



Der Regensburger Straßenbahner



IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.
www.strassenbahnregensburg.de

Ausgabe 01

April 2022

kostenlos ./.. eine Spende

- | | | |
|--|---|---|
| ■ Neues aus Krakau..... die Restaurierung S. 2 | ■ Gleise in der Guerickestraße S. 3 | ■ Meldung an die Presse S. 6 |
| ■ Regensburger Straßenbahn im Museum S. 9+10 | ■ Geschichte der Rbg. Tram auf Ansichtskarten S. 11 | ■ im Interview: Vereinsmitglied erzählt. S. 8 |



Foto: Konrad Haslbeck, Sammlung Günter Haslbeck

"11.09.1939: Triebwagen 30, Baujahr 1927 fährt auf der Linie 3 vom Schlachthof zum Domplatz. Vom unmittelbar bevorstehenden Krieg kündigt nur der bereits vorschriftsmäßig verdunkelte Frontscheinwerfer, der Rest gleicht einer Idylle. Gleich nach dem Ostentor beginnt die Strecke, die die IG Historische Straßenbahn diesen Sommer während des Ostengassenfestes mit dem restaurierten Beiwagen 79 befahren wird."

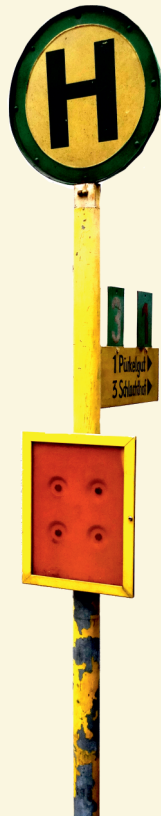
Neues aus Krakau

Stand der fahrfähigen Restaurierung
unseres Triebwagens Nr. 47

Nachdem im Rahmen einer emotionalen, kleinen Verabschiedungszeremonie unmittelbar nach den ersten erfolgreichen, selbstständigen Fahrten des Triebwagens 47 dieser nun seine Reise zur Verjüngungs- und Wellnesskur bei der MPK in Krakau angetreten hatte, ging es dann dort sofort zur Sache.



Das in Restaurierungen alter Straßenbahnen sehr erfahrene Team, um den Direktor der Werkstatt Jacek Kolodziej, ging sogleich kräftig ans Werk. Zusammen mit Tobias Schneider, von den Freunden der Nürnberg-Fürther-Straßenbahn e.V. (SFNBG), die dort parallel gerade ihren Zeppelinwagen aufbauen lassen, analysierten sie den Zustand unseres TW vor Ort und legten die 1. Schritte fest.

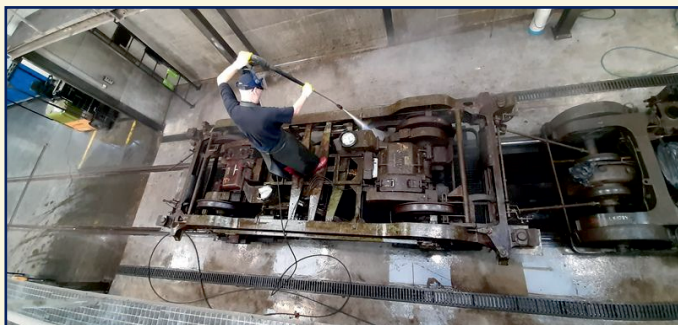


Nachdem hier alle Kleinteile sorgfältig entfernt waren, nahmen die Spezialisten der MPK die Beplankung ab.

Die Unterkonstruktion zeigt erhebliche Korrosionsmerkmale. Diese Verrostungen wurden bestmöglichst entfernt; hier sind zum Teil auch Ersatzarbeiten nötig.



Auch die Beplankung der Stirnseiten wurde entfernt, sowie die dahinter liegende Holzkonstruktion, die die Aussenbeleuchtung beinhaltet, ausgebaut.



Der Wagenkasten wurde vom Fahrgestellrahmen getrennt und gewaschen

Ein grau-grünlicher Anstrich kam hierbei zum Vorschein.

Danach wurden alle Fenster, Türen, Lampen, Dichtungen usw. ausgebaut.



Redakteur 1. Vorsitzender
Jan Mascheck

Guerickestraße

IG Hist. Straßenbahn Rgbg. e.V. entdeckt Gleisstrecke

Kürzlich identifizierten wir ein schönes Stück Gleis, welches sich bereits in der Hand der Stadt Regensburg befindet. Dort liegen ca. 300 m Gleis (wahrscheinlich Original von der königlich bayerischen Staatseisenbahn) auf Holzschwellen. Dieses Gleis könnten wir auf 1.000 mm umspuren (umschrauben).

Die Gleisstrecke in der Guerickestraße soll als **Übergangslösung** bis zur Findung der endgültigen Strecke genutzt werden.

Die Bahn könnte dann zu speziellen Anlässen für die Regensburger bewegt werden.

Rechts und links der Gleise ist ein schönes Biotop, welches gut erhalten- und auch im Rahmen von Demonstrationzwecken von Schulklassen etc. besichtigt werden kann. Zum Beispiel bei einer emissionsfreien und langsam fast geräuschten Vorbeifahrt unseres Triebwagens.

Hier finden Sie den Link zur vorgesehenen Strecke incl. kartiertem Biotop. (rot):

<https://bayern.de/qqsbc>

Ziel ist es für die alte Tram eine Präsentationsfahrstrecke zu errichten, sodass die Regensburger Bürgerinnen und Bürger „Ihre“ alte und frisch restaurierte Straßenbahn als Fahrzeug und nicht als Standzeug erleben können.

An Mitfahrten und ÖPNV ist hier nicht gedacht, dafür reichen im ersten Schritt die Maßnahmen nicht aus.

Jedoch wird die OTH hier alternative Antriebs- und Energieversorgungskonzepte zusammen mit hoch motivierten Studenten verwirklichen, damit wir die Tram regelmäßig zum Tag des offenen Denkmals und ähnlichen Veranstaltungen fahrend vorzeigen können.

Wir brauchen daher:

- o ideelle Unterstützung der Stadt
- o Einverständnis d. Stadtführung u. Verwaltung zu diesem Ansatz.

Unser Partner „Seal able „ wird außerdem dort sein „Velo- Schutz-Gleis“ demonstrieren, welche die für Fußgänger und Radfahrer „gefährliche Rille“ verschwinden lässt.

