



STERNFAHRT



Gelenkkomnibus 3692 am Essener Hauptbahnhof

Nr. 10

Herrn
Werner
Kutz

005/88

Dezember 1991 - Februar 1992

Wird abgeholt

Liebe Leserinnen und Leser,

ein für unseren Verein aktives und erfolgreiches Jahr ist vorübergegangen; wir danken allen, die sich im Rahmen von Veranstaltungen beteiligten und somit sehr zum Gelingen der Aktionen beigetragen haben. Besonders lobend müssen hierbei die Großveranstaltungen "Essen ist mobil" und die Eröffnungsfeier der "Ost-West-Spange" erwähnt werden.

Die "Sternfahrt" hat sowohl personelle, als auch strukturelle Veränderungen erfahren, wobei v.a. auf die nur noch vierteljährliche Erscheinungsweise hingewiesen sei; auch hier gilt denen ein herzliches "Danke schön", die durch Berichte das Gelingen der Vereinszeitschrift mitermöglicht haben.

Aktuelle und historische Ereignisse finden Sie auf den folgenden Seiten.

Die Sternfahrt-Redaktion wünscht ein gutes und erfolgreiches Jahr 1992 und, wie immer, viel Spaß beim Lesen der 10. Sternfahrt-Ausgabe.

Ihre "Sternfahrer"

Wir freuen uns, folgende Neumitglieder begrüßen zu können:

Klaus Hufenbach 89/91

Hermann Wagener 90/91

Frank Sanner 91/92

Bernd Recklies 92/92

Günter Herstowski 93/91

Walter Schuchlinski 94/91

Reinhold Rogalla 27/92

Frank Joneit 97/92

Thomas Koch 98/92

Guido Silvestri 99/92

Ullrich Herrmann 100/92

**Titelbild: Kässbohrer-Gelenkwagen des Typs
S 180 SG; dieses Ulmer Fahrzeug befindet
sich zur Zeit leihweise in Essen
(Aufnahme: Klaus-Werner Pape (06.11.1991))**

Herausgeber : Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.

c/o Rudolf Schilling, Adelpkampstr. 117, W 4300 Essen 1

Redaktion : Klaus Giesen - Frank Mayza - Klaus-Werner Pape - Martin Ruhnau

Verantwortlich im Sinne des Presserechtes : Martin Ruhnau

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion.

Erscheinungsweise : vierteljährlich

Preis : -,50 DM (kostenlose Abgabe an Vereinsmitglieder)

Auf Essens Schienen und Straßen



Der Umbau der 8x-ER-Gel-Tw geht weiter voran; im Dezember 1991 waren die Wagen 1851, 1853-1857, 1859 und 1860 fertiggestellt. Die Wagen 1816 und 1822 (zuk. Nr. 1858 und 1852) befinden sich z.Z. zwecks Umbau in der Hauptwerkstätte der EVAG. Die Wagen 1816 und 1822 werden zusätzlich im Heck mit einer Einfachfalttüre ausgerüstet, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen; die bisher umgebauten Wagen werden nachträglich ebenfalls eine Türe im Heck erhalten.



In der Nacht vom 18. auf den 19. November traf der erste Stadtbahnwagen der Londoner "Docklands Light Railway", der Wagen 11, in Essen ein; im Dezember wurde der Wagen 03 angeliefert. Mit dem Umbau des Wagens 11 wurde inzwischen in der Hauptwerkstatt begonnen.

Die ursprünglich geplante Umspurung der Straßenbahnstrecke von Altenessen nach Karnap (Linien 101/106) auf Normalspur wird nicht vollzogen; nach den neuen Planungen wird an der Höltestraße eine meterspurige Tunnelrampe erbaut, um die Straßenbahn auf Dreischienengleis mit der U-Bahn durch den Tunnel zu führen. Die normalspurige Stadtbahn wird am Karlsplatz enden, die Straßenbahn wird an der Neuessener Straße über eine Rampe wieder an die Oberfläche geführt und dem heutigen Linienweg nach Karnap bzw. GE-Horst folgen.



Am 09.11.1991 wurde die "Ost-West-Spange" mit einer großen U-Bahn-Fete feierlich eröffnet; an diesem Tag fuhr der erste Spurbus linienmäßig durch den neuen Tunnel. Technische Probleme des Zugsicherungsrechners bescherten dem Spurbus jedoch nur ein kurzes Gastspiel im Tunnel; vom 15.11.1991 an wurde der Bus aus dem Tunnel verbannt. Mit ihm wurden auch die morgentlichen Verstärkungsfahrten der Straßenbahnlinien 105 und 114 bis Helenenstraße verkürzt, um so den Tunnelabschnitt Krupp HV - Porscheplatz zu entlasten. Mit einer entgeltigen Inbetriebnahme der Spurbusstrecke im Tunnel ist erst im März 1992 zu rechnen.



Die sieben Kässbohrer-Niederflurbusse des Typs S300NC (Wg.Nr. 3351-3357) sind ausgeliefert; zur Zeit befinden sich nur die Wagen 3351 (Fahrerschulung) und 3352 im Einsatz, um so technische Schwierigkeiten einfacher erkennen und beseitigen zu können. Der Einsatz dieser Fahrzeuge ist überwiegend auf den Omnibuslinien 160 und 161 (Stoppenberg - Germaniaplatz bzw. Stoppenberg - Schölerpad) vorgesehen.

Der historische Zeitungsbericht

Dieser Zeitungsausschnitt wurde den "Borbecker Nachrichten" vom 15. Januar 1954 entnommen; bei dem abgebildeten Schaffner handelt es sich um unser Vereinsmitglied Fritz Krahl.



Hannes, mak dä Dör tau!"

Straßenbahnschaffner haben es nicht leicht in diesen Tagen

Man wird den Straßenbahnschaffnern nicht nachsagen können, daß sie in den letzten Tagen des Schnee- und Matschwetters und des eisigen Windes einen sonderlich leichten Dienst zu versehen gehabt hätten. Wenn sie gerade die vor-

dere Tür hinter einem eiligen Fahrgast geschlossen hatten, wurde am hinteren Ende des Wagens schon wieder nach dem Schaffner gerufen, weil „die Tür wieder einmal los“ sei. Meist riefen die am lautesten, die nachher gleichfalls die Tür zu schließen vergaßen. Und so hatten Schaffner und Schaffnerinnen ihre liebe Not, die wenige Wärme im Wagen zu halten und es dennoch dabei allen Leuten recht zu machen.

Man stelle sich einmal vor, wie schön es wäre, wenn ein jeder, der den Wagen verläßt, ohne daß andere Leute einsteigen, die Tür hinter sich schließen wollte. Dann gäbe es viel weniger kalte Füße, viel weniger Husten, viel weniger Schnupfen und viel weniger Aerger für unsere Schaffner und Schaffnerinnen, deren Dienst gerade in diesen Tagen alles andere als ein Vergnügen ist.

(Aufn.: E. Lerche)

Reproduktion und Vergrößerung : Jürgen Büddecke
Peter von Chamier-Cieminski

Neuzugänge unserer Sammlungen

In den letzten Wochen erhielten wir wieder eine Reihe sehr interessanter und wertvoller Zugänge für unser Archiv, unsere Bibliothek, unsere Foto-sammlung und unser Museum :

- Jubiläumsschrift "50 Jahre Kleinbahn Steinhelle-Medebach", zur Verfügung gestellt von Herrn Willi Baumgardt;
- Buch "Stadtbahn Stuttgart" zur Verfügung gestellt von Herrn Wolfgang Teubner;
- Zierspitze eines Fahrleitungsmastes aus dem Jahr 1898, verwendet auf der Kirnitzschtalbahn Bad Schandau - Lichtenhainer Wasserfall, von dieser Bahn auf Vermittlung von Herrn Reinhard Maß zur Verfügung gestellt;
- Plakate über "75 Jahre Gemeinschaftsverkehr Essen-Mülheim" und "Ticket 2000", von der Abteilung Marketing und Öffentlichkeit der EVAG zur Verfügung gestellt;
- Broschüren zur Straßenbahngeschichte, von den jeweiligen Vereinen aus München, Bremen und Dresden übersandt;
- 2 Ausleger von Fahrleitungsmasten der Vestischen Straßenbahnen, zuletzt auf der Strecke im Traumlandpark Kirchhellen im Einsatz, zur Verfügung gestellt von den Freunden der "Historischen Vestischen Straßenbahn";
- Foto eines Essener Straßenbahntriebwagens (Nr. 54) während des Baus in der Hamburger Waggonfabrik Falkenried 1997, zur Verfügung gestellt von Herrn Jörn Müller, Hamburg;
- verschiedene Hefte: "Archiv für deutsche Postgeschichte" mit Beiträgen über Postbeförderung mit Straßenbahnen, zur Verfügung gestellt von Frau Herbst und Herrn Jörn Müller;
- Festschrift "50 Jahre Freie Vereinigung der Meister Öffentlicher Verkehrsbetriebe" sowie weitere Broschüren, zur Verfügung gestellt von Herrn Otto Wurmehl;
- Druckschrift "U-Straßenbahn Essen" (1967) und Buch "Deutschlands Städtebau - Essen" (1927), zur Verfügung gestellt von Herrn Rainer Vogt;

