



Vereinszeitschrift der
Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V.



○↓^{ab} FdFS on tour 2005 · Innsbruck ○↓^{ab} Linienwechsel
SL1^{VAG} → SL46^{MKT} ○↓^{ab} GT8 E 202 blockiert Kreisstraße
○↓^{ab} Fahrschule ○↓^{ab} Oldtimerlinie 7 ○↓^{ab} FdFS e-X-po
2007 ○↓^{ab} Linie 68¹⁹⁸⁸ ○↓^{ab} Die Sanierung der Combino
basic - GT8 C 271 - 279 ○↓^{ab} Grünes Licht für Grünes Tram
○↓^{ab} Vereinsabende · Veranstaltungen · Sonderverkehre



d'Hobel

Vereinszeitschrift der

Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V.

10. Jahrgang · September 2008 · Ausgabe 2008-01

FdFS - Geschäftsstelle

✉ Urachstr. 05 · 79106 Freiburg i.Br.
☎ 0761 - 45 11 208

Bankverbindung

Sparkasse Freiburg Nördlicher Breisgau BLZ 680 501 01
Konto - Nr.: 251 504 - 3

Spendenkonto

Sparkasse Freiburg Nördlicher Breisgau BLZ 680 501 01
Konto - Nr.: 251 504 - 2

FdFS - Zentrum Sonderverkehre Redaktion

✉ In der Breite 54 · 79224 Umkirch
☎ 07665 - 5 1 55 1
✉ dietmar.gemander@t-online.de

Redakteure

✍ F. Fuss · D. Gemander · W. Wehrle

Satz und Layout

📖 D. Gemander

Druck und Versand

OMNIPRINT®

✉ Gewerbestr. 106 · 79194 Gundelfingen
☎ 0761 - 5 92 38 - 0 📠 0761 - 5 92 38 - 23

Auflage

📄 250 Exemplare

Mit Namen und Buchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Vereins wieder.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion !

© 2008 by Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V.

www.fdfs.de

- 
- ➔ **1** Deckblatt
⊞ 07.06.2008 · TW 45 (Bj.1914) · Oldtimerlinie 7 · Bertoldsbrunnen ⊞ D. Gemander
 - ➔ **2** Impressum
 - ➔ **3** Seiten- Netzplan
 - ➔ **4** Fahrplan / Termine
 - ➔ **6** Ausfahrt / Vorwort
 - ➔ **10** FdFS on tour 2005 - Innsbruck
 - ➔ **28** Linienwechsel ^{SL 1} → ^{SL 46}
 - ➔ **34** GT8 E 202 blockiert Kreisstraße
 - ➔ **38** FdFS Fahrschule
 - ➔ **40** FdFS Oldtimerlinie 7 ^{2007 · 2008}
 - ➔ **44** FdFS e-X-po 2007
 - ➔ **56** Linie 68
 - ➔ **60** Die Sanierung der GT8 C 271 - 279 *Combindo basic*
 - ➔ **72** Grünes Licht für Grünes Tram ^{BVB und TMB}
 - ➔ **78** Kennung 79 / Letzte Meldungen
 - ➔ **80** Einband hinten
⊞ 05.07.2007 · FdFS e-X-po 2007 · Betriebshof SÜD ⊞ D. Gemander

www.fdfs.de

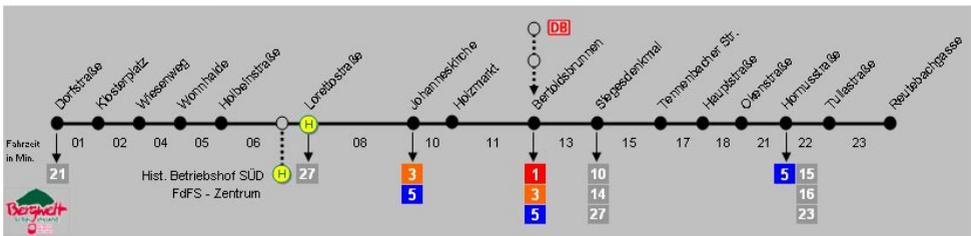
 1			
12.09.2008	19:30  FdFS-Zentrum ab 18:00 offen	?  	Vereinsabend Erlebnis Straßenbahn - Nizza FdFS - Zentrum / BH Süd · Urachstr. 05 · 79102 Freiburg
14.11.2008	19:30  FdFS-Zentrum ab 18:00 offen	?  	Vereinsabend VAG Aktuell FdFS - Zentrum / BH Süd · Urachstr. 05 · 79102 Freiburg
21.11.2008	19:00 ⊗ Fahrt ⊗ ausgebucht	?  	FdFS CandleLight IIX -2008-1  Romantische Genießerrfahrt ○ ↓ ^{ab} Betriebshof SÜD · Urachstr. 05 · 79102 Freiburg
22.11.2008	19:00 ⊗ Fahrt ⊗ ausgebucht	?  	FdFS CandleLight IIX -2008-2  Romantische Genießerrfahrt ○ ↓ ^{ab} Betriebshof SÜD · Urachstr. 05 · 79102 Freiburg
29.11.2008	 Fahrplan!	?  	VAG/ FdFS Adventsverkehr * zum 1. Advent 2008 Hornustr. ⇄ HBF ⇄ Bertoldsbrunnen ⇄ Hornustr.
06.12.2008	 Fahrplan!	?  	VAG/ FdFS Adventsverkehr * * zum 2. Advent 2008 Hornustr. ⇄ HBF ⇄ Bertoldsbrunnen ⇄ Hornustr.
13.12.2008	 Fahrplan!	?  	VAG/ FdFS Adventsverkehr * * * zum 3. Advent 2008 Hornustr. ⇄ HBF ⇄ Bertoldsbrunnen ⇄ Hornustr.
20.12.2008	 Fahrplan!	?  	VAG/ FdFS Adventsverkehr * * * * zum 4. Advent 2008 Hornustr. ⇄ HBF ⇄ Bertoldsbrunnen ⇄ Hornustr.

			
09.01.2009	19:30  FdFS-Zentrum ab 18:00 offe	 	Vereinsabend FdFS - Zentrum / BH Süd · Urachstr. 05 · 79102 Freiburg
13.03.2009	19:30  FdFS-Zentrum ab 18:00 offen	 	Vereinsabend FdFS - Zentrum / BH Süd · Urachstr. 05 · 79102 Freiburg
14.04.2009	19:30  FdFS-Zentrum ab 18:00 offen	 	FdFS Jahreshauptversammlung  Wahl des Vorstandes 2009 / 2011 FdFS - Zentrum / BH Süd · Urachstr. 05 · 79102 Freiburg
02.05.2009	 Fahrplan	 	Oldtimerlinie 7 + FdFS - TramCafé ^{TC} / Günterstal ⇌ Rieselfeld ⇌ Vauban ^{TC} Paduaallee ⇌ Hbf ⇌ Bertoldsbrunnen ⇌ Stadthalle
08.05.2009	19:30  FdFS-Zentrum ab 18:00 offen	 	Vereinsabend FdFS - Zentrum / BH Süd · Urachstr. 05 · 79102 Freiburg

Sie finden zu den FdFS mit der Stadtbahnlinie

2

Günterstal - Bertoldsbrunnen - Zähringen



Sehr geehrtes Vereinsmitglied und Freund der Freiburger Straßenbahn,

mit dieser Ausgabe der FdFS-Vereinszeitschrift „d’Hobel“ halten Sie das „Jahrbuch 2007“ der Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V. in Händen.

Neben der Weiterentwicklung des FdFS e-X-press vom reinen Veranstaltungshinweis zum aktuellen Informationsmedium freut sich die FdFS - REDAKTION Ihnen nun auch, nach längerer Pause, wieder unsere Vereinszeitschrift „d’Hobel“ präsentieren zu dürfen. Wir möchten uns an dieser Stelle bei all jenen bedanken, die uns durch Ihre positiven Zuschriften und konstruktiven Anregungen in unserem Engagement bestätigt und bei unserer Arbeit unterstützt haben.

Bereits seit einem Jahr aktiv, möchten wir es jedoch nicht versäumen, das neue erweiterte Team der FdFS - REDAKTION einmal vorzustellen:

Florian Fuss

WebMaster www.fdfs.de · Redakteur · Bildarchiv

Dietmar Gemander

Leitung REDAKTION „d’Hobel“
Grafik · Satz · LayOut · Rechentechnik
Redakteur · Fotografie · Bildarchiv

Hanspeter Schlatterer

Produktion · Fotografie · Bildarchiv

Wolfgang Wehrle

Produktion · Redakteur · Fotografie

Weiterhin erfreulich entwickelt hat sich auch die Zahl der Abonnenten des FdFS e-X-press. Wir möchten an dieser Stelle all unsere Vereinskollegen ohne Netzzugang wiederholt um Ihr Verständnis bitten, daß wir aus finanziellen Gründen davon Abstand nehmen müssen, jede Ausgabe des FdFS e-X-press via „classic mail“ zu versenden. Ausgaben mit zwingend wichtigem Informationsgehalt für das aktuelle Vereinsleben oder zu besonders herausragenden Ereignissen, wie zuletzt die Ausgabe u.a. zur Übernahme des Vetter- Gelenkbusses O 347 SH ^{exVAG} (Bj.1981) sowie Informationen zu neusten Entwicklungen die Stadtbahnzüge vom Typ GT8 E betreffend, werden jedoch selbstverständlich auf dem Postwege zugestellt.

Der Arbeitstitel „Jahrbuch 2007“ ergab sich aus der anfänglichen Überlegung zum Themenumfang für dieses Heft. Dabei sollten auch Berichte und Informationen über Ereignisse, die sich in der redaktionellen Pause zugetragen haben und in einem direkten Zusammenhang mit aktuellen Geschehnissen stehen, dem interessierten Leser nicht vorenthalten werden. Dies war auch letztendlich dann die Entscheidung, uns nicht mehr auf den üblichen Umfang des Vereinsmagazins zu beschränken.

So gestatten Sie der Redaktion den Ansatz des Rückblicks auf das vergangene Vereinsjahr mit FdFS- on tour 2005. Diese wohl bislang erlebnisreichste und schönste Exkursion der FdFS zu unseren Freunden bei den Tiroler Museumbahnen (TMB) und Innsbrucker Verkehrsbetrieben (IVB) wollen wir Ihnen, lieber Leser, auf keinen Fall vorenthalten. Sie soll, nach kleineren Ausflügen der letzten beiden Jahren, u.a. zur Stadtbahneröffnung nach Mulhouse (F), bei Ihnen die Abenteuerlust wecken mit der REDAKTION bei FdFS - on tour 2009 einmal wieder auf „große

Fahrt“ zu gehen. So soll uns die Reise nach Lodz (PL) führen, in die neue Heimat unserer ehemaligen GT8 E Geamatic 201 - 204.

Nie zuvor in unserer Vereinsgeschichte forderte das Vereinsjahr 2006 das derart intensive Leben des Begriffes Vereinsleben aller Aktiven. Mit der letzten Ausfahrt der Oldtimerlinie 3 am 01.10.2005, den Abschied aus dem Betriebshof NORD symbolisch begangen, stand gleich zu Beginn des Jahres 2006 der Umzug des gesamten Vereins, samt Fahrzeugen, Werkstatt, Ersatzteillager, Archiv und vielem mehr in unsere neue Heimat, dem Betriebshof SÜD an. Am Wochenende des 06./07.07.2007 konnten dann erstmalig wieder, im Rahmen der FdFS e-X-po 2007 und des Jubiläums zu 25 Jahre Blasmusik der Freiburger Verkehrs AG die Halbtore für die Öffentlichkeit geöffnet werden. Für den anhaltend beispiellosen Einsatz aller, allen voran den Mitarbeitern der Freiburger Verkehrs AG, die ebenfalls vielfach Ihre Freizeit hierfür opferten, sei an dieser Stelle nochmals ausdrücklich unser DANK ausgesprochen.

Verkehrte in der Zeit des Umzuges, nahezu unbemerkt, manch ungewöhnlich bis spektakuläre Zugkomposition durch Freiburgs Innenstadt, so säumten bei der „Vorpremiere“ des Drei-Wagen-Zuges am 16.01.2006 zahlreiche Fotografen die Fahrtstrecke. Die eigentliche Premiere eines dreiteilig-sechssachsigen Straßenbahnzuges wird es jedoch erst mit dem Abschluß des Rückbaus von Verbandstyp-Triebwagen 402^{ex70} (Bj.1951), des ehemaligen VAG - Fahrleitungsmeßwagens geben. Zugleich befindet sich derzeit BW 142, anlässlich der Stadtbahneröffnung Rieselfeld im Jahre 1996 lediglich provisorisch hergerichtet, zur grundlegenden Aufarbeitung in der FdFS Werkstatt.

