VERBAND DEUTSCHER VERKEHRS-AMATEURE e.V.

68. VDVA-TAGUNG

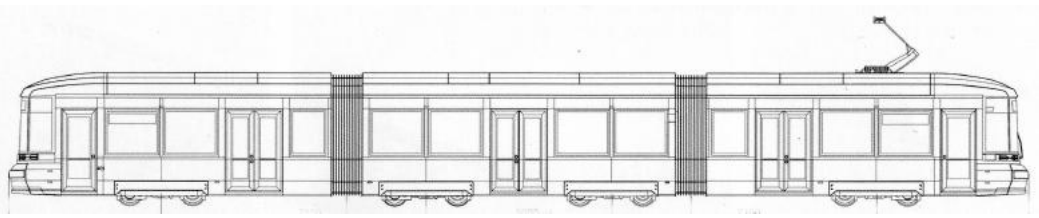
22. bis 27. August 2017

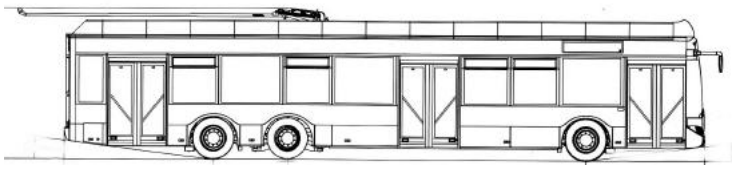
Baltikum &

Helsinki

Vortagung 19. bis 21. August 2017

Nachtagung 28. bis 29. August 2017





Inhalt:

Tagungsteilnehmer, alphabetisch 2
Inhaltsverzeichnis 4
Begrüßung 5
Allgemeine Hinweise zur Organisation, Einiges ist wichtig... 6
Hinweise zu den Fahrkarten in den Städten 6
Unser Reisebus 8
Länderhinweise 9
Unsere Hotels 12

Vortagung
Programm am Sonntag, 20. August: 15
Informationen zur Stadt und zum Obus Vilnius 16
Programm am Montag, 21. August 19
Informationen zur Stadt und zu Obus und Standseilbahnen Kaunas 19

Haupttagung
Programm am Dienstag, 22. August: 23
Informationen zur Stadt und zur Straßenbahn Riga 23
Programm am Mittwoch 23. August: 27
Informationen zur Stadt und zur Straßenbahn Daugavpils 27
Programm am Donnerstag, 24. August: 31
Informationen zur Stadt, zu Cineville, zur Straßenbahn Liepaja 31
Programm am Freitag, 25. August: 35
Informationen zum Obus in Riga 35
Programm am Samstag, 26. August: 37
Informationen zur Stadt Tallin 37
Programm am Sonntag, 27. August 41
Information zu Straßenbahn und Obus Tallinn 41

Nachtagung
Programm am Montag, 28. August: 44
Informationen zur Stadt und zur Straßenbahn Helsinki 44
Programm am Dienstag, 28. August: 51
Informationen zur U-Bahn Helsinki 51

Einladung zur Mitgliederversammlung 54
Raum für Notizen 55
Abschluss, Danksagungen 56

Anlagen:
- Lagepläne der Hotels, der Restaurants für Kennenlern- und Abschiedsessen und Plan des Transferbusses vom Hotel in Vilnius zur Stadt mit Haltestellen.
- Netzpläne der besuchten Verkehrsbetriebe

Urheber-Hinweis: Die Informationen entstammen Wikipedia und den Webseiten der Verkehrsbetriebe sowie einiger nahe stehender Vereine. Zusätzlich erhalten Sie die Streckenpläne in Farbe in A4 als Beilage, um darauf den Fahrtverlauf und Fotostellen einzutragen.

Diese Pläne hat uns Herr Schwandl wieder kostenlos zur Verfügung gestellt und sogar noch Aktualisierungen vorgenommen. Als Gegenleistung bittet Herr Schwandl darauf hinzuweisen, dass im Oktober der Tram-Atlas Polen erscheint, in der Hoffnung, dass viele von Ihnen den dann erwerben werden. Dies wollen wir gerne ankündigen und danken Herrn Schwandl für seine Unterstützung recht herzlich.

Die Fotos stammen entweder von den oben genannten Webseiten oder aus der Sammlung von Axel Reuther.

Liebe Tagungsteilnehmer,

in der Abstimmung für die diesjährige Tagung gewann vor zwei Jahren der Vorschlag "Baltikum" hauchdünn vor Skandinavien. Die Vorbereitungen begannen kurzfristig danach, Ende 2015 bereits und Lars Richter, der zugleich die Reiseleitung ausübt, hat sich sowohl um einen externen Reiseleiter als auch um viele Details gekümmert. Dafür unseren herzlichen Dank an Lars.

Als Reiseleiter "vor Ort" hat Lars Udrius Amalis aus Kaunas gewonnen, der schon andere Straßenbahnprogramme mitorganisiert hat. Herzlich willkommen. Zugleich wussten wir, dass die Bahnverbindungen im Baltikum noch nicht optimal sind, daher setzen wir einen Reisebus ein, der uns alle Tage, mit Ausnahme von zwei Tagen in Riga, zur Verfügung steht. Es handelt sich um einen modernen Reisebus, er sollte auch an heißen Tagen ausreichend Komfort bieten.

Wenn ich es richtig mitbekommen habe, hat Udrius sehr viele Kontakte zu den einzelnen Betrieben geknüpft. Die Programme sind sehr vielseitig und abwechslungsreich, sie sollten daher das Interesse aller Tagungsteilnehmer finden. Sollte einmal etwas nicht ganz zu Ihrer Zufriedenheit sein, bitte sagen Sie es uns, der Reise- und Organisationsleitung.

Die Redaktion für das vorliegende Programmheft hat erneut Axel Reuther übernommen, dem ich vielen Dank sage, auch für die vielen zusätzlichen Informationen.

Gestatten Sie an dieser Stelle **einige organisatorische Hinweise**:

- Mit dem Programmheft erhalten Sie mehrere Farbkopien mit allen Liniennetzplänen.
- Aufgrund der großen Teilnehmerzahl von 54 Teilnehmern werden wohl an die 40 Fotografen bei den Fotohalten das "Objekt der Begierde" aufnehmen wollen. **Wir bilden deshalb 2 Fotogruppen** (Leiter Lars Richter, unterstützt von Walter Vögele, zu erkennen an den gelben Warnwesten), nach Festlegen der „Fotolinie“ werden die Standorte „links/rechts“ auch getauscht, so dass eigentlich jeder zu seinem Foto kommen sollte – jedoch bedarf es dazu einer **ganz besonderen Disziplin** aller Beteiligter. Bitte nicht von der Rückseite den anderen Fotografen im Bild stehen, das gibt Unmut .....
- Auf den Namensschildern gibt es farbige Punkte (blau, rot, grün und gelb). Hinweise zur Aufteilung der Gruppe finden Sie auf Seite 7.

Die Unterstützung kommt dieses Jahr vornehmlich von den Betrieben. Wir sagen daher allen Beteiligten unseren herzlichen Dank, seien sie im Fahrdienst oder in der Werkstatt als auch "hinter den Kulissen".

Ihnen allen wünschen wir eine abwechslungsreiche und erlebnisreiche und hoffentlich nicht zu stressige VDVA-Jahrestagung 2017.

Rolf Hafke

Bitte beachten:
Wir haben den Ablauf mit großer Sorgfalt vorbereitet und die Informationen dazu in diesem Programmheft zusammengestellt. Dennoch kann es möglich sein, dass aus betrieblichen Gründen in den besuchten Unternehmen kurzfristig Änderungen notwendig werden, die sich auf den geplanten Programmablauf auswirken. Die Reiseleitung wird mögliche Änderungen mitteilen, sobald sie ihr bekannt werden. Es ist daher notwendig, sich an den genannten Treffpunkten zur angegebenen Zeit einzufinden, damit die Änderungen auch weitergegeben werden können.

Bei der An- und Abreise nutzen wir öffentliche Verkehrsmittel und sind auch hier vor kurzfristigen Änderungen nicht sicher. Hier kann es auch zu Verspätungen und Ausfällen kommen.

Die Abfahrten sind daher so geplant, dass im Falle von Verzögerungen der Veranstaltungsort im Normalfall rechtzeitig erreicht wird. Wir möchten daher diejenigen, die sich nicht an den organisierten Anreisen beteiligen, bitten, mit der Reiseleitung Kontakt aufzunehmen, wenn sich die Gruppe nicht zur festgesetzten Zeit am genannten Treffpunkt einfindet.

Hinweise zu den Fahrkarten vor Ort:
Mit Ausnahme von Kaunas und Daugavpils erhalten die Teilnehmer von der Reiseleitung Tageskarten im Hotel. Mit dieser können an den Aufenthaltstagen individuelle Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen werden. Im Baltikum handelt es sich dabei in der Regel um elektronische Smartcards, auf denen entweder der Betrag aufgebucht ist, um die Tageskarten bei Fahrtantritt zu aktivieren, oder bereits fest installiert. Einzelheiten erfahren Sie bei der Ausgabe der Karten. Wer nicht im Hotel der Gruppe wohnt, fragt bitte die Reiseleitung, wie er an seine Karte kommt.

