



Dreiachser für Mainz
Der elegante Typ von
Westwaggon im Porträt



Die Tram in Klagenfurt
Warum sie nur 52 Jahre
elektrisch unterwegs war

Januar 2017

€ 8,90

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

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Neue Fahrzeug-Serie
Exoten & Unikate



Ein PCC in Hamburg



Seit 100 Jahren

Gemeinschafts-Betrieb im Ruhrgebiet

So wuchsen Essen und Mülheim zusammen

Plus Straßenbahn im Modell
Die Fahrzeuge der
Gemeinschafts-
linien

**Jetzt
neu am
Kiosk!
mit DVD**

ABSCHIEDSJAHR 2016?
Die aktuelle Lage bei den Baureihen 103 und 140

DAS KOMMT 2017:
Die Entwicklungen bei DB AG und Privaten

GOTTHARDSTRECKE
So lief der Betriebsstart durch den Basistunnel

BAHN EXTRA

BAHN EXTRA

1.2017 JANUAR / FEBRUAR € 14,90

A: € 16,90
CH: SFR 29,60
BENELUX: € 17,40
DK: DKK 150,00
NO: NOK 195,00
SE: SKR 180,00

Die letzten Idyllen

Wo Sie heute noch alte Eisenbahn finden

BAHN EXTRA
Beilage DVD zum Bahn-Jahrbuch 2017

Filmmagazin Eisenbahn 2017

- ICE 4: Präsentation und Probefahrt Bremen – Buchholz
- Plandampf Nördlingen mit fünf Schleppender-Loks
- 50 Jahre DEV-Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen
- Treffen der „Bergköniginnen“: Drei 95er in Sonneberg
- Fahrzeug-Neuheiten auf der InnoTrans 2016 in Berlin

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

GeraMond
© 2017 by BAHN EXTRA VIDEO
GeraMond Verlag
www.geramond.de

Bahn-Jahrbuch
2017

GROSSE ÜBERSICHT: DB- und DR-Veteranen bei Privatbahnen

FERNVERKEHR: Wie geht's weiter mit Nacht- und Autozug?

Betreiberwechsel, InnoTrans, Sonderfahrten und mehr

36 SEITEN CHRONIK: Das Bahnjahr in Deutschland und weltweit

Bahn-Jahrbuch 2017

Nun ist er also am Start: Der ICE 4, das neueste Fernverkehrsfahrzeug der Deutschen Bahn, ging Ende Oktober 2016 in den Probebetrieb. Zwei Zugpaare Hamburg – München fährt DB Fernverkehr mit dem nagelneuen ICE, um zu testen, wie er im Alltagsdienst zurecht kommt und was die Kunden dazu sagen.

Gespannt warten wir am Bahnsteig in Donauwörth auf ICE 581 aus Hamburg. Um 4:40 Uhr am Morgen ist er dort aufgebrochen, jetzt steht seine letzte Etappe an. Die Uhr zeigt 10:21 Uhr, als der weiße Zug mit der kantigen Kopfform an den Bahnsteig rollt. Leise öffnen sich die Türen, einige Reisende und wir huschen ins

Innere. Gedämpftes Licht hat uns die DB versprochen, bequeme Sitze auch ... ob das stimmt?

Die Antwort darauf und viele weitere Informationen, nicht nur zum ICE 4, sondern zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt allgemein erhalten Sie im neuen *Bahn Extra*.

Einfach mal testen unter www.bahn-extra.de/abo



Zweite Liga: Nicht nur die Fußballer des VfL Bochum kicken mittlerweile zweitklassig, auch die Bochumer Niederflurwagen des Typs NF6D sind bei der BOGESTRA längst nicht mehr erste Wahl, sondern werden durch Variobahnen ersetzt

CHRISTIAN LÜCKER

Wie die Zeit vergeht ...

Niederflurwagen sind modern, sie gelten als die Zukunft der Straßenbahn. Eingeführt, um den Fahrgästen mehr Komfort bei Ein- und Aussteigen zu bieten, aber auch um dem am 1. Mai 2002 eingeführten Behindertengleichstellungsgesetz zu genügen, setzen fast alle deutschen Nahverkehrsbetriebe auf niederflurige Fahrzeuge. Fast überall haben sie die klassischen Gelenkwagen mit ihren hohen Fußböden und den schwer zu erklimmenden Einstiegsbereichen ersetzt. Doch die Zeit bleibt nicht stehen: Während die Deutsche Bahn daran denkt, sich von ihren ersten ICE zu trennen, setzen Nahverkehrsbetriebe mit der planmäßigen Abstellung von Niederflurfahrzeugen schon deutliche Zeichen. Wohlbemerkt, es geht hier nicht um die Außerdienststellung von Prototypen, Einzelgängern oder Unfallfahrzeugen, sondern um die planmäßige Abstellung von Fahrzeugen, die noch nicht einmal 25 Jahre alt sind.

Die BOGESTRA mitten im Ruhrgebiet macht den Anfang und mustert als erster deutscher Betrieb eine ganze Serie an mehrgliedrigen Niederflurwagen aus. 42 NF6D der Baujahre 1992–1994 machen ebenso vielen Variobahnen Platz – man hat dort einfach „die Nase voll“ von den zahlreichen Mängeln der Wagen, möchte nicht weiter in „ein Fass ohne Boden“ investieren und trennt sich von den Fahrzeugen vor Ablauf der geplanten Nutzungsdauer. Auch in Bremen plant man die Zukunft ohne die ab 1993 beschafften GT8N: 67 neue

Niederflurbahnen sollen beschafft werden, die ab 2018 sukzessive die „alten“ Wagen ersetzen sollen, vorsorglich hat man die GT8N schon vor Jahren zum Verkauf ausgeschrieben. Und auch im Süden sieht es ähnlich aus: Schon 2017 ist mit dem Abschied der ersten nicht modernisierten R 2.2.-Wagen zu rechnen, beschafft zwischen 1994 und 1997, die durch Avenios ersetzt werden sollen. Wie schnelllebig ist doch unsere Zeit!

Mehr zum Thema Niederflur und andere Aspekte des Straßenbahn-Jahres beleuchtet das neue Straßenbahn-Jahrbuch 2017, das brandneu für 19,90 Euro am Kiosk oder direkt beim Verlag erhältlich ist und wie gewohnt über Neuigkeiten aus Deutschland, Europa und der ganzen Welt berichtet und mit über 250 Bildern äußerst reichhaltig illustriert ist. Schwerpunkte des 114 Seiten starken Sonderheftes sind die Einsätze von „Gebrauchtfahrzeugen“ im Ausland, die letzten Klassiker auf deutschen Straßenbahngleisen, die Neuentwicklungen der Fahrzeugindustrie sowie die Museumsstraßenbahn-Szene.

Ein Hinweis in eigener Sache, liebe Leser: Wir bitten Sie sehr herzlich um Verständnis, dass wir – erstmals seit fünf Jahren – den Preis für das *Straßenbahn Magazin* erhöhen müssen. Es kostet ab Ausgabe 1/2017 im Einzelverkauf 8,90 Euro. Unseren Abonnenten gewähren wir als Dankeschön für ihre Treue 10 Prozent Preisvorteil gegenüber dem Kauf am Kiosk. Der Preis des Aboheftes beträgt damit künftig nur 8 Euro. Und für unsere Leser in Deutschland sind auch die Versandkosten darin bereits enthalten.



Martin Weltner
Verantwortlicher
Redakteur



Ist es richtig, dass mehrere Verkehrsbetriebe sich von ihren ersten Niederflurfahrzeugen vor Ablauf der geplanten Nutzungsdauer trennen?

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



TITEL Seit 100 Jahren: Gemeinschaftsbetrieb Essen/Mülheim 50

► Betriebe

■ Hallo „Am Wegfeld“ 16

Streckenverlängerung in Nürnberg – Was lange währt, wird endlich gut – so könnte man die zum 11. Dezember 2016 erfolgte Verlängerung der Nürnberger Linie 4 von Thon zur Schleife Am Wegfeld charakterisieren

■ Zu neuen Zielen 18

Aktuelles von den nordpolnischen Meterspurbetrieben – Gesichert ist der Straßenbahnbetrieb in den nordpolnischen Städten Bromberg, Thorn, Graudenz und Elbing. Neue Strecken und neue Fahrzeuge sorgen für eine steigende Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs

■ Neue Strecken, neue Fahrzeuge 24

LUAS in Dublin baut aus – Die 2004 neu eröffnete Stadt-/Straßenbahn LUAS in Dublin wird derzeit ausgebaut und um fast sechs Kilometer verlängert, die Inbetriebnahme ist für Ende 2017 vorgesehen

■ Alles zentral 28

Chemnitz: Fortschritte beim City-Bahn-Ausbau – Stück für Stück sind Fortschritte beim Chemnitzer City-Bahn-Projekt zu vermelden: Die Zentralhaltestelle trägt jetzt ihre Namen zu Recht

■ In Stadtmitte 30

Prag: ungewöhnliches Gleisdreieck – Mitten in der Stadt gibt es ein Gleisdreieck, das bei Bauarbeiten mitunter als Endstelle dient

► Fahrzeuge

■ Elegantes Quintett 32

Dreiachser von Westwaggon für Mainz – Anfang der 50er-Jahre beschafften die Mainzer Verkehrsbetriebe fünf moderne dreiaxlige Lenkachswagen von Westwaggon

■ Aus Belgien für Hamburg 42

Hamburg und sein PCC-Wagen 3060 – Die amerikanischen PCC-Wagen haben sich in Deutschland nicht durchsetzen können – in Hamburg lief aber ein Exemplar aus europäischer Fertigung

■ Wieder zuhause 44

Hannovers Prototyp 601 – Der Förderverein Straßenbahn Hannover hat den Triebwagen 601 aus der kanadischen Stadt Edmonton zurück nach Hannover geholt und arbeitet ihn auf

RUBRIKEN

„Einstiegen, bitte ...“ 3	Forum 81
Bild des Monats 6	Impressum 81
Journal 8	Vorschau 82
Einst & Jetzt 48	Das besondere Bild 84
Fundstück 75	



Nordpolen: Meterspur mit Zukunft

18



Chemnitz: Jetzt zur Zentralhaltestelle

28



Westwagon: Dreiachser für Mainz

32



Klagenfurt: Erinnerungen an ein Kleinod

72

► Geschichte

■ Vorreiterrolle im Ruhrgebiet 50

TITEL

100 Jahre Gemeinschaftsbetrieb Essen – Mülheim – 1916 war es erstmals möglich, durchgehend mit der Straßenbahn von Essen nach Mülheim zu fahren und nur einen Fahrschein zu lösen – obwohl zwei Verkehrsbetriebe für die Abwicklung des Verkehrs verantwortlich waren und ihre Fahrzeuge einsetzen: Der Gemeinschaftsbetrieb war geboren

■ Sehr frostige Sache 60

Die Winter-Straßenbahn von St. Petersburg – Das Eis des breiten Newa-Stromes war der erste Einsatzort der elektrischen Straßenbahn in der russischen Kapitale – sehr zum Ärger der Pferdebahnbetreiber, die neue Konkurrenz fürchteten

■ Prunkstück vor Umnutzung 62

Leipzig: Der Straßenbahnhof Wittenberger Straße im Wandel der Zeit – Seit 120 Jahren ist er in Betrieb, er prägte die Leipziger Straßenbahngeschichte wie kein anderer: der Straßenbahnhof „an der Wittenberger“. Teil 1 des großen Porträts beschreibt die Zeit von 1895 bis 1949

■ 52 Jahre elektrisch 72

TITEL

Meterspur in Klagenfurt – Es begann wie vielerorts: Zunächst wurde eine Pferde-Straßenbahn in Betrieb genommen, die nach rund 20 Jahren dem elektrischen Betrieb weichen musste. Auch das Ende ahnt man: 1963 wurde die letzte Strecke auf Busbetrieb umgestellt

STRASSENBAHN im Modell

Essen/Mülheim: Fahrzeuge in H0 76

Genauso vielseitig wie beim Vorbild ist Guido Mandorfs Fahrzeugpark, der weitgehend im Eigenbau entstanden ist



Titelmotiv

Im Juni 1978 war die Straßenbahnwelt zwischen Essen und Mülheim noch in Ordnung. Hier der Mühlh-eimer Wagen 223 samt Beiwagen an der Haltestelle Mülheim Stadtmitte

REINHARD SCHULZ

Rücktitel

Kalt und schneereich war es in der Vorweihnachtszeit in Würzburg im Dezember 1976. Wagen 240 ist auf der Linie 1 in der Kaiserstraße auf dem Weg nach Sanderau. 1968 hatte Düwag den GT 6 nach Würzburg geliefert, 1982 wurde er zu einem Achtachser umgebaut

HANS-WOLFGANG ROGL





Polnische Weihnachten

Eigentlich gelten die Polen ja allgemein als streng katholisch. Fährt man mit der Straßenbahn durch eine polnische Stadt, deuten viele Fahrgäste mit der Hand das Kreuz an, sobald irgendwo eine Kirche in Sicht ist. Nur was Weihnachten, das höchste christliche Fest, angeht, da sind die Polen alles andere als konservativ. Viele Innenstädte sind für unsere Verhältnisse äußerst kitschig dekoriert: Knalligbunte LED-Lichter zieren viele Straßenzüge, Plätze oder Brunnen. Als Christian Lücker in der Vorweihnachtszeit des Jahres 2015 in der Innenstadt des schlesischen Kattowitz den Museumswagen 308 des Typs Konstal 13N auf der Linie 23 aufnahm, leuchtete der Tannenbaum auf dem Marktplatz noch in allen Farben.



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

Zu wenige Fahrer, defekte Fahrzeuge und Taktausdünnung in Mülheim und Essen

Künftige Ruhrbahn mit Startschwierigkeiten



**Alles zur Geschichte des
Gemeinschaftsbetriebs
Essen/Mülheim ab S. 50**

Einzelne Stadtbahnwagen B sind auf der U18 zwischen Mülheim und Essen keine Seltenheit mehr: Es mangelt an Fahrzeugen und Fahrern. Den 15-Minuten-Takt hat die Bezirksregierung jedoch zunächst abgelehnt

■ Die Mülheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) und die Essener Verkehrs-AG (EVAG) wollen 2017 zur neuen „Ruhrbahn“ fusionieren. Doch vor dem „Neustart“ kommen beide Verkehrsbetriebe nicht aus den Negativ-Schlagzeilen: Bei MVG und EVAG mangelt es massiv an Fahrpersonal, der Fahrplan droht ausgedünnt zu werden und sowohl die ältesten Fahrzeuge des Typs B100 als auch die jüngsten Fahrzeuge des Typs NF2 bereiten Probleme. Doch der Reihe nach: Die Fahrgäste der MVG sind schon seit Jahren gewohnt, dass nahezu täglich Bahnen ausfallen, entweder, weil nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung stehen oder nicht genügend Fahrer – im schlimmsten Fall beides. Zumindest der Fahrermangel zeigt sich mittlerweile aber auch deutlich bei der EVAG im benachbarten Essen: Laut

Medienberichten fehlten im November 30 bis 40 Fahrer. Etwa 30 Fahrer hätten die EVAG in den vergangenen Monaten freiwillig verlassen. Laut Gewerkschaft Ver.di hat das verschiedene Gründe: Viele Arbeitsverträge seien befristet und böten den Fahrern kaum Sicherheit, der Druck auf das verbleibende Personal steige durch Abgänge und Krankheiten immer weiter und letztlich liegt es laut Ver.di an dem durch die Politik auferlegten Sparzwang, dass die EVAG nicht mehr genügend Fahrer hat. Verschärft hat sich die Lage zusätzlich, weil 2016 mehrere geringfügig Beschäftigte das Unternehmen verlassen mussten.

Notfahrplan in Essen nicht genehmigt

Die Folge: Mittlerweile fallen auch in Essen täglich Bahnen aus. Um die Ver-

lässlichkeit wieder herzustellen, wollte die EVAG ihren Betrieb zum 15. November für mehrere Monate auf einen Notfahrplan umstellen. Auf den Linien 103, 105, 107 sollten einige Verstärkerfahrten entfallen, die Linie U18 zwischen Essen und Mülheim auf einen 15-Minuten-Takt ausgedünnt werden. Damit wäre auf dieser wichtigen Verbindung etwa jede dritte Bahn planmäßig ausgefallen. Doch die EVAG musste zurückrudern, denn die zuständige Bezirksregierung in Düsseldorf hatte den Notfahrplan nicht genehmigt. Von ihr heißt es auf Nachfrage: „Wir beschäftigen uns gerade intensiv mit diesem Anliegen und überlegen, wie die nächsten Schritte aussehen können. Eine Entscheidung über diesen Antrag ist noch nicht getroffen. Außerdem wird es in der nächsten Woche ein Ge-

spräch geben, um die weiteren Möglichkeiten auszuloten und um eine nicht zuletzt auch fahrgastfreundliche Lösung zu finden.“ Zum Redaktionsschluss Mitte November wollte die EVAG lediglich – alternativ zu den generellen Ausdünnungen – die Linie 103 einkürzen. Zwischen dem Germaniaplatz in Borbeck und der Wertstraße in Dellwig sollten Busse statt Bahnen fahren. Der genaue Zeitraum dieser Notmaßnahme stand allerdings noch nicht fest.

Fahrplanausdünnung in Mülheim geplant

In Mülheim ist die Not schon seit Jahren groß, es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht Bahnen ausfallen. Die Nerven vieler Fahrgäste liegen längst blank. Doch im aktuellen Nahverkehrsplan steht schon festgeschrieben, dass der Takt auf den noch verbliebenen Straßenbahnlinien 102, 104 und 112 sozusagen „planmäßig ausgedünnt“ werden soll. Statt alle zehn Minuten sollen die Straßenbahnen grundsätzlich nur noch viertelstündlich fahren. Und offenbar soll die Umstellung jetzt zügig erfolgen – angeblich schon im Januar 2017. Der Bezirksregierung ist dieses Ansinnen bereits bekannt, ein konkreter Antrag dazu lag ihr Mitte November aber noch nicht vor. Wann dieser vorliegt und ob er dann auch so genehmigt wird, ist zum Redaktionsschluss noch nicht absehbar gewesen. Denn nur die Linie 102 ließe sich unproblematisch auf einen anderen Takt umstellen. Die Linie 104 fährt bislang alle 20 Minuten von Essen bis zum Hauptfriedhof und zusätzlich alle 20 Minuten von der Grenze Borbeck zum Kaiserplatz, sodass sich auf der Kernstrecke ein 10-Minuten-Takt ergibt. Durch die Taktumstellung müssen die Außenäste also entweder auf einen einheitlichen 15-Minuten-Takt verstärkt oder auf einen 30-Minuten-Takt noch weiter aus-



Die NF2 von MVG und EVAG haben Mängel an den Drehgestellen und werden saniert – die Strecke über den Kahlenberg hat wieder an Bedeutung verloren, da die Linie 112 wieder über den Werdener Weg zum Hauptfriedhof fährt



Da noch nicht alle 27 NF2 der EVAG einsatzbereit sind, fahren vor allem auf der Linie 103 oft auch M8C. Wegen des Fahrernotstands sollte die Linie nach Planungsstand Mitte November bereits in Borbeck enden



Die Situation am Mülheimer Hauptfriedhof soll sich grundlegend ändern: Die Wendeschleife weicht einer stumpfen Kehranlage, der Umstieg zwischen Bus und Bahn wird verbessert

CHRISTIAN LÜCKER (4)

gedünnt werden. Da hat die Stadt Essen allerdings ein Wörtchen mitzureden. Auf der Linie 112 sieht es nicht anders aus: Bisher fährt jede zweite Bahn nur bis zur Landwehr, endet also an der Grenze zu Oberhausen. Würde sich der aktuelle 20-Minuten-Takt in Oberhausen zu einem durchgehenden 15-Minuten-Takt ändern, wäre das zumindest für die Fahrgäste zwischen beiden Städten eine deutliche Verbesserung. Aber auch hier

bedarf es genauer Abstimmung untereinander.

Probleme mit alten und neuen Fahrzeugen

Unabhängig von allen Personalproblemen und Taktplanungen beschäftigen die künftige Ruhrbahn nach wie vor verschiedene Fahrzeugprobleme, beispielsweise auf der Linie U18: Häufig sind nur Solo-Wagen statt der sonst üb-

lichen Doppel-Züge unterwegs. Die EVAG begründet das mit dem Alter der Stadtbahnwagen B: Die ersten haben immerhin 40 Jahre auf dem Buckel und werden immer störanfälliger. Gleichzeitig sind die jüngsten Fahrzeuge von EVAG und MVG bereits mit Mängeln ausgeliefert worden: Die noch brandneuen NF2 aus der Flexity-Familie von Bombardier. Die Schweißnähte an den Drehgestellen sind mangelhaft ausgeführt, das Problem ist den Verkehrsbetriebern wohl länger bekannt gewesen. Jetzt geht es darum, die Drehgestelle zu sanieren, damit sie nicht vorzeitig verschleßen, und zwar so, dass die Sanierung möglichst keine Auswirkungen auf den Fahrgastverkehr hat. Für die 15 NF2 der MVG und die 27 NF2 der EVAG bedeutet das, dass bei Nacht im Rahmen der Garantieleistung die Drehgestelle entsprechend bearbeitet werden – bis 2018 sollen alle Wagen fertig sein.

Strecke saniert und neue Bauarbeiten

Eine gute Nachricht gab es im November noch aus Mülheim zu vermelden: Die Strecke der Linie 112 ist wieder komplett. Der Werdener Weg ist mit neuen Gleisen ausgestattet, die Haltestelle „Kuhldahl“ barrierefrei ausgebaut worden, sodass die Bahnen seit Mitte November wieder auf ihrem ganzen Linienweg zwischen Oberhausen und Hauptfriedhof fahren können. Dort steht allerdings die nächste Großbaustelle an: Aktuell plant die Stadt, die Wendeschleife am Hauptfriedhof durch eine stumpfe Kehranlage zu ersetzen. Die lokale Presse hat darauf aufmerksam gemacht, dass die Museumswagen dann nicht mehr das Süd-Netz befahren könnten. Das betrifft tatsächlich den Großraumwagen 227 und den GT6 259.

CLÜ

Bremen

Einschränkungen bei Trameinsatz aufgehoben

■ Anfang November 2016 konnten erhebliche Einschränkungen im Trambetrieb, die aufgrund eines Reparaturstaus bei den Niederflurfahrzeugen der ersten Generation erforderlich geworden waren, aufgehoben werden. So wird seither die Linie 8 wieder auf gesamter Strecke von Straßenbahnen bedient, nachdem die BSAG ein Jahr lang zwischen der Innenstadt und der Kulenkampffallee Busersatzverkehr fuhr. Auch die Verstärkerfahrten der Linien 4 und 6 können nun wieder in vollem Umfang erbracht werden. Die Lage habe sich

Chemnitz

■ Am 10. Oktober fuhren die Linien C13, C14 und C15 erstmals mit den vom Verkehrsverbund Mittelsachsen für 42 Millionen Euro beschafften Citylink-Zügen umsteigefrei vom Eisenbahnnetz bis in die Chemnitzer Innenstadt. Vermehrte Ausfälle sorgten jedoch dafür, dass beispielsweise am letzten Oktoberwochenende alle Linien wieder zum Hauptbahnhof zurückgezogen und teilweise mit Ersatzzügen Typ Regio-Shuttle bedient werden mussten. Der VMS bestätigte Probleme beim Dauerbetrieb der Powerpacks, teilweise waren nur drei der acht Citylinks einsetzbar.

MSP

Halle/Saale

■ Die HAVAG rüstet ihre 60 MGT6-Niederflurzüge mit mobilen Rampen nach, die den behindertengerechten Einstieg verbessern. Die Wagen erhalten dazu an der Mitteltür eine Spaltüberbrückung. Die auffaltbaren Rampen sind neben der Tür befestigt und werden im Bedarfsfall vom Fahrer an der Haltestelle ausgelegt. Alle MGT6 sollen bis Anfang 2017 entsprechend ausgerüstet sein. Die neue mobile Rampe hat die HAVAG mit ihrem Fahrgastbeirat abgestimmt und den Behindertenvertretungen im Frühjahr 2016 vorgestellt. Die neueren MGT-K besitzen bereits Spaltbrücken.

MSP

Köln

■ Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben einen neuen, acht Teile umfassenden Bauzug des Herstellers Robel beschafft und dafür zehn Millionen Euro investiert. Die drei Gleiskraftwagen kosteten allein 6,2 Millionen Euro. Zwei davon sind zweirichtungsfähig und mit Kran ausgestattet. Zudem gehören zwei Niederflurtransporter, ein Schienenlangwagen, ein Transportwagen für ein Hochdruck-Spül- und Vakuumsystem sowie eine Schotterlore zum neuen Zug. Dieser ersetzt die Altfahrzeuge von 1972: eine Rangier-Diesellokomotive, eine Schotterlore, zwei Universalwagen und einen Schienenlangwagen.

MSP



■ München: Erst seit Juni 2016 sind die bereits im Februar 2014 präsentierten C2-Züge für den Fahrgastbetrieb zugelassen. Anfangs noch im Probetrieb nur zwischen Fröttmaning und Garching, waren die Züge später auch auf einem längeren Teilstück bis zur Münchner Freiheit unterwegs. Seit 4. November sind die Züge nun auf Plankursen der gesamten U6 im Einsatz und erreichen damit erstmals die Innenstadt, hier C2-Zug 701 am Marienplatz



Bremen: Die BSAG konnte die Fahrzeugverfügbarkeit ihrer GT8N verbessern und nach einem Jahr die schadwagenbedingten Fahrplanausdünnungen zurücknehmen, hier Tw 3074 nahe der Haltestelle Am Stern

entspannt, betonte BSAG-Vorstand Hajo Müller in mehreren Pressegesprächen. Endgültig gelöst seien die unter anderem durch übermäßigen Einsatz der ersten Niederflerflotte entstandenen Probleme jedoch nicht. Die BSAG beabsichtigt, lediglich zehn Fahrzeuge des Typs GT8N, der von 1993 an beschafft wurde, nach exakter Analyse von dessen Schwachpunkten in Eigenregie grundlegend zu sanieren. Im Depotgebäude in Sebaldsbrück werden hierzu entsprechende Behandlungsmöglichkeiten eingerichtet. Pro Jahr können hier zwei Fahrzeuge ertüchtigt werden. Sie sollen die neue Serie von 67 Niederflerbahnen ergänzen, für deren Bestellung der Bremer Senat im November 2015 die Mittelfreigabe beschlossen hat. Wie weiter aus gut unterrichteten Kreisen verlautete, ist das Verfahren für diese Neubeschaffung inzwischen so weit gediehen,

dass bis Mitte 2017 eine Bestellung erfolgen könnte. Eine Auslieferung der ersten Wagen vor 2019 ist jedoch eher unwahrscheinlich. AMA

Düsseldorf Neue Rheinbrücke für U81 soll kommen

■ Ende Oktober informierte das städtische Düsseldorfer Amt für Verkehrsmanagement die politischen Gremien über die laufenden Planungen für den zweiten Bauabschnitt der neuen Stadtbahnlinie U81. Während für das erste Teilstück vom Flughafen zum Bahnhof Esprit arena/Messe Nord das Planfeststellungsverfahren bereits läuft und im 2017 die auf 154 Millionen Euro veranschlagten Bauarbeiten beginnen sollen, wird der anschließende Abschnitt von der Messe mit einer neuen Brücke

über den Rhein führen und an der Haltestelle Lörick die bestehende Trasse der Linien U70, U74 und U76 erreichen. Gegenüber früheren Planungen soll die Brücke kürzer werden und den Stadtteil Lörick etwas weiter südlich erreichen. Um die Anwohner zu schonen, ist die Trasse dann in einem Bogen nördlich um das dortige Klärwerksgelände herum geplant. Die genaue Streckenführung ist aber aktuell noch nicht endgültig festgelegt. In einem weiteren Bauabschnitt soll es von Lörick für die U81 dann weiter nach Düsseldorf-Heerdt und Neuss gehen.

In den aktuellen Planungen sind außerdem eine neue Linie U82 Hauptbahnhof – Flughafen und eine Verlängerung der heutigen U78 über die neue Rheinbrücke und Lörick nach Krefeld enthalten. Eine alternative erwogene Tunnellösung zur Rheinquerung gilt

ANZEIGE

Ihre Prämie



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

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

wegen der deutlich höheren Kosten und der fehlenden Möglichkeit, das Bauwerk auch für Fußgänger und Radfahrer freizugeben, als eher unwahrscheinlich. Die Entscheidung zum Bau soll jedoch erst 2020 fallen, wenn der Stadtrat den so genannten Bedarfsbeschluss fassen soll. Bis dahin sollen jedoch alle Details und Kosten geklärt sein. Im Zug dessen ist auch eine Beteiligung der Bürger vorgesehen. MKO

Gotha

Waldbahn bleibt – Busantrag abgelehnt

■ Die Thüringerwaldbahn soll weiterfahren. Dies geht aus Entscheidungen des Thüringer Landesverwaltungsamtes von Ende Oktober hervor, die bei den Streckenanrainern für Erleichterung sorgten. So hat das Amt dem Antrag der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) auf Erteilung des Linienverkehrs mit Straßenbahnen bis zum Jahr 2024 stattgegeben. Zum anderen wurde der Antrag des Busunter-



Gotha: Die TWSB wird weiterfahren, dennoch sollte das Thema barrierefreie Bahnen nicht ausgeblendet werden

HEIKO FELLNER



Düsseldorf: Blick in die Halle des jetzigen Endbahnhofs an der Messe, dahinter soll es künftig weitergehen. Bislang existiert am Messebahnhof nur eine Wendeschleife

MICHAEL KOCHERS

nehmers Wolfgang Steinbrück auf Übernahme der TWSB-Leistungen durch eigene Busse zum 1. Juli 2017 zurückgewiesen. Neben Zweifeln an der auskömmlichen Finanzierung des Busbetriebs – es ist von zu erwartenden Verlusten von 0,5 Millionen Euro jährlich die Rede – stellte das Amt heraus, dass der Busverkehr mit dem gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Gotha unvereinbar sei. Dieser betrachtet auch die touristische Bedeutung der TWSB für den Landkreis. Darüber hinaus verglich das Amt die Kalkulation für den Tramsatz mit gerichtlich eingebrachten Zahlungsforderungen Steinbrücks für vergleichbare Leistungen – diese sahen deutlich höhere Sätze pro gefahrenem Buskilometer vor.

Der Betriebsrat der TWSB bedankte sich zudem Mitte November in einer Pressemitteilung für die über 12.000 Unterschriften bei der Petition „Rettet unsere Thüringerwaldbahn“, die ein starkes Signal für den Fortbestand der TWSB sendeten.

MSP

Wiesbaden

Tram-Comeback als City-Bahn?

■ Wiesbaden kann mittelfristig auf eine Renaissance der Straßenbahn hoffen. Für Pläne der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH zu einer neuen Tramverbindung Richtung Mainz mit Anschluss an das dortige Netz stellten Bund und Land im Herbst 2016 – aufgrund nicht abgerufener Fördermittel für Tramprojekte in Aachen und Bielefeld – einen hohen Zuschuss in Aussicht. Dieser bildet die Grundlage für die Realisierbarkeit des Projekts City-Bahn, welches mit einem geschätzten Volumen von rund 200 Millionen Euro ausschließlich aus kommunalen Budgets nicht finanzierbar ist. Die Stadtratsfraktionen mit Ausnahme der FDP haben sich für das Vorhaben ausgesprochen. Dazu gibt es einen Antrag an

das Bundesverkehrsministerium seitens des Bundeslandes Hessen, welches die ÖPNV-Pläne der Stadt unterstützt. Sollten die aktuellen Bestrebungen erfolgreich sein, könnte der Bau der City-Bahn bereits 2019 starten. Bereits zweimal ist die Wiedereinführung der 1955 eingestellten Tram schon gescheitert: Beim ersten Versuch hatte sich eine Mehrheit im Stadtrat um die Jahrtausendwende für die Straßenbahn ausgesprochen. Die FDP positionierte sich im Kommunalwahlkampf 2001 jedoch entschieden dagegen, gewann die Wahl und beerdigte alle Pläne. Den zweiten Versuch um das Jahr 2011 vereitelte der hessische Wirtschaftsminister Florian Rentsch (FDP) als ausgewiesener Tram-Gegner. Die jetzigen City-Bahn-Pläne unterscheiden sich von den früheren Anläufen, statt einer elf Kilometer langen Stadtbahn vom Westen via Hauptbahnhof zur Mainzer Straße soll die City-Bahn



Magdeburg: Kurz nach der offiziellen Freigabe nahmen die Infotafeln an der Mittagstraße ihren Dienst auf. Im Bild einer der Wagen mit bereits neuer heller und teilweise farbiger LED-Zielbeschilderung

DITMAR PAUKE

meterspurig an das in Mainz vorhandene Netz anknüpfen. Beginnend am Mainzer Hauptbahnhof könnte die Trasse via Theodor-Heuss-Brücke bis zum Wiesbadener Hauptbahnhof führen. Erweiterungen Richtung Rheingau und Bierstadt sind denkbar. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) könnte die Bahnen im vorhandenen Betriebshof warten und auch den Fahrbetrieb übernehmen. Gegenüber der kompletten Neuanlage einer Stadtbahn ermöglicht diese Variante deutliche Einsparungen.

MSP

Magdeburg

Verbesserungen bei Fahrgastinformation

■ Am 7. November 2016 weihten die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) an der Haltestelle Mittagstraße die ersten beiden neuen und größeren, beidseitig lesbaren Anzeigetafeln ihres

Fahrgastinformationssystems ein. Dafür werden mit Unterstützung des Landes Sachsen-Anhalt, das die Investition zu 80 Prozent fördert, insgesamt drei Millionen Euro aufgewendet. Bis 2019 sollen 155 weitere dieser digitalen Anzeigetafeln die Fahrgäste über die aktuellen Abfahrtszeiten in Echtzeit, aber auch über Verspätungen, Störungen und Umleitungen informieren. Vor allem stark frequentierte Haltestellen, wichtige Umsteigepunkte, aber auch Haltestellen in den Wohngebieten im gesamten Stadtgebiet sollen mit den neuen Anzeigetafeln ausgestattet werden. Noch 2016 sollten 39 Tafeln an 22 Haltestellen – darunter Alter Markt, Opernhaus, Nicolaipark – dazukommen. In 2017 sollen 52 Tafeln folgen, 2018 37 und 2019 nochmals 27. Zusammen mit den bereits vorhandenen kleineren Anzeigen sollen dann knapp 200 im Stadtgebiet zu finden sein. Die neuen, erstmals fünfzeiligen

■ Hannoversches Straßenbahn-Museum (HSM): Bereits Anfang 2016 erhielt der Üstra-Tw 236 eine Neulackierung, wobei die originalen Werbeaufschriften erhalten blieben. Seit Oktober 2016 ist der Aufbauwagen wieder betriebsfähig, hier beim Fantag am 15. Oktober. Zusammen mit den ebenfalls frisch hauptuntersuchten und im Oktober wieder in Betrieb genommenen Üstra-Tw 181 sowie den beiden Üstra-Stahlbeiwagen 1023 und 1033 lassen sich im HSM verschiedene Hannoveraner Zugkompositionen nachbilden

FREDERIK BUCHLEITNER (3)





■ Jena: Der Fahrschultriebwagen 145 ist im Herbst 2016 an den Boverclub ins tschechische Liberec verkauft wor(den, wo sich seit Sommer 2016 bereits der Fahrschulbeiwagen 197 (Typ B2D) befindet. Die Nahverkehrsgesellschaft hat damit für Unmut bei den Jenaer Nahverkehrsfreunden gesorgt, die sich vergeblich um den Erhalt des 1964 gebauten Wagens Typ T2-64 vor Ort bemühten. Der Betrieb will als historische Fahrzeuge langfristig den aus Eisenach stammenden Tw 26 sowie den Gotha-Tw 101 mit zwei Beiwagen im Bestand erhalten

MICHAEL SPERL

Anzeigetafeln mit LED-Technik sind barrierefrei. Durch Druck auf einen entsprechenden gelben Anforderungstaster am Mast wird der Anzeigetext vorgelesen. Land und MVB hoffen darauf, dass ein höherer Komfort weitere Nutzer für Bus und Bahn anzieht.

