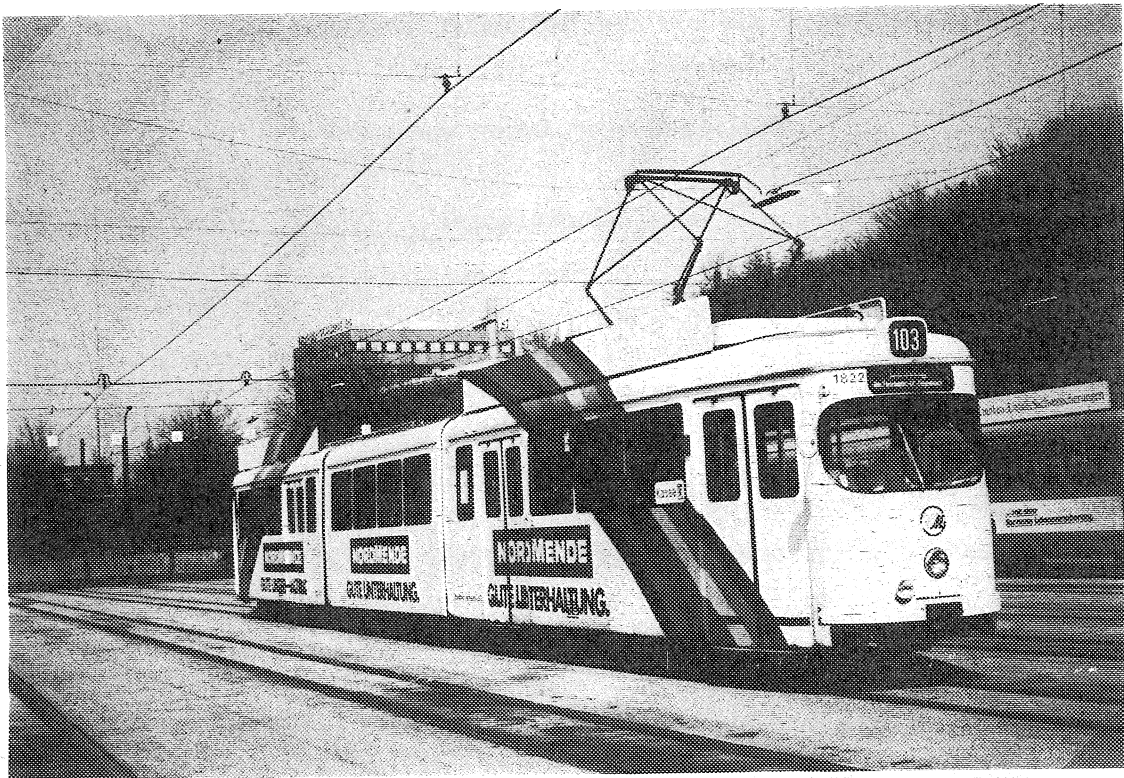




STERNFAHRT



Triebwagen 1822 der Essener Verkehrs-AG im Betriebshof E-Stadtmitte

VERKEHRSHISTORISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT DER EVAG E.V., ESSEN

Herrn
WU

005/88

Nr. 8

August/September 1991

Wird abgeholt

Liebe Leserinnen und Leser,

wichtige Ereignisse im Essener Nahverkehrsgeschehen werfen ihre Schatten voraus; in wenigen Wochen wird die „Ost-West-Spange“ der Stadtbahn eröffnet, so daß die nördliche Innenstadt dann „straßenbahnfrei“ sein wird. Eine mittelfristige Veränderung betrifft die Stadtbahnlinie U17, für die nun konkrete Verlängerungspläne bestehen.

Das Stadtfest „Essen ist mobil“, welches wir mitgestaltet, stellte einen großen Erfolg dar; allen Helfern daher an dieser Stelle nochmals ein herzliches „Dankeschön“.

Die Einzelheiten unseres Vereinsgeschehens und Aktuelles vom Nahverkehr im Essener Raum erfahren sie auf den folgenden Seiten.

Viel Spaß beim Lesen wünschen

Ihre „Sternfahrer“

Neue Mitglieder

Wir freuen uns folgende neue Mitglieder begrüßen zu können :

79/91 Frank Mayza

80/91 Thüringer Straßenbahnfreunde e.V. Erfurt (kooperative Mitgliedschaft)

81/91 Jan Siegel

82/91 Bernd Kleindienst

83/91 Sascha Brandt

84/91 Klaus Werner Pape

85/91 Heinz-Jürgen Bockting

86/91 Stephan Bockting

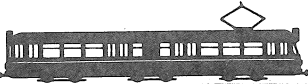
Herausgeber: Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.
c/o Rudolf Schilling, Adelskampstr. 117, 4300 Essen 1

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

Erscheinungsweise: alle zwei Monate

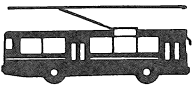
Preis: kostenlose Abgabe an Mitglieder, Interessenten 0,50 DM

Auf Essens Schienen und Straßen

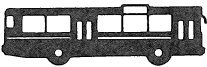


Die beiden M-Wagen 1106 und 1111 sind nach einjährigem Einsatz in Erfurt wieder nach Essen zurückgekehrt. Der Wagen 1111 erlitt kurz vor seiner Rückkehr nach Essen einen Unfall mit einem Lkw; der Schaden wurde in Essen behoben. Der Wagen 1106 trägt bis auf weiteres die Beschriftung „Essen grüßt Erfurt - gemeinsam fahren wir besser“, die auf die weiterbestehende partnerschaftliche Verbindung beider Städte und Verkehrsbetriebe hinweist.

Der 8x-ER-Gel-Tw 1856 (ex 1826) befindet sich seit Mitte August mit linksseitigen Türen im Einsatz; damit stehen z.Z. fünf umgebaute Triebwagen (1854-1857, 1859) zur Verfügung. Momentan befindet sich der Triebwagen 1821 zwecks Umbau in der Hauptwerkstatt der Essener Verkehrs-AG.



Der Umbau der DUO-Busse geht seinem Ende entgegen; im August waren die Wagen 3711-3726 mit Türen auf der linken Seite ausgestattet. In Kürze werden die Omnibuslinien 145 und 147 den Stadtbahntunnel in der Innenstadt verlassen, da die Fahrwegelemente im Bereich der Tunnelrampe Schützenbahn demontiert und am Haupteingang neu eingebaut werden.



Die EVAG hat kurzfristig drei gebrauchte Standardbusse des Typs DB 0305 (Baujahr 1979) von den Wuppertaler Stadtwerken erworben. Zunächst im Einsatz zum Kirchentag, werden diese Busse auch die Zwischenzeit bis zur Auslieferung neu zu beschaffender Omnibusse überbrücken. Die im Betriebshof Süd-Ost stationierten Busse tragen weiterhin die Wuppertaler Lackierung; sie haben die Wagennummern 3821-3823 erhalten.

Aufgrund von Lieferverzögerungen der neuen Kässbohrer Niederflrbusse erhielt die Essener Verkehrs-AG drei ältere Setra-Gelenkwagen (Wg.Nr. 3691-3693) aus Ulm. Diese Fahrzeuge werden bis zur Inbetriebnahme der besagten Niederflrbusse in Essen ihren Dienst versehen.

