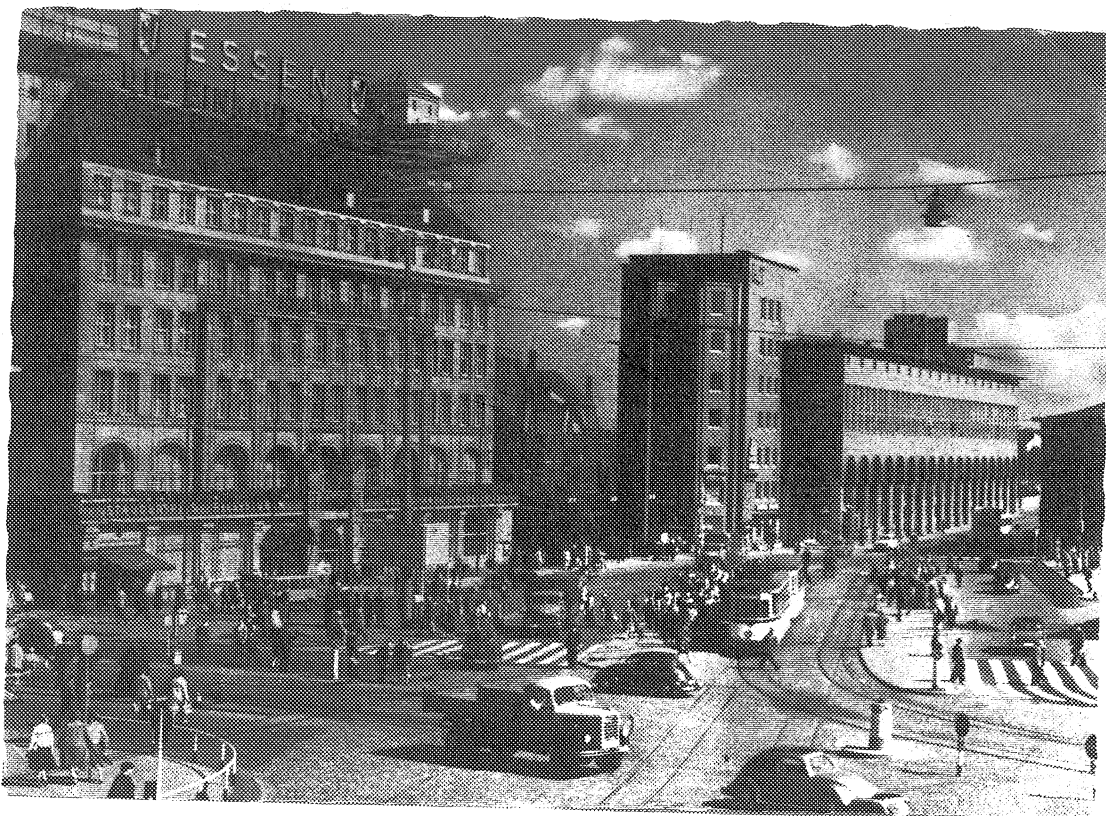




STERNFAHRT



Der Vorplatz des Essener Hauptbahnhofes in den 50er Jahren - im Vordergrund ein moderner Straßenbahnzug, bestehend aus Großraum-Triebwagen und Leichtbau-Beiwagen

Liebe Mitglieder der VhAG, liebe Interessenten,
die Redaktion der Sternfahrt wünscht Ihnen ein gutes und erfolgreiches Jahr 1991. Wir sind bemüht, Ihnen auch in diesem Jahr eine informative Vereinszeitschrift zu bieten, dieses ist jedoch nur mit engagierter Mitarbeit unserer Vereinsmitglieder möglich; wir bitten daher abermals um Beiträge unserer Leserschaft. In Kürze wollen wir eine „historische“ Reihe beginnen, die sich mit betrieblichen Ereignissen aus vergangenen Tagen beschäftigt; wer also über interessante Betriebsereignisse berichten kann, möge sich mit dem Redaktionsteam in Verbindung setzen (z.B. freitags ab 19.00 Uhr in den VhAG-Geschäftsräumen im U-Bhf. Berliner Platz).

