt Berlin richtig professionell. René Felgentreu hat es auf Basis von Fröwis-Teilen mit einem Antrieb von SB gebaut. Die Lackierung und Beschriftung tragen nicht zuletzt zum sehr guten Gesamteindruck bei.

Viel Betrieb herrschte an den zwei Veranstaltungstagen auch auf drei Anlagen. Die größte stammte von den Mitgliedern der „Vereinigung Modulbau Nürnberg“. Einige Module der Anlage wurden von Johannes Keller-Harmsen in Anlehnung an Stuttgarter Vorbilder gebaut. Auch Besucher konnten hier ihre digital gesteuerten Fahrzeuge laufen lassen. Einige mitgebrachte Modelle

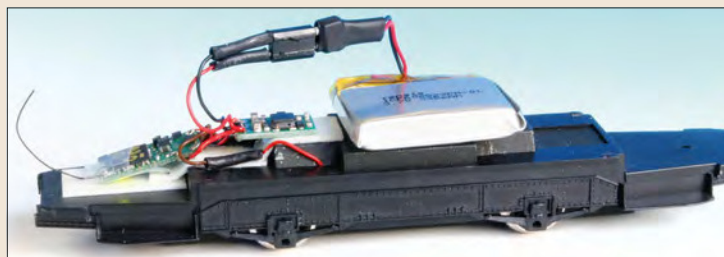
beeindruckten besonders damit, dass sie mittels eingebauter winziger LEDs wie beim Vorbild vorschriftsmäßig vor dem Abbiegen blinkten.

Zu schnell in engen Kurven

Auch bei Holger Ott und Guido Mandorf war auf deren neu zusammengestellter Modulanlage nach Wuppertaler Vorbild ständig viel Verkehr – nicht zuletzt dank Mandorfs



Zum Vorführen beim TLRS-Treffen baute Ralph Kurzendörfer sein Funk-Akku-System in ein einfaches Manner-Werbemodell von Grell ein



Die Funktram wird von einem abgeänderten Stängel-Antrieb bewegt. Den kleinen Akku machte die Entwicklung der Smartphones erst möglich

Fahrspaß ohne Strom aus der Dose

■ Auch Ralph Kurzendörfer hatte bei seinem Besuch der Nürnberger TLRS-Veranstaltung ein Modell dabei – eines, bei dem es funkt. „Fahren ohne Strom aus der Oberleitung oder Schiene, schon lange habe ich die Fahrzeuge des Faller-Car-Systems bewundert“, erklärt der 62-jährige Veitsbronner. Als auch infrarotgesteuerte Fahrzeuge ohne vorgegebene Fahrwege auf den Anlagen unterwegs waren, wurde sein Entdeckergeist geweckt. Auf seiner Gartenbahn fährt Kurzendörfer schon lange unabhängig mit Akku und Funkfernsteuerung. „Einen Triebwagen auf verschmutzte Gleise zu stellen und ohne langes

Putzen loszufahren, einfach toll“, freut er sich. Das sollte doch auch in H0 möglich sein. Dank der immer kleiner werdenden Lithium-Polymer-Akkumulatoren (LiPo-Akkus) kann auch in kleine Fahrzeuge so eine Stromversorgung eingebaut werden. Kurzendörfer fehlten noch kleine Funkempfänger und Fahrtregler. Fündig wurde er in Großbritannien bei Deltang (deltang.co.uk): „Die Miniaturempfänger haben den Fahrtregler gleich mit auf der Platine und sind nicht größer als ein DCC-Decoder.“ Angesprochen werden diese Empfänger mit gängigen DSM2/DSMX-Sendern wie beispielsweise Spektrum.



