



Ruhrpott-Erinnerungen:
Tram-Tour über längst
verschwundene Strecken



Belgien in den 80ern:
Antwerpen, Brüssel,
Gent und Küstentram

August 2016
€ 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: sfr. 15,90
NL: € 9,90
LUX: € 9,90

STRASSENBAHN MAGAZIN

- ▶ Betriebe
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Geschichte



DÜWAGs für Kleinbahnen:
Typen, Technik und Betriebe



Altswagen-Paradies Wien

Wo und wann die Klassiker heute noch fahren

Das kleine Magazin über die große Bahn



Das neue
Heft ist da.
Jetzt am
Kiosk!

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



Montage von ForCity-Classic-Wagen für die türkische Stadt Konya im Pilsener Skoda-Werk, wo Lokomotiven und Straßenbahnen gebaut werden. Hier werden auch die weitgehend identischen Bahnen für Chemnitz entstehen

MARTIN WELTNER

Fuß in der Tür

Was herrschte im Jahre 1984 für eine Aufregung, als die Würzburger Verkehrsbetriebe offen über einen Kauf von Tatra-Bahnen aus der damaligen Tschechoslowakei nachdachten. Im Ostblock einkaufen, das ging natürlich gar nicht; also gab es infolge der „Tatra-Drohung“ plötzlich Zuschüsse seitens des Landes Bayern für die Neubaustrecke nach Heuchelhof und die hierfür benötigten neuen Züge, die dann von LHB und Siemens in Form der GT-E gebaut wurden.

Seit mehr als einem Vierteljahrhundert ist der Ostblock Geschichte, und wer heute in Deutschland einen Skoda-Pkw fährt, gilt natürlich nicht mehr als verkapptes KPD-Mitglied, wie es seinerzeit war. Dennoch haben es Hersteller von Schienenfahrzeugen aus ehemaligen Ostblock-Ländern auch heute noch schwer, in Deutschland Fuß zu fassen. In Sachen Eisenbahn ist längst ein Anfang gemacht, sowohl die DB AG als auch Privatbahnen haben beim polnischen Hersteller PESA Triebwagen bestellt. Und auch Skoda ist im Rennen, hat die Ausschreibung für den neuen München-Nürnberg-Express gewonnen und wird nicht nur die 200 km/h schnellen Zugloks, sondern auch die druckdichten Doppelstockwagen liefern.

Erfolglos waren hingegen bislang die Bemühungen des tschechischen Traditionsherstellers, im Straßenbahnmarkt Fuß zu fassen. Doch das ist jüngst gelungen: Als Gewinner einer 2015 erfolgten Ausschreibung über neue Niederflurzüge für die Chemnitzer Straßenbahn ging jetzt Skoda hervor: Am 14. Juni verkündete die CVAG die Bestellung von 14 fünfteiligen Zweirichtungsfahrzeugen mit je drei angetriebenen Drehgestellen und in 100-prozentiger Niederflurbauweise des Typs ForCity Classic zu einem Gesamtpreis von rund 35 Millionen Euro, nachdem bereits 2012 ein Skoda-T15 für vier Wochen zu Gast in Chemnitz war. Gefertigt werden die Züge, die für eine Lebensdauer von 32 Jahren ausgelegt sind, im tschechischen Skoda-Werk in Pilsen, wo in klassisch handwerklicher Arbeit nicht nur Trams, sondern auch Loks gefertigt werden. Die Zeit der „Ostblock-Ware“, die dem westlichen Standard immer etwas hinterher hinkte, ist wohl endgültig vorbei: Als „Produkte aus der EU“ werden die Chemnitzer Skoda-Wagen nicht nur über Vollklimatisierung und Fußbodenheizung, sondern – neu für Chemnitz – auch über WLAN verfügen. Und wofür benötigt Chemnitz die neuen Bahnen? Man will sich von den 1988 gefertigten Tatra-Wagen trennen, echten Ostblock-Produkten ...



Martin Weltner
Verantwortlicher Redakteur

Chemnitz hat bei Skoda neue Straßenbahnen bestellt – werden andere deutsche Verkehrsbetriebe diesem Beispiel folgen?

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



TITEL Wien: Mit der Tram durch die Donaumetropole 20

► Betriebe

- **Wieder „Sommerspiele“ an der Isar** 16
Baustellenverkehr in München – Baustellen, Umleitungen, neue Linienbezeichnungen – was in jedem Sommer die Münchner Fahrgäste ärgert, erfreut die Straßenbahn-Fotografen umso mehr, gibt es doch zahlreiche neue Motive zu entdecken
- **Vom Floridsdorf bis Rodaun** 20
Der Tram-Marathon durch Wien – Der Start des Tram-Marathons war im Ruhrgebiet, dann folgte Berlin und nun wollen wir in Wien möglichst viel Strecke zurücklegen. Dabei haben wir uns aber klare Regeln gesetzt: Keine Strecke soll zweimal befahren werden, auch nicht in Gegenrichtung. So ist die Herausforderung, möglichst viel Entfernung ohne Doppelungen zu schaffen. Rund 78 Kilometer sind es geworden
- **Tschüss Zweiachser** 32
Abschied in Jena – Mit einer Foto-Sonderfahrt verabschiedete sich die Straßenbahn in Jena im Mai 2016 von einigen zweiachsigen Fahrzeugen – die jetzt zu verkaufenden Fahrzeuge sollen aber alle erhalten bleiben
- **Tabula Rasa in Taschkent** 36
Tram-Abschied in Taschkent – Seit dem 2. Mai 2016 fahren in der usbekischen Hauptstadt keine Straßenbahnen mehr. Die letzten Linien des einst ausgedehnten Netzes wurden viel früher als angekündigt stillgelegt und die Infrastruktur sofort zerstört. Christian Lücker hat sich einen Überblick über den „neuen“ Nahverkehr in Taschkent verschafft
- **Kleinbahn-DÜWAGs** 42
Großraumwagen für Eisenbahnstrecken – DÜWAG-Großraumwagen sind Straßenbahnfahrzeuge. Leicht modifiziert waren sie aber auch auf Eisenbahnstrecken zu finden. Wir stellen hier die Privatbahn-DÜWAGs vor, die DÜWAGs der Bundesbahn sind Thema im nächsten Heft



RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“ 3	Fundstück..... 79
Bild des Monats 6	Forum..... 80
Journal 8	Impressum 81
Nächster Halt 34	Vorschau 82
Einst & Jetzt 58	Das besondere Bild..... 83



München: Linienrochaden durch Baustellen 16



DÜWAG: Die Großraumwagen für Kleinbahnen 42



Nordrhein-Westfalen: Tramtour de Ruhr in den 80ern 50



Belgien: Oldies in Antwerpen, Gent und an der Küste 60

► Fahrzeuge

► Geschichte

■ 50 langlebige Vierachser 50

Die Maximum-Triebwagen der Breslauer Straßenbahn – Teilweise länger als 60 Jahre standen die für die Breslauer Straßenbahn gebauten Maximum-Wagen im Betrieb. Durch Zufall hat ein Exemplar überlebt, das jetzt mit großen Aufwand fachmännisch restauriert wird

■ Böhmisches Badewanne 56

Umbau eines Tatra zum Schmierwagen – In Prag wurde ein 1965 gebauter Tatra-Wagen zu einem Schmierwagen umgebaut, der fast pausenlos im Einsatz ist und sich dank technischer Features großer Beliebtheit erfreut – sogar einen eigenen Internet-Auftritt hat er

■ Durch enge Gassen und ans Meer 60

Belgiens Trams in den 80ern – Der Staat zwischen Nordsee und Ardennen ist ein zwar kleines aber ausgesprochen liebenswürdiges und vielfältiges Land – und ebenso verhielt es sich mit den dortigen Straßenbahnbetrieben. Kommen Sie mit nach Brüssel, Antwerpen, Gent, in den Hennegau und an die Küste und erleben Sie den interessanten Betrieb in den 80ern mit vielen damals noch aktiven Veteranen

■ Revier-Erinnerungen 66

Abschiede im Kohlenpott – In den 1980er-Jahren veränderte sich das Ruhrgebiet zusehens. Das hatte auch Auswirkungen auf das Straßenbahnnetz, wo nicht Modernisierungen zu feiern, sondern auch Abschiede zu beklagen waren



Titelmotiv
Ein klassischer Altwagen-Zug der Linie 2 befährt die „Opernkreuzung“. Rechts ist das namensgebende, 1869 fertiggestellte Bauwerk zu sehen

WOLFGANG KAISER

STRASSENBAHN im Modell

KBGG in Neumünster 74

Fehlende Räumlichkeiten in Hamburg zwangen Europas größte Modelltramschau dieses Jahr in einen alten Lokschuppen



Straßenbahn im Verborgenen

Die 160 Meter lange Kwangbok-Unterführung auf der Straßenbahnlinie Mangyongdae – Pyongyangok ist in der nordkoreanischen Hauptstadt Pyongyang sicher für viele Straßenbahnfreunde einer der Höhepunkte des dortigen Streckennetzes mit drei Linien. Seit inzwischen 25 Jahren wird der dortige Streckenabschnitt mit entsprechend hoher Auslastung alle zwei bis drei Minuten bedient. Der Tatra KT8D5 1002 ist wie sein Schwesterwagen 1001 inzwischen in dem historischen Bestand übergegangen und konnte am 14. April von Daniel Möschke zu einer weiteren Sonderfahrt auf seiner vierten Reise fotografiert werden. Für das kommende Jahr bietet der Fotograf interessierten Straßenbahnfreunden die Möglichkeit einer privaten Gruppenreise, weiteres dazu im Bereich „Termine“ auf Seite 81!



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

Duisburg steigt aus Unternehmensverbund Via aus

Rolle rückwärts an Rhein und Ruhr



So einträchtig zusammen, wie sich DVG-Tw 1033 und 1044 hier zeigen, ging es zwischen den Unternehmen im Via-Verbund offenbar nicht zu

MICHAEL BEITELSMANN (2)

■ Die vor wenigen Jahren als großer Coup gefeierte Nahverkehrskooperation zwischen Duisburgs DVG, Mülheims MVG und der Essener EVAG steht vor dem Aus. Die Duisburger Verkehrsgesellschaft kündigte den Ausstieg aus der Via an, wenngleich der Duisburger Stadtrat am 20. Juni die Entscheidung hierzu zunächst vertagte. Mit Mülheim und Essen ist die Auflösung der gemeinsamen Verkehrsgesellschaft Via auf Oberbürgermeisterebene bereits vereinbart, unklar scheint lediglich noch die Art und Weise der Abwicklung. In jedem Falle sollen bis Ende 2016 klare Verhältnisse geschaffen sein und damit für Duis-

burg eine Neuorganisation der ÖPNV-Aufgaben gelingen.

Duisburg braucht einen Neustart

Hintergrund sind Pläne Duisburgs, die hoch defizitäre DVV Duisburger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (Verlust 2015: 60 Millionen Euro) als Muttergesellschaft ihres Verkehrsbetriebes DVG neu aufzustellen. Für den Umbau der DVV haben die Unternehmenstöchter mit den Betriebsräten – einschließlich denen der DVG selbst – einen Konzerninteressenausgleich getroffen, dieser wäre beim Wechsel der Mitarbeiter von der DVG zur Via

hinfällig. Dabei war die Via-Kooperation 2010 gerade auch mit dem Ziel eines Personalverbands gestartet und hatte sich überdies ehrbare Ziele gesetzt: „Via richtet alle Anstrengungen darauf aus, mit maximaler Wirtschaftlichkeit den Nahverkehr in den Städten Duisburg, Essen und Mülheim an der Ruhr auszubauen, die Angebotsqualität für die Fahrgäste zu verbessern und die Arbeitsplätze nachhaltig zu sichern. Via steht für die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs im westlichen Ruhrgebiet.“ Diese Zukunft wird es so nun nicht mehr geben. Die prognostizierten Einsparziele hat der Unternehmensverband ver-

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: **52810**. Er führt Sie auf eine Bewertungsseite, auf der Sie jeden einzelnen Artikel beurteilen können. Wir sind gespannt auf Ihre Meinung!



fehlt, mutmaßlich auch, weil jeder Betrieb auf weiten Strecken weiter sein „eigenes Süppchen“ kochte. Ein nach außen sichtbarer Erfolg war sicher die gemeinsame Beschaffung der NF2 für Essen und Mülheim – hier ging Duisburg mangels Finanzkraft und Systemkompatibilität leer aus. In Duisburg hingegen wurden die Probleme im Fahrzeugsektor nur größer und führten sogar zu massenweisen Fahrtausfällen (StraßenbahnMagazin berichtete). Kleine Schritte hin zu einer gemeinsamen Verwaltung hat es gegeben, dies reichte jedoch bei weitem nicht für signifikante Einsparungen. Vor allem kamen die drei beteiligten



Den Baustellenbereich an der Haltestelle Brückenplatz passiert Tw 1001 am 24. Mai

BERNHARD MARTIN

Modernisierung der südlichen 903 vor Abschluss

Die 2002 begonnene Modernisierung der Südstrecke der Straßenbahnlinie 903 zwischen Platanen- und Hüttenheim nähert sich ihrem Abschluss: Am 29. März starteten die Arbeiten am dritten Bauabschnitt in der Wanheimer Straße/Heerstraße in Hochfeld. Die straßenbahnseitigen Maßnahmen

– Austausch der abgefahrenen Gleise, Verschwenkung der Gleise im Bereich der Einmündung der Wanheimer Straße in die Heerstraße, niederflurgerechter Mittelbahnsteig an der Haltestelle Brückenplatz – waren bis Ende Juni abgeschlossen. Nach der zweiwöchigen Streckensperrung in der zweiten April-

hälfte führte der Betrieb den Verkehr der Linie 903 eingleisig durch die Baustelle.

In den vergangenen 14 Jahren konnten auf der Straßenbahnstrecke nach Hüttenheim nicht nur die Gleisanlagen saniert werden, sondern auch der Gleismittenabstand so weit vergrößert werden, dass zukünftig der Einsatz 2,65 Meter breiter Fahrzeuge möglich ist. Außerdem erhielten alle Haltestellen außer der „Fischerstraße“ niederflurgerechte Bahnsteige.

Auch das übrige Duisburger Streckennetz konnte in den letzten zwei Jahrzehnten dank der Gewährung von Landesfördermitteln saniert und ausgebaut werden. Noch nicht modernisiert sind lediglich kürzere Streckenabschnitte in Hochfeld, Meiderich und Mülheim-Speldorf. BHM



Sinnbild für die angespannte Duisburger Lage ist der aus dem Arbeitswagenpool in den Fahrgastdienst zurückgeholte 50-jährige Tw 1000

Betriebe seit 2010 nie so weit, wirklich strukturell zusammenzuwachsen. Einen gemeinsamen Personalstamm aufzubauen, scheiterte von Anbeginn am Widerstand Duisburgs.

Letzter Schritt: Rückzug ordnen

Wie sich die geplante Entflechtung finanziell bei den drei Partnern auswirkt, wird Diskussionsgegenstand der kommenden Monate. Dabei soll es auf jeden Fall eine „wirtschaftlich vertretbare Gesamtlösung“ geben – der einst vertraglich fixierte Aufwendungsersatz von zehn Millionen Euro, den die DVG für ihren Ausstieg hätte zahlen sollen, ist damit vom Tisch. Aus Sicht der Stadt Duisburg und der DVG soll eine Zusammenarbeit in fachli-

chen Teilbereichen trotz Via-Auflösung weiterhin bestehen bleiben. MSP

Bremen

Planfeststellung für Verlängerung der 1 und 8

■ Am 1. Juni erließ der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr als zuständiger Planfeststellungsbehörde den Beschluss zur Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 im Bremer Süden. Aufgrund von immer wieder erfolgten Einwendungen seitens Teilen der örtlichen Bevölkerung hatte es erhebliche Verzögerungen bei diesem Projekt gegeben, die im Jahre 2012 zu Abbruch und Neustart des Planfeststellungsverfahrens nach weitgehender Überarbeitung führten. Die Linie 1 soll vom Ran-

de Huchtungs, wo sie heute endet, durch den Stadtteil hindurch unter teilweiser Nutzung der Trasse der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn (BTE) bis zur Huchtinger Heerstraße geführt werden. Die Linie 8 – heutiger Endpunkt ebenfalls am Rande Huchtungs – wird zunächst gemeinsam mit der Linie 1 über die BTE-Trasse verkehren, um bei der Stadtgrenze schließlich alleiniger weiter auf der Bahntrasse nach zehn Kilometern das niedersächsische Leeste zu erreichen. Der für diesen Teil des Projektes erforderliche Planfeststellungsbeschluss aus Niedersachsen liegt bereits seit Anfang 2013 vor.

Bremens Verkehrssenator Lohse (Grüne) hob anlässlich der Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses die Bedeutung der Erweiterung des Straßenbahnnetzes für das Zusammenwachsen in der Region hervor. Als „Schlüsselprojekt mit Vorbildcharakter“ bezeichneten die Bürgermeister der betroffenen niedersächsischen Gemeinden die Verlängerung der Linie 8. Nach 40 Jahren rückt damit für Bremen in greifbare Nähe, was eigentlich schon im Herbst 1976 hätte realisiert werden können – hätte das Geld nicht gefehlt: Damals ging die Verlängerung der seinerzeitigen Linie 6 von Grolland an den Rand Huchtungs in Betrieb. Den Stadtteil selbst jedoch erschließen seither Ringbuslinien. AMA

Köln

Tag der offenen Tür im Betriebshof West

■ Nur sehr selten gewähren die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) Interessier-

Essen

■ Die EVAG Essener Verkehrs-AG, die Stadt und der Verkehrsverbund VRR investieren 2016 rund elf Millionen Euro in Gleiserneuerungen und den barrierefreien Ausbau von Haltestellen in Essen. Davon sind rund 3,7 Millionen Euro Fördermittel. Insgesamt 2.900 Meter Gleis erneuert die EVAG 2016 im Straßenbahn- und Stadtbahnnetz. Bereits abgeschlossen ist der Umbau im Bereich der Haltestellen Kronenberg und Töpferstraße, am Landgericht soll die Haltestelle bis Ende August barrierefrei sein. Für den Herbst ist der barrierefreie Ausbau der Station Kronprinzenstraße geplant. MSP

Görlitz

■ Bis 2028 fahren in Görlitz weiterhin Straßenbahnen, wie der Stadtrat am 23. Juni beschloss. Alle Einstellungsgerüchte bezüglich der Tram sind somit vorerst vom Tisch. Ziel ist es, die derzeit anteilig im Besitz des Transdev-Konzerns befindliche VGG bis spätestens 1. Januar 2019 wieder komplett in kommunale Hand zu überführen. Wie die Zukunft des Görlitzer ÖPNV aussieht, wird derzeit noch diskutiert. Bis September soll der Oberbürgermeister ein ÖPNV-Konzept vorlegen. Dazu veranstaltete der Aktionskreis für Görlitz am 5. Juli ein Bürgerforum mit OB Deinege im Schlesischen Museum. MSP

Bad Schandau

■ Nachdem sich als Unwetterfolge Ende Mai mehrfach Schlawinlawinen auf die Kirnitzschtalstraße im Bereich der Ostrauer Mühle und am Waldhäus'l ergossen hatten, musste der Fahrbetrieb der Kirnitzschtalbahn mehrmals teilweise ruhen. Die örtlichen Feuerwehren und Kommunaldienste unterstützten die Aufräumarbeiten im Kirnitzschtal. Gravierende Schäden an der Infrastruktur traten nicht auf, so dass nach der Reinigung der Spurrillen der Betrieb wieder anlief und die zahlreichen Besucher des 116. Deutschen Wandertags Ende Juni die Fahrt ungehindert genießen konnten. MSP

kurz gemeldet

ten einen Blick hinter die Kulissen. Am 22. Mai lud sie die Bürger der Domstadt zu einem Tag der offenen Tür auf dem Betriebshof West im Stadtteil Braunsfeld. Im Rahmen der volksfestartigen Veranstaltung konnten die Besucher die Instandsetzungswerkstatt und die modernisierte Leitstelle besichtigen. Im Freigelände konnten die Gäste Vertreter der einzelnen Hoch- und Niederflurstadtbahntypen sowie verschiedene Arbeitswagen wie die Diesellok 6301, Schienenpflegewagen 6405 und mehrere Zweiradfahrzeuge in Augenschein nehmen. Auch moderne Hybrid- und Elektrobusse waren zu bestaunen. Der Verein „Historische Straßenbahn Köln e.V.“ (HSK), der in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen feiert, war mit dem „Sambawagen“ 1019 und dem „Finchenzug“ präsent. Mit letzterem wurden Rundfahrten über das Freigelände angeboten. BHM

Mannheim Neubaustrecke in Betrieb

■ Zum Fahrplanwechsel am 12. Juni nahm die RNV (Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) nach dreieinhalb Jahren Bau-



Mannheim: Kostenlose Pendelfahrten unter anderem mit Variobahn-Doppeltraktion bot die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RVN) zur Eröffnung der Stadtbahn Mannheim Nord am 11. Juni an ROBERT SCHREMPF

zeit die 6,4 Kilometer lange Neubaustrecke „Stadtbahn Mannheim Nord“ offiziell in Betrieb. Ab der Haltestelle Bonifatiuskirche zweigen die RHB-Linien 4/4A auf die neue Trasse ab, diese führt über Ulmenweg und Hessische Straße bis zur Hermann-Gutzmann-Schule, wo sich die neue Strecke in die beiden Äste (Linie 4) beziehungsweise Käfertaler Wald (Linie 4A) verzweigt. Im Abendverkehr und sonntags werden die Endstellen

beider Streckenäste nacheinander befahren. Die Eröffnungsfeier fand einen Tag zuvor statt, kostenlos pendelten für Interessierte die Bahnen in dichtem Takt zwischen der Innenstadt und dem Mannheimer Norden. Weitere Änderungen im RNV-Liniennetz: Die neue Straßenbahnlinie 5A verbindet Heddeshheim und Wallstadt über Käfertal und Nationaltheater mit der Mannheimer Innenstadt. Ab Wallstadt ergänzt zur Hauptverkehrszeit die zusätzliche Linie 15 das Angebot

Richtung Hauptbahnhof über Bonifatiuskirche und Alte Feuerwache. ROS

Düsseldorf Verlängerung der 701 ausgeschrieben

■ Das Düsseldorfer Amt für Verkehrsmanagement hat am 15. Juni die Arbeiten zur Verlängerung der Linie 701 Richtung ISS-Dome ausgeschrieben. Die Anbindung des ISS-Dome an die Innenstadt auf dem Schienenweg wird damit konkret. Der Neubau der Strecke zwischen Westfalenstraße und Am Hülsenhof in Düsseldorf-Rath umfasst den Neubau von rund 4.400 Metern Gleise – davon 1.500 Meter Feste Fahrbahn – einschließlich zweier Weichen, einem Gleiswechsel, einer Gleiskreuzung. Acht Bahnsteige werden neu angelegt. Bereits 2014 war zwischen Liegenschaftsamt und betroffenen Eigentümern Einigkeit über die letzten offenen Grundstücksfragen erzielt worden. Der ursprüngliche Zeitplan sah vor, nach einer etwa einjährigen Planungsphase im Herbst 2015 den Bau zu beginnen. Nach einer Bauzeit von einem bis anderthalb Jahren sollte die Linie 701 ursprünglich Ende 2016 oder Anfang 2017 vollendet

14 Škoda-ForCity ersetzen Tatras

■ Die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) wird 14 Straßenbahnen vom Typ ForCity Classic des tschechischen Herstellers Škoda Transportation erhalten. Die fünfteiligen, vollklimatisierten Zweirichtung-Niederflurwagen in Multigelenk-Ausführung haben einen Auftragswert von 35 Millionen Euro. Die Bahnen werden zur Hälfte aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert. Die Chem-

nitzer ForCity werden knapp 33 Meter lang und 2,65 Meter breit sein und 64 Sitzplätze bei einer Gesamtbeförderungskapazität von 192 Fahrgästen aufweisen. Ein Novum stellt für Chemnitz die Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN dar. Das erste der zu 100 Prozent niederflurigen Fahrzeuge wird 2018 nach Chemnitz geliefert und zunächst mehrere Monate lang in den Testbetrieb gehen. Im Laufe des

Jahres 2019 soll die komplette ForCity-Flotte schließlich für den Liniendienst nutzbar sein und der Einsatz der letzten modernisierten blauen T3D-M Tatra-Doppeltraktionen in Chemnitz enden. Die letzten unmodernisierten Original-T3D gingen schon 2002 aufs Abstellgleis. Die CVAG hatte bereits 2012 testweise einen ForCity Alfa-Niederflurwagen aus dem Hause Škoda auf Chemnitzer Gleisen

im Fahrgastbetrieb. Für Škoda ist dies nun der erste Straßenbahn-Auftrag aus Deutschland. Das Unternehmen hat seine ForCity-Fahrzeuge in den vergangenen Jahren neben den zahlreichen in Prag eingesetzten Exemplaren bereits international auf die Schiene gebracht, unter anderem mit Lieferungen nach Konya in der Türkei und nach Miskolc in Ungarn. CLÜ/MSP

Bereits 2012 gab es einen Gasteinsatz des Prager Tw 9238 vom Typ Škoda 15T in Chemnitz, hier als CVAG Tw 638 am Theaterplatz MARKUS BERGELT



Designstudie der jetzt bestellten neuen Bahnen von Škoda für Chemnitz, die bis 2019 die letzten Tatras ablösen sollen ŠKODA TRANSPORTATION





sein. Nach der jetzigen Ausschreibung ist eine Eröffnung aber eher Ende 2017 realistisch – problemlosen Bauablauf vorausgesetzt.

MSP

Magdeburg Sudenburg vom Netz abgehängt

■ Pünktlich zum Beginn der Sommerferien in Sachsen-Anhalt am 27. Juni haben die Magdeburger Verkehrsbetriebe Sudenburg vorübergehend vom Netz abgehängt. Grund ist der Anschluss der Kreuzung Südring/Halberstädter Straße/Wiener Straße an die Neubaustrecke in der Wiener Straße. Dort entsteht eine „Grand Union“ genannte Gleiskreuzung mit Abzweigen in alle Richtungen. Seit dem 30. Mai laufen dafür die Vorbereitungen. Wegen der veränderten Gleisgeometrie können bestehende Abzweige nicht genutzt werden, so dass die gesamte Kreuzung neu gebaut werden muss. Bis voraussichtlich 10. August ist zunächst die Anbindung auf der Halberstädter Straße in Richtung Sudenburg an der Reihe. Die

Linie 3 wird in dieser Zeit eingestellt, die Linie 10 zur Leipziger Chaussee umgeleitet, so dass der Kreuzungsbereich lediglich durch die Baustellenlinie 41 tangiert wird. Da auch der Busverkehr durch die Bauarbeiten beeinträchtigt und zum Teil umgeleitet wird, orientieren die MVB auf den Umsteigepunkt Leipziger Straße/Raiffeisenstraße. Dazu wurde extra eine SEV-Buslinie 54 E eingerichtet, die die Linie 54 verstärkt, und zwischen der Raiffeisenstraße und der Tram-Endstelle Sudenburg pendelt. So hält sich der Fahrzeitmehraufwand für die Kunden in Grenzen.

Ab September soll dann der nächste Teil der Kreuzung folgen, Ende November sollen die Arbeiten an der „Grand Union“ abgeschlossen sein. Der Bau der Gleiskreuzung an der Leipziger Straße am anderen Ende der Neubaustrecke und deren Eröffnung sind indes ins Frühjahr 2017 verschoben. Grund ist der Bauverzug aufgrund von Umplanungen am Citytunnel am Hauptbahnhof. Würde die Kreuzung noch dieses Jahr gebaut, würde man zeitweise den Westen

Köln: Zu den eher untypischen und selten zu sehenden Fahrzeugen auf Tramgleisen zählt Diema-Diesellok 6301 (Baujahr 1972), die zum Tag der offenen Tür zu besichtigen war

BERNHARD MARTIN

Magdeburg: Bauzustand der Neubaustrecke Wiener Straße zwischen Am Fuchsberg und Cochstedter Straße am 22. Juni, die Fahrleitungsmasten stehen bereits

DITMAR PAUKE



Lesen
Sie noch oder
sammeln
Sie schon?



geraM&D Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80997 München

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

1 Acryl-Kassette
€ 18,95
Best.-Nr. 51009

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

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



Plauen: Eine Zukunft nach Ende seines Linieneinsatzes steht dem KT4D 220 bevor, der seit Juni als extravaganter Gastraum einer Schnellrestaurantkette im Einkaufszentrum „Elster-Park“ dient
DANIEL MÖSCHKE

vom Netz trennen (den Btf. Stadtfeld gibt es ja nicht mehr) und müsste weitaus mehr SEV-Busse einsetzen. DP

Jena Sommerbaustellen führen zu Rumpfnetz

■ Der Jenaer Nahverkehrsbetrieb hat am 27. Juni für die Zeit der Sommerferien umfangreiche Bauarbeiten an den Gleisanlagen zwischen Gleisdreieck Burgau und Abzweig Burgau in Richtung Göschwitz begonnen. Die Arbeiten umfassen den Austausch von 470 Metern Doppelgleis, vier

Weichen und zwei Kreuzungen. Zeitgleich startete im Stadtzentrum die Rekonstruktion der Gleisanlagen am Teichgraben, Einfahrt Ernst-Abbe-Platz, wo rund 110 Meter Einfachgleis und eine Weiche zu ersetzen sind. Die Kosten der zu 75 Prozent vom Freistaat Thüringen geförderten Bauarbeiten liegen bei rund 2,1 Millionen Euro. Neben den genannten Arbeiten war wegen des Neubaus einer Eisenbahnüberführung weiterhin die Kahlaische Straße für den Straßenbahnverkehr gesperrt. Von 27. Juni bis 16. Juli fuhr die Tram daher nur auf dem „Rumpfnetz“ Zwätzen –



Jena: Der Bahnhof Göschwitz – hier die Tramhaltestelle mit Tw 603 – blieb wegen Gleisbau am Dreieck Burgau über die ganzen Sommerferien im Stadtverkehr nur per Bus erreichbar
HEIKO FELLNER

Stadtzentrum – Felsenkeller sowie zwischen Jena-Ost und Winzerla.

Am Gleisdreieck Burgau selbst blieb der Abzweig von der Oberau nach Winzerla bis zur am 16. Juli geplanten Wiederinbetriebnahme der Kahlaischen Straße als Umleitungsstrecke der Linie 2 noch befahrbar. Erst danach folgte die Komplettsperrung des Gleisdreiecks Burgau, die vom Stadtzentrum kommenden Züge sollten dann bereits an der Haltestelle Jenetal enden. Pünktlich zum Schuljahresbeginn sollen soweit möglich wieder Straßenbahnen fahren, die Busflotte wäre an Schultagen ohnehin

nicht allen Verkehrsaufgaben inklusive des umfangreichen Schienenersatzverkehrs gewachsen.
MSP

Plauen Endstation McDonalds für KT4D 220

■ Die Schnellrestaurantkette hat im vogtländischen Plauen eine lange Tradition, so wurde 1990 dort das erste McDonalds auf dem Gebiet der früheren DDR eröffnet. 20 Jahre später folgte auf dem Gelände des Einkaufszentrums „Elster-Park“ die zweite Filiale der Stadt, welche seit Juni 2016 mit dem ausgemusterten Plauener KT4D 220 neben diversen Spielburgen einen weiteren „Leckerbissen“ bietet. Nachdem der Tatravagen letztmalig im Dezember 2015 mit seiner damaligen auffälligen lilafarbenen Kunstgestaltung zum Einsatz kam, wurde dieser noch im Betriebshof in den folgenden Monaten für seine weitere Nutzung als Gastraum hergerichtet und einer äußeren Neugestaltung unterzogen.