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

Ihre „Sternfahrer“

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

Redaktion : Klaus Giesen - Martin Ruhnau - Roland Mecking
Verantwortlich im Sinne des Presserechtes: Klaus Giesen

Erscheinungsweise: alle zwei Monate

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

Redaktionsschluß für die
7. Sternfahrt ist der

Auf Essens Schienen und Straßen

Seit dem 1.1.1991 ist auf allen Essener U-Bahnhöfen das Rauchen verboten. Erboste Raucher hatten in den Tagen davor bereits einige der aufgestellten Hinweisschilder demoliert. Die EVAG hofft jedoch auf die Einsicht der Fahrgäste, auch wenn zunächst keine Strafen gegen Raucher verhängt werden sollen.

Ebenfalls seit dem 1. Januar gilt, wie im gesamten VRR, das Ticket 2000. Dabei machten 4000 EVAG-Kunden davon Gebrauch, das neue Ticket im Abonnement zu bestellen. Die Zustellung erfolgte, wegen der Übertragbarkeit der Fahrkarten, per Einschreiben.

Inzwischen haben bereits vier Wagen der Serie 1821...1830 = 1851...1860 linksseitige Türen erhalten. Es handelt sich dabei um folgende Fahrzeuge: 1854, 1855, 1857 und 1860. Geplant ist jetzt der Umbau von 10 (statt 8) Wagen.

Fortgesetzt wurde die Ausmusterung der Einrichtungssechser: 1631 (5.11.1990) und 1615 (12.90 wegen Bügelschaden z.Zt. abgestellt). Damit verkehren noch folgende Wagen: 1623, 1628, 1636, 1638, 1639, 1643, 1647, 1667 und 1668. Spätestens im September, zur Eröffnung der Ost-West-Spange, müssen auch sie ausgemustert oder umgebaut werden.

In der Nacht vom 22. auf den 23.11.1990 drangen unbekannte Täter auf das Gelände des Betriebshofes Stadtmitte ein und besprühten 40 Straßenbahnen mit Farbe. Dabei wurde an den Fenstern mit Schablonen die Aufschrift „Kohl muß weg“ angebracht.

Am 22.12.1990 feierte der erste deutsche M-Wagen (EVAG-Tw 1001) seinen fünfzehnten Geburtstag. Inzwischen besitzt die EVAG 76 M-Wagen. Insgesamt verkehren bei 11 Betrieben 332 Fahrzeuge vom Typ M/N.

Aus Anlaß des Geburtstages unternahm die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V. am Abend des 21.12.1990 eine Sonderfahrt mit dem Tw 1001. Befahren wurde dabei zunächst die erste Strecke, auf der der Wagen im März 1976 eingesetzt wurde: Dellwig - Steele. Nach einem kurzen Abstecher zur Schleife Bredeney, wurde dann um 0 Uhr im Betriebshof Stadtmitte mit Sekt auf die nächsten 15 Jahre angestoßen.

Da die Landesregierung von NRW den weiteren U-Bahn-Bau auf Eis gelegt hat, ist das erst 1989 beschlossene neue Stadtbahnkonzept bereits makulatur. Wahrscheinlich wird außer der Strecke nach Altenessen (zur Zeit im Bau) lediglich noch die Strecke in Richtung Steele gebaut. Eine entgeltliche Entscheidung ist aber noch nicht gefallen.

Die EVAG hat von der Firma Daimler-Benz einen weiteren Vorführwagen (Typ O 405 G) erworben und unter der Nummer 3753 in Betrieb genommen.

Um die Wagen 3801-3811 (Käbbohrer, Baujahr 1982) ausmustern zu können, sollen 15 Niederflurbusse angeschafft werden.

Sternfahrt-Serie

In dieser Ausgabe der Sternfahrt berichten wir über einen Omnibustyp, der erst vor relativ kurzer Zeit vom Essener Straßenbild verschwand:

