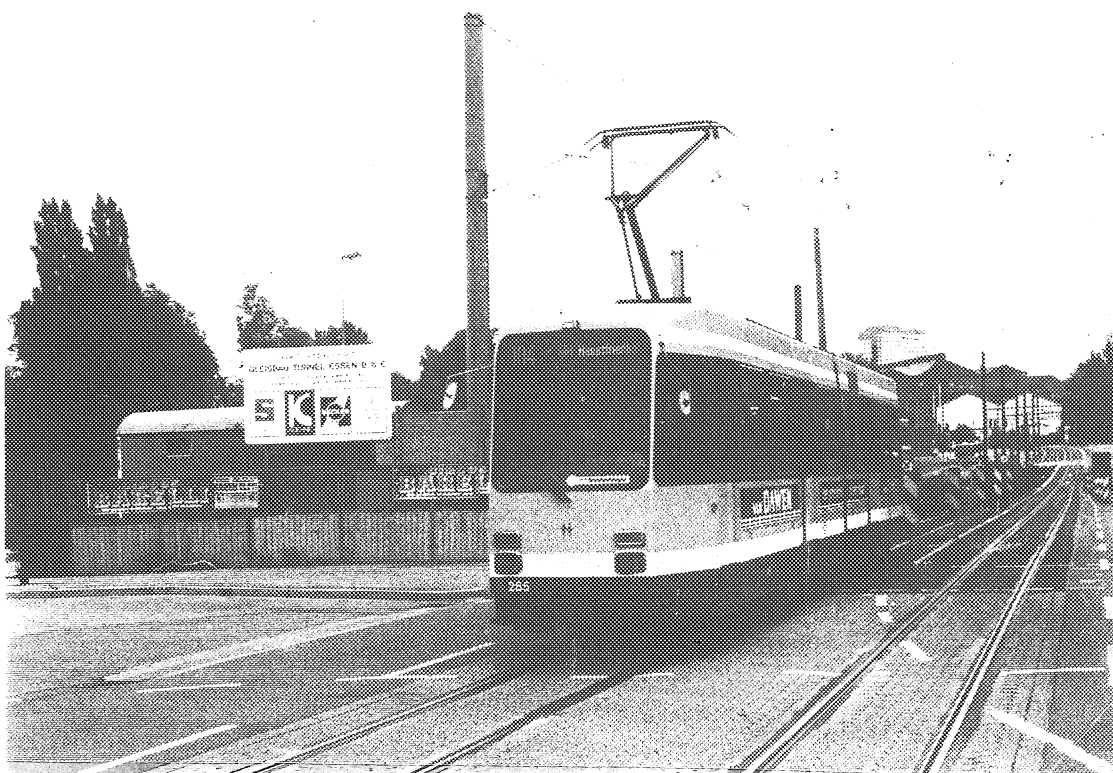




# STERNFAHRT



Triebwagen 285 der Betriebe der Stadt Mülheim a.d. Ruhr an der Tunnelrampe Haupteingang der im Herbst 1991 zu eröffnenden „Ost-West-Spange“

Liebe Mitglieder der VhAG, liebe Interessenten,

unsere Vereinszeitschrift, die „Sternfahrt“ besteht seit nunmehr einem Jahr. Dieses kleine Jubiläum möchten wir dazu nutzen, Ihnen die Möglichkeit zu einer kritischen Bewertung der Sternfahrt zu geben; wir bitten daher die interessierten Leser den beiliegenden Fragebogen zu beantworten und der Sternfahrt-Redaktion zukommen zu lassen (z.B. freitags ab 17.00 Uhr im Vereinsheim im U-Bhf. Berliner Platz abgeben, oder mit der Post an

Martin Ruhnau  
Cäsarstr. 36  
4300 Essen 1 )

Wir würden uns sehr über eine große Anzahl von Antworten freuen, um Ihnen in Zukunft eine noch interessantere Vereinszeitschrift bieten zu können.

Aus kopiertechnischen Gründen war ein Erscheinen der 7. Sternfahrt-Ausgabe leider nicht vorher möglich; wir bitten um Verständnis und wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen der neuen Ausgabe der Sternfahrt.

Ihre „Sternfahrer“

Redaktionsschluß für die 8. Ausgabe der Sternfahrt ist der 24.05.1991

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

Erscheinungsweise: alle zwei Monate

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

### Auf Essens Schienen und Straßen

Am 27.01.1991 veranstaltete die „Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ eine Straßenbahn-Sonderfahrt mit dem Erfurter Museumswagen 92 und dem Essener Wagen 500 (ex Karlsruhe); die Fahrt führte über einen Teil des Essener Straßenbahnnetzes und das gesamte Essener Stadtbahnnetz (siehe Bericht auf den Seiten 10 und 11).

Am Vormittag des 6. Februars 1991 erlitt der Stadtbahnwagen B 5016 der Betriebe der Stadt Mülheim a.d. Ruhr im Bereich des Bahnhofs MH-Rosendeller Straße (Linie U18) einen Achsbruch und entgleiste mit dem vorderen Drehgestell; es handelt sich hierbei um den ersten Unfall dieser Art auf den Stadtbahnstrecken Essens und Mülheims. Der Wagen konnte schon nach wenigen Tagen wieder im Linienverkehr eingesetzt werden.

