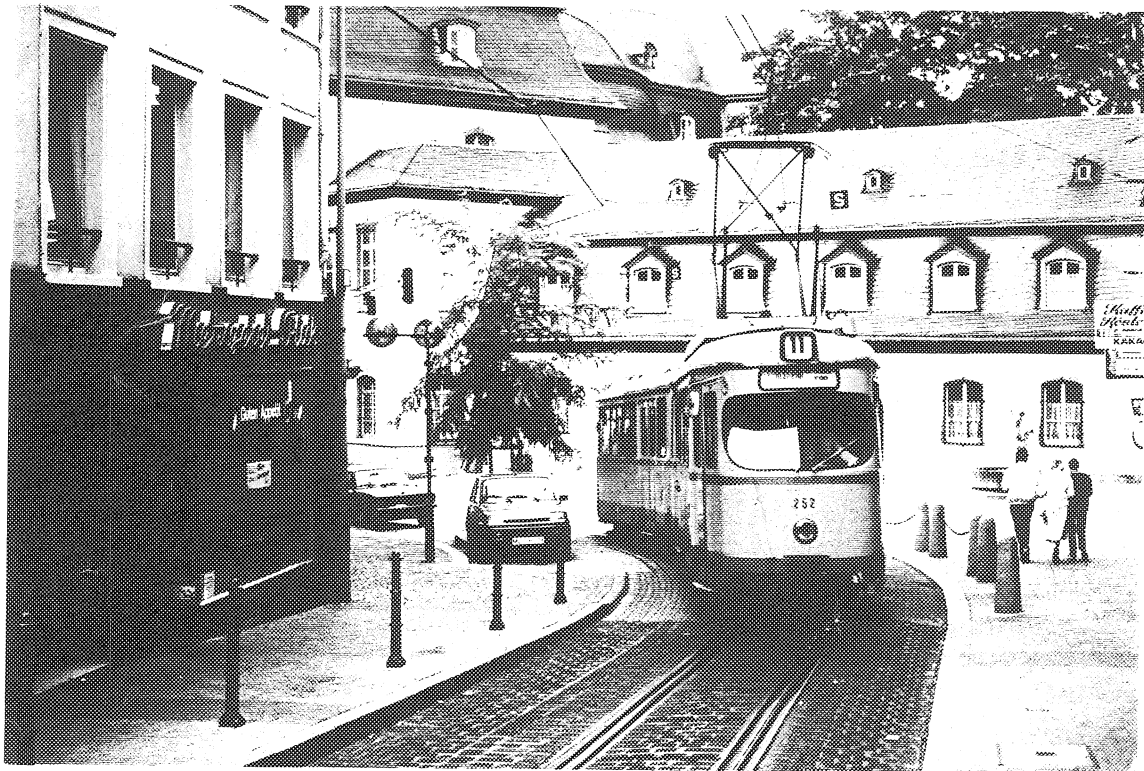




STERNFAHRT



Triebwagen 1645 der Essener Verkehrs-AG
am 1. Oktober 1983 in Mainz

Liebe Leserinnen und Leser,

wichtige Ereignisse haben sich in den vergangenen Wochen im Essener Nahverkehrsgeschehen vollzogen; so wurde z.B. am 28.09.1991 die neue Innenstadtstrecke dem Verkehr übergeben, wenngleich die feierliche Eröffnung auch erst am 09.11.1991 stattfinden wird.

Um nach der Eröffnung der Stadtbahnstrecke nach Altenessen über einen ausreichenden Wagenpark von Normalspurfahrzeugen zu verfügen, hat sich die Essener Verkehrs-AG dazu entschlossen, gebrauchte Stadtbahnwagen aus London zu übernehmen, mit deren Eintreffen schon in Kürze zu rechnen ist.

In eigener Sache möchten wir auf das neue **Sternfahrt-Quiz** aufmerksam machen; wir würden uns freuen, wenn sich unsere Leserschaft, also auch Sie, daran beteiligen würde.

In diesem Sinne viel Spaß beim Lesen der neuen Sternfahrt.

Ihre Sternfahrer

Titelbild :

Triebwagen 1645 der Essener Verkehrs-AG in Mainz, Gaustraße. Dieses Fahrzeug wurde zusammen mit den Wagen 1624 und 1635 der EVAG von 1981 bis 1984 leihweise von den Mainzer Verkehrsbetrieben eingesetzt und trägt daher die Wagengnummer 252.

(Aufnahme : Klaus-Werner Pape (01.10.1983))

Herausgeber

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

Redaktion : Klaus Giesen - Martin Ruhau - Roland Mecking

Verantwortlich im Sinne des Presserechtes : Klaus Giesen

Nachdruck, auch auszugsweise nur mit Genehmigung der Redaktion

Auflage : 250 Exemplare

Erscheinungsweise : alle zwei Monate

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

Auf Essens Schienen und Straßen



Im Oktober 1991 verfügte die Essener Verkehrs-AG über sieben umgebaute 8x-ER-Gel-Tw (1851, 1854-1857, 1859, 1860). Zur Zeit befindet sich der Wagen 1815 zwecks Umbau in der Hauptwerkstätte der EVAG; entgegen der ursprünglichen Planung, nur zehn Fahrzeuge umzurüsten, sollen nun insgesamt fünfzehn Wagen linksseitige Einstiege erhalten. Für den Umbau vorgesehen sind die Wagen 1816 und 1818, sowie die seit Juli 1990 abgestellten Triebwagen 1817, 1819 und 1820; die drei letztgenannten Wagen werden im Zuge des Umbaus ihre Mittelteile verlieren, um diese in die 6x-ZR-Gel-Tw 1721-1730 einbauen zu können. Eventuell wird als fünfzehnter Wagen der Tw 1615 mit linksseitigen Türen versehen.

Am 08.10.1991 entgleiste der M-Wagen 1108 zwischen E-Alte Landstraße und GE-Fischerstraße, rammte zwei parkende Pkw, durchbrach eine Mauer und blieb schließlich in einem Garten stehen. Zwei Fahrgäste wurden bei der, durch eine in den Schienen liegende Eisenstange verursachte, Entgleisung leicht verletzt; die Strecke mußte von ca. 18.00 bis 22.00 Uhr gesperrt werden.

