

# STERNFAHRT



Triebwagen 1173 mit einer neuartig gestalteten Ganzreklameversion für Kondome, die neuerdings in zahlreichen Revierstädten vertreten ist.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Sie halten nun die elfte Ausgabe der "Sternfahrt" in den Händen. Wir hoffen Ihnen auch diesmal eine interessante Vereinszeitschrift zu bieten. Wir haben uns dazu entschlossen, im geringen Umfang Reklame für uns gleichgesinnte Vereine zu machen; wir berichten u.a. auch über das diesjährige Vorstandstreffen der deutschen Straßenbahn-Museumsvereine in Dresden. Gleichzeitig möchten wir die **Betriebseröffnung der Bergischen Museumsbahnen** am 23./24. Mai 1992 ankündigen. Auch in diesem Jahr wird unser Verein wieder eine Reihe von Aktivitäten (z.B. die Veranstaltung "Essen ist mobil") mitstarten; über freiwillige Helfer würden wir uns wie immer sehr freuen. Zum Schluß bitten wir die "vergeßlichen" Mitglieder ihren Jahresbeitrag zu überweisen; wir bedanken uns hierfür schon im voraus.

Viel Spaß beim Lesen der "Sternfahrt" Nr. 11...

Ihre "Sternfahrer"

**Titelbild :** Triebwagen 1173 am 06. April 1992 in Bredenev  
(Aufnahme : Peter von Chamier-Cieminski)

**Redaktionsschluß** für Sternfahrt Nr. 12 ist der 31.07.1992

**Wir freuen uns folgende Neumitglieder begrüßen zu können :**

Norbert Zimmermann	Andreas Knebel
Uwe Dietrich	Brigitte Leibenath
Karl Koch	

Herausgeber : Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.  
c/o Rudolf Schilling, Adelpkampstraße 117, W-4300 Essen 1

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

Verantwortlich im Sinne des Presserechtes : Martin Ruhnau

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion.

Erscheinungsweise : vierteljährlich

Auflage : 250

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

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.

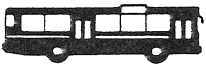
### Auf Essens Schienen und Straßen



Die Essener Verkehrs-AG wird in Kürze sieben achtsachsige Einrichtungs-Gelenktriebwagen der Duisburger Verkehrs-Gesellschaft (DVG) beschaffen; die Mittelteile von fünf Wagen werden in sechsachsige Fahrzeuge der EVAG eingefügt, zwei Mittelteile werden nach Mülheim abgegeben, um dort ebenfalls in Sechssachser eingefügt zu werden.

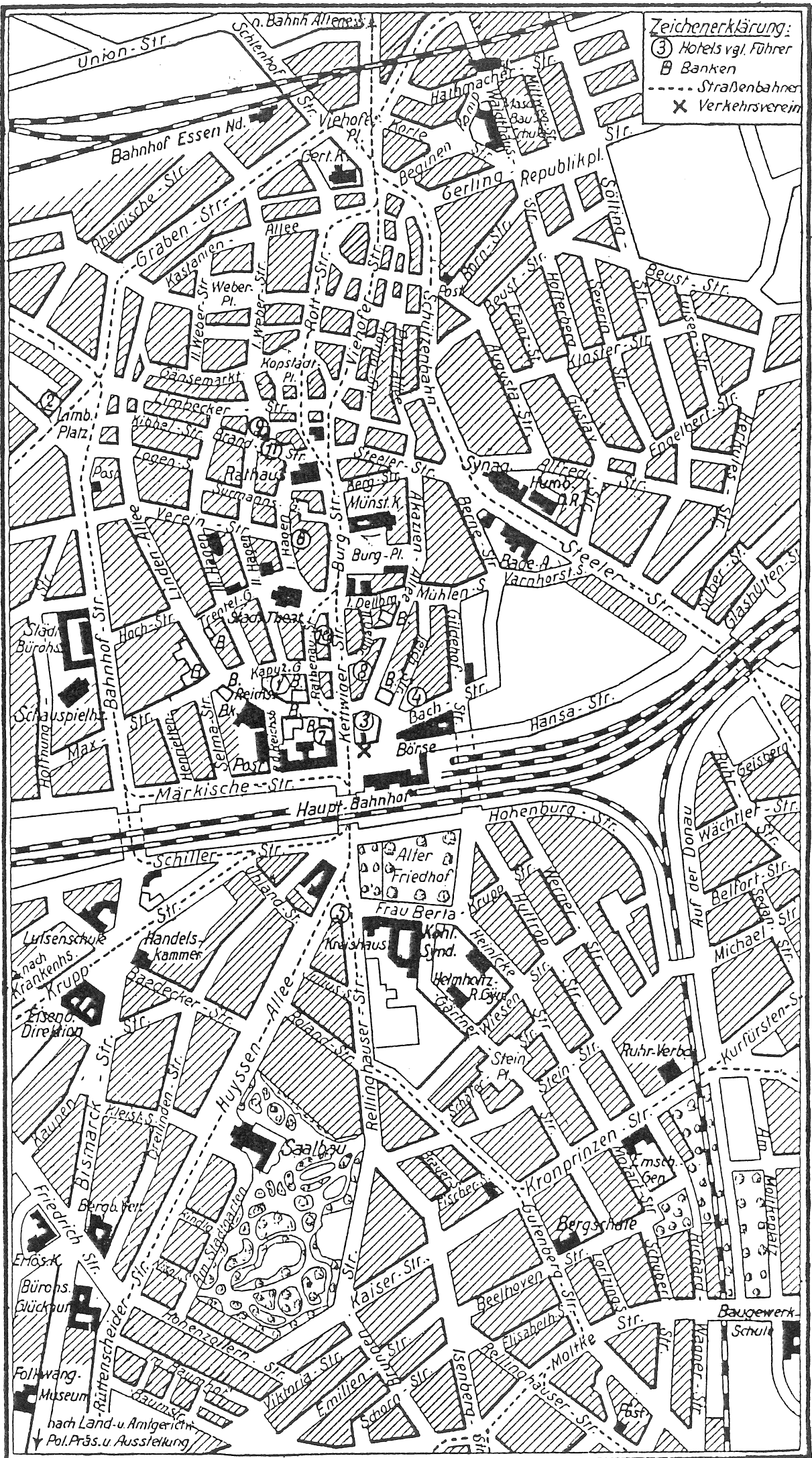


Am 21.04.1992 fand mit dem Triebwagen 03 (Docklands) eine Probefahrt statt, bei der auch Vertreter der Essener Lokalpresse anwesend waren.



Die drei Kässbohrer Gelenkbusse, Typ SG 180, die die EVAG leihweise von der Firma Kässbohrer zur Überbrückung der Lieferverzögerung der sieben Niederflurbusse, Typ S 300 NC, erhalten hat, sind im März 1992 außer Dienst gestellt und der Firma Kässbohrer zurückgegeben worden. Diese Busse waren ursprünglich bei den Ulmener Stadtwerken unter den Nummern 233-235 (EVAG-Nr. 3691-3693) im Einsatz.

Zwischenzeitlich hat die EVAG weitere 11 Niederflurbusse, Typ S 300 NC, bei der Firma Kässbohrer in Auftrag gegeben. Sie erhalten die Ordnungsnummern 3361-3371. Außerdem ist bei Kässbohrer ein Reise- und Konferenzbus, Typ S 315 HD, bestellt worden, der die Ordnungsnummer 3901 erhalten wird.



### Stadtrundfahrt im Jahre 1928

Wir machen 1992 eine Stadtrundfahrt durch die Essener Innenstadt; Hauptbahnhof - Porscheplatz - Rheinischer Platz - Berliner Platz. Aber irgendwie ist die Fahrt langweilig, vor allen Dingen grau in grau, da man unterirdisch fährt. Ich habe nichts gegen die Stadtbahn, aber für eine richtige Stadtrundfahrt ist sie zu eintönig, da man nicht viel von der Stadt sieht. Im Gegensatz dazu möchte ich mit den Lesern eine Rundfahrt im Jahre 1928 unternehmen. Die abgebildete Karte stammt aus diesem Jahr; versetzen wir uns in jene Zeit zurück.

1928 ist das Jahr in dem das neue Luftschiff "Graf Zeppelin" am 1. Oktober unsere Stadt überfliegt. In Essen gibt es zu jener Zeit etwa 28.000 Telefonanschlüsse, und Adolf Hitler spricht am 9. März im Saalbau, wo unsere kleine Reise auch beginnen soll.

Nach einem Rundgang durch den Stadtgarten warten wir an der Haltestelle Saalbau auf die Straßenbahn. Der Triebwagen kommt vom Klaraplatz (heute: Rüttenscheider Stern); wir steigen in den Wagen ein, und es geht die Huyssenallee hinunter zum nahegelegenen Hauptbahnhof. An der heutigen Freiheit befindet sich auf der rechten Seite das Parkhotel, links, wenige Meter weiter, das Huyssenstift. Dieses Krankenhaus, welches durch Huyssens Stiftung auch die Straße nach Rüttenscheid benannte, soll 1934 abgerissen werden. Aus der Hauptbahnhof-Unterführung kommt uns ein Wagen der Linie 7 zur Margarethenhöhe entgegen; dieser biegt scharf in die Schillerstraße ein und hält an der Haltestelle "Drei-Linden-Straße" gegenüber dem Hansahaus (seit 1967 befindet sich hier das Postscheckamt). Rechts von der Eisenbahnbrücke, an der für Samson-Schuhe geworben wird, liegt der alte Friedhof. Wir fahren weiter durch die Unterführung, die im Jahre 1932 erheblich erweitert wird, zum nördlichen Bahnhofsvorplatz.

Geradeaus die Kettwiger, links vor uns die Märkische Straße, die 1934 in Hachestraße umbenannt wird. Dann das imposante Gebäude der Hauptpost; vor acht Jahren gab es dort bei der Stürmung der Post zahlreiche Todesopfer. Der Handelshof soll im kommenden Jahr Opfer eines Brandes werden, der einen Großteil des Dachstuhls zerstören wird. Das Haus der Technik wurde vor zwei Jahren an der HansasträÙe (heute: Hollestraße) eingeweiht. Der Hauptbahnhof, in seiner barocken Form 1902 fertiggestellt, wird im 2. Weltkrieg so stark getroffen, daß er 1945 nur noch in Fragmenten besteht und abgerissen werden muß.

Es geht weiter. Neben der Post befindet sich das Hotel Königshof, welches 1937 dem DEFAKA-Haus (heute: Horten) weicht. Links vor dem Eickhaus kommt ein Gegenzug aus der RathenaustraÙe gefahren. Die Kettwiger ist im Jahre 1928 eine prächtige Straße. Einige wenige Droschken und Automobile stehen vor den meist dreigeschossigen Häusern; Cafes, Friseure, Fotografen, Lebensmittelhändler und kleine Kinos werben mit viel Phantasie und dem Zeitgeist der zwanziger Jahre an den Fronten um die Gunst des Kunden. Bald erkennen wir auf der linken Seite ein uns bekanntes Gebäude: Es ist das Gasthaus "Zur Post", das erst 1930 den Namen "Zum Ritter" erhält; auf der Kettwiger Straße ist es eines der wenigen Gebäude, das vom 2. Weltkrieg verschont blieb.

