



**Geheimtipp Lodz**  
Deutsche Klassiker  
und Überland-Idyllen



**Großprojekt Rhein-Neckar**  
So ändern sich Betrieb  
und Netz in Ludwigshafen

Mai 2017

€ 8,90

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

# STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



**Vorkriegs-Gotha-Tw: So verteilten  
sie sich von Erfurt in die ganze DDR**



Gebaut für Mainz, Remscheid und Köln:

# GT6 von Westwaggon

Entwicklung | Technik | Einsatzgeschichte



**Jetzt  
neu am  
Kiosk!  
mit DVD**

**ERLEBNIS RHB HEUTE**  
Die Tipps und Termine für Ihren Bahnurlaub

**BERÜHMTE ZÜGE**  
Unterwegs mit Glacier und Bernina Express

**NOSTALGIE-BETRIEB**  
Wann und wo Sie die Dampfzüge erleben

3.2017 MAI / JUNI

# BAHNEXTRA

€ 12,90  
A/C: 14,60  
CH: SFR 25,80  
BENELUX: € 14,90  
DK: DKK 130,00

**PLUS  
DVD  
Glacier-Express**



**Alpenreise  
im Glacier-Express**  
Traumreise mit dem langsamsten Schnellzug der Welt  
45 Minuten Farbfilm  
GeraMond  
© 2017 by BAHN EXTRA VIDEO  
GeraMond Verlag  
www.geramond.de

INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG



Bahn-Paradies  
Graubünden  
gestern & heute

## Die Rhätische Bahn und der Glacier Express



**RHB-FAHRZEUGE IM PORTRÄT:** G 3/4, „Krokodile“, Ge 4/4 und „Allegra“



**BÜNDNER WAHRZEICHEN:** So prägt die „Rhätische“ Land und Leute



**DAS NETZ DER RHB:** Entwicklung, Highlights, Betriebsabwicklung

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter [www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.bahn-extra.de/abo](http://www.bahn-extra.de/abo)



## Die Rhätische Bahn und der Glacier Express

Aus Sicht der Eisenbahn sind 25 Promille Neigung eine schwierige Steigung – auch für Schmalspurbahnen. Wie ist es dann aber erst bei 70 Promille? Das verlangt die Bernina-Bahn ihren Zügen ab. Die Meterspurstrecke St. Moritz – Tirano ist eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt und

eine der Superlativen im Netz der Rhätischen Bahn. Die Graubündner Schmalspurbahn hat noch mehr Attraktionen zu bieten: Da gibt es die Albula-Bahn mit dem weltberühmten Landwasser-Viadukt, berühmte Züge wie den „Glacier Express“, den die Rhätische Bahn heute

mit der Matterhorn Gotthard Bahn betreibt, und legendäre Fahrzeuge wie die „Krokodile“.

Bahn Extra zeigt Ihnen die ganze Vielfalt des Meterspur-Paradieses Graubünden – einschließlich aktueller Reisetipps und der DVD „Alpenreise im Glacier Express“.





Der Dresdner Wagen 734 von 1913 wird von den Mitgliedern des Dresdner Straßenbahnmuseums betriebsfähig unterhalten. Auch dieser rührige Verein benötigt Hilfe und Unterstützung für seine Arbeit, worauf die Homepage hinweist

MICHAEL SPERL

## Männersache?

**S**traßenbahnfreunde sind männlich, das beweist ein Blick in die Abonnenten-Dateien des Strassenbahn Magazin. Die Resonanz auf unsere Leserumfragen zeigt eine ähnliche Tendenz; über 99 Prozent der Einsender gehören dem männlichen Geschlecht an. Doch es gibt Ausnahmen – es gibt sie tatsächlich, die weiblichen Straßenbahn-Freunde, die sich intensiv ihrem Hobby widmen. Leider oft als Einzelgängerinnen, denn viele männliche Hobbykollegen können sich offensichtlich nicht vorstellen, dass Frauen Interessen an Fahrschaltern, Maximumwagen oder Oberleitungen haben.

Vor ein paar Tagen erreichte mich der Anruf einer Straßenbahn-Freundin aus Sachsen. Sie erkundigte sich, ob in den nächsten Heften ein Artikel über die Einstellung der Lockwitztalbahn erscheinen würde. Und dann klagte sie mir ihr Leid: Sie würde liebend gerne in ihrer Freizeit in einem Verein mitarbeiten, der sich um die Erhaltung historischer Straßenbahnfahrzeuge kümmert. Doch waren alle ihre bisherigen Versuche erfolglos: Straßenbahnen seien Männersache, wurde ihr mehrfach erklärt, und die harte körperliche Arbeit an den Fahrzeugen sei ohnehin nichts für Frauen. „Wir müssen nachher noch einen

40 Tonnen schweren Wagen anheben“, wurde ihr bei einem Verein gesagt, der sich gerade auf sein 25-jähriges Jubiläum vorbereitet (siehe S. 70/71). Als ob diese 40 Tonnen von einigen Herren der Schöpfung persönlich angehoben würden. Auch das Angebot der Sächsin, bei einfacheren Tätigkeiten aktiv werden zu wollen, wurde abgelehnt.

Liebe Straßenbahnfreunde der Museumsszene: Brauchen historische Fahrzeuge bei ihren Einsätzen nicht Personal, das meist Hände ringend gesucht wird? Gibt es nicht allerorten Mangel an Mitstreitern und an Unterstützung? Kann eine Frau nicht etwa auch einen Pinsel halten, wenn es um die Lackierung von Fahrzeugen geht? Oft hört man Klagen über fehlende helfende Hände: „Wir würden ja gerne noch ein weiteres Fahrzeug aufarbeiten, aber wir haben nicht genug aktive Mitarbeiter.“ Oder fürchtet man in den Vereinen gar eine gewisse Art von Unruhe, wenn womöglich unverheiratete Frauen sich bei gemeinsamen Arbeitseinsätzen ins Zeug legen? Ich denke, es ist an der Zeit, umzudenken – freuen wir uns doch alle, dass unser gemeinsames Interessengebiet eben keine reine Männerdomäne ist. Geben wir der Weiblichkeit eine Chance, sich in den Vereinen einzubringen – zum Vorteil für alle, nicht zuletzt für die historischen Straßenbahnen.



**Martin Weltner**  
Verantwortlicher Redakteur



**Sollen sich Straßenbahn-Vereine weiblichen Interessenten öffnen, wenn sie neue Mitarbeiter suchen? Wie sehen Sie das, liebe Leser?**

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



## TITEL Westwaggon: Gelenkwagen für die Mainzer Straßenbahn ..... 36

### ► Betriebe

#### ■ Im Schatten der Hochstraßen ..... 16

**Ludwigshafen** – Das Stadtbild Ludwigshafen und das der Straßenbahn wird sich durch Abriss- und Neubau-Maßnahmen in den nächsten Jahren stark verändern. Auf der Tagesordnung steht auch endlich die Modernisierung der Strecke nach Friesenheim

#### ■ Schmal und eng ..... 24

**U-Bahn Glasgow** – Die seit 120 Jahren in Betrieb befindliche U-Bahn der schottischen Metropole wird neue Fahrzeuge erhalten

#### ■ ... wir fahr'n nach Łódź ..... 28

**Vier Überlandstrecken** – Eine womöglich letzte Wirkungsstätte haben zahlreiche deutsche Straßenbahnwagen bei den ehemaligen „Zufuhrbahnen“ im mittelpolnischen Łódź gefunden

### RUBRIKEN

„Einsteigen, bitte ...“ ..... 3	Fundstück. .... 72
Bild des Monats ..... 6	Forum. .... 80
Journal ..... 8	Impressum ..... 81
Nächster Halt ..... 26	Vorschau ..... 82
Einst & Jetzt ..... 58	Das besondere Bild. .... 84

### ► Fahrzeuge

#### ■ Die letzten Mohikaner ..... 36

**Westwaggon-Gelenkwagen für Mainz** – Zur Modernisierung des Fahrzeugparks beschaffte die Mainzer Straßenbahn vor fast 60 Jahren sechssächsige Gelenkwagen – gebaut „vor Ort“ bei Westwaggon

#### ■ „Queen Mary“ ..... 46

**Düsseldorfs Wagen 2151** – Viele Düsseldorfer verbinden den Namen „Queen Mary“ nicht nur mit einem Passagierschiff, sondern auch mit einem Straßenbahnwagen. Wie kam es zu diesem außergewöhnlich langen Fahrzeug?



#### ■ Auf Wanderschaft ..... 48

**Erfurts Gotha-Vorkriegswagen** – In mehreren Serien fertigte die Waggonfabrik Gotha in den 30er- und 40er-Jahren elegante Zweiaxler für die Erfurter Straßenbahn. Als die dortigen Verkehrsbetriebe in den 60er-Jahren Einheitswagen und Gelenkzüge vom Typ Gotha bekamen, fanden die betagten Wagen noch Unterschlupf bei anderen Betrieben

#### ■ Alte Wagen – neue Aufgaben ..... 56

**Magdeburger Tatra-Umbauten** – Drei Tatra-Vierachser haben in Magdeburg neue Aufgaben erhalten. In Eigenregie wurde ein zeitgemäßer Fahrschulwagen geschaffen, ferner ein neuer zweiteiliger und vielseitig nutzbarer Schienenschleifzug zur Wartung der Infrastruktur beschafft





Ludwigshafen: Umbauten und neue Strecken

16



Łódź: Letzte Heimat für alte deutsche Trams

28



Erfurt: Die Gotha-Wagen aus der Vorkriegszeit

48



Zürichbergbahn: Eine Spitzkehre und viel mehr

60

## Geschichte

### Anfangs mit Spitzkehre ..... 60

**Die Zürichbergbahn** – Im März 1894 hatte die „Elektrische Strassenbahn Zürich“ (ESZ) ihre erste elektrische Tram in Betrieb genommen. Schon ein knappes Jahr später konnte die „Zentrale Zürichbergbahn“ (ZZB) eingeweiht werden – mit beeindruckender Streckenführung

### Vieracher-Reviere ..... 64

**Belgisches ABC, Teil 2: Brüssel und Charleroi** – Nach Antwerpen suchte Andreas Mausolf im Frühsommer 1982 auch Brüssel und Charleroi auf, um sein belgisches ABC abzuschließen. Heute ist von der einstigen Herrlichkeit nicht mehr viel übrig geblieben

### „Fahre mit Gas“ ..... 66

**Gas-Straßenbahnen in Europa** – Straßenbahnen mit Gasantrieb – gab es so etwas wirklich einmal? Wir erinnern an diese bemerkenswerten und fast vergessene Technik, die auch Thema eines neuen Buches ist, das als Standardwerk angesehen werden kann

### Trachenberger Schatzkammer ..... 70

**Dresdener Tram-Schätze seit 25 Jahren in Vereinsobhut** – Das Straßenbahnmuseum in der sächsischen Landeshauptstadt feiert mit einer Parade und großem Programm am 3. Juni sein 25. Jubiläum

## STRASSENBAHN im Modell

### Noch mehr Tram-Neuheiten ..... 74

Der japanische Spur-N-Hersteller Tomytec will mit Fahrzeugen nach Berliner und Münchner Vorbildern bei uns Fuß fassen



#### Titelmotiv

Am 7. Februar 1967 war der Mainzer Westwaggon-Sechssachser auf der Linie 11 unterwegs. Die Aufnahme entstand in Gonsenheim auf der Fahrt nach Hechtsheim

DIETER WALT KING

#### Rücktitel

Aus dem Residenzschloss in Darmstadt blickt man nach Süden auf den Marktplatz mit Rathaus (l.) und Stadtkirche (M.); vorn ist Triebwagen 9871 auf der Linie 3 Hauptbahnhof – Lichtenbergschule unterwegs und hat gerade die Haltestelle Schloss verlassen (September 2016)

KARL LAUMANN











### Grazer Frühlingsgefühle

Einer alten Sage nach soll der Teufel höchstpersönlich dafür verantwortlich sein, dass sich mitten in der Grazer Innenstadt ein über 100 Meter hoher Berg erhebt. Angeblich hat der Teufel ihn vor Urzeiten auf die Stadt geschleudert. Etwas realistischer ist wohl diese Version: Irgendwann hat eben einfach mal jemand angefangen, Graz um den eigentlich ziemlich unmystischen Berg herum zu bauen. Heute bildet der Schlossberg deshalb den Kern der Altstadt in der steiermärkischen Landeshauptstadt. Rauf geht es über die Kriegstreppe zu Fuß oder – etwas bequemer – per Standseilbahn. Und hin? Geht es am besten mit der Straßenbahn! Christian Lücker fotografierte am 14. April 2014 einen SGP-Gelenkwagen der Reihe 600, der sich in seiner klassischen Farbgebung auf der mit Liebeschlössern behängten Mur-Brücke perfekt in die malerische Szene einfügt.



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

Fuhrparkverjüngung und Streckensanierung in der Hauptstadt

## Berliner Verkehrsbetriebe modernisieren weiter



**Die Flexity Berlin bestimmen zunehmend das Bild auf den Straßen der Bundeshauptstadt und verdrängen die immer seltener werdenden Tatrazüge, hier am Endpunkt beim Hauptbahnhof**

BODO SCHULZ (3)

■ Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) setzen die Modernisierung ihres Fuhrparks fort. Dazu wird Bombardier Transportation weitere 21 Straßenbahnen vom Typ Flexity Berlin in die Hauptstadt liefern. Mit diesem vierten Abruf sind sämtliche Optionen ausgeschöpft, die BVG und Bombardier Transportation 2006 im Rahmenvertrag über damals insgesamt bis zu 210 Fahrzeuge vereinbart hatten. Der Auftragswert für die letzte Tranche beläuft sich auf rund 71 Millionen Euro, das entspricht einem Stückpreis von knapp 3,4 Millionen Euro pro Wagen. Mit Stand Anfang März hatte Bombardier 137 Flexity Berlin geliefert,

darunter 34 der kurzen Zweirichter F6Z mit 30,8 Metern Wagenlänge, 40 Stück Einrichtungswagen F8E und 63 Zweirichter F8Z in der 40-Meter-Langversion. Seit Inbetriebnahme 2011 haben die Berliner Flexity bereits 29 Millionen Kilometer zurückgelegt. Die jüngste Nachbestellung besteht ausschließlich aus F8Z-Zweirichtungswagen mit 40 Metern Länge, da diese Fahrzeugkapazität den wachsenden Anforderungen an die Mobilität in der wachsenden Hauptstadt am ehesten entspricht. Die BVG hatte 2006 zunächst vier Vorserienfahrzeuge bestellt. Die Serienbestellung erfolgte in vier Schritten: 99 Flexity vereinbarte die BVG 2009,

weitere 39 Stück 2012, nochmals 47 Flexity 2015, zuletzt nun im Februar 2017 weitere 21 Wagen. Zur weiteren Erhöhung der Zuverlässigkeit erprobt die BVG derzeit das Ferndiagnosesystem myBT-fleet von Bombardier an vier Flexity-Zügen. Das System ermöglicht die Instandhaltungsoptimierung durch die Echtzeiterhebung von Daten direkt im Fahrzeug.

### Neues von der U-Bahn

Seit 2015 hat die BVG im U-Bahn-Netz zwei vierteilige Prototypen der Baureihe IK mit dem Spitznamen „Icke“ im Einsatz. Elf Züge erwartet die BVG von Stad-

ler zwischen Juli und Dezember 2017, insgesamt sind gegenwärtig 38 der Züge Typ IK bestellt. Während Stadler Pankow derzeit diese neuen IK-Züge baut, sind zwischenzeitlich zur Verstärkung des U-Bahn-Fahrzeugparks auch die Museums-wagen 2021/2020 und 2001/2000 der Baureihen D und DL „Dora“ wieder im Linienverkehr. Seit 1. März waren die beiden Doppeltriebwagen als zusätzlicher Vier-Wagen-Zug auf der U5 unterwegs und absolvierten mehrwöchige Probefahrten im Fahrgastverkehr, während sich die dritte zu reaktivierende Einheit 2246+2247 noch in Aufarbeitung befand. Die „Doras“ sollen künftig auf der





Nach dem Probetrieb im März auf der U5 sollen die reaktivierten Dora-Züge 2020/2021 und 2001/2000 ab April planmäßig auf der „Kanzler-U-Bahn“ U55 zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor fahren



Bei Stadler Pankow entsteht derzeit die Baureihe IK für die U-Bahn der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), die Bestellung umfasst insgesamt 38 Züge mit jeweils vier Wagen

Linie U55 zum Einsatz kommen und dort F79-Züge freisetzen, die die BVG im Großprofilnetz der Linien U5–U9 dringend benötigt. Der Einsatzbeginn auf der U55 war bei Redaktionsschluss auf Ende März/Anfang April terminiert, wofür die Züge mit Sattelschlepper und Kran zunächst noch in den vom restlichen Netz getrennten Tunnel transportiert werden mussten. Auf der kurzen U55 legt jeder Doppeltriebwagen jährlich nur etwa 40.000 Kilometer zurück, rund ein Drittel dessen, was die U-Bahnen im übrigen Netz leisten. Die Kosten für die Instandsetzung aller drei Doppeltriebwagen belaufen sich auf rund 1,9 Millionen Euro.

### Neue Gleise für Köpenick

Das Köpenicker Teilnetz zählt zu den am stärksten befahrenen Abschnitten der Berliner Straßenbahn. Seit 27. Februar erneuert die BVG die Gleise in der Muggelheimer Straße, was zur Unterbrechung der Linien 27, 62 und 67 führt. Die Arbeiten starteten zunächst zwischen Amtsstraße und Pablo-Neruda-Straße. Seit 6. März vergrößerte sich der Baukorridor auf dem Muggelheimer Damm bis zum Krankenhaus Köpenick. Weiterhin starteten Ende März Gleis- und Fahrleitungsarbeiten am Muggelseedamm zwischen Hirschgarten und Bölschestraße

sowie auf dem Fürstenwalder Damm zwischen Bölschestraße und Rahnsdorf, was zu Änderungen auf den Linien 60 und 61 führt. Als Ersatz sind auf den gesperrten Abschnitten Busse unterwegs. Voraussichtlich Mitte/Ende Mai werden die Straßenbahnen auf den neuen Gleisen fahren können. Im Bereich Köpenick und Friedrichshagen sind 2017 noch weitere Bauarbeiten im Straßenbahnnetz geplant.

MSP

### Rhein-Neckar-Verkehr Ausschreibung für bis zu 126 Niederflurzüge

■ Der Gemeinschaftsbetrieb Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV), der die Straßenbahnnetze der Städte Heidel-

berg, Mannheim und Ludwigshafen am Rhein umfasst, hat im März eine Ausschreibung zur Beschaffung neuer Straßenbahnen in Drehgestellbauweise veröffentlicht. Der Vertragsschluss ist für Ende 2017 geplant, die Laufzeit geht bis 2028. Bei den vollklimatisierten meterspurigen Zweirichtungswagen sollen alle Fahrwerke angetrieben sein. Die Wagenkastenbreite soll 2,40 Meter betragen, es sind verschiedene Fahrzeuglängen von 30, 40 und 60 Metern vorgesehen. Die 30-Meter-Züge sollen in Doppeltraktion einsetzbar sein. Sollten die Angebote der 60-Meter-Züge im Verhältnis zu den 30-Meter-Zügen nicht wirtschaftlich sein, behält sich die RNV vor, die 60-Meter-Züge durch die doppelte Anzahl an 30-Meter-Zügen zu ersetzen. Als kleinster befahrbarer Bogenradius sind 15 Meter angegeben, die größte zu befahrende Längsneigung beträgt sieben Prozent. Die Fahrzeuge sollen eine Nutzungsdauer von 36 Jahren erreichen und nach BOStrab und ESBO zugelassen werden. Die Ausschreibung umfasst Projektierung, Transport, Inbetriebnahme/Inbetriebsetzung, Schulung und Dokumentation der Niederflurwagen einschließlich Ersatzteilepaket und die zur Wartung notwendigen Spezialwerkzeuge. Neben 80 fest zu bestellenden Wagen, darunter zwölf 60-Meter-Züge, sollen vom potentiellen Auftragnehmer bis zu 46 weitere Fahrzeuge gleicher Bauart als Option angeboten werden. Das Angebot umfasst darüber hinaus

**Rhein-Neckar-Verkehr: Die RNV möchte ihren Fuhrpark verjüngen, auch den Düwag-GT6N droht dann die Abstellung, hier Tw 2207 an der Ludwigshafener Haltestelle Hagellochstraße**

FREDERIK BUCHLEITNER



## Dresden

■ Die bedarfsorientierte Verkehrssteuerung auf der „Nord-Süd-Verbindung“ ist seit März komplett, 24 Lichtsignalanlagen zwischen Nürnberger Platz und Albertplatz sowie im Stadtteil Klotzsche sind daran angeschlossen. Seit 2008 haben Freistaat Sachsen und EU 2,3 Millionen Euro für das Projekt bereitgestellt. Neben besserer Pünktlichkeit für Bus und Bahn profitiert auch der Individualverkehr von zusätzlichen Freigabezeiten. Die Projektpartner Stadt, Verkehrsbetriebe und Technische Universität möchten die seit 2006 aufgebaute Steuerung daher auf die Ost-West-Achse und den Stadtring ausdehnen.

MSP

## Düsseldorf

■ Nachdem seit Anfang 2017 bei 28 B80-Stadtbahnen an einem Längsträger Risse auftraten, hat die Rheinbahn mit Hochdruck nach einem geeigneten Reparaturverfahren gesucht. In Abstimmung mit Fachfirmen und der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) konnte nun ein Verfahren entwickelt werden, die Fahrzeuge wieder einsatzfähig zu machen. Ende März hat die TAB die ersten vier geschweißten und an dieser Stelle verstärkten Fahrzeuge wieder für den Fahrgastbetrieb freigegeben. Die restlichen 24 Wagen werden nach und nach in der gleichen Weise saniert.

IMB

## Darmstadt

■ In den Osterferien vom 1. bis 17. April fahren auf der Linie 3 Busse statt Bahnen. Währenddessen erneuerte HEAG mobilo an drei Stellen in der Ludwigshöhstraße die Gleise: Zwischen Herrngarten- und Moosbergstraße, in Höhe der Haltestelle „Ludwigshöhstraße“ stadtauswärts und in der Wendeschleife der Endhaltestelle „Lichtenbergschule“. Damit ist die im Herbst 2016 begonnene punktuelle Gleissanierung in Stadtteil Bessungen vorerst abgeschlossen. Bereits seit 20. März bis einschließlich 27. Mai baut HEAG mobilo zudem die Haltestelle „Weinbergstraße“ barrierefrei aus.

MSP





■ Bochum: Im März stellten die – neben den M6S – zur Ablösung anstehenden NF6D der Bogestra noch fast den kompletten Wagenauslauf der Linie 308 sowie einige Kurse der 302 und 318. Hier Tw 417 am 16. März auf der Hattinger Straße in Bochum-Linden. Indes schreitet die Auslieferung der neuen Variobahn-Serie voran, Anfang März waren von Stadler Pankow bereits die Tw 101–109 eingetroffen

MICHAEL KOCHENS

die Herstellung eines 1:1-Modells (Mock-Up) zur Validierung aller relevanten Designelemente wie Fahrerstand, Türen und Fahrgastinnenraum.

Die RNV möchte innerhalb des kommenden Jahrzehnts mit diesen Neufahrzeugen die letzten Heidelberger GT8, die OEG-GT8, die OEG-Variobahnen von 1996, die Heidelberger MGT6D und M8C sowie die Mannheimer und Ludwigshafener GT6N ersetzen.

MSP

## Wuppertal

### Anlieferstopp für Schwebebahnen

■ Die Wuppertaler Stadtwerke WSW mobil GmbH haben die Anlieferung weiterer neuer Schwebebahn der Generation 15 vorläufig ausgesetzt. Im Gegenzug stellt der Betrieb derzeit keine zusätzlichen alten Wagen (Baureihe 72) mehr ab. Stattdessen hat WSW mobil bei Redaktionsschluss sogar erwogen, den abgestellten Alt-



Wuppertal: Aus Sicht der Stadtwerke noch nicht ausreichend betriebsfest sind die neuen Züge der „Generation 15“ – die Auslieferung weiterer Wagen ist vorerst gestoppt

MICHAEL BEITELSMANN

wagen 72-9 nochmals zu reaktivieren. Hintergrund ist die wochenlange, baubedingte Sperrung der weitgehend parallel führenden Eisenbahnstrecke quer durch Wuppertal.

Während der Oster- und der Sommerferien ist die Stadt dadurch so-

wohl vom Fern- als auch vom Regional- und S-Bahnverkehr komplett abgekoppelt. Um in dieser Zeit einen sicher funktionierenden „Ersatzverkehr“ mit der Schwebebahn zu gewährleisten, hat sich WSW mobil zu dieser ungewöhnlichen Maßnahme entschlossen. Die neuen Bahnen verursachen momentan einige Störungen, die den flüssigen Schwebebahnverkehr behindern. So kommt es immer wieder zu Verspätungen, deren Häufigkeit mit der Anzahl der neuen Fahrzeuge zusammenhängt. Derzeit besteht bereits etwa ein Drittel des Wagenparks aus der „Generation 15“ (15-01 bis 15-11) – diese Quote möchten die Stadtwerke bis zum Sommer nicht erhöhen. Die Zeitspanne soll auch dazu genutzt werden, um an den „Kinderkrankheiten“ der neuen Wagen zu arbeiten. So kommt es immer wieder zu Compu-



Hannover: Mit der jüngst beschlossenen Sanierung von 24 Wagen wird der vertraute „Stadtbahnklassiker“ TW 6000 noch einige Jahre im Stadtbild der Messestadt präsent sein

FREDERIK BUCHLEITNER

terfehlern und Störungen bei der Türmechanik.

MBE

## Hannover

### Üstra ertüchtigt 24 alte Stadtbahnen

■ Der Üstra-Aufsichtsrat beschloss Ende Februar in nicht öffentlicher Sitzung die Ertüchtigung von 24 Zügen des Typs TW 6000 anstelle der vom Unternehmen favorisierten Beschaffung einer gleichen Anzahl von Neufahrzeugen. Pro Wagen investiert die Üstra dabei bis zu 800.000 Euro. Die Entscheidung fiel nach Informationen der Lokalpresse unter ungewöhnlichen Verhältnissen: Nur sieben von 20 Aufsichtsratsmitgliedern stimmten für den Beschluss, ganze zwei votierten für eine Wagenneubeschaffung. Der Rest enthielt sich oder hatte bei der Abstimmung den Raum verlassen.

Hintergrund ist, dass die Üstra bis 2021 zusätzliche Fahrzeuge braucht. Dazu hätte die Üstra einen Anschlussauftrag zur aktuellen Lieferung der TW 3000 mit erneutem Ausschreibungswettbewerb schließen müssen, der intern bereits unter dem Arbeitstitel TW 3500 vorbereitet wurde. Ab 2025 soll dann ohnehin die nächste Fahrzeuggeneration als Ersatz der „Silberpfeile“ TW 2000 anrollen. Unter diesem Vorzeichen waren dem Aufsichtsrat die wirtschaftlichen Risiken einer nur 24 Wagen umfassenden „Kleinserie“ zu groß. Der Aufsichtsrat bremste auch, weil an einigen Strecken nach wie vor Hochbahnsteige fehlen und dort die neuen TW 3000 bzw. 3500 nicht halten können – andererseits aber die Region derzeit die Mittel für das dann nötige Hochbahnsteig-Programm nicht aufstocken möchte.

MSP

## Bonn

### Bönnsche Bimmel abgestellt

■ Die Partybahn der Bonner Stadtwerke, liebevoll auch „Bönnsche Bimmel“ genannt, wurde aus Kostengründen außer Betrieb genommen. Seit 1989 wurde der Oldtimer Baujahr 1950 für Sonderfahrten eingesetzt. Wie ein Sprecher der Stadtwerke betonte, würde die fällige Hauptuntersuchung rund 140.000 Euro kosten – zu viel für das städtische Unternehmen, zumal der Betrieb zwar imagefördernd, aber nie kostendeckend gewesen sei. Das liegt unter anderem auch an der eher geringen Kapazität des Wagens – nur 19 Sitzplätze bietet die Bimmel. Ihr letzter Einsatz fand bereits im Januar 2017





statt. Nun besteht die Hoffnung, dass das historisch wertvolle Fahrzeug – von Westwaggon auf einem alten Fahrgestell einst für die Gesellschaft BGM (Bonn – Godesberg – Mehlem) gebaut – wenigstens als nicht betriebsbereites Unikat erhalten bleibt.

MBE

## Chemnitz Teilbetriebnahme der Modellstufe 2

■ Am 2. Mai ist die feierliche Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes der Baustufe 2 des Chemnitzer Modells geplant. Die Citylink-Fahrzeuge sollen nach Information des Verkehrsverbunds Mittelsachsen (VMS) dann den Linienbetrieb auf dem ersten Teil der neuen Straßenbahnstrecke bis zum Stadlerplatz auf der Reichenhainer Straße aufnehmen. Die beiden von Burgstädt und Mittweida kommenden Linien C13 und C14 fahren dann knapp 1,5 Kilometer über den bisherigen Endpunkt an der Zentralhaltestelle Chemnitz hinaus. Fahrplan-

mäßig sollen die Umläufe so verknüpft sein, dass nach Ankunft am Stadlerplatz ein Linienwechsel stattfindet und die Citylinks abwechselnd nach Burgstädt und Mittweida fahren. Die Linie C15 von Hainichen soll ab ihrer voraussichtlichen Inbetriebnahme zum kleinen Fahrplanwechsel am 11. Juni ebenfalls bis zum Stadlerplatz fahren. Laut VMS sollten die noch ausstehenden Bauarbeiten auf der Reitbahn- und Bernsdorfer Straße sowie am Stadlerplatz einschließlich aller Restleistungen bis Mitte April erledigt sein, sodass einer pünktlichen Betriebsaufnahme nichts im Wege steht. Ende April soll die City-Bahn Chemnitz GmbH als betriebsführendes Verkehrsunternehmen die notwendigen Einweisungsfahrten durchführen.

MSP

## Magdeburg Neues Liniennetz

■ Am 13. März stellten die MVB Magdeburger Verkehrsbetriebe das voraussichtlich ab 1. April geltende neue Lini-

■ **Cottbus:** Die Stadtverordneten haben am 22. Februar die Direktvergabe der Nahverkehrsleistungen an die Cottbusverkehr GmbH für weitere 22,5 Jahre bestätigt. Die grundsanitierten KTNF6, hier Tw 135, sichern den Straßenbahnverkehr derzeit ab

BODO SCHULZ

Chemnitz: Bislang fuhren die Citylinks nur ein kurzes Stück zwischen Hauptbahnhof und Zentralhaltestelle auf Straßenbahngleis, ab 2. Mai verlängert sich die Strecke zum Stadlerplatz

MARKUS BERGELT



# Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

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

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

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

Jetzt online bestellen unter:  
[www.strassenbahnmagazin.de](http://www.strassenbahnmagazin.de)  
oder Telefon 0180-532 16 17  
(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)





■ Karlsruhe: Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) feiert 2017 ihr 60. Jubiläum. Aus diesem Anlass hat das Unternehmen einen Wagen in einer Retro-Lackierung gestaltet. Die grün-gelbe Farbgebung ist angelehnt an eine der ersten Gelenkbahnen der AVG, die seinerzeit mit einer so genannten Pop-Lackierung fuhren. Der Verein Treffpunkt Schienennahverkehr Karlsruhe e.V. (TSNV) organisierte im Rahmen einer Sonderfahrt am 11. März eine Gegenüberstellung des Museumswagens AV 12 in seiner historischen Poplackierung und dem frisch im Retrolook gestalteten Citylink NET2012 Tw 355 der AVG im VBK-Betriebshof West ERNST-OTTO TETZNER

ennetz vor. Grund ist die zu diesem Zeitpunkt in Kraft getretene Vollsperrung der bislang zumindest eingleisigen Strecke unter den Eisenbahnbrücken am Hauptbahnhof. Bis auf die 2 und 9 sind alle Straßenbahnlinien von Veränderungen betroffen. Auch der Fahrgastverband äußerte sich lobend über das neue, rund zwei Jahre geltende Netz. Vorteil des neuen Netzes ist, dass alle Stadtteile ohne Umsteigen mit der Innenstadt verbunden sind – wenn auch über Umwege. Nachteil: Die Hallische Straße ist mit sechs und der Hasselbachplatz mit acht Linien belastet. DP

## Stuttgart

### SSB braucht neue Wagen für die „Zacke“

■ Zur Beschaffung neuer Triebwagen für die Zahnradbahn „Zacke“ vom Stuttgarter Marienplatz nach Deger-

loch benötigt die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) etwa 15 Millionen Euro. Die aktuell im Einsatz stehenden Vierachser vom Typ ZT4 – gebaut 1982 von MAN, AEG und SLM Winterthur – haben nach rund 35 Jahren das Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreicht. Für die Anschaffung der vierten Fahrzeuggeneration ist jedoch eine finanzielle Förderung unabdingbar. Sowohl die problematische Beschaffung von Ersatzteilen als auch der erhöhte Aufwand für Reparaturen lassen einen Austausch der Triebwagen als vorteilhaft erscheinen. Seit 1884 verbindet die Zahnradbahn den Stuttgarter Süden mit dem Vorort Degerloch und überwindet dabei Steigungen mit teilweise knapp 18 Prozent. Mehr als 3.000 Fahrgäste nutzen die Verbindung täglich. Auf dem Wunschzettel der SSB stehen neue Triebwagen mit annähernd niederflurigem Einstieg und aus-

reichender Kapazität für die Unterbringung von Fahrrädern. Das Budget für die benötigten drei neuen Fahrzeuge kann nicht alleine von der SSB aufgebracht werden. Wie der baden-württembergische Finanzausschuss bereits Ende Januar bestätigte, wird das Land aus Sanierungsmitteln im Landeshaushalt 2017 bis 2019 insgesamt 60 Millionen Euro für die Neubeschaffung und Sanierung von Schienenfahrzeugen auf Straßen- und Stadtbahnnetzen sowie kommunalen Nebenbahnen zur Verfügung stellen. Verkehrsminister Winfried Hermann stellte dazu klar: „Die kommunalen Verkehrsunternehmen wären mit den Ersatzinvestitionen alleine überfordert, müssen aber auch künftig den größeren Teil der Investitionen in jedem Fall selbst tragen.“ Die Landesmittel dienen vor allem der Modernisierung und Ersatzbeschaffung. Anträge können Kommunen, Unternehmen, die zu mindestens 50 Prozent in kommunalem Eigentum stehen, oder kommunale Zweckverbände stellen.

Aus diesem Fonds erhofft sich die SSB auch einen Zuschuss für die neuen Wagen auf der „Zacke“. PG/MSP



Stuttgart: Die Tw 1002 „Degerloch“ und 1003 „Helene“ der Zahnradbahnlinie 10 Degerloch – Marienplatz begegnen sich an der Wielandshöhe, die SSB benötigt für diese Fahrzeuge Ersatz PETER GARKE

## Industrie

### Stadler

### Fahrzeugbauer auf Wachstumskurs

■ Mit rund 300 Millionen Euro Umsatz und konstanter Auftragslage setzt der Stadler-Konzern seinen Wachstumskurs fort. Die Auftragseingänge lagen 2016 bei 1,1 Milliarden Euro. Stadler hat 2016 insgesamt 68 Fahrzeuge, darunter

ANZEIGE

## Ihre Prämie



Noch mehr Auswahl unter  
[www.strassenbahn-magazin.de/abo](http://www.strassenbahn-magazin.de/abo)

Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

42 Straßen- und Stadtbahnen und 26 Vollbahnen, ausgeliefert. Damit sind im Vorjahr sowohl der Umsatz als auch der Produktionsausstoß stabil geblieben. Produziert werden 2017 neben 22 Vollbahnen und 51 Straßen- und Stadtbahnen auch 19 Metros. Die deutsche Tochter der Schweizer Stadler Rail Group beschäftigt in der Region Berlin/Brandenburg 1.100 Mitarbeiter und 30 Auszubildende. Aktuell produziert Stadler Pankow neben Stadtbahnen für Stuttgart und Berliner U-Bahnen unter anderem die doppelstöckigen Züge Typ KISS für die Luxemburgische Staatsbahn, die einstöckigen Züge Typ FLIRT für die S-Bahn Rhein Ruhr, Panoramawagen für Rocky Mountaineer in Kanada sowie Variobahnen für Aarhus in Dänemark und für Bogestra in Gelsenkirchen. Der Standort Velten soll 2017 für 3,5 Millionen Euro erweitert werden. Ab Frühjahr starten die Bauarbeiten und sollen im Herbst abgeschlossen sein. Dort wird in drei Hallenkomplexen die Inbetriebnahme der Schienenfahrzeuge durchgeführt. Dabei ermöglichen die Kapazitäten eine Inbetriebnahme von bis zu 16 Fahrzeugen gleichzeitig. Auf einer Teststrecke können zudem Testfahrten mit bis zu 120 Stundenkilometern durchgeführt werden, und es besteht ein direkter Zugang zum Streckennetz der Deutschen Bahn. PM/MSP

## Gomaco

### Wagenreparatur für Galveston Island Trolley

■ Der amerikanische Straßenbahnhersteller Gomaco Trolley Company aus Iowa, der sich auf den Nachbau historischer Straßenbahnen spezialisiert hat, erhielt Ende Januar den Auftrag zur Instandsetzung von drei Straßenbahntriebwagen aus Galveston in Texas. Die Fahrzeuge der 1988 eröffneten Galves-





**Stadler Pankow:** Derzeit läuft die Fertigung von Zweirichtungs-Stadtbahnwagen Typ DT8.14 für Stuttgart auf Hochtouren, der Wagentyp basiert auf Stadlers Tango-Fahrzeugfamilie

BODO SCHULZ

ton Island Trolley sind historischen Triebwagen nachempfunden und besitzen einen dieselelektrischen Antrieb. Aufgrund von Schäden, die durch den Hurrikan Ike verursacht wurden, musste der dortige Betrieb 2008 eingestellt werden. Nachdem die Federal Emergency Management Agency (FEMA) sich bereit erklärte, einen Zuschuss in Höhe von 1,6 Millionen US-Dollar zu der 3,8 Millionen US-Dollar teuren Fahrzeuginstandsetzung zu gewähren, konnten die Arbeiten nun veranlasst werden. Ende 2017 werden die reparierten Triebwagen zurück in dem texanischen Badeort erwartet, um dort den touristisch geprägten Betrieb auf der zuletzt 10,9 Kilometer langen Strecke wieder aufzunehmen.