Am 12.09.1991 wurde der Museumswagenpark der EVAG um eine Rarität erweitert; der ehemalige Vestische Wagen 144 des Baujahres 1921 konnte, nachdem er von 1981-1991 auf einer Museumsstrecke im Bottroper Traumlandpark eingesetzt wurde, von der Essener Verkehrs-AG erworben werden.



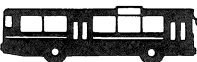
Am 28.09.1991 wurde die neue Stadtbahnstrecke ("Ost-West-Spange") mit den Bahnhöfen "Rheinischer Platz" und "Berliner Platz" in der nördlichen Innenstadt eröffnet. Am Vorabend veranstaltete die EVAG eine Abschiedsfahrt mit dem Museumswagen 705 nach Frohnhausen und Steele. Mit der Demontage der Fahrleitungen und der Tunnelrampe am Porscheplatz wurde noch in der gleichen Nacht begonnen.

Am 01.10.1991 ereignete sich am U-Bhf "Hobeisenbrücke" ein Unfall, bei dem zwei Personen tödlich verletzt wurden; die beiden Mitarbeiter einer Duisburger Reinigungsfirma waren mit dem Reinigen von Glasbausteinen beschäftigt, als sie vom Stadtbahnwagen 5103, der sich auf dem Weg zur Schweriner Straße befand, erfaßt wurden. Entgegen der Warnung der Essener Verkehrs-AG begannen die beiden Arbeiter frühzeitig mit den Reinigungsarbeiten im Streckenprofil; in der nächtlichen Dunkelheit erkannte der Zugführer die Arbeiter zu spät, so daß er trotz Notbremsung nicht rechtzeitig zum Stehen kam.

Die EVAG wird in Kürze elf Stadtbahnwagen von den "Docklands Light Railway" in London beschaffen; die fünf Jahre alten Wagen sollen in der Hauptwerkstätte der EVAG für die Essener Verhältnisse umgebaut werden.



Der Umbau der DUO-Busse auf linksseitige Einstiege ist abgeschlossen; im Oktober 1991 waren alle achtzehn Wagen fertiggestellt; mit erneuter Einführung der Busse in den Stadtbahntunnel am 09.11.1991 werden die Spurbuslinien 145-147 in CE45-CE47 umnummeriert.



Der erste von insgesamt sieben Kässbohrer-Niederflurbussen des Typs S 300 NC (Wg.Nr. 3351-3357) ist in Essen eingetroffen.

Sternfahrt-Serie

In dieser Ausgabe der Sternfahrt stellen wir den Daimler-Benz Standard-Linienbus II (SL II) des Typs O405 vor, der auch von der Essener Verkehrs-AG in größerer Stückzahl beschafft wurde.



Wagen 3004, Baujahr 1985, der Essener Verkehrs-AG
Aufnahmeort : OB-Blockstraße, 30.05.1991

Die Essener Verkehrs-AG beschaffte von diesem Omnibus-Typ insgesamt 33 Fahrzeuge. Die Gestaltung des O405 ist modern, großzügig und funktional ausgewogen; die weithin sichtbaren großen Fahrtzielanzeigen bieten den Fahrgästen eine schnelle Information. Durch die großen Innenschwengeltüren ist der Fahrgastraum bequem zu erreichen.

Durch den tiefliegenden Wagenboden und das hohe Dach bietet der O405 eine große Stehhöhe; die Fenster bieten mehr Sicht und lassen gleichzeitig viel Licht ins Wageninnere. Der Fußboden, das Dach und die Seitenwände sind schall- und wärmeisoliert; der Motorraum ist durch eine isolierte Trennwand vom Innenraum abgeschirmt. Durch die Gummilagerung von Motor und Kühler werden keine Vibrationen in den Fahrgastraum übertragen. Die Anzeigen für Fahrtziel, Liniennummer und Streckenverlauf wurden in das gesamte Fahrzeugdesign gut integriert.

Nach dem Prinzip der selbsttragenden Ganzstahlbauweise sind Bodenrahmen und Aufbaugerippe zu einer tragenden Einheit verschweißt; durch modernste Konstruktionsmethoden wird so eine große Stabilität bei geringem Fahrzeuggewicht erzielt. Die übersichtliche Elektrik ist im zentralen Elektrofach links neben dem Fahrerplatz untergebracht. Das Fahrzeug verfügt über einen 6-Zylinder Dieselmotor, der als Direkteinspritzer arbeitet und einen relativ niedrigen Kraftstoffverbrauch aufweist. Die Leistung des Motors wird durch ein 3-Gang-Automatikgetriebe mit integriertem Retarder übertragen; durch eine elektronische Steuerung bleibt der Motor stets im günstigsten Drehzahlbereich, was sich auf den Kraftstoffverbrauch positiv auswirkt.

Das Daimler-Benz SL II - Programm im Überblick :

O 402 Standard-Kleinbus
O 405 Standard-Linienbus
O 407 Standard-Überlandbus
O 405 G Standard-Gelenkbus
O 405 T Trolleybus
O 405 GT Gelenk-Trolleybus
O 405 GTD Gelenk-Duo-Bus

Technische Daten :

EVAG-Serien :

Länge ü. Blech 11.545 mm
Breite 2.500 mm
Höhe 3.050 mm
Radstand 5.875 mm
Fußbodenhöhe 710 mm
Platzangebot 44 Sitz- / 54 Stehplätze
Motorl. (OM 447h) 150 kW (204 PS)
zul. Ges.gew. 16,8 t

