

Hilfskupplung von Normal- auf Meterspur

Entwurf August 2012

Als 1976 die Entscheidung fiel, die Stuttgarter Strassenbahn auf eine leistungsfähige Stadtbahn umzubauen, hat wahrscheinlich kaum jemand daran geglaubt, dass dieses Ziel 2011 vollständig erreicht sein wird.

Anfänglich war die Umstellung der Meterspurstrecken auf Normalspur für die Ausfahrten mit den Fahrzeugen der *Stuttgarter Historischen Strassenbahnen* noch kaum ein Problem, aber mit der Zeit gab es immer weniger Strecken. Durch Beharrlichkeit und auch viel Goodwill konnte erreicht werden, dass ab der *Strassenbahnwelt* in Bad Cannstatt zwei Museumsstrecken zumindest längerfristig weiterhin befahren werden können: Linie 21 über den Innenstadtring und Linie 23 nach Ruhbank beim Fernsehturm.

Auch bei den bestens unterhaltenen Strassenbahnwagen besteht natürlich immer das Restrisiko eines Liegenbleibens. Ein Abschleppen oder –stossens mit anderen Meterspurfahrzeugen ist praktisch ausgeschlossen. Insbesondere auf Tunnelstrecken ist dies faktisch nur mit einem Stadtbahnwagen möglich. Die Herausforderung dabei ist, dass die Kupplungen um den halben Spurweitenunterschied seitlich versetzt und in verschiedenen Höhen montiert sind, bei den Stadtbahnwagen auf einer Kupplungshöhe von 700 (-20) mm und bei den Strassenbahnwagen auf 450 mm. Auch wenn dem nicht so wäre, wären die beiden verschiedenen Bauarten (*welche?*) der Scharfenbergkupplungen mechanisch inkompatibel. Die *Stuttgarter Strassenbahnen AG* entwickelte daher eine Übergangskupplung, die das Problem löst.

Die Montage dieser 60 kg schweren Hilfskupplung erfordert faktisch drei Mann. Zuerst wird der Kupplungskopf am Stadtbahnwagen angekuppelt, anschliessend die Höhe zur tiefer liegenden Strassenbahnkupplung eingestellt und dann die Strassenbahn angekuppelt. Dieser Vorgang wird gelegentlich mit dem betreffenden Personal geübt.

Es versteht sich, dass der Fahrer einer solchen Komposition genaue Kenntnisse der zu befahrenden Gleistopografie haben muss. Die erlaubte Maximalgeschwindigkeit beträgt 15 km/h und es dürfen keine Fahrgäste mitbefördert werden.



Die Hilfskupplung anlässlich einer Instruktionsfahrt zwischen dem meterspurigen historischen GT4 links und dem Normalspurigen Stadtbahnwagen rechts. (Foto: Uli Leibfarth, 14.07.2012)