



DER REGENSBURGER Straßenbahner

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



25.04.1964, TW42 und TW48, Haltestelle Rennplatz
Fotograf: Otmar Fritz

Ausgabe 07

Frühjahr 2025

Unser ganzer Stolz: Die beste Kfz-Versicherung

Das sind Ihre Vorteile
bei der HUK-COBURG

- ✓ niedrige Beiträge
- ✓ Top-Schadenservice
- ✓ Beratung in Ihrer Nähe

Kommen Sie vorbei.
Wir beraten Sie gerne.



Geschäftsstelle
Regensburg
Albertstr. 2
93047 Regensburg
Tel. 0800 2 153 153 912
info@huk-coburg.de



Jahreshauptversammlung 2025

Bis auf den allerletzten Stuhl „ausgebucht“ war die diesjährige Jahreshauptversammlung der Interessengemeinschaft Historische Straßenbahn Regensburg e.V.

Nachdem der erste Vorsitzende Jan Mascheck alle Anwesenden herzlich begrüßt und auf das erfolgreichste Vereinsjahr seit Bestehen des Vereins hingewiesen hatte, referierte Günther Dürrmeier (2. Vorsitzende) über das abgelaufene Vereinsjahr: „Mithilfe der OTH und der Plauener Straßenbahn konnte in 2024 erstmalig voll batterieelektrisch gefahren werden“. Er fuhr fort: „Der Straßenbahnverein hat alle Hausaufgaben übererfüllt, alle Versprechen eingelöst“, nun freue er sich, dass nun endlich aktiv an der Halle am Straßenbahngleis in der Guerickestraße seitens der Stadt gearbeitet wird.

Klaus Theml, 3. Vorsitzender, zuständig für Mitgliederentwicklung fügte hinzu: „In diesem Jahr konnten wir wieder ein Vereinswachstum erreichen, worauf wir alle zusammen sehr stolz sind!“ Claudia Krause, Kassenwartin stellte die Finanzen vor: „Die Zahl der Buchungen hat sich auf ca. 400 pro Jahr stark erhöht!“

Marie Spreitzer, neu in den Vorstand gewählt und für die BUS-AG im Leitungsteam, begeisterte die Teilnehmer mit einer atemberaubenden Präsentation über die vier alten Regensburger Stadtbusse, die sich im Besitz von *das.Stadtwerk Mobilität*. sich befinden. Sie ist im Übrigen begeisterte Jung-Busfahrerin und liebt ihren Job über alles.

Die anwesenden Stadträte Bernadette Dechant, Dr. Thomas Burger, Dr. Helene Sigloch, Thomas Thurow und Kathrin Fuchshuber lobten in kurzen Grußworten das Engagement des Vereins und freuten sich gemeinsam, dass die Stadt Regensburg nun eine Unterkunft für die alte Tram plane.

Beim Bürgerfest 2025 wird der Verein wieder mit der zur Tradition gewordenen Schmidbauer-Kran-Gondel-Aktion am Alten Kornmarkt vertreten sein und freut sich wieder auf viele Standbesucher.

Außerdem wird es am 28.9.2025 nun eine zweite Auflage des äußerst erfolgreichen Oldtimerbustreffen in Regensburg geben, diesmal auf dem Dultplatz und noch viel größer als 2024

Es haben sich schon unzählige Oldtimerbusse aus nah und fern angemeldet!

Als neue Vorsitzende bestimmte die Versammlung Jan Mascheck (1. Vorsitzender), Günther Dürrmeier (2. Vorsitzender), Klaus Theml (3. Vorsitzender), Claudia Krause (Kassenwart), Marie Spreitzer (AG Regensburger Busse) und Christian Ferstl (Kassenprüfer – nicht Mitglied des Vorstandes).

Wer beim Bürgerfest, beim Verein oder beim Oldtimerbustreffen mitmachen möchte ist herzlich eingeladen eine Email an mail@strassenbahnregensburg.de zu schreiben oder anzurufen unter 01775814969.

Foto: Wolfgang Ruhl



Mittig 2. Vorsitzender Günther Dürrmeier, rechts daneben Thomas Thurow, Kathrin Fuchshuber, Klaus Theml, 2. Von rechts knieend 1. Vorsitzender Jan Mascheck, links knieend Marie Spreitzer, rechts daneben Dr. Helene Sigloch, letzte Reihe Mitte Dr. Thomas Burger



OSTBAYERISCHE
TECHNISCHE HOCHSCHULE
REGENSBURG

Ein riesengroßes Dankeschön an die OTH für Ihre stete Unterstützung!

DU HAST ENERGIE FÜR WAS NEUES?

Jetzt auf zugsammen.de informieren
und bei der Länderbahn am Standort
Schwandorf bewerben.

Nach dem
BÜRGERFEST
ist vor dem
NEUEN JOB!

WIR BILDEN IN SCHWANDORF AUS:

- Elektriker/Elektroniker (m/w/d) für Betriebstechnik
- Eisenbahner im Betriebsdienst (m/w/d)

STARTE #ZUGSAMMEN MIT UNS DURCH:

- Elektriker/Elektroniker (m/w/d)
für Betriebstechnik
- Mechatroniker (m/w/d)
- Zugbegleiter (m/w/d)



Die Länderbahn GmbH DLB – ein Verkehrsunternehmen der NETINERA-Gruppe.

 **Die Länderbahn**



Wagen 6 und 19 begegnen sich am Arnulfplatz, aufgenommen zwischen 1910 (Indienststellung des Wagens 19) und 1914 (Poststempel der Ansichtskarte).

Im Juni 1909 kaufte die Stadt das E-Werk und die Straßenbahn. Die Wagen und Gleise waren in einem abgewirtschafteten Zustand übernommen worden. Der Durchschnittslohns von 1340 Mark pro Jahr brachte eine Erhöhung der Kaufkraft bei Preisen von zwei Mark für ein Kilogramm Fleisch und 40 Pfennig für ein Kilogramm Brot.

Christian Feibig

Garten- und Forstbetrieb



- Baumfällungen
- Garten- und Baumpflege
- Wurzelstockfräsen
- Rollrasen
- Baggerarbeiten
- Aushub (Haus/Pool)

93128 Regenstauf

Tel.: 09402 / 7840 422 - Mobil: 0151 / 5879 8299

gartenservice-feibig@web.de

www.gartenservice-feibig.de



Was hilft gegen den „Nord-Süd-Stau“ mitten durch Regensburg?

Dass Regensburg ein „Verkehrsproblem“ hat bestritten niemand. Schon an der topografischen Lage ist erkennbar, dass es hier massive Engpässe geben muss.

Quer durch Regensburg fließt einer der wichtigsten europäischen Flüsse – die Donau.

Gleichzeitig gibt es mit dem „Pfaffensteine“ eine schwer zu umgehende Anhöhe im Norden – Berg wäre vielleicht etwas zu vermessen, aber trotzdem ein Hindernis.

Die Industrie Regensburgs ist insbesondere südlich der Donau beziehungsweise mitten in der Stadt ansässig, wohingegen die günstigen Siedlungsgebiete sich eher im Norden von Regensburg befinden.

In den letzten Jahren erlebte Regensburg ein sprunghaftes wirtschaftliches Wachstum, basierend auf vielen Studierenden in der Stadt, Forschung, Wirtschaft und natürlich auch einem breit gefächerten Kultur- und Freizeitangebot.

Diese attraktiven Standortvorteile wirkten wie ein Magnet auf viele Zuzügler. Die dadurch steigenden Mieten in der Stadt, wie auch die enge Bebauung ließen viele Bewohner in die nördlichen Siedlungsgebiete abwandern.

Die verkehrlichen Ziele dieser Menschen sind aber nach wie vor in der Stadt oder südlich der Stadt. Darauf haben wir es mit einem stark anwachsenden Nord-Süd-Verkehr mitten durch die Stadt Regensburg zu tun.

Dafür gibt es allerdings nur 3! Donauquerungen:

- 1. **Bundesautobahn A93 Pfaffensteiner Brücke / Pfaffensteiner Tunnel**
- 2. **Nibelungenbrücke**
- 3. **Osttangente**

Wenn auf einer der drei Brücken oder im Tunnel eine Havarie ist, erstickt ganz Regensburg auf allen Quer- und Längsverbindungen im Stau, Busse stehen, Taxis stehen, - alles steht.

Zusätzlich versucht der Nord-Süd-Fernverkehr, wenn die Autobahn A 93 dicht ist, über "Schleichwege" mitten durch Regensburg hindurch zukommen.

Das alles geschieht bereits JETZT.

Doch was, wenn in den nächsten 10 Jahren folgende Projekte verwirklicht werden?

-> **Sinzinger Autobahnbrücke (Neubau)**

-> **Pfaffensteiner Tunnel (Erneuerung)**

-> **Pfaffensteiner Brücke (Neubau)**

-> **Bahnstrecke Regensburg - Nürnberg (Erneuerung)**

Erst kürzlich wurde zusätzlich dazu die Autobahnbrücke der A93 über den Kumpfmühler Zubringer als eine der Brücken im schlechtesten Zustand in Deutschland bezeichnet. Die mögliche Sanierung dieser Brücke steht hier noch gar nicht im Plan.