Am 15. Februar dieses Jahres wurde das Ruhrgebiet von starken Schneefällen heimgesucht. Im Laufe des Nachmittags kam in ganz Essen der Verkehr zum Erliegen; zeitweise mußte auch der Linienverkehr fast vollständig eingestellt werden, so daß es auf zahlreichen Omnibus- und Straßenbahnlinien zu Verspätungen von mehreren Stunden kam. Im Laufe des Abends normalisierte sich die Situation wieder, so daß die meisten Linien wieder verkehren konnten. Die in den Betriebshof E-Stadtmitte einfahrenden Wagen wurden zeitweise im Straßenraum auf der Goldschmidtstr. abgestellt, da aufgrund der Schneemassen ein Befahren des Betriebshofes unmöglich wurde.

Der im Dezember 1990 vorübergehend abgestellte Tw 1615 erhielt im Februar 1991 erneut eine HU (inkl. Neulack). Ebenfalls eine HU erhält z.Z. der Tw 1647.

Der Umbau der 8x-ER-Gel-Tw schreitet weiter voran; im April waren die Wagen 1854, 1855, 1857 und 1860 (ex 1824, 1825, 1827, 1830) fertiggestellt. Zur Zeit befindet sich der Tw 1829 zwecks Umbau in der Hauptwerkstätte der Essener Verkehrs-AG.

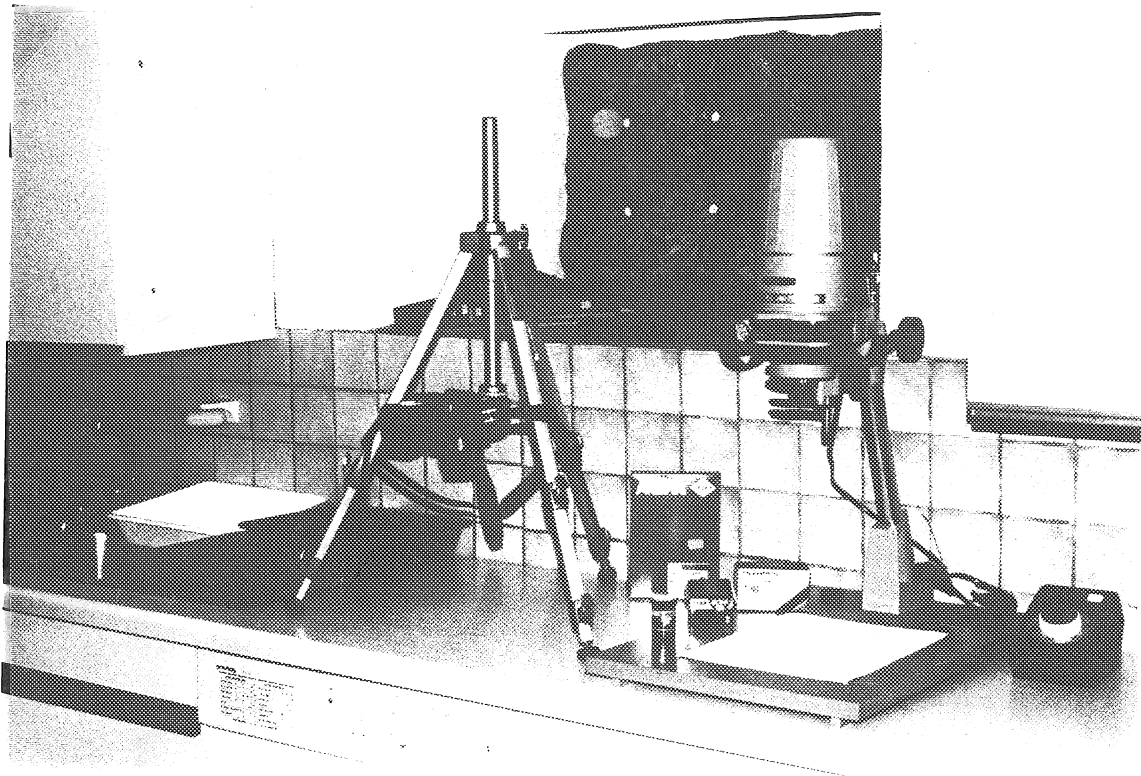
Im April 1991 waren die DUO-Spurbusse 3711-3719 mit linksseitigen Türen ausgestattet, die Wagen 3720-3728 folgen.

## BERICHT ÜBER DIE FOTOGROPPE IN DER VHAG

In der VHAG können sich viele Interessengruppen, die sich mit Ideen, Erfahrungsaustausch und Aktivitäten zum Wohle der Arbeitsgemeinschaft befassen, zusammenfinden.

Auch persönliche Interessen und Kontakte sollten gepflegt werden.

