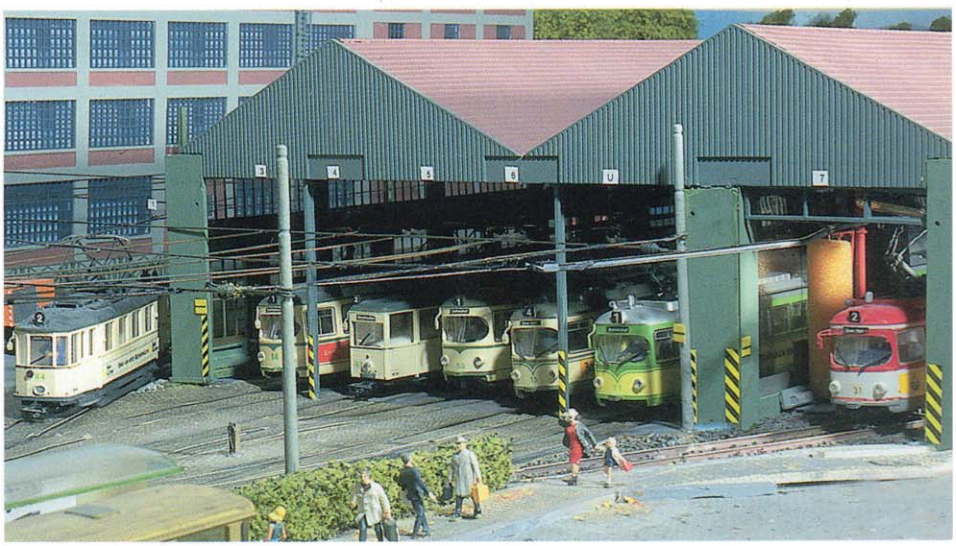
MIBA REPORT

Ulrich Rockelmann / Lubosch Wimmer

Achtung TRAM!

Die Straßenbahn: Fahrzeuge und Strecken Modelle, Anlagen, Basteltips



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Preis DM/sFr 29,80/ÖS 218
ISBN 3-86046-023-4

Zum Jahreswechsel 1992/93 erschien als „MIBA-Extra“ ein Heft, das sich ausschließlich mit Straßenbahnen befaßte: mit Vorbildfahrzeugen und -strecken sowie mit Modellen und Anlagen. Die postitive Resonanz zeigte, daß Konzept und Mischung stimmten. Nun ist es wieder soweit: Die Straßenbahn lädt zur Mitfahrt ein!

Am Ende der Durststrecke?

In der Zwischenzeit konnte man auf dem Straßenbahn- bzw. Nahverkehrssektor sowohl beim Vorbild als auch beim Modell Entwicklungen und Tendenzen feststellen, die teilweise höchst unterschiedlich verliefen und noch verlaufen. So scheint sich derzeit die Rolle der Straßenbahn als leistungsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsmittel zwar stabilisiert zu haben, doch hegt man mancherorts immer noch das Bestreben – vor allem wohl aus Prestigegründen –, von der Kapazität her völlig überdimensionierte U-Bahn-Strecken zu planen. Daß solche Maximallösungen angesichts der allerorts herrschenden Finanznot dann anderswo spürbare Löcher reißen (müssen), ist die zwangsläufige Kehrseite der Medaille.

Modell-Straßenbahner sind indes von der Mentalität, immer Maximalforderungen zu stellen, recht weit entfernt. Nachdem die „kleinen“ Straßenbahnen im Sortiment von Großserienherstellern jahrzehntelang allenfalls ein Schattendasein fristeten, war man mit seinen Wünschen recht bescheiden geworden. Inzwischen bahnt sich hier eine positivere Entwicklung an, wenn man sich etwa die wiedererwachten Aktivitäten aus Salzburg (Roco) oder die neueren aus Vicenza (Lima) ansieht. Trotz einiger Kritikpunkte an den entsprechenden Modellen hoffen wir Straßenbahnfans, daß es auf diesem Weg weitergeht. Bemerkenswert ist, daß auch im Maßstab 1 : 160 durchaus vielversprechende Ansätze zu erkennen sind.

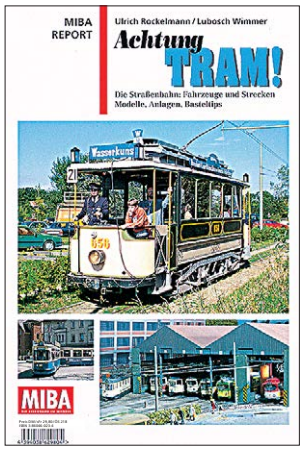
Eine wichtige Rolle für Modell-Straßenbahner spielen selbstverständlich die zahlreichen Kleinserienhersteller. Sie, das zeigen Jahr für Jahr die Spielwarenmessen, warten immer wieder mit schönen Modellen auf und schließen Lücken. Auch wenn diese Fahrzeuge naturgemäß ein höheres Preisniveau aufweisen und das Budget etwas mehr strapazieren mögen – niemand wird gezwungen, gleich vier oder fünf neue Fahrzeuge zu erwerben! Hier können sich viele der nicht gerade neuheitenverwöhnten „Modellstraßenbahner“ in selbstauferlegter Askese üben ...