Am Stadttheater werden die Gleise der Gegenrichtung mit unserem Gleiskörper wieder zusammengeführt. Schräg gegenüber ein ganz neuer Komplex: Die Lichtburg, in diesem Jahr eingeweiht, soll die größte Anstalt für bewegte Bilder in Europa sein. Hier beginnt nun auch die Burgstraße; rechts der Burgplatz mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal im Mittelpunkt, sowie die Münsterkirche. Links wieder ein Neubau: das grobquadrige Baedekerhaus. Die Häuserzeile auf dieser Seite ist noch ungebrochen, der Kurienplatz wird erst 1929 geschaffen. Schon weithin sichtbar: Das große Rathaus aus dem Jahre 1885/86; dieses historisch und architektonisch wertvolle Gebäude muß 1965 einem Kaufhaus weichen, welches 1992 auch nicht mehr existiert.

An der Marktkirche verzweigt sich die Strecke erneut; eingleisig geht es um die Kirche. Dieses kleine Teilstück ist relativ steil und sehr eng für den gesamten Verkehr. Die Viehofer Straße hat noch nichts vom hektischen Geschäftstreiben der Kettwiger- oder Burgstraße. Dicht an dicht stehen hier meist 2-stöckige Wohnhäuser aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Obwohl die Viehofer die älteste Geschäftszeile Essens ist, gleicht die Straße manchmal einem Kinderspielplatz. Mitten auf der unbefestigten Fahrbahn wird der Pitschendopp geschlagen, wird Seil gehüpft, sind Mädchen mit Hüftreifen zu beobachten und die Jungen wollen alle bekannte Ruhrpott-

Fußballer werden. Man muß dabei bedenken, daß der Hauptbahnhof nun mal nicht am Viehofer Platz errichtet wurde, so daß die nördliche Innenstadt immer etwas benachteiligt war (tlw. bis heute).

Weiter unten kommen die Gleise vom dreieckigen Pferdemarkt wieder auf der Viehofer Straße zusammen (in der Gegenrichtung fährt die Straßenbahn über Pferdemarkt - Rottstraße - Kopstadtplatz - Marktkirche/Rathaus).

An der Gertrudiskirche angelangt, erkennen wir schon den Viehofer Platz. An der Haltestelle mit dem großen Schienengewirr verlassen wir den Triebwagen, da wir nicht geradeaus weiter nach Altenessen fahren wollen. Nach rechts, neben dem vierstöckigen Haus (später Hotel Reichskrone), geht es nach Stoppenberg und Katernberg. Die nachfolgende Bahn fährt nach links in Richtung Borbeck. Da wir um den historischen Stadtkern herumfahren wollen um wieder zum Hauptbahnhof zu gelangen, benutzen wir dieses Fahrzeug. Vorbei geht es weiter an der alten Drogerie Gatzweiler auf der rechten, und der Gertrudiskirche auf der linken Seite. An der Grabenstraße (heute: Friedrich Ebert-Straße) weist ein Schild auf den nahegelegenen Bahnhof Nord hin. Nicht weit entfernt liegt der Schlachthof; in diesem Bereich der Stadt hat das älteste Gewerbe der Welt noch nicht die Bedeutung wie im Jahre 1992. Eine leichte Linkskurve und der Schaffner gibt uns Kunde, daß wir an der nächsten Haltestelle, dem Limbecker Platz, abermals umsteigen müssen, wenn wir wieder zum Hauptbahnhof gelangen wollen.

Auf der rechten Seite befindet sich die Warenburg von Althoff; wir steigen aus, um mit der Gegenlinie zum Bahnhof zu fahren. Wir schauen uns um und können nun die volle Größe von Althoff bestaunen. Die Haltestelle befindet sich am Ende eines kleinen aber feinen Parks, dessen Tage leider gezählt waren. Am anderen Ende des Parks befindet sich das Hotel "Essener Hof", wo auch das Krupp-Denkmal von 1907 seinen Platz hat. Der Triebwagen nähert sich und unsere letzte Etappe beginnt; auf der Bahnhofstraße (heute: Hindenburgstraße) befindet sich auf der rechten Seite das Städtische Bürohaus, das mit stark veränderter Front bis in die 80er Jahre als Stadtbibliothek fungierte. Vor der Unterführung zum Bismarckplatz biegt die Straßenbahn in die Märkische Straße ein. An der Hauptpost verlassen wir das Fahrzeug, unsere Reise ist beendet. Wir schauen noch einmal zum Bahnhof hinüber und müssen schmunzeln - zwei Pärchen haben sich gerade an der großen Eckuhr getroffen - keine Seltenheit!

Mit einem Blick auf die Bahnhofsbrücke möchte ich nun endgültig schließen; gerade verläßt eine preußische P8 mit dreiachsigen Abteilwagen den Bahnhof in Richtung Westen...

Natürlich ist diese Geschichte rein fiktiv - oder vielleicht doch nicht?!...

Text : Frank Mayza

Quelle : Umgebungskarte mit kurzem Führer von Essen;  
Herausg.: Verkehrsamt und Verkehrsverein für den  
Stadt- und Landkreis Essen e.V. (ca. 1928)

Anmerkung: Unverständlicherweise ist die Kreuzeskirche am Weberplatz auf der Karte nicht verzeichnet.

Sternfahrt-Serie

Henschel Gelenkonnibus HS 160 USL



Henschel HS 160 USL Nr. 3609 der Essener Verkehrs-AG

Ausstellung : Schiene und Straße (Essen)

(Aufnahme : Rolf Riefenstahl (10.09.1960))

Die Essener Verkehrs-AG beschaffte die ersten Henschel-Gelenkonnibusse im Jahre 1960; zehn Wagen wurden für die Linie Essen Hbf - Bottrop beschafft und eingesetzt. Besonders im Hinblick auf das, durch die selbsttragende Leichtmetall-Schalenbauweise, niedrige Eigengewicht, entschloß man sich diese Fahrzeuge zu bestellen. Gerade das niedrige Eigengewicht und die für die Essener Verkehrsverhältnisse notwendige höhere Motorleistung waren von großer Bedeutung. Ein weiterer Grund für die Beschaffung dieser Fahrzeuge war die Ausstattung mit Blattfedern als Achsführungselement und Luftfederbälgen die den Henschel-Gelenkwagen zusammen mit der damals neuartigen Gelenkverbindung anerkannt gute Laufeigenschaften gaben. Für die damaligen Verhältnisse im Essener Verkehrsnetz wurde veranlaßt, diese Fahrzeuge mit 180 PS-starken Dieselmotoren zu beschaffen, um auch bei vollbesetztem Fahrzeug die Steigungen ohne Fahrzeitverlust überwinden zu können.

Der Henschel Viertakt-Dieselmotor des Typs D6U arbeitete nach dem Direkt-Einspritzverfahren; bei diesem Verfahren wurde auf einen geringen Kraftstoffverbrauch und somit eine große Wirtschaftlichkeit Wert gelegt. Der liegende Motor besaß eine siebenfach gelagerte, mit Gegengewichten und Schwingungsdämpfern versehene, Kurbelwelle. Ein Dehnstoffthermostat regelte den Kühlwasserkreislauf so, daß die gewünschte Betriebstemperatur schnell erreicht und während des Betriebes gehalten wurde. Die geringe Höhe des Unterflurmotors ermöglichte eine uneingeschränkte Fahrgastraumfläche und sicherte dem Fahrzeug durch die niedrige Gesamtschwerpunktlage somit eine gute Straßenlage zu.

Die neben dem Fahrerplatz und am Schaffnerplatz angeordneten serienmäßigen Sicherungen wurden auf Anregung der EVAG gegen die damals neuen AEG-Sicherungsautomaten ausgetauscht; der Vorteil lag darin, daß die durch Überlastung ausgelösten Sicherungen durch Knopfdruck sofort wieder eingeschaltet werden konnten. Die Niederspannungsanlage arbeitete mit 24 VDC.

Da die Fahrzeuge ständig im Linienverkehr eingesetzt wurden und nur nachts einige Stunden abgestellt waren, wurde die Freiaufstellung berücksichtigt. Hierfür wurden die Betätigung der druckluftbetätigten vorderen Einstiegstür von außen und ein Kühlwasser-Heizgerät für jeden Wagen erforderlich. Im Schrank neben dem Fahrerplatz wurde eine Schuko-Steckdose angeordnet, um bei starkem Frost das Fahrzeug von innen mit einem Raumlüfterhitzer anwärmen zu können.

Für die bestehende Omnibuslinie Kupferdreh - Essen Hbf - Schonnebeck wurden aufgrund der technischen und betrieblichen Erfahrungen weitere Henschel-Gelenk-omnibusse in Auftrag gegeben, die ab 1961 ausgeliefert wurden.

#### EVAG-Serien HS 160 USL

3601-3610	1960
3611-3630	1961
3631,3632	1962
3633,3634	1962
3635	1963

#### Platzangebot

3601-3610 : 106 Stehpl., 46 Sitzpl. (einschl. Fahrer u. Schaffner)

3611-3635 : 125 Stehpl., 46 Sitzpl. (einschl. Fahrer u. Schaffner)

Die Wagen 3617-3635 waren Einmannwagen; der Kinderwagenplatz befand sich im Nachläufer.

#### Technische Daten

Motor :	6-Zyl.-Unterflur-Diesel Typ 6 U 1215 (520 D6U ) wassergekühlt
Leistung :	132 kW (= 180 PS) bei 2000 U/min
max. Drehmoment :	734 Nm
Höchstgeschw. :	60 km/h
Gesamtlänge :	16.500 mm
Höhe :	3.300 mm
Breite :	2.500 mm
Fußbodenhöhe :	890 mm
Leergewicht :	10.950 kg
zul. Ges.Gew. :	22.000 kg
kleinster Wendekreis :	23,0 m

Text : Peter von Chamier-Cieminski

Foto : Rolf Riefenstahl



## DÜWAG-Gelenktriebwagen für Einrichtungsbetrieb in Essen

### Die Wagenserien 1600 und 1800 der Essener Verkehrs-AG

Der erste sechssachsige Gelenktriebwagen für Einrichtungsbetrieb der Bauart DÜWAG wurde im März 1956 bei der Rheinischen Bahngesellschaft in Düsseldorf vorgestellt; damals konnte niemand erahnen, daß dieser Wagentyp einen beispiellosen Siegeszug durch ganz Europa antreten würde. Der Gelenkwagen wurde von 1956 bis 1976 für alle gängigen Spurweiten in drei verschiedenen Wagenkastenbreiten gebaut. Durch den nachträglichen Einbau eines Mittelteils und eines zusätzlichen Laufdrehgestells wurden zahlreiche Einheiten zu achtsachsigen Triebwagen erweitert.