Neben den Interessierten für Technik, Verkehr, Modellbau, Geschichte usw. haben wir auch eine Fotogruppe, die heute hier vorgestellt werden soll:



Ziel und Zweck der Fotogruppe ist es, wertvolles Bildmaterial aus Vergangenheit und Gegenwart zu sichern, zu erhalten und zu pflegen. Wir haben schon einige alte "Schätzchen" in Verwahrung, deren Archivierung, Datenfindung, Registrierung und weitere Verwendungsmöglichkeiten uns noch längere Zeit beschäftigen werden. Eine genaue Stückzahl kann derzeit noch nicht genannt werden, da täglich neue Exemplare hinzukommen. Zur Zeit verfügen wir über ca. 500 Fotodokumente verschiedenster Art.

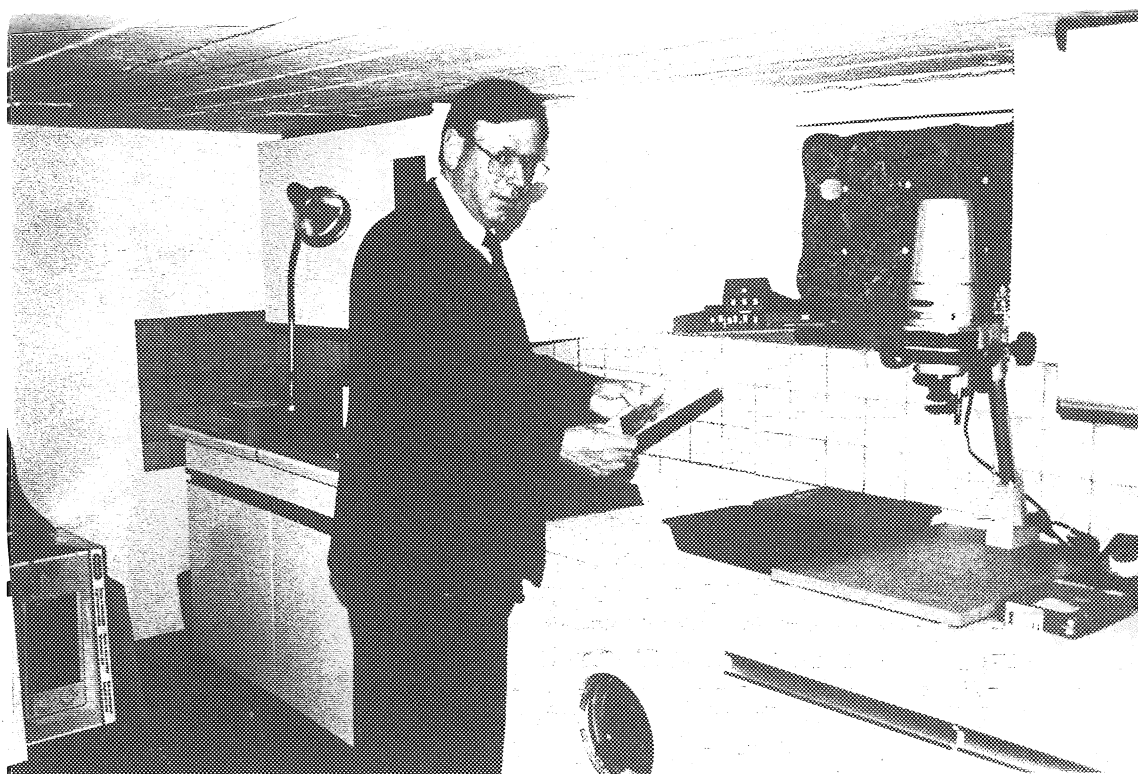
Unser gut ausgestattetes Fotolabor ermöglicht mit Geduld, Fleiß, Ausdauer und Sachkenntnis des Betreibers hervorragende Ergebnisse bei Vergrößerungen, Reproduktionen und neuen Aufnahmen, die man in den besten Fotofachgeschäften oder Kaufhäusern nicht bekommen kann.



Wir wissen, worauf es ankommt, ob Color- oder Schwarzweiß- Fotografie; unsere Bilder, die auch aus ältesten Vorlagen entstehen, müssen in Fachkreisen als gute Produktionen anerkannt werden. Dieses erreichen wir durch richtige Bearbeitung und entsprechende Materialauswahl. Oft sind mehrere Tests erforderlich, die erst zu einem brauchbaren Ergebnis führen.

Mit bestmöglicher Wiedergabequalität wollen wir die Ziele der VHAG, gute Dokumentationen zu schaffen, beweisen.

Wir werden in Zukunft Bildserien, farbig oder schwarzweiß, zusammenstellen und den Interessierten vorstellen. Dabei denken wir schon an Serien, die für Ausstellungszwecke in Bildträgern zusammengefaßt werden.



Rolf Riefenstahl

Auch Postkarten, die mehrere Motive darstellen, sollen veröffentlicht werden. Die Bearbeitung zur Vorführreife (Größe, Gestaltung und Aussehen) wird im eigenen Labor durchgeführt.