Wir werden Spenden sammeln zum Umspuren

- Erste Bedenken im Bezug auf Lärmschutz und Biotop können wir bereits entkräften.
- Das Biotop ist sogar in unserem Konzeptansatz mit integriert und befindet sich links und rechts der Schiene, welches wir erhalten wollen.
- Momentan ist das Biotop mit Plastikmüll und Elektroschrott zugemüllt. Wir würden auch ein Säubern und Aufräumen dort mit integrieren.

- Weitere geäußerte Bedenken einer Feuerwehrezufahrt, wie auch einer Grüngutsammelstelle lassen sich perfekt integrieren.
- Auch die Bedenken hinsichtlich des späteren Abbaues der Gleisanlage konnten wir bereits berücksichtigen, das Gleismaterial würden wir zum späteren finalen Standort „mitnehmen“.
- Wir konnten hier alle Bedenken ausräumen bzw. in den Ansatz mit aufnehmen, sodass es als das perfekt geeignete Grundstück erscheint.



Die **Interessengemeinschaft Historische Straßenbahn Regensburg e.V.** war gerührt von so viel Zuspruch und geht nun mit starkem Rückenwind die nächsten Schritte an. Man wolle zusammen mit Stadtpolitik und Verein auf die Verwaltung zugehen und um Unterstützung und Befürwortung zum Nutzen dieser Strecke für die alte Tram werben.

Insbesondere dankt **Günter Dürrmeier, 2. Vorsitzender** im Namen des gesamten Vereins der **Würzburger Delegation** für die weite Anreise ins verschneite Regensburg „nur um dieses alte Gleis zu besichtigen“.



Foto: Martin Kempter

Vlnr: Dr. Thomas Burger, Professor Dr. Schliephake, Günter Dürrmeier, Jan Mascheck, Dorle u. Rolf Schmetzer, Harald Hillebrand

Eine kleine Zeitreise mit der Straßenbahn

Erlebnis aus der Kindheit

Aufgewachsen bin ich in einem großen herrschaftlichen Haus in der Wittelsbacherstraße, in einem der Häuser, die mit ihrer Südfront direkt an den Dörnbergpark noch heute angrenzen. Im dreigeschossigen Mittelbau wohnte ich im 2. Stock.

Aus den Fenstern unserer Wohnung konnte ich zwischen den Bäumen des Parks schemenhaft ein für mich äußerst merkwürdiges Gebäude sehen, das sich zwischen und hinter dem Amtsgericht und der Augustenschule versteckte.

Besonders im Spätherbst und Winter, wenn die Bäume ihr Laub abgeworfen hatten, war der Blick weitgehend unverstellt.

Nachdem ich ins Bett gebracht worden war und einschlafen sollte, hörte ich oft ein An- und Abschwollen des schrillen Kreischens aus dieser Richtung, das untersetzt war von einem tiefen Rumpeln. Dies war an sich schon ein wenig furchteinflößend. Besonders unheimlich wurde es aber für mich, wenn dazu grelle Blitzstriche sogar durch die mittlerweile geschlossenen Fensterläden bizarre Muster an die Wände und Decke warfen.

Begleitet wurde das Ganze durch ein zischendes Knistern im Rhythmus der Blitze. In manchen Nächten kam noch ein kratzendes Schaben dazu, vor allem, wenn der voraus gegangene Regen am Fahrdrabt bereits festgefroren war und der Stromabnehmer das Eis absprengen musste.

Kein Wunder, dass mich diese Ereignisse derart faszinierten, sodass ich irgendwann auf die Suche nach der Entstehung all dieser rätselhaften Ereignisse ging.

Ich kletterte dazu über die das Grundstück vom Park trennende Mauer, deren darauf abgesetzter, massiver Zaun sicher extra nicht für Kinder und ihre Kletterkünste gedacht war und durchquerte den Dörnbergpark hin zur Augustenstraße. Durch das Parktor gewischt und schon sah ich die vielen Gleise, die sich hin zu einem

riesigen Gebäude dem Straßenbahndepot, auffächerten. Dort standen sie, die Straßenbahnen, aufgeteilt in mehrere Fahrspuren, unter denen sich Gruben auftaten, in denen sich Mechaniker arbeiteten und an Triebwagen oder Anhängern herum-schraubten.

In einer hinteren Ecke stand eine grüne riesige Kiste, von der nur die Räder und das Dach erkennen ließ, dass es sich hier auch um eine Straßenbahn mit Werbung oder Faschingsummantelung handelte. Meine Neugierde trieb mich tiefer in die Halle hinein. Einige grimmige Blicke der Arbeiter, ließen mich jedoch bald wieder nach Hause gehen.



Foto Schmetzer

Ich wuchs nur mit meiner Mutter und Großmutter auf, das Geld musste damals sehr zusammen gehalten werden. Der Kauf eines Fahrrades, das meine Mutter brauchte, war schon eine große finanzielle Ausgabe, die wohl überlegt sein wollte. In einem Auto mitzufahren, war ein steter Wunschtraum, der sich leider nur äußerst selten erfüllen ließ. Um so mehr standen andere Fahrzeuge, wie die Eisenbahn oder eben die

Straßenbahn, an vorderster Stelle in meinem Wunschdenken nach bequemer und vor allem interessanter Fortbewegung.

An den meisten Sonntagen, dem damals einzigen freien Arbeitstag der Woche, gab es einen Sonntagsausflug. Oft waren es Wanderungen mit dem Waldverein, die ihren Anfang oft am Bahnhof nahmen. Mit dem fauchenden Dampfzug ging es entweder in Richtung Falkenstein gingen oder mit „Allinger Bockerl“ zottelnd über Sinzing genau dorthin. Ebenso häufig war der Treffpunkt an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 in Prüfening. Von dort aus wurde der westliche Landkreis zu Fuß erobert.

Bei diesen Wanderungen gab es für mich stets 3 absolute Höhepunkte. Zum einen wurde immer nach der Hälfte der Wanderung in einem Gasthaus zum Mittagessen eingekehrt. Es gab fast immer und überall eine Leberknödelsuppe, die noch heute zu meinen Favoriten zählt und danach ein Bratengericht, das in den damals üblichen Tellern serviert wurde, die jeweils für Beilage, Salat und Fleischportion dreigeteilt waren. Der andere Höhepunkt war die jeweilige Fahrt, mit all ihren dazugehörigen Ereignissen. Der Fahrkartenkauf, die richtige Abteilsuche, das zischende und brodelnde Ungeheuer am Zuganfang, der streng blickende Schaffner, das Warten bis der Zugführer endlich die Pfeife blies und die grüne Kelle hob, das erste Ruckeln, das durch den ganzen Zug lief, das rhythmisch anschwellende Schnauben der Lokomotive, all dies faszinierte mich immer wieder.