Am Abend des 23. Mai 2016 wurde der 1983 gebaute Triebwagen mittels Tieflader an seinen neuen Stadtpunkt umgesetzt, wo sich die Abladung bis in die Nachtstunden hinzog. Nach weiteren Umgestaltungen auf dem Parkplatzgelände der Filiale, konnte die als „McBahn“ bezeichnete Attraktion am 5. Juni feierlich eingeweiht werden und kann als Gastraum nicht nur normal genutzt, sondern auch für Events, Geburtstage und Feiern angemietet werden. Die LED-Anzeigen sind weiterhin funktionsfähig und zeigen u.a. auch den Lauftext: „Herzlich willkommen in Deutschlands erster McDonald's-Straßenbahn“. Zu erreichen ist die „McTram“ nach einem

■ Berlin: Die BVG hat Tatravagen nach Alexandria verkauft. Es handelt sich um 14 T6A2M/B6A2M-Züge (28 Wagen). Wann die Wagen ihre derzeitigen Abstellplatz am Betriebshof Niederschönhausen verlassen, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Zumindest bei den zuvor nach Alexandria verkauften Potsdamer KT4DM hatte es Verzögerungen durch Zollprobleme gegeben
BODO SCHULZ



zweiminütigen Fußweg ab der Haltestelle Dr.-Karl-Gelbke-Straße. DAM

München

Neue U-Bahn Züge endlich im Einsatz

■ Über zwei Jahre dauerte die Phase der Inbetriebnahme der neuen Züge des Typs C2 von Siemens bei der Münchner U-Bahn. Im Februar 2014 präsentierte die MVG die erste Garnitur, allerdings verzögerten technische Probleme und später auch die seit vielen Jahren anhaltenden Diskrepanzen zwischen der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und der zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) der Regierung von Oberbayern die Abnahme. Auslöser für die nun lang erwartete – vorläufige – Zulassung der Serie war ein Spitzengespräch, an dem auch der bayerische Innenminister Herrmann teilnahm. Wenige Tage später folgte die zunächst vorübergehende Betriebsgenehmigung für die ersten Fahrzeuge der aus 21 Zügen bestehenden Serie. Am 17. Juni konnte die MVG den ersten Zug mit der Wagennummer 702 auf dem Überlandabschnitt der Linie U6 zwischen Kieferngarten und Garching-Forschungszentrum im öffentlichen Fahrgastbetrieb einsetzen. Wie bereits von der Straßenbahn bekannt, muss die Genehmigung für weitere Streckenabschnitte erst eingereicht werden. Die TAB fordert hier erstmals theoretisch-rechnerische Nachweise zum Lichtraum, die ausführlich erstellt werden müssen. Zumindest können die Verkehrsbetriebe die neue U-Bahn-Generation nun im Praxisbetrieb ausprobieren und gemeinsam mit dem Hersteller Siemens auftretende Kinderkrankheiten abstellen. In einer Pressemeldung dankt MVG-Geschäftsführer Herbert König auch explizit dem Staatsminister Herrmann „für seine aktive persönliche Vermittlung“ beim Inbetriebnahmeprozess. FBL

Industrie

Astra Vagoane Arad „Autentic“-Prototyp in Erprobung

■ Der rumänische Hersteller Astra Vagoane Arad hat bereits im Mai mit den ersten Tests seiner neuen Niederflur-Straßenbahn begonnen. Der Prototyp der „Autentic“ genannten Serie wurde dazu vorübergehend nach Timisoara überstellt. Der Wagentyp, der optisch an den zuvor von Siemens in Lizenz gebauten „Imperio“ erinnert, ist eine Ara-



■ Zwickau: Neu aufgeflammt ist angesichts der dringend erforderlichen Sanierung des Bahnhofsvorplatzes die Diskussion um die Beibehaltung der Straßenbahn in der Bahnhofstraße und zum Hauptbahnhof. Die städtische CDU-Fraktion möchte per Antrag vom Mai prüfen lassen, inwieweit dieser Streckenast verzichtbar wäre, wohingegen der Fahrgastbeirat die seit mehreren Jahren angedachte Streckenverlängerung unter den Bahngleisen hindurch zum Verwaltungszentrum fordert

MICHAEL SPERL



München: Erstmals fuhr am 17. Juni ein C2-Zug im öffentlichen Fahrgasteinsatz bei der Münchener U-Bahn. Die Zulassung ist zunächst noch vorläufig, da noch technische Nachweise fehlen

FREDEK BUCHLEITNER

der Eigenentwicklung. Das zweiteilige, zu 100 Prozent niederflurige Fahrzeug in Einrichtungsbaugruppe ist 18,6 Meter lang, 2,4 Meter breit und wiegt 25 Tonnen. Unter beiden Wagenhälften befindet sich je ein Fahrgestell mit 1800 Millimetern Achsstand und Raddurchmessern von 600 Millimetern. Jeder Radsatz hat einen Asynchronmotor mit 120 kW. Vorhanden sind drei Türen mit einer lichten Durchgangsbreite von je 1300 Millimetern, zur besonderen Ausstattung zählt eine Klimaanlage für den Fahrgastraum. Astra Vagoane Arad möchte sich mit diesem Fahrzeugtyp künftig auf alle Ausschreibungen für Trambeschaffungen in Rumänien bewerben. PM/MSP

Škoda

Unternehmenstochter in USA gegründet

■ Die Škoda Transportation Gruppe hat ein Tochterunternehmen in den

Vereinigten Staaten, die Škoda Transportation USA, LLC gegründet. Das Pilsner Unternehmen bestätigt mit diesem Schritt sein langfristiges Interesse daran, neben den traditionellen Märkten in Mittel- und Osteuropa auch in westlichen Staaten zu expandieren. Das Pilsner Unternehmen ist kein Neuling am amerikanischen Markt. In der Vergangenheit hat Škoda Transportation bereits zehn dreiteilige Straßenbahnen in die amerikanischen Städte Portland und Tacoma geliefert. Und auch die Tochtergesellschaft Škoda Electric hat bereits mehrere 100 Trolleybusse in die USA exportiert. Konkret handelte es sich um die Lieferung von 57 Trolleybussen nach Dayton und 273 Trolleybussen nach San Francisco. Derzeit arbeitet Škoda Electric an der Modernisierung von 32 Gelenktrolleybussen in Boston.

Škoda Transportation ist das größte Unternehmen im Bereich des Verkehrsmaschinenbaus in Mittel- und Osteuro-

pa. Dort ist das Unternehmen auch sehr erfolgreich, seine Stellung im Ausland wird auch durch die bereits bestehenden Tochterunternehmen gestärkt – Ganz-Skoda Electric in Ungarn oder die Unternehmen Sibelektroprivod und Vagonmash in Russland. Seit 2013 ist Škoda Transportation auch in Deutschland tätig, wo das Unternehmen Škoda Transportation Deutschland GmbH gegründet wurde. Seit letztem Jahr hat Škoda auch in Finnland eine Vertretung, die Gruppe übernahm dort die Mehrheit am Unternehmen Transtech. Es handelt sich dabei um den einzigen finnischen Hersteller von Schienenfahrzeugen für den städtischen Verkehr. Dadurch hat Škoda Transportation einen Zugang zum nordeuropäischen Markt erhalten. PM

Ausland

Schweiz: Bern

Ostermundigen-Tram kommt nun doch

■ Seit Jahren bereits wird der Ersatz der kapazitätsmäßig überforderten Berner Buslinie 10 nach Ostermundigen durch eine Tramlinie diskutiert und geplant. Doch im Oktober 2014 standen nach einer Volksabstimmung dann alle Signale auf Halt. Während die Stadt Bern für die Pläne war, lehnten die Stimmberechtigten in Köniz und Ostermundigen eine Beteiligung an diesem Projekt ab. Nun haben sich neue Aspekte ergeben: Die Bergstraße und die Bahnunterführung in Ostermundigen müssen sowieso saniert werden – wofür es Subventionen gäbe, falls dort gleichzeitig eine Tramlinie gebaut würde. Vor diesem Hintergrund



■ Basel: Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) optimieren ihre Flexity-Trams. So gibt es neu ab Tw 5019 ff eine dritte Sondernutzungsfläche bei der Türe 3, darüber entfielen mehrere Windfang-Scheiben, um den Durchgang zu den Stehbereichen zu verbreitern. Kleine Anpassungen betreffen zusätzliche Türöffnertaster und Änderungen an der Sprechanlage. Die Flexity 5001–5018 werden voraussichtlich ab Herbst entsprechend nachgerüstet. Bereits im Spätherbst 2016 wird ein erster kurzer Flexity zu Testzwecken auf dem BVB-Netz erwartet

MICHAEL SPERL

hat eine Initiative ein erneutes Volksvotum durchgesetzt, das eine abgespeckte Version der ursprünglich mit dem Titel „Tram Region Bern“ geplanten Linie zur Abstimmung gestellt hat – mit Erfolg, denn Anfang April 2016 stimmte Ostermundigen für die Tramlinie. Am 14. Juni wurde dann der Startschuss für das neue Projekt gegeben. JOS

Schweiz: Luzern Trolleybus-Days zum Jubiläum

■ Zum 75. Jubiläum des Obus-Systems in Luzern veranstalteten die Verkehrsbetriebe Luzern (VBL), das Verkehrshaus der Schweiz und der Verein VBL-historic vom 20. bis 22. Mai die Trolleybus-Days. In der Arena des Verkehrshauses präsentierten

Industriepartner an Informationsständen ihre Innovationen in Sachen Elektromobilität. Großes Interesse weckte die Ausstellung von vier historischen Obussen: Neben dem Obus 2 aus Lausanne, welcher 1941 für die erste Obuslinie in Luzern mangels genügend eigener Obusse ausgeliehen wurde, war aus der rund 200 Fahrzeuge umfassenden Sammlung des Vereins RétroBus Léman der Obus 6 aus Neuchâtel (1951 ex Zürich Nr. 53) ausgestellt. Zudem kamen aus Biel der Obus 21 und aus Winterthur der Gelenkbus 101 zum Fest. Der vom Verein VBL-historic anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten betriebsfähig aufgearbeitete Luzerner Obus 25 fuhr zwischen Verkehrshaus und Depot Weinbergli. Das Fahrzeug stammt aus der 1949/50 von den Firmen FBW/FFA

(Franz Brozincevic & Cie. Wetzikon/Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein) sowie MFO (Maschinenfabrik Oerlikon) gelieferten Serie 22 bis 31. Der Oldtimer wurde nach seiner Außerdienststellung 1972 noch zur Fahrleitungsenteisung und auch als Päcklidepot in der Innenstadt weiterverwendet.

Führte 1941 die schwierige Kraftstoffversorgung während des Krieges zur Einführung des Obus-Systems, so bietet es heute durch den Einsatz von komfortablen Großraumfahrzeugen beinahe die Vorteile eines Tram-Systems bei vergleichsweise geringen Investitionskosten. Gegenwärtig beschaffen die VBL von Hess und Vossloh Kiepe 17 weitere Doppelgelenkbusse unter anderem für die zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 vorge-

Ostrava: Rustikale Gleislage mitten im Baustellenbereich auf der Nádražní ulice (Bahnhofstraße) im Zentrum der mährisch-schlesischen Industriestadt, hier mit Tw 1039 am 11. Juni

MICHAEL BEITELSMANN



Luzern: Zu den Trolleybus-Days kam erstmals der von vbl-historic restaurierte Obus 25 zum Einsatz, aufgenommen in der Haldenstraße auf der Fahrt vom Depot Weinbergli zum Verkehrshaus

ROBERT SCHREMPF



ANZEIGE

Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter
www.strassenbahnmagazin.de/abo

sehene Umstellung der Linie 2 (Bahnhof – Sprengli) auf R-Bus-Standard. Vier Gelenkbusse bekommt die neue Obuslinie 5, welche künftig die beiden R-Bus-Linien 1 und 2 zwischen Kriens und Emmenbrücke verstärkt. ROS

Tschechien: Ostrava Modernisierung des Netzes schreitet voran

■ Die wichtigste Hauptachse des Straßenbahnnetzes in Ostrava wird derzeit umfassend grundsaniert: die Nádražní ulice (Bahnhofstraße) im Zentrum der mährisch-schlesischen Industriestadt. Neben der Rekonstruktion des Straßenbelags, der Gehwege und der Bahngleise werden auch die Kanalisation und die sonstigen Versorgungsanlagen unter rollendem Rad erneuert. Die zweite Etappe der Bauarbeiten begann am 1. April und soll zum 30. November beendet sein. Die hier verkehrenden Linien 1, 2, 8, 9, 11, 14 und 18 werden derzeit inmitten der engen Altstadtbebauung zwischen den Haltestellen Stodolní und Elektra eingleisig über Bauweichen geführt, was bei den im dichten Takt fahrenden

Linien oft zum Rückstau von drei oder mehr Zügen führt. MBE

Insel Man

Snaefell Mountain Railway wieder zweigleisig

■ Die großen Regenereignisse zur Jahreswende hatten auf der SMR-Strecke erhebliche Verwüstungen angerichtet, die eine grundlegende Sanierung des Gleiskörpers erforderlich machten. Am Nachmittag des 27. Mai konnten nun endlich die letzten Gleise montiert und anschließend der zweigleisige Betrieb wieder aufgenommen werden. Damit bestanden zum Touristenereignis des TT-Motorrad-Rennens, zu dem die SMR nahezu ohne Pause Schaulustige zur Mountain Road an der Bungalow Station befördert, keine Einschränkungen mehr im Betrieb der Bergbahn. Über eine Million Pfund wurden in diese Phase der Gleissanierung investiert, weitere Maßnahmen in annähernd gleichem Umfang sollen im kommenden Winter erfolgen. Damit dürfte die Anfälligkeit der Trasse für zunehmend häufiger werdende Regenereignisse der Intensität des vergangenen Jahres deutlich sinken. Zwischenzeitlich fiel die Entscheidung, den Ende März verunfallten Triebwagen 3 wieder aufzubauen. Das Unternehmen teilte mit, es bestünde die Möglichkeit, vereinzelt Teile des Havaristen erneut zu verwenden. Der Wagenkasten jedoch müsse neu aufgebaut werden. AMA

Dänemark: Aarhus

Erster Wagen für neuen Trambetrieb

■ Die Variobahn 001 für die in Bau befindliche Tram in Aarhus erreichte am 23. Juni ihren künftigen Einsatzort. Vorausgegangen waren Tests am Standort Velten bei Berlin. Weitere Erprobungen folgen in den kommenden Monaten am künftigen Einsatzort. Die übrigen 13 Variobahnen sollen rechtzeitig zur Ausrichtung der Kulturhauptstadt Europas in Aarhus im Mai 2017 einsatzbereit sein. Aarhus Letbane unterzeichnete 2014 mit dem Konsortium Stadler und Ansaldo STS einen Liefervertrag, dieser umfasst zum Preis von rund 773 Millionen dänischen Kronen zwei Fahrzeugtypen: Stadler Pankow baut 14 Variobahnen, die 32 Meter langen und bis zu 80 Kilometer pro Stunde schnellen Wagen verfügen über drei Doppeltüren und eine Einzeltür pro Seite und sind für den Einsatz auf den innerstädtischen Teilen des Netzes vorge-

sehen. Aarhus Letbane bestellte darüber hinaus auch zwölf Tango-Züge, die als „Tram-Trains“ auf dem Banedanmark-Netz von Nørreport durch Aarhus H zu Odder und Norden nach Hornslet und Grenaa fahren sollen und bis zu 100 Kilometer pro Stunde schnell sind. Die 39 Meter langen Fahrzeuge werden in Alten in der Schweiz gebaut, der erste Tango wird voraussichtlich im Oktober ausgeliefert und ebenfalls 2017 in den Fahrgasteinsatz gehen. Alle 26 Fahrzeuge – die Variobahnen und Tangos – werden im gleichen Depot untergebracht. Das eigens entwickelte neue Fahrzeugfrontdesign soll die beiden grundverschiedenen Typen in ihrer Wahrnehmung ähnlich erscheinen lassen. Als Sonderausstattung weisen die Wagen zusätzlichen Korrosionsschutz und eine Klimaanlage auf, die die Fenster auch beim ortstypisch feuchtem Wetter frei von Beschlag halten soll. Die LED-Beleuchtung passt sich automatisch dem Tageslicht an. MSP

Thailand: Bangkok

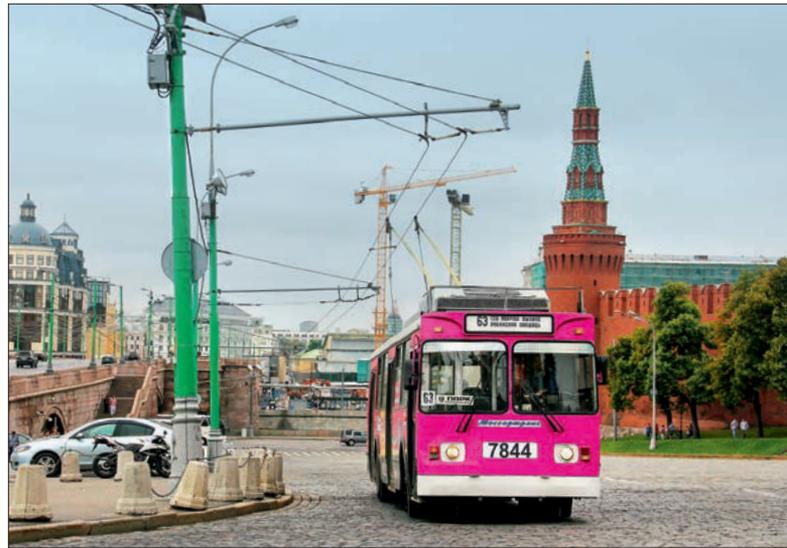
Neue Züge für das U-Bahn-System

■ Die Bangkok Mass Transit System Public Company Limited (BTS) vergab jetzt zwei Aufträge in Höhe von insgesamt 270 Millionen Dollar (240 Millionen Euro) zur Lieferung von 46 Vierwagenzügen für das Skytrain-System. Die Züge sollen auf dem bestehenden BTS-System und auf der Verlängerung der Green Line eingesetzt werden. Sowohl Siemens als auch der chinesische Konzern CRRC Changchun Railway Vehicles Co. teilen sich den Auftrag, der bis 2018 erfüllt werden soll. Während CRRC 24 Einheiten liefert, entstehen die übrigen 22 Züge bei Siemens in Zusammenarbeit mit dem türkischen Partner Bozankaya. Wie mitgeteilt wird, übernimmt Siemens die Zulieferung von Drehgestellen, Antrieb und Bremsen, Hilfsbetrieben und trägt darüber hinaus Sorge für das Projektmanagement, Entwicklung, Konstruktion und Inbetriebsetzung. Die Züge werden zudem vom Konsortium für 16 Jahre gewartet.

Sowohl Siemens als auch CRRC haben bereits in der Vergangenheit Skytrain-Züge in die thailändische Hauptstadt geliefert. Das Skytrain-System wurde 1999 als Hochbahn in Betrieb genommen und umfasst derzeit zwei Linien mit Systemlänge von 36,5 Kilometern. Die neuen Fahrzeuge sind sowohl für die Verstärkung auf den bestehenden Linien als auch für den



Bangkok: Ein Skytrain-Zug von Siemens an der Haltestelle Pho Nimit, neue Züge hat BTS jüngst bei Siemens und CRRC bestellt JENS PERBANDT



Moskau: Die an der Kreml-Mauer liegende Wendeschleife Krasnaya Ploshchad' diente ab 2013 aufgrund einer Verknüpfung mit der Obusstrecke am Ufer der Moskwa nur noch einrückenden Wagen oder Umleitungsverkehr, hier mit ZiU-682GM1 7844 auf dem Weg in den Betriebshof 8 DANIEL MÖSCHKE

Einsatz auf den in Bau befindlichen Erweiterungen vorgesehen. Derzeit wird an beiden Enden der 22,3 Kilometer langen Sukhumvit Linie an Verlängerungen gearbeitet. Im Süden entsteht eine 12,6 Kilometer lange Strecke von Bearing nach Samut, im Norden wird die Linie um 18,9 Kilometer von Mo Chit nach Khu Khot erweitert. JEP/FBT

Russland: Moskau

Einschnitte beim größten Obusnetz weltweit

■ Spürbare Einkürzungen hatte am 2. Mai das bisher größte Obussystem der Welt in der russischen Hauptstadt zu verzeichnen. An diesem Tag wurde der Großteil des Netzes im Stadtzentrum stillgelegt, welches innerhalb des etwa fünf Kilometer im Durchmesser großen Zentrumsringes gelegen ist. Die Linien 1, 2, 9, 15 und 31

wurden durch Buslinien ersetzt, die Linien 12 und 33 wurden bis an die Grenze des Stadtzentrums zurückgezogen und die Linie 44 ersatzlos eingestellt. Lediglich die Strecken zum Kinoteatr Udarink, zum Lubyanskaya Ploshchad' und zum Trubnaya Ploshchad' werden noch innerhalb des Stadtringes betrieben. Inmitten der geschäftigen Millionenstadt wird der Obus nunmehr als veraltet und staufördernd angesehen, so dass die komplette Stilllegung des riesigen Gesamtnetzes bis zum Jahr 2020 angestrebt wird. Das Unternehmen Mosgortrans betreibt den Obusbetrieb seit 1933 und hatte ab 1971 mit 1273 Kilometern Streckenlänge die größte Ausdehnung erreicht. Des Weiteren existiert noch ein Straßenbahnsystem mit heute etwa 180 Kilometer Länge, welches sich auf zwei separate Netze aufteilt. DAM

Wieder „Sommerspiele“ an der Isar

Linienrochaden in München

Baustellen, Umleitungen, neue Linienbezeichnungen – was in jedem Sommer die Münchner Fahrgäste ärgert, erfreut die Straßenbahn-Fotografen umso mehr, gibt es doch zahlreiche neue Motive zu entdecken

Stets im Sommer werden Teile des Münchner Trambahnnetz aufgrund umfangreicher Sanierungen des Gleisnetzes gesperrt. Während verschiedene Verkehrsbetriebe auf die Erneuerungen ihrer Schienen unter „rollendem Rad“ setzen, sperrt die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) bei einer Runderneuerung die betroffenen Strecken komplett. Fahrgastverbände und auch die örtlichen Boulevardzeitungen kritisieren diese für die Fahrgäste oft zeitraubenden Unterbrechungen regelmäßig. Die MVG kontert dann, dass eine Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs während der Erneuerung den Bauzeitraum stark verlängern würde. In diesem Sommer steht die Erneuerung des dichtbefahrensten Abschnitts der Münch-

ner Trambahn, der Verbindung zwischen Karlsplatz/Stachus und Sendlinger Tor entlang des Altstadtringes auf dem Plan. Bereits seit dem 17. Mai wird der Haltestellenbereich an der viergleisigen Haltestelle Karlsplatz/Stachus in der Sonnenstraße erneuert; zudem müssen einige Gleiskreuzungen ausgetauscht werden. Änderungen an den Gleiskonfigurationen gibt es, im Gegensatz zum vergangenen Jahr beim Umbau der Kreuzung am Ostfriedhof im Stadtteil Giesing, nicht.

Neues Baustellennetz

Die bestehenden Linienverbindungen können, bis auf die Linie 19, nicht weiter beibehalten werden, stattdessen wird ein umfangreiches Baustellennetz betrieben. Verschiedene Linien

werden neu verknüpft oder vorzeitig unterbrochen; außerdem wurde eine zusätzliche Ersatztramlinie eingerichtet, die die Baustelle links liegen lässt.

Die Baustellenlinie 38 verbindet die Hochschule München an der Dachauer Straße mit dem Stachus – auf dieser Verbindung fährt normalerweise die Tramlinie 22 – und fährt dann zusätzlich zur Tramlinie 19 durch die Maximilianstraße zum Maxmonument und ab dort auf der Trasse der Linie 18 zum Effnerplatz und zu den Hauptverkehrszeiten weiter nach St. Emmeram. Bis zum Schulbeginn nach den Sommerferien Mitte September wird am Stachus noch gebaut.

Auch abseits der Innenstadt, am Westfriedhof, kann der reguläre Fahrplan nicht

Dauerbrenner bei den Fans sind bis heute die hochflurigen P-Wagen, die im kommenden Jahr ihren 50. Geburtstag feiern dürfen. Die Linien 21 und 28 sind derzeit untereinander durchgebunden, dafür kehrte auf den Tafeln in den Hochflurzügen die „Bruchstrichlinie“ zurück, hier bei Tw 2005 mit Bw 3039 in der Olympiaschleife an der Schwere-Reiter-Straße

FREDERIK BUCHLEITNER



Am während der Bauzeit durch die Linie 17 als Wendemöglichkeit angefahrenes Gleisdreieck an der Martin-Greif-Straße kam es am 2. Juni 2016 zu einem Zusammenstoß zwischen zwei Bahnen, die beide Wagen zum Entgleisen brachte

FREDERIK BUCHLEITNER

Tagsüber übernimmt zusätzliches Fahrpersonal am Wendedreieck Martin-Greif-Straße das Weichenstellen und auch die Rückwärtsfahrt. So wird der Betrieb der vorbeifahrenden Linien 18 und 19 nicht unnötig lange behindert. Ein modernisierter Vertreter der R2.2- Serie, der Wagen 2157, verlässt am 23. Juni 2016 das Wendegleis

FREDERIK BUCHLEITNER



Um von dem Gleis der Linien 27 und 28 auf die Strecke der Linien 20 und 21 zu gelangen, nutzen die Straßenbahnen eine sonst selten benutzte Gleisverbindung. Im Trambahner-Jargon „Sauschwanzl“ genannt. Hier der der P-Zug 2006/3037 am 18. Mai

ANDREAS PAULA





Die Verbindung zwischen Isartor und Maxmonument wird normalerweise von der Linie 18 befahren, ist aber im Baustellennetz eine Betriebsstrecke ohne Linienverkehr. Eine einzelne Verstärkerfahrt mit P-Wagen fährt die Strecke am frühen Morgen dennoch an, was zu einer „aufgehobenen“ Haltestelle mit vielen wartenden Fahrgästen führt ANDREAS PAULA

Erst kürzlich wurden den modernen Fahrzeugtypen der Serien S und T von der Aufsichtsbehörde neue Streckenfreigaben erteilt. Mit dem Baustellennetz werden auch die Umleitungsmöglichkeiten rar, welche bei Störungen genutzt werden können. Am 26. Mai 2016 wurde Siemens-Wagen 2802 zum Karolinenplatz umgeleitet FREDERIK BUCHLEITNER



gefahren werden: Der erst 1998 eröffnete U-Bahnhof wird noch bis Mitte 2017 saniert, die darüberliegende Trambahnblockschleife muss in dieser Zeit abgebaut werden. Die Tramlinie 20 nach Moosach wird in beiden Richtungen entlang der Dachauer Straße geführt, dafür wurde in stadteinwärtiger Fahrtrichtung wieder ein provisorisches Gleis gelegt. Die Linie 21 wendet an der Haltestelle Borstei per Dreieckswende.

In den Wochen zuvor, seit Mitte März, wurden die Gleisanlagen rund um den Westfriedhof umgebaut. Die Tramlinien 20 und 21 wendeten in dieser Zeit ab Leonrodplatz über die Ackermannschleife am südlichen Rande des Olympiaparks, während der Restabschnitt bis Moosach von Ersatzbussen übernommen wurde. Im Laufe des Sommers wird am Schienennetz der Trambahn aber noch öfter gebaut:

Zwischen dem 25. Juli und dem 15. August fährt die Tramlinie 18 nicht zum Gondrellplatz, sondern ab Lautensackstraße weiter zum Willibaldplatz. An der Siglstraße wird in diesen drei Wochen ein Gleisbogen erneuert.

Alles neu in Harlaching

Mit Beginn der Sommerferien startet eine weitere Großbaustelle: Die Schleifenanlage





Seit Mai 2016 werden die Stadler-Vario-
bahnen auch auf der Linie 17 eingesetzt. Im
Baustellennetz wird diese Durchmesserlinie
in zwei Teile geteilt, am 28. Mai 2015 stand
S-Wagen 2319 auf dem Ostteil zwischen
Sendlinger Tor und Giesing im Einsatz und
erklimmt hier den Nockherberg. Im Hinter-
grund der Turm der Mariahilfkirche im
Stadtteil Au

FREDERIK BUCHLEITER

an der Großsesselhofer Brücke wird ab dem 1. August bis zum Ende der Sommerferien am 12. September komplett umgebaut. Die Schleife am Rande des Perlacher Forstes, die letzte Zwischenschleife vor der Stadtgrenze auf der Überlandstrecke der Linie 25 nach Grünwald, wurde seit Jahrzehnten nicht mehr erneuert und entspricht nicht mehr den modernen Standards. Künftig liegen die Haltestellengleise der Schleife nicht mehr im

Bogen und bekommen eigene Bahnsteige um den Zustieg zu erleichtern. Zudem soll das bisher dort verbreitete wilde Parken unterbunden werden, indem die Flächen besser markiert und aufgeteilt werden. Für den im vergangenen Jahr eingeführten Nachtbus nach Grünwald, aber auch für Ersatzverkehr bei Störungen, wird die Schleife für Busse befahrbar gemacht. Der bisher vorhandene Gleisbogen, um aus der Schleife in

Richtung Grünwald zu fahren, entfällt im Zuge des Umbaus. Die Trambahnlinien 15 und 25 wenden in dieser Zeit am U-Bahnhof Wettersteinplatz, den Rest bis Grünwald bewerkstelligen Ersatzbusse. Nach den Sommerferien sollen dann beide Linien bis Grünwald durchgebunden werden, bevor im Herbst die umgebaute Schleife in Betrieb genommen werden kann.

FREDERIK BUCHLEITNER

Von Floridsdorf



bis Rodaun



Der Tram-Marathon durch Wien ■ Straßenbahn-Erlebnisreise durch die österreichische Donau-Metropole. Möglichst viel Strecke soll zurückgelegt werden. Dabei haben wir uns aber klare Regeln gesetzt: Keine Strecke soll zweimal befahren werden, auch nicht in Gegenrichtung. Rund 78 Kilometer sind es geworden, und viele davon wurden in klassischen Altwagen zurückgelegt

Am Verkehrsknoten Dr.-Karl-Renner-Ring halten die Ringlinien 1, 2, 71 und D sowie die Radiallinien 46 und 49. Rechts sind Teile des Parlaments zu sehen WOLFGANG KAISER

Unsere sechseinhalbstündige Reise beginnt weit draußen im äußersten Osten Wiens – wir befinden uns in der „Donaustadt“, dem 22. Gemeindebezirk. Derer gibt es 23 und wir werden davon fast alle befahren oder berühren. Hier in Transdanubien, also jenseits der Donau und durch diesen breiten Strom vom Stadtzentrum getrennt, sind in den letzten Jahrzehnten die meisten Wohnbauten entstanden – davon viele Großsiedlungen, die Erinnerungen an den typischen DDR-Plattenbau wecken. Es ist aber auch ein grüner Bezirk mit viel Kleingartenanlagen und sogar landwirtschaftlicher Nutzung.

Wir besteigen an der Endhaltestelle Aspern Oberndorfstraße einen Zug der Linie 25, auf der im Frühjahr 2016 noch die größtenteils um die 40 Jahre alten Wagen der Type E₁ (klassischer DUEWAG-Sechssachser als österreichischer Lizenzbau) mit vierachsigen passenden Beiwagen der Type c₄ im Wechsel mit den Niederflurwagen ULF (Ultra Low Floor mit einer Einstiegshöhe von nur 197 Millimetern) fahren. Wir haben Glück und erwischen einen der noch bis zirka 2019/2020 im Betrieb stehenden E₁ und können das wohl typischste Fahrgefühl in einer Straßenbahn nach dem Zweiten Weltkrieg auf den ungepölpeltesten Durofolsitzen live erleben.

Straßenbahnen sind männlich

Unsere Fahrt im 25er – in Wien sind die Straßenbahnen grundsätzlich männlich, das kommt von der alten Bezeichnung „25er-Wagen“ – verläuft erst auf selbständigem Gleiskörper in Seitenlage, dann in Straßenmitte recht unspektakulär. Auf der Fahrt von Aspern, Oberndorfstraße nach Kagran passiert man vorher auch den Bereich der U2-Station Donauespital im Linksverkehr. Es gibt drei Abschnitte mit Linksverkehr im Bezirk Donaustadt! Durch den Linksverkehr können die mittigen U-Bahn-Zugänge ohne Behinderung direkt von der Straßenbahn erreicht werden.