3001-3032 Baujahr 1985
3033 Baujahr 1987

Text und Foto : Peter von Chamier-Cieminski

Sternfahrt-Quiz

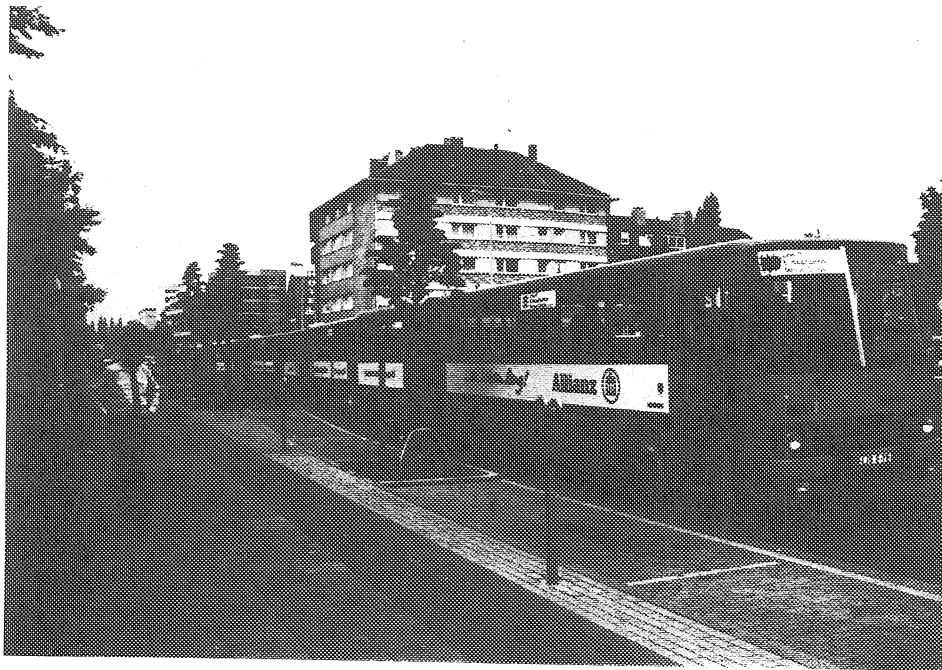
Nach langer Zeit gibt es nun wieder ein Sternfahrt-Quiz; wir hoffen, daß diesmal der Rekord von 0 (Null !) Antworten überboten wird. Der Preis besteht aus einem Gutschein von 5,- DM (einzulösen im Vereinsrestaurant "Schöler's Pub" oder im "Tramshop"). Bei mehr als einer Einsendung entscheidet das Los!

- 1.) Welche Straßenbahnbetriebe befuhren linienmäßig Strecken der Essener Strassenbahnen ?
- 2.) Wann wurde die Straßenbahnstrecke zum Stadtwaldplatz eingestellt ?
- 3.) Welche Linie befuhr zuerst die erste Essener Spurbusstrecke ?

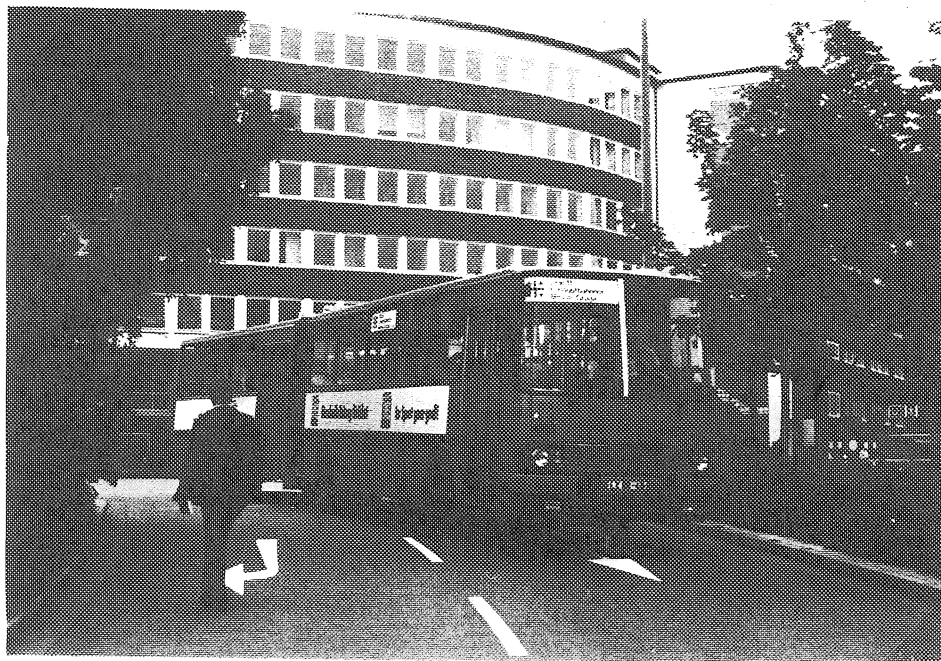
Einsendeschluß : 29.11.1991 (bitte im Vereinsheim im U-Bhf E-Berliner Platz abgeben oder mit der Post an : Martin Ruhnau, Cäsarstr. 36, 4300 Essen 1)

Rückblick auf den Evangelischen Kirchentag im Ruhrgebiet

In der Zeit vom 05. bis zum 09.06.1991 hatten die Verkehrsbetriebe zwischen Dortmund und Essen die Möglichkeit ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Die Benutzer von Bussen, Bahnen und Zügen der Bundesbahn staunten nicht schlecht, als die geforderten Verkehrsbetriebe (Dortmunder Stadtwerke (DSW), Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), Straßenbahn Herne Castrop-Rauxel GmbH (HCR) und Essener Verkehrs-AG (EVAG)) alles rollen ließen, was in den Betriebshöfen zu finden war, teilweise sogar noch mehr; so wurden z.B. von der BOGESTRA Omnibusse aus Nordhausen/Thüringen eingesetzt, die von Bochum dorthin verkauft worden waren. Auch die EVAG erhielt Unterstützung in Form von zehn Ikarus-Gelenk-omnibussen aus Erfurt; diese für das Essener Stadtbild ungewöhnlichen Wagen fielen bei der Bevölkerung natürlich besonders auf.



Ikarus-Gelenkwagen auf der Hachestraße
Omnibusse der Linie 11 an der Grugahalle



Verwirrung gab es allerdings bei den Essener Autofahrern, denn viele Straßen in der Innenstadt waren gesperrt oder zu Einbahnstraßen umfunktioniert. So auch die Hachestraße an der Hauptpost, wo schon frühmorgens auf der gesamten Länge Busse der EVAG und der Erfurter Verkehrsbetriebe bereitstanden, um zwischen dem Hauptbahnhof und der Grugahalle zu pendeln. Dieses Angebot wurde so gut genutzt, daß die Fahrzeuge bis auf den letzten Platz besetzt im Minutentakt durch die Stadt fuhren.

Nicht anders ging es in der Stadtbahn zu. Die Linie U 11 fuhr in Dreifachtraktion im 5-Minuten-Takt zur Gruga. Auch hier waren alle Wagen den ganzen Tag voll besetzt. Eine betriebliche Besonderheit war dabei auf der U 11 zu verzeichnen: Um die Wendezeiten kurz zu halten, war jeder 3-Wagen-Zug mit 2 Fahrern besetzt. "Pusher" auf den Bahnsteigen sorgten dafür, daß alle Fahrgäste in die Wagen "hineinpaßten" und die Türen geschlossen werden konnten.