Vollreklame der EVAG-Straßenbahnwagen

Wg.Nr.	Reklame	Hersteller/Typ	Baujahr
1008	Nesquik	DUEWAG/Siem. M8S	1976
1010	Jacobs Swing	DUEWAG/Siem. M8S	1976
1011	Jacobs Night & Day	DUEWAG/Siem. M8S	1976
1012	Grundig	DUEWAG/Siem. M8S	1976
1013	Toys"R"US	DUEWAG/Siem. M8S	1976
1014	Grundig	DUEWAG/Siem. M8S	1976
1164	Javaanse Jongens	DUEWAG/BBC M8C(K)	1980
1165	Jacobs Night & Day	DUEWAG/BBC M8C(K)	1980
1166	Jacobs Swing	DUEWAG/BBC M8C(K)	1980
1171	Hak Gemüse	DUEWAG/BBC M8C(K)	1983
1401	Rot-Weiß-Essen	DUEWAG/ABB M8C	1989
1411	Nordmende	DUEWAG/ABB M8C	1990
1412	Nordmende	DUEWAG/ABB M8C	1990
1413	Grundig	DUEWAG/ABB M8C	1990
1414	Samson	DUEWAG/ABB M8C	1990
1816	Samson	DUEWAG/Kiepe EGT8	1966
1818	Nordmende	DUEWAG/Kiepe EGT8	1966
1821	Grundig	DUEWAG/Kiepe EGT8	1960
1822	Nordmende	DUEWAG/Kiepe EGT8	1960
1859	Phantasialand	DUEWAG/Kiepe EGT8L	1960

Abkürzungen :

- Siem. = Siemens
- (K) = Klapptrittstufen für Hochbahnsteige
- L = Einrichtungswagen mit linksseitigen Türen

Der Nahverkehr auf der Margarethenhöhe

(Von der Straßenbahn über den Bus zur Stadtbahnlinie U17)

1. Der Straßenbahnverkehr auf der Margarethenhöhe von 1912 bis 1977

Die in den Jahren 1906 bis 1911 erbaute Margarethenhöhe, auf einer Anhöhe südlich des Mühlbachtals gelegen, erhielt am 1. Juli 1912 auch ihren Straßenbahnanschluß zur Stadtmitte.

Allerdings endeten die beiden Linien 7 und 8 vor der Talbrücke am Mühlenbach, der heutigen Haltestelle "Halbe Höhe". Erst nach der entgeltigen Fertigstellung der Brücke im Jahre 1915 konnte auch die Straßenbahn bis zum Brückenkopf, dem Eingang der Margarethenhöhe, verlängert werden.

Die Straßenbahnlinien verkehrten über Holsterhausen, dem Hauptbahnhof, Stoppenberg und Katernberg (Endstelle der Linie 8) und Rotthausen zum Hauptbahnhof in Gelsenkirchen.

Damit ergab sich eine Durchmesserlinie, welche die Wohngebiete im Süden mit den Industriegebieten im Nordosten verband. Dieser Linienweg änderte sich bis zur Einstellung im Jahre 1977 nur unwesentlich.

Die nächste Verlängerung erfolgte erst 1928. Jetzt verkehrte die Straßenbahn endlich bis ins Herz der Margarethenhöhe; Endstelle war "Laubenweg".

In den Jahren 1945 - 1948 ruhte der Straßenbahnverkehr auf der Margarethenhöhe, bedingt durch Kriegseinwirkungen, vollständig. Erst am 16.5.48 kehrte die Linie 7 zum Laubenweg zurück.

Da die Strecke über Holsterhausen noch zerstört war, fuhren die Linien 7 und 10 bis 1951 über Rüttenscheid zur Innenstadt.

Um auch den restlichen Teil der Margarethenhöhe ans Schinennetz anzubinden, eröffnete man am 20.5.1951 eine eingleisige Verlängerung zur neuen Endschleife "Lührmannwald".

In den fünfziger Jahren tauchten mit den Großraumwagen 513-562 die ersten Einrichtungswagen in Essen auf. Die sogenannten "Fahrgastflußwagen" besaßen nur noch auf einer Seite Türen und benötigten an den Endstellen Wendeschleifen.

Ab 23.5.1954 fuhren die neuen Wagen auch zur Margarethenhöhe. Die Linie 10 verkehrte jetzt in Doppeltraktion, bestehend aus zwei Großraumwagen, von denen einer außerhalb der Hauptverkehrszeit am Laubenweg bzw. am Lührmannwald abgestellt wurde.

Nachdem ab 1959 die meisten Vorkriegszweiachser durch Gelenk- und Großraumwagen ersetzt worden waren, verlängerte man auch die Linie 7 bis zum Lührmannwald.

Einen letzten Linientausch führte man 1966 durch. Jetzt verkehrte die 17, wie bis 1940 die Linie 8, von der Margarethenhöhe zum Gelsenkirchener Hauptbahnhof, während die Linie 10 im Gegenzug nach Rellinghausen geführt wurde.

Zum Einsatz gelangten in den letzten Jahren fast ausschließlich 6xGelER (1601...1668), von Montag bis Freitag meist mit Beiwagen. Durch den Gemeinschaftsverkehr mit der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (BoGestra), fuhren auch Gelenkwagen dieser Gesellschaft, ebenfalls teilweise mit Essener Beiwagen behängt, zur Höhe. Allerdings endete der Beiwageneinsatz immer an der Stadtgrenze zu Gelsenkirchen (Trabrennbahn und Kraspotshöhe), da ein Mitführen bis Gelsenkirchen Hbf aus gleisgeometrischen Gründen nicht möglich war.

Das letzte Kapitel der meterspurigen Straßenbahn auf der Margarethenhöhe wurde am 29.5.1977 durch den Triebwagen 1648 geschrieben. Um 0 Uhr 46 fuhr der Wagen 1648 als letzter Wagen der Linie 17 vom Endpunkt "Lührmannwald" in Richtung Stadtmitte ab. Da ab Laubenweg regelmäßig die Notbremse gezogen wurde, kam der Wagen erst um 1 Uhr 30 im Betriebshof an. Damit war der TW 1648 der letzte Wagen der oberirdisch den

Hauptbahnhof und die Freiheit anfuhr, da ja gleichzeitig auch die Tunnelstrecke "Porscheplatz - Hauptbahnhof" eröffnet wurde.

2. Der Busverkehr von 1977 bis 1981

Als Ersatz für die Straßenbahn verkehrte vom 29. Mai 1977 bis zum 27.11.1981 die Buslinie 57 (157) von Der Goldschmidtstraße über Hauptbahnhof - Holsterhausen zur Margarethenhöhe.

Endstelle war bis 1980 die alte Straßenbahnschleife Lührmannwald. Während des Umbaus zur Stadtbahnendstelle verlegte man die Endstelle in den Helgolandring, so daß auch die Bewohner der Margarethenhöhe 2 endlich einen Anschluß ans öffentliche Verkehrsnetz besaßen. Heute verkehrt hier noch die Buslinie 197 als Zubringer zur Stadtbahnlinie U17.

3. Die Stadtbahnlinie U17

Am Freitag, dem 27.11.1981, erfolgte bei Nieselwetter die feierliche Eröffnung der zweiten Essener Stadtbahnlinie, der sogenannten "Universitätslinie" U17.

Im neuen U-Bahnhof "Berliner Platz" gab der damalige Oberbürgermeister Horst Katzor die Fahrt des ersten Zuges nach einer kurzen Ansprache frei.

Eigentlich sollte die U17 bereits 1979 eröffnet werden, jedoch verzögerten zahlreiche Einsprüche von Anwohnern in Holsterhausen und auf der Margarethenhöhe den Bau der Strecke.