Gerade Modell-Straßenbahner und Straßenbahnerinnen haben aber wohl damit die wenigsten Probleme! An diesem Punkt schließt sich der Kreis mit den oben angesprochenen Maximalforderungen. Wie sich doch eine „magere“ Vergangenheit durchaus positiv auf die Gegenwart auswirken kann ...

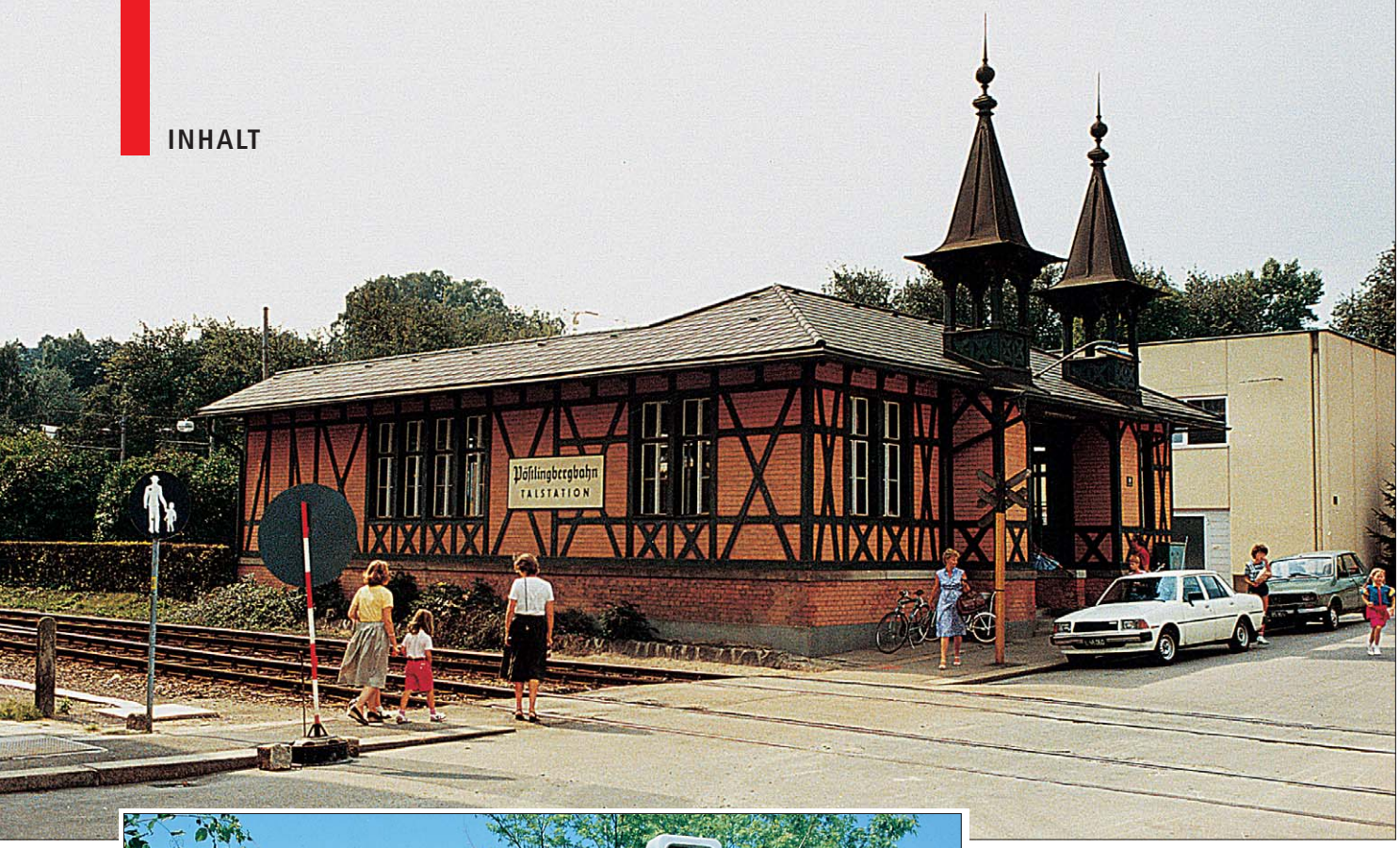
In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine anregende Lektüre bei unserer Rundfahrt durch die Welt der Straßen- und Stadtbahn.