Abstellanlage am Parkstadion in Gelsenkirchen

Der Höhepunkt des gesamten Kirchentages war die Abschlußveranstaltung am Sonntag, die im Gelsenkirchener Parkstadion stattfand. Bis 12 Uhr mußten ca. 80.000 Teilnehmer zum Stadion und um 14 Uhr, dem Ende der Veranstaltung, zum Bahnhof gebracht werden. Die Linie 127 fuhr daher schon ab 6 Uhr im 5-Minuten-Takt nach Gelsenkirchen. Um diesen Andrang zu bewältigen, gab es auch Hilfe von Nachbarbetrieben. Die Vestische Straßenbahnen setzten 20 Solo- und 8 Gelenkbusse von GE-Buer ein, die Wuppertaler Stadtwerke stellten 7 Gelenkwagen, die HCR 10 Solowagen zur Verfügung. Sogar die Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH war mit einem 0 405 vertreten. Die auffälligsten Fahrzeuge am Parkstadion waren jedoch die gelben M 8 C auf der Linie 127. Dieses Ereignis lockte natürlich auch einige Straßenbahnfreunde nach Gelsenkirchen, da in der Abstellanlage am Stadion zeitweise bis zu 12 Essener Straßenbahnwagen standen.

Ab 14 Uhr glich die große Haltestellenanlage am Parkstadion einem Ameisenhaufen; hatte sich die Ankunft der Besucher noch auf mehrere Stunden verteilt, so wollten nun 80.000 Menschen gleichzeitig wieder fort. Im Gegensatz zu einem Fußballspiel waren ja hier die wenigsten mit einem eigenen Pkw angereist; so hatten die Fahrer, Aufsichtspersonal und Fahrer alle Hände voll zu tun. Es herrschte ein ständiges Kommen und Gehen, so daß man nicht mehr wußte, wohin man die Kamera richten sollte. Es war einfach überall interessant, besonders am Kennedyplatz und vor dem Musiktheater, wo sich die Rampe für die Tunnelstrecke zum Hauptbahnhof befindet. An dieser Stelle wurde auch der Nachteil des Tunnels sichtbar; da nur ein Wagen je Blockstrecke den Tunnel befahren darf, stauten sich bis zu zehn Straßenbahnen am Kennedyplatz. Die Fahrgäste wurden sogar gebeten, auf freier Strecke in bereitstehende Omnibusse umzusteigen, um leere Straßenbahnen schneller durch den Tunnel fahren zu lassen und so die Situation etwas zu entzerren; immerhin konnte mancher Wagen erst nach zehn Minuten Wartezeit in den Stadtbahntunnel einfahren.



Begegnung von BOGESTRA und EVAG am Kennedyplatz

Gleichzeitig verlängerten zwei Fahrzeuge die Schlange, da man vom Parkstadion oft zwei Bahnen pro Minute abfahren ließ, um die Menschenmassen zu bewältigen. 90 Minuten nach Ende der Veranstaltung waren nur noch wenige Fahrgäste zu befördern; es stand kaum noch ein Bus auf dem Parkplatz und auch die Straßenbahnen pendelten schon fast wieder planmäßig.

Es war kaum zu glauben, daß in so kurzer Zeit 80.000 Fahrgäste befördert wurden. Zum Abschluß des Tages bedankten sich die Leitstellen der beteiligten Verkehrsbetriebe über Funk bei ihren Fahrern für den Einsatz. Diese Leistung spiegelte sich in den folgenden Tagen auch in den positiven Berichten der Presse wider. Hoffentlich wird dieses bei der Bevölkerung nicht so schnell vergessen.

Rundherum ein Erfolg für den öffentlichen Nahverkehr !

Text und Fotos : Klaus Schuchlinski

Die Historische Vestische Straßenbahn

Im Jahre 1981 wurde im Traumlandpark in Bottrop-Feldhausen eine etwa 1 km lange, eingleisige Museumsstraßenbahnstrecke eröffnet, auf der Fahrzeuge der Vestischen Straßenbahnen verkehrten; es handelte sich hierbei um die Wagen 144 (Baujahr 1921), 327 und 329 (Baujahr 1949). Die Strecke wurde in Zusammenarbeit mit dem Traumlandpark betrieben; die Mitglieder des Vereins "Historische Vestische Straßenbahn, Feldhausen" (HVS) pflegten und restaurierten in ihrer Freizeit die Fahrzeuge und Betriebsanlagen. Der Fahrplan sah einen zehnmütigen Verkehr an Sonn- und Feiertagen und einen viertelstündigen Wageneinsatz an Samstagen (in den Schulferien auch wochentags) von 10.00 bis 18.30 vor. Von 1981-1988 trugen die Wagen 144 und 327 die Hauptlast des Verkehrs, der Triebwagen 329 war nicht betriebsfähig abgestellt. Im April 1988 wurde nach langer Überlegung mit der Restaurierung des Wagens 329 begonnen, der am 22.10.1988 frisch lackiert feierlich "eingeweiht" werden konnte. Zu Beginn der Saison 1989 wurde mit der Aufarbeitung des Wagens 327 begonnen, die sich jedoch als so aufwendig erwies, daß ein Wiedereinsatz nach etwa einem Jahr nicht möglich erschien. Der in seine Einzelteile "zerlegte" Wagen sollte nun nicht nur aufgearbeitet, sondern in seinen Ursprungszustand zurückversetzt werden. Nachdem zu Beginn des Jahres 1991 bekannt wurde, daß der Traumlandpark zum 02.09.1991 an die Bavaria-Filmpark-Gesellschaft verkauft werden sollte, nahm die HVS mit dieser Kontakt auf, um über ein Weiterbestehen der Strecke und eine mögliche Verlängerung zu verhandeln. Das Konzept des zukünftigen Eigentümers sah jedoch keine Museumsstraßenbahn vor, so daß sich der Verein um eine Bleibe für die Fahrzeuge kümmern mußte. Nach erfolgreichen Verhandlungen mit der Essener Verkehrs-AG, der Märkischen Museumseisenbahn und den Bergischen Museumsbahnen (BMB) war der Erhalt des Wagenmaterials gesichert. Die Stilllegung der Strecke erfolgte nach Abschiedsfahrten am 01.09.1991. Zwölf Tage später transportierte die Deutsche Bundesbahn mit einem Schwerlast-Transporter die Wagen 144 und 329 nach Essen, den demontierten Wagen 327 zur BMB nach Wuppertal. Die Wagen 144 und 329 wurden in GE-Horst, Essener Straße (Endstelle der Linie 301) wieder auf Schienen gesetzt und vom Arbeitswagen 614 der EVAG zum Betriebshof Schweriner Straße überführt. Die museale Aufarbeitung des Triebwagens 144 wird in Kürze begonnen, während der Wagen 329 auf seinen Transport zu den Museumsbahnen im Sauerland wartet. Die Restaurierung des Wagens 327 wurde in Wuppertal bereits fortgeführt. Auch sämtliche Loren und der ehemalige Beiwagen 1528 der Mülheimer Verkehrsbetriebe (vorher in Stuttgart eingesetzt) konnten weitergegeben werden. Dem Einsatz der Mitglieder der HVS ist es zu verdanken, daß trotz der Einstellung des Museumsbetriebes kein Fahrzeug verschrottet zu werden brauchte.