In Kaunas wird wenig Zeit für eigene Aktivitäten bestehen. Einzelfahrscheine (80 Cent) können bei den Fahrern erworben werden, müssen aber passend bezahlt werden, da kein Wechselgeld herausgegeben wird.

In Daugavpils verkehren die Straßenbahnen mit Schaffner! Fahrscheine können daher problemlos dort gekauft werden (Einzelfahrt 43 Cent!)

Die Organisationsleitung ist erreichbar: Rolf Hafke [redacted]
Reiseleiter ist Lars Richter, Telefon [redacted]
unterstützt von Walter Vögele, Telefon [redacted]

Auch dieses Jahr gibt es Namensschilder und Halsbänder. Bei Tagungsbeginn werden die Namensschilder als Tagungsausweis ausgegeben; diese sind bitte während der gesamten Tagung - zur Erkennung der VDVA-Teilnehmer - ständig zu tragen, danke.

Wer über ein brauchbares Halsband verfügt, sollte dieses bitte mitbringen. Ebenso danken wir Ihnen, wenn Sie die entsprechende Plastikhülle mitbringen würden.

Einiges ist wichtig.....

Bitte lesen Sie diese Zeilen, nehmen Sie sich die Zeit, um letztendlich die Tagung auch ohne Probleme durchführen zu können, danke vielmals!

Wir sind in diesem Jahr mit 54 Teilnehmern doch eine große Teilnehmergruppe. Da jeder Fotograf eine möglichst gute Ausbeute an Bildern mit nach Hause nehmen möchte, ist Rücksichtnahme unbedingt notwendig. Da die Zeit bei Besichtigungen und Fotohalten begrenzt ist, haben Sie bitte Verständnis dafür, dass nicht jeder Sonderwunsch erfüllt werden kann.

Die Namensschilder sind auch dieses Jahr mit Farbpunkten versehen. Wir haben versucht, vier möglichst gleich große Gruppen zu bilden, meistens werden zwei Gruppen wohl vereint geführt. Sollte eine Aufteilung der Gesamtgruppe, z. B. bei Besichtigungen oder begrenzter Platzzahl bei einzelnen Mitfahrmöglichkeiten, notwendig werden, wird dies die Organisationsleitung vor Ort vornehmen. Sofern vorab bekannt, ist die Notwendigkeit zur Aufteilung bereits beim Programm des jeweiligen Tages vermerkt.

Wie in den Vorjahren gestatten Sie uns bitte einige Hinweise grundsätzlicher Art:
Wir sind bei den Verkehrsbetrieben zu Gast, auch wenn wir für die Fahrten bzw. Sonderfahrten bezahlen! Daher bitte auch so auftreten, dass wir bzw. andere Gruppen nochmals wiederkommen dürfen. Bitte stets die Begrüßung oder den Empfang abwarten, danach geben wir weitere Informationen, wie der Besuch durchgeführt wird – bitte keine eigenen Exkursionen, danke! Wir versuchen natürlich, alles fotografieren zu können.

Oftmals können auch nur sehr kurze Fotohalte eingelegt werden! Wenn diese zu lange dauern, müssen andere Fotohalte ggf. entfallen. Bitte überqueren Sie Gleise nur an (für die Öffentlichkeit) zugelassenen Stellen und beachten Sie immer den Verkehr auf den Schienen (vor allem auch aus der Gegenrichtung!) und den Straßen.

In allen auftretenden Fragen können Sie sich an die Organisationsleitung wenden, wir versuchen so weit wie möglich zu helfen.

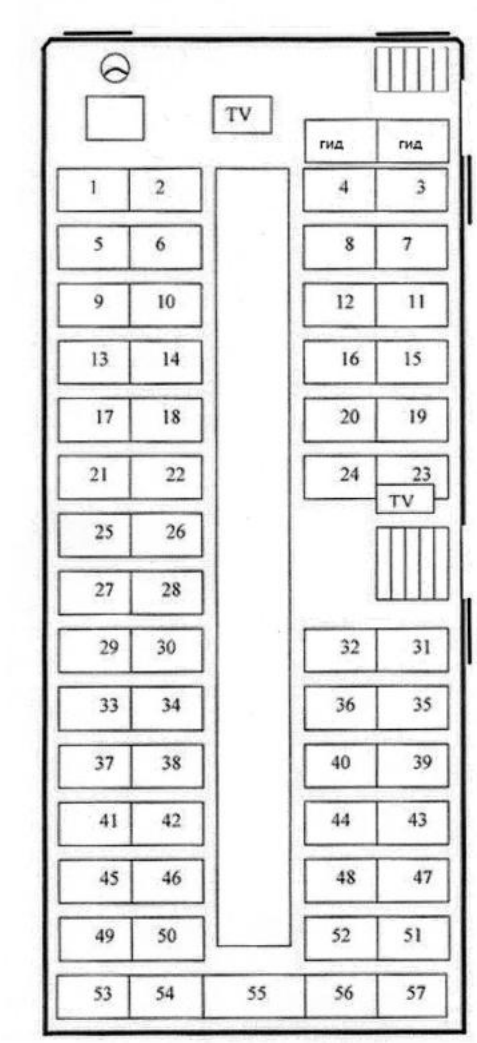
Bitte beachten:

- Leider können gut 40 Fotografen nicht immer Platz im ersten Wagen finden. Daher bitte zumindest die langsam Gehenden möglichst immer im vorderen Wagen oder bei Gelenkwagen vorne mitfahren (dadurch werden die Fotohalte kürzer). Achtung - Fotohalte können in den weiteren Wagen nicht immer bekannt gegeben werden!
- Den Anweisungen des Personals und auch den Hinweisen der Reiseleitung bei Fotohalten und Ausstiegen bitte immer Folge leisten - speziell was das Überqueren von Gleisen betrifft. Wir wollen niemanden deswegen vom weiteren Programm ausschließen müssen.
- Bitte die vorgegebene Fotolinie einhalten. Manchmal mag es aufgrund der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auch nur für die Weitwinkelfans reichen - bitte aber nach jedem "Schuss" sofort nach hinten wechseln und ggf. der Verschiebung der Fotolinie folgen. Anderen "im Bild stehen" ist wirklich nicht kooperativ - und führt häufig zu Auseinandersetzungen!
- Bei den Digital-Kameras kann man meistens auch durch den Sucher schauen! Die Fotolinie ist für uns die Position der "Linse", wer eine Digitalkamera vorm Körper hält, weiter zurücktreten. Ellbogen bitte an den Oberkörper nehmen! Bitte möglichst keine Handys verwenden - Tablets sind ungeeignet, sie benötigen zu viel Platz. Handys (und Drohnen) sind nicht unsere Welt ....
- Wenn Sie nicht fotografieren, bitte im Wagen bleiben oder hinter der Fotolinie stehen (nicht im Bild bitte!). Wer während Fotohalten aus dem Beiwagen aussteigt, bitte gleich gut "3 Meter nach rechts aus dem Bild" entschwinden, danke. Raucherpausen und WC-Halte sind oftmals an Endstellen möglich.
- **Ausstiege außerhalb von Haltestellen** erfolgen grundsätzlich **auf eigene Gefahr**!

Eine besondere Bitte: Für die Reise- bzw. Organisationsleitung bei Sonderfahrten vorne die erste Reihe freihalten, damit die Kommunikation mit dem Personal bzw. mit und seitens unseres örtlichen Reiseleiters Udrius möglich bleibt – und während der Fahrt nicht die Aussicht nach vorne blockieren.

Videografen oder Fotografen bitte gleich nach Beendigung der Tätigkeit wieder zurücktreten, danke vielmals.

Unser Reisebus:



Uns steht ein moderner Reisebus vom Typ MB Tourismo 17 L während aller Reisetage der Tagung zur Verfügung. Dies ist ein moderner Reisebus mit 15 Sitzreihen (gemäß Skizze) bzw. 57 Sitzen, bei 54 Teilnehmern + Reiseleiter Udrius.

Wir möchten um Verständnis bitten, **wenn die Reise- und Organisationsleitung die erste Reihe hinter dem Fahrer komplett belegt** (Plätze 1 - 4), vielen Dank für das Verständnis. Dies gilt übrigens auch bei Sonderfahrten, wo aus organisatorischen Gründen vorne hinter dem Fahrer entsprechende Plätze dafür reserviert werden; so kann direkt auf den Fahrtenverlauf und vor allem auf die richtigen Fotohalte Einfluss genommen werden.

Der Reisebus verfügt auch über eine Toilette. Abwasser und Frischwasser können nicht täglich gewechselt werden, vor allem während der Vortagung ([Riga -] Vilnius - Kaunas - Riga), so dass mit diesen Ressourcen bitte ökonomisch umzugehen ist. Die Toilette dient vornehmlich den Notfällen, der Toilettengang sollte vor Abfahrt im Hotel vorgenommen werden, danke.