Dazu passt auch, dass seit Frühjahr 2016 nach und nach alle Straßenbahnen, die noch grüne LCD-Zielanzeigen haben, auf helle weiße LED-Zielanzeigen und bunte LED-Liniensignale umgerüstet werden. Die Linie wird dabei im Ziel und am Heck des Wagens mit der Farbe dargestellt, mit der sie auch im Liniennetzplan zu finden ist. Interessant ist auch, dass das Mittelteil des Wagens auf der linken Seite ebenfalls eine weiße Zielanzeige bekommt. Tw 1326 wurde als erstes umgerüstet. Mit Stand November waren knapp 20 NGT8D umgerüstet. Bis Februar 2017 soll diese Umrüstung abgeschlossen sein. Die MVB investieren dafür 160.000 Euro.

DP

Potsdam

Spatenstich für Neubaustrecke

■ Das Potsdamer Straßenbahnnetz wächst in Richtung Norden. Die derzeit an der Haltestelle Viereckremise endende Strecke der Linie 96 wird um 1,1 Kilometer zum Campus Jungfernsee am Konrad-Zuse-Ring verlängert. Hier ist auf einem ehemaligen Militärgelände ein Neubau des SAP Innovationszentrums entstanden, weiterhin befindet sich ein Wohnviertel im Bau. Künftig soll die Straßenbahn zum geplanten

Wohngebiet Krampnitz weiterfahren, das ebenfalls ein früheres Kasernenareal nutzt; später auch bis Fahrland.

Die neue Strecke schließt an den vorhandenen Abschnitt in der Georg-Hermann-Allee an. Die Straßenbahn endet bisher in einer Wendschleife südlich der nach Westen abschnenkenden Georg-Hermann-Allee. Künftig führt die Strecke nördlich davon bis zur Nedlitzer Straße und biegt nach links ab. Hier folgt aufgrund beengter Platzverhältnisse ein 330 Meter langer eingleisiger Abschnitt in Seitenlage. Die übrige Trasse ist wieder zweigleisig. Die neue Endhaltestelle soll Anschluss zum Bus ermöglichen und P+R-Stellplätze bieten.

Der mit 7,5 Millionen Euro veranschlagte Streckenbau ist Teil eines 49,2 Millionen Euro umfassenden Investiti-

onspaketes von Stadt, Stadtwerken und Verkehrsbetrieb Potsdam. Hierin enthalten sind außerdem Sanierung und Umbau der Strecke in der Heinrich-Mann-Allee, der Umbau der Wendschleife „Leipziger Dreieck“ am Hauptbahnhof und die Erweiterung der Straßenbahnwerkstatt für die Instandhaltung größerer Fahrzeuge. Desweiteren umfasst das Paket die Verlängerung von acht Combinos um zwei Wagenteile auf eine Kapazität von 246 Fahrgästen sowie die Grundinstandsetzung von 12 Tatra KT4DC. Die Fertigung der neuen Combino-Wagenteile bei Siemens beginnt noch 2016, der Umbau der Fahrzeuge soll bis Frühjahr 2018 abgeschlossen sein. Die Grundinstandsetzung der Tatrass läuft seit Mai 2016 in der Hauptwerk-



Berlin: Am 2. November stellte die BVG am U-Bahnhof Tierpark den reaktivierten „Dora“-Zug 2020+2021 anlässlich des Beginns der Probefahrten vor. Die Wagen tragen neu den aktuellen, sonnengelben BVG-Lack

BODO SCHULZ

ANZEIGE



statt der Prager Verkehrsbetriebe und wird bis Mitte 2017 andauern. IKR

Berlin

Museums-U-Bahn zurück im Plandienst

■ Drei Doppeltriebwagen der Baureihen D und DL aus den 1950er und 1960er Jahren werden für den Einsatz auf der „Kanzler-U-Bahn“ U55 reaktiviert. Das erste Fahrzeug ging Anfang November 2016 erstmals zu Mess- und Belastungsfahrten auf die Linie U5. Bevor alle drei Einheiten voraussichtlich im ersten Quartal 2017 auf die vom restlichen Netz abgekoppelte U55 gehen, werden die „Dora“-Züge im Großprofilnetz auch noch Probefahrten mit Fahrgästen unternehmen.

„Vor dem Inselbetrieb wollen wir verständlicherweise sicherstellen, dass alle Komponenten auch im Alltag zuverlässig funktionieren“, sagt Martin Süß, Abteilungsleiter U-Bahnfahrzeuge bei der BVG. „Die Doras sind aber von der Substanz her grundsätzliche. Dadurch und durch die geringe Laufleistung, die sie auf der U55 bewältigen sollen, war es uns möglich, sie mit vergleichsweise geringem Aufwand zu reaktivieren. Für den täglichen Fahrgasteinsatz wurden die Züge in den vergangenen Monaten vor allem mit den heute vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet. Außerdem wurden alle Fahrzeuge für die vor dem Einsatz fällige Hauptuntersuchung technisch von Grund auf überholt“, so Süß weiter.

Am Fahrerarbeitsplatz hielt moderne Bedien- und Funktechnik Einzug. Der Fahrgastraum wurde hingegen optisch weitgehend im Stil der 1960er belassen. Die Leuchtstofflampen erhielten lediglich energiesparende Vorschaltgeräte. Neu sind in den „Dora“-Zügen kombinierte Notgriffe mit Sprechstellen und Türöff-



Stuttgart: Nutznießer der Zerlegeaktion in Oberesslingen ist das Schwes-terfahrzeug Bw 22, das zur Dauerausstellung der Straßenbahnwelt zählt und sich nun noch ein Stückweit „originaler“ gestalten lässt JÜRGEN DAUR



Dresden: Unweit der Haltestelle Platteite könnte an der Linie 11 ein neues Gleisdreieck entstehen, was beispielsweise beim Umbau der Endschleife Bühlau als Interimsendpunkt nützlich wäre MICHAEL SPERL

nungstaster mit Warnton und Leuchtmelder für den Schließvorgang. Außerdem sind pro Wagen zwei Videokameras installiert. Vor dem endgültigen Einsatz auf der U55 bekommen alle Wagen dann noch eine spezielle Gestaltung, die dem besonderen Einsatzort Rechnung trägt.

Die Kosten für diese Reaktivierung belaufen sich auf rund 1,9 Millionen Euro. Die bisher auf der U55 eingesetzten drei Doppeltriebwagen der F-Reihe stehen nach dem Tausch gegen die wieder einsatzbereiten Oldtimer als Verstärkung im übrigen Großprofilnetz zur Verfügung. PM

Dresden

Untersuchungen für neues Gleisdreieck

■ Im Zuge der Vorbereitung der umfassenden Streckensanierung mit Vergrößerung des Gleismittlenabstandes auf der Bautzner Landstraße prüfen Stadt und Verkehrsbetriebe gegenwärtig Möglichkeiten für die Wiedererrichtung einer zusätzlichen Wendemöglichkeit auf dem 7,5 Kilometer langen Streckenabschnitt Bautzner/Rothenburger Straße – Ullersdorfer Platz. Der gegenwärtig am Waldschlösschen vorhandene Gleiswechsel ist nur für Zweirichtungswagen nutzbar, auf der Strecke fahren jedoch regulär nur Einrichtungswagen. Im Störfall ist folglich stets der gesamte Streckenabschnitt betroffen. Die bis vor wenigen Jahren vorhandenen Wendemöglichkeiten am früheren Betriebshof Bühlau und an der Mordgrundbrücke sind aufgrund städte- und straßenbau-licher Maßnahmen entfallen.

Untersucht wird die grundsätzliche Einordenbarkeit eines Gleisdreiecks im Umfeld der Haltestelle „Am Weißen Adler“ sowie die Lage und Erfordernis der Haltestelle „Hegereiterstraße“. Nach Erhebungen der Verkehrsbetriebe würden im Havariefall oder bei geplantem Schienenersatzverkehr etwa 2 500 Fahrgäste von einer Straßenbahnführung bis zur Haltestelle „Am Weißen

Adler“ gegenüber dem Endpunkt am Waldschlösschen profitieren. Mit einem Gleisdreieck im Bereich der Haltestelle „Am Weißen Adler“ wird das Ziel verfolgt, die Nahverkehrserschließung im Falle von Störungen und netzbedingten Ausfällen im Bereich der Bautzner Landstraße spürbar zu verbessern. MSP

Stuttgart

Teilesponder für Beiwagen 22

■ Im Oktober 2016 bot sich dem Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen (SHB) Gelegenheit, einen knapp hundert Jahre alten Wagenkasten als Teilesponder zu verwerten. Der Fahrzeugtorso ging auf den Beiwagen 77 (bis 1929 Nr. 23) der Esslinger Städtischen Straßenbahn (ESS) zurück, erbaut 1919 durch die Maschinenfabrik Esslingen. Nach Umstellung von Straßenbahn- auf Obusbetrieb 1944

gingen die meisten der arbeitslos gewordenen ESS-Fahrzeuge auf die Stuttgarter Straßenbahnen AG über, die zugleich Gesellschafterin und Betriebsführerin der ESS war. Ein ganz anderes Schicksal traf den Beiwagen 77, der, seines Fahrgestells beraubt, an einen Privatmann verkauft wurde und bis in unsere Tage auf einem hoch gelegenen Baumgrundstück im Stadtteil Oberesslingen als Gartenlaube diente. Eine Bergung als Ganzes schied aufgrund der örtlichen Verhältnisse aus. Zum einen hatten sich direkt neben den Seitenwänden stattliche Fichten Raum verschafft, zum anderen wäre der Standort nicht mit schwerem Gerät erreichbar gewesen. Immerhin konnten eine Reihe erstaunlich gut erhaltener Teile gewonnen werden, darunter die beiden Plattformrückwände und eine Seitenwand. In der Straßenbahnwelt Stuttgart könnten sie, entsprechend aufbereitet, das Konstruktionsprinzip

hölzerner Aufbauten demonstrieren. Hingegen werden die filigranen Plattformtüren, eine Reihe kleinerer Ausrüstungsgegenstände sowie Muster der Deckenbemalung dazu beitragen, den im Museum zusammen mit dem ESS-Triebwagen 7 (Esslingen, 1912) gezeigten, baugleichen Beiwagen 22 noch ein Stückweit „originaler“ zu gestalten. Bei dessen Aufarbeitung zu Beginn der 1990-er Jahre mussten verschiedene Kompromisse eingegangen werden. Nachträglich besteht nun die Möglichkeit, Ersatz- durch Originalteile zu ersetzen. JDA

Industrie

Siemens

San Diego bekommt 45 Stadtbahnen S70

■ Mit 45 weiteren Siemens-Stadtbahnen vom Typ S70 wird San Diego zum

■ Karlsruhe: Aufgrund Wagenmangel gelegentlich noch im Einsatz ist Hochflur-Tw 124 auf der nur mit einzelnen Fahrten geführten Verstärkerlinie 8 oder den Schülerlinien. Die Flankenfahrt der Tw 943 und Tw 809 am Albtalbahnhof am 31. Oktober mit einem geschätzten Sachschaden von 500.000 Euro hat die angespannte Lage hinsichtlich Fahrzeugreserven weiter verschärft. Hinzu kam Mitte November die erneute Komplettstilllegung der Citylink NET 2012: Bei 24 der bisher 27 gelieferten Citylink wurden zuvor sporadische, unplanmäßige Bremsungen ausgelöst, deren genaue Ursache bei Redaktionsschluss noch unklar war ULLRICH MÜLLER





Siemens: Bereits seit 2004 werden in San Diego Fahrzeuge des Typ S70 eingesetzt, die jüngst bestellte Serie erhält ein gegenüber den Bestandsfahrzeugen neu gestaltetes Mittelteil

JENS PERBANDT (2)

Eigner der größten Flotte von Triebwagen des Herstellers in den USA aufsteigen. Wie Siemens mitteilt, will das San Diego Metropolitan Transit (MTS) mit den neuen Bahnen das Angebot auf bestehenden Linien erhöhen und die etwa 17 Kilometer lange Erweiterung der UC San Diego Blue Line bedienen, die sich aktuell in Bau befindet. Nach Herstellerangaben soll die erste Bahn der Tranche Ende 2018 ausgeliefert werden. Wenn die komplette Serie in San Diego eingetroffen ist, werden dort insgesamt 244 Siemens-Stadtbahnen fahren.

Seit 1981, als Siemens die ersten Bahnen lieferte, ist das Netz von 24 auf 85 Kilometer angewachsen. Die neuen Fahrzeuge haben einen neu gestalteten Mittelteil, der den Fahrgastfluss und – die in den USA sehr wichtige – Zugänglichkeit für Rollstühle verbessern und mehr Platz für Fahrräder bieten soll. MTS hat laut Siemens 71 Bahnen vom Typ U2, die zunächst ein-

gesetzt worden waren, verkauft oder außer Dienst gestellt.

FBT

Solaris Tramino-Test in Leipzig ab Januar

■ Im Dezember 2016 soll der Prototyp der neuen Leipziger Traminos geliefert werden und im Januar 2017 in den Testeinsatz gehen. Der Niederflrigelenkwagen des polnischen Hersteller Solaris hat 75 Sitzplätze und insgesamt Platz für bis zu 220 Fahrgäste. Sechs Türen, davon vier Doppeltüren, ermöglichen zügigen Fahrgastwechsel. Der zehnachsige Tramino ist 37,63 Meter lang, hat eine Breite von 2,30 Metern, ist klimatisiert und kostet pro Stück rund drei Millionen Euro. Die Innenbeleuchtung wird je nach Tageszeit veränderlich sein. Voraussichtlich im Frühjahr 2017 soll der Tramino Leipzig dann seine Premierenfahrt im Linienverkehr absolvieren. Ein Mockup des Fahrgastraums zeigte der



De Lijn/Antwerpen: In Antwerpen werden ein Teil der gegenwärtig noch vorhandenen PCC-Wagen durch neue Bombardier Flexity 2 ersetzt, die letzten PCC werden voraussichtlich durch Urbos 100 abgelöst

ROBERT SCHREMPF

Hersteller Solaris im September 2016 auf der Innotrans. Anhand eines Fahrpultmodells konnten zudem die Personale vor Ort in Leipzig Verbesserungsvorschläge für die endgültige Ausgestaltung ihres Fahrerplatzes einreichen. Die Lieferung von 14 Fahrzeugen ist bereits fest vereinbart, insgesamt könnten die LVB mit Einlösung aller Optionen bis zu 41 Traminos beschaffen. Solaris hatte sich Anfang 2015 in einer europaweiten Ausschreibung durchgesetzt. Zwei Drittel der Fahrzeugkomponenten kommt aus Deutschland, die Fahrgestelle liefert beispielsweise die TransTec Vetschau GmbH zu.

MSP

Ausland

Belgien: De Lijn Spanische CAF liefert 146 Niederflurtrams

■ Die flämische Nahverkehrsgesellschaft De Lijn gab bekannt, dass der

spanische Hersteller CAF als bevorzugter Bieter einer Ausschreibung über die Lieferung von 146 Niederflurtrams auserkoren wurde. Ein Teil der Fahrzeuge soll auf der Küstenstraßenbahn De Panne – Knokke die achtschigen Gelenktriebwagen ersetzen, weitere in Gent und in Antwerpen die letzten PCC-Triebwagen. Zudem stockt die De Lijn den Fuhrpark für die Bedienung der geplanten Neubaustrecken auf. Der Auftrag über 146 je 32 Meter lange Wagen vom Typ Urbos 100 besteht aus drei Lieferlosen: 62 Zweirichtungsfahrzeuge mit 2,4 Metern Wagenbreite für die Küstenram; 66 Einrichtungsfahrzeuge für Antwerpen sowie 18 Zweirichtungsfahrzeuge für Gent mit jeweils 2,3 Metern Wagenbreite. Der Auftragswert beträgt rund 320 Millionen Euro, die ersten Niederflurtrams sollen bereits 2018 anrollen.

Bis Ende 2017 liefert Bombardier noch Flexity 2 an die De Lijn: Gent erhält 26 siebenteilige Zweirichtungswagen, Antwerpen 24 siebenteilige und 38 fünfteilige Einrichtungswagen. Für den unterlegenen Bieter Bombardier ist es daher bitter, dass ein Folgeauftrag ausblieb. Folglich reichte Bombardier gegen die Entscheidung der De Lijn einen Nachprüfungsantrag ein, über den bei Redaktionsschluss noch nicht abschließend entschieden war.

ROS

■ Fahrzeugwerke Mirastrasse GmbH: Das Braunschweiger „Hängebauchschwein“ Tw 0051 gelangte im August 2015 zur FWM. Dort erfolgte die Entnahme des niederflurigen Mittelteils und anschließend dessen Einbau in den Tatra-KTNF6 129 aus Cottbus. Das original 1997 bei der Mittenwalder Gerätebau GmbH in den KTNF6 eingesetzte Mittelteil wurde im April 2015 bei einem Unfall irreparabel beschädigt und konnte auf diese Weise ersetzt werden. Seit September 2016 ist der umgebaute Triebwagen in Cottbus unterwegs

BODO SCHULZ



Frankreich: Caen Alstom liefert 23 Citadis für neue Tram

■ Caen hat sich für seine neue Straßenbahn auf den Typ Citadis X05 festgelegt, wovon 23 Fahrzeuge beschafft werden. Die Zweirichtungszüge für Caen sind 33 Meter lang, haben sechs Doppeltüren pro Seite und können 210 Fahrgäste befördern. Die Beleuchtung erfolgt vollständig per LED, die Wagen sind energiesparend und erstmals in Frankreich wird es USB-Anschlüsse geben. Die X05 sind die leichtesten Straßenbahnen ihrer Generation, das endgültige Design wird abgestimmt mit der Bevölkerung von Caen. Für die

23 Wagen werden Kosten von 51,5 Millionen Euro genannt. Die Züge sollen ab Sommer 2018 geliefert werden und ab September 2019 zum Einsatz kommen. Besteller ist der Großraum Caen-la-Mer, zu dem 35 Gemeinden gehören. Drei „echte“ Straßenbahnlinien ersetzen die beiden derzeitigen Linien der TVR-Busbahn, die am 31. Dezember 2017 ihren Betrieb einstellt. Für 18 Monate, während der Umbauarbeiten zum Straßenbahnbetrieb, wird ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Der geplante Straßenbahnverkehr ab September 2019: Als T 1 bleibt die Durchmesser-Linie von Hérouville St. Clair nach Ifs Jean Vilar erhalten. Die T 2 startet künftig im Uni-Campus im Norden und führt durch die Innenstadt – auf einem 2,2 Kilometer langen Teilstück gemeinsam mit T 1 – zum Neubauviertel Rives de l'Orne, wo eine vollkommen neue, 1,5 Kilometer lange Stichlinie den Bahnhof, den Alten Hafen mit Caens neuer Stadtbücherei und Justizpalast, anbindet. Die Linie T 2 soll ebenfalls im Herbst 2019 fertig sein und später westwärts verlängert werden. Die T 3 startet künftig von der Kirche St. Pierre im Stadtzentrum und fährt bis Fleury-sur-Orne und zum neuen Depot. Vorteil der geänderten Pläne, trotz einer Linie mehr sind zu erwartende geringere Kosten. Mit 246,8 Millionen Euro ist das neue Projekt rund 50 Millionen Euro günstiger, als wenn gleichzeitig die Gummireifen-Straßenbahn ersetzt und Linie 2 vollständig gebaut worden wären. In der Summe sind ist auch das neue Tram-Depot in Fleury-sur-Orne, eine neue Haltestelle an der Marcel Pagnol-Schule sowie das rollende Material enthalten. Das geplante Straßenbahnnetz mit drei Linien ab September 2019 hat 37 Haltestellen, die Zahl der Fahrgäste



Krakau: Die Konstal-105Na stehen in den nächsten Jahren endgültig zur Ablösung an, zu Allerheiligen 2016 gab es nochmals die bekannten Dreifachtraktionen auf den Feiertags-Sonderlinien 83 und 86

FREDERIK BUCHLEITNER

soll von derzeit täglich 42.000 auf 64.000 steigen.

VLC

Polen: Krakau Pesa verpasst Folgauftrag

■ Der Verkehrsbetrieb MPK Kraków hatte im August 2016 die Beschaffung von bis zu 50 Niederflurstraßenbahnen mit einer Länge von 32 bis 35 Metern ausgeschrieben. Bis Ende 2023 möchte MPK 35 Wagen bestellen, später noch einmal bis zu 15. Als Besonderheit sollen die Fahrzeuge bis zu drei Kilometer oberleitungsfrei fahren können. Die

Neufahrzeuge in Drehgestellbauweise sollten einen Niederfluranteil von mindestens 60 Prozent aufweisen. Mit der Lieferung ist der Ersatz der verbliebenen Konstal-105Na sowie eine teilweise Ablösung der ex-Wiener E1-Gelenkwagen vorgesehen. Der Lieferant der vorherigen Niederflurserie, Pesa, ist dabei überraschend vorzeitig ausgeschieden. Zwischen dem Verkehrsunternehmen und Pesa schwelt seit Längerem ein Streit über Qualitätsmängel und nicht gehaltene Lieferfristen bei der 36 Wagen umfassenden Serie 2014N Krakowiak. Bei Redaktionsschluss waren Škoda mit dem „ForCity Krakow“ und

Stadler & Solaris mit dem „Tramino Krakow“ als Favoriten im Rennen.

Unterdessen sind die Konstal-105Na seit Sommer 2016 nicht mehr planmäßig als Dreifachtraktion unterwegs. Zum in Polen traditionell sehr ausgeprägten Allerheiligen-Verkehr am 1. November fuhren nochmals 105Na-Dreiwagenzug im Feiertags-Sonderverkehr.

MSP

USA: New Orleans Streckenerweiterung ins French Quarter

■ Die Regional Transit Authority (RTA) nahm am 2. Oktober eine neue Straßenbahnstrecke in Betrieb. Die im Januar 2015 begonnenen Arbeiten fanden am 3. Oktober in einem feierlichen Akt ihren Abschluss. Die 2,6 Kilometer lange Verbindung kostete rund 41,2 Millionen Dollar, was umgerechnet etwa 38 Millionen Euro entspricht. Die Neubaustrecke erschließt das bei Besuchern beliebte French Quarter. Die neue Trasse zweigt in Höhe der Rampert Street von der Canal-Street ab und besitzt vier Haltestellen. Befahren wird der Abschnitt von der Linie 49 Rampert-St. Claude Streetcar. Auf der Strecke, auf der bis 1949 schon einmal Straßenbahnen verkehrten, fahren die Züge im 20-Minuten-Takt. Zusätzlich sollen in den Hauptverkehrszeiten entsprechende Verstärkerzüge eingesetzt werden. Zum Einsatz kommen dort Nachbauten der alten Triebwagen vom Typ Peter Witt, die in Zusammenarbeit mit dem Hersteller Brookville Equipment hergestellt wurden. Auch in Zukunft soll das Straßenbahnnetz von New Orleans, auf dem anders als in den allermeisten anderen US-amerikanischen Betrieben niemals PCC-Wagen verkehrten, weiter ausgebaut werden.

JEP



Caen: Hier fährt ab 2019 die Straßenbahn. Die Gummireifenstraßenbahn, von Bombardier geliefert und im November 2002 in Betrieb gegangen, wird ab 2017 durch eine klassische Straßenbahn ersetzt

VICTOR LECAENNAIS



New Orleans: Nachbauten der Peter-Witt-Triebwagen erschließen seit Oktober 2016 auch das French Quarter auf der neu eröffneten, 2,6 Kilometer langen Neubaustrecke



Tw 1121 für Personalschulungsfahrten nähert sich aus Richtung Thon der Kreuzung Bamberger Straße

ULRICH ROCKELMANN (2)

Hallo „Am Wegfeld“

Streckenverlängerung in Nürnberg ■ Was lange währt, wird endlich gut – so könnte man die zum 11. Dezember 2016 erfolgte Verlängerung der Nürnberger Straßenbahnlinie 4 von Thon zur Schleife Am Wegfeld charakterisieren. Immerhin gehen die konkreten Bemühungen der Verkehrsplaner zu diesem gar nicht so umfangreichen Projekt fast ein Jahrzehnt zurück!



Im Jahre 2007 beauftragte der Stadtrat die Stadtverwaltung und die Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) mit entsprechenden Planungen, da sich im standardisierten Bewertungsverfahren für die Strecke ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ergeben hatte. Nach etlichen Diskussionen im Verkehrsausschuss kam es im Mai 2008 zur Einleitung des weiteren Genehmigungsverfahrens, ehe im Oktober 2010 das nötige Planfeststellungsverfahren beantragt wurde. Nun sollten aber zuvor nicht geahnte Probleme mit Grundstückseigentümern auftreten, was unter anderem Ende 2011 eine

Von Süden nähert sich die Neubaustrecke der im Hintergrund sichtbaren Endschleife Am Wegfeld

teilweise Umplanung der Straßenbahntrasse erforderte. Erst ab 2013 ging es nach Lösung jener Probleme wieder zügig voran.

Die Strecke

Der 2,5 Kilometer lange Neubauabschnitt Thon – Am Wegfeld verläuft durchweg im Zuge der Erlanger Straße auf eigenem Bahnkörper stadtauswärts. Rund 90 Prozent der neuen Strecke sind als Rasengleis verlegt. Die bisherige zweigleisige Wendeschleife Thon wurde aufgegeben, die neue gleichnamige Haltestelle befindet sich nun östlich daneben in der Erlanger Straße (B 4). Danach folgen die ebenfalls barrierefreien Haltestellen Cuxhavener Straße und Schleswiger Straße (mit Seitenbahnsteigen, im breiten Mittelstreifen der Erlanger Straße liegend) und der mit versetzten Bahnsteigen versehene Halt Bamberger Straße. Einige hundert Meter vor der Endhaltestelle Am Wegfeld mit zweigleisiger Wendeschleife wechselt die Trasse auf die Ostseite der Bundesstraße.

Die neue großzügige Endstation bildet zugleich einen zentralen Umsteigepunkt zu den Stadtbuslinien. Wie schon die alte Wendeschleife in Thon wird auch die Schleife Am Wegfeld im Uhrzeigersinn befahren, was zuvor eine Kreuzung des Gegengleises nötig macht. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit

beträgt, da ein eigener Bahnkörper vorliegt, ab Bucher Straße/ Nordring weitgehend 60 km/h.

Gleichzeitig erfuhr das Stadtbusnetz im Norden Nürnbergs eine erhebliche Umgestaltung und ist nun weitgehend auf die neue Straßenbahn-Endhaltestelle Am Wegfeld ausgerichtet. Von dort gibt es unter anderem sechs – an Schultagen sieben – direkte Buslinien in die Richtungen Erlangen, Großgründlach, Höfles (– Fürth), Neunhof, Flughafen, Ziegelstein, Herrnhütte oder Nordostbahnhof. Endziel ist jedoch eine Schienenverbindung über Tennenlohe und Erlangen im Zuge der dort geplanten Stadt-Umland-Bahn in Richtung Herzogenaurach. Erst dann hätte das zwischen Nürnberg und Erlangen gele-

gene „Knoblauchsland“ einen attraktiven Schienenanschluss nach Süden und Norden!

Betrieb

Auf der Neubaustrecke verkehrt die verlängerte Straßenbahnlinie 4 (Am Wegfeld – Thon – Plärrer – Gibitzenhof), die nun 8,5 Kilometer misst und insgesamt 19 Haltestellen aufweist. Der mittlere Haltestellenabstand auf der gesamten Linie beläuft sich auf zirka 470 Meter. Der Grundtakt beträgt wie schon bisher werktags tagsüber zehn Minuten, an Schultagen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit und am Nachmittag fünf Minuten. Lediglich im Spätverkehr und an Sonn- und Feiertagen wird lediglich alle zwanzig Minuten gefahren. ULRICH ROCKELMANN

Verlängerung der Linie 4 – der Zeitplan

Februar 2013	Regierung von Mittelfranken erteilt den Planfeststellungsbeschluss
August 2013	Erteilung des Zuschussbescheids
Oktober 2013	Beginn der Arbeiten zur Spartenverlegung (u.a. Wasser-, Erdgas- und Stromleitungen)
Ende August 2014	Beginn der Arbeiten am Ausbau der Erlanger Straße (B 4)
März 2015	Beginn der Gleisverlegungsarbeiten
Juni 2016	Setzen der ersten Oberleitungsmaste
Oktober 2016	Beginn der internen Schulungsfahrten
Dezember 2016	Betriebseröffnung

Spannende Reisen durch regionale Bahngeschichte



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

Geschichten vor Ort
SUTTON

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

Autoren gesucht!
Ihre Leidenschaft ist die Eisenbahn und Sie sind Kenner »Ihrer« regionalen Bahn?
Mehr auf
www.suttonverlag.de/wir-suchen-autoren.html
Lektorat@suttonverlag.de
Tel: 0361 - 22 46 80

Zu neuen Zielen

Aktuelles von den nordpolnischen Meterspurbetrieben ■ Gesichert ist der Straßenbahnbetrieb in den nordpolnischen Städten Bromberg, Thorn, Graudenz und Elbing. Neue Strecken und neue Fahrzeuge sorgen für eine steigende Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs

Weitgehend vorbei sind die Zeiten, als auf polnischen Gleisen alte Zweiachser oder gebraucht aus Deutschland gekaufte Veteranen über abgefahrene Gleise rumpelten. Ein Besuch bei den vier nordpolnischen Meterspurbahnen beweist dies.

Bydgoszcz (Bromberg)

In der mit 355.000 Einwohnern achtgrößten Stadt des Landes, gelegen in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern, konnte das Streckennetz am 16. Januar 2016 mit der Eröffnung der 9,5 Kilometer langen

Welch ein Kontrast! Ein 805Na und ein neuer Pesa-Swing in der neuen Haltestelle Bydgoszcz Wschód

Die Neubaustrecke in Bydgoszcz, hinten die Haltestelle Andersa/Gieryna in Fordon

Museumstram in Bromberg

Im Sommer an Wochenenden und Feiertagen verkehrte in den letzten Jahren eine Museumslinie auf der Strecke:

Las Gdański – Gdańska – Jagiellońska – Bernardyńska – Toruńska – Babia Wieś – Toruńska – Most Pomorski – Jagiellońska – Gdańska – Las Gdański Betriebsfähig hierfür sind die Herbrand-Wagen 14 und 120 sowie der Konstal 5N mit der Nummer 68.

Neubaustrecke von der bisherigen Endhaltestelle Fordońska/Wyścigowa bis nach Łoskoń (Fordon) um fast ein Drittel erweitert werden. 70.000 Menschen in den östlichen Vororten erhalten hierdurch einen Straßenbahnanschluss und können eine leistungsfähige Verbindung in die Innenstadt benutzen. Die Strecke beginnt an der völlig neugestalteten Schleife Fordońska/Wyścigowa und hat zum Teil sehr lange Haltestellenabstände. Sie ist nach modernsten Gesichtspunkten ausschließlich auf eigenem Gleiskörper erstellt worden.

Der Blickfang ist die gelungene, 530 Meter lange Überbrückung der Eisenbahn an der Haltestelle Dworzec Wschód. Direkt über den Bahnsteigen der Eisenbahn halten die Straßenbahnen in einer etwas überdimensioniert wirkenden, ästhetischen, geschwungenen, gläsernen Halle. Treppen und Fahrstühle führen direkt zu den Bahnsteigen hinunter.

Am Ende der Neubaustrecke befindet sich das neue Depot Łoskoń. Die Linien 3, 6, 7 und 10 befahren die Neubaustrecke; die Linien 7 und 10 enden zwei Haltestellen

vor dem Ende der Strecke an der Zwischenschleife Niepodległo ci. Die Neubaustrecke liegt an einigen Stellen nur an der Peripherie der Hochhaussiedlungen, das ist das einzige Manko.

Weitere Neubaustrecken, einige davon in Zentrumsnähe, sind vorgesehen. Die Sanierung des Bestandsnetzes macht Fortschritte, gegenwärtig ist die Strecke nach Bielawy, die in schmalen Straßen verläuft, wegen Rekonstruktion außer Betrieb. Der durchschnittlich 30 Jahre alte Wagenpark wird verjüngt, beginnend ab dem 30. Oktober





2014 wird die neue Serie von 12 Pesa 122 NaB (Swing) ausgeliefert.

Toruń (Thorn)

Gut 200.000 Menschen leben in dieser 40 Kilometer östlich von Bydgoszcz gelegenen Stadt in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern an der Weichsel mit seiner wunderschönen Altstadt. Die im Journal 10/2013 des *Strassenbahn Magazin* beschriebene Neubaustrecke zur Universität konnte der Verkehrsbetrieb MZK Toru am 24. Juni 2014 eröffnen. Überwiegend ist sie auf Ra-

sengleisen trassiert. Im Bestandsnetz wurden einige Haltestellen als Kaphaltestellen ausgeführt. Der aus vierachsigen 805Na und deren modernisierter Variante 805NaND bestehende Wagenpark erfuhr eine erhebliche Modernisierung, denn seit 2014 erwarb die Straßenbahn sechs 122NbT Swing, sechs 121NbT Swing und fünf 122 NbTDuo Swing von Pesa. Letztere sind die ersten Zweirichtungswagen seit Jahrzehnten. Mittelfristig ist vorgesehen, die 1991 stillgelegte Strecke nach Północny wieder zu errichten und den südlich der Weichsel gelegenen

(Keine) historischen Fahrzeuge In Thorn

Leider blieb kein historisches Straßenbahn-Fahrzeug in Thorn erhalten. Um dennoch etwas Nostalgie anbieten zu können, wurde 1993 ein Konstal 5N mit offenen Plattformen versehen und so zu einem Nostalgie-Fahrzeug umgebaut, das gelegentlich auf einer Saisonlinie zum Einsatz kommt. Zeitweise war der Triebwagen in der Thorner Innenstadt ausgestellt.



Ein 122 NbDuo Swing wartet in Toruń an der Endhaltestelle Uniwersytet der Neubaustrecke während der Semesterferien – noch glänzt der Lack am neuen Zweirichtungs-Fahrzeug



Blick auf die neu angelegte überfahrbare Kaphaltestelle Plac Swietej Katarzyny in Toruń

Hauptbahnhof wieder an das Netz anzuschließen, der seit 1984 nicht mehr via Tram erreichbar ist. Somit würde das Netz wieder eine Nord-Süd-Strecke erhalten. Die im Osten der Stadt gelegenen Endhaltestellen Elana und Olimpijska sollen langfristig mit einer Neubaustrecke verbunden werden und eine Verlängerung von der Endhaltestelle Motoarena im Westen zum Port Drzewny könnte ebenfalls erfolgen.

Grudziądz (Graudenz)

Die etwa 100.000 Einwohner zählende Stadt an der Weichsel in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern beherbergt den kleinsten Straßenbahnbetrieb des Landes.