Das Optimum aber war die Fahrt mit der Straßenbahn und das Warten auf diese. Wir stiegen immer an der Haltestelle „Platz der Einheit“ zu, von der aus ich schon früh die den Berg hinauffahrende Bahn zwischen den Jakobstor-Türmen erkennen konnte.

Es war immer spannend, ob wir im Anhänger oder ganz vorne einen Platz erspähten. Vorne beim Fahrer, das war natürlich mein Lieblingsplatz. Da konnte ich beinahe den Zug selber fahren, die Kurbel zum Anfahren verstellen, mit dem Fuß die große laute Klingel anschlagen und die Bremse durch Drehen lösen. Hoffentlich fuhr ich in Gedanken nicht zu schnell an die nächste Haltestelle, während hinten der Schaffner die Fahrscheine verkaufte und immer wieder rief: „Noch jemand ohne? ...“. Vorsichtig musste an die Weichen der Ausweichstellen herangefahren werden, bei denen der Gegenzug gerade heranfuhr oder bereits auf uns an den Haltestellen, wartete. Besonders vorsichtig wurde immer an die Schienenkreuzung vor dem Rennplatz herangefahren, an der die Bahngleise zu den ehemaligen Messerschmitt-Werken hinliefen. Kurz danach ging es durch die Allee am Rennplatz an der Reitschule Dops

vorbei zur Endhaltestelle, wo der Zugwagen umgesetzt werden musste. Allein bei diesem Rangiervorgang hätte ich stundenlang zusehen können! Es war jedesmal ein herrliches Ereignis vor dem Beginn der vie-len Erlebniswanderungen.

In den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts war es üblich, dass selbst wir Kinder mit unseren 4-6 Jahren regelmäßig am Sonntag zur Kirche in den Gottesdienst gingen. Natürlich wäre ein solcher Besuch in einer großen Kirche nicht nur langweilig, sondern auch sinnlos für uns lebhaft Kinder gewesen.

Deshalb wurde im evangelischen Kindergarten in der Wilhelmstraße, den ich wochentags besuchte, am Sonntag ein eigener Kindergottesdienst abgehalten. Ich war schon sehr früh selbstständig und durfte deshalb unter der Woche alleine von der Wittelsbacher Straße zum Kin-

dergarten gehen und ebenso auch am Sonntag. Sicher war der Weg dorthin nicht allzu lang, doch es gab ja na noch eine andere Möglichkeit zum Gottesdienst zu gelangen.

Für den Einwurf in den Klingelbeutel bekam ich meistens 20 Pfennig mit. Dies ist sicher für den lieben Gott eine schöne Summe, er wäre aber sicher auch mit der Hälfte zufrieden, so dachte ich mir. So zahlte ich für die Einzelfahrkarte für Kinder 10 Pfennig mit der konnte ich dann die 2 Stationen bis zur Haltestelle Schiller-/Goethestraße fahren.

Zwar musste ich wieder ein ganzes Stück zurück-laufen, aber ich konnte wieder mal, wenn auch nur ein viel zu kurzes Stück, mit meiner Straßenbahn fahren!

Dies Vergehen konnte ja nun wirklich keine Sünde sein!

Redakteur
Rolf Schmetzer

Wir begeistern Dich mit unseren Links

TikTok: <https://www.tiktok.com/@stadtbahnregensburg>

Facebook Seite: <https://www.facebook.com/stadtbahn.regensburg>

Twitter: <https://twitter.com/tramregensburg>

Instagram: <https://www.instagram.com/stadtbahn.regensburg/>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/stadtbahnregensburg>



**Der Regensburger
Straßenbahner**



**immer aktuell, informativ
u. unterhaltend**



Das Dorf zwischen den Gleisen; Prüfening ist ein besonderer Regensburger Stadtteil. Die idyllische Lage an der Donau und die einstige Straßenbahnlinie 1 wecken bei vielen Regensburgern Kindheitserinnerungen: Waldhäusl, Schwalbennest, Mariaort. Nun hat das Sehnen der Alt-Regensburger zwischen zwei Buchrücken eine Heimat gefunden! Die Prüfening Gabriele Deml und Fritz Rehbach haben historische und aktuelle Privatfotos, Stadtpläne und Bilder des Stadtfotografen Christoph Lang zusammengetragen. „Wir wollen erinnern an das frühere Dorf mit seinen Häusern, Straßen und Menschen – und diesem Vergangenen das Heute gegenüberstellen.“

Gabriele Deml & Fritz Rehbach

Großprüfening

Das Dorf im Stadtwesten – damals und heute

1. Auflage 2021, 176 Seiten, Format 21 x 24 cm, s/w-bebildert, Hardcover, ISBN 978-3-95587-405-6 · Preis: 19,90 €

Bestellungen auch direkt beim Autor: fritz.rehbach@t-online.de



Heimat
**battenberg
gietl verlag**

Pfälzer Straße 11, 93128 Regenstauf
Tel. 09402 9337-0
info@battenberg-gietl.de
www.battenberg-gietl.de/heimat

+++ Meldung an die Presse +++

Stadträte, Fraktionsführer, Bahngutachter befürworten Gleisstrecke Guerickestraße für die alte Tram

Regensburg. Zur Besichtigung an der Gleisstrecke in der Guerickestr. für einen etwaigen Demonstrationbetrieb der historischen Straßenbahn, trafen sich Spezialisten, Straßenbahner und viele Spender mit der Stadtpolitik, um über die Eignung dieser Gleisstrecke zu beraten.

Eine Delegation der **IG Würzburger Str.** baute einst zusammen mit Regensburg die Straßenbahn und bestellte die ersten MAN Wagen zusammen mit Regensburg. Auch fährt dort heute ein Schwesterfahrzeug unseres Zuges als Museumsfahrzeug.

Prof Dr. Schliephake:

„Dieses Gleisstück ist perfekt geeignet, um die Regensburger Straßenbahn den Regensburger Bürgerinnen und Bürgern fahrend erlebbar zu präsentieren. Es wäre ein ungemein wichtiges Signal an die Bürger, die ihrer alten Tram lange mit Sehnsucht hinterher getrauert haben und zugleich ein Fingerzeig in die Zukunft.“

Die versammelten Stadträte und Fraktionsführer aller großen Fraktionen betonten ihre Unterstützung für diese Strecke.

