

MIBA

EXTRA



DURCH DIE STADT UND ÜBER LAND: DIE STRASSENBAHNEN



Liebe Leserin, lieber Leser!

Als vor gut zwei Jahren in MIBA-Spezial 5 unter dem Thema „Stadtlandschaft und Nahverkehr“ auch den Straßenbahnen breiter Raum gewidmet wurde, erfuhr dies im Leserkreis breite Zustimmung. Zwar waren zuvor in den MIBA-Monatsheften schon immer wieder einmal Straßenbahn-Artikel erschienen, doch nie in solch einer „Massierung“. Und das Wagnis trug offensichtlich Früchte! In der Folgezeit trafen weitere interessante Manuskripte und Bilder zur Straßenbahnthematik in der Redaktion ein – Tendenz nach wie vor steigend...

Diese an und für sich erfreuliche Sache brachte aber einige Probleme mit sich. Um beim MIBA-Monatsheft weiterhin das bewährte Themen-Mix beizubehalten, reifte der Plan für ein reines „Straßenbahn-Heft“. Da auch in der MIBA-Spezial-Reihe die künftigen Ausgaben inhaltlich bereits festgelegt sind, entschlossen sich Verlag und Redaktion zu diesem MIBA-Extra, das nun vor Ihnen liegt.

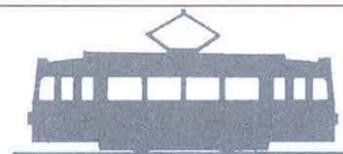
Hier bot sich uns die Möglichkeit, vieles – aber beileibe nicht alles – vom vorhandenen „Straßenbahn-Material“ in einer einzigen Ausgabe zu veröffentlichen, wobei sowohl dem großen Vorbild als auch dem Modellsektor Raum gewidmet ist. Analog dem Magazin-Charakter der MIBA-Monatshefte ist dieses MIBA-Extra inhaltlich bunt gemischt: der Bogen spannt sich von Modell-Umbauten über Erläuterungen zu Straßenbahn-Signalen und Endhaltestellen bis hin zu neuen Angeboten auf dem Markt. Wir würden uns freuen, wenn auch für Sie in diesem Heft möglichst viel „dabei ist“. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Spaß bei der Lektüre sowie gute Reise durch die Welt der Straßenbahn!

Nürnberg, im November 1992

Ulrich Rockelmann
Lubosch Wimmer

Werbung

EXTRA MIBA



ZUR SACHE		VORBILD		SELBSTBAU-PRAXIS	
Lieber Leser, liebe Leserin	3	Wandelbare Straßenbahn	6	Straßenbahnmodelle aus Vaters Zeiten	10
		Straßenbahn-Signale	16	Personenwagen C 191	40
PANORAMA	9	Die leichte Stadtschnellbahn	20	Die Gleisbauloks der SSB	44
		Endstellen	28	Holländer aus England	46
MODELLBAHN-ANLAGEN		Alte Tram	50	Straßenbahnarbeitsloren	47
Straßenbahnhaltestelle „Ariana“ in Tunis	24	Reutlinger Straßenbahn	56	Roco-Gelenktriebwagen	48
Am Stadtpark	74	Straßenbahnspurweiten	80	Wenn der Vater mit dem Sohne...	68
		Sandkästen	83		
		Straßenbahnmuseen	84		
GRUNDLAGEN		100 Jahre Straßenbahn Würzburg	94	VERSCHIEDENES	
Entwicklung von Straßenbahnmodellen	52	Gleisdreieck	97	Firmenadressen	27
		Endstation	106	Bücher	78
VORBILD+MODELL				Abkürzungen	96
Küstentram	62	extraMAGAZIN			
Dienstfahrzeuge	72	Marktübersicht	98	IMPRESSUM	96



Bild 1. Kein Zweifel – dieses im September 1986 von Jürgen Groh in Gera aufgenommene Foto zeigt eine „echte“ meterspurige Straßenbahn.