Neben den öffentlich „fahrplanmäßigen Sonderfahrten“, u.a. den Betriebstagen der Oldtimerlinie 7 und des FdFS TramCafé's, hielt auch die erfreulich wachsende Nachfrage nach privaten Sonderfahrten im Jahr 2007 weiterhin an. War auf der Oldtimerlinie 7 der Sonder-Fahrscheinbestand der Schaffner und Zugbegleiter gegen Ende so manchen Be-

triebstages gänzlich ausverkauft, so waren auch die Karten für das nun schon siebte FdFS CandleLight in Folge, bereits Monate vor der Ausfahrt vergriffen. 2001, als eigentlich einmalige Aktion zu 100 Jahre Freiburger Straßenbahn gedacht, gehört die Erlebnis-Gourmetfahrt, das FdFS CandleLight, heute zu den absoluten HighLights im alljährlichen FdFS Sonderfahrtenprogramm. So sind auch die diesjährigen Fahrten am 21. und 22.11 2008 bereits lange vor der eigentlichen Werbungsphase ausgebucht gewesen. Selbst die Ehre, festlich geschmückt, als „elektrische Hochzeitskutsche“ das frisch verheiratete Brautpaar vom Rathaus in Freiburg abzuholen, wurde uns im vergangenen Jahr gleich mehrfach zu Teil.

Mit Eröffnung der Vau-ba(h)n am 29. April 2006 feierte auch der „Sputnik“, GT4 100^{ex103} (Bj.1959), nach abgeschlossenem Rückbau von der Werbestraßenbahn nahezu in den Ursprungszustand, seine Rückkehr in den Fahrgastbetrieb. Als einstiges Stammfahrzeug der alten Straßenbahn-Ringlinie 3, Hornstraße ⇌ Hbf

⇒ Hornusstraße führte er den Fahrzeugkorso zur offiziellen Betriebsaufnahme der neuen Stadtbahnlinie 3 an. Die Fahrzeug-situation auf der Oldtimerlinie 7 hat sich durch den Einsatz des „Sputnik“ deutlich entspannt und diese an Attraktivität deutlich bereichert. Auch für private Sonderfahrten ist GT4 100 ein häufig gefragtes Fahrzeug. Immer wieder auf professionell geführten Stadtrundfahrten unterwegs wurde er kürzlich erst mit einem separatem Mikrofon für den Reiseleiter nachgerüstet.

Neu im Programm ist bei den FdFS seit 2006 das Austragen von Tagungsabenden im besonderen Ambiente des Betriebshof SÜD für die Freiburger Verkehrs AG. Aktuell ist hier die Bügerversammlung des Stadtteils Wiehre zur Information über die Baumaßnahme Stadtbahn Günterstalstraße zu nennen. Diese wird auch ab Juni dieses Jahres den Betriebsablauf für die FdFS beeinträchtigen. Für die Zeit des Neubaus der Gleisanlagen in der Günterstalstraße ist der Betriebshof SÜD ohne Gleisanschluß zum übrigen Stadtbahnnetz. Um

jedoch einen Betrieb der Oldtimerlinie 7 sicherzustellen sowie private Oldtimer- Sonderfahrten in zumindest eingeschränkten Maße zu ermöglichen, stellt der Bereich Gleisbau der Freiburger Verkehrs AG dankenswerter Weise sein Hallengleis im Betriebshof WEST zur Verfügung. Für den Fotografen ergeben sich somit die seltenen Motive einer Ausfahrt der Oldtimerlinie 7 über die Stadtbahnen Haslach und Weingarten.

So wünsche ich Ihnen/ Dir jetzt viel Freude bei der Lektüre dieses Exemplares,
es grüßt Sie/ Dich für den Vorstand der

Freunde der
Freiburger Straßenbahn e.V.

Dietmar Gemander
Vorstandsvorsitzender



FdFS - On Tour 2005

nach

Innsbruck



Lieber Leser, wie schon zur Ausfahrt im Vorwort angekündigt möchte Sie die FdFS REDAKTION zunächst über den normal zu erwartenden Rückblick eines Jahrbuches hinaus zu einer kleinen Zeitreise in den Herbst des Jahres 2005 einladen. Eine Zeitreise, die Ihre Abenteuerlust wecken soll, eine Einladung im nächsten Jahr bei FdFS on tour 2009 nach Lodz (PL) dabei zu sein.

FdFS on tour 2005 führte uns in Zusammenarbeit mit der Fahrdienstgruppe II der Freiburger Verkehrs AG vom 14. bis zum 16. Oktober 2005 nach Innsbruck.

Abfahrt um 04:00 Uhr . . .

Wie der Zufall es wollte, war genau am 14. Oktober 2005 in Innsbruck eine Tramparade ange-

sagt und so wurde kurzerhand die Abfahrt nach vorne verlegt, um rechtzeitig dort zu sein. Um 04:00 Uhr morgens ging's los - nicht gerade die Hallo-Wach-Zeit für alle - aber was tut man nicht alles für die Straßenbahn

Nach einer schönen Busfahrt bei bestem Wetter und ohne größere Hindernisse kamen wir in Innsbruck an und wurden von den Innsbrucker Kollegen empfangen. Fahrdienstleiter Johannes Schiestl begrüßte uns herzlich und stattete alle Teilnehmer mit umfangreichem Informationsmaterial aus - inklusive einem Freifahrtschein für die Dauer unseres Aufenthalts.

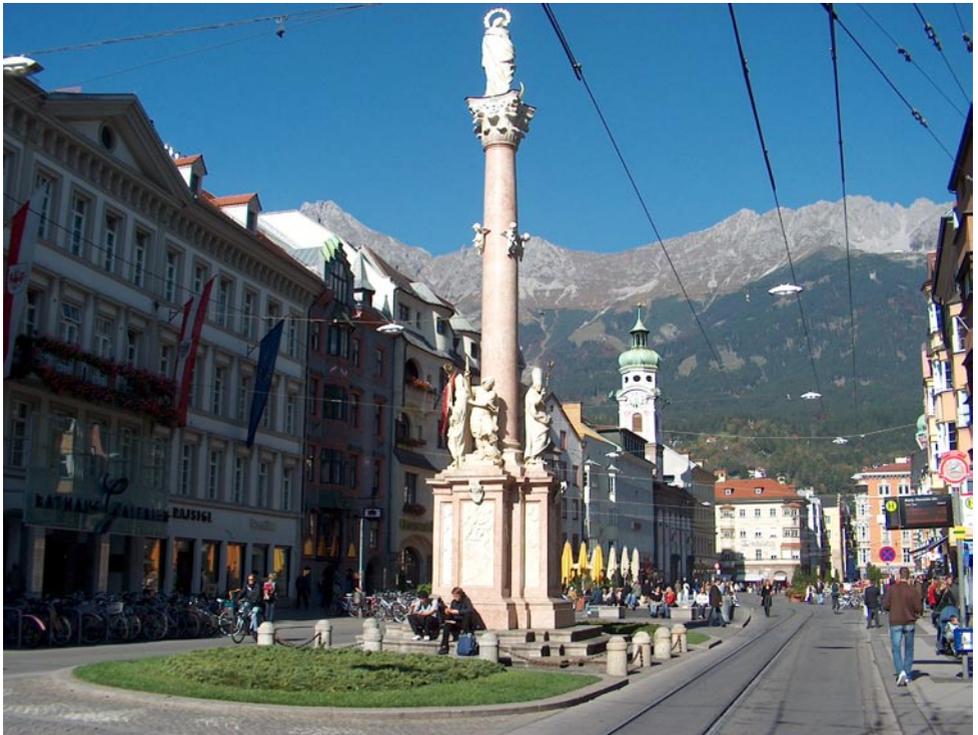
Die Tramparade

Eigentlich hätte sie ja früher zum Jubiläum stattfinden sollen

- doch es gab genau zu dieser Zeit die Großbaustelle in der Innenstadt, bei der im Vorgriff auf das neue Innsbrucker Stadt- und Regionalbahnkonzept die Schienenstränge in der Innenstadt neu geordnet wurden. Bis auf die Straßenbahnlinie 3 waren alle Bahnen aus der Innenstadt verbannt und an eine Tramparade nicht zu denken. Jetzt war das Projekt vollendet und wurde mit einem großen Baustellenfest gefeiert. Aus diesem Anlaß wurde dann

auch die Tramparade nachgeholt - prima für uns, dass wir genau an diesem Tag anreisen und die Parade miterleben konnten. Nach einigen Festreden und der symbolischen Unterzeichnung des Vertrags für die Lieferung von neuen Flexity-Outlook-Fahrzeugen der Firma Bombardier nach Innsbruck ging es los:

📺 ↓ „Bertoldsbrunnen“ der Stadt Innsbruck , der Maria- Theresien- Platz
📅 14.10.2005







So ziemlich die gesamte Tramgeschichte von Innsbruck rollte vorbei. Bei tollstem Wetter stand natürlich die Kamera nicht still - gab es doch vom ältesten bis zum modernsten Fahrzeug alles zu sehen, was noch fahrbereit war. Die schönen Oldtimer der Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) und der Stubaitalbahn, der „Mailänder“ oder die kuriose Schneekehre - alle waren sie dabei. Natürlich waren auch die aktuellen Fahrzeuge zu sehen - das neuste ist ein hypermoderner Arbeitszug, der in der Innenstadt fast wie ein bisschen zu groß geraten aussieht. Und da in Innsbruck das Zeitalter der neuen Straßenbahnen erst beginnt, war auch der Übergang alt nach neu kaum zu erkennen - fahren doch

heute noch viele ältere Fahrzeuge im täglichen Liniendienst.

Die Stadt

Nachdem eine geführte Stadterkundung leider ausfallen musste, konnte sich anschließend jeder selbst ein Bild von Innsbruck machen - entweder durch einen Spaziergang in der Altstadt oder beispielsweise durch eine Fahrt mit der Hungerburgbahn, um die Stadt von oben zu sehen. Der Besuch des Alpenzoos war genauso möglich wie eine Besichtigung des imposanten Skisprungturms in Bergisel. Kunstinteressierte konnten sich am Riesenrundgemälde von der Schlacht am Berg Isel anno 1809 erfreuen.

Legende zur Tramparade



S.12 ↑

Der „Züricher“ TW13 (Bj.1907) mit BW147 (Bj.1907/08) am Marktplatz

 14.10.2005



S.12 ↓

Der „Mailänder“ TW60 (Bj.1943) gefolgt vom historischen Zug der Stubaitalbahn, angeführt von TW03 (Bj.1909) am Marktplatz

 14.10.2005



S.13 ↑

Großraum- TW61 (Bj.1960) am Marktplatz

 14.10.2005



S.13 ↓

Schneekehre (Bj.1905) gefolgt von Schienenschleifwagen TW21 (Bj.1907) am Marktplatz

 14.10.2005

Innsbruck bei Nacht

Den Abschluß des ersten Tages bildete die Nachtfahrt mit der Seilbahn zur Seegrube. Die Fahrt mit dem Bus zur Talstation war fast schon ein Abenteuer für sich - geht es doch durch sehr enge Gassen und schlängelnd den Berg hinauf. Das Wetter war bestens und so genossen wir die Fahrt mit der Seilbahn zur Seegrube und hatten bei bester Verpflegung einen traumhaften Blick auf Innsbruck bei Nacht. Mit vielen tollen Eindrücken endete ein erfolgreicher erster Tag.

Die IVB

Der nächste Tag begann mit einer Besichtigung der Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB). Der Betriebshof ist in Bergisel am Stubaitalbahnhof beheimatet und bietet sehr interessante Einblicke in den täglichen Ablauf. So waren 2005 noch drei Verkehrssysteme dort untergebracht: Straßenbahn, O-Bus und Bus. Für O-Bus und Bus gibt es sogar eine Tiefgarage. Die Oberleitungskonstruktion im Hof für Straßenbahn und O-Bus waren sehenswert - heute

jedoch bereits Geschichte. Das neue Verkehrskonzept für Innsbruck sieht nur noch zwei Verkehrssysteme vor; der O-Bus ist verschwunden. Nicht einmal vereinzelt zurückgebliebene O-Bus-Oberleitungen erinnern an dieses System. Nach der Werkstatt und der Waschanlage waren auch die Abstellhallen der Straßenbahn und Busse noch Ziel unserer Besichtigungstour. Die Betriebsleitstelle arbeitet genau wie Freiburg mit RBL (=Rechner Gesteuertes Betriebsleitsystem); lediglich die Stubaitalbahn hat ein eigenes System zur Betriebsabwicklung.

Igls zum Selbst(er-)fahren

Ein Höhepunkt jagte den anderen: Nach der Betriebshofbesichtigung stand die Erkundung der Linie 6 nach Igls auf dem Programm - die Ausflugslinie in Innsbruck. Lange Zeit in der Diskussion und von der Einstellung bedroht hat sie jetzt scheinbar eine sichere Zukunft im neuen Stadt- und Regionalbahnkonzept in Innsbruck. Als Sahnehäubchen durften vier glückliche Losgewinner die wunderschöne Strecke nach Igls in Teilstücken sogar





selbst (er-)fahren - eine tolle Erfahrung. Selbst alten „Kurbelhasen“ verlangt die Steuerung des Triebwagens einiges ab.

Stilgerechter Hoteltransfer

Der nächste Programmpunkt sollte von unserer Unterkunft ab losgehen - und so wollten wir wieder zurück in's Hotel. Da kam dann die nächste Überraschung: die Kollegen von den Tiroler Museumsbahnen stellten uns für die Rückfahrt den erst kürzlich wieder in Betrieb genommenen Museumswagen der Stubaitalbahn zum Transfer zur Verfügung - so kamen alle stilgerecht wieder im Hotel an. Doch es sollte noch besser kommen ...