Gelenkbus : MAN-Büssing/Ludewig VG 16



Ludewig-Gelenkbus 3775 im Betriebshof E-Stadtmitte

Aufnahme: Peter von Chamier-Cieminski

Wenn der Name Ludewig fällt, wird häufig zuerst an die berühmten und inzwischen legendären Anderthalb-Decker-Omnibusse gedacht; als Ende der 60er Jahre die 1 1/2-Decker allmählich von den Gelenkbussen verdrängt wurden, folgte auch Ludewig diesem Trend und konzipierte eigene Gelenkbusse. Der Essener Verkehrs-AG, die bei der Beschaffung von Gelenkbussen bisher auf „fremde“ Fabrikate ausweichen mußte, kam diese Entwicklung recht gelegen, da sie nun wieder Fahrzeuge einer in ihrer Heimatstadt ansässigen Firma beziehen konnte. An der Produktion dieser Wagen waren drei namhafte Firmen beteiligt: Ludewig fertigte den Aufbau, d.h. Karosserie und Inneneinrichtung, während das Fahrgestell samt den Antriebsaggregaten von Büssing stammte und das Fahrgestell des Nachläufers von der Firma Schenk geliefert wurde. Das Antriebskonzept entsprach dem damals üblichen Baumuster: Ein im Vorderwagen eingebauter Büssing-Unterflurmotor mit 11 l Hubraum trieb über ein Voith-Diwa-Busgetriebe die Mittelachse an, während die einfach bereifte Achse des Nachläufers gelenkt war. Erwähnenswert ist die Krupp-Motorbremse, durch welche die Ludewig-Gelenkwagen schon an ihrem Fahrgeräusch erkennbar waren. Das äußere Erscheinungsbild war durch

die dem Standardbus angegliche Frontpartie und die elektrisch angetriebenen Falttüren geprägt. Die von 1970 bis 1974 beschaffte Gesamtserie von 36 Fahrzeugen (Wg.Nr. 3751-3786) wurde in drei Einzelserien ausgeliefert und bildete bis Mitte der 80er Jahre ein vertrautes Erscheinungsbild auf Essens Straßen. Außer der Essener Verkehrs-AG setzten nur wenige Verkehrsbetriebe Ludewig-Gelenkbusse ein; 1975 wurden z.B. zahlreiche Wagen für die Krefelder Verkehrs-AG hergestellt, diese besaßen jedoch Fahrgestelle des Daimler-Benz-Typs 0317. Das Gros der Essener Fahrzeuge wurde im Jahre 1986 ausgemustert und teilweise in die Türkei und nach Tunesien verkauft; als letzter Vertreter der Ludewig-Gelenkbusse wurde im März 1988 der Wagen 3784 aus dem Verkehr gezogen.

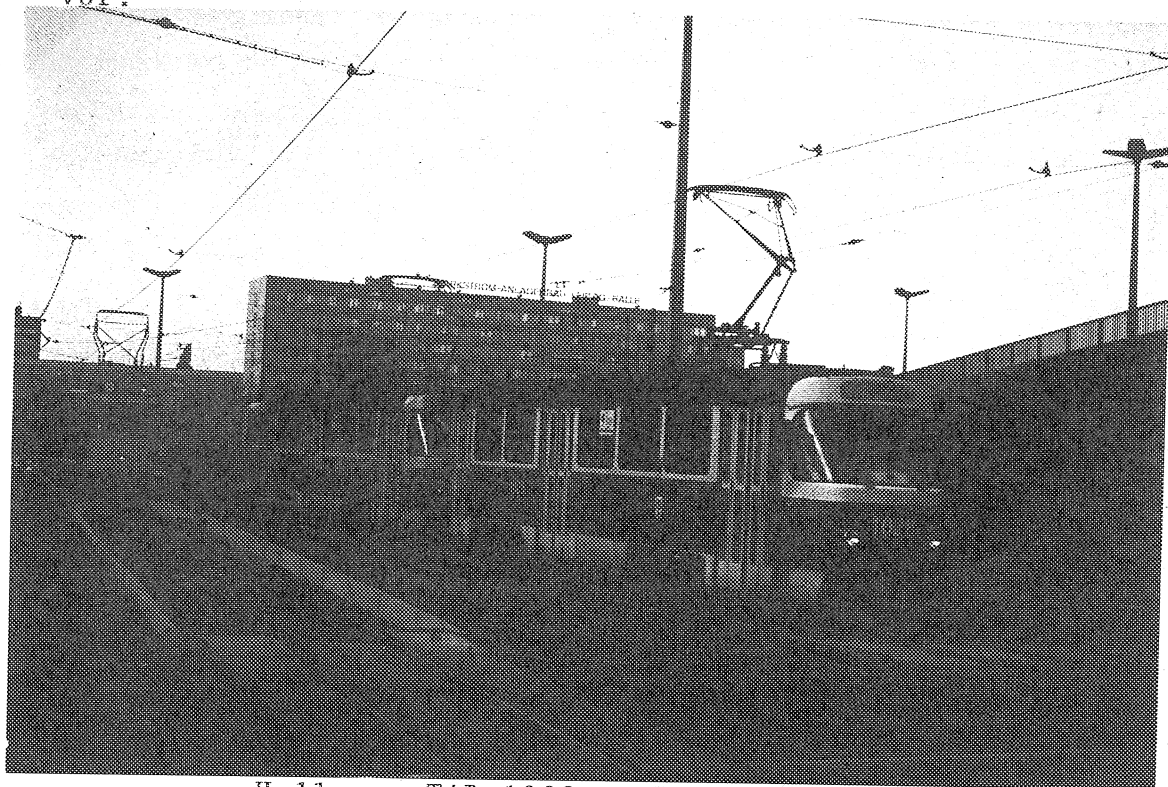
Tilo Korte

Technische Daten :