Nürnberg, im August 1997
Ulrich Rockelmann, Lubosch Wimmer

Straßenbahn-Cocktail auf dem Titelbild: Frank Muth **fotografierte den Hamburger-Tram-oldtimer des „Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahnen“,** Martin Knaden **besuchte mit der Kamera die Straßenbahnanlage von Wolfgang Klemm, und** David Hruza **steuerte das Bild von der Münchner Linie 17 bei.**



INHALT



38 Eine ungewöhnliche und auf besonders steiler Trasse geführte Straßenbahn ist die Linzer Pöstlingbergbahn mit ihren nicht alltäglichen Bremseinrichtungen. *Foto: G. Kästel*

22 Im Freilichtmuseum am Schönberger Strand finden Straßen- und Eisenbahnfreunde eine bunte Fahrzeugsammlung – und Ideen für einen abwechslungsreichen Anlagenvorschlag. *Foto: F. Muth*

58 Eine große H0-Straßenbahnanlage mit vorbildgetreuen Einrichtungen und vielen Selbstbaufahrzeugen gehört Wolfgang Klemm. Er nennt sie liebevoll: „Einmal nach Westend und zurück". *Foto: M. Knaden*

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme
Achtung Tram! : die Straßenbahn: Fahrzeuge und Strecken, Modelle, Anlagen, Basteltips / Ulrich Rockelmann/Lubosch Wimmer. - Nürnberg : Miba-Verl., 1997 (Miba-Report)
ISBN 3-86046-023-4

© 1997 by MIBA-Verlag GmbH, Nürnberg. Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.
Gesamtherstellung:
WAZ-Druck GmbH & Co.KG, Duisburg.

80 **Welche Straßenbahnbetriebe gibt es gegenwärtig in Deutschland? – Antwort finden Sie in der umfangreichen Zusammenstellung ab Seite 80.** *Foto: U. Rockelmann*

32 **Wie man professionell Kleinserienbausätze montiert, zeigt dieser Beitrag am Beispiel eines SSB-Museumswagens in der Nenngröße H0 von Spieth.** *Foto: L. Kuhl*

46 **Ein Kleindiorama nach italienischem Vorbild steht – mit entsprechendem historischem Hintergrund – im Mittelpunkt des Berichtes von Alessandro Rusin.** *Foto: A. Rusin*

PANORAMA

Per Tram durch die Sächsische Schweiz 6
Straßenbahn-Kreuzungsweiche 6
Lichtbalken oder Lichtpunkte? 6
In und um Berlin vor 20 Jahren 7
Kurioses um die Straßenbahn 78

STRECKENPORTRÄT

„Einmal Wolterdorf-Schleuse, bitte“ 8
Die Pöstlingbergbahn in Linz 38
Mit dem O-Bus durch Marienbad 44

BETRIEB

„Nahtstellen“ zwischen Straßen- und Eisenbahn 12
John-F.-Kennedy-Platz 20
Erfolg auf der ganzen Linie 72
Straßenbahn, ade! 74

ANLAGENPLANUNG

An der Ooost-seee-küste ... 22

ANLAGE

1,4 m Straßenbahnstrecke ... 30
Die „Königsheimer Verkehrsbetriebe“ 58

FAHRZEUG-MODELLBAU

Museums-Tw 851 der SSB 32
Triebwagen der NMVB/SNCV 56
Berliner Tatzelwurm 68

FIRMENPORTRÄT

Es begann mit einem KSZ-Zug 36

MUSEUM

Das Hannoversche Straßenbahn-Museum 40

DIORAMA

Triest, 7. Juni 1913 46

GLEISSELBSTBAU

Weichen und Rillenschienen für die Straßenbahn 48

VORBILD + MODELL

Die Ybbser Straßenbahn und ihre Fahrzeuge 64

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Impressum 5
Übersicht: Straßenbahnen von Augsburg bis Zwickau 80
Buchtips 86
Marktübersicht: Straßenbahnmodelle – wer liefert was? 88

Per Tram durch die Sächsische Schweiz ...

Die im Elbtal unweit der tschechischen Grenze liegende Stadt Bad Schandau besitzt mit der 8 km langen Kirnitzschtalbahn einen Straßenbahnbetrieb besonderer Art. Von der heutigen stadtseitigen Endstelle Bad Schandau Stadtpark windet sich die Meterspurstrecke unmittelbar neben der Landstraße durch das enge Tal der Kirnitzsch hinauf zum Lichtenhainer Wasserfall.