Straßenbahn und Stadtbahn

Gemäß den obigen Ausführungen wird man sicherlich die heutigen „Elektrischen“ in Gera oder Ulm eindeutig als Straßenbahnen einordnen, doch schon viele andere Betriebe, namentlich in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg oder Niedersachsen bezeichnen mittlerweile ihre Bahnen als Stadtbahnen. Dieser Begriff hat sich für Straßenbahnen eingebürgert, die auf weiten Teilen einen eigenen Bahnkörper besitzen und dort mitunter bereits nicht mehr wie die Züge der herkömmlichen Straßenbahn auf Sicht verkehren, sondern voll signalgesichert wie U- oder Hochbahnen. Stadtbahnen stellen also eine Art von Schnellstraßenbahnen dar, die auch Tunnelabschnitte aufweisen können.

Übrigens spielt die Traktionsart bei der Einstufung einer Bahn als Straßenbahn keine Rolle, obschon es heute fast nur noch elektrische Straßenbahnen gibt. Die früheren innerstädtischen Pferdebahnen (z.B. in Zerbst oder Ingolstadt) zählten ebenso als Straßenbahnen wie verschiedene Dampfbahnen (z.B. in Kassel von 1877 bis 1899) oder Bahnen mit Gasantrieb (z.B. in Dessau von 1894 bis 1901).

Straßenbahn und Eisenbahn bzw. Kleinbahn

Neben den unterschiedlichen Straßenbahn-„Arten“ spielt vielerorts auch das Verhältnis Straßenbahn – Eisenbahn (bzw. Kleinbahn) eine wichtige Rolle. Bis in die 1930er Jahre hinein waren etwa die elektrifizierten Meterspurstrassen der „Barmer Bergbahn AG“ als Kleinbahnen konzessioniert, obwohl sie auf weiten Teilen echten Straßenbahn-Charakter besaßen. Im Frankfurter Nahverkehrsnetz stellten die „Taunusbahn“-Strecken von Hedderheim nach Oberursel-Hohemark bzw. Bad Homburg bis 31.12.1958 juristisch Kleinbahnen dar; der Güterverkehr erfolgte sogar bis zu seiner endgültigen Aufgabe 1982/83 „eisenbahnmäßig“.

Im Rhein-Neckar-Gebiet gibt es ein ausgedehntes elektrifiziertes Meter-

Wandelbare Straßenbahn

Was versteht man unter einer Straßenbahn? Die Beantwortung dieser auf den ersten Blick einfach erscheinenden Frage kann jedoch bei näherer Beschäftigung mit der Materie durchaus ihre Tücken bekommen, wie wir noch sehen werden.

Nach dem deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind Straßenbahnen Schienenbahnen, die den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich dabei der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen. Allerdings wird die Definition noch erweitert, denn der Gesetzgeber rechnet zu Straßenbahnen auch Bahnen mit eigenem Bahnkörper, die aber in ihrer Betriebsweise den herkömmlichen Straßenbahnen ähneln und mindestens überwiegend der Personenbeförderung im Orts- oder Nachbarortsverkehr dienen. Zudem behandelt das PBefG Hoch- oder Untergrundbahnen („besondere Bahnen, die dem Personenverkehr im gleichen räumlichen Bereich dienen“) juristisch als Straßenbahnen, wobei Bergbahnen ausgenommen werden.

Eine recht komplizierte Definition also, die einen weiten Bereich abdeckt und mannigfache Ausnahmen erlaubt! Zur Illustration seien einige konkrete Beispiele angegeben:



spurnetz, das teils als Straßenbahn, teils als Eisenbahn konzessioniert ist: Die Stadtnetze in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen sind Straßen- bzw. Stadtbahnen, während die Überlandlinien der RHB und OEG (Ludwigshafen-Oggersheim – Bad Dürkheim; Mannheim-Käfertal – Heddesheim; Mannheim-Käfertal – Weinheim – Heidelberg – Mannheim-Seckenheim – Mannheim Kurpfalzbrücke) Eisenbahnstrecken darstellen. Die elektrischen RHB- und OEG-Triebwagen gehen dabei auf innerstädtische Straßenbahnabschnitte über. Der aufmerksame Fahrgast merkt nur an den Signalen und Signaltafeln den Übergang zwischen Straßenbahn und Eisenbahn.

