

Inhalt

Die Pferdebahnzeit (1881–1903)

- 6 Die Anfänge des öffentlichen Nahverkehrs
- 7 Die Pferdebahn entsteht
- 10 Die Betriebseröffnung
- 13 Turbulente Jahre
- 15 Die Blütezeit der Pferdebahn

Der Aufbau der elektrischen Straßenbahn

- 17 Wie weiter im Stadtverkehr?
- 18 Mehr als nur ein neuer Name
- 19 Der Bau beginnt
- 22 Elektrische Triebwagen treffen ein
- 23 Die Eröffnung
- 24 Änderungen und Erweiterungen
- 28 Der Bahnübergang Satower Chaussee
- 29 Auf neuen Gleisen durch Rostock
- 32 Technische Verbesserungen
- 33 Die Straßenbahn wächst und gedeiht
- 35 Straßenbahn zum Neuen Friedhof

Schwere Jahre (1914–23)

- 37 Die Straßenbahn im Krieg
- 38 Ein Straßenbahnglück / Pläne und Realität
- 39 Vom Krieg in die Krise
- 43 Ein neuer „erster Mann“
- 44 Die Jahre der Hyperinflation

Hoffen und Bangen (1923–33)

- 46 Rückkehr zu Normalität
- 47 Die Allgemeine Lokalbahn- und Kraftwerke-AG
- 52 Der Omnibus, ein neues Verkehrsmittel
- 55 Die Straßenbahn wird modernisiert
- 56 Mit dem Omnibus durch die Stadt
- 58 Die Lage verschärft sich wieder
- 59 Straßenbahn zum Neuen Friedhof

Der Stadtverkehr im Dritten Reich

- 61 Politischer Terror, wirtschaftliche Stabilisierung
- 63 Neue Omnibuslinien
- 64 Holzgas statt Benzin / Rostock wird Großstadt
- 66 Der Bus erreicht Dierkow / Zentralismus und Größenwahn / Der Stadtverkehr wird erweitert
- 70 Die RSAG als Referenz für Holzgasantrieb
- 74 Der Krieg beginnt
- 79 Erhöhung des Aktienkapitals
- 80 Das Vier-Tage-Bombardement
- 82 Straßenbahn und Bus in städtischer Regie

Wiederaufbau (1945–55)

- 84 Die „Stunde Null“
- 86 War alles umsonst?
- 88 Straßenbahn nach Dierkow und Warnemünde
- 91 Eine Eisenbahn für die Straßenbahn?
- 92 Mühen des Alltags
- 93 Erfolge beim weiteren Ausbau
- 95 Teil des Kommunalwirtschaftsunternehmens
- 96 Die Straßenbahn fährt zur Tessiner Straße
- 97 ... und nach Gehlsdorf
- 99 Krankentransport per Straßenbahn
- 100 Problemfall Stalinstraße
- 101 Vom KWU zum VEB Verkehrsbetriebe
- 102 Ein neuer Betriebshof entsteht
- 104 Rostock wird Bezirksstadt
- 106 Verstärkte Orientierung auf den Omnibus
- 107 Die Tarifumstellung und ihre Folgen

Große Pläne (1956–71)

- 109 Neue Strecken im Verkehrsnetz
- 113 Rationalisierung ist Trumpf
- 116 Neue Aufgaben, vor allem für den Bus
- 118 Fortschreitende Rationalisierung
- 122 Eine Zukunft für die Straßenbahn?
- 128 In die Zukunft „Ohne Schaffner“
- 129 Neue Anforderungen, alte Probleme
- 131 Der Generalverkehrsplan nimmt Gestalt an
- 133 Fünf-Tage-Arbeitswoche und Erweiterung der Freizeitangebote / Neue Verkehrsmittel
- 135 Die Liniennetzreform
- 136 Hauptauftragnehmer Personennahverkehr

Nahverkehr im „Realsozialismus“

- 139 Korrektur des Generalverkehrsplans
- 141 Das Ende der Linie 4
- 144 Neue Wohngebiete, neue Linien
- 148 Die weitere Entwicklung der HAN
- 149 Wie soll es weitergehen?
- 152 Ein neues Abfertigungssystem
- 153 Immer wieder fehlt Personal
- 157 Das Verkehrsmittel der Zukunft
- 158 Weitere Modernisierung der Anlagen
- 160 Der NVR als Kombinatbetrieb
- 161 Güterverkehr per Straßenbahn?
- 162 Wieder mit der Straßenbahn nach Dierkow
- 166 Die letzten Jahre der DDR

Die Wende – und wie weiter?