JEP

## Ausland

### Schweiz: Zürich Vertrag für 70 Flexity unterzeichnet

■ Sechs Jahre nach Beginn der Ausschreibung besiegelten am 2. März die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und Bombardier Transportation Switzerland den Vertrag über die Lieferung von 70 Niederflurtrams des Typs „Flexity 2“ inklusive 70 weiterer Optionsfahrzeuge. Der Vertragsabschluss ist der Endpunkt einer

langwierigen Geschichte: Bereits 2014 lehnte der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) den Finanzierungsantrag der VBZ ab, weil Zweifel an einer korrekten Bewertung der Offerte bestanden. Erst als ein externes Gutachten von TÜV Süd Rail den VBZ eine anbieterneutrale und fachlich korrekte Auswertung bescheinigte, konnten die Stadt Zürich und die VBZ am 17. Mai 2016 den Zuschlag an Bombardier bekanntgeben. Jedoch reichten Stadler Rail und Siemens beim Verwaltungsgericht Zürich gegen den Vergabeentscheid Beschwerde ein. Das Gericht teilte am 21. Februar 2017 mit, dass der Zuschlag an Bombardier nicht zu beanstanden sei und somit den Beschwerden keine aufschiebende Wirkung zukommt. Stadler Rail und Siemens haben daraufhin auf einen Weiterzug an das Bundesgericht verzichtet.

VBZ-Direktor Dr. Guido Schoch untermauerte den Entscheid: „Das Flexity-Tram erwies sich in der Auswertung aufgrund niedriger Lebenszykluskosten als das wirtschaftlich günstigste Tram für Zürich (Grundpreis der ersten Tranche 281 Millionen Euro). Die anderen offerierten Fahrzeuge waren entweder nicht genügend auf die Verhältnisse in der Stadt Zürich ausgerichtet, auf einem veralteten Konzept basierend oder preislich absolut nicht konkurrenzfähig.“ Die ersten Flexity-Trams sollen Ende 2019 durch

**Zürich:** Ab Ende 2019 lösen die Verkehrsbetriebe Zürich ihre vorhandenen Tram 2000-Züge durch 70 Flexity 2 ab und erhöhen damit die Kapazität um 20 Prozent

VISUALISIERUNG BOMBARDIER TRANSPORTATION



**Gmunden:** Am 16. März wartete der ET 129 nach nächtlichen Probefahrten in der neuen Endstation Bahnhof ÖBB neben dem ausfahrenden Triebwagen 8 auf den Ersteinsatz im Planverkehr

ROBERT SCHREMPF

Zürich rollen und somit drei Jahre später als ursprünglich vorgesehen. Aufgrund dieser Verzögerung müssen einige Wagen vom Typ Tram 2000 länger als geplant im Einsatz bleiben und erhalten nochmals eine Revision.

ROS

### Österreich: Gmunden TramLink im Probeinsatz

■ Seit 26. März kommt auf der Gmundner Straßenbahn der fabrikneue ET 129 zum Einsatz und verdrängt damit die von der Vestischen Straßenbahn stammenden Triebwagen 9 und 10 in den Vorruhestand. Der Triebwagen 8 kommt hingegen montags bis freitags noch im Früh- und Abendverkehr zum Einsatz. Nach Abschluss der Auslieferung und Inbetriebsetzung aller elf von Vossloh/Stadler an Stern & Hafferl Verkehr gelieferten Niederflurtrams vom Typ „TramLink V3“ wurden Mitte März die noch ausstehenden Abnahmefahrten auf der Straßenbahn durchgeführt. Im Steigungsabschnitt von 100 Promille wurden unter verschiedensten Bedingungen – beispielsweise beladen mit 17 Tonnen Sand, auf nassen Schienen, bei Ausfall eines Antriebsstrangs – Anfahr- und Bremsprobefahrten durchgeführt. Hierzu überführte Stern & Hafferl am Abend des 13. März den ET 129 von Vorchdorf nach

Gmunden auf dem Straßenweg, denn noch fehlen in Gmunden rund 150 Meter Gleis zwischen der Straßenbahn und der Traunseebahn. Es dauert noch rund ein Jahr, bis die im Bau befindliche Brücke über die Traun fertiggestellt ist und die Straßenbahn und die Traunseebahn betrieblich zur Stadt-Regio-Tram Gmunden – Vorchdorf zusammenwachsen. Dann werden die Altwagen endgültig außer Dienst gestellt.

Einstweilen können die Fahrgäste der Gmundner Straßenbahn die Vorzüge einer komfortablen Niederflurtram wahrscheinlich nur einige Wochen genießen, bis Wartungs- oder Reparaturarbeiten am ET 129 eine Überführung in die Werkstätte Vorchdorf erfordern.

ROS

### Österreich: Wien Endpunktwechsel bei Linie 2 und 44

■ Mit Fahrplanwechsel zum Schulbeginn im Herbst werden in Wien die Straßenbahnlinien 2 (bisher: Friedrich-Engels-Platz – Ottakring, Erdbrustgasse) und 44 (bisher: Schottentor – Dornbach, Güpferlingstraße) ihren westlichen Endpunkt tauschen. Künftig fährt die Linie 2 nach Dornbach, im Gegenzug verbindet die Linie 44 dann das Schottentor mit Ottakring. Bisher führen die Linien weitge-

**Wien:** Künftig quert die Linie 2 den Johann-Nepomuk-Berger-Platz nicht mehr diagonal, sondern schlängelt sich am Rande des Platzes in die Taubergasse mit neuem Fahrtziel Dornbach

FREDERIK BUCHLEITNER







**Aarhus: Erste öffentliche Probefahrt der neuen Stadtbahn für Aarhus am 22. Februar für Pressevertreter und Gewinner einer Verlosung** LETBANEN

hend parallel zueinander radial von der Ringstraße in die westlichen Bezirke, durch die künftige Kreuzung der Linien am Johann-Nepomuk-Berger-Platz sollen neue Direktverbindungen entstehen. Dafür ist in diesem Sommer allerdings ein Umbau der Gleisanlagen am Johann-Nepomuk-Berger-Platz notwendig. Dabei möchte man die Neulerchenfelder Straße im Bereich der bisherigen stadtauswärtigen Haltestelle der Linie 2 aufgeben, um die derzeit zwei Grünanlagen zusammenzuführen und nezugestalten. Stattdessen mündet die Neulerchenfelder Straße nach dem Umbau auf Höhe der Taubergasse in die Ottakringer Straße. Bereits im April beginnen vorbereitende Maßnahmen. In den Sommerferien zwischen 3. Juli und 2. September 2017 ist der Platz dann für den Verkehr komplett gesperrt, die betroffenen Straßenbahnlinien 2 und 9 fahren verkürzt, die Linie 44 entfällt. Auch die bisherige Endstation der Linie 44 in Dornbach an der Gupferlingstraße muss adaptiert werden, um insbesondere den Einsatz der siebenteiligen ULF-Garnituren zu ermöglichen. Über das Pfingstwochenende fährt deshalb die Linie 10 von Süden kommend nur bis zur Erdbrustgasse und die Linie 44 wird umgeleitet.

Auch in Hietzing steht eine Änderung des Straßenbahnnetzes zur Diskussion. Die Linie 58 (Westbahnhof – Unter St. Veit) soll aufgegeben werden, die verlängerte Linie 60 (bisher: Rodaun – Hiet-

zing) die Linie 52 auf dem Abschnitt zum Westbahnhof unterstützen. Die Linie 10 würde dann ab Hietzing weiter bis Unter St. Veit fahren. Zu diesen Planungen lagen jedoch zu Redaktionsschluss noch keine offiziellen Ankündigungen vor. FBI

### **Finnland: Tampere Strassenbahnbau hat begonnen**

■ Am 7. November 2016 haben die Stadtverordneten in Tampere mehrheitlich beschlossen, den Straßenbahnbau zu beginnen. Es handelt sich um die erste normalspurige elektrische Straßenbahn Finnlands. Die bisherigen Straßenbahnen des Landes – Helsinki, Turku und vor dem Zweiten Weltkrieg auch Viipuri – sind schmalspurig mit 1.000 Millimetern Spurweite ausgeführt. Tampere, die drittgrößte finnische Stadt mit 228.000 Einwohnern, hatte schon um 1900 Pläne für eine breitspurige Straßenbahn. Sogar Güterverkehr war geplant, aber diese Pläne wurden nie verwirklicht. Nun aber wird die Straßenbahn realisiert, welche auf 70 Kilometer pro Stunde Höchstgeschwindigkeit ausgelegt und mit Oberleitungsspannung von 750 Volt betrieben wird. Die erste Phase des modernen Straßenbahnsystems von 17 Kilometern Strecke umfasst 23 Haltestellen. Die Hauptstrecke (Linie A) von Pyyrikintori über Stadtzentrum, Hauptbahnhof und Sampola nach Hervanta ist 11,5 Kilometer



**Jakarta: Elektrische Vorortzüge sind derzeit neben den Bussen die einzigen Träger des ÖPNV in der Millionen-Metropole** JENS PERBRANDT

und die Zweigstrecke (östlicher Teil der Linie B) von Sampola zum Universitätskrankenhaus ist 4,7 Kilometer lang. Dazu kommt die einen Kilometer lange Verbindungsstrecke zum Depot in Hervanta. Der Fahrgastverkehr beginnt voraussichtlich im Juni 2021. Die achtachsigen Zweirichtungswagen werden von Škoda/Transtech (Finnland) gebaut. Die erste Lieferung besteht aus 16 Wagen für 61 Millionen Euro. Die Wagenbreite beträgt 2,65 und die Länge 37 Meter. Eine spätere Verlängerung um zehn Meter ist optional vorgesehen. Die zweite Ausbaustufe der Straßenbahn Tampere beinhaltet die Erweiterung von Pyyrikintori in westlicher Richtung nach Lentävänniemi und ist 2024 zur Inbetriebnahme vorgesehen. Dann rollen weitere 26 Zweirichtungswagen für 97,5 Millionen Euro in der größten Binnenstadt der nordischen Länder. MAL

### **Dänemark: Aarhus Erste öffentliche Probefahrten**

■ Im Mai eröffnet der erste Abschnitt der als Letbanen bezeichneten Stadtbahn im dänischen Aarhus. In der ersten Ausbauphase verbindet sie Aarhus Hauptbahnhof mit der Station Skejby über die stadtnahen Hafengebiete, den Randersvej, das Universitätskrankenhaus und Lystrup. Dafür mussten insgesamt zwölf Kilometer Strecke neu gebaut wer-

den. Später sollen die beiden bislang von Dieseltriebwagen bedienten Vorortbahnen Odderbahn im Süden und Grenaa im Norden über eine Anbindung an diese Neubaustrecke verbunden werden. Die Verlängerungen nach Odder und Grenaa sollen im Oktober eröffnet werden. Bereits am 22. Februar konnten auf einem bereits fertiggestellten, rund 800 Meter langen Abschnitt bei Viby erstmals Betriebsfremde an einer Testfahrt teilnehmen. Neben Medienvertretern befanden sich auch mehrere Einwohner von Aarhus an Bord, die die Fahrt bei einem Wettbewerb über ein soziales Netzwerk gewonnen hatten. RH

### **Indonesien: Jakarta Neuer Metrolinie derzeit in Bau**

■ Nachdem sich im Jahr 2014 die Verantwortlichen von Jakarta entschlossen hatten, das in Bau befindliche Monorail-Projekt zu beenden und stattdessen eine 42,5 Kilometer lange Metro-Linie in drei Sektionen zu errichten, schreiten die Bauarbeiten zügig voran. Die erste Sektion ist 14,5 Kilometer lang und soll von Cibubur nach Cawang führen. Nach ihrem Endausbau soll die Linie in dem östlich von Jakarta gelegenen Bekasi enden. Die einzelnen Sektionen wurden wiederum in kleinere Bauabschnitte unterteilt. Der erste 5,8 Kilometer lange Bauabschnitt soll pünktlich zu den Asian-Games eröffnet werden. Diese werden im August 2018 in der indonesischen Hauptstadt ausgetragen. Derzeit gibt es in der fast zehn Millionen Einwohner zählenden Metropole lediglich ein S-Bahn-ähnliches elektrisches Vorortnetz sowie ein innerstädtisches Bus-Rapid-System. Anfang Februar vergab die Stadt Jakarta den Auftrag zur Lieferung von sechzehn zweiteiligen Metrowagen an den koreanischen Industriekonzern Hyundai Rotem. Der Auftrag hat einen Wert von rund 33 Millionen Dollar, umgerechnet 31 Millionen Euro, und ist Teil einer Option von 110 Fahrzeugen mit einem Auftragswert von insgesamt 200 Millionen Dollar. Die Fahrzeuge sind für 1.067 Millimeter Kapspur ausgelegt, mit der auch die Indonesische Staatsbahn fährt. JEP



■ **Prag: Inzwischen ist mit Tw 9400 „Václav Pšenička“ bereits der 200. Škoda 15T in der tschechischen Hauptstadt eingetroffen. Die gesamte Bestellung umfasst 250 Wagen und soll 2018 fertig ausgeliefert sein. Die Škoda 15T ersetzen in Prag die Tatratypes T3SUCS, T3M und T6A5**

ONDŘEJ MATĚJ HRUBEŠ



# Echtes Bahnerlebnis! In Vorbild und Modell

**eisenbahn** Modellbahn magazin **5** Mai 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 599 EUR 7,50 (D)

**Verglichen & gemessen**  
Fleischmann und ESU:  
Baureihe 215 im H0-Test

Neubau ersetzt legendäre Strecke:  
**Schluss für die Spessart-Rampe**  
Mit Anlagenporträt:  
Die Spessartrampe in H0

**Jetzt neu am Kiosk!**

**Neigung im Nahverkehr**  
610, 611, 612 in Vorbild & Modell  
**Viehtransporte bei DB/DR**  
Spannende Umsetzung im Modell  
**Beweglicher Verladekran**  
So wird Fallers Modell motorisiert

**Berlin – Dresden**  
01-Abschied vor 40 Jahren

**Nordsee-Inselbahnen**  
So fahren sie diesen Sommer

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

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo)





# Im Schatten der Hochstraßen



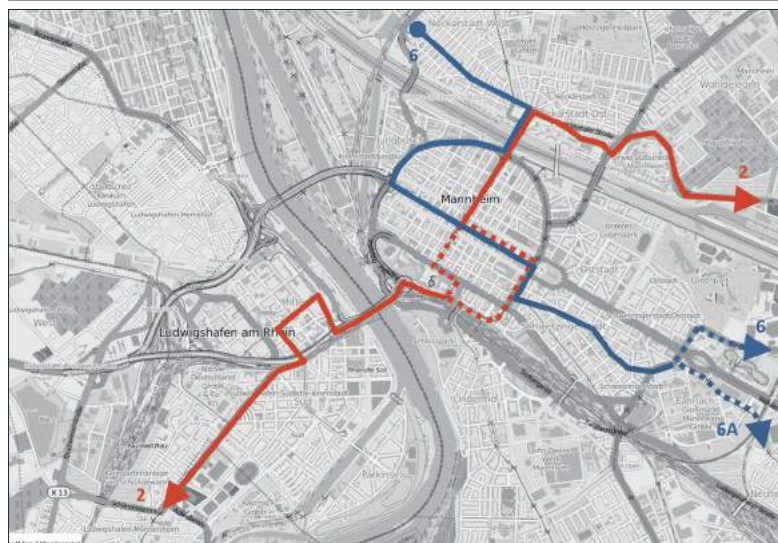
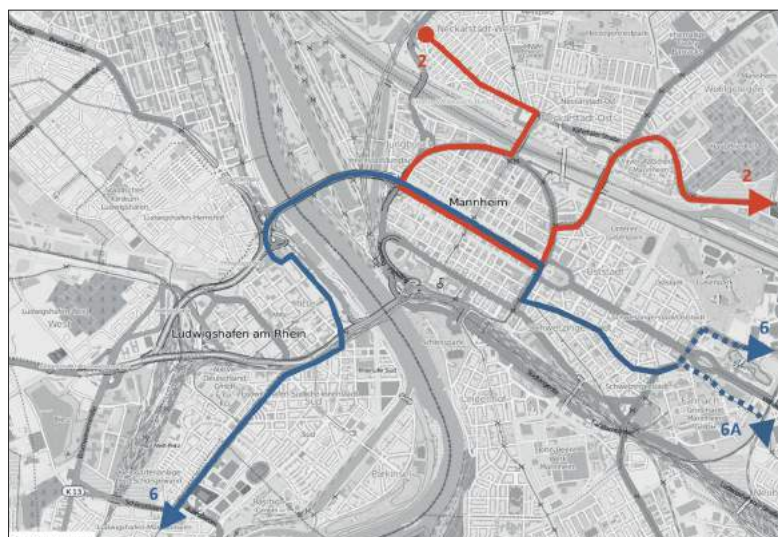


## Modernisierungen und Umbauten in Ludwigshafen

■ Das Stadtbild Ludwigshafen und das der Straßenbahn wird sich durch Abriss- und Neubau-Maßnahmen in den nächsten Jahren stark verändern. Auf der Tagesordnung steht auch endlich die Modernisierung der Strecke nach Friesenheim

**B**ei den Meterspurbahnen im Rhein-Neckar-Raum stehen die Zeichen vor allem auf qualitativem Ausbau und dabei ist die Situation je nach Stadt bzw. Überlandstrecke ganz unterschiedlich. Mannheim konnte 2016 die seit Jahrzehnten immer wieder diskutierte Strecke in die Gartenstadt in Betrieb nehmen. In der Schwesterstadt Ludwigshafen liegt dagegen die letzte Eröffnung einer echten Erweiterung des Netzes nun schon über 40 Jahre zurück. In Heidelberg wiederum sind bereits mehrere Teile des Gesamtprojektes „Mobilitätsnetz“ durch Volksentscheide oder Gerichtsbeschlüsse gekippt worden. Auch hier konzen-

triert man sich derzeit auf die Verlegung einer Strecke durch einen neuen Stadtteil und die Modernisierung der dazugehörigen Strecke und ganz dringend wird immer noch nach einer Lösung für den Betriebshof gesucht. Bei den Überlandbahnen wird im Westen endlich die Strecke Bad Dürkheim – Ludwigshafen Oggersheim modernisiert. So war es 2016 möglich, dort den Fahrplan zu erweitern. Bei den rechtsrheinischen Überlandstrecken im Dreieck Mannheim – Weinheim – Heidelberg stehen ebenfalls Ausbauten und Sanierungen an den Strecken auf dem Programm. Für die Rhein-Neckar-Verkehr AG (RNV) sind das ganz schön viele



Die Linien 2 und 6 werden in den nächsten Jahren ihre Laufwege verändern: ganz oben die heutige Streckenführung, unten die geplanten Änderungen RNV

**LINKS** Unterhalb der Eisenbahnstrecke Richtung Mannheim zweigt ein Zug der Linie 10 am Paul-Klee-Platz Richtung Luitpoldhafen ab. Links ist noch die Zufahrt zur Betriebsstrecke Berliner Straße zu erkennen. Geplant ist, wieder eine durchgehende Verbindung von der Berliner Straße Richtung Luitpoldhafen zu schaffen

ALLE FOTOS YANNICK SCHÄFFNER, WENN NICHT ANDERS ANGEZEIGT



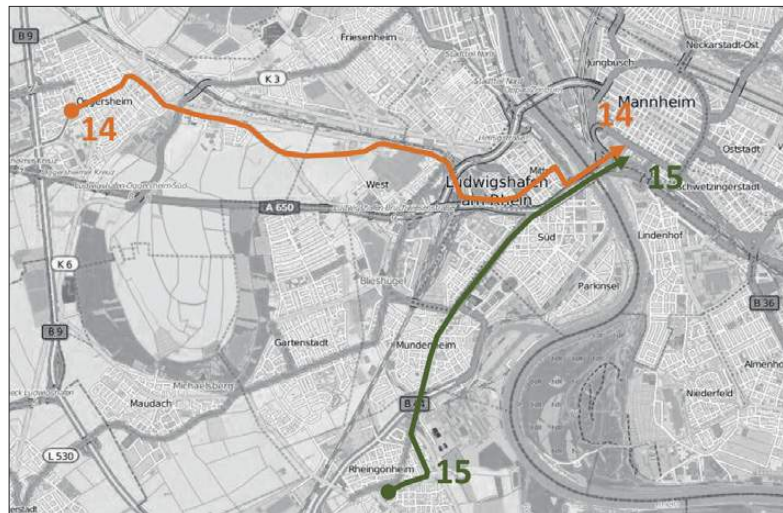
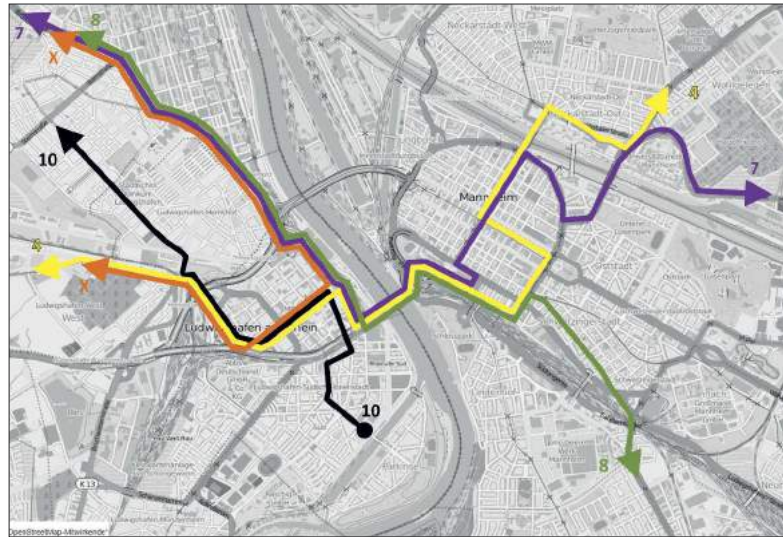
## Weitere Auswirkungen des Umbaus?

Die breite Bürger-Beteiligung auf Online-Plattformen bringt auch interessante weitere Aspekte ans Licht: So war offenbar angedacht, auch die künftig letzte echte Tunnelstation (Hauptbahnhof) an die Oberfläche zu verlegen, doch wäre dies keine zwingende Folge des Hochstraßen-Rückbaus gewesen und wurde daher verworfen. Der abgelegene Hauptbahnhof wird immer noch von 13.000 Fahrgästen täglich als Umsteigepunkt zwischen den S-Bahnlinien und der Straßenbahn frequentiert. Mehrfach fragten die Bürger auch, warum denn in die neue Straße keine Straßenbahngleise verlegt würden, womit zum Beispiel die historische Verbindung von Friesenheim direkt zum Rathaus wieder hergestellt würde. Antworten: „Im Ergebnis ist eine solche Trasse als Perspektivplanung durchaus möglich, kann jedoch nicht in die aktuellen Planungen integriert werden.“ Allerdings sind die Hürden dafür wohl hoch: „Für eine Straßenbahnlinie in Mittellage der Stadtstraße ist der Platz nicht ausreichend. Die notwendigen Flächen für die Straßenräume (also Straße, Geh- und Fußwege, Mittelinsel) sind ohne eine Straßenbahnlinie bemessen, die in der Regel zweispurig anzuordnen ist. Ein Ausweiten der Fläche nach Norden oder Süden ist nicht möglich. Eine Reduzierung der Mittelinsel zu Gunsten der Straßenbahn ist (...) verworfen worden, sowie eine Teilstrecke als einspurige Führung. Zudem kommt das ernste Problem hinzu, dass die Straßenbahn die neue Straße an einem gewissen Punkt queren muss, um an das vorhandene Schienennetz im Westen angeschlossen zu werden. Das ist nur zu Lasten der Verkehrsqualität zu erreichen, die nicht verschlechtert werden darf.“

Baustellen auf einmal. Das Strassenbahn Magazin wird in den nächsten Ausgaben einen Überblick über die laufenden, abgeschlossenen und die noch geplanten Baumaßnahmen geben. Beginnen wir in Ludwigshafen.

### Abschied vom spröden Charme

Ludwigshafen setzt derzeit einen umfangreichen Stadtumbau um, weg von dem etwas spröden Charme des schnellen Wiederaufbaus nach 1945. Natürlich hilft es dabei, dass es in der Innenstadt nur wenig Autoverkehr gibt. Dennoch bleibt es aber finanziell ein Problem für die Stadt, dass sie für den Durchgangsverkehr Verkehrswege vorhalten muss, die ihr selbst nicht nur Nutzen bringen. So wurde im Zuge des Wiederaufbaus nicht nur der „Hauptbahnhof“ an den Rand der inneren Stadt verlegt, sondern auch die Innenstadt nach Norden und Süden durch zwei in West-Ost-Richtung verlaufende Stadtautobahnen (Richtung Mannheim) abgegrenzt.



Die Karte oben zeigt den heutigen Verlauf der Linien 4, 7, 8 und 10 sowie der Sonderzüge (X) von Bad Dürkheim zur BASF. Beim Brückenumbau sollen die Linien 14 von Oppenheim und 15 von Rheingönheim hinzukommen

RNV

Der Abriss der maroden und wirtschaftlich nicht mehr zu sanierenden Hochstraße Nord und der Umbau zu einer erweiterten Stadtstraße werden rund 280 Millionen Euro kosten und sollen Ende 2019 beginnen. Ohne Fördermittel kann die Stadt das nicht stemmen; die Gespräche mit Bund und dem Land Rheinland-Pfalz laufen mit dem Ziel einer mindestens 85-Prozent-Förderung. Dabei bietet sich die einmalige städtebauliche Chance, die heutige Schneise mit einer Betonhochstraße attraktiver und völlig neu zu gestalten. Durch den Rückbau der Hochstraße und der damit verbundenen, „spaghettiähnlichen“ Brückenauffahrt (zur nördlichen Rheinbrücke, der Kurt-Schumacher-Brücke) beim Rathauscenter wird sich dieses Areal erneut völlig verändern und mit ihm auch die Straßenbahn!

### Schnellbahn-Torso wird zurückgebaut

Im Zuge der Optimierung der Planungen hat man für die Straßenbahn zu einer komplett neuen Trassierung gefunden. Die Straße wird

von der Rheinbrücke kommend in einem weiten S-Bogen auf das normale Bodenniveau abgesenkt werden. Die Straßenbahn wird weiterhin aus der Mitte dieser Straße über eine eigene Rampe noch stärker abtauchen und so niveaufrei ausfädeln. Ihre Strecke führt dabei in einen kurzen Tunnel in der Ebene minus 1 in gerader Linie in eine neue offene Haltestelle Rathaus.

Von dort wird über eine Steigung mit einem leichten S-Bogen an das erste Drittel der heutigen Rampe zur Ludwigstraße angeschlossen. Die Straßenbahnstrecke von Oppau wird ab der Station Hemshof weiter in der Mitte der nun ebenerdigen Rheinuferstraße verlaufen, die die Rheinbrückenrampe unterqueren wird. Dann wird diese Straßenbahnstrecke ebenfalls über eine Rampe niveaufrei ausfädeln und in einen kurzen Tunnel im Bogen von Osten in die Strecke von Mannheim einmünden. Eine Gleisverbindung von Oppau bzw. der BASF zur Kurt-Schumacher-Brücke nach Mannheim (zum







Die eingleisige „Friesenheimer Kurve“ in Alt-Friesenheim zählt zu den engsten im Netz. Sie wird auch nach der Sanierung der Strecke bestehen bleiben

Beispiel für Umleitungen) ist dabei derzeit nicht vorgesehen.

### Neue Haltestelle Rathaus

Die neue Haltestelle Rathaus ist normal zweigleisig geplant. Ihre neue östlichere Lage passt in das neue städtebauliche Konzept Ludwigshafen, das eine Öffnung der Innenstadt zum Rhein hin verfolgt. Die Straßenbahn hält künftig dann deutlich näher am neuen Einkaufszentrum Rheingalerie (am Rheinufer). Und nicht zuletzt spart diese Lösung auch einen barrierefreien End-Ausbau der heute noch betriebenen oberen Ebene der Tunnelhaltestelle Rathaus ein, die über viele Jahrzehnte immer ein halbfertiger Torso geblieben ist – und auch keine realistische Chance auf eine Komplettierung mehr hatte.

Im Zuge der Herstellung der Stadtstraße und des Umbaus des Knotens wird die heutige Hochbahnstrecke zwischen Hemshof und Rathaus, die unterirdische Rampe von Mannheim und ein großer Teil des 2008 stillgelegten „C-Tunnels“ (Hbf. – Rathaus – Hemshof) zurückgebaut werden. Das in



In der Friesenheimer Hohenzollernstraße soll künftig ein eigener Bahnkörper entstehen

der unteren C-Ebene der Station noch untergebrachte Stellwerk wird mittelfristig ohnehin in die jetzige Zentrale Leitstelle in der Mannheimer Möhlstraße integriert werden.

Die Tunnelstation selbst wird erhalten bleiben; über eine weitere Nutzung für andere Zwecke wird der Eigentümer der Immobilie entscheiden. Die provisorische Rampe zur





Über diese enge Rampe, die einst als Provisorium angedacht war, ist die doppelstöckige Station Rathaus an die oberirdische Strecke in der Ludwigstraße angebunden. Künftig wird die Haltestelle Rathaus oberirdisch zwischen „Saturn“ und dem roten Gebäude im Hintergrund liegen

### Straßenbahnlinien in Ludwigshafen (Stand 2014)

Linie	Linienweg	Fahrgäste auf Anteil in LU an Schultagen	Fahrgäste in LU im Jahr	Anteil an allen Fahrgästen
4	(Bad Dürkheim-) Oggersheim – Hbf. – Berliner Platz (-MA)	23.250	7.005.000	33%
6	Rheingönheim – Mundenheim – Berliner Platz – Rathaus (-MA)	19.130	5.778.000	27%
7+8	Oppau – Rathaus – Berliner Platz (-MA)	21.065	6.158.000	29%
10	Friesenheim – Hbf. – Berliner Platz – Luitpoldhafen	7.720	2.224.000	11%

Pro Jahr werden in Ludwigshafen 21,16 Millionen Fahrgäste in den Straßenbahnen gezählt. Das entspricht 71.165 Fahrgästen an einem Schultag. Die Buslinien nutzten im Jahr 2014 rund 9,78 Millionen Fahrgäste bzw. an einem Schultag 35.172 Fahrgäste.

Innenstadt hin wird zu zwei Dritteln zurückgebaut.

### Während des Umbaus mehr Straßenbahnlinien

Mit der neuen Streckenführung wird es möglich, die Betriebsunterbrechungen der Strecke zur BASF und nach Oppau auf ein Minimum zu beschränken; nur die Strecke nach Mannheim wird über mehrere Jahre gesperrt bleiben. Die Straßenbahn soll während des zirka fünf Jahre andauernden Umbaus zur Entlastung des Verkehrs eingesetzt werden, während der die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen automobilen Rheinquerung stark eingeschränkt sein wird (die Hochstraße wird aktuell täglich von zirka 36.000 Personen je Richtung per Auto benutzt). Bei Sperrung eines Fahrstreifens rechnet man je Spitzenstunde mit etwa

1.800 Personen, die die Strecke nicht benutzen können. Bei der Annahme, dass nur zwei Drittel davon auf den ÖPNV umsteigen könnten, müssten pro Stunde 1.200 Sitz- und Stehplätze zusätzlich angeboten werden. Das macht zusätzliche Linien nötig.

Ein Grundkonzept dafür ist bereits bekannt: Da die Linie 6 für drei bis vier Jahre nicht über die Kurt-Schumacher-Brücke verkehren kann, soll sie von Rheingönheim – Mundenheim kommend über die bestehende Umleitungsstrecke Berliner Straße zum Pfalzbau und von dort zum Berliner Platz geführt werden, so dass sie dann über die Konrad-Adenauer-Brücke nach Mannheim fahren kann. Da sich allerdings 2013 bei der letzten Umleitung dieser Art gezeigt hat, dass man ohne eine Direktverbindung von Rheingönheim in die Mannheimer Innenstadt Fahrgäste verlieren würde, soll

in Mannheim (vorbehaltlich der Zustimmung der Stadt) der Ludwigshafener Teil der Linie 6 unter dem Liniensignal „2“ über Paradeplatz und Alter Messplatz – Schafweide nach Feudenheim verkehren. Der westliche Ast der Mannheimer Linie 2 würde dann als Linie 6 verkehren und ab Rheinstraße mit den Ästen nach Neuostheim bzw. Neuhermsheim (Linie 6A) verbunden werden.

Zusätzlich sollen montags bis freitags von 6:30 bis 9:30 und 15:30 bis 18:30 Uhr drei zusätzliche Stadtbahnlinien im 20-Minuten-Takt mit 40-Meter-Fahrzeugen eingerichtet werden: Eine Linie 12 mit dem Laufweg Rheingönheim – Berliner Platz – Rathaus – BASF – Friesenheim/Sternstraße, die Linie 14 Oggersheim – Hbf. – Berliner Platz – Mannheim sowie die Linie 15 Giulini (Mundenheim) – Pfalzbau – Berliner Platz – Mannheim.





Die nach Mannheim führenden Linien sollen dort wirtschaftlich optimiert mit bestehenden Bahnlinien durchgebunden werden. Die genau Führung in Mannheim wird ebenso wie die Details in den nächsten Monaten noch ausgefeilt und politisch abgestimmt.

### Umbauten im Netz

Fest steht, dass diese Linien für den Ludwigs-hafener Teil 7,5 Fahrzeuge zusätzlich benötigen, was die Betriebskosten um 2,5 Millionen Euro erhöht (bei Einnahmen von nur zirka

Während der Bauzeit für die neue Stadtstraße wird der Straßenbahnverkehr auf der Kurt-Schumacher-Brücke (Nordbrücke) für drei bis vier Jahre ruhen



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

**HEAVY FOR TAKE OFF**

[www.universal-transport.com](http://www.universal-transport.com)





Der 2008 stillgelegte C-Tunnel ist bei Baumaßnahmen im Stadtteil Hemshof bereits vom Gleisnetz abgetrennt worden. Gleismaterial wartet auf eine neue Verwendung

## Zurück auf den Boden der Tatsachen

Es ist eine Ironie der Geschichte, dass die ersten Planungen für eine U-Strassenbahn in Ludwigshafen und die heutige Hochstraße Nord noch ebenerdige Varianten vorsahen, die sogar den heutigen Plänen ähneln. Eine Strassenbahnstrecke in dieser Straße wäre nach den damalige Netzplanungen der am stärksten belastete Streckenabschnitt geworden. Daher wurde sie dann unterirdisch gedacht. Später untersagten die Stadtväter aber bestimmte Anschlüsse dieser Strecke, weil man unter anderem verhindern wollte, dass Fahrgäste (Kaufkraft!) vom neuen Hauptbahnhof di-

rekt nach Mannheim fahren könnten. Nur die Anbindung in Richtung BASF und Oppau wurde dann nach den zwischenzeitlich beschlossenen Standards für eine Voll-U-Bahn geplant und aus praktischen Gründen vor der Hochstraße realisiert, obwohl sich die nachrangige Bedeutung dieses danach C-Tunnel genannten Abschnitts schon abzeichnete (vgl. die ausführliche Darstellung der Zusammenhänge in SM 7 und 9/2012). Die optimistischen Bevölkerungsprognosen erfüllte sich nicht – im Gegenteil. So wirkten Hochstraße und Schnellbahntunnel bald etwas überdimensioniert.

einer Million Euro). Diese Angebotserweiterung ist zunächst für die Bauphase geplant, würde aber bei entsprechend anhaltender Nachfrage auch nach dem Umbau bestehen bleiben. Die RNV braucht dafür allerdings zusätzliche Fahrzeuge. Zu klären ist noch, ob man dafür im Rahmen der für etwa 2020 geplanten Neufahrzeugbeschaffung tatsächlich mehr Fahrzeuge bestellt oder ob man spätere Ersatzbeschaffungen vorzieht. Mit diesem Zusatzangebot und den Umleitungen würden in Ludwigshafen vor allem im kurzen Abschnitt zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Berliner Platz 35 statt bisher 25 Züge pro Stunde und Richtung verkehren. Möglicherweise wird diese Haltestelle daher um ein drittes Gleis erweitert – der im Volksmund „Tortenschachtel“ genannte Kaufhaus-Rundbau über der Haltestelle ist 2015 abgerissen worden. Auch soll für Umleitungen die frühere direkte Verbindung vom Luitpoldhafen in die Berliner Straße Richtung Pfalzbau wieder eingebaut werden. Eine Gleisverbindung aus Richtung Mundenheim direkt auf die Konrad-Adenauer-Brücke wurde wegen zu großer Eingriffe in die dortige Hochstraße (Süd) verworfen.

### Projekt Linie 10

Seit mehreren Jahren gilt die Erneuerung der Strassenbahngleise an der einzigen, nur in Ludwigshafen verkehrenden Strassen-

bahnlinie 10 in Friesenheim als äußerst dringlich. Im Bereich der Hohenzollernstraße soll nach über 90 Jahren die klassische strassenbündige Gleisanlage auf einem 1,7 Kilometer langen Abschnitt durch einen eigenen Bahnkörper ersetzt werden. Dieser wird zwischen Marienkirche und Klinikum mit einer Gleisverschlingung quasi eingeleisig angelegt. Die Haltestellen Marienkirche und Heinrich-Ries-Halle werden zweigleisig, die Haltestelle Klinikum eingeleisig mit versetzten Richtungsbahnsteigen hergestellt. Das Gleisdreieck zur Betriebsstrecke zum Ebertpark wird erneuert und die nicht linienmäßig befahrene Zweigstrecke erhalten. Die Haltestelle Ebertpark/Fichtestraße wird sich künftig nördlich des Gleisdreiecks befinden. Ab dort wird das stadtauswärts führende Gleis als besonderer Bahnkörper ausgeführt, das stadteinwärtige Gleis aber im Strassenraum angelegt. An der Sternstraße entsteht eine dynamische Haltestelle („Zeitsinsel“) mit aufgehöhtem Strassenraum. Die heute noch dazwischen liegende Haltestelle Schwalbenweg soll aufgehoben werden.