Thomas Thurow von der Brücke:

„Das Engagement des Regensburger Straßenbahnvereins für den Zug ist einzigartig und die Brücke freut sich hier auch bei diesem Gleisstück mit anzuschließen.“

Bernadette Dechant und **Jürgen Eberwein** von der CSU richteten die allerherzlichsten Grüße von Bürgermeisterin **Fr. Dr. Freudenstein** aus.

Jürgen Eberwein:

„Wir haben den Verein von der ersten Sekunde tatkräftig unterstützt und wollen natürlich, dass diese Bahn fährt. Uns wäre eine zentrale Strecke noch lieber, jedoch freuen wir uns wenn die Bahn vorübergehend auf dem Guerickegleis fahren könnte!“

Daniel Gaittet von der Fraktion der Grünen verlas einen Stadtratsbeschluss vom Febr. 2021, in welchem steht:

„Die Verwaltung wird beauftragt, den Verein bei der Streckensuche tatkräftig zu unterstützen“ und erinnerte daran, dass dieser Beschluss nun mit Leben gefüllt werden müsse.

Er fuhr fort: „Dieses Gleisstück eignet sich ideal für einen Demonstrationsbetrieb der Bahn!“

Thomas Burger ergriff als letzter für die SPD das Wort:

„Unsere Aufgabe als Politik ist fraktionsübergreifend, die Stadtverwaltung hier zu motivieren, dieses Gleisstück als Demonstrationsstrecke für die Straßenbahn anzunehmen und den Verein bestmöglich zu unterstützen.“

Auch hielt er das Gleis als sehr geeignet.

Jan Mascheck, der Vorsitzende der IG, dankte **Frank Steinwede** vom *Das.Stadtwerk* für die tatkräftige Unterstützung und sehr enge Kooperation und bat ihn hier auch einige Worte zu äußern.

Steinwede unterstrich die enge Zusammenarbeit und Kooperation mit dem Verein und befand, dass dieses Gleisstück durchaus als mögliche Strecke für den alten Zug in Frage käme.

Auch die Straßenbahner vom *RSWE* **Wolfram Salberg** und **Eberhard Selle**, der anwesende Kommandant vom *Löschzug Schwabelweis* **Josef Niebauer**, **Robert Wörfel** vom *Velo-Schutz-Gleissystemanbieter* **Seal-Able** und **Manuel Plank** von der *DEKRA*, stimmten den Anwesenden zu, hier ein sehr geeignetes Stück Gleis vorgefunden zu haben.

Redakteur 1. Vorsitzender
Jan Mascheck

„Kostenloses - Abo gegen Spende möglich“

Jede Ausgabe der Zeitung geht automatisch an Ihre Adresse

WIMEX GROUP

**Wir suchen Sie
für unsere Verwaltung
in Regenstauf!**

Ausbildungsstellen & Jobs unter:

karriere.wimex-group.com



Natursteine
Marmor
Granit u. Dolomit
Splitte
Kiese
Findlinge

Transporte
Schwertransporte
Sattelkipper
Tieflader
Kran-LKW

HEIMGÄRTNER

Natursteine · Mineralstoffe

Lager in Sarching
An der Kreisstraße R23
93092 Barbing

Tel. 09403 954841
Fax 09403 954843

info@heimgaertner-natursteine.de
www.heimgaertner-natursteine.de

BONEX AKADEMIE
www.benex-akademie.de

EINSTEIGEN IN RICHTUNG
ZU(G)KUNFT

IHRE MÖGLICHKEITEN

- Einsatz als Triebfahrzeugführer
- Quereinstieg: Umschulung zum Triebfahrzeugführer
- Weiterbildung: zum Trainer/Ausbilder
- Trainer für Triebfahrzeugführer/Ausbildungstriebfahrzeugführer

QR-CODE SCANNEN & KONTAKT AUFNEHMEN!

Steigen Sie ein! E-Carsharing in Regensburg.

Umweltbewusst und flexibel: Unsere Elektroautos warten an zahlreichen Standorten. Gleich registrieren und einsteigen.

das Stadtwerk. Earl

Jetzt registrieren unter das-stadtwerk-regensburg.de

Fährt mit **100 %** Ökostrom aus Regensburg

Das Interview

Reinhold Lang berichtet, wie er zum Verein gekommen ist

Die Straßenbahn in Regensburg habe ich nie leibhaftig fahren sehen. Im August 1976 wurde ich nach Regensburg versetzt und habe als gebürtiger Oberpfälzer diese Stadt zu meiner neuen Heimat gemacht.

Mit Eintritt in den Ruhestand im Jahr 2010 war ich bereit mich in irgendeiner Form ehrenamtlich zu betätigen. Dies tat ich dann auch als Administrator der Homepage meines Sportvereins, TSV Oberisling.

Als fleißiger Facebook-User wurde ich über die Gruppe „Du bist ein echter Regensburger,...“ auf die Sonderfahrt, am 1. August 2014, anlässlich der vor 50 Jahren letzten Straßenbahnfahrt, aufmerksam.

Mit meiner Frau wartete ich damals auf den Sonderbus mit den geladenen Gästen und dem Rahmenprogramm vor dem Historischen Rathaus. Ich kannte persönlich niemanden.

Was mir aber imponierte, war, dass der damalige OB, Herr Wolbergs, eine Zusage machte, die Gewicht hatte.

Wenn der Verein 100.000.-€ sammelt, zahlt die Stadt den Rest der Restaurierung des Trambahnzuges. Gesehen hatte ich die Tram bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Mir war auch nicht bekannt, dass die Tram ein jämmerliches Dasein, ungeschützt im Freien, seit 20 Jahren führt.

Es sollten noch ein paar Monate vergehen, da setzte sich im Oktober ein Herr Fritz Kouba mit mir in Verbindung.

Er teilte mir über den Messenger sinngemäß folgenden Wortlaut mit: „Hallo Herr Lang, ich habe über FB ihre Kommentare schon öfters gelesen und mir ihr FB-Profil angesehen.“

Sie wären doch was für den Straßenbahner Verein.“

So traf ich mich mit Fritz Kouba und Fritz Rehbach, beide waren schon im Verein, im Steidlwirt.