Triebfahrzeuge der HVS:

144, Baujahr 1921 (1921-1972 Vestische, 1981-1991 HVS, ab 1991 EVAG)

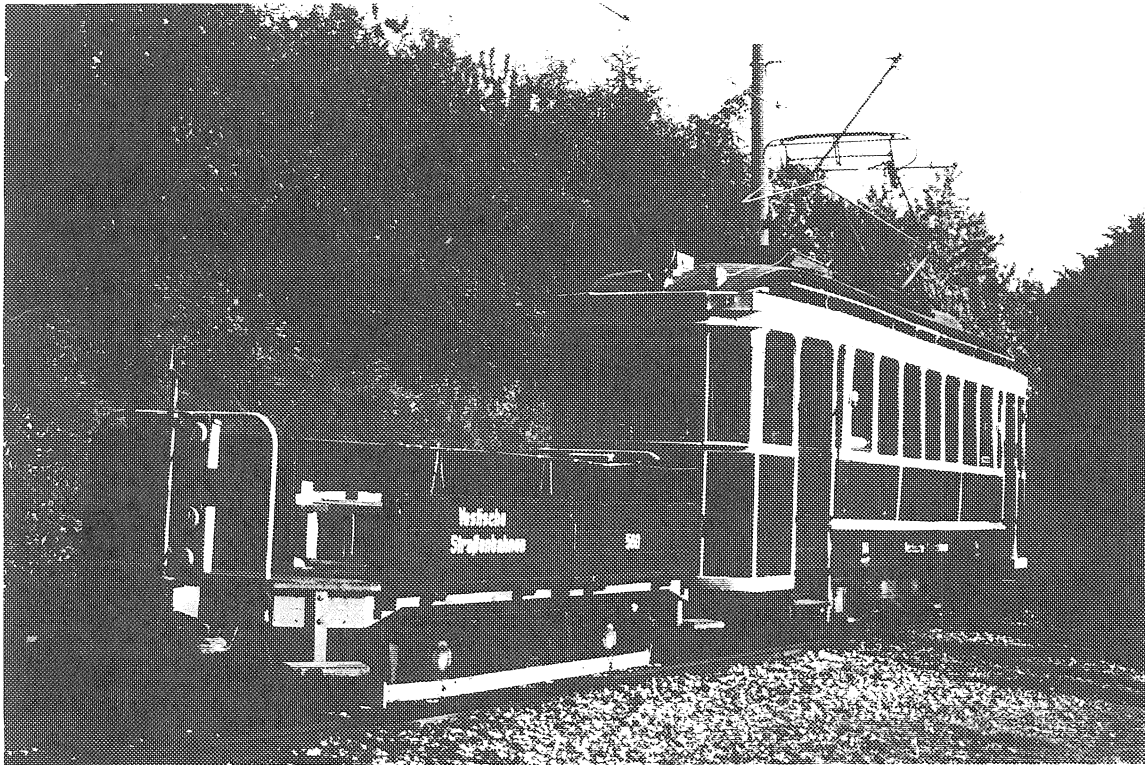
327, Baujahr 1949 (1949-1982 Vestische, 1982-1991 HVS, ab 1991 BMB)

329, Baujahr 1949 (1949-1982 Vestische, 1982-1991 HVS, ab 1991 (vorerst) EVAG)

Personenbeiwagen der HVS:

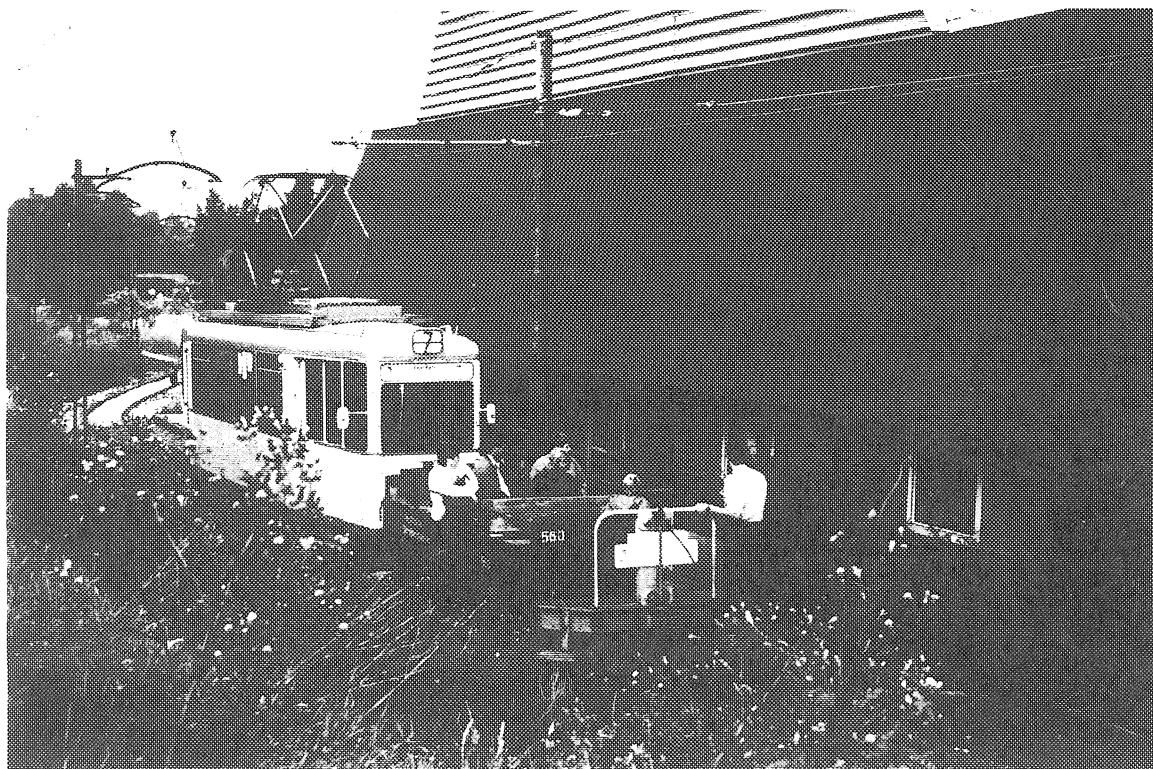
560, Baujahr 1944 (1944-1972 Vestische, 1981-1991 HVS, ab 1991 BMB)

