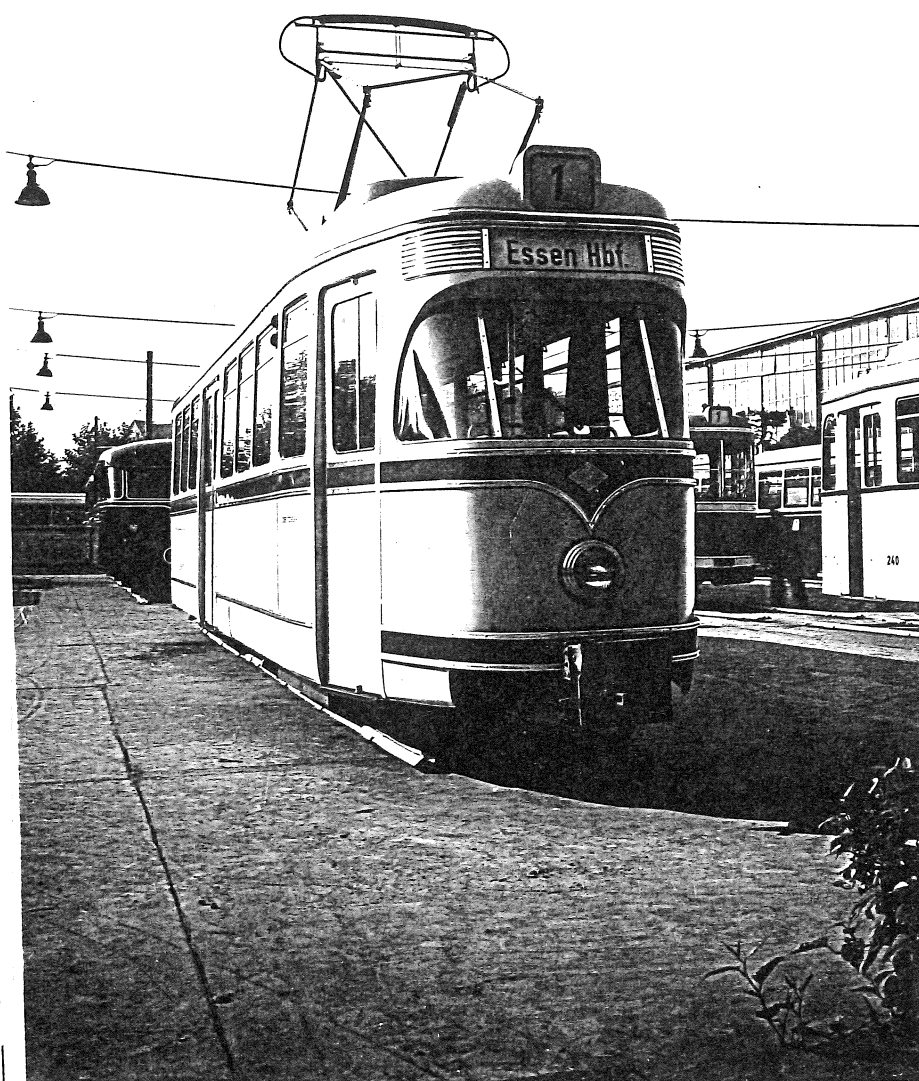


STERNFAHRT



Unser Triebwagen 1501 in seinem Ursprungszustand auf der Ausstellung "Schiene und Straße" im Jahre 1951 in der Gruga. Dem Prototyp folgten 6 weitere Wagen.

Liebe Mitglieder der VhAG, liebe Interessenten,

in der Redaktion der Sternfahrt hat sich ein Wechsel vollzogen. Mit Wirkung vom Oktober mußte sich Christian Boden wegen Zeitmangels als ständiger Mitarbeiter aus dem Redaktionsteam verabschieden. An seine Stelle tritt ab sofort Martin Ruhnau. Auch unser neues Vorstandsmitglied Roland Mecking hat sich bereit erklärt aktiv an der Herausgabe der Sternfahrt mitzuwirken.

Im nächsten Jahr soll unsere Vereinszeitschrift ein neues Layout erhalten. Ein Entwurf hierzu befindet sich zur Zeit in Arbeit. Daneben soll vor allem die Bildqualität erheblich verbessert werden.

An dieser Stelle möchten wir unsere Leserschaft auch für ihr gestiegenes Engagement danken, welches sich u.a. in mehreren bei uns eingegangenen Berichten widerspiegelt.

Redaktionsschluß für die Nummer 6 ist der 21. Dezember 1990.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Lesen der fünften Ausgabe der Sternfahrt.

Ihre "Stemfahrer"

Neue Mitglieder

In den Monaten September und Oktober konnten wir folgende neue Mitglieder begrüßen:

Ralf Riefenstahl, Mülheim

Jerman / Droste

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

Redaktion : Klaus Giesen - Martin Ruhnau - Roland Mecking

Verantwortlich im Sinne des Presserechtes: Klaus Giesen

Titelfoto: Sammlung Ralph Mill

Erscheinungsweise: alle zwei Monate

Preis: kostenlose Abgabe an Mitglieder, Interessenten 0,50 DM

Auf Essens Schienen und Straßen

Während des Caravan-Salons auf dem Essener Messegelände galt zum ersten Mal das neue VRR-Messticket. Hierbei gilt die Karte zum Eintritt in die Messe und als Rückfahrkarte bis zur Preisstufe 5.