- Umgebungskarte mit kurzem Führer von Essen (ca. 1927) sowie Pharus-Auto- und Wanderkarte der Umgebung von Düsseldorf, Duisburg, Essen, Elberfeld-Barmen mit dem Bergischen Lande (1927), zur Verfügung gestellt von Herrn Hermann Wagener;
- Salzsäckchen für Straßenbahnfahrer zum Enteisen der Scheiben als Spende von Herrn Fritz Krahl;
- eine VBL-Mütze, ein VRR-Werbeschild "Grüne Welle", ein Projektor für die Wiedergabe von Postkarten, ein Projektor für Dias (6 x 6 cm), eine TV-Hintergrund-Leuchte, diverse alte Fahrscheine in Blöcken, zwölf Dias (6 x 6 cm), zwei KB-Dias sowie ein gesamtes Fotoarchiv mit historischen Aufnahmen als Spende von Herrn Rolf Riefenstahl.

Allen Spendern danken wir sehr herzlich. Über weitere entsprechende Materialien - auch als Leihgaben - würden wir uns freuen. Freitags von 17.00 bis 19.00 Uhr besteht in unserem Ausstellungsraum am Berliner Platz die beste Gelegenheit, über diese Dinge zu sprechen.

- Hans Ahlbrecht -

Sternfahrt-Quiz

Wir danken den beiden (!) Interessenten des letzten "Sternfahrt-Quizes" für Ihre Teilnahme; über eine größere Teilnehmerzahl würden wir uns dennoch sehr freuen. Hier die Lösungen der drei Fragen :

- 1.) Betriebe der Stadt Wilhelm a. d. Ruhr
Stadtwerke Oberhausen AG
Vestische Straßenbahnen GmbH
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen-AG
Bergische Kleinbahnen
(Essener Straßenbahnen)
- 2.) Einstellungstag der Strecke zum Stadtwaldplatz war der 31.05.1956.
- 3.) Die erste Essener Spurbuslinie war die Linie 100.

Und hier die neuen Fragen :

- 1.) Von welchen Verkehrsbetrieben hat die Essener Verkehrs-AG KSt-Beiwagen (Kriegsstraßenbahn-Beiwagen) erworben ?
- 2.) In welchem Jahr wurde die Straßenbahnstrecke von Rellinghausen nach Steele endgültig stillgelegt ?
- 3.) Aus welchem Grund wurde die Straßenbahnstrecke durch die Gerlingstraße (1982-1985) erbaut ?

Einsendeschluß : 13.03.1992 (bitte im Vereinsheim im U-Bhf. Berliner Platz abgeben oder mit der Post an : Martin Ruhнау, Cäsarstr. 36, 4300 Essen 1)

Londoner Stadtbahnwagen für Essen

Wie schon in der letzten Sternfahrt-Ausgabe angekündigt, berichten wir diesmal über die Stadtbahnwagen der Londoner "Docklands Light Railway".

In der Nacht vom 18. auf den 19. November 1991 erhielt die Essener Verkehrs-AG den ersten von insgesamt elf Gelenktriebwagen dieses Londoner Verkehrsbetriebes; ein Foto- und Videoteam der VhAG begleitete den außergewöhnlichen Transport des Wagens 11 (zuk. EVAG-Nr. 5211).



Die Beschaffung weiterer normalspuriger Fahrzeuge für die EVAG wurde notwendig, um auch nach der Eröffnung der "Nord-Strecke" (Stadtbahnstrecke nach Altenessen) über ein ausreichendes Potential an Stadtbahnwagen zu verfügen. Die eigentlichen Planungen sahen die Beschaffung weiterer Stadtbahnwagen B vor, die mit einem Preis von ca. 4 Mio DM pro Wageneinheit zu Buche geschlagen hätten; die Essener Verkehrs-AG brachte jedoch in Erfahrung, daß die Londoner Wagen zum Verkauf ausgeschrieben waren und nahm mit diesem Verkehrsbetrieb Verkaufskontakte auf, wobei ein Stückpreis von 1 Mio DM pro Fahrzeug ausgehandelt wurde. Kalkuliert man die erforderlichen, mit nochmals 1 Mio DM bezifferten, Umbaumaßnahmen auf Essener Verhältnisse mit ein, so entstehen Kosten von insgesamt 2 Mio DM für jedes der im Jahre 1986 erbauten Fahrzeuge; diese Wagenserie stellt somit eine kostengünstige Alternative zum B-Wagen dar.

Die sechsachsigen Gelenktriebwagen für Zweirichtungsbetrieb wurden nach modernen Gesichtspunkten konstruiert.

Der vollständig geschweißte Stahlwagenkasten bildet eine selbsttragende Röhre, die zur Schallabsorption und thermischen Isolierung mit geeigneten Materialien

beschichtet ist. Sämtliche Aggregate der elektrischen Ausrüstung sind in Geräte-
kästen untergebracht, die unterhalb des Wagenbodens mit dem Untergestell ver-
schraubt sind; die Druckluftausrüstung ist ebenfalls vibrationsgedämmt unter-
flur angeordnet. Die gesamte Unterflurausrüstung ist mit dem Wagenkasten bündigen
Steckschürzen verkleidet, die wartungsfreundlich angeordnet und nach eventuellen
Beschädigungen leicht austauschbar sind.

Die Scharfenberg-Mittelpufferkupplungen ermöglichen den Einsatz auch im Zugver-
band, sie werden jedoch in Essen durch die auch beim Stadtbahnwagen B verwendeten
Compact-Kupplungen ersetzt, um zu Betriebsfahrten auch mit diesen kuppelbar
zu sein.

Der ebene Fußboden des Wagens besteht aus kunststoffbeschichteten Sperrholz-
platten, der zur Motorwartung entsprechende Bodenklappen besitzt.

Die vier elektropneumatisch betätigten Innenschwingtüren je Wagenseite werden
von innen bzw. außen durch Haltewunschtaster bedient. Sämtliche Seitenfenster
bestehen aus wärmeabsorbierendem Sicherheitsglas und verfügen über klappbare
Oberlichter. Die Wandverkleidungen wurden aus glasfaserverstärktem Kunststoff
gefertigt und sind bis zur Aluminiuminnendecke mit blendfreien Leuchtbändern
hochgezogen.

Jedes Fahrzeug verfügt über 84 Sitzplätze in mit, stoffbezogenen Polstern ver-
sehenen, GFK-Schalen; die Anzahl der Sitzplätze muß in Essen jedoch reduziert
werden, um den Einbau von Fahrererkabinen zu ermöglichen. Die unter jeder zweiten
Sitzreihe angeordneten Heizlüfter gewährleisten eine zufriedenstellende Beheizung
des Wagens.

Die breiten Gelenkbereiche sind frei begehbar und werden nach außen hin durch
Faltenbälge abgedichtet.

Jeder Wagen verfügt über zwei Triebdrehgestelle, die über jeweils einen Gleich-
strommotor mit 185 kW Leistung angetrieben werden; neben der elektrodynamischen
Hauptbremse weist jedes Drehgestell eine lastabhängige elektropneumatische Feder-
speicherbremse auf.

Die Drehgestelle werden primär mittels Gummirollfedern, der Wagenkasten sekundär
mittels niveauregulierenden Luftfedern abgefedert.

Die Fahrzeuge verfügen nicht über Magnetschienenbremsen, die für den Betrieb
in Essen jedoch zwingend erforderlich sind. Da die Wagen in London im automa-
tischen Zugverkehr eingesetzt wurden, besitzen sie nur Notfahrpulte; für den
Einsatz in Essen werden daher vollständige Fahrererkabinen installiert, wodurch
einige Sitzplätze verloren gehen werden. Weitere Umbauten werden z.B. die Fahr-
gastinformation (Linien-/ Zielfilme) und v.a. die Fahrstromversorgung erfassen,
da die Wagen für den Stromschienenbetrieb ausgerüstet sind und somit mit Dach-
stromabnehmern ausgerüstet werden müssen.

Die Strecken der "Docklands Light Railway" wiesen an allen Haltestellen Hochbahnsteige auf, weshalb die Fahrzeuge keine Klaptrittstufen besitzen; das Umbauprogramm der Essener Verkehrs-AG sieht eine Ausrüstung mit Klaptrittstufen nicht vor, so daß sich das Einsatzgebiet dieser Wagen auf die Essener Linien U11 und U18 beschränken wird.