Seit kurzem verfügen wir über zwei Projektoren, mit denen wir Dias in 24 x 36 mm, 50 x 50 mm und 6 x 6 cm vorzeigen können.

Auf entsprechende Vorträge wird rechtzeitig in einer der nächsten "Sternfahrt"- Ausgaben hingewiesen.

Desweiteren sind die Anschaffungen eines Fernsehgerätes und eines Videorecorders geplant. Diese Geräte sind mit privaten Mitteln finanziert bzw. von Gruppenmitgliedern bereitgestellt worden. Sie können für vereinsinterne Veranstaltungen genutzt werden, bleiben aber weiterhin im Privatbesitz.

Wir sammeln Fotodokumente aller Art, Filme, Negative, Abzüge und Vergrößerungen, Diapositive und Videoaufzeichnungen.

Auch Bilder, von denen es keine Negative mehr gibt, werden durch Re-Verfahren für weitere Verwendungsmöglichkeiten gesichert.

Es dürfte im Interesse eines jeden Vereinsmitglieds liegen, in seinen (oder auch bei Eltern und Bekannten) Fotosammlungen mal nachzuschauen, ob etwas Brauchbares für uns dabei ist.

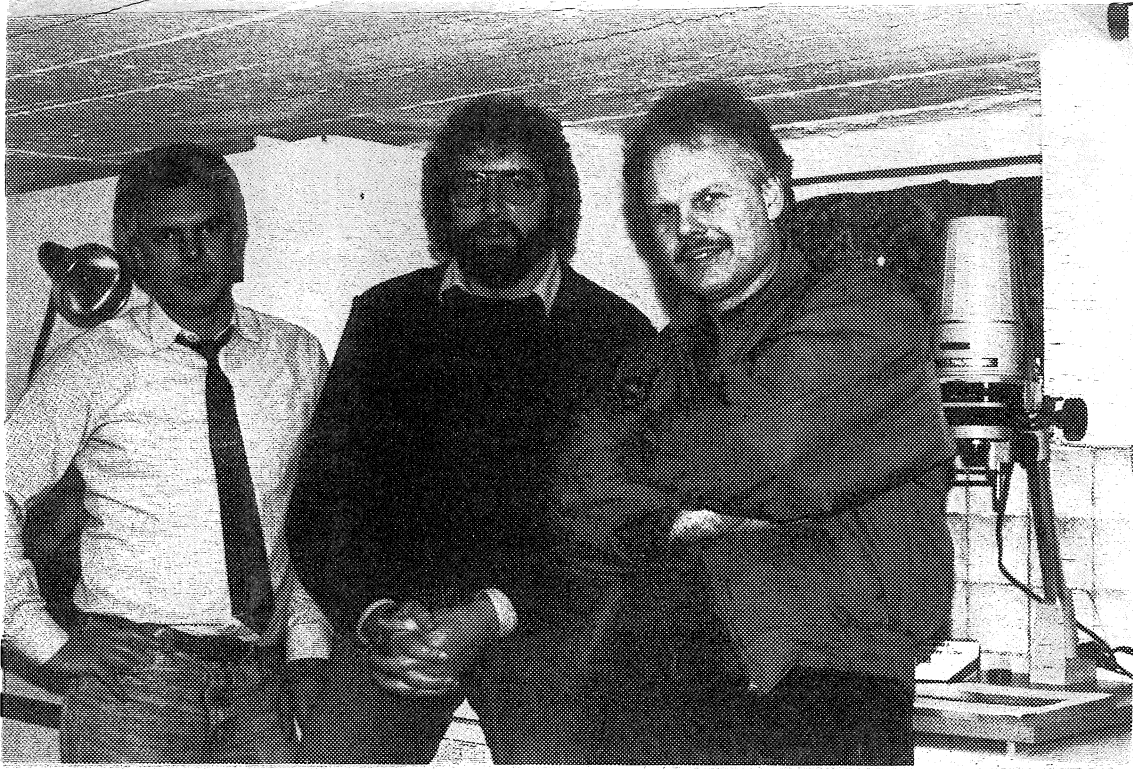
Wir sammeln nicht nur Straßenbahn- und Omnibusbilder, sondern auch Stadtansichten aus dem alten Essen, Haltestellendarstellungen oder ähnliches, was es heute nicht mehr gibt.



Alle Motive dieser Art, ob Film oder Bild, sind uns herzlich gern willkommen, nur abkaufen können wir nichts. Über Zugriffsmöglichkeiten des Spenders können wir uns einigen, es gibt bestimmte Möglichkeiten, wenn jemand irgendwann mal "sein eigenes Bild" in aufbereiteter Qualität wiedersehen will.

Wir müssen auch darauf achten, daß unsere mühsam zusammengetragenen Dokumente nicht durch breite Streuung in der Öffentlichkeit entwertet werden, das schadet uns allen. Wir wollen uns doch mit unseren Sammlungen einen guten ideellen Wert erhalten.