Die U17 endet in der Schleife "Margarethenhöhe" (ehemals Lührmannwald), befährt dann hinter der Lührmannstraße einen eingleisigen Abschnitt auf der Sommerburgstraße, bevor die Strecke kurz vor der Haltestelle "Laubenweg" wieder zweigleisig wird. Über die Haltestellen "Halbe Höhe", "Holsterhauser Platz" und "Gemarkenplatz" wird die Tunnelrampe "Planckstraße" erreicht. Ab hier erst handelt es sich wirklich um eine kreuzungsfreie Stadtbahnlinie, welche dann im Tunnel über Hauptbahnhof zum Endpunkt "Universität" gelangt.

Ab 1995/96 soll die Linie U17 dann auch Altenessen mit der Innenstadt und der Margarethenhöhe verbinden.

Eingesetzt werden auf der U17 alle 31 Stadtbahnwagen vom Typ B der Städte Essen und Mülheim, teilweise sogar in Doppeltraktion.

Linienchronik von 1912 bis 1991

Datum	Linie	Linienführung
01.07.12	7	Am Mühlbach - Gemarkenplatz - Hbf - Katernberg - GE-Rotthausen - GE-Hbf
	8	Am Mühlbach - Gemarkenplatz - Hbf - Katernberg
01.12.15	7/8	Verlängerung bis "Am Brückenkopf"
16.06.20	8	nur noch in der HVZ bis zur Margarethenhöhe
	10	Am Brückenkopf - Krankenanstalten - Rüttenscheid - Hbf - Segeroth
21.07.22	8	wieder ganztägig bis Am Brückenkopf
		Margarethenhöhe - Krankenanstalten - Rüttenscheid - Hbf - Katernberg - Flugplatz - GE-Hbf
	10	nur noch in der HVZ
15.10.22	10	nicht mehr zur Margarethenhöhe
05.11.28	7/8	Verlängerung bis Laubenweg

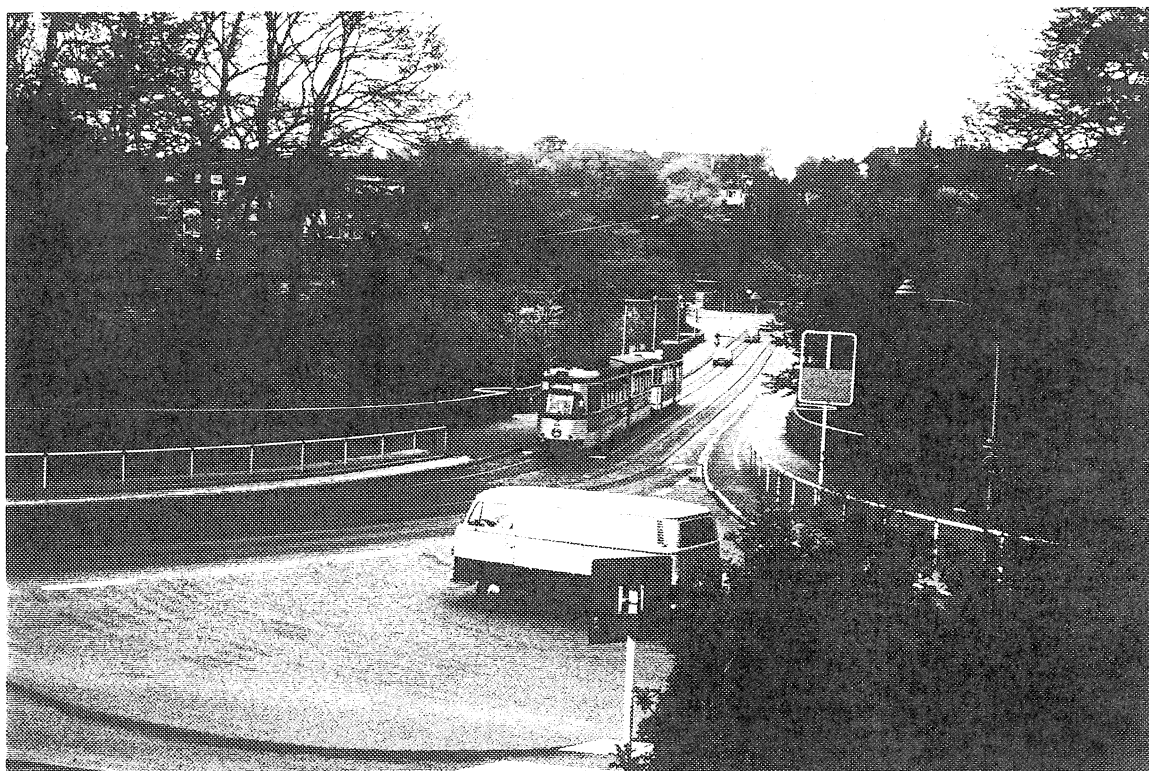
Datum	Linie	Linienführung
01.04.40	8	eingestellt
	27	Laubenweg - Holsterhausen - Kopstadtplatz
18.02.42	27	Verlängert bis GE-Hbf über Flugplatz (Trabrennbahn)
03.05.42	35	Laubenweg - Hbf - Germaniaplatz
07.06.44	7	statt über Holsterhausen jetzt über Rüttenscheid
	27/35	nicht mehr zur Margarethenhöhe
05.08.44	35	wieder bis Laubenweg
23.10.44 - 15.05.48		kein Straßenbahnverkehr zur Margarethenhöhe
16.06.48	7	Laubenweg - Rüttenscheid - Hbf - Katernberg - Rotthausen - GE-Hbf
	10	Laubenweg - Rüttenscheid - Hbf - Altenessen
20.05.51	7	Verlängerung bis Lührmannwald (neue Wendeschleife)
	7/10	wieder über Gemarkenplatz
23.05.54	7	nur noch bis Laubenweg
	10	bis Lührmannwald verlängert
04.05.58	37	Laubenweg - Hbf - Kraspothöhe
15.02.59	7	verlängert bis Lührmannwald
18.10.59	37	nur noch Laubenweg - Abzw. Katernberg
15.04.61	37	verlängert bis Lührmannwald
02.05.66	10	nicht mehr zur Margarethenhöhe
	17	Ersatz für Linie 10 Margarethenhöhe - Hbf - Katernberg - Trabrennbahn - GE-Hbf
27.05.77	37	eingestellt
28.05.77	7/17	nicht mehr zur Margarethenhöhe (7), eingestellt (17)
29.05.77	Bus 57	Schienenersatzverkehr Lührmannwald - Holsterhausen - Hbf - Goldschmidtstraße
01.01.80	157	Linie 57 mit VRR-Start in 157 umbenannt
Mitte 80	157	Verlängert bis Helgolandring
27.11.81	U17	Eröffnung der neuen Stadtbahnlinie: Margarethenhöhe - Holsterhauser Platz - Hbf - Berliner Platz - Universität
	157	letzter Betriebstag
28.11.81	Bus 197	Stadtbahnzubringer: Margarethenhöhe - Helgolandring - Karstadt HV - Hatzper Straße