Von allen Haltestellen aus lassen sich schöne Wanderungen oder Spaziergänge machen, und auch nach Einkehrmöglichkeiten braucht man nicht lange zu suchen. So kommen bei dieser Tramfahrt nicht nur Straßenbahnfreunde auf ihre Kosten! Nachdem 1969 die Endstelle in Bad Schandau vom Ortskern zum Stadtpark verlegt und die Strecke damit um knapp 500 m verkürzt wurde, gibt es inzwischen Bestrebungen, die damalige Entscheidung zu revidieren und das Gleis sogar bis zur Schiffsanlegestelle am Elbufer zu verlängern. Wie auch immer das Ergebnis aussehen mag – eine Fahrt mit der Kirnitzschtalbahn ist stets zu empfehlen! Das Foto entstand am 13. April 1995 an der Endstation Lichtenhainer Wasserfall und zeigt die soeben aus Bad Schandau eingetroffene Zuggarnitur mit Tw 4 und Bw 5.

Straßenbahn-Kreuzungsweiche

Während Kreuzungen im Straßenbahnbereich häufig vorkommen – denken Sie nur an Abzweigungen doppelgleisiger Strecken – sind Kreuzungsweichen auf im Straßenplanum verlegten Streckenabschnitten überaus selten. Am Vorplatz des Darmstädter Hauptbahnhofs entstand im Oktober 1984 dieses Foto einer einfachen Kreuzungsweiche (EKW) der HEAG, die in und um Darmstadt ein meterspuriges Straßenbahnnetz betreibt. Wie aus der Abbildung hervorgeht, stellt die dortige EKW eigentlich eine Kombination zweier einfacher Weichen und einer Kreuzung dar. Vielleicht eine Herausforderung für Modellbauer?

Lichtbalken oder Lichtpunkte?

Inzwischen werden sie bei uns seltener, die Straßenbahn-Ampelanlagen, deren Signale nicht aus Lichtbalken, sondern aus Lichtpunkten bestehen. Zweifellos ist diese Vereinheitlichung aus betrieblicher Sicht zu begrüßen, doch schwindet damit wieder ein Stück „Individualität“ im Verkehrsgeschehen. Das am 25. Oktober 1996 in der Nürnberger Wölckernstraße an der Kreuzung Hummelsteiner Weg aufgenommene Foto zeigt noch ein solch älteres Tram-Lichtsignal, das sich aus insgesamt vier Lichtpunkten zusammensetzt (obere Reihe drei Punkte, unten ein Punkt). Die im Bild gezeigte Stellung bedeutet „freie Fahrt geradeaus“; „Halt“ wird durch Leuchten der beiden äußeren Lichtpunkte der oberen Reihe signalisiert.

Übrigens sah die StVO der DDR von 1977 ähnliche Straßenbahn-Lichtzei-

chen vor. Das Signalbild „freie Fahrt geradeaus“ entsprach dabei dem Nürnberger Beispiel, jedoch leuchteten für „Halt“ alle drei Lichtpunkte der oberen Reihe.