Unsere technischen Einrichtungen können selbstverständlich - in begrenztem Umfang - interessierten Vereinsmitgliedern vorgeführt werden. Besuchstermine oder eine "Geräteschau" können mit den Mitgliedern der Fotogruppe abgestimmt werden. Laborbesuche sind nur zum Anschauen ohne aktive Mitarbeit möglich. Auch können wir bei der Herstellung von Bilderserien, die Vereinsmitglieder selbst herstellen wollen (Fotografie oder Aufnahme von besonderen Motiven), beratend zur Seite stehen. Dieses gilt auch für die Videotechnik.



Jürgen Büddecke, Erich Lutz, Peter v Chamier-Cieminski

Unser Laborinhaber kann in Sonderfällen spezielle Aufgaben zum Selbstkostenpreis erfüllen, wenn jemand mal einen besonderen Wunsch (Ausschnittvergrößerung, Abzug nach Farbvorgaben o.ä.) hat. Wir bitten um Verständnis, wenn wir an dieser Stelle mitteilen, daß nicht jeder Film unserer Mitglieder hier bearbeitet werden kann, das würde unsere verfügbare Kapazität überfordern. Wir sind kein Fotogeschäft, sondern in speziellen Anwendungsfällen bestimmt etwas Besseres.

Wir wollten uns hier auf die wichtigsten Informationen beschränken, es gibt bestimmt noch viele andere Einzelheiten, die erwähnenswert sind, die würden hier aber zu weit führen. Interessierte Fotofreunde können uns an den Vereinsabenden befragen. Über unsere weiteren Aktivitäten und Fortschritte werden wir zu gegebener Zeit wieder berichten.

Die Fotogruppe:

Jürgen Büddecke, Peter v. Chamier- Cieminski, Erich Lutz, Rolf Riefenstahl

## Sternfahrt-Serie

In dieser Ausgabe der Sternfahrt stellen wir den bewährten Gelenkonnibus des Typs 0305G des Herstellers Daimler-Benz vor.



Gelenkbus 3629 der EVAG im Btf. E-Stadtmitte  
Aufnahme : Tilo Korte

Das Spurbus-Projekt in Essen hängt eng mit der Beschaffung dieses Gelenkbus-Typs zusammen; der Wagen 3618 des Baujahres 1978 trägt als erster Essener Bus Spurführungsrollen und auch ansonsten sind es diese Fahrzeuge vom Typ 0305G durch welche die Essener Verkehrs-AG Erfahrungen der praktischen Erprobung des Spurbus-Systems gewinnt.

Als im Jahre 1978 die Beschaffung von Ersatz für auszumusternde Büssing-Gelenkbusse anstand, entschied man sich für den gerade neu auf den Markt gekommenen Daimler-Benz-Schubgelenkbus. Diese Entscheidung wurde sicherlich auch im Hinblick auf die Spurführungstauglichkeit getroffen:

Die erstmalig verwirklichte elektronische Knickschutzregelung führt zu stabileren Fahreigenschaften, als sie herkömmliche Zugwagen mit Nachläufer aufweisen. Die Notwendigkeit der Gelenkdämpfung zur Verhinderung des seitlichen Ausbrechens der Mittelachse ergibt sich aus dem Antrieb im Nachläufer; daher befinden sich im Gelenk hydraulische Dämpfer, die der Knickrichtung entgegenwirken; hierbei vergleicht ein Mikroprozessor den Lenkeinschlagwinkel mit dem zeitabhängig folgenden Knickwinkel des Gelenkes und gibt entsprechende Impulse an die Hydraulik-

Dämpfer weiter. Durch die Anordnung der Antriebsgruppe im Heck des Nachläufers kann ein ebenso niedriger Fußboden wie im Standard-Linienbus realisiert werden; ein weiterer offenkundiger Vorteil des neuen Antriebskonzeptes liegt in der größeren Teilegleichheit mit dem Standard-Linienbus. Im übrigen ist der Motorraum geräuschgekapselt, so daß beim Fahrer praktisch keine Motorgeräusche mehr wahrnehmbar sind. Die mit Velourbezügen versehenen Sitzpolster und eine neue Außenlackierung in den Essener Stadtfarben tragen außerdem zur Steigerung der Attraktivität bei.

Der Gelenkbus-Typ 0305G bewährte sich bei der Essener Verkehrs-AG so gut, daß man auch bei der Beschaffung neuer Standard-Omnibusse auf das Fabrikat Daimler-Benz zurückgriff. Damit verließ die EVAG den langjährigen Hauslieferanten Büssing (bzw. später MAN); auch heute werden, mit Ausnahme kleinerer Serien von Kässbohrer, die ebenfalls mit Daimler-Benz-Aggregaten ausgerüstet sind, überwiegend Mercedes-Omnibusse beschafft.

Die erste bei der Essener Verkehrs-AG eingesetzte Serie des Typs 0305G ist mittlerweile dreizehn Jahre alt und soll nach der im Jahre 1989 erfolgten Grundüberholung noch einige Jahre eingesetzt werden, was sicherlich auch für die Aktualität des Schubgelenkbusses spricht, der inzwischen von zahlreichen anderen Herstellern nachgeahmt worden ist.