Länge	16.500 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	3.100 mm
Leergewicht	12.800 kg
zul. Gesamtgew.	23.200 kg
Hubraum	11.580 ccm
Leistung	210 PS (154 kW) bei 2.100 U/min
Höchstgeschw.	58 km/h
Sitzplätze	54
Stehplätze	105

Sternfahrt-Serie

Im zweiten Teil unserer Serie über die Straßenbahnwagen in der ehemaligen DDR stellen wir in dieser Ausgabe der Sternfahrt den weitverbreiteten Tatra-Typ T4D/B4D vor.



Halle : T4D 1028 am Thälmann-Platz

Aufnahme: Martin Ruhnau, 6.Okt.1990

Nachdem im Jahre 1964 in Dresden drei Prager T3-Tw erprobt worden waren, entwickelte Tatra das deutsche Exportmodell T4D, das sich vom T3-Tw v.a. durch seine geringere Breite von 2,20 m statt 2,50 m unterschied. Bei diesem Wagentyp handelt es sich um einen als Einrichtungswagen ausgeführten Lizenzbau des PCC-Wagens; er besitzt eine pedalbetätigte Unterflur-Schützensteuerung mit 99stufigem Trommelbeschleuniger. Bei einer Geschwindigkeit von weniger als 3 km/h wird die Widerstandsbremse von der elektromechanischen Federspeicherbremse unterstützt; ferner sind vier Magnetschienenbremsen vorhanden. Die Außenverkleidung des aus geschweißten Stahlprofilen konstruierten Kastengerüsts besteht seitlich aus Stahlblechen, an den Plattformen aus Gründen der Gewichtsreduzierung aus Glasfibrerlaminat. Die Triebdrehgestelle besitzen gummigefederte Radsätze und je zwei in Längsrichtung angeordnete Motoren, deren Kraftübertragung über Gelenkwellen und Stirnrad-Kegelrad-Getriebe erfolgt.

Der Wagenkasten des Beiwagens entspricht dem des Triebwagens; auch hier sorgen drei elektromotorisch angetriebene Doppelfalttüren für einen schnellen Fahrgastwechsel. Als Betriebsbremse dient eine vom Bremsstrom des Tw erregte Solenoid-Scheibenbremse, die den Bw unterhalb einer Geschwindigkeit von 5 km/h selbsttätig stufenlos zum Stillstand bremst. Innen finden sich zwei- oder dreireihige Schalensitze.

Die in der ehemaligen DDR eingesetzten Wagen des Typs T4D/B4D gehören vier verschiedenen Spurweiten an:

Halle (1000 mm)

Chemnitz, Magdeburg, Schwerin (1435 mm)
Dresden (1450 mm)
Leipzig (1458 mm)

Die Verkehrsbetriebe in Chemnitz und Schwerin besitzen die 2,50 m breite Version des Tatra-Tw/Bw (Typ T3D/B3D), die anderen Betriebe setzen die 2,20 m breite Variante (T4D/B4D) ein.

Zwischen 1967 und 1986 wurden über 1000 Tw und mehr als 700 Bw an die Verkehrsbetriebe der DDR ausgeliefert, wovon jedoch zahlreiche aufgrund von Unfällen, Korrosionsschäden etc. schon ausgemustert wurden; zahlreiche Fahrzeuge wurden zu Arbeits- oder Fahrschulwagen umgebaut.