Oldtimerzug in's Stubaital

Um 13:55 Uhr ging es ab der Haltestelle Dr.-Glatz-Str. weiter: Johannes „Hannes“ Schiestl und seine beiden Kollegen holten uns quasi direkt vom Hotel mit dem wunderschönen Oldtimerzug der Stubaitalbahn ab. Bestehend aus dem Motorwagen mit seinen beiden historischen Anhängern mit Plattform kam er pfeifend zur Haltestelle gefahren. Viele hatten den Zug noch gar nicht gesehen und waren total begeistert - die Fahrzeuge sind ja auch eine Augenweide und machen jedes Foto zum Bilderbuchfoto.

Zuerst ging es ratternd durch die Innenstadt Richtung Bergisel zum Stubaitalbahnhof. Dort

Legende zur Stadterkundung



S.16 ↑

Der Turm des Rathauses der Stadt Innsbruck

 14.10.2005



S.16 ↓

VAG - Fahrdienstgruppe II und Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V. auf Stadterkundung

 14.10.2005



S.17 ↑

O- Bus der Linie O Allerheiligen am Marktplatz

 14.10.2005



S.17 ↓

Wahrzeichen der Stadt Innsbruck, das „Goldene Dachl“

 14.10.2005

schwenkt die Strecke durch den Betriebshof auf die Trasse der Stubaitalbahn ein.

Die Abfrage der Fahrgenehmigung erfolgt über das „Stubaital-Bahn-RBL“; mit entsprechenden Tasten werden die einzelnen Anfragen durchgeführt. Anschließend wird übermittelt, bis zu welchem Haltepunkt die Fahrt freigegeben ist. Parallel dazu führt der Fahrer ein Protokoll auf einem Vordruck, um die einzelnen Vorgänge zu dokumentieren.

Die Fahrerlaubnis liegt vor; es geht los.

18,2 km liegen jetzt vor uns - schlängelnd geht es den Berg hinauf; der erste Tunnel macht einen großen Bogen und unterfährt die Autobahn. Der Bau dieser Autobahn hätte für die Stubaitalbahn fast das Aus bedeutet - es wurde aber Gott sei Dank eine Lösung gefunden und diese wunderbare Strecke erhalten. Links entlang der Straße macht die Strecke dann einen großen Bogen den Berg hinauf und ermöglicht einen tollen Blick hinunter nach Innsbruck. Die imposante Sprungschanze sieht von hinten wieder

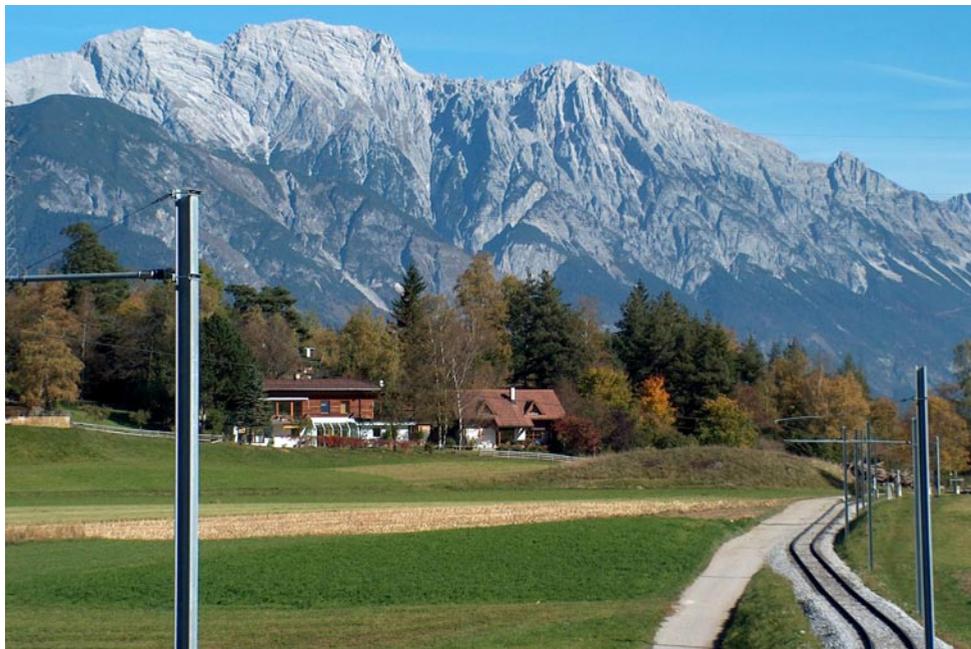
ganz anders aus.

An der ersten Ausweiche warten wir auf einen Gegenzug; die Fotoapparate klicken. Es ist ja auch ein klasse Bild, die regulären Kurszüge, die umgebaute Zweirichtungs-Triebwagen aus Hagen sind, mit dem Oldtimerzug abzulichten.

Weiter geht es Richtung Mutters; vorher muß die Steigung mit weitläufigen Serpentinaugen genommen werden. Kein Problem für den sehr gut motorisierten Triebwagen. Natürlich kommen die „Fotohalts“ nicht zu kurz - wie haben es die „Digitalfotografen“ doch schön, wenn sie genug Speicherchips dabei haben. Bei Traumwetter gibt es natürlich auch Traumbilder - man hat wirklich das Gefühl, Teil einer Modelleisenbahn zu sein, so schön ist die Strecke und die Umgebung.

In Mutters gibt's die nächste Begegnung mit einem Kurszug. Im weiteren Verlauf der Strecke Richtung Fulpmes quert die Bahn zwei sehenswerte Brücken. Leider gibt es dort keine Möglichkeit zu halten und so muß der Foto -





graf geschickt ein Bild während der Fahrt machen, na ja, auf der Rückfahrt weiß man dann etwa, wann die Brücke kommt . . .

Den höchsten Punkt erreicht die Bahn am Haltepunkt bei Kreith mit 1006 m, dann geht es zum Endspurt. Nach Telfes geht es in einer großen S-Kurve den Berg hinunter zum Endpunkt Fulpmes. Dort ist auch eine Remise zum Abstellen von Fahrzeugen untergebracht. Hier wenden die Zweirichtungswagen.

Rangieren in Fulpmes

Die Gleisanlage in Fulpmes lässt ein Vorbeifahren des Motorwagens an den Anhängern nicht zu und so werden wir Zeuge ei-

nes kuriosen Umsetzvorganges: Der Motorwagen drückt die Beiwagen über den Bahnübergang die Strecke den Berg hinauf; die Anhänger werden festgebremst. Der Motorwagen fährt dann auf ein Nebengleis.

Dann rollen die Anhänger fast wie von selbst den Abhang hinunter zurück auf das Abfahrtsgleis und der Motorwagen kann wieder vorne angekuppelt werden. Auf diese Art ist schon immer in Fulpmes umgesetzt worden.

Kaffeepause (mit Kuchen) . . .

Nach der Rangieraktion gab es dann einen kleinen Spaziergang Richtung Ortskern Fulpmes; bei Kaffee und Kuchen konnten

Legende zur IVB und IglS



S.20 ↑

Fachkundige Führung von Johannes Schiestl durch die IVB . . .

 15.10.2005



S.20 ↓

. . . in der IVB Leitstelle, einziger Leitplatz für den Stadtverkehr Straßenbahn/ Bus sowie für den Betrieb auf der Stubaitalbahn

 15.10.2005



S.21 ↑

Alpenromantik pur, der Streckenverlauf der Linie 6 zwischen IglS und Innsbruck - im Hintergrund die Nordkette

 15.10.2005



S.21 ↓

IVB - Fahrschule GT6 31 (Bj.1962) mit VAG - Fahrer in IglS

 15.10.2005

dann die Eindrücke zuerst einmal verarbeitet werden - die Stimmung wurde immer besser, was für den folgenden Abend natürlich beste Voraussetzungen bot.

. . . und die Rückfahrt

Doch wir hatten ja wieder 18,2 km Fahrtstrecke zurück - gut so, denn viele Dinge entlang der Strecke entdeckt man erst bei nochmaliger Vorbeifahrt - klar, die Brücken müssen unbedingt noch einmal auf die Platte . . .

Der Eine oder Andere wechselte das Fahrzeug, die Anhänger muß man auch einmal erlebt haben. Dort kann man auch bestens von der Plattform aus fotografieren.

Die Strecke war auch auf dem Rückweg ein Genuss; die Zeit flog dahin. Bald schon tauchte die Sprungschanze wieder auf und der Bogen im Tunnel mit der Trasse zum Stubaitalbahnhof bildete den Abschluß der Strecke. Innsbruck hatte uns wieder. Es ging zurück durch die Innenstadt auf dem Weg Richtung Amras. Während einige wieder an der Haltestelle Dr.-Glatz-Str. ausstie-

gen, konnten an der Endhaltestelle Amras noch ein paar schöne Bilder des Oldtimerzugs in der Wendeschleife gemacht werden.

Dann war's vorbei - pfeifend fuhr unser „Bähnle“ Richtung Heimat, ein wunderbarer Ausflug war zu Ende und der Abend lag vor uns.

Bella Italia

Auch für das Abendprogramm war gesorgt: internationales Flair mit einer Fahrt nach Sterzing/Italien in ein sehr gutes Restaurant mit Johannes Schiestl und seinen Kollegen - in Ermangelung von entsprechenden Schienen dieses Mal mit dem Bus.

Echt in Italien und bei echt italienischem Essen (Programmpunkt „Pizza & Pasta“) stieg die Stimmung von Stunde zu Stunde. Es gab natürlich auch viel zu erzählen; die Eindrücke des Erlebten waren noch ganz frisch - und es gab auch weltverändernde Erkenntnisse: es ist tatsächlich möglich, einen Brotkorb als Hut zu benutzen.

Auch deutsche Tanzkunst wurde

nach Italien exportiert: der echt badische VAG-Gruppe-2-Wackel-Dackel war den Italienern noch nicht bekannt und sie schauten mit Interesse zu. Inwiefern dieser Tanz eine Zukunft in Italien hat, war so schnell nicht festzustellen.

Der letzte Tag

Nach soviel Programm war der letzte Tag zur freien Verfügung. Jeder konnte das tun, zu dem er bisher nicht gekommen war: die Stadt noch einmal erkunden, doch auf die Sprungschanze oder zum Alpenzoo oder ganz woanders hin - ganz „Schienengebundene“ schafften es sogar bis zur Achen-seebahn, einer Dampf-Zahnradbahn zum Achensee, die einige Kilometer von Innsbruck entfernt ab Jenbach abfährt. Dort startet auch die Zillertalbahn - ein guter Ausflugstipp für alle, die wiederkommen.

Abschied

Pünktlich flexibel trafen sich dann alle zur Abfahrt am Hotel. Natürlich gab es wieder viel zu erzählen - an der Sprungschan-

ze gab es sogar einen Sprungwettbewerb zu erleben oder man konnte Bilder von einer bis dahin nicht bekannten Dampf-Zahnradbahn bestaunen. Johannes Schiestl war auch noch einmal gekommen und verabschiedete sich von uns - nicht ohne ein riesiges Dankeschön mit einem ohrenbetäubenden Beifall zu bekommen. Ein genial schönes und begeisterndes Wochenende ging mit der Heimfahrt zu Ende.

Danke

Nach einer solch beeindruckenden Fahrt mit einem so mitreißenden Programm können wir nur ein großes Dankeschön an alle aussprechen, die mitgeholfen und diese Fahrt ermöglicht haben. Stellvertretend genannt seien hier Rainer Körkel und die VAG Fahrdienstgruppe II, ohne die diese Tour nicht hätte stattfinden können.

Dankeschön natürlich auch allen Teilnehmern, die mitgefahren sind.

Zuletzt geht natürlich noch einmal ein Riesen-Dankeschön nach Innsbruck zu unserem Johannes,

„Hannes“ Schiestl und seinen Kollegen von der Innsbrucker Verkehrsbetrieben und den Tiroler Museumsbahnen, die uns ein Superprogramm geboten haben - spannend wird es für uns, wenn wir für einen hoffentlich stattfindenden Gegenbesuch aus Innsbruck eine entsprechende Planung erstellen dürfen. Ganz bestimmt keine leichte Aufgabe

...



Wolfgang Wehrle



Nadine Pelka · Dietmar Gemander



Bild- Fahrplan Fulpmes / STB

- ↓ S.25 unten :
Fahrt mit dem Traditionszug der Stubaitalbahn: TW3 (Bj.1909) + BW102 (Bj.1900) + 106 (Bj.1900)
- ↓ S.26 oben :
Gegenzug GT8 82 A+C ex 41 BOGESTRA (Bj.1968)/ B ex Bielefeld (Bj.1966) in Mutters
- ↓ S.26 unten :
Fahrt über das Kreither Viadukt, einer Trestle- Brücke von 110m Länge u. 25m Höhe ü.d. Klausbachgraben
- ↓ S.27 oben :
Gruppenbild in Fulpmes
- ↓ S.27 unten :
Umsetzen des TW3 in Fulpmes







Linienwechsel



Das zweite Leben der GT8 E Geamatik (Bj.1971)

Sind Linienwechsel im heutigen Betriebsalltag bei der Freiburger Verkehrs AG (VAG) eigentlich nichts Besonderes mehr, so ist folgender sehr wohl bemerkenswert.