In dem anschließenden 900 Meter langen Teil durch Alt-Friesenheim mit sehr schmalen Strassenquerschnitten wird die Strecke – mit Ausnahme der bekannten engen Friesenheimer Kurve – zweigleisig im Strassenraum ausgebaut. Die neue Gleislage wird aber Be-

Die Station Rathaus wurde bereits nach Schnellbahnparametern mit Hochbahnsteigen und kreuzungsfreien Abzweigen geplant. Rolltreppen und Haupttreppen enden jeweils auf Podesten, von denen provisorische Treppen auf die für Strassenbahnen nötigen niedrigen Bahnsteige führen. In der oberen Ebene können die Außengleise von den bis heute vorwiegend eingesetzten Einrichtungswagen nicht angefahren werden. Diese sind auch nicht in Richtung Süden angeschlossen. Trotz intensiver Bemühungen auch des Oberbürgermeisters Werner Ludwig (nicht zu verwechseln mit Karlsruhes legendärem Strassenbahnchef Dieter Ludwig) konnte nie eine sinnvolle Perspektive für einen Teilweiterbau und damit eine Komplettierung der Haltestelle gefunden werden. Eine kurze Verlängerung hätte der Fußgängerzone Bismarckstraße eine Rampe ohne verkehrlichen Mehrwert beschert. Eine Verlängerung bis zum Berliner Platz hätte teure Abzweigungsbauwerke und mindestens zwei Stationen sowie eine Teilstilllegung des innerstädtischen Strassenbahnnetzes bedeutet. So blieb es bei der provisorischen Anbindung der beiden Mittelgleise über eine quietschenge Linkskurve und eine Rampe zum oberirdischen Strassenbahnnetz. Die Aufgabe dieser Haltestelle ist konsequent, da dort auch barrierefreier Ausbau erforderlich geworden wäre. Über die künftige Nutzung der Stationsräume direkt unter dem Rathauscenter ist noch nichts bekannt. FM

gegnungen mit Lkw erlauben. Auch künftig soll die Linie 10 an der Kreuzung Carl-Bosch-Straße/Sternstraße enden. Dafür wird in der Sternstraße eine Ausstiegshaltestelle gebaut. Die Züge werden wie gehabt dann zurücksetzen und in der Carl-Bosch-Straße zum Einstieg halten. Ein Wenden über die vorhandene Blockumfahrung Sternstraße – Carl-Bosch-Straße – Bruckstraße (mit Anbindung an Teile des BASF-Werksgebietes) scheitert an dem Fehlen eines Verbindungsbogens (Kosten: 1,5 Millionen Euro) und würde ein zusätzliches Fahrzeug erfordern.

Die auf zirka 29 Millionen Euro veranschlagten Bauarbeiten sollen 2018 beginnen. Während der Bauzeit wird die Strecke soweit möglich weiterhin mit der Bahn bedient. In einzelnen Bauphasen wird nur bis Ebertpark gefahren.

### Erweiterungen mittelfristig nicht in Sicht

Der Gesamtverkehrsplan 2005 hatte festgehalten, dass beim optimalen „Ausbau des Schienen- und Busnetzes verknüpft mit flankierenden Maßnahmen wie z.B. verschärfte Parkrestriktionen soviel vom Strassenverkehr verlagert werden kann, dass der öffentliche Verkehr um bis zu 11% zunimmt.“ Eine Erweiterung des Strassenbahnnetzes von Ludwigshafen gilt an manchen Stellen



zwar als sinnvoll, ist allerdings aus finanziellen Gründen weiterhin nicht in Sicht.

Von den Bürgern immer wieder angesprochen wird die zum Bau der Großsiedlung Pfingstweide versprochene Straßenbahnanbindung von Oppau über Edigheim, die auch gleich ins unmittelbar benachbarte Frankenthal erweitert werden könnte. Bis zum Ortskern von Oppau würden laut Prognose von 2005 zirka 5.300 Fahrgäste, bis Edigheim 2.400 und bis zur Pfingstweide zirka 1.700 Fahrgäste die Bahn nutzen, deren Bau allerdings auch wegen der Querung der BASF-Güterbahn aufwändig wäre. Immerhin wurde 2012 bei der Umgestaltung des Zentrums der Pfingstweide eine stumpfe Endstelle bei der Amsterdamer Straße in die Verträge mit den Immobiliengesellschaften verankert.

### Viele weitere Pläne

Weitere Optionen bleiben die Verlängerungen von Rheingönheim nach Neuhofen (Potenzialschätzung 2005: 1.700 bis 2.500 Fahrgäste), die aber der Landkreis anstoßen müsste, und eine Strecke in die Gartenstadt und nach Ludwigshafen-Maudach bzw. sogar bis nach Mutterstadt. Diese könnte zum Beispiel in Mundenheim vom Bestandsnetz abzweigen. Je nach Linienkonzept für Bus und Bahn liegt das Fahrgast-Potenzial in der Gartenstadt bei zirka 4.600 Fahrgästen bis Maudach. Auf eine diesbezügliche Bürgerfrage antwortete die Stadtverwaltung 2016: Der Bau einer Stadtbahnlinie in Richtung Gartenstadt, Maudach und gegebenenfalls bis Mutterstadt sei im Gesamt- und Nahverkehrsplan der Stadt „als



Ein Niederflurwagen mit Baujahr 1994 eilt auf dem langen Weg der Linie 4 von Ludwigshafen nach Bad Dürkheim über die Felder vor Oggersheim

längerfristige Option ohne fest definierte Trasse enthalten. Aufgrund der Haushaltssituation konnte diese Stadtbahnstrecke bisher nicht realisiert werden und wird auch in den nächsten Jahrzehnten nicht zu finanzieren sein. Die südwestlichen Stadtteile wie Gartenstadt oder Maudach haben aber in den Hauptverkehrszeiten im Stadtbusverkehr einen sehr dichten Takt (10-Minuten).“ Während des Umbaus der Hochstraße würden durch die Verstärkungen im Straßenbahnverkehr in Mundenheim aber auch bessere Umsteigebeziehungen an der Haltestelle „Am Schwanen“ Richtung Gartenstadt entstehen.

Mit der Erneuerung der Bestandslinie 10 ist deren Verschwenkung in Richtung des Neubaugebietes Melm vorerst erledigt. Hier war 2005 aber auch schon nur ein geringes Fahrgastpotenzial gesehen worden (maximal 1.900

Fahrgästen, darunter nur wenige Neufahrgäste) bei einem kostspieligen Streckenbau. Nicht zuletzt ist der Stadtteil eigentlich auf Oggersheim orientiert.

Ein Projekt aber wurde sogar besser realisiert als ursprünglich geplant: Anstelle des über Jahre verfolgten Projekts einer Wendeschleife im Ludwigshafener Stadtteil Ruchheim an der Überlandstrecke nach Bad Dürkheim konnte durch Ausbau und eine neue Finanzierungsgrundlage ab Mitte 2016 der Zugverkehr auf der Gesamtstrecke tagüber ganztägig verdichtet werden. So ist nun nicht nur Ruchheim deutlich besser angebunden.

FRANK MUTH

*In der nächsten Ausgabe behandelt wir die „gebremsten“ Ausbaupläne der Straßenbahn in Heidelberg*



In der einst doppelstöckigen Station Rathaus sind auf der oberen viergleisigen Ebene nur die beiden Mittelgleise in Betrieb. Sie wird in einigen Jahren aufgegeben. Man beachte die Treppentufen vom Podest vor den Rolltreppen, die ursprünglich für Hochbahnsteige für eine U-Bahn ausgelegt waren





Das Bild eines Metro-Cammell-Zuges belegt, wie klein, niedrig und schmal die Züge sind. Der Fahrer hat die Türen geschlossen und setzt Zug 113 auf dem äußeren Ring in Bewegung. Das Nebengleis gehört zum inneren Ring

ALLE AUFNAHMEN: ANDREW THOMPSON

# Schmal und eng

**U-Bahn Glasgow vor Generationswechsel** ■ Die seit 120 Jahren in Betrieb befindliche U-Bahn der schottischen Metropole mit ihrer einen Ringstrecke wird neue Fahrzeuge erhalten. Sie wurden bereits bestellt und sollen den derzeitigen Fuhrpark aus den 80er-Jahren zu ersetzen

**N**ach London (1863) und Budapest (1896) verfügt Glasgow über die drittälteste U-Bahn der Welt. Die 10,5 Kilometer lange Ringstrecke wurde ab 1891 erbaut und schließlich am 14. Dezember 1896 eröffnet. Ursprünglich als Kabelbahn angelegt, erfolgte 1935 die Umrüstung auf elektrischen Antrieb mit seitlicher Stromschiene und 600 Volt Gleichspannung. Das originale Rollmaterial mit hölzernen Wagenkästen wurde dazu lediglich angepasst und rattete anschließend noch bis 1977 im Regeldienst durch die engen Tunnel: Die Wagen wurden verlängert, Drehgestelle ersetzten die Einzelachsen und es wurden seitliche Stromabnehmer installiert. So entstanden Triebwagen mit motorisierten

Drehgestellen und unmotorisierte Beiwagen, die fortan als Zweiwagenzüge mit voranlaufendem Triebwagen verkehrten.

## Generationswechsel

Erst als auch die Erneuerung der Infrastruktur zwingend notwendig wurde, gab es einen Generationenwechsel beim Fuhrpark mit einer Lieferung von 33 maßgeschneiderten Trieb- und acht Beiwagen durch Metro Cammell. Die Züge verkehren weitgehend automatisch, die Aufgaben des Fahrers beschränken sich darauf, die Türen zu schließen und den Zug anzufahren. Zwischen Mai 1977 und April 1980 ruhte der ganze Betrieb, während die 60 Millionen Pfund teure Gesamterneuerung durchgeführt



Der Fahrgastbereich der noch bis 2020 eingesetzten Metro-Cammell-Wagen. Bleibt zu hoffen, dass Stadler für die nächste Fahrzeuggeneration auch bequeme Polstersitze liefern wird und nicht harte Plastikbänke

wurde, um den Fortbestand der U-Bahn sicherzustellen.

## Viktorianischer Exot

Trotz diesen Anpassungen behielt die U-Bahn ihre technischen Alleinstellungsmerkmale und die bauliche Prägung aus dem späten 19. Jahrhundert. Dazu gehören die ungewöhnliche Spurweite von genau vier Fuß, das entspricht 1.219 Millimetern, und das enge Lichtraumprofil mit unter anderem lediglich 3,35 Metern Höhe. Außerhalb der Bahnhöfe verläuft die Strecke in eingleisigen Tunneln, deren Wände nur zwischen





Bei der Haltestelle St. Enoch erkennt man gut das sehr schmale Lichtraumprofil der Tunnelröhren

0,75 und 1,80 Meter auseinander liegen, die Strecke selbst verläuft teilweise nur zwei Meter unter der Straßenebene. Der tiefste Punkt liegt 47 Meter unter der Erde, die stärkste Steigungen beträgt sechs Prozent. Das äußere Gleis des Ovals wird im Uhrzeigersinn befahren, das innere Gleis entgegen. Die Strecke ist vollständig unterirdisch angelegt, nur der im Südwesten bei Govan gelegene Betriebshof liegt an der Oberfläche. Die U-Bahn verkehrt werktags mit einem Takt von vier bis acht Minuten zwischen 6:30 Uhr und 23:30 Uhr, sonntags von 10 Uhr bis 18 Uhr alle acht Minuten.

### Neue Züge bestellt

Obwohl 1995, 2007 und 2012 größere Revisionen an den Fahrzeugen durchgeführt wurden, gilt die Flotte mittlerweile als überaltert und am Ende des wirtschaftlichen Lebenszyklus. Im März 2016 erhielt deshalb das Konsortium von Stadler Rail und Ansaldo STS den Auftrag zur Lieferung von 17 neuen Vier-Wagen-Zügen. Diese dritte Fahrzeuggeneration der Glasgow Subway wird für den führerlosen Einsatz ausgelegt sein; der schrittweise Übergang zum vollautomatischen Betrieb soll ab 2020 umgesetzt werden.

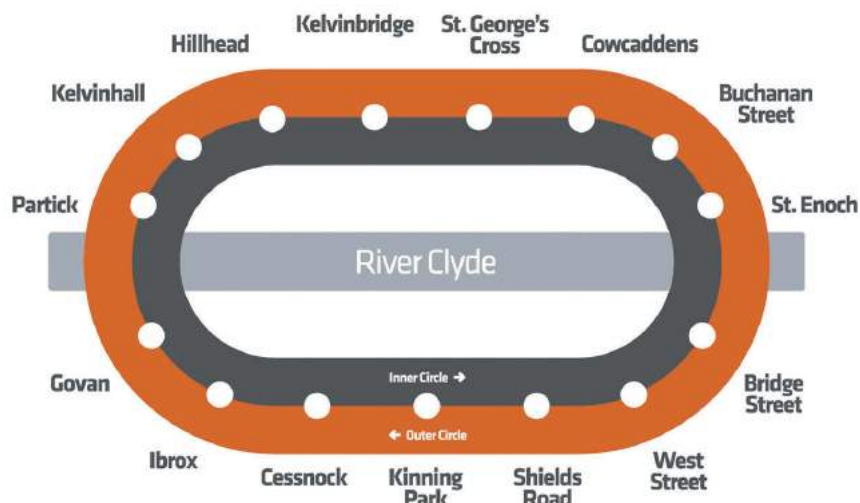
ANDREW THOMPSON

### Daten und Fakten: Triebwagen Reihe 100

Stückzahl	33
Achsfolge	Bo Bo
Leistung (kW)	4x35,5
Höchstgeschwindigkeit	54 km/h
Länge über Kupplung (m)	12,81
Breite (m)	2,34
Höhe (m)	2,65
Sitz/Stehplätze	36/54

Die U-Bahn von Glasgow mit ihren beiden Ringen und allen Stationen

SPT



Der moderne Glaseingang zur zentralen Haltestelle St. Enoch wurde im Dezember 2014 eröffnet. Das zierliche Gebäude im Hintergrund war der ursprüngliche Hauptsitz der ersten Betriebs-gesellschaft Glasgow District Subway Company







Noch zwei Zwischenhalte, dann hat der Wagen 552 den Endbahnhof Ittersbach erreicht. Der 1989 von Düwag gebaute Achtachser zählt mit seiner großzügigen Verglasung des Mittelteils zu den Panorama-Triebwagen der Albtalbahn

MICHAEL BEITELSMANN

## Nächster Halt: Spielberg

Steven Spielberg, einer der bekanntesten Regisseure Hollywoods, ist natürlich nicht der Namenspatron für die Haltestelle an der Karlsruher Linie S 11. Vielmehr ist die Station nach dem nahe gelegenen Dorf Spielberg benannt, einem Ortsteil der Gemeinde Karlsbad. Die S 11 ist streng genommen auch gar keine Straßenbahnlinie; sie verläuft auf der ehemaligen Bahnstrecke Busenbach – Ittersbach der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), die einst bis Pforzheim weiterführte.

Die Bahn hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Als Seitenlinie der meterspurigen Albtalbahn (Karlsruhe – Bad Herrenalb) zweigt sie seit 1899 in Busenbach ab und führte zunächst bis Ittersbach. Schon ein Jahr später wurde sie nach Brötzingen (ein Vorort von Pforzheim) verlängert. Wie die Albtalbahn wurde auch die Strecke von Busenbach nach Pforzheim von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft (WEG) erbaut, die sie 1898 in die neu gegründete Tochtergesellschaft Badische Lokal-Eisenbahnen AG (BLEAG) einbrachte.

1911 wurde die Strecke mit 8.800 Volt/25 Hz elektrifiziert. 1917 zwangen technische Probleme und der Mangel an Kraftwerkskohle dazu, den elektrischen Betrieb einzustellen, auch die Oberleitung wurde abgebaut. Im Zuge der Weltwirtschaftskrise geriet die BLEAG wirtschaftlich

unter Druck und stellte den Betrieb zwischen Busenbach und Ittersbach 1931 komplett ein. Das Reststück bis Pforzheim wurde an die Stadt Pforzheim verkauft und von dieser weiterbetrieben. Rettung brachte die Übernahme der BLEAG durch die DEBG (Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft), die im Jahr 1932 den Verkehr zwischen Busenbach und Ittersbach wieder ins Laufen brachte. Bis 1936 wurde die Strecke erneut elektrifiziert. 1957 übernahm die AVG die Strecke, um einen schnellen und umsteigefreien Verkehr ins nahe gelegene Karlsruhe zu etablieren. Anders als die Albtalbahn wurde die Ittersbacher Strecke nicht bei laufendem Betrieb umgespurt, sondern 1964 vorübergehend stillgelegt. Am 30. Juni 1966 war der erste Teilabschnitt bis Langensteinbach Süd umgebaut und mit 750 Volt Gleichstrom elektrifiziert. Erst 1971 wurde der Wiederaufbau bis Ittersbach beschlossen, der schließlich am 16. Oktober 1975 vollendet wurde. Um Spielberg besser anzubinden, wurde die Strecke in diesem Bereich neu trassiert. Seitdem können die Einwohner von Spielberg sehr bequem nach Karlsruhe gelangen, um sich beispielsweise im Kino einen neuen Kassenschlager von Steven Spielberg anzuschauen.

MICHAEL BEITELSMANN



Serie  
Folge 110



# Jeden Monat pünktlich bei Ihnen!

## Ihre Vorteile als Abonnent:

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

\* Nur im Inland



Lesen Sie 12 Ausgaben und sichern Sie sich

## Ihr Geschenk:

**GRATIS**



### Motorwagen A2.2 (Rathgeber)

Der Motorwagen A2.2 galt als erster Vierachser der Stadt München. Er wurde ab 1891 eingesetzt und bot 54 Fahrgästen Platz. Die noch erhaltene A2.2 Nr. 256 stammt aus dem Jahr 1901. Exklusiv-Modell von Editions Atlas Collections, Maßstab 1:87 / H0

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

\*\* 14 Cent pro Minute

oder unter [www.strassenbahn-magazin.de/abo](http://www.strassenbahn-magazin.de/abo) bestellen!



# ... wir fahr'n nach Łódź

**Überlandstrecken in deutscher Hand** ■ Eine womöglich letzte Wirkungsstätte haben zahlreiche deutsche Straßenbahnwagen bei den ehemaligen „Zufuhrbahnen“ im mittelpolnischen Łódź gefunden. Wir beleuchten die aktuelle Situation inklusive jüngster Veränderungen

Schäden an der Brücke über den Bach Bzura haben im Sommer 2016 kurzfristig zum Zurückziehen der Linie 46 zum Gleisdreieck in Ozorków geführt. Am 12. Mai 2016 überquerte Achtachser 1512 diese Brücke



**L**ódź liegt fast genau in der Mitte Polens und hat eine wechselvolle Geschichte. Heute leben etwa 760.000 Einwohner in der Stadt, viele Industrien sind aber längst verschwunden und nur noch Industrieruinen erinnern daran. In dem urkundlich erstmals 1332 erwähnten Ort lebten um 1800 nur 190 Menschen. 1815 wurde Łódź in Kongresspolen integriert und damit dem russischen Zaren unterstellt. Ab 1823 siedelten sich deutsche Tuchmacher in der Gegend an, wodurch Łódź sehr rasch zum wichtigsten Zentrum der Textilindustrie in Kongresspolen wurde und die Bevölkerung rasant anwuchs. 1865 erreichte die Eisenbahn Łódź und 1897 lebten bereits 314.000 Menschen in der Stadt, davon waren etwa 40 Prozent deutsch. 1914 kam die Stadt nach der Schlacht um Łódź an Deutschland, 1918 fiel sie wieder an Polen und der Wiederaufbau der schwer zerstörten Industrie begann. 1939 marschierten deutsche Truppen kampflos ein. Offiziell hieß die Stadt nun Lodsch und wurde später in Litzmannstadt (nach General Karl Litzmann) umbenannt. Während der deutschen Besatzung befand sich im Norden der Stadt ein großes jüdisches Ghetto, das auch von der Straßenbahn durchfahren wurde. Nach dem Einmarsch der Roten Armee 1945 fungierte die Stadt bis 1948 als Regierungssitz. 1971 kam es wegen der schlechten Arbeitsbedingungen zu einem erfolgreichen Streik mit entsprechenden sozialen Zugeständnissen.

Der Fall des Eisernen Vorhanges brachte zunächst einem wirtschaftlichen Abstieg. Erst um die Jahrtausendwende kam es zu entscheidenden Verbesserungen, Fabrikhallen wurden aufwändig restauriert, Büro- und Kulturstätten sowie Einkaufszentren geschaffen. Łódź erlebt derzeit den Wandel von einer reinen Industriestadt zu einem modernen Zentrum in der Mitte von Polen.

## Entwicklung der Straßenbahn

Auf Betreiben deutscher Unternehmer nahm am 23. Dezember 1898 in Łódź eine elektrische Straßenbahn in Meterspur den Betrieb auf zwei Linien auf und bereits 1899 folgten weitere Stadtlinien. 1903 bestanden schon zehn Stadtlinien. Da viele Fabrikarbeiter in den Vororten lebten, entstand sehr bald der Bedarf nach einem leistungsfähigen Massentransportmittel zu den Fabriken in der Stadt. Private Unternehmer gründeten ein Konsortium, das die ersten Überlandbahnen baute. Bereits im Jänner 1901 konnten die Linien nach Zgierz (neun Kilometer) im Norden und Pabianice (15 Kilometer) im Süden den Betrieb aufnehmen. 1908 wurde die Ł.W.E.K.D. (Łódź 'ka Waskotorowa Elektryczna Kolejka Dojazdowa – die Łódź 'er elektrische Zufuhrbahn) gegründet, um weitere Strecken zu bauen. Am 9. Februar 1910



Der Straße 710 folgend ist der Mannheimer Wagen 1071 in Mirosławice auf der Linie 43 am 8. Mai 2016 auf dem langen Weg nach Telefoniczna unterwegs, wo er in etwa 70 Minuten eintreffen wird

eröffnete man die Strecke nach Aleksandrów (zwölf Kilometer), gefolgt am 17. Dezember 1910 von der Linie nach Konstantynów (neun Kilometer). Die Linie nach Tuszyń (20 Kilometer) wurde 1916 zunächst als Dampftramway eröffnet, ebenso 1922 die Strecke von Zgierz nach Ozorków (13 Kilometer). Ab Mai 1926 fuhr man dann elektrisch bis Ozorków und ab 1. Juli 1927 elektrisch nach Tuszyń. Schließlich erfolgte ab 1. Juli 1929 die Verlängerung von Konstantynów nach Lutomiersk (neun Kilometer), womit die Zufuhrbahnen nun eine Gesamtlänge von 98 Kilometern hatten. 1938 gab es 15 Stadtlinien und 6 Zufuhrbahnen, wobei letztere erst ab 1. November 1940 Liniennummern (50, 60, 70, 80 und 81) erhielten.

## Neue Gesellschaften

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die städtischen Bahnen und die Zufuhrbahnen verstaatlicht und als MPK (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Städtischer Verkehrsbetrieb) betrieben. Während die Stadtlinien ausgebaut wurden, stellte man zwischen 1976 und 1993 einige Zufuhrbahnen ein. 2016 gab es in Łódź 19 Stadtlinien und 4 Zufuhrbahnlinien. 1993 erfolgte die Abtrennung der Zufuhrbahnen von der

MKP und die Gründung zweier privater Gesellschaften. Die TP (Tramwaje Podmiejskie – Vorortestraßenbahn) betrieb vom Depot Brus (zwischen Zdrowie und Konstantynów gelegen) aus die Linien 43 nach Lutomiersk und 43bis als Kurzführung bis Konstantynów, die MKT (Międzygminna Komunikacja Tramwajowa – Interurbaner Straßenbahnverkehr) übernahm die Linien 41, 45 und 46, musste aber wegen finanzieller Schwierigkeiten ab 1. Februar 2004 die Linien 41 und 45 wieder an die MPK abgeben. Bis 30. Juni 2008 fuhr nun die Linie 11 von Pabianice zum Plac Kilińskiego in Zgierz, danach wurde diese Endstelle bis zum 1. April 2017 von der Linie 16 bedient, ehe ab 2. April 2017 die alte Liniennummer 45 wiederkehrte.

Die Linie 46 fuhr, betrieben aus dem Depot Helenówek, zunächst von Ozorków bis Chocianowice, ehe sie ab 1. August 2009 bis Chocianowice-IKEA verlängert wurde. Damit war sie bis 2012 mit 29 Kilometern die längste Straßenbahnlinie Polens. Nach Ozorków gab es einen 20-Minuten-Takt, zwischen dem Depot Helenówek und Chocianowice-IKEA wurde alle zehn Minuten als Linie 46A gefahren. Wegen finanzieller Probleme der privaten Gesellschaften verfiel

## Übersicht über die Zufuhrbahnen nach 1945

Linie 41:	Pabianice – Łódź, Plac Niepodległości (15 km), 2016 in Betrieb
Linie 42:	Tuszyń – Rzgów – Łódź, Plac Niepodległości (20 km), Tuszyń – Rzgów 1976 eingestellt, Rzgów – Łódź ab 01.06.1993 eingestellt
Linie 43:	Lutomiersk – Konstantynów – Łódź, Północna (19 km), 2016 in Betrieb
Linie 44:	Aleksandrów – Łódź, Północna (12 km), eingestellt ab 01.01.1992
Linie 45:	Zgierz – Łódź, Północna (9 km), 01.02.2004 bis 01.04.2017 Teil der Linien 11 bzw. 16, ab 02.04.2017 wieder Linie 45
Linie 46:	Ozorków – Zgierz – Łódź, Północna (24 km), 2016 in Betrieb





Der in Innsbruck zum Achtachser umgebaute Hagener Wagen 1084 war trotz seines Alters von 56 Jahren immer problemlos im Einsatz und beim Fahrpersonal beliebt. Trotzdem war er am 20. Mai 2016 letztmalig im Einsatz, hier wenige Tage zuvor am Ortsrand von Ozorków



Mannheim trifft Hagen in Łódź: Am 12. Mai 2016 begegnen sich der Mannheimer Tw 514 mit seinem Niederflur-Mittelteil und der aus Hagen stammende Wagen 1084 (ex Innsbruck 84 ex Hagen 64) auf der Linie 46 in der Ausweiche Las in Ozorków



Am Abend des 10. Mais 2016 stürzte während der Durchfahrt des Zuges 2637 – 2638 der Linie 16 ein Fahrleitungsmast kurz nach Adelmówek um und beschädigte den hinteren Triebwagen am Dach und am Drehgestell. Hier die abendlichen Aufräumarbeiten

die Infrastruktur auf den Außenstrecken beider Linien immer mehr und um 2010 bestand akute Einstellungsgefahr, weshalb beide Linien mit 1. April 2012 wieder an die MPK kamen. Seitdem fährt die Linie 43 von Lutomiersk nach Telefoniczna und die Linie 46 zwischen Zdrowie und Ozorków. Die ehemalige Kurzführung bis zum Gleisdreieck Konstantynów (Linie 43bis) wird seit 2012 von der verlängerten Linie 9 betrieben, deren Kurzführungen als Linie 9A in Zdrowie enden. Die Strecken nach Zgierz und Konstantynów wurden teilweise saniert, die äußeren Abschnitte nach Ozorków und Lutomiersk befinden sich nach wie vor in zum Teil schlechtem Zustand. Speziell zwischen Konstantynów und Lutomiersk ist der Gleiszustand so schlecht, dass teilweise Geschwindigkeitsbeschränkungen von zehn km/h verfügt wurden, die aber häufig nicht eingehalten werden.

Nach der Übernahme durch die MKP wurde das Depot Helenówek geschlossen und im Depot Brus ein Straßenbahnmuseum eingerichtet. Es ist geplant das Depot Helenówek in den nächsten Jahren in modernisierter Form wieder in Betrieb zu nehmen. Derzeit sind in den Hallen defekte Wagen abgestellt, wie der 327, ex BOGESTRA.

### Der Wagenpark

Ursprünglich bestand der Wagenpark aus vierachsigen Triebwagen und zweiachsigen Beiwagen, die bis in die 60er-Jahre zum Einsatz kamen. Zwischen 1950 und Mitte der 80er-Jahren kamen, wie überall in Polen, Nachbauten der deutschen KSW (als Typen N und N1 bezeichnet) in Zwei- und Dreiwagenzügen zum Einsatz. Etwa 300 Trieb- und 400 Beiwagen dieser Typen waren im Łódź unterwegs, später ergänzt durch die

### Spektakulärer Unfall

Am Abend des 10. Mai kam es kurz nach der Haltestelle Adelmówek zu einem spektakulären Unfall, als durch die Erschütterungen eines in Richtung Zgierz fahrenden Zuges der Linie 16 ein Fahrleitungsmast umstürzte, den zweiten Triebwagen am Dach und am hinteren Drehgestell beschädigte und in der Folge die Strecke blockiert war. Dies hatte auch die Stromabschaltung bis zum Streckentrenner bei der Ausweiche Przedmieście zu Folge, wo sich dann die Züge der Linie 46 stapelten. Mit den im Abschnitt Przedmieście – Ozorków eingeschlossenen Zweirichtungswagen 1084 (!) und 316 wurde überraschend schnell ein provisorischer Pendelverkehr eingerichtet, später fuhr dann auch ein Schienenersatzverkehr mit Bussen. Noch in den Abendstunden wurde ein neuer Mast aufgestellt und am nächsten Tag funktionierte der Betrieb wieder normal.



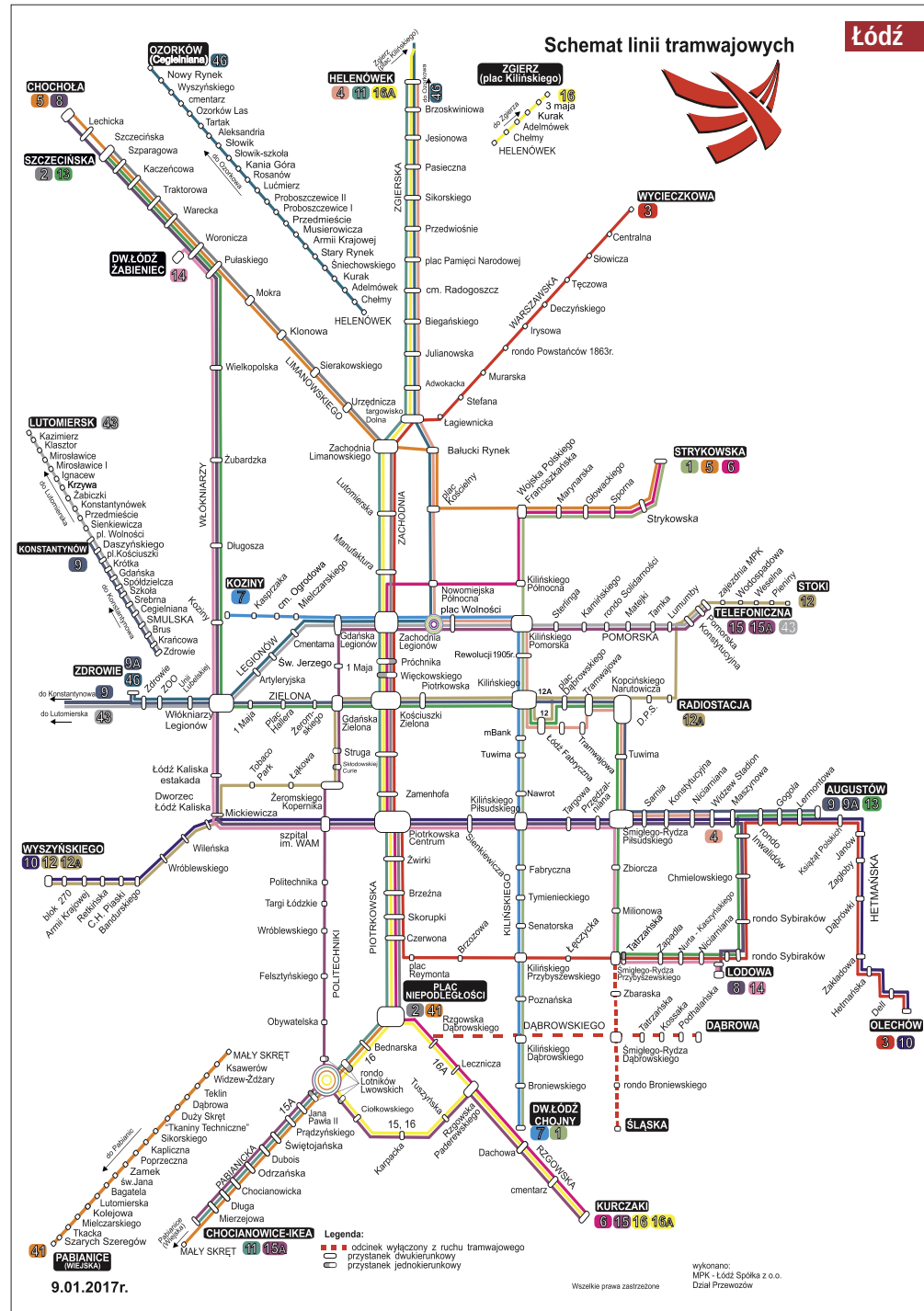
polnischen Gelenkwagen der Typen 102Na und 802N. Zwischen 1990 und 2013 wurden verschiedenste Gebrauchtwagen aus Deutschland übernommen, die zum Teil auch heute noch im Einsatz stehen.

### Linie 41

Die Linie 41 wurde 1993–2004 von der MKT betrieben und kam danach wieder an die MKP, die nun die Linie 11 nach Pabianice führte. Erst seit dem 1. August 2010 gab es wieder die Linie 41. Sie beginnt am Plac Niepodległości und benützt bis Chocianowice-IKEA die Gleise der städtischen Linien mit. Danach führt auch sie teilweise eingleisig in Seitenlage mit Ausweichen bis Duży Sret, wo sich eine Schleifenanlage befindet, die derzeit allerdings kaum benützt wird. Nach einer Rechtskurve geht es dann wieder eingleisig in Richtung Pabianice weiter. In Pabianice ist die Strecke zweigleisig in Straßenmitte, erst der letzte Kilometer bis zur Endschleife ist wieder eingleisig. Im Gegensatz zu den Linie 43 und 46 werden die eingleisigen Abschnitte mit Lichtsignalen gesichert. Die Fahrzeit beträgt etwa 50 Minuten pro Richtung und es wird von Montag bis Freitag mit sieben Kursen weitgehend im 20-Minuten-Takt gefahren. Am Samstag gibt es bis 15 Uhr einen Halbstundentakt, danach und sonntags kommt nur mehr stündlich eine Bahn. Zum Einsatz kommen alle Varianten der polnischen 805N in Doppeltraktion sowie bis Ende 2016 bis zu drei Bielefelder M8C.

1990 wurden erstmals acht Sechssacher aus Bielefeld für den Einsatz auf der Linie 43/43bis übernommen und erhielten in Łódź die Nummern 4040–4047. Da sie im Depot Brus stationiert waren, gingen sie 1994 in den Besitz der TP über. 1998 wurden die drei noch einsatzfähigen Wagen in 42, 44 und 47 umgezeichnet, heute ist nur mehr der Wagen 42 als 1042 abgestellt im Depot Brus vorhanden. Er soll als Museumswagen aufgearbeitet werden.

Nach der Inbetriebnahme der Krefelder Achtsacher in Grudziądz (Graudenz) konnte 2010 die TP den betriebsfähigen Bestand an deutschen Gebrauchtwagen sehr günstig erweitern, was die Wagen 71 und 72 (ex Mannheim), 74 und 75 (ex Würzburg ex Hagen 70 und 78; in Würzburg zu Einrichtungswagen umgebaut) sowie 77 und 78 (ex Würzburg ex Hagen 81 und 75) nach Łódź brachte. Damit konnten auf der Linie 43bis die letzten polnischen Gelenkwagen ersetzt werden. In den Bestand der MKP wurden 2012 die Wagen 42 (als 1042), 71 (als 1071), 72 (als 1072) und 74 ... 78 (als 1074 ... 1078) übernommen, wobei 1075 gleich am zweiten Einsatztag einen schweren Unfall hatte und verschrottet wurde. Dieser Unfall hatte zur Folge, dass der bereits abgestellte und zur Verschrottung



Das Streckennetz der Straßenbahn in Łódź bis 1. April 2017: Die Strecken der Überlandlinien 41, 43 und 46 sind neben den jeweiligen Endpunkten des Stadtnetzes eingezeichnet

MPK

vorgesehene Innsbrucker Wagen 40 (ex Bielefeld) wieder in Betrieb genommen wurde, allerdings unter der Nummer 1075.

Eine Besonderheit der Linie 43 ist, dass sie Montag–Freitag mit drei Kursen im 72-Minuten-Intervall fährt, an Samstagen und Sonntagen allerdings im Stundentakt mit vier Kursen. Die Fahrzeit beträgt etwa 90 Minuten pro Richtung. 2016 waren auf der Linie 43 keine Hagener Wagen mehr im Einsatz. Für die drei bzw. vier Kurse stehen die Innsbrucker Wagen 1038 und 1075, die Mannheimer Wagen 1071 und 1072 sowie der Ludwigshafener Wagen 1147 (ex 147) zur Verfügung. Die Linie 43bis wurde ab dem 2. April 2012 durch

die Verlängerung einiger Kurse der Stadlinie 9 bis Konstanyń ersetzt, sodass bis dorthin ein 20–35-Minuten-Intervall besteht. Ab Zdrowie führt die Strecke der Linie 43 eingleisig mit Ausweichen in Seitenlagen zunächst bis Konstanyń, wo in Straßenmittellage gewechselt wird. Am Ortsende von Konstanyń befindet sich ein Gleisdreieck zum Wenden der Linie 9 (früher 43bis). Danach geht es wieder eingleisig neben der Straße weiter, wobei sich die Haltestellen der stadteinwärts fahrenden Bahnen teilweise auf der stark befahrenen Straße befinden. Kurz vor Lutomiensk zweigt die Strecke zunächst rechts nach Kazimierz ab, um dort nach einer Linkskurve



## Linienreform ab 2. April 2017

**K**urz vor Erscheinen dieses Heftes trat in Lodz keine umfassende Umgestaltung des Liniennetzes in Kraft, von der, wie bereits im SM 03/2017 beschrieben, auch die Zufuhrbahnen betroffen sind. Das Grundintervall wird auf 24 Minuten gedehnt und Stehzeiten an den Endstellen reduziert, wodurch etwa auf der Linie 41 die Anzahl der Kurse von sieben auf fünf reduziert werden kann. In Summe erhöht sich aber durch Angebotsverbesserungen auf den Stadtlinien die Anzahl der erforderlichen Kurse, was die angespannte Situation im Wagenpark verschärft. Daher hat man den geplanten Umbau weiterer Bielefelder M8C vorerst zu-

rückgestellt und die Wagen 529–534 sollen wieder auf der Linie 41 eingesetzt werden. Ob auch auf der Linie 45 deutsche Wagen zum Einsatz kommen bleibt abzuwarten.

Wer diese einmalige Überlandbahnromantik mit deutschen Oldtimern noch erleben will, dem sei ein baldiger Besuch in Lodz empfohlen. Allerdings sollte man sich dafür mehrere Tage Zeit nehmen und auch ein Wochenende einplanen, da dann auf den stark befahrenen Straßen nach Lutomiersk und Ozorków weniger Autos unterwegs sind, was ausgesuchtere und bessere Fotos ermöglicht. Ernst Plefka

Richtung Lutomiersk zu gelangen. Auf dem Weg dorthin überquert die Bahn auf einer reizvollen Brücke den Fluss Ner, um kurz danach am Ortsrand von Lutomiersk mit einer Schleife um den Plac Jana Pawla II zu enden.