Seit August 2011 dient der 1,4 Kilometer lange, gleistechnisch sehr heruntergewirtschaftete Abzweig von der Aleja 23. Stycznia zum Hauptbahnhof im Regelbetrieb nur noch als Betriebsstrecke, da sich dort das einzige Depot befindet. Die Linie 1 von Tarpno zum Hauptbahnhof ist aufgelassen und es verkehrt nur noch die Nord-Süd-Linie 2 von Tarpno durch die Innenstadt nach Rządź. Umfangreiche Gleiserneuerungen haben den Standard des Betriebes stark angehoben. Wurde zunächst der Südbereich zwischen dem Zentrum und Rządź „radikalsaniert“ (vgl. *Strassenbahn Magazin* 11/2013), erfolgte nunmehr der Ausbau des Nordabschnitts.



An der Endhaltestelle Olimpijska in Toruń stehen diverse kaum noch eingesetzte 805Na auf einem Stockgleis

Die bisher mit nur zwei Ausweichen versehene, eingleisige Strecke von der Aleja 23. Stycznia bis nach Tarpno ist nach grundhafter Erneuerung jetzt zweigleisig. In den engen Altstadtstraßen ist sie für einige Hundert Meter als Gleisverschlingung trassiert und nur am Rynek (Markt) ist eine Ausweiche vorhanden. An einigen Stellen nördlich der Altstadt legte der Verkehrsbetrieb wegen der begrenzten Straßenbreite überfahrbare Kaphaltestellen an. Die von der Bahn durchfahrenen umgestalteten Straßenzüge sind durch die Erneuerung erheblich aufgewertet worden. Die Endschleife in Tarpno ist vergrößert und nach modernen Gesichtspunkten zum Umsteigepunkt Straßenbahn/Bus umgestaltet worden. Tagsüber wird ein attraktiver Acht- bis Zehn-Minutentakt angeboten, der in den Schwachverkehrszeiten bis auf 20 Minuten gedehnt wird. Im Wagenpark, der seit 20 Jahren durch verschiedene gebrauchte Fahrzeuge aus Deutschland verstärkt wurde, sind jetzt



Straßenbahn in Allenstein (Olsztyn)

Auch in Allenstein gab es einmal eine meterspurige Straßenbahn, die zwischen 1907 und 1965 verkehrte und über einen sehr abwechslungsreichen Fahrzeug-

park verfügte. 2015 wurde der Betrieb auf einem neuen, jetzt in Normalspur ausgelegten Netz aufgenommen, das aus drei Linien besteht, die vom

Hauptbahnhof Richtung Süden führen. Eingesetzt werden 15 dreiteilige Traminos von Solaris, die zur Betriebseröffnung geliefert wurden.



Wiederaufbau in Normalspur: Die neue Straßenbahn in Allenstein



Grudziadz: Soeben hat
Triebwagen 87 ex
Krefeld die Gleisver-
schlingung nördlich der
Altstadt verlassen





Historischer Konstal-Wagen in Elbing

Der Konstal 5N mit der Nummer 012 wird für Stadtrundfahrten eingesetzt, bei Bedarf wird der Beiwagen 171 angekuppelt

nur noch die achtschigen Düwag-Wagen GT8 ex Krefeld vorhanden.

Elbląg (Elbing)

Durch in den letzten 15 Jahren erfolgte Netzerweiterungen ist das Straßenbahnnetz in der 120.000 Einwohner zählenden Stadt Elbląg, in der Woiwodschaft Ermland-Masuren gelegen, gewachsen. Mehrere ungünstig trassierte und eingleisige Streckenabschnitte behinderten den Betriebsablauf. Allein im Zuge der Browarna existierten drei eingleisige Abschnitte. Nunmehr ist die Strecke durch die Browarna inklusive der Betriebsbahnhofzufahrt großzügig trassiert und durchge-



OBEN Historischer 5N-Zweiachser in Elbląg am neuen Gleisdreieck an der Haltestelle Grotta-Roweckiego, hinten die geplante Neubaustrecke

LINKS Die Gleise im Zuge der Chelminska in Grudziadz wurden bereits vor einigen Jahren erneuert



RECHTS MITTE Durch die 1 Maja in Elbląg rollt ein modernisierter M8C, der einst in Augsburg zuhause war

RECHTS UNTEN Unmodernisierte Strecke in Elbląg in der Aleja Grunwaldzka an der Haltestelle Grunwaldzka/Sadowa

ALLE AUFNAHMEN: BERNHARD KUSSMAGK



hend zweigleisig. Lediglich in der anschließenden Obrońców Pokoju besteht nach wie vor ein kurzer eingleisiger Abschnitt. Östlich des Stadtzentrums hat die Stadt die Strecke an der Haltestelle Grotta-Roweckiego völlig neu trassiert und zwei neue Gleisdreiecke angelegt, wovon eines bereits für eine Neubaustrecke in Nord-Süd-Richtung östlich der Innenstadt angelegt wurde. Sie wird die bestehende einzige Nord-Süd-Strecke im Zentrum entlasten und gleichzeitig im Havariefall günstige Umfahrungsmöglichkeiten bie-

ten. Nach wie vor existieren einige eingleisige Abschnitte im Süden und im Osten des Netzes, die dringend saniert werden müssen. Die M8C ex Augsburg hat der Verkehrsbetrieb mit einem neuen Niederflurmittelteil versehen und die Kopfenenden modernisiert. Die im Frühjahr 2016 erworbenen drei ex-Mülheimer M8C stehen im Herkunftslack im Betriebshof. Auch sie sollten wie die ex-Augsburger M8C neue Mittelteile erhalten, was nun aus Kostengründen nicht mehr vorgesehen ist.

BERNHARD KUSSMAGK



Neue Strecken, neue Fahrzeuge

LUAS in Dublin baut aus ■ Die 2004 neu eröffnete Stadt-/Straßenbahn LUAS in Dublin wird derzeit ausgebaut und um fast sechs Kilometer verlängert, die Inbetriebnahme ist für Ende 2017 vorgesehen. Außerdem wird die Fahrzeugflotte mit weiteren Citadis-Varianten erweitert

Typisch Irland: Der verlängerte Zweirichtungs-Citadis 402 mit der Nummer 3018 auf der roten Linie in der Abbey Street inmitten der irischen Hauptstadt Dublin am 2. Juli 2015

ALLE AUFNAHMEN: HANS BODMER



RECHTS Tramverkehr an der großzügig angelegten Verzweigungsstelle Belgard nach Saggart bzw. Tallaght am 2. Juli 2015

LINKS MITTE Über den Fluss Liffey wurde eine neue Brücke gebaut, welche eine Spur der Straßenbahn-Neubaustrecke enthält. Auf dieser Spur fahren die Trams von Broombridge in Richtung St. Stephen's Green, Aufnahme am 20. Juli 2016



Minuten zwischen der Innenstadt und St. Stephen's Green erreichbar.

Erste Erweiterungen

Am 8. Dezember 2009 wurde eine erste Erweiterung der roten Linie in Betrieb genommen. Sie führt von Busaras in der Nähe der Connolly Station über die Haltepunkte George's Dock, Mayor Square und Spencer Dock zur Endhaltestelle The Point. Die Bauarbeiten für diese Erweiterung begannen im Juni 2007. Etwa die Hälfte der Trams verkehrt direkt von Tallaght durch das Stadtzentrum nach The Point und umgeht damit die bisherige Endstation der Connolly Station.

Die Bauarbeiten für die Verlängerung der grünen Linie von Sandyford nach Bride's Glen begannen am 26. Februar 2007, die elf Kilometer lange Strecke mit neun Stationen wurde dann im Oktober 2010 in Betrieb genommen. Zuletzt befand sich noch ein weiterer neuer Ast der roten Linie von Belgard nach Saggart im Bau. Die Bauarbeiten für „LUAS-Citywest“ begannen am 9. Februar 2009, die Eröffnung erfolgte als letzter Ausbau am 2. Juli

Die LUAS (gälisch für Geschwindigkeit) ist das zweite Straßenbahnsystem der irischen Hauptstadt. Die erste Tram wurde im Jahr 1872 als Pferdestraßenbahn mit 1.600 Millimeter Spurweite in Betrieb genommen. Sie wurde ab 1881 durch eine Dampfstraßenbahn ersetzt, und 1896 wurden alle Trambahnen in der Stadt in der „Dublin United Trams“ zusammengefasst und ab 1901 auf elektrischen Betrieb umgestellt. 1949 wurde in Dublin dann die letzte Straßenbahnlinie eingestellt, in den Vororten fuhr sie noch bis ins Jahr 1959.

Die neue Straßenbahn

Der Straßenbahnbetrieb wurde am 30. Juni 2004 mit einer Spurweite von 1.435 Millimetern und einer Fahrleitungsspan-

nung von 750 Volt Gleichstrom eröffnet. Zunächst wurde die neun Kilometer lange grüne Linie mit 13 Haltestellen zwischen St. Stephen's Green und Sandyford in Betrieb genommen. Am 28. September 2004 folgte die 14 Kilometer lange rote Linie zwischen der Station Connolly Station und Tallaght mit weiteren 23 Haltestellen. Die grüne Linie fährt zum größten Teil auf einer Trasse einer eingestellten Vorortsbahn und wurde so erstellt, dass sie mit geringem Aufwand in eine U-Bahn mit oberirdischem Anteil umgebaut werden könnte. Dies ist jedoch bis heute unterblieben. Die beiden Tramlinien haben keine Gleisverbindung und werden unabhängig betrieben. Dies erforderte für jede Linie auch einen Betriebshof. Die beiden Linien sind durch einen Fußmarsch von rund 15



OBEN Die grüne Linie überquert bei Dundrum auf einer Hängebrücke einen Talabschnitt. Auf dem Bild überquert der Wagen 5009 aus der Citadis 402-Serie die Brücke
ALLE AUFNAHMEN: HANS BODMER

LINKS Die Baustellen-Infotafel zeigt den gesamten Streckenausbau mit allen Haltestellen: St. Stephen's Green – Stadtquerung mit Gleisverbindung in O'Connell Street/Abbey Street und Flussüberquerung (Liffey) und Weiterführung nach Broombridge-Station

2011. Die beiden Depotanlagen befinden sich einerseits bei der roten Linie bei der Haltestelle Red Cow und andererseits bei der grünen Linie in Sandyford.

Die beiden Linien weisen einen unterschiedlichen Takt auf. Während die rote Linie durchgehend einen Zehn-Minuten-Takt bietet, weist die grüne Linie 5-, 7 1/2-, 10- und 15-Minuten-Takte auf. Die Reisezeit auf der grünen Linie beträgt bei 22 Stationen rund 40 Minuten. Auf der roten Linie werden 32 Stationen angefahren – die Fahrzeit beträgt ungefähr 53 Minuten.

Neue Pläne

Im Juni 2010 wurden Pläne zu einem weiteren Streckenausbau mit einer Verbindung zwischen roter und grüner Linie vorgelegt. Die Stationen der verlängerten grünen Linie sind: St. Stephen's Green, Dawson Street, Westmoreland Street, O'Connell Street/Abbey Street (wo auf die rote Linie umgestiegen werden kann und eine Gleisverbindung besteht), Marlborough Street bzw. Hawkins Street und College Street.

Als Teilausbau wurde im April 2012 mit der Errichtung einer Brücke über den Fluss Liffey begonnen, welche Marlborough Street und Hawkins Street verbindet und sich parallel zur O'Connell-Brücke flussabwärts befindet. Diese dient auch der Erweiterung des

Busnetzes und der Verbesserung der innerstädtischen Wege. Am 3. August 2012 wurde schlussendlich das Budget für den Gesamtausbau bis Broombridge freigegeben. Bei den vorgeschlagenen Planungsoptionen wurde auch entschieden, dass die Stadtbahn auch im historischen Zentrum mit einer Fahrleitung betrieben wird. Der Haltepunkt Dawson Street entfällt, die Haltestelle Grangegorman wird jedoch neu gebaut.

Die neue Linie soll Ende 2017 eröffnet werden und führt durch die Stadtbezirke Phibsborough und Cabra zum Bahnhof Broombridge, wo Anschlüsse zu den Zügen der Irish Rail entstehen. Die Bauarbeiten für die „Cross-City-Line“ begannen im Herbst 2015 und die ersten Aufträge zum Bau der 5,6 Kilometer langen Strecke wurden durch den Transportminister bereits vergeben, das Gesamtprojekt hat einen Umfang von 370 Millionen Euro.

Überall wird gebaut

Im Sommer 2016 waren bereits über weite Strecken die neuen Geleise durch die Innenstadt verlegt. Auch die Weichenverbindungen zur roten Linie sind eingebaut. Die Trasse nach Broombridge ist ebenfalls für den Gleisbau vorbereitet. In der Stadt zwischen O'Connell Street/Abbey Street und St. Stephen's Green gibt es viele Gleisbaustellen

mit engen Straßenverkehrs- und mühsamen Fußgängerumleitungen.

Weitere Ausbaupläne

Erst in der Planungsphase befindet sich der dringliche Schienenanschluss des nördlich von Dublin befindlichen Flughafens. Mit dem Baubeginn dürfte allerdings nicht vor 2021 und mit der Fertigstellung kann frühestens im Jahr 2027 gerechnet werden. Dieses Projekt stand schon vor fünf Jahren weit oben auf der politischen Prioritätenliste, musste aber aus wirtschaftlichen Gründen auf Eis gelegt werden. Kernstück des nun reduzierten Projektes ist eine 16,5 Kilometer lange Neubaustrecke mit 14 Haltestellen von St. Stephen's Green bis zur Endstation Swords Estuary nördlich vom Flughafen. Die Strecke soll zur Hälfte unterirdisch verlaufen, die Gesamtkosten werden zurzeit auf 2,4 Milliarden Euro geschätzt.

Die Fahrzeuge

Die Ausschreibung für die zu beschaffenden Fahrzeuge gewann 1999 die Firma Alstom mit seiner 300er-Citadis-Serie. Die Bestellung umfasste 20 Einheiten mit einer Option auf 14 weitere Einheiten. Diese Zweirichtungsfahrzeuge haben eine Breite von 2,40 Metern und sind 30 Meter lang und nehmen rund 170 Passagiere auf. Die erste Ablieferung



OBEN Der 2009 gebaute Citadis 402 Wagen 5014 an der heutigen Endstation der grünen Linie Dublin – St. Stephen's Green am 22. Juni 2015, der siebenteilige Zug ist stolze 43 Meter lang

LINKS Gleisbauarbeiten beim Trinity College am 20. Juli 2016. Die einzelnen Schienenstücke werden vor Ort gebogen und in die vorgefertigten Eisenbetonplatten eingefügt und dann verschweißt



Citadis in Dublin

Typ	Nummern	Länge (m)	Baujahr	Stückzahl
301	3001–3026	30	2004	26
401	4001–4014	40	2004	14
Umbau-401 (aus 301)	3001–3016	40	2008	26
402	5001–5026	43	2009	26
502	6001–6007	54,6	(2017)	7

Die Erweiterung der grünen Linie erfolgte im November 2001. Bereits im Jahr 2000 entschied man sich, für die grüne Linie 14 Fahrzeuge der längeren Variante zu bestellen und erweiterte die Bestellung der kürzeren auf 26 Einheiten. Die längeren Trams kamen dann ab 2002 zur Ablieferung. Der Fahrzeugpark bestand bei der Eröffnung im Jahr 2004 aus 40 Niederflur-Straßenbahnen der Typen Alstom „Citadis 301“ (26 Stück) (30 Meter lange Wagen für die rote Linie) und 14 „Citadis 401“ (40 Meter lang und für die grüne Linie). Die Fahrzeuge wurden alle in La Rochelle, (Frankreich) entwickelt und gebaut. Die erste Generation der Citadis (301 und 401) sind 70 Prozent niederflurig, mit Drehgestellen in den Endmodulen versehen und als Zweirichtungsfahrzeuge ausgeführt, sodass man auf Endschleifen verzichten konnte.

Im Jahr 2007 begann man mit dem Umbau der dreiteiligen 301 in fünfteilige

401, in dem zwei weitere Module eingefügt wurden. Die letzten Fahrzeuge wurden im Juni 2008 auf die Langversion umgebaut, alle Fahrzeuge der ersten Beschaffung können nun so auf beiden Linien eingesetzt werden.

Neue Citadis-Varianten

Parallel zur Verlängerung auf „Citadis 401“ erfolgte eine Bestellung für die zweite Generation der „Citadis 402“. In der ersten Lieferung im Jahr 2007 waren dies 18 Einheiten mit der Option auf weitere acht Fahrzeuge, die Ende 2008 eingelöst wurde. Die erste Bestellung wurde ab 2009 geliefert, das zweite bis 2010. Diese 43 Meter langen Trams sind zu 100 Prozent niederflurig gebaut. Die Fahrzeuge der Baureihe 402 (Nr. 5001–5026) können bei Bedarf auf beiden Strecken eingesetzt werden, fahren jedoch bisher nur auf der grünen Strecke. Dagegen

wurden sämtliche Wagen der Baureihe 401 (Nr. 3001–3026 und 4001–4014) von der grünen auf die rote Linie verlegt.

Für die Erweiterung der grünen Linie der Stadtbahn nach Broombridge wurde 2014 die Beschaffung zehn zusätzlicher Fahrzeuge vorgesehen. Die Bestellung von 2015 wurde dann auf sieben zusätzliche Wagen reduziert. Allerdings sind diese jedoch als neunteilige „Citadis 501“ mit einer bemerkenswerten Länge von 54,6 Metern bestellt (Nr. 6001–6007).

In den Planunterlagen für den neuen Cross-City-Abschnitt sind die Bahnsteige der grünen Linie bereits auf die längeren Fahrzeuge ausgelegt, entlang der älteren Abschnitte zwischen St. Stephen's Green und Sandyford werden die noch zu kurzen Bahnsteige noch vor der Inbetriebnahme der neuen Strecke verlängert.

HANS BODMER



Alles zentral

Chemnitz: Fortschritte beim City-Bahn-Ausbau ■ Stück für Stück sind Fortschritte beim Chemnitzer City-Bahn-Projekt zu vermelden: Die Zentralhaltestelle trägt jetzt ihre Namen zu Recht

Es hätte bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 soweit sein sollen: Triebwagen aus Burgstädt, Mittweida und Hainichen fahren über den Chemnitzer Hauptbahnhof hinaus stadteinwärts bis zur Zentralhaltestelle. Allerdings verzögerte die fehlende Betriebsgenehmigung der Fahrzeuge für das Straßenbahnnetz den Plan um einige Monate. Doch seit dem ab 11. Oktober 2016 gültigen Fahrplan – die offizielle Eröffnung hatte am Vortag stattgefunden – ist das Fahrtenangebot zur Zentralhaltestelle deutlich aufgewertet worden.

Überlandlinien ins Herz der Stadt

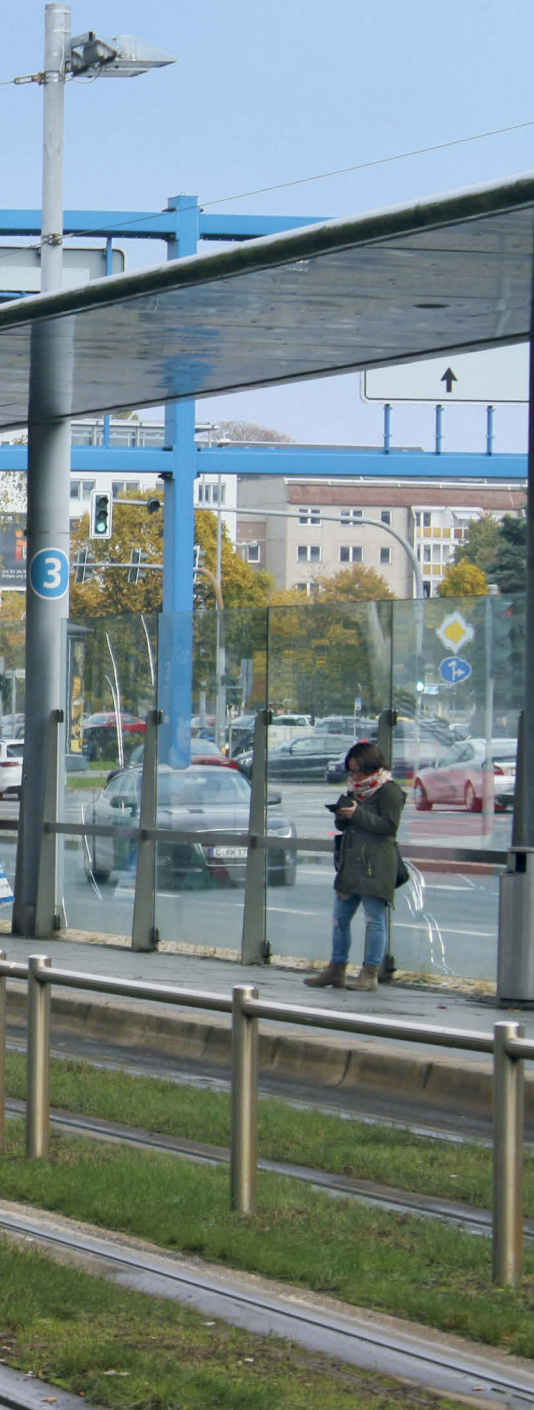
Drei nun auch als „Chemnitz Bahn“ bezeichnete Überland-Linien wurden in die Innenstadt verlängert: C 13 Burgstädt – Chemnitz, C 14 Mittweida – Chemnitz und

C 15 Hainichen – Niederwiesa – Chemnitz. Sie fahren von Chemnitz Hbf – dort findet auch der Systemwechsel von Akku- auf Fahrleitungsbetrieb statt – im Stundentakt über die Stationen Bahnhofstraße, Theaterplatz, Brückenstraße und Stefan-Heym-Platz zur Zentralhaltestelle und halten dort an den Bahnsteigen 2 bzw. 3. Da die Anlagen an der Zentralhaltestelle keine Wendemöglichkeiten aufweisen, müssen die Züge eine Blockumfahrung durchführen. Ohne Fahrgäste geht es ab Zentralhaltestelle weiter durch die Bahnhofstraße zum Moritzhof, wo nach links in die Annaberger Straße und dann wiederum links in die Annenstraße eingebogen wird. Hier warten die Züge ihre Wendezeit ab, ehe sie dann über die Reitbahnstraße wieder zur Zentralhaltestelle fahren und die Fahrgäste aufnehmen. Für

den Wendevorgang hatte die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) bereits zuvor den planmäßigen Straßenbahnverkehr durch die Annenstraße (Haltestelle Annenplatz) in die benachbarte Bahnhofstraße verlegt.

Wenn die künftige Straßenbahnverbindung durch die Reichenhainer Straße zum Technopark und weiter auf die Bahnlinie in Richtung Thalheim in Betrieb geht, verlagern sich auch die Wendevorgänge der Linien C 13 bis C 15 weiter nach „draußen“ in die Schleife Technopark bzw. auf die Thalheimer Bahnlinie.

Auf die nunmehr als Linie C 11 bezeichnete Linie Chemnitz – Stollberg haben die verlängerten C 13/14/15 keine Auswirkung. Die C 11 verkehrt zwischen Zentralhaltestelle und Hauptbahnhof nach wie vor entgegen dem Uhrzeigersinn über die Schleife



City-Bahn Chemnitz

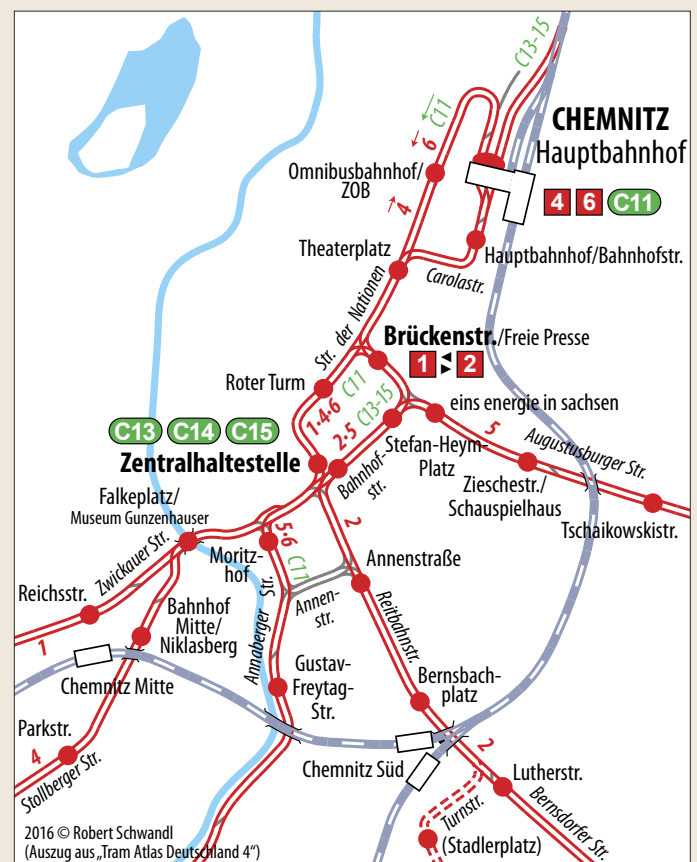
Tw 438 verlässt als Linie C 15 nach Hainichen in Chemnitz die Haltestelle Stefan-Heym-Platz



Bahnstätt Burgstädt: Blick von Norden auf den auf Stumpfgleis 1 auf die Rückfahrt nach Chemnitz wartenden Tw 434, rechts besteht Anschluss an verschiedene Buslinien

LINKS Rendezvous in der Zentralhaltestelle: Links der aus Burgstädt gekommene Tw 435, der als Dienstfahrt jetzt mittels Blockumfahrung wenden wird, rechts der nach Burgstädt ausfahrende Tw 437

AFNAHMEN: U. ROCKELMANN



Bahnstättstraße – Omnibusbahnhof – Theaterplatz.

Zweisystem-Fahrzeuge

Die im August 2012 durch den Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) bei Vossloh/Kiepe bestellten acht Zweisystem-Triebwagen verkehren auf dem Straßenbahnnetz mit Oberleitung, auf den Eisenbahnabschnitten mit Akku-Betrieb. Für deren Aufladung sorgt ein Diesel-Aggregat. Die 37 Meter langen und 94 Sitzplätze aufweisenden Fahrzeuge gehören zur CityLink-Familie und sind speziell auf die Anforderungen für den Einsatz im Chemnitzer Umland angepasst. Im August 2015 erfolgte die Auslieferung der ersten Wagen, doch sorgten fehlende Betriebsgenehmigungen nach EBO bzw. BOStrab zunächst für Verzögerungen. ULRICH ROCKELMANN

RECHTS Aktuelle Streckenführung von Straßenbahn und City-Bahn Chemnitz: „Normale“ Straßenbahnlinien sind durch Ziffern gekennzeichnet, die City-Bahn-Linien tragen nicht mehr die alten Streckennummern aus dem Eisenbahn-Kursbuch, sondern ein „C“ vor ihrer Liniennummer. Die Karte verdeutlicht die Bedeutung der Zentralhaltestelle



In Stadtmittle

Prag: ungewöhnliches Gleisdreieck ■ Eingebettet in Kopfsteinpflaster-Straßen gibt es inmitten der tschechischen Hauptstadt ein Gleisdreieck, das bei Bauarbeiten mitunter als Endstelle dient



OBEN Gleisende ohne Puffer: Während einer Sonderfahrt für Straßenbahnfreunde im März 2016 ist der Tw 8619 in der Zahrebskastraße so weit nach vorne wie möglich gefahren

ANDREW THOMPSON (4)

LINKS Tw 8253 an der offiziellen Ausstiegsstelle in der Zahrebskastrasse. Der Wagenführer muss anschließend rückwärts fahren und links in die Safarikovastraße abbiegen. Fahrgäste sind für dieses Manöver nicht erwünscht, die elektronische Anzeige an der Fahrzeugstirn kommuniziert am 7. Oktober 2016 klar: „Nicht einsteigen“



Prag

Der T6-Wagen 8718 fährt bei just diesem Rückwärtsmanöver in die Straßenkreuzung hinein. Hier ist der Aufbau des Gleisdreiecks besonders gut sichtbar. Vor dem gelben Haus in der Seitenstraße U Zvonarky wird der Wagen zum Stehen kommen

Nun hat der Tw 8718 das Wendemanöver abgeschlossen und kann anschließend gerade in Richtung I.P. Pavlova fahren. An dieser Verzweigung der Straßen U Zvonarky (rechts) und Safarikova (links) ist die Warteposition der Fahrzeuge, der Fahrer hat eine kurze Pause

Der außergewöhnlichste Endpunkt des Prager Straßenbahnnetzes befindet sich mitten auf einer Straßenkreuzung im ehrwürdigen Altbau-Wohnviertel Vinohrady, rund einen Kilometer Luftlinie südlich des Hauptbahnhofs gelegen. Auf den Pflastersteinstraßen Safarikova, Zahrebska und U Zvonarky ist ein Gleisdreieck platziert, welches allen Fahrzeugen,

die den nahegelegenen Knotenpunkt I.P. Pavlova bedienen, eine nützliche Wendemöglichkeit bietet. Üblicherweise enden an dieser als Zvonarka bezeichneten Haltestelle keine Linien regulär, aber im Zuge von Baumaßnahmen, Umleitungen oder temporären Sperrungen erweist das gut versteckte, jedoch zentral gelegene Hammergleis immer wieder seinen betrieblichen Wert. Jüngst en-

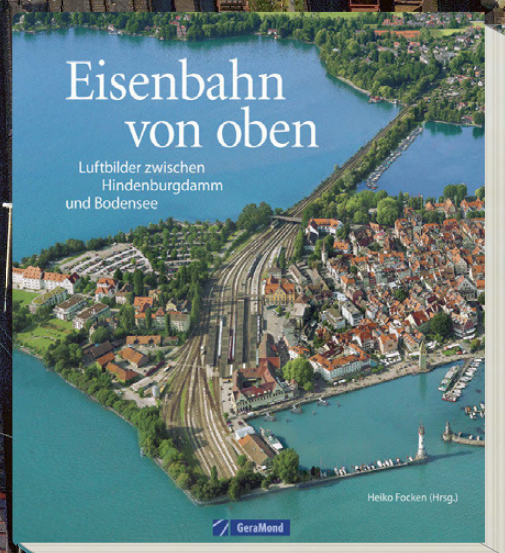
dete hier für drei Monate die Linie 13, da zwischen Ende August und Ende November 2016 die normale Endstelle Namesti Bratri Synku wegen Straßenarbeiten nicht angefahren werden konnte. Obwohl in dieser Ecke Prags bereits 1884 Schienen für die Pferdestraßenbahn verlegt waren, datiert die jetzige Gleisarchitektur der Endstelle Zvonarka aus dem Jahr 1967. **ANDREW THOMPSON**

»Manch Grandioses erkennt man erst aus einem gewissen Abstand«

Leserstimme auf ZEITUNG ONLINE

192 Seiten • ca. 170 Abb.
ISBN 978-3-95613-015-1
€ (D) 39,99

DER TOPSELLER
Jetzt wieder lieferbar!



Faszination Technik

GeraMond

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

Elegantes Quintett

Dreiachser von Westwaggon für Mainz ■

Anfang der 50er-Jahre beschafften die Mainzer Verkehrsbetriebe fünf moderne dreiachsige Lenkachswagen von Westwaggon. Sie wurden als Großraumwagen bezeichnet, trugen diese Bezeichnung aber zu Unrecht

Zu Beginn der 1950er-Jahre bestand für den meterspurigen Straßenbahnbetrieb der Domstadt Mainz dringender Bedarf für neue Fahrzeuge. Zum einen waren die im Krieg erlittenen Verluste durch die Anschaffung neuer Zwei- und Dreiachser des Aufbautyps in den Jahren 1948 bis 1951 immer noch nicht vollständig ausgeglichen, zum anderen machte ein wachsendes Verkehrsaufkommen eine Erhöhung des Platzangebotes auf einigen Strecken dringend notwendig. Auch waren die noch vorhandenen Trieb- und Beiwagen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg eigentlich am Ende ihrer Lebensdauer angelangt, mussten aber weiterhin eingesetzt werden.

Drei Achsen müssen reichen

Das Wirtschaftsjahr 1952/53 sah daher neben dem Kauf neuer Obusse auch die Beschaffung von fünf neuen Triebwagen vor. Die 1949/50 von Westwaggon gelieferten vier Triebwagen des Aufbautyps waren zur Verbesserung der Laufeigenschaften mit dreiachsigen Lenkuntergestellen ausgestattet worden, die sich im kurvigen Netz der Mainzer Straßenbahn gut bewährt hatten. Für die Neubauten sollte dieses daher ebenfalls wieder verwendet werden, es erschien aber sinnvoll, die damit technisch mögliche Verlängerung des Wagenkastens zur Erhöhung des Platzangebotes auszunutzen.

Die Wahl fiel auf ein Fahrzeug, dessen Entwicklung bereits 1949 bei der Firma Westwaggon begonnen hatte und im Werk Köln (der ehemaligen traditionsreichen Produktionsstätte von van der Zypen & Charlier) fortgeführt wurde. Zu diesem Unternehmen hatte Mainz eine besondere Beziehung, gehörte zum Verbund der „Vereinig-

RECHTS Auf der frühen Farbaufnahme des niederländischen Fotografen Eduard J. Bouwman vom 11. Juli 1960 am Gutenbergplatz kommt die ebenfalls gelungene farbliche Gestaltung der Wagen gut zur Geltung

EDUARD J. BOUWMAN,
SLG. REINER BIMMERMANN

UNTEN Triebwagen 98 der ersten Lieferung von Dreiaxsern mit kurzem Radstand im Jahre 1951 vor der Hauptpost in Wiesbaden

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER





ten Westdeutschen Waggonfabriken AG“ doch auch ein Werk in Mainz-Mombach, in dem vor dem Zusammenschluss 1928 unter dem Namen Gebrüder Gastell auch für den dortigen Betrieb zahlreiche Fahrzeuge gebaut worden waren und solche auch unter dem neuen Namen die dortigen Fabrikhallen verließen.

Auf die Produktion der Lenkdreiachser hatte sich aber das Kölner Werk spezialisiert, für deren Untergestelle Westwaggon in den 30er-Jahren die Lizenz für den deutschen Markt vom Entwickler, der „Schwei-

zerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik“ (SLM) erworben hatte.

München als Vorbild

Im Zusammenhang mit der Entwicklung eines neuen Straßenbahnwagens für München in Form eines „Großraum-Lenkdreiachsers“ für Einrichtungsbetrieb entstand auf Basis des hierfür verlängerten Untergestells und der für einige Betriebe wie zum Beispiel auch in Mainz gebauten Dreiachser des Aufbautyps ein Zweirichtungswagen. Er war mit 12,80 Meter erheblich länger als

der 10,50 Meter lange Aufbautyp und besaß einen größeren Fahrgastraum mit fünf Seitenfenstern und einem so von 70 auf 100 Personen erweiterten Platzangebot bei nunmehr 34 statt 22 Sitzplätzen. Die Plattformen waren dabei leicht abgerundet und die Stirnscheibe nach oben geneigt. Gegenüber dem „Modell Aufbautyp“ war das durch die Verwendung des für München entwickelten Lenkgestells der Achsstand zwischen Antriebs- und mittlerer Lenkachse von 2,35 Meter auf 3,10 Meter erweitert worden. Von diesem ebenfalls als „Groß-



Gemeinsam mit Mainz erhielten auch die Straßenbahnen des Rhein-Wupper-Kreises 1952 drei Westwaggon-Dreiechser mit neuer Front. Hier im April 1953 in Ohligs. Anders als in Mainz war das Fahrwerk hier nicht hinter der Seitenschürze verborgen

PETER BOEHM, SLG, AXEL REUTHER

raum-Straßenbahnwagen“ bezeichneten Modell entstanden Mitte 1950 je zwei Exemplare für Neuss und die Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises.