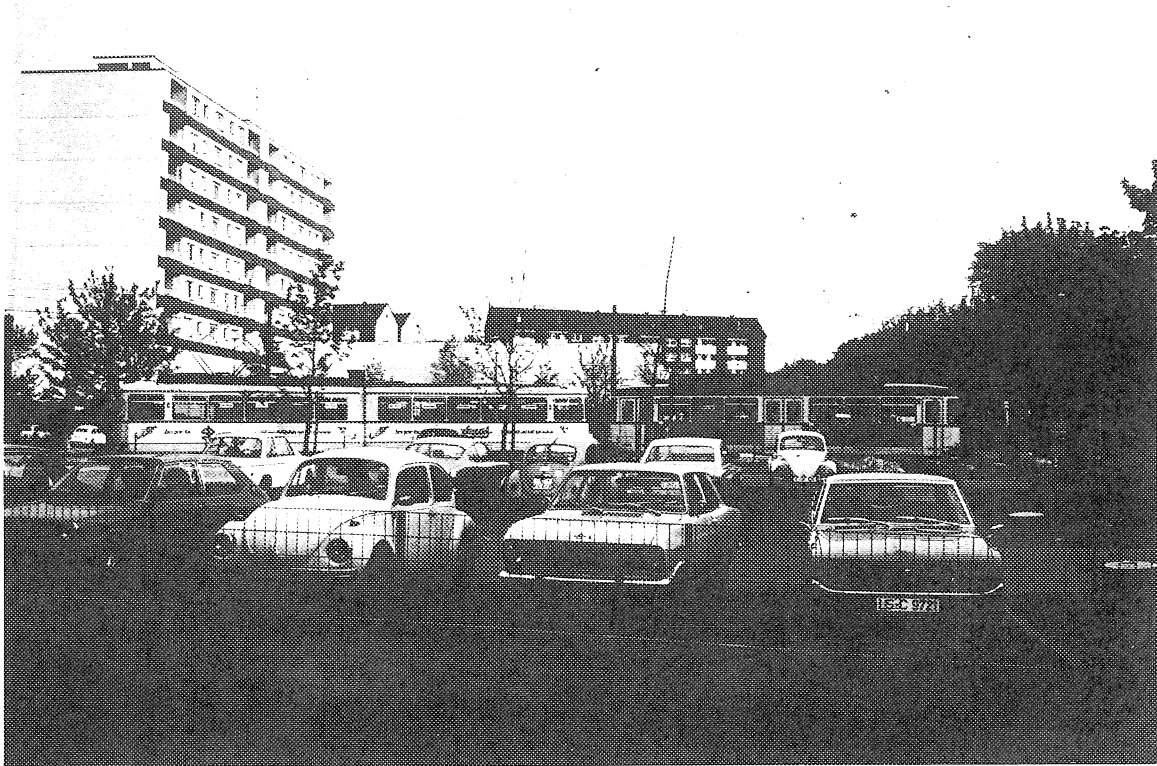
Klaus Giesen (Text und Aufnahmen)



oben : EVAG-Zug (Tw 16er-Reihe, Bw der 25er-Reihe) kurz vor der Haltestelle Halbe Höhe (um 1977)

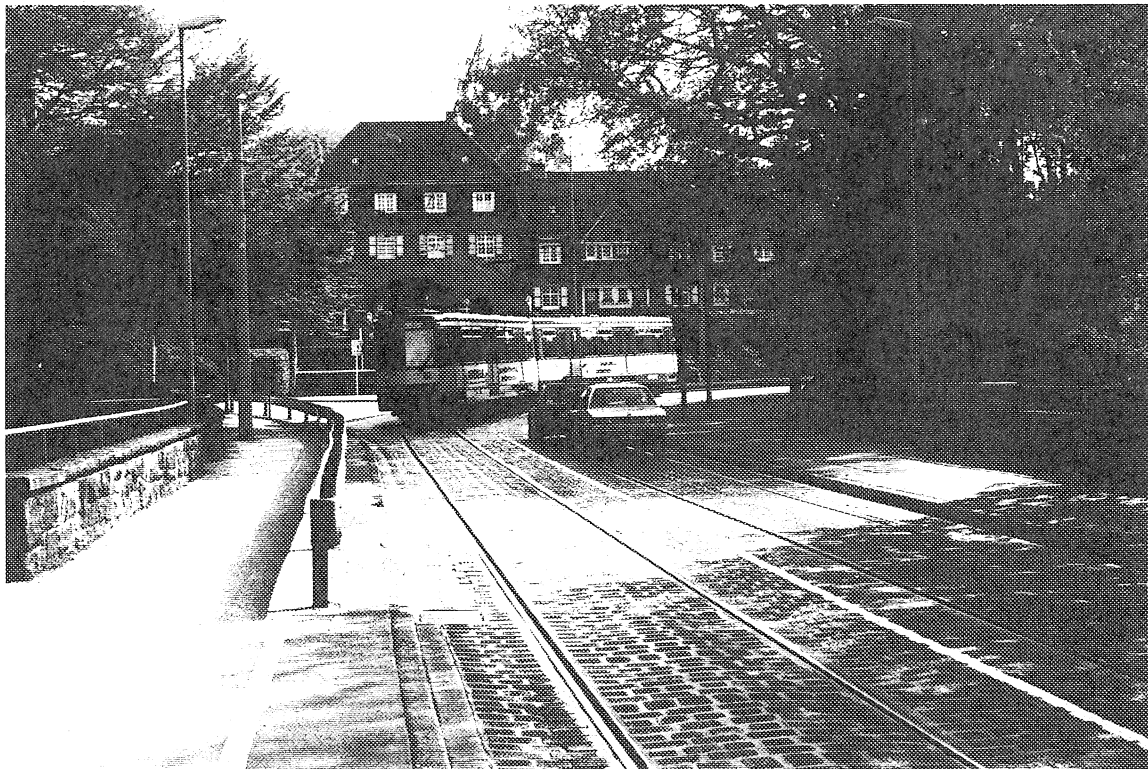
unten : BOGESTRA-Tw mit EVAG-Bw auf Linie 7/17 auf der Sommerburgbrücke (um 1977)





oben : EVAG-Zug in der Schleife Lührmannwald, die zur Zeit der Straßenbahn entgegen dem Uhrzeigersinn befahren wurde