Ralph Kurzendörfer (li.) mit TLRS-Organisator René Felgentreu

Um alles zu testen und beim TLRS-Treffen das System vorstellen zu können, hat Kurzendörfer, der in der Radiologie des Klinikum Fürth arbeitet, ein Werbemodell entsprechend umgebaut. Den Rollwiderstand eines alten Stängel-Antriebs hat er durch Abbau der Radschleifer verringert. Dann wurden ein Deltang-Empfänger RX63 und ein Step-up-Regler von Pololu eingebaut, um die Akkuspannung von 3,7 Volt auf 9 Volt anzuheben. Der Akku ist ein LiPo (3,7 Volt, 350 mAh) aus dem Versandhandel. „Ich habe alles nach Vorgaben verlötet, das war’s dann auch schon“, erinnert er sich. Zum Schwierigkeitsgrad des Umbaus sagt Kurzendörfer: „Wer seine Fahrzeuge digitalisieren kann, der schafft auch das.“ Zum Laden des Akkus

muss das Gehäuse des Triebwagens noch abgenommen werden, das will Kurzendörfer aber demnächst noch ändern und eine Buchse mit Schalter einbauen.

Zwei Stunden Dauerbetrieb

Der Hobbyfreund beschreibt sein Fahrzeug als sehr zuverlässig und ausgesprochen gut steuerbar. Bis zu zwei Stunden Fahrzeit im Dauerbetrieb hält er für möglich. Die Empfänger sind ähnlich wie DCC-Decoder programmierbar, um die Motoren im Fahrverhalten anzupassen. Als nächstes will Ralph Kurzendörfer einen Funk-Akku-Arbeitstriebwagen zur Schienenreinigung und als Ha-variefahrzeug für liegengebliebene Fahrzeuge bauen, mit wesentlich größerem Akku und Ladebuchse. JOG

fünffährigem Sohn Manuel, der es liebte, einen nicht zum AnlagentHEMA passenden Gelenktriebwagen mit DüsenteMpo durch die engen Kurven zu heizen. Trotz der geringen Länge von 2,60 Metern wurde auf der Wuppertal-Anlage aber einiges geboten, unter anderem Rollwagenver-

kehr. Man darf gespannt sein, wann die beiden Erbauer eine fahrfähige Schwebbahn präsentieren, ein kurzes Gerüst mit einem der neuesten Gelenkwagen war schon zu sehen. Noch mehr Modelle, die beim TLRS-Treffen gezeigt wurden, stellen wir Ihnen im nächsten SM vor. BD/JOG

ANZEIGEN

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

Restposten älterer Halling-Modelle bei uns noch erhältlich

Mehr Infos im Internet oder Liste anfordern

DÜWAG GT6/8
Verschiedene Städte
Bielefeld + Innsbruck + Braunschweig
Düsseldorf + Essen + Kopenhagen

ab 150 € Beiwagen auf Anfrage

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

38 Jahre

modellbahnen & modellautos **Turberg**

Ihr Modellbahnfachgeschäft im Herzen Berlins.
Großauswahl auf über 600 qm Verkaufsfläche!
Günstige Preise bei qualifizierter Beratung!
Bei uns muß man gewesen sein! Bis bald!!!

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00-20.00, Sa. 10.00-18.00 Uhr. Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!
Lietzenburger Str. 51 · 10789 Berlin · Tel. 030/2199900 · Fax 21999099 · www.turberg.de

Sammlungen
Einzelstücke
Raritäten

ANKAUF

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

MÄRKLIN & SPIELWAREN
Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHL, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderserien, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice. Werbemodelle. KEINE Versandlisten!

Sie erhalten in 2016 auf fast* alle Modellbahnartikel

10%

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

*außer Startsets, Heft-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderserien MHL + I+S, Reparaturen

Wilmsdorfer Straße 157 · 10585 Berlin · 030/3416242
U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.-Fr. 10.00-18.00, Sa. 10.00-14.00

**Modelleisenbahn An- und Verkauf
Reparaturen, Wertgutachten**

24146 Kiel · Preetzer Chaussee 142 B 76 · www.de-isenboner.de



Holger Ott und Guido Mandorf bei der Testfahrt ihrer extra fürs TLRS-Treffen gebauten Anlage. Besucher Jan Neider (Mitte) schaut kritisch zu

Modellbahnen am Mierendorffplatz
märklin Shop Berlin
10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · www.modellbahnen-berlin.de

Ihr

Auch Second-Hand! **freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft**
mit der ganz großen Auswahl

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

Hünerbein
Modell Center Aachen

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

750 m²
Erlebniswelt
Modellbau
in Aachen

www.huenerbein.de info@huenerbein.de

Neue Straßenbahn-Modelle

Düwag Kiel GT6

170 € Standmodell
230 € Motorisiert mit Licht
245 € Motorisiert mit Licht + Schindelle