Tilo Korte

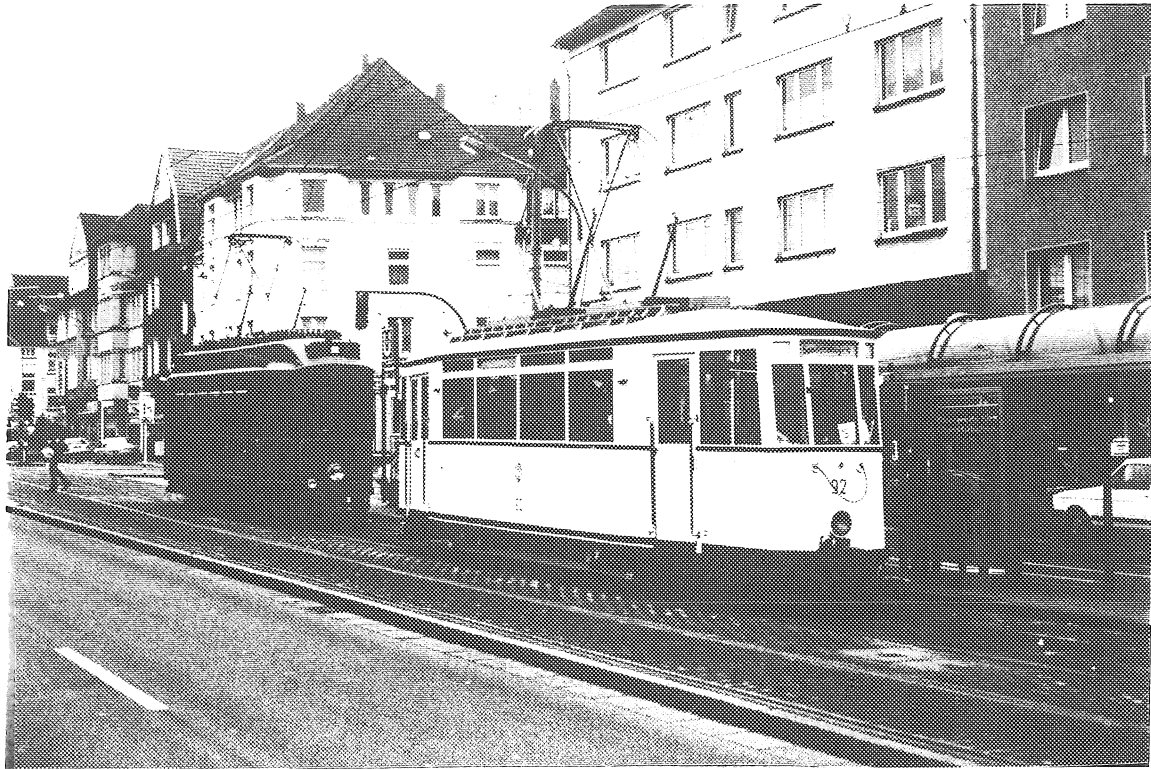
#### Beschaffungsserien der EVAG (0305G)

Anzahl	Wagennummern	Baujahr	davon Spurbusse	Bemerkungen
18	3601 - 3618	1978	3618	
20	3620 - 3639	1980	3620 - 3639	Wg. 3631 am 19.02.1990 ausgebrannt und ausgemustert
10	3641 - 3650	1981	—	
8	3651 - 3658	1983	3651 - 3658	

#### Technische Daten (0305G)

Länge	17.320 mm	Sitzplätze	61
Breite	2.500 mm	Stehplätze	81 (0,15 m <sup>2</sup> /Pl.)
Leistung	177 kW (= 241 PS)		
Hubraum	11.334 ccm		
zul. Gesamtgewicht	24,4 - 24,6 t		

## Straßenbahn-Sonderfahrt



Museums-Tw 92 und 500 am Holsterhauser Platz  
Aufnahme : 27.01.1991 Martin Ruhnau

Am Sonntag, dem 27.01.1991 führte die "Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEg)" eine Sonderfahrt mit dem Erfurter Tw 92 (Baujahr 1936) und dem EVAG-Tw 500 (ex Karlsruhe 88, Baujahr 1930) durch. Das Fahrpersonal und Helfer für die Bewirtung der Gäste in den Fahrzeugen stellte die VhAG.

An der von 9.00 bis 16.00 Uhr stattfindenden Fahrt nahmen über fünfzig Straßen- und Eisenbahnfreunde teil. Während der nicht tunnelgängige Wagen 92 auf dem meterspurigen Abschnitt Helenestr. - Bergeborbeck - Dellwig - Borbeck - Fliegenbusch - Holsterhauser Platz bzw. Frintroper Höhe verkehrte, befuhr der normalspurige Wagen 500 das gesamte Essener Stadtbahnnetz; seine Fahrt führte ihn u.a. zur Wendeanlage MH-Eichbaum. Eine Besichtigung der Hauptwerkstätte der EVAG rundete die Fahrt mit diesem Museumswagen ab. Zur Mittagszeit kam es zu einer wohl einzigartigen Begegnung: die beiden Museumsfahrzeuge trafen sich auf dem vierschienigen Streckenabschnitt am Holsterhauser Platz; dieses seltene Zusammentreffen nutzten die zahlreich vertretenen Fotografen und Hobbyfilmer um den Film gleich meterweise zu „verschießen“.