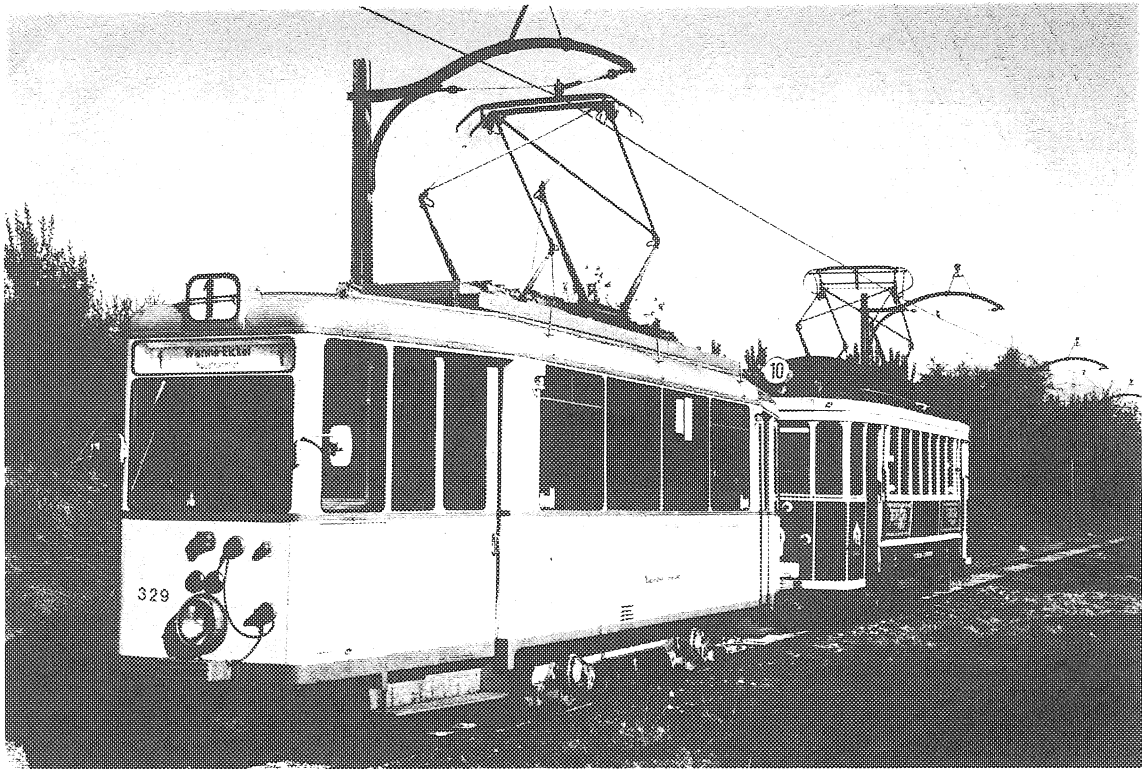
1528, Baujahr 1954 (1954-1973 Stuttgart, 1973-1986 Mülheim, 1986-1991 HVS,
ab 1991 Dortmunder Industriemuseum)



Triebwagen 144 mit Beiwagen 560 im Traumlandpark
(Aufnahme : Thomas Ferch (Juli 1991))

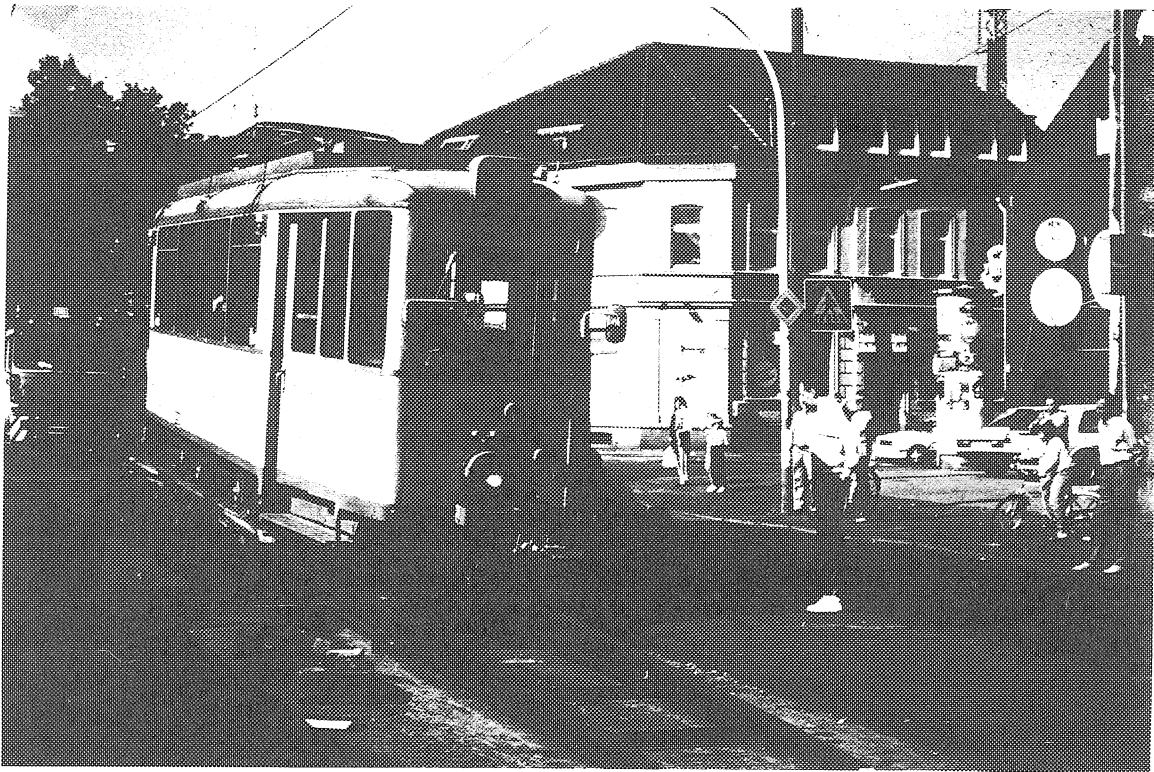
Triebwagen 329 mit Beiwagen 560 im Traumlandpark
(Aufnahme : Martin Ruhnau (Juni 1991))