Vorbei am Eisstadion geht es durch die erst im Jahr 2012 errichtete Neubaustrecke mit Rasengleis bis zur Donaufelder Straße und weiter in Richtung Floridsdorf. Kurz nach dem Umstieg in die Linie 31 (voraussichtlich ab 2017 wird es der 32er sein) überqueren wir zuerst die Autobahn und dann „Neue Donau“ und Donauinsel, die ein rund 20 Kilometer langes Freizeitrevier der Wiener darstellen. Auf der Floridsdorfer Brücke zeigt sich rechter Hand die große Besonderheit Wiens: Die Lage! Dort liegen die beiden Hausberge Leopoldsdorf mit Kapelle und Kahlenberg mit Hotel sowie vorgelagert der Nußberg mit seinen Weinhängen. All dies gehört zu Wien, denn sie ist eine der wenigen Städte, in der umfangreich Weinbau betrieben wird – in Deutschland fällt mir hier Würzburg ein.

Schnell haben wir die Brücke passiert und nach einem Umstieg am Friedrich-Engels-Platz sind wir nun mit dem 33er unterwegs. Dieser bringt uns zum Wallensteinplatz und dort fällt unser Blick vielleicht rechts am Querdraht der Oberleitung auf eine Signalisierung, die im Regelfall ausgeschaltet ist: Jeweils in einem Einkammersignal können die Buchstaben R, E und H angezeigt werden. Eingeführt lange vor der Zeit des Funkverkehrs kann so der früher hier am Wallensteinplatz eingesetzte Expeditör (quasi der „Linienlenker“) den Fahrern Aufträge erteilen: Ein R für „Nutze die Raffaelschleife am Häuserblock links und kehre um“, ein E für „Einziehen in den nahen Betriebsbahnhof Brigittenau durch die Jägerstraße“ und ein H für „Halt und weitere Anweisungen ab-



Begegnungen am Schwedenplatz: Links Linie 2, in der Mitte vorne die „Vienna Ring Tram“, dahinter der Oldtimer-Bus ins Verkehrsmuseum „Remise“ und rechts ein Zug der Linie 1

Altwageneinsätze

Aktuell verfügen die Wiener Linien über 79 Triebwagen vom Typ E₁ für den Linienbetrieb und zwei gleichartige Fahrzeuge für den Einsatz auf der „Vienna Ring Tram“. Die Wagen entstanden in den Jahren 1971–76 bei den ortsansässigen Herstellern Lohner und SGP. An Schultagen können Straßenbahnfreunde derzeit rund 50 davon – stets behängt mit Großraumbeiwagen c3 oder c₄ – auf den Linien 5, 6, 25, 26, 30, 43 und 49 im Einsatz erleben, dazu kommen bis zu drei solofahrende E₁ auf der Linie 33. Bei Mangel an Niederflurwagen kommt es außerdem fallweise zu Einsätzen auf den Linien 2, 18, 31 und O (mit Beiwagen) sowie auf den Linien 9 und 10 (solo).

Auch an schulfreien Werktagen sind die Altwagen unterwegs, wenn auch in geringerer Stückzahl. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gibt es planmäßige Einsätze nur auf den Linien 5 (zwei Züge) und 25 (ein Zug), dazu kommt fallweise ein Solowagen auf Linie 33. Jährlich läuft bei rund 20 Triebwagen die Untersuchungsfrist ab, was die Ausmusterung zur Folge hat. Nach der kompletten Auslieferung der letzten ULF-Serie (Nr. 772–801) und der Stilllegung der Linie 67 in der Favoritenstraße im Juni 2017 (Ersatz durch U-Bahn) werden die Altwagen voraussichtlich nur noch in den Spitzenzeiten zum Einsatz kommen.

WOLFGANG KAISER



warten“. Die Anlage wird heute aber nicht mehr genutzt.

Zwielichtig: Bahnhof Praterstern

Durch ein geschäftiges und multikulturell geprägtes Viertel geht es zur Nordbahnstraße und weiter zum Praterstern mit seinem gleichnamigen Bahnhof. Seit jeher ein Verkehrsknotenpunkt ist er vielspurige Verkehrshölle, aktiver Drogenumschlagplatz und Aufenthaltsort für dessen Konsumenten, wichtige Umsteigestation und Tor zum Prater, dem berühmten Grün- und Vergnügungsareal mit Riesenrad (auf der anderen Seite des Bahnhofsgebäudes).

Wir wechseln hier in den O-Wagen – und bitte niemals „Linie Null“ zu ihm sagen! Neben dem D-Wagen ist dies die letzte Linie, die noch durch Buchstaben und nicht

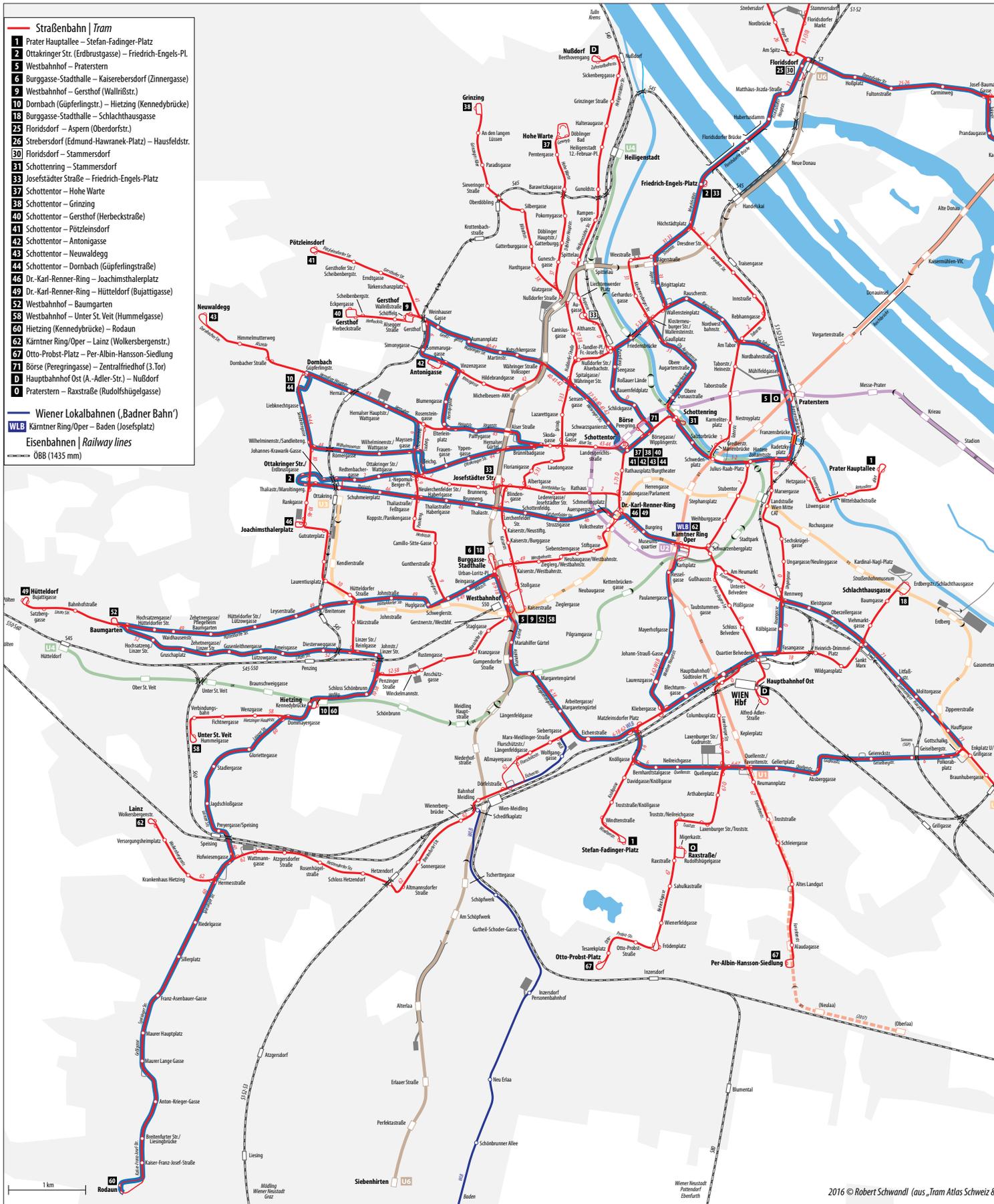


Ein für Rundfahrten anmietbarer Oldtimer aus dem Jahr 1928 vor der Urania, der alten innerstädtischen Sternwarte

AUFNAHMEN (3): THOMAS ADOLPH

Historischer und aktueller Stadtverkehr vor dem Rathaus am Ring: Klassische Wiener Fiaker und Altwagen 4090 buhlen um die Gunst der Fahrgäste





Fahrtverlauf

Linie	Richtung	bis	Entfernung (Meter)
25	Floridsdorf	Floridsdorf	9.202
31	Schottenring	Friedrich-Engels-Platz	2.196
33	Augasse oder Josefstädter Str.	Wallensteinplatz	1.769
5	Praterstern	Praterstern	2.275
0	Raxstraße	Hintere Zollamtsstraße	1.027
1	Stefan-Fadinger-Platz	Schottenring	1.570
31	Stammersdorf	Klosterneuburger Str./ Wallensteinstr.	1.694
5 / 33	Westbahnhof od. Augasse	Franz-Josefs-Bahnhof	598
D	Hauptbahnhof/Ost	Schottentor	1.618
40 / 41	Herbeckstr. od. Pötzleinsdorf	Gersthof	3.215
9	Westbahnhof	Elterleinplatz	1.897
43	Schottentor	Brünnbadgasse	1.258
44	Dornbach	Dornbach	4.240
43	Schottentor	Rosensteingasse	1.479
9	Westbahnhof	Johann-Nepomuk-Berger-Platz	691
2	Ottakringer Str./Erdbrustg.	Ottakring S/U (nach der Endhaltestelle)	ca. 2.289
46	Dr.-Karl-Renner-Ring	Dr.-Karl-Renner-Ring	3.668
1/2/D/71	Richtung Oper	Kärtner Ring, Oper	823
62	Lainz, Wolkersbergenstr.	Kliebergasse	2.315
18	Schlachthausgasse	Fasangasse	1.675
0	Praterstern	Rennweg	724
71	Zentralfriedhof 3. Tor	Enkplatz / Grillgasse	3.237
6	Burggasse-Stadthalle	Urban-Loritz-Platz	9.212
49	Hütteldorf	Baumgarten	5.019
52	Westbahnhof	Johnstr./Linzer Str.	3.751
10	Hietzing, Kennedybrücke	Hietzing, Kennedybrücke	1.668
60	Rodaun	Rodaun	8.426
Summe:			77.536

durch Zahlen gekennzeichnet ist. Kaum ist der Donaukanal überquert, sind wir in einem wunderschönen geschlossenen Gründerzeitviertel mit dem berühmten Hundertwasserhaus. Durch die enge Radetzkystraße mit dem O-Wagen und dann durch eine kleine Fußgängerzone mit der Linie 1 kommen wir über den der Stadt den Namen gebenden Wienfluß sowie zur Urania, der alten innerstädtischen Sternwarte mit Kino. Weiter geht es entlang des Franz-Josefs-Kais, vorbei am Schwedenplatz und durch eine prächtige Baumallee fahrend erreichen wir den Schottenring. Mit dem uns schon bekannten 31 überqueren wir zuerst den Donaukanal, wobei wir nach hinten einen tollen Blick auf die trutzige Rossauer Kaserne haben. Dann geht es tief in den 2. Bezirk zum Augarten mit seinen hässlichen Flaktürmen aus dem Krieg, und an der Wallensteinstraße wird wieder umgestiegen: Wir wechseln für zwei Haltestellen die Linie und kommen zum „Franz-Josefs-Bahnhof“. Bitte nicht wundern, er ist nicht sichtbar,

denn er befindet sich im Erdgeschoss des Bankgebäudes rechts.

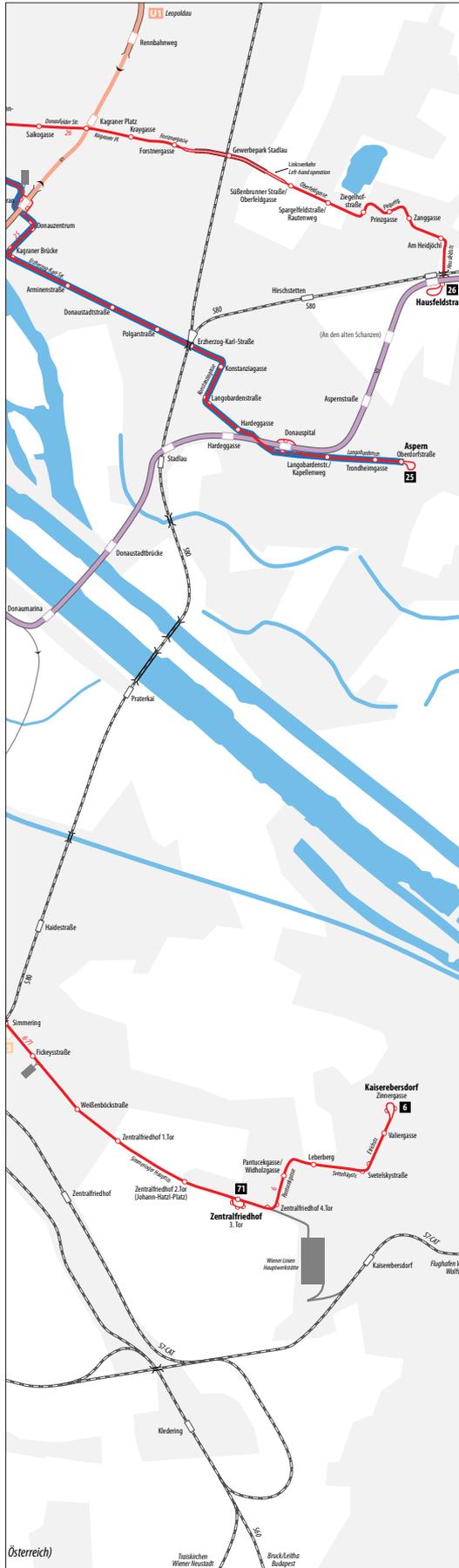
Attraktiv: der 9. Bezirk

Mit dem D-Wagen kommen wir jetzt in eine der schönsten Straßen des ohnehin attraktiven 9. Bezirks: Die Porzellangasse sowie ihre Seitenstraßen sollte man eigentlich zu Fuß gehen, um alles in Ruhe sehen zu können – ebenso das nur eine Straße entfernte „Servitenviertel“. Diesmal an der Frontseite der Rossauer Kaserne vorbei erreichen wir die Ringstraße an der alten Börse (links) und danach das Schottentor. Hier vor der zweit-höchsten Wiener Kirche, der Votivkirche, befindet sich eine doppelstöckige Schleifenanlage, genannt das „Jonas-Reindl“.

Wir nutzen die Linien 40 oder 41 auf Ebene 1, die hier zusammen mit drei weiteren Linien in dichten Abständen verkehren. Diese werden im Regelfall einerseits von den niederflurigen ULF, andererseits aber von den in Wien in großer Stückzahl vertretenen DUEWAG-Lizenzbauten vom Typ Mannheim (hier als E₂ bezeichnet, die passenden Beiwagen als c₃) bedient. Die sechssachsigen Triebwagen wurden unlängst erst mit einer Choppersteuerung modernisiert und für viele weitere Dienstjahre ertüchtigt. Nach der Abfahrt geht es die mondäne Währinger

Die im Rahmen des Tram-Marathon befahrenen Streckenabschnitte sind violett markiert. Die Karte lässt sich auch in Internet unter www.strassenbahn-magazin.de downloaden

ROBERT SCHWANDL





Im unterirdischen Teil der Haltestelle Schottentor mit einem 40er



Linie 10 in der Schönbrunner Schloßallee vor dem kaiserlichen Schloss

Straße entlang stadtauswärts bis zur Volksoper am verkehrsreichen Gürtel, den ehemaligen äußeren Wallanlagen.

Diesen hinter uns lassend passieren wir den trendigen Kutschkermarkt und können viele schöne Gründerzeitfassaden betrachten. Schnell ist Gersthof erreicht – oben thront geradezu die Station der Vorortelinie (S45) auf ihrem mächtigen Sockel.

Jetzt mit dem 9er unterwegs können wir nach der Haltestelle Sommarugagasse linker Hand noch einen Blick auf die Reste des längst aufgelassenen Betriebsbahnhofs Währing Kreuzgasse werfen. Nach einem Umstieg am Elterleinplatz und einer erneuten Gürtelquerung mit dem kurzzeitig genutzten 43er geht es jetzt mit dem 44er Richtung Dornbach. Ein weiteres Mal den Gürtel kreuzend geht es die Ottakringer

Straße entlang, die uns nun tief in den gleichnamigen 16. „Hieb“ (wienerisch für Bezirk) bringt. Nach Befahrung der einzigen Einzelkreuzung des Netzes – die Straßenbahnen werden nach Richtungen getrennt in parallelen Einbahnstraßen geführt – geht es merklich bergauf und dann die Sandleitengasse entlang, bis schließlich langsam nach einer steilen Fahrt bergab in einer Häuserblockumfahrung die Endhaltestelle Dornbach erreicht ist. Wir halten uns aber gar nicht lange auf und nehmen den nächsten 43er stadteinwärts, der die uns schon bekannte S45 unterquert und uns am Straßenbahn-Betriebsbahnhof Hernalds (links) vorbei bringt. Wieder im 9er geht es durch die schmale Rosensteingasse zur bereits gequerten Einzelkreuzung mit der Linie 44.

Geheimnis „2er-Linie“

Die „2er-Linie“ ist keine Straßenbahnlinie, sondern die ehemalige Lastenstraße. Sie verläuft in etwas Abstand parallel zur Ringstraße, die für Schwerfahrwerke gesperrt war. Daher Lastenstraße und viele Jahrzehnte lang verkehrten hier die Linien mit einer 2 im Index – also E2, G2, H2 und auch zeitweise die Linie 2 selbst. So bekam der ganze Straßenzug die Bezeichnung „2er-Linie“, der sich bis heute in den Verkehrsmeldungen gehalten hat. Und die Straßenbahnen sind inzwischen durch die U2 ersetzt.

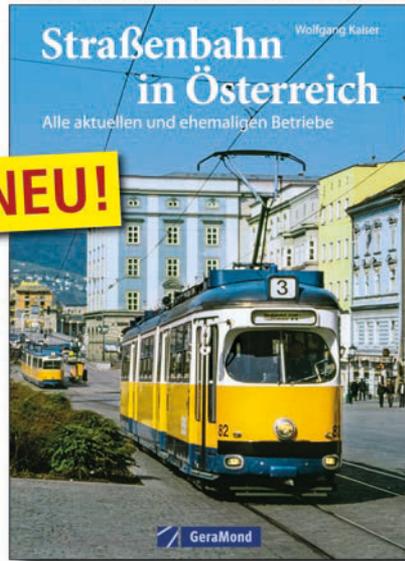
Gleich danach wechseln wir in die Linie 2 und es geht vorbei an der Ottakringer Brauerei, dann durch ein Wohngebiet und schließlich zur kleinen Fußgängerzone vor der Ottakringer Kirche. Diese bietet wunderschöne Fotomotive – gerade auch mit dem aus dem Jahr 1740 stammenden ältesten Heurigenlokal Wiens, der „10er-Marie“. An der Endhaltestelle bringt uns unser 2er nach Ablauf der Ausgleichszeit über die Blockumfahrung bis zur S- und U-Bahn-Station Ottakring.

Von Ottakring wieder zur Stadtmitte

Hier wechseln wir in den kurz hinter uns folgenden Zug der Linie 46, mit dem wir – wer hätte es ahnen können – wieder stadteinwärts fahren. Diesmal geht es bis zur Endhaltestelle an der Ringstraße. Nach der Kreuzung der 2er-Linie (siehe Kasten) können wir links das Parlament im neoklassizistischem Stil sehen, bevor wir die in einer Hausumfahrung liegende Endhaltestelle Dr.-Karl-Renner-Ring erreichen. Jetzt sind wir direkt am Ring, gegenüber dem Volksgarten. Wer mag, kann eine kleine Auszeit nehmen und den Ring zum Parlament, Rathaus und Burgtheater entlang spazieren – es sind nur wenige Minuten und lohnende Fotomotive gibt es zuhauf.

Wenn wir für die Weiterfahrt bereit sind, setzen wir uns in den nächsten „Ringwagen“, also einen Zug der Linien 1, 2, 71 oder D, um mit diesem entgegen dem Autoverkehr zur Oper zu gelangen. Dabei kommen wir am Heldenplatz, den Hofmuseen, Burgtor, Hofburg, Burggarten und vielem mehr vorbei, obwohl die Fahrt nur wenige Minuten dauert. Die herrliche Staatsoper ist aber nicht unser Ziel, wir steigen lediglich um. Statt der Straßenbahnlinie 62 können wir auch einen Zug der teilweise in Doppeltraktion aus Hoch- und Niederflurwagen verkehrenden Badner Bahn – einer Überlandlinie in den Kurort Baden bei Wien – nehmen. In beiden Fällen fahren wir zuerst durch die Wiedner Hauptstraße und kommen zur USTRAB, der Unterplasterstraßenbahn – eine PreMetro-Anlage aus den 1960er-Jahren. Hier gibt es auch die einzige Strecke mit Zugsicherung im

Mehr zur Wiener „Bim“ und anderen österreichischen Straßenbahn-Betrieben:



NEU!

Straßenbahn in Österreich
Alle aktuellen und ehemaligen Betriebe
192 Seiten, ca. 180 Abbildungen,
Format 17,0 x 24,0 cm, Hardcover
ISBN-13: 978-3-95613-016-8, 24,99 Euro

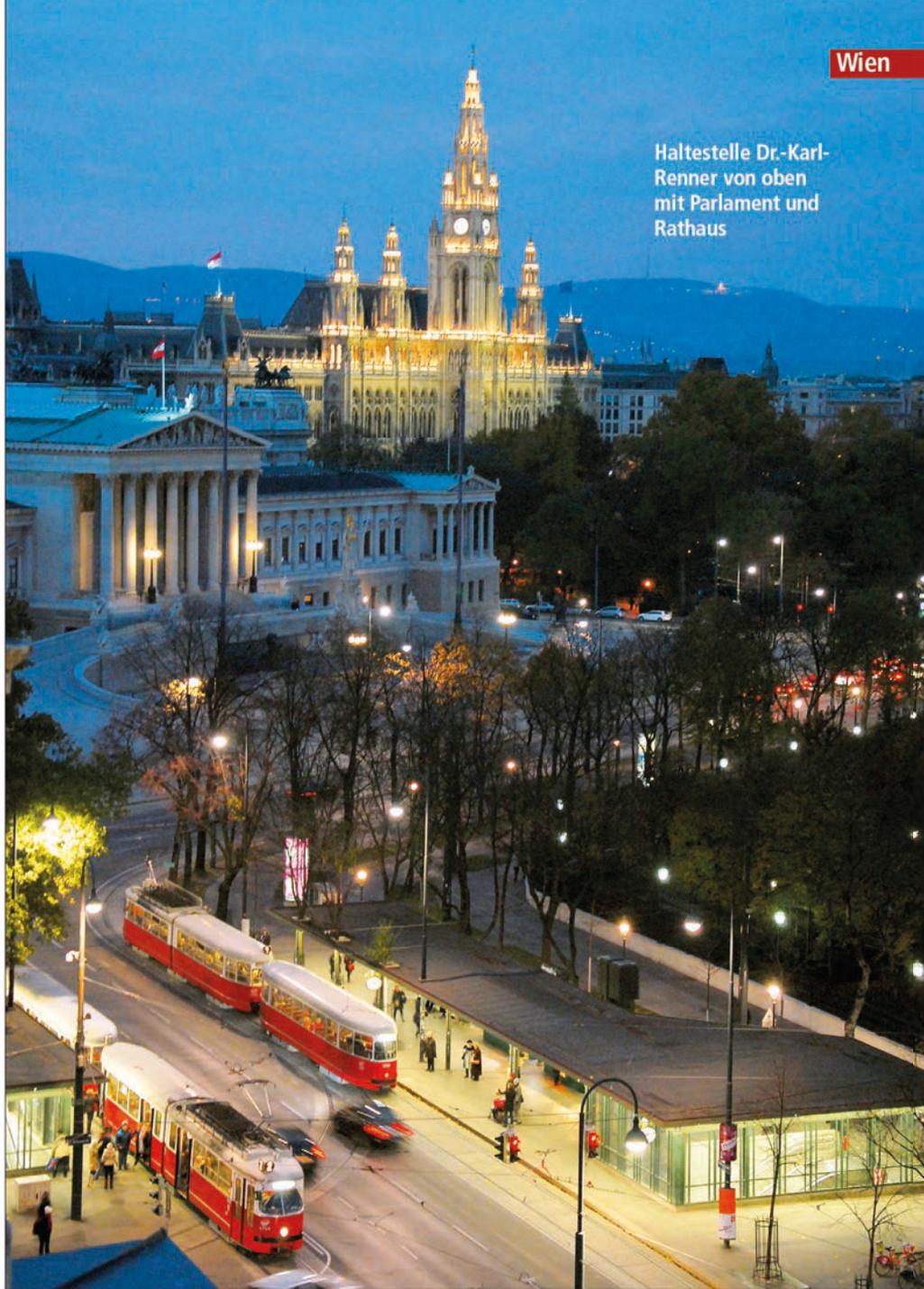
Wiener Netz, wobei diese Sicherung rein optisch ist und keine Zwangsmaßnahmen bei den Fahrzeugen auslösen kann.

Wir wechseln an der unterirdischen Station Kliebergasse durch lange Gänge in die Linie 18 und fahren mit dieser zwei weitere Stationen unterirdisch, bis wir nach dem neuen Hauptbahnhof wieder das Tageslicht erreichen.

Legendär: Der Zentralfriedhof

Nach der Haltestelle Quartier Belvedere sollte unser Blick nach links wandern – erst die Prinz-Eugen-Straße hinunter nach ihren Prachtbauten und daneben auf Park und Schloss Belvedere des Prinzen Eugen. Mit dem O-Wagen geht es weiter. Zwar hätte uns die Strecke über den Schwarzenbergplatz ein paar 100 Meter mehr Fahrstrecke gebracht und auch optisch mehr geboten – aber dort hätten wir ein ganzes Stück doppelt fahren müssen.

Und wir nehmen unseren Marathon doch ernst, also steigen wir am Rennweg um in die Linie 71 hinaus zum legendären Zentralfriedhof („halb so groß wie Zürich, aber doppelt so lustig“). Vor uns liegt eine lange Strecke – erst in Mittellage, dann in rechter Seitenlage. Hier sehen wir das unromantische Gesicht Wiens – der 11. Bezirk Simmering ist eben alles andere als mondän, sondern einfach ein alter Arbeiterbezirk. Den Zentralfriedhof erreichen wir nicht, denn am Enkplatz/Grillgasse wechseln wir in die Linie 6.



Haltestelle Dr.-Karl-Renner von oben mit Parlament und Rathaus

Ein Zug der Linie 71 vor der nächtlich illuminierten Staatsoper

AUFNAHMEN (5): THOMAS ADOLPH





Von der Parlamentsrampe bietet sich dieser schöne Blick auf den Dr.-Karl-Renner-Ring, den Volksgarten und die gotische Minoritenkirche

WOLFGANG KAISER

Ein besonders schöner Fotopunkt befindet sich in Ottakring an der Haltestelle Johannes-Krawarik-Gasse der Linie 2

THOMAS ADOLPH

Auf unspektakulärer Strecke geht es weiter, hinein in den 10. Bezirk, einst eine Hochburg der Ziegelerbeiter am Wiener Berg. Wir unterqueren die Zulaufstrecke zum neuen Hauptbahnhof und zwischen viel Beton findet sich in der Unterführung noch altes Mauerwerk. Wer genau hinschaut sieht jede Menge Löcher darin – Einschusslöcher aus dem Zweiten Weltkrieg, die Zeugnis über die hier ausgefochtenen Kämpfe der letzten Kriegstage ablegen.

Durch sehr multikulturell geprägte Straßen geht es weiter für rund zehn Minuten, bis wir wieder in den Untergrund kommen – die dritte der vier Einfahrten in die USTRAB ist erreicht. Unterirdisch liegt die Haltestelle Matzleinsdorfer Platz, wo vier Straßenbahnlinien sowie die Badner Bahn ein Gleisdreieck haben. Erst nach der Eichenstraße gelangen wir durch die vierte Rampe wieder nach oben. Gleich rechts steht übrigens der erste Wiener Gemeindebau aus 1920, der Metzleinstaler Hof. An der Haltestelle Margaretengürtel fällt das schöne Aufnahmegebäude der Stadtbahn von Otto Wagner ins Auge – heute gelangt man hier hinunter zur U4.

Voraus ist bereits die vor dem Abbruch gerettete große Brücke der U6 über das Wiental sichtbar und parallel zur hier erst in Hoch- und dann in Tieflage im Einschnitt geführten U-Bahn kommen wir zum Westbahnhof. Hier befindet sich eine großzügige Anlage für sechs Straßenbahnlinien und links ist das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude aus den 1950er-Jahren sichtbar.

Raus nach Penzing

Am von seinem Zeltdach dominierten Urban-Loritz-Platz steigen wir um in den 49er, der uns nun weit nach draußen in den 14. Bezirk Penzing bringt. Nach der Haltestelle Breitensee geht es durch eine recht schmale dicht baumbestandene Allee bis nach Baumgarten, wo die Linie 52 ihre Schleife hat. Mit dieser







Die Vorortlinie der ÖBB überspannt die Hernalser Hauptstraße mittels einer Stahlbogenbrücke. Die hier verkehrende Radiallinie 43 verkehrt in den Spitzenzeiten alle drei Minuten

AUFNAHMEN (5): WOLFGANG KAISER

Anlässlich der Fußball-EM und der U2-Eröffnung erhielt der Praterstern 2008 ein völlig neues Erscheinungsbild. Die Linien 5 und 0 halten hier unter einem 3.000 Quadratmeter großen Glasdach



fahren wir nun die Linzer Straße entlang wieder stadteinwärts. Umgestiegen in den 10er ist nach der Kurve voraus bereits Schloß Schönbrunn sichtbar, die Sommerresidenz der letzten Kaiser. Kurz davor geht es nach rechts mit hohem Tempo bis nach Hietzing Kennedybrücke. An dieser ovalen Station direkt über dem Wienfluß und der U4 wechseln wir in den am Nebengleich wartenden 60er. Schnell noch ein Blick auf das Gebäude am anderen Ende des offenen U-Bahnsteigs – es ist der Hofsalon, der exklusive Zugang des Kaisers zur Stadtbahn. Dumm nur, dass er das extra für ihn errichtete Gebäude nur ein Mal genutzt hat.

Vorbei am Schönbrunner Schlosspark und dem Schlosshotel geht es in den wohl vornehmsten Wiener Bezirk – übrigens den 13.! Der 60er ist die letzte Linie, mit der wir heute unterwegs sind. Genießen wir also die Fahrt durch die Gloriettegasse mit ihrer fast durchgängigen wunderschönen Bebauung. An der Hofwiesengasse vereinigen wir uns kurzzeitig mit dem 62er und dann geht es rasch weiter durch eine eher unspektakuläre Szenerie, bis wir Mauer erreichen und entlang der Endresstraße die große Schleifenanlage an der Maurer Lange Gasse.

Durch eine sehr fotogene Gegend mit einem der letzten gepflasterten Gleisabschnitte Wiens kommen wir dann zum Maurer Einschnitt, wo nur noch die Straßenbahn verkehrt und deutlich schnell an Höhe verliert. Unten angekommen sind wir bereits in Rodaun und ab der Ketzergasse befinden wir uns schon in der Häuserblockumfahrung zur Endhaltestelle. Die noch immer sichtbaren alten Gleisanlagen zeugen davon, dass sich hier für ein paar Jahre die Umstiegstelle für die Fahrt in die Sommerfrische Richtung Mödling befand – aber der gute alte 360er ist eine ganz eigene Geschichte.