Leider ist Fritz Kouba im Januar 2015 plötzlich verstorben.

Seit dieser Zeit hat sich alle Mühe und Arbeit, längst sichtbar für alle Bürger in Regensburg, gelohnt.

Was eine kleine Gruppe engagierter Menschen, mit einer unermüdlichen Vereinsführung möglich macht, kann sich viel mehr als sehen lassen. „JA, sehen lassen!!!“

Die verrostete Tram strahlt wieder. Wir Mitglieder verharren aber nicht in einer Starre und klopfen uns auf die Schulter, nein wir treffen uns jeden Monat und planen weiter, um unsere Tram in Zukunft fahren zu sehen.

Meine Mitgliedschaft und das Mitwirken habe ich noch keine Sekunde bereut.

Vielleicht ist es ein Ansporn für die Leser dieser Zeilen.

ein Interview mit:
Reinhold Lang



Es war ein total harmonischer Abend und ich erfuhr aus erster Hand was eine gute handvoll Männer sich an die Fahnen geschrieben hatten. An diesem Abend war mir klar, das entspricht meiner Vorstellung, da bist du gut aufgehoben und ich wurde Mitglied.

Meinen Mitgliedsantrag zum Verein habe ich, siehe handschriftlicher Vermerk auf der Einladung zur Gründungsfeier, abgegeben.

**Werde
Mitglied
in unserem
Tram-Verein**

www.strassenbahnregensburg.de

Die Regensburger Straßenbahn im Museum – ein Schritt in die Zukunft?

Im historischen Museum der Stadt Regensburg am Dachauplatz wird das ganze Jahr 2022 hindurch die Ausstellung „Highlights aus der Regensburger Kulturgeschichte“ gezeigt. Die Exponate reichen vom steinzeitlichen Faustkeil bis zum monumentalen Schild vom Eingang des alten Jahnstadions. Ein Raum ist überwiegend der Regensburger Straßenbahn gewidmet, vertreten durch ein großmaßstäbiges Modell und im Wechsel gezeigten Videos mit „Günni“-Geschichten, lebendig erzählt von unserem Vereinsmitglied Günther Schieferl. Martin Kempfer, ebenfalls Gründungsmitglied der Interessengemeinschaft, hat auf Bitten der Museen (in Regensburg gibt es mehrere!) den Text für das Begleitheft zur Ausstellung verfasst. Wir drucken ihn hier exklusiv ab. Der Besuch des Museums und der Kauf des Führers lohnen sich trotzdem – das ausgestellte Modell wirkt so echt, dass man beim Betrachten glauben könnte, man säße wirklich darin. Und es gibt ja noch 23 weitere Highlights, die jeden Regensburger und jede Regensburgerin begeistern können.

Bis zum 01.08.1964 gab es in Regensburg eine Straßenbahn. Albert Hiller, der Erbauer dieses Modells, war damals 13 Jahre alt und ist oft damit zur Schule gefahren.



Das im Museum gezeigte Straßenbahn-Modell
Foto: Peter Ferstl, Bilddokumentation Stadt Regensburg

Er hat es geliebt, neben dem Fahrer zu stehen, der mit zwei Kurbeln den Wagen fuhr und bremste. Im Stand durfte er sogar selbst daran drehen. Diese Erinnerungen haben ihn sein ganzes Leben begleitet, und so hat er ein halbes Jahrhundert später, im Ruhestand begonnen, alle sieben Triebwagentypen, die es in Regensburg gab, verkleinert nachzubauen, einmal im Auslieferungszustand und

einmal in ihrem letzten Betriebszustand.

Der hier zu sehende Wagen, der TW14, gehört zur ersten Serie. Mit 16 solcher Wagen wurde im Jahr 1903 der Betrieb aufgenommen. Der Fahrer – hier hat sich der Erbauer selbst verewigt – stand auf der offenen Plattform. 1906 wurde eine Windschutzscheibe nachgerüstet.

MODELL

Als Maßstab hat der Erbauer 1:10 gewählt, die 6,92 m Originallänge also auf 69,2 cm reduziert. Es ist als museales Ausstellungsstück konzipiert, nicht als Modelleisenbahn.

Um die Übereinstimmung mit dem Vorbild bis in kleinste Details hinein zu erzielen, wurden zahlreiche Fotos und Zeichnungen ausgewertet, spätere Interpretationen kritisch hinterfragt und erhaltene Fahrzeuge des selben Herstellers (MAN) in anderen Städten besichtigt.



Modell (TW14, Foto: A. Hiller) und Vorbild (TW37, Slg. MAN-Werkarchiv Schienenfahrzeuge, Slg. W.-D. Richter, 1929)

Die dreiteilige Farbgebung, die ab 1948 durch einen einheitlich beigen Anstrich abgelöst wurde, basiert auf Augenzeugenberichten, vielen Schwarz-weiß- und wenigen Farbfotos und den damals zur Verfügung stehenden Pigmenten. Baumaterialien sind überwiegend Holz und Messing, die Einzelteile wurden alle von Hand ausgesägt, mit traditionellen Werkzeugen wie Hobel und Stechbeitel geformt, dann verleimt bzw. verlötet. In den Bau wurden rund 2000 Arbeitsstunden investiert.

.....weiter nächste Seite

VORBILD

Die typischen Eigenheiten eines damaligen Straßenbahn-Triebwagens lassen sich am Modell wiederfinden: Es gibt eine klare Trennung in das stählerne Fahrgestell und den hölzernen Aufbau. Für Wartungsarbeiten an den beiden je 18 PS starken Motoren konnte der komplette Wagenkasten abgehoben werden. Die beiden Achsen liegen eng beieinander, nur 1,6 m voneinander entfernt. Dies ermöglichte es, durch engste Kurven zu fahren, verursachte aber auch ein weites Ausschwenken und ein Schlingern des Fahrverhaltens. Einstiege und Führerstände befanden sich auf den offenen Plattformen an beiden Wagenenden und waren mit Fallgittern anstelle von Türen gegen Absturz während der Fahrt gesichert, eine von damaligen Eisenbahnwaggons übernommene Bauform. Ein weiteres zeittypisches Merkmal ist der auf dem Dach angebrachte Rollenstromabnehmer, das sogenannte „Stangerl“, der mittels der daran angebrachten Leine an den Endhaltestellen vom Schaffner so umgeschwenkt werden musste, dass er nach hinten zeigte. Ab 1948 wurde die Regensburger Straßenbahn auf den bis heute üblichen und wesentlich einfacher zu handhabenden Bügelstromabnehmer mit Schleifstück umgestellt. Dies hat jedoch der TW 14 nicht mehr erlebt – ein damaliger Straßenbahnfan konnte ihn bereits im Jahr 1937 weder im Betrieb noch im Depot antreffen. Die fortwährende Beschaffung größerer Wagen hatte die Veteranen im Liniendienst überflüssig gemacht. Drei davon überlebten als Arbeits- und Reklamewagen bis sie 1955 bei einem Brand im Depot zerstört wurden.