Technische Daten

Vergleich : Stadtbahnwagen "Docklands" - Stadtbahnwagen B 100

Wagenlänge	: 28.000 mm	28.000 mm
Wagenbreite	: 2.650 mm	2.650 mm
Wagenhöhe (ü.Bl.):	3.490 mm	3.365 mm
Achsfolge	: B`2`B	B`2`B
Spurweite	: 1.435 mm	1.435 mm
Achsstand	: 2.100 mm	2.100 mm
Leergewicht	: 39.000 kg	39.000 kg
Fahrgastplätze (5 Pers/m ²)	: 222 (vor Umbau)	205
davon Sitzplätze	: 84 (vor Umbau)	72
Motorleistung (bei 750 VDC)	: 2 x 185 kW	2 x 235 kW

(Die technischen Daten beruhen auf Werksangaben!)

Das historische Foto



Diese Aufnahme vom Limbecker Platz in Essen wurde nach 1912 gemacht; in diesem Jahr wurde das Warenhaus "Theodor Althoff" erbaut, das zu dieser Zeit die größte "Warenburg" Westdeutschlands war (Bildmitte; heute Karstadt).

Die Straßenbahn, die an der Haltestelle Limbecker Platz Fahrgäste aufnimmt, kommt aus der alten Grabenstraße und fährt zur Bahnhofstraße (heute Hindenburgstraße) und weiter in Richtung Hauptbahnhof.

Ein kleiner Park, wo im Jahre 1907 das stadtbekanntes Friedrich-Krupp-Denkmal eingeweiht wurde, war seit dem letzten Jahrhundert der eigentliche Bestandteil des Limbecker Platzes. Die links im Bild sichtbare Häuserzeile überstand den 2. Weltkrieg, mußte aber Anfang der 60er Jahre dem Quelle-Komplex weichen.

Der Limbecker Platz wurde seit Betriebsbeginn der Essener Straßenbahnen im Jahre 1893 angefahren; er war noch nach dem zweiten Weltkrieg einer der frequentiertesten Straßenbahn-Haltestellen in Essen.

Der historische Platz selbst wurde seit den 60er Jahren nicht mehr angefahren; der Straßenbahnverkehr führte über den Viehofer Platz - Berliner Platz; die Straßenbahnhaltestelle lag seitdem westlich des eigentlichen Platzes.

Durch die Eröffnung der unterirdischen "Ost-West-Spange" im September 1991 wurde auch die letzte Straßenbahnlinie, die Linie 109, vom Limbecker Platz verlegt, so daß heute der oberirdische Straßenbahnbetrieb in der westlichen Innenstadt bereits Geschichte ist, und nur noch eine Omnibuslinie (Linie 166)

diesen stadtgeschichtlichen Verkehrsknotenpunkt in der Essener City tangiert.

Text : Frank Mayza

Bild : Sammlung Klaus Giesen

Aufnahmejahr : nach 1912

9. November 1991 - ein denkwürdiges Datum
Offizielle Inbetriebnahme der "Ost-West-Spange"

Nachdem der Straßenbahnbetrieb auf der "Ost-West-Spange" bereits am 28.09.1991 aufgenommen worden ist, erfolgte mit der Einweihung der Spurbuslinien CE45 und CE47 am 09.11.1991 die feierliche Eröffnung dieser Tunnelstrecke in der nördlichen Innenstadt, die die oberirdische Strecke vom Porscheplatz zum Haupteingang ersetzt. Die Spurbusse tauchen nun, nach einer betriebstechnischen Pause, an der Volkshochschule in den Tunnel ein und bedienen, bevor sie an der Haltestelle Krupp Hauptverwaltung wieder auftauchen, die neuen Bahnhöfe "Rheinischer Platz" und "Berliner Platz (-3)". Der Berliner Platz bot sich als zentraler Feierort optimal an: In der Ebene -1 gab es zahlreiche Veranstaltungen, Musik, Verkaufsstände, VRR-Infos, Speisen und Getränke. Die VhAG hat das Vorhaben der EVAG mit allen Kräften unterstützt; wir hatten unseren Stützpunkt für die Öffentlichkeit geöffnet und betrieben unser altbewährtes Tram-Cafe und unseren Tramshop mit Souvenir- und Bilderverkauf.



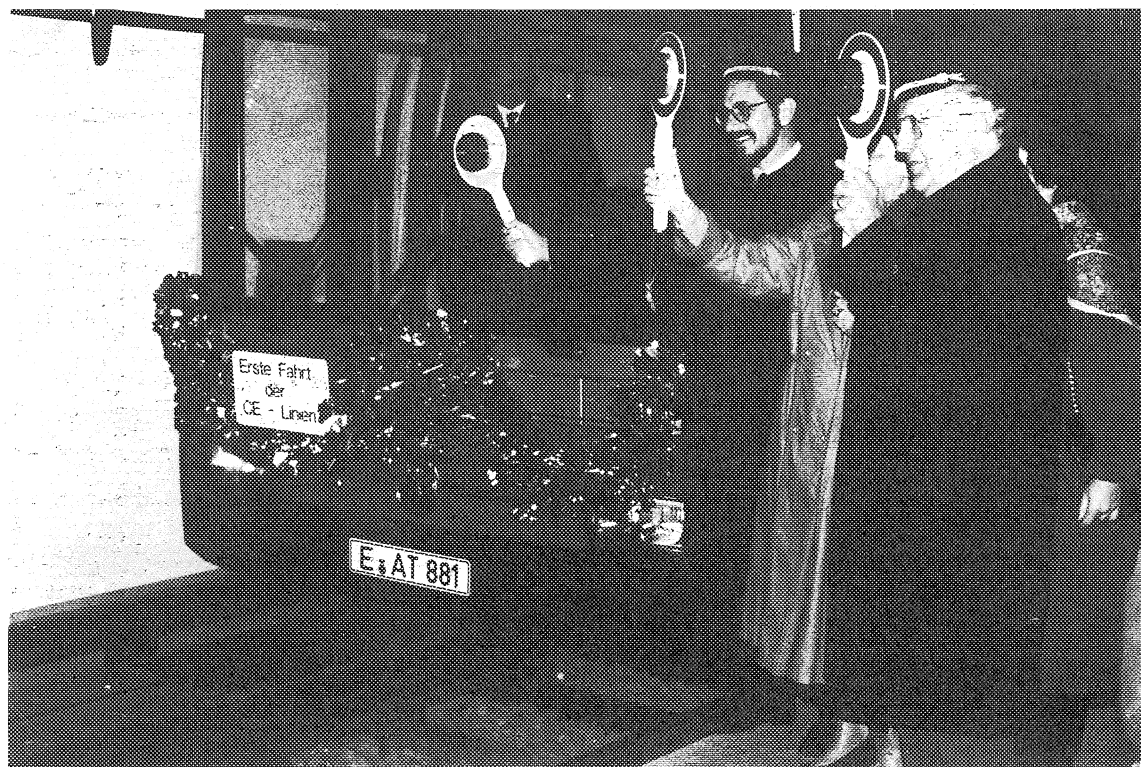
Großer Andrang herrschte in unserem Technischen Museum am Berliner Platz