Wir jedenfalls sind nach etwa sechseinhalb Stunden und fast 78 Kilometern am Ziel unserer Reise und dem Ende des Wiener Tram-Marathons angekommen. Wer genug hat vom langen Sitzen, kann von hier aus zu einer Wanderung ins Grüne starten – oder sich in einem der vielen guten Heurigenlokale zünftig stärken. THOMAS ADOLPH

Lokalempfehlungen am Weg

- Wirtshaus Hansy mit selbstgebrautem Bier (Praterstern, II. Bezirk)
- Café Weimar in der Währinger Straße (klassisches Kaffeehaus)
- 10er-Marie in Ottakring (Heuriger)
- Craft-Bier-Brauerei „Brauwerk“ mit Ausschank am Johann-Nepomuk-Berger-Platz
- Gösser Bierhaus in Mauer
- Gasthaus Plachutta in Hietzing (feinster Tafelspitz)
- Café Dommeyer in Hietzing



Altwagen-Paradies: Am Friedrich-Engels-Platz starten die Linien 2 und 33 in Richtung Ottakring und Josefstadt. Am 33er fahren auch Solo-E₁



Ein Eisbär beobachtet am Brigittaplatz den hier haltenden 33er ohne Beiwagen. Ähnliche Tierskulpturen sind in ganz Wien zu finden



Die Floridsdorfer Brücke ist die einzige Wiener Donaubrücke mit Straßenbahngleisen. Ausnahmsweise fährt hier ein Solo-E₁ stadteinwärts

Abschiedsfahrt mit dem kompletten Reko-Dreiwagenzug 134-189-187 durch Jena: Das Gespann fährt am 21. Mai 2016 in die Haltestelle Nordschule vor dem gleichnamigen Schulgebäude

FREDERIK BUCHLEITNER (3)



Tschüss Zweiachser

Abschied in Jena ■

Mit einer Foto-Sonderfahrt verabschiedete sich die Straßenbahn in Jena im Mai 2016 von einigen zweiachsigen Fahrzeugen – die jetzt zu verkaufenden Wagen sollen aber alle erhalten bleiben

Während die meisten Straßenbahnbetriebe der neuen Bundesländer ihre Gotha- und Reko-Wagen aus DDR-Produktion bereits in den 1990er-Jahren ausmusterten, hielten sich die Zweiachser in der thüringischen Universitätsstadt Jena bedeutend länger. Bereits ab 1995 setzten die Verkehrsbetriebe moderne Niederflurwagen ein, allerdings dauerte es noch bis 2004, bis die klassischen Gotha/Reko-Züge aus dem Fahrgastdienst gestellt werden konnten. Für den Sonderverkehr konnten ein Dutzend Wagen erhalten werden, sei es als Museums- oder Dienstfahrzeug. Bis zur Lieferung der fünf Tramino-Wagen von Solaris ab 2014 dienten einige dieser Hochflurwagen noch als eiserne Betriebsreserve. Seit einigen Monaten sucht die Jenaer Nahverkehr GmbH allerdings neue Besitzer

für verschiedene Wagen aus der Museumsammlung. Die Kosten der Instandhaltung kommen den Verkehrsbetrieben zu teuer; der nostalgische Wagenpark mit mehreren Fahrzeugen gleichen Typs soll nun daher verschlankt werden. Allerdings möchte man beim Verkauf darauf achten, dass die gut instandgehaltenen Wagen auch bei ihrem neuen Besitzer weiter fahrfähig bleiben sollen.

In alle Winde verstreut

Bereits im Frühjahr wurde dem bisher zu Fahrschulzwecken einsatzbereite Gotha-Dreiwagenzug 145-197-199 der Beiwagen 199 entnommen, der nun künftig bei der Kirnitzschalbahn eingesetzt wird. Der künftige Verbleib der beiden anderen Wagen des Fahrschulzugs ist derzeit noch ungeklärt. Am 27. Februar 2016 war das damals noch kom-



OBEN Am 27. Februar 2016 rückte der damals noch vollständige Fahrschul-Dreiwagenzug 145-197-199 zu einer Abschiedsfahrt aus, hier in Zwätzen in der Naumburger Straße

RONNY DAUER

RECHTS Zur Fahrt nach Jena Ost wurden die beiden Beiwagen abgehängt, um an die späten Fahrgasteinsätze der Zweiachser bis 2004 zu erinnern

UNTEN Vergangenheit und Moderne der Jenaer Straßenbahn auf Linie 5: Reko-Triebwagen 134 gibt sich mit dem Solaris-Wagen 705 ein Stelldichein



plette Gespann für Fotozwecke im Einsatz. Auch der Lowa-Museumswagen 27 ist den Verantwortlichen zu teuer, er soll im Herbst nach Halle an der Saale abgegeben werden.

Am 21. Mai 2016 wurde eine Abschiedsfahrt mit einem reinen Reko-Dreiwagenzug aus den Wagen 134, 187 und 189 veranstaltet, um den Fotografen nochmal einige Motivklassiker auf dem Fünfliniennetz mit dem Museumzug zu bieten. Neben dem Tw 134 soll auch einer der beiden Beiwagen abgegeben werden. Ganz für Museumszwecke verzichten möchten die Verkehrsbetriebe allerdings nicht auf die prägenden Zweiachser. Zumindest ein Großzug, bestehend aus dem Gotha-Tw 101 und jeweils einem Gotha- und Reko-Beiwagen, soll erhalten bleiben. Zudem wird Gotha-Wagen 105 weiterhin als Arbeitsfahrzeug eingesetzt. FREDERIK BUCHLEITNER





Die Haltestelle Industriemuseum ist von restaurierten und noch ziemlich ursprünglich wirkenden Industriegebäuden umgeben

CH. LÜCKER

Nächster Halt: Industriemuseum

Auf dem Weg von und nach Schönau hält die Chemnitzer Linie 1 vor einer hübschen Kulisse aus gründerzeitlichen Industriebauten. Dass es dieses Anblick heute überhaupt noch gibt, haben die Chemnitzer wohl vor allem dem Ende der DDR zu verdanken

Die Geschichte des Areals des Industriemuseums beginnt schon über 100 Jahren vor der für dieses Gelände so entscheidenden Deutschen Wende: Bereits im Jahre 1874 öffneten zwei Brüder in der Nähe des heutigen Industriemuseums eine Werkstatt zur Herstellung von Werkmaschinen und Drehbänken. Einer der Brüder übernahm kurze Zeit später eine Gießerei an der Zwickauerstraße – genau dort, wo heute das Industriemuseum steht. Im Laufe der Jahrzehnte wuchs die Gießerei immer weiter und stellte unterschiedliche Waren her – im Zweiten Weltkrieg wurden hier vor allem Panzermotoren gegossen. Erst 1982 stellte die Gießerei die Produktion an diesem Standort ein, und dem Gelände mit seinen hübschen, gründerzeitlichen Werkshallen drohte das Aus. Denn sämtliche Gebäude waren Ende der 1980er-Jahre bereits zur Sprengung vorgesehen, und ein wichtiges Zeugnis der Chemnitzer Industriegeschichte wäre damit verloren gegangen. In der letzten Phase der DDR wurde die

Sprengung sogar schon aktiv vorbereitet – doch dabei sollte es bleiben. Mit dem Ende der DDR fiel die Sprengung regelrecht aus und die alten Gießereihallen fielen stattdessen in den berühmten Dornröschenschlaf. Schon recht kurz nach der Wende erkannten die Chemnitzer den historischen Wert und die Schönheit der Anlagen. 1996 beschloss der Stadtrat schließlich, in den vorhandenen Gebäuden ein Industriemuseum einzurichten. Einige der älteren Hallen fielen dabei den Baggern zum Opfer, die große Gießereihalle lockt dafür seit 2003 jedes Jahr zehntausende Besucher an, die in der Dauerausstellung unter anderem verschiedenste in Sachsen produzierte Autos oder eine Dampflok der Baureihe 98 besichtigen können. Mit dem öffentlichen Nahverkehr ist das Industriemuseum sehr gut zu erreichen: Die Straßenbahnlinie 1 der Chemnitzer Verkehrs-AG hält auf ihrem Weg von und nach Schönau ganz in der Nähe des Industriemuseums. In der Regel kommt die 1 alle 15 Minuten am Industriemuseum an – und zwar sowohl mit niederflurigen Variobahnen als auch mit Zügen aus modernisierten Tatra des Typs T3. Und wer weiß – vielleicht endet einer dieser Wagen mal im Museum...

CHRISTIAN LÜCKER



Serie
Folge 102

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



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

** 14 Cent pro Minute

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



Tabula rasa in Taschkent

Tram-Abschied in Taschkent ■ Seit dem 2. Mai 2016 fahren in der usbekischen Hauptstadt keine Straßenbahnen mehr. Die letzten Linien des einst ausgedehnten Netzes wurden viel früher als angekündigt stillgelegt und die Infrastruktur sofort zerstört. Christian Lücker hat sich einen Überblick über den „neuen“ Nahverkehr in Taschkent verschafft

Am Abend des 2. Mai 2016 rückte gegen 21 Uhr mit dem gerade einmal vier Jahre alten Vario LF-Triebwagen 2006 zum letzten Mal eine Straßenbahn in den Betriebshof des Verkehrsbetriebs von Taschkent ein. Nach 104 Jahren war das Kapitel Straßenbahn in Taschkent damit beendet. Das Ende kam schleichend und am Ende doch rasant. Denn dass die Straßenbahn in Taschkent ein Auslaufmodell war, hatte sich in den vergangenen Jahren trotz der jüngsten Fahrzeug-Anschaffungen bereits deutlich abge-

zeichnet. Binnen eines halben Jahrzehnts ist das komplette Stadtzentrum Taschkents von der Straßenbahn befreit worden, trotzdem blieben bis zum Jahr 2016 noch beachtliche 90 Kilometer Tram-Strecken übrig, auf denen zuletzt sechs Linien unterwegs waren. Dass auch dieses Rest-Netz beseitigt werden würde, war zwar zu befürchten. Aber noch in diesem Jahr gab es Anzeichen dafür, dass die Straßenbahn in Taschkent auch künftig noch eine Rolle im Nahverkehr spielen könnte. So gab es im Spätwinter Planungen, das 2009 stillgelegte

und etwa neun Kilometer lange östliche Teilnetz wieder an das Hauptnetz anzubinden. Die Arbeiten sollen schon in Vorbereitung gewesen sein – zu spät: Am 29. März 2016 kündigte der Bürgermeister der Stadt Taschkent an, dass die Straßenbahn spätestens bis zum Jahresende komplett stillgelegt und durch Busse ersetzt werden soll.

Rasante Stilllegung binnen eines Monats

Kurz darauf wurden Pläne öffentlich, zu welchen Zeitpunkten die noch verkehren-

Das war es dann: In langen Reihen warten die Straßenbahnen im Betriebshof 2 in Taschkent auf den Schrotter. Selbst die jungen KTM-19 sollen laut Verkehrsbetrieb nicht mehr verkauft werden

ALLE AUFNAHMEN: CHRISTIAN LÜCKER



Die Gleisanlagen vor dem Hauptbahnhof von Taschkent sind unmittelbar nach Einstellung der Straßenbahn abgebaut und der Haltestellenbereich direkt von Autos vereinnahmt worden

Muskelkraft ist beim Beseitigen der Holzschwellen gefragt, bei der brütenden Hitze in Taschkent oft kein leichter Job



den Linien stillgelegt werden. Demnach sollte eigentlich „erst“ im August die letzte Straßenbahn durch Taschkent rollen. Doch die Stadt hatte bei der Stilllegung der Straßenbahn offenbar keine Zeit zu verlieren und musste so schnell wie möglich Tatsachen schaffen. Zwischenzeitlich hatten sich nämlich bereits Bürgerinitiativen gebildet, die für den Erhalt der Straßenbahn kämpften wollten. Doch die Zeit, um noch etwas zu retten, war nicht da.

Nur rund zwei Wochen nachdem der Bürgermeister die Stilllegung des Netzes angekündigt hatte, wurden am 12. April bereits die Linien 12 und 26 eingestellt. Viel früher als geplant folgten schließlich am 22. April die gut ausgelasteten Linien 9 und 13, womit der Hauptbahnhof bereits straßenbahnfrei war, und nur zwei Tage später auch die Linie 8.

Nicht einmal einen Monat nach der offiziellen Ankündigung zur Gesamtstilllegung war das Liniennetz damit bereits um fünf Linien geschrumpft und bestand nur noch aus der letzten Linie 17, die auf wenigen Kilometern durch den Südwesten der Stadt fuhr. Wie bereits erwähnt, sollte auch sie



Die Zufahrt zum Depot ist nur zwei Wochen nach der Stilllegung völlig zerstört. Es wirkt so, als wollte man unter allen Umständen Tatsachen schaffen, damit auf keinen Fall mehr eine Straßenbahn das Depot verlassen kann

nicht mehr lange „überleben“, am 2. Mai fuhren auf der Linie 17 ein letztes Mal Straßenbahnen durch Taschkent. Die rasante Abwicklung des Taschkenter Tram-Netzes deutet darauf hin, dass die Stilllegung im Hintergrund offenbar schon lange beschlossen wurde. Aber warum ersetzt eine Hauptstadt im Jahr 2016 noch seinen kompletten Straßenbahnbetrieb – wo Straßenbahnen in unseren Regionen doch überwiegend als umweltfreundlich, leistungsstark und komfortabel angesehen werden?

Busse sind besser – sagt die Stadt

Die Zeiten, in denen in Deutschland und den umliegenden Ländern ganze Straßenbahnnetze zugunsten des Individualverkehrs stillgelegt wurden, sind schließlich lange vorbei und viele Betriebe, die ihre Straßenbahn einst verloren haben, wären froh, wenn sie sie heute noch hätten. Doch in Usbekistan ticken die Uhren noch anders. Anstelle der Straßenbahnen fahren jetzt Busse durch Taschkents Straßen, teils entlang der alten Bahntrassen, teils aber auch auf anderen und kaum nachvollziehbaren



LINKS So stellt sich der Bürgermeister von Taschkent einen komfortablen und kundenfreundlichen Nahverkehr vor! Die Gleisanlagen am „Kinoteatr Vatan“ waren schon so gut es ging gerupft, die Kreuzungspunkte mit der Straße werden meist zuletzt entfernt



RECHTS Nahe der ehemaligen Haltestelle Massiv Kushbegi zeigt sich, dass die Straßenbahn in vielen Straßenzügen alles andere als ein Störfaktor war



LINKS Mittagspause macht ein Arbeitertrupp in der ehemaligen Endschleife Chilanzar der Linie 9, bevor mit Seilwinden die nächsten Gleisreste entfernt werden. Noch am selben Tag war diese Schleife Geschichte

Wegen. Aus Sicht der Stadtspitze sind Busse flexibel, komfortabel, wirtschaftlich, umweltfreundlich und kundenfreundlich. Die Straßenbahn war laut Bürgermeister dagegen unwirtschaftlich, für den fließenden Verkehr lästig und in der Bevölkerung unbeliebt. Die überwiegend eigenen Gleistrassen der Straßenbahn sollen deshalb noch in diesem Jahr abgebaut und die Straßen wegen des ständig zunehmenden Autoverkehrs dafür verbreitert werden. Das bedeutet: Aus Straßen, die zum Teil ohnehin schon vier Spuren pro Richtung aufweisen, werden fünf- oder sechsspurige Straßen.

Straßenbahnen weichen Autos

Das Auto gilt in Usbekistan als absolutes Statussymbol. Egal, ob man nun mit einem breiten Geländewagen durch die Stadt heizt oder in einem Gefährt aus Sowjet-Zeiten durch die Straßen tuckert: Hauptsache man fährt ein Auto. Die Straßen in Taschkent sind verhältnismäßig gut ausgebaut. Davon ausgenommen sind die meisten Kreuzungstellen mit der Straßenbahn. Dort, wo der Individualverkehr die Gleise passieren

muss, kommen die Autos wegen des schlechten Kreuzungs-Zustandes oft ins Schaukeln. Glaubt man den Aussagen von Einheimischen, ist das einer der Hauptgründe, warum die Usbeken, also insbesondere die Autofahrer, die Straßenbahn verteufeln: Das heilige Blech wird ausgebremsst und könnte Schaden nehmen.

Selbstverständlich hätte man an besonders kritischen Kreuzungsstellen die Gleise ausbessern und den Verkehrsfluss verbessern können. Doch Gleisarbeiten finden erst jetzt nach der Stilllegung wieder statt – Gleisarbeiten der brutalen Art.

Taschkent nach Stilllegung der Straßenbahn zu besuchen, ist so etwas wie Nahver-

Käufer gesucht...

Für die 20 erst seit 2012 im Einsatz befindlichen Vario-LF-Triebwagen sucht der Verkehrsbetrieb in Taschkent dringend nach Käufern. Sollte kein Kauf zustande kommen, würden diese jungen Fahrzeuge im schlimmsten Fall auch noch verschrotet werden. Anfang Mai gab es noch keine konkreten Interessenten für die Vario LF.





kehr-Katastrophen-tourismus. Überall auf den ehemaligen Straßenbahn-Trassen sind Abbrucharbeiten im Gange, schweißen Männer Gleise auseinander und schleppen Schwellen weg. Ein Großteil der Gleisanlagen war Mitte Mai bereits komplett zerstört. Stellenweise wurden die ehemaligen Gleisanlagen schon so weit zurückgebaut, dass nur noch die Asphalt-schicht für die zusätzlichen Autos-puren fehlte.

Busse sind oft überfüllt

Wo vor ein paar Wochen noch die Straßenbahn fuhr, erinnert plötzlich nichts mehr daran. Werfen wir deshalb einen Blick auf den „neuen“ Nahverkehr in Taschkent. Es ist brütend heiß am Mittag des 18. Mai. Wo früher geräumige Straßenbahnwagen auf eigenem Gleiskörper unterwegs waren, schieben sich jetzt oft völlig überfüllte Minibusse durch den Großstadtverkehr. Am Steuer sitzen häufig die ehemaligen Straßenbahnfahrerinnen- und -fahrer, die kurzerhand umgeschult wurden und jetzt einen deutlich stressigeren Job haben. Zur Hauptverkehrszeit verschärft sich die Fülle-Situation

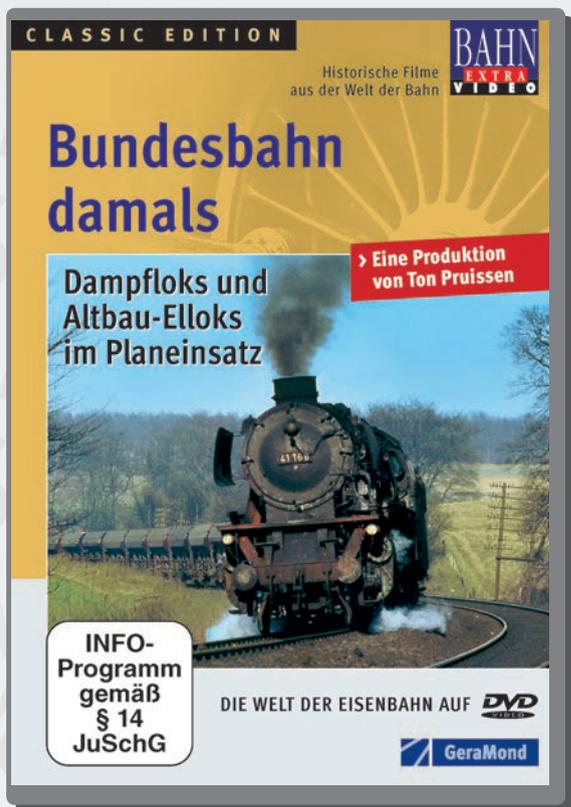
deutlich: Die Busse stecken jetzt in den Autoschlangen fest. Längst nicht alle Fahrgäste passen in die kleinen Busse hinein, besonders die zahlreichen Schüler müssen an mehreren Haltestellen auf den nächsten Bus warten. „Nein, als die Straßenbahn noch fuhr, war das nicht so schlimm. Aber mittlerweile sind die Schulfahrten totaler Stress, das ist jeden Tag so voll.“ Julia, Schülerin, 17 Jahre. Sie ist eine der „Glücklichen“, die es noch in den Mini-Bus geschafft haben. Kommt doch mal ein größeres Gefährt, erfüllt das in aller Regel aber auch nicht die vom Bürgermeister versprochene „Umweltfreundlichkeit“. Und es ist ganz offensichtlich, dass die Fahrgäste dem Bürgermeister auch deutlich widersprechen, was den Komfort und die Kundenfreundlichkeit der Busse angeht. „Ich bin froh, wenn ich mein eigenes Auto habe“, sagt Julia.

Fast alle Straßenbahnen werden verschrottet

Wir wechseln den Ort, ein Trümmerfeld aus herausgerissenen Betonschwellen führt zum letzten Straßenbahndepot Taschkents, in dem

die Welt irgendwie noch in Ordnung zu sein scheint. In langen Reihen stehen dort rund 80 Straßenbahnen verschiedenster Baureihen als würden sie gleich zum nächsten Einsatz ausrücken. Bis zur Stilllegung bestand der aktive Fahrzeugbestand vor allem aus Tatra T6B5SU aus den 1990er-Jahren, KTM-19 der Baujahre 2007–2008 und Vario LF der Baujahre 2011–2012. Nur für diese jüngsten Fahrzeuge möchte der Betrieb nach Möglichkeit noch einen Käufer finden. Alle anderen Triebwagen sollen laut mehreren Aussagen von Seiten der Mitarbeiter verschrottet werden, inklusive der Museumsfahrzeuge. Seit 2010 ist bereits der O-Bus in Taschkent Geschichte. Als letztes elektrisch betriebenes Nahverkehrsmittel in Taschkent verbleiben damit drei Metro-Linien, die überwiegend unter dem Stadtzentrum verkehren. Ein Foto dieser Metro können wir Ihnen übrigens nicht zeigen – die unterirdischen Anlagen wären im Kriegsfall als Atom-schutzbunker nutzbar und dürfen aus militärischen Gründen deshalb nicht fotografiert werden. Immerhin gibt es in Taschkent überhaupt noch Schienenverkehr. CHRISTIAN LÜCKER

Die besten DVD's aus dem Programm:



1950 – 1980 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31624

nur
€ 9,99
statt € 29,95

Bundesbahn damals – das ist eine Zeitreise in die sechziger und siebziger Jahre, als der Bahnbetrieb auf westdeutschen Gleisen noch weitaus abwechslungsreicher und vielgestaltiger war als heute. Ton Pruissen und seine Freunde haben den damaligen Alltagsbetrieb eindrucksvoll dokumentiert: Einheits- und Neubaudampflok sind ebenso zu sehen wie Veteranen aus der Länderbahnzeit. Und in Süddeutschland sind es vor allem Altbau-Elloks, die noch unverzichtbar sind.



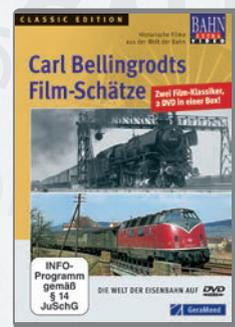
1964 – 1996 · ca. 97 Min.
DVD: Best.-Nr. 45908
statt € 19,95 € 9,99



2010 · ca. 150 Min.
DVD: Best.-Nr. 45907
statt € 19,95 € 9,99



2001 · ca. 45 Min.
DVD: Best.-Nr. 31502
statt € 19,95 € 9,99



1999 · ca. 55 Min.
DVD: Best.-Nr. 31676
statt € 29,95 € 14,99



2012 · ca. 55 Min.
DVD: Best.-Nr. 45930
statt € 19,95 € 9,99



2011 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45918
statt € 19,95 € 9,99



2012 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45919
statt € 19,95 € 9,99



2013 · ca. 55 Min.
DVD: Best.-Nr. 45932
statt € 19,99 € 9,99



1985 – 2000 · ca. 107 Min.
DVD: Best.-Nr. 31512
statt € 29,95 € 9,99



1980 – 2002 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45916
statt € 19,95 € 9,99



€ 20,- sparen

Die beiden Video-Klassiker jetzt in Top-Qualität zusammen auf einer DVD! Alles über die Funktion und Bedienung einer Dampflokomotive.

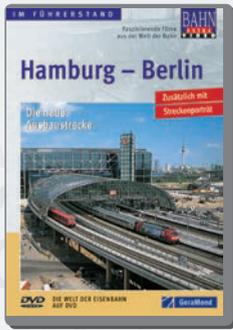
1925 - 1975 · ca. 160 Min.
DVD: Best.-Nr. 31504
statt € 39,95 € 19,99

Jetzt Restbestand sichern · Bis zu 66% sparen · Solange der Vorrat reicht!

Jetzt für Sie zum Sonderpreis!

Jetzt bis zu **66%** sparen!

Lieferung nur solange der Vorrat reicht!



2006 · ca. 118 Min.
DVD: Best.-Nr. 31618
statt € 19,95 € 9,99



2012 · ca. 95 Min.
DVD: Best.-Nr. 45915
statt € 19,95 € 9,99



2012 · ca. 125 Min.
DVD: Best.-Nr. 45914
statt € 19,95 € 9,99



2014 · ca. 80 Min.
DVD: Best.-Nr. 45931
statt € 19,99 € 9,99



2013 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45934
statt € 29,99 € 9,99



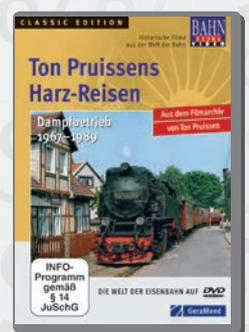
1969 – 1975 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31537
statt € 19,99 € 9,99



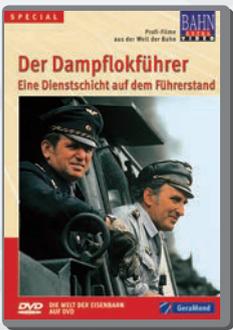
1997 – 1981 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31554
statt € 19,99 € 9,99



1996 – 1972 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31560
statt € 19,95 € 9,99



1967 – 1989 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31677
statt € 29,95 € 19,99



2008 · ca. 30 Min.
DVD: Best.-Nr. 31657
statt € 14,95 € 9,99



1991 · ca. 45 Min.
DVD: Best.-Nr. 31598
statt € 14,95 € 9,99



2009 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31658
statt € 14,95 € 9,99



1993 – 1994 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31638
statt € 14,95 € 9,99



1935 – 1996 · ca. 51 Min.
DVD: Best.-Nr. 31691
statt € 14,95 € 9,99

Ja, ich bestelle folgende DVDs auf Rechnung:

Vor-/Nachname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

E-Mail (für Rückfragen und weiter Infos) _____

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

Datum/Unterschrift _____

Coupon ausschneiden und einsenden an:

GeraMond Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching

Anzahl	Best.-Nr.	Titel	Preis in €

Ab € 15,- Bestellwert versandkostenfrei

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.geramond.de/agb oder unter Telefon 08105.388.329
 * 24 Ct./Min. aus dt. Festnetz
 ** Ab Rechnungswert € 15,- und nur innerhalb Deutschlands; sonst in D zzgl. Porto € 2,95, ins Ausland abweichend



Kleinbahn-DUEWAGs

Großraumwagen für Eisenbahnstrecken ■ Auf den ersten Blick sind DUEWAG-Großraumwagen klassische Straßenbahnfahrzeuge. Bei genauem Hinsehen entdeckt man an den hier vorgestellten Wagen aber Details, die sie als Eisenbahn-Fahrzeuge ausweisen

Im Jahre 1951 hatte die Düsseldorfer Waggonfabrik (DUEWAG) ihre ersten vierachsigen Großraumzüge vorgestellt. Neben der Ausführung für den Stadtbetrieb in Einrichtungsbauweise war darunter auch schon ein Zweirichtungszug für die Überlandstrecke Hannover – Hil-

desheim. Diese Bauart fand sofort auch das Interesse anderer Betreiber von Überlandbahnstrecken. In den Jahren 1952 bis 1960 sind für drei Bahnen, davon zwei auf Schmalspur, sechs Trieb- und zwei Steuerwagen von der DUEWAG gebaut worden, welche die für den Klein- bzw. Schmalspur-

Eisenbahnbetrieb geltenden Bestimmungen erfüllen mussten. Bei den als Kleinbahnen kategorisierten Strecken galten nicht nur für die Betriebsabwicklung, sondern auch für die Gestaltung der Fahrzeuge Bestimmungen, die von jenen reiner Straßenbahnbetriebe zum Teil deutlich abwichen. Auf

RECHTS Innenansicht eines Herforder Triebwagens mit seiner opulenten Sitzpolsterung bei der Ablieferung 1952

WERKFOTO DUEWAG, SLG. AXEL REÜTHER



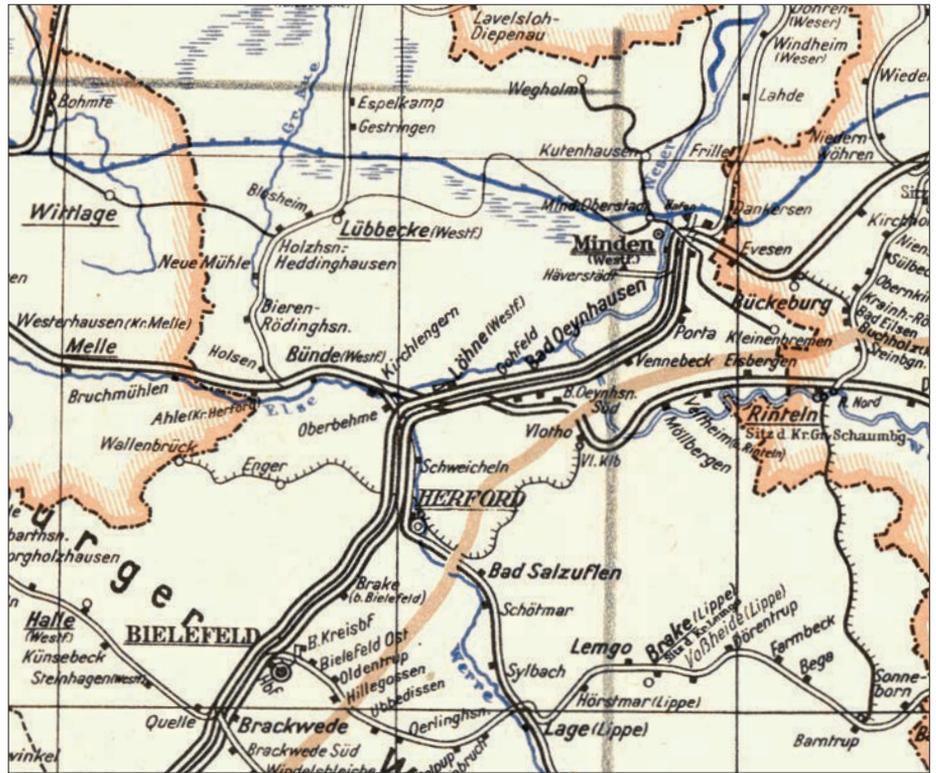
LINKS Triebwagen 8 und Steuerwagen 51 wurden unmittelbar nach der Inbetriebnahme 1952 auf ihrer Einsatzstrecke vom Werksfotografen im Bild festgehalten

WERKFOTO DUEWAG, SLG. AXEL REÜTHER



RECHTS In der Eisenbahn-Streckenkarte von 1961 ist die Herforder Kleinbahn noch in ihrer vollen Ausdehnung verzeichnet – neben einigen anderen Strecken, die längst Geschichte sind

SLG. MARTIN WELTNER



ihren Stammstrecken konnten sie wegen deren Stilllegung nur wenige Jahre eingesetzt werden, durch anschließenden, teilweise mehrfachen Verkauf in das In- und Ausland kamen sie zu bemerkenswerten Lebensläufen, und drei Triebwagen existieren sogar heute noch in betriebsfähigem Zustand.

