

Im Jahre 1959 begann für Freiburg das Gelenktriebswagen-Zeitalter. Relativ spät, wenn man an andere Städte denkt. Die Waggonfabrik Rastatt wurde beauftragt, drei Wagen zu fertigen. Um den Ersatzteilbestand nicht zu vergrößern, wurde die Bestellung der Wagen nicht als herkömmlicher Gelenktriebswagen, wie zu dieser Zeit üblich, erteilt, sondern als Sattelgelenkwagen, der baugleich mit dem zweiachsigen Verbandstyp ist. Die Neuerungen waren lediglich die automatischen Türen sowie der aufgesattelte Nachläufer.

Sattelgelenkwagen:

Dieses System des aufgesattelten Nachläufers stammt aus den 30er Jahren aus Italien. Vorteil dieses Systems: Alte zweiachsige Triebwagen können mit relativ wenig Aufwand zu einem Gelenkfahrzeug aufgewertet werden. Prinzip: An einer Seite wird dem zweiachsigen Triebwagen der Führerstand „abgesägt“ und ein Beiwagen wie ein Sattelaufleger (Sattel-LKW) dem Fahrzeug beigefügt. Dieser Aufleger erhält ein antriebsloses Drehgestell.

Typ Freiburg:

Waggonfabrik Rastatt, 3 Stück, Sattelgelenkwagen in Einrichtungsbauart mit Schaffnersitz.

Warum der Name „Sputnik“ ?

Die drei modernen Fahrzeuge wurden von den Freiburger Bürgerinnen und Bürgern alsbald mit dem Beinamen Sputnik betitelt. Was wir nicht so richtig nachvollziehen können, startete doch der Sputnik bereits 1957.



Sputnik !!! Das Kultfahrzeug

Der Name Sputnik sollte zum Inbegriff des Straßenbahnwagens der Freiburger Fans werden. Durch seine Bauart ergibt sich folgender Effekt: Fährt man im Antriebsteil (vordere Hälfte) als Fahrgast mit, so hat man das Gefühl, man fährt über eine Kiespiste oder einen Kartoffelacker, was durch die Blattfederung und die Technik der Zweiachsertrams kommt. Sitzt man im hinteren Teil (Sattelaufleger), fährt es sich wie in einer 5-Sterne-Pullmann-Limousine. Es ist nahezu nichts von irgendwelchen Erschütterungen und Geräuschen zu spüren..

Die Umbauvarianten:

Die drei Freiburger Sputniks mussten etliche Umbauten über sich ergehen lassen. Hier die markantesten in Kürze:

Auslieferungszustand: Lampe in der Mitte, Nummer unter dem Puffer, Schaffnersitz, keine Drucktaster für Türöffnung, Aluminiumzierleisten.

Variante 2: Umbau auf Selbstbedienung; Entfernung der Zierleisten sowie neue Nummer über dem Puffer.



Variante 3: Umlackierung auf rot-weiß, Doppellampen an der Fahrzeugfront.



Die Einsätze:

Der Sputnik war anfangs als Hauptverkehrsträger mit Beiwagen auf der Hauptlinie 4 Littenweiler- Komturplatz eingesetzt.

Als 1981 die zweite Serie der GT8-Triebwagen kam, begann sein Stern zu sinken. Die Fahrzeuge wurden bis 1983 im Betriebshof Nord abgestellt.

Aus akutem Fahrzeugmangel kehrten sie 1983 wieder in den Dienst zurück, allerdings ohne Beiwagen auf der Taktverdichtungslinie 3 (Ringverkehr)

Bertoldsbrunnen – Hauptfriedhof – Hornusstraße – Habsburgerstraße – Bertoldsbrunnen.

Ihre letzten Tage verbrachten sie auf der Linie 5 Hornusstraße – Bissierstraße.

Im Winter 1994 hat der Redakteur zum letzten Mal einen Sputnik im Einsatz gesehen.

Kurioses:

Viele Freiburger kennen vielleicht noch die alte Linie 6, die bis 1959 als Betriebsstrecke zum Betriebshof Süd diente. Da die Strecke 1959 in technisch so desolatem Zustand war, wurde sie stillgelegt. Als letztes Fahrzeug fuhr der Triebwagen mit der Nummer 102 diese Strecke. Somit ist auch hier eine Verbindung alt auf neu gegeben.



Das Fahrzeug heute:

Der Sputnik mit der Nummer 100 hatte durch die Umnummerierung der VAG in seinen späten Jahren die Nummer 103 erhalten.

Das heutige Erscheinungsbild des Museumswagens ist keine korrekte Wiedergabe irgendeiner der drei Epochen! Er stellt allenfalls eine Karikatur, aus allen drei Epochen zusammengefügt, dar.

Der Wagen ist äußerlich in beige (Variante 2), jedoch die Frontlampen sind doppelt vorhanden (Variante 3), äußerlich ist die Nummer 100 angebracht, innen die Nummer 103 sowie die Beschriftung mit dem roten S (für Selbstbedienung) und Kasse, was auch zur Nummer 103 gehört.

Impressum:

NVB–Online Magazin Extra erscheint in loser Reihenfolge zu besonderen Anlässen.

Redaktion:

Florian Fuss
Hanspeter Schlatterer

Text:

Hanspeter Schlatterer

Bilder:

Haerdle, Kittendorf, Müller, Schlatterer

Das Ende:

Das Ende für die Wagen 101 und 102 kam im Jahre 1995, wo sie dem Schneidbrenner zum Opfer fielen.

Triebwagen 103 wurde als Ganzreklamewagen weiterbetrieben, bis er von den Straßenbahnfreunden von der Verschrottung bewahrt wurde und weitgehend von der VAG in den Ursprungszustand zurückversetzt wurde.

Schlusswort:

Die Straßenbahnfreunde haben mit der Restaurierung des Wagens 100/103 einen bunten Bogen gespannt von 1959 bis zu seiner Außerdienststellung Mitte der 90er Jahre.