Gleichzeitig fand eine Befragung der Fahrgäste statt, um Erfahrungen zu gewinnen und gleichzeitig daraus weitere Verbesserungen abzuleiten. In einer zweiten Phase ist vorgesehen an den Vorverkaufsstellen Messe-Eintrittskarten zu verkaufen, die mit einer Hin- und Rückfahrkarte gekoppelt sind.

Zur Zeit befindet sich der TW 1825 zum Umbau in der Hauptwerkstatt. Er erhält neben den linksseitigen Türen auch eine neue, modernere Bestuhlung. Als neue Wagennummer ist 1855 vorgesehen.

Der Sechssachser 1621 wurde am 28.09.90 ausgemustert und anschließend ausgeschlachtet. Ihm folgte am 5.11.90 der Wagen 1631. Damit befinden sich nur noch neun Wagen der Serie 1601...1676 im Einsatz.

Seit dem 1.10.90 kommen die neuen M-Wagen der Serie 1401-1415 auch auf der SL 103 (Steele - Dellwig) zum Einsatz.

Wegen umfangreichen Straßen- und Gleisbauarbeiten an der Haltestelle Bocholder Straße mußte der Straßenbahnverkehr zwischen Helenenstraße und Germaniaplatz von Freitag, 21.9., 19.10 Uhr bis Sonntag, 23.9., 13 Uhr eingestellt und durch Busse ersetzt werden. Betroffen waren die Linien 106 und 115.

In der Nacht vom 1. auf den 2.10. fanden mit dem M-Wagen 1011 die ersten Probefahrten auf der neuen Tunnelstrecke zwischen Porscheplatz und Rampe Hans-Böckler-Str. statt. Die Oberleitung stand bereits seit dem 15.9.90 unter Strom. Als Eröffnungstermin ist der 28.09.91 vorgesehen. Dann werden hier neben den Straßenbahnlinien 103, 104, 105, 109, 114 und 115 auch die Spurbuslinien 145 und 147 unterirdisch verkehren.

Neben der Ost-West-Spange befindet sich derzeit nur noch die Tunnelstrecke Richtung Altenessen im Bau. Der erste Abschnitt bis zum Bahnhof Altenessen soll 1994 in Betrieb gehen. Für die Weiterführung bis Altenessen Mitte wurden im Oktober die Aufträge für die Rohbauarbeiten in Höhe von rund 301 Mio DM vergeben. Das U-Bahn-Baulos 34 ist 2,5 km lang und verläuft im Zuge der Altenessener Straße und mündet über eine Rampe in einen Bahnhof auf Straßenniveau in Höhe der II. Schichtstraße. Die Bauzeit soll 6,5 Jahre betragen.

Der von der Firma Ludewig umgebaute Duo-Bus 3711 ist inzwischen fertiggestellt worden. Neben den beiden Kickert-Türen auf der linken Seite, hat er auch eine neue Lackierung im Design des City-Express erhalten. Auch der Wagen 3712 ist inzwischen fertiggestellt. Da derzeit in der Hauptwerkstatt keine Kapazität frei ist, hat die EVAG beschlossen, alle 18 Duo-Busse von der Firma Ludewig umbauen zu lassen.

Auch die EVAG hat jetzt drei Niederflurbusse vom Typ O405 (Daimler Benz) mit Matrix-Anzeige erhalten und unter den Nummern 3301-3303 in Betrieb genommen.

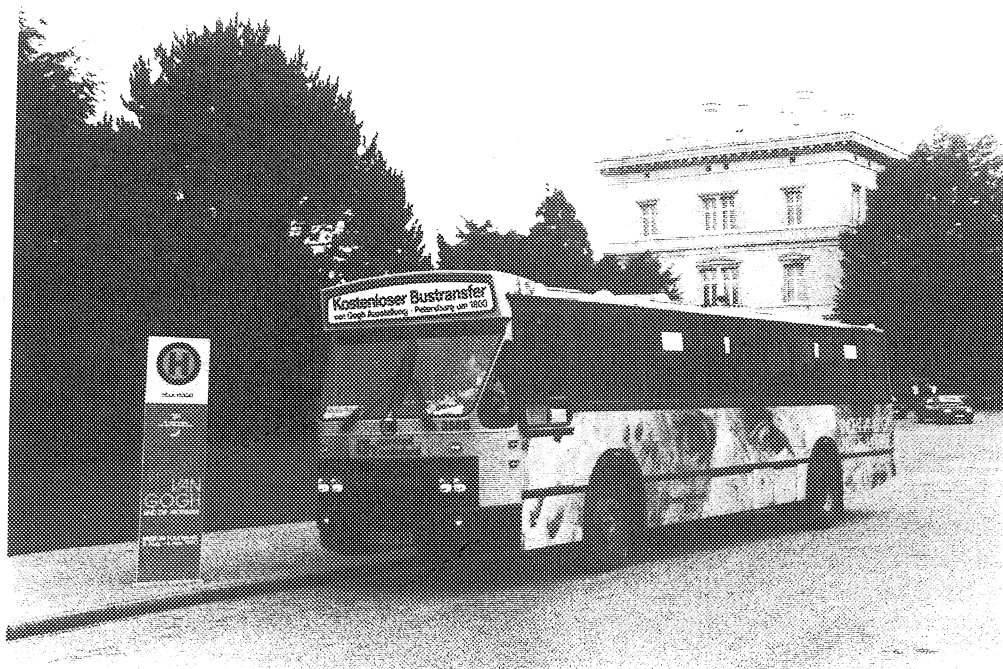
Von August bis November fanden in Essen zwei interessante Kunstausstellungen statt: "Van Gogh" im Museum Folkwang und "Petersburg" in der Villa Hügel. Für die Besucher beider Ausstellungen hat die EVAG einen kostenlosen Zubringerdienst mit Bussen eingerichtet. Diese verkehren täglich zwischen Hauptbahnhof - Museum-Folkwang - Grugahalle - und Villa Hügel. *verkehren*