unten : Stadtbahnwagen B 5124 der Linie U17 auf der Sommerburgbrücke



E V A G

KOM-Bestand

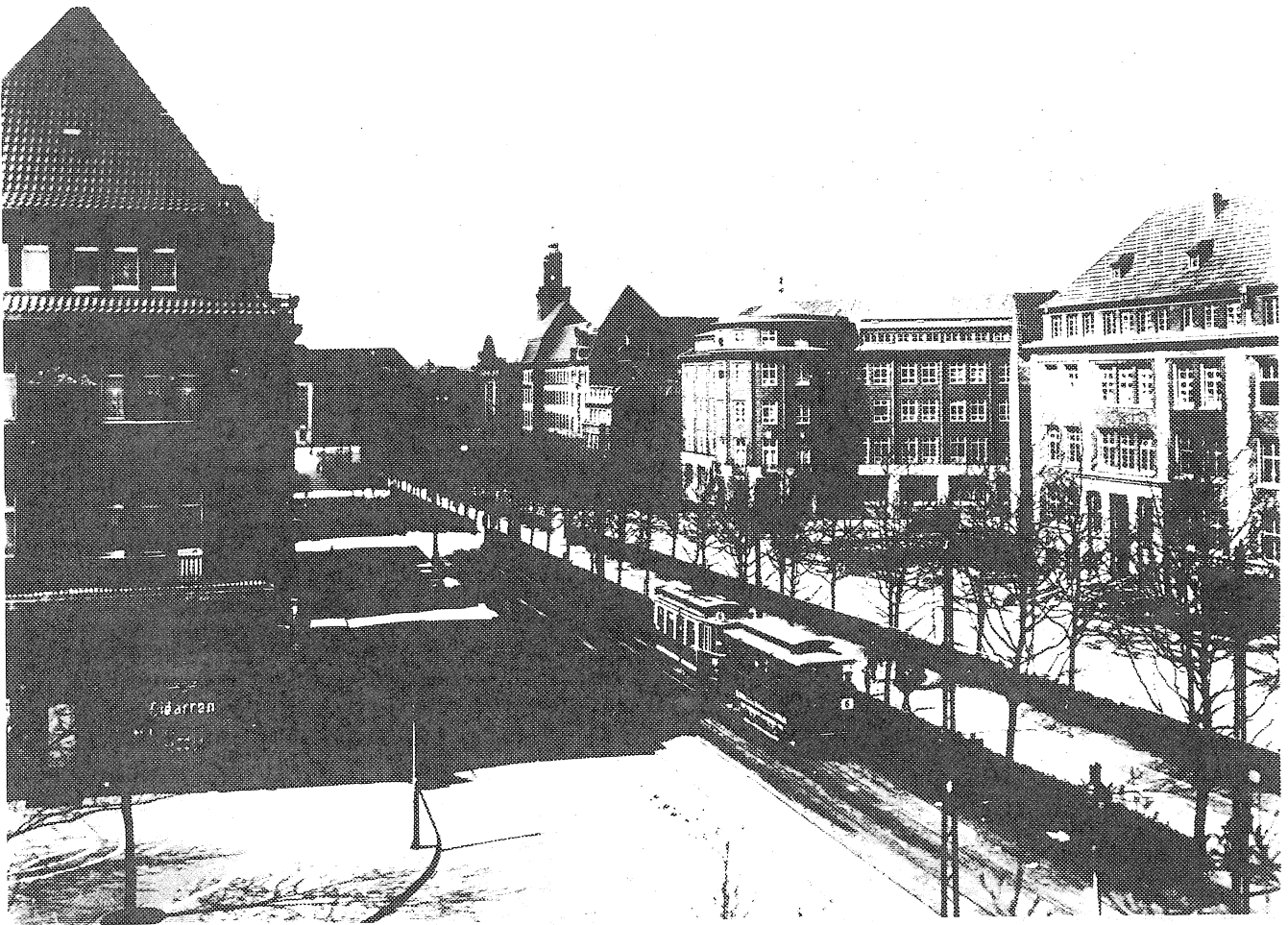
3001sx	3026rx	3401sF	3431rx	3461s	3501sF	3620sx	3651sx	3751r
3002sx	3027rx	3402s	3432rx	3462s	3502s	3621sx	3652sx	3752r
3003sx	3028rx	3403s	3433rx	3463s	3503s	3622sx	3653sx	3753r
3004sx	3029rx	3404s	3434r	3464s	3504s	3623sx	3654sx	
3005rx	3030rx	3405s	3435r	3465s	3505s	3624sx	3655sx	
3006rx	3031rx	3406s	3436r	3466s	3506r	3625sx	3656sx	
3007rx	3032rx	3407s	3437r	3467s	3507r	3626s	3657sx	3801s
3008rx		3408s	3438r	3468s	3508r	3627s	3658sx	3802s
3009s		3409s	3439r	3469s	3509r	3628s		3803s
3010s		3410s	3440r	3470s	3510r	3629s		3804s
3011s	3033r	3411s	3441r	3471s		3630sF		3805s
3012s		3412s	3442r	3472r		3632s	3699r	3806s
3013s		3413s	3443r	3473r		3633s		3807s
3014s		3414s	3444r	3474r	3601r	3634s		3808s
3015s	3201r	3415s	3445r	3475r	3602r	3635s		3809s
3016s	3202r	3416s	3446r	3476r	3603r	3636s	3701s	3810s
3017s	3203r	3417s	3447r	3477r	3604r	3637s		3811s
3018s	3204r	3418s	3448r	3478r	3605r	3638s		
3019s		3419s	3449r	3479r	3606r	3639s		
3020r		3420s	3450r	3480r	3607r		3711sx	
3021r		3421s	3451r	3481r	3608r		3712sx	
3022r	3205r	3422s	3452r	3482r	3609r		3713sx	
3023r	3206r	3423s	3453r	3483r	3610r	3641r	3714sx	
3024r	3207r	3424s	3454r	3484r	3611r	3642r	3715sx	
3025r	3208r	3425s	3455r	3485r	3612r	3643r	3716sx	
	3209r	3426s	3456r	3486r	3613r	3644r	3717sx	
		3427s	3457r	3487r	3614r	3645r	3718sx	
		3428s	3458r	3488r	3615r	3646r	3719sx	
		3429s		3489r	3616r	3647r	3720sx	
	3301s	3430r		3490r	3617r	3648r	3721sx	
	3302s			3491r	3618r	3649r	3722sx	
				3492r		3650r	3723sx	
				3493r			3724sx	
							3725sx	
							3726sx	
							3727sx	
							3728sx	

s = Betr.H.Stadtmitte
 r = Betr.H.Ruhrallee
 x = Spurrollen
 F = Fahrschule u. Linie

 3001 - 3033 = Mercedes O 405
 3201 - 3209 = Setra S 215 SL
 3301 - 3302 = Mercedes O 405 N
 3401 - 3493 = Mercedes O 305
 3501 - 3510 = Mercedes O 305
 3601 - 3658 = Mercedes O 305 G
 3699 = Setra SG 219 SL
 3701 = Mercedes O 305 GTD
 3711 - 3728 = Mercedes O 405 GTD (Duo)
 3751 - 3753 = Mercedes O 405 G
 3801 - 3811 = Setra S 130 S

stand: 05.05.91

Das historische Foto



Die historische Aufnahme zeigt einen Straßenbahnzug der Linie 6 an der Zweigertstraße; im Hintergrund ist der Erzhof zu erkennen, der kurze Zeit später Verwaltungssitz der „Süddeutschen Eisenbahngesellschaft (SEG), Abt. Essener Straßenbahnen“ werden sollte. Der abgebildete Zug besteht aus einem Triebwagen der Serie 154-260 (Baujahre 1910-1915) und aus dem Beiwagen 66, der 1925 aus einem Tw der Serie 25-142 (Baujahre 1897-1900) entstand. Weiter im Hintergrund sind das alte Landgericht (1908-1913 erbaut) und das Essener Polizeipräsidium (1914-1915 erbaut) zu erkennen. Auf diesem Streckenabschnitt, der noch heute in ähnlicher Form besteht, wird heute mit modernen Stadtbahnwagen M8 der Linie 106 gefahren.

Text : Frank Mayza

Foto : Stadtbildstelle Essen

Aufnahmejahr : ca. 1925/26

Neueingänge unserer Sammlungen und Archive

In den letzten Monaten konnten wir wieder einige interessante Zugänge zu unseren Sammlungen und Archiven verzeichnen;

- eine rote Dienstmütze des Bahnhofsvorstehers der Reinheim-Reichelsheimer-Eisenbahn, im Volksmund auch „Odenwälder Lieschen“ genannt; zur Verfügung gestellt von Frau Wegner, V 12, deren Vater Bahnhofsvorsteher in Reichelsheim war
- Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) 1965 von Herrn Günther (VU)
- Dienstanweisung für das Fundbüro der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft 1900 von Herrn Mühlmann (B 128)
- verschiedene Unfallverhütungsvorschriften der Jahre 1956 bis 1961 von Herrn Günther (VU)
- Stadtplan Essen (Falk-Plan) 1948 von Herrn Boisseree (B)
- Führer durch Essen und Umgebung: Essen in Wort und Bild 1902 von Herrn Boisseree (B)
- Firmenchronik Van Eupen 1803 bis 1991 von Herrn Bilicki (K 3)
- Schaffnerzange von Herrn Rüttermann (V 1)
- diverse Uniformknöpfe von Herrn Büser (D 1)
- 10 großformatige Fotoabzüge unserer Fahrzeuge von Herrn Mühlmann (B 128)
- verschiedene ausgesonderte Fahrausweise und Wertmarken des alten Verbundtarifs von Herrn Topel (D 21)
- Buch Wuppertaler Schwebbahn von Herrn Obst (DK)

Alle diese Gegenstände sind eine wertvolle Bereicherung unserer Sammlungen. Wir danken allen Spendern herzlich und würden uns über weitere Beiträge dieser Art von allen Mitgliedern und Freunden unseres Vereins sehr freuen.