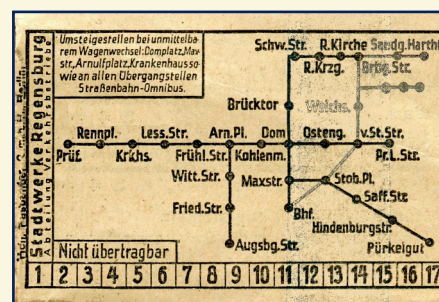


DER TRAM WITZ

Herr Fritz kommt angeheitert aus dem Kneitinger und fährt mit seinem Fahrrad gemütlich in Schlangenlinien vor der Straßenbahn her. Wütend lehnt sich der Trambahnfahrer Schieferl aus dem Fenster und schimpft: „Du Sie, konnst ned wo anders fahrn?“ „I scho“, grinst Herr Fritz, „aber Du ned!“

STRECKEN

1903, im Jahr der Eröffnung, umfasste die Regensburger Straßenbahn 2 Linien: Bahnhof – Stadtamhof und Schlachthof – Prüfening. Bis 1936 wurde das Netz mehrmals erweitert und umfasste zuletzt eine Streckenlänge 15 km, die von 4 Linien befahren wurde. Die ersten Einstellungen waren kriegsbedingt, alle weiteren bis hin zur Gesamtstellung im Jahr 1964 sollten mehr Platz für den Kfz-Verkehr schaffen und durch die Umstellung auf Omnibusse die Wirtschaftlichkeit und Flexibilität des ÖPNV verbessern.



Das maximale Liniennetz der Regensburger Straßenbahn (Ausschnitt aus einem Fahrschein 1938 – 1945, Busstrecken abgeblendet) Sammlung: Heribert Heilmeyer

WAS BLIEB?

In der Stadt hat die Straßenbahn bis heute Spuren hinterlassen: An 40 Häusern der Stadt, darunter so Prominente wie Salzstadel und Goliathhaus, findet man in etwa 6 m Höhe gusseiserne Maueranker, sogenannte Rosetten, an denen die Oberleitung der Straßenbahn aufgehängt war.



Aufnahme des Verfassers

Dieses Exemplar wurde 2016 beim Abriss der Opitz-Klinik, Luitpoldstr. 11b dem Verfasser vom Grundeigentümer zur Aufbewahrung übergeben. Auch an der Steinernen Brücke hat die Straßenbahn Spuren hinterlassen: Die von Touristen meistens für mittelalterlich gehaltene, mit einem bewohnten Schwibbogen überspannte Tordurchfahrt neben dem Brückturm sowie der markanten Knick auf Höhe des ersten Pfeilers waren 1901/02 nach Abriss mehrerer Gebäude errichtet worden, um den beiden Gleisen die Durchfahrt zu ermöglichen. Beim Jakobstor im Westen wurde zu demselben Zweck der Bogen entfernt, seither besteht er nur noch aus den zwei Türmen.

An engen Kurven wie am Krauterermarkt zeugen abgeschrägte Haus-ecken von Umbauten, die die Passage der Straßenbahn ermöglichten.

Tagsüber verkehrte die Straßenbahn im 6-Minuten-Takt. Die Strecke war größtenteils eingleisig. Im Abstand von 3 Minuten Fahrzeit waren Ausweichen eingebaut, um die Gegenwagen vorbeilassen zu können. In den Hauptverkehrszeiten wurde an die Triebwagen ein Beiwagen angehängt, nach Fußballspielen im Jahnstadion in der Prüfeninger Straße sogar zwei. Ein solcher Zug konnte annähernd 180 Fahrgäste transportieren. An den Endhaltestellen mussten die Beiwagen abgehängt werden und der Triebwagen setzte sich über die dortige Ausweiche an die Spitze des Zuges. Jeder Wagen war mit einem Schaffner besetzt, der die Fahrscheine verkaufte und kontrollierte, die Türen von Hand schloss und dem Fahrer mittels Glocke das Signal zur Abfahrt gab.



Straßenbahn in ihrem letzten Betriebsmonat am Alten Kornmarkt. Foto: Heinz Grünbauer

Autor: Martin Kempter

Folge 2 - in der nächsten Ausgabe

Die Geschichte der Regensburger Straßenbahn

1903 bis zum 01.08.1964 in **Ansichtskarten**

Folge 1

Die zunehmende Industrialisierung und das damit verbundene rasche Anwachsen der Städte vor der Jahrhundertwende ließ auch in Regensburg den Wunsch nach Einrichtung eines Straßenbahnbetriebes aufkommen.

Da die Rufe nach einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr verstummten, wurde am 20.05.1897 an die Gemeindebevollmächtigten der Antrag gestellt, 2.000 Mark für die notwendige Projektierung einer Straßenbahn aus der Reserve zu entnehmen. Diesem Antrag wurde am 01.06.1897 entsprochen.

Nach langen Debatten wurde dann am 17.02.1899 der Vertrag mit der Firma Elektrizitäts Aktiengesellschaft vormals Schucker & Co Nürnberg, auf die Dauer von 50 Jahren zur Errichtung und Betrieb eines E-Werkes überhaupt und insbesondere einer elektrischen Straßenbahn für Regensburg und Vororte abgeschlossen.

Zu Bauen waren 3 Linien:

- a Stadthof - Bahnhof, über die Steinerne Brücke
- b Schlachthof - Prüfeninger Straße
- c Friedrichstraße - Prüfening

Der Fahrplan muss im Sommer einen 16-stündigen und im Winter einen 15-stündigen Verkehr vorsehen.

Mit Datum vom 30.07.1901 erteilte Prinzregent Luitpold die Konzession zum Bau und Betrieb der Regensburger Straßenbahn.