Charakteristisch für den DÜWAG-Einrichtungsgelenktriebwagen ist die dem amerikanischen PCC-Wagen entlehnte Kopfform mit der zweiteiligen, an ihren Kanten stark abgerundeten, sonst flachen und schräggestellten Stirnscheibe mit darüber kragendem Zielschild, separatem Nummernkasten und den Belüftungsklappen im Stauraum dazwischen. Auf der rechten Wagenseite befinden sich vier patentierte DÜWAG-Doppelfalttüren; die linke Seite verfügt über sechs große Fenster mit klappbaren Lüftungsöffnungen im oberen Teil; das türlose Mittelteil besitzt vier Fenster je Seite (Essen). Aufgrund der relativ geringen Kurvenaus schläge sind die Wagenenden nur geringfügig verjüngt.

Die beiden Wagenkästen stützen sich gemeinsam auf die Wiege des Laufdrehgestells ab, die gleichzeitig als Grundträger des Portals dient. Der Übergang besteht aus einer Drehscheibe, die in die Fußbodenausschnitte der Wagenteile eingepaßt ist und durch ein Hebelsystem so gesteuert wird, daß sie sich stets um den halben Knickwinkel dreht. Flexible Gummidichtungsbalgen zwischen Wagenwand und Portal dichten das Wageninnere nach außen ab. Von innen ist die Gelenkfuge durch Holzvorbauten, Handgriffe und Glasscheiben abgesichert.

Die Triebdrehgestelle nehmen den bewährten DÜWAG-Tandemantrieb auf, wobei dieser die beiden Achsen über je ein Getriebe antreibt; die Essener Wagen verfügen über zwei Motoren mit einer Leistung von je 100 kW (bei 600 VDC). Die Drehgestelle weisen gummigefederte Radsätze und eine Metallgummifederung gegen den Drehgestellrahmen auf. Im Innenraum findet sich neben den Polstersitzen in Fahrtrichtung eine Längsbank am Fahrerstand, unter welcher die Fahrschalternocken angeordnet sind. Der ursprünglich vorhandene Schaffnerplatz im Heck wurde nach Einführung des Einmannbetriebes demontiert, so daß weitere Sitzplätze angeboten werden konnten. Die ehemals beige Außenlackierung mit grünen Zierstreifen wich seit 1977 der gelb-blauen Farbgebung, die die Essener Stadtfarben repräsentiert. Sämtliche Fahrzeuge wurden mit Zugsicherungselementen ausgerüstet, um die Essener Tunnelstrecken befahren zu können. Das Einsatzgebiet der Einrichtungswagen umfasste sämtliche Straßenbahnstrecken, die über Wendemöglichkeiten verfügten. Der Einsatz der 6-achsigen Triebwagen im Verband mit Beiwagen (v.a. 4x-Großraum-Bw) war möglich und wurde erst im Jahre 1984 langsam reduziert. Im Jahre 1974 wurde der Wagen 1615 erheblich umgebaut; er diente als Versuchsträger für zahlreiche beim Bau der Stadtbahnwagen M verwendete Elemente. Seit 1974 wurden 16 6-achsige Fahrzeuge durch Einfügen eines türlosen Mittelteils samt Laufdrehgestell zu 8-achsigen Einheiten verlängert. Die Ausmusterung der Wagenserie 1600 begann im Jahre 1982, die Ausmusterung der Serie 1800 im Jahre 1989. Von 1981-1984 wurden die Wagen 1624, 1635 und 1645 leihweise in Mainz (Wg.Nr. 250-252) eingesetzt. Im Frühjahr 1990 begann die Essener Verkehrs-AG, zehn Wagen der Serie 1800 mit linksseitigen Türen auszustatten, um diese nach Eröffnung der "Ost-West-Spange" (Mittelbahnsteige) weiterhin einsetzen zu können. In den letzten Jahren wurde v.a. die Wagenserie 1600 auf schwächer frequentierte Linien (104, 105) verbannt. Im Oktober 1991 erlebten die Serie 1600 ihren letzten Einsatz auf der, aufgrund des Endausbaus der "Ost-West-Spange" verkürzten, Linie 109 (Frohnhausen - Helenenstraße). Seit November letzten Jahres sind die übrigen "reinen" Einrichtungswagen, sofern sie noch nicht verschrottet wurden, abgestellt, wobei ein Umbau einiger Einheiten auf linksseitige Türen nicht ausgeschlossen scheint.

Technische Daten :

Wagenserie :	1600	1800	1800 L
Wagenlänge (mm) :	19.095	25.645	25.645
Wagenbreite (mm) :	2.200	2.200	2.200
Drehzapfenabstand (mm) :	6.000	6.000	6.000
Achsstand (mm) :	1.800	1.800	1.800
Spurweite (mm) :	1.000	1.000	1.000
Achsfolge :	B <sup>-</sup> 2 <sup>-</sup> B <sup>-</sup>	B <sup>-</sup> 2 <sup>-</sup> 2 <sup>-</sup> B <sup>-</sup>	B <sup>-</sup> 2 <sup>-</sup> 2 <sup>-</sup> B <sup>-</sup>
Leistung (kW b. 600 VDC) :	2x100	2x100	2x100
Sitzplätze :	43/42	63	60
Stehplätze (0,25 m <sup>2</sup> /P.) :	70/69	90	94
Leergewicht (t) :	20,3	25,7	ca. 26

(Serie 1600 Platzangebot : 1601-18/1621-68)

Serie 1600 = 6x-ER-Gel-Tw

Serie 1800 = 8x-ER-Gel-Tw      Serie 1800 L = 8x-ER-Gel-Tw (linksseitige Türen)

Lieferungen :

1958 : 601-610 (= 1601-1610)

1959 : 611-618 (= 1611-1618)

1959 : 621-638 (= 1621-1638)

1960 : 639-660 (= 1639-1660)

1960 : 1801-1806

1963 : 1661-1663 (= 1666-1668)

1966 : 1671-1676 (= 1670,1677,1678,1674-1676)

Umbauten :

1974 : 1675-1678,1674,1670 U=8x 1815-1820

1977 : 1651-1660 U=8x 1821-1830

1980 : 1666 U=8x 1826<sup>II</sup>

1990 : 1824,1830 U=1800 L 1854,1860

1991 : 1821,1825,1826,1827,1829 U=1800 L 1851...1859

1992 : 1815,1816,1822 U=1800 L 1853,1858,1852

Ausmusterungen:

1979 : 1826<sup>I</sup>

1982 : 1601,1602

1983 : 1603,1605,1607,1612-1614,1622,1644

1984 : 1624-1627,1633-1635,1645

1985 : 1604,1606,1608,1609,1611,1616,1617,1637,1640

1986 : 1618,1630,1632,1641,1642,1646,1649,1650

1987 : 1648

1988 : 1629

1989 : 1610,1823,1828,1804,1806

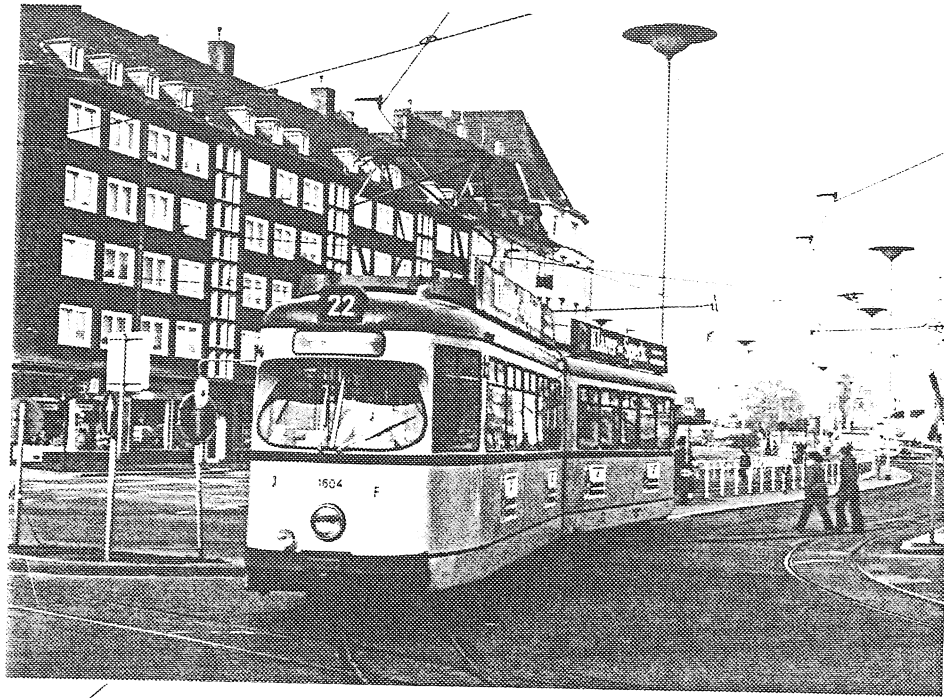
1990 : 1621,1631,1817,1819,1820

1991 : 1615,1623,1628,1636,1638,1639,1643,1647,1667,1668,1801-1803,1805,1818

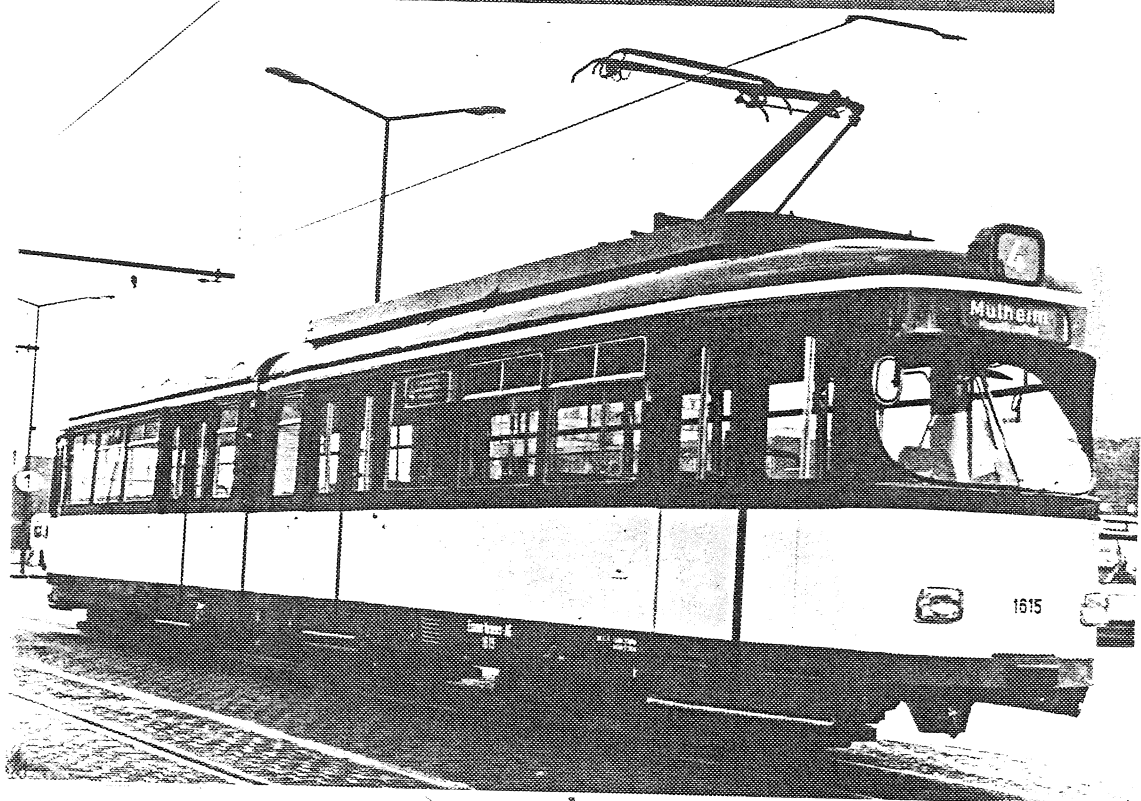
noch vorhanden : 1615,1628,1636,1638,1639,1643,1647,1668,1805,1817-1820