Zum Abschluß der Veranstaltung wurde den Gästen die Möglichkeit gegeben sich in unserem Vereinsheim am Berliner Platz bei Kaffee und Kuchen über unsere Vereinsarbeit zu informieren und das technische Museum zu besichtigen. Die Veranstaltung fand sowohl bei den Teilnehmern, als auch bei unseren Helfern großen Anklang und zeigte wieder einmal die gut funktionierende Vereinsarbeit auf.

Allen Helfern möchten wir daher an dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön aussprechen.

Martin Ruhnau

#### Termine

- |                  |   |
|------------------|---|
| 09. - 12.05.1991 | BDEF-Verbandstagung in Essen                                      |
| 23. / 24.05.1991 | Vorstandstreffen der deutschen Straßenbahnmuseumsvereine in Essen |
| 02.06.1991       | Jubiläumsfeier zum 10-jährigen Bestehen der Stadtbahnlinie U17    |

### Das Ende des Triebwagens 1588

Die am 7. Februar 1991 zehn Jahre zurückliegende Abschiedsfahrt des Großraum-Triebwagens 1588 sollte diesen Wagen in ein geplantes Straßenbahnmuseum führen, doch das gesetzte Ziel wurde, trotz Überwindung zahlreicher Schwierigkeiten, nicht erreicht...

Der im Jahre 1979 gegründete Hobbykreis von Straßenbahnfreunden hatte es sich zum Ziel gemacht, einen Essener Großraum-Triebwagen der Bauserie S 710 (Wg.Nr. 560-562 = 1521, 1522, 1588) des Baujahres 1956 zu erhalten. Die Wahl fiel auf den kurz vor der Ausmusterung stehenden Wagen 1588, der nach diversen Verhandlungen mit der Essener Verkehrs-AG, am 19. Januar 1981 für rd. 1000,- DM seinen Besitzer wechselte. Nachdem das Fahrzeug nun von der Essener Verkehrs-AG an den Straßenbahnfreund Ralph Mill verkauft worden war, stellten sich Standortprobleme ein, da der Wagen aus Platzgründen das Betriebshofsgelände der EVAG verlassen mußte; doch auch dieses Problem konnte gelöst werden, so daß der Wagen am 7. Februar 1981 seine letzte Fahrt (mit eigener Kraft) zur Hauptwerkstatt der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen-AG in Bochum-Gerthe durchführen konnte.

Das mit Papiergirlanden geschmückte Fahrzeug konnte, mit dem angezeigten Fahrtziel „Meine letzte Fahrt“, gegen 10.00 seine Fahrt über den Linienweg der Linien 127 bis Gelsenkirchen Hbf und 302 bzw. 306 bis Bochum-Gerthe beginnen. Gegen 14.00 wurde das Fahrzeug von Mitarbeitern der Hauptwerkstätte der BOGESTRA begrüßt und man konnte kurz darauf beginnen, die Fenster mit Styroporplatten zu verkleiden, um diese vor Steinwürfen von Kindern einer an das Abstellgleis angrenzenden Schule zu schützen.

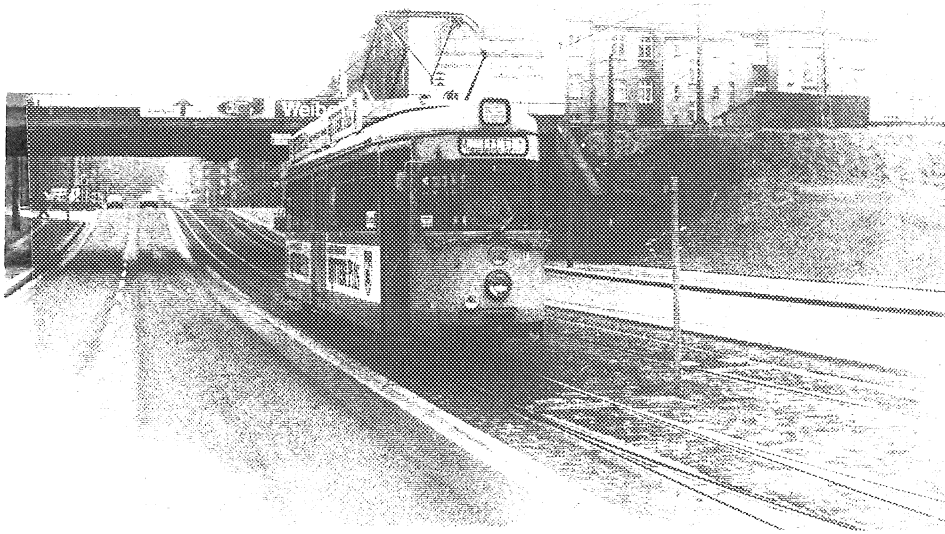
Der Stellplatz in Gerthe konnte jedoch nicht als endgültiger Stellplatz dienen, so daß weitere Bemühungen um einen festen Platz weiterhin notwendig waren; nach langer Suche konnte ein brachliegendes Gelände der Deutschen Bundesbahn am Bahnhof E-Borbeck zum 1. November 1981 angemietet werden. Am 23. November 1981 wurde der Wagen 1588 von einem Arbeitswagen der EVAG zurück nach Essen überführt; wegen eines Feder-speicherdefektes konnte der Wagen 1588 nicht mit eigener Kraft nach Essen fahren. Am nächsten Tag wurde das Fahrzeug mit einem Tieflader von der EVAG-Hauptwerkstätte an der Schweriner Str. zum endgültigen Stellplatz am Bahnhof Borbeck transportiert.