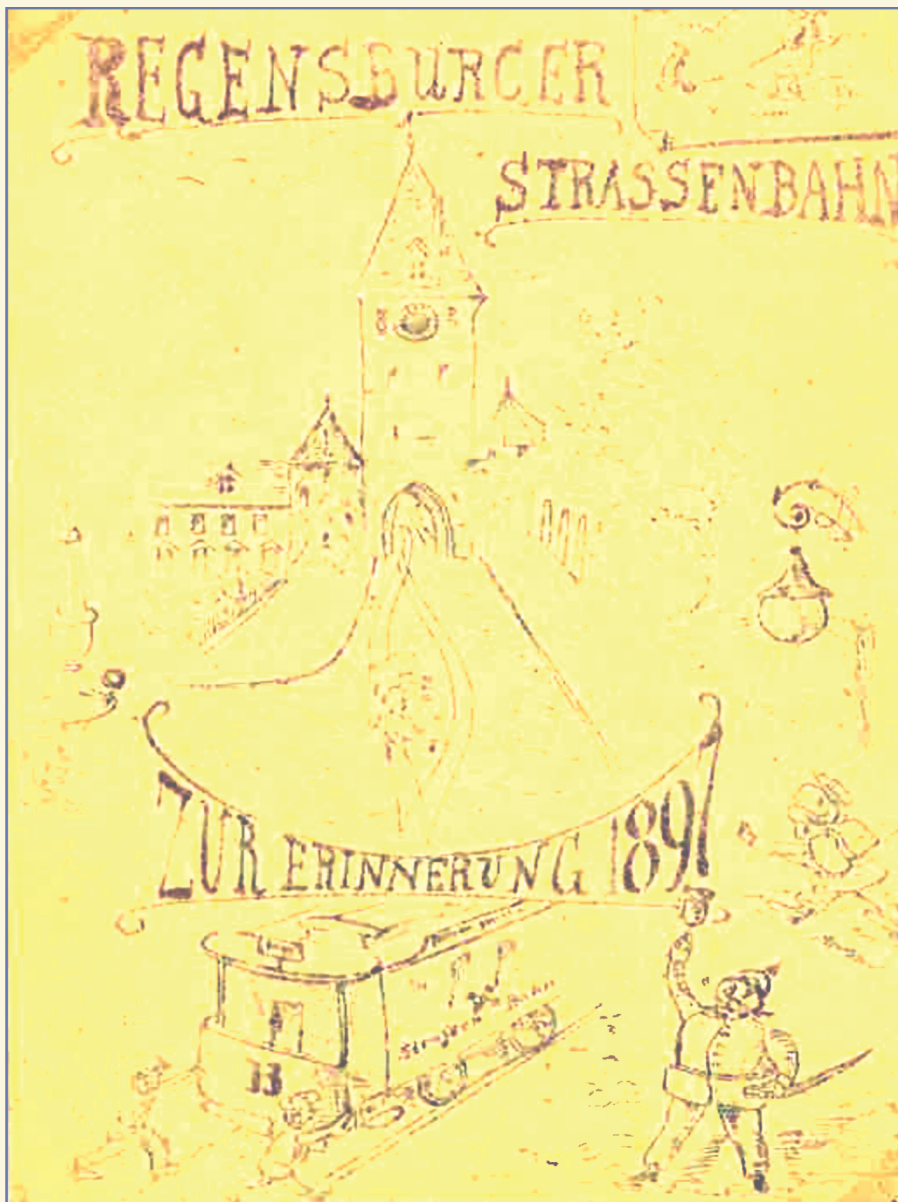
Die lang erwartete, feierliche Eröffnung der 1. elektrischen Straßenbahnlinie in einer alten Reichsstadt, konnte am 21. April 1903 mit der gleichzeitigen Betriebsaufnahme auf den Linien:

Bahnhof - Stadthof und
Ostentor - Wilhelmstraße
begonnen werden.

Schon im Jahre 1897 machten sich die Regensburger Gedanken über die Straßenbahn. Hier eine extrem seltene Ansichtskarte mit dem Thema „Regensburger Straßenbahn“.

Redakteur
Klaus Theml

.....Folge 2 - in der nächsten Ausgabe



Sammler sucht
alte
Ansichtskarten
und alte
Brauereikrüge

mail: themlklaus@yahoo.de
oder tel.: 0941-4644096

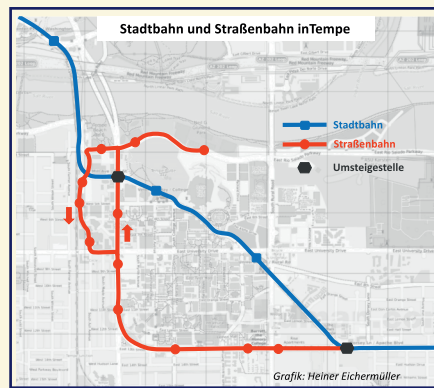
Die Straßenbahn in Tempe

Eine Partnerstadt von Regensburg

Regensburgs Partnerstadt Tempe mit knapp 200.000 Einwohnern im US-Staat Arizona ist seit Dezember 2008 mit 9 Stationen an die Stadtbahn des Großraums Phoenix angebunden. Zusätzlich zur Stadtbahn wurde im Jahr 2017 mit dem Bau einer Straßenbahn begonnen. Die Straßenbahnstrecke beginnt im Norden bei den Marina Heights und endet im Süden an der Haltestelle Dorsey/Apache Boulevard, eine gemeinsame Station mit der Stadtbahn.



Die Strecke in Nord-Süd-Richtung ist 5,1 km lang (12 Haltestellen), in entgegengesetzter Richtung 4,5 km (10 Haltestellen). Im Zentrum verläuft die Strecke eingleisig in 2 parallelen Straßen. Von den insgesamt 9,6 km Streckenlänge sind knapp 2 km im Zentrum ohne Oberleitung ausgeführt. Die sechs für den Betrieb benötigten Fahrzeuge kommen von der Firma Brookville in Pennsylvania. Diese Fahrzeuge zu einem Stückpreis von 5,5 Millionen Dollar, sind mit einer 750 V Lithium-ION Batterie für den oberleitungslosen Betrieb ausgestattet und bieten bis zu 150 Personen Platz.



Die Eröffnung der Straßenbahn war für Anfang 2021 geplant. Coronabedingt verzögerte sich die Inbetriebnahme, da bis heute erst 3 Fahrzeuge geliefert wurden.

Neuer Eröffnungstermin ist für Mai 2022 geplant.