### Linie 46

1994 übernahm die MKT von der MPK 38 Sechssachser des Typs 803N, wovon 14 in der eigenen Werkstätte im Depot Helenówek modernisiert wurden. 2006 konnten aus Freiburg die Achtsachser 201–204 übernommen werden, gefolgt von sechs modernisierten und mit Niederflur-Mittelteil versehenen Düwag-Acht-

achsers aus Mannheim (506, 509, 511, 513–515). Mit der Übernahme der ursprünglich für Arad vorgesehenen neun Innsbrucker Wagen 38, 40, 52, 72 und 81, 82, 84–86 im Jahr 2009, des Essener M8S 1012 (umgezeichnet in 51, später in 61) sowie der Sechssachser 123 und 147 und des Achtsachzers 149 aus Ludwigshafen konnten viele alte polnischen Gelenkwagen abgestellt werden und die Linie 46 war fest in deutsch-österreichischer Hand. Auch der Innsbrucker Lohner Wagen 72 wurde in den Farben der MKT umlackiert, war aber nur 2009–2010 im Einsatz. 2012 erfolgte der Kauf gebrauchter M-Wagen von der

BOGESTRA sowie 2014 vier weiterer gebrauchter Düwag-Achtsachser mit Niederflurteil aus Helsinki (ex Mannheim). Nach der Übernahme durch die MPK wurden die Freiburger und die Ludwigshafener Wagen (außer 147), der Essener M8S-Wagen 61 sowie die Innsbrucker Wagen 52, 72 und 82 abgestellt und später verschrottet. Die Wagen 38 und 40 kamen als 1038 und 1075 auf die Linie 43, die Wagen 81 und 84–86 wurden in 1081 und 1084–1086 umgezeichnet.

### Abwechslung zwischen 2011/2013

Die Jahre 2011 bis 2013 waren also in Łódź auf den Zufuhrbahnen eine sehr interessante Zeit, da die in verschiedene Städte verkauften Hagener und Bielefelder Wagen wieder gemeinsam zum Einsatz kamen. Somit konnten die in Würzburg zu Einrichtungswagen umgebauten Hagener Sechssachser neben den Zweirichtungs-Sechssachsern aus Hagen und den mit Mittelteilen aus Bielefeld zu Achtsachsern umgebauten „Innsbrucker Hagenern“ nebeneinander im Einsatz gesehen werden. Ebenso waren Bielefelder Sechs- und Achtsachser aus Innsbruck und Bielefeld wieder vereint. Besonders bemerkenswert ist, dass die nach Würzburg und später nach Grudziądz verkauften Hagener Wagen nun bereits in der vierten Stadt im Einsatz waren und das bei einem Alter von 50+!





## Folgende deutsche Wagen waren 2016 in Łódź vorhanden

Nummer	Bauj.	Übern.	Anmerkung
301, 302, 316	1976	2012	M6 ex BOGESTRA
324, 327, 328	1977	2012	M6 ex BOGESTRA, 327 als Ersatzteilsponder in Helenówek abgest.
506, 509, 511, 513, 514, 515	1962	2007	GT8 ex Mannheim 506, 509, 511, 513, 514, 515 ex 363, 373, 376, 384, 387, 388*
521	1982	2013	M8C ex Bielefeld, 521 war nie in Łódź im Einsatz und wurde 2014 zu 2499 (mit Niederflurmittelteil) umgebaut, erster Einsatz am 18.03.2015 auf der L. 16 Kurs 10
522, 523, 525, 526, 528, 529	1982	2013	M8C ex Bielefeld, abgest. für Umbau seit Januar 2017**, 2016 Umbau 526 zu 2697 und 528 zu 2698; 2017 derzeit Umbau 523 zu 2798 und 525 zu 2797
530 – 534, 536, 537	1983	2013	M8C ex Bielefeld; abgest. für Umbau seit Januar 2017** 2016 Umbau 536 zu 2699; 2017 derzeit Umbau von 537 zu 2799
1038	1963	2009	GT6 ex MKT 38 ex Innsbruck 38 ex Bielefeld 805 ex 225
1042	1957	1990	GT6 ex TP 42 ex MPT 4042 ex Bielefeld 827 ex 227
1071	1964	2010	GT6 ex TP 71 ex Graudenz 71 ex Mannheim 423
1072	1964	2010	GT6 ex TP 72 ex Graudenz 72 ex Mannheim 425
1075	1962	2009	GT6 ex MKT 40 ex Innsbruck 40 ex Bielefeld 813 ex 213
1084	1960	2009	GT8 ex MKT 84 ex Innsbruck 84 ex Hagen 64; abgest. seit 21.05.2016
1085	1961	2009	GT8 ex MKT 85 ex Innsbruck 85 ex Hagen 65; abgest. seit 02.04.2016
1147	1967	2009	GT6 ex MKT 147 ex Ludwigshafen 147
1512	1964	2014	GT8 ex Helsinki 163 ex Mannheim 523 ex 434*
1519	1962	2014	GT8 ex Helsinki 165 ex Mannheim 507 ex 366*
1521	1964	2014	GT8 ex Helsinki 162 ex Mannheim 519 ex 429*
1522	1962	2014	GT8 ex Helsinki 164 ex Mannheim 503 ex 354*

\* Umbau in Mannheim 1991/92 in GT8 mit Niederflurmittelteil

\*\* Erster Einsatz in Łódź am 01.09.2013 auf der Baustellenlinie Z (Wagen 525 und 529)

Im Herbst 2015 wurden u.a. die Wagen 525, 530–533 auf der Linie 13 beobachtet; im Jahr 2016 wurden dann auf der Linie 41 nur die Wagen 526, 529, 532 und 534 gesehen. Wegen des Wagenmangels auf Grund der Linienreform ab 2. April 2017 wurden weitere Umbauten vorerst zurückgestellt und die Wagen 529–534 kommen ab der Fahrplanänderung voraussichtlich wieder auf der Linie 41 zu Einsatz.

Absolutes Highlight der Linie 43 ist die Brücke über den Fluss Ner kurz vor der Endstelle in Lutomiersk, die gerade vom Wagen 1075 (ex Innsbruck 40, ex Bielefeld 813) überquert wird. Seit dem 21. Februar 2017 verkehrt die Linie 43 zwischen Konstaktynow und Lutomiersk wegen einer nach starken Regenfällen beschädigten Brücke kurz nach dem Gleisdreieck bis auf weiteres im Schienenersatzverkehr. Ob die Strecke wieder in Betrieb genommen wird ist fraglich







Vor den renovierungsbedürftigen Häusern in der Legionów wackelt der Tw 316 am 14. September 2016 in Richtung Zdrowie

Ab 2012 fuhren die verbliebenen Hager Sechs- und Achtachser sogar gemeinsam auf der Linie 46. Fallweise kamen die Achtachser auch auf Stadtlinien zum Einsatz, wenn baustellenbedingt Zweirichtungswagen benötigt wurden. Mit den 2013 aus Bielefeld übernommenen 14 M8C stehen heute aber genügend moderne Zweirichtungswa-

gen zur Verfügung. Die Wagen 1084 und 1085 (ex Innsbruck 84 und 85) kamen 2016 nur noch sporadisch bei Wagenmangel auf der Linie 46 zum Einsatz und wurden im April, bzw. Mai endgültig abgestellt. Offensichtlich gab es im Mai 2016 einen großen Mangel an betriebsfähigen Wagen, da auf der Linie 46 immer wieder einzelne

Kurse ausfielen und neben dem Wagen 1084 auch bis zu zwei Sechssachser (von der Linie 43) eingesetzt wurden.

Bei einer Fahrzeit von etwa 100 Minuten pro Richtung fährt die Linie 46 von Montag bis Freitag mit zwölf Kursen im 20-Minuten-Takt, samstags und sonntags mit sieben Kursen im Halbstundentakt. Kurs 1 wird mit polnischen 805N in Doppeltraktion bedient, die Kurse 2 bis 12 normalerweise mit Mannheimer GT8 und M6 ex BOGESTRA.

Nach dem ehemaligen Depot Helenówek führt die Strecke zunächst zweigleisig am Straßenrand bis Kurak, wo die Linie 16 nach rechts abbiegt und eingleisig in Seitenlage nach einer weiteren Haltestelle den Plac Kilińskiego in Zgierz erreicht. Die Linie 46 fährt nun eingleisig in Seitenlage nach Zgierz, wo sich bereits die nächste Ausweiche befindet. Weiter geht es dann über Lucmierz, Emilia und Aleksandria bis ins Zentrum von Ozorków, wo sich ein Gleisdreieck befindet. Hier zweigt die Bahn nach links ab, überquert auf einer Brücke den Bach Bzura und führt eingleisig durch den Ort bis zur Schleife an der Endstelle. Ein Schaden an der Brücke über den Bach hat Mitte 2016 für kurze Zeit zum Zurückziehen der Linie 46 bis zum Gleisdreieck geführt, möglicherweise war dies aber nur ein Vorwand, um von der Gemeinde Ozorków eine höhere finanziellen Beteiligung zu erhalten. Ebenso wie auf der Linie 43 werden

Die Wolken werden sich wenig später in einem starken Regen entladen. Noch aber steht der Bielefelder Achtachser 529 am Abend des 12. Mai 2016 auf der Linie 41 neben der Kirche im Zentrum von Pabianice im Trockenen







Auch die Zweigstrecke zum plac Kilińskiego in Zgierz hat ihre Reize, hier aufgenommen am 12. Mai 2016

die Kreuzungen über betriebseigene Mobiltelefone koordiniert.

### Zukunftsaussichten

Wie sehen nun die Zukunftsaussichten der Zufuhrstrecken aus? Die Linie 41 erschließt in Pabianice ein großes Wohngebiet mit entsprechendem Fahrgastpotenzial und die Gleisanlagen sind in akzeptablen Zustand, bzw. bereits teilweise saniert, sodass ihre Zukunft gesichert erscheint. Gefährdet dagegen erscheint der Abschnitt der Linie 43 zwischen Konstantynów und Lutomiersk. Einerseits gibt es kaum mehr Fahrgäste, andererseits ist die Strecke höchst

sanierungsbedürftig. Es ist zu befürchten, dass beim Auftreten größeren Schäden der Betrieb eingestellt wird. Für die Linie 46 gibt es trotz des schlechten Gleiszustandes auf der Überlandstrecke nach Ozorków eine Zukunft, da ein gewisses Fahrgastpotenzial gegeben ist. Allerdings haben die eingesetzten Fahrzeuge bereits ein Alter er-

reicht, was sich in häufigen Störungen und Ausfällen niederschlägt. Obwohl 16 deutsche Wagen für die elf benötigten Kurse zur Verfügung stehen (Kurs 01 wird immer von einer 805N-Doppeltraktion gestellt), müssen immer wieder die Sechssachser von der Linie 43 aushelfen oder es kommt zum Ausfall einzelner Kurse. ERNST PLEFKA

In Konstantynów verläuft das Gleis in Straßenmitte. Auf diesem vor einigen Jahren general-sanierten Abschnitt fährt der ex Innsbrucker Tw 1075 am 8. Mai 2016 in Richtung Łódź

ALLE AUFNAHMEN: ERNST PLEFKA

### Literatur

- H.Lehnhart, K.Gewandt: Die Entwicklung der Nahverkehrsbetriebe in Polen, Sonderdruck aus Der Stadtverkehr, Verlag Werner Stock 1969
- H.Lehnhart, C.Jeanmaire: Straßenbahnen in Osteuropa, Archiv Nr. 25, Verlag Eisenbahn 1975
- A.Lubka, M.Stiasny: Atlas tramwajów, Kolpress 2011
- W.Kaiser: Straßenbahnen in den ehemaligen Ostblockstaaten, Verlag Pospischill 2008
- Wikipedia: Straßenbahn in Łódź 2012
- Łódzkie tramwaje i autobusy: [www.mkmlodz.webd.pl](http://www.mkmlodz.webd.pl)







# Die letzten Mohikaner

**Mainz: Gelenkwagen aus heimischem Werk** ■ Zur Modernisierung des Fahrzeugparks beschaffte die Mainzer Straßenbahn vor fast 60 Jahren sechssachsige Gelenkwagen – gefertigt wurden sie „vor Ort“, im traditionsreichen Werk der Firma Westwaggon in Mainz-Mombach





Farbaufnahme des Tw 125 am Münsterplatz im Jahre 1959. Stadtwappen und Schriftzug der Stadt werden noch nicht von Seitenwerbung verdeckt

EDUARD J. BOUWMAN,  
SLG. REINER BIMMERMANN

**D**ie sieben in den Jahren 1958 und 1961 gebauten sechssachsigen Gelenktriebwagen der Mainzer Straßenbahn waren die letzten im dortigen Werk der Westwaggon gebauten Straßenbahnfahrzeuge. Sie galten zwar als besonders formschön, überzeugten zunächst betrieblich aber nicht. Dennoch waren sie 38 Jahre in Mainz unterwegs, ehe sechs Stück 1996 nach Elbing in Polen abgegeben wurden, wo sie noch weitere 20 Jahre im Einsatz standen. Ein Wagen ist in Mainz noch heute als betriebsfähiger Museumswagen vorhanden.

### Westwaggon in Köln und Mainz

Die in den Jahren 1927/28 durch den Zusammenschluss verschiedener großer und kleiner Waggonfabriken in Düsseldorf, Hagen, Köln und Mainz entstandenen „Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken AG“, kurz Westwaggon genannt, setzten erfolgreich den Bau von Straßenbahnwagen in den Werken Köln und Mainz fort, während die Produktionsstätten in Düsseldorf (Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vormals Carl Weyer) und Hagen (Killing & Sohn) geschlossen wurden. Besonders von der Zypen&Charlier in Köln-Deutz hatte weltweit einen guten Namen als Erbauer von Schienenfahrzeugen aller Art, aber auch die Gebrüder Gastell in Mainz-Mombach hatten in großer Stückzahl Straßenbahn- und Eisenbahnwagen für das In- und Ausland produziert. Dies lief nun alles unter dem Namen der Westwaggon weiter. Nach 1945 machte sich das Unternehmen zunächst mit der Herstellung von so genannten Aufbauwagen einen Namen, bei denen neue Aufbauten auf Fahrgestelle im Krieg zerstörter Wagen gesetzt und auch die noch verwendbare Technik weiter genutzt wurde. Schon seit den 30er-Jahren besaß Westwaggon die Lizenz für den Bau eines in der Schweiz entwickelten dreiachsigen Lenkuntergestells, und die angebotenen Dreiaxser verschiedener Größen konnten recht erfolgreich abgesetzt werden. Die Westwaggon war, wie auch schon zuvor von der Zypen, der Hauslieferant der Kölner Straßenbahn und erhielt 1955 einen Großauftrag über 80 vierachsige Großraumtriebwagen. Danach begann der Stern zu sinken: Die Düsseldorfer Waggonfabrik (Düwag) besetzte zuneh-

mend die Position als erfolgreicher Produzent von Straßenbahnfahrzeugen. Zunächst ab 1951 mit ihrem Großraumwagen, ab 1956 dann mit den sechs- und achtachsigen Gelenktriebwagen.

### Der Kuchen wird kleiner

Westwaggon erhielt nur noch die „Krümel“ vom kleiner werdenden Kuchen, zumal auch etliche andere Hersteller sich im Bau von Straßenbahnen versuchten und die Politik zunehmend darauf Einfluss nahm, wo und für wen jemand Fahrzeuge baute. Köln kam als Kunde abhanden und kaufte seine Fahrzeuge ab 1958 aus Kostengründen hauptsächlich in Berlin.

Das Unternehmen suchte jedoch rechtzeitig nach neuen Standbeinen und Kooperationspartnern und begann schon 1951 eine enge Zusammenarbeit mit der ebenfalls in Köln-Deutz ansässigen Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD), die Lokomotiven, Nutzfahrzeuge und Motoren produzierte. Verflechtungen gab es schon in Zeiten als noch die Einzelfirmen bestanden, denn Eugen Langen, der Mitbegründer der Deutzer Motorenwerke, war gleichzeitig Mitbesitzer von van der Zypen und entwickelte als Ingenieur hier die Schwebelbahn, die dann in Wuppertal für Furore sorgte.

KHD erhöhte in den folgenden Jahren seinen Aktienbesitz an der Westwaggon stetig, bis sie schließlich 1959 komplett bei KHD lagen. Die Produktion von Schienenfahrzeugen unter dem Namen Westwaggon wurde daraufhin eingestellt und deren Werk in Köln für den Bau von großen Diesellokomotiven genutzt, während die Bus-sparte der KHD ihren Sitz von Ulm in das ehemalige Gastell-Werk nach Mainz verlagerte.

### Straßenbahnen als Randerscheinung

Westwaggon und die Mainzer Straßenbahn einte im Jahre 1957 die ungeklärte Frage um ihre Zukunft. Gastell und deren Nachfolger Westwaggon waren seit 1914 quasi der Hauslieferant der dortigen Straßenbahn. Diese musste sich in der zweiten Hälfte der 50er-Jahre angesichts eines aufgestauten Investitionsbedarfs für den Ausbau des Streckennetzes und der Erneuerung des Rollmaterials von politischer Seite zunehmend die Frage gefallen lassen, ob sie noch in die Zeit passt. Die Nachbarstadt Wiesba-

### Übersicht: Mainzer GT 6

1. Nummern	Nummer ab 1966	Stück	Art	Hersteller	Baujahr	Verbleib, Bemerkungen
<b>Triebwagen</b>						
221–226	221–226	6	6x-Gel	Westwaggon/AEG	1958	221–225: 1996 > Elblag, dort 221, 224, 225 2013 = a, Rest. abgest. 226: 1997 in Mainz historisches Fahrzeug, vorhanden
127	227	1	6x-Gel	KHD/AEG	1961	227: 1996 > Elblag; 2007 = a





Vor dem Mainzer Hauptbahnhof begegnen sich 1959 die Tw 124 und 126 auf der Linie 11. Die Klapp-schilder neben den Türen zeigten die gültige Abfertigung mit einem oder zwei Schaffnern an. Noch tragen die Wagen lediglich Dachkanten-Werbung

GERD LEIMBACH, SLG. VDVA



Die typische „Westwaggon-Front“ kommt auf dieser Werksaufnahme von 1958 gut zur Geltung

den machte schließlich schon seit längerem recht erfolgreich vor, wie man mit einem reinen „Gummibetrieb“ angeblich erheblich kostengünstiger einen Stadtverkehr betreiben konnte. Bereits im April 1955 wurden die beiden von Mainz und Wiesbaden gemeinschaftlich betriebenen Straßenbahnlinien zwischen den Städten auf Busbetrieb umgestellt. Wiesbaden forcierte gegen den Willen des Mainzer Stadtrates auch den Rückzug der Straßenbahn aus den rechtsrheinischen Mainzer Stadtteilen Kastel und Kostheim, der im Herbst 1958 vollzogen wurde. Gutachten, die sich für die vollständige oder zumindest teilweise Aufgabe des Straßenbahnbetriebes in Mainz aussprachen fanden aber nicht die Billigung der Stadtverwaltung, die zumindest die stärker belasteten Strecken nach Bretzenheim, Finthen und Hechtsheim weiterhin auf der Schiene bedient sehen wollte.

### Mainz braucht neue Wagen

Damit war auch die Anschaffung weiterer Straßenbahnwagen wieder aktuell, deren letzte in Form der fünf Lenkendreiachser in den Jahren 1952 und 1954 von Westwaggon geliefert worden waren. Im Herbst 1957 erhielt der Hersteller die Anfrage, ob er in der Lage sei, zunächst sechs Gelenkwagen zu bauen und relativ kurzfristig zu lie-



Tw 121 an der Endstation Finthen im April 1959. Die geöffnete Hecktüre gibt den Blick auf die Einstiegsverhältnisse und den Schaffnerplatz mit Wechselkasse frei

FRITZ ROTH, SLG. VDVA

fern. In Form einer Arbeitsteilung zwischen den beiden Werken in Köln und Mainz war das kein Problem, zumal sich Köln nach der Fertigstellung der großen Aufträge von 1956 ein Jahr später nur mit einer kleinen Serie von fünf Vierachsern für die Kölner Vorortbahn zu beschäftigen hatte und erst für das

Folgejahr einen Auftrag aus Bonn über weitere Dreiachser erwartete.

Bei der Frage, was für eine Art Fahrzeug gebaut werden soll, war die Entscheidung für einen zweiteiligen, sechsachsigen Drehgestellwagen bald gefallen, da der Einsatz von Gelenkwagen bei verschiedenen ande-





Für den Werksfotografen hat im August 1958 der erste Tw 121 an der „Lennebergbahnhof“ genannten Zwischenendstation in Gonsenheim Aufstellung genommen und zeigt sich in seiner ganzen Eleganz

WERKFOTO WESTWAGGON, SLG. P.H. PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER (2)

ren Betrieben gezeigt hatte, dass mit diesem größeren Fahrzeug mehr Fahrgäste bei weniger Personaleinsatz mitgenommen werden konnten. Die Einführung des Fahrgastflusses bedeutete für den Schaffner eine Verbesserung seiner Arbeitsbedingungen, da er nun seinen Dienst sitzend verrichten konnte und sich nicht durch ein volles Fahrzeug zwängen musste. Ohne Fahrausweis zu fahren, unabhängig davon ob gewollt oder unverschuldet, war kaum noch möglich. Ob nun ein Einrichtungs- oder ein Zweirichtungswagen gebaut werden soll, war beim Verkehrsbetrieb Gegenstand längerer Diskussionen.

Eigentlich war der Einsatz auf einer Linie vorgesehen, welche an beiden Endpunkten über Wendeschleifen verfügte. Es wurde aber schnell klar, dass man bei Einrichtungswagen mit Türen nur auf einer Fahrzeugseite und nur einem Führerstand jegliche Flexibilität beim Einsatz im Fall von Störungen, Bauarbeiten oder gewünschten Fahrplananpassungen aufgeben hätte, da ein einfaches Kehren über die zahlreich vorhandenen Gleiswechsel zwar machbar, aber betrieblich sinnlos war, da auf der Rückfahrt keine Fahrgäste mitgenommen werden konnten. Auch ein Befahren anderer Linien mit stumpfen Endstationen wäre unmöglich gewesen, und es war ja nicht klar in welcher

Richtung sich das Netz in den nächsten Jahren entwickeln würde. Also bestellte der Betrieb bei Westwaggon ein Zweirichtungsfahrzeug, welches im Regelfall nur in einer Richtung bewegt werden sollte. Der zweite Führerstand und die Türen auf der linken Fahrzeugseite waren dabei voll funktionsfähig, auch gab es zwei Schaffnerplätze. Die planmäßig nicht benutzten Türen erhielten jedoch Trittstufenabdeckungen zur Vergrößerung der Zahl von Stehplätzen, die im Bedarfsfall herausgenommen und an den Türen der Gegenseite wieder aufgelegt werden konnten. Für den Schaffnerplatz war nur eine Kasseneinrichtung vorhanden, die

bei Bedarf an den ansonsten als Fahrgastsitz genutzten anderen Schaffnerplatz angesteckt werden konnte.

### Westwaggon Design mit Düwag-Technik

Bei der Gestaltung des Wagenkastens orientierten sich die Konstrukteure der Westwaggon hinsichtlich der Formgebung an den bereits vorhandenen Dreiachsern, das heißt, die Frontscheiben waren auch hier dreigeteilt mit in die Wagenrundungen integrierten Seitenscheiben. Der Aufbau bestand aus zwei etwa zehn Meter langen identischen Wagenkästen, die gegenläufig aneinander gesetzt in der Mitte auf einem Laufdrehgestell ruhten und durch eine Gelenkverbindung durchgängig miteinander verbunden waren. Auch wenn die Fahrzeuge so das für Westwaggon typische elegante Erscheinungsbild erhielten, ging das Unternehmen technisch keine Experimente ein und kaufte bei der Düwag bewährte Original-Bauteile zu. Das betraf zum einen die Triebdrehgestelle mit Tandemantrieb durch längs liegenden Motor, das Laufgestell samt Gelenk aber auch die Falttüren, von denen der Wagen nur in Fahrrichtung hinten Doppelflügel besaß, während seitlich der Gelenke und vorne nur ein Einzelflügel

### Technische Daten: Westwaggon-GT 6 für Mainz

Länge: .....	20,10 m
Breite: .....	2,20 m
Höhe über SO: .....	3,18 m
Drehkreismittenabstand: .....	6,10 m
Achsstand im Drehgestell: .....	1,80 m
Leergewicht: .....	21,8 t
Antriebsleistung: .....	2x 100 kW
Platzzahl: .....	42 Sitz- und 124 Stehplätze + 2 Personale

Textfortsetzung auf Seite 42 ►





Für den Werkfotografen war der Tw 3401 nach seiner Anlieferung in Köln besetzt mit Statisten als Fahrgästen im Netz unterwegs und zeigt ihn als Linie 5 am Ebertplatz, wo diese Linie planmäßig nicht hinkam

WERKFOTO KHD, SLG. AXEL REUTHER

## Westwaggon-Gelenkwagen für Köln, Remscheid und Oberhausen

Neben den sieben Sechssachsern für Mainz haben Westwaggon bzw. KHD zwischen 1958 und 1962 noch weitere 15 Gelenkwagen für drei Betriebe gebaut, die jeweils unterschiedlichen Fahrgestell-Bauarten angehörten. Gemeinsam war zumindest den 14 Neubauten das typische Design mit der markanten Frontgestaltung. Technisch bot jede Bauart ebenfalls Besonderheiten, die sie von vergleichbaren Konstruktionen anderer Hersteller unterschieden.

### Acht Wagen für Oberhausen

Für die meterspurige Straßenbahn in Oberhausen entstanden in drei Teilserien acht Triebwagen für Zweirichtungsbetrieb mit schwebendem Mittelteil. Sie be-

saßen dreiachsige Lenkuntergestelle und setzten damit die Verwendung dieser von Westwaggon angebotenen speziellen Fahrwerksbauart fort, da auch die zuvor angeschafften Trieb- und Beiwagen des Aufbautyps damit ausgestattet waren. Die ersten drei Gelenkwagen (Nr. 361–363) kamen im Frühjahr 1959 zur Auslieferung. Die Fahrwerke waren lediglich mit zwei 60-kW-Motoren ausgestattet, sodass die Beschleunigung nur mäßig war. Beim Personal erhielten sie den Spitznamen „Chruschtschow“. Für eine Nachbestellung von vier weiteren Einheiten, nun schon mit dem Firmenzeichen KHD, die im Frühjahr 1961 verfügbar waren (Nr. 364–367), zog man daraus Konsequenzen und stattete sie mit vier 60-kW-Motoren aus. Ihr

hohes Gewicht von 26 Tonnen brachte ihnen den Beinamen „Hannibal“ ein. Ein letztes derartiges Fahrzeug entstand 1962 (Nr. 368), nun jedoch nicht neu, sondern als Umbau aus zwei dreiachsigen Triebwagen des Aufbautyps der 1959 stillgelegten Straßenbahn in Rheydt. Es behielt seine eckigen Plattformen. Alle acht Gelenkwagen kamen nach der Einstellung der Oberhausener Straßenbahn 1968 nach Aachen und fuhren dort bis zur Aufgabe der Straßenbahn 1974.

### Sechs Stück für Remscheid

Noch zu Zeiten der Westwaggon vergab die ebenfalls meterspurige Straßenbahn in Remscheid im Dezember 1958 den Auftrag zum Bau von sechs zweiteiligen Gelenkwagen für Zweirichtungsbetrieb. Dabei handelte es sich um so genannte Sattel- oder Nachläuferwagen, bei denen die eine Fahrzeughälfte auf einem starren zweiachsigen Fahrwerk lief, die andere sich am Ende auf ein zweiachsiges Drehgestell aufstützte und über das Gelenk auf den Vorderwagen aufgesattelt war. Anders als derartige Konstruktionen in anderen Städten war in Remscheid wegen der starken Steigungen auch das Drehgestell angetrieben, und die elektrische Ausrüstung verteilte sich gleichmäßig auf beide Wagenteile. Vier Motoren zu 69 kW verliehen ihnen eine der Topographie angemessene Zugkraft. Wie in Oberhausen lieferten auch hier die Siemens-Schuckert-Werke (SSW) die elektrische Ausrüstung. Die Auslieferung der sechs Triebwagen (Nr. 101–106) er-



Der Kölner Sechssachser war am Stand von KHD auf der Ausstellung Schiene & Straße in Essen 1960 hauptsächlich als Werbung für den neuen Antrieb eines französischen Herstellers aufgestellt

MAXIMILIAN KRAFFT, SLG. VDVA (2)





Tw 103 der Remscheider Straßenbahn auf seiner Stammlinie 3 am Endpunkt in Hasten im Oktober 1963. Der Wagen trägt Werbung für zwei Biersorten der einheimischen Brauerei Kipper, die seit 1993 Geschichte ist

PETER BOEHM, SLG. AXEL REUTHER

folgte im Frühjahr und Sommer 1960. Nach Einstellung des Betriebes 1969 gelangten die Triebwagen nach Darmstadt, wo sie noch bis in die 90er-Jahre verkehrten. Hier aber später als Einrichtungswagen mit dem Drehgestell voraus und zusätzlich mit Beiwagen. Ein Tw gelangte zu den Bergischen Museumsbahnen und befindet sich damit zumindest in der Nähe seines ursprünglichen Einsatzortes.

### Einzelgänger in Köln

Dritter im Bunde der Gelenkwagen war 1960 ein sechssachsiger Einrichtungstriebwagen auf Normalspur für die Kölner Verkehrsbetriebe (Nr. 3401). Dieser entsprach vom Aussehen her den 1959 vom DWM in Berlin gebauten Sechssachsern, welche sich in der Frontgestaltung aber an derjenigen von Westwaggon orientierten. Er entstand im Hinblick auf eine notwendige Anschaffung weiterer Gelenkwagen für Köln als Referenzfahrzeug von KHD und wurde im März 1960 dem Verkehrsbetrieb zur Erprobung übergeben. Es hatte eine Breite von 2,50 Metern, die elektrische Ausrüstung stammte von Kiepe in Düsseldorf. Die beiden Motoren mit jeweils 110 kW Antriebsleistung lagen, wie auch bei den von der Düwag entwickelten Monomotorantrieben, längsseitig im Drehgestell. Neuartig waren aber die von der französischen Firma Durant entwickelten Schneckenrad-Achsgetriebe. Diese verfügten über ein elektrisch sperrbares Differenzial, um die An-

triebsleistung des Motors auch bei unterschiedlicher Gewichtsbelastung der Achsen (zum Beispiel in Kurven) gleichmäßig auf diese zu verteilen. Ziel dieser Konstruktion war ein geringerer Verschleiß der Getriebe und eine Verbesserung des Fahrverhaltens.

Das KHD 1960 durchaus noch gewillt war, im Segment Straßenbahnen weitere Aufträge abzuwickeln, zeigt sich daran, dass alle drei Gelenkwagenbauarten auf der Essener Ausstellung Schiene & Straße im September 1960 ausgestellt waren und auf weitere Interessenten warteten.

Der Kölner Sechssachser, 1961 in 3501 umgezeichnet, erfüllte die in ihn gesetzten Erwartungen, sodass einer Serienbestellung 1962 nichts im Wege ge-

standen hätte. Zu diesem Zeitpunkt war bei KHD allerdings bereits die Entscheidung gefallen, die Produktion von Straßenbahnwagen aufzugeben, sodass das Unternehmen auf den wegen der geplanten Stückzahlen sicherlich lohnenswerten Auftrag verzichtete. So wendete sich auch Köln den Produkten der Düwag zu, wollte aber den in dem KHD-Triebwagen erfolgreichen Durant-Antrieb beibehalten, was in Düsseldorf auf erheblichen Widerstand stieß. Als Kompromiss wurden die Fahrzeuge dann jeweils in etwa hälftig mit Durant- und Düwag-Achsantrieb ausgestattet. Tw 3501 überlebte als Dienstfahrzeug und steht heute, leider nicht betriebsfähig, im Straßenbahnmuseum Thienenbruch.

Blick auf die im Freigelände der Essener Ausstellung „Schiene & Straße“ im September 1960 aufgestellten Westwaggon-Gelenkwagen. Vorne Tw 362 für Oberhausen, dahinter Tw 104 für Remscheid







Die Mainzer Wagen von innen: Links erkennt man Quer- und Längssitze sowie den erhöhten Schaffnerplatz, in der Mitte der Fahrerstand und rechts ein Türbereich der nicht genutzten Fahrzeugseite mit Abdeckungen über den Trittstufen

WESTWAGGON, SLG. P.H. PRASUHN, ARCHIV AXEL REUTHER

zum Einbau kam. Damit herrschte in den Wagenkastenhälften Symmetrie und Sitzgruppen sowie Türen lagen sich jeweils gegenüber, wobei der rechts vorne fehlende Türflügel durch ein kleines Fenster ersetzt war. Auch die sonstige elektrische Ausrüstung setzte auf Bewährtes. Wie auch bei den Dreiaxsern lieferte sie AEG. Zwei Vielstufen-Nockenfahrshalter mit 21 Fahr- und 17 Bremsstufen und Direktsteuerung waren unter den Fahrersitzen angeordnet, was bei den beengten Platzverhältnissen zu einer kompakten Bauart führte. Gefahren wurde mit einer Handkurbel.

Im Einsatz wurde generatorisch gebremst, zum Festsetzen des Fahrzeuges diente eine auf Bremsscheiben in den Triebgestellen wirkende mit Kurbel zu betätigende Handbremse. Der Stromabnehmer saß über einem der Fahrzeugköpfe (A-Kopf), sodass seine Lage auch die Hauptfahrtrichtung bestimmte.

Die Rohbauten der Wagenkästen entstanden im Werk Köln-Deutz, die Montage fand anschließend im Werk Mombach in Mainz statt. Für das ehemalige Gastell-Werk war dies der letzte Auftrag für Straßenbahnwagen überhaupt, denn seit 1955 hatte der Westwaggon-Mehrheitsaktionär KHD begonnen, hier Autobusse zu bauen, die dann bald das Geschehen im Werk komplett bestimmen sollten.

### Schick – aber mit anfänglichen Problemen

Die Ablieferung der Mainzer Sechsscher erfolgte im Spätsommer und Frühherbst 1958. In ihrer cremefarbenen Lackierung, silbergrauem Dach mit grüner Absetzkante zum Wagenkasten sowie umlaufenden Aluminiumleisten unterhalb der Fenster und oberhalb der Schürzen, dem roten Stadtwappen und dem Frakturschriftzug „Stadt Mainz“ boten sie von außen ein ansprechendes Bild. Gleiches galt für den Fahrgastraum mit grünen Polstersitzen, die zwischen den Türen in Abteilen 2:1 angeordnet waren und zwi-

schen den zum Gelenk hin liegenden Türen und längs zur Fahrtrichtung standen. Der Fahrzeugboden war vollkommen stufenlos. Rollbänder zeigten an den Fronten Fahrziel und Linie an, zusätzlich gab es in der Dachvoute oberhalb des Schaffnerplatzes einen Rollbandkasten für beide Informationen. Seitlich versteckte sich dort auch ein Außensprecher für Informationen durch den Schaffner nach draußen.

Die Wagen erhielten die Nummern 121 bis 126. Die Inbetriebsetzung der Gelenk-

wagen war von zahlreichen technischen Schwierigkeiten begleitet, die sich im Rahmen der Probefahrten zeigten. Die Fahrgäste mussten sich bis Mitte Dezember gedulden, ehe sie in den Genuss einer Mitfahrt in den geräuscharmen und sehr laufruhigen Fahrzeugen kamen. Dennoch lief weiterhin nicht alles glatt. Der ungewohnte Fahrgastfluss mit ausschließlichem Einstieg am Heck führte bei starkem Andrang zu größeren Verzögerungen, da die Auffangplattform recht klein geraten war







Tw 222 in seiner sehr attraktiven neuen Lackierung ab 1974 vor der Wagenhalle im Juli 1985, auch 27 Jahre nach Indienststellung wirkt der Wagen noch zeitgemäß GÜNTHER H. KÖHLER, SLG. VDVA

und die Fahrgäste sich dort so stauten, dass die Türe nicht geschlossen werden konnte. Mit diesem Problem hatte der Betrieb aber offensichtlich gerechnet, denn die Gelenkwagen trugen von Beginn an neben den Türen umklappbare Tafeln mit den Aufschriften „Einstieg“ und „Einstieg hinten“. Zu Zeiten und auf Strecken mit hohem Fahrgastaufkommen kamen zusätzliche Schaffner zum Einsatz, die dann den vorderen Schaffnerplatz ebenfalls besetzten und so einen Fahrgastfluss von beiden Köp-

fen zur Mitte hin ermöglichten.

### Einsatz auf Linie 11

Der Fahrplan der Linien 10 und 11 nach Gonsenheim und Finthen sah seit 1956 vor, dass zu bestimmten Zeiten die Linien ihre Endpunkte dort tauschten. So endete die „11“, auf der der Einsatz der Gelenkwagen geplant war, hin und wieder auch in Gonsenheim, wo es keine Schleife gab und daher von deren Funktion als Zweirichtungswagen hätte Gebrauch gemacht werden müs-

sen. Die Zahl der benötigten Züge blieb trotz dichterem Intervalls in der HVZ so gleich und lag bei fünf Umläufen, weshalb auch sechs Sechsscher bestellt worden waren. Schon während der Probefahrten hatte sich aber herausgestellt, dass das Umlegen der Trittstufenabdeckungen und Umstecken der automatischen Wechselkassen in Gonsenheim bei knapper Wendezeit für den Schaffner eine Zumutung darstellte. So fuhr dann ab 14. Dezember 1958 die Linie 11 ständig bis Finthen und die Linie 10 endete dauerhaft in Gonsenheim, musste hier aber mit ihren Beiwagenzügen umsetzen. Nun benötigte die „11“ in Spitzenzeiten sechs Kurse für die nicht immer alle vorhandenen Gelenkwagen verfügbar waren, sodass ein älterer Zug mit Beiwagen und zusätzlichem Schaffner eingesetzt werden musste. Sehr schnell stellte sich heraus, dass das ständige Fahren in nur einer Richtung zu einer unterschiedlich starken Abnutzung der Spurkränze führte. So mussten die Wagen in regelmäßigen Abständen gedreht werden. Mit dem Einsatz auch auf anderen Linien mit zumindest einer stumpfen Endstation, so sporadisch auf der 8: Bretzenheim – Ingelheimer Aue ab 1963 und planmäßig der Linie 10: Hechtsheim – Gonsenheim ab 1965 verschwand dieses Problem und das regelmäßige Drehen wurde 1967 aufgegeben. Die Abdeckplatten auf den Trittstu-

ANZEIGE



**Triebwagen 124 auf dem Weg nach Finthen fährt am 11. April 1963 in die Haltestelle Bismarckplatz ein. Die Klapptafeln neben den Türen sind Aufklebern gewichen und die Seitenwände mit zeitgenössischer Werbung versehen. Reklame für alkoholische Getränke, sei es für Bier oder wie hier für Hochprozentiges, war seinerzeit auf Straßenbahnen, Bussen oder auch Fahrzeugen privater Eisenbahnen keine Seltenheit**

PETER BOEHM,  
SLG. AXEL REUTHER

## Fotosonderfahrt

### „Die letzte Fahrt mit einem Duisburger“

Im Grazer-Straßenbahnnetz

**Preis: € 45,--**

Vereinsmitglieder  
€ 40,--

**21. Mai 2017**

**10:30 Uhr**

Jakominiplatz  
Steirerhofschleife

Dauer ca. 5 Stunden  
Anmeldeschluss 11. Mai

Anmeldung und Information unter  
[www.tramway-museum-graz.at](http://www.tramway-museum-graz.at)





Der als historisches Fahrzeug in Mainz verbliebene Tw 226 am 5. September 2008 an der Endstation Finthen Römerquelle der 1977 in Betrieb genommenen Neubaustrecke ab Gonsenheim

fenkästen hatte man schon 1963 ausgebaut. Der Bedarf an größeren Fahrzeugen wegen einer Veranstaltung brachte die Gelenkwagen im Juli 1963 an einem einzigen Tag auch auf die Linie 1 zwischen Ingelheimer Aue und Weisenau. Dreieinhalb Monate später wurde der Ast nach Weisenau und damit die „1“ auf Busbetrieb umgestellt.