VhAG - Intern

Grillfete der VhAG und HVS

Die Grillfete der „Historischen Vestischen Straßenbahn (HVS)“ und der VhAG am 12. Juli war ein großer Erfolg; bei strahlendem Sonnenschein und guter Laune der etwa 25 Teilnehmer entwickelte sich eine heitere Atmosphäre. Das Fußballspiel der Mannschaften „HVS 144“ und „VhAG“ soll nicht unerwähnt bleiben; den Sieg errang die Mannschaft von „HVS 144“. Die Veranstaltung wurden einstimmig gelobt, so daß wir schon jetzt eine Grillfete '92 versprechen.

Text : Martin Ruhnau Aufnahme : Oliver Heinen



Exkursion

Fahrt nach Dresden und Bad Schandau

Nach langer Vorfreude startete am 27. April um 6.00 Uhr der Bus unserer „Nachbarn“ aus Mülheim an der EVAG-Hauptwerkstatt Schweriner Straße. Das schlechte Wetter an diesem Morgen konnte die Stimmung im Bus nicht trüben; ein notwendiger Werkstattstopp in Kassel verzögerte unsere Reise etwas. Ein nicht angekündigter Kurzbesuch in Erfurt sowie eine Sonderfahrt mit dem uns bekannten Tw 92 und ein Mittagessen in der Betriebskantine der EVAG (Erfurt) fanden allgemeine Zustimmung. Gegen 16.00 Uhr nahmen wir Abschied von Erfurt und setzten, geleitet von unserem „Reiseführer“ Reinhard Maiß, unsere Fahrt nach Dresden fort. Gegen 19.00 Uhr erreichten wir Dresden und fuhren weiter zu unserem eigentlichen Ziel Bad Schandau im Kirnitzschtal; dort wurde unsere Reisegruppe in den Pensionen „Lichtenhainer Wasserfall“ und „Forsthaus“ untergebracht. Nach einem gemeinsamen Abendessen im „Lichtenhainer Wasserfall“ ging es für die Bewohner des „Forsthauses“ zu Fuß dorthin zurück, da die Kirnitzschtalbahn ihren Betrieb um 21.30 Uhr einstellte.

Der nächste Morgen wurde zu einem Kurztrip nach Dresden genutzt; eine Besichtigung der Verkehrsbetriebe stand ebenso auf dem Programm wie eine Stadtrundfahrt mit einer Museumsstraßenbahn. Nach Beendigung der fast vierstündigen Sonderfahrt kleideten sich die Kollegen Boden, Maiß und Mecking mit ihren historischen Uniformen um das „gesellschaftliche Ereignis des Tages“, den Besuch des Restaurants „Haltestelle Linie 6“, originell zu gestalten; dieses Lokal fällt durch seine ganz auf die Straßenbahn bezogene Einrichtung aus dem Rahmen.

Der Montagmorgen wurde zu einer Stadtbesichtigung Dresdens genutzt; den Abend verbrachten wir diesmal im „Lichtenhainer Wasserfall“. Nicht zu vergessen sind die zahlreichen Pendelfahrten mit der Kirnitzschtalbahn zwischen unseren Pensionen; wir nutzten diese Gelegenheit dazu zahlreiche Fotos von dieser reizvollen Bahn zu machen.

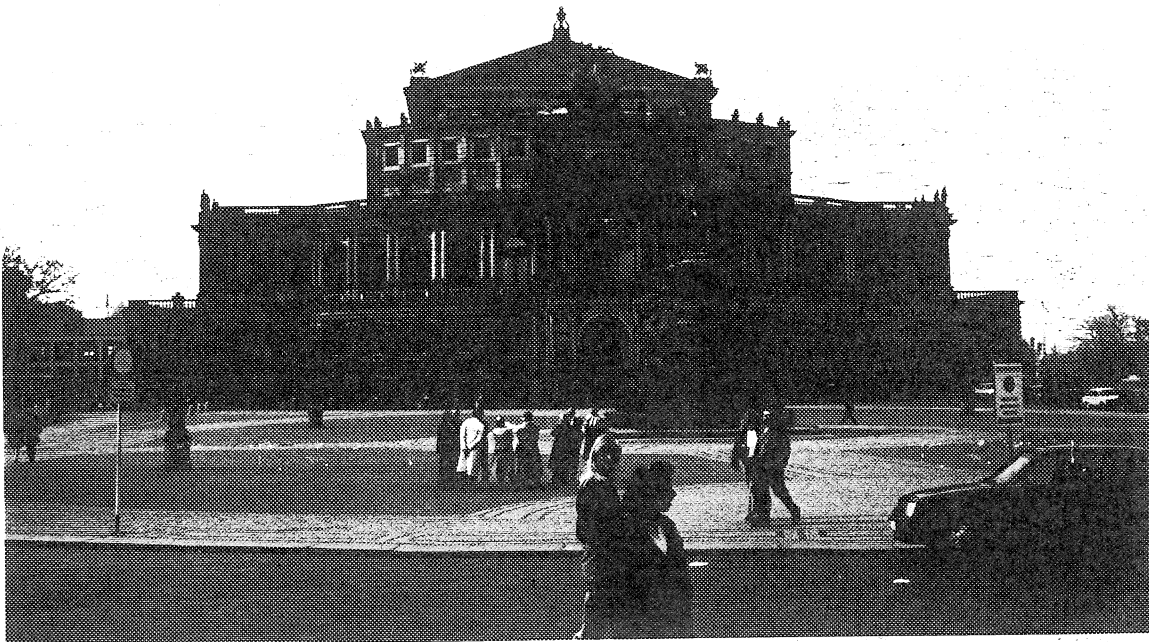
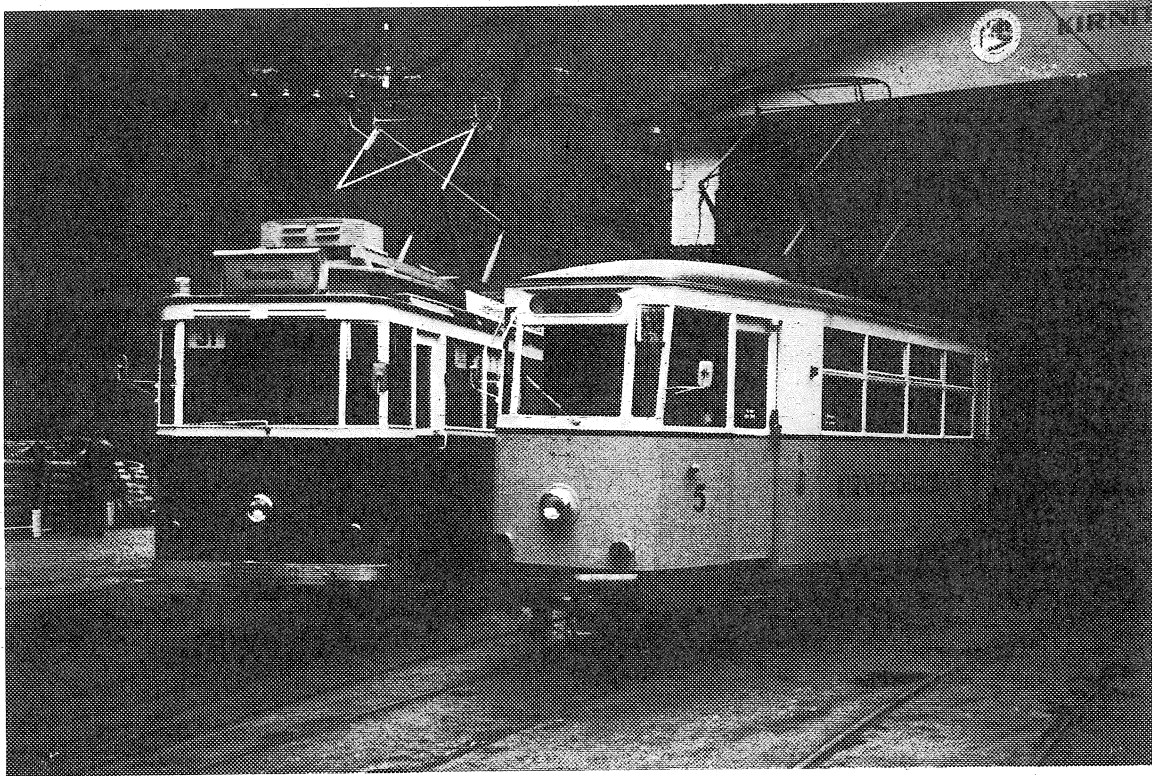
Am Dienstag machten wir einen Abstecher in die CSFR. Ein Stadtbummel in der grenznahen Kleinstadt ließ uns staunen, fühlten wir uns doch in die frühen 60er Jahre versetzt. Wir machten eine Fahrt mit einem Dampfschiff auf der stark von Umwelteinflüssen verunreinigten Elbe; die Rückfahrt erfolgte mit einer doppelstöckigen S-Bahn.