Durch diese Maßnahmen wird ein Großteil des jetzt durch die A93 abgefangenen Nord-Süd-Verkehrs auf andere Strecken ausweichen -> Nibelungenbrücke & Osttangente.

Nicht nur der lokale Pendlerverkehr sondern auch der Fernverkehr und LKW-Transit wird versuchen, Staus auf anderem Wege mitten durch die Stadt Regensburg „zu umfahren“. Für den durch diese Maßnahmen drohenden Dauerstau gibt es eigentlich nur eine Lösung:

Man muss den Nord-Süd - Pkw Verkehr des Umlandes abfangen durch eine attraktive Verbindung: eine durchgehende *Stadtumlandbahn Regensburg* von Burglengenfeld nach Langquaid.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat bereits bestätigt, dass auf dem Nordast einer "Stadtumlandbahn Regensburg" von Burglengenfeld über Teublitz, Maxhütte-Haidhof, Regenstauf, Regensburg Walhallastraße - Regensburg Hauptbahnhof ein zusätzlicher Bedarf besteht und diese zusätzliche Verbindung aufgenommen werden kann.

Daher ist jetzt in einer gemeinsamen Anstrengung der Stadt Regensburg mit den umliegenden Landkreisen nötig eine sogenannte „*Stadtumlandbahn Regensburg*“ von Burglengenfeld nach Regensburg Hbf und wenn möglich bis nach Langquaid aufs „Gleis zu setzen“.

Hier ist äußerste Eile geboten, um das größte Übel von den Regensburgerinnen und Regensburgern, wie auch von den Umlandbürgern, abzuwenden!

Denn ein „Nord-Süd-Stau“ wird zwangsläufig auch zu einem „Ost-West-Stau“ in Regensburg führen.

Jan Maschek

Gleisweihnacht am Straßenbahngleis

Stadträte, Landtagsabgeordnete, Straßenbahn- und Busfreunde, Löschzug Schwabelweis bei weihnachtlicher Stimmung am Gleis

Eine Vielzahl von Polit-Prominenz, Straßenbahn- und Busfreunden trafen sich zur alljährlichen Gleisweihnacht am Straßenbahngleis in der Guerickestraße. Die Patentfeuerwehr, der Löschzug Schwabelweis, leuchtete mit seinem Löschfahrzeug die Gleisstrecke für die Teilnehmer aus.

Im Rahmen dieser Zusammenkunft tauschten sich bei weihnachtlicher Stimmung Politik, Wissenschaft und Unterstützer über die erreichten Projekte und anstehenden Aufgaben aus. Die Landtagsabgeordneten Jürgen Mistol und Jürgen Eberwein ließen es sich nicht nehmen, hier aus erster Hand alles Neues zu erfahren.



Stadtrat Dr. Thomas Burger nahm als Vertreter der Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer teil, überreichte eine kleine Spende und hielt ein kurzes Grußwort, in welchem er die herausragenden Leistungen des Vereins zum Erhalt der Regensburger Verkehrs-, Technik- und Stadtgeschichte unterstrich. Er sicherte weiterhin bestmögliche Unterstützung der Stadt Regensburg bei den anstehenden Projekten zu und hob insbesondere die Notwendigkeit einer kleinen Halle

als witterungsgeschützten Unterstand für den restaurierten letzten Regensburger Straßenbahngespann hervor. Beim Bau sah er zudem eine weitere Möglichkeit zur Zusammenarbeit mit der OTH hinsichtlich nachhaltigem Bauen und gelungener Architektur.



Im Scheine des ebenfalls ausgestellten Kraftomnibusses 229, welcher erst kürzlich mustergültig restauriert worden ist, erfuhren die anwesenden Gäste aus der Politik vom zweiten Vorsitzenden Günther Dürrmeier, dass „das durch die Stadt versehentlich entfernte Gleisstück, leider noch nicht wieder eingebaut worden ist, aber die Stadt Regensburg intensiv über eine mögliche Unterkunft für die Straßenbahn am Gleis in der Guerickestraße nachdenkt“.

Die Stadträtin Kathrin Fuchshuber freute sich, wieder einmal bei den Straßenbahnfreunden zu sein: „Die historische Straßenbahn müsste eigtl. zur Wiederbelebung der Maxstraße als querliegender Fahrstuhl zwischen den Altstadtgeschäften genutzt werden. Eine kleine Halle direkt neben dem Bahnhofsgebäude gefolgt von einer eingleisigen Gleisstrecke vom Bahnhofsvorplatz bis zum Dom

wäre eine einzigartige Attraktion...“

„Zunächst“ erläuterte Jan Mascheck, erster Vorsitzender der IG, „sei es wichtig, dass die Stadt Regensburg das *Stadtwerk Mobilität* offiziell beauftragt, die historischen ÖPNV Fahrzeuge zu erhalten, da das im Rahmen der existierenden ÖPNV-Beauftragung nicht möglich sei – ähnlich wie in Nürnberg oder auch anderen Städten“.

Professor Neidhart, von der OTH Regensburg schaute ebenfalls bei den Bus- und Straßenbahnfreunden vorbei, war er doch maßgeblich und federführend bei der Kooperation zur Umspurung durch Swietelsky beteiligt. Auch er freute sich über den Fortgang der Gespräche und Projekte an der OTH im Rahmen der studentischen Arbeiten im Fachgebiet Architektur.

1. Foto von links n. rechts:

**Günther Dürrmeier,
Dr. Thomas Burger,
MdL Jürgen Eberwein**

2. Foto:

Jan Mascheck mit KOM229

**Steigen Sie ein!
E-Carsharing in
Regensburg.**

Fährt mit
100 %
Ökostrom aus
Regensburg

Jetzt registrieren unter
das-stadtwerk-regensburg.de

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

**das Stadtwerk.
Earl**

**BLICK RICHTUNG
ZU ZUKUNFT!**

DU MÖCHTEST BERUFlich
www.benex-akademie.de

UMSTEIGEN?

**AUSBILDUNGS-
TRIEBFAHRZEUG-
FÜHRER (M/W/D)**
oder
**TRIEBFAHRZEUG-
FÜHRER (M/W/D)**
deutschlandweit

KONTAKT:
Tel.: 09402 / 4763400
personal@benex-akademie.de

**BENEX
AKADEMIE**

Ab Oktober im DEZ

Station Regensburg
Hauptuntersuchung
Gutachten/Bewertung
Änderungsabnahme
Sicherheitsprüfung

DEKRA Automobil GmbH
Nordgaustraße 6, 93059 Regensburg
dekra.de/station-regensburg

GROSSES BEWEGEN ALS

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

DIE KRAFT ZUR LÖSUNG.

Schmidbauer

Steigen Sie ein bei Deutschlands Marktführer für Krantchnik / 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

„Wie die Regensburger zum Gelenkbus kamen.....“ Teil 2

Für den zweiten Teil unserer Geschichte müssen wir erneut einen Blick in die Omnibus-Technik werfen ... von Helmut Dümler

Anfang der 70er Jahre begann der damals größte deutsche Verkehrsbetrieb, die „Hamburger Hochbahn AG“ (Berlin war damals noch geteilt und somit der Verkehrsbetrieb kleiner) mit ihrem Werkstattunternehmen „Fahrzeugwerke Falkenried“ (kurz FFG) unter Nutzung von Bundesfördermitteln ein neues Gelenkbuskonzept zu entwickeln.

Dabei wurde die dritte Achse eines Gelenkbusses angetrieben und es ergab sich somit die Möglichkeit, ein Baukastensystem zu verwirklichen: der Nachläufer war keine Eigenkonstruktion mehr, sondern die hintere Hälfte eines 2-achsigen Busses, das Busvorderteil war ebenfalls ein 2-Achser mit abgeschnittenem Motorheck.

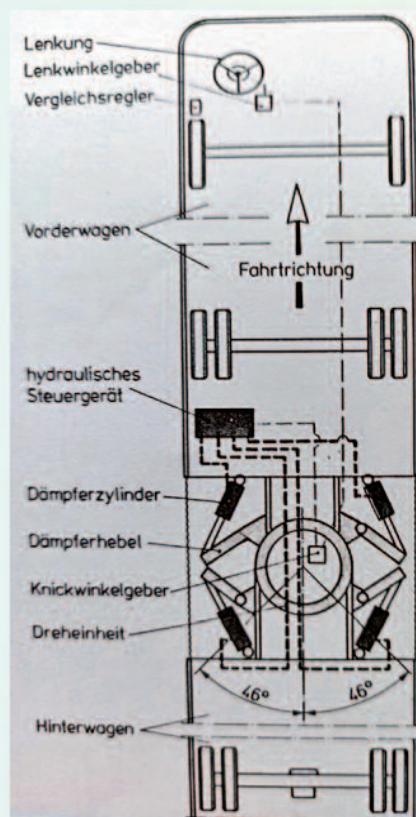


Bild 1 von H. Dümler

um den 24m-Kurvenradius der Straßenverkehrsordnung zu erfüllen, war auch nicht mehr nötig. Da damals noch die Altstadt zu befahren war, war Kurvengängigkeit bei Gelenkbussen durchaus ein

Thema für die RVB.