### Ein zusätzlicher Gelenkwagen muss her

Ende 1960 reifte der Entschluss, mit dem Zukauf eines siebten Gelenkwagens den Einsatz des älteren Beiwagenzuges auf der Linie 11 überflüssig zu machen. Westwaggon gab es seit 1959 nicht mehr, das Mainzer Werk produzierte nur noch Busse und im Werk Köln waren durch den neuen Inhaber KHD Straßenbahnwagen auch nicht mehr gerne gesehen, da in den Werkhallen Diesel-lokomotiven gebaut werden sollten. Dennoch gelang es Mainz, bei KHD in Köln den Bau eines einzelnen, den sechs vorhandenen Einheiten entsprechenden Gelenkwagen durchzusetzen.

Er entstand nach Abschluss der Umbauaktion von 50 Zweiaxsern der Kölner Verkehrsbetriebe zu Gelenkwagen im Laufe des Jahres 1961 und gelangte als Wagen 127 ab Ende des Jahres in Mainz zum Einsatz. Es

war dies der letztgebaute Straßenbahnwagen im Kölner Werk. Dieser „letzte Mohikaner“ glich den 1958 gebauten Fahrzeugen mit Ausnahme eines anderen Motortyps mit 110 kW Leistung. Dieser hatte in der Erstlieferung aber die Erstausrüstung ebenfalls ersetzt.

### Weitere Gelenkwagen kommen von Düwag

In den Jahren 1963 und 1965 musste das Mainzer Straßenbahnnetz mit der Umstellung der Linien 1 und 7 auf Busbetrieb zwar weitere Federn lassen, der Fortbestand der Linien 8, 9 und 10 war aber zunächst einmal gesichert, sodass zur weiteren Erneuerung des Fahrparks auch wieder Straßenbahnwagen bestellt werden konnten.

KHD hatte sich allerdings 1964 mit dem Umbau der Werkshallen in Köln für den Lokomotivbau endgültig von der Möglichkeit zum Bau von Straßenbahnfahrzeugen verabschiedet. So kamen die Neubauten in Form von acht in der Bauform den Westwaggon-Sechsaхsern entsprechenden Zweirichtungswagen dann 1965 von der Düwag. Es sollten für die nächsten 19 Jahre die letzten Neubeschaffung sein, denn in den 1970er-Jahren ergab sich mehrfach die Gelegenheit, von anderen Betrieben dort nicht mehr be-



Tw 223 auf der langjährigen Stammlinie 11 am Schlossplatz 1984. Ohne Seitenwerbung wirkte die neue Lackierung besonders schön

AXEL REUTHER (3)

nötigte Gelenk- und Großraumwagen gebraucht zu kaufen.

### Ohne Schaffner und neue Farbe

Nach Auslieferung der Düwag-Zweirichter 1965 erfolgte der Einsatz der Westwaggon-Sechsaхser auch auf den Linien 8 und 10, wobei aber die Hauptlinie 11 zwischen Finthen und Hechtsheim weiterhin die Stammlinie blieb. Im Mai 1966 erhielt der Straßenbahn-Fahrzeugpark in Mainz neue Nummern, wobei die Tw nun die Ziffer „2“ an Stelle der „1“ an erster Position trugen. Zwischen Herbst 1967 und Frühjahr 1969 erfolgte der Umbau der Gelenkwagen auf schaffnerlosen Betrieb. Die Türen erhielten Druckknöpfe zur Bedienung durch die Fahrgäste, die Schaffnerplätze entfielen zugunsten einer größerer Zahl von Stehplätzen. Die Führerstände erhielten eine Kasseneinrichtung. Auffällig waren die sehr großen Hinweistafeln an den Außenseiten der umgebauten Fahrzeuge in der Anfangsphase der neuen Abfertigungsart. Die 1973 aus Aachen übernommenen Großraumtriebwa-



Tw 222 ist im Mai 2009 in Elbing mit bunter Werbung auf der Linie 4 in der Aleja Grunwaldska unterwegs. Die Stecktafeln mit der Liniennummer sind typisch polnisch





gen erhielten bei ihrer Anpassung an Mainzer Verhältnisse auch einen neuen Anstrich: unten cremé und oben orange mit vollständig orangefarben lackierten Türblättern und ebensolchen Zierleisten. Auch Busse erschienen in dieser sehr attraktiven Lackierung, sodass auch der vorhandene Fahrpark ab 1974 nach und nach dieses Erscheinungsbild erhielt. Die im Jahre 1984 beschafften sechs Stadtbahnwagen Typ M waren mit Einholmstromabnehmern ausgestattet. In der Folge erhielten auch einzelne der älteren Fahrzeuge nachträglich einen solchen Stromabnehmer.

### Ersatz durch Niederflurwagen und neue Heimat in Polen

In der zweiten Hälfte der 90er-Jahre musste an den Ersatz der über 30 Jahre alten Gelenk- und Großraumwagen gedacht werden, entsprechend der technischen Entwicklung sollten dies Niederflurfahrzeuge sein. Die Anschaffung von 16 derartigen Fahrzeugen 1996 bedeutete für den Betrieb einen gewaltigen finanziellen Kraftakt, gleichzeitig aber Bekenntnis zur Beibehaltung dieses Verkehrsmittels durch die Stadt. Diese zu 100 Prozent niederflurigen Dreiteiler waren ebenfalls Zweirichtungswagen. Mit den neuen Fahrzeugen konnte der gesamte Be-

stand an älteren Gelenkwagen ersetzt werden. Für diesen zeigte die Straßenbahn im polnischen Elblag, dem ehemaligen westpreußischen Elbing, Interesse.

Mit Ausnahme des Westwaggon-Sechssachsters 226 und eines Einrichtungswagens kamen die übrigen Triebwagen dorthin und ermöglichten die Ausmusterung der dort immer noch zahlreich eingesetzten Zweiach-

ser aus polnischer Produktion. Die Mainzer Nummern blieben in Elbing erhalten. An die Stelle der noch vorhandenen Scherenstromabnehmer traten solche mit einholmiger Unterschere aus polnischer Produktion. Totalwerbungen ersetzen bei den meisten Wagen die ursprüngliche Mainzer Farbgebung. Tw 227 musste bereits 2007 nach einem Unfall ausgemustert werden. Tw 221 bis 225 waren bis 2013 eingesetzt, wobei Tw 223 sogar noch die mit Lieferung der Niederflurwagen eingeführte neue Farbgebung in Grün-schwarz bekam.

Die Niederflurwagen ersetzen dann auch nach 16 Jahren Einsatz nach und nach die Mainzer Gebrauchtswagen. Aktuell sind noch zwei Westwaggon-Sechssachser abgestellt vorhanden.

### Einer blieb in Mainz

Triebwagen 226 blieb in Mainz, gelangte 1997 zum Bestand der von den Mainzer Straßenbahnfreunden betreuten historischen Triebwagen und steht seither für Sonderfahrten zur Verfügung. Er erhält nicht nur die Erinnerung an die letzten in Mainz gebauten Straßenbahnwagen aufrecht, sondern auch an die 1973 eingeführte und sehr gefällige Lackierung in orange-crème. AXEL REUTHER

### Literatur

- Stock, W.: Die ersten sechssachsigen Gelenktriebwagen in Mainz, in: Der Stadtverkehr, Heft 5-6/1959
- Neise, H.: Mainz und seine Straßenbahn 1883-1983, Stuttgart 1983
- Herbst, G.: 125 Jahre Mainzer Straßenbahn 1883-2008, die letzten 14 Jahre 1994-2008, Mainz 2008
- Stock, W.: Der Straßenbahn-Gelenkwagen Typ Oberhausen, in: Der Stadtverkehr, Heft 11-12/1958
- Stock, W.: Neue Gelenktriebwagen in Oberhausen, in: Der Stadtverkehr, Heft 11-12/1961
- Bretschneider, H.: Neue Vierachsige Gelenkwagen in Remscheid, in: Der Stadtverkehr, Heft 9/1960



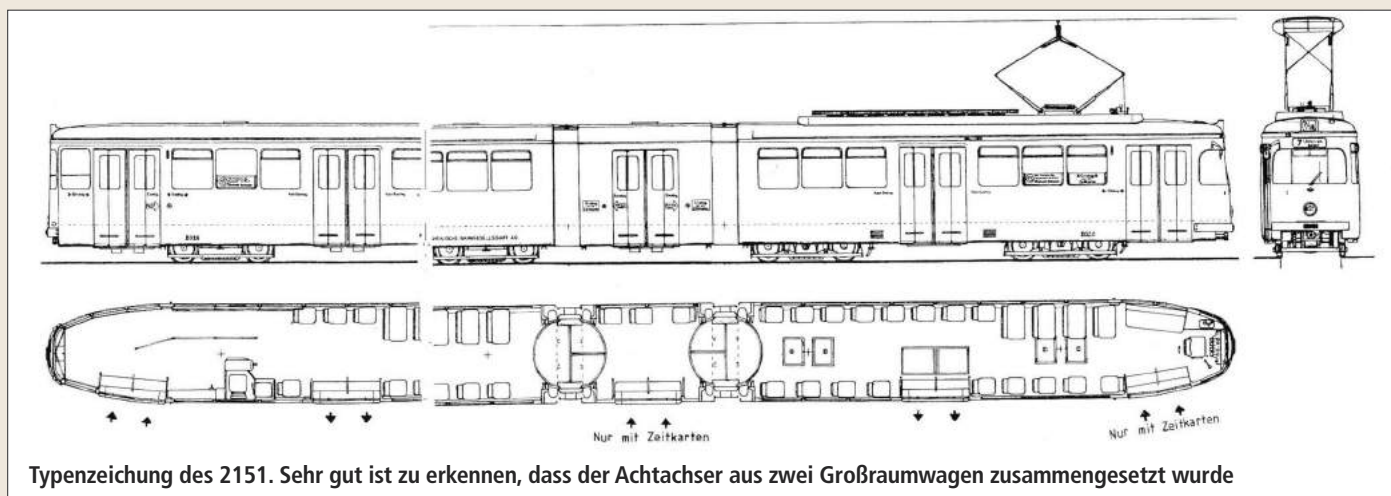


SM-Serie



# „Queen Mary“

**Düsseldorfs überlanger Gelenkwagen 2151** ■ Viele Düsseldorfer verbinden den Namen „Queen Mary“ nicht nur mit einem Passagierschiff, sondern auch mit einem Straßenbahnwagen. Wie kam es zu diesem außergewöhnlich langen Fahrzeug?



Typenzeichnung des 2151. Sehr gut ist zu erkennen, dass der Achtachser aus zwei Großraumwagen zusammengesetzt wurde





**RECHTS** In der Obhut des Vereins „Linie D“ kann 2151 wieder einer gesicherten Zukunft entgegen sehen, hier am 9. April 2016 vor dem Betriebshof Am Steinberg

ALLE AUFNAHMEN:  
MICHAEL BEITELSMANN

**LINKS** Die 704 (Deren-dorf Nord – Uni-Kliniken) war jahrelang eine Stammlinie von „Queen Mary“. Am 28. August 1982 erreicht er von der Kölner Straße kommend den Worringer Platz

**RECHTS** Großstädtisch- idyllisch geht es am Fürstenplatz zu. Im Nahverkehr wird diese beliebte Wohngegend durch die Linie 704 damals wie heute bestens erschlossen – nur der 2151 musste modernen Niederflur-Fahrzeugen weichen (31. Mai 1986)



In den Zeiten des „Wirtschaftswunders“ war die Personalknappheit auch bei der Rheinbahn groß, sodass alle Möglichkeiten untersucht wurden, Schaffner einzusparen. So unternahm die Gesellschaft im Jahr 1966 den Versuch, aus zwei vorhandenen vierachsigen Großraumwagen ein größeres, durchgängig begehbares Fahrzeug zu transformieren. Zu diesem Zeitpunkt liefen die ersten neuen Düwag-Achtachser als Gelenkwagen schon in großer Anzahl durch die Landeshauptstadt.

### Aus zwei mach eins

In der eigenen Hauptwerkstatt wurde so aus dem damals rund zwölf Jahre alten Großraumtriebwagen 2020 und dem Beiwagen 1604 ein Prototyp zusammengesetzt. Die jeweiligen Fahrzeugenden wurden entfernt. Als verbindendes Element installierte die Werkstatt zwischen dem vorderen und hinteren Wagenteil ein schwebendes Mittelteil, das sogar eine zweiflügelige Tür aufwies. Der Wagen war für den so genannten Fahrgastfluss konzipiert, das heißt, der Schaffnerplatz war wie bei den üblichen Achtachsern hinten angeordnet. Die vorderen und mittleren Einstiege waren Zeitkarteninhabern vorbehalten. Vergleichbare Fahrzeuge entstanden auch durch den Umbau von vorhandenen vierachsigen

### Düsseldorf 2151 „Queen Mary“

Baujahr: ... 1952 (Hinterteil) und 1954 (Vorderteil)  
Hersteller: ... Düwag, Düsseldorf  
Typ: ... Triebwagen (GT8) mit Gelenkmittelteil  
Länge: ... 27,77 Meter  
Plätze: ... 65

Überlandtriebwagen für die Linie K (Typ „K53U“). Die Probefahrten verliefen erfolgreich, und so wurde der Wagen mit der Nummer 2020 in den Fuhrpark eingereiht.

Da aber kurz nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs jedoch Automaten und Entwerter, sogenannte „Eiserne Schaffner“, Serienreife erlangten, setzte die Rheinbahn auf diese Neuerung in allen Fahrzeugen. Somit wurden alle Schaffner überflüssig, und die Grundlage für weitere Umbauten war entfallen. Die übrigen Großraumzüge konnten man auch so wirtschaftlich weiter betreiben.

### Bis 1988 im Einsatz

Die Einsatzgeschichte des später mit der Nummer 2151 eingereihten Wagens ist schnell erzählt: Stets war das Fahrzeug im Betriebshof Steinberg beheimatet; seine Stammlinie war die 4 (ab 1. Januar 1980: 704) Derendorf Nord – Uni-Kliniken, selte-

ner war der schöne Wagen auf der 706 oder der 709 zu finden. Charakteristisch war die über lange Jahre angebrachte Werbung für einen Kräuterlikörproduzenten. Im Jahr 1988 wurde Tw 2151 – wie die herkömmlichen Großraumwagen auch – anlässlich der Eröffnung der zweiten Stufe der Düsseldorfer Stadtbahn, abgestellt.

Glücklicherweise blieb „Queen Mary“ durch die Initiative einiger engagierter Rheinbahner erhalten. Seit einiger Zeit widmet sich der Verein „Linie D“ der Aufarbeitung von Tw 2151. Nach unzähligen Stunden für die Instandsetzung und einer Neulackierung in der Rheinbahn-Hauptwerkstatt präsentiert sich Tw 2151 optisch wieder in einem hervorragenden Zustand. Sofern es gelingt, das Fahrzeug wieder fahrtüchtig herzurichten, soll es als historisches Exemplar bei den regelmäßigen Rundfahrten oder als Zubringer zu Veranstaltungen eingesetzt werden.

Wie aber entstand nun der für eine Straßenbahn außergewöhnliche Name „Queen Mary“? Nun, diese Geschichte ist nie ganz geklärt. Wahrscheinlich entstand er aufgrund der für damalige Verhältnisse enormen Länge von 27,77 Metern, ein „Ozeandampfer“ unter den Straßenbahnen – „Queen Mary“ halt.

MICHAEL BEITELSMANN





# Auf Wanderschaft

**Erfurts Vorkriegs-Gothas und ihr Verbleib** ■ In mehreren Serien fertigte die Waggonfabrik Gotha in den 30er- und 40er-Jahren elegante Zweiachser für die Erfurter Straßenbahn. Als die dortigen Verkehrsbetriebe in den 60er-Jahren Einheitswagen und Gelenkzüge vom Typ Gotha bekamen, fanden die betagten Wagen noch Unterschlupf bei anderen Betrieben

**Z**wischen 1936 und 1944 beschaffte die Erfurter Straßenbahn insgesamt 36 Trieb- und 12 Beiwagen. Alle Fahrzeuge waren zweiachsig und zählten in ihrer formschönen Art zu den modernsten Straßenbahnwagen in Deutschland zu jener Zeit. Sie prägten über 30 Jahre das Bild des öffentlichen Nahverkehrs in Thüringens Landeshauptstadt.

## Neue Triebwagen für Erfurt

Als ab 1936 die Erfurter Straßenbahn neue Fahrzeuge benötigte, kam die nahegelegene Gothaer Waggonfabrik zum Zuge, die alle

genannten Fahrzeuge lieferte. Die elektrische Ausrüstung wurde durch die AEG zur Verfügung gestellt. Die Motorleistung betrug zweimal 46 kW. Die Fahrgestelle hatten einen Achsabstand von 3,20 Metern.

Zunächst baute die Waggonfabrik eine erste Serie von sechs Triebwagen, die in Erfurt die Wagennummern 82–87 erhielten. Allerdings war der Wagenkasten der „86“ nur auf drei Seitenfenster angelegt, während die anderen Fahrzeuge vier Seitenfenster aufwiesen.

Im Jahre 1946 erhielt der Triebwagen 83 einen Neuaufbau. Er wurde vermutlich

durch die Kriegereignisse beschädigt. Im Jahre 1964 gingen die Triebwagen 82–84 teilweise nach Gotha und wurden anschließend nach Mühlhausen verkauft. Triebwagen 87 wurde im gleichen Jahr verschrottet. Ein Jahr später konnten auch die beiden letzten Wagen dieser Serie abgegeben werden. Triebwagen 85 kam zur Straßenbahn Mühlhausen und fuhr als 58 (II) weiter. Der Triebwagen 86 gelangte zur Straßenbahn Nordhausen, wo er als Triebwagen 29 zum Einsatz gelangte. Einen Versuchswagen in der Größe des Tw 86 stellte die Erfurter Straßenbahn ab 1938 in Dienst. Der Wagen





Dresden im Sommer 1976: Ein Planzug ist am Erbgericht in Kreischau eingefahren. Die Fahrgäste haben den Zug verlassen und er kann ins Depot einfahren. Allerdings kam dieser Zug nicht vom Bahnhof Niedersedlitz, sondern wegen Gleisbaus (!) aus der Ortslage Niedersedlitz

MATTHIAS MITDANK (2)

erhielt die Nummer 50(II) und das Fahrzeugstell vom Triebwagen 64 Baujahr 1912. Dieses Fahrzeug hatte eine Motorleistung von zweimal 32 kW. Dieser Wagen wurde 1963 an die Verkehrsbetriebe Eisenach abgegeben und dort als Nummer 29 eingesetzt.

### Weitere Serien folgen

Eine zweite Serie über weitere sechs Triebwagen (Reihe 88–93) wurde von der Erfurter Straßenbahn im Jahre 1938 in Dienst gestellt. Sie hat die gleiche elektrische Ausrüstung wie die 1936 gebauten Fahrzeuge, sieht man von anderen AEG-Fahrschaltern ab. Alle Wagen hatten vier Seitenfenster. Gegenüber der vorherigen Serie (Nr. 82 bis 87) waren folgende Änderungen vorgenommen worden: Das Tonnendach war geringer gewölbt, Richtungs- und Liniennummernkästen schlossen mit der Wagenfront ab, ferner kamen ledergepolsterte Sitze und Ausstellfenster zum Einbau. Der Wagen 93 wurde



Erfurts Vorkriegs-Gothas

1979 wurde aus Gotha der Arbeitswagen 006 übernommen. Er wird hier mustergültig von Erfurter Nahverkehrsfreunden im Betriebshof Breitscheidstraße (heute Magdeburger Allee) als historisches Fahrzeug 92 restauriert und 1983 fertig gestellt

ROLF-ROLAND SCHOLZE



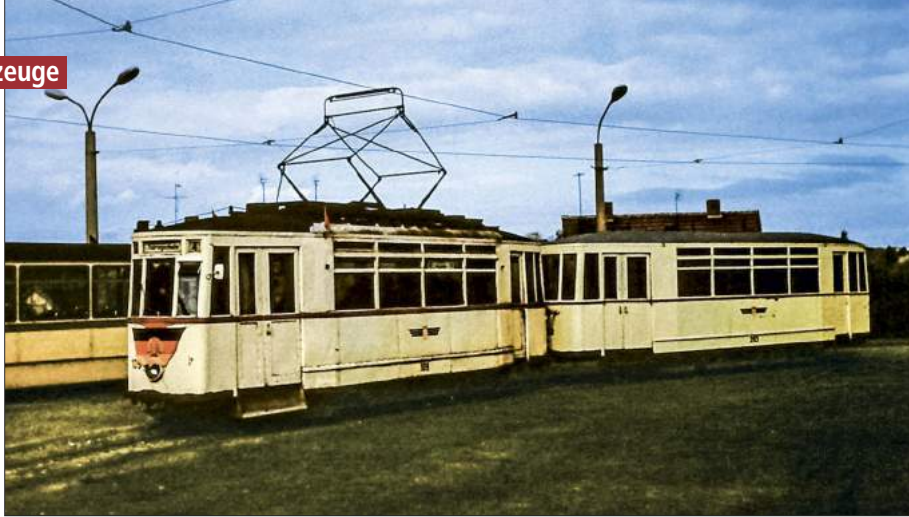
Aus dem ehemaligen Triebwagen 117 wurde der Beiwagen 271 hergestellt. Da dieser Wagen elektrisch verschließbare Türen hatte, wurde er noch bis 1983 eingesetzt

SLG. MATTHIAS MITDANK



Im Juni 1983 feierte die Erfurter Straßenbahn den 100. Geburtstag. Mit dabei: Der historische Triebwagen 92, der soeben in den Fischmarkt einbiegt





An der Endstelle IGA ist der Planzug der Linie 4 eingefahren. Der Zug besteht aus dem Triebwagen 109 und Beiwagen 253. Das Foto wurde am „Nationalfeiertag der DDR“, dem 7. Oktober, in den 60er-Jahren aufgenommen

SLG. MATTHIAS MITDANK

Maßskizze der Erfurter Vorkriegs-Gothas mit allen wichtigen Längenangaben in Millimetern. Den Fahrgästen standen je zwölf Längs- und Quersitze zur Verfügung

ARCHIV AG HIST.

NAHVERKEHRSMITTE LEIPZIG

## Technische Daten zu den Fahrzeugen aus Erfurt

### Triebwagen

Hersteller:	mechanisch: Waggonfabrik Gotha
	elektrisch: AEG
Baujahr:	1936–1944
Sitzplätze/Stehplätze	12 längs, 12 quer, 42 Stehplätze
Wagenlänge:	10.540 mm
Wagenbreite:	2.200 mm
Achsabstand:	3.200 mm
Leistung der Fahrmotoren in kW	2x 46 kW (Baujahre 1936 + 1938) 2x 56 kW (Baujahre 1938–1944)
Bremsen:	E-Bremse, Handbremse, Schienenbremse

### Beiwagen

Hersteller:	mechanisch: Waggonfabrik Gotha
Baujahr:	1942
Sitzplätze/Stehplätze	12 längs, 12 quer, 46 Stehplätze
Wagenlänge:	10.540 mm
Wagenbreite:	2.200 mm
Achsabstand:	3.200 mm
Bremsen:	Solenoidbremse, Handbremse, Schienenbremse

Die technischen Daten stammen aus dem Straßenbahn-Archiv Band 4 erschienen im November 1982 im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen der DDR von einem Autorenkollektiv

SLG. MATTHIAS MITDANK

1938 auf der Düsseldorfer Wagenschau präsentiert. Zu Anfang wurden die Wagen auf der Linie 3 (Schützenhaus – Krankenhaus) eingesetzt. Alle Wagen waren für den Beiwagenbetrieb zugelassen. Allerdings erwiesen sich die Motoren für die Steigungsstrecken als zu schwach bemessen. Mit der Lieferung weiterer Triebwagen mit stärkeren Motoren (siehe unten) verkehrten die Wagen 88–93 als Solowagen auf der Linie 5 (Hauptfriedhof – Steigerstraße). Diese sechs Triebwagen konnten ab 1965 den Wagenpark der Eisener Straßenbahn verjüngen. Sie wurden dort als Triebwagen 40–45 in den Wagenpark eingereiht.

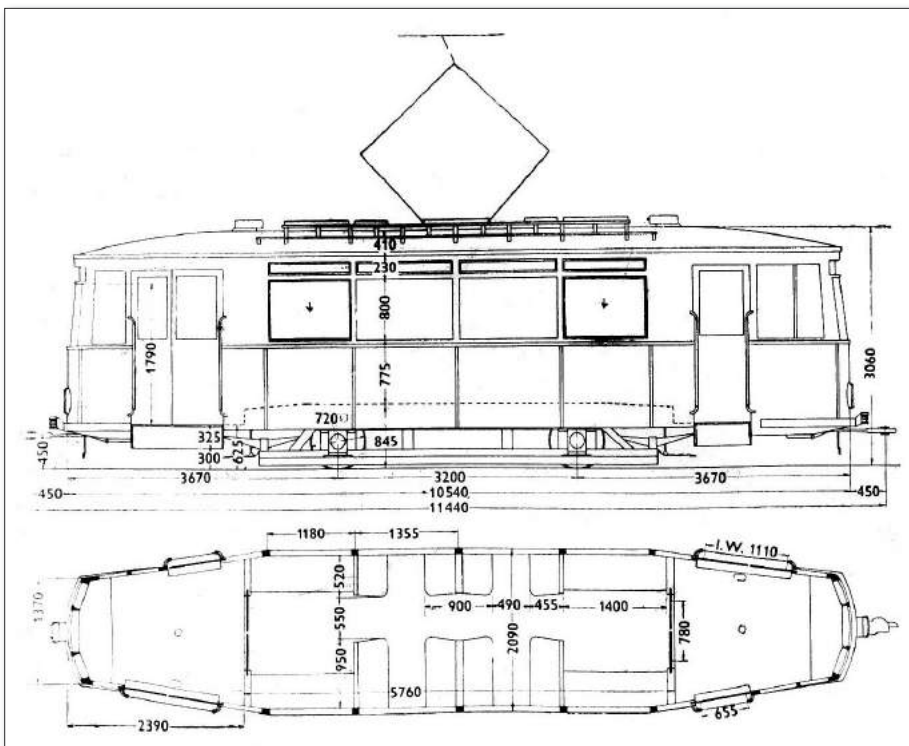
Mit der stärkeren Motorleistung (zweimal 56 kW) kamen in der dritten Serie nochmals sechs Triebwagen im Jahre 1938 von der Gothaer Waggonfabrik, die in Erfurt als Wagen 94–99 in den Wagenpark aufgenommen wurden. Im Wagenkasten glichen sie den vorher gelieferten Fahrzeugen. Ab 1967 wurden die Triebwagen 94–96 in 114(II), 116(II) und 110(II) umgezeichnet und im gleichen Jahr nach Dresden verkauft. Die Triebwagen 97 und 98 kamen in den Arbeitswagenpark. Aus Triebwagen 97 wurde der Atw 3(II), ab 1969 9(II). Dieser Wagen wurde 1979 verschrottet. Der Triebwagen 98 wurde Atw 8(II) und ging 1974 den Weg des alten Eisens. 1967 endete Triebwagen 99 ebenfalls auf dem Schrottplatz.

Noch 1939 gingen die Triebwagen 100–105 der vierten Serie in Betrieb. Sie hatten die gleiche Ausrüstung und das gleiche Aussehen wie die zuvor gelieferten Fahrzeuge. 1941 baute man den Triebwagen 105 versuchsweise auf Öldruckschaltung um. Dieser Triebwagen 105 wurde noch 1952 zum Einrichtungswagen umgebaut. Dazu erhielt er 16 Sitzplätze. 48 Fahrgäste konnten dann nur noch im Stehen befördert werden. 1963 verließ man den Triebwagen 100 nach Gotha und 1968 baute man aus dem Triebwagen 102 den Beiwagen 244(II). 1971 verschrottete man den Triebwagen 101 und 1975 den Triebwagen 105. Triebwagen 103 wurde ab 1970 als Atw 14 genutzt. Als Winterdienstwagen war er bis 1979 im Einsatz. Triebwagen 104 ging 1973 in den Arbeitswagenpark und kam als 8(III) für die Werkstatt bis 1978 zum Einsatz.

## Lieferungen während des Krieges

Als Triebwagen 106–111 kamen ab 1943 weitere sechs Fahrzeuge zur Erfurter Straßenbahn. Die Triebwagen 106–108 und 111 konnten 1967 nach Dresden verkauft werden. Im gleichen Jahr wurde Triebwagen 110 als Tw 96(II) verschrottet. Zwölf Jahre später folgte Triebwagen 109.

Die letzten sechs Triebwagen wurden im Jahr 1944 geliefert und als Nummern 112–117 in den Erfurter Wagenpark übernommen. Im Jahre 1967 gelangte Triebwagen







Kurz vor der Stilllegung konnte noch Triebwagen 58 in Mühlhausen fotografiert werden. Es war der Triebwagen 85 aus Erfurt

SLG. MATTHIAS MITDANK

115 nach Nordhausen und kam dort als Triebwagen 29(II) zum Einsatz. Im gleichen Jahr wurden die Wagen 114 und 116 in 94(II) und 95(II) umgezeichnet und verschrottet. Außerdem ging Triebwagen 112 im gleichen Jahr nach Dresden. Den Triebwagen 113 erfasste die Schrottpresse im Jahr 1976 und ein Jahr später wurde der Triebwagen 117 zum Beiwagen 254(II) umgebaut.

### Die Beiwagen in Erfurt

Als Beiwagen 245–256 kamen 1942 zwölf neue Beiwagen aus der Gothaer Waggonfabrik. Sie glichen im wesentlichen dem Aussehen der Triebwagen. 1963 verlieh Erfurt den Beiwagen 248 für einige Zeit an die Gothaer Straßenbahn. Die Beiwagen 245 und 246 zeichnete man ab 1970 in Beiwagen 261(II) und 260(II) um. Ein Jahr später gab es auch für den Beiwagen 248 die neue Nummer 233(III). Als Arbeitsbeiwagen 12 für die Fahrleitungsrevision kam ab 1979 der ehemalige Personenwagen 233(II) zum Einsatz. Im Jahr 1975 kam das Ende für den Beiwagen 255. Bis 1979 folgten die übrigen Beiwagen.

1969 wurde aus dem Triebwagen 102 der Beiwagen 244 gebaut. Auch sein Ende kam im Jahr 1979. 1977 ging dann der Triebwagen 117 als letzter zum Umbau und wurde Anhänger. Er konnte als 254(II) mit neuen Sitzen und elektrischer Türschließeinrichtung

**Der Mühlhausener Triebwagen 82 ist mit seinem Beiwagen (Serie 14–17 Baujahr 1898) am „Weißen Haus“ angekommen. Seit 1945 heißt die Endstelle schlicht „Zum Wald“, denn das Weiße Haus war zerstört und wurde abgerissen**

JACQUES WOITJES,  
SLG. MATTHIAS MITDANK



in Betrieb genommen werden. 1979 wurde er in Beiwagen 271(II) umgezeichnet. Ab 1983 wurde er noch einige Zeit zum Lagerwagen für Streusalz verwendet. Obwohl geplant war, diesen Wagen für historische Zwecke vorzusehen, verschrottete ihn die Erfurter Straßenbahn in den 80er-Jahren.

### Die Triebwagen in Mühlhausen

In den Jahren 1964 übernahm die Straßenbahn Mühlhausen drei Triebwagen (82–85), die an die Gothaer Straßenbahn verliehen worden waren, und 1965 aus Erfurt einen

Triebwagen dieser Serie. Die 1964 aus Gotha übernommenen Wagen wurden unter gleicher Fahrzeugnummer in Mühlhausen eingesetzt. Lediglich der Triebwagen 85, welcher 1965 übernommen wurde, erhielt noch Lackausbesserungen und die Wagennummer 58(II). Doch die Gefahr der Stilllegung schwebte schon über dem Verkehrsbetrieb. Schon vier Jahre später gab es die Straßenbahn Mühlhausen nicht mehr. Noch Mitte der 80er-Jahre konnte ein ehemaliger Wagen (vermutlich Wagen 83 oder 84) in der Nähe der Bahnhofes unter einem großen Kohlenhaufen fotografiert wer-





Hochbetrieb am Platz der DSF in Eisenach. Während der Tw 22 zum Westbahnhof fährt, rollt der Gegenzug mit Tw 43 und Beiwagen zur Oststadt. Der Beiwagen läuft nur bis zur Langensalzaer Straße mit und wird vom Triebwagen, der von der Oststadt kommt, wieder mit zurückgenommen



Zwischen 1967 und 1971 verkehrte der Tw 29(II) in Nordhausen. Hier kommt er gerade vom Bahnhof und begegnet einem Culemeyer mit seiner schweren Fracht

JACQUES WOLTJES, SLG. MATTHIAS MITDANK



Als im Jahre 1963 die Straßenbahn Gotha sich den Triebwagen 100 auslieh, war auch ein Nahverkehrsfreund zur Stelle, der den Triebwagen im Depot ablichtete

PETER KALBE

den. Dies allerdings nur im Winter, im Sommer wurde er regelmäßig zugeschüttet.

### Die Triebwagen in Nordhausen

Nur zwei Triebwagen aus dieser Serie gelangten nach Nordhausen. Zunächst ging der Triebwagen 86 im Jahre 1965 nach Nordhausen und verkehrte dort unter der neuen Wagennummer 29. Schon 1967 kam das Aus. Im gleichen Jahr wurde erneut ein Fahrzeug aus Erfurt umgesetzt. Der Triebwagen 115 kam ebenfalls als Triebwagen 29(II) bis 1971 zum Einsatz. Auch dieses Fahrzeug wurde ausgemustert.

### Auch in Gotha zuhause

Für kurze Zeit lieh man sich im Jahr 1963 den Triebwagen 100 und den Beiwagen

248 aus Erfurt aus. Ein Jahr später folgten die Triebwagen 82–84 ebenfalls als Leihgabe aus Erfurt, die noch im gleichen Jahr an die Straßenbahn Mühlhausen weitergegeben wurden. Nach der Stilllegung der

### Erfurts Gotha-Einheitstriebwagen

Baujahr	Stückzahl	Nummern
<b>Triebwagen</b>		
1936	6	82–87
1938	12	88–99
1939	6	100–105
1943	7	106–111
1944	5	113–117

Eisenacher Straßenbahn kamen die Triebwagen 40–42 1976 nach Gotha. Diese drei Triebwagen wurden als Arbeitswagen 004–006 bis 1979 eingesetzt. Während die Wagen 004 und 005 in den Schrott gingen, gelangte im gleichen Jahr der Atw 006 wieder zurück nach Erfurt. Er wurde von Straßenbahnfreunden restauriert und fährt seitdem als historischer Triebwagen 92 durch Erfurt. Er gehört der ersten Lieferserie des Baujahres 1938 an (Nr. 88 bis 93). Der Preis pro Wagen lag bei 37.000 Reichsmark.

### Zwischenstation Eisenach

Bereits im Jahr 1963 wurde der Versuchswagen 50(II) übernommen und als Triebwagen 29 dem Verkehr übergeben. Dieses





Der Triebwagen 29 (ex Erfurt 50) kommt vom Eisenacher Platz der DSF und fährt durch die Karlstraße zum Rathaus

SLG. MATTHIAS MITDANK (3)

Fahrzeug stand bis 1975 im Einsatz und kam noch vor der Stilllegung der Straßenbahn auf den Schrott. Im Jahr 1965 übernahm Eisenach alle sechs Triebwagen der schwach motorisierten Serie des Baujahres 1938, Wagennummern 88–93. Sie wurden in Eisenach als Triebwagen 40, 43, 42, 41, 44 und 45 in den Wagenpark aufgenommen. 1975 schied Tw 42 aus und Tw 44 wurde als 42(II) umgezeichnet. Am 31. Dezember 1975 kam der letzte Tag der Eisenacher Straßenbahn. Die Triebwagen 40, 41 und 42(II) gingen 1976 weiter nach Gotha, die Triebwagen 43 und 45 wurden verschrottet.

### Die Triebwagen in Dresden

Die Dresdner Straßenbahn betrieb ein großes Stadtnetz (1.450 Millimeter) und ein kleines Überlandnetz (1.000 Millimeter). Nach 1945 war vom Überlandnetz nur noch die Linie 31 von Dresden Niedersiedlitz nach Kreischa in Betrieb. Als Erfurt in den 60er-Jahren konsequent sein Liniennetz auf neue Gotha-Fahrzeuge bzw. Gelenkwagen umstellte, standen die Altfahrzeuge zum Verkauf an.

1967 übernahm Dresden aus Erfurt die Triebwagen 106–108, 111, 112, 110(II), 114(II) und 116(II) und setzte sie auf der meterspurigen Lockwitztalbahn (Linie 31) als 856, 854, 850, 852, 853, 851, 855 und 857 ein. 1971 stellte Dresden seinen Wagenpark EDV-gerecht um. Aus den Wagen 850–857 entstanden die Fahrzeuge mit den Computer-Kennzeichnungen 240 001–240 008.