- 170 Erste Schritte in die Marktwirtschaft
- 175 Niederflurtechnik bei der Straßenbahn
- 178 Sparsam und attraktiv: Die RSAG in den 90ern
- 188 Das Projekt „Netzerweiterung“

194 Die Rostocker Fähren

196 Die Ausstellung im „depot 12“

Der Wagenpark der Straßenbahn

- 198 Die Pferdebahnwagen
- 200 Die ersten Triebwagen
- 204 Die ersten Beiwagen
- 205 Die 1910/11 beschafften Beiwagen
- 207 Die Triebwagen 22 und 23
- 208 Die Weyer-Triebwagen
- 209 Ehem. Rheinbahn-Beiwagen von 1895–1904
- 211 Wismarer Triebwagen von 1926/27
- 217 Eigenbautriebwagen von 1936–39
- 218 Die 1938/39 gebraucht gekauften Beiwagen
- 222 Wismarer Triebwagen von 1940–50
- 225 Die Triebwagen aus Eberswalde
- 226 Die ehemaligen Strandbahnwagen
- 230 Die Wismarer Beiwagen von 1951
- 231 Alte Leipziger Wagen von 1912/13
- 233 Die LOWA-Wagen aus Werdau
- 236 Die LOWA-Wagen aus Gotha
- 240 Die Gothaer Wagen T 57 und B 57
- 242 Die Gothaer Gelenktriebwagen
- 245 Die Gothaer Wagen von 1964–69
- 247 Die Reko-Wagen aus Schöneweide
- 251 Die Tatra-Wagen
- 254 Die Niederflurtriebwagen
- 256 Die Niederflurbeiwagen
- 257 Fremdfahrzeuge
- 258 Arbeitswagen (ohne ehem. Linienfahrzeuge)

Die Busse der Rostocker Straßenbahn

- 263 „Benziner“ aus den 20er Jahren
- 266 Die „Holzgaser“
- 267 Dieselfusse aus der Kriegszeit
- 270 Die Anhänger
- 271 Einzelstücke und Kleinserien der 50er Jahre
- 274 Die Busse der H6B-Typenreihe
- 277 Die Ikarus-Busse
- 288 Die Robur-Busse aus Zittau
- 290 Die unbeliebten sowjetischen Busse
- 293 Gebrauchtwagen nach der Wende
- 295 Die Niederflurgeneration

Verlag Kenning

Dipl.-Ing. Ludger Kenning, Borkener Hof 1, D-48527 Nordhorn, Tel. 05921 76996, Fax 77958
ludger.kenning@web.de, www.verlag-kenning.de

ISBN 3-933613-81-7

Copyright 2006 by Verlag Kenning, Nordhorn. Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Reproduktion (Foto- oder Mikrokopie), der Übersetzung und der (auch teilweisen) Verwendung im Internet vorbehalten.

Für ihre wertvolle Unterstützung bedanken wir uns herzlichst bei Klaus Adam, Jan Bleis, Joachim Conradi, Peter Dönges, Wolfram Eschenburg, Karl-Otto Friedemann, Wolfgang Golzsch, Christoph Hammer, Steffen Kästner, Jens Karkuschke, Lutz Kösser, Reinhard Kramer, Frank Möller, Manfred Preiß, Burkhard Proske, Jens Roggentin, Klaus-Dieter Roloff, Uwe Roloff, Siegfried Rüger, Mario Schatz, Rolf-Roland Scholze, Karl-Heinz Schulz, Kristian Stock, Ulrich Theurer, Hendrik Völschow und Dieter Zeh sowie bei den Mitarbeitern des Stadtarchivs Rostock und des Landeshauptarchivs Schwerin. Ein besonderer Dank geht an Albrecht Kutzt, ohne den vieles über den Rostocker Nahverkehr für immer in Vergessenheit geraten wäre, an Thomas Opolka für die Anfertigung der Netzpläne sowie an Jens Strobel, der die Fotos des AG „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig“ e.V. aus dem Nachlaß von Wolfgang Schreiner betreut.

Titelfoto: Seit 1961 fährt die Straßenbahn nicht mehr durch das Kröpeliner Tor am Eingang der Kröpeliner Straße, sondern erreicht den Schröderplatz im weiten Bogen aus der Langen Straße heraus. Die hier abgebildete Gleisführung ist zwar inzwischen Geschichte, doch die modernen Niederflurtriebwagen bilden heute das Rückgrat des Straßenbahnbetriebs. Foto (Oktober 1995): Hendrik Völschow

Seite 1: Beschauliche Ruhe auf der Ernst-Barlach-Straße, wo die Linie 4 an der Haltestelle Steintor endete. Der Tw 40 wartete am Nachmittag des 17. September 1966 als Standwagen auf den Gegenzug aus Gehlsdorf. Foto: Thorkild Ring Hansen

Rückseite oben: Zum 60-jährigen Bestehen des Omnibusbetriebs fuhr im August 1986 wieder ein (Berliner) Doppelstockbus Do56 durch Rostock. Im Betriebshof Hamburger Straße begegnete er dem Tw 26 des NVR. Foto: Sammlung Frank-Torsten Freier

Rückseite unten: Nach 2000 dehnte sich das Netz erheblich aus, und auch die jahrzehntlang geplanten Strecken in die Südstadt sind inzwischen fertig. Unterwegs zum Endpunkt Südblick passierte der Niederflur-Tw 652 am 12. April 2003 die Stadthalle. Foto: Jan Kaczmarek