Kein echter Großraumwagen

Diese als Großraumwagen zu bezeichnen, war aber im Grunde genommen eine Mispackung, denn alle Attribute eines so bezeichneten Wagens, beim Münchner Einrichter eingehalten, fehlten. Mit handbe-

tätigten Teleskopschiebetüren, einer Stufe zwischen Plattformen und Fahrgastraum, die zudem mit einer Wand mit Schiebetüren voneinander getrennt waren und der Abfertigung mit Pendelschaffner handelte es sich um sehr konventionelle Wagen, auch wenn sie in manchen technischen und konstruktiven Details sehr fortschrittlich waren. Einer der Triebwagen für Neuss besaß in der Anfangszeit sogar eine auf Schweizer Vorbild basierende pedalbetätigte elektro-

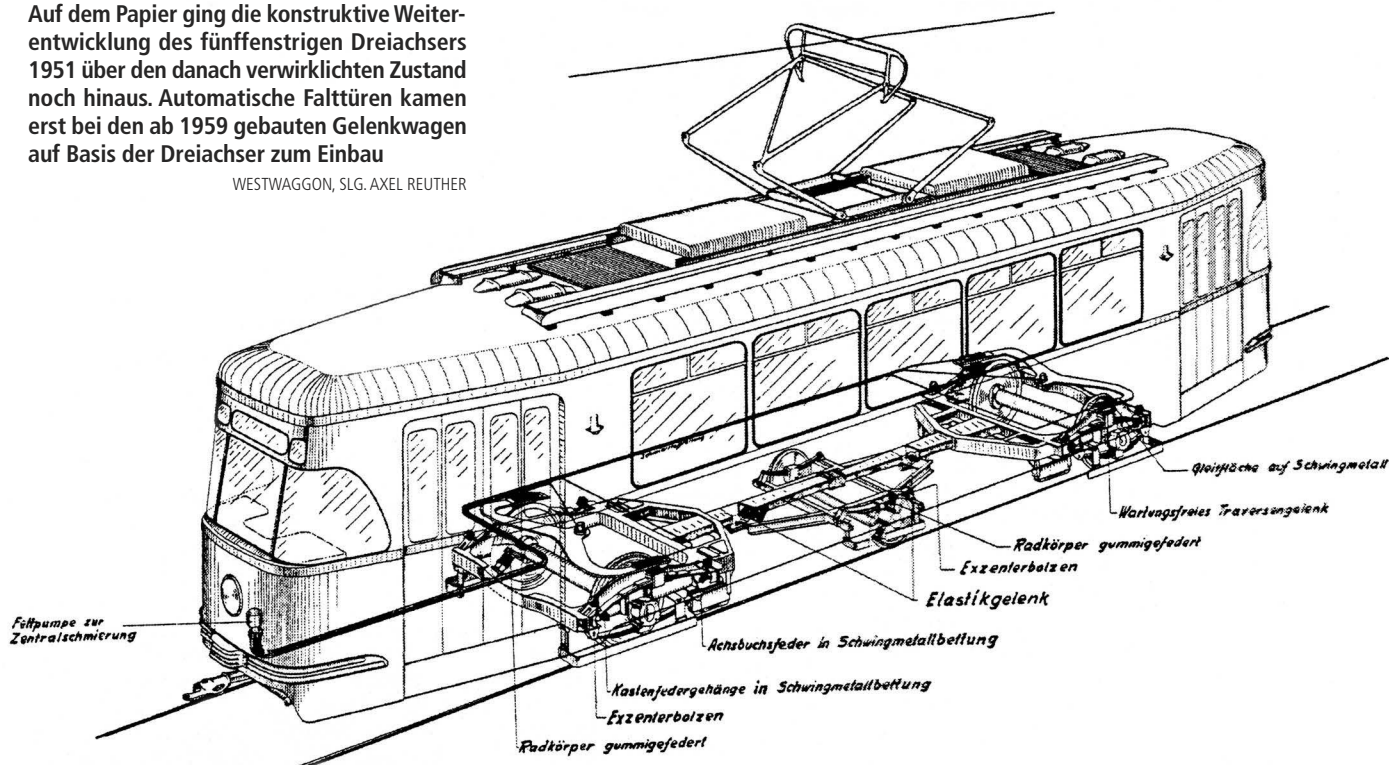
pneumatische Schützensteuerung und ein Lenkrad als Handbremse und war damit dem Stand der technischen Entwicklung in der jungen Bundesrepublik weit voraus!

Nichts ist aber so gut, als dass es noch zu verbessern gewesen wäre und so entstand wie bei den Münchner Wagen auch bei den Fünf-Fensterwagen des Zweirichters im Jahre 1952 eine verbesserte Weiterentwicklung, deren Änderungen im wesentlichen auf Erfahrungen beruhten, die beim Einsatz der ersten vier Fahrzeugen gesammelt worden waren. Da weitere Betriebe, darunter auch Mainz, Interesse am Kauf derartiger Wagen signalisiert hatten, lohnte sich hierfür auch der Aufwand.

Das Ergebnis konnte sich sehen lassen: Der Wagenkasten war nun 13,25 Meter lang und hatte damit die gleiche Länge wie die Münchner Einrichtungswagen. Außerlich auffallend waren die verlängerten Plattformen mit neu gestalteten Frontpartien, deren gerundeten, dreiteiligen Fenstern und die Chromleisten rechts und links des Zielschildkastens, welche die Kiemenlüfter verbargen, dem Wagen eine gewisse Eleganz verliehen. Diese Form der Frontgestaltung sollte künftig zu einem Markenzeichen aller von Westwaggon bis zum Ende der Produktion von Straßenbahnen 1961 gebauter Wagen werden. Da das Fahrverhalten der ersten Serie gerade auf schlechtem Gleis häufig als zu „hart“ empfunden worden war und die Wagen zum Schlingern neigten, war bei der zweiten Serie das Laufwerk durch die reichliche Verwendung von Gummi verbessert worden. Auch besaßen die Antriebsachsen gummigefederte Rad-

Auf dem Papier ging die konstruktive Weiterentwicklung des fünffensterigen Dreiechser 1951 über den danach verwirklichten Zustand noch hinaus. Automatische Falttüren kamen erst bei den ab 1959 gebauten Gelenkwagen auf Basis der Dreiechser zum Einbau

WESTWAGGON, SLG, AXEL REUTHER





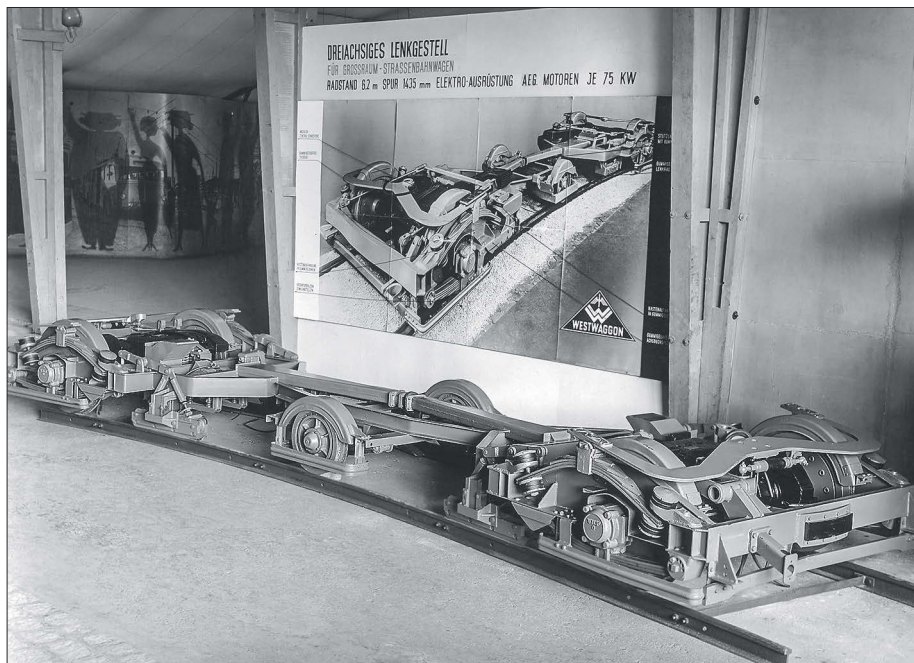
Tw 30 der Straßenbahn in Neuss gehörte zu den ersten Vertretern der fünffenstrigen Großraumtriebswagen der Westwaggon. Sie hatten noch die kantigeren Fronten, die den Wagen förmlich alt aussehen lassen

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

sätze. An beiden Wagenenden waagrecht liegende Stoßdämpfer zwischen Wagenkasten und Untergestell reduzierten die als Schlingern wahrgenommenen Seitenbewegungen erheblich. Auf die in einer Zeichnung vorhandenen automatischen Falttüren ist auf Wunsch der Besteller verzichtet worden. Sie wären ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zu einem „richtigen“ Großraumwagen gewesen!

Zwei Kleinstserien

Die Mainzer Straßenbahn bestellte Anfang 1952 drei derartige Triebwagen, die im Spätherbst des gleichen Jahres per Bahn angeliefert und kurze Zeit später mit den Nummern 101–103 in Dienst gestellt wurden. Im gleichen Zeitraum erhielten auch die Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises für ihre Strecke Opladen – Ohligs drei gleichartige Fahrzeuge, die sich aber in einigen Details von den Mainzer Fahrzeugen unterschieden. Auch die 1953 an die Straßenbahn Bonn-Bad Godesberg-Mehlem gelieferten Züge zeigten in verschiedenen Bereichen Abweichungen, sodass alle drei Lieferungen trotz gleichen Baumusters individuell auf die Wünsche ihrer Besteller abgestimmte Kleinserien darstellten. Da die Triebwagen in Mainz die in sie gesetzten Erwartungen erfüllten, kam es 1953 zu einer Nachbestellung von zwei Exemplaren, die



Auf der Münchner Verkehrsausstellung 1953 war am Stand von Westwaggon ein Fahrgestell mit langem Radstand zu bewundern – Technik zum Anschauen

SLG. AXEL REUTHER

im Frühjahr 1954 mit den Nummern 104 und 105 in Dienst gestellt werden konnten.

Die neuen Fahrzeuge wurden auch in Mainz vom Verkehrsbetrieb als „Großraum-Dreiachs-Straßenbahnwagen“ be-

zeichnet, obwohl auch hier der fehlende Fahrgastfluss, die handbetätigten Schiebetüren und die Trennung zwischen Plattform und Fahrgastraum mit Stufe und Trennwand den charakteristischen Merkmalen

eines so zu bezeichnenden Wagens entgegenstanden. Alles, was über das bisher bekannte Maß hinaus ging, wurde als „groß“ bezeichnet, weil sich damit auch die als eher altmodisch wahrgenommene Straßenbahn den Anstrich des „Modernen“ geben konnte. Modern waren die neuen Wagen auch zweifellos, wenn man sie den in Mainz noch gleichzeitig fahrenden Beiwagen mit halboffenen Plattformen gegenüberstellte. Nur dem Stand des technisch möglichen entsprachen sie leider noch nicht. Aber hier befand sich Mainz in guter Gesellschaft mit vielen anderen, auch weitaus größeren Betrieben.

Schnittig und komfortabel

Aber genug gelästert: Betrachten wir nun die neuen Wagen einmal etwas genauer. Auf das durch die Frontgestaltung bewirkte schnittige Aussehen wurde bereits hingewiesen. Die über das Untergestell heruntergezogenen Schürzen führten zu glatten Außenformen. Im Frontbereich befand sich in Höhe des Platt-

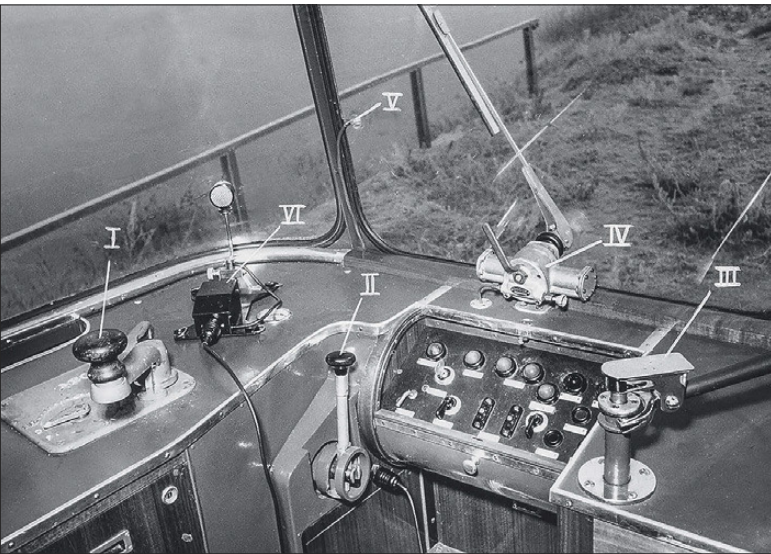
formbodens eine zwischen den Türkanten verlaufende Chromleiste mit Gummieinfassung. Mittig über der Kupplung saß der Kletterschutz. Dieser und die Partien unter der Chromleiste waren grün lackiert und damit vom ansonsten ganz in Cremè gehaltenen

Dreiachser, vier Fenster

Betriebsnummer	95	96–98
Baujahr	1949	1950
Länge	10.500 mm	
Breite	2.200 mm	
Höhe	3.100 mm	
Motorleistung	2 x 60 KW	
Hersteller, elektrisch	BBC	SSW
Hersteller, Mechanik	Westwaggon Köln	
Achsenabstand	2.350 mm	
Leergewicht	12.600 kg	
Anzahl Sitzplätze	22 quer	
Anzahl Stehplätze	38	
Spurweite	1.000 mm	

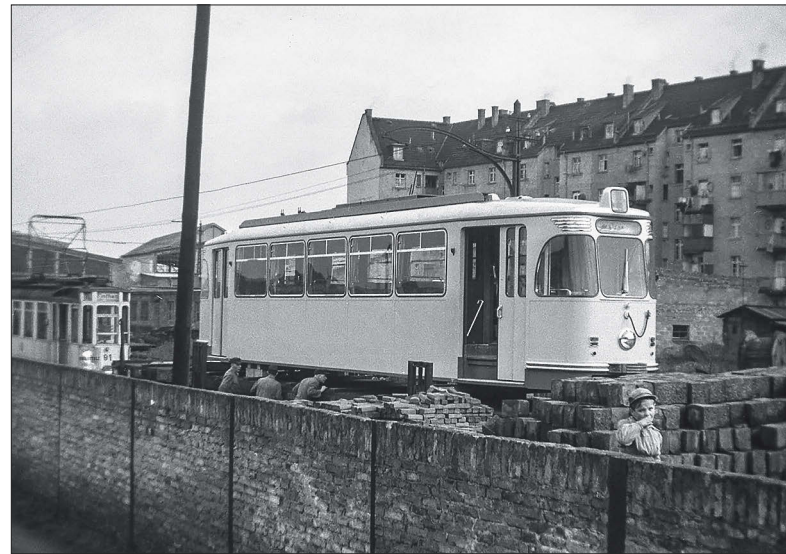
Wagenkasten abgesetzt, während das Dach grau lackiert war. Der Schilderkasten für das Fahrziel war mit einem Rollband bestückt, die darüber befindliche Haube für die Anzeige der Liniennummer konnte mit Stecktafeln von unten bestückt werden. Eine Mainzer Besonderheit war schon bei der ersten Serie Dreiachser des Aufbautyps der über eine Antriebsachse nach Außen versetzte Stromabnehmer, welche auch bei den Fünffensterwagen und später auch den Gelenkwagen übernommen wurde. Dies verlieh den Wagen ein ungewöhnliches Aussehen, soll aber Vorteile bei der Verkabelung und Anordnung der Dachwiderstände geboten haben. Vier der Seitenfenster besaßen im Oberteil zur Belüftung des Fahrgastraumes zur Hälfte aufzuschiebende kleine Fenster, das fünfte zur Plattform hin eine Fahrzielanzeige mit Rollband. Der Innenraum war sehr komfortabel mit Afrikanisch-Birnbaum verkleidet und die Fahrgäste saßen auf Polstersitzen mit rotem Kunstlederüberzug. Sie waren zu den Plattformen hin längs zur Fahrtrichtung und





Blick in den Führerstand des Triebwagens 101. Die Ziffern kennzeichnen: I: Fahrkurbel, II: Hebel Luftbremsventil, III: Schienenbrems- und Sandungshebel, IV: pneumatischer Antrieb für Scheibenwischer, V: Anschluss Scheibenheizung, VI: Brustmikrofon

WERKFOTO WESTWAGGON, SLG. STETZA/VDVA



Ein Frankfurter Verkehrsfreund war am 2. November 1952 zur richtigen Zeit vor Ort, als der erste neue Mainzer Dreiachser am Depot per Eisenbahn angeliefert wurde – heute hat die Deutsche Bahn AG kaum noch Interesse an solchen Transporten

WALTER STEINBERGER, SLG. VDVA

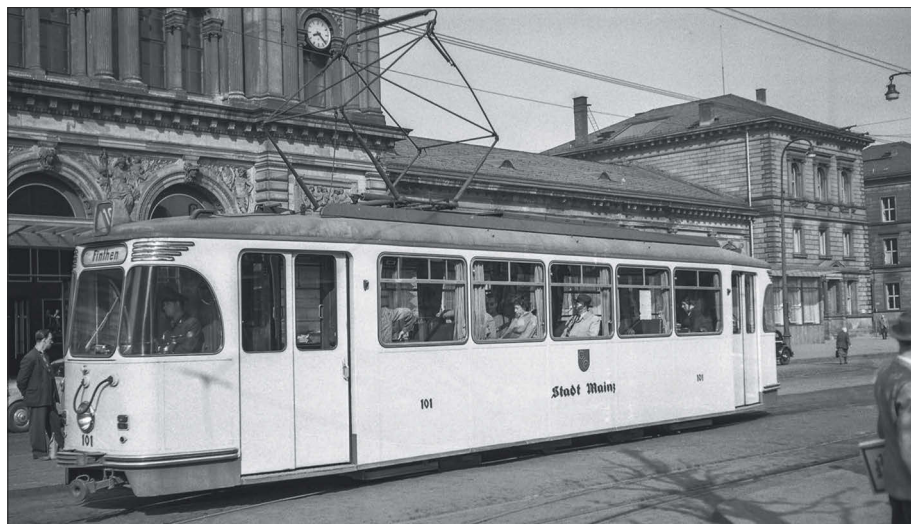


Aus dem Fenster seines Hotelzimmers gelang Peter Boehm am 10. Mai 1954 dieser Schnappschuss vom regen Straßenbahnbetrieb auf dem Bahnhofsvorplatz. Der direkte Vergleich zu den Zwei- und Dreiwagenzügen macht das eingeschränkte Platzangebot des einzeln fahrenden Dreiachsters deutlich



In der Schleife Ingelheimer Aue direkt am Rheinufer entstanden unmittelbar nach Anlieferung des ersten Dreiachsters 101 im November 1952 Pressefotos. So auch diese schöne Seitenansicht, welche die eleganten Formen des Fahrzeugs gut zur Geltung kommen lässt

WERKFOTO WESTWAGGON, SLG. STETZA/VDVA



LINKS Vor dem Hauptbahnhof steht am 12. April 1953 Dreiachser 101 auf Linie 10 nach Finthen. Hinter den Chromzierleisten neben dem Zielschild verbargen sich die Schlitze für die Fahrzeugbelüftung. Die Lüftungskappen im Stirnfenster sind erst ab Ende der 50er-Jahre eingebaut worden

PETER BOEHM,
SLG. AXEL REUTHER (2)



Dreiachser, fünf Fenster

Betriebsnummer	101-103	104-105
Baujahr	1952	1954
Länge	13.250 mm	
Breite	2.200 mm	
Höhe	3.086 mm	
Motorleistung	2 x 60 KW	
Hersteller, elektrisch	AEG	
Hersteller, Mechanik	Westwaggon Köln	
Achsenabstand	3.100 mm	
Leergewicht	12.600 kg	
Anzahl Sitzplätze	22 quer, 16 längs	
Anzahl Stehplätze	66	
Spurweite	1.000 mm	

Diese Aufnahme vom Juli 1959 mit Tw 105 an der Endstelle Mombach der Linie 7 gewährt „Einblick“

EDUARD J. BOUWMAN, SLG. REINER BIMMERMANN



Im April 1959 begegnet Dreiachser 102 vor dem Hauptbahnhof seinem Nachfolger in Form des sechssachsigen Gelenkwagens 126. Auch er besaß den versetzten Stromabnehmer und die für den Dreiachser entworfene Stirnfront

FRITZ ROTH, SLG. VDVA



Westwaggon-Dreiachser

Begegnung: Dreiachser 102 und ein Wiesbadener Gelenkbus vor dem Mainzer Hbf im Jahre 1965. Werbung hat die seitlichen Aufschriften nach unten rücken lassen. Auch sind die nicht benötigten Steckverbindungen für Beiwagenbetrieb ausgebaut

KARL LINDOW, SLG. REINHARD SCHULZ



Eine Ende der 1960er-Jahre nachträglich angebrachte grüne Zierleiste unter den Fenstern veränderte das Aussehen der Dreiachser, wobei sie teils auch von der Seitenwerbung überdeckt wurde. Tw 201 zeigt sich so im Juni 1973 vor dem Depot

KLAUS RUHKOPF, SLG. AXEL REUTHER

an den drei mittleren Fenstern in 2:1-Abteilen angeordnet, sodass 34 Sitzgelegenheiten bestanden. In den ersten Jahren dienten Gardinen an den Fenstern als Sonnenschutz. Die Führerstände waren mit Trennwänden gegenüber der Plattform abgeteilt.

Elektrik jetzt von AEG

Die elektrische Ausrüstung der Dreiachser stammte von der AEG, angetrieben wurden sie über zwei Tatzlagermotoren mit je 60 kW Leistung. Gesteuert wurde über Nockenfahrshalter mit einer Handkurbel. Für einen eventuellen Beiwagenbetrieb verfügten sie neben der Bolzenkupplung über Steckverbindungen an den Fronten. Die meisten technischen Einrichtungen des Wagens funktionierten zwar elektrisch, Scheibenwischer und die Notbremseinrichtung wurden aber durch Druckluft versorgt. Die Wagen besaßen vier Bremssysteme, neben

der Druckluftbremse waren dies die elektrische Widerstandsbremse als Betriebsbremse, die batterieerregte Schienenbremse für Gefahrenbremsung und eine handbetätigte Feststellbremse zur Sicherung des stehenden Fahrzeugs. Um eine Überbremsung zu vermeiden, waren die verschiedenen Bedienhebel sowohl links am Fahrshalter als auch auf der rechten Seite des Fahrerplatzes angeordnet.

Eine Besonderheit stellte auch die Lautsprecheranlage zur Haltestellenansage dar, die vom Fahrer nicht über ein fest installiertes Mikrofon, sondern mittels eines umsteckbaren Brustmikrofons besprochen wurde. Zur Verständigung zwischen Fahrer und Schaffner gab es eine elektro-akustische Signalanlage, bei der das Abfertigungssignal über die im Wageninneren installierten Druckknöpfe übermittelt wurde und am Fahrerplatz ein Signal auslöste.

Die neuen Dreiachser, vom Personal aufgrund ihrer weichen Fahreigenschaften als „Wuggies“ bezeichnet, gelangten zunächst, wie traditionsgemäß alle neuen Wagen auf der Linie 10 zwischen Hauptbahnhof und Finthen zum Einsatz. Nach deren Verlängerung nach Kostheim überquerten sie auch den Rhein. Da die Dreiachser nur einzeln fuhren, kam es im Mischbetrieb mit älteren Zwei- und Dreiwagenzügen immer wieder zu Kapazitätsproblemen und Überfüllungen. Da der Pendelschaffner dann nicht mehr durch den Wagen kam, musste zeitweise ein zweiter Schaffner mitfahren, um die Einnahmen zu sichern. Der Versuch im Sommer 1956, das Problem durch das Anhängen von älteren Beiwagen zu entschärfen, währte nur wenige Wochen, danach fuhren sie grundsätzlich wieder nur einzeln. Nach Einstellung des Straßenbahnbetriebes nach Kostheim kamen die großen Dreiachser ab September 1958 auf der

nun von Mombach zur Ingelheimer Aue in Form eines „U“ fahrenden Linie 7 zum Einsatz, auf der es etwas ruhiger zugeht. Dieser blieben sie bis zu deren Einstellung im November 1965 treu. Hier wurden in der Woche alle fünf Wagen benötigt, am Abend und am Sonntag-Vormittag im Halbstundentakt fuhren sie aber auf den Linien 8 und 10. Auf die Aufstockung der Flotte mit weiteren derartigen Fahrzeugen verzichtete der Betrieb wegen der genannten Kapazitätsprobleme und beschaffte stattdessen ab Ende der 50er-Jahre sechsachsige Gelenkwagen.

22 Jahre im Dienst

Im Mai 1966 erhielten die Dreiachser wie alle übrigen Straßenbahntriebwagen auch als erste Ziffer eine „2“ in der Nummer, sodass aus ihnen die Tw 201 bis 205 wurden. Sie mussten sich auch einige Veränderungen gefallen lassen. So verschwanden die Stoffgardinen von den Fenstern und ein breiter grüner Zierstreifen unter den Fenstern beeinflusste das Aussehen stark. Werbung an den Seitenwänden war zusätzlich zu seitlichen Dachtafeln zur Gewinnung zusätzlicher Einnahmen schon vorher eingeführt worden.

Nach Verfügbarkeit einer ausreichenden Zahl von Gelenkwagen zu Beginn der 70er-

Jahre beschränkte sich ihre Tätigkeit auf Einsatzfahrten im Berufsverkehr. Nach Einführung des schaffnerlosen Betriebes auf den Gelenkwagen ab Ende der 60er-Jahre wurde sehr darauf geachtet, den kostspieligen Schaffnerbetrieb auf wenige Stunden zu beschränken. Es lag daher nahe, auch die von der Größe recht übersichtlichen Dreiachser auf Einmannbetrieb umzubauen, um ihren Aktionsradius dadurch wieder zu erweitern. Die Arbeiten daran wurden bei Triebwagen 202 auch begonnen, aber wegen anderer, vordringlicherer Arbeiten lange Zeit nicht zum Abschluss gebracht. 1973 bestand nach Übernahme von Düwag-Vierachsern aus Aachen dann kein Bedarf mehr dafür, sodass das Fahrzeug als erstes seiner Serie der Verschrottung zum Opfer fiel.

Letzte Einsätze der restlichen Wagen im Linienverkehr gab es am Rosenmontag, dem 25. Februar 1974. An diesen Tagen wurde in Mainz jedes Fahrzeug gebraucht und die noch vorhandenen Wagen fuhren noch einmal auf den Linien 8 und 10. Kurz danach sind die Wagen 203 und 204 ausgemustert worden. Ein bis zwei Fahrten als E-Wagen an Schultagen in der Frühspitze sicherte den letzten beiden Tw 201 und 205

noch ihr Überleben bis zur Fertigstellung des letzten der sechs Aachener Vierachser im Herbst 1974. 1975 schlug dann auch ihr Stündlein! Erhalten blieb leider keines der formschönen Fahrzeuge. Von der Serie der Dreiachser des Aufbautyps existiert aber noch der Wagen 257 als historisches und betriebsfähiges Fahrzeug. AXEL REUTHER

Literatur

- Rosellen, A. und Tils, H.: Ein Beitrag zur Fortentwicklung unserer Straßenbahnwagen (Dreiachsige Großraumwagen für Neuss); in: Verkehr und Technik, Heft 10/1950
- Wolfes, K.A.: Weiterentwicklung des dreiachsigen Lenklaufwerkes, in: Verkehr und Technik, Heft 1/1952.
- NN: Großraumtriebwagen in Mainz, in: Der Nahverkehr, Heft 12/1952
- Kipper, B.: Neue Großraum-Dreiachs-Straßenbahnwagen der Stadt Mainz, in: Der Nahverkehr, Heft 2/1953
- Stetza, G.: Neue dreiachsige Großraumtriebwagen der Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises, in: Der Nahverkehr, Heft 5/1953
- Bogner, W.: Neue dreiachsige Großraumtriebwagen (für die Bahnen des Rhein-Wupper-Kreises); in: Verkehr und Technik, Heft 5/1953
- Neise, H.: Mainz und seine Straßenbahn, 1883-1983, Stuttgart 1983

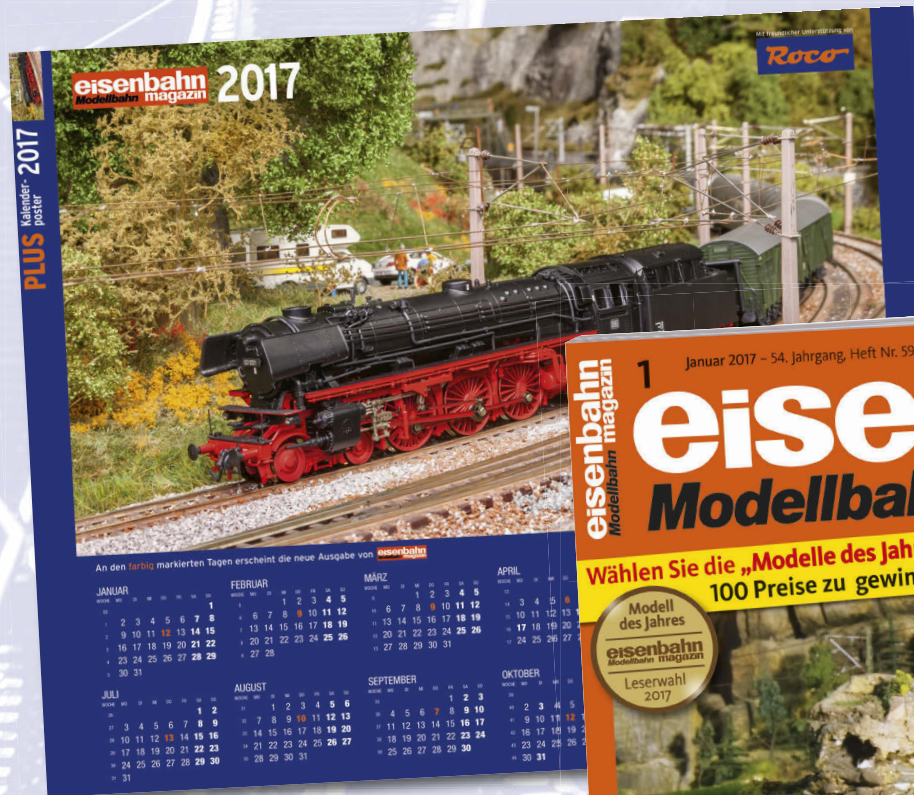
Als Einsatzwagen zum Schillerplatz erreicht Tw 205 im Juni 1973 die Haltestelle Hauptbahnhof. Hier fehlt die Zierlinie an den Türen, dafür ist sie durch die Werbung nicht verdeckt. So kennzeichneten kleine Unterschiede selbst eine Serie von nur fünf Fahrzeugen

KLAUS RUHKOPF, SLG. AXEL REUTHER



Echtes Bahnerlebnis!

In Vorbild und Modell



**Jetzt neu
am Kiosk!**
Mit Kalenderposter 2017!



Testabo mit Prämie bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo

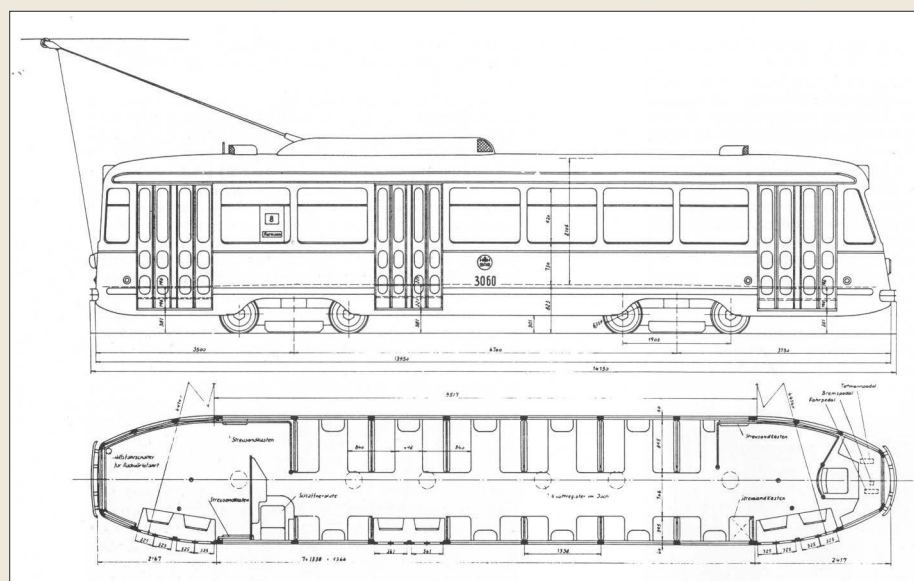


Am 7. September 1954 fährt der TW durch die Holzmühlenstraße nach Farmsen E. IHDE, SLG. HOV



Belgier an der Alster

Hamburg und sein PCC-Wagen 3060 ■ Die amerikanischen PCC-Wagen haben sich in Deutschland nicht durchsetzen können – in Hamburg lief aber ein Exemplar aus europäischer Fertigung



Die Hamburger Hochbahn begann schon kurz nach dem Krieg den Wagenpark der Straßenbahn zu modernisieren. Durch den im Besitz der Wagenbauanstalt Falkenried (WaF), der späteren FFG, verfügte man über das Know-how und die Kapazitäten zum Bau moderner Fahrzeuge. Schon im Oktober 1949 stand der erste Großraumwagen vom Typ V6 zur Verfügung. Noch erfolgte in Hamburg der Ausbau und die Modernisierung des Straßenbahnnetzes und neue Fahrzeuge wurden benötigt. Um die Eigenentwicklung der WaF mit modernen Fahrzeugen auf dem internationalen Markt zu vergleichen, entschieden sich die Verantwortlichen zum Kauf eines PCC-Triebwa-

Seitenansicht und Innenraum-Ansicht des Hamburger PCC-Wagens 3060 mit den wichtigsten Abmessungen

SLG. JENS PERBANDT

gen. Die ursprünglich in den USA entwickelten Fahrzeuge wurden in Europa in Lizenz hergestellt. So bestellte die Hochbahn bei dem belgischen Hersteller „Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi“ (ACEC) für 180.000 D-Mark ein Fahrzeug als Anschlusslieferung einer 50 Fahrzeuge umfassende Serie für Brüssel. Lediglich in der Lackierung und der deutschsprachigen Beschilderung unterschied sich das Fahrzeug von den Brüsseler Wagen.