Noch einen Schritt weiter ging man in Karlsruhe, wo heute ein umfangreiches regelspuriges Stadtbahnnetz besteht, in das sogar DB-Strecken mit einbezogen sind. Die Zweisystem-Triebwagen der AVG ermöglichen einen direkten Übergang von DB-Abschnitten auf das innerstädtische Straßenbahnnetz.

Bis zur Umstellung auf Straßenbahnbetrieb im Jahre 1978 fuhr die „Rheinuferbahn“ der KBE (Köln – Wesseling – Bonn) außerhalb Kölns auf einer doppelgleisigen Hauptstrecke nach der EBO, innerhalb Kölns dagegen auch auf Straßenbahnabschnitten der KVB.

Ein Kuriosum stellte die ehemalige Sylter Inselbahn dar. Ursprünglich als dampf- bzw. dieselbetriebene Kleinbahn verkehrend, erfolgte 1957 die Umkonzessionierung in eine Straßenbahn (Dieselbetrieb). Nunmehr durften die Züge und Triebwagen einander im Sichtabstand folgen, was bei den relativ geringen Geschwindigkeiten keine Probleme bereitete und mit dazu beitrug, die Betriebskosten zu senken.

Bereits diese kurzen Ausführungen zeigen, wie vielseitig sich eine „Straßenbahn“ präsentieren kann. Gerade dies macht sie nicht zuletzt für Modellbahner interessant – ganz gleich, ob es sich dabei um eine Straßenbahn als Ergänzung zur „normalen“ Eisenbahn oder um eine ausschließliche Straßenbahn-Anlage handeln wird!

Ulrich Rockelmann

Bild 2 (oben links). Hier hingegen handelt es sich um eine Eisenbahn (Spurweite 1 m), obwohl die Gleise im Stadtgebiet von Bad Dürkheim direkt im Straßenplanum verlegt sind. Beachten Sie auch das Dreilicht-Spitzensignal des Triebwagens! Die Aufnahme von Ulrich Rockelmann entstand im Herbst 1986 an der RHB-Endstation Bad Dürkheim Bahnhof.

Bild 3 (oben rechts). In Ludwigshafen-Oggersheim West beginnt die als Eisenbahn konzessionierte RHB-Stracke nach Bad Dürkheim; bis zu dieser Station benutzten Die RHB-Triebwagen das Ludwigshafener Straßenbahnnetz mit. Links ist noch ein Teil der Straßenbahn-Endschleife erkennbar.

Foto (Herbst 1986):
Ulrich Rockelmann



Bild 4. Als dieses Bild von Erich Rockelmann um 1963 im Bf List aufgenommen wurde, war die meterspurige Sylter Inselbahn bereits als Straßenbahn umkonzessioniert worden. Die kuriosen, auf Borgward LKW-Basis entstandenen Leichttriebwagen mußten übrigens an den Streckenendpunkten auf einer Drehscheibe gewendet werden.

Werbung

Kommt Ihnen diese Triebwagengattung mit der markanten, „eckigen“ Kopfform nicht bekannt vor? Richtig – nach solchen Hamburger Vorbildern entwickelte einst die Firma Wiking ihr viele Jahre im Programm befindliches Straßenbahn-Modell. Kurzzeitig wurde es über die Firma Arnold sogar motorisiert angeboten (siehe hierzu auch Bericht ab S. 52). Unser Foto von Ewald Hauck zeigt den Tw 3649 der Gattung V6E der HHA mit einem Beiwagen am 16.5.1974 an der Schleusenbrücke in Hamburg. Leider gehört die Straßenbahn in der Elbmetropole seit 1978 der Vergangenheit an, doch ist eine „Renaissance“ als moderne Stadtbahn inzwischen keine Utopie mehr. Ja, und von der Firma Bec-Kits gibt es wieder Modelle (S.99).