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

Modellbahnbox
Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft

Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 030/5083041
Öffnungszeiten: Di-Fr. 10-13 und 14-18 Uhr · Sa. 9-12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de · Internet: www.modellbahnbox.de

EUROTRAIN®

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

**Zu „Zäher Abschied“
(SM 03/2016)**

Planmäßige Umspurung

■ Vielen Dank für den interessanten Bericht über die 925-mm-Spur der Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt. Er zeigt anschaulich, wie man die Umspurung von 925 mm auf Normalspur vollziehen kann, wenn man das System nach und nach umbaut. Uwe Schlüter, Hildesheim

Zu „Journal“ (SM 04/2016)

Neues aus Barcelona

■ Zur Meldung über Barcelona auf Seite 12 wollte ich Ihnen noch ein paar Kommentare zur Richtigstellung senden: Die neueröffnete Strecke verbindet (leider) nicht die Universität im Stadtzentrum mit dem Flughafen, sondern den Uni-Campus (Zona Universitària) am Stadtrand quasi als Tangentiallinie mit dem Flughafen, weshalb eine Fahrt vom Stadtzentrum mit Umsteigen min. 45 Minuten dauert.

Die neue Strecke ist nicht mit der bestehenden Linie L9 verbunden, sie wird deshalb als L9 Sud bezeichnet, aus dem bestehenden Teil wurde die L9 Nord. Gleichzeitig ging ein rund 6,5 km langer Abschnitt als Depotzufahrt in Betrieb, daraus wird in wenigen Jahren die L10 Sud. D.h. es gibt nun ein 10 km langes fahrerloses Nordnetz, und eine 20 km lange Südlinie, dazwischen fehlen bis auf weiteres etwa 8 km durch die oberen Stadtteile von Barcelona, um eine echte Halbringlinie zu schaffen. Die Bauarbeiten wurden 2013 aufgrund der Finanzkrise komplett eingestellt, derzeit ist nicht absehbar, wann der Bau weitergeht. In einem nächsten Schritt soll ein Teilbetrieb auf der L10 Sud eingerichtet werden, wofür allerdings noch der Ausbau einiger Stationen erforderlich ist.

Außerdem gibt es auf der L9 Sud nur 15 Stationen, weitere drei sind im Rohbau fertig, werden aber erst zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt. Die Stationen sind nicht mit „speziellen“ Bahn-



Zahnrad-TW 103 wird neben anderen Exponaten im Schwäbischen Bauern- und Technik-Museum Eschach-Seifertshofen erhalten SVEN SCHÄFER

steigtüren ausgestattet, sondern mit ganz „normalen“, wie man sie weltweit in zahlreichen U-Bahnen findet.

Robert Schwandl, Berlin

abnehmer lehnt aus Platzgründen an der Wand. Infos zum Museum findet man unter www.museum-kiemele.de.

Sven Schäfer, Stuttgart

**Zu „125 Jahre Straßenbahn
in Bonn“ (SM 04/2016)**

Gut porträtiert

■ Gut gefallen hat mir der Bericht über das Jubiläum der Bonner Straßenbahn. Endlich ein Artikel, der die Bonner Straßenbahn und die dort eingesetzten Fahrzeuge ausführlich beschreibt. Im Hannoverschen Straßenbahn-Museum blieb ein dreiteiliger Wendezug der Straßenbahn Bonn – Godesberg – Mehlem, wie er auf Seite 16 oben gezeigt wird, erhalten.