Der „Pusher“ (zu Deutsch „Schieber“ oder „Schubgelenkbus“) verlangt natürlich ein kompliziertes Knickgelenk zwischen Vorderwagen und Nachläufer, um stabil fahren zu können; abhängig von Fahrgeschwindigkeit, Lenk- und Knickwinkel sowie ggf. auch der Beladung.

Sensoren und ein Steuergerät regeln den Ölstrom in Hydraulikzylindern und damit die Steifigkeit zwischen den beiden Fahrzeugteilen. Bei den ersten Pushern in Regensburg (ab KOM 143) waren vier Zylinder mit komplexen Hebelsteuerungen verbaut (*Bild 1*).

Nachdem ab 1975 Fahrerprobungen in Hamburg erfolgreich waren, kaufte Mercedes 1977 die Patente der FFG und startete im Herbst 1977 in Mannheim mit der Serienproduktion von eigenen Gelenkbussen.



Mit dem am 1. Februar 1978 zugelassenen KOM 143 als Vorläufer waren die Regensburger sofort mit dabei und beteiligten sich an der Praxisentwicklung, die noch bis ca. 1981 andauerte. Gleichzeitig wurden 17 weitere Schubgelenkbusse gleichen Typs von Mercedes geordert, um die Gaubschat-Wagen von 1963/64 ersetzen zu können. Aber wegen starker Nachfrage konnten diese erst am 29. Januar 1979, also im Folgejahr, ihren Fahrdienst antreten. Für die verbliebenen Gelenkbus-Aufbauer und den „anderen Großen“ im Busgeschäft, MAN-Büssing, war die Alleinstellung von Mercedes ein Problem, man konnte oder wollte die Lizenzkosten für das Knickgelenk nicht bezahlen. Aufbauer wie „Vetter“, der Lieferant

von KOM 139, beendeten das Geschäftsfeld „Gelenkbus“. MAN-Büssing setzte in einer Neuentwicklung den Motor ebenfalls nach hinten, sparte sich aber das lizenz-geschützte Knickgelenk weiterhin durch den Antrieb der zweiten Achse mit Kardanwelle mit dem Drehpunkt des Nachläufers. Eine wenig elegante Lösung.



Als Anfang der 80er Jahre die Patente frei wurden, setzte auch MAN-Büssing einige Jahre danach ein Zeichen: ein stark vereinfachtes Knickgelenk mit nur einem, aber beidseitig wirkendem Hydraulikzylinder, der sparte Gewicht, Geld und Wartungsaufwand. Man war wieder im Rennen! Aber erst im Januar 1991 fanden die ersten beiden Gelenkbusse von MAN-Büssing Eingang in den Fuhrpark der RVB (jetzt SMO): die Wagen 214 und 215. KOM 215 ist auch heute noch als Oldtimerfahrzeug und ältester Linienbus der SMO im Fuhrpark!



Die Technik des „Pushers“ hat sich längst bei allen Herstellern, auch im Ausland, durchgesetzt, viele Busanbieter verwenden heute die gleichen, weiter entwickelten Knickgelenke von Zulieferern. Nur bei Glatteis im Winter und geringer Beladung - und somit gerin-

ger Last auf der nichtangetriebenen 2. Achse - kann ein seitliches Schieben der 2. Achse manchmal vorkommen. Erneut haben die Regensburger Verkehrsbetriebe mit der Beschaffung von KOM 143 die Entwicklung am Busmarkt rasch und richtig erkannt und damit den ÖPNV mit der Transportkapazität von derzeit 72 Gelenkbussen in die Zukunft geführt.

Der ungarische Bushersteller „Ikarus“, der die ehemalige DDR und viele andere Ostblockländer mit Bussen belieferte, blieb für Gelenkbusse bei angehängten Nachläufern ohne Antrieb der 3. Achse und verschwand nach der Wende relativ rasch vom Markt. Die Regensburger ersparten sich damit schon seit 1963 teure Busexperimente wie Doppeldecker (wie z.B. in Berlin, Frankfurt/Main, Lübeck) oder Anderthalbdecker nach US-Vorbild, (wie z.B. in Essen, Braunschweig, Hagen), Entwicklungen die längst wieder verschwunden sind.



Und heute? Der Umstieg auf Niederflurtechnik bei Bussen ab Ende der 80er Jahre änderte nichts am Prinzip des Gelenkbusses, erforderte nur niedrigere Knickgelenke. Jüngere Überlegungen, bei Elektrobusen sowohl die 2., wie auch die 3. Achse anzutreiben und das Knickgelenk anzupassen, scheiterten am Rotstift der Kostenrechner, so dass auch hier das bekannte Knickgelenk mit nun elektrisch angetriebener 3. Achse zum Einsatz kommt.

Da die Einführung einer Stadtbahn in Regensburg im Juni 2024 abgelehnt wurde, dürfte die Zahl der Gelenkbusse weiter ansteigen und die Wichtigkeit dieser Entwicklung in Regensburg, die seit 1963 läuft, unterstreichen.

Alle Busbilder zeigen den KOM 143
Die Busaufnahmen stammen von Hr. Berthold Isaak
Text von Helmut Dümler

Die geklaute Straßenbahnkurbel

Text von Albert Hiller, verstorben im Juni 2024

Lieber Leser,

drei Jahre hat es gedauert, bis mir ein heute 84jähriger bekannter Regensburger Architekt endlich in Stichpunkten seinen verspäteten Lausbubenstreich aufgeschrieben hat. Ich habe daraus die Kurzgeschichte „Die geklaute Straßenbahnkurbel“ gemacht.

Die täglichen winterlichen Wetterberichte im Fernsehen bestätigen uns, dass die Temperaturen in den letzten Jahren viel zu mild sind. Als ich Anfang der 1960er Jahre täglich mit der Straßenbahn von der Haltestelle „Roritzerstraße“ bis zur Haltestelle „Schiller-Goethe“ zur Oberrealschule (heute „Goethe-Gymnasium“ genannt) fuhr, lagen die Morgentemperaturen oftmals im zweistelligen Minusgradbereich. Was das auch bei der Straßenbahn für Probleme mit sich brachte, kann man sich heute kaum noch vorstellen.

Der nicht mehr zur Personenbeförderung verwendete Straßenbahndienstwagen Tw 33 war als sog. Dienstwagen zum Salzstreuwagen umgebaut worden und räumte frühmorgens mit einem Vorspann-Schneepflug die Gleise frei, um dann den geräumten Gleisbereich mit verwirbeltem Auftausalz weiter schneefrei zu halten. Manch eine Weiche war über Nacht eingefroren und wurde zusätzlich per Hand mit Auftausalz bestreut. Da die Oberleitung früh am Morgen noch vereist war, waren an der Kontaktleiste der Stromabnehmer laufend kleine Lichtblitze zu sehen. Fahrer und Schaffner trugen über der dicken Winteruniform einen Wintermantel mit zwei Knopfreihen und einen Wollschal. Die Füße steckten in gefütterten Stiefeln. Die Fahrer hatten noch dicke, mit Fell gefütterte dunkelgrüne Lederhandschuhe an, die dem Schaffner zum Bedienen des umgehängten Geldwechslers nur hinderlich gewesen wären. Bei den von der Nürnberger Firma MAN 1927, 1929 und 1935 gelieferten Triebwagen (Tw 23-Tw 44) waren die Fahrgastinnenräume bis 1962 durch Schiebetüren von den Plattformen getrennt. Da unter den Längsbänken einige Heizkörper mit elektrischen Widerstandsspulen montiert waren, waren die Innenräume etwas temperiert. Die Plattformen waren unbeheizt und so fror die Feuchtigkeit aus der Atemluft der Fahrgäste an den Glasscheiben in-

nen an. Da keine Enteisungs-Spraydosen zur Verfügung standen, musste der Fahrer die vereisten Scheiben alle paar Minuten mit einem selbst hergestellten Salzsäckchen einreiben um überhaupt freie Sicht nach draußen zu haben. Am Armaturenbrett lag noch ein Knäuel Putzwolle, mit dem man die Scheiben nachreiben konnte. Die tägliche Arbeitszeit war in zwei Schichten von je vier Stunden aufgeteilt. In den vier Stunden Pause konnten sich Fahrer und Schaffner in der Wärmestube am Domplatz – gegenüber der Ulrichskirche – aufwärmen. Zwischendurch stiegen Fahrer und Schaffner an Ausweichhaltestellen beim Warten auf die entgegenkommende Straßenbahn aus und versuchten sich durch Bewegungsübungen etwas aufzuwärmen. Die vier Großraumwagen der Fa. Rathgeber von 1956 boten mehr Komfort, da der ganze Innenraum beheizt war und die Frontscheiben am Führerstand durch ein Warmluftgebläse eisfrei gehalten wurden.