Herford macht 1952 den Anfang

Die 40 Kilometer lange 1.000-Millimeter-Schmalspurbahn von Vlotho über Herford nach Wallenbrück war zunächst eine Dampfkleinbahn, ehe sie zwischen 1930 und 1933 für den Personenverkehr mit 1.650 Volt Gleichstrom elektrifiziert wurde. Diese der erheblichen Beschleunigung und damit Attraktivitätssteigerung dienende Maßnahme war nur konsequent, nachdem ab 1928 die Elektrizitätswerke Minden-Ra-



In einer für die Strecke der Herforder Kleinbahn typischen Umgebung verlässt Tw 9 am 33. Juni 1954 die Ausweiche Holwiesen-Wehrendorf Richtung Wallenbrück

DIETER WALT KING, SLG. AXEL REÜTHER

Einfahrt eines Großraumtrieb-wagens in den Endbahnhof Vlõtho (DB) im Jahre 1958

PETER BOEHM, SLG: AXEL REUTHER



vensberg (EMR) Mehrheitsgesellschafter waren, die auch die benachbarte Mindener Straßenbahn betrieben.

Die starke Verkehrszunahme nach dem Zweiten Weltkrieg erforderte weitere Fahrzeuge, die aber von den Herstellern von Eisenbahnwagen als weitgehende Einzelstücke nicht zu bekommen waren. So beschaffte das Unternehmen aus dieser Situation heraus 1949 von der DUEWAG zwei zweiachsige Beiwagen des Aufbautyps, die an die Belange des eisenbahnmäßigen Kleinbahnbetriebes angepasst wurden. Der weiterhin bestehende Mangel an elektrischen Triebfahrzeugen bedingte weiterhin den Einsatz eines Dampfzugpaares in den Hauptverkehrszeiten. Die Betriebsleitung der Kleinbahn hatte den Bau des Zweirichtungs-Großraumzuges für Hannover aufmerksam verfolgt und stieß bei der DUEWAG mit der Anfrage nach dem Bau von darauf basierenden Fahrzeugen auf Zustimmung. Der Hersteller erhielt so noch 1951 den Auftrag

zum Bau von zwei Zweiwagenzügen, welche speziell für die Einsatzbedingungen auf der Kleinbahnstrecke zugeschnitten waren.

Die DUEWAGs: länger und breiter

Die im Herbst 1952 gelieferten zwei Triebwagen (Nr. 8–9) und zwei Beiwagen (Nr. 51–52) entsprachen vom Aussehen zwar dem von der DUEWAG entwickelten Großraumwagen, wichen aber in vielen Dingen von den für Straßenbahnbetriebe gebauten Fahrzeugen ab. So waren sie mit 16,00 Metern erheblich länger und mit 2,50 Metern auch breiter. Der Drehzapfenabstand betrug 6,80 Meter und der Achsabstand im Drehgestell 2,10 Meter. Der Fahrzeugboden lag mit einem Meter über S.O. ebenfalls höher als bei den Straßenbahnwagen. Der Scherenstromabnehmer saß auf einem Wagenkopf über dem angetriebenen Drehgestell und konnte von jedem Führerstand eines Zuges pneumatisch bewegt werden. Die Wagenbreite ermög-

lichte die Unterbringung von Doppelsitzen beidseitig des Ganges. Das Angebot an Sitzplätzen war daher mit 48 bei den Trieb- und 56 bei den Beiwagen sehr hoch. Sie waren gut gepolstert und mit rotem Kunstleder verkleidet. Die beiden Führerstände der Triebwagen waren vom Innenraum mit Trennwänden abgeteilt. Vorne und hinten gab es jeweils Einzeltüren, in der Mitte eine Doppeltüre.

Auch zwischen den äußeren Plattformen und dem Innenraum gab es Trennwände mit einer Schiebetüre, die zusätzlich vier Klappsitze aufweisende Mittelplattform war nur mit im oberen Bereich verglasten Portalwänden von den Fahrgastabteilen abgetrennt. Diese Form der Innenraumaufteilung widersprach zwar der Definition eines Großraumzuges, war aber dem Einsatzgebiet der Wagen geschuldet. Dies bedingte auch, dass ein fester Schaffnerplatz nicht vorhanden war, sondern die Abfertigung mit Pendelschaffnern erfolgte. Dennoch



Technische Daten

Bahn	Herforder Kleinbahn	Wesel – Rees
Triebwagen	8, 9 (ab 1961 auch 12, 13)	7, 8
Länge ü. K.	16.000 mm	15.040 mm
Breite	2.500 mm	2.500 mm
Leistung	2 x 70 kW	110 kW
Sitzplätze	48	32

Eine Sonderfahrt brachte am 3. Mai 1964 Tw 8 und Tw 13 am Endpunkt Spenge, Siedlung gemeinsam ins Bild, weiter nach Wallenbrück fuhr seit November 1963 kein Personenzug mehr

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

war ein Fahrgastfluss vorgesehen, da an den äußeren Türen nur ein- aber nicht ausgestiegen werden sollte.

Zwei Beiwagen mit Führerstand

Die Beiwagen waren einseitig mit einem ebenfalls vom Fahrgastraum abgeteilten Führerstand ausgestattet. Damit sollte das Umsetzen des Triebwagens um den Beiwagen herum vermieden werden. Im Gegensatz zu den Motoren hatten die Steuerwagen am nicht mit Führerstand versehenen Kopf keine Türen, sondern

das so entstehende Abteil war ohne Trennwand mit dem übrigen Fahrgastraum verbunden. Es befanden sich dort acht weitere Sitzplätze, davon auf jeder Wagenseite drei quer zur Fahrtrichtung. Unter den Führerständen der Trieb- und Beiwagen saßen zwei nebeneinander angeordnete Stirnlampen. Darunter lagen kleine Schluss- und Bremsleuchten. Erst in späteren Jahren ist im Bereich des Zierspitzes ein dritte, kleinere Leuchte angebracht worden mit der dann ein Dreilicht-Spitzensignal gebildet werden konnte.

Die Kleinbahntriebwagen waren mit einer elektropneumatischen Schützensteuerung der Firma Kiepe nach Schweizer Patent ausgestattet, wobei es wegen der außergewöhnlich hohen Spannung verschiedene Anpassungen, vor allem in der Bemessung der Widerstände, gab. Das eigentliche Unterflurschaltwerk lag unter der Mittelplattform und wurde über Schaltknüppel von den Fahrerplätzen angesteuert. Zusätzlich zur elektrischen Ausstattung gab es eine Druckluftanlage zur Versorgung der Bremsen, des Schaltwerks und der Stromabnehmerbetätigung. Die Türen wurden dagegen elektrisch betätigt. Als Besonderheit besaßen die Triebwagen nur ein angetriebenes Drehgestell auf der Stromabnehmerseite, in das zwei je 70 kW leistende SSW-Tatzlagermotoren eingebaut waren. Diese waren bereits 1939 für geplante, aber aufgrund des Krieges nicht gebaute neue Triebwagen angeschafft worden. Deren Größe bedingte auch den weiteren Achsabstand im Drehgestell.



Die Verbindung der Wagen erfolgte über eine automatische Scharfenbergkupplung, die zusätzlich mit Köpfen für die Elektrik und die Druckluft versehen waren und damit eine Zugsteuerung von bis zu vier Wagen von einem Führerstand aus ermöglichte. Planmäßig kamen aber immer nur Zweiwagenzüge aus Trieb- und Steuerwagen zum Einsatz.

Verkehrsrückgang trotz neuer Wagen

Mit den neuen Vierachsern erfuhr die Kleinbahnstrecke einen bedeutenden Modernisierungsschub. Die Bahn blieb aber vom Ende der 1950er-Jahre verstärkt einsetzenden Rückgang der Fahrgastzahlen nicht verschont. Private Pkw und Motorräder aber auch parallele Buslinien führten zu einem Fahrgastenschwund. Der Betrieb versuchte durch Rationalisierung die Kosten zu senken. Schwächer ausgelastete Fahrten fuhren nun im Einmannbetrieb, in den Führerständen der Vierachser wurden umsteckbare Kasseneinrichtungen installiert und das Fenster in der Trennwand zum Fahrgastraum geöffnet.

Auch reichte für immer mehr Fahrten ein einzelner Triebwagen aus, so dass die Steuerwagen häufig ohne Beschäftigung abgestellt waren. Zugleich mussten die zweiachsigen, nicht im Einmannbetrieb einzusetzenden Triebwagen weiterhin Einsätze übernehmen. Dies führte zu der Entscheidung, die beiden Steuerwagen ebenfalls in Triebwagen umzubauen. Die hierfür notwendigen Arbeiten übernahm die DUEWAG. Die zweite Plattform bekam einen Führerstand und zwei Falttüren. Für die Motorisierung konnten zwei den Antrieben der ersten beiden Tw entsprechende SSW-Motoren mit 70 kW Leistung verwendet werden, die aus zwei zweiachsigen Triebwagen stammten, welche die Kleinbahn 1954/55 von der benachbarten Straßenbahn Minden übernommen hatte. Nach dem Umbau waren die nun Tw 12 und 13 genannten ehemaligen Steuerwagen 51 und 52 nur von Kennern von den Tw 8 und 9 zu unterscheiden.

Auch dieser Schritt konnte den Niedergang der Bahn nicht aufhalten, die ab-

schnittsweise zwischen 1962 und 1966 stillgelegt wurde. Für die vier modernen Triebwagen interessierte sich zunächst die Straßenbahn Esslingen-Nellingen-Denkendorf (END), die dann aber wegen der Kosten einer notwendigen Anpassung an die eigenen technischen Verhältnisse von einer Übernahme Abstand nahm.

Neue Heimat auf Sylt

Schließlich gelang es, die Fahrzeuge 1966 an die Sylter Inselbahn (SVG) zu verkaufen, von der bereits zuvor zahlreiche straßenbahnähnliche Beiwagen der Herforder Kleinbahn übernommen worden waren. Da auf Sylt nicht elektrisch gefahren wurde, sollten sie in Dieseltriebwagen umgebaut werden. Die elektrische Ausrüstung ist daher vor dem Transport nach Westerland in Herford ausgebaut worden. Bei den Vorarbeiten dazu musste die SVG jedoch feststellen, dass dies wegen der räumlichen Enge unter den Fahrzeugen nicht möglich war, so dass nun der Umbau in Beiwagen geplant

Tw 7 der Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich am 3. April 1965 vor dem DB-Bahnhof in Wesel

KLAUS SCHÖNENKORB



war. Die Werkstätte kam jedoch mit der Anpassung der Fahrzeuge nicht nach, so dass sie im Freien abgestellt blieben, was den Zustand stark verschlechterte. Zumindest bei Tw 8 begann 1969 die Aufarbeitung, wenig später erfolgte der Beschluss zur Umstellung des Betriebes auf Autobusse, so dass sich weitere Arbeiten erübrigten. Bis 1972 sind auch die Herforder Wagen gemeinsam mit dem übrigen Fahrpark der Bahn an Ort und Stelle verschrottet worden.

Großraumwagen für eine RWE-Straßenbahn am Niederrhein

Die vom Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk (RWE) im Auftrag des Kreises Rees betriebene 24 Kilometer lange normalspurige Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich war nach schweren Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg erst 1951 und auch nur auf dem 24 Kilometer langen Teilstück Wesel – Rees wieder in Betrieb genommen worden. Eine zweite kurze Verbindung zwischen Rees und dem DB-Bahnhof in Empel wurde abrechnungsmäßig getrennt verwaltet, aber beide in Gemeinschaft betrieben.

Der Fahrzeugpark bestand zunächst aus Triebwagen des Aufbautyps, denen sich etliche Gebrauchtwagen von anderen RWE-Bahnen aber auch aus den Niederlanden hinzu gesellten. Ende der 1950er-Jahre schien es angesichts der guten Fahrgastzahlen an der Zeit, den Fahrpark zu erneuern und zu erweitern. Die Bahnabteilung des RWE hielt daher bei Bahnen mit vergleichbarer Streckenführung nach geeigneten Fahrzeugen Ausschau und entschied sich für den Kauf von zwei vierachsigen Großraumtriebwagen in Form der für die DB-Strecke Ravensburg – Weingarten gebauten

Fahrzeuge. Diese basierten wiederum auf einem für die Vestischen Straßenbahnen gebauten Typ.

Für die normalspurige RWE-Bahn konnten die 1959 bestellten Triebwagen aber mit großzügigeren Abmessungen gebaut werden, da es auf der auch für Güterzüge ausgelegten Strecke keine Profilbeschränkungen gab. Die beiden neuen Tw (Nr. 7–8) standen ab Jahresanfang 1961 zur Verfügung. Die 15,04 langen und 2,50 Meter breiten Großraumwagen besaßen auf beiden Seiten jeweils an den Endplattformen doppelte Falttüren. Die Plattformen waren gegenüber dem Fahrgastraum abgesenkt, um den Zustieg zu erleichtern. Im Fahrgastraum konnten die abteillförmigen und gepolsterten Sitzgruppen wegen der Breite beidseitig des Ganges aus Doppelbänken gebildet werden, so dass 32 Sitz- und 86 Stehplätze vorhanden waren. An den Fronten befanden sich zu den Außenseiten hin zwei Scheinwerfer und mittig drei übereinander liegende Brems- bzw. Standlichter.

Typisch Eisenbahn: Dreilicht-Spitzensignal ist Vorschrift

Mit dem sonst für die Liniennummer vorgesehenen Kasten in Dachmitte konnte das Dreilicht-Spitzensignal in A-Form angezeigt werden. Ein Betrieb mit zweiachsigen Beiwagen war im Berufsverkehr vorgesehen, die Verbindung erfolgte mechanisch über Albertkupplungen und elektrisch über Steckverbindungen. In verkehrsschwachen Zeiten war der Einsatz im Einmannbetrieb möglich, der Galoppwechsler aus dem Schaffnerbetrieb konnte dazu vor der Bremskurbel eingehangen werden und die Fahrscheine kamen vom Block aus einer

RECHTS
Am 20. April 1975 warten die beiden Weseler Großraumwagen im Depot Bonn-Beuel der SSB als Gespann auf den Einsatz im Berufsverkehr. Zur Personaleinsparung durfte eines der beiden Fahrzeuge nur von Zeitkarteninhabern benutzt werden

HANS HOSCHEIT,
SLG. AXEL REUTHER





OBEN Am letzten Betriebstag, dem 30. April 1966, wartet Tw 8 vor dem Bahnhof Wesel auf Fahrgäste

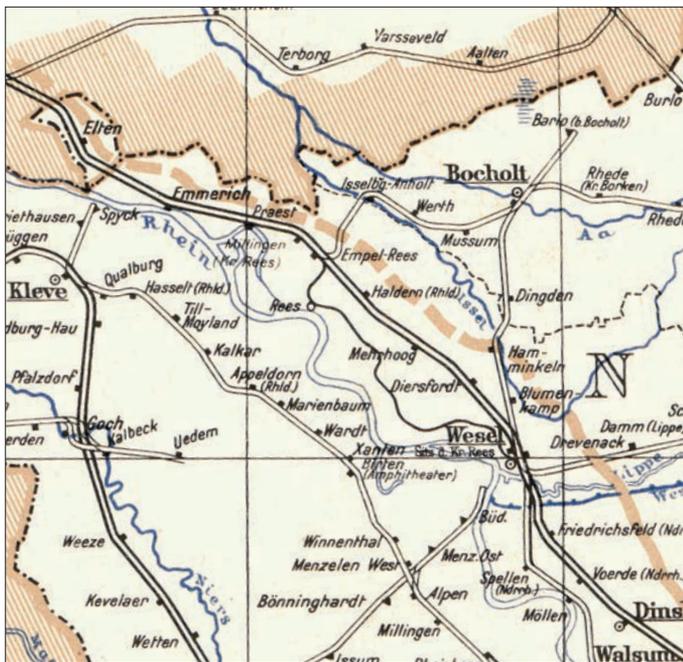
PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

die Hauptlast des Verkehrs. Eine Veräußerung gelang wegen der Abmessungen der Wagen zunächst nicht, so dass sie ein Jahr lang im Freien neben der Wagenhalle in Rees abgestellt blieben.

Neue Heimat Bonn

1967 wurde die Bonner Vorortbahngesellschaft SSB auf sie aufmerksam. Auf der in Tagesrandzeiten nur sehr schwach ausgelasteten Strecke nach Siegburg sollte dann im Einmannbetrieb gefahren werden, wofür spezielle Fahrzeuge gesucht wurden. Die nach der Aufgabe des Verkehrs auf der Kleinbahn Wesel – Rees 1966 dort abgestellten beiden DUEWAG-Vierachser 7 und 8 des Baujahres 1960 erschienen der SSB dafür sehr geeignet, weshalb ein Kauf erfolgte. Die beiden 2,50 Meter breiten Triebwagen für Zweirichtungsbetrieb waren ja für die speziellen Belange eines Überlandbetriebes gebaut worden. Auch war ein Einsatz im Einmannbetrieb möglich.

Zur technischen Anpassung an die vorhandenen Gelenkwagen ersetzten die Bonner das Nockenschaltwerk durch eine elektromagnetische Schützensteuerung. Damit waren sie ersatzteilmäßig mit den Gelenkwagen völlig kompatibel, außerdem war ein Einsatz der beiden Vierachser im Zugverband möglich, womit sie auch außerhalb der verkehrsschwachen Zeiten sinnvoll einsetzbar waren. In Bonn erhielten die Tw die Nummern 436 und 437. Das ursprüngliche



LINKS Die Streckenkarte verzeichnete 1960 auch noch den stillgelegten Abschnitt von Empel-Rees nach Rees. Gefahren wurde allerdings noch zwischen Wesel und Rees

SLG. MARTIN WELTNER

Mappe. Bei größerem Fahrgastaufkommen geschah die Abfertigung mit Pendelschaffner. Die elektrische Ausrüstung lieferte die Firma Kiepe. Es war nur das unter dem Stromabnehmer liegende Drehgestell mit einem Tandemmotor mit 110 kW Leistung ausgestattet. Die Steuerung erfolgte über konventionelle Nockenfahrtschalter mit Kurbelsteuerung, welche im Führerstand

stehend links neben dem Fahrersitz eingebaut waren. Diese stammten gebraucht von der Rheinischen Bahngesellschaft aus Düsseldorf von zu Beiwagen umgebauten Großraumtriebwagen und wurden von der Firma Kiepe für ihren neuen Einsatzzweck überholt.

Bis zur Einstellung des Personenverkehrs im April 1966 trugen die beiden Vierachser

Tw 437 aus Bonn bei seinem 5. Besitzer in Kärnten, neben einem Triebwagen von Stern & Hafferl im Bahnhof Ferlach am 6. August 2013

ROLF HAFKE



Vorhaben eines Einsatzes im Einmannbetrieb musste bald aufgegeben werden, da die Fahrgastzahlen auf der Siegburger Strecke selbst in Randzeiten so stark stiegen, dass die Wagen einzeln zu klein wurden. 1971 mietete die SSB aus Köln fünf vierachsige Vorortbahntriebwagen ohne Fahrgastfluss, die in Zugsteuerung als Drei- und Vierwagenzug fahren konnten und so ein erheblich größeres Platzangebot besaßen als das Großraumwagenpaar. 1975 übernahmen die Stadtwerke Bonn (SWB) den Tw 436 in ihr Eigentum, richteten ihn als Fahrschulwagen her und gaben ihm die Nummer 311. An seinem Einsatzgebiet änderte das nichts, da er aufgrund seiner Breite im Stadtnetz nicht eingesetzt werden konnte.

Aus Nummer 437 wird 436

Tw 437 erhielt nun die Nummer 436 in zweiter Besetzung. In den Jahren 1975/76 erfolgte kurzzeitig noch einmal der Einsatz im Berufsverkehr auf der Strecke Richtung Königswinter, anschließend blieben die Wagen zwar betriebsfähig, waren aber zumeist abgestellt. 1992 kaufte der niederländische Verein „Tramweg-Stichting“ (TS) beide Triebwagen zum Schrottpreis und überließ sie anschließend dem Verein „Electrische Museumstramlijn Amsterdam“ (EMA). Der Zustand war durch die lange Abstellzeit in Bonn schlecht, dennoch sind die Wagen hin und wieder auf der Strecke nach Bovenkerk eingesetzt worden. Zu Sonderfahrten ka-

men sie auch in das Netz der Verkehrsbetriebe Amsterdam (GVB), da es eine Gleisverbindung zwischen der Museumslinie und dem benachbarten Depot der GVB gab. 1993 ist Tw 436 dann zur Gewinnung von Ersatzteilen für Tw 437 verschrottet worden, die Fahrgestelle blieben dabei als Reserve erhalten.

Neue Heimat Niederlande

2003 suchte das Utrechter Verkehrsunternehmen Connexxion für die von ihm betriebene „Sneltram Utrecht – Nieuwegein“ (SUN) ein als Partywagen geeignetes kleines Fahrzeug und warf ein Auge auf den bei der Museumstram Amsterdam (EMA) existierenden ehemaligen Wesel-Reeser Großraumtriebwagen. Die EMA veräußerte den

Tw 437 und die Fahrgestelle des Tw 436 darauf hin nach Utrecht. Der Einsatz des Wagens kam jedoch über einige Probefahrten nicht hinaus, da sich herausstellte, dass eine Aufarbeitung für den vorgesehenen Zweck und die Anpassung an die aktuellen Sicherheitsvorschriften erhebliche Investitionen erfordert hätten. Für das nun doch nicht benötigte Fahrzeug suchte der Betreiber einen Interessenten und fand ihn in den „Nostalgiebahnen in Kärnten“ (NBiK) in Österreich, wohin es und der Satz zusätzlicher Fahrgestelle im Oktober 2005 gelangten.

Im Einsatz in Österreich

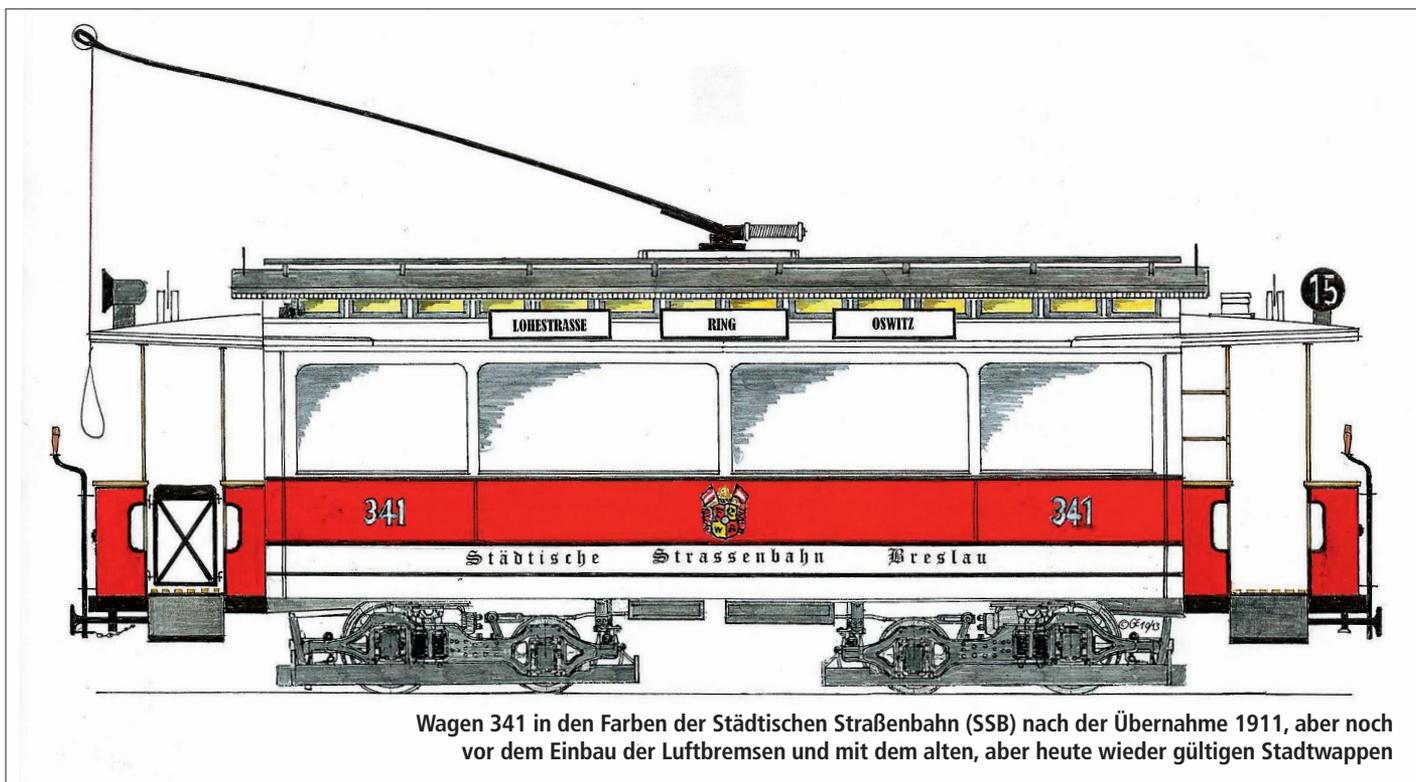
Der Verein NBiK betreibt in Ferlach in der Nähe von Klagenfurt das Technikmuseum Historama. Auf einer als Museumsbahn genutzten Eisenbahnstrecke zwischen dem Bahnhof Ferlach und dem Museum sollte auf einer etwa einen Kilometer langen Gleisverbindung ein Zubringerdienst mit elektrischen Fahrzeugen eingerichtet werden. Die Elektrifizierung konnte erst 2010 abgeschlossen werden. NBiK arbeitete den Triebwagen in seinem langjährigen Zustand als Tw 437 des Bonner Verkehrsbetriebes SSB auf und setzt ihn seither an Öffnungstagen des Museums im Zubringerverkehr ein, wo er über 55 Jahre nach seiner Indienststellung am Niederrhein eine sinnvolle Aufgabe wahrnimmt.

AXEL REUTHER

Fortsetzung im nächsten Heft

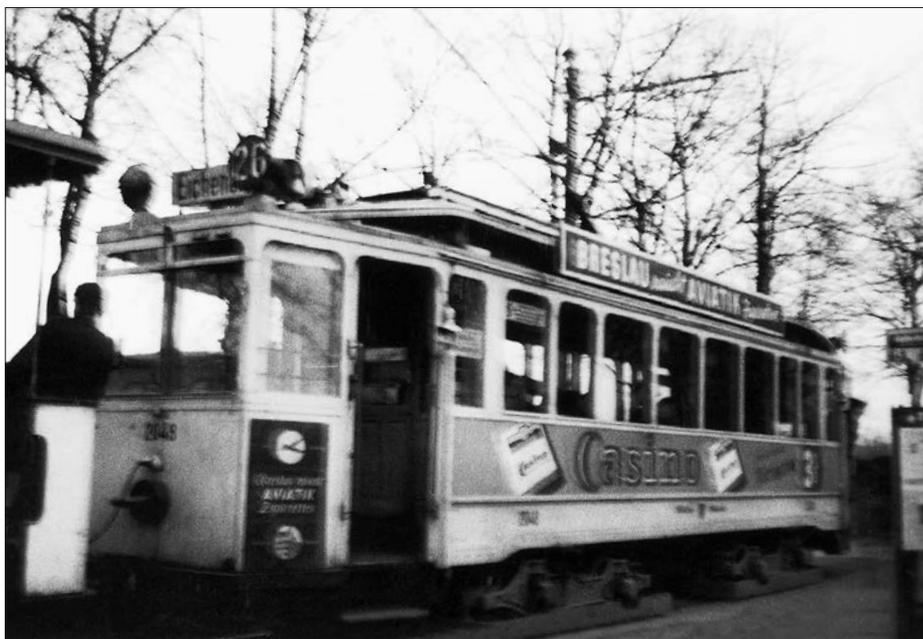
Literaturhinweise

- **Stock, W.:** Großraumzüge der Herforder Kleinbahn; Der Nahverkehr, Heft 12/1952, S. 199 – 201
- **v.d. Gragt, F.:** Vom Großraumwagen zum Dieselzug; Der Stadtverkehr, Heft 2/1964, S. 60-63
- **Lehnhart, H.:** Deutsche Großraumwagen bei der Zillertalbahn; Der Stadtverkehr, Heft 5-6/1970, S. 184
- **Waltking, D.:** Großraumtriebwagen für Einmannbetrieb; Der Stadtverkehr, Heft 7-8/1961; S. 168



50 langlebige Vierachser

Die Maximum-Triebwagen der Breslauer Straßenbahn ■ Teilweise länger als 60 Jahre standen die für die Breslauer Straßenbahn gebauten Maximum-Wagen im Betrieb. Durch Zufall hat ein Exemplar überlebt, das jetzt mit großen Aufwand fachmännisch restauriert wird



In den Hallen des stillgelegten Straßenbahn-Betriebshofes V in der ul. Legnica (Frankfurter Straße) in Wrocław-Popowice, dem früheren Breslau-Pöpelwitz im Westen der Stadt, wurde viele Jahre der Wagenkasten eines Maximum-Triebwagens der ehemaligen Breslauer Verkehrs-Betriebe aufbewahrt.

Der Wagenkasten wurde 1995 durch die Brüder Piotr und Pawel Drab, zwei Breslauer Straßenbahnfreunde, auf einem Feld in der Gemeinde Smolec/Schmolz westlich Breslau aufgefunden und im Sommer 2001 auf ihre Veranlassung durch die Feuerwehr im Rahmen einer Übung geborgen und ins ehemalige Depot Pöpelwitz überführt. Dort war er wettergeschützt bis zum Herbst

Wagen 2048 während des Krieges im Einsatz auf der Linie 26 (Benderplatz – Eichenallee). Die etwa 1942 entstandene Aufnahme beweist, dass auch in der kalten Jahreszeit offene Beiwagen eingesetzt werden mussten

2014 untergebracht. Der geplante, aber immer wieder zurückgestellte Wiederaufbau als historisches Fahrzeug wurde jedoch im Rahmen eines Projektes einer Breslauer Bürgerinitiative Anfang 2015 in Angriff genommen. Der Torso, bei dem es sich um die Reste des ehemaligen Maximum-Triebwagens 2025 der Breslauer Verkehrs Betriebe handelt, begann seine Laufbahn 1901 als Tw 325 der Breslauer Straßen Eisenbahn-Gesellschaft und bekam 1927 nach Umbau, bei dem er geschlossene Plattformen erhielt, seine neue Nummer. Mit ihr war er bei den Breslauer Verkehrs Betrieben und seit 1945 beim polnischen Nachfolgebetrieb MPK Wrocław bis etwa 1967/68 im Einsatz. Diese interessante Vita soll Anlass sein, die Betriebsgeschichte dieses Wagentyps auf den Gleisen der Straßenbahn in der schlesischen Landeshauptstadt Breslau (Wrocław) zu beleuchten.

Es begann um die Jahrhundertwende

Die „Breslauer Straßen Eisenbahn-Gesellschaft“ (BSEG) stellte als ältester Schienenverkehrsbetrieb in der Stadt um 1900 ihre seit 1877 bestehenden Pferdebahnlinsen auf elektrischen Betrieb um. Als ältestes Verkehrsunternehmen auf den Breslauer Straßen war sie gezwungen, aus Konkurrenzgründen mit der „Elektrischen Straßenbahn Breslau“ (ESB) mitzuhalten, die gleich bei ihrer Gründung 1893 in Breslau einen der größten elektrischen Straßenbahnbetriebe im damaligen Deutschen Reich mit zirka 40 Kilometern Länge aufgebaut hatte.

Neben 100 zweiachsigen Triebwagen mit den Nummern 201–300, deren Wagenkästen stark dem Berolina-Typ ähnelten und von Linke-Hofmann und der Waggonfabrik Trelenberg (beide Breslau) gebaut wurden, beschaffte die BSEG außerdem fünfzig vierachsige Triebwagen mit Maximum-Drehgestellen mit den damals üblichen offenen Plattformen und geschlossenen Wagenkästen bei 28 Sitzplätzen in Längsanordnung. Die Gesamtlänge betrug rund zehn Meter. Sie bekamen die Betriebsnummern 301–350. Es spricht viel dafür, dass auch diese Wagen bei Linke-Hofmann gefertigt worden sind.