Zum Einsatz gelangen hierbei auch vier ausgeliehene Busse aus Utrecht (Niederlande) mit den Nummern 3586-3588, 3592. Die Wagen besitzen einen Flüssiggas-antrieb. *hülle*

Fotoseite

Oben : Einer der holländischen Busse vor der Villa Hügel (Foto: K.Giesen)

Unten: Großraumwagen mit 2x-Beiwagen am Saalbau (ca. 1960) (Sammlung M. Ruhnau)



VhAG-Aktiv

Zunächst möchte Peter von Chamier-Cieminski kurz die Fotogruppe und ihre Arbeit vorstellen:

Die Fotogruppe besteht zur Zeit aus sieben Mitgliedern, die sich regelmäßig jeden Mittwoch ab etwa 18 Uhr im Arbeits- und Archivraum am Hirschlandplatz treffen. Hier wird dann aktiv an der Entstehung des vereinseigenen Fotoarchivs gearbeitet. Das schon gut eingespielte Team beschäftigt sich dabei mit einer fotografischen Reise in die Vergangenheit des Essener Nahverkehrs.

Nachdem zunächst der Raum am Hirschlandplatz zu einem wahren Schmuckkästchen hergerichtet wurde, sind inzwischen z.B. alle Bildträger am Berliner Platz archiviert und auf Karteikarten verzeichnet. Auch die alten Fotoplatten und 6x6 Dias sind bereits gereinigt und zum großen Teil archivarisch erfasst.

Da bei Jürgen Büddecke inzwischen auch ein Fotolabor zur Verfügung steht, konnten erste Probeabzüge von vorhandenen Negativen hergestellt werden.

Wir sind jederzeit an aktuellen und historischen Fotos, Dias und Negativen interessiert. Wer etwas entsprechendes abzugeben hat, wende sich bitte an unseren Gruppenleiter Jürgen Büddecke oder die Mitglieder Birgit Büddecke, Klaus Giesen, Karin und Ulrich Gunther, Erich Lutz oder Peter von Chamier-Cieminski.



Auch wenn es im gut aufgeräumten Raum nicht so aussieht, hier wird fleißig gearbeitet.
(Arbeitsraum der Fotogruppe am Hirschlandplatz, Aufnahme VhAG)

Sternfahrt-Serie

Heute: S 130 S

Der S 130 S (Nachfolger von S 125) wurde in den Jahren 1971-1984 von Kässbohrer als Stadtlinienbus gebaut. Die EVAG besitzt 11 Wagen dieses Typs (3801-3811). Wie alle übrigen Setra-Busse wurde auch der S 130 S mit modernen Verbundvorrichtungen gebaut. 1971 erhielt er auf der Internationalen Omnibuswoche in Monte Carlo wegen seiner hervorragenden Gesamtkonzeption den "Grand Prix d'Excellence" zuerteilt.

Dieser Typ vereinigt weitgehend alle Vorteile der Setra-Baukastenreihe mit gleichzeitig sinnvoller Berücksichtigung von VÖV-Empfehlungen.

Die typische, klare Setra-Linienführung ist das äußere Merkmal dieser Stadtbusse. Die abgerundete Frontpartie mit horizontal gewölbten Windschutzscheiben ist aerodynamisch gut gelöst und bietet neben guter Schmutzablenkung hervorragende Waschanlagentauglichkeit. Der Wagenkörper ist in selbsttragender Gerippebauweise, unter Verwendung von hochwertigem Vierkantstahlrohr mit hoher Streck- und Dehngrenze, ausgeführt. Die Außenverkleidung erfolgt mit 1 mm starkem Stahlblech, welches beidseitig in Höhe der Rammleisten unterteilt ist.

Der Innenboden besteht aus trittfestem Pergulan, der im Mittelgang und in den Einstiegen gerieft ist. Verkleidete Kunststoffplatten übernehmen die Wärmeisolation zwischen Dachblech und Decke.

Ein großes Plus beim S 130 S ist die mit 2,24 m überdurchschnittliche Stehhöhe im Fahrgastraum. Negativ für den Fahrgast wirkt sich dagegen die sehr hohe Seitenverkleidung aus, da hierdurch der Blick nach draußen erschwert wird.