Triebwagen 1018 im Bahnhof "Berliner Platz"
während der Eröffnungsfeier

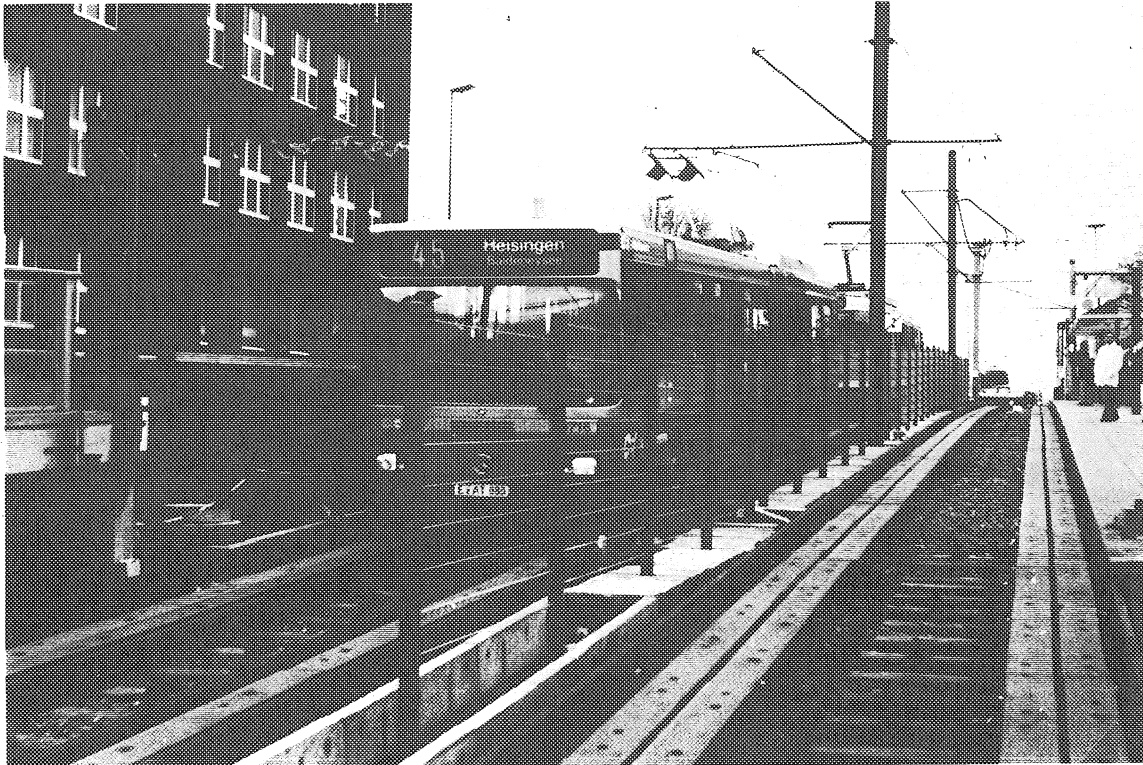
Unser Technisches Museum im U-Bhf. Berliner Platz war geöffnet und teilweise sogar erfüllt. Die Fotogruppe der VhAG hat einen repräsentativen Querschnitt der Veranstaltung im Bild festgehalten.

Der Betriebsablauf verlief pünktlich und störungsfrei. Ein Höhepunkt im Verkehrsablauf war gegen Mittag angesagt, als die ersten beiden Spurbusse den Bahnhof Berliner Platz anfahren.



"Freie Fahrt" für den ersten Spurbus

Frau Oberbürgermeisterin Annette Jäger, Landesverkehrsminister Franz-Josef Kniola und Dr. Wilhelm Knittel vom Bundesverkehrsministerium hielten Eröffnungsansprachen und gaben dem ersten Spurbus "Grünes Licht". Eine Eröffnungsrede hielt auch Herr Teubner vom Vorstand der Essener Verkehrs-AG. Gegen 19.00 sah man zufrieden dem Ende der Veranstaltung entgegen. Feuerwehr, Polizei und Rotes Kreuz dürfen nicht unerwähnt bleiben; sie waren zugegen, brauchten jedoch nicht zu ernsthaften Vorfällen herangezogen werden.



Spurbus-3716 an der Tunnelrampe Krupp Hauptverwaltung
Erster Spurbus am Berliner Platz : Wagen 3711



Sternfahrt-Serie

In dieser Ausgabe der "Sternfahrt" stellen wir den neuen Kässbohrer-Niederflur-Omnibus vom Typ S300NC vor.



Kässbohrer-Niederflurbus S300NC Nr. 3352
im EVAG-Btf. E-Stadtmitte

Am 18.10.1991 wurde der Setra Niederfluromnibus der neuen Generation vom Typ S300NC bei der Essener Verkehrs-AG vorgestellt; ein Fototermin, eine Pressekonferenz und eine Probefahrt fanden statt.

Die Essener Verkehrs-AG besitzt z.Z. sieben neue Wagen dieses Typs, die die Wagennummern 3351-3357 erhalten haben; von den seit 1990 eingesetzten Fahrzeugen des Daimler-Benz-Typs O405N mit den Wagennummern 3301 und 3302 unterscheidet sich der S300NC grundlegend.

Das Antriebskonzept sieht einen querstehenden Reihensechszylinder-Heckmotor des MAN-Typs D2866OH mit angeflanschem ZF-Automatikgetriebe vor, das über einen neuentwickelten 80°-Winkeltrieb auf eine ebenfalls von ZF stammende Portalachse wirkt. Durch die stehende Anordnung des Motors wird nutzbarer Innenraum eingebüßt, was praktisch den Verlust einer Sitzreihe bedeutet.

Der S300NC hat einen ebenen Fußboden ohne Stufen; durch eine neuartige Vorderachskonstruktion konnte der Durchgang im Innenraum auch zwischen den Radkästen großzügig gehalten werden, was insbesondere für Rollstuhlfahrer von Vorteil ist. Das Fahrzeug verfügt an der Vordertüre über eine ausfahrbare Rampe, um so Rollstuhlfahrern das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Der S300NC wird serienmäßig mit drei Doppeltüren ausgerüstet, wodurch ein hohes Steh- und ein geringes Sitzplatzangebot bedingt sind. Diesen Omnibustyp hat man daher für eine Linie mit häufigem Fahrgastwechsel ausgewählt (z.B. Linie 160 Stoppenberg - Bockmühle - Borbeck).

Der S300NC weist ein unübersehbar neues äußeres Erscheinungsbild auf, was z.B.

durch die markanten Außenspiegel sowie die insgesamt glattflächige Gestaltung des Fahrzeugs mit den integrierten Beleuchtungselementen erreicht wird. Das Gesamtkonzept verwirklicht eine Vielzahl von technischen Optimierungen und Innovationen. Design, Technik und Wirtschaftlichkeit bilden beim neuen Setra eine geschlossene Einheit. Dem Fahrer bietet das Cockpit einen, dank der übersichtlich angeordneten Instrumente, attraktiven Arbeitsplatz. Der Aluminiumaufbau wurde erstmals in Schraubbauweise gefertigt. Die Doppeltüren sorgen für einen optimalen Fahrgastfluß; die Kneeling-Funktion ermöglicht ein Absenken des Wagens von 340 auf 260 mm Fußbodenhöhe.

Der S300NC stellt also einen neuartigen Niederflurbus mit technischen Vorteilen von europäischem Zuschnitt dar.

Technische Daten S300NC

Gesamtlänge	: 12.000 mm
Höhe	: 2.930 mm
Breite	: 2.500 mm
Radstand	: 5.920 mm
gul. Ges.Gew.	: 18,0 t
Leistung	: 177 kW (241 PS) bei 2.200 U/min
Hubraum	: 11,96 l (6-Zylinder)

Text und Foto : Fototechnische Laborgruppe der VhAG

- (- Peter von Chamier-Cieminsli
- Jürgen Büddecke
- Rolf Riefenstahl)

Der Museumswagen 144 der Essener Verkehrs-AG

Die Geschichte des ehemaligen "Vestischen" Wagens

Die "Vestischen Kleinbahnen" entstanden 1914 aus der "Herne - Recklinghäuser Straßenbahn" und der "Straßenbahn Recklinghausen - Herten - Wanne". Von 1915 bis 1934 wurden zwanzig Neubaustrecken eröffnet, so daß ein Überlandnetz von 185,8 km Länge entstand.

Über vierzig Jahre lang bestimmten schwere siebenfenstrige zweiachsige Triebwagen das Bild der "Vestischen Straßenbahnen", wie der Name seit 1940 lautet. Ähnliche achtfenstrige Triebwagen hatten bereits die Vorläuferbetriebe beschafft (11-24, 101-113; Falkenried/SSW, Bj. 1907/09). Sie besaßen Abteilquersitze, ein kräftiges Preßrahmenuntergestell und geschlossene Plattformen mit Schiebetüren; die Nachbauserie erhielt bereits Schleppldach, ein größeres Stirnfenster sowie Rollenachslager. Hervorzuheben sind auch die serienmäßigen Schienenbremsen sowie die patentierte Uerdinger Zentralfederung. Ab 1936 wurden Albertkupplungen eingeführt; Scherenbügel ersetzten schon um 1921 den Lyrabügel.

Technische Daten:

Wg.Nr.: 114-128; 129-148

Achsfolge:	Bo
Länge:	9,4 m; 9,6 m
Breite:	2,1 m
Achsstand:	3,0 m
Spurweite:	1.000 mm
Hersteller:	v.d.Zypen; Uerdingen/AEG; SSW,BBC
Leistung:	2 x 26,5; 2 x 37/39 kW
Leergewicht:	12,5 - 13,0; 13,0 - 14,0 t
Platzangebot:	42-54
Sitzplätze:	19
Baujahre:	1913; 1921
ausgemustert:	1956-1969

Der Triebwagen 144 befand sich bis 1965 im täglichen Linieneinsatz und kam anschließend bis 1973 als Arbeitswagen zum Einsatz.