Fast baugleich mit Berliner Wagen

Gelegentlich wird als Hersteller auch Falckenried angegeben, weil dort zur gleichen Zeit fast bauartgleiche Wagenkästen für die Große Berliner Straßenbahn (GBS) gefertigt wurden, die in ihren Abmessungen mit den Breslauer Wagen weitgehend übereinstimmen. Lediglich Rahmenquerträger und Fenstereinteilung wichen voneinander ab. Beide Betriebe, sowohl die GBS als auch die Breslauer BSEG, waren Unternehmen, die in ihrem Ursprung auf den „Straßenbahngründer“ Johannes Büsing



Wieder unter einem schützenden Dach: der Torso des jahrzehntlang abgestellten Wagens 325 im stillgelegten Betriebshof Wrocław-Popowice vor Beginn der Restaurierungsarbeiten



Die Aufnahme belegt den desolaten Zustand des Wagens 325

SLG. GEWANDT (4)

und seinen Bruder Otto Büsing zurückgingen und deshalb in vieler Hinsicht auffallende betriebstechnische Übereinstimmungen aufwiesen.

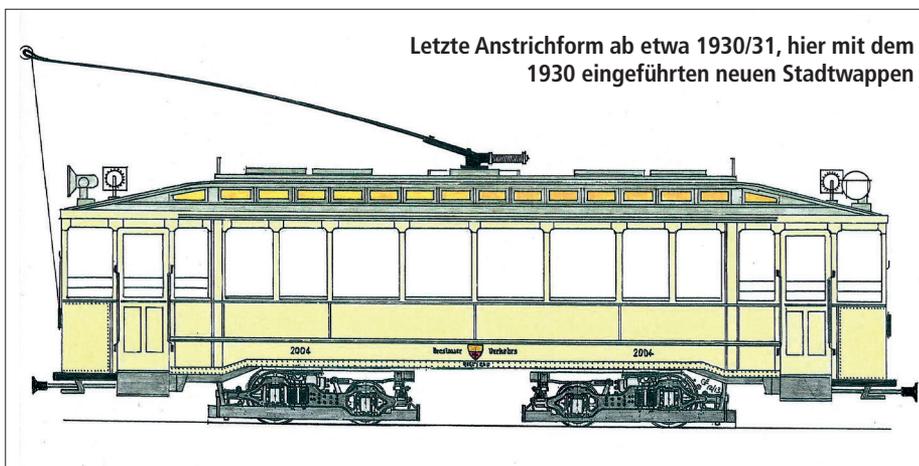
Maximum-Gestelle bewähren sich

Diese 50 Triebwagen waren mit je zwei motorisierten Maximum-Drehgestellen der Bauart Böker (später Bergische Stahlindustrie – BSI) ausgerüstet. Dabei machte sich die dieser Konstruktion nachgesagte Neigung zum Entgleisen im Gegensatz zu Berlin aber kaum bemerkbar. Die verschiedenen Betriebsleitungen erst der BSEG, später nach Übernahme durch die Städtische Straßenbahn Breslau (SSB) deren Ingenieure und zum Schluss die der Breslauer Verkehrs-Betriebe (BVB) kamen mit den Laufeigenschaften und Fahrleistungen der Maximum-Gestelle stets gut zurecht. Die

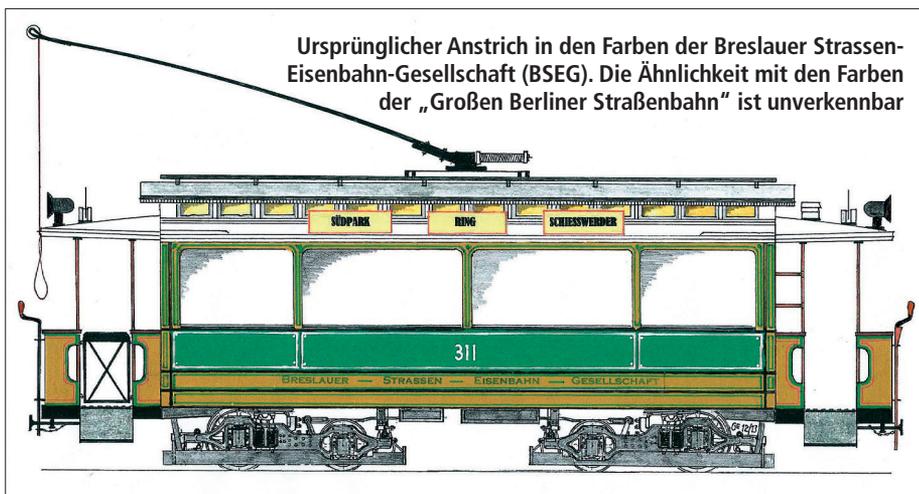
beiden recht schwachen GE-52-Fahrmotoren mit jeweils 25 PS reichten für den Einsatz in dem fast ebenen Gelände in Breslau zunächst vollkommen aus, zumal man die Maximum-Triebwagen meist nur solo oder im leichten Beiwagenbetrieb (Sommerwagen) auf weniger stark belasteten Linien einsetzte. Auf beiden Plattformen befand sich ein Walzenfahrshalter der Bauart AEG Typ B, wie überhaupt fast alle Teile der elektrischen Ausrüstung der Wagen von diesem damals führenden Gerätehersteller stammten, der zuerst noch als UEG firmierte. Ursprünglich wurden die Wagen elektrisch abgebremst. Hierfür war eine elektromagnetische Bremse in Kombination mit einer Kurzschlussbremse vorhanden. 1911 erfolgte die Übernahme der BSEG mit deren Fahrzeugen durch die 1902 von der Stadt aufgebaute „Städtische Straßenbahn



Mitten im Krieg entstand in der Schweidnitzer Straße vor dem Stadttheater das Foto des Wagens 2038 zusammen mit einem Umbaubeiwagen



Letzte Anstrichform ab etwa 1930/31, hier mit dem 1930 eingeführten neuen Stadtwappen



Ursprünglicher Anstrich in den Farben der Breslauer Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft (BSEG). Die Ähnlichkeit mit den Farben der „Großen Berliner Straßenbahn“ ist unverkennbar

Breslau“ (SSB). In der Folge gab es dabei eine Veränderung der Bremsanlage, weil alle ehemaligen BSEG-Fahrzeuge nach und nach das Luftbremssystem der SSB erhalten sollten. Durch die Übernahme dieser Fahrzeuge ergaben sich außer der Umstellung der Bremsanlagen zunächst weiter keine grundlegenden technischen Veränderungen. Auch bei den Maximum-Wagen nicht, die an sich immer als Langsamläufer bekannt waren und bei den Fahrgästen „Gassenschleicher“ und „Zottelliesen“ genannt wurden. Nach einigen Jahren machten sich aber zunehmend Ermüdungserscheinungen an verschiedenen Teilen der Wagenkästen bemerkbar, denen man beispielsweise mit Verstärkungen der Eckpfosten zu begegnen suchte.

Erste Verbesserungen

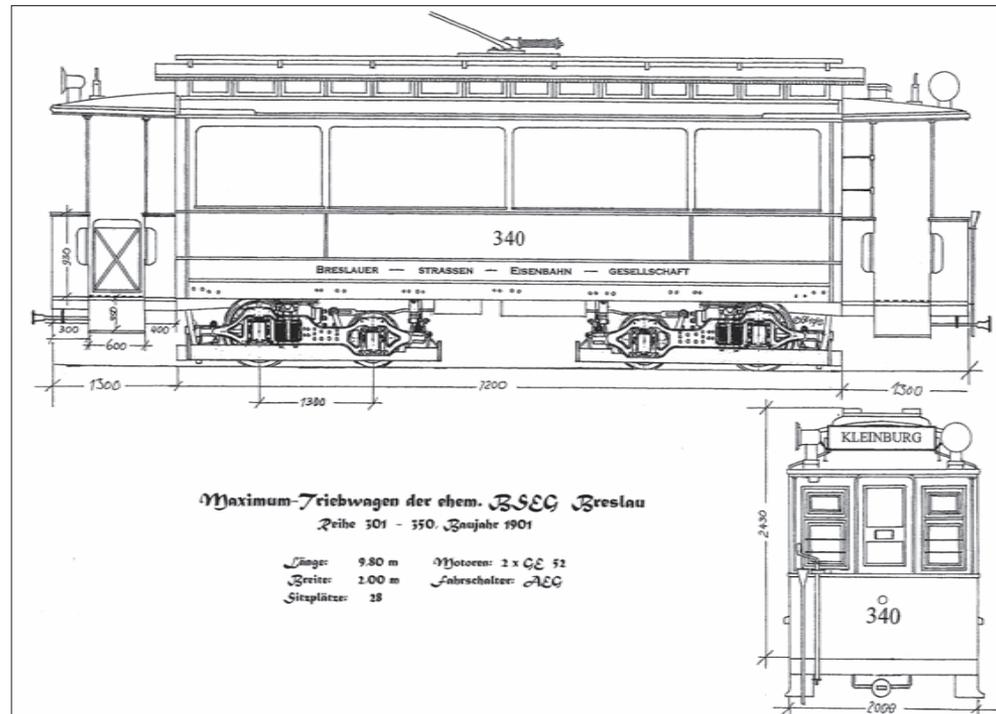
Anders sah es jedoch mit dem Allgemeinzustand der Wagen infolge des Materialmangels bei der Ersatzteil- und Schmiermittelbeschaffung im Verlauf des Ersten Weltkrieges 1914–1918 aus. Dabei kamen alle Wagen nach und nach in einen technisch völlig unbefriedigenden Zustand der Wagenunterhaltung. Er musste nach Eintritt einigermaßen stabiler wirtschaftlicher Verhältnisse schnellstens beseitigt werden. Die großen Seitenfenster der Maximum-Triebwagen erwiesen sich zudem im Verlauf der Jahre infolge fahrdynamisch bedingter Verwindungen des Wagenkastens als sehr bruchanfällig. Deshalb veränderte man die Fensterpartien der Seiten ab etwa 1924 durch Zweiteilung bei gleichzeitiger

Verbesserung der Belüftung durch Einbau von Fensterklappen bei dem zweiten und siebten Fenster, die das Erscheinungsbild der Wagen aber nur wenig veränderten. Wichtiger war der Ersatz der schwachen Fahrmotoren durch leistungsfähigere 42 kW-Motore der Bauarten AEG und Bergmann.

Durch die Übernahme der technisch völlig heruntergewirtschafteten Elektrischen Straßenbahn Breslau (ESB) als letztem der ehemals zwei Konkurrenzunternehmen der SSB in der Oderstadt war es 1923 notwendig, umfangreiche Neubeschaffungen beim Wagenpark zu veranlassen. Bei Linke-Hofmann und Trelenberg wurden deshalb 232 moderne Trieb- und Beiwagen in zweiachsiger Ganzstahlbauweise in Auftrag gegeben, die ab 1926 ausgeliefert wurden. Um in der einige Zeit später einsetzenden Wirtschaftskrise soweit als möglich Arbeitsplätze zu erhalten, startete die Städtische Straßenbahn Breslau ein dringend notwendiges umfangreiches Modernisierungsprogramm des älteren Wagenbestandes, soweit er nicht reif zur Ausmusterung war. Nach Berliner Vorbild schuf man dabei eine Einheitsplattform nach dem Muster der neuen Ganzstahlwagen, die nach Möglichkeit alle in Frage kommenden Fahrzeuge bekommen sollten.

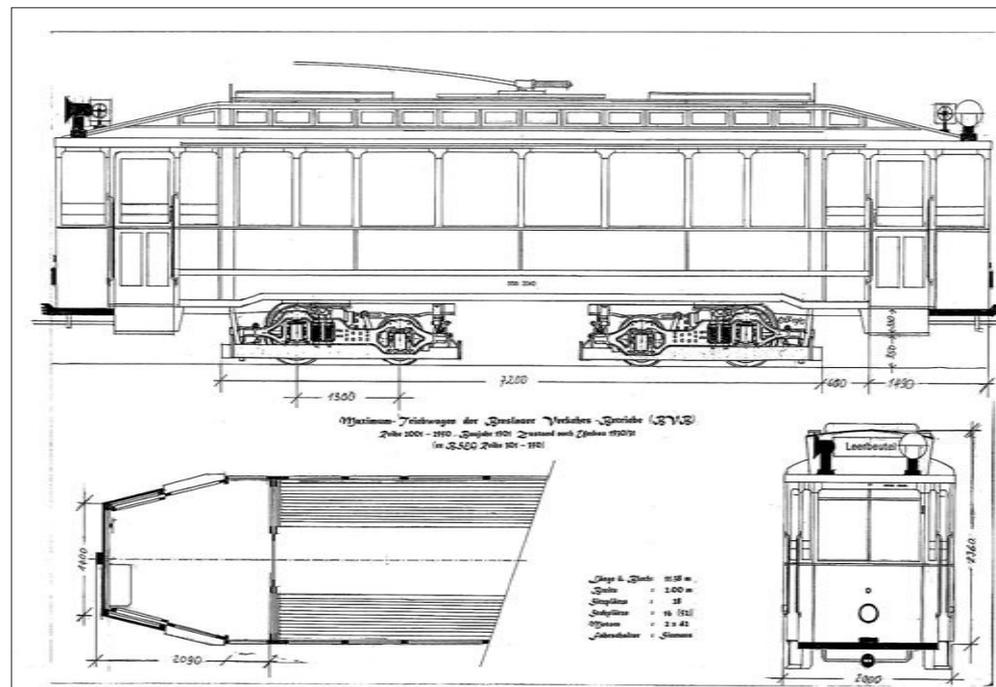
Modernisierung und Umzeichnung

Eine erhaltene Entwurfszeichnung von 1927 zeigt, dass zunächst beabsichtigt war, alle seitlichen Fenster der zum Umbau bestimmten Maximum-Triebwagen durch Sprosseneinbau im oberen Drittel abklappbar zu machen, wovon man jedoch wieder Abstand nahm. 1930/31 waren dann alle 50 Triebwagen an der Reihe, einer grundlegenden Erneuerung unterzogen zu werden. Infolge einer notwendigen Umzeichnung des Wagenparks erhielten die Maximum-Wagen die Betriebsnummern 2001–2050. Die erste Baugruppe zum Umbau ab 1930 umfasste die Wagen 2001–2014; davon erhielt Linke-Hofman den Bauauftrag zum Umbau von zehn Wagen; alle anderen Fahrzeuge wurden in den Werkstätten der Breslauer Straßenbahn hergestellt. Beim Umbau bekamen sie die neuen geschlossenen Einheitsplattformen und das vorhandene Laternendach wurde bis zu den Wagenstirnwänden vorgezogen. Erwähnenswert ist, dass der Wagen 2001 (wahrscheinlich als Prototyp) eine etwas anders gebogene Dachform im Plattformbereich bekam, während sie bei den anderen Wagen der Serie glatt ohne Krümmung vorgezogen war. Die Holzbalkenkonstruktion der Seitenwände wurde vollkommen erneuert und durch ein starkes Innensprengwerk mit kräftigen Spannschlössern verstärkt. Die Fensterfront der Seitenwände wurde



Seiten- und Stirnansicht mit den wichtigsten Abmessungen und technischen Daten des Wagens 340 im Anlieferungszustand

ALLE SKIZZEN: KARL-HEINZ GEWANDT/SLG. GEWANDT



Umbau und Modernisierung der Breslauer Maximum-Triebwagen veränderten zugleich auch die Abmessungen dieser nunmehr sehr formschön gewordenen Fahrzeuge

Das Maximum-Drehgestell

Die Maximum-Bauform war um 1890 in St. Louis in den USA entwickelt worden. Die asymmetrische Bauweise in Bezug auf die konstruktionsbedingte Lastverteilung mit großem Durchmesser des

Antriebsrades und einem kleinen, nur der Spurführung dienendem Laufrad empfahl diese Konstruktion für Betriebe mit sehr engen Gleisbögen, wie dies im Breslauer Gleisnetz an vielen Stellen der Fall war.



Der Wagenkasten des ehemaligen Wagens 2025 im November 2014, kurz vor Beginn der Restaurierungsarbeiten, die fast einem Neubau gleichen

KRZYSZTOF KOKOT (2)

verändert. Hinzu kam eine neue Außenverblechung sowie die umfangreiche Erneuerung der elektrischen Anlagen und Schaltgeräte, unter anderem neue Fahrshalter und wieder eine neue elektrische Betriebsbremse. AEG und Bergmann teilten sich dabei den Auftrag. Am Ende war ein sehr gefällt wirkendes Fahrzeug entstanden, das trotz seines Alters von rund 30 Jahren für die kommende Zeit leistungsfähig genug war. Neu war, wie auch bei allen anderen Breslauer Straßenbahnwagen, der Anbau eines Kletterschutz-Puffers im Rahmenbereich der Stirnwände über der Kupplung zur Verhinderung des Aufkletterns der Wagen bei Auffahrunfällen. Die Fahrzeuglänge betrug durch die neue längere Plattform jetzt 11,38 Meter über Blech bei unveränderter Kastenbreite von zwei Metern. Die Zahl der Stehplätze wurde mit 16 angegeben; später wurde jedoch die Zahl 52 (!) genannt, was wahrscheinlich auf den kriegsbedingten Ausbau der Sitzbänke zurückzuführen ist. Um das Fassungsvermögen zu erhöhen, griff man zu dieser Maßnahme, wobei man meist nur die Eckplätze verschonte. Der Verfasser erinnert sich, dass jedoch nur ein Teil der Maximum-Wagen davon betroffen war.

Im Zweiten Weltkrieg

Bei Kriegsausbruch im September 1939 war eine der ersten, luftschutzbedingten Maßnahmen, die auch alle anderen Triebfahrzeuge der Breslauer Straßenbahn betraf, die Tiefersetzung und Abblendung der Stirnwandscheinwerfer und die Blauspritzung der Seitenscheiben der Wagen, wobei nur ein schmaler Sehschlitz davon ausgenom-

men werden durfte. Der Reichsverteidigungskommissar ordnete im Sommer 1944 zudem in Breslau den Umbau der Fahrleitung vom traditionellen Stangen- auf Bügelbetrieb an, um aus Luftschutzgründen das Funkenreißen des Stangenstromabnehmers an der Fahrleitung weitgehend zu unterbinden. Dadurch wurde das Aussehen der Triebwagen infolge des neuen Scherenstromabnehmers natürlich stark verändert. Ihn erhielten jedoch nicht alle Wagen, weil diese Maßnahme durch die kriegsbedingt geringe Materialzufuhr sowieso nur sehr schleppend durchgeführt werden konnte und beim Beginn der militärischen Einschließung der Stadt Anfang Februar 1945 keineswegs beendet war.

Es hat den Anschein, als ob ein Maximum-Triebwagen im Oktober 1939 in einen schweren Betriebsunfall verwickelt war. Rudolf Klitscher, ein durch seine Stellung innerhalb der BVB profunder Kenner des Breslauer Verkehrs, berichtete, dass auf einer Gefällestrecke von der Rampe der ehemaligen Kaiserbrücke (heute most Grunwaldzki) zum früheren Scheitniger Stern (plac Grunwaldzki) bei einem vollbesetzten Zug die elektrische Bremse plötzlich aussetzte. Der neu ausgebildete Fahrer konnte seinen Zug nicht mehr zum Halten bringen. Er fuhr auf einen haltenden Vorzug auf und erlitt dabei ebenso wie mehrere Fahrgäste tödliche Verletzungen. Nach diesem traurigen Vorfall, der in Breslau trotz der Kriegszensur Tagesgespräch war und nicht veröffentlicht wurde, wies die Fahrzeugstatistik nur noch einen Bestand von 49 Maximum-Triebwagen aus. Bei diesem Auffahrunfall

mit seinen starken Schubkräften blieb der zuvor erwähnte Kletterpuffer übrigens absolut wirkungslos

Unter polnischer Flagge

Die schweren Gefechte während der Zeit des Breslauer Festungskampfes mit verlustreichen und verbissenen Kampfhandlungen bis zum 6. Mai 1945 fügten auch dem Bestand der öffentlichen Verkehrsmittel sehr schwere Schäden zu. Mit der Betriebsübernahme durch die neue polnische Verwaltung kurz nach der Kapitulation der Stadt begann ein neues Kapitel des Verkehrswezens in Breslau, der nunmehr Wrocław genannten schlesischen Metropole. Es ist heute nicht mehr feststellbar, wie viele Maximum-Wagen die Kämpfe überstanden haben. Fotos der „ersten Stunde“ weisen ihren Einsatz in der ersten Nachkriegszeit unter der polnischen Verwaltung nach. Der Wagen 2023 wurde zum Beispiel um 1950 als Kindergartenwagen eingesetzt. Ein Foto zeigt ihn in der ul Henryka Sienkiwicza (Sternstrasse) als „Wagon Specjalny“ beim Transport von Kleinkindern noch mit dem beige Anstrich der Breslauer Verkehrs-Betriebe. Die drehbaren Richtungsschilder auf dem Dach waren zu diesem Zeitpunkt schon abgebaut worden.

Abgaben nach Warschau

Erich Witwer, einer der deutschen Betriebsleiter, die zunächst unter polnischer Leitung weiterarbeiteten, berichtet in seinen Erinnerungen, dass er 1946 die Anweisung erhielt, unter den noch einigermaßen verwendbaren Maximum-Wagen 25 Stück auszusuchen. Sie wurden zwischen der Jahreswende 1946/47 und Januar 1948 nach Warschau abgegeben, um den dort durch die mehrmaligen Kriegshandlungen stark in

Quellen

- R. Klitscher: **Breslau und sein Nahverkehr**, Strassenbahnmagazin Nr. 71, 73 (1989) und 75 (1990).
- E. Witwer: **div. Aufsätze** in „Der Schlesier“; 1954 – 1972
- R. Grochowiak: **120 lat komunikacji w Szczecinie**, (Lodz 1990)
- L. Koffmann: **Das Maximum-Drehgestell**; Strassenbahn Magazin Nr 13 (1974)
- Sawicki/ Janiak/ Walczak/ Igielski: **Warszawskie Tramwaj Elektryczne**, Tom 1; Warschau 1998

Ferner Archivunterlagen, Notizen und Erinnerungen des Verfassers.

Dank an die Verkehrsfreunde in Wrocław für die Überlassung von Unterlagen und Informationen zum Thema.

Mitleidenschaft gezogenen Wagenpark zu verstärken. Sie bekamen in Warschau die Betriebsnummern 501–525 und die Typenbezeichnung „L“, jedoch schieden die Wagen 510–512 und 515 schon 1954 wieder aus dem Bestand aus. Der Breslauer „Kinderwagen“ (ex 2023) kam ebenfalls nach Warschau, erhielt die Nummer 500 und diente hier dem gleichen Zweck, bis er um 1958 verschrottet wurde. Über das weitere Schicksal der Breslauer Vierachser bestehen eine Menge Unklarheiten, die sich heute kaum noch aufklären lassen. Rudolf Klitscher erinnerte sich, dass alle restlichen Wagen um 1955/56 wieder nach Breslau zurückkamen. Aber auf Grund des damals mangelhaften Informationsflusses erscheint das jedoch zweifelhaft.

Noch 1960 im Einsatz

Es besteht kein Zweifel, dass um 1960 in Breslau noch Maximum-Wagen auf der Ringlinie im Einsatz waren. Andere Quellen berichten jedoch, dass 17 Wagen um 1955 nach Stettin weitergegeben worden sind, was ebenfalls durch Fotos zu belegen ist. Ihre dortigen Wagennummern sind weitgehend unbekannt. Sie wurden allem Anschein nach in der Nummernreihe 30 und 40 geführt. Konkret sind die Wagen 42 und 43 bekannt. Die Warschauer Typenbezeichnung „L“ wurde in Stettin beibehalten. Der Einsatz dürfte hier bis 1964/65 gedauert haben. Der Wagen 43 wurde um 1961 technisch verändert, um einen Linienbetrieb im Hafengebiet zu ermöglichen, ohne die Strecke mit einer Fahrleitung auszurüsten. Deshalb erhielt er Einrichtungen für Batteriebetrieb mit mehreren Akkusätzen für 400 bzw. 600 Watt Leistung. Da es sich um einen Einsatz auf den Gleisen der Hafenbahn handelte, der aber bald wieder aufgegeben wurde, dürfte der Wagen auch Radprofile nach Eisenbahnnorm erhalten haben. Bei diesem Wagen 43 dürfte es sich um das Breslauer Musterfahrzeug gehandelt haben, weil seine Dachform im Plattformbereich auf die zuvor genannte Krümmung hinweist. Ob es sich um einen nach Breslau zurückgeführten und weitergereichten Wagen oder um eine Warschauer Gabe handelt, ist nicht mehr feststellbar. Trotz des heute dankenswerterweise vorhandenen guten Willens, derartige Fragen zu klären, dürfte es hier jedoch noch kaum gelingen, Licht in das Dunkel zu bringen. Pensionierte Breslauer Straßenbahner der „ersten Stunde“ erinnern sich bei Befragung lediglich noch an die „Pullmanns“.

Die Farbgestaltung der Maximum-Wagen

Heute ist es naturgemäß schwer, die ursprüngliche Farbgebung dieser Fahrzeuge zu ermitteln. Die Tatsache, dass es zu der



Das sieht doch schon richtig gut aus: Im Juli 2015 war der Wiederaufbau des Wagens in seiner ursprünglichen Bauform bereits deutlich fortgeschritten

Zeit, als die Maximum-Wagen um 1900 im Breslauer Stadtbild erschienen, noch keine Farbfotografie gab und Ansichtskarten durch besondere Fachkräfte handkoloriert wurden, schafft immer wieder Verwirrung bei der Farbbestimmung von alten Verkehrsmitteln.

Oftmals scherten sich diese „Künstler“ kaum um die natürlichen Farben von Objekt und Umgebung. Es kam auch gelegentlich vor, dass sie das Auftragsobjekt nie selber gesehen hatten und deshalb auf mündliche oder schriftliche Beschreibungen von Seiten des Auftraggebers angewiesen waren, die nicht immer stimmten. Ein solcher Irrtum hat wahrscheinlich dazu beigetragen, dass die ursprünglichen Wagenfarben unter BSEG-Regie in der Literatur mit „grün/reseda“ angegeben wurden. Rudolf Klitscher nennt in seiner Aufsatzreihe „Breslau und sein Nahverkehr“ (SM 71, 73, 75) jedoch ein dunkles Grün für den seitlichen Spiegelbereich zwischen Fensterfront und Rammleiste sowie „helles Ockergelb“ für die übrigen Flächen der Wagen. Er erwähnt dies gewiss nicht ohne Absicht. In die heutigen Farbtabelle vorbehaltlich eingeordnet, dürfte es sich in Etwa um die RAL-Farbtöne 6002 „Laubgrün“ sowie RAL 1005 „Honiggelb“ handeln. Seine Darstellung erscheint deshalb logisch, weil die Breslauer BSEG gewisse betriebliche Eigenarten pflegte, die man von der GBS in Berlin als bewährt übernommen hatte. Der Wagenpark der BSEG in Breslau hatte bis 1911, als sie von der SSB übernommen wurde, fast das gleiche Erscheinungsbild wie das der Berliner GBS. Danach war vor-

gesehen, schrittweise die Farben der Städtischen Straßenbahn Breslau für die ehemaligen BSEG-Fahrzeuge zu übernehmen. Dieser Prozess zog sich jedoch über einen längeren Zeitraum hin, wurde durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen und eigentlich nie abgeschlossen. Maximum-Wagen liefen teilweise mit dem alten BSEG-Anstrich noch bis Ende der 20er-Jahre und bekamen dann im Zuge des Modernisierungsprozesses den um diese Zeit eingeführten hellbeigen Lack (etwa RAL 1005), der erst um 1948 von der polnischen Verwaltung durch einen rot/weißen Anstrich ersetzt wurde, den auch die in Warschau und Stettin eingesetzten Wagen des Maximum-Typs bis zu ihrer Ausmusterung führten.

Die Rekonstruktion des Wagens 325

Die Arbeiten, die bisher durch PROTRAM, die ehemalige und schon vor langer Zeit privatisierte Hauptwerkstatt der Straßenbahn in Pöpelwitz/Popowice in deren Hallen durchgeführt wurden, umfassen bis heute den fast abgeschlossenen Aufbau des Wagenkastens einschließlich Holzgerippe, Dachkonstruktion und Außenverblechung. Diese Arbeiten, in hervorragender polnischer Handwerksarbeit ausgeführt, mussten jedoch – hoffentlich nur vorübergehend – aus verschiedenen Gründen eingestellt werden. Dadurch verzögert sich die Weiterarbeit an dem Wagen bis auf weiteres und der Europäischen Kulturhauptstadt Breslau entgeht dadurch leider ein auch touristisch interessantes Objekt seiner Stadtgeschichte!

KARL-HEINZ GEWANDT

Am 10. März 2016 gönnen sich Schmierwagen und Tramführer in der Wendeschleife Olsanske hrbitovy ihre Mittagspause

ANDREW THOMPSON

Böhmische Badewanne



Umbau eines alten Tatra zum Schmierwagen ■ In Prag wurde ein 1965 gebauter Tatra-Vierachser zu einem leistungsfähigen Schmierwagen umgebaut, der fast pausenlos im Einsatz ist und sich dank technischer Features großer Beliebtheit erfreut

Seit Januar 2015 gibt es in Prag einen ganz besonderen Schmierwagen. Das halb-offene „City-Cabriolet“ in der Modifarbe Orange ist nicht nur visuell Aufsehen erregend, sondern hat sich auch aus praktischem Grund schnell in die Herzen der lokalen Bevölkerung gefahren. Denn der eigenwillige Einzelgänger hilft durch seinen täglichen Einsatz das lästige Quietschen der Straßenbahnen in Kurven zu reduzieren und den guten Zustand des Gleisnetzes zu erhalten.

Umbau nach fast 50 Jahren

Ursprünglich 1965 als 6498 erbaut, ist der nun als 5572 nummerierte Tw vom Typ T3M seit 1990 als Arbeitsfahrzeug eingeteilt. Der Umbau zum jetzigen Zustand wurde allerdings erst im Sommer und Herbst 2014 durchgeführt. Die Schmieranlage umfasst einen Öltank mit zwei Pum-

pen, einen Kompressor sowie eine Batterie. Die Sprühdüse ist beim hinteren Drehgestell direkt vor der dritten Achse zugeordnet und kann vom Führerstand aus fernbedient werden. Eine Schmierapplikation dauert jeweils sechs Sekunden, mit der Möglichkeit durch zweifachen Knopfdruck im Führerstand die Schmierdauer auf zwölf Sekunden zu verlängern.

Jeden Tag im Einsatz

An praktisch jedem Tag ist der lokal als „Mazaci vuz“ bezeichnete Tatra-Wagen auf dem Netz unterwegs und bewältigt meistens ein Mammutprogramm von rund 200 Kilometern pro Arbeitstag. Üblicherweise dauern die Einsätze von vier Uhr morgens bis Mitternacht. Nur für einige Stunden während der Nacht ruht das Fahrzeug im Betriebshof Pankrac, damit die Schmiermittel nachgefüllt und fällige Unterhaltungs-

maßnahmen durchgeführt werden können. Von Pankrac aus wird auch die Einsatzplanung gemacht. Bei den tschechischen Journalisten ist das Fahrzeug seit seiner Inbetriebnahme 2015 ein regelrechtes Lieblingsthema geworden, denn es gab schon unzählige Fernseh- und Zeitungsberichte darüber. Auch im Internet ist der Tw ein Phänomen, hat er doch seine eigene Facebook-Seite (www.facebook.com/mazacitramvaj) mit über 9.935 „Likes“.

Dank einer eigens installierten Webcam auf der Rückwand der Führerkabine ist es auf slowtv.playtvak.cz jederzeit möglich virtuell mitzufahren und damit eine Stadtrundfahrt durch Prag zu genießen. Eine App zeigt mittels GPS immer wo sich das Fahrzeug gerade auf dem Stadtplan befindet. Für Straßenbahnfreunde ist diese Besonderheit eine förmliche Einladung zum stundenlangen Verweilen.

ANDREW THOMPSON

Die frühe Bundesbahn aus der Luft

Eisenbahn von oben im Wirtschaftswunderland

Andreas Knipping

NEU

Luftbilder zwischen rauchenden
Zechen und verträumter Provinz



Die Bundesbahnzeit – für Eisenbahn-Liebhaber der Stoff, aus dem die Träume sind. Diese Epoche können Sie aus ganz neuer Perspektive erleben: von oben! Fliegen Sie über Landschaften des Aufbruchs wie auch des Umbruchs. Verfolgen Sie den Abschied vom Kohle- und Schienenmonopol. Machen Sie sich ein Bild von den Kontrasten zwischen ländlicher Idylle und rauchenden Zechenmetropolen in der jungen Bundesrepublik – allesamt verbunden durch das Schienennetz der Bundesbahn.