Für das Reisegepäck steht genügend Stauraum zur Verfügung. Bitte kennzeichnen Sie Ihren Koffer, vor allem wenn er Schwarz ist .....

Allgemeine Länder-Hinweise

POLIZEI und NOTRUF (in den meisten Ländern die gemeinsame 112

Land	Polizei	Notruf
Litauen	**112**	
Lettland	**112**	
Estland	**110 (oder 112)**	**112**
Finnland	**112**	

Reiseinformationen zu den einzelnen Ländern:

Das Auswärtige Amt publiziert: Allgemeine Reiseinformationen

Kriminalität: Die baltischen Länder sind ein beliebtes Touristenziel. An touristisch frequentierten Plätzen ist auf Kleinkriminalität (Taschendiebstähle) zu achten. Insbesondere in den Altstädten der größeren Städte sowie im Bereich von Bahnhöfen und Busbahnhöfen sollte man zu allen Tages- und Nachtzeiten besondere Vorsicht und Aufmerksamkeit walten lassen. Lassen Sie Ihr Gepäck niemals unbeaufsichtigt. Bewahren Sie Geld und Pass getrennt voneinander auf. Rucksäcke und Handtaschen machen es Taschendieben besonders einfach. Fertigen Sie eine Kopie aller Dokumente und Karten und eine Liste von Rufnummern zur Kartensperrung (Sperrnotruf +49 116 116) an und bewahren Sie diese getrennt von den Wertgegenständen auf.

Die Reiseleitung empfiehlt: Bitte gegenseitig aufeinander Acht geben. So bitte "im Auge behalten" Taschen, Rucksäcke und Fototaschen der Tagungsteilnehmer, möglichst in kleinen Gruppen gegenseitig schützen.

Einreisebestimmungen für deutsche Staatsangehörige (in allen 4 Staaten):

Reisedokumente: Die Einreise ist für deutsche Staatsangehörige mit folgenden Dokumenten möglich: Reisepass**: Ja,** Vorläufiger Reisepass**: Ja** Personalausweis**: Ja**

Spezielle Länder-Informationen

LITAUEN:

Medizinische Versorgung
Eine deutschen Standards entsprechende medizinische Versorgung in Unglücks- und Krankheitsfällen ist nur in den größeren Städten Wilna, Kaunas, Klaipeda, Panevezys und Siaulai gewährleistet.

Deutsche Botschaft in Litauen:

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland,
Leiterin: Jutta Schmitz, außerordentliche und bevollmächtigte Botschafterin
Wilna Z. Sierakausko g. 24, 03105 Vilnius.
Telefon: +370 5 210 64 00
E-Mail: info@wilna.diplo.de
Website: http://www.wilna.diplo.de

LETTLAND:

Krankenversicherung: Deutsche gesetzliche Versicherungen zahlen für dringend erforderliche Aufwendungen in Lettland im Rahmen des Versicherungsscheines E111. Da dadurch in der Regel ggf. erforderliche Rücktransportkosten nach Deutschland nicht abgedeckt sind, wird dringend der Abschluss einer privaten Auslandsreisekrankenversicherung empfohlen.

Medizinische Versorgung: Die medizinische Versorgung entspricht nicht deutschem Standard. Eine Flugrettungsversicherung wird empfohlen.

Botschaft

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland
Leiter: Rolf Schütte, außerordentlicher und bevollmächtigter Botschafter
Riga Raina Bulv. 13, 1050 Riga.
Telefon: +371 67 08 51 00
E-Mail: info@riga.diplo.de
Website: http://www.riga.diplo.de

ESTLAND:

Krankenversicherung: Bei einem Unfall oder einer akuten Erkrankung besteht in Estland für alle Personen, die in Deutschland gesetzlich versichert sind, ein Anspruch auf ärztliche Behandlung. Als Nachweis ist die von Ihrer Krankenkasse ausgestellte europäische Krankenversicherungskarte (EHIC) vorzulegen.

Unabhängig davon wird dringend empfohlen, für die Dauer des Auslandsaufenthaltes eine Auslands-Krankenversicherung abzuschließen, die Risiken abdeckt, die von den gesetzlichen Kassen nicht übernommen werden (z. B. notwendiger Rücktransport nach Deutschland im Krankheitsfall, Behandlung bei Privatärzten, in Privatkliniken oder bei Zahnärzten).

Botschaft

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland
Leiter: Christoph Eichhorn, außerordentlicher und bevollmächtigter Botschafter
Tallinn Toom-Kuninga 11, 15048 Tallinn
Telefon: +372 62 7 53 00
E-Mail: info@tallinn.diplo.de
Website: http://www.tallinn.diplo.de

FINNLAND:

Krankenversicherung: Es besteht in Finnland für alle Personen, die in Deutschland gesetzlich versichert sind, ein Anspruch auf Behandlung – soweit dringend erforderlich – bei Ärzten, Zahnärzten, Krankenhäuser usw., die vom ausländischen gesetzlichen Krankenversicherungsträger zugelassen sind. Als Nachweis ist die europäische Krankenversicherungskarte (EHIC), bzw. Ersatzbescheinigung (beide Dokumente erhalten Sie von Ihrer Krankenkasse) vorzulegen.

Botschaft

Botschaft der Bundesrepublik Deutschland
Leiterin: Dorothee Janetzke-Wenzel, außerordentliche und bevollmächtigte Botschafterin
Helsinki Krogiuksentie 4b, 00340 Helsinki.
Telefon: +358 9 458 580
E-Mail: info@helsinki.diplo.de
Website: http://www.helsinki.diplo.de

Als **baltische Staaten** werden drei in Nordosteuropa gelegene Staaten bezeichnet (Auflistung von Norden nach Süden):

Land	*Fläche*	*Einwohnerzahl*	*Bevölkerungsdichte*	*Hauptstadt*
Estland	***45.339 km²***	***1.315.944 (Januar 2016)***	***29 Einw./km²***	***Tallinn***
Lettland	***64.589 km²***	***1.978.300 (August 2015)***	***31 Einw./km²***	***Riga***
Litauen	***65.300 km²***	***2.884.840 (März 2016)***	***44 Einw./km²***	***Vilnius***
Insgesamt:	***175.228 km²***	***6.179.084***	***35 Einw./km²***	

Die drei Staaten grenzen an die Ostsee. Während Baltikum für die geografische Region steht, ist baltische Staaten ein politischer Oberbegriff. In der Zwischenkriegszeit wurde auch Finnland zu den baltischen Staaten gezählt.

Die baltischen Staaten wurden nach dem Ersten Weltkrieg unabhängig vom damaligen Russischen Reich, wurden aber 1940 von der Sowjetunion annektiert und erlangten erst 1991 erneut ihre Eigenständigkeit.

Die deutsche Begriffsbildung hat ihren Ursprung in der deutschen Ostsiedlung des Mittelalters. Russland übte zwar seit dem 18. Jahrhundert die dominierende politische Macht in seinen Ostseeprovinzen und ehemaligen Gebieten von Schweden und Polen-Litauen aus, konnte jedoch nicht verhindern, dass sich die deutschsprachige Bevölkerung als eine Art Oberschicht herausbildete. Diese war bis Ende des Ersten Weltkrieges auch die wirtschaftlich und gesellschaftlich dominierende Bevölkerungsgruppe. Daneben bevölkerten noch die russischen, einheimischen und jüdischen Bevölkerungsgruppen diese Länder im Baltikum.

Nachdem im Ersten Weltkrieg die Region durch deutsche Truppen besetzt war, wurden sämtliche Einflüsse der russischen Oktoberrevolution von 1917 in den drei baltischen Staaten konsequent unterdrückt.

Erst der Friedensvertrag von Brest-Litowsk brachte auch den baltischen Staaten die politische Selbständigkeit. Die deutsche Oberschicht dominierte zunächst weiterhin. Erst mit der endgültigen Niederlage Deutschlands 1918 ging die vollständige Staatsverwaltung an Bevölkerungsmehrheiten der Staaten über. Diese konnten sich allerdings 1919 nur mit Hilfe der deutschen Freikorps dem Angriff der sowjetrussischen Truppen erwehren. Nach anfänglichem Misstrauen der Regierungen entwickelte sich insbesondere in Estland eine enge antisowjetische Zusammenarbeit der deutschen und estnischen Geheimdienste.

Diese langjährige Zusammenarbeit wurde durch den Hitler-Stalin-Pakt vom August 1939 durch die deutsche Seite beendet, da die Absteckung der Interessensphären durch die Sowjetunion und Deutschland die baltischen Staaten dem sowjetischen Einflussbereich überließ.