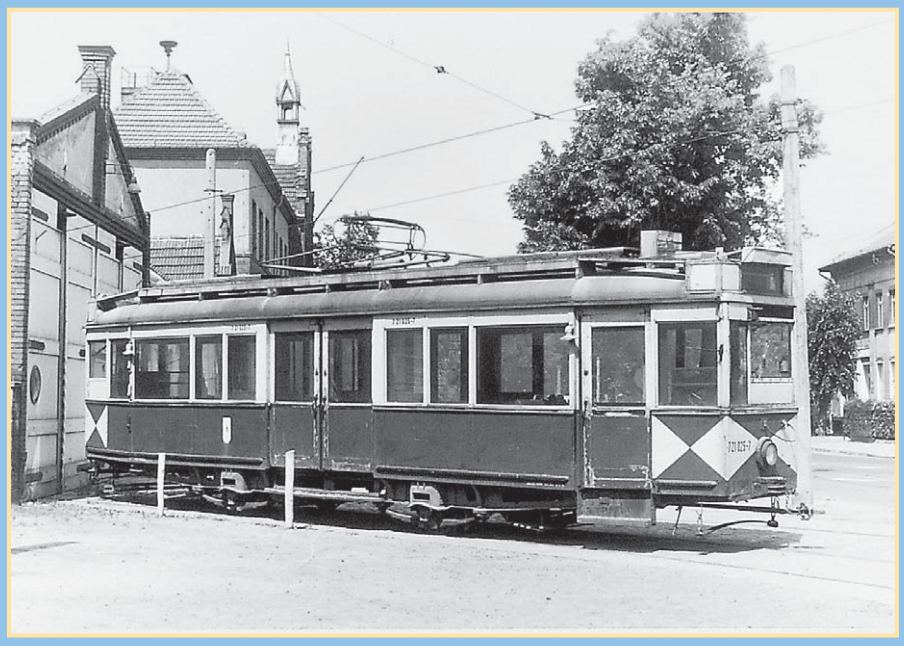
In und um Berlin vor 20 Jahren

Für straßenbahnbegeisterte „Westler“ bildeten zu jener Zeit Besuche in der „Hauptstadt der DDR“ immer wieder eine willkommene Abwechslung, gehörte doch die Tram in Westberlin seinerzeit schon zehn Jahre der Vergangenheit an. Abgesehen vom großen BVB-Stadtnetz im Ostberlin reizten auch die beiden kleinen Straßenbahnbetriebe von Schöneiche/Rüdersdorf (Meterspur) und Woltersdorf (Regelspur), die an die S-Bahnhöfe Berlin-Friedrichshagen bzw. -Rahnsdorf anschlossen. – Die Fotos auf dieser Seite zeigen stellvertretend einige Fahrzeuge der anfangs erwähnten Straßenbahnbetriebe.

Bei der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn (SRS), damals zusammen mit der Woltersdorfer Straßenbahn dem VEB Kraftverkehr Frankfurt/Oder, Betrieb Fürstenwalde (Zweigbetrieb Schienenverkehr) angegliedert, waren unter anderem die Ende der 60er Jahre entstandenen kurzen Vierachser anzutreffen. Der auf dem oberen Foto abgebildete Tw 64 mit Beiwagen wartet in Berlin-Friedrichshagen auf die Abfahrt. Noch einige Daten zum Tw 64: Inbetriebnahme am 6. Oktober 1969 (Eigenbau LEW), Zerlegung 1984.

Etwas weiter südlich verläuft die 5,6 km lange Woltersdorfer Straßenbahn, die seit 1913 die genannte Gemeinde mit dem Bahnhof Rahnsdorf verbindet. Im Gegensatz zur SRS besitzt das Gleisnetz der Woltersdorfer Straßenbahn keine Endschleifen, sondern Umsetzanlagen. Das in Rahnsdorf aufgenommene Foto zeigt den Tw 30 (Gotha/LEW 1960), wie er den Bw 92 (Gotha 1961) umfährt. Beide Fahrzeuge gelangten erst 1977 aus Schwerin nach Woltersdorf.

Das untere Bild entstand am 31. Mai 1977 in Alt Schmöckwitz, Endpunkt der landschaftlich reizvollen BVB-Linie aus Berlin-Grünau, und zeigt den zweiachsigen ATw 721 025, der aus Ende der zwanziger Jahre entstandenen Triebwagen umgebaut wurde. Charakteristisch für BVB-Arbeitstriebwagen war die elfenbein/olivgrün gehaltene Lackierung mit den Dreiecken an den Stirnseiten. *ur*



Fotos: Ulrich Rockelmann

„Einmal Woltersdorf-Schleuse, bitte!"

Durch Alleen und Wälder, durch scheinbar unberührte Natur mit einer Straßenbahn zu fahren, begeistert jeden von uns. Zwar muß man für einen Besuch von Woltersdorf bei Erkner (am Stadtrand von Berlin) und seinem schönen Umland nicht unbedingt Straßenbahnfan sein, doch wer mit dem ÖPNV kommt, fährt mit der Woltersorfer Straßenbahn „ins Jrüne", wie der Berliner sagt.

Wer Woltersdorf noch keinen Besuch abgestattet hat, sollte zunächst den richtigen Ort gleichen Namens ansteuern, denn es gibt mehrere in Deutschland: Sie liegen u. a. bei Angermünde, Brandenburg, Erkner, Lauenburg, Luckenwalde, Magdeburg, Salzwedel und der Lutherstadt Wittenberg. Das Woltersdorf bei Erkner ist hier gemeint. Es liegt nordöstlich des Großen Müggelsees an der A 10, und es ist durch seine schon über 400 Jahre alte Schleuse bekannt. Die günstigste Verbindung zum nahen Berlin mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Straßenbahn.