Der Triebwagen 40 mit Beiwagen hat soeben die Haltestelle Rathaus in Eisenach passiert und fährt in Richtung Krankenhaus. Allerdings wurde die Straßenbahn 1969 zur Mühlhäuser Straße wegen Brückenbauarbeiten an der Hörselbrücke zurückverlegt

Am 18. Dezember 1977 wurde die letzte Meterspurlinie Dresdens stillgelegt. Nur die Erfurter Wagen fanden noch Käufer, der Rest wanderte unweigerlich in den Schrott – so die Verkehrsbetriebe! Doch da hatte man die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Während auch der liebevoll restaurierte Beiwagen 9 verschrottet wurde, haben die Straßenbahnfreunde (von damals) den Uraltriebswagen 240 101 bei

Nacht und Nebel aufgeladen und nach Bad Schandau verbracht. Eine Meisterleistung – denn der 240 101 ist der letzte Einachs-Drehgestelltriebswagen in Deutschland!

### Arbeitsriebwagen in Brandenburg

Nach der Stilllegung der Lockwitztalbahn in Dresden wurden die Triebwagen 240 001–003 nach Brandenburg als Arbeitswa-





Der 240 003 schleppt den historischen Beiwagen 9 nach dem Ende des Fahrbetriebes am 18. Dezember 1977 nach Niedersiedlitz. Im Hintergrund die gummibereitete Ikarus-Konkurrenz

ROLF-ROLAND SCHOLZE

gen verkauft. Während der Triebwagen 240 003 nur einige Jahre als Ersatzteilsponder vorhanden war, kamen die beiden anderen als Arbeitswagen 300 und 301 zum Einsatz. Arbeitswagen 300 wurde im August 1989, der Atw 301 1992 verschrottet.

### Endstation Bad Schandau

Nach der Stilllegung der Lockwitztalbahn übernahm die Straßenbahn Bad Schandau die Triebwagen 240 004 bis 240 008 im Dezember 1977. Die Wagen wurden außer

der 240 007, welche als Ersatzteilsponder übernommen wurde, als Tw 4(III), 5(III), 6(II) und 8(II) in Betrieb genommen. Während des Betriebes erhielten alle Fahrzeuge statt der Albertkupplung nunmehr die Scharfenbergkupplung, da die Bahn 1984 und 1985 Gotha-Beiwagen beschafft hatte. Leider ist der Leistungsfähigkeit der Triebwagen beschränkt, sodass diese nur jeweils einen Beiwagen der Bauart Gotha ziehen können. Somit beschaffte der Betrieb ab 1993 modernere Gotha-Triebwagen, sodass



Recht neu ist der Triebwagen 852 im Kreischeaer Depot. Doch auch der Tw 506 wird erhalten bleiben und die letzte Fahrt durchführen. Die Aufnahme entstand um 1970

SLG. MATTHIAS MITDANK

in Zukunft auf die Erfurter Wagen verzichtet werden konnte.

Bereits 1993 ging der Wagen 6 als Museumswagen nach Halle. Auch der ehemalige 240 007 kam im gleichen Jahr in den Schrott. 1992 konnte der Triebwagen 5 nach Kreischea zurückkehren. Im Juli 1993 folgte der Triebwagen 4 zur gleichen Stelle. Diese beiden Wagen wurden an einer Gaststätte an der Haltestelle Sanatorium Kreischea im Garten eines Restaurants aufgestellt. Mit viel Tatkraft gingen örtliche



Zum Bußtag 1993 waren die Triebwagen 4 und 5 fotografisch an der Gaststätte am Sanatorium Kreischea aufgestellt. Doch die Euphorie hielt sich in Grenzen



Straßenbahnfreunde ans Werk und lackierten den Triebwagen 4 wieder zurück zur 240 004. Leider zerschlug sich alles und die Wagen wären sicher irgendwann zum alten Eisen geworfen worden.

Doch es kam zum Glück ganz anders. Dresdner Straßenbahnfreunde hatten zwischenzeitlich ein Domizil in der ehemaligen Stromabnehmerwerkstatt des Betriebshofes Trachenberge gefunden und bemühten sich, dem Triebwagen 240 004 ein Dach über dem Kopf zu bieten. Seit einigen Jahren steht dieses Fahrzeug nun als Museumswagen in Trachenberge. Auch für den Triebwagen 5 gab es Interessenten. Diesen Wagen holten sich die Erfurter Straßenbahnfreunde wieder nach Hause. Heute befindet sich das Fahrzeug auf einem Tieflader im Straßenbahnhof Windischholzhausen in Erfurt. Den Triebwagen 8 machte die kleine Bahn in Bad Schandau schließlich vom Liniennetz zum Museumswagen.

## Fazit

Wenn heute von 37 Trieb- und 12 Beiwagen, welche vor und während des Zweiten Weltkriegs geliefert wurden, noch fünf Triebwagen in den neuen Bundesländern als Museumswagen oder Traditionsfahrzeuge vorhanden sind, ist das schon eine erstaunliche Leistung engagierter Straßenbahner, die Anerkennung verdient.

MATTHIAS MITDANK



**Idyllische Kirnitzschtalbahn: Abfahrbereit am Stadtpark steht der Triebwagen 5 mit seinen beiden Beiwagen Baujahr 1927. Früher ging die Strecke noch eine Station weiter Richtung Stadtzentrum. Heute ist der Triebwagen wieder in Erfurt**

JACQUES WOLTJES, SLG. MATTHIAS MITDANK

## Erfurts Gotha-Wagen und ihr Verbleib

Nummer in Erfurt	Weitergabe	Anmerkung
82-84	1964 leihweise nach Gotha, 1964 Verkauf nach Mühlhausen	Nach Stilllegung (1969) verschrottet
85	1965 Verkauf nach Mühlhausen	Nach Stilllegung (1969) verschrottet
86	1965 Verkauf nach Nordhausen	1967 abgestellt
87	-	1964 in Erfurt verschrottet
88	1965 Verkauf nach Eisenach, 1976 Verkauf nach Gotha	1976 Arbeitstriebwagen, 1979 verschrottet
89, 90	1965 Verkauf nach Eisenach	1976 bzw. 1975 verschrottet
91	1965 Verkauf nach Eisenach, 1976 Verkauf nach Gotha	1976 Arbeitstriebwagen, 1979 verschrottet
92	1965 Verkauf nach Eisenach, 1976 Verkauf nach Gotha	1976 Arbeitstriebwagen, heute Museums-Tw in Erfurt
93	1965 Verkauf nach Eisenach	1976 verschrottet
94	1967 Verkauf nach Dresden, 1977 Verkauf nach Bad Schandau	1993 Museumswagen Halle/Saale
95	1967 Verkauf nach Dresden, 1977 Verkauf nach Bad Schandau	Museumswagen Bad Schandau
96	1967 Verkauf nach Dresden, 1977 Verkauf nach Brandenburg	1977 Arbeitstriebwagen, 1992 verschrottet
97, 98	-	1967 Arbeitstriebwagen, 1979 bzw. 1974 verschrottet
99	-	1967 verschrottet
100	1963 leihweise nach Gotha	verschrottet
101, 105	-	1971 bzw. 1975 verschrottet
102	-	1968 Umbau in Beiwagen
103	-	1970 Arbeitstriebwagen, 1979 abgestellt
104	-	1973 Arbeitstriebwagen, 1978 abgestellt
106	1967 Verkauf nach Dresden, 1977 Verkauf nach Bad Schandau	Ersatzteilsponder, 1993 verschrottet
107	1967 Verkauf nach Dresden, 1977 Verkauf nach Bad Schandau	Museumsfahrzeug Erfurt
108	1967 Verkauf nach Dresden, 1977 Verkauf nach Brandenburg	1977 Arbeitstriebwagen, 1989 verschrottet
109, 110	-	1979 bzw. 1967 verschrottet
111	1967 Verkauf nach Dresden, 1977 Verkauf nach Brandenburg	1977 Ersatzteilsponder
112	1967 Verkauf nach Dresden, 1977 Verkauf nach Bad Schandau	Museum Dresden-Trachenberge





Der neue Fahrschultriebwagen 701 (ex Berlin 5168) sowie der neue Schienenschleifzug, bestehend aus den T6A2-Fahrzeugen 703 und 704 (ex Berlin 5112 und 5151), bereichern seit Februar 2017 den Fahrzeugpark der Magdeburger Verkehrsbetriebe

# Alte Wagen – neue Aufgaben

**Magdeburg investiert in Tatra-Umbauten** ■ Drei Tatra-Vierachser haben in Magdeburg neue Aufgaben erhalten. In Eigenregie wurde ein zeitgemäßer Fahrschulwagen geschaffen, ferner ein neuer zweiteiliger und vielseitig nutzbarer Schienenschleifzug zur Wartung der Infrastruktur beschafft

**A**us Berlin stammen die drei jetzt umgebauten und modernisierten Tatra-T6A2, die als neuer Fahrschulwagen sowie als Schienenschleifzug den Fahrzeugpark der Magdeburger Verkehrsbetriebe seit Februar 2017 erweitern. Sie ähneln den als Reserve ge-

nutzten Tatra-Fahrzeugen der MVB, haben jedoch eine moderne Fahrzeugsteuerung.

## Fahrschulwagen ist MVB-Eigenentwicklung

Der Umbau des Fahrschulwagens 701 erfolgte in knapp zwei Jahren in Eigenregie in



Im Arbeitstriebswagen 703 gibt es einen speziellen Fahrdrabtbeobachtungsplatz

den Werkstätten der Magdeburger Verkehrsbetriebe. Herausgekommen ist ein einzigartiges Fahrzeug, das zukünftig die Schulung angehenden Straßenbahnfahrer effektiver gestalten soll. Der neue Fahrschulwagen 701 hat ähnliche Fahreigenschaften wie die bereits im Linienverkehr anzutreffenden Niederflurbahnen, unter anderem erfolgt das Fahren und Bremsen des Zuges über eine neue und moderne Sollwertgebersteuerung. So soll angehenden Straßenbahnfahrern ein besseres und effektiveres Fahren einer modernen Straßenbahn ermöglicht werden. Im



## Tatras ersetzen Tatras

Die neubeschafften Tatra-Fahrzeuge des Typs T6A2, die Mitte der 1990er-Jahre beim Mittenwalder Gerätebau modernisiert wurden, werden den bisherigen T4D-Fahrschulwagen 774 und den Schienenschleifwagen 708 ersetzen.

Da der Schienenschleifwagen 708 bereits einen zweiten Stromabnehmer zur Oberleitungsenteisung besitzt, wird jener auch weiterhin als Winterdienstfahrzeug zum Einsatz kommen, während der alte Fahrschulwagen 774 zum Verkauf angeboten werden soll.

Neben den aktuellen Neuanschaffungen für den Sonderfuhrpark sind aber auch noch regulär Tatra-Fahrzeuge vom Typ T6 und B6 im Linieneinsatz. Zum einen sind elf modernisierte ehemalige Berliner Beiwagen des Typs B6A2 an einigen ausgewählten NGT8 zur Kapazitätsaufstockung im Einsatz, zum anderen sind die seit 2015 in den Magdeburger Werkstätten teilmodernisierten T6/B6-Straßenbahnen weiterhin als Zusatzreserve bei Fahrzeugmangel vereinzelt auf allen Linien im Einsatz, trotz des bereits eingeläuteten Tatra-Abschieds im Jahr 2013.

Gegensatz dazu war der alte T4D-Fahrschulwagen 774 mit der für Tatra-Wagen typischen Fußpedalsteuerung ausgestattet.

Der Fahrerarbeitsplatz und die Bedienung des Fahrschulwagens sind den der in Magdeburg eingesetzten Niederflurbahnen nachempfunden. Dafür musste die gesamte Elektronik umgebaut werden. Dabei wurden zirka zehn Kilometer Kabel neu verlegt. Mit dem neuen Fahrschulwagen hat der Fahrlehrer auch die Möglichkeit, Störungen zu simulieren, auf die der Fahrschüler reagieren muss. Über ein spezielles Störpult können beispielsweise Brems- und Türdefekte simuliert werden.

Der Umbau des Fahrschulwagens durch die MVB erfolgte in knapp zwei Jahren. Investiert wurden, inklusive Arbeitsaufwand, zirka 100.000 Euro. Gefördert wurde das Projekt mit über 50.000 Euro aus ÖPNV-Mitteln des Landes, die die Stadt verwaltet.

## Einzigartiger Schienenschleifzug

Der Schienenschleifzug besteht aus zwei Tatra-Wagen, den Triebwagen 703 und 704, die Heck-an-Heck gekuppelt zum Einsatz kommen werden. Diese Variante ist deutschlandweit einzigartig. Die Effektivität des Schienenschleifens wird damit deutlich gesteigert. Die beiden Fahrzeuge können auf einem Abschnitt mehrmals hin und her fahren. Somit werden lange Umwegefahrten vermieden.

Der orange Zug kommt vor allem nachts zum Einsatz, wenn der normale Straßenbahnverkehr ruht. Durch die unter den Wagen angebrachten Schleifsteine werden die Schienen geschliffen, damit mögliche Lärmemissionen reduziert werden. Unebenheiten führen nämlich zu Vibrationen in den



Am 14. September 2016 ist der Schienenschleiftriebwagen 708 am Universitätsplatz im Einsatz, er bleibt auch weiterhin als Winterdienstfahrzeug im Fahrzeugbestand



Fahrschultriebwagen 774 ist am 14. September 2016 in der Listmannstraße zur Personalaus-  
bildung im Einsatz

ALLE AUFNAHMEN: RONNY DAUER (MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG DER MVB)

Fahrwerken der Straßenbahnen, die als Rattern und Scheppern hörbar sein können. Dies soll verhindert werden.

Eingebaute Wassertanks im Wagen sorgen dafür, dass ein Nebel während des Schleifens versprüht wird, sodass die Staubbelastung für die Umwelt minimiert wird. Magnete fangen zudem die abgeschliffenen Späne der Schienen auf. Der neue Schienenschleifzug der MVB kann aber noch mehr. Eine Schienenkopfschmieranlage sorgt dafür, dass das Quietschen zwischen Radreifen der Straßenbahn und Schiene minimiert wird. Diese Anlage ist erstmals in Magdeburg im Einsatz. Der Arbeitszug soll

außerdem zur Kontrolle der Oberleitung der Straßenbahn eingesetzt werden. Ein mit Kamera ausgestatteter Fahrdrahtbeobachtungsplatz im Triebwagen 703 wurde eigens dafür integriert.

Der Umbau erfolgte nach den Vorgaben der MVB durch die Firma FWM, Fahrzeugwerke Mirastraße GmbH in Hennigsdorf von März 2015 bis Januar 2017. Die Zulassung des Schienenschleifzuges für den Verkehr durch die technische Aufsichtsbehörde ist für März 2017 vorgesehen. Die MVB investierte zirka 800.000 Euro in die Umrüstung der beiden Fahrzeuge.

RONNY DAUER



# Einst & Jetzt

Ein formschöner Verbandszug der Freiburger Verkehrs AG steht am 17. Juli 1961 an der Haltestelle Siegesdenkmal. Er besteht aus dem Triebwagen 69 und dem Beiwagen 134 und verkehrt als Linie 2 von Zähringen nach Günterstal. Tw und Bw sind 1961 (bis auf die drei „Sattelschlepper“ Tw 100–102) das „Modernste“, was auf Freiburger Gleisen verkehrt. Die dezente zeitgenössischer Dachreklame rundet das Gesamtbild ab. Der Triebwagen entstammt der Serie 61–74, die 1950/51 in der Waggonfabrik Rastatt entstand. Der Beiwagen 134 ist aus der Serie 126–134 und wurde zur gleichen Zeit wie der Triebwagen durch Rathgeber gebaut. Der Tw wurde 1972 zum Atw 405 umgebaut und 1981 an das (HSS) Stuttgart abgegeben. Der Bw hatte weniger Glück, denn er wurde 1978 ausgemustert. Viele Jahrzehnte später, am 30. August 2016 stehen an derselben Stelle Tw 253 und 247 aus dem Hause Düwag. Sie gehören zu einer Serie von 25 Wagen der Baujahre 1993/94.

TEXT UND BILD „JETZT“:  
WOLFGANG MEIER  
BILD „EINST“: WILHELM ECKERT











# Anfangs mit Spitzkehre

**Die Straßenbahn zum Zürichberg** ■ Bereits 1894 hatte die „Elektrische Strassenbahn Zürich“ (ESZ) ihre erste elektrische Tram in Betrieb genommen. Schon ein knappes Jahr später fuhr die „Zentrale Zürichbergbahn“ (ZZB) zum Südhang des Hausbergs

**D**ie erste meterspurige elektrische Tram rollte in Zürich vom Sonnenquai, heute Bellevue, zum Kreuzplatz und weiter zur Burgwies und vom Bellevue aus durch die Rämistraße zum Pfauen – Römerhof und wieder hinunter durch die Klosbachstraße zum Kreuzplatz. Um das Ausflugsgebiet am Zürichberg und das Quartier Fluntern zu erschließen, bestanden in den 1890er-Jahren Bahnprojekte verschiedener Art. Einerseits plante man eine Dampfstraßenbahn durch die Zürichbergstraße hinauf, welche teilweise auch als Zahnradbahn mit einer Abt'schen Zahn-

stange ausgerüstet werden sollte. Andererseits sprach man von einem Drucklufttram oder von einer Verlängerung der Zürichberg-Drahtseilbahn auf eigener Trasse. Als das elektrische Zeitalter jedoch anbrach, war aktuell auch von einer Straßenbahn die Rede. Eine Pferdebahn, wie sie seit 1882 in Zürich existierte, kam wegen den starken Steigungen kaum in Frage und eine Dampfstraßenbahn wurde wegen der Rauchbelästigung von der Bevölkerung abgelehnt.

Fluntern, oben am Südhang des Zürichbergs gelegen, bestand aus einzelnen Häusergruppen am Vorderberg und Hinterberg

sowie verstreuten Häusern und Höfen bis hinauf zum Susenberg am Waldrand. Dazwischen lagen zahlreiche Reben und viele Obstbäume. Fluntern war bis zur Eingemeindung zur Stadt Zürich im Jahr 1893 noch eine selbständige Gemeinde.

## Der Bau der ZZB

Nach langen und zähen Verhandlungen gelang es Dr. C. Ausderau um 1890 die Konzession der Gemeinde Fluntern zu erlangen. Drei Jahre später, am 29. März 1893, erhielt er diese noch durch die Eidgenossenschaft. So konnte sich die Zentrale Zürichbergbahn





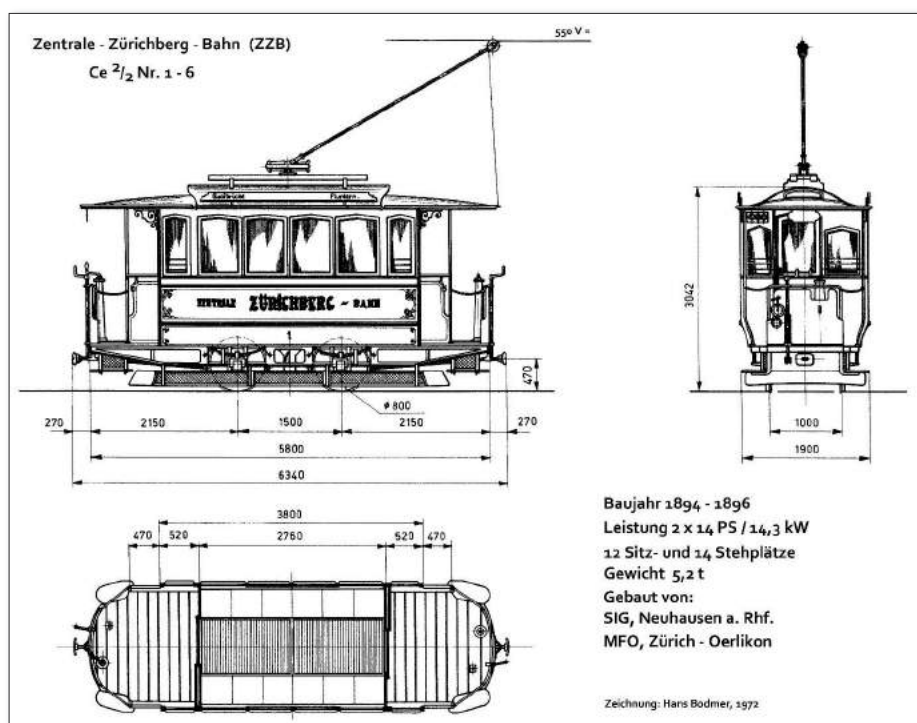
**OBEN** Die elektrischen Straßenbahn Zürich im Jahre 1895. Auf dem Bild die Gleisanlage am Bellevue, geradeaus die Rämistraße, wo auch die ZBB nach Fluntern fährt

Zwei ZBB-Wagen begegnen sich in der Rämistraße beim Pfauen

MFO, SLG, VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ (2)

**MITTE** Die ZBB besaß 14 Motorwagen: Nr. 1–6, 7–11 und 12–14, hier das Typenbild eines Ce 2/2 der ersten Serie

HANS BODMER



(ZBB) am 30. August 1893 konstituieren. Zur selben Zeit bemühte sich die westlich gelegene Gemeinde Oberstrass unter der Leitung der Architekturfirma A. Grether & Co. um einen Straßenbahnanschluss zur Stadt. Es wurde beabsichtigt, diese als Zweiglinie der ZBB zu betreiben. So kam es 1894 zu einer Fusion und damit zu einer Erweiterung der Bahn.

Da eine leistungsfähige Energieversorgung zu dieser Zeit noch fast völlig fehlte, galt vorerst die Frage der elektrischen Energiebeschaffung zu lösen. Letztere wurde damals meist zu Beleuchtungszwecken verwendet, elektrische Kraftbetriebe steckten mehrheitlich noch in den Kinderschuhen. Die meisten elektrischen Bahnen in der Schweiz wurden anfänglich mit Drehstrom oder aber mit Gleichstrom betrieben. Die naheliegende Idee, Energie aus der Kraftzentrale der ESZ in der Burgwies abzuzweigen, ließ sich zu günstigen Bedingungen nicht umzusetzen, da die Leistung zu ungenügend war und ein Ausbau nicht in Frage kam. Ein bereits abgeschlossener Vertrag zum Strombezug vom Limmatkraftwerk in Dietikon scheiterte daran, dass man die schon bis zur Stadtgrenze beim Hard gebaute Starkstromleitung wegen einer Einsprache der städtischen Behörden nicht bis Fluntern erweitern konnte.

Aus diesem Grund blieb nur noch die Möglichkeit der Eigenproduktion in Form einer kohlengefeuerten „Gaskraftstation“ in der Nähe der Kirche Fluntern zu erstellen. Eine weitere Schwierigkeit trat von der Schulleitung der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) ein, die eine Störung der empfindlichen Instrumente der Erdbebenwarte am physikalischen Institut an der Gloriastraße durch den elektrischen Trambetrieb und durch die Erschütterungen der vorbeifahrenden Wagen befürchtete. Der ZBB blieb so nur die Möglichkeit, den Weg durch die Mousson- und Nägelistraße mit einer Spitzkehre beim Haldeliweg zur Einmündung in die Gloriastraße zu finden.

### Gleisbau beginnt

Mitte Oktober 1894 konnten die Gleisbauarbeiten aufgenommen werden und bereits vier Wochen später war die meterspurige Gleisan-

lage vom Bellevue durch die Rämistraße zum Pfauen und weiter zur Platte und Kirche Fluntern betriebsbereit. Zur Anwendung kamen Rillenschienen mit dem Profil Phönix 7a von 33,8 kg/m Gewicht. Die zu bauende Länge betrug 2,04 Kilometer, dabei wurde ein Höhenunterschied von 100 Metern überwunden. Die größte Steigung betrug 70 Promille. Bei der Kirche Fluntern wurde zum Einstellen und für den Unterhalt der Fahrzeuge ein dreigleisiges Depot erstellt. Die Kraftanlage wurde erst etwas später fertig, sodass die erste Fahrt am 18. Januar 1895 stattfinden konnte. Die amtliche Abnahme fand am 12. Februar statt und die Betriebseröffnung war schließlich auf den 16. Februar 1895 anberaumt. Die Zweiglinie von der Platte nach Oberstrass mit einer Länge von 1,474 Kilometern wurde am 1. November 1895 eröffnet. Beim Polytechnikum (ETH) war eine kurze Zweiglinie durch die Tan-





**MITTE** Zentrale Zürichbergbahn (ZZB); das Bild zeigt den Ce 2/2 Nr. 2 vor dem Depot in Fluntern im Jahr 1895. Die Fahrzeuge waren sehr ähnlich denjenigen der ESZ, besaßen aber von Anfang an zwei Fahrmotoren



**Endstation bei der Seilbahn Rigiviertel in Oberstrass**

MFO, SLG. VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ (3)

nenstraße zur Bergstation der Zürichberg-Seilbahn (heute Polybahn) mittels eines Gleisdreiecks angeschlossen. Dementsprechend umständlich war die Fahrt nach Oberstrass durch die Bedienung dieser Anschlussstrecke.

Einzigartig war die damals gewählte Kraftherzeugungsanlage für die ZZB. Sie

wurde im Hinblick auf eine Netzerweiterung größer als notwendig gebaut. Diese bestand aus einem Gaserzeuger, Gasmotor und Dynamos (Generatoren). Durch gleichzeitiges Einblasen von Luft in überhitztem Wasserdampf in eine glühende Kohlschicht wird ein chemischer Prozess ausgelöst, die so-

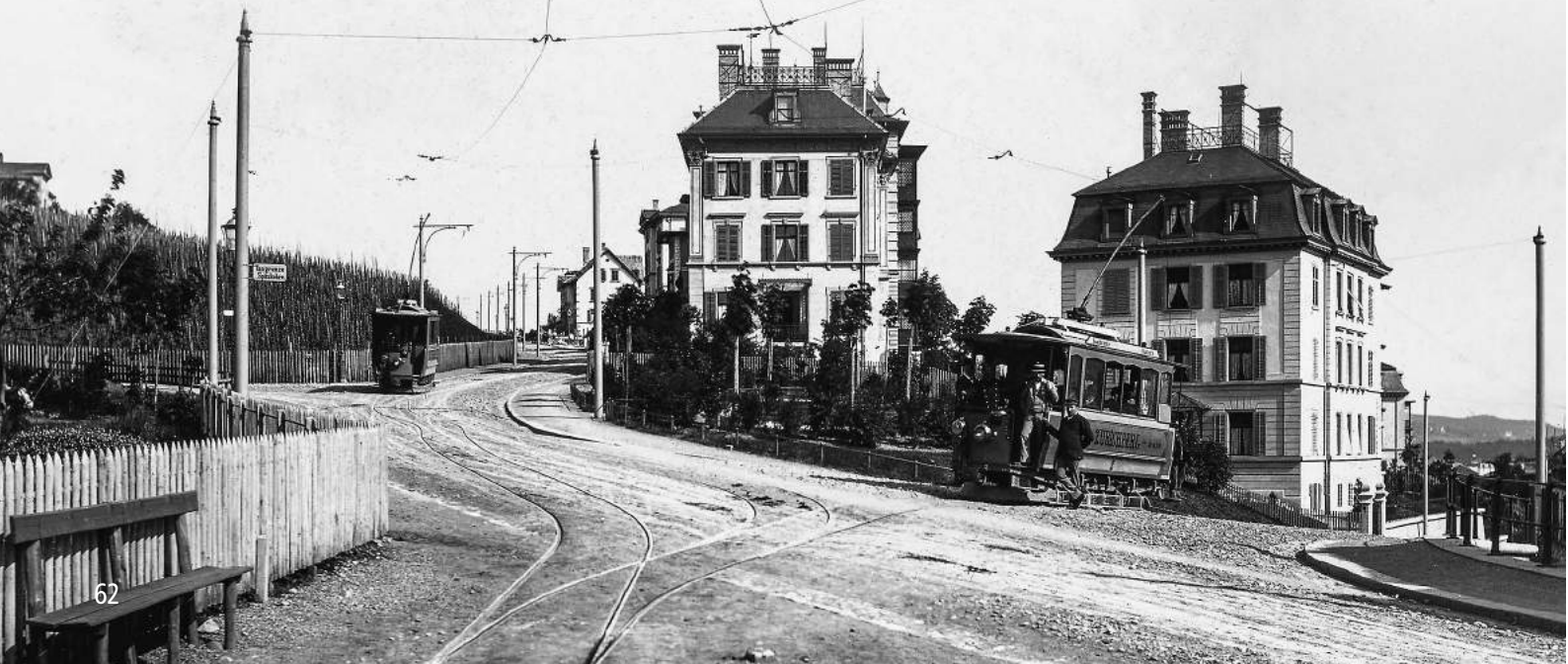
genannte Dowsongaserzeugung. Die Gaskraftanlage befand sich in einem Anbau neben dem Depot und der Reparaturwerkstätte bei der Endstation bei der Kirche Fluntern. Im Maschinenhaus befanden sich zwei sogenannte Dowsongasmotoren sowie zwei größere und eine kleinere Dynamomaschine, welche über Riementriebe angetrieben wurden. Die großen Gleichstromgeneratoren waren vierpolig und lieferten eine Spannung von 550 Volt und 60 Ampere bei einer Umdrehungszahl von 700 U/min. Die kleine Zusatzmaschine war zweipolig und lieferte bei einer Tourenzahl von 1100 U/min. eine Spannung von 150 Volt und 16 Ampere. Diese diente zur Ladung einer Akkumulatornbatterie, die aus 300 Elementen zu 143 Ampèrestunden (Ah) bestand. Diese Akkumulatornbatterie benötigte man, um Strombedarfsspitzen zu überbrücken. Dieses kleine Kohlenkraftwerk blieb allerdings nur bis zum 23. März 1906 in Betrieb. Der Gasmotor wurde anschließend an die städtische Gasversorgung angeschlossen.

Die neue Tramlinie musste sich die 515 Meter lange Strecke vom Bellevue zum Pfauen mit der ESZ teilen, wobei diese Gemeinschaftsstrecke auf Doppelspur erweitert wurde. Man begnügte sich jedoch mit nur einer Fahrleitung. Allerdings ist nicht ganz klar, wie die Stangenstromabnehmer der kreuzenden Wagen aneinander vorbeigekommen sind. Für die Stromversorgung dieses Teilabschnittes war die ESZ zuständig.

### Die Fahrzeuge der ZZB

Von der schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen am Rheinfall (SIG) und Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) waren 14 zweiachsige Motorwagen Ce 2/2 Nr. 1–14 be-

**Spitzkehre beim Haldeliweg – Gloriastraße.** Der Wagen rechts fährt bergwärts durch die Moussonstraße, der Wagen links fährt von Fluntern die Gloriastraße herunter





## Zentrale Zürichberg-Bahn Streckenplan



ZZB-Streckenführung Platte–Fluntern. Die Spitzkehre beim Händeliweg wurde 1919 aufgehoben und durch die Kurve Gloriastraße ersetzt. Anfänglich war die gesamte Strecke einspurig mit Ausweichstellen angelegt

HANS BODMER

## Technische Daten und Verbleib der Fahrzeuge der ESZ und ZZB

Triebfahrzeuge	ESZ Ce ½ (Ce 2/2)	ZZB Ce 2/2	ZZB Ce 2/2
Nummern ursprünglich	1–16	1–6, 12–14	7–11
Nummern StStZ	41–56	32–40	26–30
Baujahr	1894/1895	1895	1895
Umbauten	1904–1906 1909–1910 1920–1923	1906–1907 1909–1910 1921–1923	1906–1907 1920–1923 –
Erbauer mech. Teil	SIG	SIG	SIG
Erbauer el. Teil.	MFO	MFO	MFO
Länge über Puffer	6500 (7500) mm	6500 (7500) mm	7300 mm
Radstand	1500 (1800) mm	1500 (1800) mm	1500 (1800) mm
Dienstgewicht	5,2 (7,5) t	5,2 (7,5) t	5,7 (7,5) t
Anz. Fahrmotoren	1 (2)	2	2
Fahrmotorentyp	UEG – EZ 7a (GE 60)	UEG – EZ 6 (GE 60)	UEG – EZ 7a (GE 60)
Leistung pro Motor (MFO)	18 PS 13,2 kW	14 PS 10,3 kW	18 PS 13,2 kW
(Leistung pro Motor GE 60)	(22) PS (16,2) kW	(22) PS (16,2) kW	(22) PS (16,2) kW
Spannung	550 VDC	550 VDC	550 VDC
Anzahl Sitzplätze	12	12	12
Anzahl Stehplätze	14	14	24
Umbau zu Anhängewagen	1926–1927	1926–1927	1927
Nummern StStZ	458–472 <sup>1)</sup>	450–457 <sup>3)</sup>	445–449
Ausrangierung und Abbruch	1938/1942 <sup>2)</sup>	1938/1942	1938/1942

() Angaben nach Umbau

<sup>1)</sup> Nr. 41, 43–56. Umgebaut in Anhängewagen C2 Nr. 458–472;

Nr. 42: Abbruch nach Unfall in der Spitzkehre Händeliweg/Gloriastrasse im Jahr 1920

<sup>2)</sup> Nr. 469–470: Abgabe nach Lodz (Polen) in die deutsche Besatzungszone

<sup>3)</sup> Nr. 32: 1912 nach Unfall zu Schienenschleifwagen Xe 2/2, Nr. 919, ab 1919 Transportwagen Xe 2/2; Nr. 919; Abbruch 1949

schaftt worden. Gegenüber den Wagen der ESZ hatten diese Fahrzeuge zwei Hauptschluss-Gleichstrom-Fahrmotoren (zweimal 14 PS bzw. zweimal 18 PS), beide Achsen waren wegen den Steigungen angetrieben. Die Tramwagen besaßen offene Führerstände. Die Stromabnahme erfolgte durch einen Stangenstromabnehmer, Trolley genannt. Die Ce 2/2 Nr. 7–11 hatten etwas größere Plattformen und wiesen 24 Stehplätze auf, wobei die übrigen Wagen nur 14 Stehplätze hatten. Im Innern waren bei allen Tramwagen zwölf Sitzplätze vorhanden. Die Nr. 1–6 waren für die Linie nach Fluntern vorgesehen, die Nr. 7–11 nach Oberstrass und die Nr. 12–14 dienten als Reserve für beide Strecken. Talwärts verkehrte die Straßenbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von zwölf km/h, bei Gefällen über 50 Promille und bergwärts mit nur zehn km/h. Die elektrische Ausrüstung bestand aus den sogenannten Walker-Fahrschaltern für die Fahr- und Bremsschaltung. Die Anfah- und Bremswiderstände befanden sich unter dem Wagenboden. Die zitronengelb bemalten Wagen der ZZB erhielten von der Bevölkerung bald die Spitznamen „die Kanarienvögel vom Zürichberg“. Im Jahr 1900 wurden die Petrollampen an den Stirnseiten durch elektrische Lampen ersetzt. HANS BODMER

*Der nächste Teil des Zürichberg-Artikels widmet sich dem Betrieb der ZZB sowie dem Übergang der Bahn zur StStZ.*





Brüssel: Laeken mit Notre Dame de Laeken und PCC 7163 auf der Koninginne Laan auf der Brücke über den Kanaal van Charleroi. Ganz hinten grüßt das Atomium

ALLE AUFNAHMEN: ANDREAS MAUSOLF

# Vierachser-Reviere

**Belgisches ABC, Teil 2: Brüssel und Charleroi** ■ Nach Antwerpen suchte Andreas Mausolf im Frühsommer 1982 auch Brüssel und Charleroi auf, um sein belgisches ABC abzuschließen. Heute ist von der einstigen Herrlichkeit nicht mehr viel zu finden

**V**ierachsige Triebwagen trugen nicht nur in Antwerpen, sondern auch in Brüssel und Charleroi die Hauptlast des Verkehrs und rumpelten als Solowagen über oftmals ausgefahrene Gleise, eingebettet in Kopfsteinpflasterstraßen

Nach der breiten Koninginnen Laan über den Kanal nach Charleroi in Brüssels Nor-

den kommen die engen Straßen und kleinen Plätze, auf denen der PCC die optimale bewegliche Ergänzung zur Bebauung zu sein schien: Noch fast drei Jahrzehnte nach diesem Besuch im Frühsommer 1982 war dieser Wagentyp in Brüssel – ab 1951 mit 172 Einheiten beschafft – unverzichtbar und schied erst im Februar 2010 aus dem regu-

lären Liniendienst. Als Museumswagen sind Vertreter dieses Typs noch immer unterwegs. Doch das Gesicht des ÖPNV in der aktuell über 1,1 Millionen Einwohner zählenden Metropole wird längst durch modernste Niederflur-Gelenkeinheiten geprägt.

Eden – ein Paradies? In diesem Fall wohl nur für die ganz spezielle Gruppe der Tram-





Charleroi: Wartende Damen am Place Turenne – trotz seines morbiden Charmes gemeinhin bekannt als Eden: Es konnte schon etwas dauern, bis „der Richtige“ kam ...



Vorsicht und aufpassen nach drei Bierchen: Gasthaus „Het Zwentje“ am Ortseingang von Lombardsijde mit sehr direktem Tramanschluss ...



Emil Bockstael-Plaats mit PCC 7156, Oldtimer-Bus 8658 auf der Ol 49 sowie Doppel-Gelenkwagen 7957 auf Linie 81

Liebhaber! Die berühmte „Place Turenne“ – gemeinhin bekannt als „Eden“ im Innenstadtbereich von Charleroi – stellte den Endpunkt mehrerer weit ins Umland führender Überlandlinien dar.

Normalerweise im Dornröschenschlaf, erwachte der Ort immer dann, wenn die Ankunft der Wagen aus allen Richtungen über die Rampe hinauf nach Eden bevorstand. Fahrgäste sammelten sich von überall her kommend auf dem ansonsten wenig einladend wirkenden Platz. Im Mai 1983 war Schluss damit – die Endstelle wurde durch

die Untergrundstation Beaux Arts ersetzt und Eden wurde das, was nur noch Autofahrer als Paradies bezeichnen: Ein Parkplatz. Nach schmerzhaften Einschnitten wuchs das Netz um Charleroi inzwischen wieder ein wenig – die alte Größe wird es jedoch nie wieder erreichen.

### Vereinzelt auch heute noch „wie früher“

Diese Impressionen aus unserem dreisprachigen Nachbarland liegen dreieinhalb Jahrzehnte zurück. Vieles hat sich seither

verändert. Zwar existieren in den belgischen Städten vielerorts noch Tramlinien in engen Straßen, doch hat sich das Umfeld durch zunehmenden motorisierten Individualverkehr oft auch hier erheblich verändert. Der klassische Charakter der NMVB-Linien mit ihrem Wechsel von Ortsdurchfahrten und naturbelassenen Streckenabschnitten im Wechsel dagegen ist erheblich auf dem Rückzug und heute nur noch selten auf der „Kusttram“ entlang der belgischen Nordseeküste zwischen Holland und Frankreich zu finden.

Doch auch diese Stellen werden immer weniger: So wird die letzte klassische Ortsdurchfahrt auf dieser Strecke ab Sommer 2017 der Vergangenheit angehören, wenn die Tram nicht mehr durch Lombardsijde, sondern daran vorbei verkehrt.