Mit der Parole „Heim ins Reich“ wurde zur Jahreswende 1939/40 die deutsche Bevölkerung zunächst in die Provinz Posen und später ins Kernland verschoben. Im Frühjahr 1940 besetzte die Rote Armee die baltischen Staaten. Die einsetzende Russifizierung wurde im Sommer 1941 durch den deutschen Überfall auf die Sowjetunion unterbrochen. Aufgrund der vorherrschenden antisowjetischen Stimmung in den drei baltischen Ländern wurden die deutschen Truppenverbände und SS-Verbände von Teilen der Bevölkerung freudig empfangen – sie nutzten deren Kooperation. Aus den einheimischen Gegnern der Sowjetunion rekrutierte die Waffen-SS bemerkenswert große Anteile der SS-Divisionen, die für zahlreiche Kriegsverbrechen verantwortlich waren. Nach der Wiedereroberung der drei Staaten durch die Sowjetarmee nahm Stalin an der Bevölkerung grausame Vergeltung und setzte die Russifizierung im größeren Ausmaß als zuvor durch.

Die drei baltischen Staaten nahmen im Dezember 1991 an der Gründung der GUS nicht teil, da sie sich nicht auf die Tradition der drei 1940 gegründeten Sowjetrepubliken beriefen, sondern als Fortsetzung der 1918–20 unabhängig gewordenen Staaten verstanden. Sie hatten daher alle bereits im Laufe des Vorjahres die Wiederherstellung ihrer Unabhängigkeit erklärt.

Seit 2004 sind die baltischen Staaten Mitglieder der Europäischen Union sowie der NATO.

UNSERE HOTELS

Vilnius/Wilna (Vortagung)

Hotel ibis Styles
Minsko 14, LT 02121 Vilnius / Lithuania - Litauen
Telefon: +370 5 203 2282 / Fax: +370 5 235 6089
Email: ha076@accor.com

Lage des Hotels: Plan 1 der Anlage

100 % Nichtraucher-Hotel (!)

Flughafen- und Stadt-Transfer (siehe Fahrplan)

Frühstück von 6.30 bis 10.00 Uhr (am Wochenende bis 11.00 Uhr)

Zimmerausstattung:

- Klimaanlage
- 220/240 V AC
- Flachbild-TV
- Telefon
- Weckruf
- WIFI im Zimmer
- High-speed Internet-Anschluss
- Kaffe- und Tee-Set
  im Badezimmer:
- Badewanne
- Duschkabine
- Haartrockner im Badezimmer bzw. an der Rezeption

Autobusiuko išvykimo laikų grafikas / Shuttle departure times schedule

Ibis Styles	Aušros vartai / Gates of Dawn	Autobusų stotis / Bus station	ibis Styles	ibis Styles	Oro uostas / Airport	ibis Styles
1st stop	2nd stop	3rd stop	4th stop	5th stop	6th stop	7th stop
07:20	-	07:40	07:50	-	-	-
08:20	-	08:35	08:50	08:50	09:20	09:30
10:00	10:10	-	10:40	10:50	11:10	11:20
-	-	-	-	12:20	12:35	12:50
13:00	13:10	-	13:30	13:45	14:05	14:15
14:30	14:45	-	15:05	-	-	-
15:50	16:00	-	16:20	16:40	17:00	17:20
17:20	17:30	17:40	18:00	-	-	-
18:40	18:50	-	19:10	19:20	19:30	19:40
20:20	20:30	-	20:50			
21:30	21:45	-	22:10	*22:10**	*22:20**	*22:30**
22:30	22:40	-	23:00	-	-	-
23:00	23:30	-	*23:45*	*23:50**	*00:00**	*00:10**

Das Hotel ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln leider nicht erreichbar. Es gibt aber einen kostenfreien Shuttle-service ins Stadtzentrum (Bahnhof und sowie zum Flughafen, der nach Fahrplan mit einem Kleinbus verkehrt.

Achtung: die *Fahrten müssen an der Rezeption (ggf. telefonisch) vorab bestellt werden!

Die Lage der Haltestellen des Shuttle-Busses sind auf dem Plan 2 der Anlage ersichtlich!

Riga (Haupttagung)

Ibis Riga Centre
Marijas Iela 5, LV - 1050 Riga /Latvanis - Lettland

Telefon: +371 6786 9900 / Fax: +371 6786 9901
Email: ha016@accor.com

Das Hotel liegt nordöstlich des Hauptbahnhofs (ca. 5 Min. Fußweg). In Bahnhofsnähe gibt es Haltestellen der Straßenbahnen und zahlreicher Obuslinien.

Lage des Hotels: Plan 3 der Anlage

Frühstück von 6.30 bis 10.00 Uhr
(am Wochenende bis 11.00 Uhr)

Wäsche-Service
Flughafentransfer (gebührenpflichtig)

Zimmerausstattung:

- Zimmersafe
- Klimaanlage
- 220/240 V AC
- Telefon
- Weckruf
- Standspiegel
- WIFI im Zimmer
- Automatischer Weckruf
- RJ45-Steckdose
- High-speed Internet

im Badezimmer:

- Duschkabine
- Haartrockner im Badezimmer

Tallinn (Haupttagung)

Gotthard Residents (jetzt: Rixwell Gotthard Hotel)
Pikk 66, EST - 10123 Tallinn, Estland

Telefon: +372 611 8080 / Fax: +372 611 8081
Homepage: http://rixwell-gotthard-hotel-tallinn.hotel-ds.com/
E-mail: gotthard@gotthard.ee
Das Hotel liegt am nördlichen Ende der historischen Altstadt. Die Straßenbahn zum Bahnhof ist leider aktuell außer Betrieb! Die nächste Straßenbahnhaltestelle (Viru = SL 3/4) ist in ca. 15 Min. zu Fuß erreichbar.

Lage des Hotels: Plan 5 der Anlage

Nichtraucher-Hotel (!)

Frühstück täglich 7.00 bis 10.00 Uhr

Zimmerausstattung:

- Satellitenfernsehen
- Kostenloses WLAN
- Zimmersafe
- Minibar
- Tee- und Kaffeemaschine

Badezimmer:

- Haartrockner
- nur Dusche

Helsinki (Nachtagung)

Radisson Blu Seaside Hotel
Ruoholahdenranta 3, FI 00180 Helsinki

Telefon: +358 20 1234 707 / Fax: +358 20 1234 708
Email: info.seaside.helsinki@radissonblu.com
eMail: info.seaside.helsinki@radissonblu.com
Homepage: www.radissonblu.com/en/seasidehotel-helsinki

Das Hotel liegt nahe dem Westhafen. Die SL 6 (Haltestelle Hietalahti/Sandviken) hat eine Haltestelle fast vor der Tür. SL9 verkehrt ebenfalls in fußläufiger Entfernung.

Lage des Hotels: Plan 9 der Anlage

Frühstück von 6.30 Uhr bis 10.00 Uhr

Zimmerausstattung:
- High-speed Internet
- Wasserzubereitung für Kaffe und Tee
- Mini bar

Badezimmer:
- Bad oder Dusche
- Haartrockner

Transfer zum Flughafen:
Taxi: Taxis bitte über die Rezeption vorbestellen. Die meisten Taxis nehmen einen Festpreis zwischen Stadtzentrum und Flughafen über 45 € bis 50 €. Die Fahrt dauert in der Regel etwa 30 Minuten je nach Verkehr.

Mit der Straßenbahn-Linien 6T ab Haltestelle Kalevankatu, rund 1 Minute vom Hotel entfernt, bis zum Hauptbahnhof. Dort mit dem Zug P über Tikkurila zum Flughafen. Die Anreise kann bis zu einer Stunden dauern.

Der Flughafen Bahnhof befindet sich zwischen den Terminals 1 und 2.

Fahrtzeiten des Flughafenzuges (mit SL6 zum Hauptbahnhof) - wochentags:

Ringlinie I (bis Airport/Lentoasema – 27 Minuten) – Abfahrt Bahnsteige 1-8
04.31 05.01 05.31 05.51 dann alle 10 Minuten bis 19.11
19.26 19.41 19.56 20.11 20.26 20.41 20.56 21.11 21.26 21.41 22.01 22.31
23.01 23.31

Ringlinie P (bis Airport/Lentoasema – 32 Minuten) – Abfahrt Bahnsteige 16-18
05.11 05.41 05.56 06.11 dann alle 10 Minuten bis 19.01
19.16 19.31 19.46 20.01 20.16 20.31 20.46 21.01 21.16
21.31 21.46 22.16 22.46 23.16 23.46

Fahrpreis €5,00 (Automat am Bahnhof - Fahrpreiszone „Regional“)

VORTAGUNG

Samstag 19. August: Anreise nach Vilnius (Wilna)

Anreise zum Hotel in Wilna in Eigenregie bzw.

15.00 Uhr: Busfahrt vom **Flughafen Riga** nach Wilna (bei der Abfahrtshaltestelle des Flughafenlinienbuses). (Entfernung 310 km). Unterwegs 20 Minuten Rast (**zur Verpflegung am besten schon im Flughafen etwas kaufen und mitbringen**). Ankunft spätestens gegen 19.00 Uhr (das Hotelrestaurant hat bis 22.00 Uhr geöffnet).