Text und Statistiken : Martin Ruhнау

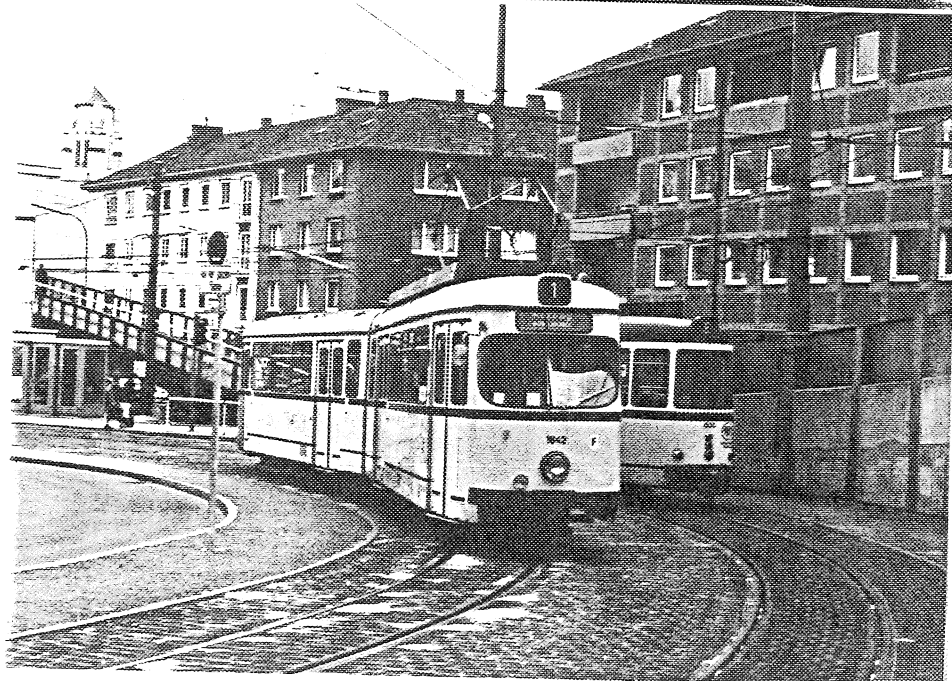
Fotos : Klaus-Werner Pape



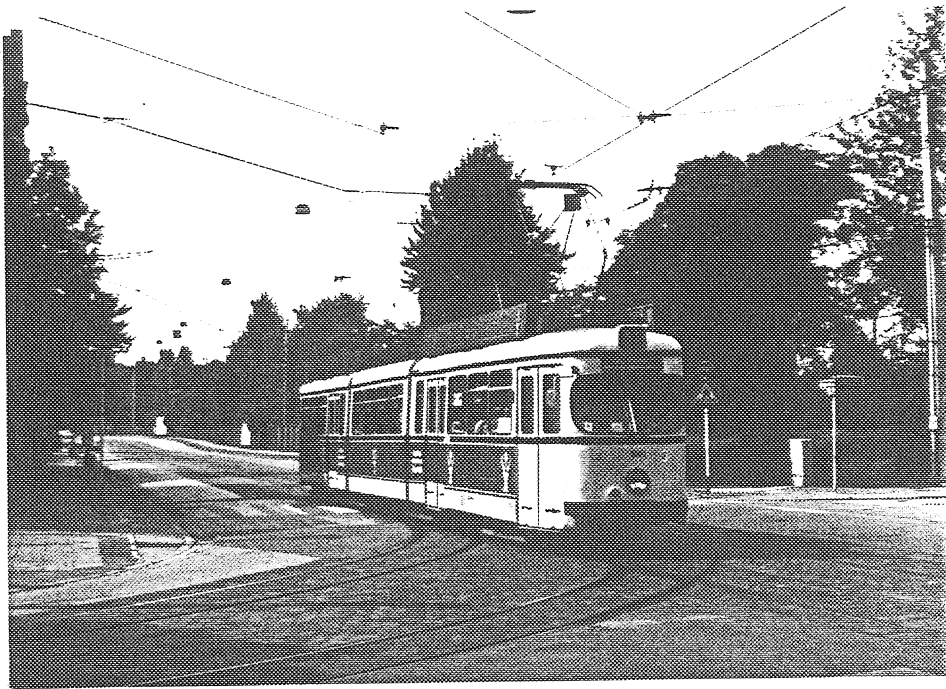
(1)



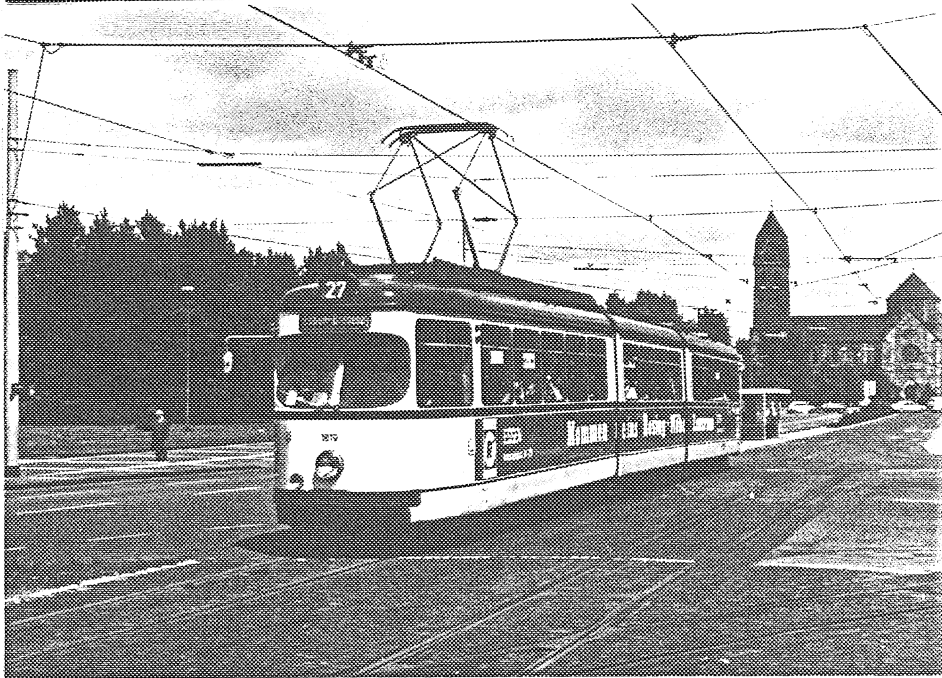
(2)



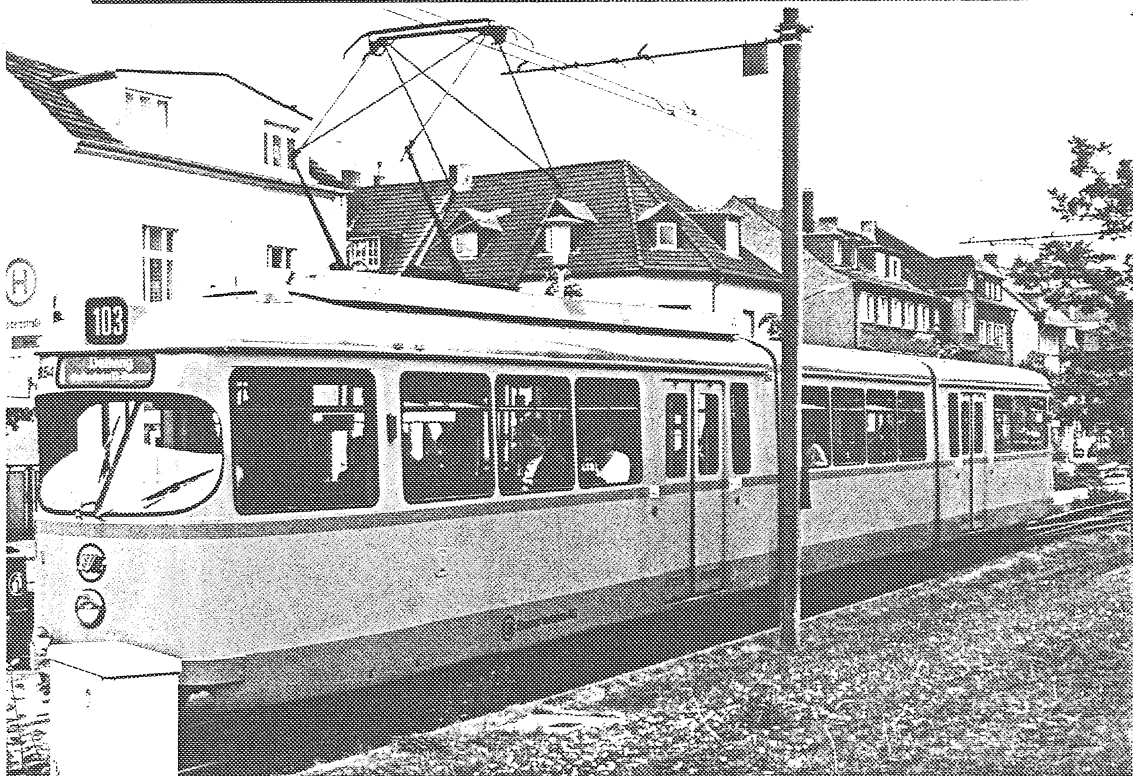
(3)



(4)



(5)



(6)

### Termine

24. Mai 1992 Am 24. Mai werden die "Bergischen Museumsbahnen" in Wuppertal nach jahrelangen Vorbereitungen den planmäßigen Fahrbetrieb mit historischen Straßenbahnfahrzeugen aufnehmen. Zur feierlichen Eröffnung wird am Nachmittag des 24. Mai u.a. der Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, Johannes Rau, erwartet. Wir laden hiermit Interessenten herzlich zur Betriebseröffnung ein. Der Betriebshof der "Bergischen Museumsbahnen" befindet sich in Wuppertal-Kohlfurth, Kohlfurther Brücke.