Uwe Schlüter, Hildesheim

**Zu „Die alte Zacke“
(SM 04/2016)**

TW 103 blieb erhalten

■ Auch der in dem Artikel gezeigte TW 103 ist der Nachwelt erhalten geblieben. Er befindet sich seit 1983 öffentlich zugänglich im Schwäbischen Bauern- und Technik-Museum im baden-württembergischen Eschach-Seifertshofen. Das Fahrzeug steht mit äußerlich guter Substanz geschützt in einer Halle zusammen mit einer Dampflok, Feuerwehrautos, Traktoren u.v.m.. Der Strom-

**Zu „Einsteigen, bitte ...
(SM 04/2016)**

Beispiel Niederlande

■ Nach meiner Meinung ist es nicht gut, nur bei Feinstaubalarm eine Ermäßigung zu gewähren. Diese sollte allen Kunden zu gute kommen. Auch das P&R-System ist verbesserungswürdig, hier ein gutes Beispiel aus den Niederlanden: In Utrecht stehen am Rande der Stadt große P&R-Parkhäuser und -plätze zur Verfügung: Für nur fünf Euro steht das Auto den ganzen Tag gut, sicher und überwacht. Und mit dem Parkschein kann man mit bis zu vier Personen mit Bus oder Schnellstraßenbahn ins Zentrum fahren, da der Parkschein auch als Fahrschein für vier Reisende gilt. Ideal für alle, die keine Erfahrung mit öffentlichen Verkehrsmitteln haben.

Jaap Filius, Nieuwegein (NL)

**Zu „Pferdetram ohne Zukunft?“
und „Aus vor 50 Jahren“
(SM 04/2016)**

Klein- statt Kreisbahn

■ Leider bin ich erst heute dazu gekommen, das obige Heft in Ruhe durchzule-

GeraMond Jubiläumsgewinnspiel

Der glückliche Gewinner

2015 feierte der GeraMond Verlag sein 25-jähriges Jubiläum. Um dieses Ereignis mit seinen Lesern zu teilen, lobten die Zeitschriften des Verlags ein großes Gewinnspiel mit Preisen im Wert von insgesamt 12.000,- Euro aus.

Über den Hauptgewinn konnte sich nun Wolfgang Beier aus Nittendorf freuen. Er nahm einen Scheck über 5.000,- Euro im Verlagshaus in München entgegen. Die beiden Chefredakteure Markus Wunderlich (links) und Michael Hofbauer (rechts) gratulierten dem strahlenden Gewinner. Dieser ist bereits seit seiner Kindheit großer Bahn-Fan. „Ich habe noch nie etwas gewonnen und konnte es erst nicht glauben“, erklärt Beier. Den Gewinn möchte er in sein Hobby investieren und seinen Modellbahn-Bestand weiter ausbauen.

An dem Jubiläumsgewinnspiel nahmen über 10.000 Leser der 16 GeraMond-Zeitschriften wie *Lok Magazin*, *Straßenbahn Magazin* oder *Bahn Extra* teil.



Über jeweils 1.000,- Euro dürfen sich zudem freuen:

- Wolfgang Preiß aus Pregnitz
- Udo Pospich aus Ruhland
- Bernd Liegener aus Heidenrod
- Dieter Keck aus Schwäbisch Gmünd
- Reinhold Vollmer aus Herford

Redaktionsanschrift:

STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 • D-80702 München
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.720
Fax + 49 (0) 89.13 06 99.700
redaktion@strassenbahn-magazin.de

Chefredakteur: Michael Hofbauer

Verantw. Redakteur:

Martin Weltner (martin.weltner@geramond.de)

Redaktion:

Michael Sperl, Florian Dürr, André Marks

Redaktion Strassenbahn im Modell:

Jens-Olaf Griesel-Bandelow,
jobandelow@geramond.de

Ständige Mitarbeiter:

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

Redaktionsassistent: Brigitte Stauber

ABO-HOTLINE

Leserservice, GeraMond-Programm

Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min.)

Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min.)

leserservice@strassenbahn-magazin.de

Gesamtanzeigenleitung:

Thomas Perskowitz
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:

Selma Tegethoff
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.528
selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigen- und Dispo STRASSENBAHN MAGAZIN:

Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130
anzeigen@verlagshaus.de
www.verlagshaus-media.de
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016

Layout: Karin Vierheller

Litho: Cromika, Verona

Druck: PHOENIX PRINT, Würzburg

Verlag:



GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung:

Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:

Andreas Thorey

Vertriebsleitung:

Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Handel:

MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

BAHN **EXTRA** **LOK** **MAGAZIN**

AUTO CLASSIC TRAKTOR CLASSIC TRAKTOR XL

SCHIFF CLASSIC MODELLFAHN

MILITÄR & GESCHICHTE CLAUSEWITZ

FLUGZEUG CLASSIC FLUGMODELL

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

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

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

im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE632ZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN

erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in

Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an

gut sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie

direkt beim Verlag. © 2016 by GeraMond Verlag. Die Zeit-

schrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen

sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Ma-

nuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur

Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos wird

keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner;

verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infan-

teriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 0340-7071 • 10815

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

22. Mai, Schwerin: Foto-Sonderfahrt mit Tatra-Wagen von 10:30 bis zirka 16:00 Uhr, Teilnehmerpreis 40 Euro, weitere Informationen und Anmeldung unter Sonderfahrt-Schwerin@web.de

22., 26. und 29. Mai sowie 5. Juni, Darmstadt: Fahrten mit der Dampfstraßenbahn zwischen Eberstadt/Frankenstein und Alsbach/Am Hinkelstein. Info: www.historische-heag-fahrzeuge.de

5., 12., 19. und 26. Juni, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife. Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Hbf – Fernsehturm u. zur Am 26. Juni beschränkt sich der Fahrbetrieb wegen des Stuttgart-Laufs auf den Nachmittag. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info.

11. Juni, Schönberger Strand: Straßenbahnschule am Bahnhof Schönberger Strand – Spielerische Einführung in die faszinierende Museums-Straßenbahnwelt für Jugendliche und Erwachsene mit Fahrübungen! Es ist erwünscht, dass Teilneh-

mer möglichst bis 11 Uhr eintreffen. Ende ist gegen 17 Uhr. Information: Tel. 040-899 11 43, 0431-54 58 241 (Anrufbeantworter, Anmeldung erbeten).

12. Juni, Wehmingen: Straßenbahnfest „60 Jahre DÜWAG-Gelenkwagen in Deutschland“. Vor 60 Jahren wurde der erste DÜWAG-Gelenkwagen in Betrieb genommen. Aus diesem Anlass findet im HSM ein Straßenbahnfest mit dem Schwerpunkt Gelenkwagen statt. Info: www.tram-museum.de

12. Juni 2016, Dresden: Am 12. Juni veranstaltet das Straßenbahnmuseum Dresden e.V. einen Sonderfahrttag. Es kommen drei Züge zu Rundfahrten zum Einsatz: Großer Hecht (1716) + Stahlbeiwagen (1314) nach Bühlau, Kleiner Hecht (1820) + Beiwagen (1029) zur Messe Dresden und Großraum-Triebwagen (1734) + Beiwagen (2015) nach Weixdorf. Die Abfahrten erfolgen jeweils 10 Uhr und 14 Uhr ab Straßenbahnmuseum, Trachenberger Straße 38, 01129 Dresden. An diesem Tag auch der Souvenir-Shop geöffnet. Infos: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

18. bis 26. Juni, Bad Schandau: Traditionsverkehr auf der Kirnitzschalbahn zum Lichtenhainer Wasserfall aus Anlass des Sebnitzer Stadtfestes (17. bis 19. Juni) und des 116. Deutschen Wandertages (22. bis 27. Juni), täglich ab 10 Uhr. Info: <http://www.ovps.de>

19. Juni, Leipzig: Das Straßenbahnmuseum in Möckern hat von 10 bis 17 Uhr geöffnet, historische Wagen übernehmen ab 9:40 Uhr stündlich den Zubringerverkehr vom Hauptbahnhof, zusätzlich Präsentationsfahrten ab Museum, weitere Infos: www.strassenbahnmuseum.de

25. Juni, Dortmund: In der langen Nacht der Industriekultur 2016 pendeln die historischen Straßenbahnen zwischen der Kokerei Hansa und dem Nahverkehrsmuseum Dortmund und erlauben faszinierende Blicke von der Museumstrecke über den effektiv beleuchteten Dortmunder Nord-Westen. Im Bahnhof Mooskamp gibt es Führungen und einen interessanten Lichtbildervortrag. Info: www.bahnhof-mooskamp.de

sen, da ich zurzeit mit Bauarbeiten zur Erweiterung meiner „Spühringer Straßenbahn“ sehr beschäftigt bin.