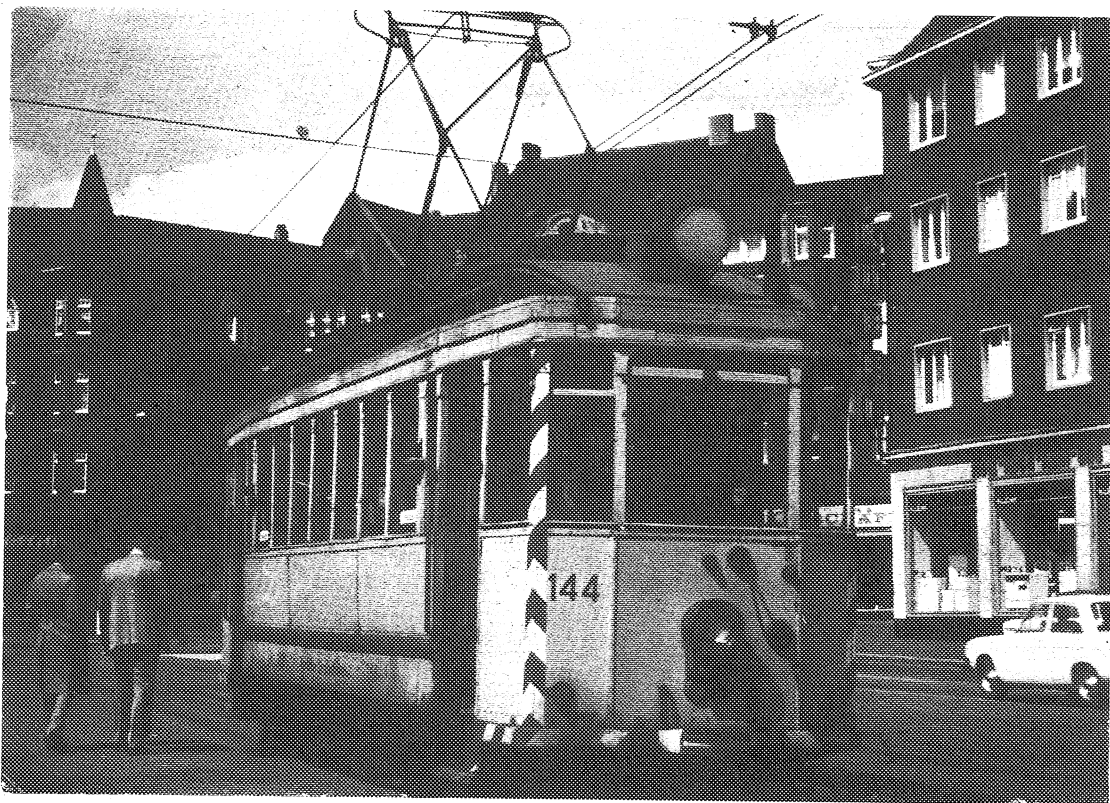
Wiederentdeckt wurde der Wagen 144 1974 im Betriebshof Bottrop der "Vestischen Straßenbahnen GmbH" von Egon Schnellenbach; damals war das Fahrzeug kaum mehr als ein altes Wrack, im Dienst ergraut, aufgegeben und abgetakelt. Er hatte harte Jahre hinter sich, hatte als Arbeitswagen Arbeiter und Arbeitsmaterial transportiert. Man war nicht gerade zimperlich mit dem Wagen umgegangen, und die mühsamen Einsätze bei Wind und Wetter hatten ihm tüchtig zugesetzt. Immerhin hatte er damals schon mehr als fünfzig Jahre auf dem Buckel.

Trotz seines Alters und seines traurigen Zustandes fiel er einem Kenner auf, den Kratzer, Schmutz und viele Schäden über seinen wahren Wert nicht hinwegtäuschen konnten: Egon Schnellenbach, lange Jahre Bürger in GE-Buer, ein begeisterter Freund des Schienenverkehrs.

Der ehemalige Betriebsleiter bei den Gladbecker Zechenbahn- und Hafenbetrieben:
"Ein Blick genügte, und ich wußte, wie wertvoll er war."

Herr Schnellenbach stellte Recherchen an und erkundigte sich bei der Betriebsleitung der "Vestischen"; der Kontakt war ohnehin vorhanden und Herr Schnellenbach als Schienenexperte bestens bekannt. Als er erfuhr, daß dem Wagen 144 die Schrottmühle drohte, hakte er ein. So dauerte es nicht lange, bis man handelseinig wurde und die Tram ihren Besitzer wechselte. Herr Schnellenbach: "Liebe auf den ersten Blick".

Während die Bahn im Depot blieb, forschte der stolze Besitzer eifrig nach ihrem Besitzer. Gebaut wurde der Tw 144 im Jahre 1921 von Krupp/Uerdingen; diese Firma lieferte neun Exemplare aus. Gespräche mit alten Straßenbahnfahrern brachten nur positive Zeugnisse zutage. Der Wagen war einer der zuverlässigsten, die je gebaut wurden; robust, problemlos und einsatzfreudig, selbst im tiefsten Winter.



Tw 144 als Arbeitswagen in Bottrop am Berliner Platz (1973)

Bis 1965 wurde der Triebwagen 144 im Linienverkehr eingesetzt. Dann, als die Technik neue Wege ging und Komfort die stabile Klasse alter Prägung ablöste, wurde der Wagen ausgemustert und zum Arbeitseinsatz verbannt. Baustellen waren nun Haltepunkte und die Passagiere trugen Blaumann statt freundliche Blusen.

Als Egon Schnellenbach sich daranmachte, die Bahn wieder aufzupäppeln, hatte das harte Arbeitsleben seine Spuren hinterlassen. Die Sitze waren herausgerissen, das Dach war defekt, die Zugklingel zu Bruch gegangen. Gemeinsam mit zwei Freunden ging Schnellenbach an die Arbeit; in jeder freien Minute widmete er sich dem grauen Mäuschen und als in GE-Buer die letzte Straßenbahn der Linie 10 fuhr, war die Tram Nr. 144 als historisches Prachtexemplar mit von der Partie

- Besitzer Schnellenbach in einer schmucken Schaffneruniform vorn auf dem "Bock". Dieses Ereignis fand am 02.11.1978 statt.

Im Herbst 1980 wurde Tw 144 von GE-Buer nach BOT-Feldhausen zur "Historischen Vestischen Straßenbahn" transportiert, deren Strecke sich damals im Bau befand. Ostern 1981, zur Eröffnung des Museumsbetriebes im Traumlandpark BOT-Feldhausen, kam er mit dem Vestischen Beiwagen 560 zum Einsatz. Bis Oktober 1982 kam ausschließlich der Wagen 144 auf der Museumsstrecke zum Einsatz, bis dann der Tw 327 den Einsatzbestand verstärkte; nun kam "144" nur an Wochenenden und Feiertagen bei schönem Wetter zum Liniendienst.

Seit Ende 1990 wurde er nicht mehr eingesetzt, weil seine abgenutzten Bremsklötze demontiert wurden.

Am letzten Betriebstag der "Historischen Vestischen Straßenbahn", dem 01.09.1991 kam der Wagen 144 mit dem Beiwagen 1528 zu Foto- und Filmzwecken wieder auf die Strecke.

Nach der Einstellung des Museumsbetriebes und dem Abbau der Betriebsanlagen wurde Tw 144 am 12.09.1991 mit einem Spezialfahrzeug der Deutschen Bundesbahn von BOT-Feldhausen zur Essener Verkehrs-AG, der neuen Eigentümerin, transportiert. Hier wird der Wagen nun restauriert, um zum 100-jährigen Jubiläum der Essener Straßenbahnen wieder einsetzbar zu sein.