Wagen 3060 kommt nach Hamburg

Ende 1951 wurde der Wagen nach Hamburg geliefert und am 14. Februar 1952 mit der Nummer 3060 dem Betriebshof Wandsbek zugeordnet. Die Abmessungen mit einer Länge von 14,1 und der Breite von 2,2 Metern entsprachen den der V6-Triebwagen. Allerdings der Drehzapfenabstand war mit 6,70 Meter rund 1,50 Meter größer als bei der Entwicklung vom Falkenried. Wie schon in Hamburg üblich besaß der PCC an der hinteren Tür einen festen Schaffnerplatz mit davor liegendem Auffangraum, so wurde ein Fahrgastfluss entgegen der Fahrtrichtung realisiert. Die elektrisch betriebenen Doppel-Schwingtüren waren an den Fahrzeugenden sowie im hinteren Drittel angeordnet. Um die Fahrgäste bei schließenden Türen vor Verletzungen zu schützen, wurden an die Türflügelkanten großvolumige Gummiwulste montiert. Die Mitteltüren, die weder vom Fahrerplatz aus noch vom Schaffnersitz eingesehen werden konnten, besaßen einen zusätzlichen Schutzmechanismus. Dieser verhinderte durch erneutes Öffnen, dass sich Personen in den Türen einklemmen konnten. Die 32 gepolsterten Sitzplätze waren gegenüberliegend angeordnet, standen jedoch enger als in den V6-Triebwagen der Hochbahn. Die geringere Beinfreiheit war einer der Kritikpunkte im Fahrgasteinsatz. Zwei durchgehende Lichtbänder mit Langfeld-Leuchtstofflampen sorgten für einen bis dahin in Hamburg ungewohnt hellen Fahrgastraum. Die Belüftung des Fahrgastraumes erfolgte mit der Hilfe eines Ventilator-Aggregates, das auch die vier Fahrmotormotoren mit einer Leistung von je



PCC-TW 3060 im Auslieferungszustand an der Haltestelle in der Schleife Stadtpark



Der Innenraum: Gepolsterte Sitze, Leuchtstofflampen und zahlreiche Haltestangen



Fahrerstands-Aufnahme bei demontiertem Fahrersitz

HHa, SLG. JENS PERBANDT (3)

Hamburg: PCC-Wagen 3060

Baujahr	1951
Länge	14.130 mm
Breite	2.200 mm
Motorleistung	4 x 40 KW
Hersteller	ACEC, Belgien
Drehzapfenabstand	6.700 mm
Leergewicht	15.200 kg
Anzahl Sitzplätze	32
Anzahl Stehplätze	70
Spurweite	1.435 mm

40 kW kühlte. Zusätzlich ließen sich die Fensteroberteile mittels einer Kurbel öffnen. Das feinstufige Schaltwerk zum Zu- bzw. Abschalten der Anfahr- und Bremswiderstände steuerte der Fahrer über Fußpedale. Die Drehgestelle des Hamburger Triebwagens stellten die neueste amerikanische Entwicklung dar und kamen von der St. Louis Car Company aus den USA. Beim Einsatz im Hamburger Straßenbahnnetz überzeugten die Wagen durch ihre hohe Laufruhe auch bei der maximal erreichbaren Geschwindigkeit von 65 km/h. Dieses war im Wesentlichen dem größeren Drehzapfenabstand zu verdanken, allerdings war dieses auch der Grund, dass durch die größere Hüllkurve sein Einsatzgebiet im Hamburger Straßenbahnnetz eingeschränkt war. So kam der TW 3060 ab 1952 hauptsächlich auf dem gerade verlaufenden östlichen Linienast der Linie 8 zwischen Dehnhaide und Farmsen zum Einsatz.

Ein großflächiger Einsatz dieser Fahrzeugserie in Hamburg hätte eine Neutrassierung der Kurven erforderlich gemacht. Nachdem die Hansestadt sich entschlossen hatte, das

Straßenbahnnetz einzustellen, trennte die Hochbahn sich von dem Exoten. Zunächst wurde der TW nach Kopenhagen verschifft, wo er drei Wochen als Vergleichsfahrzeug zu einem Düwag-Triebwagen herangezogen wurde. Nachdem die Kopenhagener Straßenbahn sich für die Beschaffung von Düwags entschieden hatte, kam das Fahrzeug 1958 zur STIB/MIVB nach Brüssel. Dort war es als TW 7000 bis Mitte der 90er-Jahre im Einsatz. 1995 erwarb der Hamburger Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn (VVM) das Fahrzeug und brachte es zunächst zum Schönberger Strand. Seit dem Sommer 1999 ist das Fahrzeug an das dänische Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm verliehen, wo es im Fahrgastverkehr eingesetzt wird.

JENS PERBANDT

Quellen

- Hermann Hoyer Hamburger Straßenbahn Wagenpark
- Verkehr und Technik Heft 2.1952



Wieder zuhause

Hannovers Prototyp 601 ■ Der Förderverein Straßenbahn Hannover hat den Triebwagen 601 aus der kanadischen Stadt Edmonton zurück nach Hannover geholt und will ihn nach Aufarbeitung als fahrfähiges Museumsstück möglichst bald wieder einsetzen

Der Tw 601 stellt in der Sammlung historischer ÜSTRA-Fahrzeuge des Vereins eine bislang fehlende Entwicklungsstufe von der Straßenbahn zur Stadtbahn dar. Mit seiner rot-weißen Lackierung fällt er sofort als Exot auf. Großer Vorteil: Er ist ein echter Oldtimer, kann aber dank Klapptrittstufen an allen Haltestellen Fahrgäste aufnehmen. Der Tw 601 ist erkennbar anders als alle übrigen Stadtbahnen in Hannover, etwas

besonderes in jeder Beziehung. Der Tw 601 kann durchaus als Urvater späterer Hochflur-Stadtbahngenerationen gelten. Nach Abschluss anstehender Arbeiten an anderen, zu Sonderfahrten häufig eingesetzten Fahrzeugen werden sich die ehrenamtlich tätigen Aktiven des Fördervereins zusammen mit Experten der ÜSTRA an die Komplettierung, Anpassung und Wiederinbetriebnahme des Heimkehrers machen. Wie lange es noch dauern wird, bis der 6001

wieder durch Hannover fährt, ist noch nicht abzusehen.

Kurze Leben in Hannover

Im Zuge des U-Bahn-Baues hatte die ÜSTRA zwei Stadtbahnwagen-Prototypen bestellt, die 1970 ausgeliefert wurden. Einen baute die Waggonfabrik Linke-Hofmann-Busch (Salzgitter) mit Elektrotechnik von AEG, den zweiten die Düsseldorfer Waggonfabrik zusammen mit Siemens. Sie erhielten die Wa-

Präsentation in den frühen Morgenstunden des 18. Oktober 2016 auf dem Betriebshof Döhren der ÜSTRA nach langer Ozeanreise auf dem Straßenspezialtransporter: Dabei die „Paten“ in Grün mit dem 6001 und dem Düwag-Gelenkzug, dem Vorgänger der späteren Ablösung der lindgrünen Fahrzeuge

ALLE AUFNAHMEN: HANS-W. ROGL



Der Förderverein

Der Förderverein STRASSENBAHN HANNOVER e.V. pflegt, wartet und betreibt die historischen Straßen- und Stadtbahnen der ÜSTRA. Standort ist Döhren, wo sich auch die Oldtimer-Werkstatt befindet. Alle Arbeiten an und mit den Fahrzeugen werden ehrenamtlich durchgeführt, dabei gelten sämtliche Vorschriften des laufenden Betriebes auch für die Mitarbeiter, die Oldtimer und deren Einsätze. Im April 2016 feierte der Förderverein sein 25-jähriges Bestehen als eingetragener Verein. Er bietet im Jahresverlauf zahlreiche Sonderfahrten an; historische Straßenbahnen können auch angemietet werden. Die Einnahmen hieraus finanzieren die aufwändige Instandhaltung und Restaurierungen.

An der Haltestelle Wallensteinstraße mit der zeitgemäßen modernen Kirche eilt der rote Triebwagen auf der Linie 14 der Endstation Ricklingen entgegen





Der Prototyp und der erste Serienwagen: Oben steht der Wagen 600 in der nagelneuen Tunnelstation Waterloo, unten der 6001 als Repräsentant der in 260 Exemplaren gebauten Serienfahrzeuge

Daten Tw 601/TW 6000 im Vergleich

Bei näherer Betrachtung fällt auf, dass sich der Prototyp nicht nur bei der Gesamtlänge recht deutlich von den späteren Serien-„Grünen“ unterscheidet. Vieles wurde überarbeitet, verbessert, neu gestaltet, von der Lüftung über die Sitzanordnung bis zur gesamten Antriebs- und Steuerungstechnik. Der Tw 601 ist kein verkürzter TW 6000. Technisch entspricht er eher den Frankfurter U-Bahnwagen als den hannoverschen Stadtbahnen.

	Prototyp Tw 601	Serie TW 6000
Wagennummer(n)	601	6001–6260
Baujahr(e)	1969/70	1974–1993
Anzahl	1	260
Achsen	6 (4 angetrieben)	8 (4 angetrieben)
Leistung	2x150 kW	2x217 kW
Leermasse	27.710 kg	38.800 kg
Länge über Kupplung	20.780 mm	28.280 mm
Länge über Blech	19.500 mm	27.000 mm
Wagenkastenbreite	2.500 mm	2.400 mm
Fußbodenhöhe	930 mm	943 mm
Sitzplätze	48 (später 38)	46
Stehplätze	124 (bei 0,15 m²/1)	104 (bei 0,25 m²/1)



genummern 600 und 601. Mit ihnen konnten wertvolle Erkenntnisse für die spätere Serienbestellung gewonnen werden. Die beiden rot-weiß lackierten Wagen kamen mit Fahrgästen nur auf der Linie 14 zum Einsatz, ferner zu vielen Probe- und Vorführfahrten im entstehenden U-Bahn-Tunnel. Mit ihnen

wurden auch die ersten Testfahrten unternommen, die in dem unterhalb der Waterloo-Säule gegrabenen Tunnel stattfanden. Diese Baustelle wurde vorübergehend stillgelegt, später aber durch das heute vorhandene Innenstadtnetz fortgeführt, das mit Ausnahme von zwei noch bestehenden oberirdischen Li-

nien (10 und 17) heute befahren wird. Schon vor Aufnahme des Stadtbahnbetriebes im Herbst 1975 waren sie abgestellt.

601 nach Kanada, 600 zum Schrott

Der Tw 601 wurde, nachdem die ÜSTRA ihn nicht mehr benötigte, 1975 von Siemens



Der Tunnel unter dem Waterloo-Platz – im Hintergrund die Waterloo-Säule – diente für Probefahrten der neuen Triebwagen



Beide Wagen auf der Linie 14 Richtung Kleefeld unter der provisorischen Stahlbrücke für den Autoverkehr am Aegidienorplatz



Der werksneue Wagen 601 kommt mit einem normalen DB-Güterzug in Rethen an und wird auf dem Übergabegleis an die ÜSTRA übergeben und dann in den Betriebshof Döhren gebracht



Im Schlepp einer roten DB-Diesellok der Baureihe V 60 kommt der Wagen 600 vom Herstellerwerk Salzgitter auf DB-Gleisen nach Hannover, hier bei der Durchfahrt vor dem Stellwerk Garbolzum

als Vorführfahrzeug nach Kanada gebracht. In Vancouver erhoffte sich der Konzern einen größeren Auftrag; die Entscheidung fiel jedoch für ein anderes System. Der Wagen blieb jahrelang in einem Schuppen am Hafen abgestellt. 1988 wurde er von Vancouver nach Edmonton abgegeben, wo er nach Anpassungsarbeiten mit Siemens-Unterstützung auf einer touristischen Straßenbahnlinie eingesetzt wurde.

Der erstgebaute Stadtbahnwagen-Prototyp Tw 600 ging im Februar 1978 von Hannover zurück zur Waggonfabrik in Salzgitter. Dort sollte er wegen der technikhistorischen Bedeutung der Prototypen neben Straßenbahnen aus Hamburg und Berlin, Dampflok- und Salonwagen im LHB-Werksmuseum aufgestellt werden. Es kam jedoch letztlich nicht dazu; er wurde Ende der 80er-Jahre in Salzgitter verschrottet.

Rückholung dank Spenden

In den 90er-Jahren gab es in Hannover einen ersten Versuch, den Tw 601 zurückzuholen. Durch das Engagement des Fördervereins klappte es jetzt auf Anhieb, kontinuierlich wurde das große Ziel verfolgt. Ab 2013 sammelte der Verein gezielt Spenden für die Rückholung des Prototypen. Zahllose Sponsoren und Teilnehmer an Straßenbahn-Sonderfahrten haben ihren kleinen oder großen Anteil am Erfolg – ohne sie wäre es nicht

Tw 601 – der Lebenslauf

14. April 1970	Eintreffen als zweiter Stadtbahnwagen-Prototyp in Rethen nach Bahntransport, von Düsseldorf kommend
12. Okt. 1970	Inbetriebnahme, Einsätze auf der Linie 14 (Oberricklingen–Kirchrode), ab 1971 auch Testfahrten im U-Bahn-Tunnel
Frühjahr 1975	abgestellt – es gab keinen Linieneinsatz der Stadtbahn-Prototypen im Tunnel
8. Dez. 1975	Bahntransport ab Bahnhof Hannover-Linden/Hafen nach Bremerhaven
10. Dez. 1975	Schiffsreise ab Bremerhaven nach Vancouver – Schiff „Theokrates“, Fahrt über den Atlantik und durch den Panama-Kanal an Kanadas Westküste; außer für Werbefotos aber kein Einsatz in Vancouver
Januar 1988	nach langer Abstellzeit mehrtägiger LKW-Transport von Vancouver nach Edmonton über die Rocky Mountains; nachfolgend Aufarbeitung, Anpassung und Inbetriebnahme; danach Einsatz bei der Edmonton Radial Railway Society
28. Aug. 2016	letzter Einsatz mit Fahrgästen in Edmonton
13. Sept. 2016	mehrwöchiger, von Kühne+Nagel organisierter Rücktransport ab Edmonton (CDN), zunächst per LKW nach Baltimore (USA)
23. Sept. 2016	in Baltimore umladen auf einen schiffsgängigen Mavi-Trailer
3. Okt. 2016	Schiffsreise ab Baltimore, US-Ostküste direkt nach Bremerhaven – Schiff „Tønsberg“, weltgrößter RoRo-Frachter (Reederei Wallenius Wilhelmsen)
13. Okt. 2016	Eintreffen in Bremerhaven, entladen
17. Okt. 2016	in Bremerhaven Umladen von Mavi-Trailer auf LKW
18. Okt. 2016	Eintreffen in Hannover – Betriebshof Döhren, Werkstatt für die historischen Fahrzeuge

möglich gewesen. Letztendlich kostete der Wagen nur den symbolischen Preis von einem Dollar – der Transport allerdings schlug mit 75.000 Euro zu Buche. Die ÜSTRA, die den Wagen nun wieder in ihren Fahrzeugpark übernehmen wird, unter-

stützte die Planungen und Aktionen ideell. Der Förderverein setzt alles daran, den Wagen so schnell wie möglich fahrbereit zu machen. Doch trotz des recht guten Zustand wird das noch bis mindestens 2018 dauern wird.
HANS-W. ROGL/ÜSTRA



Ginst & Jetzt

Es ist Mitte März 1972. Leipzig hat sich mal wieder fein auf vermeintliches Weltniveau herausgeputzt. In der Stadt hängen jetzt noch mehr Fahnen und Werbebanner, die die führende Rolle von Einheitspartei und volkseigener DDR-Wirtschaft preisen. In den Geschäften gibt es Apfelsinen, manchmal sogar Bananen und oft Konservendosen mit bulgarischem Tomatensaft. Auf Leipzigs Straßen begegnen sich realsozialistische Kraftwagen und westliche Automobile. Es ist die Zeit der Leipziger Frühjahrsmesse und die Stadt ist das Schaufenster der um Weltgeltung bemühten deutschen Arbeiter- und Bauernmacht.

Die zweimal im Jahr stattfindende Messe bringt den VEB Kombinat Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig (LVB) oft in die Nähe der Leistungsgrenze. Werktätige und Messebesucher drängen sich morgens und abends in vollen Straßenbahnen. Zum Einsatz kommen neben neueren Tatra-Vierachsern und Gothaer G4-65-Gelenktriebwagen auch noch Vorkriegsfahrzeuge wie der Tw 1485 vom Typ 22 aus dem Jahr 1925. Wir treffen ihn im dunstigen Abendlicht an der Haltestelle vor der Reformierten Kirche am Tröndlinring mit zwei Jahre jüngeren Typ-61-Beiwagen. Der Zug ist als Linie 25 von Plagwitz aus auf dem Weg zum Südfriedhof, wobei auch das Messegelände angefahren wird.

Vor der Kirche halten 36 Jahre später noch immer Tatra-Triebwagen. Modernisiert und mit den ab 2000 beschafften Niederflur-Beiwagen NB4 gehören jetzt sie zu den Altfahrzeugen. Im Juli 2008 zeigt sich die Haltestelle mit leicht veränderter Umgebung. Kirche und Gebäude wurden renoviert, die Baulücke zwischen Gotteshaus und rechts stehendem Geschäftshaus geschlossen. Auch ohne die schon 1973 eingestellte Linie 25 und ihre Vorkriegsfahrzeuge gibt es hier noch immer unterschiedliche Fahrzeugtypen zu sehen.

TEXT: JENS-OLAF GRIESE-BANDELOW
BILDER: OLGA BANDELOWA







Vorreiterrolle im Ruhrgebiet

100 Jahre Gemeinschaftsbetrieb Essen – Mülheim ■ 1916 war es erstmals möglich, durchgehend mit der Straßenbahn von Essen nach Mülheim zu fahren und nur einen Fahr-schein zu lösen – obwohl zwei Verkehrsbetriebe für die Abwicklung des Verkehrs verant-wortlich waren und ihre Fahrzeuge einsetzten: Der Gemeinschaftsbetrieb war geboren

An der Haltestelle Hellmann liegt 1979 bereits der Tunnel unter der Straßenbahn, die an einem Sonntag wenige Wochen vor Inbetriebnahme der verlängerten U18 nur mit sechsachsigen Triebwagen verkehrt

KLAUS OEHLERT-SCHELLBERG



Zwei Wochen vor Einstellung der Strecke zugunsten des Stadtbahnbaus waren Tw 223 und Bw 187 am 25. März 1974 kurz vor der Haltestelle Eichbaum unterwegs

KLAUS OEHLERT-SCHELLBERG



Die erste elektrische Straßenbahnstrecke im damaligen Deutschland wurde 1881 in Berlin gebaut und die erste Versuchsstrecke von Berlin-Lichterfelde Bahnhof zur Hauptkadettenanstalt errichtet. Am 18. Februar 1884 eröffnete in Frankfurt eine weitere elektrische Straßenbahn und so nahm die Verbreitung ihren Lauf. Die Kunde von der „Elektrischen“ machte auch nicht von der im Ruhrgebiet stattgefundenen Industrialisierung Halt, die besonders nach 1894 zu einer starken Bevölkerungsexplosion führte.

Pferdebahnen auf Schienen gab es nur am Rande des Reviers in Duisburg und Dortmund.

Essen und Mülheim erhalten Straßenbahnen

Daher kam es, dass zuerst am 23. August 1893 in Essen die erste elektrische Straßenbahnlinie eröffnet wurde und weitere Strecken zügig gebaut wurden. Die Spurweite betrug nur einen Meter, die zum einen aus Kostengründen betreffs engerer Kurvenradien gewählt worden war, zum anderen

aber, um Einsprüchen der Staatsbahn aus dem Wege zu gehen, da diese Konkurrenz bei der Beförderung von Gütern befürchtete. Daher wurden alle Strecken im mittleren Ruhrgebiet in dieser Spurweite gebaut, ein späterer Pluspunkt zwecks Verknüpfung der Straßenbahnstrecken.

In Mülheim an der Ruhr wurde am 8. Juli 1897 die erste Straßenbahnstrecke in Betrieb genommen, weitere Strecken wurden ebenfalls über das ganze Stadtgebiet erstellt. Im Laufe der Jahre reichten diese bis an die Stadtgrenzen der benachbarten Städte. Am 13. Ok-



Ein 14-tägiger Streik im Herbst 1974 hat auch die Linie 18 zur Ruhepause gezwungen, hier Wagen und Fahrpersonal in der Halle des ehemaligen Dampflok-AW in Mülheim

KLAUS OEHLERT-SCHELLBERG

tober 1910 wurde im östlichen Stadtteil Heißen eine weitere Strecke von Heißen Bürgermeisteramt bis zur Essener Stadtgrenze im Stadtteil Frohnhausen in Betrieb genommen. Daraufhin stellte die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft, Abt. Essener Straßenbahnen – so bis 1954 der Name der Essener Verkehrs AG – am 11. Oktober 1913 eine Gleisverbindung her, um zwischen beiden Städten zukünftig ohne Umstieg Fahrgäste befördern zu können. Doch zuerst musste ein umfangreiches Vertragswerk zwecks Regelung des Betriebsablaufes und der Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen vereinbart werden, zumal auch die Fahrgäste mit nur einem Fahrschein zwischen beiden Städten fahren sollten. So dauerte es noch bis zum 3. Juli 1916, bis alle technischen

und kaufmännischen Probleme beseitigt werden konnten.

Erster Gemeinschaftsbetrieb

Dieser Gemeinschaftsverkehr war beispielhaft für viele Ruhrgebietsstädte, die in späterer Zeit mit ihren Wagen nicht an der Stadtgrenze endeten, sondern das Streckennetz des Nachbarbetriebs durchgehend befahren. Die erste gemeinsame Linie verlief vom Kopstadtplatz über Essen Hbf, Bismarckplatz, entlang des zukünftigen Ruhrschnellweg weiter über Wickenburg am Rande vom Essener Stadtteil Frohnhausen über Heißen Kirche, Brückstraße, Bahnhof Eppinghofen, dem späteren Hauptbahnhof bis zur Mülheimer Stadtmitte. Etwa 11,5 Kilometer war die Strecke lang

und man benötigte etwa 35 Minuten dafür. Eingesetzt wurden vier Kurse, davon zwei von der Essener Straßenbahn und zwei Kurse von der Mülheimer Tram. Viel tat sich nicht in den nächsten Jahren, die Streckenverbindung wurde gerne von der Bevölkerung angenommen.

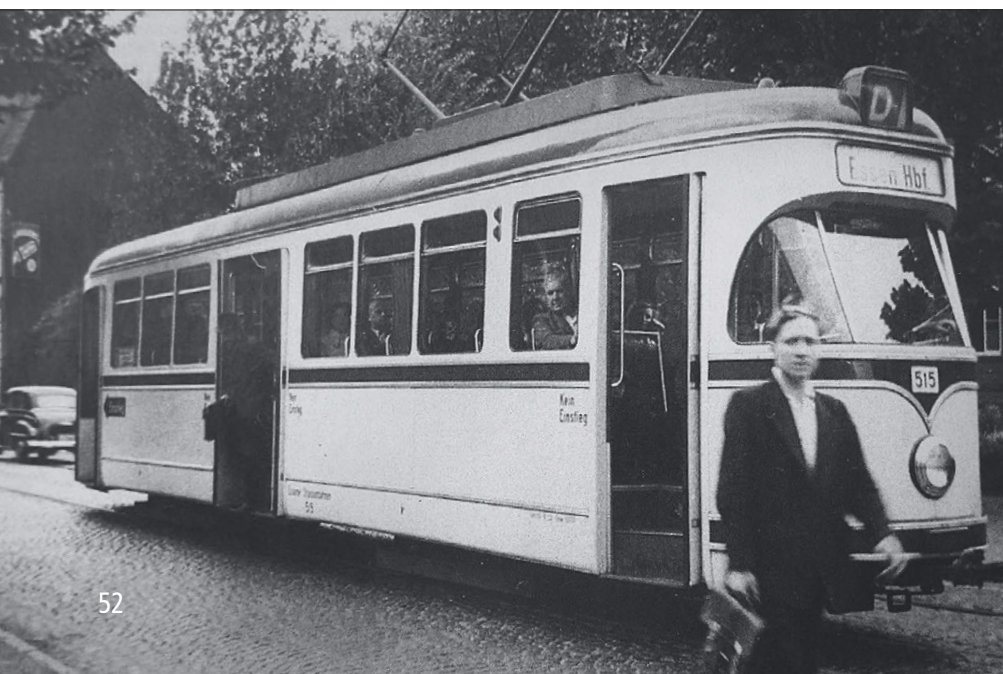
Probleme gab es erst, als der zweite Weltkrieg im September 1939 ausbrach und das männliche Fahrpersonal zum Wehrdienst eingezogen wurde. Auch wurden aufgrund von Materialmangel und starkem Fahrgastzufluss die Fahrzeuge stark strapaziert und zwecks flüssigerer Fahrt einige Haltestellen nicht mehr bedient.

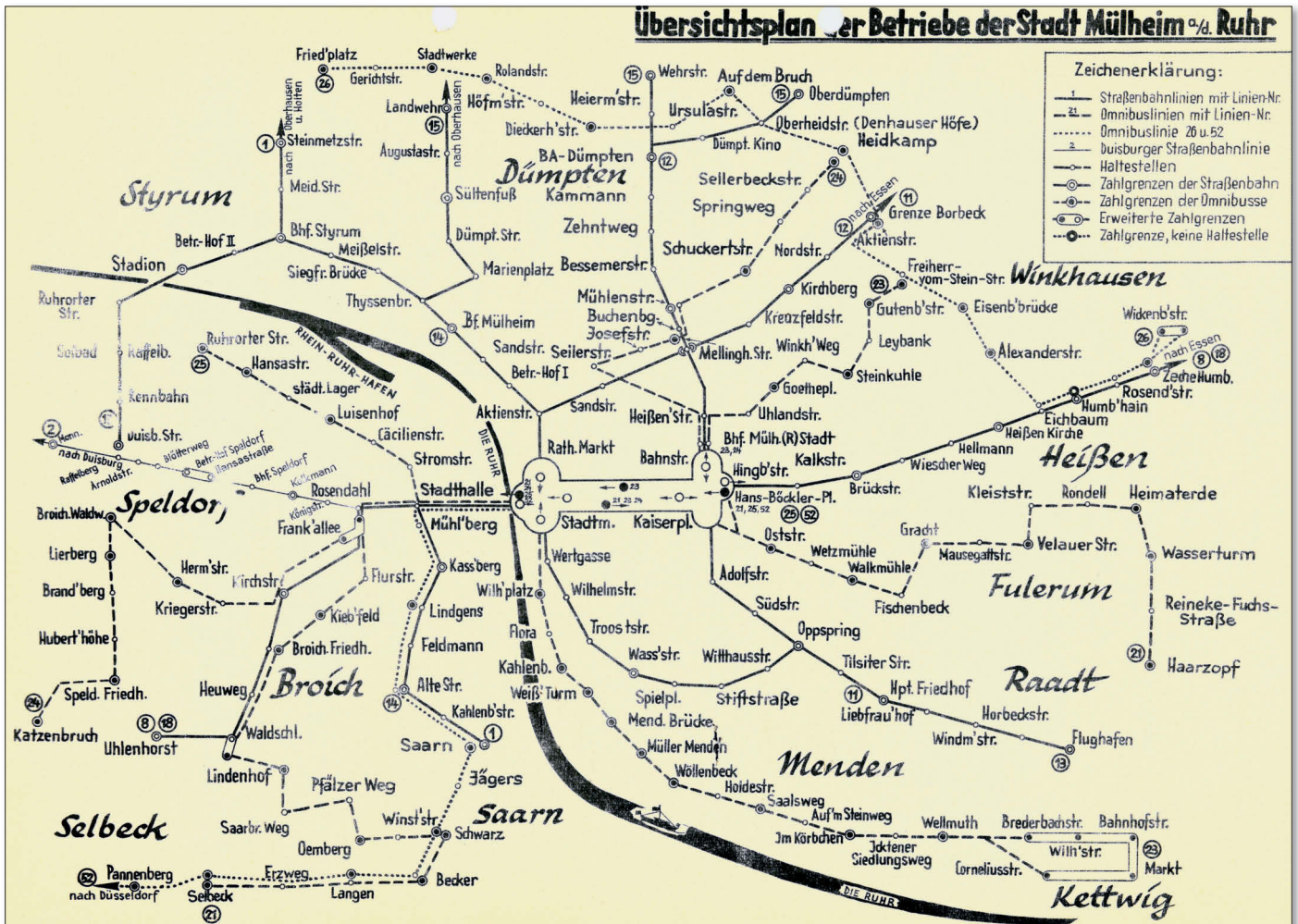
Probleme im Krieg

Erst im Jahre 1943 trafen Bomben das Essener und Mülheimer Stadtgebiet und es kam manchmal an einigen Tagen zu kurzen Unterbrechungen des Schienenverkehrs. Im Jahre 1944 wurde sogar für einige Wochen eine Dampflok mit vier Beiwagen behängt und zwischen Wickenburg und der Haltestelle Freiheit am Essen Hbf eingesetzt. Ein Strom lieferndes Unterwerk war beschädigt worden, daher war die Strecke auf der Kruppstraße stromlos. Eine weitere Fahrt in die Innenstadt war aufgrund der engen Kurvenradien und der Rauchentwicklung bei den engen Geschäftsstraßen im Gegensatz zu Bochums praktizierten Dampflok-Fahrten mit dem

Nur von 1952 bis 1958 verkehrte die schnelle Linie D zwischen Essen und Mülheim, die die Strecke in nur 24 Minuten bewältigte, hier mit dem Essener Wagen 515

SLG, OEHLERT-SCHELLBERG





Das Liniennetz im Jahre 1955, die Linie 18 hat Verstärkung durch eine Linie 8 bekommen und fährt von West nach Ost vom Uhlenhorst über Stadtmittel und Heißen nach Essen

SLG. KLAUS OEHLERT-SCHELLBERG

„schnellen Oskar“ in Essen nicht möglich. Doch weitere Tagesangriffe erschwerten immer mehr den planmäßigen Betrieb der Linie 18, die auf dieser Strecke besonders hohe Einsatzzpriorität genoss. Am 8. April 1945 musste in Essen der gesamte Straßenbahnbetrieb wegen der näher rückenden Front eingestellt werden. In Mülheim kam bereits am 27. März der Bahnbetrieb zum Stillstand, nachdem der Gemeinschaftsverkehr nur noch abschnittsweise möglich gewesen war.

Doch bereits nach zwei Wochen, am 25. April 1945 konnte ein bescheidener und in kurzen unbeschädigten Abschnitten möglicher Betrieb wieder aufgenommen werden. In Mülheim war dies zwei Tage vorher am 23. April nach knapp einem Monat Unterbrechung wieder möglich. Mit enormen Anstrengungen waren die Netze bis 1947 nahezu komplett befahrbar. Nur im Bereich von ge-

sprengten Brücken dauerte es in Mülheim bis 1950 und in Essen sogar bis 1954, bis alles wieder befahrbar war. Im Jahre 1949 wurde der Gemeinschaftsverkehr wieder aufgenommen und durch eine zusätzliche Linie 8 zwischen Mülheim Bahnstraße und Essen

Porscheplatz bzw. in der Hauptverkehrszeit bis Karlsplatz in Essen Altenessen ergänzt.

1951 wird modernisiert

Im Jahre 1951 erhielt die Essener Straßenbahn den ersten modernen Großraumwa-

Im Stadtteil Heißen wird an der Stadtbahn gebaut und lässt an einem Wochenende im Herbst 1975 kein Wenden der Linie 8/18 zu. Die Schienenersatzlinie 58 aus Essen wurde daher bis zur Haltestelle Hellmann verlängert





Die Linie 18 mit einem Mülheimer Großraumzug befindet sich auf dem in Fahrtrichtung nach links führenden Abzweig nach Saarn kurz vor der Einfahrt in die Haltestelle Stadthalle im Jahre 1961, es folgt ein normalspuriger Zug der Duisburger Linie 2 nach Hochfeld Bf. BRIAN TURNER

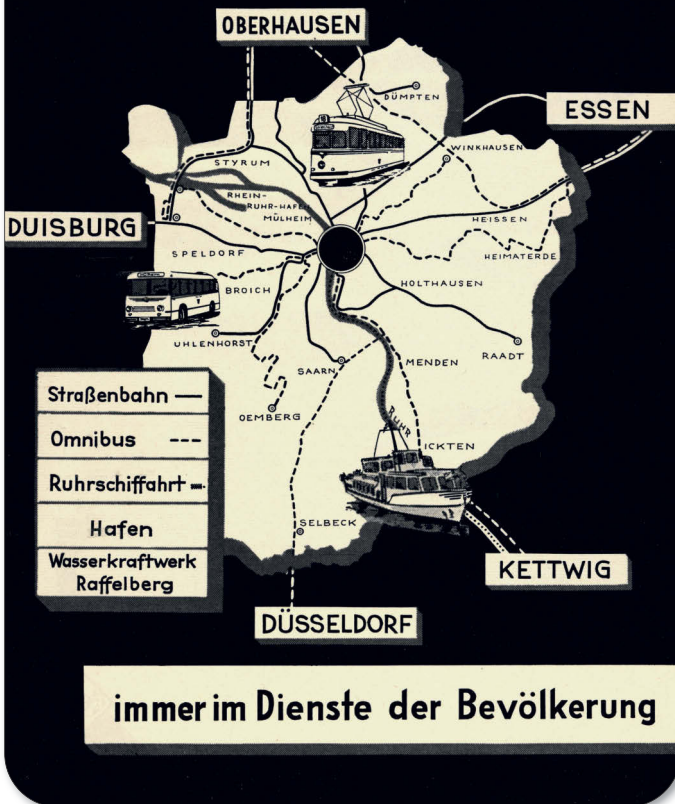


gen 513 von der Düwag, dem sechs weitere Fahrzeuge bis 1952 folgten. Hierbei bestand sogar die Möglichkeit, zwei Triebwagen zu kuppeln und sie auf der Linie 18 nach Mülheim so auch einzusetzen. Vorab mussten die elektrischen Weichenkontakte mit einer entsprechenden Verriegelung ausgerüstet werden, da auch der zweite Triebwagen mit angelegten Stromabnehmern betrieben werden musste. Mülheim entschied sich, nachdem die ersten Großraumwagen 220–230 Ende des Jahres 1954 angeliefert wurden, diese ab Fahrplanwechsel im Sommer 1955 mit neuen Beiwagen zu behängen, die die Wagennummern 186–193 erhielten.

Bereits ab dem 18. Mai 1952 wurde eine schnelle Durchgangslinie mit der Bezeichnung D eingeführt, die zwischen Essen Hbf und der Mülheimer City nur 24 Minuten Fahrzeit benötigte und dabei an der Stadtgrenze Hamburger Straße eine planmäßige

Der frisch lackierte Triebwagen 221 mit gelben Beiwagen steht abfahrtsbereit in Heißen Kirche Richtung Mülheim Betriebshof, links der Essener Bus der Schienenersatzlinie 58

Betriebe der Stadt Mülheim a.d. Ruhr



Mülheimer Übersichtsplan aus dem Jahre 1963 mit allen öffentlichen Verkehrsmittel, wozu auch die Ruhrschifffahrt nach Kettwig gehörte

Überholung eines der Kurse der Linien 8 und 18 durchführte. Es wurden nur an acht Haltestellen in Richtung Mülheim und an neun Haltestellen Richtung Essen angehalten. Ein Kurs im 60-Minuten-Takt mit einem neuen Triebwagen aus der Reihe 513–519 wurde eingesetzt, die Mülheimer Straßenbahn beteiligte sich allerdings nicht an dieser Schnelllinie.

Ab 1959 wurde die Kruppstraße in einem Trog mit der Straßenbahn in der Mitte umgebaut. Die Linie 8 und 18 erreichten über Brücken ihre Streckengleise. Die nur mäßig besetzte Linie D, die auch außerdem mit einem Zuschlag von zehn Pfennig zum normalen Fahrpreis benutzt werden konnte, wurde vor Beginn der Bauarbeiten daher Ende September 1958 wieder eingestellt. Ihre Fahrten wurde auf Mülheimer Gebiet von den Linien 8 und 18 übernommen, auf Essener Gebiet ergänzten die Linien 28 und 38 ab Wickenburgstraße die Fahrten der Linien 8 und 18 zu einem Fünf-Minuten-Takt in der morgendlichen Hauptverkehrszeit.