Dabei ist mir zur Isle of Man aufgefallen, dass es interessant ist, dass im Museum auch noch der Tw 72 der Oberstadt-Kabel-Tram steht.

Nun zur Herforder Kleinbahn: Auf Seite 75 darf es nicht „Mindener Kreisbahn“ sondern Mindener Straßenbahn

heißen. Außerdem ist ein Zahlendreher beim Baujahr. Es muss natürlich heißen „1927“ und nicht 1972.

Auf derselben Seite ist oben beim Foto vom Markt in Minden ein Fehler: Es handelt sich nicht um einen Dreiwagenzug (den es mit zwei Triebwagen nie gegeben hat), sondern bei dem hinteren Tw mit Bw um einen Zug aus Porta oder Dützen, der gerade den Beiwagen an den Gegen-

Triebwagen übergibt. Planmäßig wurde ab Markt zum Hbf nur Solo gefahren. Die Züge aus Porta und Dützen ließen Ihre(n) Bw auf dem Markt zurück und fuhren Solo zum Hbf. Der (oder die) Bw wurden auf der Rückfahrt wieder mitgenommen. Diese dienten bis zur Abfahrt als Wartehalle. Das Ziel stand jeweils auf dem Richtungsschild.

Alfred Spühr, Osnabrück

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 • Modell-
bahn-Pietsch, 12105 Berlin,
Prühlstr. 34

Postleitzahlgebiet 2

Roland Modellbahnstudio,
28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3

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

Postleitzahlgebiet 4

Menzels Lokschnitten, 40217 Düssel-
dorf, Friedrichstr. 6 • Goethe-Buch-
handlung, 40549 Düsseldorf, Will-

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

Postleitzahlgebiet 5

Technische Spielwaren Karin Linden-
berg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 •
Modellbahn-Center Hünerebein, 52062
Aachen, Augustinergasse 14 • Mayer-
sche Buchhandlung, 52064 Aachen,
Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt,
Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u. Verkehrspara-
dies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr.
35 • Buchhandlung Wilhelm Messer-
schmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr.
96 • Buchhandlung Albert Müller,
70597 Stuttgart, Epplestr. 19C • Eisen-
bahn-Treffpunkt Schweickhardt,
71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr.
31 • Osiandersche Buchhandlung,
72072 Tübingen, Unter dem Holz 2 •
Buchverkauf Alfred Junginger, 73312
Geislingen, Karlstr. 14 • Service rund
ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforz-

heim, Hirsauer Str. 122 • Modellbah-
nen Mössner, 79261 Gutach, Land-
straße 16 A

Postleitzahlgebiet 8

Fachbuchzentrum & Antiquariat Stilet-
to, 80634 München, Schulstr. 19 •
Augsburger Lokschnitten, 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, Schweigerstr. 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 – die
Buchhandlung, 1090 Wien, Liechten-
steinstr. 17 • Buchhandlung Morawa,

1140 Wien, Hackinger Str. 52 • Buch-
handlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt,
Kramergasse 2-4

Belgien

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

Tschechien

Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1
Klimentska 32

Dänemark

Peter Andersens Forlag, 2640 Hede-
husene, Brandvaenget 60

Spanien

Librimop, 8027 Barcelona, Ciudad
de Elche 5

Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley,
4 Borderside

Niederlande

van Stockum Boekverkopers, 2512
GV, Den Haag, Westeinde 57 • Norsk
Modelljarnbane AS, 6815 ES, Arnheim,
Kluizeweg 474



Kassels letzte Zweiachser

Der Mai 1981 brachte einen Abschied der besonderen Art: In Kassel war – später als in den meisten anderen Städten – das Ende des Zweiachser-Einsatzes im normalen Personenverkehr gekommen. Die zwischen 1935 und 1941 von Crede gebauten Fahrzeuge waren die letzten regelmäßig im Personenverkehr in der Bundesrepublik eingesetzten Vorkriegstriebwagen

DR. HERBERT MENZEL



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

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

Ende gut ...?

Zwei links, zwei rechts ...