Am 14. September 2005 wurde der erste GT8 E Geamatik auf eine lange Reise geschickt. Zug 201 wurde im Betriebshof Nord der VAG von einem speziellen Tieflader abgeholt und über die Autobahn zu einem Zwischenhändler für Alt- Straßenbahnfahrzeuge, SIM in Salzgitter überführt. Knapp zwei Wochen später folgte ihm GT8 E 202, dessen kuriose Transportgeschichte einigen immer noch im Gedächtnis sein wird.

Bis zur Weiterveräußerung standen beide Fahrzeuge nun auf speziell verlegten Gleisstücken

auf dem Freigelände des Zwischenhändlers. Nach überraschend kurzer Abstellzeit in Salzgitter bekundete bereits die 800 km entfernte Stadt Łodz in Polen ihr ernsthaftes Interesse am Kauf der GT8 E Geamatik. So wurde das wenig später abgeholte Fahrzeug Nr. 203 bereits direkt zu den Verkehrsbetrieben in Łodz überführt.

Łodz, zentral in Polen gelegen, ist mit ca. 770 000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt des Landes.

Das städtische Nahverkehrsunternehmen MKT (Miedzygminna Komunikacja Tramwajowa) betreibt 15 Straßenbahnlinien. 5 weitere werden von anderen Unternehmern im Raum Łodz bedient. Die MKT besitzt einen umfangreichen Fahrzeugpark, vorwiegend den Straßenbahntyp 805N (23 Fahrzeuge). Das aktuell modernste Straßenbahnfahrzeug stellt allerdings die von Bombardier gebaute Niederflurstraßenbahn Cityrunner dar, wovon die MKT ebenfalls einige Fahrzeuge beschafft hat. Weitere Neubeschaffungen an Niederflurfahrzeugen sind im Gespräch.





Die Geschichte des langen Abschieds in Bildern



S.29 ↑

Nach der Abschiedsfahrt am 19.08.2001 folgte 2004, bedingt durch technische Probleme mit Stadtbahnzügen einer neueren Baureihe, sogar nachgerüstet mit Rechnergesteuertem Betriebsleitsystem (RBL), die Wiederinbetriebnahme der GT8 E Geamatik. GT8 E 204 auf der Linie 1 am Hauptbahnhof.

14.05.2004



S.29 ↓

GT8 E Geamatik - Fotosession vor Halle II im Betriebshof NORD

22.07.2005



S.30 ↑

Endgültiger Abschied - Abtransport v. GT 8 E 201 z. Zwischenhändler SIM nach Salzgitter

13.09.2005



S.30 ↓

Überführung von GT8 E 204 direkt von Freiburg nach Łodz

03.03.2006



S.30 : ehem. Betriebshof NORD

Wenig später wurde GT8 E Geamatik 203 auf der Überland- Straßenbahnlinie 46, noch in Freiburger Originallackierung, getestet. Am 28.6.2006 wurde das Fahrzeug dann der Bevölkerung offiziell vorgestellt und dem Linienbetrieb übergeben.

Aufgrund ihres Hochflures kommen die ehemals Freiburger Geamatik- Fahrzeuge ausschließlich auf der Überland- Linie 46 zum Einsatz.

Die mit ihren fast 34 Kilometern Streckenlänge längste Straßenbahnlinie Polens verkehrt unter

der Woche im 16-Minuten- Takt. An Wochenenden sowie feiertagen ist ein 32- Minuten- Takt eingerichtet.

Nachdem sich GT8 E 203 im regulären Linienbetrieb bewährt hatte, kam es zur weiteren Übernahme der baugleichen Einrichtungs- Geamatik- GT8 Nr. 201, 202 und 204 durch die MKT in Łodz.

Analog zu GT8 E 203 wurde GT8 E 204 dann im März 2006 von einem polnischen Spediteur direkt vom Betriebshof NORD in Freiburg in den Betriebshof Heleno-

wek in Łodz überführt.

Die Absicht die Fahrzeuge auf ihrem Weg nach Łodz bei der Wagenbaufirma PESA Bydgoszcz in einen für die MKT betriebsfähigen Zusatand zu versetzen - z.B. durch Radreifenerneuerung an GT8 E 201 - belebte Gerüchte eines dortigen Einsatzes. Dieser, wie auch die Spekulation über einen Einsatz in Graudenz kamen, aufgrund der Größe der Stadtbahnzüge im Verhältnis zu den eher geringeren Fahrgastzahlen dieser Betriebe, jedoch nie in Betracht.

 Florian Fuss · Dietmar Gemander

 Dietmar Gemander

Legende ^{WTK} SL46 :



Grafiken S. 32
Verkehrsbetriebe Łodz / MKT



S.33 ↑

GT8 E 203 Ankunft im Betriebs
hof Łodz - Helenówek

 22.03.2006



S.33 ↓

GT8 E 202 Probefahrten auf der
Überland- Straßenbahnlinie 46

 29.10.2006

 S. 33 : Łukasz Stefańczyk

FdFS - on tour 2009



FdFS - on tour 2009 möchte Sie, interessierten Leser, im kommenden Jahr zu einer Abenteuerreise auf den Spuren unserer ehemaligen Stadtbahnzüge einladen. Lernen Sie nicht nur einen neuen Verkehrsbetrieb kennen, sondern lassen Sie sich ein, auf eine andere Welt mit all ihren faszinierend- fremdartigen Besonderheiten, ihrer Kultur, Landschaft und Sprache. Weitere INFO's demnächst via FdFS e-X-press





Kleines mißglücktes Rangiermanöver sorgt für 10 Stunden Vollsperrung :

06. Oktober 2005 · 03:00 Uhr bis 13:00 Uhr · Kreisstraße zwischen Ohlendorf und Flachstöckheim/ Landkreis Salzgitter/ Niedersachsen

Spektakulärer Straßenbahntransport mit vielfachen Hindernissen

Bauer hatte Acker frisch gepflügt , 80- Tonnen- Transporter sackte auf Feld ein - Zur Bergung eingesetztem Kran ging der Sprit aus, dann riss auch noch das Stahlseil und das Gefährt rammte Firmenzaun nieder „Do it yourself - SOS“

Es sollte ein Routinetransport werden, doch dann steckte der Karren im Dreck, aber so richtig ...

Am Donnerstagmorgen sollte wieder einmal eine Straßenbahn in das Straßenbahn depot eines Straßenbahrestaurateurs in Salzgitter - Ohlendorf transportiert werden. Die über 35 Meter

lange ehemalige Freiburger Straßenbahn wurde dazu auf einen Schwerlasttransporter verladen. Alles verlief einwandfrei, bis der Transport gegen 03:00 Uhr von der Kreisstraße in den Zufahrtsweg zum depot einbiegen sollte. Rouetinemäßig rangierte der lange Transport dabei wie immer über ein Stück Feld neben der Straße, um besser die Kurve zu kriegen. Doch der Fahrer hatte im dichten nebel die Rechnung ohne den (Land-) Wirt gemacht. Was sonst immer klappte, schlug heute fehl. Grund dafür war, daß der Bauer gerade sein Feld gepflügt hatte, so daß der aufgelockerte Boden dem hohen Gewicht des Transporters nicht Stand hielt und die Zugmaschine somit ins Erdreich einsackte. Stillstand quer über der Straße

Nun wurde ein Kran ausfindig gemacht, der den Transport aus dem Dreck ziehen sollte. Um Kosten und Mühen zu sparen, wollte der Restaurateur einen eigenen Kran beutzen. Als dieser dann in Stellung ging, um den Karren aus dem Dreck zu ziehen, das zweite Hindernis: Der Sprit des Krans war alle. Kaum zu glauben aber wahr: Mit Kanister wurde von der

Tankstelle Nachschub besorgt, um die Mühlen wieder zum Laufen zu bringen. Doch der Kran brachte keinen Erfolg.

Ein Radlader mußte her, der mit Zugkraft helfen sollte, doch das Stahlseil riß. Zu allem Überfluß rammte das Gefährt bei der Bergung noch ein Stahltor einer Nachbarfirma und ließ dieses umstürzen. Und als der Radlader den Transporter schließlich zurückziehen wollte, wurde doch glatt vergessen, den großen Kran loszubinden, so daß dieser auch noch mitgezogen wurde. Und so

wollte man es dieser Zugmaschine fast nachmachen: Im Boden versinken ...

Bis das außergewöhnliche Gefährt schließlich wieder festen Belag unter den „Füßen“ hatte dauerte es bis 13:00 Uhr - geschlagene 10 Stunden. Die Kreisstraße zwischen Ohlendorf und Flachstockheim war für diesen Zeitraum gesperrt. Sachen gibt's ...

© NonstopNews · Braunschweig
News- Nr.: 2815

Stefan Schulz
NonstopNews · Studio Braunschweig









FdFS Fahrschule

Wie zu Beginn einer jeden Saison so fanden sich auch 2007, zeitnah zum ersten Betriebstag der Oldtimerlinie 7, wieder alle Zugführer, Schaffner und Zugbegleiter zur FdFS- Fahrschule ein. Die Teilnahme an diesem Termin ist unbedingte Voraussetzung zum weiteren Einsatz eines jeden im Betrieb mit den Oldtimerstraßenbahnen. Einleitend steht die theoretische Rekapitulation bereits geschulter Inhalte sowie die Fortbildung. Bis auf den fehlenden

Fahrgastwechsel wird dann unter nahezu realen Bedingungen, während des regulären Stadtbahnbetriebes im Netz, das sichere Abfertigen eines Oldtimerzuges simuliert. Verschiedene Rangieraufgaben, von unterschiedlich zusammengestellten Teams selbstständig zu lösen, trainieren das zuverlässige Verbinden u. Trennen eines Zuges. Abschließend steht natürlich auch wie immer, die Reflexion des Tages bei Heißem vom Grill und Kühlem vom Faß.



Oldtimerlinie 7 - 2007

7 FdFS

Paduaallee ⇔ Stadthalle

Setzt die Oldtimerlinie 7 offiziell bei Ihrer Ausfahrt am Bertoldsbrunnen ein, so sind bereits ab Betriebshof SÜD Fahrgäste an Bord. So auch in bemerkenswerter Zahl am 05. Mai 2007, dem Saisonstart.

Ungebrochen war auch die Attraktivität für Fotografen jeweils auf den Einfahrten bis zum Abstellen der Züge dabei zu sein. Jede Rangierbewegung zum Trennen u. zur Aufstellung der Fahrzeuge auf dem Gelände des Betriebshof SÜD sowie in der Urachstraße, wurde dabei mit äußerst „tiefer Schärfe“ beobachtet.

Durch das Bestreben des Einsatzes von drei Zügen bzw. Fahrzeugen (TW45/Bj.1914, TW56/Bj.1927 mit BW135/Bj.1953 und GT4 100 „Sputnik“/Bj.1957·ex 103) auf den beiden Kursen der Linie 7 bot sich jeweils zum Oldtimer-Anschluß am Bertoldsbrunnen ein

stets wechselndes Bild der Zugkreuzungen. Zusammen mit dem zeitgleichen Einreffen des

FdFS Tram Café's

GT4 109/ Bj.1962 war dann die optische „Zeitreise“ am Bertoldsbrunnen perfekt. Die 2006 für das Tram Café erstmals erprobte lange Fahrtroute Günterstal ⇔ Bertoldsbrunnen ⇔ Rieselfeld ⇔ Hauptbahnhof ⇔ Vauban wurde auch in der Saison 2007, durch einen erfreulichen Umsatz an Bord bestätigt, beibehalten. Duftend frischer Kaffee sowie eine stets reichhaltige Auswahl an diversen Kuchen und Torten luden ein, im doppelten Sinne genießend, die Wiesen von Günterstal oder auch die romantische Altstadt von Freiburg an sich vorüberziehen zu lassen, ohne eigentlich wirklich irgendwo bestimmt ankommen zu wollen.

Trotz Fahrplan, eingebunden in den engen Takt des Stadtbahnbetriebes in Freiburg, konnte man auf der Oldtimerlinie den Charme längst vergangener Zeiten spüren. Balancierte da eben noch der Schaffner, laut die nächste

Haltestelle ausrufend und den Sonderfahrchein anpreisend, durch den Mittelgang, der in zwei Längsreihen auf Holbänken sitzenden Fahrgäste, so war er auch gleich wieder zur Abfertigung des Zuges an einer der von Hand zu bedienenden Türen. Da wurden etliche neuzeitliche Kinderwagen mit viel Geschick durch einen eigentlich viel zu kleinen Einstieg buchiert und auch manch älterer Fahrgast lief zu erstaunlich sportlichen Höchstleistungen beim heute ungewohnten „Besteigen“ der Fahrzeuge auf. „Na also, es geht doch“ war oftmals lediglich zu hören, kein Wort der sonstigen Kritik an einem Hochflurfahrzeug. Schön war es, das in der heutigen Zeit leider verloren gegangene, spontane Miteinander der Fahrgäste untereinander in solchen Situationen wieder neu zu erleben.

