

Als die Sechser noch nach Hochzoll fuhr

Vor 30 Jahren wurden zwei Trambahnlinien eingestellt

Von unserem Redaktionsmitglied
Richard S. Schmidt

Vor dreißig Jahren stellten die Stadtwerke zwei Straßenbahnlinien ein: Am 8. Oktober 1960 fuhren die Wagen der Linien 5 und 6 das letzte Mal. Sie pendelten zwischen Rotem Tor und Senkelbach (Linie 5) sowie vom Hauptbahnhof nach Hochzoll (Linie 6). Heute wären viele froh, wenn es zumindest die damals knapp fünf Kilometer lange Strecke nach Hochzoll noch gäbe.

Das Ende für die Tram war kein Grund zum Feiern: Der Umstieg auf die Linie 36 zeigte bald, daß die Busse keine Verbesserung darstellten. Auch die Gelenkzüge konnten die Schienenkapazitäten nicht erreichen, obwohl man schon damals im Sechs- oder Siebeneinhalb-Minuten-Takt bis 19 Uhr fuhr.

Die hochbetagten Motorwagen (so wurden damals die Zugwagen der Tram genannt) waren je nach Typ zwischen 34 und 47 Jahre alt und wurden zum Leidwesen von Herbert Wafner, dem 1. Vorstand der „Freunde der Augsburger Straßenbahn“, fast alle unmittelbar nach der Ausmusterung verschrottet. Die letzten Meter Gleise in der Prinzstraße wurden hingegen erst kürzlich entfernt.

Zweispurig über den Lech

Die Linie 6 wurde 1920 zwischen Hauptbahnhof und Hochzoller Lechbrücke in Betrieb genommen, 1934 dann bis zur Zugspitzstraße verlängert. Der Kurs führte vom Hauptbahnhof über den Königs- und Moritzplatz, am Ulrich vorbei zweigleisig bis zur Gärtnerstraße. Danach entlang dem Heuweg bis zum Spickel, doppelspurig über die Lechbrücke, dann wieder einspurig zur Endstation.

Gefahren wurden höchstens 40 Stundenkilometer. Eine Besonderheit: In den verkehrsarmen Zeiten wurden die Anhänger am Eiskanal abgestellt, und die letzten beiden Wagen rückten mit jeweils drei Beiwagen im Schlepp ins Depot ein. In Hochzoll war das Wenden eine besondere Prozedur: Da mußte die Stange des Rollenstromabnehmers mit seiner schweren Seiltrommel „gedreht“ werden. Eine Aufgabe für den Zugführer, während der Wagenführer mit dem „Fahrtwendehebel“ in der Hand die Plattform wechselte. Zur Verständigung gab es eine Signalpfeife oder die Seilzuglocke.

Der heute 61jährige VGA-Verkehrsmeister Wilhelm Hildensperger erinnert sich mit Wehmut, aber auch mit Schauern an den Dienst auf der Sechser: „In unserem pelzgefüt-

terten Wintermantel, den Filzstiefeln und Ohrenschützern sahen wir in der kalten Jahreszeit wie arktische Expeditionsteilnehmer aus. Während im Wageninnern Saunatemperaturen herrschten, war es auf der Plattform bitter kalt und zugig.“ Ampeln gab es auf der gesamten Strecke nicht. Dafür einen Kreuzungsfahrplan im Begegnungsverkehr auf den eingleisigen Abschnitten.

Heute eine Rarität für Trambahn-Fans waren die Fahrplan-Uhren: Statt einem Zifferblatt enthielten sie die Haltestellen, und am Kö war die Umsteigezeit rot markiert. Wenn der Zeiger auf grün sprang, mußte abgefahren werden. So manchen Fluch gaben die Fahrer wegen der vielen technischen Haults von sich. Immer wieder sprang die Stromabnehmerrolle aus dem Fahrleitungsdraht und im Winter hängte sich beim kleinsten Schneehügel vorne das Überroll-Sicherheitsbrett aus. Eine besondere Sicherheitsauflage galt am Milchberg für den Anhänger-Schaffner: Bei der Berg- und Talfahrt mußte er an der Handbremse stehen.

In den Fahrzeugen kam man sich oft sehr nahe. Wilhelm Hildensperger: „Bei 24 Sitzplätzen auf zwei gegenüberliegenden Bänken und 31 Steh- sowie zwei Schaffnerplätzen hatte man noch engen Kontakt mit den Fahrgästen. Der prominenteste Sechser-Fahrgast war viele Jahre Oberbürgermeister Dr. Klaus Müller, der in der Sandersstraße wohnte.“

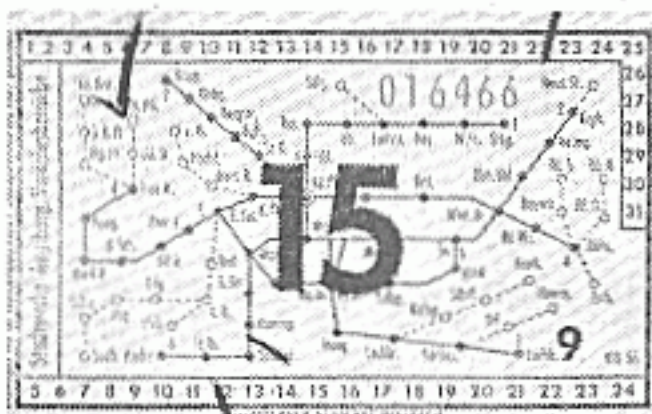
Damals gab's weder Wabentarif noch Streifenkarte: Kinder, Hunde und Gepäck kosteten ein Zehnerl, Erwachsene zahlten auf der Sechser 30 Pfennig. Der Schaffner strich auf dem Billett mit schwarzem Fettstift den Einstieg, das Ziel, Tag und Monat an. Wer „gradaus“ fuhr, dem wurde der Fahrschein sofort eingerissen und damit entwertet.

ANA für neue Linie

Während die Linie 5 ganz in der Versenkung verschwunden ist, hat die Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg (ANA) zur 30jährigen Stilllegung für die Trambahnlinie 6 einen Streckenneubau vorgeschlagen. Im ANA-Nahverkehrskonzept hält Erwin Rott sogar weitgehend an der alten Trasse fest. Erst in Höhe der Don-Bosco-Kirche bei der Einmündung in die Heinstraße und südlich der Herrenbachschule soll die Strecke über eine eigene Lechbrücke und durch einen Tunnel zur Zugspitzstraße weitergeführt werden. Von dort sind zwei Schienen-Aste nach Friedberg-West und Hochzoll-Süd vorgesehen. Gleichzeitig wird gefordert, die Linie 1 über den Neuen Ostfriedhof hinaus bis zum Hochzoller Bahnhof zu bauen.



Fuhr noch zwei Jahre auf der Linie 6: Verkehrsmeister Wilhelm Hildensperger. Bild: Anne Wall



VGA-Billett vor 30 Jahren: Damals wurden Fahrpreise von fünf bis 35 Pfennig verlangt.



Einer von zehn kriegsbeschädigten Wagen: Holzaufbau als Notlösung AZ-Bild: Privat