Der 1. Mai stand ganz im Zeichen der Kirnitzschtalbahn; schon früh morgens zogen die Herren Boden, Maiß und Mecking ihre historischen Uniformen an. An diesem Tag sollte das Kirnitzschtal zum Naturschutzgebiet erklärt werden, was unzählige Menschen dorthin lockte und einen Einsatz sämtlicher Wagen der Kirnitzschtalbahn, inklusive der Museumsfahrzeuge, erforderte; eigens für diesen Tag ausgegebene Sonderfahrausweise fanden begeisterten Absatz.

Der Abend, den wir im „Forsthaus“ verbrachten sollte unser Abschlußabend sein, so daß wir noch sehr lange zusammen saßen. Der nächste Morgen brachte den Abschied vom Kirnitzschtal und unseren dort neu gewonnenen Freunden, die sich, ähnlich wie wir, der Straßenbahn verbunden zeigen.

An dieser Stelle möchte ich mich nochmals im Namen der ganzen Gruppe beim Ehepaar Maiß bedanken, das unsere Reise hervorragend vorbereitete und leitete; auch dem Kollegen „Struppi“ Strupatis ein herzliches Dankeschön für seinen Dienst am Lenkrad.

Text und Aufnahmen : Roland Mecking



VhAG - Aktiv

„Essen war sehr mobil“ - Wir auch !

- 10./11. August 1991 -



Tw 500 als „Tramcafe“ - Die Attraktion der VhAG -

Das Tramcafe, standhaft dank des in letzter Minute beschafften Standrohrs für die Wasserversorgung, konnte schon am Samstag gegen 6.00 Uhr seine Schiebetür am Vorderperron öffnen; denn die Frühaufsteher von den anderen Ständen waren für einen ersten Muntermacher dankbar. Einmalig war der zur Kaffeeküche umgewandelte Fahrerstand auf der A-Seite. Verdammt hoch waren doch damals 1930 die Einstiege konzipiert worden. Die jeweiligen Wasserholer haben das vielfache Ein- und Aussteigen sportlich ertragen, denn die fünf Kaffeemaschinen liefen „perpetuum mobile“, und ab und zu auch über. Der Ruf „Kaffee“ erscholl alle paar Minuten, denn vor dem Bedienungstisch stauten sich schon vormittags die vom schönen Wetter, den interessanten Angeboten und vor allem vom Tw 500 angelockten Besucher. Unser guter Käse- und Apfelkuchen hatten sich schon bald herumgesprochen, so daß der Andrang an beiden Tagen (10. und 11. August) bis nach 17.00 Uhr nicht nachließ. Und am Sonntagnachmittag waren wir ausverkauft. Wo gab es denn das auch schon einmal, vor einem in Holzkufen ruhenden Oldtimer-Straßenbahnwagen in Seelenruhe Kaffee trinken zu können.

Die Kletterpartie über den Hinterperron des Tw 500 wurde Jung und Alt durch die von der Schreinerei Schweriner Straße solide gebauten Podeste erleichtert. Vielen Dank, Kollegen.

Die Kinder hatten ihre helle Freude, besonders an den Schaltern. Zur Schonung der Batterie mußten wir später leider die Elektrik abschalten. Für die „Neue Essener Welle“ wurde aber dann doch noch einmal zu einem Live-Report elektrisch geschellt. Ein Häufchen Sand zeugte später davon, daß die Junioren wohl auch die Funktion des Sandhebels ausprobiert hatten. Natürlich luden auch die lederbezogenen Sitzpolster der Längsbänke zum Kaffeepäuschen ein. Und da schwirrten die Fragen, kamen die Erinnerungen an so manche Fahrt mit der guten alten Straßenbahn. Die Zugglocken hatten es unseren Gästen angetan. Endlich durfte man einmal daran ziehen, was ja früher nur der gestrenge Herr Schaffner tun durfte. Bei dem Interesse ist unser „Türkenwagen“ richtig stolz geworden; jedenfalls schien sein Rot am Sonntagabend etwas intensiver zu leuchten. Recht so, verdient hat er es ja, genauso wie alle die, die mitgeholfen haben, daß er zu einer der Attraktionen der Essener Mobiltage wurde.



Shopping bei VhAG und BMB - Sammelsurium, Gläser, Bücher und Bilder -

Und vom Shop sagt man gar nichts? Nun mal langsam! Einmannverkäufer Klaus stand die zwei Tage buchstäblich durch und machte respektablen Umsatz. Flexibel reagierte er auf die Fragen und Wünsche der Käufer.

Die Krönung war jedoch, als er eine junge Dame davon überzeugte, daß ein ausgemustertes Straßenbahn-Armaturenbrett ein Mitbringsel besonderer Art sei; kaum zu glauben, die Dame griff zu.

Auch die Kollegen von der „BMB“ waren mit ihrem Umsatz zufrieden. Der gemeinsame Stand war für alle eine gelungene Sache, lief doch auch unmittelbar daneben unser Oldtimer-Modellstraßenbahnzug auf „BMB“-Gleisen und erfreute die großen und kleinen Kinder. Unser „M-Wagen“-Modell ergänzte die Modellausstellung im kleinen Zelt des VRR.

Und zum Schluß der „Essen ist mobil“-Witz 1991 :

Eine Auszubildende schaute ab und zu aus dem Bürofenster auf eine etwas entfernt vorbeiführende Essener Straße. Nach einiger Zeit fragte sie voller Verwunderung ihre Ausbilderin: „Was sind das eigentlich für gelbe Dinger, die da drüben immer wieder vorbeifahren?“ - „Meine Güte, das sind doch Straßenbahnen! Menschenskinder, wo kommen sie denn her?“, lautete deren ebenso verwunderte Gegenfrage. „Aus Marl...!“, dann die etwas schüchterne Antwort.