Sonntag 20. August: „Vilnius – Obusbetrieb und Stadtführung "

ab 7.00 Uhr: Frühstück.

PROGRAMM

08:15 Uhr: Busfahrt zum Depot #1 im Osten

08:30 Uhr: Depotbesuch

09:15 Uhr: Obus-Sonderfahrt mit Skoda 9Tr und Amber Vilnis 12 AC
Fahrtroute: Depot 1 - Verkehrskreisel Olandų - Karaliaus Mindaugo tiltas - A. Goštauto g. - Juozo Tumo-Vaižganto g. - Pamėnkalnio g. - Pylimo g. - B. Jono Basanavičiaus g. - Savanorių pr. - L. Giros g. – Kauno g. - Schleife Stotis (Bahnhof) - Pylimo g. - Pamėnkalnio g. – T. Narbuto g. - Schleife Pasakų parkas - Depot 2

12:15 Uhr: Besuch Depot #2 im Westen

13:00 Uhr: Busfahrt ins Stadtzentrum (Fahrtdauer ca. 30 Minuten)

13:30 Uhr: Mittagspause bzw. Freizeit

15:00 Uhr: Beginn der Stadtführung (Start/Ende Platz vor der Kathedrale St. Stanislaus)

17:00 Uhr: Ende der Stadtführung

17:15 Uhr: Busshuttle zum Hotel (Abfahrt Platz vor der Kathedrale St. Stanislaus) (wer im Hotel Essen möchte). *

21:30 Uhr: Busshuttle (Abfahrt Platz vor der Kathedrale St. Stanislaus) zum Hotel (für diejenigen, die zum Abendessen gleich in der Altstadt geblieben sind) *

* = am Abend ist natürlich auch der Busshuttle des Hotels nutzbar (nur ein Kleinbus!)

Hinweis: Der Schrägaufzug Gedimino kalno und die Burganlage in der Altstadt sind leider nach einem Erdrutsch gesperrt. Wir müssen daher diesen ursprünglich geplanten Programmpunkt ausfallen lassen.

Blick auf die Altstadt von Vilnius

In der Altstadt von Vilnius

Informationen zur Stadt

Vilnius (deutsch *Wilna*, polnisch ist die Hauptstadt Litauens. Mit 526.356 Einwohnern (2013) ist Vilnius die größte Stadt des Landes und flächenmäßig die größte Stadt des Baltikums. Sie gehört der Stadtgemeinde Vilnius an und ist mit der VMSA-Verwaltung auch deren administrativer Sitz.

Vilnius ist Sitz des katholischen Erzbistums Vilnius und mit der 1579 gegründeten Universität Vilnius eine der ältesten Universitätsstädte Europas. Sie trug 2009 gemeinsam mit der Stadt Linz den Titel Kulturhauptstadt Europas.

Vilnius war von Anfang an eine baltische Gründung und wurde im Gegensatz zu den Hauptstädten der baltischen Nachbarländer, Riga in Lettland und Tallinn in Estland, nie vom Deutschen Orden kontrolliert. Sie entwickelte sich als Hauptstadt Litauens zum Zentrum eines ausgedehnten Großreiches, das auf dem Höhepunkt seiner Macht um 1618, als Polen-Litauen zeitweise von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer reichte.

Vilnius galt seit seiner Gründung als eine der liberalsten Städte Europas, die im Lauf ihrer Geschichte u. a. den verfolgten Juden aus Mitteleuropa und Russland Schutz bot. Als „Jerusalem des Nordens“ wurde Vilnius zum Zentrum der jüdischen Kultur und Aufklärung. Infolge des Zweiten Weltkrieges verlor die Stadt die Mehrheit ihrer Bewohner (Polen wurden vertrieben und Juden flüchteten oder wurden im Holocaust ermordet) und wurde danach von Litauern und Russen praktisch neu besiedelt. Damit hat sich die soziale Struktur von Vilnius völlig verändert.

Ab dem 16. Jahrhundert schufen italienische Baumeister zahlreiche barocke Bauwerke in der Stadt. Die Altstadt von Vilnius zählt zu den größten in Osteuropa und wurde 1994 zum UNESCO-Welterbe erklärt. Aufgrund der über 50 Kirchen der Stadt trägt Vilnius auch den Beinamen „Rom des Ostens“.

Neben der heutigen Funktion hatte Vilnius auch eine historische inne, mit einem wechselvollen Verlauf als Hauptstadt. Von 1569 bis 1795 war sie Kapitale des litauischen Großfürstentums in der polnisch-litauischen Adelsrepublik *Abiejų Tautų Respublika* (Polen-Litauen bzw. Republik Zweier Nationen).

Durch die Dritte Teilung Polens bzw. Litauens verloren beide vollständig ihre Unabhängigkeit und Vilnius seine bisherige Hauptstadtfunktion, die die Stadt abgesehen von einer Unterbrechung von 1918 bis 1922 erst 1945 wieder erhielt. Mit der bei der Teilung erfolgten Einverleibung in das Russische Zarenreich wurde Vilnius Hauptsitz der Administrative. 1795 bis 1830 der *Lietuvos Generalgubernatorija* (Litauisches Generalgouvernement) und dann von 1830 bis zu seiner Auflösung 1912 der *Vilniaus Generalgubernatorija* (Vilniuser Generalgouvernement). Innerhalb der beiden Generalgouvernements fungierte die Stadt auch als zentraler Verwaltungssitz der jeweiligen Gubernia, deren Namen bzw. geografische Lage mehrfach wechselte, in der sich Vilnius befand, z. B. der *Vilniaus gubernija* (Vilniuser Gubernia/Gouvernement).

Nach der wiedererlangten Unabhängigkeit Litauens wurde Vilnius 1918–1919 Hauptstadt der ersten *Lietuvos TSR* (Litauischen SSR), 1919 der *Lietuvos–Baltarusijos TSR* (Litauisch–Weißrussische SSR), 1920–1922 des Staates *Litwa Środkowa/Vidurinė Lietuva* (Mittellitauen). Von 1922 bis 1945 war Vilnus (abgesehen von 1940 bis 1941) keine Hauptstadt eines litauischen Staates, sondern erneut ein Verwaltungssitz auf provinzialer Ebene, diesmal in Polen bzw. unter deutscher Besetzung. Im Einzelnen war die Stadt von 1922 bis 1939 Hauptstadt der gleichnamigen Wojewodschaft in der *II Rzeczpospolita* (Zweite Polnische Republik), 1940 bis 1941 Hauptstadt der zweiten *Lietuvos TSR* (Litauischen SSR), 1941 bis 1945 Hauptort von *Wilna-Land* im *Reichskommissariat Ostland* sowie nach 1945 erneut Hauptstadt der wieder entstandenen *Lietuvos TSR* bis 1990.

Informationen zum Obus und Schrägaufzug in Vilnius

Der Oberleitungsbus Vilnius ist eines von zwei Obus-Systemen in Litauen. Das größere Netz in der Hauptstadt Vilnius wird vom Verkehrsunternehmen UAB Vilniaus viešasis transportas, einer Nachfolgegesellschaft der UAB Vilniaus troleibusai, geführt. Es verfügt über 244 Oberleitungsbusse, derzeit werden insgesamt 18 Linien (1 - 4, 6, 7, 9, 10, 12 - 21) betrieben. Die OL 13 und 15 fahren nur im Berufsverkehr. Die Länge des Fahrleitungsnetzes beträgt ca. 60 Km.

1956 wurde der Betrieb offiziell gegründet. Im Depot, das sich in Antakalnis befindet, standen zu dieser Zeit 20 Oberleitungsbusse. Die erste Strecke war 7,8 Kilometer lang und führte von Antakalnis zum Bahnhof Vilnius. Sie wurde am 3. November 1956 eröffnet und mit sieben Wagen des Typs MTB-82D

betrieben. Ein Jahr später wurde die zweite Strecke zwischen Žvėrynas und dem Bahnhof eröffnet. 1960 begann Vilniaus troleibusai mit dem Kauf neuer Oberleitungsbusse des Typs 8Tr, der einige Jahre später von der Nachfolgebaureihe Škoda 9Tr abgelöst wurde. So befanden sich 1961 bereits 120 Oberleitungsbusse im Bestand.

In den folgenden Jahren wurden weitere neue Strecken errichtet. 1967 existierten bereits 13 Linien mit einer Gesamtlänge von 217 Kilometern. Aufgrund des steigenden Fahrgastaufkommens und des Wachstums der Stadt Vilnius, wuchs auch die Anzahl der Oberleitungsbusse ständig. So gab es 1967 bereits 159 Oberleitungsbusse, 1982 waren es schon 278. Aufgrund des Platzmangels im Depot in Antakalnis, wurde am 25. Dezember 1985 ein zweites Depot in Viršuliškės eröffnet. Damals verkehrten bereits 297 Wagen.

Ab 1982 begann Vilniaus troleibusai mit der Modernisierung der Flotte und kaufte die ersten Škoda 14Tr. In den Jahren 1996 und 1997 folgten weitere 60 Wagen dieses Typs, 1999 lieferte Škoda außerdem noch 23 Wagen der modifizierten Version 14TrM.