Bevor am 17. Mai 1913 der regelmäßige Betrieb aufgenommen werden konnte, gab es allerlei Hindernisse aus dem Weg zu räumen. In der Propagandaschrift kämpfte Kaufmann Heinrich Polte aus Schönblick für die nach seiner Meinung günstigere Streckenführung. Auch die „Dorf-Laterne" setzte sich für die Strecke 1 ein, die von Berlin-Rahnsdorf über Forst Cöpenick (Berliner Forst), Schönblick, Lindenallee (Thälmannplatz) zur Schleuse führ-

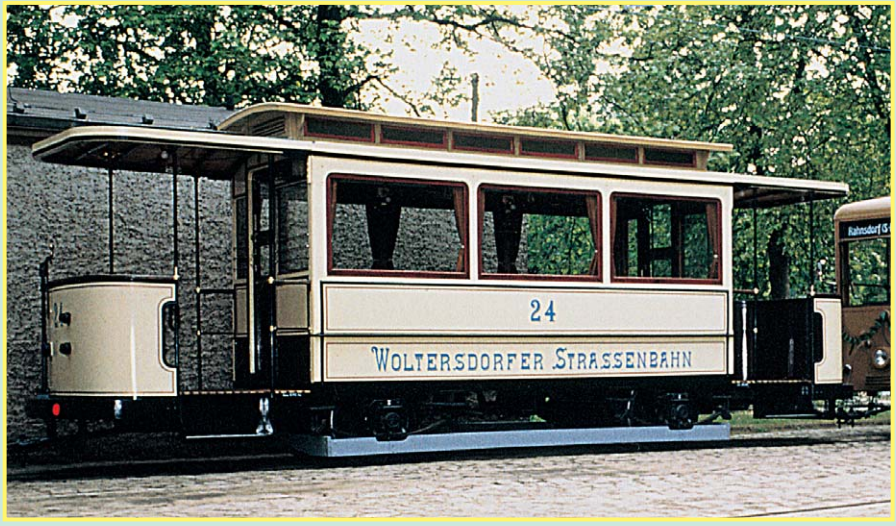


Bild oben: Das in historischer Form erhalten gebliebene Depot bietet den restaurierten Triebwagen Unterkunft. Links steht der KSW-Tw mit braunem Anstrich.

„Wie neu" sieht der Beiwagen 24 der Woltersdorfer Straßenbahn im Jahre 1997 aus. Er wurde 1913 gebaut.

te, 5,6 km lang ist und bei einer Fahrzeit von 20 min sieben Haltestellen passierte. Es gab aber noch zwei andere Vorschläge. Strecke 2 führte vom Bahnhof Rahnsdorf nach Woltersdorf-Schleuse an den Fuchsbergen vorbei und über die Vogelsdorfer Straße. Sie hatte eine Länge von 6,1 km. Strecke 3 sollte über Fichtenau und die Vogelsdorfer Straße führen, wobei 17 (!) Haltestellen auf 7,2 km kamen und eine Fahrzeit von 35 min vorgesehen war.

Der Verkehr wurde mit den Triebwagen 1 und dem Beiwagen 22 sowie Triebwagen 2 und Beiwagen 25 am 17. Mai 1913 auf der Strecke 1, die auch heute noch, nach über 82 Jahren in Betrieb ist, eröffnet. Die Woltersdorfer begannen mit den Triebwagen 1 bis 4 und den Beiwagen 21 bis 26, die bei Orenstein & Koppel gebaut worden waren. Diese Triebwagen waren bis 1965 im Einsatz und wurden alsbald abgestellt und verschrottet. Tw 2 und Bw 24 gehören heute wieder als liebevoll aufgearbeitete Fahrzeuge zum Museumsbestand.

Für hundert Mark im Monat

Während des Ersten Weltkrieges mußten die Woltersdorfer nach einer Verfügung der preußischen Militärbehörden leihweise die Beiwagen 25 und 26 an die Spandauer Straßenbahn abgeben. Dafür bekamen sie eine monatliche Miete von 100,– Mark.