Die Bauarbeiten ab Bismarckplatz erstreckten sich von Frühjahr 1959 bis zum Herbst 1966 und machten zahlreiche pro-

visorische Rampen zum Ein- und Ausfahren auf die neue Strecke erforderlich. An der Wickenburg wurde die Straßenbahn über eine lange Rampe noch oben zur Kreuzung geführt, wo man über zwei elektrische Weichen sich zur Hauptwerkstatt Schweriner Straße und nach Erbach ausfädeln konnte. Aber auch von Frohnhausen wurde ein Abzweig in Richtung Mülheim gebaut. Doch die ganze Herrlichkeit wurde so nur bis zum 8. April 1974 genutzt, dann wurde die komplette Strecke der Linien 8 und 18 zur Stadtbahn-Modellstrecke umgebaut.

Aber vorher schauen wir nochmals nach Mülheim, denn dort gab es nach Inbetriebnahme alle kriegsbeschädigten Streckenabschnitte im Jahre 1951 den ersten Netzausbau in Oberdümpen, die aufgrund einer kurzen neuen Verbindung zahlreiche neue Häuser und Wohnungen anschloss. Außerdem wurden neue Schleifen und Gleisdreiecke gebaut, um Einrichtungs-Großraumwagen fahren lassen zu können. Durch etliche Straßendurchbrüchen entstand ab 1955 in der neuen Leineweberstraße zwischen Stadtmitte und Kaiserplatz eine neue und direkte Verbindung von West

nach Ost. Immerhin trafen sich dort Straßenbahnen von vier Gesellschaften und zwar aus Duisburg (in Normalspur), Essen, Oberhausen und Mülheim. Zwischen 1966 und 1968 wurden die Strecken nach Oberhausen über die Heidestraße und die Strecke nach Saarn auf Busbedienung umgestellt, die Saarn Strecke sollte allerdings über einen Streckenverlauf aus Broich neu trassiert werden, was bis heute leider noch nicht umgesetzt wurde.

Großer Umbruch ab 1974

Zurück zu den Linien 8 und 18, hier wurde ab Eichbaum am Treffpunkt der Bundesstraßen 1 und 60 ein kurzer Tunnel und eine Wendeschleife gebaut, um auch Einrichtungs-wagen wenden lassen zu können. Am eben schon genannten 8. April 1974 fuhren die Straßenbahnlinien 8 und 18 letztmalig auf dieser Strecke im Gemeinschaftsverkehr. Fortan wendeten die Mülheimer Linie 8/18 in einem vor dem Rathaus in Heißen errichten Wendedreieck, dass sie bis Herbst 1979 nutzten. Fahrgäste nach Essen Hauptbahnhof mussten in die Schienenersatz-Buslinie 58 umsteigen, die mit Gelenkbussen ebenfalls mit

VD-NRW	II. Weltkrieg	Mülheim
27.10.1944		
Mit Herrn Dir. Gauditz von den Essener Strassenbahnen habe ich heute morgen vereinbart, daß der Mü Str erlaubt wird, bis zu 8 Tw und 8 Bw aus dem Betriebsbahnhof 6 auf jederzeitigen Widerruf zu übernehmen. Herr Dir. Gauditz bezweifelte, daß die W aus dem D herausgebracht werden könnten, weil ein Volltreffer im D mehrere Gleise zerschlagen habe.		
Eine Besichtigung durch mich ergab, daß folgende Wagen, die von dem sv Fm als fahrbereit erklärt wurden, aus der Halle herausgebracht werden können:		
1) Tw-Zwillingszug 575/376 Tw 45,46,598, 689, 693, 695, 696, 842		
2) Bw 1180 zu Tw 598 gehörig Bw 142,152,158		
3) Spezial-Arbeitswagen 1250 (Zugmaschine)		
Hinzu kommt der Zwillingszug 581/82, der auf der Strecke beim Eichbaum steht.		
Von den 12 Tw erhalten nach näherer Vereinbarung die Oberhausener Städtwerke 4 Tw		
In dem größten Teil der Wagen fehlen die Fenster. Sie müssen noch notdürftig instandgesetzt werden.		
30.10.44		
An die Essener Strassenbahnen z.Hd. des Herrn Direktor Gauditz		
SgH Gauditz!		
Auf Grund der Besprechungen mit Ihnen am 27.10. wurden am Abend des 27.10. und am Vormittag des 28.10. 1944 folgende Strassenbahnwagen aus Ihrem Betriebsbahnhof 6 nach Mülheim überführt:		
Tw 45,46,575/376, 689, 693,695,696,842		
Bw 142,152,158		
Zugmaschine 1250		
Außerdem wurden von der Strecke genommen die Tw 581/582. Ferner stehen noch auf der Strecke in der Nähe des Uhlendorst die Tw 797,839 und Bw 149, 160, die wegen Streckenstörung noch nicht in Betrieb genommen werden konnten.		
Von den vorstehend genannten Tw wurden die Tw 45,46 und 689 an die Oberhausener Strassenbahn am 28.10. weitergegeben. Der Tw 598 mit Bw 1180, der ebenfalls an die Ob Str überführt werden sollte, konnte, anscheinend wegen Kabelschadens, nicht auf die Fahrt geschickt werden und wurde deshalb von der Grenze E-Mü zum Betriebsbahnhof zurückgebracht.		

Seltene Aktennotiz über die schwierige Kriegszeit. Man half sich mit den Nachbarstädten beim Wageneinsatz SLG. KLAUS OEHLERT-SCHELLBERG (3)

Strab. Linie 8

Montag - Freitag	Uhlenhorst	Km	Min.				
	Mülh.-Stadtmitte	4,359	12/12	1	2	3	4
	Hamburger-Str.	5,599	17/17	1	2	3	4
	Porscheplatz	5,420	15/15	1	2	3	4
	Karlsplatz	4,810/14/14	20/28/38/58	1	2	3	4
				5	6	7	8
	Uhlenhorst	4,359	12/12	1	2	3	4
	Mülh.-Stadtmitte	5,599	17/17	1	2	3	4
	Hamburger-Str.	5,420	15/15	1	2	3	4
	Porscheplatz	4,810/14/14	20/28/38/58	1	2	3	4
	Karlsplatz			5	6	7	8
				5	6	7	8
Samstag	Uhlenhorst	4,359	12/12	1	2	3	4
	Mülh.-Stadtmitte	5,599	17/17	1	2	3	4
	Hamburger-Str.	5,420	15/15	1	2	3	4
	Porscheplatz	4,810/14/14	20/28/38/58	1	2	3	4
Sonn- u. Feiertag	Uhlenhorst	4,359	12/12	1	2	3	4
	Mülh.-Stadtmitte	5,599	17/17	1	2	3	4
	Hamburger-Str.	5,420	15/15	1	2	3	4
	Porscheplatz	4,810/14/14	20/28/38/58	1	2	3	4

Kurse 1-5 Essen
Kurse 6+7 Mülheim

Stadtbahnwagen B – Bestand 1.1.1980

Betrieb	Wagen	Hersteller	Baujahr	Bauart
Essen	5001–5011	Düwag	1976	6xGtwZ
Essen	5021–5026, 5028	Düwag	1979	6xGtwZ
Mülheim	5012–5016	Düwag	1976	6xGtwZ

Anmerkung: 6xGtwZ = sechssachsiger Gelenktriebwagen in Zweirichtungsausführung

LINKS Der grafische Fahrplan half beim Verteilen und Einsatz der Essener und Mülheimer Kurse der Linien 8/18

SLG. OEHLERT-SCHELLBERG

UNTEN Am 23. März 1974 waren in Essen die letzten Tage der Linie 18 vor dem Stadtbahnbau angebrochen. Hier hält Wagen 223 auf dem Weg nach Mülheim an der Haltestelle Breslauer Straße in Mittellage des Ruhrschnellwegs WERNER WOLKE

Die hohen Erwartungen des Jahres 1969 hatten aber einen starken Dämpfer erhalten. So entschied sich die Stadtbahngesellschaft 1972, die ersten Baumaßnahmen zu verwirklichen, deren Realisierung am einfachsten möglich war.

Regel- statt Meterspur

Hier sollte dann ein sogenannter Versuchs- und Modellbetrieb eingerichtet werden, der Erkenntnisse über die Praxistauglichkeit von Streckenausrüstung und Fahrzeugeinsatz liefern konnte. Dafür wurde die Verbindung Essen Hbf – Mülheim Heißen der Straßenbahnlinie 8/18 ausgesucht, die kreuzungsfrei im Mittelstreifen der Bundesstraße 1 angelegt, die meterspurige Straßenbahnstrecke ersetzen sollte. Etwa in Streckenmitte sollte auf dem Gelände des Essener Straßenbahn-Hauptwerkstatt eine provisorische Stadtbahn-Betriebswerkstatt eingerichtet werden. Mit einer Betriebsaufnahme wurde optimistisch für das Jahr 1975 gerechnet. Das größte Problem war jetzt das fehlende Konzept eines Fahrzeugs. Hier sollten ein zweiteiliger Prototyp entwickelt werden. Zur Diskussion war zuerst ein Stadtbahnwagen Typ A geplant worden, der mit dem Stadtbahnwagen in Stuttgart große Ähnlichkeit aufwies. Zwischenzeitlich war aber vom Land Nordrhein-Westfalen ein Stadtbahnwagen Typ B projektiert worden, der in Form eines sechssachsigen, straßenbahn-ähnlichen Gelenkwagen realisiert wurde. Mit dem Bau von drei Prototypen, zwei für Köln und einem für Bonn, wurde 1972 begonnen, die Auslieferung erfolgte 1973. Das Land – gleichzeitig der Geldgeber – entschied sich für diesen Wagentyp und legte es 1974 so fest, das hierfür Oberleitung verwendet und dieser Stadtbahnwagen Typ B zumindest in den ersten Jahren zum Regelfahrzeug werden sollte. Auf eine Stromzuführung durch Stromschiene wie bei einer echten U-Bahn wurde ebenso verzichtet wie auf einen U-Bahnwagen eines in Berlin verwendeten Typs. Damit war das geplante, umfangreiche in den 70er-Jahren vorgesehene regelspurige Stadtbahn-Netz an der Ruhr als gescheitert anzusehen. Dies betraf nicht nur deren Umfang, sondern auch den Zeithorizont.

Stadtbahn mit Verspätung

Daher konnte auch erst mit zweijähriger Verspätung die Stadtbahn-Modellstrecke zwischen Wiener Platz über Essen Hbf –



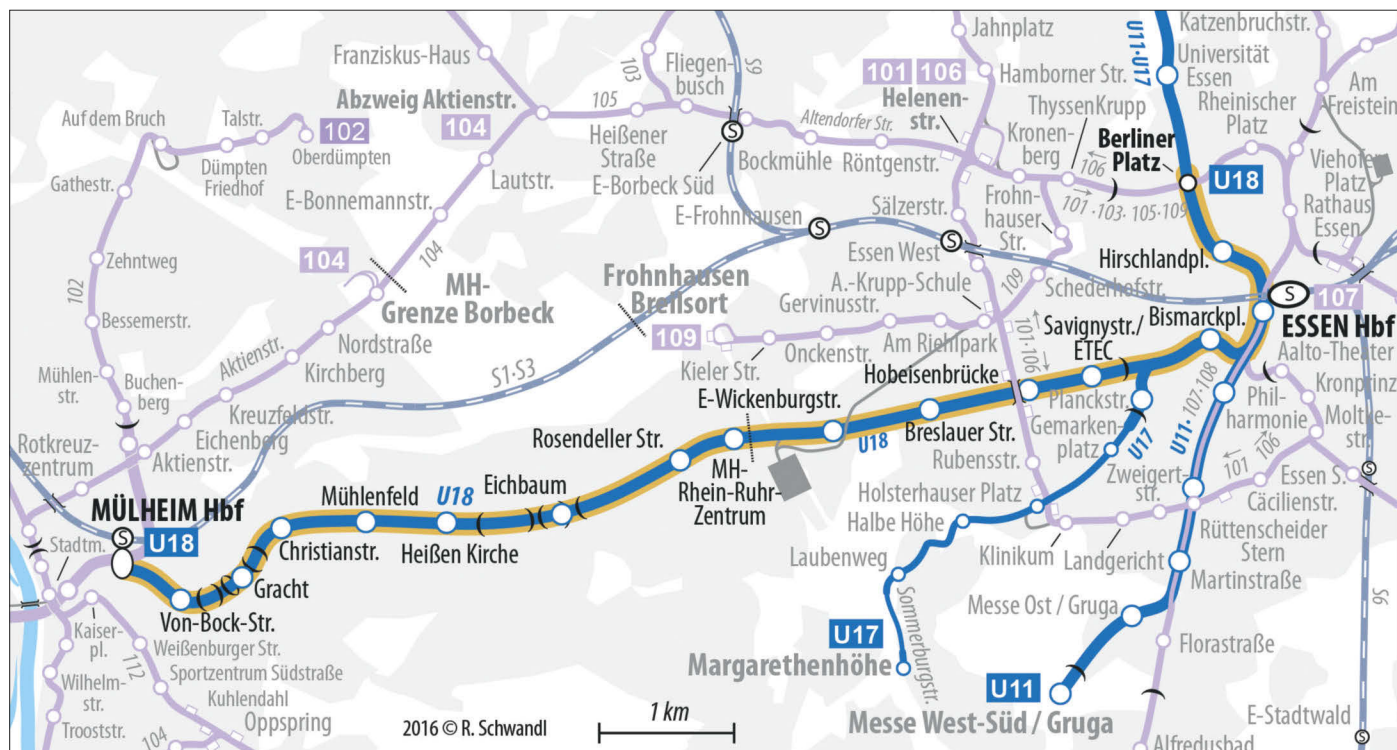
Essener und Mülheimer Fahrzeugen im Gemeinschaftsverkehr weiterhin im Zehn-Minuten-Takt sogar über Essen Hbf hinaus bis zum Porscheplatz verkehrten, wobei zwei Gelenkbusse von Mülheim gestellt wurden.

Bereits im Jahre 1969 gründeten die am Bau des regelspurigen Stadtbahnnetzes beteiligten Städte Bochum, Castrop-Rauxel,

Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Recklinghausen und Wattenscheid die Planungsgesellschaft Stadtbahngesellschaft Ruhr in die die Stadt Düsseldorf Anfang der 70er-Jahre ebenfalls aufgenommen wurde. Der Name änderte sich in Stadtbahngesellschaft Rhein-Ruhr.

Am 9. Juni 1964 war das Gespann aus Tw 228 und Bw 189 in der Mülheimer Stadtmitte auf dem Weg nach Uhlenhorst

WILHELM ECKERT, SLG. WOLFGANG MEIER



Die Karte zeigt den aktuellen Verlauf der heutigen, normalspurigen Linie U 18 als Nachfolgerin der alten schmalspurigen 18

Wickenburgstr. bis Heißen Kirche am 28. Mai 1977 in Betrieb genommen werden. Und wieder hieß die Linienbezeichnung mit einem Zusatz „U“ jetzt U18 und die alte Tradition des Gemeinschaftsverkehrs auf der Schiene wurde nach drei Jahren Unter-

brechung wieder aufgenommen. Nun wurden elf Haltestellen in nur 13 Minuten bedient und der Verkehr lief störungsfrei vom völlig abgeschirmten Individualverkehr. Vier Kurse in Doppeltraktion im Zehn-Minuten-Takt sorgten für ein gutes Platzange-

bot, der auf dem Essener Abschnitt zwischen Wickenburgstr. und Wiener Platz bei neun Minuten Fahrzeit morgens und nachmittags durch drei zusätzliche Kurse zu einem sehr attraktiven Fünf-Minuten-Taktverkehr verstärkt wurde. Dafür standen elf



Bau des U-Stadtbahn-Bahnhofs Heißen Kirche noch mit der wartenden Linie 8 auf die Schienenersatzlinie 58 aus Essen im Jahre 1976

KLAUS OEHLERT-SCHELLBERG

rote Essener B-Wagen und fünf rote oder gelbe Mülheimer Fahrzeuge gleichen Typs zur Verfügung. Die Fahrzeugreserve betrug also zwei Fahrzeuge, wenn alle sieben Kurse in Doppeltraktion liefen.

Bereits etwas mehr als zwei Jahre später konnte noch rechtzeitig vor dem Winterbruch am 4. November 1979 die 2,9 Kilometer lange Verlängerung von Heißen Kirche bis Mülheim Hbf in Betrieb genommen werden. Damit verlängerte sich die Fahrzeit auf

der insgesamt 10,8 Kilometer langen Strecke um 5 auf 18 Minuten. Zum Vergleich: Die von 1952 bis 1958 verkehrende Schnellstraßenbahn Linie D benötigte bei relativ wenig eigenem Bahnkörper für dieselbe Strecke nur drei Minuten mehr.

Seit 1981 kaum Veränderungen

Im Jahre 1981 wurde die U18 in Essen vom Hirschlandplatz, ehemals Berliner Platz, um 1,2 Kilometer über Viehofer Platz bis zur Es-

sener Universität verlängert. Daran hat sich bis heute kaum was geändert. Die U18 in Gemeinschaft mit den Mülheimer Verkehrsbetrieben (MVG) fährt auch heute noch von Mülheim Hbf über Heißen nach Essen über Wickenburg – Bismarckplatz – Essen Hbf allerdings nur noch bis Berliner Platz. 22 Minuten Fahrzeit bei 17 Haltestellen werden benötigt. Bei 11,5 Kilometern Streckenlänge stellt die U 18 damit eine attraktive und schnelle West/Ostverbindung zwischen beiden Revierstädten her.

Veränderungen oder sogar eine Verlängerung der U18 von Mülheim durch den neuen im September 1999 erstmals für die meterspurigen Linien 102 (MVG) und der normalspurigen 901 (DVG) genutzten Ruhrtunnel in Richtung Duisburg mit der geplanten Zentralwerkstatt im Mülheimer Betriebshof Broich sind zwar vom Gleismittenabstand mittlerweile größtenteils möglich, aber aufgrund der unterschiedlichen Signalanlagen und der anderen Radreifenbreite nicht ohne großen technischen und finanziellen Aufwand möglich. Die Kassen der Städte im Ruhrgebiet sind leer und es ist kaum Geld für die Renovierung der mittlerweile 40 Jahre alten Tunnel vorhanden.

KLAUS OEHLERT-SCHELLBERG



Rot-weiße Doppelzüge aus Stadtbahnwagen B gibt es auf der U18 seit 40 Jahren – mittlerweile aber nur noch mit sehr viel Glück. Die beiden Mülheimer B-Wagen 5031 und 5032 haben gerade die Station Breslauer Straße in Richtung Essener City verlassen

CHRISTIAN LÜCKER

Jeden Monat pünktlich bei Ihnen!

Als Abonnent genießen Sie diese Abo-Vorteile:

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

* Nur im Inland

Lesen Sie 12 Ausgaben und sichern Sie sich ...



Ihr Geschenk:

Wetterstation

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



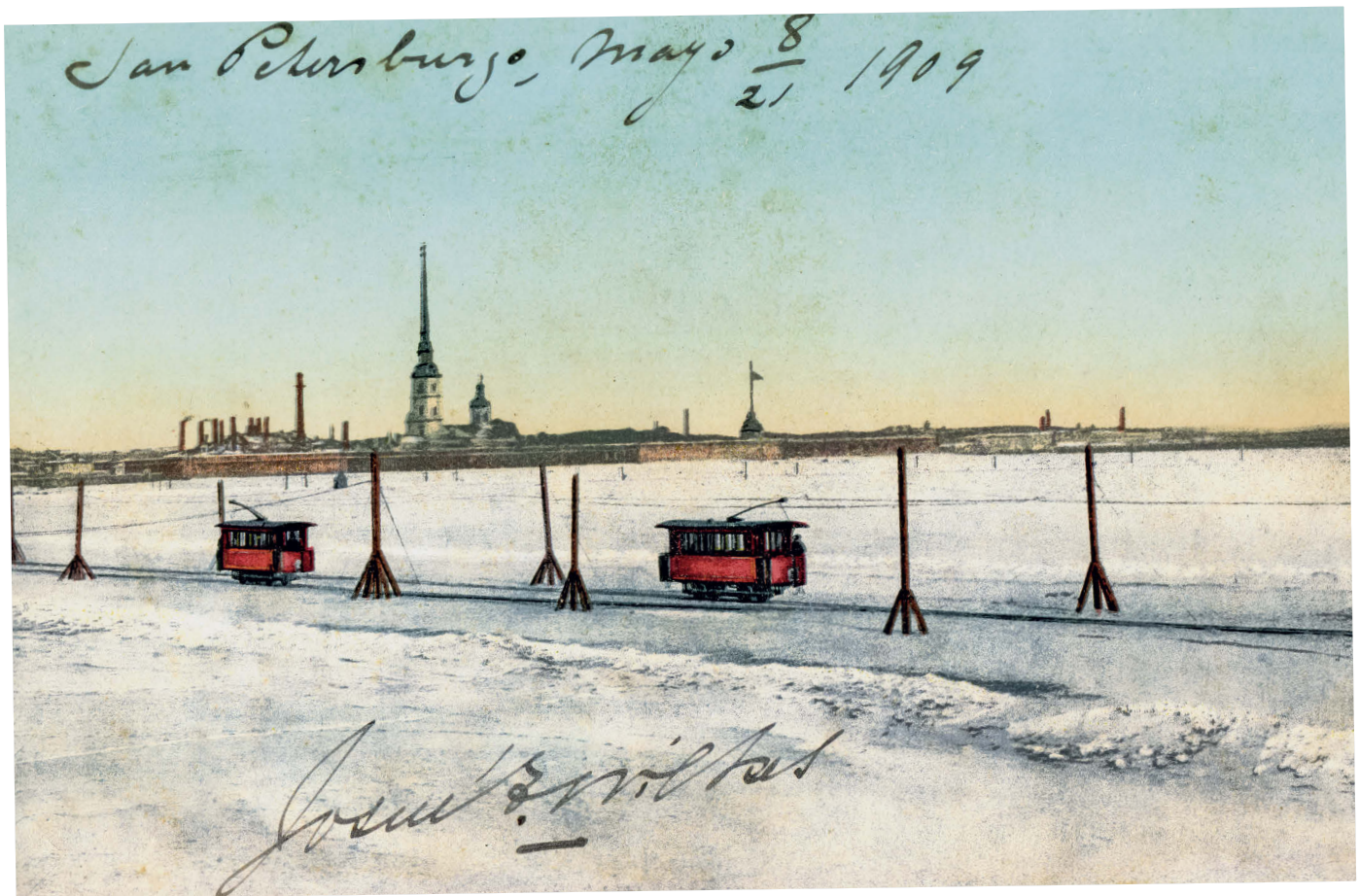
GRATIS

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

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

Sehr frostige Sache

Die Winter-Straßenbahn von St. Petersburg ■ Das Eis des breiten Newa-Stromes war der erste Einsatzort der elektrischen Straßenbahn in der russischen Kapitale – sehr zum Ärger der Pferdebahnbetreiber, die neue Konkurrenz fürchteten



Zwei Wagen der Eisstraßenbahn begegnen sich auf der Linie vom Winterpalais zur Petrograder Seite. Im Hintergrund die Peter-Pauls-Kathedrale, Begräbnisstätte der russischen Zaren

POSTKARTE, SAMMLUNG ROBERT LEICHSENRING

Am 3. September 1881 wurde in St. Petersburg erstmals ein Pferdebahnwagen durch die Kraft des elektrischen Stroms bewegt. Dieses aufsehenerregende Experiment des russischen Ingenieurs Fjodor Pirozkij (1845–1898) war der Höhepunkt einer Reihe von Versuchen zur Anwendung des elektrischen Stroms im Transportwesen. Zur öffentlichen Präsentation des ersten „pferdelosen“ Pferdebahnwagens lud Pirozkij auch die Eigentümer der drei St. Petersburger Pferdebahngesellschaften ein. Tatsächlich waren die durchgeführten Fahrten ein voller Erfolg.

Auch die Aktionäre der Pferdebahngesellschaften hatten sich von den Vorzügen des neuen Gefährtes überzeugen können, zeigten an einer Nutzung aber keinerlei Interesse.

Das Pferdebahnmonopol

Am 27. November 1875 hatte die „Pferde-Eisenbahn AG“ das alleinige Privileg zur „Durchführung eines massenhaften Transportes der Bevölkerung“ zugestanden bekommen. Ohne die Zustimmung der Gesellschaft war es also nicht möglich, alternative Verkehrsmittel einzuführen. Dies galt auch für die elektrische Straßenbahn. Zudem

hatte sich die Stadt vorbehalten, die Pferdebahngesellschaft nach einer Frist von 15 Jahren in ihren Besitz zu übernehmen. Zum Zeitpunkt von Pirozkij's Versuchen mit dem elektrischen Antrieb war diese Frist bereits absehbar. Eine Übernahme der neuen Technik hätte eine Investition in den Wagenpark und die Infrastruktur bedeutet. Dass sich diese jedoch rechnen würden, glaubten die Pferdebahnbetreiber nicht, zumal sie auch mit den herkömmlichen Hafermotoren erhebliche Gewinne erzielten. Sicher nicht ohne Einfluss der Pferdebahngesellschaften machte auch die Presse Stimmung gegen Pirozkij's Er-

findung. Doch die Petersburger sollten schon bald mit einer elektrischen Straßenbahn fahren können. Zwar hatten die Eigentümer der Pferdebahnen sich das alleinige Anrecht auf den Straßenraum erworben, für die Wasserflächen galt ihr Monopol jedoch nicht.

Aufs Glatteis geführt

Der Nawa-Strom, eines der stadtbildprägenden Elemente St. Petersburgs, war schon immer Fluch und Segen zugleich. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts existierten nur zwei feste Brücken über die Nawa, die rund vier Kilometer voneinander entfernt waren. Alle anderen Flussquerungen waren als Pontonbrücken ausgeführt, die im Winter abgebaut werden mussten. Nach Zufrieren des Flusses wurden auf dem Eis Fußwege.

Die Schifffahrtsgesellschaften, deren Arbeit im Winter ruhte, waren bestrebt, auch in der eisigen Jahreszeit weiter Geld zu verdienen. So baute der Inhaber der „Finnländischen Dampfschifffahrtsgesellschaft“, Rafail Gartman, im Jahre 1893 eine Schienenbahn zwischen dem Rumjanzew-Garten und dem Senatsplatz. An beiden Ufern wurden steile Rampen und ein Abfahrts pavillon errichtet. Die Rampen waren durch zwei parallel verlaufene Schienenwege miteinander verbunden. Die Wagen kamen durch ihr Eigengewicht in Schwung und wurden auf der jeweils anderen Flussseite wieder die Rampe hinaufgezogen.

Elektrisch über den Fluss

Mehr als eine halbe Million Fahrgäste überzeugten und Gartman entschloss sich, im darauffolgenden Winter zusätzlich moderne Technik einzusetzen. So entstand eine neue, elektrische Verbindung zwischen dem Schlossufer am Winterpalais und dem Mytinskij-Ufer der Petrograder Seite. Die eingleisige Verbindung war auf einer Länge von 850 Metern in Kapsur (1.067 Millimeter)

trassiert und in der Mitte befand sich eine Ausweiche. Auch auf dieser Strecke verkehrten vier Wagen, die jenen der ersten Verbindung ähnlich waren. Zusätzlich waren sie jedoch mit einem Stromabnehmer versehen. Da die Wagen dieser Bahn nunmehr elektrisch angetrieben waren, entfiel die steile Rampe. Die Fahrt von einem Ufer zum anderen dauerte drei Minuten und kostete zwei Kopeken. Am 31. Januar 1895 wurde die Strecke feierlich übergeben, einen Tag später durfte auch das Publikum die Trasse benutzen.

Musste bei der antriebslosen Bahn aufgrund der Rampen und der hohen Geschwindigkeiten der Wagen immer auf einer hölzernen Unterkonstruktion errichtet werden, wurden bei der elektrischen Bahn die Schwellen direkt auf dem Eis verlegt. Die Holzmasten der Oberleitung wurden auf einer längeren Schwelle befestigt und erhielten Versteifungen die im Eis eingefroren wurden.

Ausbau und Ende

Im Jahre 1897 verkehrt auch die bisher antriebslose Bahn erstmals elektrisch und spätestens ab 1898 ist M.M. Pobedow alleiniger Betreiber der Eisbahnen und baut das Unternehmen aus. In der Saison von Januar bis März 1899 rollen vier elektrische Linien über das Eis. Mit dem Neubau der Trojzkij-Brücke im Jahre 1903 und der Eröffnung der

städtischen elektrischen Straßenbahn im September 1907 gehen die Fahrgastzahlen der Nawa-Querungen immer weiter zurück, so dass in der Wintersaison 1910/1911 letztendlich Gleise über den Fluss verlegt werden.

Der Wagenpark

Waren die ersten von Gartman produzierten Fahrzeuge noch denen einer Achterbahn ähnlich, so werden um das Jahr 1900 herum Wagen eingesetzt, die jenen der elektrischen Straßenbahnen jener Zeit entsprechen. Auf kolorierten Postkarten sind diese meist rot oder blau lackiert. An blau lackierte Wagen konnte sich der 1899 geborene Wladimir Nabokow erinnern, der sie 1923 in seinem Gedicht „Petersburg“ verewigt hat. Erst ab dem Jahr 1900 taucht auch die Bezeichnung „Straßenbahn“ für das Verkehrsmittel auf. Bis dahin hatten die Petersburger immer von der „Elektrischen Winterbahn über die Nawa“ oder einer „Elektrische Fähre über den Nawa-Fluss“ gesprochen.

ROBERT LEICHSENRING

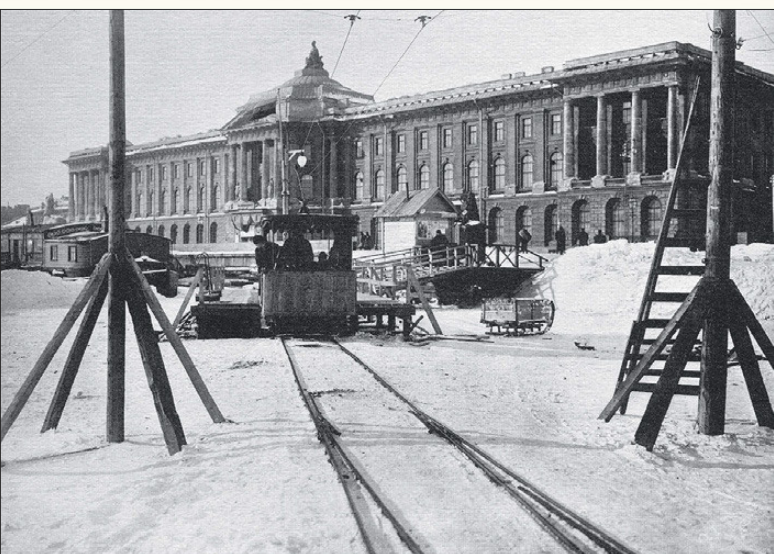
Danksagung

Der Autor dankt der im August 2015 verstorbenen Archivarin der St. Petersburger Verkehrsbetriebe, Marina N. Velicenko, für ihre jahrelange Freundschaft und die Möglichkeit, die Fonds des Archives zu nutzen.

ANZEIGE

Die Kunstakademie am Rumjanzew-Ufer wurde von der Zarin Katharina I. gegründet. Berühmte Maler wie Ilja Repin lernten hier. Die Akademie auf der Wassilij-Insel war auch Ausgangspunkt einer der Eisbahn-Linien

KARL BULLA, ARCHIV GUP GET






STRABENBAHN-REISE

RIGA UND ST. PETERSBURG

13. - 20. MAI 2017

- Nachtzugfahrt von Riga nach St. Petersburg
- Sonderfahrten mit Museums- und Linienwagen
- Betriebshofbesichtigungen
- Straßenbahnmuseum
- Sightseeing und Ausflüge
- deutsche Reiseleitung
- Visum inklusive

Einladung der Robert Leichsenring / Reiner Müller GbR

FRITZ & PETER
Individualreisen

www.fritz-und-peter.de
Telefon (0331) 979 14 39



Am 20. Mai 1896 stehen der festlich geschmückte Triebwagen 54 und ein weiterer mit viel Prominenz vor der Großen Wagenhalle. Die Hoffläche hat noch keine Auspflasterung

ALLE FOTOS, WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT: HISTORISCHE NAHVERKEHRSMITTEL E.V.



Prunkstück vor der Umnutzung

Leipzig: Der Straßenbahnhof Wittenberger Straße im Wandel der Zeit ■ Seit 120 Jahren ist er in Betrieb, er prägte die Leipziger Straßenbahngeschichte wie kein anderer: der Straßenbahnhof „an der Wittenberger“. Teil 1 des großen Porträts beschreibt die Zeit von 1895 bis 1949



RECHTS Vor dem Gebäude der Stellmacherei steht im Hof Apelstraße Anfang der 1920er-Jahre ein „schadhafter“ Triebwagen des GLSt-Typs 19 mit Werkstatt- und Reinigungspersonal

schaft Leipziger Elektrische Straßenbahngesellschaft“ (LESt). Die Gesellschafter waren sich dabei damals völlig bewusst, das neue Straßenbahnunternehmen als Konkurrenzbetrieb zur bereits vorhandenen GLSt errichten zu müssen, denn auch diese Gesellschaft plante die Elektrifizierung ihrer Pferdebahnstrecken. Während die AEG in Halle nur die Pferdebahnstrecken der Stadtbahn zu elektrifizieren hatte, waren durch die AEG/LESt in Leipzig auch neue Straßenbahnstrecken sowie zu einer Straßenbahn dazugehörigen Betriebsstätten wie ein Unterwerk, ein Depot und Werkstätten zu errichten.

Kraftakt Zentraldepot!

Als erste Epoche des späteren Straßenbahnhofs Wittenberger Straße kann man den Bau des Hauptdepots einschließlich der hochbaulichen Anlagen für eine Zentralwerkstatt sowie eines Verwaltungssitzes durch die LESt ab 1895 ansehen. Die Errichtung des Zentraldepots bedeutete für die AEG und die LESt einen gewaltigen Kraftakt. Dies gilt sowohl im zeitlichen als auch im logistischen Sinne. Aber im Gegensatz zur GLSt konnte die LESt ihren ersten Betriebshof für einen elektrischen Straßenbahnbetrieb viel vorteilhafter gestalten, da es sich um einen Neubau handelte.

Die AEG griff in ihrer zeitlichen Not auf ein Tischkastenprojekt zurück – in Breslau hatte das Unternehmen nämlich bereits ein baugleiches Depot errichtet. Viele Bauzeichnungen fanden mit nur geringen Anpassungen in Leipzig erneut eine Umsetzung. Für den Bau in der Messestadt

hatte die LESt 1894 das Gelände des Flächenvierecks Wittenberger Straße, Berliner Straße, Apelstraße und Bitterfelder Straße erworben. Es lag zwar verkehrstechnisch sehr günstig, aber die Gesellschaft musste mit der etwas beengten Größe des Areals auskommen, was in späteren Jahren auch zur Anwendung besonderer konstruktiver Ideen führte wie der Anordnung bzw. dem Bau von drei Schiebebühnen im Zentraldepot. Vom Standort des Verwaltungssitzes in der Wittenberger Straße wurde dann 1928 – mit Beginn der zweiten Epoche – der Name des Betriebshofes Wittenberger Straße abgeleitet.

Schiebebühne mit beachtlicher Größe

Während des Baus wurde der Gesellschaft schnell klar, dass bis zur gewollten Eröffnung des elektrischen Straßenbahnbetriebes im Frühjahr 1896 nicht alle hochbaulichen Anlagen des Hauptdepots fertiggestellt sein würden. Deshalb entstanden zunächst nur drei der fünf geplanten Objekte. Dabei handelte es sich um die „Große Wagenhalle“ (GWh I) mit einem Werkstattanbau (W II) im nordöstlichen Flächenteil; um die weiter östlich liegende „Sommerhalle“ (Sh III) zum Abstellen von Beiwagen (in etwas „luftiger“ Ausführung ohne Seitenwände sowie um das Verwaltungsgebäude der LESt an der Einfriedung zur Wittenberger Straße.