Bei Erfolg soll die Strecke an beiden Endpunkten verlängert werden und auch die Städte Mesa und Chandler erreichen.

Die Gesamtkosten incl. Fahrzeuge betragen 192 Millionen Dollar.

Redakteur
Heiner Eichermüller
Gründungsmitglied


Schmidbauer

GROSSES BEWEGEN ALS

- ▶ **KRANFAHRER** (M/W/D)
- ▶ **LKW-FAHRER** (M/W/D)
- ▶ **INDUSTRIE-MONTEUR** (M/W/D)

DIE KRAFT ZUR LÖSUNG.

Steigen Sie ein bei Deutschlands Marktführer für Krantechnik / Spezialtransporte. Unterstützen Sie unser professionelles Team am Standort Regensburg. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

▶ T +49 941 79989-0
▶ personal@schmidbauer-gruppe.de
▶ www.schmidbauer-gruppe.de





Wissenswertes

Werner von Siemens hat die erste „Elektrische Straßenbahn“ gebaut.

Die Bahn nahm damals „Elektrizität“ über die Schienen auf. Am 12. Mai 1881 ging die Bahn in Groß-Lichterfelde, einem Vorort von Berlin, in Betrieb. Im Jahre 1920 konnte die Berliner Straßenbahn bereits auf einem Schienennetz von über 600 km Länge fahren.

Komm zu unserer Feuerwehr!



Löschzug Schwabelweis

der Freiwilligen Feuerwehr Regensburg

Email: info@feuerwehr-schwabelweis.de

PROTOKOLL von Günther Schieferl

Der Wagenpark - Folge 1



Zum Eröffnungstermin standen 16 Triebwagen, Bj. 1902 der Fa. MAN-Nürnberg für den Betrieb zur Verfügung. Sie hatten 2 x 18 PS und waren 6.920 mm lang. Offene Plattformen und Rollenstromabnehmer waren die typischen Merkmale. 13 Wagen benötigte man für den Auslauf und 3 waren Reserve.



Die Triebwagen 17, 18 und 19 waren bei dem Personal und den Fahrgästen damals sehr beliebt. Im November 1911 kaufte man 4 größere Wagen Nr. 57 - 60 dazu, sie stammten ebenso von MAN. Im Oktober 1919 kamen erneut 3 Motorwagen 20 - 22 mit 2 x 40 PS in den Bestand der Elektrischen



Sie trugen die Betriebsnr. 1-16. Als der Ausflugsverkehr nach Prüfening immer stärker wurde, mietete man von der Würzburger Straßenbahn 3 offene und 2 geschlossene Beiwagen an, welche man später sogar kaufte. Sie wurden eingereiht in Nr. 52-56.



Als 1927 das Streckennetz erheblich erweitert wurde, kaufte man gleich 13 MAN Triebwagen Nr. 23 -35 und 9 Anhänger mit der Betriebs-nr. 61-69.



Für die Kreisausstellung im Sommer 1910 kaufte man 3 neue Triebwagen. Sie waren etwas größer mit 8.600 mm und hatten verglaste Plattformen. Die größeren Radstände von 1.800 mm verliehen dem Triebwagen eine größere Geschwindigkeit von 30 km/h.



9 weitere Betriebswagen 36- 44 und 7 Beiwagen 70 -76 wurden geordert. Sie waren natürlich schon ausgereifter. Die Motorwagen hatten 9 Fahr- und 6 Bremsstufen, 2.200 mm Achsstand und 9.020 mm lang waren .

alle Fotos G.Schieferl
Redakteur - G. Schieferl
Layout - arga

Folge 2 in der nächsten Ausgabe



Ostengassenfest

Sa/So 2.+3.Juli 2022

FAHREN MIT DER
„HISTORISCHEN
STRASSENBAHN“
... das erste Mal seit 1964

Live-Musik - Tanzen - Kinderprogramm
Essen und Trinken für den guten Zweck

Motto:

„Gastfreundschaft und
Teilen hilft Regensburg“



Verfasst von unseren
Vereinsgründern!

Das Buch (li.) von Heiner
Eichermüller und Martin
Kempter und die Broschüre
(re.) sind beim Verein
beziehbar, das Buch auch
über den Handel.

**erweiterte
Neuausgabe**

5,- €



Von Prüfening nach Pürkelgut

Erinnerungen eines Studentenaushilfschaffners

von Thomas Friedrich



IG Historische Straßenbahn Regensburg
www.strassenbahnregensburg.de

-Gäste Willkommen-

Jahreshauptversammlung
im „Grafenreuther“
am 13.04.2022 -- 19.30 Uhr

Vereinssitzung
in den „Hermann’s Stuben“
am 23.05.2022 -- 19.30 Uhr
am 20.06.2022 -- 19.30 Uhr

„Ostengassenfest“
Sa/So - 02. + 03. Juli 2022

Sommerpause

IN ERINNERUNG

Rainer Maria Kaetsch

*29.12.1953 +08.05.2020

Thomas Friedrich

Gründungsmitglied

*19.01.1942 +21.02.2021

Margarete Breu

*04.02.1950 +05.10.2021

„kostenloses Abo gegen Spende möglich“

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

1. VORSTAND

VEREINS-DATEN

REDAKTION

ANZEIGENVERWALTUNG

DRUCK

BEZUGSPREIS
SPENDENKONTO

ERSCHEINUNGSWEISE
ERSCHEINUNGSDATUM

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.
c/o Klaus Theml, An den Weichser Breiten 8,
93059 Regensburg

Verantwortlicher i.S. d. 55 Abs. 2 RStV:
Dipl. Ing. Agr. Jan Mascheck, Am Bahndamm 1,
93142 Maxhütte-Haidhof, 0177-5814969
j.mascheck@googlemail.com

e-mail: mail@strassenbahnregensburg.de
Web: www.strassenbahnregensburg.de

James A. Schindlbeck, Schweidnitzerstr. 2,
84137 Vilsbiburg, 08741-5150-333
james.tramzeitung@gmx.de

Rolf Schmetzer , Am Vogelherd 5,
9318 Pettendorf, 09404 961007
e-mail: schmetzer@gmx.de

print medien service - Richard Hofmeister
Auweg 8, Saxberg 93161 Sinzing

FÜR EINE SPENDE BEDANKEN WIR UNS !

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.
De69 7505 00000026 6883 09,
Sparkasse Regensburg

print- u. online als pdf

April 2022

Ende dieser Ausgabe ●