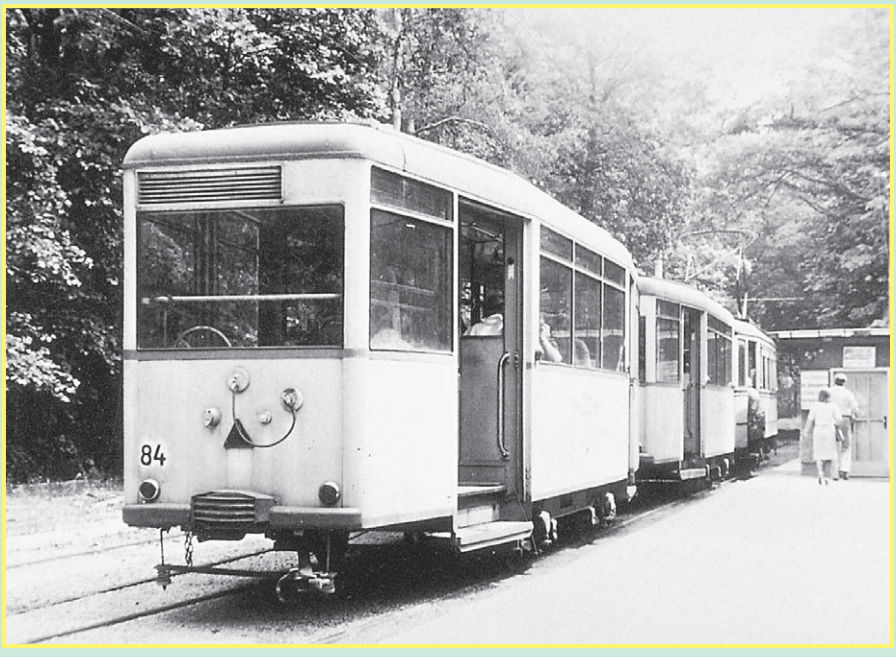
Im Winter 1925/26 erhielten die Woltersdorfer mit Triebwagen Nr. 5 Verstärkung. Der Preis des bei Cristoph & Unmack gebauten Fahrzeuges betrug 35 000 Reichsmark. Erst im Jahre 1944 gelangte mit dem Tw 7 – über den Berliner Umweg – letztmalig ein Neubaufahrzeug nach Woltersdorf. Es war der erste Kriegsstraßenbahnwagen (KSW), der 1943 in Uerdingen gebaut wurde. Gut gepflegt und aufgearbeitet, gibt es den Tw 7 immer noch als Museumswagen. Inoffiziell ist er der Betriebsreserve zugeteilt. Wenn einer oder mehrere der derzeit eingesetzten Gotha-Triebwagen ausfallen, sich in Reparatur oder Hauptuntersuchung befinden, dann kann der KSW Nummer 7 im Regeldienst bewundert werden. Natürlich nur mit Sondergenehmigung, da sich die Türen nicht ferngesteuert schließen lassen. Dieser Wagen kann, gegen eine verträgliche Gebühr, inklusive Fahrer, für Sonderfahrten gemietet werden.

Seit 1928 wurde im Sommer wie Winter im Halbstundentakt gefahren.

Tw 3 steht in der Endhaltestelle Bahnhof Rahnsdorf abfahrbereit. (1960)

Tw 3 war am 27. Januar 1944 von einer Luftmine stark beschädigt worden.

1978 entstand die Aufnahme des Zuges, der zwei KSW-Beiwagen mitführt.



Im Berufsverkehr verkehren die Züge im Viertelstundentakt. Dieser Fahrplan wurde sogar bis April 1945, bis die russische Armee sich näherte, beibehalten. Gleise und Oberleitungen waren nur geringfügig beschädigt, so daß der Betrieb nach Kriegsende bald wiederaufgenommen werden konnte.

Im November 1923 sind circa 30 000 Fahrgäste befördert worden. Aus Einsparungsgründen mußte von November 1923 bis zum März 1924 ein Teil des Personals entlassen werden. Der Fahrbetrieb wurde durch Einmannwagen, also ohne Schaffner, bewerkstelligt. Im Jahre 1928 betrug die Zahl der beförderten Personen 1 063 796, wobei die Betriebseinnahmen bei 150 330 Mark lagen.

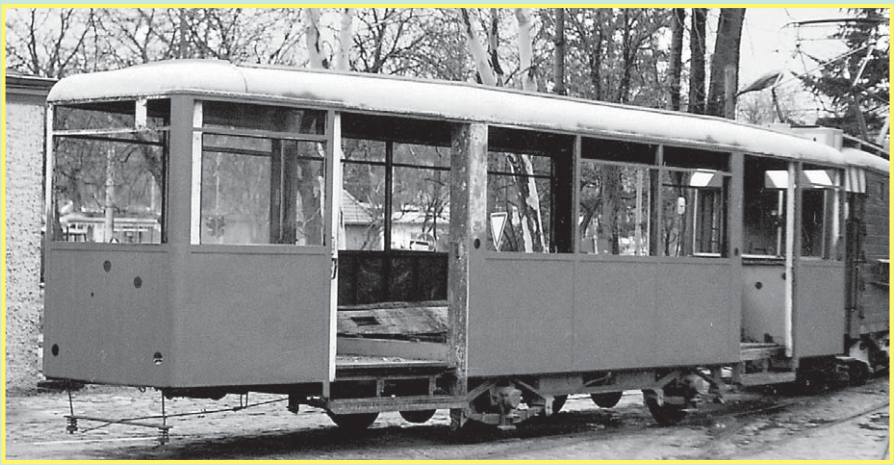
Die Gemeinde Woltersdorf, bekannt auch die „Filmstadt“, in der seinerzeit bekannte Streifen wie „Das Indische Grabmal“, „Das Gefängnis auf dem Meeresgrund“, „Herrin der Welt“ und „Der Tiger von Eschnapur“ gedreht wurden, ergriff Maßnahmen gegen die allgemeine Arbeitslosigkeit. Im August 1929 beförderte die Straßenbahn Woltersdorf 150 000 Personen. Viele Berliner zog es sonntags in die landschaftlich reizvollen Ausflugsgebiete um Woltersdorf.