Text und Fotos : Klaus Hufenbach

(Foto letzte Seite: Tw 144 + Bw 1528 am letzten Betriebstag der "Historischen Vestischen Straßenbahn" im Traumlandpark (01.09.1991))

Fahrplanchronik der Essener Straßenbahnlinien

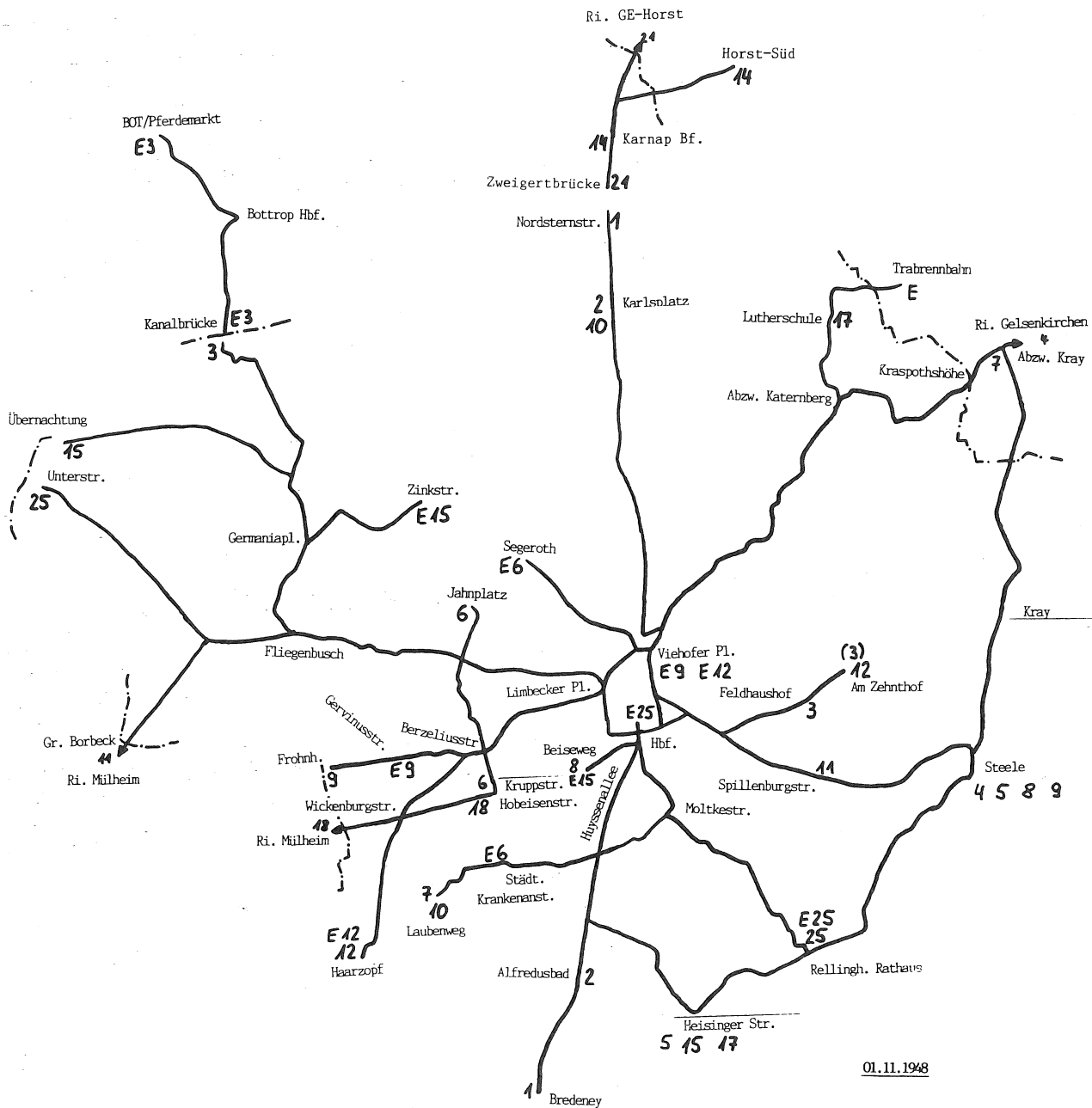
In dieser neuen "Sternfahrt-Serie" sollen die Veränderungen der Essener Straßenbahnlinien anhand der jeweils veröffentlichten Taschenfahrpläne dargestellt werden. In den folgenden Sternfahrt-Ausgaben werden wir zwei Liniennetze gegenüberstellen; wir beginnen mit den Fahrplänen vom 01.Nov.1948 und 18.Mai 1952.

Fahrplan gültig ab 01.11.1948

- 1 Bredenev - Alfredusbad - Huysseallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz - Nordsternstraße
- 2 Alfredusbad - Huysseallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz
- 3 Kanalbrücke - Germaniaplatz - Fliegenbusch - Limbecker Platz - Essen Hbf - Wasserturm - Feldhaushof (- Am Zehnthof)
- E3 Kanalbrücke - Bottrop Hbf - Bottrop-Pferdemarkt
- 4 Steele Grendplatz - Kray - Rotthausen - Gelsenkirchen Hbf - Wattenscheider Straße
- 5 Heisinger Straße - Schwarze Horn - Steele Rathaus
- 6 Kruppstraße - Berzeliusstraße - Helenenstraße - Jahnplatz
- E6 Städt. Krankenanstalten - Moltkestraße - Essen Hbf - Viehofer Platz - Mathiasstraße - Segeroth
- 7 Laubenweg - Klarastraße - Huysseallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg - Abzweig Kray
- 8 Beiseweg - Essen Hbf - Wasserturm - Steele Grendplatz
- 9 Frohnhausen - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Steele Grendplatz
- E9 Gervinusstraße - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz
- 10 Laubenweg - Klarastraße - Huysseallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz
- 11 Spillenburgstraße - Wasserturm - Essen Hbf - Limbecker Platz - Fliegenbusch - Grenze Borbeck - Mülheim Stadtmitte - MH-Flughafen
- 12 Haarzopf - Wickenburgstraße - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Am Zehnthof
- E12 Haarzopf - Wickenburgstraße - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz
- 14 Karnap Bf - Horst Süd
- 15 Heisinger Straße - Huysseallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - Fliegenbusch - Germaniaplatz - Dellwig Bf - Übernachtung
- E15 Beiseweg - Essen Hbf - Limbecker Platz - Fliegenbusch - Germaniaplatz - Zinkstraße
- 17 Heisinger Straße - Huysseallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg - Lutherschule
- 18 Hobeisenstraße - Wickenburgstraße - Heißen Kirche - Mülheim Stadtmitte - Uhlenhorst
- 21 Zweigertbrücke - GE-Horst Mitte - Buer Rathaus - Emscherbrücke

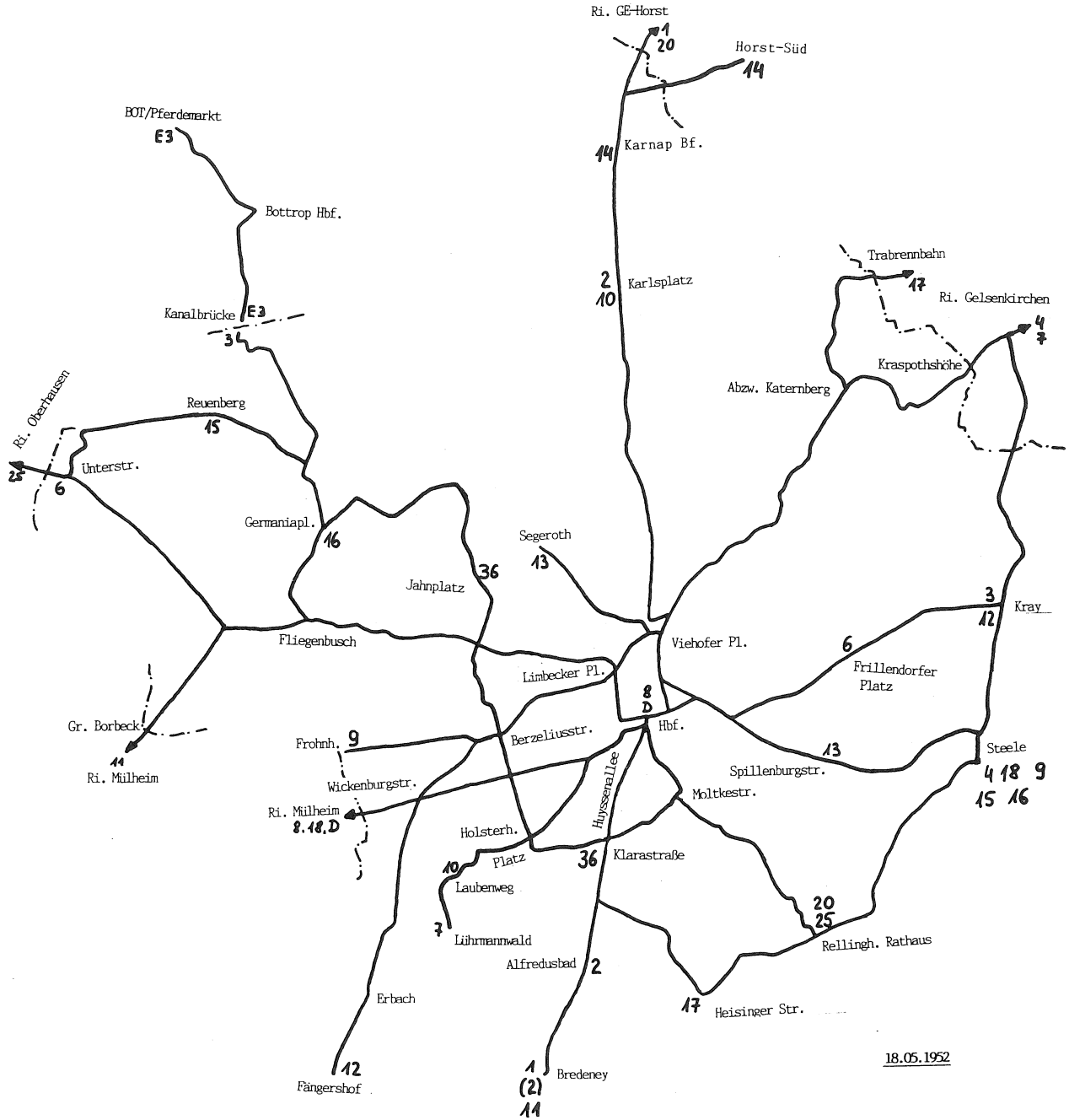
25 Rellinghausen Rathaus - Weserstraße - Essen Hbf - Limbecker Platz - Fliegenbusch - Frintroper Höhe - Unterstraße