Den Folgezug der Linie 1 bereits zeitweise im Rückspiegel, haben die Zugführer der Oldtimerfahrzeuge dies jedoch stets, je nach Fahrzeugtyp, im wahrsten Sinne des Wortes tatsächlich stehend, mit professioneller Gelassenheit durchgestanden. Selbst dann,

wenn personell bedingt beide Kurse mit „nur“ einem Fahrzeug besetzt waren und die Wendezeiten knapp wurden.

Der nahezu regelmäßige Ausverkauf der, zu einem jeden Betriebstag individuell gestalteten und limitierten Spenden- Sonderfahrchein, bestätigte auch 2007 wieder das Betriebskonzept der Oldtimerlinie. Es gilt jedoch darüber nachzudenken, den wiederholt, zugleich einzig wie bemerkenswert erstaunlich schwachen Betriebstag im Juli, durch einen zusätzlichen im Oktober auszugleichen oder zu ersetzen.

Tradition verpflichtet. So war auch das gemeinsame Grillen auf dem Gelände des Betriebshof SÜD im Anschluß an einen jeden Betriebstag für das gesamte Team traditionelle Pflicht. Der gesellig- gemütliche Ausklang des Tages, die Feier des Erfolgs für jeden Einzelnen, der durch sein persönliches Engagement, ganz gleich ob in Werkstatt, Service, Zugbegleiter-, Schaffner-, oder Fahrdienst zu diesem beigetragen hat - DANKE !







Legende zu den Bilddokumenten Oldtimerlinie 7 - 2007 :



S.42 ↑

Bereit zur Ausfahrt im Betriebs-
hof SÜD : Oldtimerflotte beste-
hend aus TW56 + BW135 , TW45
und GT4 109

05.05.2007



S.42 ↓

Die „O- Time- Crew“ v.05.05.2007
v.li.n.re.: W. Wehrle · D. Plocher ·
P. Burgenmeister · H.- P. Schlat-
terer · F. Fuss und D. Gemander

29.10.2006



S.43 ↑ ↓

Grüne Idylle mitten in Freiburg :
TW56+BW135 (05.05.) und TW45

(02.06.) in der Wendeanlage Mös-
le an der Stadthalle

05.05./ 02.06.2007



S.44 ↑

Personell krankheitsbedingt erst -
maliger Einsatz des FdFS Tram
Café´s GT4 109 (Bj.1963) auf der
Oldtimerlinie 7 am Bertoldsbrun-
nen

05.05.2007



S.44 ↓

Oldtimer- Anschluß am Bertolds-
brunnen:
Zugkreuzung des Traditionszu-
ges bestehend aus TW56 (Bj.1927)
+ BW135 (Bj.1957) und GT4 109
(Bj.1963)

05.05.2007

Oldtimerlinie 7 - 2008

Auch 2008 verkehren sie wieder,
die Oldtimerlinie 7 und das FdFS-
Tram Café an einem jeden ers-
ten Samstag der Monate Mai bis
September.

Betriebshof SÜD ab
02.06.2008 ohne Gleisanschluß

Infolge des Neubaus der Stadt-
bahn Günterstalstraße wird der
Betriebshof SÜD vom 02. Juni
2008 an ohne Gleisanschluß an
das übrige Stadtbahnnetz sein.

Die für die Aufrechterhaltung des
Betriebs auf der Oldtimerlinie 7
notwendigen Fahrzeuge werden
für die Zeit der Baumaßnahme
im VAG - Zentrum / Betriebshof
WEST beheimatet sein. Bleibt
der Fahrplan ab Bertoldsbrunnen
hiervon unberührt, ergeben sich
für den interessierten Fotografen
die außergewöhnlichen Motive der
Ausfahrt über die Stadtbahn Has-
lach und Weingarten. Die geän-
derten Ausfahrtswege und Zeiten
werden über den FdFS e-X-press
rechtzeitig bekannt gegeben.



Nach der FdFS e-X-po 2000 und dem Tag der offenen Tür am 31.10.2004 zum 10-jährigen Bestehen der Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V., noch im Betriebshof NORD, öffneten sich am 07.07.2007 erstmalig wieder die Tore, jetzt im Betriebshof SÜD, für die Öffentlichkeit.

So ist die FdFS e-X-po 2007, im Gegensatz zu allen bisherigen Veranstaltungen dieser Art, für die Vereinsgeschichte der Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V. von ganz besonderer Bedeutung. Mit dem Umzug vom Betriebshof NORD in den Betriebshof SÜD ist nicht nur die Freiburger Straßenbahn im historischen Sinne an Ihren Ursprung zurückgekehrt, erstmalig dürfen die FdFS unter der Adresse in der

Urachstraße den dortigen Straßenbahnbetriebshof von 1901 als offiziellen Heimatbetriebshof für den historischen Fahrzeugpark und Vereinsheim benennen. Beginnend mit der letzten Ausfahrt aus dem Betriebshof NORD am 21.04.2006, zur Überführung der letzten Fahrzeuge, endete so die erste Phase der Renovation und des Einzugs in den Betriebshof SÜD mit der Öffnung der Hallentore zur FdFS e-X-po 2007.



E-X-po 2007

Freunde der Freiburger Straßenbahn e.v.

Tag der offenen Tür
Hist. Betriebshof SÜD



Der Auftakt hierzu fand am Vorabend mit einem Konzert zu 25 Jahre Blasmusik der Freiburger Verkehrs AG in der Osthalle des Betriebshof SÜD statt. Hierbei übernahmen die FdFS den feierlichen Empfang der geladenen Ehrengäste in festlich-geschlossenem Rahmen. Im Anschluß an die musikalische Reise hatten dann auch alle übrigen Konzertbesucher die Möglichkeit des geselligen Ausklangs an der FdFS Bar auf Gleis W.

Der 7.7.7 selbst stellte eine besondere Herausforderung für das gesamte Team der FdFS dar. War dieser Tag, neben vielfältigen Angeboten auf dem Gelände des Betriebshof SÜD selbst, dem Zubringerverkehr Betriebshof SÜD ⇌ Bissierstraße, zugleich auch Betriebstag der Oldtimerlinie 7. So begann die FdFS e-X-po 2007 auch mit einer Fahrzeugparade zur Ausfahrt.

Legende

zu den Bilddokumenten des Umzuges vom Betriebshof NORD in den Betriebshof SÜD :



S.48 ↑

Erste Ausfahrt des Auszuges aus dem Betriebshof NORD, die Sonderfahrt „Vorpremiere“ des Drei-Wagen-Zuges: TW56+ BW142 + BW 135

📅 29.01.2006



S.48 ↓

Letzte Ausfahrt des Auszuges aus dem Betriebshof NORD: Die wohl bislang kurioseste Zugkomposition auf den Schienen des Freiburger Stadtbahnnetzes : GT4 109 + TW38 + TW02

📅 21.04.2006



S.49 ↑ ↓

Erste Einfahrten im Betriebshof SÜD:

Trennen der einzelnen Fahrzeuge nach Ankunft der ungewöhnlichen Zugverbände und Umsetzen auf das richtige Gleis.

📅 21.04.2006

25 Jahre Blasmusik der
Freiburger Verkehrs AG









Der interessierte Besucher hatte die Möglichkeit sich in der Wagenhalle WEST, Gleis W über die Geschichte der Freiburger Straßenbahn und die Arbeit der Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V. zu informieren. Unter fachkundiger Führung konnte, alle zwanzig Minuten beginnend, der historische Fahrzeugpark auf den Gleisen 1 bis 5 besichtigt werden. Im Rahmen dieser Führungen und in Zusammenhang mit der Ausstellung der einzig originalgetreu restaurierten, ehemaligen Großkabine Nr.10 der Schauinslandbahn (Bj.1933), wurde anhand von weiteren Exponaten der damals weltweit einzigartigen Bergbahn, die Technik derselben erklärt.

Die Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V. möchten an dieser Stelle der Schauinslandbahn nochmals für die Dauerleihgabe der Kabine danken. Im Wissen um das einstige Projekt einer „Verlängerung“ der Linie 2, einer Überlandstraßenbahn über die Paßhöhe des Schauinsland in das Wiesental, ein wichtiger Baustein in der Verkehrsgeschichte in und um Freiburg. Ein Verkauf-

und Informationsstand schloß dann mit dem Angebot von Datenblättern, Bildpostkarten, DVD's und vielen anderen diversen Souvenirs rund um die Freiburger Straßenbahn, den Kreis des verkehrshistorischen Rundgangs.

Dem ausschließlich engagierten Einsatz aller Aktiven war es zu verdanken, daß dieser Tag in der Vielfalt seiner Angebote zu einem derart großen Erfolg für unseren Verein wurde. Besonders erfreulich war die Resonanz der unmittelbaren Nachbarn zum Betriebs- hof SÜD, welche jeweils mittels einem persönlichen Anschreiben der FdFS zu dieser Veranstaltung eingeladen waren. Durchweg erfreut zeigten sich unsere neuen Nachbarn über den Wechsel vom reinen Bau- Betriebshof wieder zurück zum Bahn- Betriebshof. Vielfach wurden wieder sehnsüchtige Erinnerungen an die einstigen Hocks der Blasmusik in der Urachstraße wach.









Legende zu den Bilddokumenten FdFS e-X-po 2007 :



 07.07.2007 (generelles Aufnahmedatum)



S.51 ↑

Fahrzeugparade zur Ausfahrt der Oldtimerlinie 7:
Schöma- Diesellok 405 (Bj.1980),
GT4 100 „Sputnik“ (Bj.1957),
GT4 109 (Bj.1963) u. TW 45 (Bj.1914)



S.51 ↓

Ausfahrt zum Einsatz auf der Oldtimerlinie 7 :
GT4 100 verläßt soeben das Anschlußgleis des Betriebshof SÜD in der Urachstraße. Die Fahrt in Richtung Bertoldsbrunnen erfolgt bis zum nächsten Gleiswechsel in der Günterstalstraße entgegen der Regelfahrtrichtung der Stadtbahnlinie 2 über das stadtauswärtige Gleis durch die Haltestellenanlage Lorettostraße.



S.52 ↑

GT4 109 lädt ein zum verkehrshistorischen Rundgang in die Wagenhalle WEST des Betriebshof SÜD.



S.52 ↓

Im Rahmen der Fahrzeugausstellung zu bestaunen:
TW 2 (Bj.1901), ältestes, im rollfähigen Zustand erhaltenes Freiburger Straßenbahnfahrzeug.



S.53 ↑

Der FdFS e-X-po Zubringer: TW 45 abfahrtbereit auf Gleis 6 des Betriebshof SÜD.



S.53 ↓

Neben der hauseigenen VAG - Blasmusik nahmen auch etliche Gastkapellen ihren Auftritt: Hier die Blasmusik der Stuttgarter Straßenbahn Betriebe (SSB), stilrecht angereist im eigenen Reisebus.



S.54 ↑

Nächster Halt Runzmattenweg, Umsteigemöglichkeit von der Oldtimertimerlinie 7 (TW 56) zum FdFS e-X-po Zubringer (TW 45).



S.54 ↓

Wendezeit im Betriebshof SÜD: Hofaufsicht D. Adloff (li.) mit Schaffner H.-P. Schlatterer (re.) im Gespräch.



Linie

68 1968

und alles umsonst ?

Eine Sonderfahrt der besonderen Art hatte unser GT4 109 am 1. und 2. Februar 2008 zu absolvieren: als Plattform für eine „rollende Ausstellung“ fuhr er auf einer für Freiburg bisher gänzlich ungewohnten Linie 68 als Kurs 9768 zwischen Stadthalle und Bissierstraße.

Die Ausstellung, zu der die Landeszentrale für politische Bildung (LpB) in Kooperation mit der Freiburger Verkehrs AG (VAG) und weiteren Partnern eingeladen hatte, erinnerte in einer ungewöhnlichen Zeitreise an die „Freiburger Fahrpreiskämpfe“, deren 40. Jahrestag am 1. und 2. Februar begangen werden konnte.

Wer jetzt schnell nachgerechnet hat, weiß nun auch, woher die Linie 68 ihre Liniennummer hat: richtig, es war im Jahre 1968, als die Aktivisten unter anderem

auch mit langen Gleisblockaden gegen die Erhöhung der Fahrpreise in Freiburg kämpften. Heute selbst Oldtimer (es gibt wohl nur noch ein Fahrzeug davon - dieses Fahrzeug konnte leider nicht aufgeboden werden) waren damals auch die Wasserwerfer in Freiburg das erste Mal zum Einsatz gekommen.

Natürlich war auch unser GT4 109 zu dieser Zeit unterwegs, was letztendlich die Macher auch auf die Idee brachte, genau diesen Wagen mit der Ausstellung auf Tour zu schicken.

Mit tollen Fotos, Texten und „Zubehör“ aus der damaligen Zeit sowie „Fühlkisten“ ging es unter dem Motto „1968: alles umsonst“ auf die Strecke und man konnte sie spüren - „The Golden Sixty-Eights“ – inklusive Musik aus dem Musical „Hair“ und von Jimmy Hendrix. Von der Zigarettenschachtel mit der roten Hand, ganz stilecht mit Tabakkrümeln auf dem Tisch versehen (und fast versehentlich weggeputzt ...) über den „Fahrscheinhaufen“ bis zur Mao-Bibel war alles vorhanden und machte somit die Zeit-

reise perfekt.