Foto von Stadtwerke Regensburg, Herbst 1962 im TW47 gemacht

An einem derart kalten Wintertag versuchte Ludwig, ein Student des Johannes-Kepler-Polytechnikums, vergeblich seinen Kleinwagen der Marke BMW zu starten. Ursache für den Fahrzeugstreik war der längst fällige Batteriewechsel. Also musste er notgedrungen mit der Straßenbahn zum Johannes-Kepler-Polytechnikum an der Prüfenerstraße fahren.

Als er vom Schaffner einen Fahrschein zum ermäßigten Studententarif erwerben wollte, verlangte dieser das Vorzeichen des Studentenausweises. Nun stellte Ludwig fest, dass er seinen Studentenausweis zuhause vergessen hatte. Es entspann sich eine längere De-

batte mit dem Straßenbahnschaffner, der sich stur stellte und den vollen Fahrpreis verlangte, was Ludwig sehr wunderte.

Da der Straßenbahnwagen an der Gleisausweiche der Haltestelle „Lessingstraße“ noch auf den aus Richtung Prüfening kommenden Straßenbahnezug warten musste, verließen Schaffner und Fahrer die Tram um sich etwas die Füße zu vertreten, nachdem der Fahrer vorschriftsmäßig den Umschalthebel (vergleichbar mit der Funktion „Zündschlüssel“ und „Gangschaltung“ beim Auto) am Fahrschalter auf „0“ gestellt, nach oben abgezogen und in seine Manteltasche gesteckt hatte. Der Zeiger des Fahrschalters musste dazu auf die „0“ zeigen. Somit war sichergestellt, dass niemand den Straßenbahntriebwagen der Nürnberger Firma MAN unbefugt wegfahren konnte. Die „0“-Stellung des Fahrschalters war aber die einzige, bei der die Fahrschalterkurbel bei den alten MAN-Wägen nach oben abgezogen werden konnte. Beim Aussteigen nutzte der immer noch verärgerte Ludwig die Ab-



zwischen Messerschmitt und
Von-Stein-Straße, 1962,
Foto: Claus-Jürgen Wincke

wesenheit des Trampersonals, bemächtigte sich der unbeaufsichtigten Fahrschalterkurbel und ließ sie unberührt in seinem Mantelärmel verschwinden.

Im Hörsaal angekommen wanderte die Kurbel mit „Bing-Bing“ von Tisch zu Tisch, bis Professor Bruno Schiller dem Spaß Einhalt gebot. Ludwig verließ nach der ersten Vorlesungsstunde den Hörsaal, um sich in einem kleinen Architekturbüro das Geld für eine neue Autobatterie zu verdienen.

Bei den Regensburger Verkehrsbetrieben kam der naheliegende Verdacht auf, dass es sich beim Kurbeldieb um einen Studenten des Polytechnikums handeln könnte; und so wandten sie sich an die Schulleitung. Da das Kepler-Polytechnikum damals schon eine moderne Lautsprecheranlage hatte, mit der der Schulleiter in allen Hörsälen gehört werden konnte, wandte der sich an alle Studenten und forderte den Straßenbahnkurbeldieb auf, die Kurbel sofort

im Rektorat abzugeben; dann würde die Angelegenheit als Studentenstreich betrachtet, anderenfalls würde die Polizei benachrichtigt.

Eckehart, der Freund und Nachbar von Ludwig, nahm



Harri Glaeser als Fahrer im TW38.

Mai 1961 oder später

Foto: Heiner Mückl

die Kurbel an sich, verbarg sie unter seinem Sakko und ging gemessenen Schrittes zum Rektorat. Er öffnete die Vorräumtür einen Spalt, legte die Kurbel ab und gab dann „Fersengeld“. Da Professor Schiller stillhielt, kam die ganze Sache nicht auf. Seine Studenten rechneten ihm das hoch an.

Die Straßenbahn ist dann doch bald weiter in Richtung Endhaltestelle Prüfening gefahren.

Der Schaffner hatte wohl von einem öffentlichen Fernsprecher oder von einem naheliegenden Geschäft aus – Handys gab es ja damals noch nicht! – beim Straßenbahndepot in der Augustenstraße, das ja nicht weit von der Lessingstrasse entfernt war, angerufen und um die möglichst schnelle Zustellung einer Ersatzkurbel gebeten. Damit hat sich dann die Verzögerung im Regensburger Straßenbahnverkehr einigermaßen in Grenzen gehalten. Die Regensburger Verkehrsbetriebe haben den Kurbeldiebstahl nicht zur Anzeige gebracht und auch in der Zeitung wurde nichts darüber berichtet. Man dachte dabei wohl an das Sprichwort: „Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen“.

Bei der Übergabe des Ingenieurdiploms gab sich Ludwig bei Oberbaurat Mader als Kurbeldieb zu erkennen, der antwortete: „Ein Glück für Sie, dass ich das erst jetzt erfahre!“

Albert Hiller

Tram-Unterkunft am Gleis Guerickestraße

Erstellung einer Unterkunft für die alte Tram aus 2014 wird eingehalten – Irrtümlich entstandene Gleislücke

Im Jahr 2014 versprach die Stadt Regensburg bei einem Sammelergebnis von 100.000 EUR für „*eine Unterkunft für die alte Straßenbahn zu sorgen*“.

Nun löst sie ihr Versprechen ein. Sowohl die IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V., als auch die Plauener Straßenbahn GmbH (wo der Triebwagen 47 derzeit fahrbereit untergebracht ist) forderten die Stadt kürzlich auf, das Versprechen nun einzulösen, da in Plauen der Platz benötigt ist und der fahrfähige Triebwagen 47 nach Regensburg zurück muss.

Der Eigentümer **das.Stadtwerk Mobilität**, die Stadt Regensburg und der Verein arbeiten nun an einem gemeinsamen Nutzungskonzept, welches die Fahrfähigkeit erlebbar erhalten soll. Grundlage dieser Fahrfähigkeit sind zahlreiche Arbeiten der OTH zum batterieelektrisch betriebenen Antrieb.

Der Verein pachtete das Gleis an der Guerickestraße dafür. Nun wollte die Stadt dort die Unterkunft für die Straßenbahn errichten, so Jan Mascheck 1. Vorsitzender der IG, so dass die Bahn auf dem Gleis stehend vor Wetter und Vandalismus geschützt untergebracht ist.

Auch dazu laufen im Moment Arbeiten von Studierenden der OTH im Fachbereich Architektur.

Günther Dürrmeier, 2. Vorsitzender der IG freut sich: „Nun können wir hoffentlich bald gemeinsam im Zug fahrend das Ergebnis unseres 10-jährigen gemeinsamen Wirkens aller Spender, der OTH Regensburg, der MPK Krakau, der Plauener Straßenbahn, des Vereins, der Stadt Regensburg und **das.Stadtwerk Mobilität** erleben!“ Darauf seien alle Beteiligten sehr stolz.

Insbesondere die Einbindung vieler Bereiche der OTH Regensburg in dieses Projekt sei deutschlandweit einmalig.

Der Verein hofft, dass auch das durch eine fehlerhafte Kommunikation zwischen der Stadt Regensburg und dem Immobilienzentrum irrtümlicherweise entfernte 15 Meter lange Gleisstück wieder eingebaut

wird, welches nun ein Lücke mitten in die Gleisstrecke reißt, auch hierzu laufen bereits vielversprechende Gespräche.

Kurz vor dem Jahreswechsel weist Mascheck darauf hin, dass es noch fünf freie Gleismeterpatenschaften gibt, wofür eine in diesem Jahr abzugsfähige Spendenquittung ausgestellt werden kann. Zu finden unter <http://gleis.strassenbahnregensburg.de>

Freiwillige Helfer, die gern dabei sein möchten melden sich am besten per Telefon oder Whatsapp an 01775814969 oder per email an mail@strassenbahnregensburg.de



HAPPACHER



Unsere Leistungen:

- ✓ Vereinsausflüge
- ✓ Betriebsausflüge
- ✓ Schulausflüge
- ✓ Linienverkehr
- ✓ individuelle Reiseplanung

Omnibusse bis 67 Sitzplätze



Omnibusbetrieb

Happacher GmbH & Co. KG

Posener Straße 4

93073 Neutraubling

Tel.: 09401/1586

Fax: 09401/80331

www.happacher.de

happacher-bus@happacher.de

SWIETELSKY

BAHNBAU

**SWIETELSKY
BRINGT INFRASTRUKTUR
AUF SCHIENE**

- Gleisunterbau konventionell
- Gleisunterbau maschinell
- Schotteroberbau Gleise
- Schotteroberbau Weichen
- Feste Fahrbahn Gleise und Weichen
- Oberbau Schwellenbetrieb
- Fahrleitung
- Bahnstrom
- Signalkontrik
- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Baustellenberechnung
- Baustellenlogistik
- zert. Werkstätte für Schienenfahrzeuge
- Vermessung
- Planung und Projektierung
- Maschinenindienstleistungen