E25 Rellinghausen Rathaus - Weserstraße - Essen Hbf



Fahrplan gültig ab 18.05.1952

- 1 Bredeneu - Alfredusbad - Huyssenallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz - GE-Horst - GE-Buer - GE-Bismarck - Gelsenkirchen Hbf
- 2 (Bredeneu -) Alfredusbad - Huyssenallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz
- 3 Kanalbrücke - Germaniaplatz - Fliegenbusch - HeleneustraÙe - Limbecker Platz - Essen Hbf - Wasserturm - Feldhaushof - Kray
- E3 Kanalbrücke - Bottrop Hbf - Bottrop-Pferdemarkt
- 4 Steele - Kray - Rotthausen - Gelsenkirchen Hbf - GE Btf. - Wanne-Eickel Hbf
- 6 Frillendorfer Platz - Wasserturm - Essen Hbf - MoltkestraÙe - Holsterhauser Platz - BerzeliusstraÙe - HeleneustraÙe - Bergeborbeck - Germaniaplatz - Dellwig Bf - UnterstraÙe
- 7 Lihmannwald - Holsterhauser Platz - Gemarkenplatz - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg - Rotthausen - Gelsenkirchen Hbf
- 8 Essen Hbf - HobeisenstraÙe - WickenburgstraÙe - HeiÙen Kirche - Milheim Stadtmitte
- 9 Frohnhausen - BerzeliusstraÙe - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Steele
- 10 Laubenweg - Holsterhauser Platz - Gemarkenplatz - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz
- 11 Bredeneu - Huyssenallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - HeleneustraÙe - Fliegenbusch - Grenze Borbeck - Milheim Stadtmitte - MH-Flughafen
- 12 Fångershof - Erbach - HumboldtstraÙe - WickenburgstraÙe - BerzeliusstraÙe - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Feldhaushof - Kray Sparkasse
- 13 SpillenburgstraÙe - Wasserturm - Viehofer Platz - Segeroth (Lowa)
- 14 Karnap Bf - GE-Horst Süd
- 15 Steele - Rellinghausen - Heisinger StraÙe - Huyssenallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - HeleneustraÙe - Fliegenbusch - Germaniaplatz - Reuenberg
- 16 Steele - Wasserturm - Essen Hbf - Limbecker Platz - HeleneustraÙe - Fliegenbusch - Germaniaplatz
- 17 Heisinger StraÙe - Huyssenallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg - Trabrennbahn - Gelsenkirchen Hbf
- 18 Steele - Wasserturm - Essen Hbf - HobeisenstraÙe - HeiÙen Kirche - Milheim Stadtmitte - Uhlenhorst
- 20 Rellinghausen - WeserstraÙe - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz - GE-Horst Mitte
- 25 Rellinghausen - WeserstraÙe - Essen Hbf - Limbecker Platz - HeleneustraÙe - Fliegenbusch - Frintroper Höhe - Lipperheidebaum - Oberhausen Hbf
- 36 KlarastraÙe - Holsterhauser Platz - HeleneustraÙe - Jahnplatz
- D Essen Hbf - HobeisenstraÙe - WickenburgstraÙe - HeiÙen Kirche - MH-BahnstraÙe (Schnellverkehr)



Text und Zeichnung : Klaus-Werner Pape

Straßenbahnwagenpark der Essener Verkehrs-AG

Vergleich : 1960 - 1980 - 1992

In dieser Sternfahrt-Ausgabe stellen wir einen Vergleich der Wagenparkbestände von 1960, 1980 und 1992 auf. Die Angaben basieren auf dem in Kürze erscheinenden Buch über den Wagenpark der Essener Straßenbahnen von Hans Ahlbrecht und Klaus Giesen.

Statistiken : Klaus Giesen

Stand:1960

a) Triebwagen:

Nummer	Baujahr	Bemerkungen
1101-1123	1921-26	ex 808...860
1151	1921	ex 827
1152-1154	1949-50	ex 800 ^{IV} ,801 ^{IV} ,803 ^{IV}
1201-1211	1911-13	ex 771 ^{II} -781 ^{II}
1212-1213	1914	ex 782 ^{II} -783 ^{II}
1221-1222	1910-12	ex 791 ^{II} -792 ^{II}
1251-1253	1950	ex 793 ^{II} ,795 ^{II} ,796 ^{II}
1254-1255	1949	ex 797 ^{II} -798 ^{II}
1281-1282	1912	ex 713 ^{II} -714 ^{II}
1283	1913	ex 739 ^{II}
1284	1914	ex 759 ^{II}
1290	1926	ex 790 ^{II}
1301-1325	1927/53	ex 901...933
1351-1355	1927	ex 908 ^{II} -912 ^{II}
1401-1408	1948-49	ex 876...888
1421-1425	1948-49	ex 876...888
1426	1956	ex 833 ^{IV}
1501-1507	1951-53	ex 513 ^{II} -519 ^{II}
1531-1570	1953-54	ex 520 ^{II} -550 ^{II} ,551 ^{IV} -559 ^{IV}
1581-1583	1956	ex 560 ^{II} -562 ^{II}
1601-1618	1958-59	ex 601 ^{III} -618 ^{III}
1619-1620	1959	ex 619 ^{III} -620 ^{III}
1621-1660	1959-60	ex 621 ^{II} -660 ^{II}
1701-1712	1959	ex 701 ^{II} -712 ^{II}
1801-1806	1960	
1901-1909	1938-40	ex 519...530
1951	1933	ex 501 ^{III} (Langer Essener)

b) Beiwagen:

Nummer	Baujahr	Bemerkungen
2101-2104	1923	ex 251 ^{III} -254 ^{III}
2105	1925	ex 274
2106-2110	1923	ex 256 ^{III} -260 ^{III}
2111	1925	ex 275
2112-2114	1923	ex 262 ^{III} -264 ^{III}
2115-2121	1925	ex 265-271
2122	1923	ex 272 ^{III}
2123	1925	ex 273
2281	1911	ex 101 ^{II}
2282-2283	1912	ex 104 ^{II} ,109 ^{II}
2284	1914	ex 121 ^{II}
2285-2286	1916	ex 132 ^{II} ,138 ^{II}
2287-2288	1917	ex 143 ^{II} ,146 ^{II}
2289	1911	ex 148 ^{II}
2290	1918	ex 204 ^{III}
2301-2311	1927-28	ex 301 ^{II} ,312 ^{III} ,313 ^{III} 303 ^{III} ,305 ^{III} ,306 ^{III} 315 ^{III} ,308 ^{III} -311 ^{III}
2401-2425	1956	ex 367 ^{II} -391 ^{II}
2451-2460	1957	ex 341 ^{II} -350 ^{II}
2481-2496	1946-48	ex 351 ^{II} -366 ^{II}
2501-2507	1959-60	ex 401 ^{III} ,402 ^{II} -407 ^{II}
2511	1960	

c) Arbeitstriebwagen:

601,602,610,620-628,660,671,691

Summe : 234 Tw - 103 Bw - 15 Arbeits-Tw

Bauarterläuterungen

1101-1355	2x-ZR-Tw	
1401-1426	2x-ZR-Tw	Aufbauwagen
1501-1583	4x-ER-Gr-Tw	
1601-1660	6x-ER-Gel-Tw	
1701-1712	4x-ZR-Gel-Tw	
1801-1806	8x-ER-Gel-Tw	
1901-1909,1951	4x-ZR-Gr-Tw	

Bauarterläuterungen

2101-2311	2x-ZR-Bw	
2401-2425	2x-ZR-Bw	Leichtbauwagen
2451-2460	2x-ZR-Bw	Aufbauwagen
2481-2496	2x-ZR-Bw	KSW
2501-2507	4x-ER-Bw	Großraumwagen
2511	4x-ZR-Bw	Großraumwagen

Die Statistiken berücksichtigen nur die meterspurigen Fahrzeuge!