Zwei druckluftbetätigte Außenschwingtüren sind direkt vor der Vorder- bzw. der Hinterachse angeordnet und besitzen eine lichte Weite von 1,22 m.

Das griffige Zweispeichen-Lenkrad läßt den Blick auf das normgerecht ausgeführte VÖV-Armaturenbrett frei. Die tiefgezogene Frontscheibe erlaubt eine gute Sicht bis dicht vor das Fahrzeug. Ein Sonnenrollo an der Windschutzscheibe und ein Blendvorhang hinter dem Fahrersitz vervollständigen die Einrichtung des Fahrerplatzes.

Der Setra S 130 S besitzt Einzelradaufhängung, die unter Verwendung von Gummilagern bzw, durch den Einsatz von Kegelrollagern und hochwertigen Dichtungselementen weitgehend wartungsfrei ist.

Trapezförmig angeordnete Dreieckslenker ergeben eine exakte Radführung, die auch beim Beschleunigen und Bremsen erhalten bleibt. Breite Federspur und hoch angebrachte Luftfederbälge verleihen trotz Federweichheit eine ausgezeichnete Kurvensteifigkeit. Vor jedem Luftfederbalg ist ein Drucksicherungsventil angeordnet. Die Hinterachse ist als Starrachse ausgebildet.

Technische Daten:

Hersteller	: Kässbohrer
Baujahr	: 1982
EVAG-Nummern	: 3801 - 3811
Länge	: 11080 mm
Breite	: 2500 mm
Höhe	: 3040 mm
Stehhöhe	: 2110 - 2240 mm
Radstand	: 5300 mm
Wendekreis	: 20700 mm
Leergewicht	: 9050 kg
zul. Ges-Gewicht	: 15500 kg
Höchstgeschw.	: 85 km/h
Hubraum	: 11334 cm ³
Leistung	: 177 kW/ 2200 U/min
Sitzplätze	: 43
zul. Achslast	: 6000 kg (vorne) 10000 kg (hinten)
Fahrgeräusch	: 90 db
Standgeräusch	: 97 db



Das Foto des Verfassers zeigt den Wagen 3804 im Jahre 1988 am Katernberger Markt

Beim Nachbarn gesehen

In dieser Ausgabe erzählen zwei Reiseberichte darüber, daß die VhAG nicht nur In Essen und Umgebung aktiv ist, sondern auch interessante Ausflüge durchführen kann.

Mit 300 km/h (!) zum Atlantik oder VhAG auf Abwegen

Neue Straßenbahnbetriebe entstehen zur Zeit überall auf der Welt. An diesem umweltfreundlichen, schienengebundenen Verkehrsmittel kommt man praktisch nicht mehr vorbei. So dachten (und denken) auch viele Stadtväter in unseren Nachbarländern, z.B. in England und vor allem in Frankreich. Dort bestehen schon einige Betriebe wie Lille, Grenoble und Nantes. Andere Städte haben Planungen für einen Straßenbahnbetrieb aufgenommen; siehe Straßburg, Tours oder Reims.

Um einen der neuen Betriebe in Frankreich näher kennenzulernen, entschieden wir uns aus mehreren Gründen für Nantes. Der Hauptgrund war, daß im dortigen Hauptbahnhof der TGV-Atlantique, der schnellste Zug der Welt, Station macht. So konnten wir also zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Besichtigung der Straßenbahnlinie 1 und eine Fahrt mit 300 km/h (!!).

Also wurde bis Paris "Gare d'Nord" der EC 40 "Moliere" gebucht, weiter mit der Pariser Metro bis zum Bahnhof "Montparnasse" gefahren und schließlich dort der TGV nach Nantes bestiegen.

Allein die Bahn-Anlagen von "Montparnasse" sind der 8 Millionen Metropole Paris angemessen. In einem gesonderten Bahnhofsteil stehen sie nun abfahrbereit, die blau-weißen Züge des TGV-Atlantique. Als Doppeltraktion erreichen sie die beachtliche Länge von ca. 240 m. Pro Zugeinheit bringen sie gewaltige 12 000 PS auf die Schiene. Beim Einsteigen fühlt man sich in einen Düsenjet versetzt. Indirekte Beleuchtung, Klimaanlage und bequeme Polster lassen "Flug-Atmosphäre" aufkommen.

Nach dem pünktlichen "Start" werden, begleitet durch Ansagen der Hostessen, die letzten Pariser Vororte mit 200 km/h durchgeilt. Vorbei an blühenden Wiesen und Feldern fährt der TGV mit nur einem Zwischenhalt Nantes entgegen. Ganze 2 Stunden und 10 Minuten braucht er für die etwa 250 km.

Am Zielort angekommen wurden am Bahnsteig natürlich erstmal Erinnerungsfotos geschossen. Der nächste "Fotohalt" ergab sich am Bahnhofsvorplatz, wo moderne Straßenbahnwagen der Firma Alstom auf der 1985 eröffneten Linie 1 ihren Dienst versehen. Wegen des sehr hohen Fahrgastaufkommens wird von montags bis freitags in Doppeltraktion gefahren.

Nach einem kurzen Ausflug mit der Straßenbahn begaben wir uns zum Hotel Arcade, wo wir unsere Zimmer gebucht hatten.