In den Jahren 2004 bis 2006 leaste Vilniaus troleibusai 45 neue niederflurige Wagen des Typs Solaris Trollino 15 AC.

Nach der Fusion mit dem Unternehmen UAB Vilniaus autobusai, entstand aus UAB Vilniaus troleibusai am 4. November 2011 die neue Gesellschaft UAB Vilniaus viešasis transportas.

Am 11. November 2011 präsentierte Vilniaus viešasis transportas den ersten litauischen Oberleitungsbus vom Typ Amber Vilnis 12 AC. Die Bauteile des Eigenbaufahrzeugs stammen aus Weißrussland, Tschechien, Polen und Deutschland. Seit Anfang 2012 werden Fahrzeuge dieser Serie im Linienverkehr eingesetzt.

Einer der drei Gelenkwagen des Typs 15 Tr

14 Tr bilden den Großteil der Obusflotte in Vilnius

Schrägaufzug Vilnius

Der Schrägaufzug Gedimino kalno (deutsch Gediminas-Berg) führt vom Litauischen Nationalmuseum (litauisch Lietuvos nacionalinis muziejus) zu den Resten der Oberen Burg mit dem Gediminas-Turm. Der Aufzug ist eine der drei Standseilbahnen in Litauen. Aufgrund von Hangrutschungen wurde er Ende 2016 außer Betrieb genommen und ist es derzeit immer noch. Der Schrägaufzug wurde 2003 errichtet und hat eine Länge von 71 Metern. Die Bergfahrt dauert 35 Sekunden, so dass mit dem Ein- und Aussteigen der Fahrgäste die Fahrt etwa eine Minute dauert. Der vorhandene Wagen kann 16 Personen aufnehmen.

Die Initiative für den Bau ging von der Schlösserverwaltung Vilnius (litauisch Vilniaus pilių direkcija) aus. Der Fahrpreis für die Berg- und Talfahrt betrug 2014 vor der Einführung des Euros 3 Litas. Kinder im Vorschulalter, Bewohner von Pflegeheimen und Behinderte fahren kostenlos.

Über die Zukunft des Schrägaufzugs wird teils kontrovers diskutiert. So fordert beispielsweise die Direktorin des Litauischen Nationalmuseums ihn komplett stillzulegen und vom Gediminas-Hügel abzubauen, da er die Ansicht des Hügels störe.

Fahrzeugliste Obus Vilnius

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
1101,1106	2	2x	14Tr 05	Škoda	1985	2004 ex Ostrava
1103	1	2x	14Tr 08/6	Škoda	1987	2004 ex Ostrava
1108...1115	6	2x	14Tr 10/6	Škoda	1990-91	2005 ex Zlin
1116, 1117	2	2x	14Tr 11/6	Škoda	1991	2006 ex Marianske Lazne
1118, 1119	2	2x	14Tr 10/6	Škoda	1991	2005 ex Zlin
1123	1	2x	14Tr 11/6	Škoda	1991	2005 ex Zlin
1124, 1127	2	2x	14Tr 08/6	Škoda	1989	2007 ex Opava
1131	1	2x	14Tr 10/6	Škoda	1991	2008 ex Pardubice
1132	1	2x	14Tr 11/6	Škoda	1991	2008 ex Zlin
1133	1	2x	14Tr 13/6	Škoda	1993	2009 ex Pardubice
1134	1	2x	14Tr 14/6	Škoda	1991	2009 ex Pardubice
1422, 1430	2	2x	14Tr 02	Škoda	1984-85	
1431	1	2x	14Tr 07	Škoda	1987	2003 ex Hradec K.
1433, 1434, 1448	3	2x	14Tr 02	Škoda	1985-86	
1457...1531	22	2x	14Tr 02/6	Škoda	1986-88	
1532...1559	18	2x	14Tr 89/6	Škoda	1989	
1562...1567	4	2x	14Tr 11/6	Škoda	1990-91	
1572	1	2x	14Tr 07	Škoda	1985	1994 ex Presov
1585...1649	42	2x	14Tr 13/6	Škoda	1995-97	
1651...1672	15	2x	14Tr 17/6M	Škoda	1999	
1674...1710	23	2x	Trollino 15AC	Solaris	2004-06	
1719, 1720	2	2x	T 203	MAZ-Eton	2011	
2107	1	2x	14Tr 05	Škoda	1985	2004 ex Ostrava
2110...2122	4	2x	14Tr 10/6	Škoda	1990-91	2005 ex Zlin
2125, 2126	2	2x	14Tr 11/6	Škoda	1990	2007 ex Opava
2128	1	2x	14Tr 10/6	Škoda	1990	2008 ex Zlin
2129...2135	3	2x	14Tr 11/6	Škoda	1991	2008 ex Pardubice
2136	1	2x	14Tr 13/6	Škoda	1993	2009 ex Pardubice
2441	1	2x	14Tr 02	Škoda	1983	
2452...2528	20	2x	14Tr 02/6	Škoda	1986-88	
2536...2551	6	2x	14Tr 89/6	Škoda	1989	
2560...2566	4	2x	14Tr 11/6	Škoda	1990	
2582	1	2x	14Tr 07	Škoda	1985	1994 ex Presov
2588...2598	4	2x	14Tr 13/6	Škoda	1995-96	
2602...2604	3	3x-Gel	15Tr 03/6	Škoda	1991	
2606...2648	14	2x	14Tr 13/6	Škoda	1995-97	
2663...2673	8	2x	14Tr 17/6M	Škoda	1999	
2683...2718	22	3x	Trollino 15AC	Solaris	2004-2006	
PV	**244**					
1387	1	2x	9Tr H29	Škoda	1981	Hist. Fz.
2410	1	2x	14Tr 02	Škoda	1983	Hist. Fz.
H-Fz	**2**					
Summe	**246**					

Montag 21. August: „Obus Kaunas (Kauen)“

ab 6.15 Uhr Frühstück noch im Hotel in Vilnius, anschließend Checkout

Programm

09.00 Uhr: Busfahrt nach Kaunas (ca. 100 Kilometer). Fahrtdauer ca. 90 Minuten

10:30 Uhr: Besuch der beiden Standseilbahnen. (Möglichkeit zur Mitfahrt auf beiden Strecken) und anschließend ins Obusdepot

12:00 Uhr: Depotbesuch

12.30 Uhr: Obus-Sonderfahrt mit Skoda 9Tr und Berkhof (später ggf. Tausch mit Skoda 15Tr)

15.30 Uhr: Ende der Sonderfahrt im Stadtzentrum (nahe Parkplatz an der Burg) – späte Mittagspause bzw. Freizeit

17.00 Uhr: Busfahrt zum Hotel in Riga (Abfahrt vom Parkplatz an der Burg) (Entfernung 270 km) (unterwegs 20 Minuten Rast) spätestens 21:00 Uhr Ankunft im Hotel in Riga

Informationen zur Stadt:

Kaunas (deutsch veraltet Kauen, polnisch Kowno) ist mit ca. 304.000 Einwohnern (Stand 2014) die zweitgrößte Stadt Litauens, das Zentrum des Regierungsbezirks Kaunas und der Stadtgemeinde Kaunas. Die Stadt liegt am Zusammenfluss von Memel (litauisch: Nemunas) und Neris etwa 100 km westlich der Hauptstadt Vilnius.

Neben einer breitgefächerten, von der Verkehrslage der Stadt begünstigten Wirtschaft existieren in Kaunas mehrere Universitäten sowie viele Galerien. Insbesondere die Textilkunst, deren Wurzeln in der traditionell starken Textilindustrie liegen, ist in der Stadt stark vertreten, was sich auch in der großen, mittlerweile international hochangesehenen Textilkunst-Biennale Kaunas niederschlägt.

Erstmals wurde 1361 eine litauische Burg an der Mündung der Neris in die Memel erwähnt. Diese Burg wurde wiederholt von Rittern des Deutschen Ordens erobert bzw. zerstört, wurde aber stets von den Litauern unverzüglich wieder aufgebaut. Mit der vernichtenden Niederlage des Deutschen Ordens in der Schlacht bei Tannenberg gegen die vereinigten Litauer und Polen im Juli 1410 wurde dieser Konflikt zugunsten der Litauer entschieden.

Die Stadt verlor daraufhin ihre Bedeutung als Festung, erlebte aber einen Aufschwung als Handelsstadt. Nachdem bereits 1408 die Siedlung die Magdeburger Stadtrechte erhalten hatte, wurde 1440 ein Hansekontor eröffnet. Zum Handel kam das Handwerk, und aus der vormals strategisch wichtigen und hart umkämpften Burgsiedlung wurde eine verkehrsgünstig gelegene, reiche und große Stadt im polnisch-litauischen Staat.