Im Rahmen des "Maitember 1992" sind folgende Fahrten mit den Oldtimer-Straßenbahnen der Essener Verkehrs-AG geplant:

21.06.1992	15.00 - 18.00 Uhr :	"Kaffeefahrt zur Gruga" mit Tw 500
13.09.1992	15.00 - 18.00 Uhr :	"Kaffeefahrt zur Gruga" mit Tw 500
31.05.1992	15.00 - 18.00 Uhr :	"Streifzug durch die Geschichte Essens" mit Tw 705 nach Bergeborbeck und Borbeck
19.07.1992		

Alle Fahrten mit fachkundiger Begleitung !

### Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft baut Straßenbahnen

Zum 100jährigen Bestehen der Essener Straßenbahnen plant die VhAG den Bau von Straßenbahnmodellen im LGB-Maßstab 1:22,5 .

Zur Durchführung dieses Vorhabens werden Modellbauer gesucht, die bereit sind, uns dabei zu unterstützen.

Das Fahrzeug sollte einem bekannten Essener Vorbild entsprechen und aus dem am besten zu bearbeitenden Material bestehen.

Interessenten wenden sich bitte an die Sternfahrt-Redaktion (Klaus-Werner Pape).

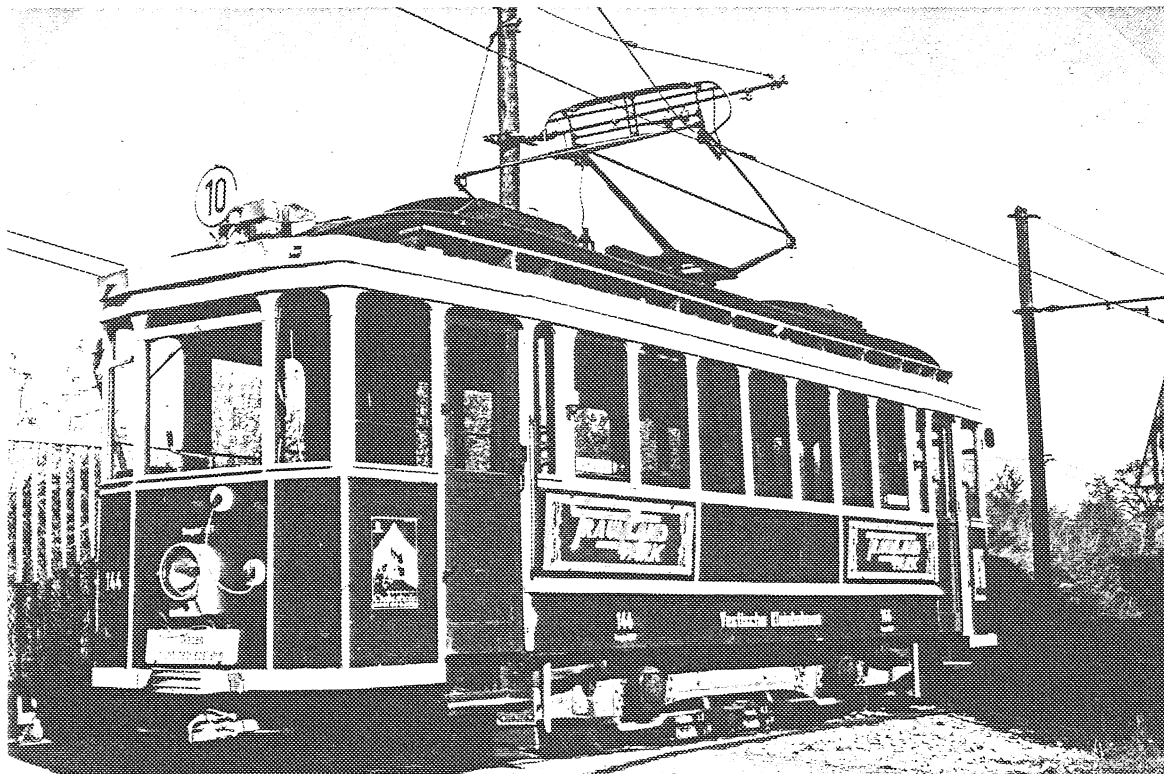
### Erläuterungen zu den Fotos auf den Seiten 11 und 12

- (1) Triebwagen 1604 auf SL 22 verläßt Haltestelle "Viehofer Platz" in Richtung "Am Freistein". (Aufnahme : KW Pape (Mai 1977))
- (2) Sechssachsiger Triebwagen 1615 nach der 1974 erfolgten Modernisierung (Aufnahme : EVAG)
- (3) Triebwagen 1642 und 1533 in der Schleife Porscheplatz (Ostseite) (Aufnahme : KW Pape (Mai 1977))
- (4) Triebwagen 1801 an der Haltestelle "Alte Landstraße" (Aufnahme : KW Pape (Juni 1977))
- (5) Triebwagen 1819 auf SL 27 am Musiktheater in Gelsenkirchen (Aufnahme : KW Pape (Juni 1977))
- (6) Triebwagen 1854 an der Haltestelle "Stolbergstraße" (Aufnahme : Martin Ruhnau (August 1990))

## Die Rettung des Triebwagen 144

Egon Schnellenbach und der Wagen 144

Derzeit befindet sich bekanntlich der Wagen 144, ehemals Vestische Straßenbahnen, zuletzt im Traumlandpark Kirchhellen bei der "Historischen Vestischen Straßenbahn" im Einsatz, in der Hauptwerkstatt der EVAG, um hier unter tatkräftiger Mitwirkung der VhAG zu neuem Leben aufgearbeitet zu werden. In einer Zusammenkunft der Aktiven der "Historischen Vestischen Straßenbahn" bei der VhAG am 1. Februar 1992 erzählte Egon Schnellenbach, wie er zum "144" kam bzw. dieser zu ihm. Mit seiner freundlichen Erlaubnis wollen wir das hier festhalten:



Triebwagen 144 am 21. April 1991 im Traumlandpark

"Ich war ja, wie Sie wissen, bei der Ruhrkohle AG, genauer: bei dem Eisenbahnbetrieb der "Zechenbahn- und Hafenbetriebe Ruhr Mitte" tätig und kam eines Tages mit dem Betriebsleiter der Vestischen Straßenbahnen, Herrn Kruse, zu einer Besprechung in deren Betriebshof in Bottrop zusammen. Dieser Betriebshof war an unsere Schachanlage Prosper II angeschlossen, um Kohle für die Kraft- und Wärmeerzeugung anzuliefern. Nun ging es um den Rückbau des Anschlußgleises, um die jährlichen Kosten einzusparen.

Der Betriebshof war seit kurzem geschlossen; ich bat, noch einmal einen Rundgang zu machen, weil es mich interessierte zu sehen, wohin unsere Kohlen immer gegangen waren.

Die Wagenhalle war fast leer. Ein Arbeitswagen stand noch da, und eine kleine Lore. "Die brauchen wir nicht mehr, die stecken wir nächste Woche an", sagte Herr Kruse. "Nein, den kaufe ich Ihnen ab", war meine kühne, kurzentschlossene Antwort.

Mit Vereinskollegen des MEC Essen fuhren wir an einem Sonntag nochmal hin, trafen uns mit einem Fahrmeister. "Kann man damit fahren?" fragte der Vereinskollege Gerd Brand. "Glauben Sie das nicht?" meinte der Fahrmeister. Dann ging es in der Wagenhalle hin und her und noch einmal bis Bottrop-Pferdemarkt und zurück. Aber im Verein konnte man sich nicht einigen, die Straßenbahn zu kaufen. Es gab endlose Diskussionen. Schließlich habe ich gesagt: ich kaufe selbst. Das habe ich dann auch gemacht.

Noch immer stand der Wagen in Bottrop. Dann hörte ich, die Strecke Bottrop - Gladbeck würde stillgelegt, der Betriebshof abgerissen. Bei passender Gelegenheit schaute ich nach. Tatsächlich, die Fahrleitung war schon abgebaut. Was nun? Wie kriegen wir den Wagen hier weg? "Das ist Ihr Problem", meinte Herr Kruse.

Zum Glück kenne ich ja Unternehmer mit LKW, so auch Franz Straten aus Kupferdreh. "Wir müssen eine Straßenbahn schleppen." sagte ich zu ihm. So kam der 144 nach Buer. Wir nutzten die Zeit, frischten ihn auf, so daß er auch beim Abschied der Straßenbahn in Gladbeck als "Hauptdarsteller" dabei war.

Schließlich zwangen die Stilllegungen der Vestischen auch hier zur Räumung. Wir konnten den "144" für kurze Zeit in Gelsenkirchen bei der BoGeStra unterstellen, aber dann zeigte sich zum Glück Herr Direktor Lange, Mülheim, großzügig. In Mülheim war der "144" gut aufgehoben, der Meister Warmers machte eine "Hauptuntersuchung", und das weitere würde sich schon ergeben, wenngleich auch in Mülheim der Platz langsam knapp wurde, da immer mehr M-Wagen eintrafen.

Eines Tages erschien im MEC ein Herr Rosenberg, der von den Modelleisenbahnaktivitäten gehört hatte und für seinen Freizeitpark eine Modelleisenbahn haben wollte. Da kam mir eine Idee:

"Ich kann Ihnen eine Straßenbahn überlassen". "Ja, und die Gleise?" "Die können wir sicher altbrauchbar irgendwie bekommen".

Wir einigten uns der "Traumlandpark" sollte eine Straßenbahn bekommen. Als es soweit war, daß dort die ersten Gleise lagen, ging es wieder mit dem Transport des "144" los.

So, wie er seinerzeit von Gelsenkirchen über Essen nach Mülheim gelangt war, kehrte er jetzt nach Gelsenkirchen-Buer auf eigener Achse zurück, vom Essener Fahrschultriebwagen gezogen. An der "Königswiese" in Buer stand wieder der LKW; er zog den "144" über die Kreuzung; Gleise lagen ja noch da. Mit Kran verladen, auf einem Tieflader ging's weiter nach Kirchhellen. Wer die Transportgenehmigung ausgestellt hat? Weiß ich nicht mehr, ich glaube: man brauchte keine.

Im Traumlandpark wurde abgeladen. Wie kann man fahren? Herr Warmers meinte, ein paar Batterien reichen. Also bei Z+H Batterien geholt, und los ging's. Aber nur einen Meter: Entgleisung. Wir haben ihn aber doch bald wieder hineingekriegt, und ein schlechtes Omen war es auch nicht, denn schließlich sind wir ja 10 Jahre im Traumlandpark gefahren.