Mehr Infos & Kontakt
auf unserer neuen Website:
swietelsky.com

Eichhofener

BIERSPEZIALITÄTEN AUS DEM SCHÖNEN LABERTAL

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

Natursteine
Marmor
Granit u. Dolomit
Splitte
Kiese
Findlinge

Transporte
Schwertransporte
Sattelkipper
Tieflader
Kran-LKW

Hoch hinaus für den guten Zweck

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. sucht Helfer für den Schmidbauer-Kran-Gondelstand beim Regensburger Bürgerfest 2025

Beim Regensburger Bürgerfest 2025 erwartet die Besucher ein ganz besonderes Highlight: Der Schmidbauer-Kran, mit einer beeindruckenden Höhe von ca. 70 Metern, ermöglicht es, mit einer Personengondel in rund 60 Meter Höhe zu schweben und das Fest aus einer einmaligen Perspektive zu erleben. Diese spektakuläre Attraktion ist längst zu einer festen Tradition des Bürgerfests geworden und erfreut sich jedes Jahr großer Beliebtheit. Organisiert wird die Aktion von der IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V., die an diesem Stand Spenden für den Wiederaufbau einer Gleisstrecke und die Restaurierung der historischen Straßenbahn sammelt.

Neben der Gondelfahrt lädt das einzigartige Flair der Regensburger Altstadtgassen mit ihren zahlreichen Musikbühnen und den vielfältigen Ständen mit regionalen Leckereien zum Verweilen ein. Das Bürgerfest bietet eine unvergleichliche Atmosphäre, die Besucher aus nah und fern begeistert.

Für die Durchführung sucht der Verein freiwillige Helferinnen und Helfer, die beim Betrieb des Gondel-

stands unterstützen.

Was erwartet die Helfer?

- Ein unvergessliches Event mit viel Spaß und guter Stimmung, Freigetränke und Verpflegung während des Einsatzes.
- Die Möglichkeit, mit Familie und Freunden selbst eine Fahrt mit der Gondel zu genießen.
- Die Chance, sich für den Erhalt der Regensburger Verkehrsgeschichte zu engagieren.

Zusätzlich wird am Stand ein historischer Regensburger Stadtbus ausgestellt, der einen Einblick in die mobile Vergangenheit der Stadt bietet.

Interessierte Helfer können sich melden unter:

Telefon: 0177 5814969

E-Mail: mail@strassenbahnregensburg.de

Die IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. freut sich auf zahlreiche Unterstützer, die gemeinsam mit dem Verein für den guten Zweck „hoch hinaus“ wollen!



Landkreis
Regensburg

Broschüre erhältlich
ab Mitte April!

SPIELRÄUME 2025

DAS KULTURPROGRAMM
IM LANDKREIS REGensburg

www.landkreiskultur.de

THW-Regensburg am Gleis der Regensburger Straßenbahn

Der THW-Ortsverband Regensburg trainierte erfolgreich den Auf- und Abbau sowie den Einsatz eines Einsatzgerüstsystems auf dem Gleis der historischen Regensburger Straßenbahn

Erfolgreich startete Zugführer Benno Lechner mit knapp 20 THWlern mit einer Übung am Gleis der historischen Straßenbahn Regensburg ins neue Jahr.

Schon länger besitzt der THW ein für jedes THW obligatorisches „Einsatzgerüstsystem“, mit welchem über eine spezielle Rollenkonstruktion auch auf Gleisanlagen gefahren werden kann.

„Besonders bei Bergungen oder schwierigen Herausforderungen an Gleisanlagen ist es wichtig, dort ein stabiles Einsatzgerüstsystem direkt auf Gleisanlagen aufzubauen und auch bewegen zu können!“, so

Benno Lechner.

Unabhängig davon, ob es sich um einen Einsatz am Gleis, einen Erdbebenereinsatz oder einen Hauseinsturz handelt: Rettungskräfte können erst dann aktiv werden, wenn ihre eigene Sicherheit gewährleistet ist. Als besonders flexibel und schnell zur Sicherung von Gebäuden oder Mauern hat sich das Einsatz-Gerüst-System (EGS) des THW durchgesetzt.

Die Aufbauzeit für ein EGS beträgt zwischen wenigen Minuten für leichte Gerüste und mehreren Stunden für Laufstege, Türme und Abstützungen. Die vielseitigen An-

wendungen machen es zu einem unverzichtbaren Helfer beim Stützen und Sichern.

„Wir sind sehr froh, hier mit unseren Freunden und Partnern vom THW Regensburg zusammen diese Übung durchführen zu können. Es ist beeindruckend mit welchem Elan und mit welcher Tatkraft gerade auch die jungen Mitglieder des THW mit Begeisterung diese Herausforderungen meistern!“, so Günther Dürrmeier, 1. Vorsitzender der IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.

„Bei unseren Events, sei es am Kornmarkt mit dem Schwerlastkran oder auch an anderen Stellen, ist uns das THW immer ein sehr verlässlicher Partner, insofern freuen wir uns immer, wenn wir bei gemeinsamen Übungen oder Herausforderungen zusammenkommen!“, fährt Günther Dürrmeier fort.

Foto:
THW Bergungstrupp,
vorne mitte Günther Dürrmeier,
Benno Lechner



**Technisches
Hilfswerk**
Ortsverband Regensburg



FEINE RÄDER
REGensburg

Alltagsräder Lastenräder Falträder
E-Bikes Kinderräder Leasing
Werkstatt

www.feine-raeder.de

FEINE RÄDER GmbH | Furtmayrstr. 10 - 12 | 93053 Regensburg

Jetzt einen
Beratungstermin
vereinbaren!



Erinnerungen eines Studentenaushilfsschaffners

von unserem Gründungsmitglied Thomas Friedrich



Am 1. März 1963 begann mein Dienst als „Studentenaushilfsschaffner“ (so die offizielle Bezeichnung) bei der weiland Regensburger Straßenbahn.

Lehrzeit

Bevor man live auf das zahlende Publikum losgelassen wurde, musste man erst eine zweiwöchige Lehrzeit absolvieren. Die bestand darin, dass man bei einem sogenannten „Lehrschaffner“ auf dem Wagen mitfuhr, der einen dann nach und nach in die Geheimnisse des Schaffnerdaseins einweihte. Beispielsweise gab es damals bei den Regensburger Verkehrsbetrieben ein herrlich umständliches Tarifsystem.

• Schaffnerplatz •

Bis einschließlich der 3. Haltestelle kostete es 30 Pfennig, bis in-

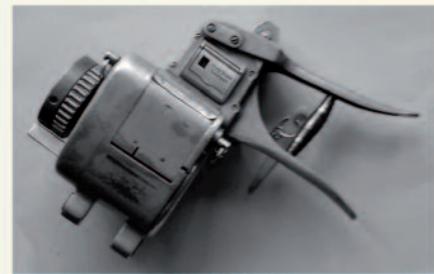
klusive sieben Haltestellen 40 und darüber hinaus 50 Pfennig. Besonders bei Umsteigeverbindungen auf den Bus musste man da manchmal schon genau überlegen. Waren es jetzt von Safferling bis zur Sandgasse sieben oder acht Haltestellen? Oder vom Domplatz bis irgendwo oben in der Ganghoferiedlung? Da konnte es schon mal vorkommen, dass ein altgedienter Schaffner den Fahrgäst fragte: „Sie, bittschön, was ham S'denn's letztmal zahlt?“

Die Fahrscheine wurden hergestellt mit einem Gerät, das die Schaffner Stoßzange nannten. Auf dessen Metallgehäuse stand nämlich eingraviert **FRITZ STOSS SOLINGEN**. Im Innern des Gehäuses befand sich eine Rolle mit ungebraucht 2000 Fahrscheinabschnitten à 10 Pfennig. Mit einem kleinen Handrad an der Seite konnte man die Fahrscheinabschnitte entsprechend der Höhe des Fahrpreises herauslassen und der fertige Fahrschein wurde dann abgerissen an einer gezähnten Metallkante, nachdem er vorher mit der auf dem Gehäuse aufgeschrabten Stempelzange abgestempelt worden war. Wegen des wandernden gestaffelten

Stoßzange und Fahrscheinstreifen

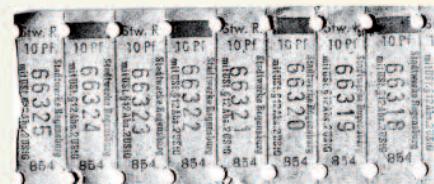
Tarifsystems war jeder Haltestelle eine spezifische Zahl zugewiesen. Der Arnulfsplatz z. B. hatte die Ziffer 1 – 5, die Zeißstraße 1 – 11. Der 1er stand für die Liniennummer. Für die Buslinien galt

entsprechendes. Die Haltestellenkennziffer musste von Station zu Station von Hand neu eingestellt werden. Alles ganz einfach, oder?