Luftaufnahme von Kaunas

Rathaus von Kaunas

Schwere Zeiten für Kaunas brachten das 17. und 18. Jahrhundert: von 1655 bis 1661 war die Stadt von russischen Truppen besetzt, im Jahre 1701 von den Schweden. 1670 und 1732 zerstörten Brände die Stadt, wiederholt wütete die Pest.

Seit dem 16. Jahrhundert entwickelte sich Kaunas, wie viele Orte des heutigen Litauen, zu einem bedeutenden jüdischen Zentrum und spielte so eine Rolle in der Geschichte der Juden in Litauen.

Nachdem Kaunas im Zuge der Dritten Teilung Polens 1795 an Russland gefallen war, wurde die Stadt 1831 russische Gouvernementshauptstadt des Gouvernements Kowno. 1879 begannen die Russen, die Stadt zur Festung auszubauen, ein Kranz von sieben Forts und neun Batterien nebst weiteren Befestigungen wurde um die Stadt gezogen, zu denen 1889 ein achtes Fort hinzukam.

1912 begann ein umfassender Ausbau der Festung, aufgrund des Ersten Weltkrieges wurde lediglich das Fort IX. fertiggestellt, bevor die deutsche Armee die Stadt 1915 eroberte. Nach der Wiedererlangung der litauischen Unabhängigkeit 1920 intervenierten im Polnisch-Litauischen Krieg polnische Truppen in Litauen, besetzten die traditionelle litauische Hauptstadt Vilnius, die eine überwiegend pol

nischsprachige Bevölkerung hatte, und gliederten die gesamte Region Vilnius in das polnische Staatsgebiet ein, was mit der dortigen Bevölkerungszusammensetzung gerechtfertigt wurde.

Kaunas war daher von 1920 bis 1940 die provisorische Hauptstadt Litauens (Laikinoji Sostine). 1940 besetzte die Rote Armee die Stadt. Im Juni 1941 marschierte die deutsche Wehrmacht ein, die bis Sommer 1944 als Besatzungsmacht in der von den Deutschen als Kauen bezeichneten Stadt blieb. 1944 flohen auch aus Kaunas Litauer vor der Rückkehr der Roten Armee nach Deutschland. Von 1940 – unterbrochen durch die deutsche Besatzungszeit – bis zur erneuten Wiedererlangung der litauischen Unabhängigkeit gehörte Kaunas zur Litauischen Sowjetrepublik, deren Hauptstadt erneut Vilnius wurde. Heute ist die Stadt in erster Linie Industrie-, Bildungs- und Wissenschaftsstandort. Aufgrund ihrer Lage ist sie der wichtigste Verkehrsknotenpunkt Litauens.

Die Altstadt Kaunas (lit. senamiestis) beherbergt viele gut erhaltene alte Bauwerke. Am Hauptplatz, dem historischen Rathausplatz, liegen die Peter-und-Paul-Kathedrale, die Jesuitenkirche und das historische Rathaus, das wegen seiner hohen, weißen Gestalt umgangssprachlich „Weißer Schwan“ genannt und als Standesamt („Hochzeitspalast“) genutzt wird.

Obus Kaunas

Leider finden sich zu diesem Betrieb nur wenige Informationen. Betreiber ist heute die Firma Autrolis. Eröffnet wurde der Betrieb am 21.12.1965. Es gibt 14 Linien (1, 2, 4, 5, 7, 9 - 16) und die Oberleitungslänge (Linienlänge) beträgt 136km. Die Linien 9/12, 13/14 und 15/16 sind gegenläufig betriebene Ringlinien. Es werden 60 Mio Fahrgäste transportiert pro Jahr und es sind 152 Fahrzeuge im Bestand.

Letzter 9 Tr von 1970 in Kaunas

Solaris Zweiachser Trollino 12 A

Fahrzeugliste Obus Kaunas

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
1 - 42	42	2x	Trollino 12A	Solaris	2006-07	
43 - 55	13	3x-Gel	Premier AZ 18	Berkhof	2000-02	2016-17 ex Arnheim
232…260	16	2x	14Tr	Škoda	1984-86	
261…302	36	2x	14Tr 02/6	Škoda	1987-88	
305…320	15	2x	14Tr 89/6	Škoda	1989	
321 - 326	6	2x	14Tr 11/6	Škoda	1990-91	
327, 329	2	2x	14Tr	Škoda	1991	ex 15 Tr 03/6 (Gel!)
330/332/335	3	2x	14Tr 01	Škoda	1982-83	1994 ex Pilsen
336 - 351	15	2x	14Tr 13/6	Škoda	1995/98	
353	1	2x	PNTKM M121E	Jelcz	2000	
355/356/358	3	2x	14Tr 02	Škoda	1983-84	2001 ex Tallin
PV	**152**					
109	1	2x	9Tr 15	Škoda	1970	Hist-Fz.
Hist.	**1**					
239	1	2x	14Tr 02	Škoda	1985	Dienstwagen
Dienst	**1**					
Summe	**154**					

Standseilbahnen Kaunas

1.) Žaliakalnis

Um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert siedelten sich viele in der Unterstadt arbeitenden Bürger im Stadtteil Žaliakalnis an. Diese wünschten eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zum unteren Teil der Stadt. Da die vorgeschlagenen Verkehrsmittel Schmalspurbahn und elektrische Straßenbahn zu teuer waren, beschloss der Rat der Stadt, eine Standseilbahn zu bauen.

Für den Bau des Aufzugs gingen Ausschreibungen an österreichische, deutsche und Schweizer Firmen. Die Ausschreibung gewann die deutsche Firma Curt Rudolph in Dresden, die den Vertrag für die Lieferung, Beratung und andere Hilfsprojekte mit der Stadt abschloss. Der Hang, der für den Bau und den Betrieb des Aufzugs erforderlich war, wurde von seinen Vorbesitzern erworben. Von Oktober 1930 bis zum Frühling 1931 dauerten die Bauarbeiten.

Am 5. August 1931 wurde die Standseilbahn offiziell eröffnet und am 8. August wurde sie für den allgemeinen Betrieb freigegeben. Ein Wagen war für Fahrgäste eingerichtet, der zweite wurde mit Gegengewichten beladen. Die Bahn auf den Hügel wurde schnell sehr populär. Im Herbst wurde beschlossen, einen zweiten Personenwagen einzusetzen. In dem zweiten Wagen wurde eine zusätzliche Sicherheitseinrichtung für die Fahrgäste eingebaut, falls dieser am unteren Streckenende anstoßen würde.

Von 1935 bis 1937 erfolgten größere Umbauarbeiten. Dazu wurden für die Strecke auf die als Napoleon-Hügel bezeichnete Anhöhe neue Wagen beschafft. Diese wurden bei der Maschinenfabrik Bell in der Schweiz hergestellt. Zur gleichen Zeit wurden am unteren Personenbahnhof Vordächer angebracht.

Die Expansion des Stadtviertels, die zunehmende Zahl der Bevölkerung, die Schaffung von Einrichtungen des Gesundheitswesens und der Industrie ließen den Schrägaufzug zu einem bedeutenden und beliebten Verkehrsmittel werden, das zudem die Besucher der Stadt anzog.

Während der sowjetischen Zeit wurde die Standseilbahn wie die Standseilbahn Aleksoto von der Busgesellschaft Troleibusai Kaune betrieben. Ab 1992 wurde die Standseilbahn von der dem Unternehmen EBSW gehörenden Firma Ciklonas betrieben. Durch Fehlplanungen des Betreibers stand die in dieser Zeit niemals rentable Bahn 2002 zur Versteigerung an. Im März 2003 ersteigerte UAB „Kauno liftai“ die Standseilbahn und restaurierte sie authentisch im Baustil von 1931.

Das Gleis besteht aus in Deutschland beschafften Stahlschienen, die eine Spurweite von 1200 mm besitzen. Die Strecke hat eine Länge von 142 m und besitzt einen Neigungswinkel von 25,9 %. Die Wagen sind aus Holz gefertigt, jeder kann 36 Fahrgäste aufnehmen. Sie bewegen sich mit einer Ge-

schwindigkeit von zwei Metern pro Sekunde, die Fahrt dauert eine Minute und 38 Sekunden. Die Maschinenanlage ist im Keller der oberen Station untergebracht.

2.) Aleksotas

Sie ist die zweite in Kaunas gebaute Standseilbahn (nach der 1931 eröffneten Standseilbahn Žaliakalnis), wurde 1935 eröffnet und ist eine der älteren Standseilbahnen Europas. Sie befindet sich im Stadtteil Aleksotas. In den 1920er Jahren wurden der Flugplatz Aleksotas, verschiedene Institute, die Sternwarte des Verteidigungsministeriums und andere Institutionen neu errichtet. Sie waren vom Stadtzentrum weiter entfernt. Um die Verbindung mit der Innenstadt zu erleichtern, wurde beschlossen, einen Schrägaufzug zu bauen.