Auch für „Action“ war gesorgt: als die Festgäste, die zuvor zur Ausstellungseröffnung in den Räumen der LpB den Festrednern lauschten, am Stadttheater in die Linie 68 einstiegen, blockierten ganz stilecht Demonstranten die Gleise und hinderten den Sonderzug an der Weiterfahrt. „Nette Idee ...“ mag der Betrachter jetzt denken - „die denken wirklich an alles ...“ - doch wer auf das hochgehaltene Transparent mit den Themen Mieterhöhung und Sozialticket schaute, hatte schnell verstanden, dass man es hier mit einer „echten“ Demo zu tun hatte.

So musste denn auch ein „echter“ Polizist in eiliger Verhandlung die Aktivisten per Lautsprecherdurchsage von den Gleisen bitten; nach ungefähr einer Viertelstunde ging es dann wieder weiter und die Innenstadt musste nicht gesperrt werden ...

Die restliche Sonderfahrt ging ohne Blockade weiter und viele Besucher nutzten am Freitag und am Samstag die Gelegen-

heit, eine 40-jährige Zeitreise zu absolvieren. Natürlich gab es auch viel zu diskutieren und zu erzählen - waren doch auch nicht wenige selbst damals dabei und schauten ganz interessiert und nicht ohne Stolz auf die Bilder, ob sie nicht auch irgendwo zu entdecken waren. Schließlich wurde damals ja Geschichte geschrieben ...

Bis zur letzten Fahrt am Samstag war der Wagen gut gefüllt; selbst an der Endstation Lorettostraße wollte eigentlich niemand aussteigen - zu schnell war die Zeitreise vorbeigegangen. Wie im richtigen Leben – wer damals dabei war, hat irgendwie das Gefühl, dass 40 Jahre wie im Flug an uns vorbeigerauscht sind. Wo ist sie nur geblieben, die Zeit ?

 Wolfgang Wehrle

 S.58/ 59 Dietmar Gemander







Die Sanierung der COMBINO *basic*

Vorwort

Ergänzend zu unseren mehrfach im FdFS e-X-press erschienenen kurzen Berichten über „Ein- und Ausfahrten“ der Stadtbahnzüge vom Typ COMBINO *basic* von und nach Wien (A), hier nun die detaillierten fachlichen Hintergründe zur Sanierung dieser Fahrzeuge.

In den Jahren 1999 / 2000 wurden 9 Combino- *basic* in Betrieb gestellt.

Der Rohbau wurde nicht wie bei den vorhandenen GT8 aus einem geschweißten Stahlrahmen, sondern mit geschraubten Aluminiumprofilen hergestellt. Die Profileteile wurden mit Alugrip- Winkel verbunden.

Nachdem im April 2002 an einem Freiburger Combino die ersten Schraubenkopfrühe an Alu-

grip- Winkeln gefunden wurden, informierte der Hersteller die-Combino-Betreiber im November 2002 über mögliche Maßnahmen zur Ertüchtigung:

- Einbau von Gelenkdämpfern
- Ertüchtigte Schrauben
- Konstruktive Maßnahmen

Da Amsterdam, Basel und Freiburg als Städte mit anspruchsvollem Schienennetz gelten, wurden in diesen Betrieben um-

fangreiche Messungen zwischen Wagenkasten und Fahrwerk durchgeführt. Diese Messungen haben ergeben, dass verschiedene Bauteile unterdimensioniert sind. Nachdem in der Folgezeit weitere Schäden aufgetreten sind, wurde der Combino 272 im Dezember 2003 von der Freiburger Verkehrs AG an Siemens zur Untersuchung ins Werk Prag abgegeben. Dort wurde das Fahrzeug komplett zerlegt, um gegebenenfalls versteckte Schäden zu finden. Nachdem in Prag verschiedene Risse und Ausbrüche



festgestellt wurden, hat man die verbliebenen 8 Combino außer Betrieb genommen. Nach dem Einbau von Gelenkdämpfern und intensiven Untersuchungen konnten die Fahrzeuge im November 2004 bis zur Sanierung wieder in Betrieb gestellt werden. Die Sanierung des Wagenkastens wurde durch Konstruktionen von Neuteilen oder Verstärkungen realisiert. Dabei kam besonders erschwerend dazu, dass der ursprünglich ausgelieferte Combino schon annähernd die maximalen Achslasten erreicht hat. Daher musste bei den Neuteilen

auf Gewichtsersparnis besonders geachtet werden. Um dieses Ziel zu erreichen, hat man sich die Erfahrungen der Flugzeugkonstrukteure zu Nutzen gemacht. Dabei wird nur das für den Kraftfluss benötigte Material stehen gelassen, der Rest wird herausgeschnitten. Das Ergebnis sind zum Teil „künstlerisch gestaltete Bauteile“ (→S.62/ oben).

Wie umfangreich die Verstärkungsmaßnahmen sind, zeigen die auf Grafiken eines Mittelmoduls (Fahrgastmodul) auf der Folgeseite 63.

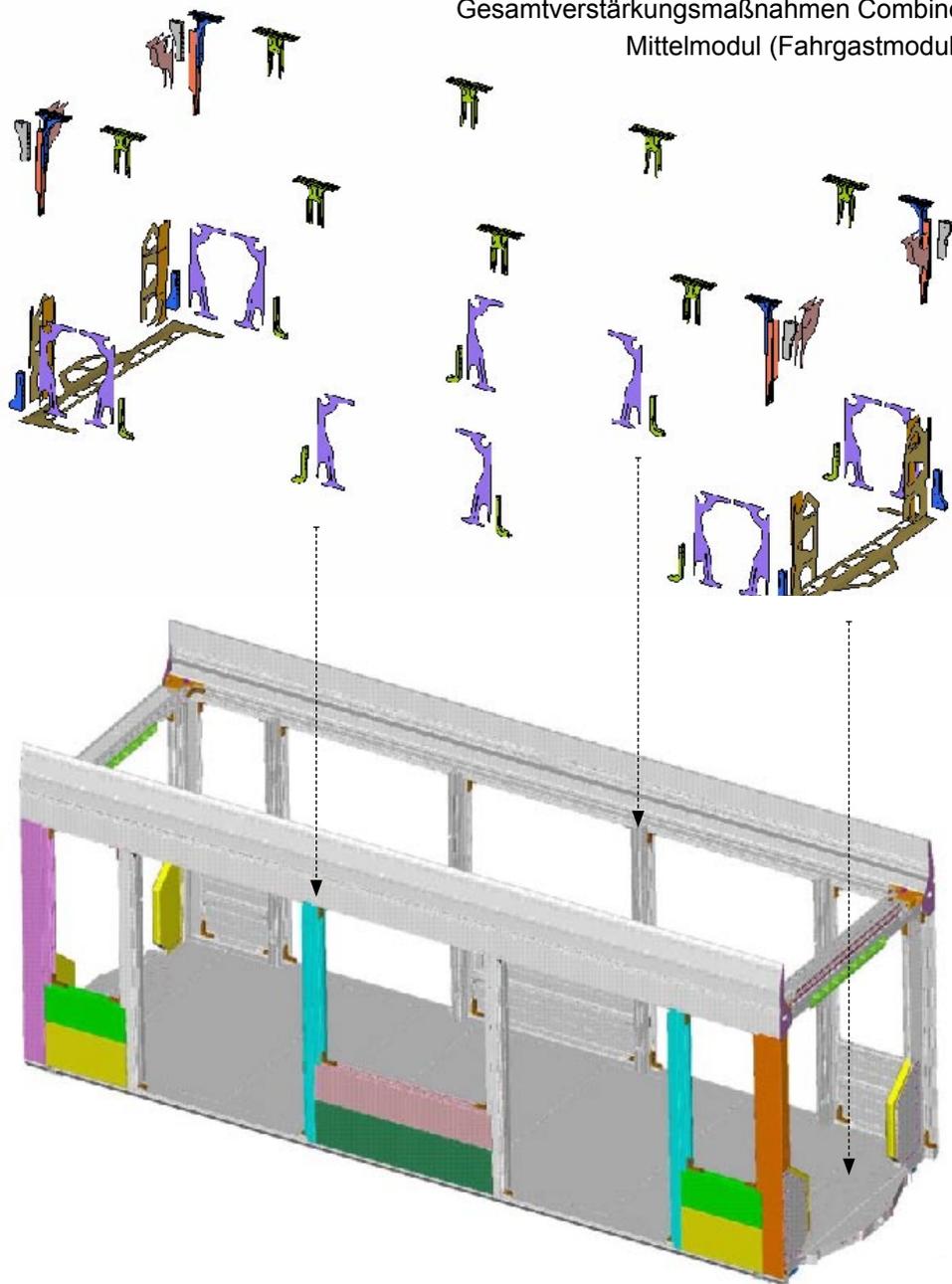


Portalverstärkung unten



Portalverstärkung oben

Gesamtverstärkungsmaßnahmen Combino Mittelmodul (Fahrgastmodul)



Die grundsätzlichen Phasen der COMBINO- Sanierung :

Phase 1 (2003-2004)

Temporäre Reparatur mit dem Ziel eines sicheren u. ordnungsgemäßen Betriebes bis zu einer dauerhaften Sanierung:

- Entspannung der Wagenkästen durch:
 - Freiwegdämpfer i. Gelenk 2+4
 - Schwenk- Wank- Lager im Gelenk 5
- Reparatur der beschädigten Teile
- Sichtkontrollen in regelmäßigem Turnus

Phase 2 (2007-2008)

Endgültige Sanierung mit dem Ziel eines dauerhaften Einsatzes gemäß eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes:

- Änderung der Fahrweksanlenkung
- Versteifung der Wagenkasten - konstruktion:
 - Bodengruppe
 - Anbindung zum Obergurt
 - Seitenwände
 - Portale
- Ersatz der Schraubwinkel

Legende

zu den Bilddokumenten der Folgeseite 61:



S.65 ↑

Die Sanierungsmaßnahmen an den Portalen im direkten Vergleich. Das linke Fahrgastmodul zeigt den ursprünglichen Auslieferungszustand , deutlich erkenntlich durch die fehlende Verstärkung im oberen Bereich. Diese neue Anbindung zum Obergurt kennzeichnet u.a. den

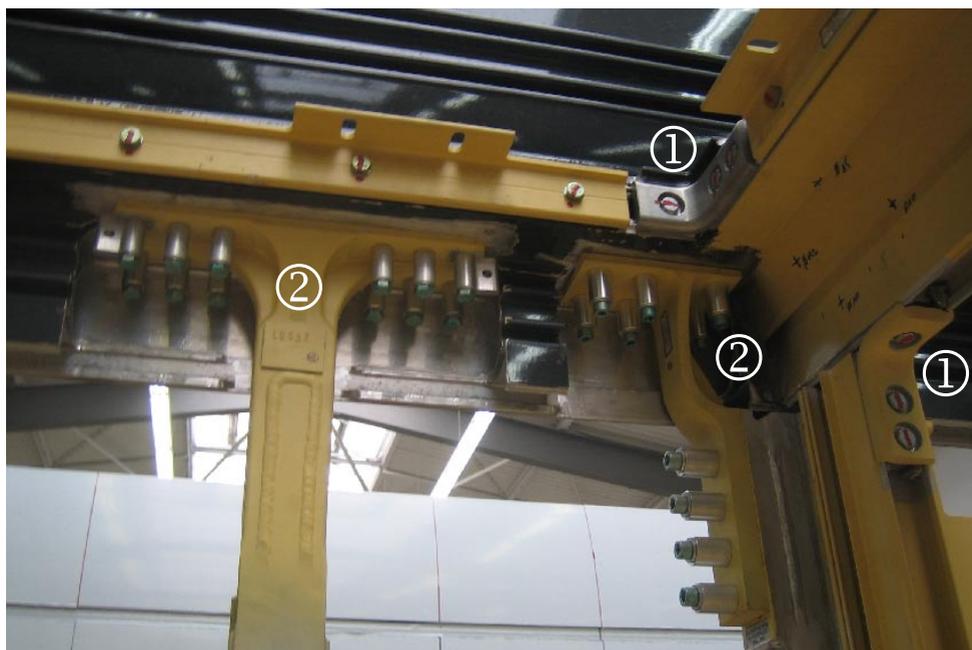
bereits sanierten Zustand des rechten Fahrwerkmoduls.