Der Wagen wurde von Klaus Hufenbach immer wieder anders beschildert. Eine Frau steigt ein und macht es sich bequem. "Das ist gut, da kann ich bis Recklinghausen sitzenbleiben und muß nicht umsteigen". So viel Vertrauen hatte man zu unserer kleinen historischen Straßenbahn. Und darum wunderte es mich auch nicht, als ich hörte, wie ein Mann der Bavaria (die jetzt den Filmpark dort aufbaut) sagte, als der "144" zum Abtransport verladen wurde: "Darum tut es mir wirklich leid. Das werden die Herren noch bereuen".

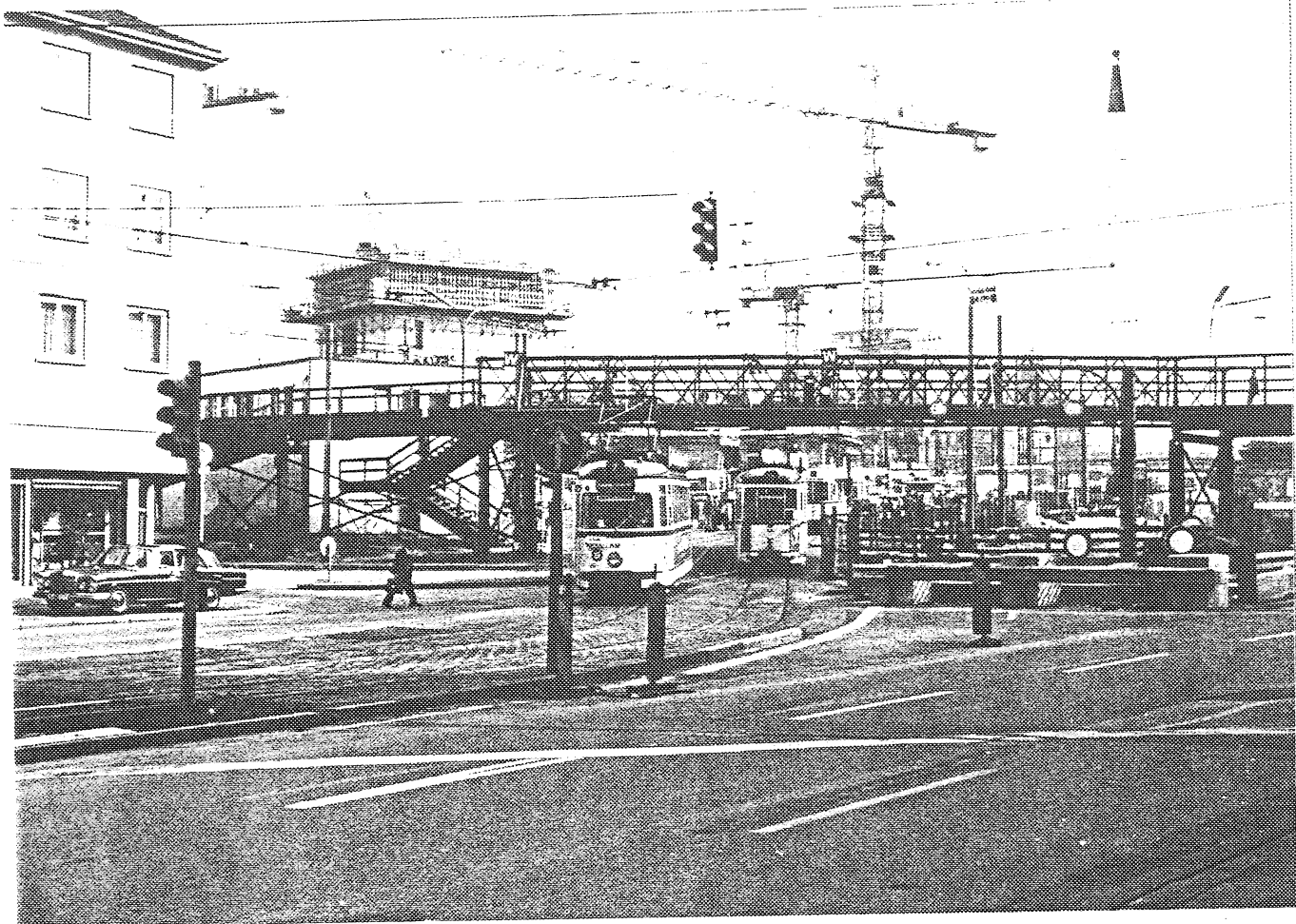
So liebe Freunde, jetzt wißt Ihr, wie ich zum Wagen 144 kam oder besser: dieser zu mir."

Nach diesem Bericht werden Sie alle, verehrte Leser und liebe VhAG-Mitglieder, verstehen, warum wir Egon Schnellenbach am 1. Februar 1992 zum Ehrenmitglied der VhAG ernannt haben.

Text : Hans Ahlbrecht

Foto : Martin Ruhnau

## Das historische Foto



Diesmal veröffentlichen wir eine relativ junge Aufnahme; sie zeigt den Porscheplatz am 10. April 1976.

Im Prinzip ist alles, was heute nicht mehr wie in früheren Zeiten vorhanden ist, historisch; ein schönes Beispiel ist diese Fotografie.

Sofort zu erkennen ist eine der beiden Behelfsbrücken, die sich über den Platz spannten. Die U-Bahn-Bauarbeiten sind in vollem Gange und am 28. Mai 1977 wird der erste planmäßige Zug den Tunnel befahren. Die Absperrbake am rechten Bildrand wird von der Straßenbahn noch bis 1991 oberirdisch passiert. Auf unserer Aufnahme aus dem Jahr 1976 umfährt die Straßenbahn den Bereich der künftigen Tunnelrampe; zu sehen ist der in Richtung Norden fahrende Triebwagen 1528 der Linie 7.

Hinter dem Brückenaufgang in der linken Bildhälfte befindet sich das Container-Gebäude der Essener Verkehrs-AG, die dort eine Verkaufsstelle und einige Büros untergebracht hatte.

Aber noch eine Großbaustelle ist zu erkennen:

Das heutige Rathaus, das am 7. November 1979 offiziell eingeweiht wird, befindet sich im Bau. Nach dem Abriß des alten Rathauses im Jahre 1965 hatte man im Juli 1975 endlich den ersten Spatenstich für ein neues getan. Es befindet sich am Porscheplatz, unweit der Synagoge, die in der Reichskristallnacht im Jahre 1938 ausbrannte.

Obschon die Aufnahme noch relativ jung ist, besitzt sie schon heute einen gewissen historischen Wert.

Text : Frank Mayza

Foto : Günter Mayza



VhAG-Intern

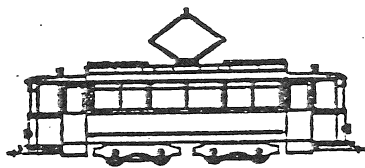
Spenden für unsere Sammlungen und Archive

- von Herrn Kaerger : diverse Stempel, Ledermappen und Lochzangen
- von Herrn Schilling : ein Toaster und zwei Tablettts
- von Herrn Riefenstahl : eine Geldkassette
- von Frau Berg : Buch "Dieselmotorenpraxis", Buch "Verbrennungsmotoren"
- von Herrn Wagener : - Stadtpläne zahlreicher deutscher Städte  
- Broschüre "Öffentlicher Personennahverkehr in Bielefeld"  
Hrsg. Stadt Bielefeld  
- Wanderkarte Duisburg (1 : 50.000)  
- Broschüre "Stadtbahn an Rhein und Ruhr"  
Hrsg. Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr  
Nordrhein-Westfalen (1972)  
- Broschüre "Knotenpunkt"  
Hrsg. VÖV und Bundesverband Deutscher Eisenbahnen (1970)
- von Herrn Boisseree : Bericht über die 115. Versammlung der Betriebsleiter-  
Vereinigung für den Bereich der Bezirksgruppe West der  
Fachgruppe Straßenbahnen in der Reichsverkehrsgruppe  
Schienenbahnen (20.01.1939), mit Berichten über die  
Wagenschau 1938 in Düsseldorf
- von Frau Schmidt :- Förderungsprogramm für Straßenbahnen und Busse in Essen  
(Teil 1, Straßenbahnen) (1974)  
Hrsg. Essener Verkehrs-AG  
- Stadtbahn-Betriebskonzept Essen (1977)  
Hrsg. Stadtbahn-Gesellschaft Rhein-Ruhr und  
Essener Verkehrs-AG  
- Enno Müller: "Der öffentliche Verkehr im Ruhrgebiet" -  
ein Tatsachen- und Erlebnisbericht aus 50 Jahren,  
1912-1962 (1965)  
Hrsg. Wissenschaftlicher Verein für Verkehrswesen
- von Herrn Baumgardt : ein Regenmantel (Kleppermantel) aus dem Jahre 1962
- von Herrn Beukenbusch : ein Schutzhelm mit Messing-Flügelrad von 1970
- von Herrn Kutz : - Beförderungsbedingungen und Dienstvorschriften bzw.  
Tarifbestimmungen von 1932  
- Dienstanweisung für den Straßenbahnfahrdienst von 1950  
- einen Lohntarifvertrag vom 19.01.1949  
- Straßenverkehrs-Zulassungsordnung/ Straßenverkehrsordnung  
von 1953  
- Zählkarten für die Fahrgastzählung im Jahre 1954
- von Herrn Bülten : einen Aushang der Grugabahn aus dem EVAG-Betriebsjahr 1991
- sowie : "Hundert Jahre gut gefahren", Hrsg. Stadtwerke Offenbach GmbH  
sowie diverse andere Materialien von einem Kollegen im Erzhof

Wir bedanken uns bei den Spendern recht herzlich und sind auch weiterhin für  
alle betrieblich nicht mehr verwendbaren Gegenstände aufnahmebereit, denn Sie  
wissen ja : Geschichte entsteht jeden Tag neu...

Werbung

# BMB



**BERGISCHE MUSEUMSBAHNEN e. V.**

Bergische Museums-Straßenbahn  
Wuppertal - Kohlfurth.  
Wuppertal - Cronenberg

Betriebshof:  
Wuppertal-Kohlfurth  
Telefon: (0202) 470251

Angebote im BMB-Vertrieb

BMB-Info-Paket I (Broschüre BMB + Haltestelle)	12,50 DM
BMB-Info-Paket II (Broschüre BMB + Haltestelle + "Unter dem Fahrdraht")	30,00 DM
Straßenbahn Naumburg	15,00 DM
Straßenbahn und O-Bus in Rheydt	34,80 DM
Die Wuppertaler Schwebebahn	48,00 DM
100 Jahre Nahverkehr Halle (Saale)	48,00 DM
Wagenpark der Kölner Straßen- und Vorortbahnen	49,50 DM
Überlandbahnen von Merseburg	15,00 DM
120 Jahre Stuttgarter Straßenbahn	17,00 DM
125 Jahre Straßenbahn Berlin	24,00 DM
Die Oberhausener Straßenbahn	48,00 DM
Handbuch der deutschen Straßenbahngeschichte (Bd.1)	110,00 DM
Städtische Straßenbahn München	59,00 DM

Eine ausführliche Angebotsliste liegt dieser Sternfahrt-Ausgabe bei.