Unmittelbar nach Eröffnung des Depots im Mai 1896 setzte die Gesellschaft den Bau bis 1898 zielstrebig fort. Bis zu diesem Jahr entstanden im Hofteil Apelstraße die

Seit dem 18. Mai 1872 konnte man mit einer Straßenbahn – natürlich damals noch mittels Pferdekraft – durch die Straßen Leipzigs, aber auch hinaus in zwei Nachbargemeinden (nach Reudnitz im Osten und Connewitz im Süden) fahren. Die Leipziger Pferdeeisenbahn (LPE) bzw. ihre Nachfolgegesellschaft, die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt), hatte bis Anfang der 1890er-Jahre fast alle radialen Ausfallstraßen mit Linien belegt. Der große Erfolg der elektrischen Straßenbahn in der Nachbarstadt Halle (Saale) als „Stadtbahn Halle“ veranlasste die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG), die Straßenbahn der Messestadt Leipzig ebenfalls „unter Strom“ zu setzen. Dazu gründete die AEG am 3. April 1895 die „Actiengesell-



Etwa 1927: Man erkennt die schon fertiggestellte bauseitige Verbindung der Großen Wagenhalle mit den zwei anderen. Noch sind im Depot keine Straßenbahnen stationiert; die Kinder aus der Wohnung des Verwaltungsgebäudes spielen noch auf dem Sandhaufen



Auf der rechten Zufahrt zum Hallengleis steht nach 1928 ein Triebwagen des Typs 21 (Baujahr 1914) für die auch hier stationierte Linie 12. Im Bild ist gut die vor 1928 bauseitig erfolgte Zusammenfügung der bisher getrennten drei Hallen ersichtlich

„Kleine Wagenhalle“ (KWh IV) sowie auch dort weitere Gebäude für die Zentralwerkstatt zum Beispiel die Stellmacherei (W V-Stm) und als nordöstliche gleisseitige Verbindung zwischen allen Gebäuden eine 88 Meter lange Schiebebühne (Sb B). Das war eine für die damalige Zeit beachtliche Konstruktion. Sie befand sich auf dem zwölf Meter breiten Geländestreifen an der Apelstraße zwischen der Einfriedung und der Hinterfront der Wagenhalle.

Erste Umbauten im Jahr 1908

In der Apelstraße baute die LEST zur gleichen Zeit eine weitere Straßenbahnstrecke in den Vorort Eutritzsch. Deshalb scheute sich das Unternehmen davor, außer der Gleiseinbindung für die „Kleine Wagenhalle“ noch weitere Ausfahrten auf die Apelstraße vorzu-

sehen, also erhielt die Schiebebühne noch drei zusätzliche Auffahrten. Ab 20. August 1898 befuhr die „Gelbe Linie“ die Strecke nach Eutritzsch. In der Zentralwerkstatt kam die LEST 1898 mit nur geringen Ergänzungen aus. Dies sollte sich in zehn Jahren wesentlich anders gestalten: 1908 entstanden zwei neue Werkstattgebäude (W VII und W VIII) – teilweise über der Fläche über der alten langen Schiebebühne (Sb B). Zum einen verlängerte die Gesellschaft die „Große Wagenhalle“ (GWh I) samt den daran rechts liegenden Flächen bis direkt an den Fußweg der Apelstraße heran. Eine neue Schiebebühne (Sb C) stellte jetzt innerhalb der Wagenhalle die Verbindung zu den neu entstandenen kurzen Endabschnitten der Werkstatt (W VII) her.

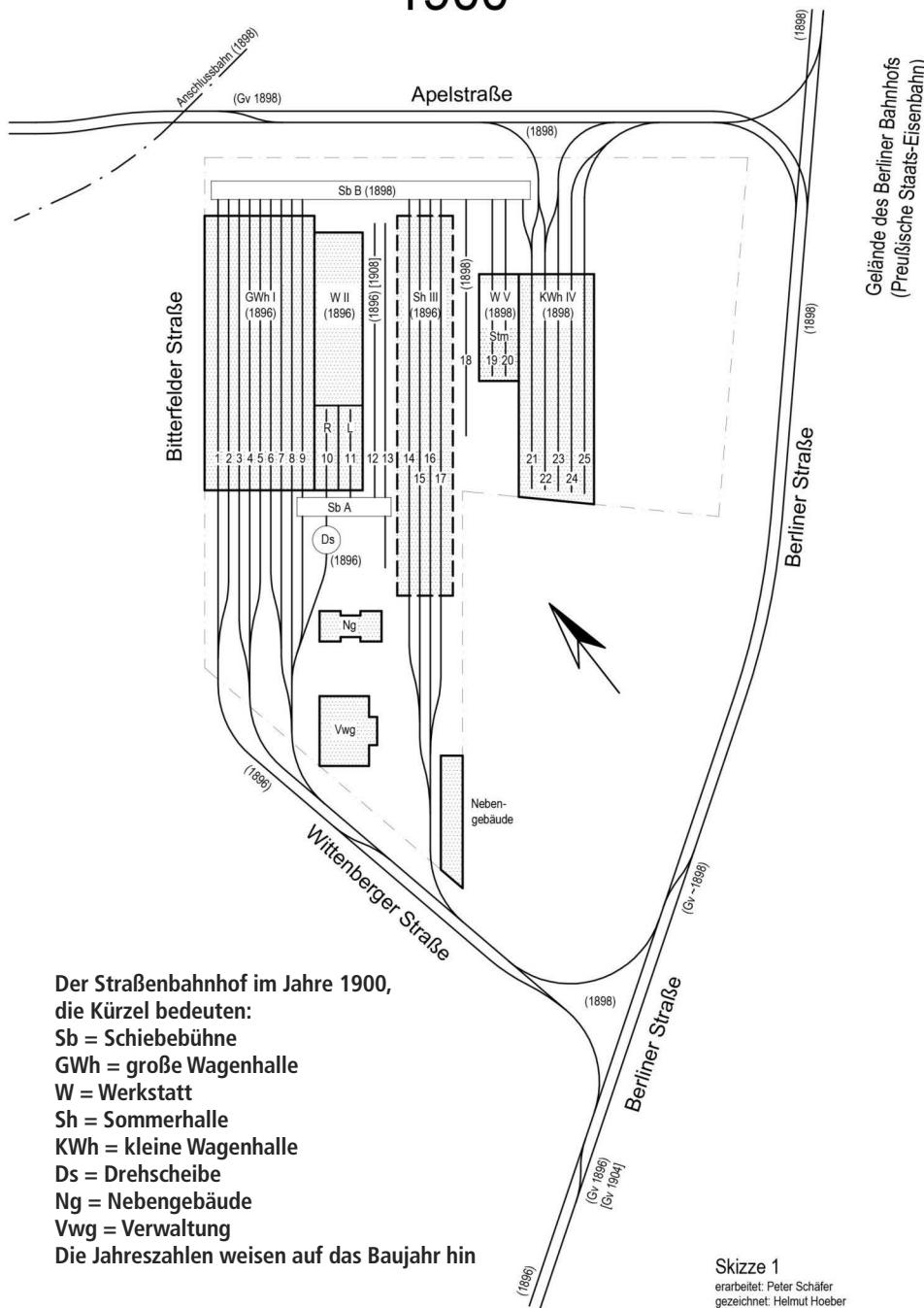
Unter Einbeziehung der beiden bisherigen Hofgleise 12 und 13 entstand auch ein



Das Foto von der Sommerhalle (Gleise 14 bis 17) dürfte zwischen 1919/20 aufgenommen worden sein. Die B-Beiwagen haben schon die neue elfenbeinfarbene Lackierung. Links daneben das im Hof stehende Lagergebäude



1900



weiterer Montageraum (W VIII), in dem es keine Gleise gab. Auf dem zum Hof Apelstraße zugewandten Teil der alten Schiebebühne (Sb B) hatte man 1898 zum Gleis 21 auch einen Gleisanschluss hergestellt. Deshalb war es jetzt 1908 möglich, die Schiebebühne drastisch zu verkürzen; man benötigte diese zum Erreichen der Gleise 14 bis 20. In den beiden neu aufgebauten Werkstattbereichen W VI bis W VII stellte die LEST neben den angelegten Hebeständen am Ende der Gleise 1 bis 9 auch diverse Maschinen zur Metallbearbeitung auf. Der 1898 an die Kleine Wagenhalle (KWh IV) angefügte kleine Gebäudeteil der Stellma-

cherei (W V) wurde auf seiner nördlichen Seite verlängert und erhielt ein Obergeschoss.

Freiabstellanlage schon in Kaiserzeit!

Nach Abschluss dieser Umbauten konnte man ab 1908 tatsächlich von einer „Zentralwerkstatt“ sprechen. Die von der LEST errichteten Nebenbahnhöfe in Kleinzschocher und Stötteritz besaßen vergleichsweise wenige Abstellgleise. Deshalb entstand im Rahmen der Umbauten im Hauptdepot auf der damals noch freien Fläche neben der Halle W IV eine viergleisige Freiabstellan-

lage mit den Gleisen 26 bis 30. Es sei hier der Hinweis erlaubt: Freiabstellanlagen in Betriebshöfen waren keine Erfindung aus der DDR-Zeit. Die Zufahrt zu dieser Anlage war nur vom Hof Apelstraße über eine neue vierte Schiebebühne (Sb D) möglich. Mit diesen Erweiterungen des Jahres 1908 hatte sich die LEST auf zukünftige Wagenneuerwerbungen gut vorbereitet.

Im Folgejahr 1909 baute die Gesellschaft mutig eine Kurvenverbindung von dem hinteren Teil der Beiwagenabstellhalle (Sh III) auf das stadtwärtige Gleis der Apelstraße ein. Aus der Sicht des Autors lohnt es sich, auf den Zweck dieser Verbindung aufmerksam zu machen: Im Jahr 1908 hatte das Fahrgastaufkommen zu den drei westlichen Vororten Leipzigs stark zugenommen. Die LEST reagierte mit einem Beiwagenbetrieb auf der von Eutritzsch kommenden Linie 3. Möglich wurde das durch den Abbau der 1903 errichteten eingleisigen provisorischen Straßenbahntrasse – mit ihren Steilrampen auf das Holzbrückenprovisorium – über das zukünftige Gleisvorfeld der Eisenbahnen beim Bau des Leipziger Hauptbahnhofes.

Techniker mit pfiffiger Idee ...

Die LEST wollte nun die Beiwagen der Linie 3 aber erst am Hauptdepot zusetzen. Die Beiwagen aus der Sommerhalle (SH III) hätte man erst im Gleisdreieck Wittenberger Straße/Berliner Straße anhängen können. Der Rangierablauf war aber dort bereits damals nicht ganz ungefährlich. Deshalb stellte man 1909 Überlegungen an, ob sich nicht am Depot eine bessere Lösung finden ließe. Dabei kamen die Techniker auf die pfiffige Idee, die Beiwagen in der verkehrsruhigeren Apelstraße anzuhängen. Dazu musste aber die hintere Wand der Sommerhalle (SH III) geöffnet und eine neue Gleisverbindung eingebaut werden. Viel Raum für die neue Weiche in der Apelstraße stand aber nicht zur Verfügung; dies ergab sich aus der Lage der seit 1898 vorhandenen Zufahrten der Gleise 21 bis 22. Da die Wagen schlecht über die Schiebebühne Sb B2 fahren konnten, verkürzte die LEST diese erneut. Mit der Anordnung eines kleinen Gleisradius von 16 Metern vom Gleis 14 der Sh III auf das stadtwärtige Gleis der Apelstraße wurde die Verbindung hergestellt. Man kann heute vermuten, dass der Vorstand der LEST gute Beziehungen zu der in Königreich Sachsen tätigen Bahnaufsichtsbehörde in Dresden pflegte, denn die Gesellschaft erhielt sehr kurzfristig am 17. Oktober 1909 die Genehmigung für diese Arbeiten. Ob dann in der Praxis des Alltages das Rangierpersonal mit dieser Lösung „glücklich“ war, ist nicht überliefert. Fakt ist, dass nur nach etwa fünf Jahren dieser

Im Herbst 1945 stehen im rechten Teil der völlig zerstörten Großhalle (der früheren „Sommerhalle“) Straßenbahnwagen mit Totalschäden, unter anderem auf Gleis 15 ein Niederflurbeiwagen des LVB-Typs 61, davor ein übrig gebliebenes Fahrgestell eines B-Wagens Typ 56. Das Gleis 16 ist mit provisorischer Fahrleitung überzogen

Bogen zu Anfang des Ersten Weltkrieges ausgebaut wurde.

Im Vorfeld der zweiten Epoche des Straßenbahnhofes

Als Folge der Fusionierung der beiden Straßenbahngesellschaften in der Messestadt gab es ab 1917 in der Wittenberger Straße kein Hauptdepot und keine Zentralwerkstatt der LESt mehr; ab 1920 waren auch keine Linienzüge mehr hier beheimatet. Aber das Leben im Hof hörte nicht gänzlich auf: Die Beschäftigten arbeiteten unter Regie der neuen GLSt in den Werkstätten weiter. Die Zentralwerkstatt der alten GLSt in Lindenau bezeichnete die Gesellschaft nun als Werkstätten I, die alte Zentralwerkstatt der LESt in der Wittenberger Straße mit Werkstätten. In letzterer rüsteten die Werkstattmitarbeiter die als „erhaltenswert“ eingeschätzten Wagen der LESt um. Die Fahrzeuge erhielten dabei einheitlich die GLSt-Druckluftbremsen und wurden mit Hoefner-Kupplungen ausgestattet.

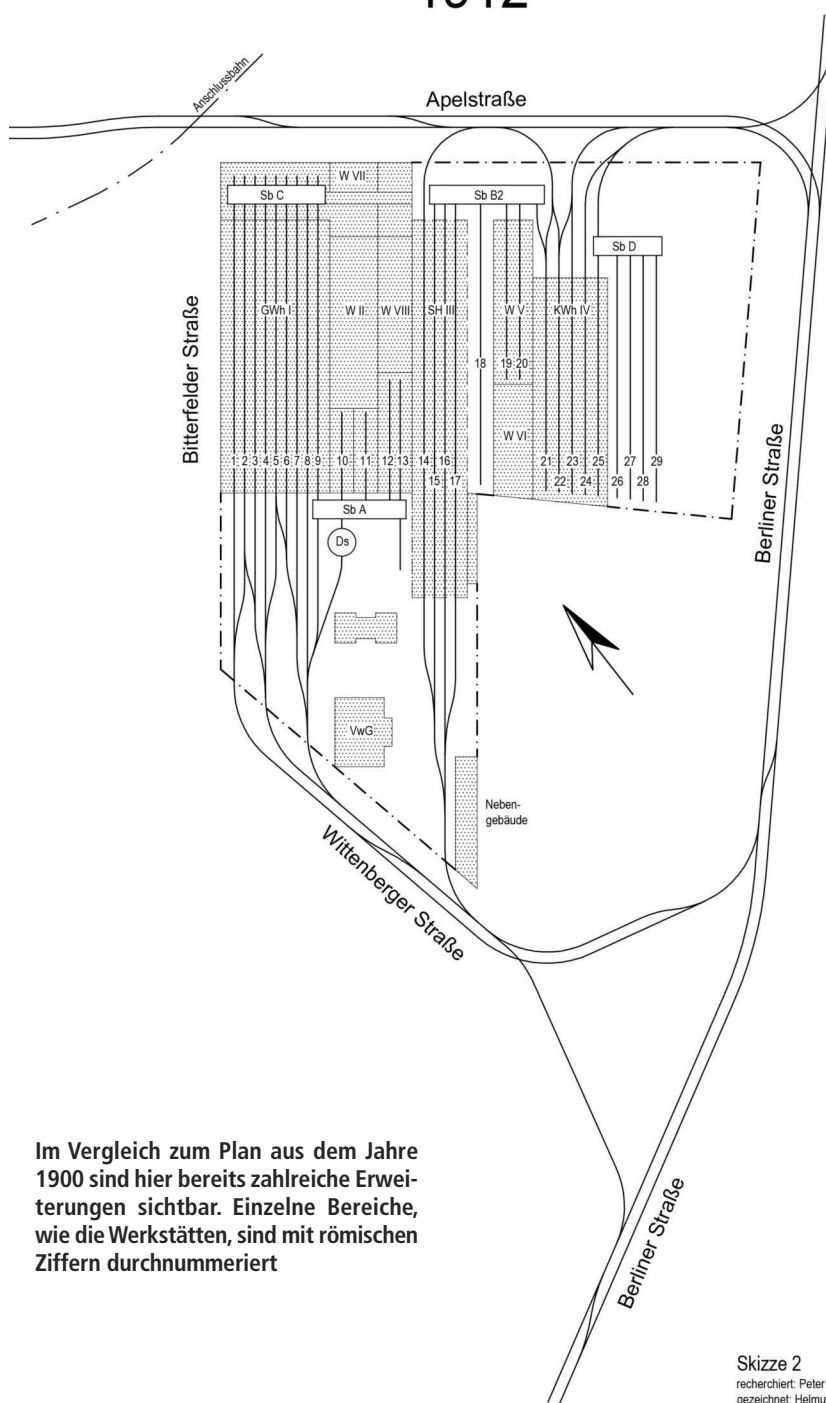
Bereits vor dem Ersten Weltkrieg hatte die GLSt die Erweiterung ihres Straßenbahnhofes Eutritzsch vorgesehen und dafür ein Gelände erworben. Mit der Verschmelzung der beiden Gesellschaften wurde nun dort in sehr kurzer Bauzeit von März bis Dezember 1920 die neue Wagenhalle (mit Ausfahrten auf die Delitzscher Straße) errichtet und in Betrieb genommen. Alle bisherigen in der Wittenberger Straße beheimateten Linien (zum Beispiel die Linien 1 und 16) rückten nun in Eutritzsch ein und aus. Unterschiedliche Auffassungen gibt es heute zum vermuteten Weiterbetrieb der Verwaltung in der Wittenberger Straße, zuständig für die in Eutritzsch stationierten Linien und deren Fahrpersonal.

Wieder mehr Betrieb in den Werkstätten

In der Apelstraße diente ab etwa 1920 die Kleine Wagenhalle (KWh IV) zur Unterstellung und Wartung der Arbeitstriebwagen und -loren der Gleisbauabteilung der GLSt. Ebenso wurde die daneben liegende Freiabstellfläche (Gleise 26 bis 29) zur Lagerung der Gleisschüttgüter benutzt. Auch in der Großen Wagenhalle (GWh I) zog 1924 bis 1927 wieder verstärkte Werkstätigkeit ein. Auf behelfsmäßig eingerichteten Arbeitsständen fanden jetzt sogar im hinteren Hallenteil Revisionsarbeiten an Triebwa-

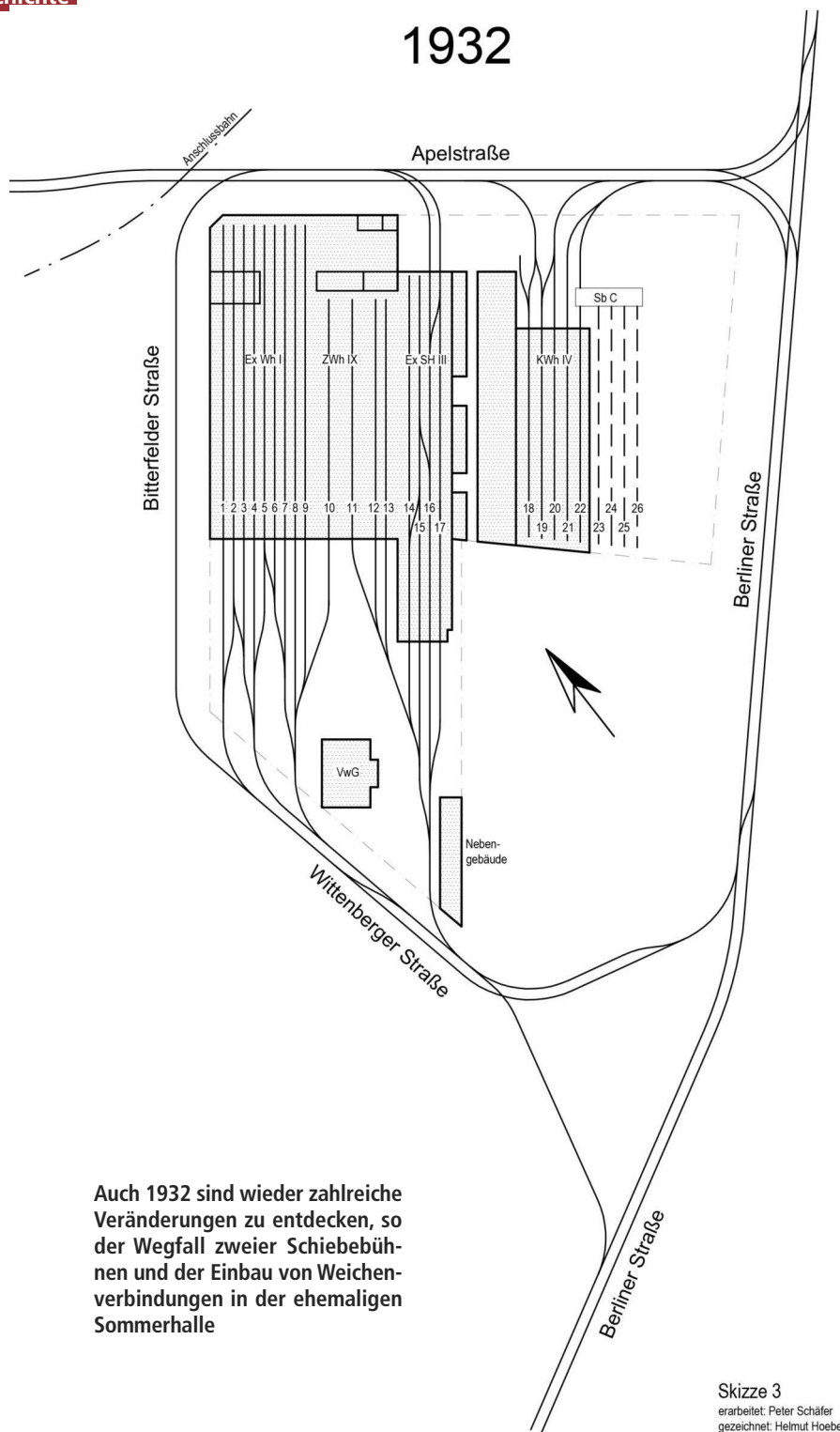


1912



Im Vergleich zum Plan aus dem Jahre 1900 sind hier bereits zahlreiche Erweiterungen sichtbar. Einzelne Bereiche, wie die Werkstätten, sind mit römischen Ziffern durchnummeriert

1932



Auch 1932 sind wieder zahlreiche Veränderungen zu entdecken, so der Wegfall zweier Schiebebühnen und der Einbau von Weichenverbindungen in der ehemaligen Sommerhalle

gen, hauptsächlich an vorherigen LEST-Fahrzeugen, statt.

Im Jahr 1926 begann in Leipzig-Heiterblick auf dem Gelände des früheren Flugzeugwerkes der Umbau der Werkhallen zu einer Straßenbahn-Hauptwerkstatt. Der Rat der Stadt Leipzig hatte 1925 von den Nachfolgern der Automobil- und Aviak AG, die bis 1918 Flugzeuge produzierte, deren Fabrik abgekauft und der GLSt übergeben. Danach lagerte der Straßen-

bahnbetrieb die vorhandenen Maschinen aus den Werkstätten I und II der GLSt schrittweise nach Heiterblick (HWH) um.

Zwischenzeitlich plante die GLSt aber die völlige Wiederinbetriebnahme des Straßenbahnhofs Wittenberger Straße; die günstige zentrale Lage im Straßenbahnnetz der GLSt dürfte dazu ausschlagend gewesen sein. Die Gesellschaft ging sogar noch einen Schritt weiter: Sie errichtete eine bessere Zufahrtsstrecke vom neuen Betriebshof hin

zum Straßenbahn-Verkehrsknoten des Leipziger Hauptbahnhofs bzw. zu den Straßenbahnstrecken im Leipziger Norden. Die neue Zufahrtstrecke führte doppelgleisig durch die Yorckstraße (heute Erich-Weinert-Straße), abzweigend von der Berliner Straße bis zum Yorckplatz (heute Wilhelm-Liebke-Platz).

Neue Wege durch neue Gleisverbindungen

Zielstrebig plante die GLSt auch Umbauten der Hochbauten, besonders an und in den Hallen. Die Arbeiten dazu begannen bereits im Jahr 1926. Die bedeutendste Errungenschaft der Rekonstruktion bis 1928 war die bauseitige Verbindung der Hallen GWh I mit der ehemaligen Sommerhalle (SH III), die jetzt eine Einhausung bekam. Dies geschah unter Einbeziehung aller bisherigen Werkstattbereiche.

Die neue Halle (ZWh IX) umfasste nun die Gleise 1 bis 17, wobei über eine zusätzliche Weichenstraße die Gleise 11 bis 13 vom ersten Tor der Wittenberger Straße aus angebunden wurden. Die Gleise 16 und 17 erhielten schon 1926 Gleisverbindungen auf das landwärtige Gleis der Apelstraße. Von diesem Gleis aus gelangte man ab 1928 zu einer neuen Gleisverbindung von der Apelstraße zur Wittenberger Straße über die Bitterfelder Straße. Mit diesem Neubau-Streckenteil entstand im Gleisnetz der GLSt eine neue wichtige Gleisschleife, in Notfällen konnte man hier die Linien 1 und 21 verkürzen. Aber auch der Betriebsablauf im Depot verbesserte sich; die Rangierfahrten konnten wesentlich vereinfacht werden.

Im Oktober 1928 kamen die Bauarbeiten zum Abschluss. Mit der offiziellen Wiedereröffnung des Straßenbahnhofs hatte seine zweite Nutzungsepoche begonnen. Die Wagen der Straßenbahnlinien (SL) 1, teilweise auch die der SL 12, 23 und 24, wurden jetzt hier stationiert; die Wagen der SL 14, 16 und 21 verblieben vorerst noch bis 1931 in Eutritzsch. Das dort noch tätige Fahrpersonal gehörte aber zum Straßenbahnhof Wittenberger Straße. Nach elfjähriger Betriebstätigkeit schloss die GLSt im Jahr 1931 den Straßenbahnhof Eutritzsch, die Gleisverbindungen zur Delitzscher Straße wurden dann etwas später – 1937 – ausgebaut. Im Straßenbahnhof Wittenberger Straße hatte das Unternehmen 1928 ausreichende Gleisflächen geschaffen, die erneute Unterbringung der Wagen der SL 14, 16 und 21 war damit hier ab 1931 problemlos möglich.

Leipzig im Ziel der Bomberpiloten

Im Jahr 1935 erhielt der Straßenbahnhof die neue zentrale Aufgabe zur Wartung des gesamten GLSt-Wagenparks. Dazu ließ die Gesellschaft in der Wagenhalle (ZWh IX)

auf Gleis 1 ihre erste Unterflur-Radsatzschleifmaschine einbauen. Damit hatte der Betriebshof die Blütezeit seiner zweiten Nutzungsepoche erreicht.

Die Demontage der Gleise der Freiabstellanlage (Gleise 23 bis 26) dürfte im Rahmen der Aktion „Gleisgewinnung von stillgelegten Strecken“ im Jahr 1938 erfolgt sein. Im gleichen Jahr gingen die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) aus der GLSt hervor.

Der Zweite Weltkrieg zog ein jähes Ende der zweiten Nutzungsepoche mit sich: Der erste große Luftangriff auf die Stadt Leipzig führte am 4. Dezember 1943 zu so großen Gebäudeschäden, dass die LVB den Betriebshof schließen mussten. In Voraussage möglicher Bombenschäden hatten die LVB nächtliche Evakuierungen des Fahrzeugparks veranlasst: Die Wagen waren nachts auf abgelegenen Straßenbereichen und Endstellen abgestellt. So war der Verlust an Fahrzeugen im Straßenbahnhof Wittenberger Straße niedrig geblieben. Nur wenige im Hof verbliebene Schleif- und Schadwagen wurden irreparabel zerstört.

Beeinträchtigungen durch Bombenschäden

Die Bombenschäden – auch im Umfeld des Depots – beeinträchtigten den Straßenbahnverkehr dennoch erheblich; erst ab Ende Dezember 1943 verkehrte die vom Stadtzentrum kommende SL 1 wieder bis zum Nordfriedhof. Auf der Apelstraße und auf der nach Eutritzsch führenden Wittenberger Straße war hingegen fast zwei Jahre kein Straßenbahnverkehr mehr möglich.

Um das abzusehende Kriegsende zu beschleunigen, waren die mitteldeutschen Eisenbahnanlagen Anfang 1945 ständig Ziel weitere Luftangriffe. Am 27. März 1945 gehörte auch das Gleisvorfeld des Leipziger Hauptbahnhofes zum Zielgebiet der Bomber. Dabei wurden auch mehrere Betriebsanlagen der LVB und damit erneut Gebäude und Gleise des Straßenbahnhofes getroffen. Das bereits 1943 beschädigte Verwaltungsgebäude an der Wittenberger Straße erlitt nun einen Totalschaden; es wurde nach Kriegsende nicht wieder aufgebaut.

April 1945: die Straßenbahn fährt wieder

Am 20. April 1945 war mit der Besetzung Leipzigs durch die amerikanischen Streitkräfte der Krieg in der Stadt zu Ende gegangen. Dort, wo es möglich war, fuhren ab 27. April 1945 wieder erste Straßenbahnen.

Die schlimmsten Bombenschäden waren 1943 am mittleren und rechten Hallenschiff der 1927 aus den vorherigen drei Einzelhallen bauseitig verbundenen Großhalle zu verzeichnen. Dort hatten einige untergestellte Wagen Totalschaden erlitten



OBEN In der Kleinen Wagenhalle (von der Apelstraße aus erreichbar) steht 1945 links auf Gleis 21 ein nur wenig beschädigter „Pullmann-Beiwagen“ (LVB-Typ 56). Unter den beschädigten grün lackierten Arbeitstriebwagen befindet sich im Vordergrund ein Wagen des Typs 15, der später nach Reparatur trotz seines hohen Alters (erbaut 1900) noch weiter anderweitig Verwendung fand



RECHTS Bei dem auf Gleis 18 stehenden Triebwagen dürfte es sich um einen Totalverlust handeln







Quellenangaben und Dank

¹ Unterlagen aus LVB-Archiv

² Buch „Betriebsgeschichte LVB“ (Ausgabe 1965) unter Federführung v. K. Adam

³ Buch „100 Jahre elektrisch durch Halle“ v. B. L. Schmidt [1]

⁴ Tageszeitung LVZ vom 4. Dezember 2013

Der Autor bedankt sich bei Ramona Sturm vom LVB-Archiv für ihre Unterstützung. Für die Ausgestaltung des Beitrages dankt er außerdem Tobias Hartmann und Rolf-Roland Scholze für die Bildbereitstellung dem Verein „Historische Nahverkehrsmittel e.V.“ und dem Gründer der B.A.S. Verkehrstechnik AG, Werner Sporleger. Für die präzise Gestaltung der Skizzen gebührt Helmut Hoeber großer Dank.

Nach Kriegsende begannen die Straßenbahner in Eigeninitiative mit den Aufräumarbeiten im Betriebshof Wittenberger Straße. Der Straßenbahnverkehr in der Berliner Straße ging nur schrittweise wieder in Betrieb. Aus dem vorderen Bereich von Mockau richteten die LVB bis zum Straßenbahnhof ab 15. Mai 1945 einen Pendelverkehr ein. Ab 5. August 1945 fuhren die Wagen wieder bis zum Hauptbahnhof. Ende September nahmen die LVB den durchgehenden Verkehr auf der SL 1 zwischen Thekla und dem Zentrum wieder auf.

Die Besatzungsmacht wechselt: die Russen halten Einzug

Was zu diesem Zeitpunkt niemand ahnte, das waren die Folgen des Potsdamer Abkommens zu den Besatzungszonen in Deutschland, denn am 3. Juni 1945 übergaben die Amerikaner in Teilen Mitteldeutschlands ihre Besatzungsrechte an die sowjetischen Truppen. In Leipzig wurde der Besatzerwechsel von den Bewohnern der Stadt sehr zwiespältig aufgenommen. Der neue sowjetische Stadtkommandant Trufanow und auch sein von ihm eingesetzter Oberbürgermeister Erich Zeigner, ein alter Sozialdemokrat, bemühten sich aber gemeinsam auch um die Stabilisierung des Straßenbahnbetriebes. Dazu gehörte unter anderem der Wiederaufbau des zerstörten Straßenbahnhofes Wittenberger Straße. Dieser begann durch Leipziger Baufirmen gemeinsam mit LVB-Handwerkern der Hochbauabteilung noch Ende 1945.

PETER SCHÄFER

Fortsetzung folgt im nächsten Heft

Der Wiederaufbau der neuen Halle mit den Gleisen 14 bis 17 begann 1946 mit der Erstellung des Stahlgerüsts. Die Wagen (unter anderem der Beiwagen des Typs 56) stehen neben der Halle auf den Gleisen 12 bis 13 im neuen Freigelände

ARCHIV LVB



Zu Allerheiligen 1959 rollte ein klassischer Dreiwagenzug aus Altfahrzeugen durch die St. Veiter Straße

WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT, ALLE BILDER: ALFRED LUFT (3)

52 Jahre elektrisch

Meterspur in Klagenfurt ■ Es begann wie vielerorts: Zunächst wurde eine Pferde-Straßenbahn in Betrieb genommen, die nach rund 20 Jahren dem elektrischen Betrieb weichen musste. Auch das Ende ahnt man: 1963 wurde die letzte Strecke auf Busbetrieb umgestellt



Die Kärntner Landeshauptstadt erhielt am 5. Juli 1891 eine meterspurige Pferdetramway, die der Wiener Unternehmer Adolf Springer baute und auch betrieb. Die 5,8 Kilometer lange Strecke führte vom heutigen Hauptbahnhof über Bahnhofstraße – Burggasse – Neuer Platz – Heiligengeistplatz – Villacher Straße bis zur alten Militärschwimmschule am Ufer des Wörther Sees, die 1865 in ein öffentliches Strandbad umgewandelt wurde. Da das größte Fahrgastaufkommen in den Sommermonaten zu erwarten war, beschaffte der Betrieb bei Johann Weitzer in Graz zwölf

Noch mit seinem Original-Wagenkasten war der Wagen 17 samt Beiwagen 51 am 1. November 1959 in der St. Veiter Straße unterwegs

1948/49 erhielten fünf alte Triebwagen von 1911/12 neue Aufbauten, so auch Wagen 8, aufgenommen 1959. Finkensteiner Eier-Nudeln gibt es übrigens noch heute



Die Museumstramway

Seit 1976 kann man in Klagenfurt wieder auf seiner Straßenbahn fahren: Es handelt sich dabei um die nicht elektrifizierte „Museumstramway Klagenfurt See“ des Vereins „Nostalgiebahnen in Kärnten“ (NBiK), die am Lendkanal südlich des Strandbades beginnt und 700 Meter weit durch die Aulandschaft am Rande des Wörther Sees führt. Gefahren wird an Wochenenden im Juli und August, wobei die originalen Innsbrucker DT-Bw 121–123 und die Klagenfurter Sommer-Bw 109 und 111 zur Verfügung stehen. Als Zugfahrzeug dient eine Eigenbau-Akkulok, die äußerlich einer DT-Lok nachempfunden ist.