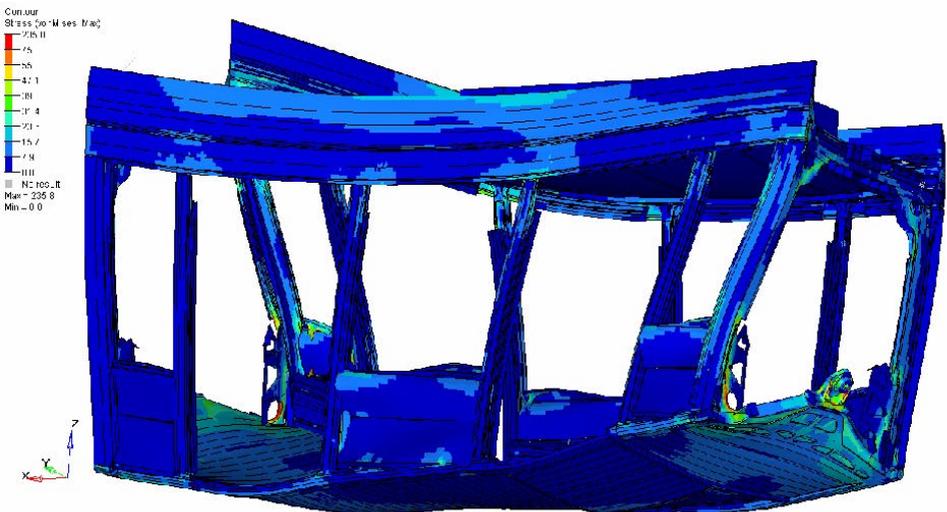
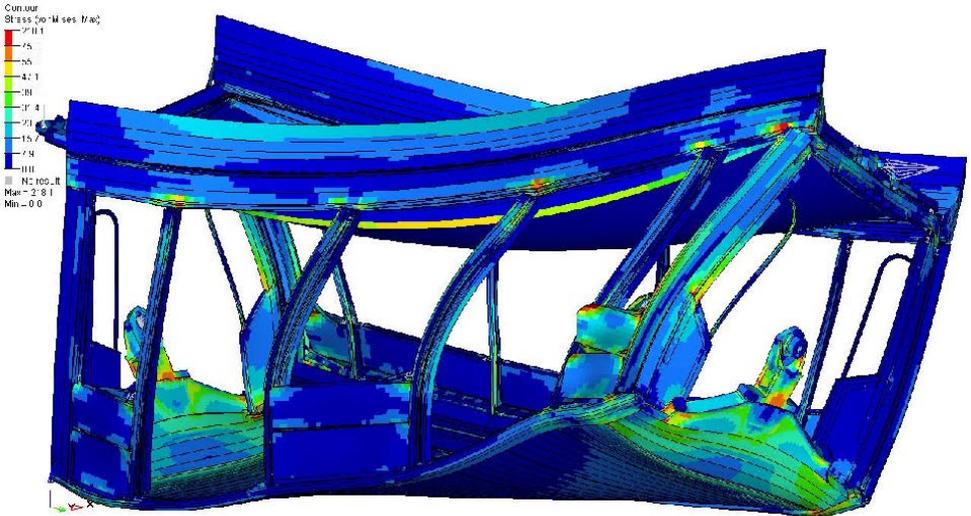
S.65 ↓

Anschauliche Dokumentation der Neudimensionierung von Bauteilverbindungen:

- ① ursprüngliche Kostruktion mit Alu- Grip- Winkeln
- ② neudimensionierte Konstruktion der Winkelverbindungen



Nachfolgend wird ein FEM- Modell gezeigt, das den Vergleich von Auslieferungszustand (oben) zu Sanierung (unten) zeigt. Vergleich bei gleicher Skalierung von Deformation und Spannung unter Berücksichtigung der torsionalen Entlastung :

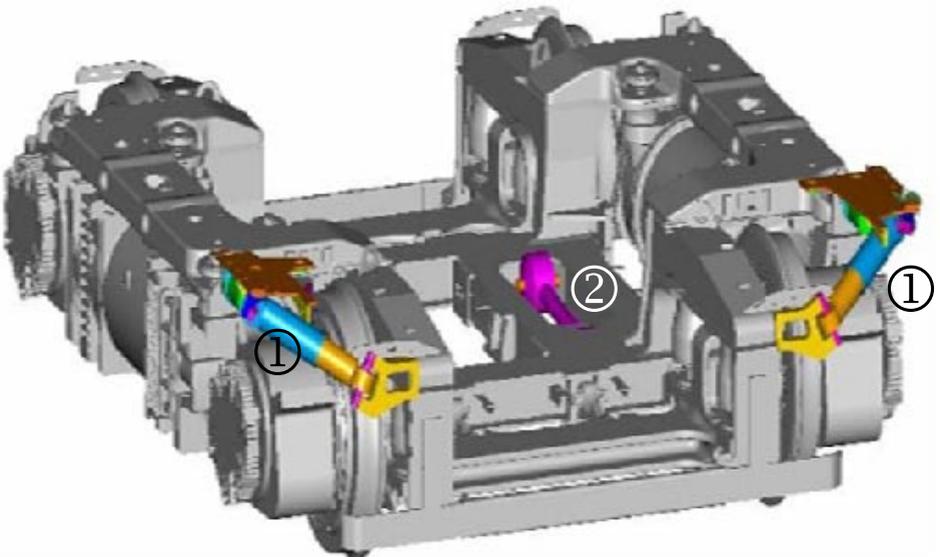


- Absenkung der Spannungsspitzen in den Bereich der Dauerfestigkeitswerte bzw. an lokalen Stellen in den Bereich der Betriebsfestigkeitswerte
- Gezielte Beeinflussung d. Verformungsbildes durch Umlenkung des Kraftflusses und Beseitigung von Schwachstellen und Kerben:
 - Reduzierte Durchbiegung am Gelenkendträger
 - Verbesserte Anbindungen der Säulen an den Obergurten

Im Zuge der Modifikation Combino wurde auch die Fahrwerksanlenkung geändert:

- Zusätzliche Ausrehdämpfer zwischen Wagenkasten und Fahrwerk ①
- Zusätzliche Längsanschläge an den Motorträgern ②

Die dadurch erreichten zusätzlichen Freiheitsgrade und die Dämpfung der Querschläge bringen eine deutliche Qualitätssteigerung des Fahrkomforts.



Fahrwerk Combino mit farblich gekennzeichneten Ausreh- sowie Längsdämpfern

Um sicher zu sein, dass der sanierte Wagenkasten für die Gesamtlebensdauer von über 30 Jahren konstruiert und gebaut ist, wird der rechnerische Betriebsfestigkeitsnachweis durch einen Dauerschwingversuch beim IMA in Dresden nachgewiesen. Dazu wird ein Mittelmodul (Fahrgastmodul) vom zerlegten Freiburger 272 saniert und zum Versuchsaufbau nach Dresden gebracht. Dabei werden die real gemessenen Lasten von einigen Städten zusammengeführt und dazu noch ein Sicherheitszuschlag von etwa 50% dazu gerechnet. Da die gesamte Lebensdauer des Wagenkastens mit seinen Verwindungen und Belastungen auf diese Weise „abgefahren“ wird, ist mit dem Abschluss der Schwingversuche erst im zweiten Halbjahr 2009 zu rechnen.

Dieser gewaltige Aufwand an Sanierungsmaßnahmen (es sind weltweit über 400 Combino zu sanieren) machte es erforderlich, dass zum Sanierungswerk Krefeld noch das Werk in Wien dazu kam.

Unsere 10 Combino Advanced

sind bereits modifiziert. Dabei mussten nur die Bahnen mit den Betriebsnummern 281-285 saniert werden. Diese Sanierung wurde im Werk Krefeld vorgenommen. Die Produktion der Wagen 286-290 wurde bereits mit allen Sanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Die Sanierung der 8 Combino basic wird im Werk Wien durchgeführt. Auch hier sind bereits 4 Bahnen modifiziert und befinden sich im täglichen Einsatz. Die restlichen 4 sind momentan bei der Sanierung. Wir gehen davon aus, dass bis Ende September diesen Jahres die Sanierung abgeschlossen sein wird.



Wilhelm Schmid

Ltg. Stadtbahnwerkstatt · Freiburger Verkehrs AG

u.a.:



S. 65 · 69 ↓ · 70 ↓

Thomas Ruff

Betriebsleitung · Freiburger Verkehrs AG



S. 60/ 61 · 63 · 69 ↑

Dietmar Gemander

Betriebslenkung · Freiburger Verkehrs AG







GT8 C* 290 ist als Ersatz für GT8 C 272 nach Freiburg gekommen. Neben den Fahrwerken haben auch andere Fahrzeugkomponenten (Bild S.70 ↓) des G8 C 272 u.a. im GT8 C 290 wiederverwendung gefunden:



S.69 ↑

GT C 276 im VAG Zentrum/ Betriebshof WEST, bereit zur „Ausfahrt“ Richtung Wien (A)



13.08.2007 · 📷 Dietmar Gemander



S.70 ↑

GT8 C 272 auf der Stadtbahnlinie 1 an Oberlinden



15.04.2000 · 📷 Oliver Raddy



S.69 ↓

GT8 C 276 in der SIEMENS- Werkshalle in Wien (A)



2008 · 📷 Thomas Ruff



S.71 ↓

GT8 C 290, „GT8 C 272 NEU“ während der Simulation einer Betriebsstörung durch die VAG Fahrschule an der Stadthalle in der Wendeanlage Möhle



18.08.2008 · 📷 Dietmar Gemander

*GT8 C = Technische Bezeichnung eines Stadtbahnzuges v. Typ COMBINO bei der Freiburger Verkehrs AG

Grünes Licht für Grünes Tram

Teil 1/2:

Die transnationale Stadtbahn
Basel (CH) ⇌ Weil a.Rh. (D)

Das die Straßenbahn über Grenzen hinweg verbindet ist zumindest in Vereinen, wie den Freunden der Freiburger Straßenbahn e.V. nichts Neues. Für den „gewöhnlichen“ ÖPNV- Nutzer war es bislang eine Besonderheit, einmalig auf der Saarbahn zwischen Saabrücken (D) und Saargmünd (F). Ab 2012 soll es nun von Weil (D) über den Rhein hinweg nach Basel (CH) zum Alltag werden. In Innsbruck (A) hingegen wird die Fahrt mit einem Basler Tram nichts unmögliches, jedoch immer etwas außergewöhnliches bleiben.

Als zweite transnationale Neubaustrecke in Europa nach 1945 soll ab 2012 die Linie 8 der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) über die heutige Endstation Kleinhüningen hinaus nach Weil a.Rh. - Bahnhof verkehren, so ein Beschluß des

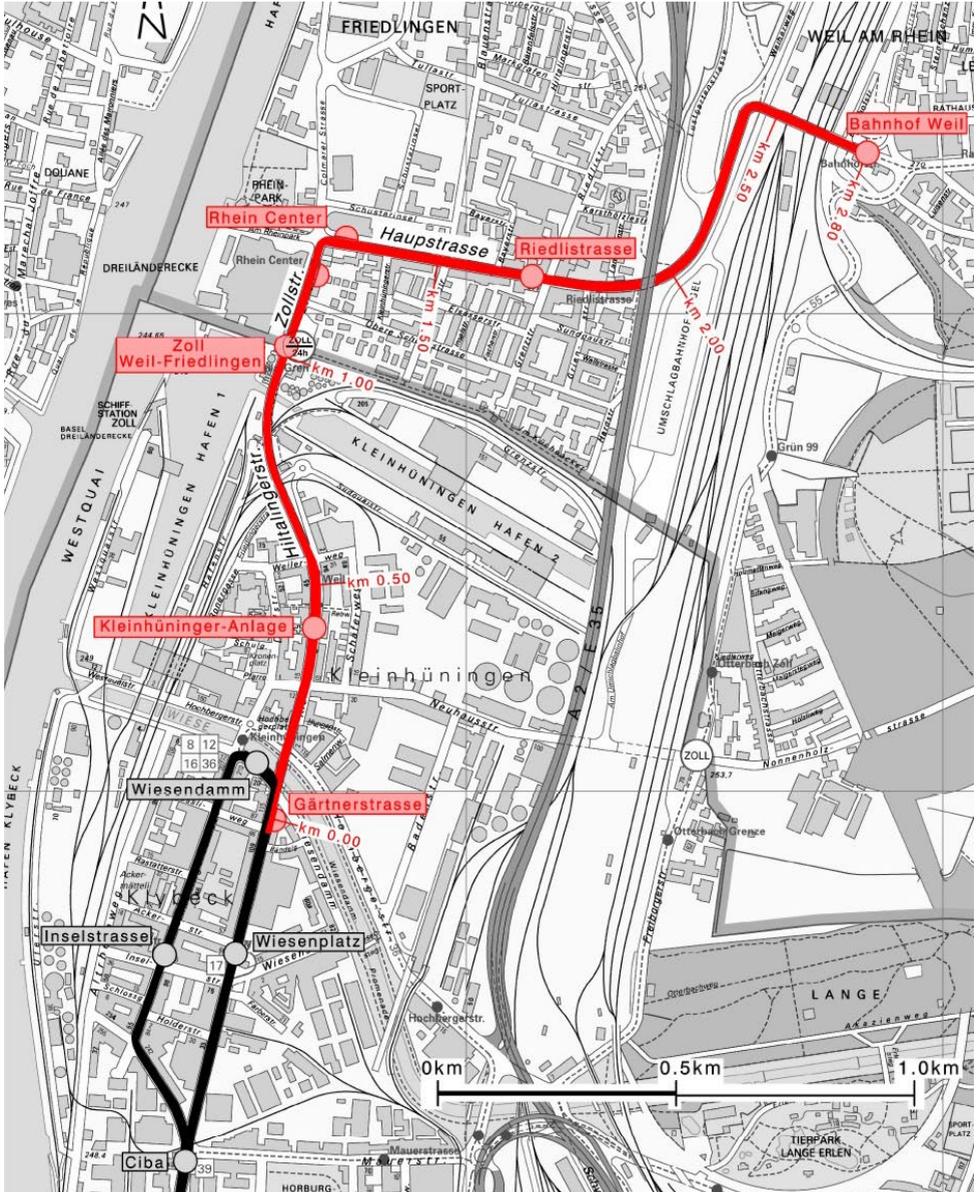
Gemeinderats der Stadt Weil. Mit dem Bau der 2,8 Kilometer langen Strecke muß, wegen zeitlich limitierter Finanzierungszusagen des schweizer Bundes, noch in diesem Jahr begonnen werden.