Technische Daten :

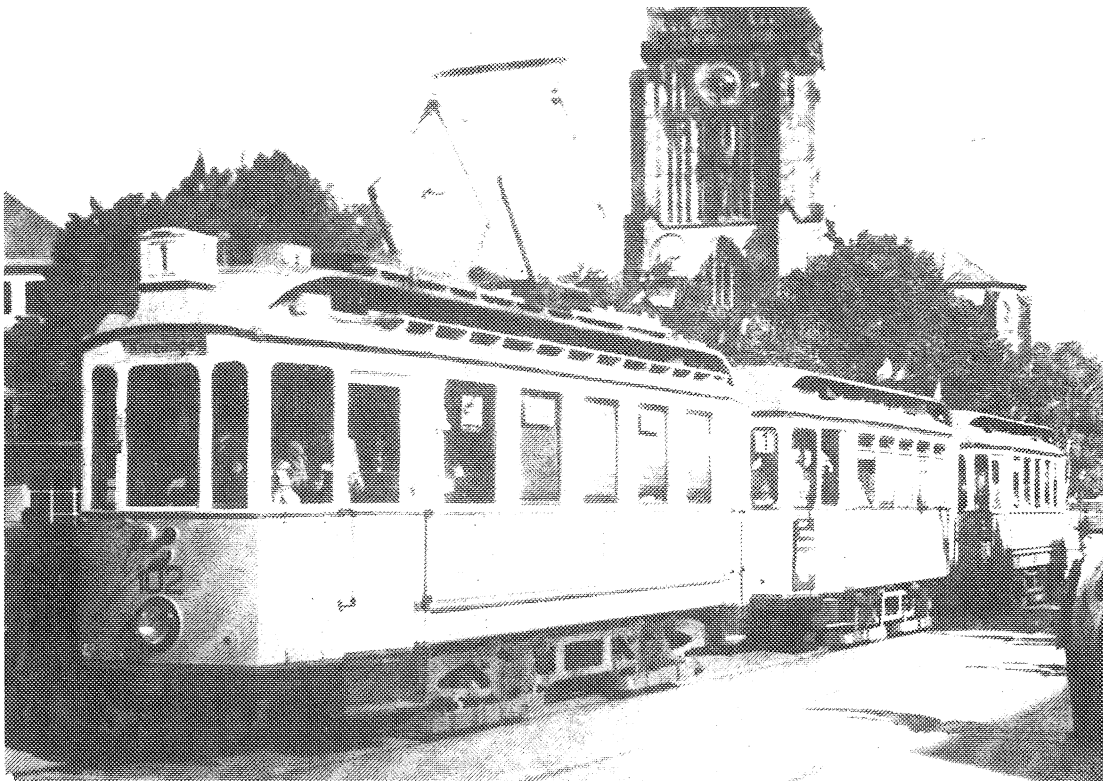
Achsfolge	Bo~Bo~
Länge	14,0 m
Breite	2,20 m (T4D/B4D) ; 2,50 m (T3D/B3D)
Achsstand	1,9/6,4 m
Leistung	4 x 43 kW
Leergewicht	16,8 t (Tw) ; ca. 12 t (Bw)
Platzangebot	132 (Tw) ; 143 (Bw)
Baujahre	ab 1967 (Tw) ; ab 1969 (Bw)

Martin Ruhnau

Fotoseite



Haltestelle: Kaiser-Otto-Platz in den 60er Jahren



Spiegelwagen 102 der Karlsruher Straßenbahn; dieser Wagen befindet sich heute im Besitz der Essener Verkehrs-AG und trägt die Wagennummer 500.