Obwohl wir alle von der langen Reise sehr erschöpft waren, klang der Abend nach einem Französischen Essen in einem stilvollen Restaurant, erst weit nach Mitternacht aus.

Am nächsten (bzw. am gleichen) Morgen ging es dann nach einem guten Frühstück wieder hinaus auf die Strecke.

Die Stadt Nantes (270 000 Einwohner) besaß bereits früher eine Straßenbahn. Am 13.2.1879 wurde die mit Preßluft angetriebenen Fahrzeuge der Stadt übergeben. Die erste elektrische Linie folgte im November 1913, ihre Einstellung bereits 1958.

Der 1985 eröffnete Betrieb auf der Linie 1 kann als vorbildlich bezeichnet werden. Eine aufwendige Fahrzeuggestaltung innen und außen, kombiniert mit ansprechenden Haltestellen, sorgen den ganzen Tag für volle Fahrzeuge. Viel eigener Bahnkörper und eine Ampelvorrangschaltung für die Straßenbahn sorgen für pünktliche Fahrt. Geplant ist zur Zeit der Bau einer neuen Linie 2 und die Beschaffung von Niederflurmittleilen für die vorhandenen Fahrzeuge.

In dieser sympathischen Stadt an der Loire hat die Straßenbahn jedenfalls wieder eine Zukunft. Die hohen Fahrgastzahlen beweisen es.

Roland Mecking

VhAG-Vereinsfahrt nach Karlsruhe

Nach Stuttgart und Lille war nun Karlsruhe als nächstes Reiseziel der VhAG angesagt. Karlsruhe, eine Stadt mit 270 000 Einwohnern, gelegen in der oberrheinischen Tiefebene, die als Handels- und Verwaltungszentrum des Landes Baden-Württemberg. Durch seine Verkehrspolitik ist die Stadt heute weit über Deutschlands Grenzen hinaus bekannt.

Am Samstag, dem 25. August ging es um 9 Uhr 03 mit dem EC "Lötschberg" für 6 VhAG Mitglieder auf große Erlebnisfahrt in Richtung Süden. Die Eisenbahn wurde von allen Teilnehmern als das geeignetste Verkehrsmittel für solche Kurzreisen im kleinen Kreis empfunden. Ein Mittagessen zwischen Koblenz und Mainz, mit Blick auf den Rhein und die Loreley, erholender kann Reisen kaum sein.

Nach Ankunft in Karlsruhe wurden die Hotelzimmer bezogen, und binnen kürzester Zeit startete dann das eigentliche Programm, welches von unserem Gastgeber-Verein "Treffpunkt Schienenbahnverkehr Karlsruhe e.V." ausgearbeitet worden war.

Für die VhAG und einige Gäste aus Erfurt, Chemnitz und Nürnberg war ein Sonderwagen bereitgestellt worden, der uns um 14 Uhr vom Hotel abholte. Es war dies ein sogenannter Kriegsstraßenbahnwagen (KSW) des Baujahrs 1947, der noch heute zum Linienfahrzeugbestand der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) gehört.

Mit diesem Fahrzeug fuhren wir durch die sehr schöne und gepflegte Innenstadt. Es gab zahlreiche Fotohalte, die jeweils von den Gastgebern exakt geplant und betreut wurden. Entweder hatte man ein markantes Gebäude oder Denkmal im Motiv, oder aber eine Zugkreuzung mit unserem KSW und einem anderen Fahrzeugtyp. Auf diese Weise erhielten wir schnell eine Übersicht über die Vielfalt des Stadtbildes und der Verkehrsbetriebe.

Gegen 15 Uhr erreichten wir die Hauptwerkstatt im Betriebshof West, wo wir vom Werkstättenleiter persönlich eine einstündige Führung mit anschließendem Gesprächskreis bei Cola und Fanta geboten bekamen. Anschließend ging es mit dem KSW nach Rappenwörth, einem Vorort von Karlsruhe. Diese, nur im Sommerhalbjahr befahrene Strecke, führt auf eine Insel zwischen dem alten und dem schiffbaren Rhein. Die reizvolle Strecke bietet dabei unzählige Fotomotive.

Von Rappenwörth ging es dann sehr zügig quer durch Karlsruhe zum Stadtteil Durlach. Zwischendurch stiegen wir in einen Großraumzug des Baujahr 1956 um. Mit ihm erreichten wir um 20 Uhr den Betriebshof Tullastraße. Hier sind u.a. sämtliche Museumsfahrzeuge stationiert. Diese wurden uns selbstverständlich alle vorgeführt und erläutert.

Abgerundet wurde dieser Tag durch einen gemütlichen Abend bei Bier und Pizza in einer Pizzeria, wo es Gelegenheit gab, über die Vereinsarbeit in Erfurt, Chemnitz, Nürnberg, Karlsruhe und Essen zu fachsimpeln. Wir lernten hier die Aktiven Mitglieder des Karlsruher Vereins kennen, mit denen eine gute Zusammenarbeit vereinbart wurde. Schließlich verbindet beide Vereine nicht nur der ehemalige VBK-Wagen 88, der jetzt in Essen mit der Nummer 500 verkehrt.