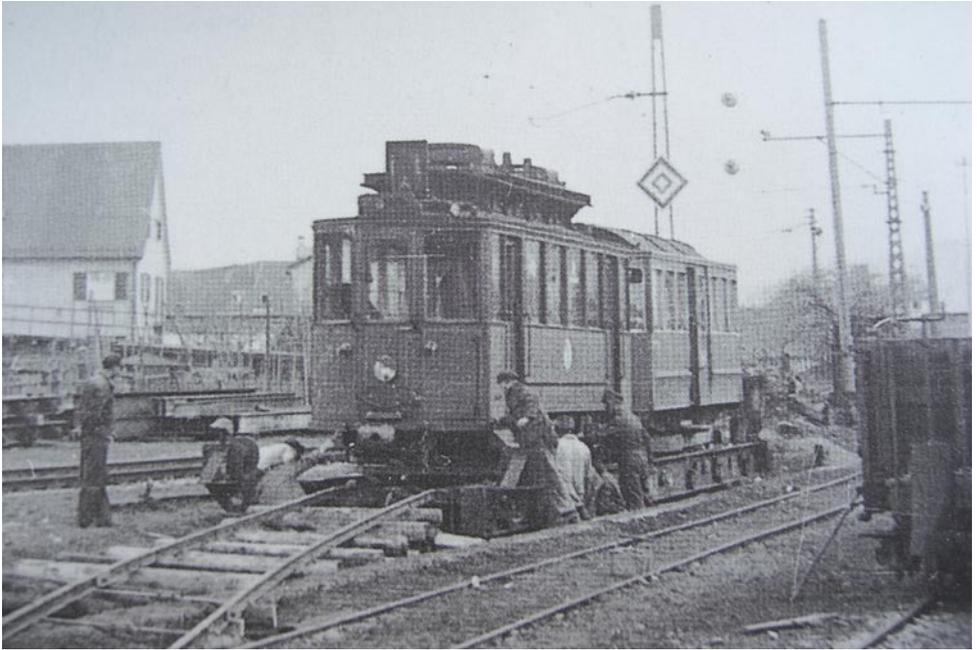
Von Basel kommend folgt die Trasse dem Verlauf der Kleinhüningeranlage und Hiltalingerstraße mit den Haltestellen Kleinhüningeranlage (km 0,4) und Zoll Weil - Friedlingen (km 1,0) bis zur Staatsgrenze (CH/D).

Auf deutscher Seite verlaufen die Gleise dann der Zollstraße folgend nach der Haltestelle Rheinpark (km 1,2) in die Hauptstraße mit der Haltestelle Riedlingerstraße (ca. km 1,7) abbiegend und mittels der Friedensbrücke die Gleise der Deutschen Bahn (DB) querend zur neuen Endhaltestelle Bahnhof Weil (km 2,6). Nach kurzer Weiterfahrt erreichen die Züge dann bei Streckenkilometer 2,8 die Wendeanlage Weil am Rhein.

Alle Entfernungsangaben dieser Streckenbeschreibung sind ungefähre Werte.

Streckenverlauf der transnationalen Stadtbahnstrecke, der Verlängerung der Linie 8 / BVB über den heutigen Endpunkt Basel- Kleinhüningen (CH) hinaus nach Weil a.Rh.- Bahnhof (D) :





Grünes Licht für Grünes Tram

Teil 2/2:

Der Basler Triebwagen 28

Für die Straßenbahn in Basel wurde den dortigen Verkehrsbetrieben von der Fa. Siemens & Halske im Jahr 1898 ein Motorwagen- Prototyp (Nr. 50, ab ca. 1918: Nr. 22“) aus einer für Schlesien gebauten Serie, ge-

kauft. Die guten Erfahrungen führten zu einer Bestellung von 33 Wagen bei der SIG (Schweiz. Industrie Gesellschaft, Neuhausen), bei der Siemens & Halske die Motoren und die elektrische Ausrüstung lieferte. Die Wagen hatten zwei Motoren und vorerst offene Plattformen. Die Auslieferung erfolgte 1900-1901, wobei die Inbetriebnahme des TW28 (ex. BVB 60 (32“) zum 27.5.1900 dokumentiert ist. Um 1910 erfolgte ein erster großer Umbau, bei dem die Wagen geschlossene Plattformen und einen größeren

Radstand von 2 Metern erhielten. In den Jahren 1913 bis 1918 erfolgte dann die Umnummerierung auf die Wagennummern 22“ bis 55“. Den letzten größeren Umbau in Basel erfuhr diese Triebwagenserie um 1930, wo der Radstand nochmals, diesmal auf 2.6 Meter vergrößert, die Eingangstüren als Durchgangstüren in Richtung Wagenkasten versetzt und die Fahrzeuge mit Scherenstromabnehmern und stärkere Motoren versehen wurden. Der Einsatz dieser Triebwagenserie erfolgte auf typischen Stadtlinien.

Nach Umrüstung der Fahrzeugflotte auf Vierachser wurden sie abgestellt und 9 Wagen (24“, 26“, 27“, 29“, 31“, 32“, 34“, 37“ und 41“) wurden 1950/1952 nach Innsbruck zu einem Stückpreis von 11.000 SFr verkauft. Zur Anpassung an die Innsbrucker Verhältnisse wurden mehrere Umbauten durchgeführt: die Fahrschalter, das Schließen der Stirnwandtüren, der Abbau des Laternendaches, Einbau von eigenem Schalter für Schienenbremse und Anbau von Fahrtrichtungsanzeigern.



Wegen des dringenden Bedarfes kamen sie vorerst noch (ausgenommen der TW29) im original Basler Grün hauptsächlich auf der Linie 3 (Pradl) zum Einsatz. Eine Umlackierung auf das rot-weiße IVB-Erscheinungsbild erfolgte dann später. Im Jahr 1960 wurde diese nun in Innsbruck beheimateten Triebwagen mit Compact- Kupplungen ausgestattet. Nach dem Abbruch des Wagenkastens von Triebwagen 26 wurde das Fahrgestell dieses Fahrzeuges im Rahmen einer Hauptuntersuchung (1967) dem bisherigen Triebwagen 28 untergebaut. Nach Abstellung dieser Fahrzeugserie diente der TW28 noch bis 1978 als Rangierwagen und Aufenthaltsraum für das Werkstättenpersonal.

Durch den Kauf der damaligen Eurotram Klagenfurt (heute: Nostalgiebahnen in Kärnten) und der Abtransport dieses Baseler Triebwagens 28 am 28. 3. 1978 nach Kärnten, wurde er vor der Verschrottung gerettet. Vorerst im Freien, dann unter einem provisorischen Flugdach am Areal der Nostalgiebahnen in Kärnten, in Klagenfurt abgestellt, hielt er

hier einen langen „Dornröschenschlaf“.

Nach mehrjährigen Verhandlungen und dem Entgegenkommen der Nostalgiebahnen in Kärnten ist es den Tiroler Museumsbahnen dann doch gelungen, dieses Fahrzeug als langfristige Leihgabe nach Innsbruck zu bekommen, wo er auf einem Tieflader am 3. Juli 2008 wieder seine langjährige Heimat Innsbruck erreichte und auch sofort wieder eingeleistet wurde. Es ist geplant, den TW28 in den nächsten Jahren in einen betriebsfähigen Zustand aufzuarbeiten.



Johannes Schiestl
· Ing. Walter Pramstaller
· Archiv Tiroler MuseumsBahnen



historisch: Walter Kreuz
· Archiv Tiroler MuseumsBahnen



aktuell: Johannes Schiestl



S.77 · 03.07. 2008 · Betriebshof IVB
Erste Rangierfahrten mit TW28
(exBVB · Bj.1900)





Bernhard Boos

* 13.02.1938 † 15.07.2008

Unvergessen

Der Mensch, den wir liebten
ist nicht mehr da, wo er war
aber er ist überall
wo wir sind
und seiner gedenken

Augustinus

Bis zuletzt aktiv, als Schaffner im FdFS- Fahrbetrieb, wurde uns unser geschätzter Vereinskollege und Freund, Bernd Boos, nach schwerer Krankheit, plötzlich und

viel zu früh aus unserer Mitte genommen.

In stillem Gedenken,
der Vorstand.



FdFS CandleLight IIX

- 2008, die romantischen Genießfahrten durch Freiburg am 21. und 22.11.2008 sind ausgebucht !

Erstmalig, bereits Monate vor Beginn der Werbungsphase, waren unsere romanisch- kulinarischen Kerzenscheifahrten durch Freiburg bereits ausgebucht. Zahlreiche Buchungsanfragen der letzten Wochen konnten so leider keine Berücksichtigung mehr finden.

⊗ Fahrt ausgebucht ⊗

1 d'Hobel

FdFS

E-X-press

Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V.

✉ D. Gemander • In der Breite 54 • 79224 Umkirch

☎ 07665 - 51551 ✉ dietmar.gemander@vagfr.de

 **FdFS E-X-press** im Abonment via **E - M@il . . .**

. . . der Informations - *ICE* rund um die Freiburger Straßen - bzw. Stadtbahn :

Sichern Sie sich Ihren Anschluß an das FdFS-①-Netz JETZT*, durch ein kostenfreies Abonnement des FdFS e-X-press !

Nach einer formlosen Willenserklärung unter Adressangabe der eigenen Mailbox an obige E- Mail- Adresse erhalten Sie zukünftig stets aktuellste Informationen rund um die Aktivitäten der Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V. , zum historischen Fahrzeugpark, dem Fahrbetrieb, sowie aus dem Bereich Stadtbahn und Bus der Freiburger Verkehrs AG.



28.04.2008 11/2

FdFS **E-X-press**
Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V.

FdFS - Oldtimerlinie 7

01* 03.06.2008
01* 07.06.2008
01* 05.07.2008
01* 02.08.2008
01* 06.09.2008

7 Stadtbahn
Freiburger Verkehrs AG

Am Samstag, 03. Mai 2008 öffnen sich im Betriebsfeld 5202 erstmalig in diesem Jahr wieder die Haltestellen für Autostar der Oldtimerlinie 7. Wegen der anstehenden Sanierung des Streckenabschnitts Johannesallee - Holzweilstraße (S2) zugleich auch insgesamt bis dem Beginn der Bauarbeiten am 02. Juni 2008 wird der Betrieb der S20 dann voraussichtlich bis in den September ohne Gesamtschutz an das übrige Netz der Freiburger Stadtbahn sein. Die Ausfahrten zu den jeweiligen Betriebsfeldern ab Juni erfolgen dann im VAG- Zentrum Betriebsfeld WEST. Details über die dann geplanten Ausfahrten sowie Ausfahrtspläne folgen zeitnah zum Betriebsfeld am 07. Juni 2008.

Die Oldtimerlinie 7 verkehrt auch in diesem Jahr wieder auf dem beschränkten Streckenabschnitt der Stadtbahnlinie 1 zwischen Pflanzhalle und Stadthalle. Die Betriebspläne sind generell jeweils de ersten Samstag

der Monate Mai bis September. Die ge-
neuen Fahrpläne können dem an-
hängenden Fahrplan, Seite 2 dieser Ausgabe
des FdFS e-X-press, entnommen werden.
Zudem ist der Fahrplan auch wieder im
VAG-Taschenplaner verfügbar. Die
Mitteln auf der Oldtimerlinie 7 ist generell
kostenlos. Spenden für den Erhalt des
historischen Fahrzeugparks sind jedoch
herzlich willkommen. Sogar die Mindest-
spende von € 2,- kann auch wieder ein
Gewinn für den Betriebsfeld "Alter" Spon-
denfonds bei den Zahlungen erhoben werden.
Zum Einsatz kommen am 03. Mai
T805, T810 und S14, T100, S100V, in via.
Das FdFS Team Calle verkehrt nicht.

07.07.2008, Holzweilstraße (S2)
Autostar der S20 (S20) beginnt wieder den Betrieb auf
der Oldtimerlinie 7 am Tag der FdFS aus 2008

01* 03.06.2008
01* 07.06.2008
01* 05.07.2008
01* 02.08.2008
01* 06.09.2008

Freunde der Freiburger Straßenbahn e.V.
In der Breite 54 • 79224 Umkirch
☎ 07665 - 51551 ✉ dietmar.gemander@vagfr.de
www.vagfr.de

* Bestehende Abonnements ausgenommen

① Einzige Systemvoraussetzung ist die Installation des ACROBAT-Reader's von ADOBE (freeware), um die Dokumente im Format PDF öffnen und lesen zu können.





100
Soudant
E

109
E

96
E

95
E
Soudant
E

97
E