Allen Planern, Mitwirkenden, Freunden und Besuchern vielen Dank für die zwei schönen, wenn auch arbeitsreichen Tage!

Nun hat es doch erst zur achten Ausgabe der Sternfahrt geklappt, daß der Rudi Schilling einen Artikel schreibt. Ob der sich bessert?

Text : Rudolf Schilling Aufnahmen : VhAG

Termin

Am Samstag, dem 14. September 1991, veranstaltet die VhAG eine Abschiedsfahrt mit einem Einrichtungs-Gelenktriebwagen, da diese nach der Eröffnung der „Ost-West-Spange“ nicht mehr eingesetzt werden können; die Fahrt beginnt um 13.00 Uhr im Betriebshof E-Stadtmitte und endet dort gegen 19.00 Uhr. Der Fahrpreis beträgt für Vereinsmitglieder DM 10,- . Für Speisen und Getränke wird gesorgt.

Fahrtroute : Btf. E-Stadtmitte - Frohnhausen - MH-Stadtmitte - Flughafen (SL 110) - MH-Stadtmitte (SL 104) - Dümpten (A.d.Bruch) - MH-Betriebshof - E-Helenenstr. - Frintroper Höhe - Steele - Btf. E-Stadtmitte

zahlreiche Fotohalte sind vorgesehen

(Anmeldeschein liegt dieser Sternfahrt-Ausgabe bei)

Das aktuelle Thema

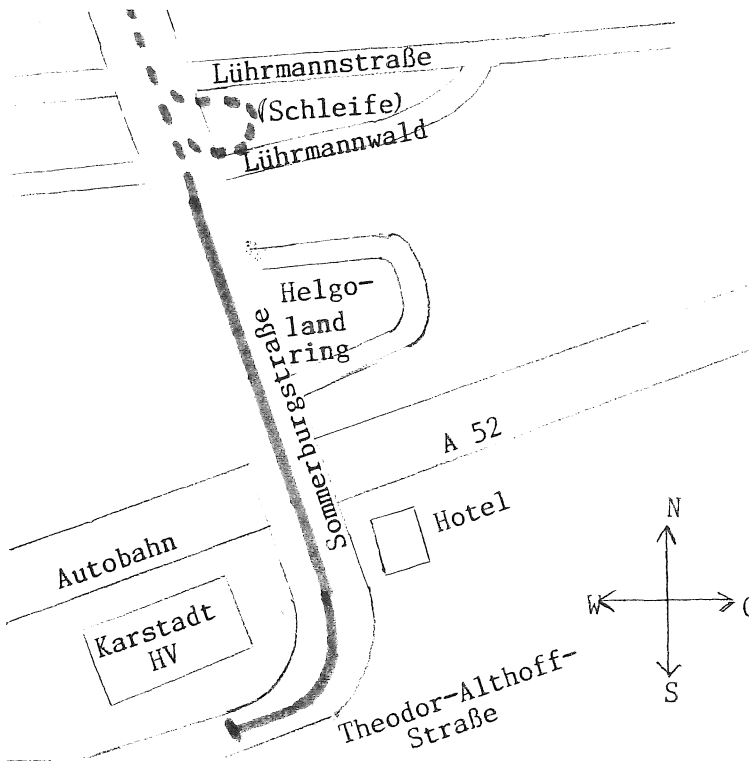
Die Verlängerungspläne der Stadtbahnlinie U17

Seit einigen Monaten wird, v.a. in der Essener Lokalpresse, lebhaft über die geplante Verlängerung der Linie U17 berichtet und diskutiert. Die Geschichte der Straßenbahn auf der Margarethenhöhe wurde in dieser Sternfahrt-Ausgabe bereits ausführlich beschrieben.

Die projektierte Streckenverlängerung ist der (unmaßstäblichen) Skizze zu entnehmen; an dieser Stelle soll nur der heutige und vermutlich auch endgültige Entwicklungsstand erläutert werden, da eine Erörterung der weiteren Planungsvarianten den Rahmen dieses Artikels sprengen würde.

Die Verlängerungsplanungen der Linie U17 sind keineswegs, wie unter Umständen vermutet wird, neu; schon vor mehr als zehn Jahren, also vor der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie, dachte man an eine Verlängerung, die jedoch durch den massiven Widerstand der Anwohner erfolgreich verhindert werden konnte.

Eine wichtiger Faktor, der die Verlängerung damals zum Scheitern verurteilte, war die Notwendigkeit für den zweigleisigen Ausbau der Strecke einen Teil des Baumbestandes abzuholzen. Die heutige Projektierung sieht einen zweigleisigen Ausbau, teilweise mit Rasengleis, vor, ohne den alten Baumbestand zu gefährden.



Unter der Voraussetzung, daß das Planfeststellungsverfahren in absehbarer Zeit abgeschlossen würde, könnte eine Inbetriebnahme der Neubaustrecke u.U. schon im Jahre 1994 erfolgen. Um nach der Eröffnung der Strecke zur Theodor-Althoff-Straße die Siedlung am Helgolandring weiterhin an das Nahverkehrssystem der EVAG anzubinden, wird erwogen, die Omnibuslinien 142/152 dorthin eine Schleife fahren zu lassen

und sie dann weiter in Richtung Rüttenscheid zu führen.

Vorstandstreffen der Straßenbahnmuseumsvereine Deutschlands

Vom 23.05. bis zum 25.05.1991 fand in unseren Vereinsräumen das „3. Vorstandstreffen der Straßenbahnmuseumsvereine Deutschlands“ statt. Geladen waren hierzu Vereine von Bremen bis München und von Wuppertal bis Dresden, insgesamt 23 an der Zahl.

Das Treffen bot Gelegenheit Kontakte zu knüpfen und Erfahrungen auszutauschen, zusammenzuarbeiten bzw. einander zu ergänzen. Dementsprechend war auch das Programm; neben Diskussionsrunden und Vorstellungen gab es Besichtigungen im Betriebshof Stadtmitte und in der Hauptwerkstatt Schweriner Straße; eine Oldtimer- und eine „feucht-fröhliche“ Partyfahrt mit dem Wagen 1857 rundeten die Veranstaltung ab.

Hotelreservierungen, Bewirtung, Führung und Betreuung unserer Gäste erforderten eine Menge Einsatz. Unser aktives VhAG-Team hat sich hierbei bestens bewährt. Das Lob der Tagungsteilnehmer war entsprechend groß. Die Gastgeschenke sind zusammen mit dem Tagungsprotokoll und der Adressliste der Teilnehmer am Berliner Platz einzusehen.

Christian Boden

VhAG-Nachrichten

Jürgen Büddecke trug in der Vorstandssitzung vom 03.05.1991 den Wunsch vor, ihn von der Tätigkeit als Kassengeschäftsführer zu entbinden, weil er sich ganz der Arbeit in der Fotogruppe widmen wolle. Der Vorstand entsprach seinem Wunsch und sprach ihm seinen Dank für die geleistete Arbeit aus und würdigte gleichzeitig die Leistungen der Fotogruppe.

Christian Boden hat sich dankenswerterweise bereiterklärt, die Kasse zunächst bis zur Jahresabschlußversammlung 1991 im Frühjahr 1992 zu führen. Er wird dabei gemäß Vorstandsbeschluß von unserem Vereinskollegen Gerd Boden unterstützt. Die Kassenübergabe erfolgt nach satzungsgemäßer Kassenprüfung bis Ende Mai 1991

Aktuelles

In der nächsten Ausgabe der Sternfahrt werden wir ausführlich über den Fahrzeugeinsatz am Kirchentag (Juni 1991) berichten.