Eine ungewöhnliche Idee hatte die Inhaberin eines Ulmer Strickdesign-Ladens: In einem GT4 der Ulmer Straßenbahn veranstaltete sie einen zweistündigen Strick-Workshop. Binnen kurzer Zeit waren sämtliche Plätze ausgebucht. An der Haltestelle Königstraße stiegen die strickbegeisterten Damen ein. Punkt 18 Uhr, um den Regelverkehr nicht zu behindern. Gestrickt wurde eine sommerliche Jacke, das Modell konnte man vorab in dem Wollladen begutachten und natürlich auch die Wolle kaufen. Nach einer kleinen Modenschau von einer Mitarbeiterin, die das Modell ausgewählt hatte, wurden dann emsig die Nadeln ausgepackt und die Maschen angeschlagen. Die Fahrt ging von Söflingen über den Bahnhof und das Donaustadion hoch nach Böfingen. Insgesamt zwei Runden normale Straßenbahnstrecke. An der Wendeschleife in Böfingen fuhr die Bahn aufs Abstellgleis, um eine kurze Pause einzulegen und der regulären Bahn den Weg freizugeben. Fertig wurde die Jacke am Ende jedoch nicht. Etwa 50 Stunden brauche eine Schnellstrickerin dafür, hieß es.

Übrigens, es gab einmal Zeiten, da war Stricken in der Straßenbahn wegen der Gefährdung durch die Stricknadeln verboten.

MW

Weitere Themen der kommenden Ausgabe



MATTHIAS MITDANK

Hauptwerkstätten Heiterblick

Auf eine mehr als 100-jährige Geschichte können die Hauptwerkstätten Heiterblick in Leipzig zurückblicken. Anfangs baute man dort Kriegsflugzeuge für den Ersten Weltkrieg, 1926 wurden die Anlagen zur modernsten und größten Hauptwerkstätte für die Straßenbahnwartung umgebaut, und ab 2003 wurden dort mit den Leolinern sogar neue Straßenbahnen gebaut.

Belgien vor 30 Jahren

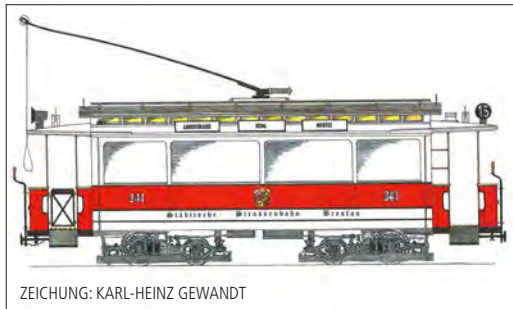
Mitte der 80er-Jahre war Belgien noch ein Paradies für Tram-bahnfreunde: Überlandlinien oder cremefarbene PCCs auf Kopfsteinpflasterstraßen prägten das Bild des Straßenbahnverkehrs in Flandern und der Wallonie. Alles längst Geschichte: Heute fahren niederflurige Schnellbahnen und Pré-Metros auf neuen oder sanierten Trassen, anderenorts sind einige Strecken stillgelegt, dafür neue eröffnet worden.

Translohr

Nahverkehrsfahrzeuge nach dem System Translohr sollen die Vorteile von Bussen mit jenen von Straßenbahnen verbinden. Seit 2006 werden Translohr-Bahnen gebaut und haben vor allem in Frankreich eine gewisse Verbreitung gefunden, wir stellen alle Betriebe und ihre Fahrzeuge vor. Doch das von der Firma Lohr und Alstom entwickelte System hat nicht nur Vorteile ...

Breslaus Maximum-Wagen

Im polnischen Wroclaw wird ein 1901 gebauter Maximum-Triebwagen der „Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft“ aufgearbeitet, nachdem der Torso des Wagens jahrelang auf einem Acker als Schuppen diente und schließlich von Straßenbahnfreunden zurückgekauft wurde. Wir blicken zurück auf die Geschichte der Breslauer Maximum-Wagen, von denen einst 50 Exemplare durch die schlesische Metropole fuhren.