ANDREAS MAUSOLF





Gasstraßenbahnversuche der Gas Traction Company, Ltd. im Jahre 1895  
im Gaswerk Landy in St. Denis, nördlich von Paris

SLG DIETMAR HÖSE

# „Fahre mit Gas“

**Erinnerungen an eine vergessene Antriebstechnik** ■ Straßenbahnen mit Gasantrieb – gab es so etwas wirklich einmal? Wir erinnern an diese bemerkenswerte Technik, die auch Thema eines neuen und umfangreichen Buches ist, das als Standardwerk angesehen werden kann

**D**er erste Eindruck dieses von Dietmar Höse aus Dessau mit Unterstützung der Druck-Zuck GmbH Halle herausgebrachten Buches über die Ära der Ende des 19. Jahrhunderts aufkommenden Gasstraßenbahnen ist allein aufgrund seines Volumens überwältigend: Das mehr als 1000-seitige Werk im A4-Format ist durchgängig farbig gedruckt und bringt stolze 3,5 Kilogramm auf die Waage. Die Menge der Illustrationen von den weltweit beschriebenen Gasbahnen überrascht. Darunter befinden sich zahlreiche bisher noch nie veröffentlichte Fotos und Zeichnungen. Hierbei ragen originale Konstruk-

tionszeichnungen der von der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft gebauten Fahrzeuge, Originalzeichnungen von Komprimierstationen und Gas-Straßenbahnhöfe sowie bestechend scharfe Fotos von Motorwagen deutscher, französischer sowie britischer Versuchsbetriebe besonders heraus.

Insgesamt ist das Werk mit 1.038 Abbildungen illustriert, diese unterteilen sich in 606 Fotografien oder Ansichtskarten, 184 Zeichnungen und Skizzen, 162 Faksimile sowie 86 Strecken- und Lagepläne. Es fällt auf, dass es im Buch keine Abgrenzung zwischen geschichtlicher Abhandlung und einem technischem Anhang gibt. Mögli-

cherweise reichte hierfür das zur Verfügung stehende Material nicht aus. Zeichnungen, Skizzen und Pläne sind in die einzelnen Geschichten mit integriert, vorrangig an Stellen, die thematisch dazu die geeignetsten Bezüge bieten. So erscheinen Zeichnungen von Gas-Lokomotiven innerhalb der Abhandlungen über die Hirschberger Talbahn, auf der sie sich auch im Einsatz befanden. Auf detaillierte Beschreibungen gasbahnspezifischer Prozesse und Konstruktionen muss der technisch interessierte Leser jedoch keineswegs verzichten, selbige sind innerhalb der Texte durch eine spezielle Hintergrundfarbe kenntlich gemacht. In gleicher Weise



verfuhr das Layout mit längeren zeitgenössischen Zitaten und Exkursen. Aufgrund des in dieser Form aufbereiteten Textes lassen sich spezielle Passagen leichter ausfindig machen.

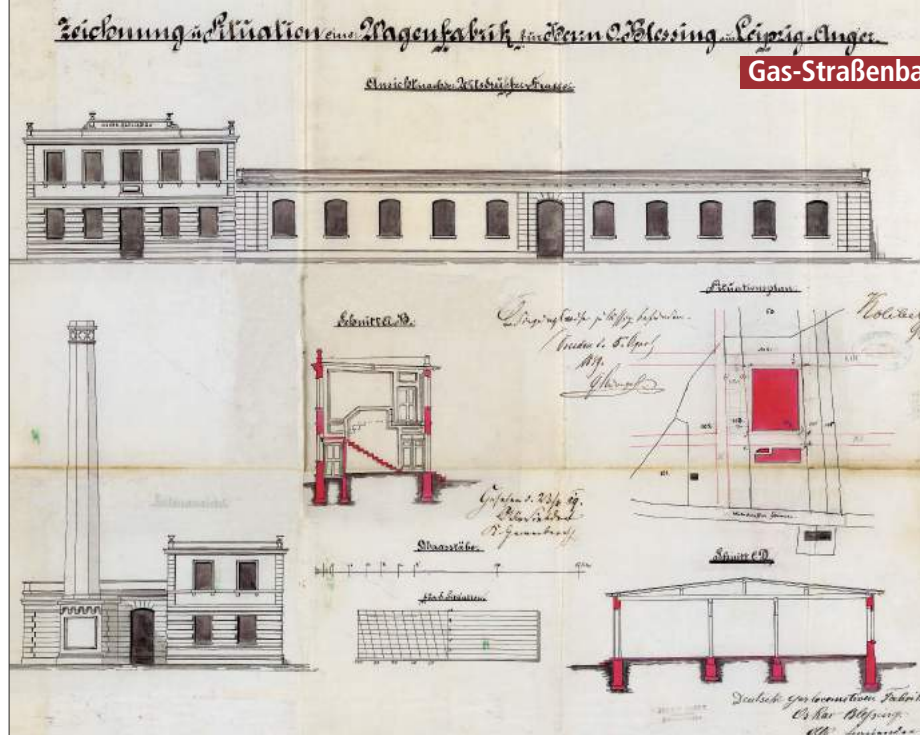
## Gasantrieb: Viele Techniken

Das Buch beginnt mit einer einleitenden Beschreibung der von der expandierenden Industrie geprägten Städte, in denen eine „Mechanisierung“ des Stadtverkehrs anstand. Der Antrieb mittels Gasmotor stellte hierfür eine lukrativ erscheinende Möglichkeit dar. In den Text eingestreut sind immer wieder technische Beschreibungen versuchter konstruktiver Lösungen wie die Erklärungen zur Funktionsweise des Connelly-Verbundmotors, die ausführlichen Schilderungen zu Variationen zwischen Riemen-, Zahnrad- und Kettenantrieb, der Vorstellung von mechanischen und pneumatischen Kupplungstypen und der Analyse unterschiedlicher Methoden zur dosierten Zylinderschmierung, um nur einige Beispiele zu nennen. Erste realisierte Gasbahn-Projekte führen den Leser zunächst nach Melbourne und Chicago.

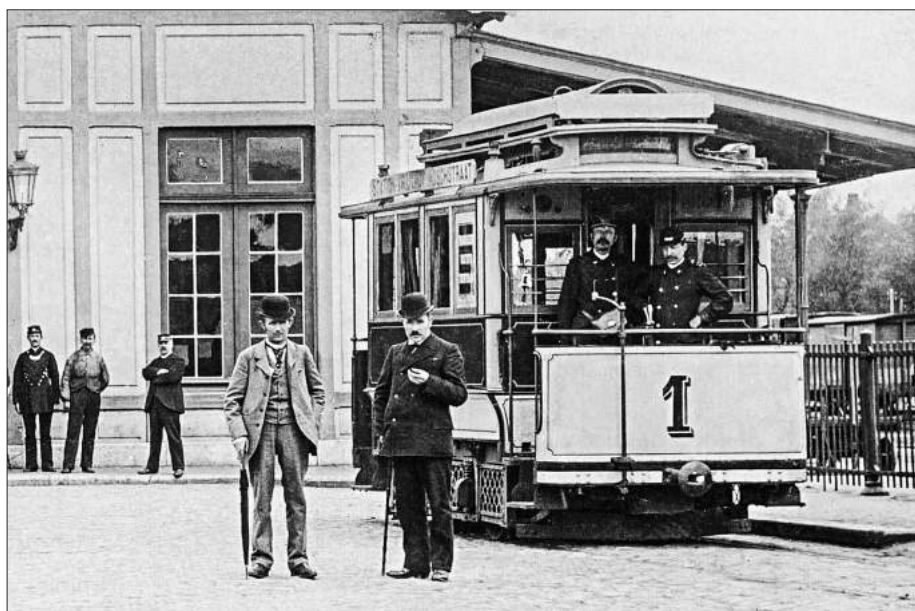
## Gas-Bahnen in Europa

Das Hauptthema beginnt im sechsten der 51 Kapitel, das detailliert auf den Ursprung einer deutschen Pionierleistung eingeht, in deren Ergebnis mehrere Gasstraßenbahnen die technische Fachwelt aufhorchen ließen. Mit außerordentlicher Detailverliebtheit in Situationsbeschreibungen und mit zeitgenössischen Zitaten lässt der Autor eine längst vergessene Straßenbahn-Traktion wieder lebendig werden. Nebenbei bringt er dem Leser jene Personen näher, die sich bei der Entwicklung von Gasmotorstraßenbahnen besondere Verdienste erwarben. Dabei spielen Vertreter aus der Gasindustrie (Connelly, Oechelhäuser, Woodall) ebenso eine Rolle wie solche aus der Motorenforschung (Kennedy, Slaby, Schöttler) und dem Maschineningenieurwesen (Junkers, Beaumont, Holt, Bauduin, Meischke-Smith, Le-gros).

In der Abhandlung wird erstmals klar aufgezeigt, dass die bedeutsamste Variante des Gasmotorwagens in wesentlichen Teilen nicht auf einer Erfindung des wohlhabenden Unternehmers Carl Lührig beruht, sondern in den Ideen des ebenso genialen wie mittellosen Ingenieurs Wilhelm Oscar Blessing zu suchen ist. Kapitel für Kapitel analysiert der Autor die sich nach erfolgreichem Dresdner Probetrieb netzartig in Deutschland und über die Landesgrenzen hinaus ausbreitenden Gasbahnprojekte. Selbst zur schon mehrfach publizierten Gasbahn-Geschichte der Dessauer Straßenbahn gibt es neue Aspekte wie die Einbindung des Zivilingenieurs Hugo Junkers zur Ursachenfindung für die Entgleisungsfreudigkeit der



Die von Ingenieur Oskar Blessing im Jahre 1889 in Dresden-Löbtau zur Herstellung von Gaslokomotiven geplante Fabrik, rekonstruierte Zeichnung Dietmar Höse, nach einer Vorlage aus dem Bestand des Sächsischen Hauptstaatsarchivs Dresden



Gasmotorwagen Nr. 1 der „Maastrichtschen Tram“ im Frühjahr 1896 an der Endstelle vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Wyck

SLG. DIETMAR HÖSE

Fahrzeuge. Der Autor weist anhand von Indizien nach, dass Junkers maßgeblich den Umstieg der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft Dessau von der Motorwagenproduktion auf den Bau von Gaslokomotiven beeinflusst hat.

Die sehr ausführlichen Beschreibungen der Gasstraßenbahnbetriebe von Croydon, Maastricht, Paris, Den Haag, Blackpool, Manchester, Neath und Amsterdam überraschen mit zahlreichen unbekannten Episoden und Fotos. Besonders die Abschnitte über Maastricht und Paris beeindruckten mit einer Reihe noch nie gesehener zeitgenössischer gedruckter oder

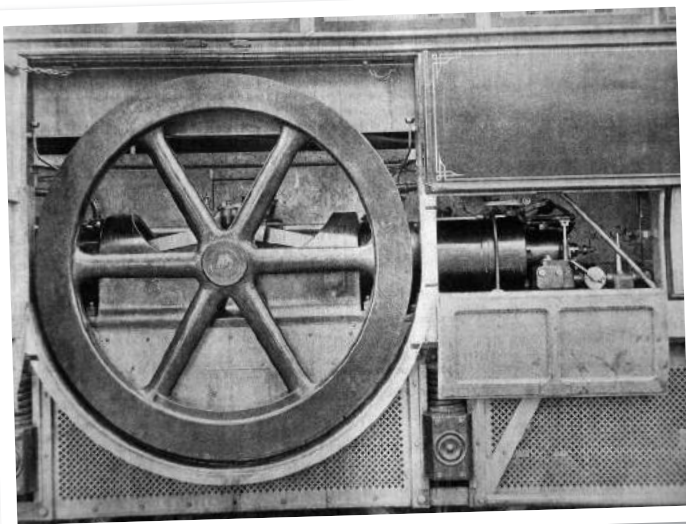
fotografisch festgehaltener archivalischer Kostbarkeiten.

## Im Hirschberger Tal verbreitet

Auch die über sechs Kapitel auf 120 Seiten erzählte Geschichte der Gasstraßenbahn im niederschlesischen Hirschberger Tal des Riesengebirges wartet mit zahlreichen Überraschungen auf. Neben der detaillierten Vorstellung der Betriebsanlagen erfährt der Leser viel über den Betriebsalltag der Beamten bei der mit dieser Traktionsart nur zweieinhalb Jahre existierenden Bahn.

Akribisch verfolgt der Autor die Spur der britischen und niederländischen Partnergesell-





**LINKS** Blick bei geöffneten Motorklappen auf einen der beiden Zylinder und das Schwungrad eines Gasmotorwagens  
SLG. D. HÖSE (2)

**RECHTS** Versuchsfahrten von Gaslokomotive 1 der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft Dessau als Nr. 24 im Frühjahr 1897 mit einem Zug der Dessauer Straßenbahngesellschaft

schaften der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft. In vier Kapiteln dokumentiert Dietmar Höse die Geschichte der Küsten-Überland-Gasstraßenbahn zwischen Blackpool und Lytham in der britischen Grafschaft Lancashire, in je zwei Kapiteln berichtet er vom Gasbahnbetrieb in einem Randgebiet von Manchester und von einer Gasbahn, die die walisische Bergarbeiterstadt Neath mit ihren Vororten verband. Der Leser erfährt, dass deren große, mit 52 Sitzplätzen ausgestattete Gasmotorwagen gegenüber den Dessauer Gasstraßenbahnwagen die dreifache Beförderungskapazität besaßen. Dem kleinen städtischen Gasstra-

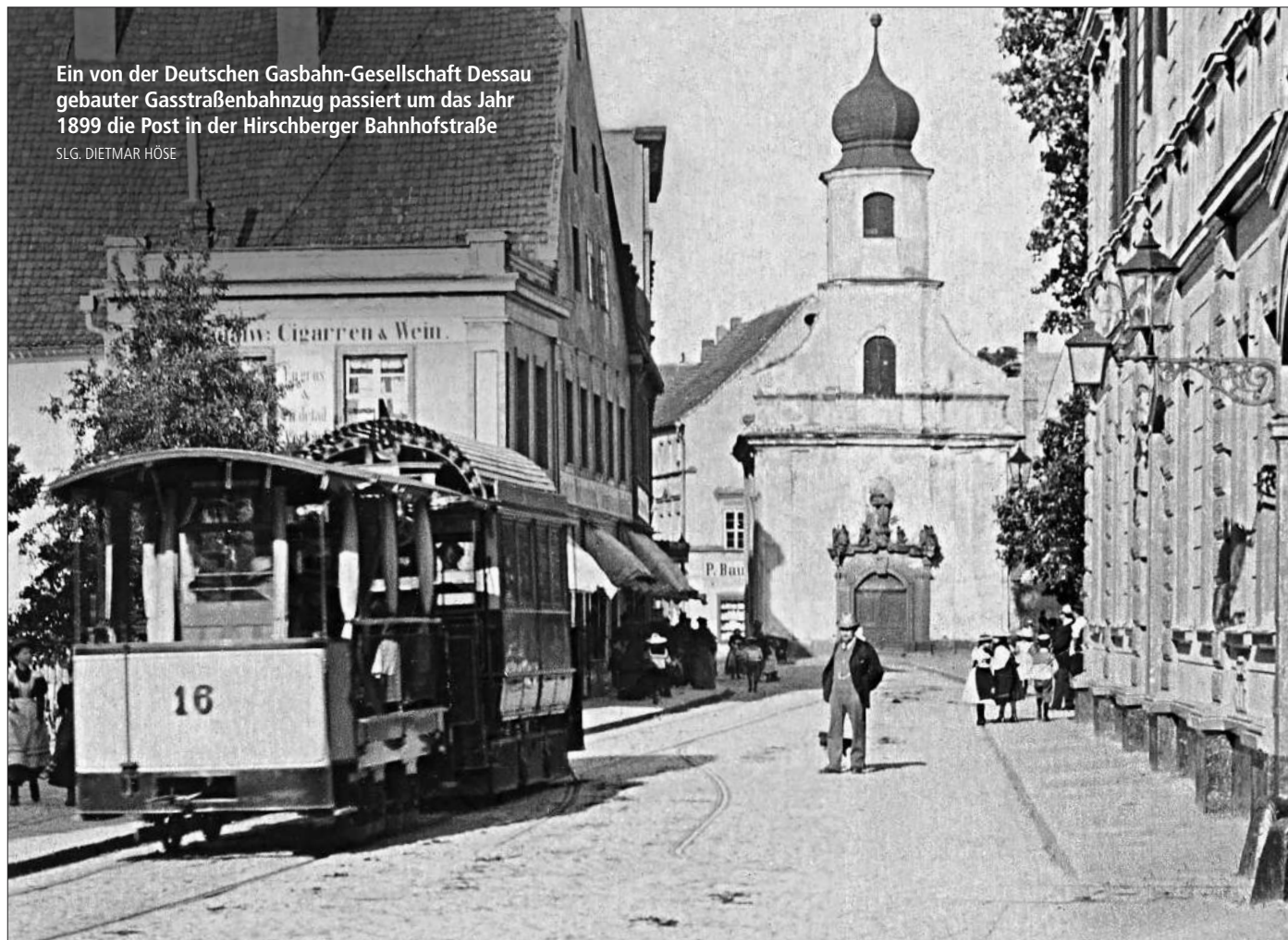
ßenbahnbetrieb im niederländischen Maastricht sind ebenfalls zahlreiche Seiten gewidmet. Andere Abschnitte führen den Leser an Orte, an denen Gasbahnprojekte kurz vor der Realisierung standen. Besonders ausführlich wird über das Projekt einer Ausflugsbahn im Elbsandsteingebirge berichtet, über die Gasbahnpläne der neuseeländischen Küstenstadt Dunedin und die einer geplanten Urlauberbahn in Devonshire mit Ausgangspunkt in der Schiffbauerstadt Bideford.

Die Gasbahnpläne für London, Glasgow und Cardiff kann man vor allem anhand von Pressedebatten verfolgen, in denen eine Kon-



Ein von der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft Dessau gebauter Gasstraßenbahnzug passiert um das Jahr 1899 die Post in der Hirschberger Bahnhofstraße

SLG. DIETMAR HÖSE







kurrenz der Traktionen ausgefochten wird. Von dem sich relativ spät in den Niederlanden durchsetzenden und vor allem durch Ingenieur Meischke-Smith geförderten Gasbahngedanken werden im Buch die Versuchsbetriebe von Amsterdam 1897 und Den Haag 1898/99 besonders beleuchtet. Durch all diese Geschichten zieht sich als roter Faden das Bestreben der Ingenieure und Unternehmer, die immer wieder kritisierten Schwachstellen des Gasmotorsystems zu beseitigen. Davon zeugen auch zahlreiche Patente und Versuchskonstruktionen, die in Wort und Bild erläutert werden. Die Palette beginnt bei einer vorgeschlagenen Schwungradverlagerung unter den Wagenboden oder auf die dem Motor gegenüberliegende Fahrzeugseite, geht über zur pneumatischen, mit Gasdruck arbeitenden Lamellenkupplung und mündet im Jahre 1900 schließlich in einer völlig abgeänderten Getriebekonstruktion, die in für Amsterdam bestimmten Fahrzeugen Anwendung finden sollte. Neben der wissenschaftlich-technischen sowie historischen Aufarbeitung kommen aber auch einige das soziale Umfeld beleuchtende Episoden oder amüsante Begebenheiten aus dem Gasbahn-Alltag nicht zu kurz. Dazu gehört beispielsweise die arglistige Verdrängung von Blessing aus der Dresdner Commandit-Gesellschaft, die in einer gewaltsamen Vertreibung des ehema-

ligen Firmeninhabers durch Lührigs Angestellte ausartet, verschiedene technische Ausfälle bei der Hirschberger Talbahn, wofür die Mitarbeiter mit Geldstrafen zur Verantwortung gezogen wurden, oder aber auch die Vorfälle auf einer britischen Überland-Gasstraßenbahn in der Nähe des Badeortes St. Annes, wo die Fahrer auf einsamen über die Dünenlandschaft führenden Abendfahrten die Schalthebel der Gasmotorwagen als Jagdhelfer zu nutzen wussten.

### Letztlich nicht durchgesetzt

Alle wesentlichen Aussagen zum Geschehen sind im Buch mit fundierten Quellenangaben hinterlegt. Für den Leser ist es vor allem aufgrund des Buch-Gewichtes sehr zweckdienlich, dass er sich hierüber nicht in separaten Zusammenfassungen informieren muss, die Erläuterungen findet er übersichtlich in Randlage angeordnet auf der jeweiligen Doppelseite. Das Buch endet mit einem kurzen Abriss der Entwicklung von Straßenbahnlokomotiven bei der Gasmotorenfabrik Deutz, die als ehemaliger Geschäftspartner der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft deren Gedanken weiterentwickelte, in der Umsetzung aber flüssige Treibstoffe zum Einsatz brachte. Ergänzend werden die Lebensstationen einiger an der Verbreitung der Gas-Traktion maßgeblich beteiligten Persönlichkeiten näher be-

trachtet, und eine kurze Statistik über alle weltweit gebauten Gasstraßenbahnfahrzeuge beschließt die umfangreiche Ausarbeitung. Alles in allem liegt mit dieser Abhandlung ein komplexes Kompendium vor, das die Thematik mit außerordentlicher Sorgfalt und Gründlichkeit erschließt. Die Menge des vermittelten Wissens sowie das hochwertige Layout und der saubere Druck relativieren den vermeintlich hohen Kaufpreis. Das Werk ist ein Muss für technikbegeisterte Straßenbahnfreunde, Verkehrshistoriker und -wissenschaftler, deren Geldbeutel diese einmalig aufzubringenden Anschaffungskosten erlaubt.

JENS KARKUSCHKE

### Fahre mit Gas – Der Traum von der Gasstraßenbahn

ISBN: 978-3-940744-71-5

Verlag:  
druck-zuck-GmbH Halle (S.)

Preis: 119,- €

Verkauf und Vertrieb durch  
den Autor:

Dietmar Höse  
Wilhelm-Feuerherdt-Str. 67  
06844 Dessau-Roßlau  
dietmar.hoese@web.de





# Trachenberger Schatzkammer

**DVB-Museumswagen seit 25 Jahren in Vereinsobhut** ■ Das Straßenbahnmuseum in der sächsischen Landeshauptstadt feiert mit einer Parade und großem Programm am 3. Juni sein 25. Jubiläum. Bei dieser Gelegenheit wird zugleich das 50-jährige Einsatzjubiläum der Tatra-Wagen in Deutschland begangen, dazu kommt sogar ein Gastfahrzeug aus Leipzig

**A**m damals noch bestehenden Straßenbahnhof Mickten gründeten anfänglich 15 Mitglieder am 2. Juni 1992 den Verein Straßenbahnmuseum Dresden e.V. (SMD). Bis Frühjahr 2017 ist die Zahl der Vereinsmitglieder auf 146 angewachsen, darunter sind neben den aktiv Mitwirkenden auch Fördermitglieder und Firmen. Hatte der Verein zunächst 19

Fahrzeuge betreut, zählen heute beachtliche 38 Wagen zur Sammlung. Das älteste Fahrzeug im Bestand stammt vom 1902, das Jüngste ist von 1985. Nicht weniger als 22 davon – je elf Trieb- und elf Beiwagen – sind sogar betriebsfähig und können beispielsweise für Sonderfahrten gechartert werden. Nachdem die Museumsfahrzeuge die ersten Monate im Straßenbahnhof Mickten Ob-

dach fanden, zog der Verein Ende 1992 in die Hallen des an der Überlandstrecke der Linie 4 gelegenen Straßenbahnhofs Coswig um. In beiden Fällen hatte die wetterfeste Abstellung der Wagen Priorität, ein Museum im eigentlichen Sinn gab es an diesen beiden Standorten nicht. Bereits 1996 erfolgte der nächste Umzug an den heutigen Standort am Dresdner Straßenbahnhof Trachenberge, wo der Verein 1998 erstmals Besucher zu einem Tag der offenen Tür empfing. Dort ist in den zurückliegenden Jahren ein richtiges Museum entstanden, welches neben den Wagen viele Details aus dem Alltag des Nahverkehrs zu früherer Zeit zeigt. Dank großzügiger Unterstützung der Verkehrsbetriebe gelang es, ab 2009 das Dach der „A-Halle“ grundhaft zu sanieren und die baulichen Anlagen insgesamt besser den Erfordernissen des Museumsbetriebs hinsichtlich Service, Sicherheit und Brandschutz anzupassen.

## Aktuelles vom Fahrzeugpark

Neben dem Aufbau und der laufenden Betreuung des Museums geht die Arbeit den Vereinsaktiven vor allem im Bereich der Fahrzeuge nicht aus. So ist seit 2016 der „Große Hecht“ samt Stahlbeiwagen nach mehrjähriger Abstellung wieder betriebsfähig. Neben den vor und nach Einsätzen jeweils nötigen Arbeiten und Durchsichten gibt

Das Straßenbahnmuseum Dresden präsentierte am 4. März den eigens zum Doppeljubiläum als „Tatra“ gestalteten Niederflrwagen 2625, hier neben dem „Original“ – dem Museum-Tatragroßzug – an der Gleisschleife Diebsteig

KEVIN STECKEL







Der mit einem „Union“-Fahrgestell und Fallklotzbremse ausgerüstete Tw 937 ist aktuell in Aufarbeitung, hier frisch lackiert in der Museumswerkstatt in Trachenberge

trum ausgehend einen Zubringerverkehr mit der Tatra-Sonderlinie 16, die während der Museumsöffnung alle 20 Minuten fährt. Zum Auftakt ist ab 9:30 Uhr eine große Fahrzeugparade auf der Wilsdruffer Straße zwischen Postplatz und Pirnaischem Platz vorgesehen. Ab zehn Uhr erfolgt die Abfahrt in kurzen Abständen über Carolabrücke – Albertplatz – Bahnhof Neustadt zum Museum. Dort erwartet die Gäste ein Vortrag mit Bildpräsentation „50 Jahre Tatra in Dresden“ und eine Videopräsentation zur Vereinsgeschichte.

### Tatra-Parade

Neben der Präsentation von Vereinen und der Anlage des Modellstraßenbahnclubs der DVB AG dürfte die geplante Tatra-Fahrzeugparade von besonderem Interesse für die Straßenbahnfreunde sein. Selbstfahren mit einem Stadtbahnwagen sowie Rundfahrten mit der Kinderstraßenbahn „Lottchen“, dem historischen Tatra-Zug, dem „Großen Hecht“, dem Gastfahrzeug „Offener Leipziger“ (wetterabhängig) sowie mit einem historischen Bus runden das Programm ab.

Auch die Dresdner Verkehrsbetriebe unterstützen das Doppeljubiläum: Anlässlich des 25. Geburtstages des Straßenbahnmuseums und des 50. Jubiläums der Tatra-Wagen hat der Verein in Zusammenarbeit mit der DVB den Stadtbahnwagen 2625 optisch mit Klebefolie als „Tatra“ gestaltet und am 4. März präsentiert. Die ungewöhnliche Beklebung mit spezifischen Dresdner Gestaltungselemente aus DDR-Zeiten dient als Werbeträger für beide Jubiläen und die dazugehörige Feier im Juni.

MSP

### Informationen

- jährlich zwei große Öffnungstage im Jahr (April und November)
- Rundfahrten zum Dresdner Stadtfest im August
- ausgewählte Führungstage (meist am ersten Sonntabend im Monat)

**Info:** [www.strassenbahnmuseum-dresden.de](http://www.strassenbahnmuseum-dresden.de)  
[strassenbahnmuseum-dresden@dvbag.de](mailto:strassenbahnmuseum-dresden@dvbag.de)  
 Telefax: 0351/8583598

Straßenbahnmuseum Dresden e.V.  
 Trachenberger Straße 38  
 01129 Dresden

### Anfahrmöglichkeit mit dem ÖPNV, am Museum bestehen keine Parkmöglichkeiten:

- Straßenbahnlinie 3 bis Trachenberger Platz,
- Buslinie 64 und 70 bis Btf.Trachenberge,
- S-Bahn S1 bis Hp. Dresden-Pieschen
- zu Öffnungstagen Zubringerverkehr mit Tram-Sonderlinie 16

es aktuell mehrere „Langzeitprojekte“: So konnte im Februar der seit 1999 abgestellte und zwischenzeitlich im ursprünglichen Farbschema neu lackierte MAN-Triebwagen 1644 wieder auf sein fertig aufgearbeitetes Fahrgestell aufgesetzt werden. Vor der Wiederinbetriebnahme sind noch Arbeiten an der Elektrik erforderlich. Der Union-Triebwagen 937 ist seit 1998 abgestellt und inzwischen mechanisch saniert und seit 2014 auch komplett neu lackiert, jedoch verzögern umfangreiche Arbeiten an der elektrischen Anlage seine Fertigstellung. Seit 1993 und damit bereits seit kurz nach Vereinsgründung ist

**Ältester Wagen in der Sammlung ist „Berolina“-Tw 309, mit Bw 87 ein Repräsentant der Frühzeit der Straßenbahn** MICHAEL SPERL (2)

Schwebebeachbeiwagen 1219 abgestellt. Doch auch diesen Wagen möchte der Verein perspektivisch wieder in den Einsatz bringen, wofür beispielsweise 2015 eine Neulackierung erfolgte. Schließlich ist noch Gotha-Einrichtungsbeiwagen 1422 (zuletzt Dessau 126) zu nennen, der 2011 neu beblecht wurde und der auf dem Fahrgestell des im April 2005 abgestellten Gotha-Zweirichtungsbeiwagens 263 011/1401 steht. Der Wagenkasten von Bw 1401 ging im Tausch mit Bw 1422 an das Hannoversche Straßenbahn-Museum Wehmingen. Zusammen mit dem seit 2013 nach elfjähriger Abstellung wieder betriebsfähigen Tw 1512 kann der Verein künftig einen Gotha-Einrichtungszug präsentieren.

### Programm am 3. Juni 2017

Zum Jubiläum ist das Museum von 10 bis 17 Uhr geöffnet, es gibt vom Dresdner Stadtzen-







**FOLGE 47**  
**Bochum**  
**Variété**

Können von hier aus ihre normalspurigen „Stadtbahn-Kollegen“ im Betriebshof Riemke beobachten: Der GT6 50 und der M6C 345, die am Variété „et cetera“ in Bochum als Kassen- und Bürowagen dienen

CHRISTIAN LÜCKER

# Glamouröse Zweitkarriere

Ein Bochumer Variété hatte um die Jahrtausendwende eine ungewöhnliche Idee: Ein ausrangierter Meterspur-GT6 sollte als Kassenhäuschen her! Gesagt, getan. Ein paar Jahre später kam schon die nächste Tram zum Variété gerollt, diesmal ein M6C nach nur 22 Dienstjahren

**N**anu? Da fährt man nichtsahnend auf die normalspurige Stadtbahnwerkstatt der BoGeStra in Bochum-Riemke zu und was steht da? Ein GT6 und ein M6C! Beides Meterspurfahrzeuge, die hier eigentlich nichts zu suchen haben. Aber schauen wir genauer hin: Denn beide Wagen stehen nicht auf dem Gelände der Stadtbahnwerkstatt, sondern direkt daneben: Beim Bochumer Variété „et cetera“. Während die Artistinnen mit dem Vertikaltuch durch die Gegend schwingen und am Seil durch die Luft tänzeln, lassen sich die Gäste unten am Boden „Salat Akrobat“, Schweineschnitzel und ein kühles Bier servieren. Bei so viel Programm dürfte es den meisten Besuchern ziemlich egal sein, dass sie beim Einlass an den beiden umfunktionierten Straßenbahnwagen vorbei gekommen sind. Hinter dem in Gelb lackierten GT6 verbirgt sich der Wagen mit der Nummer 50. Er dreht bei vielen Modellstraßenbahnern noch als Lima-Modell in H0 mit der bekannten „Javaanse Jongs“-Vollwerbung seine Runden. Im Original steht Wagen 50 seit

rund 15 Jahren ausgeleitet und zweigeteilt im Eingangsbereich des Variétés. Die beiden Wagenteile „gucken“ sich quasi an und dienen als Kassen- und Barbereich. Seit dem Jahr 2004 hat der GT6 Gesellschaft: Der M6C 345 hat am Variété ebenfalls eine neue Heimat gefunden und steht dort im gleichen gelben Lack als Bürobahn auf eigenen Achsen auf einem kurzen Gleisstück. Der Wagen ist im Laufe der Jahre überdacht und mit Vordächern ausgestattet worden. Von außen sieht der 345 wesentlich besser aus als von innen: Zumindest die Fahrerstände sind arg gerupft worden. Beide Fahrzeuge sind auch außerhalb der Vorstellungszeiten zugänglich und vom Parkplatz aus fotografierbar. Übrigens hat noch ein weiterer Bochumer M-Wagen abseits des Bogestra-Netzes in Bochum „überlebt“: Der M6C 353 dient noch als Übungsobjekt bei der Feuerwehr in Wattenscheid. Im Jahr 2011 hat er dort seinen „Kollegen“, den M6S 322, ersetzt. Die beiden Variété-Wagen haben da wohl die entspanntere und glamourösere Zweitkarriere gestartet ...

CHRISTIAN LÜCKER



# Das kleine Magazin über die große Bahn





Zugleich wuchtig, aber auch elegant waren die schweren Überlandtriebwagen der Straßenbahn Esslingen–Nellingen–Denkendorf. Bestens gelungen ist auch das Harmsen-Modell



## Berliner und Münchner bei Faller

**SM-Reporter berichten** ■ Der japanische Spur-N-Hersteller Tomytec will mit deutschen Fahrzeugen bei uns Fuß fassen. Mitbewerber Kato bietet jetzt auch Rechtsverkehr an

**A**uch im zweiten Teil des Neuheitenberichts von Spielwarenmesse und TLRS-Veranstaltung können wir Ihnen noch einige schöne Modelle präsentieren. Wie bereits

berichtet, wurde der Großteil der diesjährigen Neuheiten wieder auf dem TLRS-Treffen im Nürnberger Straßenbahnmuseum St. Peter und nicht in den Hallen der Internationalen Spielwarenmesse vorgestellt.

**Busch** aus Viernheim zeigte heuer im Rahmen des Themen-Schwerpunkts „That's America“ Gebäude in typischer Holzbauweise. Auch das Sortiment der fiktiven Stadt „Buschheide“ wird mit weiteren Fachwerk-

häusern aus gelasertem Echtholz und einem imposanten Stadtturm nach einem Vorbild in Beinstein ergänzt. Die meisten anderen Neuheiten betreffen eher ländliche Motive. Eine rühmliche Ausnahme stellt





Swedtram zeigte ein 0-Modell (auch in H0) vom 1925 für Stockholms Vorortverkehr bei MAN und ASEA bestellten Niederflureinstieg-Beiwagen



Tobias Ruschel zeigte beim TLRS-Treffen sein sogenanntes H0-Leichtbaugleis, bei dem handelsübliche Code-83-Schienelemente eingeklipst und mit den Oberbauelementen in Asphalt-, Beton- oder Pflasteroptik fixiert werden

das Gestaltungsset „Ort der Stille“ dar, mit dem auch großstädtische Friedhöfe nachempfunden werden können. Neben den in der vorigen SM-Ausgabe im Bild vorgestellten Neuheiten von Joswood zeigte Jörg Schmidt wahrlich großes in Form der Bahnhofshallen des Leipziger Hauptbahnhofs. Eher für die übliche Modellanlagengröße geeignet sind die Hinterhofgebäude, die es auch in platzsparender Halbrелефausführung geben wird. Alternativ werden diese Häuser sowohl verputzt wie auch mit äußerst plastisch gestalteten Ziegelmauern angeboten.