Einen typischen vierachsigen Großraum-Tw der 1950er Jahre stellt diese Aufnahme (Smlg. Bernd Franta) vor. Als Tw 249 der VAG Nürnberg wendet er hier an der Haltestelle Leipziger Platz am Nordostbahnhof. Seit 1991 kann dieser wegen U-Bahn-Bauarbeiten nicht mehr angefahren werden. Einige Daten des heute noch im Dienst befindlichen Triebwagens: Baujahr 1959, Einrichtungsbetrieb, Länge 14,1 m, Hersteller MAN.



Die als Eisenbahn konzessionierte meterspurige OEG führt ihren Personenverkehr „straßenbahnmäßig“ durch und benutzt in Mannheim und Heidelberg auch Teile der dortigen Straßennetze mit. Die schweren vierachsigen Triebwagen (Baujahr 1928) waren viele Jahre charakteristisch für den Überlandverkehr der OEG. Als betriebsfähige Museumsgarnitur überlebten die Fahrzeuge 45/46 als „Halbzug“ (Triebwagen/Steuerwagen). Das Foto von Herwig Lichtenstern entstand im Bf Edingen/Baden an der Strecke Mannheim-Kurpfalzbrücke – Heidelberg.



Straßenbahnmodelle aus Vaters Zeiten

Zu den Pionieren im Straßenbahn-Selbstbau gehört sicherlich Gerhard Rieß aus Nürnberg, der schon in den frühen fünfziger Jahren damit anfang, auf vorhandenen Industriefahrwerken eigene Modelle zu fertigen.

Zu einer ganz großen Vorliebe galt bei dem „Meister“ damals das „Schweizer Trämli“ – Nachbildungen aus Basel, Bern, Genf oder Locarno. Darunter vermischten sich auch österreichische und deutsche Vorbilder von Stadt- und Überlandstraßenbahnen sowie Schmalspurtriebwagen, die der Tram sehr ähnlich sahen.

Die Schweizer Straßenbahnen waren und sind eigentlich allesamt meterspurige Fahrzeuge. Dies wußte auch Gerhard Rieß, nur mußte er seine Selbstbauten auf vorhandene Antriebseinheiten aufbauen. Deshalb waren die Modelle schon zum damaligen Zeitpunkt etwas zu groß, was aber niemanden störte. Darum fuhren die Tramway-Modelle auf H0-Gleisen und nicht auf einem „Schmalpurgleis“ mit 12 mm Breite. Hamo-Antriebe (auch

ähnliche von Fleischmann) fanden hier Verwendung, etwas anderes gab es nicht.

Um diese Fahrwerke herum mußten die Aufbauten dementsprechend angepaßt werden. Die Gehäuse wurden aus Messing nach Zeichnungsvorlagen, die man selbst angefertigt hat – zuerst wurde eine ungefähr maßstäbliche Zeichnung ausgeschnitten und auf Messingblech aufgeklebt – mühevoll mit Laubsäge ausgearbeitet. Mit Nadelfeilen wurden die groben Sägestellen verfeinert. Extra aufgesetzte Zierstreifen, die um den Wagenkasten verlegt wurden, mußten aus dünnen Messing-Streifen ausgeschnitten, dann vorsichtig gebogen und später verlötet werden. Ein Arbeitsvorgang, den man heute mit neuen Mitteln anders lösen würde.



Bild 1. Der Triebwagen BFe 2/3 Nr. 1 der Locarno-Domodossola-Straßenbahn (LCD). Bei diesem Modell steht ein historisches Preiser-Figürchen noch aus Holz. Alle Fotos: Bernd Ottersbach