Am nächsten Tag ging es dann zur Albtalbahn (AVG), welche die Überlandstrecken im Raum Karlsruhe betreibt und in der Innenstadt gemeinsam mit den VBK fährt. Sie hat ferner Güterverkehr auf Schiene und Straße, sowie Busreisen zu bieten.

Wir fuhren nach Ettlingen, wo uns die Zugleitzentrale der AVG, sowie Betriebshof und Werkstätten gezeigt wurden. Vor Ort boten sich einige außergewöhnliche Fotomotive, so z.B. ein Reisezug, bespannt mit einer Dampflok der Baureihe 55, neben einem weiß-roten Stadtbahnwagen, oder ein zum Fahrradexpress umgebauter Altbau-Gelenkwagen, in Traktion mit einem Stadtbahnwagen der AVG.

Die Strecken der Albtalbahn sind in ihrer Art sehr reizvoll; zügig, mit etwa 80 km/h, durchquert der Stadtbahnwagen die Vorläufer des Schwarzwaldes. Man muß es einfach erlebt haben, im Mittelteil eines Stadtbahnwagens zu sitzen, welches vollklimatisiert ist, einen erstklassigen Komfort bietet und an der Decke eine Panoramaverglasung, ähnlich der im Rheingold-Luxuszug, aufweist.

In Bad Herrenalb waren wir dann zum alljährlich wiederkehrenden Bahnhofsfest, einem Volksfest mit Musik und Tanz, gleichzeitig aber auch eine Leistungsschau von AVG, VBK, dem Treffpunkt Schienenbahnverkehr und den Ulmer Eisenbahnfreunden, geladen. Hier verbrachten wir einen sehr gemütlichen, feuchtfröhlichen Bierabend im Lokschuppen zu Bad Herrenalb.

Nach Mitternacht erlebten wir noch eine einmalige Partywagenfahrt mit dem Streckenbereisungswagen 91 der AVG: Innenbeleuchtung aus, Fahrschalter in "Fahr max" und dann 80 km/h durch Wald und Nacht gleiten.

Am Montag bereisten wir zum Abschluß in eigener Regie noch einige Stadtstrecken und die Neubaustrecke der AVG nach Hochstetten. Um 16 Uhr ging es schließlich wieder in Richtung Heimat.

Alles in allem war die Fahrt ein voller Erfolg und ein einmaliges Erlebnis, welches wohl kaum mehr zu überbieten ist. Schade, daß nur so wenige Mitglieder hieran Teil hatten.

Christian Boden

!! Termine - Termine !!

Veranstaltungen

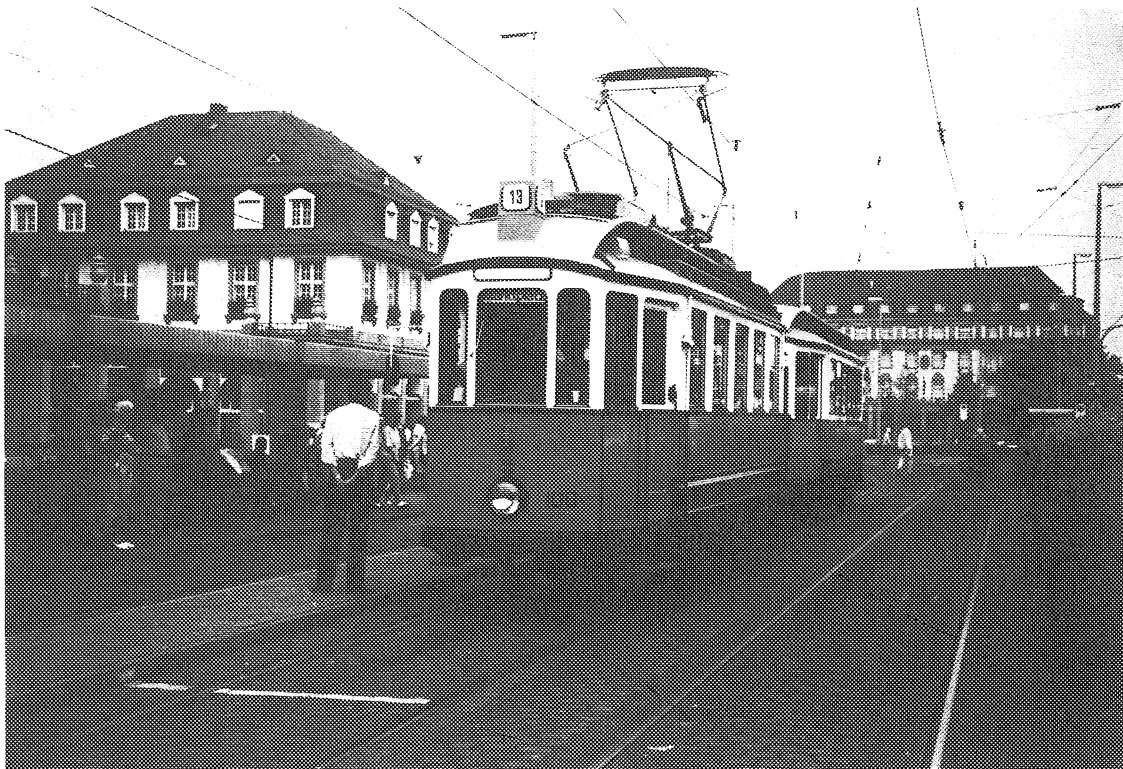
- 30.Nov. D. Waltking Straßenbahnen im Ruhrgebiet bis 1964
20 Uhr Berliner Platz
- 27.4.-2.5.91 Fahrt nach Dresden (Anmeldung durch Eintrag in die Liste am Berliner Pl.)