Stoßzange

Aus heutiger Sicht erscheint es verwunderlich, dass man wegen ein oder zwei Zehnerl solche Umstände machte. Aber damals nahm man es mit manchen Dingen halt noch genauer. Nur für Kinder und Schüler galt ein Einheitstarif von 20 Pfennig.



Fahrscheinstreifen

Der Winter 1962/63 war übrigens ein sogenannter „Jahrhundertwinter“, wie ihn Regensburg glaublich seither nicht wieder erlebt hat. Strenger Dauerfrost von Nikolaus bis in die zweite März Hälfte hinein und jede Menge Schnee. Und selbstverständlich war die Donau mehrere Monate lang zugefroren.

Am 19. Januar 1963, das war mein 21. Geburtstag, unternahm ich mit einigen Spezln zu mitternächtlicher Stunde einen kleinen Ausflug über die zugefrorene Do-

nau von der Wurstkuchl hinüber zum Beschlächt. Es war gar nicht so einfach, sich einen Weg zu bahnen über die ineinandergeschobenen und aufgestellten Eisschollen, und ich glaube, wir sind mehr gekrochen als gelaufen. Zurück wählten wir dann die etwas bequemere Route über die Hengstenbergbrücke, die Vorgängerin der heutigen Eisernen Brücke.

Als ich mich am nächsten Morgen ziemlich spät von meinem Lager erhob, musste ich feststellen, dass meine nagelneuen Geburtstags-Salonschleicher von den scharfkantigen Eisschollen völlig zerkratzt worden waren. Schuld daran war nur der Petrus mit seinem Jahrhundertwinter.

Auch am 1. März 1963, an meinem ersten Arbeitstag also, war es noch bitter kalt. Wir hatten an diesem Tag eine „Ablös“. Wir, das waren mein Lehrschaffner der Kunz Paul, sein Fahrer der Müller Willy und ich, der Schaffnerlehrbub. „Ablös“ bedeutete, dass wir gegen 10 Uhr einen Wagen von der Frühschicht übernahmen. Abgelöst wurde immer am Domplatz.

Während wir auf unseren Wagen warteten, fegte ein eisiger Wind über den schneebedeckten Domplatz und das Thermometer zeigte trotz strahlendem Sonnenschein sicherlich 10 Grad unter Null. Dem Kunz Paul und dem Müller Willy machte das nicht viel aus. Die trugen schwere Uniformmäntel und dicke pelzgefütterte Stiefel. Aber sowas zieht ein flotter Studentenaußhilfsschaffner natürlich nicht an. Da käme man ja daher wie der Zwetschgenkram-

pus. Also hatte ich nur normale Straßenschuhe an und ein Paar Jeans und vielleicht einen Pullover unter meiner dünnen Uniformjacke. Und also fror ich entsetzlich. Der Müller Willy musterte mich zitterndes Elendsbündel eine Zeitlang mit seinen wasserblauen Augen und sagte schließlich zu mir: „Host a Unterhemad o?“ – „Wieso?“, fragte ich. „Dass D'as ausziang konnst, wennst schwitzt.“ Aha. So begann mein Dienst bei der Regensburger Straßenbahn.

Fahrgäste

Neben den rein dienstlichen Fertigkeiten war auch ein geschickter Umgang mit den Fahrgästen nützlich, um Reibereien möglichst zu vermeiden.



Einmal im Winter hatte ich Dienst mit dem Ullermann. Das war ein großes, stattliches Mannsbild, ein gelernter Friseur aus Parsberg. Als wir am Arnulfsplatz auf den Gegenwagen warteten (die Regensburger Straßenbahn war eingleisig mit Ausweichen), riss vorne beim Fahrer noch einer die Tür auf (alle Türen waren handbetätigt) und stieg ein. Dann drängte er in Richtung Wagennisches und dachte gar nicht daran, die Tür hinter sich wieder zuzumachen, so dass es eiskalt hereinzog. Da sagte der Ullermann: „Geh, Herr Nachbar, macha S' doch Eana Tür zu, kemmand doch bloß d'Schnaken einal!“ Die Leute lachten, der Angesprochene lachte auch ein wenig und machte selbstverständlich die Tür hinter sich zu. Wenn der Ullermann den

angeblafft hätte, dann hätte der vielleicht zurückgeblafft, und alle hätten sich aufgeregt wegen nichts.

Ein Schaffner hatte einmal Probleme mit einer jungen Dame. Die hatte sich hingepflanzt genau in dem engen Durchgang zwischen der Plattform und dem Wageninneren. Der Schaffner hatte deshalb jedesmal, wenn er an ihr vorbeimusste, Schwierigkeiten, sich mit Anstand um ihre beträchtliche Oberweite herumzuwinden.

Platz für Körperbehinderte

Schließlich sagte er zu ihr: „Sie Frailein, kannten S'ned Eananan Bauch amal a bissl wegdoa do?“ Darauf sie: „Ich hab doch gar keinen Bauch!“ Darauf er: „I kann doch aa nix dafür, dass er Eana so weit affe g'rutscht is.“

Ein anderer Schaffner half einmal einer schon etwas älteren Dame galant beim Aussteigen und sagte dabei gönnerhaft: „So, Muatterl, jetzt lass Dir helfen.“ Sie darauf: „Helfen lass i mir scho, aber des Muatterl' verbitt i mir, i bin meiner Lebtag a Jungfrau gewesen!“ Man lernt halt nie aus.

Es gab einen Stammgast, der betrieb ein an der Linie liegendes Geschäft. Er hielt sich für die mindestens zweitwichtigste Persönlichkeit in der Stadt. Außerdem war er ein notorischer Meckerer und Stänkerer und bei allen Personalen einschlägig bekannt. Wenn er einstieg, dann wusste man schon, gleich gibt es Ärger. Als er wieder einmal an der Arbeit eines Schaffners etwas auszusetzen hat-

te, dieser aber partout sein angebliches oder vermeintliches Fehlverhalten nicht einsehen wollte und auch die übliche Drohung mit Beschwerde keine Wirkung zeigte, brüllte der Wichtigtuer schließlich: „Wissen Sie denn nicht, wer ich binn??!!!“ Darauf sagte der Schaffner: „Freili weiß i, wer Sie sind. Sie san da Mesner von Herz Jesu!“ Da kriegte der Choleriker einen noch röteren Kopf, konnte aber nichts sagen, denn Mesner von Herz Jesu zu sein, ist schließlich auch keine Schande, oder?



Natürlich hatte jeder seine eigenen Methoden. Ein Fahrer wurde einmal genervt von einem Fahrgäst, der stand hinter ihm auf der Plattform und nörgegte dauernd an seiner Fahrweise herum. Schließlich war das Maß voll. Der Fahrer zog die schwere schmiedeeiserne Handbremskurbel ab, schwang sie drohend und brüllte: „Etz wennst ned staad bist, dann hau i Dir d' Kurbel um!“

Es gab aber auch sehr fürsorgliche Fahrgäste. Als ich anfing bei der Straßenbahn, verpasste man mir eine Uniformjacke, die war zwar anscheinend frisch gereinigt, zeigte aber ansonsten schon deutliche Gebrauchsspuren. Am Rücken war sogar ein kleines Loch im Stoff, etwa so groß wie ein Streichholzkopf, und da blitzte halt das helle Futter etwas durch. Mir war das eigentlich egal, aber gefühlte hundert Mal am Tag sagten Fahrgäste zu mir: „Sie, Herr Schaffner, Sie ham da a Loch in der Jackn.“

Nach einigen Tagen war ich so entnervt, dass ich auf die Kleiderkammer stiefelte und inständig darum bat, mir eine andere Jacke zu geben. Die ich dann bekam, war zwar auch nicht mehr ganz nagelneu aber immerhin lochfrei. Als ich meinen Dienst quittierte, habe ich mir diese Jacke als Souvenir auserbeten; sie wäre sonst wahrscheinlich ohnedies ausgesondert worden. Die Jacke habe ich heute noch und halte sie in Ehren. Allerdings spannt sie inzwischen etwas in der Taille, sie muss wohl irgendwann einmal ein wenig eingelaufen sein.

Auf der von mir besuchten Oberrealschule Regensburg – heute Goethegymnasium – hatten wir einen Musiklehrer, mit dem war ich übers Kreuz. Und da war ich nicht der einzige. Wir waren 7 oder 8 in der Klasse, die wir bei ihm mehr oder weniger Obstruktion betrieben. Seine Rache bestand darin, dass er uns dann immer in Musik einen Fünfer ins Zeugnis malte. Das war nicht so schlimm, weil jedenfalls bei uns am naturwissenschaftlichen Gymnasium Musik kein sogenanntes Vorrückungsfach war. Das heißt, man konnte deswegen nicht durchfallen. Wir zeigten uns dann immer gegenseitig die Musikfünfer in unserem Zeugnis und mokierten uns darüber. Den Vogel schoss der Bauer Ingo ab. Der war von Hause aus ein etwas kantiger Typ und brachte seine mangelnde Kooperationsbereitschaft immer besonders deutlich zum Ausdruck. Dafür kassierte er jedesmal einen blanzen Sechser in Musik im Zeugnis. Wir anderen mit unseren dürftigen Fünfern waren ihm da immer ein

wenig neidisch.