192 Seiten · ca. 180 Abb.
€ [A] 41,20 · sFr. 48,50
ISBN 978-3-95613-031-1

€ 39,99

Faszination Technik

 GeraMond

Jetzt online stöbern unter

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



Einst & Jetzt



Am 7. Juli 1962 präsentiert sich Tw 5 (1955, Westwaggon) der Bahnen der Stadt Monheim an der Endstation der Strecke, Baumberg, Kirche, in seiner ganzen Schönheit. Dort ist seit 1954 das Streckenende. Vorher ging es noch 200 Meter weiter bis zur damaligen Endstation „Rheinischer Hof“. Tw 5 wurde 1955 auf einem gebrauchten Fahrgestell aus Kleve mit neuem Wagenkasten der Westwaggon erbaut. Hinter Tw 5 steht Tw 7 (DWM 1956) als Sonderwagen für Straßenbahnfreunde. Die zeitgenössische Wahlwerbung weist auf die am nächsten Tag stattfindende Landtagswahl in NRW hin. Kaum zwei Monate nach dieser Aufnahme wurde der Straßenbahnverkehr von Monheim nach Baumberg eingestellt. Der übrige Straßenbahnverkehr nach Langenfeld bzw. Rheindorf wurde bis Juni 1963 eingestellt. Tw 5 war nur ein kurzes Leben vergönnt, denn er wurde im Juli 1963 ausgemustert und einige Jahre später verschrottet. Tw 7 hatte mehr Glück und wurde mit drei weiteren Verbundtriebwagen nach Bremerhaven verkauft und ging dort erst 1980 den Weg des alten Eisens. Heute verkehrt dort neben Buslinien der BSM u.a. die Rheinbahnlinie 789, die in 45 Minuten ihr Düsseldorfer Ziel „Am Falder“ erreichen wird.

TEXT UND BILD „JETZT“: WOLFGANG MEIER
BILD „EINST“: V. W. V. SEELER





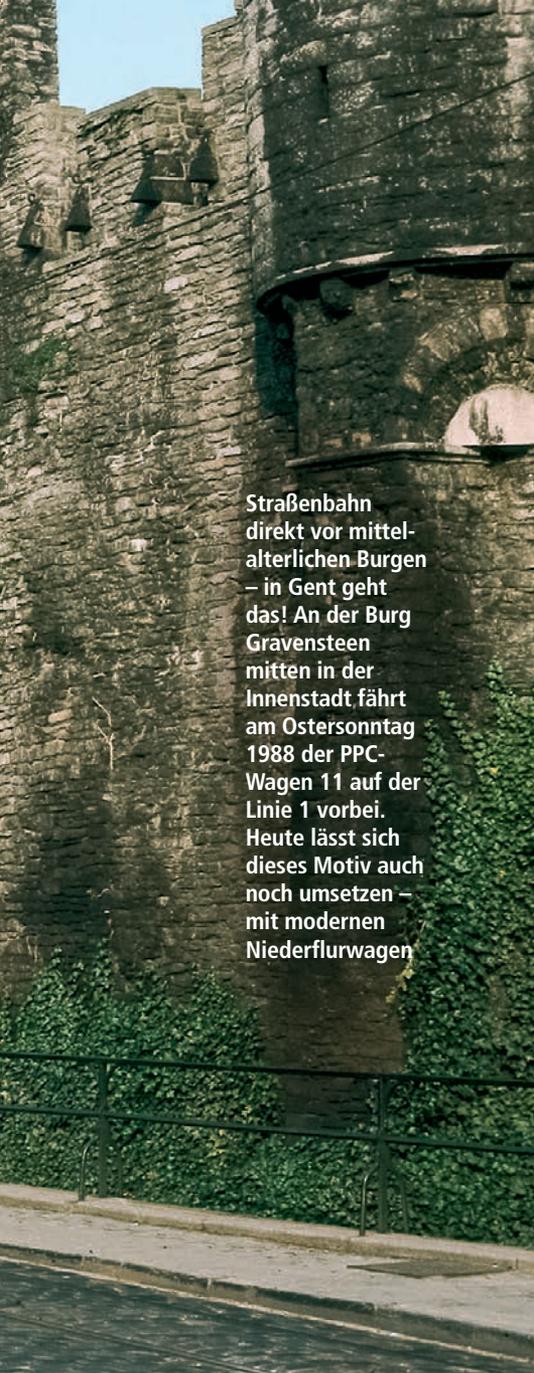
Durch enge Gassen und ans Meer

Belgiens Trams in den 80ern ■ Der Staat zwischen Nordsee und Ardennen ist ein ausgesprochen liebenswürdiges und vielfältiges Land – und ebenso verhält es sich mit den dortigen Straßenbahnbetrieben. Doch in den letzten Jahrzehnten hat sich hier viel verändert; kommen Sie mit uns zurück in die 80er-Jahre, als noch Veteranen rollten und eine große Typenvielfalt vorherrschte

Die „Kusttram“ war auch schon Mitte der 1980er-Jahre bei Einheimischen wie Urlaubern gleichermaßen beliebt. Zwischen Ostende und Middelkerke führt sie direkt am Nordseestrand entlang. Die BN-Wagen fahren – grundlegend modernisiert – immer noch über diese Strecke



Straßenbahn direkt vor mittelalterlichen Burgen – in Gent geht das! An der Burg Gravensteen mitten in der Innenstadt fährt am Ostersonntag 1988 der PPC-Wagen 11 auf der Linie 1 vorbei. Heute lässt sich dieses Motiv auch noch umsetzen – mit modernen Niederflurwagen



Im Juni 1986 präsentierte sich die Chaussée de Bruxelles in Charleroi-Jumet noch weitgehend unmodernisiert: der SNCV-Vierachser im ursprünglichen beige Lack tut sein Übriges dazu. Das Überlandnetz im Hennegau ist seitdem erheblich geschrumpft ALLE AUFNAHMEN: MICHAEL BEITELSMANN



Zwar hat sich die Anzahl der Städte mit schienengebundenen Nahverkehrsmitteln in den letzten 30 Jahren nicht verändert, aber der Charakter und das Bild der einzelnen Netze sind einem schon recht deutlichen Wandel unterworfen. Wo bis vor rund 30 Jahren noch Überlandlinien oder cremefarbene PCCs auf Kopfsteinpflasterstraßen das Bild prägten, fahren heute niederflurige Schnellbahnen und Pré-Metros auf neuen oder sanierten Trassen, anderenorts sind einige Strecken stillgelegt, dafür neue eröffnet worden.

Nachdem in SM 5/2011 ein Ausblick auf die Zukunft der Straßenbahn im flämischen Landesteil gegeben wurde, werfen wir also nun einen Blick zurück in die späten 80er-Jahre des letzten Jahrhunderts. In jener Zeit bereiste der Autor mehrfach das Königreich, um sich ein Bild vom abwechslungs-

reichen Straßenbahnverkehr in Flandern und der Wallonie zu machen.

Brüssel

Die zweisprachige Kapitale des Landes und Sitz der EU-Kommission sowie zahlreicher europäischer Organisationen ist unbestritten die größte und wichtigste Stadt im Königreich. In der Hauptstadtregion (Agglomeration), die insgesamt 19 selbständige Gemeinden umfasst, wohnen insgesamt über eine Million Menschen der unterschiedlichsten Nationalitäten. Wenn auch offiziell als zweisprachige Region innerhalb des belgischen Staatenbundes konstituiert, spricht doch die überwiegende Mehrheit der Bruxellois Französisch – sehr zum Leidwesen der penibel auf Parität achtenden flämischen Gremien. So wundert es denn auch nicht, wenn auch der städtische Nahverkehrsbe-

trieb zwei Namen hat: einen französischen (STIB – Société des Transports Intercommunaux des Bruxelles) und einen flämischen (MIVB – Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel). Diese Gesellschaft betreibt neben den drei Metrolinien und einem großen Busnetz auch eines der großen europäischen Straßenbahnnetze, dessen Äste bis in das Umland reichen. Die Linielänge beträgt aktuell 138 Kilometer. Durch den fortschreitenden U-Bahnbau wurden besonders im Zentrum in den letzten Jahren auch einige Linien stillgelegt, auf der anderen Seite verschwanden innerstädtische Abschnitte auch im Tunnel und werden als Pré-Métro bezeichnet. Der Betrieb machte schon vor 30 Jahren einen sehr gepflegten Eindruck, wozu neben den teils großzügig trassierten Strecken auch der Wagenpark beitrug. Die vierachsigen PCC-Triebwagen



Am „Schnurrbart“ erkennbar sind die Wagen, die für den Stadtbahnbetrieb in Charleroi beispielsweise durch Klapptrittstufen ertüchtigt worden sind, hier gleich zwei Exemplare am Bahnhof Charleroi Sud, Ausgangspunkt der meisten Linien, am 18. Juni 1986



Mitten durch die prächtigen Bauten rund um den Place Royale/Konigsplein in Brüssel führen die Linien 92 und 94. Im Jahr 1986 waren PCC-Vierachser hier noch Alltag...

Ein klassisches Motiv war die aus Beton bestehende Brücke über den Charleroi-Brüssel-Kanal bei Courcelles-Motte. In der nahe gelegenen Ausweiche begegnen sich zwei modernisierte Vierachser der Reihe 9100 auf der Linie 59 bzw. 80



besorgten einen Großteil des Verkehrs, dazu kamen die sechsachsigen Züge der Reihe 7700, aber auch schon die stadtbahnartig anmutenden Achtachser (Reihe 7900), die stets mit beiden Stromabnehmern fuhren. Alle Fahrzeuge waren beige lackiert.

Charleroi und das Hennegau

Die größten Umwälzungen sowohl im Schienennetz als auch im Stadtbild gab es in den letzten 30 Jahren in Charleroi. Die Stadt war seit dem 19. Jahrhundert das Zentrum der belgischen Montanindustrie; zahlreiche Zechen und Stahlwerke prägten das Revier. In Charleroi befand sich das letzte noch zusammenhängende Netz der einst im ganzen Land vertretenen meterspurigen Vizinalbahnen, die meist in Straßenseitenlage trassiert auch die Gemeinden und Dörfer abseits der großen Bahnlinien bedienten. Überdies bestand in Charleroi selbst noch ein städtisches Liniennetz, das aber bis 1976 bereits eingestellt war. Es verblieben die Überlandlinien der Vizinalbahngesellschaft SNCV, die vor allem in nördlicher und westlicher Richtung die Gemeinden des Umlandes mit Charleroi verbanden. Allerdings begann in den 1970er-Jahren der Ausbau der innerstädtischen Linien zu einem Stadtbahnnetz, das bis heute nicht vollendet ist. Monströse Betonbauten entstanden, durch die teilweise nur alle halbe Stunde ein kleiner, sechsachsiger Zug fährt. 1986 war schon ein Teil dieser Stadtbahnbauten in Betrieb, ausgehend vom (Haupt-)Bahnhof Charleroi Sud nach Westen in Richtung Anderlues, teilweise mitten durch ausgedehnte Anlagen der Stahlindus-

Die Netze: 1980–2016

- **Brüssel**
 Netzlänge 1980: 150 km, 20 Linien
 Netzlänge 2009: 133 km, 17 Linien
 Netzlänge 2016: 138 km, 19 Linien
- **Antwerpen**
 Netzlänge 1980: 59 km, 10 Linien
 Netzlänge 2009: 68 km, 12 Linien
 Netzlänge 2016: 72 km, 13 Linien
- **Gent**
 Netzlänge 1980: 26 km, 4 Linien
 Netzlänge 2009: 33 km, 4 Linien
 Netzlänge 2016: 33 km, 4 Linien
- **Küste**
 Netzlänge 1980: 66 km, 1 Linie
 Netzlänge 2009: 69 km, 1 Linie
 Netzlänge 2016: 69 km, 1 Linie
- **Hennegau**
 Netzlänge 1980: 86 km, 12 Linien
 Netzlänge 2009: 20 km, 4 Linien
 Netzlänge 2016: 30 km, 4 Linien



Arg heruntergekommen präsentierten sich die Vororte von Charleroi Mitte der 1980er-Jahre wie hier in Gosselies – der Strukturwandel des früheren Zentrums der belgischen Montanindustrie war bereits voll im Gange

Ein symbolisches Bild: Der Bus löst die Bahn ab. Am 29. Mai 1987 trafen sich die beiden Verkehrsmittel in Trazegnies



STRASSENBAHN MAGAZIN 8 | 2016

Gleisbauarbeiten anno 1986 am Bahnhof Brüssel-Süd: die Linie 63 darf dennoch passieren. Damals waren alle Bahnen einheitlich beige



Vor dem stilvollen Hauptbahnhof von Antwerpen präsentiert sich im April 1988 der PCC-Wagen 2078 auf der Linie 12. Die gleiche Szenerie lässt sich auch heute noch so umsetzen, auch wenn ein Teil der hier fahrenden Linien mittlerweile im Tunnel verkehrt



Für Autofahrer war der geschwungene Gleisverlauf bei Courcelles sicher einer Herausforderung. Ein Grund mehr für die Kommunen, die Stilllegung solcher Strecken zu fordern. Leider haben sie sich durchgesetzt, und im Hennegau besteht nur noch ein Rumpfnetz

trie. Dennoch ließen sich vor 30 Jahren noch reine Überlandabschnitte – sogar mit den alten PCC-Triebwagen – bereisen, die teils in Straßenlage, teils durch Hinterhöfe führten. Die westlichsten Endpunkte waren damals La Louvière und Trazégnies. Die Beton-Abschnitte in der Innenstadt waren zwar weitgehend fertig gestellt, aber teilweise nicht in Betrieb genommen worden – verkehrte Welt!

Die belgische Nordseeküste

Eine Besonderheit im Straßenbahngeschehen stellt die Küstenlinie dar, die in den 1980er-Jahren wie das Netz um Charleroi ebenfalls noch von der SNCV/NMVS betrieben wurde. Die „Kusttram“, wie sie auf flämisch genannt wird, verbindet damals wie heute auf 68 Kilometern Länge alle belgischen Küstenorte von Knokke bis de Panne. Besonders im Sommer ist sie damals wie heute bei Einheimischen wie bei Touristen äußerst beliebt. Im Ortsbereich von Ostende übernimmt sie zudem noch eine lokale Bedienungsfunktion. Die Fahrgastzahlen der Küstenlinie ist in den letzten Jahren stetig gewachsen, so dass in der Saison mittlerweile Triebwagen aus Antwerpen aushelfen – kein Problem, da im flämischen Landesteil im Jahre 1991 die neue Gesellschaft „de Lijn“ sowohl die Küstenlinie von der Kleinbahngesellschaft übernom-

men hat, als auch die übrigen städtischen Straßenbahn- und Busbetriebe in Flandern. In den späten 1980er-Jahren haben an der Küste die damals neuen LRV-Triebwagen (Light Rail Vehicle) bereits den Gesamtverkehr übernommen. Auch wurde die Linie schon frühzeitig auf vielen Abschnitten meist unabhängig vom motorisierten Individualverkehr trassiert. Besonders interessant war auch schon damals der Wechsel zwischen Trassenführungen durch Dünenlandschaften und an alten Dorfkernen vorbei und auf der anderen Seite durch Städte mit mehrstöckigen Appartementblöcken direkt an der Promenade oder inmitten von vierspurigen Schnellstraßen.

Gent

Ein großer, ebenfalls meterspuriger Straßenbahnbetrieb besteht in der Hauptstadt der Provinz Ostflandern, in Gent. Die knapp 250.000 Einwohner umfassende Großstadt steht zwar oft im Schatten des historischen Brügge, kann aber nahezu genauso mit vielen herausragenden Baudenkmalern punkten. Die Linien verlaufen im Zentrum allesamt durch die malerische Altstadt mit ihren großen Kirchen, stattlichen Bürgerhäusern und den vielen Grachten. Vor 30 Jahren setzte sich der Wagenpark noch typenrein aus PCC-Zweirichtungsvierachsern zusammen, die in ihrer eleganten hellblau/beigen Farbgebung sehr gut in das schöne Stadtbild passten. 54 dieser Triebwagen sind bis 1971 bei BN in Brügge gebaut worden, die für den Wagenauslauf auf den damals drei Linien ausreichen.

Antwerpen

Belgiens wichtigste Hafenstadt im Norden Flanderns ist mit rund 470.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Belgiens. Neben dem großen Hafen glänzt die Metropole mit einem historischen Altstadt kern und einem pulsierenden Handel, unter anderem von Diamanten. Antwerpen besaß auch gegen Ende des letzten Jahrhunderts bereits einen großen meterspurigen Straßenbahnbetrieb, wenngleich die U-Bahnabschnitte – bis auf einen Torso – und der Tunnel unter der Schelde mitsamt der Streckenverlängerung nach Westen noch nicht gebaut waren. Auch hier bestritten – wie in Gent – vierachsige PCC-Triebwagen den Gesamtverkehr, allerdings in Einrichtungs ausführung. Die ursprüngliche beige Farbgebung war damals auf dem Rückzug und wurde durch einen attraktiven, kräftigen Zweifarbenlack in rot/weiß ersetzt. Tunnelstrecken waren im Bau, doch überall rumpeln die alten Vierachser noch flink durch den lebhaften Verkehr der quirligen Stadt. Hierbei wurden stets auch enge innerstädtische Straßen befahren.

MICHAEL BEITELSMANN



Besonders attraktiv wirkte der creme/blau Lack der Genter PCC-Wagen im Stadtbild, und eine Sightseeingtour durch die faszinierende Altstadt macht so ebenfalls Spaß!

In der Sommersaison gab es an der Küste einige Themenwagen, die etwas Farbe in das Fahrzeug-Allerlei brachten. Mit ihrem schönen Bahnhofsgebäude erinnert die Station von de Haan noch an echte Kleinbahnzeiten



Im Zentrum der flämischen Hafenstadt Antwerpen befindet sich der Groenplats. Hier wendeten 1988 die Linien 4 und 8, um ihre Fahrt durch die engen Gassen der Altstadt aufzunehmen



Ruhrpott- Erinnerungen

Abschiede im Revier ■ In den 1980er-Jahren veränderte sich das Ruhrgebiet zusehens. Das hatte auch Auswirkungen auf das Straßenbahnnetz, wo nicht nur Modernisierungen zu feiern, sondern auch verschiedene Abschiede zu beklagen waren

Wo Wohnungen, Fabriken, Parks, Schrebergärten und Bauernland miteinander verzahnt wurden, so dass man heute nicht mehr genau weiß, würden die Hinweisschilder fehlen, wo die eine Stadt anfängt, die andere aufhört.“*) In nur einem Satz aus dem Beitrag „Mein Revier“ des großen Max von der Grün für die „Streiflichter aus dem Ruhrgebiet“ beschreibt er 1988 so treffend die außergewöhnliche Struktur und den ebensolchen Reiz einer Region, deren Image überlange Zeit vornehmlich Bergbau und Stahlindustrie prägten.

Im Norden ist man gewohnt, dass die Städte weit auseinander liegen. Im Ruhrge-

biet erfährt der Weite gewohnte Norddeutsche einen ganz anderen Eindruck von „Großstadt“ – alles scheint ineinander über zu gehen, woran Straßenbahnlinien großen Anteil haben.

Faszination Ruhrgebiet

Max von der Grüns Roman „Männer in zweifacher Nacht“ hatte noch dazu ein Interesse entfacht, das enorme Anziehungskraft entwickelte: Anfang der 80er-Jahre gab ich nach und ging mehrmals auf Reisen durch das Ruhrgebiet, um Milieus und Industriearchitektur einer Region zu erleben, die so grundverschieden von der Norddeutschlands daherkam: Dabei spielten

Ganz oben – der „Deckel auf dem Pott“: Recklinghausen, einst die einzige Stadt des Ruhrgebiets nördlich der A 2 mit Straßenbahn. Das ist seit 1982 Geschichte. Triebwagen 390 (Baujahr 1958) der „Vestischen“ Ende März des letzten Betriebsjahres im Depot Castropor Straße, in dem sich heute ein Discounter für Babyartikel befindet





Bochum, Friedrich-Ebert-Str., Haltestelle Freiheitstraße: Klassischer DÜWAG-Zweirichter 35 mit dem Wahrzeichen der Region, das 1983 „arbeitslos“ wurde: Anfang der 80er-Jahre fuhr Triebwagen 35 – er ging 1996 mit vielen Artgenossen nach Arad – auf der Linie 302 noch in eine wahre „Straßenschlucht“ – heute ist die Schlucht zur Schneise geweitet worden, auf der die Linie 302 mittig fährt. Tw 35 gelangte 1996 nach Arad



Straßenbahnen immer wieder eine zentrale Rolle. Man gelangte an Stellen, an denen man noch die Atmosphäre jener Zeiten zu verspüren glaubte, als hier in der Region das große zusammenhängende Überlandnetz Mobilität sicherstellte. Die ineinander übergehenden Städte faszinierten – alles erschien als gewaltiges zusammenhängendes Siedlungsgefüge, das an vielen Stellen von Straßenbahnlinien zusammengekettert wur-

de. Und man konnte mit ihnen bis in die feinsten Kapillargefäße des Raumes gelangen, auf eingleisigen Strecken, die nahezu ländlich und weit abgelegen von Hektik und Industrieskyline verliefen – eben „Faszination Ruhrgebiet“!

Recklinghausen (noch fuhr die Vestische), Bochum mit Wattenscheid, Dahlhausen und Gerthe, Essen mit der „Kraye-Schleife“ und Mülheim mit letztem umgebauten

Gelenk-Oldtimer – das waren die wichtigsten Ziele meiner Ruhrgebietsreise.

Die „Vestische“ vor dem Aus

Für die Vestische Straßenbahn war das Frühjahr 1982 fast schon die letzte Gelegenheit für einen Besuch, denn Anfang Oktober sollte die Gemeinschaftslinie 305 zwischen „Vestischer“ und der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn (BoGeStra) von Recklinghausen

Nicht die einzige eingleisige Strecke: Tw 326 an der Haltestelle Surenfeld auf dem Weg nach Hattingen. Hier sieht es heute ganz anders aus!





RECHTS Nach dem Ausstieg der Vestischen aus der Tram-Gemeinschaft: Die 305 fährt nur noch bis Herne – danach übernehmen Busse der Vestischen. Tw 21 ist am Bergbaumuseum auf dem Weg dorthin



LINKS Am „Atelier Bambi“-Kino – BoGeStra Tw 16 auf der Gemeinschafts-linie 305 in Recklinghausen



RECHTS Andrang in der engen Hubertstraße an der Haltestelle „Sparkasse“ – mit der Tram war hier im Herbst 1985 Schluss! Vielleicht kehrt sie zurück. Pläne dafür gibt es jedenfalls ...

über Herne nach Bochum bereits der Vergangenheit angehören. Nach vielen Stilllegungen kennzeichnete dieses Datum schließlich das Ende des Straßenbahnbetriebs der Vestischen, die damit – „abgesichert“ durch ein gutachterliches Urteil von 1976 – ein reiner Busbetrieb wurde. Recklinghausen verlor die Tram endgültig, denn den neun Kilometer langen Ast nach Herne bediente fortan der Bus. Ursprünglich war geplant, die 1989

Fahrzeugbestände der besuchten Betriebe, Stand 1.1.1980

- Vestische Straßenbahnen GmbH: 26 Triebwagen (6xGtwZ), keine Beiwagen
- Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (BoGeStra): 131 Triebwagen (6xGtwE, 6xGtwZ), keine Beiwagen
- Essener Verkehrs AG (EVAG): 157 Triebwagen (4xTwE, 4xGtwZ, 6xGtwE, 6xGtwZ, 8xGtwE, 8xGtwZ, 31 Beiwagen (4xBwE, 4xBwZ)
- Betriebe der Stadt Mülheim: 46 Triebwagen (2xTwE, 4xTwE, 4xGtwE, 6xGtwE, 6xGtwZ, 8xGtwZ), 23 Beiwagen (2xBwE, 4xBwE)

Bochum: Auf der Dr. C.-Otto-Straße in Höhe der Amtmann Falke-Straße mit 338, der heute im türkischen Bursa fährt





Die ersten Bochumer Stadtbahnwagen vom Typ M6 kamen 1976 – die neue Generation von DÜWAG! Gerthe, Castroper Hellweg mit Wagen 301 – die Szene ist heute nicht mehr wieder zu erkennen ...



OBEN Nach Witten-Heven mit der 310 – hier auf dem eingleisigen Teilstück am Papenholz: Tw 290 gelangte 1995 noch nach Gotha, wo er schließlich 2002 verschrottet wurde

LINKS Haltestelle Hardel in Witten-Wannen: Triebwagen 11 auf der 310 – ein nahezu ruhiger Ort zwischen hektischen und gar nicht so weit entfernten Zentren

schließlich zwischen Bochum und Herne eröffnete U-Bahnlinie bis Recklinghausen zu führen, doch die Stadt stieg wegen knapper Haushaltsmittel Anfang 1980 aus dem Projekt aus. Die zum Zeitpunkt der Straßenbahn-Einstellung noch vorhandenen sechsachsigen Zweirichtungs-Düwags der Vestischen aus den Jahren 1957 bis 1960 erwarb der Trambetrieb von Lille.

Aber im Frühjahr 1982 war es noch nicht soweit: Ein paar Monate bestand noch die Möglichkeit der Fahrt mit der Tram von Recklinghausen über Herne nach Bochum. In dessen Stadtteil Wattenscheid waren wieder-

um die Tage gezählt: Die Zeche Holland hatte nur noch ein Betriebsjahr vor sich.

Abschied von Holland

Der Förderturm von Schacht 6 machte deutlich, was seinerzeit noch das Revier dominierte: Er soll nun – das steht seit Jahresanfang 2016 fest – nach langwierigen Diskussionen und mehrfach nicht abgerufenen Geldern endlich als Denkmal der Wattenscheider Industriegeschichte erhalten bleiben. Die Bevölkerung hat hartnäckig darum gekämpft. Dieselbe Stadt, eine andere Linie mit anderem Schwerpunkt: Eingleisige Straßenbahnstre-

cken vermittelten einen ganz besonderen Charme – und verdeutlichten, welche Leistungen dieses Verkehrsmittel vielerorts auch ohne Inanspruchnahme großer Räume und Flächen zu leisten in der Lage ist: Dahlhausen gehört in diesem Zusammenhang zu den wirklich beeindruckenden Beispielen.

Eingleisig nach Dahlhausen

Die Steigungsstrecke in unmittelbarer Nähe der Ruhr ist noch heute in Betrieb. Eisenbahnfreude kennen die Strecke, die am Bahnhof endet, vom Eisenbahnmuseum im ehemaligen Bw Bochum-Dahlhausen.



Bochum Dahlhausen: Am Ende der Strecke, Bahnhof Dahlhausen: Tw 346, der im Jahre 2009 in den Schrott ging



Mülheim, Frühjahr 1982: Zeitlose Eleganz eines verbreiteten Modells! 1984 war es mit diesem Fahrzeug, Wagen 223, vorbei. Inzwischen sind auch die anderen acht Exemplare verschrottet. Triebwagen 227 „überlebte“ und bereichert heute die Mülheimer Museumswagenflotte

Weiter ging es über Gelsenkirchen nach Essen an den östlichen Rand der viertgrößten Stadt des Ruhrgebietes: Kray-Nord mit der Bahnhofsschleife stand auf dem Programm, wo mit der Tramlinie 103 ab Herbst 1985 ein bewährtes Verkehrsmittel der Vergangenheit angehören würde.

Essen Kray-Nord: Spurbus ersetzt die Tram

Auf der entsprechend umgerüsteten Tram-Trasse durfte fortan der Spurbus seine vermeintlichen Vorteile demonstrieren, wobei anfangs aufsehenerregende Zwischenfälle auftraten. Eine Erfolgsgeschichte wurde das Ganze aus mehreren Gründen bis heute nicht.

Inzwischen wird auf regionalpolitischer Ebene diskutiert, die Tram zurückkehren zu lassen. Dafür allerdings wird es kaum einen Zuschuss in Höhe von über 45 Millionen Mark vom Bund geben, mit dem 1980 der EVAG die Einführung des Spurbusses-Projektes schmackhaft gemacht wurde.

Während am stauanfälligen Ruhr-„Schnell“-Weg schon wieder mehr Platz für den Pkw geschaffen wird, arbeitet sich im Frühjahr 1985 Triebwagen 1806 die Rampe von der A 40 nach Kray-Nord hinauf. Ein halbes Jahr später hatte der Spurbus hier sein Können zu beweisen. Das gelang nicht immer reibungslos ...



Auf absehbare Zeit wird es wohl noch bei der derzeitigen Lösung bleiben, denn 2009 erfolgte gerade eine Neubeschaffung von Spurbussen.

Mülheim: Letzte umgebaute KSW-Gelenkwagen

Zurück in die Stadtmitte und weiter nach Mülheim, der letzten Station des ersten Teils der Reise durch das Revier. Hier galt es, dem letzten Vertreter der 1961 aus Kriegstraßenbahnwagen umgebauten Gelenkwagen auf die Spur zu kommen.

Seine vier typgleichen Artgenossen waren schon den Weg allen Irdischen gegangen, und er sollte 1984 folgen. Aber 1982 war er noch zwischen Duisburger und Essener Triebwagen in der kleinen, jedoch bedeutenden Stadt an der Ruhr unterwegs.

ANDREAS MAUSOLF

**Max von der Grün, „Mein Revier“ in Streiflichter aus dem Ruhrgebiet, hg. von G. Rüber, Hohenheim 2002*



Anzeichen der „Verbundenheit“: Tw 240 neben dem Dreischienengleis für die Mülheim mit Duisburg verbindende Linie 901

ALLE AUFNAHMEN: ANDREAS MAUSOLF

1982 noch immer mittendrin im Verkehrsgewühl: 240 von 1961 stand noch bis 1984 im Dienst. Seine vier Artgenossen waren bereits von 1976 bis 1979 ausgeschieden



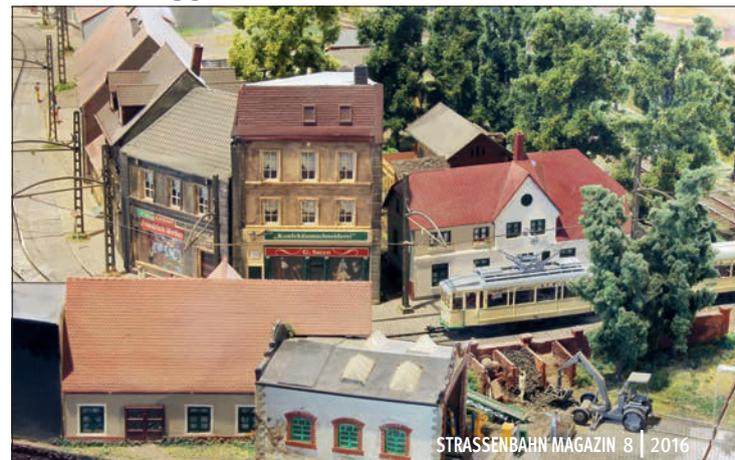


Dieter Jöhrens aus Hannover zeigte bei „Kleine Bahn ganz groß“ erstmals Eigenbauten im Maßstab 1:22,5. Das Vorbild für sein Modell des heutigen Museumsfahrzeugs 129 der Üstra Hannover fuhr bis 1955 als Linie 13 direkt an seinem Elternhaus in Hannover-Misburg vorbei. Von dem 1925 bei Hawa in Hannover gebauten Fahrzeugtyp konnte nur ein Motorwagen restauriert werden. Für seinen Straßenbahnzug baute Jöhrens zunächst einen Beiwagen aus LGB-Gehäuseteilen

OLGA BANDELOWA (11), BERTHOLD DIETRICH-VANDONINCK (5), GUIDO MANDORF (2), HELMUT GIERAMM (1)

Im silbernen Jubiläums-SM Nr. 200 wurde die alte Hamo-Anlage von Wolfgang Klaus ausführlich vorgestellt. Seitdem blieb sie unverändert

Auf der Überlandstrecke der „Magdeburger Straßenbahnfreunde“ kommt ein Zweiachserzug gerade vom ländlichen Teil in die kleine Kreisstadt





CDT zeigte einen Großteil seiner Kartonmodelle im Einsatz. Mit Motorisierung erhält man so kostengünstig stimmig wirkende Modelle, was nicht nur für Einsteiger interessant ist. Weniger gelungen zeigte sich das Plakat für KBGG 2016



KBGG in Neumünster oder die verflixte 13

Europas größte Modelltramschau ■ Fehlende Räumlichkeiten in Hamburg zwangen die Ausstellung dieses Jahr in einen alten Lokscheune mitten auf einer Eisenbahnbrache

Europas größte Modellstraßenbahnausstellung „Kleine Bahn ganz groß“ (KBGG) fand am 4. und 5. Juni nun schon zum (verflixten) 13. Mal statt. Leider stand die diesjährige Veranstaltung von Beginn an unter einem nicht allzu günstigen Stern. Nachdem der ursprüngliche Austragungsort Hamburg u. a. auch wegen des Fehlens einer bezahlbaren Veranstaltungshalle ausschied, fiel die Wahl auf den „Kulturlokschuppen“ im gut 100 Kilometer entfernten Neu-

münster, einen Austragungsort, der sich trotz großer Anstrengungen der Ausrichter – des Vereins Verkehrsamateure und Museumseisenbahn (VVM) und des Kulturlokschuppen Neumünster – dann aber als nur schlecht geeignet für „Kleine Bahn ganz groß“ herausstellte.