beide Aufnahmen: Sammlung M. Ruhnau

VhAG-Aktiv

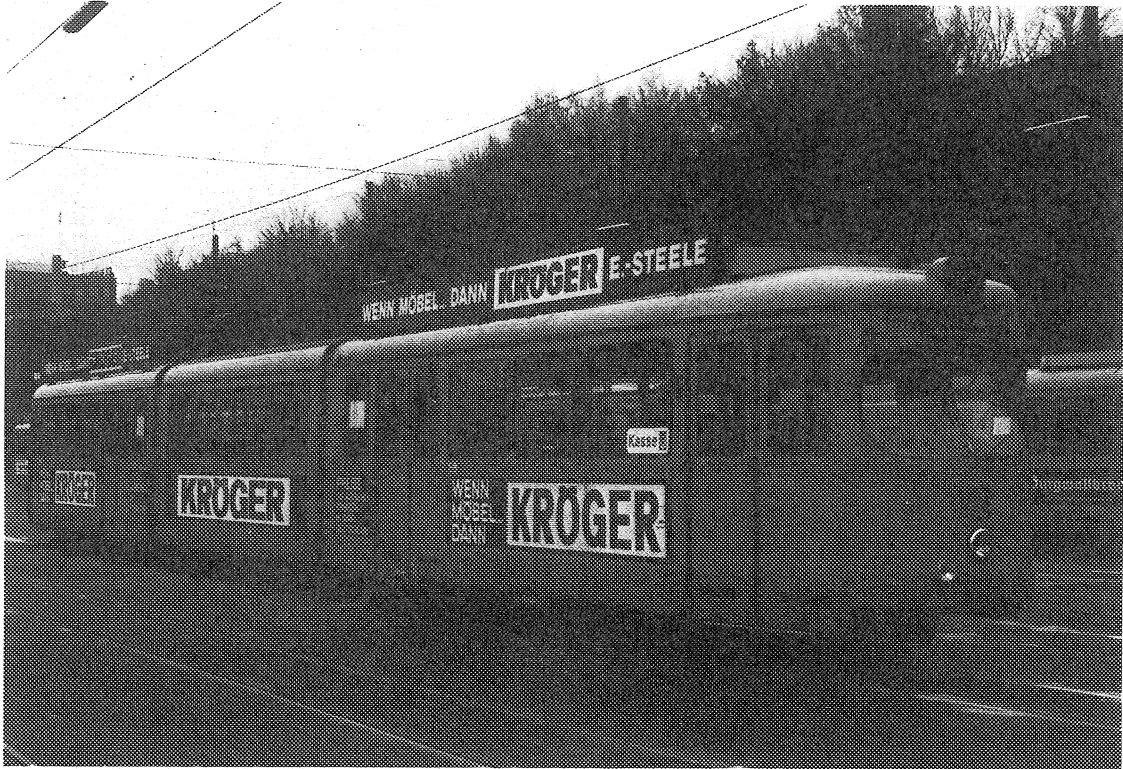
Am 30.11.1990 war Herr Dieter Waltking in den VhAG-Vereinsräumen am Berliner Platz zu Gast und hielt einen hervorragenden Diavortrag; unter dem Thema „Von Ruhrort bis Unna“ zeigte Herr Waltking Farbdias aus den 50er Jahren von inhaltlich besonderer Qualität. Es fanden sich zahlreiche historische Motive wie z.B. die Begegnung von EVAG-Zweiachsern und Vestischen Vorkriegswagen in Bottrop am Pferdemarkt, Fahrzeuge verschiedener Verkehrsbetriebe am Viehofer Platz, Betriebshof Bredeney aus ungewöhnlicher Perspektive, etc. . Allgemein auffallend waren die zahlreich vorhandenen Fahrräder, Handkarren und Pferdewagen, kaum aber Kraftfahrzeuge; der Straßenzustand und die Bausubstanz sowie die Wahl des Aufnahmestandortes machten ein Erkennen des genauen Punktes teilweise recht schwierig. Der Vortrag fand allgemeine Begeisterung und einen langen Applaus. Aufgrund des Interesses sagte Herr Waltking zu, in absehbarer Zeit einen ähnlichen Vortrag zu halten.

Christian Boden

Termine

- 7.4.1991 Sonderfahrt mit EVAG M-Wagen in Erfurt
(Meldungen bis 15.3.1991 an:
Christian Boden, Bredeneyer Str. 4c
4300 Essen 1)
10. bis 14.4.1991 Intermodellbau 91
(Internationale Modellbau-Fachmesse in
Dortmund; für aktive Mitarbeiter werden
Freikarten ausgegeben
(Meldungen an: VhAG, Berliner Platz, oder
Christian Boden (Anschrift: siehe oben))
- 21.4.1991 Abschiedsfahrt mit Erfurter Tw 92 in Essen
(Abfahrt 10.00 Uhr (bei Bedarf 2. Fahrt
am Nachmittag))
(Anmeldungen bis 5.4.1991 an Chr. Boden)
9. bis 12.5.1991 BDEF-Verbandstagung im Ruhrgebiet
(Erwartet werden ca. 900 Eisen-/Straßenbahn-
freunde aus dem gesamten Bundesgebiet
Aktive Mitarbeit unserer Mitglieder (z.B.
zur Betreuung des Vereinsheims am Berliner
Platz ist sehr erwünscht.
(Meldungen an: Herrn H. Ahlbrecht)

Die Anmeldeformulare für die Sonderfahrten am 7.4.1991 bzw.
21.4.1991 liegen dieser Ausgabe der Sternfahrt bei.



Triebwagen 1819 der EVAG im Btf. E-Stadtmitte

Aufnahme: Martin Ruhnu, 12.Dez.1989



Triebwagen 1854 an der Tunnelrampe am Haupteingang

Aufnahme: Martin Ruhnu, 19.Aug.1990