Am 25. November 1981 besichtigte der Besitzer den Wagen, doch fand er diesen in einem desolaten Zustand vor: einige Fensterscheiben waren eingeschlagen worden; bei einer erneuten Besichtigung am folgenden



Tag glich der Straßenbahnwagen nur noch einem Wrack; sämtliche Fenster waren eingeschlagen, die Seitenwände und Wagendecke wiesen Einschüsse auf. Einige Monate später fand man am Bahnhof Borbeck nur noch den Wagenkasten, die Drehgestelle und den demontierten Stromabnehmer vor, so daß die Reste des ein Jahr zuvor noch betriebsbereiten Wagens von einem Castroper Metallverwertungsunternehmen zur Verschrottung abtransportiert wurden.

Ralph Mill



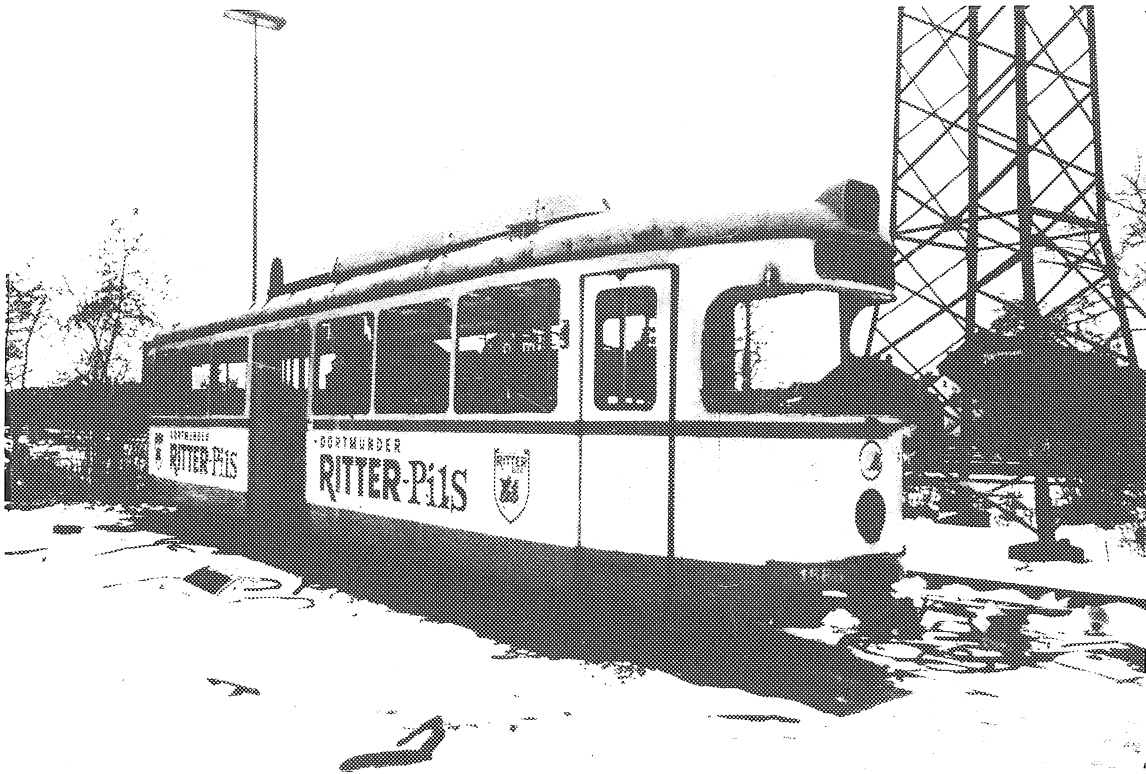
Abschiedsfahrt des Tw 1588 am 07.02.1981

oben : Tw 1588 auf der Goldschmidtstraße

unten : Tw 1588 in Bochum-Certhe



Fotoseite



oben : Triebwagen 1588 im desolaten Zustand am Bhf. Borbeck  
(Aufnahme : Klaus Giesen (1982))

unten : Büssing-Gelenkbus 3016, Baujahr 1968 (Serie 3011 - 3022)  
(Aufnahme : VhAG)