VhAG-News

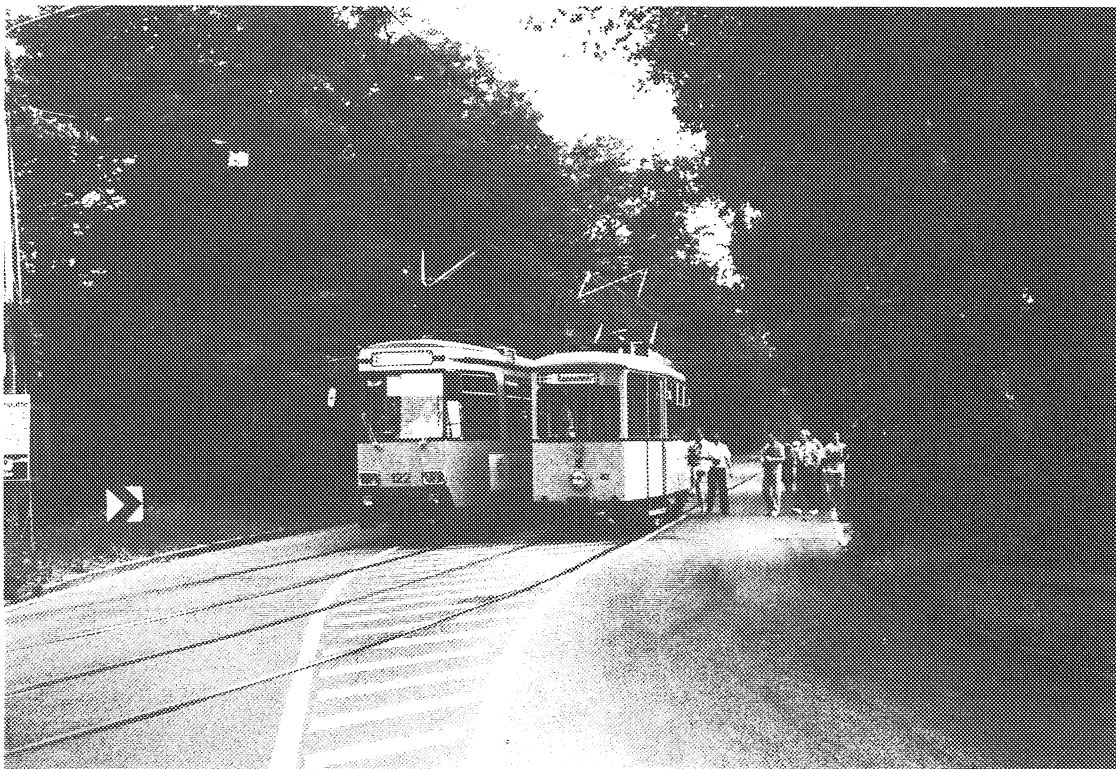
Ab sofort kann am Berliner Platz der VhAG-Kalender für 1991 erworben werden. Er enthält 12 Fotos vom Essener Nahverkehr (je 6x Bus und Straßenbahn).

Der Preis beträgt 20,- DM. Auch eine schriftliche Bestellung durch Überweisung von 23,- DM (inclusive 3,- DM Versandkosten) auf unser Vereinskonto (Postgiroamt Essen, Blz. 360 100 43, Konto-Nr. 4076 50-433) und dem Stichwort "Kalender" ist möglich.