**Bergische Museumsbahnen e.V.**

**Postfach 131936, W-5600 Wuppertal**

Unterstützen Sie durch Ihren Einkauf bei uns den Erhalt von Strecke und Fahrzeugen der BMB !

(Überweisung bitte auf Postgirokonto Essen 9072-438 (BLZ 360 100 43))



Fahrplanchronik der Essener Straßenbahnlinien (2. Teil)

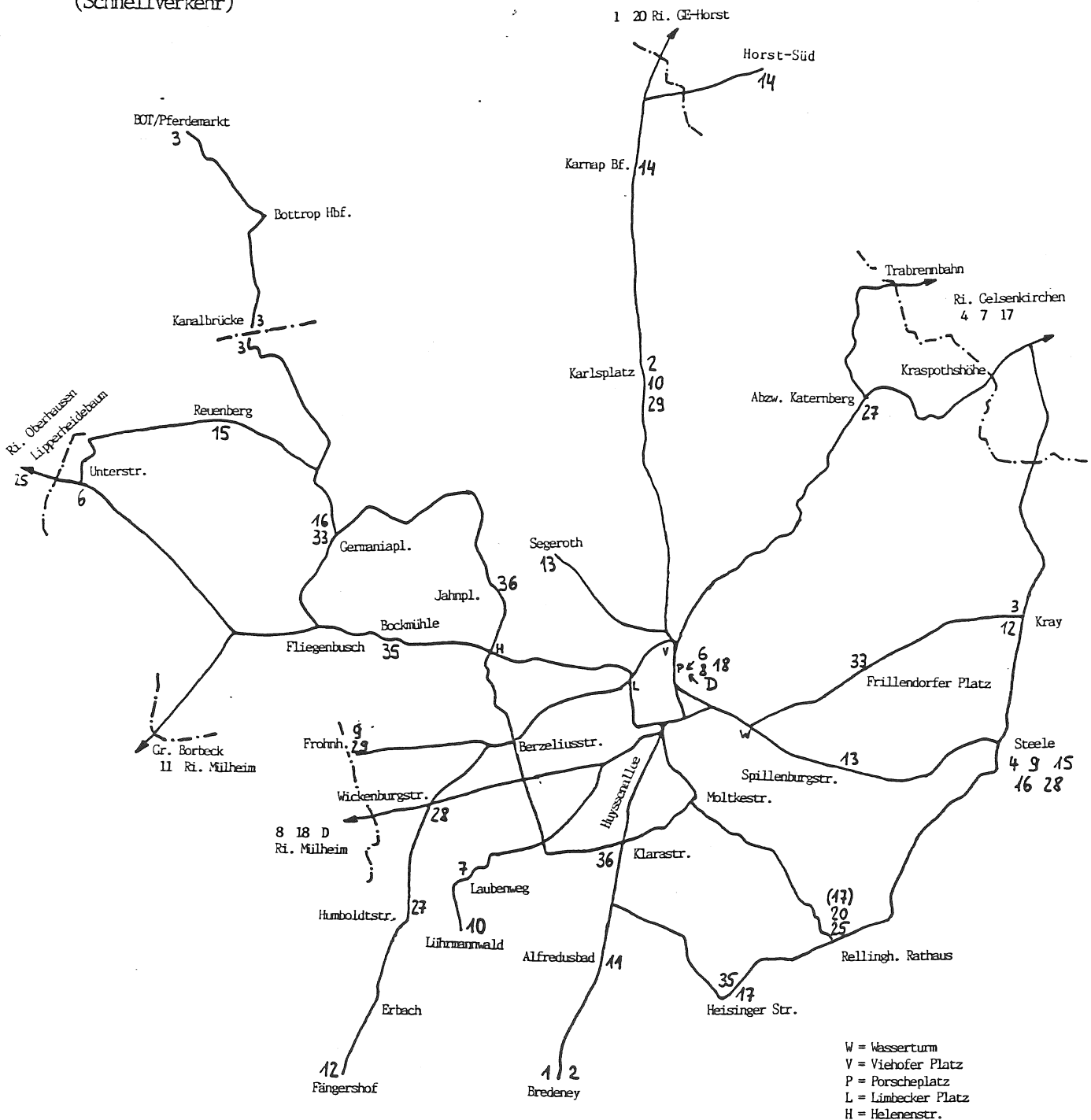
In Heft 10 der "Sternfahrt" hatten wir die Liniennetze der Jahre 1948 und 1952 dargestellt. In diesem Heft folgt nun die Aufstellung der Linien von 1954 und 1956.

In den Jahren 1952/53 hatte sich das Liniennetz der Essener Straßenbahnen nur geringfügig geändert: Die Häuserblockumfahrung Kettwiger Straße/ Rathenaustraße am Hauptbahnhof wurde stillgelegt und als Ersatz die Wendeschleife am Porscheplatz in Betrieb genommen. Die Endstelle der Straßenbahnlinien 8 und D wurde vom Hauptbahnhof zum Porscheplatz und die Endstelle der Linie 6 vom Frillendorfer Platz zum Porscheplatz verlegt.

Fahrplan gültig ab 23.05.1954

- 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 Kray Sparkasse - Frillendorfer Platz - Wasserturm - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Germaniaplatz - Kanalbrücke - Bottrop Hbf - BOT-Pferdemarkt (durchgehender Betrieb erst nach Fertigstellung der Kanalbrücke)
- 4 Steele - Kray - Rotthausen - Gelsenkirchen Hbf - Wanne-Eickel Hbf
- 6 Porscheplatz - Essen Hbf - Moltkestraße - Klarastraße - Helenenstraße - Bergeborbeck - Germaniaplatz - Dellwig Bf - Unterstraße
- 7 Laubenweg - Holsterhauser Platz - Gemarkenplatz - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg - Rotthausen - Gelsenkirchen Hbf
- 8 Porscheplatz - Essen Hbf - Hobeisenstraße - Wickenburgstraße - MI-Heißen Kirche - MI-Stadtmitte
- 9 Frohnhausen - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Steele
- 10 Lihmannwald - Holsterhauser Platz - Gemarkenplatz - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz
- 11 Alfredusbad - Huyssenallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstr. - Fliegenbusch - Grenze Borbeck - Milheim Stadtmitte - MI-Flughafen
- 12 Fingershof - Erbach - Wickenburgstraße - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Frillendorfer Platz - Kray Sparkasse
- 13 Spillenburgstraße - Wasserturm - Viehofer Platz - Segeroth (LCWA)
- 14 Karnap Bf - GE-Horst Süd
- 15 Steele - Rellinghausen - Heisinger Straße - Huyssenallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Germaniaplatz - Reuenberg
- 16 Steele - Wasserturm - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Germaniaplatz
- 17 (Rellinghausen -) Heisinger Straße - Huyssenallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg - Trabrennbahn - Gelsenkirchen Hbf
- 18 Porscheplatz - Essen Hbf - Hobeisenstraße - Wickenburgstraße - MI-Heißen Kirche - Milheim Stadtmitte - MI-Uhlenhorst
- 20 Rellinghausen - Weserstraße - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz - GE-Horst Mitte

- 25 Rellinghausen - Weserstraße - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Frintroper Höhe - Lipperheidebaum - Oberhausen Hbf - OB-Südmarkt
- 27 Humboldtstraße - Wickenburgstraße - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg (nur HVZ)
- 28 Steele - Wasserturm - Essen Hbf - Hobeisenstraße - Wickenburgstraße
- 29 Frohnhausen - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Karlsplatz
- 33 Frillendorfer Platz - Wasserturm - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Germaniaplatz (nur HVZ)
- 35 Heisinger Straße - Huyssenallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Bockmühle (nur HVZ)
- 36 Jahnplatz - Helenenstraße - Berzeliusstraße - Klarastraße
- D Porscheplatz - Essen Hbf - Hobeisenstraße - Wickenburgstraße - Mf-Heißen Kirche - Mf-Bahnstraße (Schnellverkehr)



Änderungen zwischen 1954 und 1956

- 01.10.1954     3    durchgehender Betrieb an der Kanalbrücke
- 31.10.1954     6    verlängert bis Segeroth (LOWA)
- 13    Linie entfällt
- 16    Essen Hbf - Moltkestraße - Holsterhauser Platz - Helenenstraße (kombiniert mit Linie 26)
- 26    Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Bergeborbeck - Germaniaplatz
- 18.11.1954     5    Rellinghausen - Oberhausen
- 25    Steele - Essen Hbf - Frintroper Höhe
- 27    über Essen Hbf statt Limbecker Platz
- 29    verlängert bis Alte Landstraße
- 38    Hamburger Straße - Viehofer Platz - Knappschafts Krankenhaus (nur HVZ)
- 15.12.1954     15    verlängert bis Unterstraße
- 25    verlängert bis Lipperheidebaum
- 10.01.1955     14    Linie entfällt (Strecke Karnap Bf - GE-Horst Süd eingestellt)
- 02.1955    27    verlängert bis Kraspothshöhe
- 22.05.1955     6    verkürzt bis Porscheplatz (Strecke nach Segeroth (LOWA) stillgelegt)
- 8    verlängert bis MH-Uhlenhorst
- 11    außerhalb HVZ nur MH-Flughafen - Essen Hbf
- 16    verlängert bis Zinkstraße
- 18    verlängert bis Steele
- 28    Wickenburgstraße - Porscheplatz
- 11.09.1955     15    verkürzt bis Rellinghausen (Strecke Steele - Rellinghausen stillgelegt)
- 27    verlängert bis Erbach