Als ich dann bei der Straßenbahn war, stieg er, d. h. dieser Musiklehrer, einmal gegen Mittag an der Haltestelle Schiller-Goethe bei mir ein, offenbar also auf dem Weg von der Schule nach Hause. Er setzte sich auf einen freien Platz, und als ich zu ihm zum Kassieren kam, reichte er mir wortlos seine Streifenkarte. Zufällig wusste ich ungefähr wo er wohnte, und bis dahin hätte es 40 Pfennig gekostet. Nachdem er aber nichts gesagt hatte, knipste ich ihm ebenso wortlos 50 Pfennig ab, also den Höchsttarif und gab ihm seine Streifenkarte zurück. Er betrachtete sie genau und steckte sie dann immer noch wortlos wieder ein.

Einige Zeit später, ich hatte an diesem Tag einen Anhänger, stieg er wieder mittags an der Schule bei mir ein, bzw. er machte entsprechende Anstalten. Als er nämlich meiner ansichtig wurde, kletterte er wieder runter vom Trittbrett und stieg vorne in den Motorwagen ein. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, dass er dadurch ein Zehnerl gespart hat. Vorausgesetzt, er hat gesagt, wo er hin will.

Kontrolleure

Es gab auch Kontrolleure bei der Straßenbahn. Die hatten eine silberne Kordel an der Mütze und sollten für einen möglichst störungsfreien Betriebsablauf sorgen. Die älteren von ihnen redeten uns Studenten noch in der dritten Person an wie friderizianische Feldwebel ihre Rekruten: „Hat Er sein Dienst scho für nächste Woch?“ Dienst = Dienstplan.

Einer der damals noch jüngeren Kontrolleure war der Eisenschenk. Er war glaublich ein Bruder des bekannten Jahn-Verteidigers gleichen Namens. Der spielte genau so wie er hieß und war auch ein gefürchteter Elfmeterschütze. Einmal soll er einen Elfer so hart getreten haben, dass der Ball hinter dem machtlosen Torwart das Netz zerriss und bis in die Zuschauerränge flog. Naja, vielleicht war das Netz auch schon etwas morsch. Heute in der Bundesliga geht das anders: Da fliegt der Ball durch ein Loch im Seitennetz in den Kasten, und der Schiedsrichter pfeift dann fröhlich ein Tor.



Jetzt aber wieder zurück zu unserem Kontrolleur Eisenschenk. Einmal stieg er auf einen Wagen, um die

Fahrscheine zu kontrollieren, denn das gehörte natürlich auch zu seinen Aufgaben. Eine Dame sagte zu ihm: „Mei, Herr Kontrolleur, grad hab i mein Fahrschein wegg'schmissen, schaun S', da liegt er no“ und zeigte auf einen zusammengewuzelten Fetzen Papier auf dem Wagenboden. Den hätte der Eisenschenk dann wahrscheinlich aufklauben und anschauen sollen. Er meinte aber nur: „Des macht nix, der Schaffner verkafft Eana glei an neia. Geh, Herr Schaffner, genga S' doch amal her!“ Zack, wurde der Fahrschein aufgehoben, glattgestrichen und brav vorgezeigt.

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe

- **Titelfoto:** Heinz Grünbauer, Triebwagen Nr. 44 (Baujahr 1935) der Regensburger Straßenbahn, an der Haltestelle Rennplatz, Sommer 1959
- **Stoßzange:** Martin Kempfer aus der Sammlung Heribert Heilmeier
- **Schilder** aus einem alten Regensburger Straßenbahnwagen aus der Sammlung des Verfassers
- Abschrift des Manuskripts, Lektorat und Beratung bei der Abfassung: Martin Kempfer 2014/2015



**Stahlich
Manglkammer Heß**
Steuerberatung

Sitz Nittendorf:
Regensburger Str. 19
93152 Nittendorf
Tel.: 09404/95 13 - 0

Ihre Steuerberater
in Nittendorf und
Regensburg

Zweigniederlassung Regensburg:
Margaretenstr. 15
93047 Regensburg
Tel.: 0941/20 60 45 - 0



**Hochwasser
Stromausfall
Bombenfund
Unwetter
Feuer**

**Wir bereiten
uns vor –
tu du es auch!**



**Werde
Mitglied
in unserem
Tram-Verein**

www.strassenbahnregensburg.de

Historische Straßenbahnvereine

Willamette Shore Trolley, Oregon

In den Jahren 1993 bis 2000 war ich beruflich mindestens einmal pro Monat in Portland im US-Staat Oregon. Dabei blieb auch immer Zeit meinem Hobby nachzugehen.

Auf einer ehemaligen Bahnstrecke der Southern Pacific Railroad wurden 1988 auf dem Abschnitt zwischen Portland und Lake Oswego die Benutzungsrechte von lokalen Regierungen erworben. Nach einem dreimonatigen Testbetrieb wurde im Jahr 1990 der reguläre Betrieb dieser historischen Straßenbahn, hauptsächlich an Wochenenden, aufgenommen. Betreiber ist die „Oregon Electric Railway Historical Society“, ein gemeinnütziger Verein, der auch ein Museum mit fahrtüchtigen Fahrzeugen in Brooks, Oregon, betreibt.



Die original 10,5 km lange Strecke verläuft auf der Westseite des Flusses Willamette und wurde wegen der Verlängerung einer Straßenbahnstrecke im Jahr 2003 um 1,5 km verkürzt. Eine Besonderheit ist der 400 Meter lange Elk Rock Tun-

nel. Der nördliche Endpunkt in Portland an der SW Bancroft Street und Moody Avenue hat direkten Anschluss an die Straßenbahn. Im Süden endet die Linie an der State Street in Lake Oswego, wo sich auch die Halle für die Fahrzeuge befindet.

Als Fahrzeuge dienten von 1995-2003 ein Blackpool Doppeldecker aus dem Jahr 1928 (Nummer 48) sowie von 1996-2010 ein Fahrzeug der Portland Brill Street Car aus dem Jahr 1932 (Nummer 813). Seit dieser Zeit wird die Strecke mit Replika Council Crest Wagen aus dem Jahr 1991 befahren (Wagennummer 513 und 514). Da die Strecke nicht elektrifiziert ist wird der Strom von einem Dieselpgenerator erzeugt, der an den Wagen angehängt ist. Im letzten Jahr wurde der Wagen 514 erfolgreich auf Batteriebetrieb umgerüstet, Wagen 513 soll in Kürze folgen. Damit kann auf den Dieselpgenerator als Beiwagen verzichtet werden.

1996 bin ich dem Straßenbahnverein beigetreten und erhielt auch prompt eine Einladung zur Weihnachtsfeier. Über 100 Mitglieder waren anwesend. Der Höhepunkt war das Singen der Weihnachts-hymne auf Deutsch! Ich war überrascht als alle das folgende Lied zur Melodie von „O Tannenbaum“ sangen:

O Straßenbahn, o Straßenbahn,
wie schön sind deine Gleise!

Du fährst nicht nur zur Sommerzeit,
nein auch im Winter, wenn es
schnell.

O Straßenbahn, o Straßenbahn,
wie schön sind deine Gleise!

Auf Nachfrage wurde mir erklärt, dass dies seit vielen Jahren Tradition ist, da die Straßenbahn ja von

einem Deutschen, Werner von Siemens, erfunden wurde und erst-mals 1881 in Groß-Lichterfelde (heute Teil von Berlin) erprobt wurde.



Dieses Jahr werden Fahrten nur an Samstagen und Sonntagen sowie an Feiertagen angeboten. Beginnend in Lake Oswego startet die erste Fahrt um 11 Uhr dann jeweils alle 2 Stunden, erste Rückfahrt aus Portland ist um 11:45. Der Fahrpreis für Erwachsene für Hin- und Rückfahrt beträgt \$20, für Kinder von 2-12 Jahren \$10.

Mit fünf Stadtbahnlinien und drei Straßenbahnlinien hat Portland eines der besten Stadtbahn- und Straßenbahn Systeme in den USA. Weitere Strecken sind in Bau bzw. Planung.

Foto 1: Wagen 48, Blackpool Doppeldecker

Foto 2: Wagen 813, Portland Brill Street Car

Text und Fotos:
Heiner Eichermüller

Emotionen, Erinnerungen, Geschichte

Emotionen und Gefühle sind bestimmende Elemente in unserem Leben und beeinflussen dieses, ob wir wollen oder nicht. Erinnerungen an alte Objekte rufen Nostalgie hervor, da sie uns an unsere Kindheit oder an die Lebensweise früherer Generationen erinnern.