ZEICHNUNG: KARL-HEINZ GEWANDT

Plus Geschenk
Ihrer Wahl:
z.B. DVD »Trams
im Wirtschafts-
wunderland«



Das besondere Bild

Die im Jahre 1996 wiedereröffnete Linie 17 der Münchner Trambahn führt im Nordwesten zur Amalienburgstraße nördlich des Nymphenburger Schlossparks. Auf der Fahrt zur Endstation überqueren die Straßenbahnwagen eine markante Bogenbrücke den zu Beginn des 18. Jahrhunderts angelegten Schlosskanal. Wir blicken durch eine der Laternen auf der Balustrade des Schlosses Richtung Osten: Am 14. April 2014 überquert der R3.3-Wagen 2217, der ab 1999 gelieferten Serie von 20 Vierteln, den Kanal, um in die Haltestelle „Schloss Nymphenburg“ einzufahren. Hier wird bereits er von zahlreichen Touristen zur Fahrt stadteinwärts erwartet.

TEXT UND FOTO: FREDERIK BUCHLEITNER



Schneidig auf den Brocken

Taschenmesser mit 8 Funktionen

60 JAHRE
Brockenloks

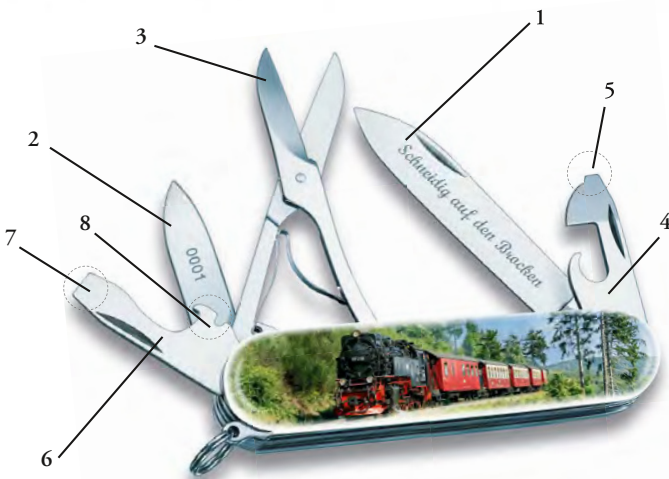


Ein starkes Messer für Freunde starker Loks

Seit über 60 Jahren begeistern die Brockenloks der Baureihe 99.23-24 Dampflokkfreunde mit ihren Fahrten auf dem Harzer Schmalspurnetz. Die markanten „Riesen“ sind die stärksten Dampfloks auf deutschen Schmalspurbahnen. Für alle Freunde dieser starken Loks gibt es jetzt das passende Messer. Seine 8 Funktionen machen es zum tüchtigen Begleiter, ob beim Wandern oder Trainspotting. Das exklusive Taschenmesser ist auf 50 Fertigungstage limitiert. Jedes Exemplar wird auf der kleinen Klinge individuell nummeriert. Ein Echtheits-Zertifikat belegt Ihnen die Authentizität Ihres Exemplars. Reservieren Sie „Schneidig auf den Brocken“ am besten noch heute!

Größe Messer:
ca. 90 x 25 x 18 mm
(B x H x T)

Produkt-Nr.: 422-CHF01.01
Produktpreis: € 59,90
zzgl. € 7,95 Versand



Mit 8 Funktionen

1. Große Klinge
2. Kleine Klinge
3. Schere
4. Dosenöffner
5. Kleiner Schraubendreher (auch für Kreuzschlitzschrauben)
6. Kapselheber
7. Schraubendreher (mittelgroß)
8. Draht-Abisolierer



Die Nummerierung wird auf der kleinen Klinge einzeln geprägt



Die edel gestaltete Rückseite mit Schriftzug



Sie erhalten Ihr Messer in einer eleganten Sammlerbox mit silberfarbenem Aufdruck einer Brockenbahn-Zuggarnitur

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 77327 Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:

Antworten Sie bis zum **4. Juli 2016**

☐ **Ja**, ich reserviere das nummerierte Taschenmesser „Schneidig auf den Brocken“

Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

Telefon für eventuelle Rückfragen



Unterschrift

THE BRADFORD EXCHANGE

Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange**

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

WEEE: 97075536

www.bradford.de

Für Online-Bestellung

Referenz-Nr.: **77327**

The Bradford Exchange Ltd.

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3

63317 Rödermark

kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: **069 1729 7900**