Fahrplan gültig ab 06.05.1956

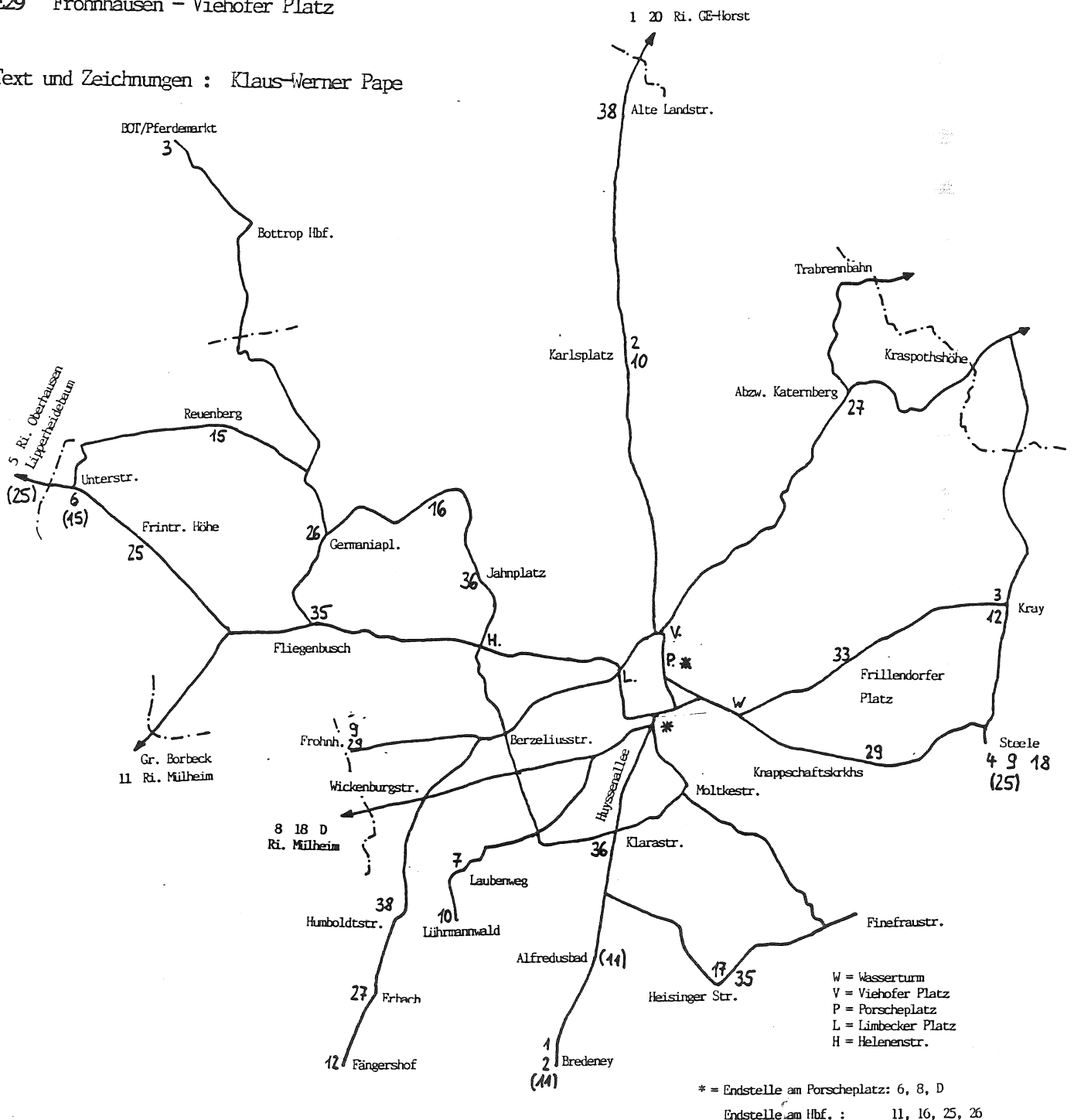
- 1 Bredeneŷ - Alfredusbad - Huyssenallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz - GE-Horst - GE-Buer - GE-Bismarck - Gelsenkirchen Hbf
- 2 Bredeneŷ - Alfredusbad - Huyssenallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz
- 3 Kray Sparkasse - Frillendorfer Platz - Wasserturm - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Germaniaplatz - Kanalbrücke - Bottrop Hbf - BOT-Pferdemarkt
- 4 Steele - Kray - Rotthausen - Gelsenkirchen Hbf - Warne-Eickel Hbf
- 5 Rellinghausen - Weserstraße - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Frintroper Höhe - Lipperheidebaum - Oberhausen Hbf - OB-Südmarkt
- 6 Porscheplatz - Essen Hbf - Moltkestraße - Klarastraße - Helenenstraße - Bergeborbeck - Germaniaplatz - Dellwig Bf - Unterstraße
- 7 Laubenweg - Holsterhauser Platz - Gemarkenplatz - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg - Rotthausen - Gelsenkirchen Hbf
- 8 Porscheplatz - Essen Hbf - Hobeisenstraße - Wickenburgstraße - MH-Heißen Kirche - MH-Stadtmitte - MH-Uhlenhorst
- 9 Frohnhausen - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Steele
- 10 Lühhmannwald - Holsterhauser Platz - Gemarkenplatz - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz
- 11 (Alfredusbad -) Huyssenallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Grenze Borbeck - Milheim-Stadtmitte - MH-Flughafen  
(Sonntagvormittag ab/bis Bredeneŷ)
- 12 Fängershof - Erbach - Wickenburgstraße - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Frillendorfer Platz - Kray Sparkasse
- 15 Rellinghausen - Heisinger Straße - Huyssenallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Germaniaplatz - Reuenberg (- Unterstraße)
- 16 Essen Hbf - Moltkestraße - Klarastraße - Berzeliusstraße - Helenenstraße - Jahnplatz - Zinkstraße  
(kombiniert mit Linie 26)  
(sonntags bis Germaniaplatz)
- 17 (Rellinghausen -) Heisinger Straße - Huyssenallee - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg - Trabrennbahn - Gelsenkirchen Hbf
- 18 Steele - Wasserturm - Essen Hbf - Hobeisenstraße - Wickenburgstraße - MH-Heißen Kirche - MH-Stadtmitte - MH-Uhlenhorst
- 20 Rellinghausen - Weserstraße - Essen Hbf - Viehofer Platz - Karlsplatz - GE-Horst Sparkasse
- 25 (Steele - Wasserturm -) Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Frintroper Höhe (- Unterstraße - Lipperheidebaum)
- 26 Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Bergeborbeck - Germaniaplatz (nur werktags)
- 27 Erbach - Wickenburgstraße - Hobeisenstraße - Essen Hbf - Viehofer Platz - Stoppenberg - Abzweig Katernberg (nur HVZ)
- 29 Frohnhausen - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Wasserturm - Knappschaftskrkhs.
- 33 Frillendorfer Platz - Wasserturm - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Fliegenbusch - Germaniaplatz (nur HVZ)
- 35 Heisinger Straße - Huyssenallee - Essen Hbf - Limbecker Platz - Helenenstraße - Bockmühle - Fliegenbusch (nur HVZ)

- 36 Jahnplatz - Helenenstraße - Berzeliusstraße - Klarastraße
- 38 Humboldtstraße - Wickenburgstraße - Berzeliusstraße - Limbecker Platz - Viehofer Platz - Karlsplatz - Alte Landstraße (nur HVZ)
- D Porscheplatz - Essen Hbf - Hobeisenstraße - Wickenburgstraße - MI-Heißen Kirche - MI-Bahnstraße (Schnellverkehr)

zusätzliche Wagen in der HVZ :

- E1 Alfredusbad - Essen Hbf - Alte Landstraße
- E5 Zeche Ludwig - Essen Hbf - Frintroper Höhe
- E7 Laubenweg - Essen Hbf - Kraspöthshöhe
- E8 Steele - Essen Hbf - Wickenburgstraße
- E29 Frohnhausen - Viehofer Platz

Text und Zeichnungen : Klaus-Werner Pape





## Straßenbahn-Museumsvereine

### Große Tagung der deutschen Straßenbahn-Museumsvereine in Dresden

Nachdem die letztjährige Tagung durch die VhAG in Essen ausgerichtet wurde, ging es diesmal in die neuen Bundesländer nach Dresden.

Der Einladung der Dresdner Verkehrsbetriebe, die ihre "Interessengemeinschaft Betriebsmuseum" als betriebliche Einrichtung führen, waren 21 Vereine mit über 70 Teilnehmern gefolgt.

Am 12. und 13. März 1992 erlebten die Teilnehmer eine perfekt organisierte Tagung; sie fand im Konferenzsalon des Hotelschiffes "Elbflorenz" statt, vor dem zum Empfang bereits der Info-Bus der Dresdner Verkehrsbetriebe bereitstand. Die drei Mitglieder des Vorstandes der DVB ließen es sich nicht nehmen, jeweils aus ihrer Sicht die aktuelle Situation der Verkehrsbetriebe und die historischen Aspekte zu beleuchten. Welchen Wert man der Tagung in Dresden beimaß, geht auch aus der Anwesenheit des Staatssekretärs des sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit sowie des Leiters der Technischen Aufsichtsbehörde für die Straßenbahnen des Freistaates Sachsen hervor. Letzterer ist uns als Herausgeber der Buchreihe "Straßenbahn-Archiv DDR" bereits besten bekannt.

Bei der Vorstellung der Aktivitäten von Vereinen, die in diesem Kreis erstmals teilnahmen, wurden besonders die "Tiroler Museumsbahnen" aus Innsbruck begrüßt. Aus den Darlegungen der Kollegen aus den Städten der ehemaligen DDR - Chemnitz, Bad Schandau, Leipzig, Gera, Magdeburg und Dresden - ging hervor, daß die Erhaltung historischer Fahrzeuge in erstaunlichem Umfang und größtenteils mit einem außerordentlich hohen historischen Genauigkeitsgrad gelungen ist. Dies war für viele Teilnehmer aus den alten Bundesländern eine unerwartete Erfahrung, zumal durch die niemals endenden Schwierigkeiten bei der Beschaffung des geeigneten Materials die Leistungen umso höher bewertet werden müssen. Welche hervorragenden Ergebnisse diese Arbeit beispielsweise in Dresden gezeigt hat, konnten die Teilnehmer bei der Oldtimer-Fahrzeugparade mit den Triebwagen 309 (Bj. 1896), 937 (Bj. 1927), 1644 (Bj. 19..) und 1716 (Bj. 1931, "Großer Hecht") im Betriebshof Johannstadt und der anschließenden Streckenbereisung mit diesen Fahrzeugen erleben. Vertieft wurde dies bei einer Besichtigung der Hauptwerkstatt Trachenberge und der Schwebebahn in Loschwitz, abgerundet durch einen geselligen Abend im Straßenbahnlokal "Linie 6".

Als konkrete Tagungsergebnisse konnten wir notieren:

- eine Auflistung aller in Deutschland noch vorhandenen historischen Straßenbahnfahrzeuge wird in einheitlichem Format unter der Redaktion von Matthias Arndt, Dresden vorgenommen;
- eine Übersicht über verfügbare Teile für die Fahrzeugaufarbeitung mit dem Ziel einer "Tauschbörse" wird unter Federführung der Straßenbahnfreunde München gefertigt;
- die nächsten Tagungen finden statt :
  - 1993 : am 25./26. März in Wuppertal
  - 1994 : in Stuttgart
  - 1995 : in Bremen

Schließlich machten die Dresdner Verkehrsbetriebe noch darauf aufmerksam, daß aus Anlaß des 120-jährigen Straßenbahnjubiläums am 26./27. September 1992 eine große Fahrzeugschau in Dresden stattfinden wird, die wieder eine Reise wert sein dürfte.

Für die vier Essener Teilnehmer an der Dresdner Tagung (Christian Boden, Friedel Kolling, Klaus-Werner Pape und der Berichterstatter) waren die Dresdner Tage ein großes Erlebnis, und so zeigt das Gruppenfoto die Tagungsteilnehmer vor dem Hotelschiff "Elbflorenz" (am ersten Tagungstag von der Redakteurin der Betriebszeitschrift aufgenommen und am zweiten Tag an alle Teilnehmer überreicht!) als rundum zufriedene Straßenbahnfreunde.