Alte Fahrzeuge und Geräte sind deshalb wichtige Dinge, welche unbedingt erhalten werden müssen. Historische Busse und Straßenbahnen sind genauso wesentlich wie jedes Museum. Wir erwecken Geschichte zum Leben, und erhalten deshalb mit SMO und SFT unsere Historischen Fahrzeuge. Sie können uns zum Nachdenken anregen und uns helfen, die Entwicklung der Technologie und des Lebensstils im Laufe der Zeit zu verstehen.

Der KOM 229 (Mercedes-Benz O 405 n1) ist bereits fahrfähig, ebenso die historische Regensburger Straßenbahn.

Wir organisieren Rundfahrten und Events sowie

Ausflüge, wie z.B. das kommende Oldtimer Treffen in Regensburg das sehr umfangreich werden wird. Auch treffen wir uns regelmäßig in geselliger Runde. Hast du Lust mitzuwirken und die Historischen Busse zu fahren? Dann komm zu uns, wir freuen uns auf dich!



Marie Spreitzer, Historische Busse

Antiquariat REDIVIVUS Inh. Esther Mayerhofer Risakotta

Adolf-Schmetzer-Straße 23 · 93055 Regensburg
Tel. 0941-94671155 · www.redivivus.de

Regelmäßige Büchereinschätzung kostenlos!

Polsterei
wolfgang
siegmar

seit 1995



Killermannstraße 18
93049 Regensburg
Telefon 0941/3995125

FleiWa Fleischwaren aus Wald Oberpfälzer Wurstwaren

Kamingeräuchertes
Nach alter Tradition hergestellt

handgesalzen und 6 Wochen gepökelt

langsam kalt geräuchert und an der Oberpfälzer Luft gereift

immer solange Vorrat reicht

In Reßbach jeden Montag Schnäppchen-Markt 20 % auf alles! (außer bereits reduzierte Ware)

Regensburg: Sudetendeutsche Straße 1 c, Di. bis Sa. geöffnet
Killermannstraße 54 und Wilhelm-Raabe-Straße 14, Fr. u. Sa. geöffnet
Produktion und Verkauf
Reßbach/Wald, Süderholzstraße 10 · Nr. 7-17, Di-Do. 7-13, Fr. 7-18, Sa. 7-12
Info-Tel. 09453/81273-0 · www.FleiWa-Fleischwaren.de

OTH

OSTBAYERISCHE
TECHNISCHE HOCHSCHULE
REGENSBURG

Günther Schieferl und die Stationen seines Lebens

Geboren wurde Günther Schieferl am 26. Mai 1944 in Regensburg. Mit seinen vier Geschwistern verbrachte er hier seine Kindheit und Jugend. Er besuchte die Von-der-Thann Schule in Regensburg und erlernte anschließend den Beruf des Kfz-Mechanikers. Nach dieser Ausbildung wechselte er zur Billetfabrik Frohnhofer, in der er sein halbes Leben tätig war.



Seine restlichen Arbeitsjahre bis zur Rente verbrachte er bei der Regensburger Straßenbahn erst als Fahrscheinkontrolleur, danach als Straßenbahnschaffner. Neben seiner Familie galt seine ganze Aufmerksamkeit seinem großen Hobby, der historischen Straßenbahn. Über seinen eigenen Vater war die Begeisterung für die Straßenbahn auf ihn übergegangen, die ihn sein Leben lang begleitete.

Er qualifizierte sich in Innsbruck für den Straßenbahnschaffner-Schein, organisierte Reisen mit Sonderfahrten und historischen Straßenbahnen. Die ehrenamtliche Arbeit im Straßenbahnverein in Regens-

burg und bei den Eisenbahnfreunden Regenstauf bedeuteten ihm



alles. Er brachte sein geballtes Wissen und seine vielfältigen Fertigkeiten in die Vereine mit ein.

Er hatte sich vorgenommen, das Erbe seiner geliebten Straßenbahn niemals untergehen zu lassen und fortan alles, was damit zu tun hatte, ehrwürdig und achtsam gesammelt aufzuheben und einen festen Platz zu geben. In seiner Wohnung in Regensburg



schmückten historische Straßenbahnen die Regalwände, die er selbst in filigraner Handarbeit originalgetreu erstellt hat.

Seit der Gründung des Historischen Straßenbahn Vereins nahm Günther an jedem Event teil, stets in historischer Uniform, berichtend über die alte Straßenbahn. Und es gelang tatsächlich das Un-

mögliche! Mit unermüdlichem Engagement der Vereinsmitglieder und Unterstützern, Spenden und Veranstaltungen gelang es, Günthers Traum reell werden zu lassen. Die Regensburger Straßenbahn wurde fahrfähig!



Fast 60 Jahre, nachdem er das letzte Mal an einer Kurbel einer Regensburger Straßenbahn stand, durfte er im Betriebshof Plauen seine Regensburger Straßenbahn nochmal selbstfahren! Günther hatte in seinem Leben das gefunden, das ihn begeisterte und für das er all seine Energie und Lebenskraft einsetzte.

Wir widmen ihm zu Ehren einen "Ehrenschaffnerplatz" im Triebwagen und er wird, da bin ich mir sicher, von oben herab mit Wohlwollen runterschauen.

Die Geschichte der Regensburger Straßenbahn und der Verein Regensburger Historische Straßenbahn e.V. sowie die Regenstauffer Eisenbahnfreunde sind engstens und untrennbar mit Günther Schieferl verbunden.

Fotos und Text von
Esther Mayerhofer - Risakotta



Der freundliche Versandshop

für Freunde des Schienenverkehrs und Büssing.
Schauen Sie bei uns im Onlineshop vorbei. In Deutschland ab 25 € Versandkostenfrei, ins Ausland kundenorientierter Versandpreis

www.region-im-modell.de

Wir wünschen der
IG Historische Straßenbahn
Regensburg e.V. viel Erfolg.



Straßenbahndepot, Modell von G. Schieferl

City Mail Regensburg GmbH
Rathenastraße 9 | 93055 Regensburg
info@city-mail.de | (0941) 307 8558-0

Post Service Südost GmbH
Maierhofweg 7 | 94081 Fürstenzell
info@postservice-suedost.de | (0851) 851 7783-0

Chiemgau Post Trostberg
Am Waltershamer Feld 20 b | 83308 Trostberg
info@chiemgau-post.de | (08621) 508 859-0

Brief- und Paketdienst mit Fullservice

Abholservice Frankierung
Kurierfahrten Paketversand
Kuvertierung Wareneinlagerung
Etikettierung Druck Falz
Postfachleerung

Digitale Services

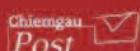
Digital-Anbindungen
Datenaufbereitung Personalisierung
Paketerfassung
Sendungsverfolgung

Ihre Geschäftspost in guten Händen

... aus der Region - in die Welt !



Achtung ! Neue Telefon-Nummern !!!



Ihr Postverbund in Südstbayern

Starkbierzeit



Komm zu unserer Feuerwehr!

Löschzug Schwabelweis
der Freiwilligen Feuerwehr Regensburg

Email: info@feuerwehr-schwabelweis.de

Inhalt

Jahreshauptversammlung	1
Nord-Süd-Stau in Regensburg	3
Gleisweihnacht	4
Regensburger und ihr Gelenkbus	6
Die geklaute Straßenbahnkurbel	8
Tram- Unterkunft in der Guerickestraße	10
Hoch hinaus am Bürgerfest 2025	12
THW am Gleis der Straßenbahn	13
Von Prüfening nach Pürkelgut	14
Historische Straßenbahnvereine	18
Emotionen, Erinnerungen, Busgeschichte	19
Nachruf G. Schieferl	20



Liebe Leserin, lieber Leser,

mit der zweimal im Jahr erscheinenden Mitgliederzeitung wollen wir allen Unterstützerinnen und Unterstützern des historischen Regensburger Straßenbahnvereins danken und über die Vereinsarbeit berichten.

Ein besonders großer Dank gilt an dieser Stelle allen Ehrenamtlichen und Inserenten, die unsere Vereinszeitung durch ihre Beiträge mit Leben füllen.

Vielen Dank an alle, die an der Mitgliederzeitung wieder mitgearbeitet haben.

...Viel Spaß beim Lesen!

Spendenkonto: IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.,

DE69 75050000 0026688309, Sparkasse Regensburg

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

1. VORSTAND

VEREINS-DATEN

REDAKTION

ANZEIGENVERWALTUNG

DRUCK

BEZUGSPREIS

SPENDENKONTO

ERSCHEINUNGSWEISE

ERSCHEINUNGSDATUM

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.

Verantwortlicher i.S. d. 55 Abs. 2 RStV

Dipl. Ing. Agr. Jan Mascheck, Maxhütte-Haidhof

e-mail: mail@strassenbahnregensburg.de

www.strassenbahnregensburg.de

Claudia Krause, Rolf Schmetzer, mail@strassenbahnregensburg.de

Claudia Krause, Rolf Schmetzer, mail@strassenbahnregensburg.de

print medien service - R. 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 2025