2 900 000 Fahrgäste fuhren mit der Woltersdorfer Straßenbahn im Jahre 1944. Viele Berliner suchten in den Vororten Schutz vor den ständig zunehmenden Bombenangriffen auf die damalige Reichshauptstadt. Verlegte Industriebetriebe und Dienststellen, Wehrmachtsangehörige und Fremdarbeiter wurden in die Außenbezirke der Großstadt verlegt. Da kamen innerhalb eines Jahres fast drei Millionen Fahrgäste zusammen, die mit der Woltersdorfer Straßenbahn zwischen Rahnsdorf und Woltersdorf-Schleuse befördert wurden.

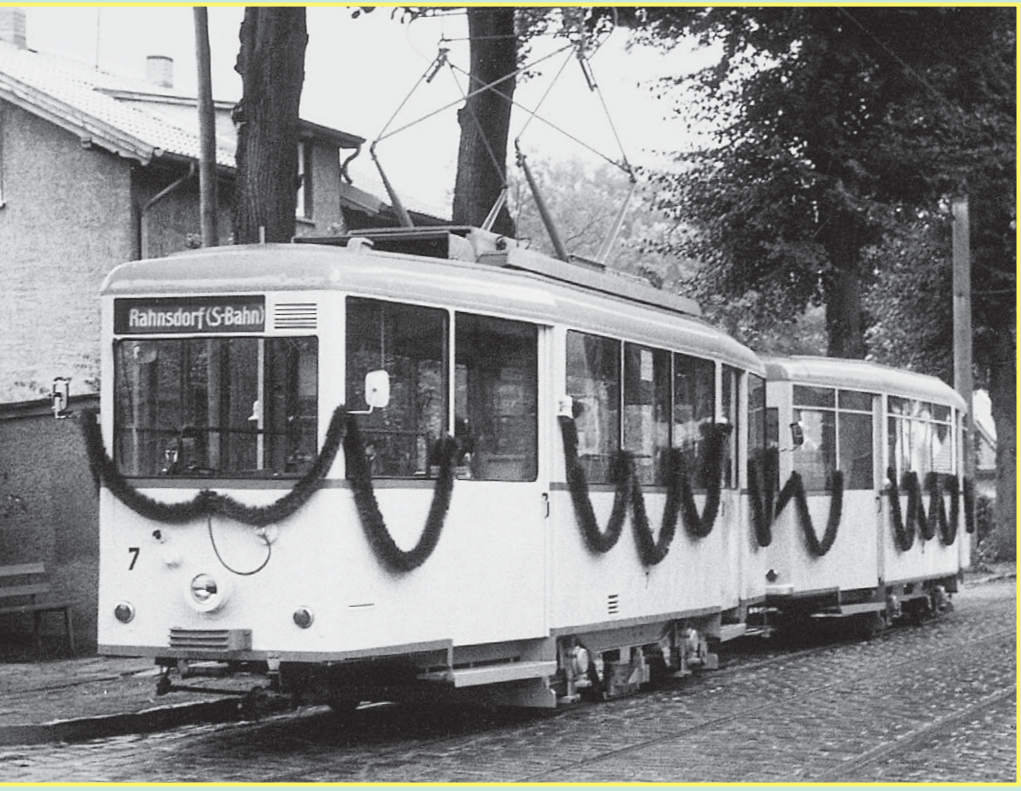
Mit Pferden und einem Traktor

Nach dem Ende des Krieges bemühten sich die Betriebsangehörigen, anfangs sogar unter Verzicht auf Bezahlung, mit Pferden und einem alten Traktor, die auf den Strecken stehengebliebenen Wagen zum Betriebshof zurückzubringen sowie Fahrleitungen und Stromversorgungsanlagen instandzusetzen.

1952 wurde die Straßenbahn in sogenanntes Volkseigentum überführt. Schon 1963 folgte verwaltungsmäßig die Zusammenlegung mit der Schöneicher Straßenbahn. Nachdem 1969 die Angliederung an den VEB Kraftverkehr und Spedition Fürstenwalde und 1970 an den VEB Kombinat Kraftverkehr Frankfurt/Oder erfolgte, lautete ab 1982 die Firmierung „VEB Kraftverkehr Fürstenwalde (Spree), Betriebs-



Ohne Einrichtung und ohne Fensterscheiben zeigt sich der eine KSW-Wagen während seiner Restaurierung.



Die girlandengeschmückten KSW-Trieb- und Beiwagen warten in Woltersdorf-Schleuse.

Schaffner in Uniform posieren bei einer Sonderfahrt für den Fotografen.