Stand : 1980

a) Triebwagen:

Nummer	Baujahr	Bemerkungen
1001-1008	1976	
1010 ^{III}	1976	ex 1021
1011-1020	1976	
1101 ^{II} -1114 ^{II}	1979	
1115 ^{II}	1979	ex 1010 ^{II}
1116-1120	1980	
1200	1980	
1511-1515	1953-54	ex 1532,1551,1538,1548,1542
1516-1520	1953-54	ex 1536,1547,1559,1539,1555
1521-1522	1956	ex 1580,1587
1543,1557,1564,		
1565,1566,1569	1953-54	
1588	1956	ex 1583
1601-1618	1958-59	ex 601 ^{III} -618 ^{III}
1621-1650	1959-60	ex 621 ^{II} -650 ^{II}
1667-1668	1963	ex 1662-1663
1721-1730	1962-63	
1801-1806	1960	
1815-1820	1974	ex 1675-1678,1674,1670
1821-1825	1977	ex 1651-1655
1826 ^{II}	1979	ex 1666
1827-1830	1977	ex 1657-1660

b) Beiwagen:

Nummer	Baujahr	Bemerkungen
2521-2525	1962	
2526-2530	1965-66	
2535	1966	ex 2531
2551-2555	1961	ex 2512-2516
2556-2562	1966	

c) Arbeitstriebwagen:

601,602,610,614-618,640

Summe: 136 Tw - 23 Bw - 9 Arbeits-Tw

Bauarterläuterungen

1001-1020	8x-ZR-Gel-Tw	Stadtbahnwagen M8S
1101-1120	8x-ZR-Gel-Tw	Stadtbahnwagen M8C
1200	8x-ZR-Gel-Tw	Stadtbahnwagen M8D
1511-1588	4x-ER-Gr-Tw	
1601-1668	6x-ER-Gel-Tw	
1721-1730	6x-ZR-Gel-Tw	
1801-1830	8x-ER-Gel-Tw	
2521-2535	4x-ER-Gr-Bw	
2551-2562	4x-ZR-Gr-Bw	

Die Baujahrangaben der Wagen 1815-1830 sind als Umbauzeitpunkt zu verstehen!

Stand: 1992

a) Triebwagen:

Nummer	Baujahr	Bemerkungen
1001-1008	1976	
1010 ^{III}	1976	ex 1021
1011-1020	1976	
1101 ^{II} -1114 ^{II}	1979	
1115 ^{II}	1979	ex 1010 ^{II}
1151-1161	1982	ex 1121-1131
1162-1166	1980	ex 1116-1120
1171-1176	1983	
1177-1180	1982	ex 1132-1135
1200 (= 1116 ^{II})	1980	
1401-1415	1989-90	
(1651 ^{II} -1654 ^{II})	1966	ex 1817-1820
(1655 ^{II})	1959	ex 1615
1721-1730 (= 1751-1760)	1962-63	
1851-1860	1974-79	ex 1821-1822,1815, 1824-1827,1816, 1829-1830

abgestellt : 1628,1636,1638,1639,1643,1647,1668,1802,1803,1805

b) Arbeitstriebwagen:

610-618,640

c) Historische Fahrzeuge:

Bw 350	1957	ex 2460
Tw 705	1959	ex 1715
Tw 888	1949	ex 1423
Tw 1501	1951	ex 513 ^{II}
Bw 2521 ^{II}	1962	ex 2525

<u>Bauarterläuterungen</u>		
1001-1020	8x-ZR-Gel-Tw	Stadtbahnwagen M8S
1101-1115	8x-ZR-Gel-Tw	Stadtbahnwagen M8C
1151-1180	8x-ZR-Gel-Tw	Stadtbahnwagen M8C (Klapptrittstufen)
1200	8x-ZR-Gel-Tw	Stadtbahnwagen M8D (= M8C)
1401-1415	8x-ZR-Gel-Tw	Stadtbahnwagen M8C
1651-1655	6x-ER-Gel-Tw	linksseitige Türen
1721-1730	6x-ZR-Gel-Tw	(= 8x-ZR-Gel-Tw)
1851-1860	8x-ER-Gel-Tw	linksseitige Türen
1628-1668	6x-ER-Gel-Tw	
1802-1805	8x-ER-Gel-Tw	
350	2x-ZR-Bw	Aufbauwagen
705	4x-ZR-Gel-Tw	
888	2x-ZR-Tw	Aufbauwagen
1501	4x-ER-Tw	Großraumwagen
2521	4x-ER-Bw	Großraumwagen

In Klammern angegebene Daten stellen Planungen (Stand: 01.1992) dar!

Summe: 105 Tw - 0 Bw - 11 Arbeits-Tw - 5 Historische Wagen

Fotoseite

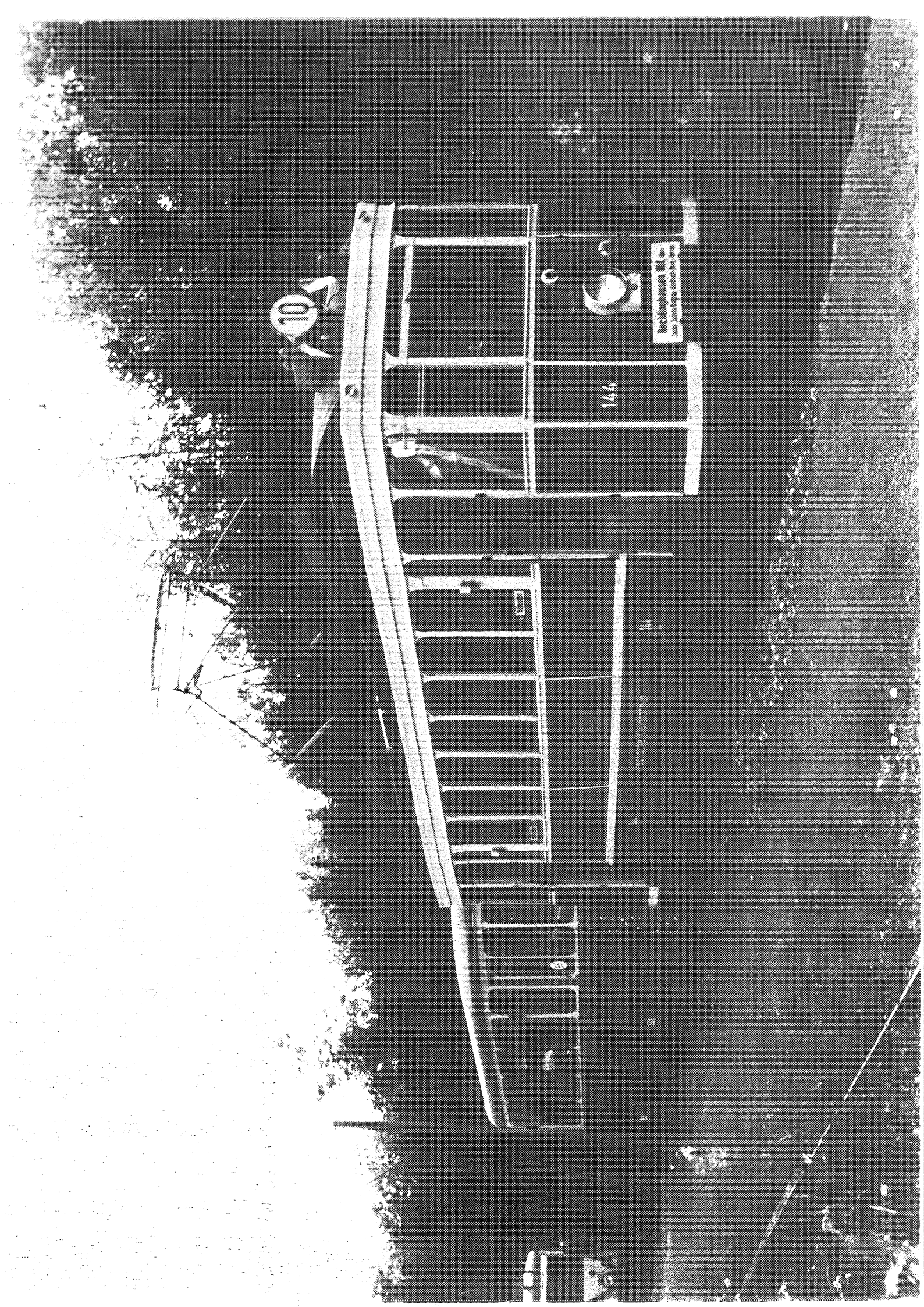


Triebwagen 1726 während der Umbauarbeiten an der Kreuzung Helenenstraße. Der Einsatz dieser Fahrzeuge auf der Linie 105 ist inzwischen selten geworden.

(Aufnahmen : Martin Ruhnau (19.08.1991))

Triebwagen 1003 an der Helenenstraße.





10

144

Backpacks Not To Be Left Behind

144

144

144