Wenig Publikumsinteresse

Am Rande eines teilweise brachliegenden Eisenbahngeländes versteckt war der Rest eines alten Ringlokschuppens auch wegen dürriger Be-

schilderung nur schlecht zu finden. Zufällig kam hier kein Besucher vorbei, was sich dann auch im extrem niedrigen Publikumsinteresse widerspiegelte. Die wenigen Interessierten erwartete der morbide Charme eines alten Bahngeländes mit eingeschlagenen Scheiben und unebenen Böden, die den Teilnehmern reichlich zu schaffen machten. Die Aussteller mussten beim Aufbau mit aufwändigen Unterlagen aus Holzbrettern und -platten versuchen, ihre Anlagen und Stände ins Lot zu bringen. Diese Plat-

ten bereiteten dann später vielen fotografierenden Hobbyfreunden und auch den SM-Reportern erhebliche Probleme. Aufnahmen mit großer Schärfentiefe werden mittels sehr kleiner Blenden erreicht. Dafür wird dann aber viel Licht benötigt. Neben entsprechender Beleuchtung (mehrere Blitz) sind lange Belichtungszeiten und ein absolut wackelfreier Stand auf einem Stativ erforderlich. Die schwingenden Holzplatten, die von den Schritten der zwischen den Anlagen

Hoffentlich wackelt es nicht schon wieder! SM-Reporter Berthold Dietrich-Vandoninck an der Anlage der „Magdeburger Straßenbahnfreunde“

Statt kleiner Faller-Häuschen gibt es bei den „Magdeburger Straßenbahnfreunden“ Bauwerke in realistischer Größe wie dieses neue Bürogebäude





Das Modul „Altstadtring“ der „IG Modellstraßenbahn Hannover“ kann alleine eingesetzt oder auch zusammen mit anderen Modulen betrieben werden. Mitglied Karsten Fahrenkohl baute Anlagenteil und Fahrzeuge, die zum Teil aus Bausätzen oder vom Verein gegossenen Resinteilen bestehen

umhergehenden Personen ständig in Bewegung gehalten wurden, führten oft zu verwackelten und somit unbrauchbaren Bildern. Hinzu kamen die sehr schlechten Lichtverhältnisse im Lokschuppen.

Backofenhitze im Schuppen

Was an Licht im Schuppen fehlte, war dafür an Wärme überreichlich vorhanden. Die vom stahlblauen Himmel strahlende Sonne füllte 50 Kilometer weiter die Ostseestrände, im Lokschuppen aber sorgte sie für unerträgliche Hitze. An beiden Tagen stieg das Thermometer auf Werte weit über 30 Grad. Da brachten die dann irgendwann teilgeöffneten Schuppentore auch nur wenig Abkühlung. Ein Teilnehmer klagte, dass er am Sonnabend einem Kreislaufzusammenbruch nahe gewesen sei. Nur wenige der zahlenden Besucher (der „Holsteinische Courier“ meldete etwa 500, in Plauen waren es

2014 über 2.100) werden die komplette Ausstellung gesehen haben, denn außer im Lokschuppen wurden auch im gut 100 Meter entfernten

verzichtet. Die dort ausstellenden Modelltrambahner blieben so weitgehend unter sich. Auch Kleinhersteller Hermann & Partner war hier

die Temperaturen erträglich blieben. Ruckzuck hatte sich unter vielen Hobbyfreunden dann auch herumgesprochen, dass sie reichlich Ware aus Dresden mitgebracht hatte und ein Besuch ihres Standes zugleich auch etwas Abkühlung bedeutete.



Der Bremer „Club Linie 11“ setzte auf der Modulanlage auch für die Hansestadt typische Fahrzeuge wie diesen dreiachsigen „Ackerwagen“ ein

ehemaligen Sozialgebäude Anlagen gezeigt. Auf entsprechende Hinweisschilder im Lokschuppen hatten die Veranstalter verständlicherweise

Platz zugewiesen worden, was bei Chefir Birgit Herrmann zuerst einigen Missmut erzeugte. Schnell merkte sie aber, dass in diesem Gebäude

Autopanne stoppt Module

Trotz der tropischen Verhältnisse im Schuppen lohnte der Ausstellungsbesuch. Die Bremer „Clublinie 11/Gröplitram“ und die „Magdeburger Straßenbahnfreunde“ waren wieder mit großen Anlagen vertreten. Die Magdeburger hatten nur einen Teil ihrer 44 Module dabei, die anderen wurden zeitgleich in Pirna ausgestellt. Pech hatten hingegen die „Modulfreunde Nürnberg“, sie konnten wegen einer Autopanne nur ein Modul ohne Fahrbetrieb zeigen. Viel los war dafür auf den Anlagen der „IG Modellstraßenbahn Hannover“, des „Modellstraßenbahnclub der DVB

Hans-Ulrich Rufer war mit der Schweizer Navemo AG auf dieser KBGG erneut vertreten. Er zeigt nun auch die Blechmodelle von Dr. Lehnhardt





Michael Menz von den „Magdeburger Straßenbahnfreunden“ gewährt einen Blick unter die Anlage: Holzplatten und Bohlen gleichen die Unebenheiten aus



Das neue Hochhaus, an dem Marco Dankel baut, füllt eine der Ecken auf der Magdeburger Tramanlage



Alfred Spühr (im Anzug) war diesmal als Besucher bei KBGG. Besonders gefiel ihm die erst im Oktober begonnene Anlage des Vereins „Linie 1“ aus Krefeld

AG“ aus Dresden, der „Modellstraßenbahn Schwerin“, der Spur-Ilm-Anlage von Jens Huschina und von vielen anderen Hobbyfreunden. Wer den Weg ins kühlere Sozialgebäude

fand, konnte dort die Anlagen der „Stuttgarter Historischen Straßenbahn/Kleiner Stadtverkehr“ und der „Thüringer Straßenbahnfreunde“ sowie die Anlage „New York City

ANZEIGEN



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

Tramfreunde, aufgepasst!

Bei uns finden Sie sowohl skandinavische wie auch viele deutsche Trammodelle – alte und moderne Fahrzeuge aus Bremen, Nürnberg, Köln, Bonn, Essen, Kassel oder Stuttgart.

Unsere H0- und 0-Modelle gibt es fertig oder als Bausatz. Sie sind mit allen Details ausgerüstet und verfügen über perfekt wirkende Fahrwerke.

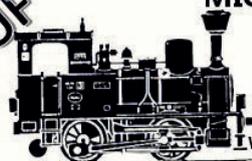


Bitte besuchen Sie unsere Website oder schreiben Sie uns für mehr Infos

Fax +463 17 111223
 oder +463 1 211200

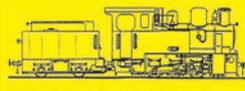
www.swedtram.se
swedtram@swipnet.se

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

Sammlungen Einzelstücke Raritäten



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

Ihr
freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft
mit der ganz großen Auswahl

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

Auch Second-Hand!

MÄRKLIN & SPIELWAREN

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

Sie erhalten in 2016 auf fast* alle Modellbahnartikel

10%

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

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

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

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 21 99 90 99 · www.turberg.de



Modelleisenbahn An- und Verkauf
Reparaturen, Wertgutachten

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

Modellbahnbox



Karlshorst

Modelleisenbahn-Fachgeschäft.....

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

EUROTRAIN®



Bei der „Modellstraßenbahn Hamburg“ dürfen sich Mitglieder auch für Omnibusse begeistern. Im Busdepot haben sich unterschiedliche Fahrzeugtypen der Hochbahn (HHA) aus den letzten 50 Jahren versammelt

Transit“ und als längstes Objekt die Modulanlage der „Linie 1“ aus Krefeld bewundern. Die Krefelder haben mit dem Bau der Anlage, für die Modelltram-Urgestein Alfred Spühr viele lobende Worte fand, erst im Oktober 2015 begonnen. Kombiniert mit einer Modellstraßenbahnanlage und drei Vitrinen mit Modellen aller bei der Hamburger Hochbahn eingesetzten Straßenbahnen, präsentierte sich hier auch der VVM mit einem Stand. Insgesamt nahmen diesmal an KBGG knapp 30 Einzelaussteller und Gruppen mit ihren Anlagen und Ständen teil.

Verkehrsbetrieb aus Papier

Dass man mit Modellen aus Karton durchaus auch Betrieb machen kann, zeigte CDT aus Chemnitz eindrucksvoll auf einer kleinen Anlage im Lokschuppen. Die Modelle können angesichts eines recht niedrigen Preises durchaus auch optisch überzeugen. Leider finden die aus lasergeschnittenem Karton hergestellten Modelle aus gleichem Haus, die unter anderem mit durchsichtigen Fenstern

Alexander Georgi und Michael Rotzoll von „Freunde der Straßenbahn“ wollen mit ihrer kleinen Anlage für die Rückkehr der Kieler Tram werben



auch höheren Ansprüchen genügen, trotz eines Preises unter 30 Euro nicht die gebührende Nachfrage. Ne-



Modelltram-Selbstbau mal anders. Aus Papier hat der 17-jährige Willy Dirnsteiner aus Mannheim einen großen „Fuhrpark“ zusammen geklebt

ben den gewerblichen Anbietern waren auch die „Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr“ und die „Freunde der Straßenbahn Kiel“ mit Infoständen vertreten. Die Kieler zeigten in einer Vitrine etliche bestens gelungene Selbstbau-Modelle verschiedener Betriebe. Etwas ganz Spezielles stellte die große Anlage mit Standmodellen aus Papier dar, die der erst 17-jährige Willy Dirnstei-



Guido Mandorf ist für H0-Modelle aus seiner rheinischen Heimat bekannt. Jetzt hat er sich einen Hamburger V3-Triebwagen mit Z3B-Beiwagen als 3-D-Druck gebaut. Den V2U (kl. Bild) zeigte Hans-Peter Lindemann

ner aus Mannheim seit seinem zwölften Lebensjahr selbst entworfen und gebaut hat.



Reisezugwagen zu einigen Vorträgen. Der Busverein hatte während des gesamten Ausstellungswochenendes auch einen Pendelverkehr zwischen dem Bahnhof Neumünster und dem Lokschuppen eingerichtet.

KBGG Nr. 14 in Stuttgart

Auf die verflixte 13 folgen 14, 15 und 16. Nachdem die nächsten KBGG-Ausstellungen 2017 bis 2019 mit Stuttgart, Dresden und München wieder in Straßenbahnstädten in den örtlichen Nahverkehrsmuseen stattfinden werden, darf man hier auf gelungenere Veranstaltungen mit wesentlich mehr Publikumsinteresse hoffen. BERTHOLD DIETRICH-VANDONINCK

Modelltram in der Schweiz

Die Straßenbahnmuseen Zürich und Burgwies feiern im März 2017 ihre Jubiläen. Zum Festprogramm soll auch eine Modellstraßenbahn-Ausstellung gehören. Vereine, Privatpersonen und Hersteller sind zur Teilnahme herzlich eingeladen. Informationen bei hryffel@icloud.com und unter tram-museum.ch

Im Freigelände pendelte zwischen den beiden Ausstellungsteilen eine „Live-steam“-Bahn, die besonders die wenigen Kinder unter den Besuchern begeisterte.

Im Anschluss an den ersten Ausstellungstag fuhren die Teilnehmer am Abend mit den historischen Bussen des „Hamburger Omnibus-Vereins“ zur Museumseisenbahn Schönberger Strand. Dort traf man sich in alten

Martin Daur und Rüdiger Grabowski vom Verein „Stuttgarter Historische Straßenbahnen“ stellten das gelungene Plakat für KBGG 2017 vor





FOLGE 38
Stuttgart
Beiwagen B 2

Gut erhalten und ständig gepflegt kann der Stuttgarter Beiwagen 1584 mittlerweile auf eine rund 40-jährige Karriere als „Gärtnerei-Straßenbahn“ zurückblicken

JÜRGEN JAESCHKE

Für Laubenpieper

Im sehr sehenswerten Stuttgarter Straßenbahnmuseum gibt es eine Anzahl von Triebwagen und Beiwagen der letzten zweiachsigen Fahrzeugserie, den Typen T 2 bzw. B 2. Relativ unbekannt ist hingegen, dass es noch weitere solcher Fahrzeuge gibt und sich diese sogar noch innerhalb der Stuttgarter Stadtgrenzen befinden – einen Beiwagen stellen wir hier vor

So befindet sich der Mitte der 1950er-Jahre gebaute ehemalige Bw 1584 bei der Gärtnerei Hatt Pflanzenhof in Stuttgart-Vaihingen in einem guten Zustand. Er ist in das Freigelände der Gärtnerei integriert und dient als Ausstellungsraum, auch finden hier Schulungen für Kunden statt. Um derart genutzt werden zu können, wurde die gesamte Inneneinrichtung mit den Sitzbänken ausgebaut. Für die Kundenberatungen werden Klappstühle verwendet, die auch im Wagen gelagert werden. Bereits nach der Einstellung von Linie 10 im Jahre 1976 wurde der Beiwagen von den SSB übernommen. Auf dieser Linie waren die Beiwagen hinter DoT4-Triebwagen im Einsatz. Da die Kapazität des Gelenkzuges aber ausreichte, entstand bald ein Beiwagen-Überhang, was zur Abstellung der B 2 führte. Einige der überzähligen

B 2 konnten samt zugehöriger Triebwagen T 2 noch an die Straßenbahn in Mülheim an der Ruhr verkauft werden. Trotz der langen Abstellzeit im Freien ist der Bw in einem ordentlichen Zustand. In regelmäßigen Abständen erfährt das Fahrzeug Erhaltungsmaßnahmen. So gibt es beispielsweise regelmäßige Neulackierungen mit vorherigen Entrostungen. Der Beiwagen ist zum Markenzeichen dieser Gärtnerei geworden. Er wird aller Voraussicht noch länger dort stehen, an einen Ersatz wird nicht gedacht. Wer seinen nächsten Gartenbedarf-Einkauf mit einem Besuch des Wagens verbinden möchte, hier die Anschrift der Gärtnerei: Hatt Pflanzenhof, Im Johannesgraben 5, 70563 Stgt.-Vaihingen. Übrigens, das ist nicht der einzige Straßenbahnwagen, der in einer Stuttgarter Gärtnerei steht...

JÜRGEN JAESCHKE

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

Zu „Duisburg: Harkort-Wagen verkauft“ (SM 05/2016)

Arbeitswerkzeug entdeckt

■ Ich habe mich schon sehr gefreut, im Foto auf Seite 10 mein ehemaliges Arbeitswerkzeug wiederzusehen. Rechts neben dem Harkort-Wagen steht eine Arbeitslore mit gelber Plane. Darunter befindet sich zerlegt ein Gleismessmobil. Da dieses nur in der Betriebsruhe zwischen ein und drei Uhr eingesetzt wird, hat es wohl noch niemand gesehen, bis auf ein paar chinesische Studenten, die sich zu der Zeit an der Duisburger Uni rumtrieben. Auch über solche Fahrzeuge würde ich gerne mehr im Straßenbahn Magazin lesen.

Ralph Keime, Mülheim a. d. Ruhr

Zu „Trams ins Niemandsland“ (SM 06/2016)

Mehr „lost places“

■ Ich habe mich über den Beitrag von Christian Lücker sehr gefreut. Es war sehr interessant zu sehen, dass es solche „lost places“ auch in quasi direkter Nachbarschaft gibt und gab und nicht nur in wei-

ter entfernten Ländern. Ich würde mich freuen, wenn der Autor noch weitere „lost places“ veröffentlichen könnte.

Luca Freundl

Zu „Ein Stück alte Ruhrpott-Tram“ (SM 07/2016)

Details zur Linie 103

■ Ich habe mit Interesse den Bericht über die Straßenbahnlinie 103 in Essen im aktuellen Heft Nr. 7 gelesen. Die Linie, die heute am Bahnhof Dellwig endet, führte bis zirka Mitte der 60er-Jahre weiter nach Frintrop, wo sie in die Gleise der damaligen Linie 5 nach Oberhausen einmündete und dort an der Haltestelle Unterstr. über einen Gleiswechsel wendete. Ich bin mit meinem Vater diese Verbindung zirka 1962 oder 1963 noch gefahren. Die Einstellung des Teilstücks von Dellwig Bahnhof zur Unterstr. und Verbindung zur damaligen Linie 5 nach Oberhausen erfolgte im Zusammenhang mit der Einstellung der Oberhausener Linie 3, die von Altstadt bis zum Lipperheidebaum an der Stadtgrenze Oberhausen Essen führt. Die dann als Ersatz für die Straßenbahnlinie 3 eingesetzte Buslinie 23 wurde zum Bahnhof Dellwig verlängert. Vermutlich hat man in

diesem Zeitraum auch das Teilstück von Dellwig Bahnhof zur Unterstr. der damaligen Straßenbahnlinie 3 (?) eingestellt und abgebaut. Es gab also in den 60 Jahren des vergangenen Jahrhunderts zumindest eine Schienenverbindung zwischen Dellwig und Oberhausen, auch wenn diese nie als zusammenhängende Linie befahren wurde. Vielleicht weiß der eine oder andere Leser mehr über die Stilllegungsdaten von Dellwig Bahnhof nach Unterstr.

Armin Gärtner, Erkrath

Zu „Zukunft gesichert im Salzkammergut“ (SM 06/2016)

Andere Achsfolge

■ Hier eine Korrektur zu den technischen Daten der neuen "TramLink V3" - Fahrzeuge (Tabelle Seite 32): Die Achsfolge ist nicht „Bo 2 Bo Bo“ sondern nur „Bo 2 Bo“, da ist ein „Bo“ zuviel hineingerutscht. Die Wagen haben nur drei Fahrwerke (nicht vier).

Axel Trouwborst, Haan

Zu „Trams ins Niemandsland“ (SM 06/2016)

Veränderungen in Magdeburg

■ In dem Artikel Trams im Niemandsland wurde die Magdeburger Alte Neustadt mit seiner Straßenbahnlinie vorgestellt. Diese wird als Geisterstadt bezeichnet und man geht in dem Artikel davon aus, dass sich die Fahrgäste wohl früher eher unwohl gefühlt haben. Das ist längst Geschichte: Der Stadtteil Alte Neustadt ist seit Längerem ein aufstrebender Stadtteil. Viele Gebäude und Straßenzüge wurden nunmehr renoviert und restauriert. Besonders für Studenten und junge Magdeburger ist die Alte Neustadt ein Anlaufpunkt geworden. Nicht zuletzt durch die unmittelbare Nähe zum Campus, zum Wissenschaftshafen und zur Innenstadt selbst. Gute Erholungsmöglichkeiten, wie der Elbe-Wanderweg, Schwimmbäder und kleinere Bars liegen unmittelbar an ihm bzw. in ihm. Eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof stellt auch die naheliegende S-Bahn dar.

Durch die zentrale Lage empfiehlt es sich unter Magdeburgern dort das Rad zu nutzen. Daher haben wartende Fahrgäste auf die Straßenbahn wohl eher ein entfernteres Ziel im Auge. Natürlich lässt es sich nicht leugnen, dass hier noch Spuren der ehemaligen DDR klar zu sehen sind. Doch sei an dieser Stelle herzlichst gesagt: Wie so oft im Leben kommt es auf die inneren Werte an!

Brian Willgeroth, Magdeburg

Zu „Einst & Jetzt“ und „Neue Straßenbahnen trotz leerer Kassen?“ (SM 06/2016)

Interesse an Duisburg

■ Diesmal habe ich mich besonders über das historische Foto auf S. 54/55 gefreut. Es war mir neu und ist etwas vor meiner Zeit in Duisburg entstanden. Korrigieren möchte ich die Bildunterschrift auf S. 18: Es gibt so gut wie keine „Knackpunkte“ mehr im Duisburger Netz. Das Foto täuscht: Der innere Gleisbogen hat einen Radius von 18 Metern, und der Gleisabstand reicht für neue, 2,30 Meter breite Niederflur-TW völlig aus, wie eine mir vorliegende offizielle Skizze belegt. Das größte Problem wird vielmehr im Mülheimer Tunnel auftreten, indem das Vierschienengleis asymmetrisch verlegt wurde entsprechend den unterschiedlichen Wagenkasten-Breiten wie 2,20 Meter in Duisburg und 2,30 Meter in Mülheim. Haben in Zukunft die Wagenkästen die gleiche Breite, muss im Tunnel erheblich umgebaut werden. Ralph Keime, Mülheim a. d. Ruhr

Zu „Einsteigen, bitte ...“ (SM 07/2016)

War zu erwarten

■ Wieder ein sensationelles Heft, das Ihnen da gelungen ist! Große Gratulation! Die Situation in Taschkent war absehbar. Einerseits leiden viele Straßenbahn-Betriebe in Städten der Teilrepubliken der ehemaligen Sowjetunion an chronischem Geldmangel und fahren seit Jahren auf Verschleiß (etwa Kiew, Odessa und viele mehr) und andererseits hatte Taschkent – verbunden mit einem großen städtebau-



Gründlich verändert hat sich die Alte Neustadt in Magdeburg: Rechts bereits restaurierte Gründerzeithäuser, die Häuser im Hintergrund harren noch der Modernisierung

BRIAN WILLGEROTH

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

Fahrten Straßenbahn im Modell:

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

Ständige Mitarbeiter:

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

Redaktionsassistent: Brigitte Stüber

ABO-HOTLINE

Leserservice, GeraMond-Programm

Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min.)

Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min.)

leserservice@strassenbahn-magazin.de

Gesamtanzeigenleitung:

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

Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:

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

Anzeigendispo STRASSENBAHN MAGAZIN:

Carmen Bals
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130
carmen-bahls@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:

BAHNEXTRA LOK Magazin

AUTO CLASSIC TRAKTOR CLASSIC TRAKTOR XL
SCHIFF CLASSIC MODELLFAN
MILITÄR & GESCHICHTE CLAUSEWITZ
FLUGZEUG CLASSIC FLUGMODELL

Preise: Einzelheft Euro 8,50 (D), Euro 9,50 (A),
sFr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto;
Jahresabopreis (12 Hefen) Euro 91,80 (incl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifi-
kationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruck-
mann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils
zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausga-
be angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abon-
nent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer
ist die auf dem Adressticket 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 Man-
uskripts 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

30./31. Juli, Bad Schandau: Traditions-
verkehr auf der Kirnitzschalbahn anläss-
lich des 19. Kirnitzschalfestes. Es pen-
deln die historischen Wagen zwischen
Bad Schandau und Lichtenhainer Wasser-
fall. Info: www.ovps.de

6. August, Augsburg: An folgenden Ta-
gen sind der KSW 507 oder GT8 806
oder 807 im Einsatz: Sa. 6. August, Sa. 3.
September, Sa. 1. Oktober. Abfahrt: Kö-
nigsplatz, Bahnsteig B2, 14:05, 15:05
und 16:05. Info: www.sw-augsburg.de/
fahrgaeste/historische_strassenbahn.php

6. August, Potsdam: Fahrt mit dem
Lindner-Wagen Platz der Einheit – Fonta-
nestraße. Info: www.historische-strassen-
bahn-potsdam.de

7., 14., 21., und 28. August, Stuttgart:
Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10
bis 17 Uhr. Rundfahrten mit historischen
Straßenbahnen auf der Depotschleife. Old-
timer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Hbf
– Fernsehturm u. zur. Weitere Informatio-
nen siehe www.shb-ev.info.

7. und 21. August, Kohlfurth: Historische
Straßenbahnen im 30-Minuten-Takt zwi-
schen Kohlfurth und Cronenberg. Informa-
tion: http://www.bmb-wuppertal.de/

14. August, Sehnde-Wehmingen: Oldti-
mertag im Straßenbahnmuseum, Treffen
von Veteranen der Straße und der Schiene,
umfangreiches Rahmenprogramm. Info:
www.tram-museum.de

27. August, Potsdam: Fahrt mit dem Lind-
ner-Wagen Platz der Einheit – Glienicker

Brücke. Info: www.historische-strassen-
bahn-potsdam.de

3. Oktober, Bad Schandau: Tradition auf
der Kirnitzschalbahn anlässlich des Tages
der Deutschen Einheit. Letzte Möglichkeit
in diesem Jahr, öffentliche Fahrten mit den
Traditionswagen der Kirnitzschalbahn zu
erleben. Info: www.ovps.de

Mai 2017, Pyongyang (Nordkorea):
Im Mai 2017 organisiert Daniel Mösche
aus Plauen eine private Gruppenreise für
Straßenbahn- und O-Busfreunde in den
abgeschotteten koreanischen Norden.
Mehrere Sonderfahrten mit ausreichend
Fotomöglichkeiten runden die einwöchige
Reise mit unzähligen Eindrücken ab.
Kontakt an Daniel Mösche via E-Mail:
daniel-syrau@web.de

lichen Kraftakt – schon seit Jahren das
Ziel, die Straßenbahn zu eliminieren. Aus
dem Zentrum der Stadt ist dieses Ver-
kehrsmittel schon seit mehr als zehn Jah-
ren verschwunden. Die Stadt ist heute
sehr ansprechend, sauber und großzügig
gestaltet, aber eben leider ohne Straßen-
bahn. Einen Besuch ist sie dennoch alle-
mal wert (Eisenbahn, U-Bahn usw.). Mei-
ne Aufnahme vom September 2011 zeigt
in der Schleife am Hauptbahnhof die
„Hoffnungstypen“ 2001 und einen Bruder
älteren Jahrganges. Auch damals war die
Gleisanlage schon recht verschlissen und
bei mancher Kreuzung der Fahrdrähte
wurde der Bügel kurz gesenkt!

Dr. Heinrich Hawlik, Perchtoldsdorf



**Taschkent Hauptbahnhof im Sommer 2011: heute liegen hier schon keine
Gleise mehr – alles zum Thema auf den Seiten 36–39** DR. HEINRICH HAWLIK

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,
Prühßstr. 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 · Modellbahladen
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 Hünerbein, 52062
Aachen, Augustinergasse 14 · Mayer-
sche Buchhandlung, 52064 Aachen,
Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweizer, 60486 Frankfurt,
Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u.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 25 ·
Buchverkauf Alfred Jungling, 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, Schweiggerstr. 5 · Buch-
handlung Rupprecht, 92648 Vohen-
strauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich
Pustet, 94032 Passau, Nibelungen-
platz 1 · Schöningh Buchhandlung,
97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich

Buchhandlung Herder, 1010 Wien,
Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil,
1020 Wien, Novaragasse 47 · Techni-
sche Fachbuchhandlung, 1040 Wien,
Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – 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 Bruxellois,
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

Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad
de Elche 5

Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley,
4 Borderside

Niederlande

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



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 ...?

Video, ja bitte ...

Pendler und Fahrgäste des Nahverkehrs haben viel weniger Bedenken gegen Videoüberwachung in öffentlichen Verkehrsmitteln, als es manchem Datenschutzler lieb sein dürfte: Eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Forsa in Niedersachsen bestätigte ältere Forsa-Studien der Allianz pro Schiene zum Sicherheitsempfinden von Fahrgästen im öffentlichen Verkehr. Aktuell finden es 93 Prozent der Fahrgäste in Niedersachsen grundsätzlich richtig, zur Aufklärung und Abschreckung von Straftaten Videotechnik einzusetzen. Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse unterstützte die Allianz pro Schiene die Forderung der Verkehrsministerkonferenz, einheitliche Datenschutzregeln für alle Bundesländer zu erarbeiten. Aus Fahrgastsicht warnte die Allianz pro Schiene davor, in Sicherheitsfragen beim öffentlichen Verkehr ausschließlich auf Video-Technik zu setzen. Pendler und Passanten in Bahnhöfen und an größeren Haltestellen wünschen sich neben Videoaufzeichnungen auch ansprechbares Personal. Auch diese Erkenntnis habe die aktuelle Forsa-Umfrage wieder einmal bestätigt: Video-Technik allein, ohne ansprechbare Mitarbeiter, erhöht das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste nicht.

MW

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



Urbos – Niederflur aus Spanien

Urbos ist eine Familie von niederflurigen Straßenbahnwagen der spanischen Firma Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF). 2004 wurden die ersten Urbos nach Malaga geliefert, es folgten Bestellungen von zahlreichen Verkehrsunternehmen weltweit. Einziger deutscher Besteller ist bislang die Freiburger Verkehrs AG, die 2015 ihre ersten Urbos bekam.

MICHAEL KOCHHEIMS

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Ablösung in Bochum

NF6D vor dem Aus – Im September beginnt die Lieferung der nächsten Variobahn-Serie an die BOGESTRA. Gleichzeitig wird erstmals in der deutschen Straßenbahngeschichte eine ganze Serie moderner Niederflur-Gelenkwagen ausgemustert. Ein Rückblick und ein Ausblick.



CHRISTIAN LÜCKER



DR. ROLF LÖTTGERS

Tram-Abenteuer in Veracruz

„Das größte rollende Straßenbahnmuseum der Welt“ – so wurde die 1981 eingestellte Tram im mexikanischen Veracruz genannt. Ein halber Tag Aufenthalt in der Großstadt im Sommer 1975 gab Dr. Löttgers die Gelegenheit für Straßenbahnfotos. Erst bei näherem Hinsehen, mehr als 40 Jahre später, wird das Besondere dieser Fotos deutlich. Denn sie geben Einblick in eine ganz andersartige (Straßenbahn-)Welt.

Magdeburgs Linie 2

Will man die jahrzehntelange Geschichte von Sachsen-Anhalts Landeshauptstadt Magdeburg an einem Tag erfahren – und das durchaus im wörtlichen Sinne – setzt man sich am besten mit einem Tagesticket in die Linie 2. Auf keiner anderen Linie wechseln in so rascher Folge die Zeitsprünge zwischen Alt und Neu, zwischen Zerfall und Wiederauf- und Neubau. Steigen Sie einfach mit uns ein und fahren Sie vom Norden Magdeburgs durch die Innenstadt bis an die südliche Stadtgrenze.



DITMÄR PAUKE

Das besondere Bild

Eine völlig überfüllte Altbaugarnitur der Verkehrsbetriebe Kairo (CTA) zwingt sich am 28. Januar 1980 durch das städtische Verkehrsgewühl und nähert sich dem Hbf. Die Fahrzeuge wurden als Triebwagen, sowie Beiwagen 1925/26 aus Belgien beschafft. In den 1950er-Jahren wurden die Fahrzeuge zu Wendezügen (Triebwagen/Steuerwagen) umgebaut. Die Wagen weisen unterschiedliche Stromabnehmer auf, denn es steht die Umstellung von Stangen- auf Scherenstromabnehmer an. TEXT UND BILD: WOLFGANG MEIER



Die große Chronik Deutschland, Österreich, Schweiz!



Online
bestellen

Online bestellen unter:

www.strassenbahnmagazin.de