Triebwagen 329 und 144 im Traumlandpark
(Aufnahme : Martin Ruhnau (April 1991))

Triebwagen 329 beim Abladen in GE-Horst, Essener Straße
(Aufnahme : Martin Ruhnau (12.09.1991))



Der DUEWAG-Großraum-Triebwagen in Essen

Wer erinnert sich noch?! Viele Jahre prägten sie das Bild im Essener Stadtgebiet; die eleganten, vierachsigen Großraumwagen der Serie 1500. - Blicken wir zurück und verfolgen wir die Lebensgeschichte dieser Fahrzeuggattung.

Sie entstanden zu Beginn der fünfziger Jahre, als man auch in Deutschland dazu überging, zwecks Personaleinsparung Großraumwagen, auch Flußwagen genannt, anzuschaffen. So entstand ein Fahrzeugtyp, der bald darauf seinen Siegeszug in vielen Verkehrsbetrieben antreten sollte. Auch die damalige "Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, Abt. Essener Straßenbahnen" (SEG), die Vorgängerin der 1954 gegründeten Essener Verkehrs-AG, beschaffte derartige Fahrzeuge. Und so kam es, daß dieser Wagentyp ab 1952 auch auf unserem Schienennetz zu sehen war. Den Anfang der Lieferung machten in den Jahren 1951/52 die Wagen 513-515 (= 1501-1503); im Jahre 1953 erfolgte die Lieferung weiterer elf Fahrzeuge mit den Nummern 516-519 und 520-526 (= 1504-1507 und 1531-1537). Die Wagen 513-519 hatten, im Gegensatz zu allen weiteren nach Essen gelieferten Großraumwagen, eine abgeschrägte Frontscheibe. Die im Jahre 1954 ausgelieferten Triebwagen 527-559 (= 1538-1570) besaßen gerade Frontscheiben, jedoch wie die Wagen 513-526 kleine Seitenfenster. Die letzte im Jahre 1956 gelieferte Serie 560-562 (= 1581-1583) besaß, den Gelenkwagen angeglichen, große Seitenfenster; auch besaßen diese Wagen nicht mehr die nostalgische Holzausstattung im Innenraum. Der Heute noch vorhandene Fahrschulwagen 640, der allen Essener Fahrerinnen und Fahrern bestens bekannt sein mußte, entstand im Jahre 1963 aus dem Wagen 1535. Die 14,1 m langen Fahrzeuge waren in drei verschiedenen Leistungsstufen motorisiert: 2 x 64, 2 x 72,5 bzw. 2 x 100 kW; das Leergewicht variierte zwischen 14,9 und 17,5 Tonnen. Die Wagen verfügten über 109 Fahrgastplätze (davon 34 Sitzplätze). Ursprünglich in Doppeltraktion (tlw. mit zweiachsigen Beiwagen behängt), wurden die Wagen von Beginn der sechziger Jahre an auch mit vierachsigen Beiwagen behängt. Die ehemals fünfzig Wagen starke Großraumwagenflotte der Essener Verkehrs-AG verkleinerte sich von 1977 an ständig, so daß im Jahre 1982, dem letzten Betriebsjahr dieser Wagenserie, nur noch elf Triebwagen (1511-1522) im Einsatz standen; ihre Stammlinie war zuletzt die Linie 106 (Karlsplatz - Helenenstr. bzw. Wertstr.).

Außer dem Fahrschulwagen 640 ist heute noch der Wagen 1501, der Urahne der meter-spurigen DUEWAG-Großraumwagen, vorhanden. Nachdem er von 1977 bis 1989 in einem Verkehrsmuseum in Viernheim untergebracht war, wartet er heute geduldig im Gleis-lager Schweriner Straße der EVAG auf seine Aufarbeitung, bei der sich natürlich auch die VhAG aktiv beteiligen wird.

Der klassische DUEWAG-Großraumwagen wird heute noch von den Verkehrsbetrieben Frankfurt/M, Bonn und Mülheim/R eingesetzt; zudem wird in Düsseldorf der Wagen 2106 der Rheinbahn als Versuchsträger für das Projekt der Einzelrad-Einzelachs-Fahrwerke (EEF) eingesetzt.

Technische Daten:

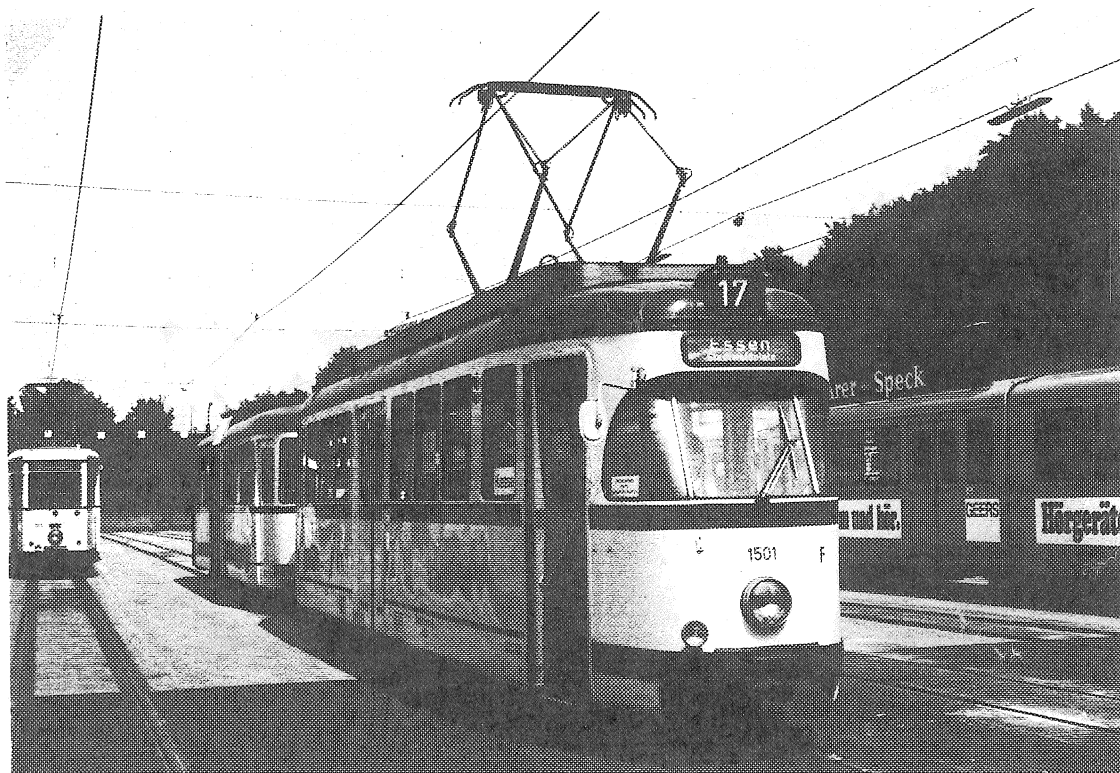
Achsfolge : B-B
Länge : 14,10 m
Breite : 2,20 m
Achsstand : 1,8 / 6,0 m
Spurweite : 1000 mm
Leistung : 2x64; 2x72,5 (= 2x100; z.T. = 2x100) kW
Leergewicht : 14,9 - 17,5 t
Platzangebot : 109 (davon 34 Sitzplätze)
Baujahre : 1951-53; 1953/54, 1956

Wagenserien der EVAG:

513-519 = 1501-1507 1977 ausgemustert

520-559 = 1531-1570 (z.T. = 1511-1520, 1553 = 1528) 1977-1982 ausgemustert

560-562 = 1581-1583 = 1580, 1587, 1588 = 1521, 1522, 1588 1981/82 ausgemustert

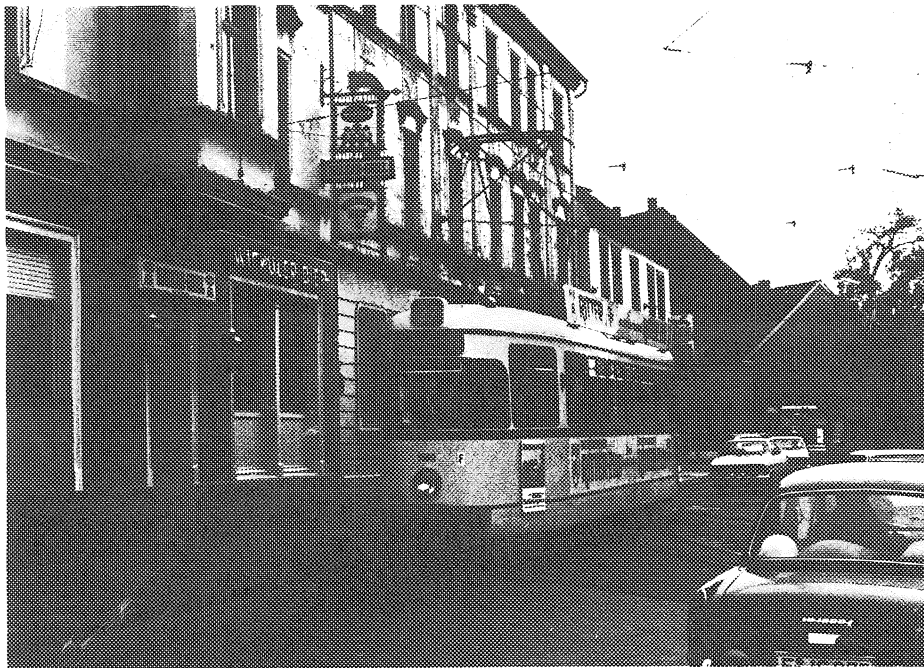


Triebwagen 1501 (zuk. Museumswagen) der EVAG
im Betriebshof E-Stadtmitte
(Aufnahme : VhAG (1989))



Triebwagen 1544 der Serie 1531-1570
am Viehofer Platz
(Aufnahme : Klaus-Werner Pape (Mai 1977))

Triebwagen 1580 der Serie 1580, 1587, 1588
an der Schleifeneinfahrt Hanielstraße
(Aufnahme : Klaus-Werner Pape (Mai 1977))



Das historische Foto



Die historische Aufnahme aus dem Jahre 1895 zeigt die Ostseite des Kopstadtplatzes in der Essener Innenstadt. Von rechts nähert sich der Triebwagen Nr. 1 des Baujahres 1893.

Triebwagenserie	: 1 - 24
Baujahr	: 1893/1894
Hersteller	: Herbrandt + Co
Aufbauten	: Holz, seitlich 5 Bogenfenster, offene Plattformen
Länge	: 6.550 mm
Breite	: 1.900 mm
Achsstand	: 1.550 mm
Leistung	: 2 x 15 kW ; ab 1898 2 x 18 kW
Gewicht	: 5.300 kg
Platzangebot	: 32 (davon 16 Sitzplätze)
Umbau	: 1906 zu Beiwagen

Bild :

VhAG :

EVAG :



Sechsheiger Gelenktriebwagen für London · 6-axled articulated LRV for London

Die Aufnahme zeigt einen sechssachsigen Stadtbahn-Triebwagen der "Dockland Light Railway" London.

Die Essener Verkehrs-AG wird in Kürze elf dieser Fahrzeuge zum Stückpreis von etwa 1 Mio DM erwerben; die Wagen werden in Essen mit Fahrerkabinen und Dachstromabnehmern ausgerüstet, um dann auf den Essener Stadtbahnlinien eingesetzt werden zu können.

(Wir werden in einer der folgenden Sternfahrt-Ausgaben ausführlich über diesen, für Essen neuartigen, Wagentyp berichten.)