WOLFGANG KAISER

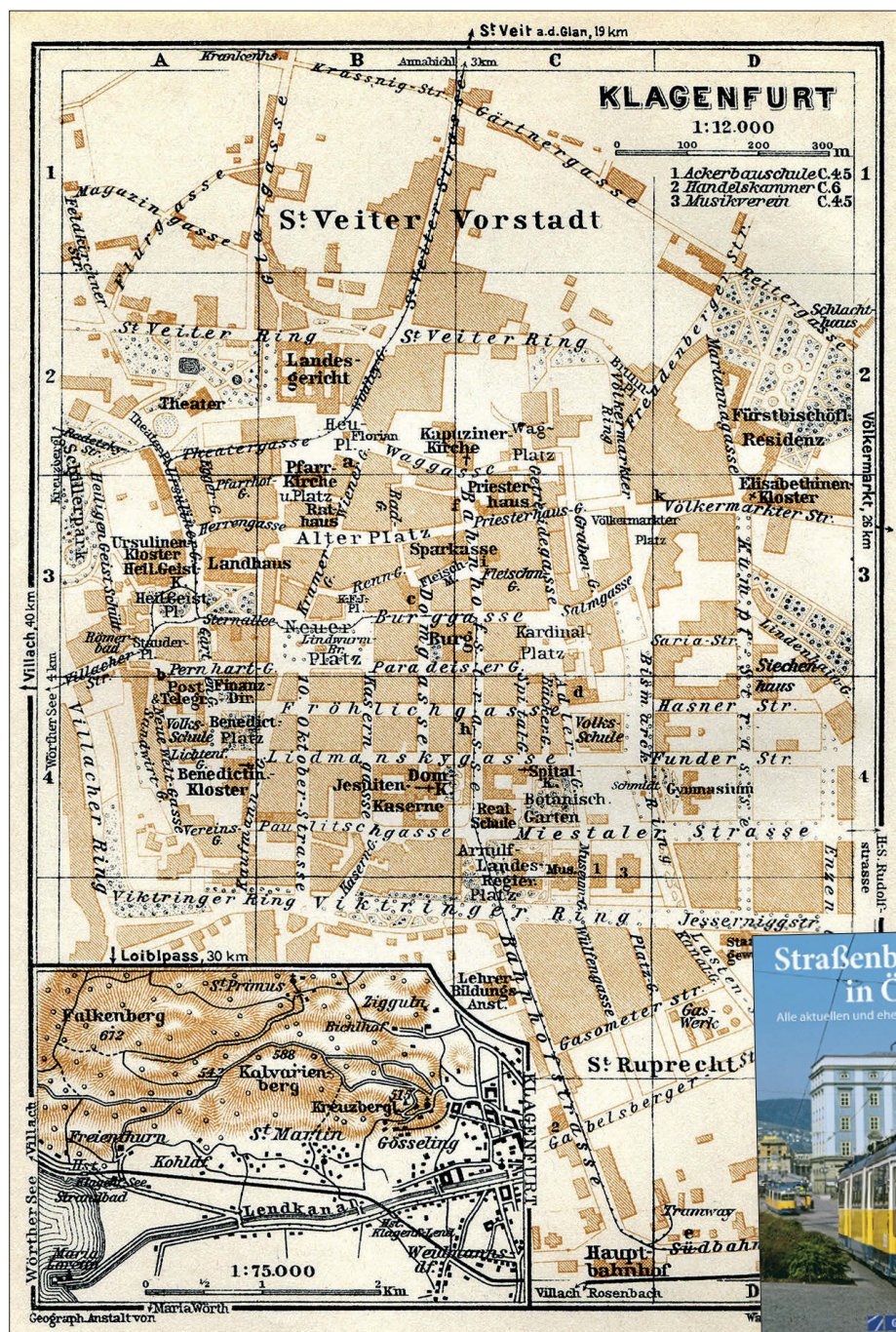
Museumstramway: Eigenbau-Akkulok 25 und der originale Klagenfurter Beiwagen 111, beide verkehren ansonsten auf der Lendcanal-Tramway

GERINGER/NBIK



Der 1943 gelieferte Tw 23 mit den 1948 neu aufgebauten Bw 50 und 57 am Heiligengeistplatz

Historischer Stadtplan aus dem Baedeker von 1929



Sommerwagen und nur drei Winterwagen, die alle für einspännigen Betrieb ausgelegt waren. Mit diesem Wagenpark fuhr das Unternehmen fast 20 Jahre lang.

Als sich die „Klagenfurter Tramway Springer & Co.“ Anfang des 20. Jahrhunderts weigerte, die notwendigen Investitionen für die Elektrifizierung zu tätigen, gelangte das Unternehmen unter dem Druck der Stadt Klagenfurt mit 1. Januar 1909 in öffentliche Hand. Die Stadt betrieb die Pferdetramway noch bis zur Fertigstellung der Umbau- und Ausbaupläne und stellte sie mit 17. Oktober 1910 ein. Der elektrische Betrieb auf der praktisch völlig neu gebauten „Seestrecke“ konnte im Jahr darauf in drei Etappen eröffnet werden. Ebenfalls im Jahr 1911 gingen die elektrisch betriebenen Neubaustrecken nach Kreuzbergl und Annabichl in Betrieb. Das Unternehmen bezeichnete die Linien nach den Anfangsbuchstaben ihrer Endstellen mit den Signalen A, B, K und S. Das Signal B trugen anfangs die Richtung Bahnhof fahrenden Züge der Linie K sowie kurzgeführte Wagen zwischen Bahnhof und Heiligengeistplatz, verschwand aber bereits nach wenigen Jahren. Das komplett eingleisig ausgeführte Streckennetz erfuhr in der Folge nur wenig Veränderungen. Neben der Verlegung oder der Verlängerung von Ausweichen ist hier nur die Eröffnung der kurzen Neubaustrecke zum neuen Strandbad am 1. Juni 1935 und die Inbetriebnahme der großen Seeschleife am 5. Dezember 1947 zu nennen. 1935 erreichte das Streckennetz seine Maximallänge von 10,4 Kilometern.

Niedergang nach dem Krieg

Ab 1944 ging es bergab mit der Klagenfurter Straßenbahn: Der am 16. Januar 1944 durch Bombentreffer schwer beschädigte Streckenast nach Kreuzbergl wurde nicht wieder aufgebaut und der Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung vom 6. Mai 1954 die Stilllegung des Netzes. Es folgte die Stilllegung der Seelinie am 30. Juni 1954, der Linie nach Annabichl am 28. Februar 1961 und der 1,5 Kilometer langen Reststrecke Hauptbahnhof – Heiligengeistplatz am 16. April 1963.

WOLFGANG KAISER



Straßenbahn in Österreich

Wolfgang Kaiser · Alle aktuellen und ehemaligen Betriebe

192 Seiten,
ca. 180 Abbildungen,
Format 17,0 x 24,0 cm,
Hardcover, 24,99 €,
ISBN-13: 978-3-95613-016-8,
GeraMond Verlag



FOLGE 43
Stuttgart
 Markthallengleis

Führen hier jemals Straßenbahnen? Bis heute ist unklar, ob dieses Gleis in der Stuttgarter Markthalle jemals ans Netz angeschlossen war und dort tatsächlich auch Trambahnen rollten

JÖRN SCHRAMM

Rätselhaftes Hallengleis

In den historischen Stuttgarter Markthallen liegt noch heute ein Stück Straßenbahngleis. Eigentlich nichts Besonderes, doch war dieses vor einem runden Jahrhundert ins Erdreich eingelassene Gleis wahrscheinlich nie ans Tramnetz angeschlossen

Seit 1304 werden in Stuttgart regelmäßig Markttage abgehalten. Bauern und Händler lieferten Produkte aus Landwirtschaft, Weinbau und Handwerk in die Stadt. Auf dem Markt traf man sich, tauschte Waren und Neuigkeiten aus. 1450 entsteht unter der Regentschaft der Grafen Ulrich V. und Ludwig I. das „Herrenhaus“, in dessen Erdgeschoss Verkaufsbuden und Marktstände verfügbar waren. 1820 wurde das Haus abgebrochen, aber erst 1864 entsteht mit der ersten „Markthalle“ ein Nachfolgegebäude. Nach dem Vorbild der „Les Halles“ in Paris sollen die Stuttgarter Viktualienmärkte unter einem Dach vereint sein. Die für damalige Verhältnisse hochmoderne Hallenkonstruktion ist aber bereits nach 25 Jahren für die schnell wachsende Stadt zu klein. 1906 beschließt der Stuttgarter Gemeinderat den Bau einer neuen Halle, die am gleichen Platz entsteht und 1914 eingeweiht wird.

Das starke Wachstum der Stadt hatte inzwischen dazu geführt, dass die Wege der Marktbesucher immer weiter wurden. Vor diesem Hintergrund beschlossen die Stuttgarter Straßenbahnen etwa

zur selben Zeit, spezielle Marktzüge einzusetzen. Sie gaben den Marktbesuchern die Möglichkeit, ihre Körbe oder Handkarren im Hof oder in ihrer Werkstatt zu beladen; diese wurden dann auf spezielle Marktwagen geladen, durch einen Straßenbahn-Triebwagen in die Stadt gezogen und vor Ort wieder abgeladen. Hierfür hat man beim Bau der Markthalle auch gleich ein Gleis in die Halle gelegt, das in einem Querbau mit zwei Einfahrten liegt. Geplant war vermutlich, dass die Züge durch dieses Gleis in die Halle und gegenüber wieder hinaus fahren sollten.

Wieso „vermutlich“? Man weiß es heute nicht mehr: Das Markthallengleis wurde niemals an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Und doch hat es die Zeiten und damit auch die Zerstörung der Markthalle im Zweiten Weltkrieg, ihren Wiederaufbau und mehrere Umbauten bis heute überstanden. Nicht nur des Gleises wegen, sondern für alle, die gutes Essen und Trinken schätzen, ist die Markthalle bis heute ein lohnendes Ziel in Stuttgart.

JÖRN SCHRAMM

■ Miniatur-Nahverkehr: Anlagen, Fahrzeuge, Tipps und Neuheiten

✉ sm-modell@geramond.de

isch und modern wirkt die City-Express genannte Lackierung auf dem B-Wagen der Essener Verkehrs AG. Ähnlich wie auf der Holsterhauser Straße in Essen fährt das Modell hier durch die Straßen auf Mandorfs Tramanlage. Das Modell ist ein von ihm entworfener 3D-Druck und stellt ein Fahrzeug mit der charakteristischen Knickfront dar



Essen/Mülheim auch auf dem Modellgleis

Gemeinschaftsbetrieb in H0 ■ Genauso vielseitig wie beim Vorbild ist Guido Mandorfs Fahrzeugpark. Nur wenig gab es im Fachhandel, meistens war Eigenbau angesagt



Mülheim erhielt in den 1930er-Jahren moderne Niederflurfahrzeuge, ähnlich den Düsseldorfern (rechts). Nach dem Krieg wurde ein Fahrzeug zum Einrichtungswagen umgebaut (links). Der Triebwagen erhielt dabei moderne elektrische Düwag-Türen
GUIDO MANDORF (14), OLGA BANDELOWA (2)

Passend zum Vorbildthema auf den Seiten 50 bis 58 möchte ich hier einen Überblick über die Entwicklung der Fahrzeuge der Essener und Mülheimer Straßenbahn im Modell geben. Insbesondere die Geschichte der Essener Straßenbahn ist sehr interessant, da diese in den 1930er-Jahren bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs höchst innovativ war. Einer

der bemerkenswerten Konstruktionen dieser Zeit waren zwei große vierachsige Triebwagen, die im Jahr 1933 an die meterspurige Essener Straßenbahn geliefert wurden. Die von der Waggonfabrik Uerdingen gebauten Fahrzeuge nahmen alle konstruktiven und technischen Merkmale voraus, die fast 20 Jahre später im Düwag-Großraumwagen zu finden waren. Aus diesen Prototypen wurde



Zwischen Essen und Mülheim verkehrten auf der Linie 8 und auf der Schnelllinie D diese aus zwei Essener Großraum-Tw und einem Leichtbau-Bw gebildeten Züge. Heute fährt hier die U18 unterirdisch mit B-Wagen und aus London übernommenen Dockland-Fahrzeugen in Doppeltraktion

ein Serienfahrzeug entwickelt, das bis in die 1960er-Jahre im Dienst war, danach noch umgebaut als Beiwagen. Der Kriegsausbruch verhinderte leider, dass alle bestellten Fahrzeuge geliefert werden konnten. Das H0-Modell dieses Fahrzeugtyps ist ein 3-D-Druck von Shapeways, den ich vor Jahren konstruiert ha-

be. Das Modell kann sich jeder bei shapeways.com ausdrucken lassen. Zur Motorisierung können die Bauteile des C1-Fahrgestells von Halling verwendet werden.

Nach Kriegsende war es erst mal wichtig, Beförderungsleistungen zu erbringen. So wurden

auf erhaltenen Fahrgestellen kriegszerstörter Wagen neue Wagenkästen aufgebaut. Zur Verstärkung kamen dahinter u. a. KSW-Beiwagen zum Einsatz. Im Modell lässt sich ein solcher Zug mit dem Hamann-Modell des Aufbauwagens und einem KSW-Beiwagen, z. B. von Hustra, nachbilden. Entgegen dem Vorbild habe ich

mein Modell mit einem KSW-Antrieb von Halling in 16,5-mm-Spurweite motorisiert. Wie bei allen meinen Modellen erfolgt auch hier die Stromversorgung über die Oberleitung. Im Jahr 1951 hielt ein neuer Wagentyp Einzug in die Ruhrstadt, der erste meterspurige Großraumwagen der Düsseldorfer Waggonfabrik wurde in



Essens vierachsige Triebwagen aus den 1930er-Jahren wirken auch heute noch recht modern. Triebwagen 1904 war etwa 30 Jahre im Einsatz



Weil die Fahreigenschaften oft abenteuerlich waren, erhielten diese Gelenkwagen den aus dem Bergbau bekannten Namen „Schüttelrutsche“

Durch die gelbe Farbgebung (Umbau aus einem Wiener Souvenirmodell in Lufthansa-Gelb von Revell) und den Einholm-Stromabnehmer wirkten die Mülheimer GT6 freundlich und modern. Die Fahrzeuge fuhren oft nach Essen und bekamen für die U-Bahn sogar noch linksseitige Türen eingebaut





Bevor in Essen auf die den Stadtfarben angelehnte Lackierung in Blaugelb umgestellt wurde, waren die neuen M-Wagen in Rotweiß lackiert (links Modell von Rivarossi). Der blaugelbe Essener Großraumwagen mit Bierreklame entstand aus einem Wiener C1. Die Verkabelung ist noch provisorisch

Dienst gestellt. Diese erste Serie der nach Essen gelieferten Fahrzeuge hatte die sogenannte Hannoveraner Front mit einer schräg gestellten Frontscheibe. Leider gibt es bis heute kein fertiges Modell dieses Fahrzeugs, so dass ich mir das Fahrzeug selber gebaut habe. Als Grundlage nahm ich das Modell des Wiener Großraumwagens Typ C1, bei dem ich die Frontpartie entsprechend umbauen muss-

te. Das Heck mit der Dreifachtür hätte sogar bleiben können, im Original erfolgte der Umbau erst nach einigen Jahren, ich baute es aber wie bei allen Fahrzeugen auf eine Doppeltür um.

Werbung für Kräuterschnaps

Die zweite Generation der Essener Großraumwagen entspricht bis auf die Doppeltür am Heck dem Wiener C1-Modell. Der Umbau war daher

relativ einfach. Ich wählte als Vorbild ein Fahrzeug in der Lackierung der 1970er-Jahre mit Dachwerbung für einen Kräuterschnaps und Seitenwerbung für ein damals großes HiFi- und Elektronikfachgeschäft in der Essener Innenstadt, dem ich als Jugendlicher oft einen Besuch abgestattet habe. Das Geschäft wurde vor vielen Jahren aufgegeben, heute ist in den Räumlichkeiten ein Schnell-

restaurant. Die Werbung habe ich an Hand historischer Fotos am Computer selbst erstellt.

Ein Beiwagen aus Resten

Ebenfalls aus einem Wiener C1-Modell habe ich den blaugelben Triebwagen aus der dritten Serie der Essener Großraumwagen gebaut. Für dieses Modell musste ich alle Fensterstreben entfernen und an anderer Position neue einkleben. Nur so ließen sich die großen Fenster darstellen. Auch hier erfolgte die Motorisierung mit dem bewährten C1-Antrieb von Halling. Der angehängte zweiachsige Leichtbaubeiwagen entstand aus den Resten von Umbauten aus Wiener Modellen. Auch dessen Werbung für ein ehemaliges Bekleidungshaus in der Essener Innenstadt habe ich selber gezeichnet.

Lange bevor von der Firma Rivarossi das Modell des rotweißen Essener M8-Triebwagens auf den Markt kam, habe ich ein paar Messingmodelle entworfen, die im Ätzverfahren entstanden sind, unter anderem einen Triebwagen der 1400er-Serie



Die M-Wagen waren die ersten Fahrzeuge in Essen, die getönte Scheiben hatten. Für mein H0-Modell habe ich dafür eine Transparentfolie mit einem Laserdrucker entsprechend bedruckt

ANZEIGEN

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 2017 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 · 030/341 6242
U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.-Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00

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


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

Hünerbein
Modell Center Aachen
Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13
Direkt am
Aachener Weihnachtsmarkt!
750 m²
Erlebniswelt Modellbau in Aachen
www.huenerbein.de info@huenerbein.de

aus Essen. Ich habe auch hier auf die Drehgestelle von Halling zurückgegriffen, um das Modell motorisieren zu können.

Neues Fahrwerk für Lima-Tw

Groß war damals die Freude, als Lima die Essener Variante des Bogestra-Zweirichtungswagens herausbrachte. Lima wählte die in den 1990er-Jahren um ein Mittelteil verlängerte Variante in der damals aktuellen bla-gelben Farbgebung. Leider zeigten sich bei dem achtsichtigen Modell die Schwächen des Antriebes auf nur ein Dreh-

gestell. Obwohl die optische Ausführung ganz hervorragend ist und auch heute noch alle Qualitätsansprüche erfüllt, stand das Modell viele Jahre lang nur in der Vitrine, da ich es nicht zufriedenstellend in Betrieb nehmen konnte. Mit Hilfe des 3-D-Drucks habe ich letztes Jahr ein neues Fahrwerk entworfen, bei dem ich mit Hilfe von zwei Halling-Antriebsdrehgestellen endlich zufriedenstellende Fahreigenschaften erreichen konnte.

Mein letztes Modell nach Essener Vorbild ist die Schüttelrutsche Nr. 705, die heute noch als histori-



„Bus und Bahn und mehr“ stellte 2011 den Düwag-Vierachserzug in Mülheimer Lackierung vor. Die H0-Modelle wurden von Andreas Heyden aus Eckental-Eschenau produziert. Inzwischen sind die Fahrzeuge ausverkauft



Meine ersten Umbauten aus Wiener Modellen waren die Düwag-Großraumwagen aus Essen und Mülheim. Den Mülheimer Wagen baute ich auf eine Doppeltür am Heck um. In die vordere Tür feilte ich ein zusätzliches Fenster rein, wodurch der Triebwagen ein ganz anderes Aussehen bekam

ANZEIGEN

Sammlungen Einzelstücke Raritäten

ANKAUF

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

DER LOKSCHUPPEN
— Modellbahnen in Steglitz —

Ankauf Verkauf Neu

Markelstraße 2 · 12163 Berlin
Telefon 030 7921465
Telefax 030 70740225
E-Mail: info@lokschuppen-berlin.de
www.lokschuppen-berlin.de
Montag bis Samstag 10–18 Uhr

Modellbahnbox

Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft

EUROTRAIN®

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

Modellbahnen am Mierendorffplatz

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

Ihr freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl

Auch Second-Hand!
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



Das Bec-Modell des Schöring-Schienen Schleifwagens habe ich aufwendig zu einem Mülheimer Fahrzeug umgebaut. Der Schienen Schleifer ist bei den Bergischen Museumsbahnen in Solinger Ausführung erhalten



Obwohl die Essener Fahrzeuge immer im Freien stehen mussten, wurden die Dächer eine Zeit lang beige lackiert. Beim Modell des Großraumwagens wirkt es recht angenehm, beim Vorbild teilweise sehr schmutzig



Damit das Lima-Modell bei mir unter Oberleitung fahren kann, tauschte ich den mangelhaften Original-Abnehmer gegen einen von Sommerfeldt

ANZEIGEN

Ferivan

Modelbouw

Produktion Tram & Bus,
Vertrieb & Beratung

Unsere aktuellen Angebote finden Sie auf unserer Website

www.ferivan.be
 Postbus 55, B-2170 Merksem
info@ferivan.be

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

Berliner Modelle

von gestern und heute

39€

Bei uns schon ab

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



Eines meiner ersten Essener Modelle ist über 20 Jahre alt. Grundlage waren ein Hamann-Modell sowie ein KSW-Beiwagen von Höfer. Die Werbung und Beschriftung stammte von Meyers Modellbahnen in Hamburg

sches Fahrzeug erhalten ist. Dieses Modell habe ich kürzlich als 3-D-Konstruktion entworfen.

Da mit der Mülheimer Straßenbahn viele Linien im Gemeinschaftsbetrieb gefahren wurden, habe ich in meiner Jugend in Essen auch viele Mülheimer Fahrzeuge kennengelernt. Die gelb-schwarzen Triebwagen waren zwar Essener Fahrzeugen sehr ähnlich, aber sie wiesen doch klar erkennbare Unterschiede auf. So waren ausnahmslos Einholmstromabnehmer verbaut, wodurch die Straßenbahnen jünger wirkten. Auch hatten viele Fahrzeuge in der ersten Tür ein Fenster im unteren Teil, was ich von Essener Fahrzeugen nicht kannte. Die Modelle habe ich aus den Wiener Modellen des C1 und E1 gebaut. Diese Modelle waren dankbare Spender für viele meiner Modelle, lange bevor

ich daran dachte, am Computer eine Straßenbahn zu konstruieren, die dann gedruckt werden kann. GM

Erbauer und Autor



Guido Mandorf (46) aus Düsseldorf ist nicht nur ein begeisterter Modellstraßenbahner, sondern in seiner Heimatstadt auch in der Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr „Linie D“ aktiv – gerade hat er einen Schaffnerlehrgang bestanden. Seine beiden Söhne interessieren sich ebenfalls für Papas Steckenpferd. Seinen Ältesten, Manuel (6), nimmt er zu dessen großer Freude regelmäßig zu Veranstaltungen mit. JOG

Neue Straßenbahn-Modelle

...NACH DEM MODULAREN BAUKASTEN-PRINZIP

Bozen Meran

110 €

Standmodell

165 €

Motorisiert

Antrieb in H0 oder H0m wählbar

Straßenbahn-Bücher und Nahverkehrs-Literatur

Im Versand direkt nach Haus

ganz NEU Trams 2017 (niederl.), 272 S., 290 Farbphotos, Special: Zentral-Asien + 25 J. Russland, mit Fahrzeugtypen	21,00 €
ganz NEU Tram Atlas Deutschland (4. Auflage 2016, Schwandl), 160 S., 17 x 24 cm, ~150 Farb-Abb., 17 Netzpläne	19,50 €
NEU Schweizer Tram- und Trolleybus-Atlas (Endstation Osting), 68 S., 17 x 24 cm, 123 Pläne, 30 Farb-Abb.	19,00 €
ganz NEU Mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er-Jahre (VI) Linien 44, 47 und 49	22,80 €
ganz NEU Straßenbahnen in den sechziger Jahren (Reuther-VDVA, VBN), 144 S., 200 SW+ + 33 Farbabb.	19,80 €
ganz NEU Omnibusse + Straßenbahnen der Stadt Frankfurt am Main (Linhart, EK), 120 S., A4 quer, 200 Abb., teils Farbe	35,00 €
ganz NEU Straßenbahnen in Frankfurt/M. und Umgebung (Giles, Sutton), Bad Homburg-Offenbach, 128 S., 150 Abb.	19,95 €
ganz NEU 125 Jahre elektrifiziert durch Halle (Saele, Tradition mit Zukunft) (Stekowicz), 144 S., 24 x 24 cm, 200 Abb., teils Farbe	27,80 €
ganz NEU Zeitreise durchs BOGESTRA-Land (A-Halber, DGE-GMed) Bd. 1 Geschichte der Linie 310 BO-WIT	24,80 €
ganz NEU Auf Schienen zur Schicht Straßenbahn Bottrop, Gladbeck, Kirchhellen (K. Giesen) Bd. 4 Westische	29,50 €
ganz NEU Metros & Trams in Japan 1: Tokyo Region + Tram-Atlas Großbritannien & Irland 144 S., je	19,50 €
ganz NEU Trams en Image 2: Trams in beeld 2 (Ed. PFT, SNCV) 1960, ca. 208 S., A4, 201 Col-Fo. (F+NL)	40,00 €
ganz NEU Metrotrams (H. van Rhoggenhuys) NL-Sprache, 50 Jahre Stadtbahnen + Fahrzeuge A4, 300 Abb., inkl. Pläne	33,00 €
ganz NEU Atlas des électr. Stadtkverkehrs der Russischen Föderation englisch, 424 S., A4, 192 Farbabb., Pläne	75,00 €
DVD Hamburgs Nahverkehr in den 60er-Jahren (tram+tv) + Berliner Straßenbahnen , in der Wendezeit, 90er-Jahre, je	19,95 €
Kalender Stadtkverkehr (EK) 16,80 € • Trams (Belgen) 17,50 € • Stockholm (Trafiknagelska) 17,50 € • Wien (Setzack) 14,50 €	

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

TS: Tram Shop, Rolf Hafke, Sieben-Schwaben-Weg 22, 50997 Köln

☎ 02233-922366 📠 02233-922365 📧 Hafke.Koeln@t-online.de

Ihre Seiten: Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

☎ 0 89 – 13 06 99-720
☎ 0 89 – 13 06 99-700

✉ redaktion@geramond.de
✉ STRASSENBAHN MAGAZIN · Postfach 40 02 09 · 80702 München

Zu „Oldies dank Wasserschaden“ (SM 11/2016)

Wertvolle Hilfe

■ In Magdeburg konnte man mal wieder sehen, wie nützlich ältere Fahrzeuge in solchen besonderen Situationen sind, sofern man diese nicht vorzeitig abgestellt und verschrottet hat. Ein Beispiel, dass auch bei anderen Verkehrsbetrieben Schule machen könnte bzw. auch sollte. Vor allen Dingen kommen die alten Fahrzeuge mal wieder in den regulären Liniendienst, anstatt „nur“ bei

Sonder- und Fotofahrten eingesetzt zu werden. Uwe Schlüter, Hildesheim

Zu „Heute wäre sie 150 Jahre alt...“ (SM 11/2016)

Kein Comeback

■ Ich bin der festen Überzeugung, dass es in den nächsten Jahren zu keinem Projekt einer Stadtbahn in Hamburg kommt. Trotz vieler Vorteile hält Herr Scholz, gegen jede Vernunft, stur an seinem Nein zur Stadtbahn fest. Lieber sollen jetzt neue U-Bahnstrecken gebaut werden, die

wahrscheinlich auch nie realisiert werden. Entweder hat Herr Scholz schlechte Berater, oder er ist unwissend. Das Problem, was er hat, ist die Autolobby, mit der will er sich nicht anlegen. Was für mich immer ein Rätsel bleiben wird: Was in fast allen anderen Metropolen geht, wo moderne Straßenbahnen fahren, soll Hamburg nicht gehen? Seit die Grünen sich der SPD unterworfen haben, sind die Chancen noch schlechter geworden. Aber wie sagt man so schön, die wollten mal wieder an die Fleischtöpfe.

Heinz Goecke, Hamburg

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

11., 18. und 24. Dezember, Cottbus: Advents- und Beschwerungsfahrten mit der Traditionstraßenbahn ab Haltestelle Stadthalle durch die Innenstadt. Info: www.cottbusverkehr.de

26. Dezember, 8., 15., 22. und 29 Januar Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Sonderausstellung „Der Omnibusbetrieb der SSB seit 1926“. Rundfahrten mit his-

torischen Straßenbahnen auf der Depot-schleife, Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Fernsehturm und zurück. Witterungsbedingte Einschränkungen vorbehalten. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info.

18. Dezember, Halle: Adventsfahrten mit der historischen Straßenbahn. Info: www.hallesche-strassenbahnfreunde.de

Juni 2017, Pyongyang (Nordkorea): Vom 01.-11. Juni organisiert Daniel Möschke 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 Möschke via E-Mail: daniel-syrau@web.de

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0

Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1

Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühlstr. 34

Postleitzahlgebiet 2

Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3

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

Postleitzahlgebiet 4

Menzels Loksuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf,

Willstätterstr. 15 · Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5

Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünnerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayer-sche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u. Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim,

Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8

Fachbuchzentrum & Antiquariat Stil-letto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Loksuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9

Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich

Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa,

1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien

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

Tschechien

Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1, Klimentka 32

Dänemark

Peter Andersens Forlag, 2640 Hede-husene, Brandvaenget 60

Spanien

Librimop, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande

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

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

Redaktion Straßenbahn im Modell:

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

Ständige Mitarbeiter:

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

Redaktionsassistent: Brigitte Stuißer

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

Layout: Karin Vierheller

Litho: Cromika, Verona

Druck: LSC Communication Europe

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 Hefte) Euro 91,80 (incl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikations-
nummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann
Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Er-
scheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankün-
digt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer
hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem
Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN
erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in
Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut
sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt
beim Verlag. © 2017 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und
alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheber-
rechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt
der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für
unverlangt eingesandte Fotos wird keine Haftung übernommen.
Gerichtsstand ist München. 100%-Gesellschafterin der Gera-
Mond Verlag GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus
GmbH. Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler.
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner;
verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infan-
teriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 0340-7071 • 10815



ROBERT SCHREMPF

Freiburg: Große Pläne für die Zukunft

So wie die Stadt und ihre Region im Wachstum begriffen sind, so ist es auch die Straßenbahn. Nach den in den letzten Jahren umgesetzten Projekten wird weiterhin viel Aufwand betrieben um das Zusammenspiel aus einer wachsenden Stadt und einem leistungsfähigen Straßenbahnsystem voran zu treiben – wir informieren ausführlich über die neuesten Planungen

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Braunschweigs Linie 5

Monotonie kommt auf keiner der fünf Linien in der zweitgrößten Stadt Niedersachsens auf. Besonders abwechslungsreich ist aber der Fahrzeugeinsatz auf der Linie 5. Und auch motivlich bietet sich von neogotischer Opulenz über Plattenbauten bis zur Dorfkirche eine außerordentliche Vielfalt.



Nicht nur DÜWAG

Eine Straßenbahn-Tour durch das Ruhrgebiet vor 35 Jahren ist eine echte Reise in die Vergangenheit, bei der nicht nur DÜWAG-Fahrzeuge beobachtet werden konnten. Andreas Mausolf war in Dortmund, Duisburg und Krefeld unterwegs und hat eindrucksvolle Bilder aus einer Region mitgebracht, die sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten sehr stark verändert hat. Auch der Straßenbahnbetrieb wird heute vielfach ganz anders abgewickelt, denn viele Strecken verlaufen mittlerweile in Tunneln unter der Erde.



WOLFGANG MEIER

Auf Wanderschaft

Runde zehn Jahre fuhren drei von Esslingen gebaute GT4-Triebwagen durch Reutlingen, bis der dortige Betrieb eingestellt wurde. Zweiter Eigentümer der Wagen wurde die Stuttgarter Straßenbahn, die mit den drei Exoten aber nicht viel anfangen konnte. Ihre Karriere beendeten die Wagen letztlich in Ulm, wo sie ausgerechnet von anderen GT4 ersetzt wurden.



ANDREAS MAUSOLF



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

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

Ende gut ...?

Aus dem Verkehr gezogen

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) haben Mitte November Trambahnen des Typs Citylink NET 1212 für eine technische Überprüfung aus dem Fahrbetrieb genommen. Bei 24 von 27 Bahnen, die die VBK von dieser Bauart in ihrem Fahrzeugbestand haben, wurden sporadische, unplanmäßige Bremsungen ausgelöst, heißt es in einer aktuellen Pressemeldung. Die genaue Ursache für die Bremsungen ist noch unklar. Die Bahnen werden nun in der Werkstatt der Verkehrsbetriebe einer intensiven Untersuchung unterzogen und die Mitarbeiter der VBK dabei von Experten des Herstellers Vossloh Kiepe/Stadler Rail Vehicles aus Valencia unterstützt, teilt das Unternehmen mit. Erst im September 2016 sahen sich die VBK gezwungen, die neuen Citylink NET 1212 aus dem Verkehr zu ziehen. Die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB) habe angeordnet, sämtliche Fahrzeuge des Typs Citylink NET 1212 einer Überprüfung zu unterziehen, teilten die Verkehrsbetriebe mit. Grund hierfür waren sicherheitsrelevante technische Probleme. Bleibt zu hoffen, dass die Geschichte mit den neuen Citylink wirklich noch gut ausgeht.

MW

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



LEGENDE DER SCHIENEN

BROCKENBAHN

Quarz-Herrenarmbanduhr
zum 60-jährigen Jubiläum
der Brockenloks



Feine Gravur: Brocken-
bahn-Zuggarnitur und
Ausgabennummer



Ihre Uhr kommt in einer
edlen Präsentbox zu
Ihnen nach Hause



WELTWEITE LIMITIERUNG

Jede Uhr ist ein
nummeriertes
Unikat

Ø Uhrengehäuse: ca. 4 cm
Lederarmband für
Handgelenkumfang: 17–22 cm
Produkt-Nr.: 522-FAN09.01
Produktpreis: € 179,80
(zahlbar auch in 4 Monats-
raten zu je € 44,95)
zzgl. € 8,95 Versand

„Legende der Schienen“

Die Dampflokomotiven der Harzer Schmalspurbahnen sind das Rückgrat der Brockenbahn. Bullig und markant, wie der Berg, den sie erklimmen! Anlässlich des 60-jährigen Jubiläums der Brockenloks präsentiert The Bradford Exchange einen edlen Herrenchronographen, der den Geist des Dampflokezeitalters atmet. Die kleinen Zifferblätter sind im Stile von Manometern und Handrädern aus dem Führerstand einer Dampfloks gestaltet. Dahinter verbergen sich eine Stoppuhrfunktion und 24-Stunde-Anzeige. Umlaufend um das große Zifferblatt stehen die Bahnhöfe der Brockenbahn. Der warme Goldglanz des Edelstahlgehäuses, das **Quarzuhrwerk** und das **Echtlederarmband** machen diese Armbanduhr zu einem wertvollen und zuverlässigen Begleiter.

Exklusiv und weltweit limitiert

Diese Uhr erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange in einer limitierten Auflage. Jedes Exemplar trägt auf der **Rückseite** seine **Ausgabennummer eingraviert**. Mit dem gleichlautend nummerierten Echtheits-Zertifikat ist jede Uhr ein kostbares Sammlerstück. **Reservieren Sie am besten gleich heute!**

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 78543
Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **30. Januar 2017**

☐ **Ja**, ich reserviere die Armbanduhr
„Die Brockenbahn – Legende der Schienen“

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Telefon für eventuelle Rückfragen

Geburtsdatum

☒ Unterschrift

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (x):

- ☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **78543**

The Bradford Exchange Ltd.

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: **069 1729 7900**

THE
BRADFORD EXCHANGE

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