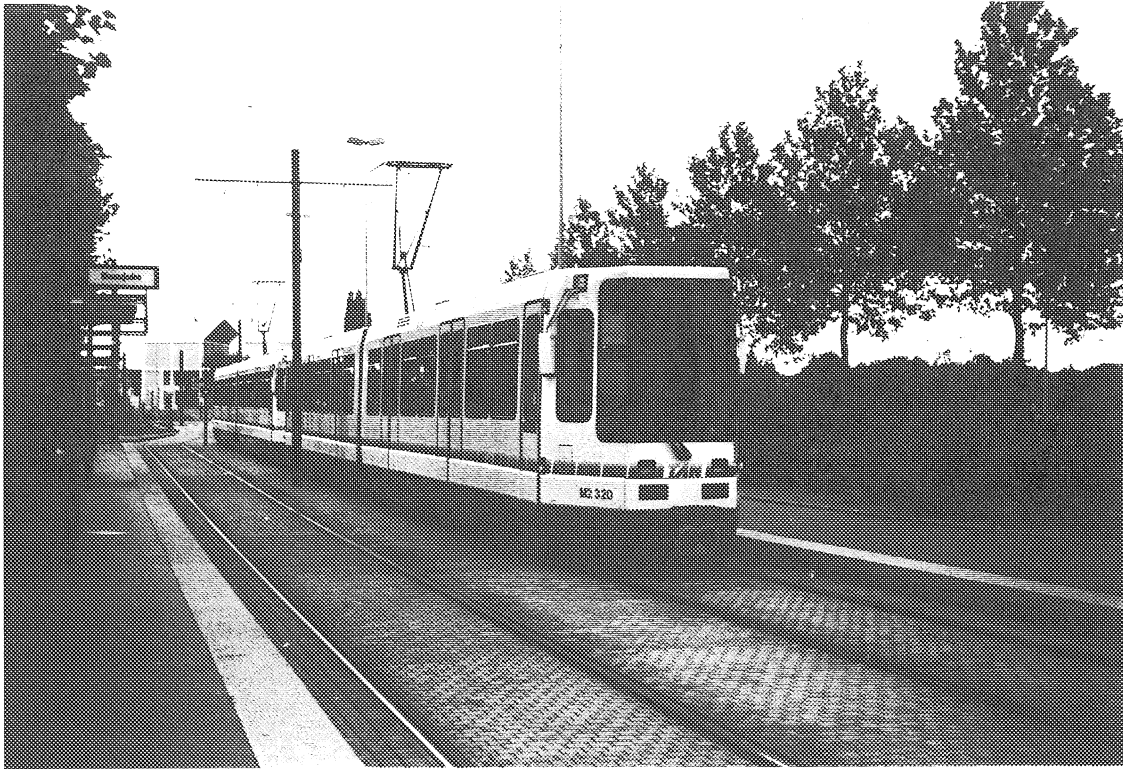
Fotos von VhAG - Exkursionen



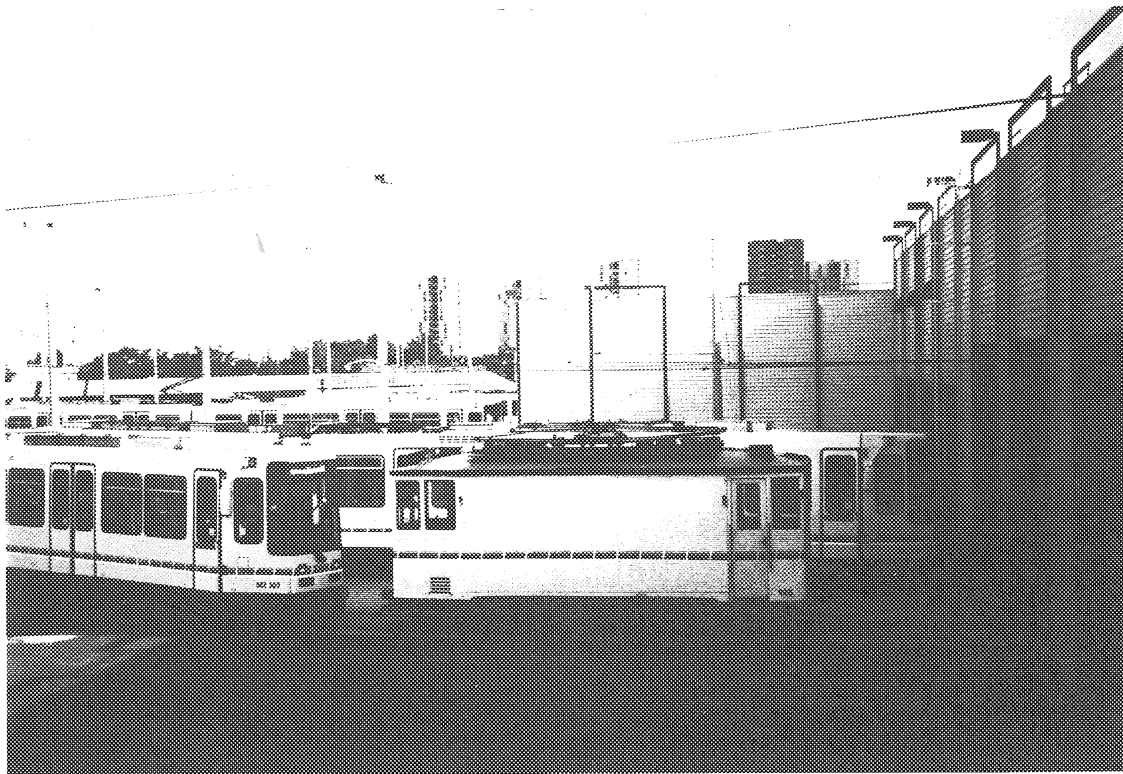
Karlsruhe Hauptbahnhof : Oldtimer-Linie 13 mit "Spiegelwagen" Triebwagen 100
steht abfahrbereit zur Innenstadt-Rundfahrt



Mit dem KSW-Triebwagen 82 auf Sonderfahrt zum Rappenwörth;
Begegnung mit dem Waggon-Union-Achtachser 122 auf Sommerlinie "E"



Straßenbahnzug in Nantes in Doppeltraktion an der neuen Endstelle "Beaujoire" (Ausstellungsgelände und Stadion). Die Wagen entsprechen in der Länge unseren B-Wagen, sind aber nur 2,30 m breit.



Straßenbahn-Betriebshof in Nantes. Vorn der aus Disseldorf erworbene Schienenschleiftriebwagen 145.