### Günstige Reko-Wagen

Nur vier Fahrzeuge umfasste die 1954 gebaute Beiwagenserie für Antwerpen, die Fernand Vanhoeys Ferivan präsentierte. Stilistisch passten diese eleganten Zweirichtungswagen zu den in großer Zahl beschafften Triebwagen des Typs S. Halling kündigt eine neutral bedruckte Variante des Reko-Wagens sowohl als Ein- wie auch als Zweirichtungswagen an. Mithilfe der im Set (ein Trieb- und zwei Beiwagen) enthaltenen Decals



Brekina zeigte Varianten des bekannten Busses Mercedes Benz O 305 in den Farben der Stadtwerke Bonn und der Köln-Bonner Eisenbahnen



Bei der TPF im schweizerischen Fribourg (Freiburg) ist dieser Swiss Trolley 3 von Hess im Einsatz. Das 1:87-Pendant stammt von VK-Modelle

mit Zierlinien, Wappen und Nummern lassen sich Fahrzeuge aus Gölitz, Dessau, Rostock, Potsdam und Jena gestalten, weitere Versionen sind geplant. Der Vorteil dieser Sets liegt im gegenüber den aktuellen Einzelmodellen deutlich günstigeren Preis, so zumindest die Ankündigung

des Herstellers. Eine echte Neuheit stellt die Luxtram dar, die im nächsten Jahr vom spanischen Hersteller CAF nach Luxemburg geliefert werden soll. Solche Multigelenk-Fahrzeuge aus der so genannten Urbos-Reihe sind unter anderem in Freiburg, Stockholm, Birmingham,

ANZEIGEN

## Straßenbahn-Bücher und Nahverkehrs-Literatur

Im Versand direkt nach Haus

<b>NEU</b>	<b>Tram Atlas Deutschland</b> (4. Auflage 2016, Schwandl) 160 S., 17 x 24 cm, ~150 Farb-Abb., 17 Netzpläne	<b>19,50 €</b>
<b>MAI</b>	<b>Obus-Atlas Deutschland</b> (Peter Söns, Endisch-V.) 368 Seiten, A4, ~ 300 Abbildungen, 70 Betriebe, 80 Netzpläne	<b>45,00 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Trolleybus français en France et dans le Monde 1900-2016</b> (G. Müller) 368 S., A4, 900 Abb.	<b>63,00 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Straßenbahn-Großraumwagen</b> (Meschede, Reuther, Schöber) westd. Produktion, ~250 S., A4, ~ 350 Fotos	<b>45,00 €</b>
<b>ganz NEU</b>	Mit der <b>Straßenbahn</b> durch das <b>Berlin der 60er-Jahre (VII)</b> Linien 44, 47 und 49	<b>22,80 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Straßenbahnen Hamburg - Flensburg - Kiel</b> (A. Luft, EK) von 1958, 96 S., 24 x 17, ~ 100 Fotos	<b>19,80 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Brandenburg an der Havel und seine Straßenbahn</b> (Schulze, Sutton), von den 70ern bis heute, 128 S., 160 Abb.	<b>20,00 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Nahverkehr in Zwickau</b> (P. Kalbe, Sutton), Straßenbahn, O-Bus + Omnibusse in histor. Bildern, 128 S., 160 Abb.	<b>20,00 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Zeitreise durchs BOGESTRA-Land</b> (A. Halwer, DGE-Med) Bd. 1 Geschichte der <b>Linie 310 BO-WIT</b>	<b>26,80 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Auf Schienen zur Schicht</b> Straßenbahn Bottrop, Gladbeck, Kirchhellen (K. Giesen) <b>Bd. 4 Vestische</b>	<b>29,50 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Damals auf Linie 2</b> (Linhart, EK) 96 S., 24 x 17 cm, ~ 100 Abb., <b>Linienbusse 60er- und 70er-Jahre</b>	<b>19,80 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Metros &amp; Trams in Japan 1: Tokyo Region • Band 2 Nord- + Zentral-Japan</b> 144 S., ~ 300 Farb-Abb.	<b>19,50 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Tram-Atlas Mitteleuropa (Tschechien, Slowakei, Ungarn)</b> 160 Seiten, 300 Farb-Fotos, alle Netzpläne	<b>19,50 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Tramwayparadies Wien</b> (J. Biegger) von 1988 bis 2017, 96 S., A4 quer, 65 Schwarzweiß- + 118 Farb-Abb.	<b>39,00 €</b>
<b>ganz NEU</b>	<b>Het openbaar vervoer in België 1970-1980</b> , De hoopvolle jaren (Peters, PFT), 360 S., A4, > 500 Abb.	<b>45,00 €</b>

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

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

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

Restposten älterer Halling-Modelle bei uns noch erhältlich

Mehr Infos im Internet oder Liste anfordern

**DÜWAG GT6/8**  
Verschiedene Städte  
Bielefeld + Innsbruck + Braunschweig  
Düsseldorf + Essen + Kopenhagen  
**150 €**  
Beiwagen auf Anfrage

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





Im Doppelpack war dieser Schienenschleifzug aus zwei ehemaligen T2-Personentriebwagen auf dem Stuttgarter Meterspurnetz im Einsatz. Die im 3-D-Druck gefertigten H0-Fahrzeuge kommen von Harmsen-Modellbau. Nur einer der Modell-Triebwagen soll mit einem Antrieb versehen werden

Nantes und Saragossa im Einsatz und weisen eine gewisse Ähnlichkeit zu den Citadis-Fahrzeugen von Alstom auf. Nur im Modell neu ist der Trieb-

ersten Serienwagen nach Vancouver in Kanada als Demonstrationsfahrzeug überführt wurde. Nachdem er dort 13 Jahre lang ohne Einsatz

ab 2005 bei der hiesigen Museumsstraßenbahn im Einsatz war. Dem Förderverein Straßenbahn Hannover e. V. gelang 2016 die Rückführung in seinen Heimatbetrieb, wo er derzeit als Museumsfahrzeug aufgearbeitet wird. Das Modell soll in der Museumsvariante und in der Ursprungsversion mit und ohne Reklame erscheinen.

leider zurückgestellt, das Modell von Raphael Hummels **Hustra** nach gleichem Vorbild soll allerdings jetzt produziert werden. Interessanterweise unterscheidet sich die Hustra-Nachbildung von dem Harmsen-Pendant durch die standardmäßige gelbe Lackierung; das Harmsen-Modell ist



Tomytec will seine im japanischen N-Maßstab 1:150 gefertigten Antriebs-Fahrgestelle für den internationalen Maßstab 1:160 anpassen und dann damit den Citaro-Bus (hinten) in Rechtsverkehrsversion motorisieren

wagen 601 aus Hannover, der 1970 als einer von zwei Prototypen für die Stadtbahn beschafft worden war und 1975 nach Indienstellung der

abgestellt war, gelangte er 1988 nach Edmonton, wo er

## Viele Modelle noch unfertig

Neben bereits im letzten Jahr angekündigten Modellen zeigte Harmsen-Modellbau die nunmehr in Kunststofftechnik hergestellte Neuauflage des imposanten Überland-Triebwagens der Straßenbahn Esslingen–Nellingen–Denkendorf. Bestens gelungen sind Johannes Keller-Harmsen der Stuttgarter Doppeltriebwagen DoT4 und der Schienenschleifzug aus zwei T2-Triebwagen des selben Betriebs. Der gläserne Triebwagen 502, der von 1938 bis zu seiner Zerstörung 1944 in Stuttgart im Einsatz stand, wird bei Harmsen

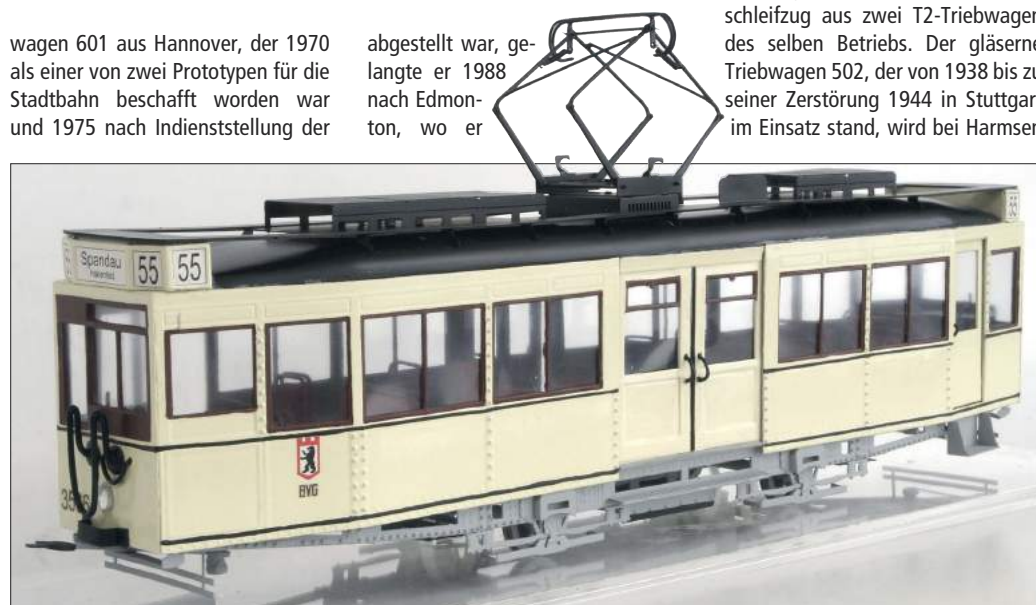


Mit verbessertem Druck soll das bisher als Luna-Gleis bekannte, von Tillig gefertigte Gleis erscheinen, wobei der Farbton durchaus noch dunkler ausfallen müsste

in Grün gehalten. Da das Vorbild ab 1939 im Rahmen der Reichsgartenschau im Einsatz war, könnte die grüne Lackierung durchaus vorbildentsprechend sein. Die Modelle des Münchner Großraumzuges M3/m3, des Augsburger GT5 und der Ulmer Großraumwagen mit den Ex-Stuttgarter Beiwagen der Serie 1300 lassen weiter auf sich warten, sind aber in Arbeit. Speziell am Münchner Modell werden noch vom Autor angeregte Änderungen und Verbesserungen vorgenommen.

## Neue „Beine“ für Reutlinger

Auch in diesem Jahr war Hustra nicht in Nürnberg vertreten. Neben den bereits vorgestellten Modellen des gläsernen Stuttgarters und des Karlsruher KSW wird es die Reutlinger Beiwagen 71–76 mit neuen, in CAD-Technik hergestellten Fahrgestellen geben. Als Zubehör erscheinen eine



Etwas besser gelungen ist die Ausführungsqualität und Bedruckung des Berliner Mitteleinstiegs-Triebwagens TM 34 von Kimmeria in Spur 0 gegenüber dem H0-Pendant, kann aber auch nicht hundertprozentig überzeugen





Tomytec will in Kooperation mit Faller groß im N-Spur-Straßenbahnsegment nach deutschen Vorbildern einsteigen. Dieser Berliner NGT 6 drehte auf der Vorführanlage zuverlässig seine Runden. Daneben sehen wir als weitere Variante ein Münchner Modell mit dem kompakten Antrieb, wobei die Lackierung noch vorbildentsprechender werden soll



Trompetenkupplung und ein Beiwagenfahrgestell aus Messingguss. Als neuer Aussteller war heuer die Firma **Holland-Oto** mit verschiedenen Busmodellen vertreten – unter anderem mit dem Volvo-PHEV-Hybridbus, der für **Stadt im Modell** als Fahrzeug der Hamburger Hochbahn

inklusive bedruckter Ladesäule erscheint. Nichts Neues gibt es leider von **Herrmann & Partner**, **Navemo** und den anderen einst bekannten Herstellern zu berichten.

**Lemke Collection** bringt in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn bzw. ihrer Tochter S-Bahn Berlin GmbH ein Standmodell der S-Bahn-Baureihe 481 im TT-Maßstab heraus. Die Baureihe 480 in H0 macht ebenfalls langsam Fortschritte. Im Rahmen des miNis-Programms erscheinen als Formneuheiten der Mercedes-Benz-Bus O 302 13 RÜh aus den 1960er-Jahren in verschiedenen Dekoren, unter anderem als Post- und Bahnbus, sowie sein Nachfolger O 303 15 RHD als reiner Reisebus. Außerdem wird es verschiedene Gebäude in Lasercut-Technik geben, die mit passenden Fahrzeugmodellen im Set angeboten werden, unter anderem auch ein Busdepot.

### Hof stellt Gleissystem ein

Dem Vernehmen nach stellt **Modellbahntechnik Hof** die Produktion der Pflasterstraßen und Straßen-

bahngleise ein und liefert nur noch bestehende Kundenaufträge aus. Außer dem in der vorherigen Ausgabe bereits bildlich vorgestellten Nürnberger/Münchner NGT8-Stra-

auch mit den später verwendeten eckigen Dreikammerrückleuchten. Außerdem sind die Stadtbus- (VÖV) wie auch die Überlandbusfront (StÜLB) geplant, sodass hier alle im



Vom russischen Hersteller SSM stammt dieser 1:43-Obus MTB-82D. Gezeigt wurde er am Herpa-Stand. Die Firma übernimmt auch den Vertrieb

Benbahntriebwagen bringt **Rietze** im angestammten Produktionszweig der gummibereiteten Fahrzeuge als Formneuheit den Mercedes-Benz-Schubgelenkbus O 305G in verschiedenen Varianten sowohl mit den ursprünglichen Einzelrücklichtern wie

Original gebauten Versionen dieses recht verbreiteten Vorbilds produziert werden können. Die Modelle werden für Stadt im Modell auch nach verschiedenen Hamburger Vorbildern hergestellt. Nur im Vertrieb von MAN wird dagegen der



Ein halber Tag auf der Messe reichte, um die wenigen Neuheiten im Bild festzuhalten. Hier entstehen die Fotos der neuen N-Tram an Fallers Tomytec-Stand





Wie schon vor einigen Jahren angekündigt, wird es die Untram von Kato zukünftig auch für Rechtsverkehr geben. Der Hersteller orientierte sich aber nicht an europäischen, sondern an US-amerikanischen Straßenverhältnissen. Passende neuere Fahrzeuge nach europäischem Vorbild lassen auch noch auf sich warten OLGA BANDELOWA (10), DIETRICH-VANDONINCK (1)

fünftürige Prototyp eines Elektro-Gelenkbusses erhältlich sein. Äußerst nützlich sind die geplanten Gehweg- und Fahrbahnplatten und vor allem die Kantsteine und Blindenleitstreifen zur Gestaltung von modernen Haltestellen sowohl für Busse wie auch für Straßenbahnen. Als Fertigmodell wird es einen überdachten Busbahnhof in modernem Design

mit indirekter, blauer Beleuchtung geben. **Viessmann** legt im Rahmen des **Kibri**-Standardprogramms ein Eckhaus und das bekannte Postamt wieder auf. Als Neuentwicklung erscheint ein Modell der auch im Original brandneuen Viessmann-Logistikhalle. Diese könnte man sich mit einigen Anpassungen auch als modernes Depot vorstellen. Bei den

Lkw-Modellen gibt es sowohl abgewandelte Wiederauflagen wie auch komplette Neuentwicklungen, auf die wir aber nicht im Einzelnen eingehen können.

## Vollmer setzt auf Steinkunst

Unter der **Vollmer**-Marke erweitert Viessmann das sogenannte „Steinkunst“-Sortiment mit einem

beleuchteten Steinmetzhaus inklusive entsprechendem Zubehör und einer Steinbogenbrücke. **VK-Modelle** bietet wie jedes Jahr ein breites Spektrum an neuen Modellen. An erster Stelle steht hier der Hamburger S-Bahn-Triebzug ET 490, der für Stadt im Modell entwickelt wird, ebenso wie der Bus Magirus Deutz Saturn II in Hamburger Stadt- und



Auf dem Stand von Holland-Oto waren auch diese H0-Modelle eines Berliner Stadtbusses des niederländischen Herstellers VDL zu sehen



In der Ausführung der Düsseldorfer Rheinbahn wird es den in Eindhoven gebauten VDL Citea ebenfalls als H0-Modell von Holland-Oto geben

ANZEIGEN

**Modellbahnbox**



**Karlshorst**  
Modelleisenbahn-Fachgeschäft  
**EUROTRAIN®**

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

39 Jahre  
modellbahnen & modellautos **Turberg**

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

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10.00-20.00, Sa. 10.00-18.00 Uhr. Liefermöglichkeiten, Irrtum und Preisänderung vorbehalten!  
Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin • Tel. 030/2199900 • Fax 2199 90 99 • www.turberg.de



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

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

**Hünerbein**

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

**750 m² Erlebniswelt Modellbau in Aachen**

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





Der Münchner M3/m3-Großraumzug von Harmsen-Modellbau wird noch im Frontbereich und an den Fahrwerkschürzen überarbeitet. Auch ein passenderer Stromabnehmer ist geplant. Die Vorbilder wurden ab 1953 zwei Jahre lang beschafft, wobei es zu den 101 Triebwagen 93 Beiwagen gab



Bei Hummel soll Stuttgarts gläserner Triebwagen 502 endlich produziert werden (oben). Auch Harmsen plante so ein H0-Modell (unten), hat das schwierige Projekt aber vorerst ad acta gelegt

Schnellbusversion, die durch die markante pinke Farbgebung hervorsticht. Eine Neuentwicklung im eigenen Programm stellt der Gelenkbus Solaris U18 im sogenannten Metro-style dar. Er unterscheidet sich vom normalen Stadtbuss durch die an die Tramino-Straßenbahnen angelehnte

Vorderfront mit Einzug und hat daher nur eine einfache erste Tür. Im Modell war dafür ein komplett neues Formwerkzeug nötig. Es werden Modelle der O-Busse nach Esslinger und Salzburger Vorbild sowie ein Krakauer Dieselbus gefertigt.

### Viele neue Busse bei VK

Wesentlich verbreiteter ist der nU18-Gelenkbus im kantigen Design. Nach dem im letzten Jahr präsentierten Viertürer kommt jetzt die Version mit drei Türen, zuerst nach Eberswalder und Gelsenkirchener Vorbild. Auch vom Solobus nU12 mit drei Türen wird es weitere Varianten geben, was auch für den bekannten U18-Gelenkbus gilt. Eine weitere Formneuheit stellt der VanHool New A330 dar. Dieser wird zuerst als Göttinger, Luxemburger und Genfer Fahrzeug produziert. Auch vom Erfolgsmodell des MAN Metrobusses wird es wieder zahlreiche neue Varianten geben. Sehr gelassen sieht Veit Kornberger, dass Brekina ihm mit dem bereits länger angekündigten Reisebus Setra S12 zuvorgekommen ist. Er plant



Modellbau Heyden will den ab 1964 gebauten Nürnberger MAN-Gelenktriebwagen der 300er-Reihe in verschiedenen Varianten herausbringen. Ab Wagennummer 331 hatten die Fahrzeuge doppelte Vordertüren

jetzt die längere Variante als S14 mit zwei zusätzlichen Sitzreihen. Der ebenfalls seit einiger Zeit in der



Für heutige H0-Haltestellen sind Rietzes geplante Kantsteine und Blindenleistreifen unentbehrlich

Warteschleife befindliche Hamburger V6E-Triebwagen musste ein weiteres Mal zugunsten des Hamburger S-Bahn-Triebwagens zurückstehen. Zum Einstieg in die Modell-Lkw-Produktion wählte VK den Reisebus Scania LB 7635, der in Superdetaillierung und verschiedenen Kabinenvarianten kommen soll. BDV So viel von den diesjährigen Neuheiten. Über die während der Nürnberger TLRS-Veranstaltung gezeigten Großraumwagen berichten wir nächsten Monat.

### ANZEIGEN

**Modellbahnen am Mierendorffplatz**  
**märklin Shop Berlin**  
 10589 Berlin-Charlottenburg · Mierendorffplatz 16 · [www.modellbahnen-berlin.de](http://www.modellbahnen-berlin.de)  
 Ihr  
**freundliches EUROTRAIN®-Fachgeschäft**  
 mit der ganz großen Auswahl  
 Mo., Mi., Do., Fr. 10.00–18.00 Uhr, Sa. bis 14.00 Uhr, Tel.: 030/3449367, Fax: 030/3456509

**ANKAUF**  
 Sammlungen  
 Einzelstücke  
 Raritäten  
**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](http://www.michas-bahnhof.de)

**MÄRKLIN & SPIELWAREN**  
 Ihr Spezialist für Märklin in Berlin für MHI, Insider-Service, Digital, Exportmodelle, Sonderreihen, Ersatzteil-Reparaturen u. Umbauservice, Werbemodelle, KEINE Versandlisten!  
**Sie erhalten in 2017 auf fast\* alle Modellbahnartikel**  
**10%**  
**beim Einkauf ab 50,- € und Barzahlung oder EC-Cash!**  
 \*außer Startsets, Hefte-Bücher, bereits reduzierte Artikel, Sonderreihen MHI + I+S, Reparaturen  
**Wilmsdorfer Straße 157 · 10585 Berlin · 030/3416242**  
**U-Bahn Richard-Wagner-Platz · Mo.–Fr. 10.00–18.00, Sa. 10.00–14.00**



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

**Zu „Vom Betriebshof zum Museum“ (SM 2/2017)**

**Ein paar Ergänzungen**

■ Dieser ausführliche Bericht von Herrn Schäfer ist sehr sorgsam recherchiert. Leider sind hier einige wenige Ergänzungen erforderlich. In der Aufzählung der Linien auf S. 65 wurde Linie 22 nicht berücksichtigt. Sie verkehrte von 1963 bis 1974/75 mit Gothaer Gelenkzügen, davon stellte fünf Kurse die Wittenberger Straße. Zur S. 67: Die LVB besaßen laut Statistik am 1. Januar 1980 nur 325 Tatra-Trieb- und 156 Tatra-Beiwagen. Im Jahr 1970 war nur ein Betriebshof für die Tatra-Unterhaltung zuständig. Die Wittenberger Straße wurde nach den Betriebshöfen Angerbrücke (1969), Reudnitz (1971), Paunsdorf (1976) als vierter Hof für diesen Wagentyp ab 1980 vorgesehen.

S. 68: In der Aufzählung der Linien, welche mit Tatra-Großzügen (Tw + Tw + Bw) verkehrten, wurden versehentlich auch die Linien 22E und 28E mitgenannt. Diese Linien verkehrten nur mit Tatra-Doppeltraktion (Tw + Tw) bzw. Tatrazug (Tw + Bw). Nur bei ganz besonderen Anlässen wurden hier Großzüge angewiesen. Ebenfalls S. 68: Die Werksbezeichnung bei den Tatra-Strawagen lautete CKD und nicht KD. Der Tw 1001 (T6A2) wurde bereits 1988 geliefert und bis 1989 der Werkstatt Wittenberg im altweißen Anstrich zur Verfügung gestellt. Es war der erste Leipziger Straßenbahnwagen mit Choppersteuerung. Die Triebwagen 1001 + 1002 sowie der Beiwagen 801 erhielten die Aufschrift „Lipsia-Tours“ und eine für damalige Zeiten spezielle Inneneinrichtung. Dazu zählten Polstersitze und Teppichboden sowie eine besondere Beschallungsanlage im Fahrgastraum. Da Tw 1001 vom 1. März 1989 bis November 1990 als 4.000. Tatrawagen für die DDR Reklame fuhr, erfolgte erst danach die Aufschrift „Lipsia-Tours“.

Doch die wiederbelebte Stadtrundfahrt stand unter keinem guten Stern. Schon 1990 wurde der Beiwagen als normales Linienfahrzeug verwendet. Im Juli 1992 folgte Tw 1002 und ein Jahr später am 16. Juli 1993 auch Tw 1001.

Zu S. 69: Nicht ein, sondern zwei Gleise wurden in der Apelhalle entfernt. (siehe Bild S.68 unten). S. 70: Die Hallentore in der GWh 1 waren schon in den 1960er-Jahren entfernt worden. Lediglich die Säulen dafür waren noch vorhanden.

Matthias Mitdank

**Zu „Einsteigen, bitte ...“ (SM 2/2017)**

**Bezahlung angemessen**

■ Ich finde es in Ordnung, dass der Gehalt der beiden Geschäftsführer der Essener und Mülheimer gestiegen ist, weil der Job mit großer Verantwortung zu tun hat.

Patrick Ciomperlik

**Mülheimer Erfahrungen**

■ Ich bin in Mülheim an der Ruhr aufgewachsen und mit der Straßenbahn groß geworden. Was nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgebaut wurde, ist mittlerweile durch Verwaltung und Politik vernichtet worden. Der ehemalige Kämmerer der Stadt Mülheim an der Ruhr, Herr Uwe Bonan, plante mit der Oberbürgermeisterin den Schienenverkehr bis auf die U18 stillzulegen und auf Busverkehr umzustellen. Dieser Geschäftsführer

(ohne Ausbildung und Ahnung über die Strukturen des ÖPNV) soll mit 200 000 Euro belohnt werden. Irgendwie nicht nachvollziehbar!

Gerd-W. Scholl

**Zu „Niemals elektrisch“ (SM 3/2017)**

**Erfolg in Zerbst**

■ Ihr Bericht über die Zerbster Pferdebahn hat mich gefreut. 1968 war ich zum ersten Mal in Zerbst – illegal bei Freunden, einreisen durfte man damals nur zu Verwandtenbesuchen – und habe die Gleise am Bahnhof und auf dem Markt gesehen. Als es später um die Sanierung des Marktes ging, habe ich mich für den Erhalt wenigstens eines Gleisstücks bei der Stadt und in der Presse eingesetzt. Unterstützt hat mich unter anderem der Direktor des Stadtmuseums, zum Glück mit Erfolg.

Jörg Zimmer

**Länger in Stadthagen**

■ Wenn seinerzeit die englische „Daily Mail“ 1928 über „die letzte Fahrt einer Pferdebahn in Deutschland“ berichtet hat, so war das eine Falschmeldung. Die Straßenbahn Stadthagen hat erst im Juni oder Juli 1930 den Pferdebahnbetrieb durch

den Omnibus ersetzt. Quelle: Dieter Hölte, Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 2, S. 320f. und Straßenbahn-Magazin 9/2016, S. 64. In Zerbst war die Umstellung schon zirka zwei Jahre früher passiert. Die Daily Mail war sicherlich auch damals keine Fachzeitschrift ...

Helmut Ahlbrecht, Hannover

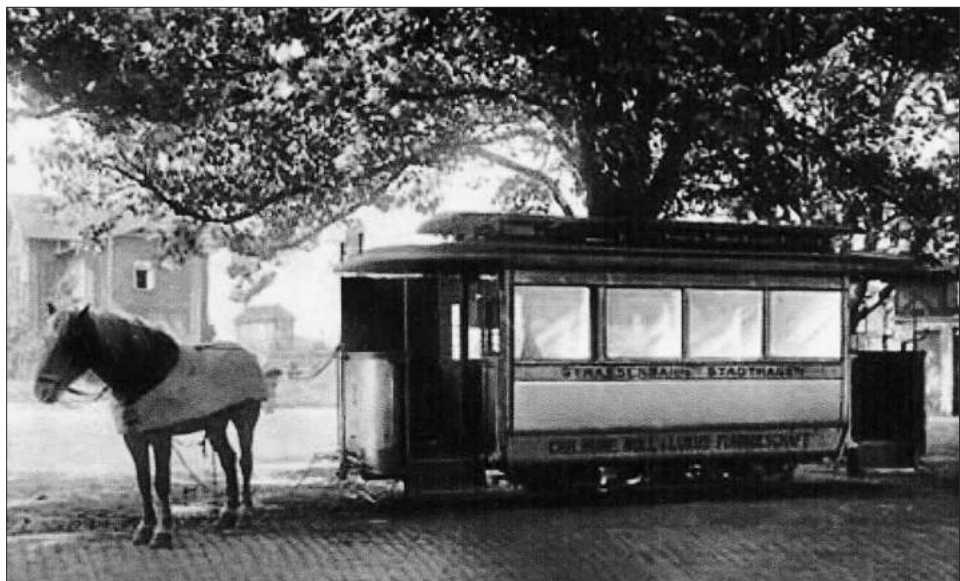
**Zu „Straßenbahnen vom Brückenbauer“ (SM 4/2017)**

**Schade drum**

■ Zunächst einmal herzlichen Dank für das Porträt der beiden Duisburger Harkort-Wagen, die ich im Plandienst leider nicht mehr erlebt habe. War der Verlust des ersten Zuges durch den Brand im Betriebshof schon ein großer Verlust, so ärgert mich das nun absehbare Schicksal des zweiten Wagen umso mehr. Für alles mögliche ist in Deutschland Geld da, aber ein gut zu vermarktender Partywagen soll nach einem kleinen Unfall „mangels Knete“ nicht mehr herzurichten sein – ich kann es kaum glauben! Wäre das nicht mal eine sinnvolle ABM-Maßnahme? Bleibt nur zu hoffen, dass das Fahrzeug, bedingt durch die im Heft erwähnte Insolvenz, in Deutschland bleibt. Und vielleicht findet sich ja doch noch ein Verein oder ein Gön-

**Die Zerbster Straßenbahn war längst eingestellt, als bis mindestens Sommer 1930 noch Pferde bei der Straßenbahn Stadthagen im Einsatz waren. Das hier abgebildete Pferd trägt einen Witterungsschutz**

SLG. JÖRG EBERHARD





**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 Griesse-Bandelow,  
jobandelow@geramond.de

**Junior Producer:**

Amira Füssel

**Ständige Mitarbeiter:**

Berthold Dietrich-Vandoinck, Ronald Glem-  
botzky, Wolfgang Kaiser, Michael Kochens, Bern-  
hard Kußmagk, Christian Lückert, Guido Mandorf,  
André Marks, Axel Reuther, Robert Schrempf  
**Redaktionsassistent:** Brigitte Stübner

**Leserservice, Kundenservice  
GeraMond-Programm**

**Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent pro Minute)**  
oder **Tel. +49(0)8105-38 83 29 (normaler Tarif)**  
**Fax 0180-532 16 20 (14 Cent pro Minute)**

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:**

Sabine Wittmann, Tel. + 49 (0) 89 13 06 99.130  
sabine.wittmann@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:**

**BAHN EXTRA LOK** Magazin

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

Preise: Einzelheft Euro 8,90 (D), Euro 9,80 (A),  
sfr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto;  
Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 96,00 (incl. MwSt.,  
im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikations-  
nummer DE632Z00000314764 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.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner;  
verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infan-  
teriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 0340-7071 • 10815

# Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:

**Veröffentlichen Sie** Ihren Termin hier kostenlos.

**Fax (0 89) 13 06 99-700 • E-Mail: redaktion@geramond.de**

**1. Mai, Dortmund-Mooskamp:** 60 Jahre Hansawagen: Von diesen vierachsigen Gelenkwagen ist tatsächlich einer noch im Dienst! Der GT4 Nr. 431 wird dieses Jahr 60 Jahre alt. In der Zeit zwischen 11 und 18 Uhr öffnet der Museumsbetriebshof seine Pforten mit einem bunten Programm. Neben dem obligatorischen Fahrbetrieb mit Dortmund Oldtimerbahnen über die Museumsstrecke und Führungen durch 136 Jahre bewegter Nahverkehrsgeschichte gibt es ein umfangreiches Rahmenprogramm. Info: www.bahnhof-mooskamp.de

**6. Mai, Schönberger Strand:** Straßenbahnschule am Bahnhof Schönberger Strand – Spielerische Einführung in die faszinierende Museums-Straßenbahnwelt für Jugendliche und Erwachsene mit Führungen. www.vvm-museumsbahn.de

**6. Mai Dresden:** Besichtigung der Museumshallen, des Werkstattbereiches und der historischen Wagen. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

**6. Mai, Potsdam:** Straßenbahn-Sonderfahrt mit Gotha-Gelenktriebwagen 177,

Rundfahrt ab Hbf. über das komplette Netz (mit wenigen Ausnahmen), mit Fotohalten an interessanten Stellen. Ende der Fahrt im Bh Wetzlarer Straße, anschließend Besichtigung des Bh möglich.

Fakultativ Teilnahme an Gruppenanreise von Hamburg Hbf aus möglich mit Zustiegs-möglichkeiten in Lüneburg, Uelzen, Salzwedel und Stendal. Veranstalter: AVL, Kontakt-adresse/Anmeldung bis 2.5.2017 bei Manfred Buttgerit, Tel. 05 81/7 22 79 oder per E-Mail unter avl-aussenstelle.ue.buttgerit@t-online.de

**6. Mai, Augsburg:** Oldtimerfahrten ab Königsplatz mit KSW 506 oder GT8 806/ 808. Info: www.f-d-a-s.de

**6.+7. Mai, Wehmingen:** Auch dieses Jahr finden im Hannoversche Straßenbahn-Museum wieder zahlreiche Sonderveranstaltungen und Sonderaktionen statt: Organisiert von der Kreisgruppe Hannover des Verbandes der Reservisten der Deutschen Bundeswehr e.V. (VdRBV) und dem HSM treffen sich Freunde historischer Militärfahrzeuge beim 4. Militärfahrtzeugtreffen in der Region

Hannover. Info: www.tram-museum.de

**14., 21. und 28. Mai, Stuttgart:** Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife, Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Fernsehturm und zurück. Zwischen 16. April und 7. Mai bleibt das Museum wegen des Frühlingsfests auf dem Cann-statter Wasen geschlossen. Während dieser Zeit ruht auch der historische Fahrbetrieb. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info.

**14.+28. Mai, Kohlfurth:** Museumstrams im Halb-Stundentakt bei den Bergischen Museums-Bahnen zwischen Kohlfurt und Cronenberg. Betriebshof und Museum geöffnet. Info: www.bmb-wuppertal.de

**25.+28. Mai, Wehmingen:** Erstmals treffen sich Sammler und Liebhaber Historischer Katastrophenschutzfahrzeuge im HSM in Wehmingen bei Hannover und präsentieren ihre Fahrzeuge und historischen Ausrüstungsgegenstände. Info: www.tram-museum.de

ner, der dieses wahrlich einmalige Fahrzeug wieder betriebsfähig herrichten lässt.

Klaus Bitomski, Düsseldorf

## Zu „Aus vor 50 Jahren“ (SM 4/2017)

### Unglaublich

■ Begeistert und zugleich tief traurig war ich nach der Lektüre des Artikels über den Niedergang der Straßenbahn in West-Ber-

lin. Wie ignorant war man damals, als dieses Verkehrsmittel dem Kraftfahrzeug, vor allem in Form des Busses, geopfert wurde. Allein die Kommentare der seinerzeitigen Boulevardpresse wie „Endlich Luft in der Kantstraße“ oder „August-Idyll auf dem Kurfürstendamm“ sprechen Bände. Und dann das große Foto auf der Seite 56: Eine musterhaft trassierte Straßenbahnstrecke und gleichzeitig ausreichend breite Straßen für den Individualverkehr – wie konnte die

Berliner Politik so etwas aufgeben? Das Bild verdeutlicht auch den Modernisierungstau: Auf diese Strecke gehören Gelenkzüge mit einem einer Millionenstadt angemessenen Fassungsvermögen und kein alter Zweiaxser aus der Vorkriegszeit. So bleibt nur die Hoffnung, dass die Straßenbahn im wiedervereinigten Berlin sich so langsam ihre einstige Stellung unter den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückerobern kann.

Peter Langhoff, Berlin

## In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

### Postleitzahlgebiet 0

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

### Postleitzahlgebiet 1

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

### Postleitzahlgebiet 2

Roland Modellbahnstudio,  
28217 Bremen, Wartburgstr. 59

### Postleitzahlgebiet 3

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

### Postleitzahlgebiet 4

Menzels Loksuppen, 40217 Düssel-  
dorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buch-  
handlung, 40549 Düsseldorf, Will-

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

### Postleitzahlgebiet 5

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

### Postleitzahlgebiet 6

Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt,  
Solmsstr. 75

### Postleitzahlgebiet 7

Stuttgarter Eisenbahn-u. Verkehrspara-  
dies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35  
· Buchhandlung Wilhelm Messer-  
schmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr.  
96 · Buchhandlung Albert Müller,  
70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisen-  
bahn-Treffpunkt Schweickhardt,  
71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31  
· Osiandersche Buchhandlung, 72072  
Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buch-  
verkauf Alfred Junginger, 73312 Geis-  
lingen, 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-  
leito, 80634 München, Schulstr. 19 ·  
Augsburger Loksuppen, 86199  
Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag  
Benedikt Bickel, 86529 Schroben-  
hausen, Ingolstädter Str. 54

### Postleitzahlgebiet 9

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

### Österreich

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

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

### Belgien

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

### Tschechien

Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1  
Klimentska 32

### Dänemark

Peter Andersens Forlag, 2640 Hede-  
husene, Brandvaenget 60

### Spanien

Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de  
Elche 5

### Großbritannien

ABOUT, GU46 6LJ, Yateley,  
4 Borderside

### Niederlande

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





## ■ Großraumwagen aus Gotha

Im Jahre 1958 lieferte der VEB Waggonbau Gotha den ersten Prototypen eines vierachsigen Großraumwagens an die Berliner Straßenbahn. Drei Jahre später begann der Serienbau, der drei Jahre später nach der Herstellung von 66 Triebwagen und 122 Beiwagen endete – für neue Straßenbahnen war jetzt Tatra zuständig

WOLFGANG SCHREINER



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

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

*be Wk*

## Ende gut ...?

### U-Bahn für Schnögersburg

Eine U-Bahn für was? Bis in die 30er-Jahre war das Dorf Schnögersburg ein Luftkurort und beliebtes Ausflugsziel für Bürger Magdeburgs und Umgebung. Ab 1933 wurden dort eine Heeresversuchsanstalt eingerichtet und die Bewohner zwangsumgesiedelt. Seit 2012 entsteht in unmittelbarer Nähe des alten Dorfes der „Urbane Ballungsraum Schnögersburg“, der Bestandteil eines Gefechts-Übungszentrums der Bundeswehr sein wird. Diese Stadtanlage mit zahlreichen Infrastrukturelementen einer modernen Großstadt wie einer Autobahn, Hochhäusern, Wohnbebauung, Verwaltungsgebäuden, christlichen und islamischen Sakralbauten, Slums und einem funktionsfähigen Flugplatz soll 2017 fertiggestellt sein, und da darf dann auch eine U-Bahn nicht fehlen, eine Straßenbahn ist nicht vorgesehen: Der 350 Meter lange U-Bahn-Tunnel wird drei Haltestellen aufweisen und ebenso dem Häuserkampf dienen wie die gesamte Ortschaft. Über die Fahrzeuge, die auf dieser U-Bahn-Linie verkehren sollen, war nichts in Erfahrung zu bringen ...

MW

## Weitere Themen der kommenden Ausgabe

### ■ Hagen: Die letzten Jahre

Der für diese Ausgabe des *Strassenbahn Magazin* vorgesehene dritte Teil unserer Hagen-Serie muss aus redaktionellen Gründen ins nächste Heft verschoben werden. Dort erfahren Sie alles über den Niedergang der Straßenbahn und den Ersatz durch Busse in den 70er-Jahren bis hin zur letzten Fahrt einer Tram in Hagen am 29. Mai 1976.

KLAUS RUHKOPF, SLG. AXEL REUTHER



JÖRG LANGFELD

### ■ Porto: Alte Tram total

Wenn über alte Straßenbahnen in Portugal berichtet wird, liegt der Fokus meistens auf Lissabon. Das ist nicht ganz gerecht, denn auch Porto hat eine wunderschöne, auf Hügeln erbaute Altstadt. Kleiner zwar, aber die Straßenbahnwagen, die hier die Steigungen erklimmen oder am malerischen Ufer des Douro entlangfahren, sind alle – im Gegensatz zu denen in Lissabon – im fahrtechnischen Originalzustand

### ■ Heidelberg: Nur gebremster Ausbau

Zwei Neubauprojekte wurden durch einen Bürgerentscheid bzw. ein Gerichtsurteil gestoppt. Neben laufenden Modernisierungsarbeiten in der Innenstadt ist auch die neue Strecke durch die Bahnstadt aktuell im Bau. Unklar ist noch die Zukunft des alten Betriebshofes. Frank Muth berichtet vom aktuellen Umsetzungsstand des Heidelberger Netzausbaus



CHRISTIAN LÜCKER

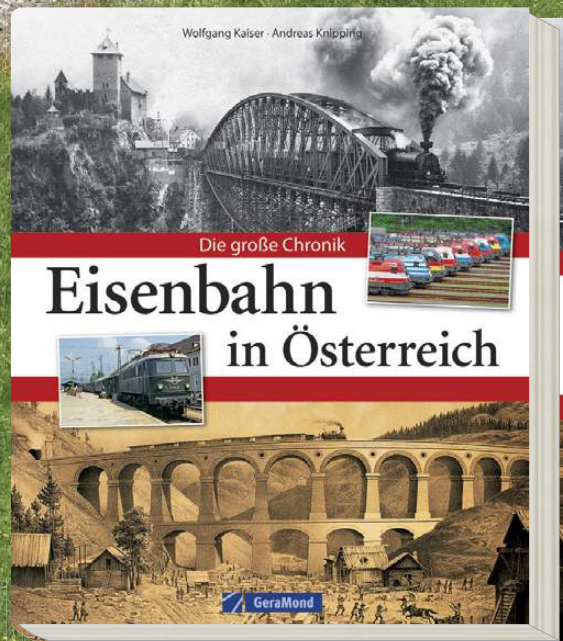
Plus Geschenk  
Ihrer Wahl:  
z.B. diese  
hochwertige  
Isolierflasche





# Auf Schienen durch die Alpenrepublik

geramond Verlag GmbH, Inantenstraße 11a, 80797 München



192 Seiten · ca. 180 Abb.  
ISBN 978-3-95613-031-1  
€ [A] 39,99

Faszination Technik



Diesen und viele weitere Titel unter  
[www.geramond.de](http://www.geramond.de) oder im Buchhandel