Am 1. März 1934 begannen die Erdarbeiten. Die Bauarbeiten wurden von der Firma „Mūras“ durchgeführt, die Wagen produzierte „Amlit“, die elektrische Anlage wurde von AEG, Berlin, geliefert und Bau und Montage übernahm das Schweizer Unternehmen „Theodor Bell & Cie. AG Kriens“. Letzteres Unternehmen galt als Seilbahn-Spezialist. Die Eröffnung der Standseilbahn erfolgte am 5. Dezember 1935.

Während der sowjetischen Zeit wurde die Standseilbahn wie die Standseilbahn Žaliakalnio von der Busgesellschaft Troleibusai Kaune betrieben. Der Fahrpreis betrug eine Kopeke. Der Betreiber ist nun UAB Autrolis, eine Tochtergesellschaft von UAB Kauno autobusai, der Betreibergesellschaft von Troleibusai Kaune. Der Aufzug wird nur an Werktagen von 7 bis 16 Uhr betrieben.

Die Strecke hat eine Länge von 132,9 m und besitzt einen Neigungswinkel von 18°. Eine Fahrt dauert etwas länger als eine Minute. Die Wagen sind aus Holz gefertigt, jeder kann 25 Fahrgäste bei einer Tragkraft von zwei Tonnen aufnehmen. Die Maschinenanlage ist im Keller der oberen Station untergebracht.

Talstation der Žaliakalnis Standseilbahn Kaunas

Žaliakalnis Standseilbahn Kaunas - Bergstation

Blick auf die kurze Aleksotas-Standseilbahn

Ein Seilbahnwagen nähert sich der Bergstation

HAUPTTAGUNG

Dienstag 22. August: „Riga – Straßenbahnprogramm“

ab 6:30 Uhr: Frühstück

PROGRAMM

08:15 Uhr: per Linienstraßenbahn (SL3) gemeinsame Fahrt zum Tram-Depot #3

08:45 Uhr: Depotbesuch

09.30 Uhr: Tram-Sonderfahrt mit 2x-Nachbau und CKD T3A-Traktion (nach Milgravis und Mezaparks) 12.00 Uhr: Ende der Sonderfahrt im Stadtzentrum
Mittagspause bzw. Freizeit (bis 13:30 Uhr)

13.30 Uhr: per Linienstraßenbahn (SL3 bzw. SL6) gemeinsame Fahrt zum Tram- Depot #5

14.00 Uhr: Depotbesuch (inkl. Arbeitswagendepot nebenan)

15.15 Uhr: Tram-Sonderfahrt mit CKD T3M-Traktion und T3-Arbeitswagen (nach Bisumuiza und Ilguciems)

17.45 Uhr: Ende der Sonderfahrt nahe Hotel

19.00 Uhr: Kennenlernessen in der Altstadt „Restaurant Rozengrals“ (Rozena 1) (Lage siehe Plan 4 der Anlage)

Informationen zur Stadt

Riga ist die Hauptstadt Lettlands und mit rund 700.000 Einwohnern größte Stadt des Baltikums. Mit etwa einer Million Einwohnern in der Agglomeration ist Riga zudem der größte Ballungsraum in den drei baltischen Staaten. Riga ist politisches, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum des Landes. Die alte Hansestadt ist berühmt für ihre Jugendstilbauten und ihre großzügige Anlage sowie für die gut erhaltene Innenstadt, darunter besonders die Altstadt. 2016 wurde Riga der Ehrentitel „Reformationsstadt Europas“ durch die Gemeinschaft Evangelischer Kirchen in Europa verliehen.

Nach 1150 kamen gotländische Kaufleute regelmäßig zum Handel an den Unterlauf der Düna (lettisch Daugava) am Flüsschen Rīdzene (deutsch: Riege, daher auch der Name Rīga), das hier in die Düna mündete und später zugeschüttet wurde. Die im Jahre 1201 von Bischof Albert von Buxhoeveden aus Bremen gegründete Stadt Riga wurde die Hauptstadt von Livland (lateinisch: Livonia). Riga war vor allem Sitz der Erzbischöfe von Riga, aber auch eine immer bedeutender werdende Handelsstadt, die der Hanse angehörte. Insbesondere in den ersten Jahrzehnten seines Bestehens wuchs Riga mit beachtlicher Geschwindigkeit, so dass die bebaute Fläche innerhalb von weniger als 30 Jahren um etwa das fünf- bis sechsfache gewachsen war.

Im Rahmen der Ostkolonisation versuchten die Bischöfe, vor allem Deutsche im heidnischen Gebiet anzusiedeln. Insbesondere nach der Vertreibung der Kreuzfahrer aus Palästina begann sich der Deutsche Orden verstärkt um die osteuropäischen Gebiete zu kümmern, vor allem Preußen, aber auch Livland. Der Deutsche Orden war eine organisatorisch eigenständige, machtvolle kirchliche Organisation, die bald als neuer Machtfaktor zu den Erzbischöfen von Riga in Konkurrenz trat.

Die zahlreichen Auseinandersetzungen zwischen den Erzbischöfen von Riga und dem Deutschen Orden wurden sowohl mit Waffengewalt als auch mittels Prozessen vor dem Papst ausgefochten. Seit 1492 erkannte der Erzbischof von Riga den Deutschen Orden als die Schutzmacht Livlands (1492–1561) an.

Im Jahre 1522 schloss sich Riga der Reformation an, womit die Macht der Erzbischöfe ihrem Ende entgegenging. Riga favorisierte besonders in den 1570er Jahren einen Status als freie Reichsstadt des Heiligen Römischen Reichs. Die 1581 beginnende 40-jährige polnisch-litauische Herrschaft, unter der die Bürger sich gegenreformatorischer Bestrebungen erwehrten, endete mit der Eroberung durch Gustav II. Adolf 1621. Schwedens Krone behandelte Riga entsprechend seinem Rang als zweitgrößte Stadt im schwedischen Reich neben Stockholm und ließ es angesichts der strategischen Bedeutung, aufwendig neu befestigen. Riga blieb bis Anfang des 18. Jahrhunderts die zweitgrößte Stadt im schwedischen Herrschaftsbereich. In dieser Zeit genoss die Stadt weitgehende Selbstverwaltung.

Blick auf Riga

Schwarzhäupterhaus am Rathausplatz in Riga

Nach dem Großen Nordischen Krieg wurde Riga 1721 dem Zarenreich zugeschlagen. 1787 wurde eine neue Stadtverfassung eingeführt, die die Beschränkung der Macht auf die traditionellen drei „Stände“ (Magistrat, Große Gilde und Kleine Gilde) überwand und breiteren Kreisen der Bürgerschaft ein Mitspracherecht eröffnete.

Seit 1796 war Riga Hauptstadt des Gouvernements Livland. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde Riga schrittweise zu einem der wichtigsten Häfen Russlands ausgebaut, die Bevölkerungszahl der Stadt verzehnfachte sich zwischen 1850 und 1900. Trotz russischer Herrschaft blieb sowohl die Stadtkultur als auch der Großgrundbesitz bis ins 19. Jahrhundert vom Einfluss der deutschen Oberschicht im Lande geprägt. Bis 1891 war die offizielle Amtssprache Deutsch, dann wurde Russisch Amtssprache.

Der Aufstieg Rigas wurde durch den Ersten Weltkrieg jäh unterbrochen. Die Stadt lag an der Frontlinie. Im September 1917 wurde die Stadt in der Schlacht um Riga vom deutschen Heer eingenommen.

Nach Kriegsende wurde am 18. November 1918 im deutsch besetzten Riga eine unabhängige Republik Lettland ausgerufen. 1919 residierten drei verschiedene lettische Regierungen in Riga. Vom 4. Januar bis 21. Mai bestand die Sowjetmacht der Lettischen SSR. Nach dem Rückzug der Freikorps kehrte die parlamentarische Regierung Kārlis Ulmanis zurück, welche sich im Herbst 1919 gegen einen Angriff der weißen russischen Bermont-Armee auf Riga halten konnte.

Riga wurde zur Hauptstadt Lettlands, am 18. März 1921 wurde hier der polnisch-sowjetische Friedensvertrag unterschrieben. Es folgte eine erneute Blütezeit in der Geschichte der Stadt. Eine ungenügende Minderheitengesetzgebung verhinderte, dass sich im neuen lettischen Staat Letten, Deutsche, Russen und Juden zu einer Gesellschaft unter lettischer Fahne vereinigten.
1938 hatte Riga rund 385.000 Einwohner, etwa 45.000 davon waren deutschstämmig. Mit der Machtübernahme des NS-Regimes in Deutschland wurde Lettland nicht nur von den neu aufkeimenden hegemonialen Strömungen der Sowjetunion bedroht, die eine Angliederung des ehemals zum Russischen Reich gehörenden Territoriums forderten. Im Hitler-Stalin-Pakt vom August 1939 vereinbarten die beiden Diktaturen, dass das Baltikum und damit auch Lettland zur sowjetischen Einflusssphäre kamen. Im Herbst 1939 wurden die Deutsch-Balten vereinbarungsgemäß in den vom Deutschen Reich eroberten Warthegau umgesiedelt. Am 17. Juni 1940 rollten sowjetische Panzer durch Rigas Straßen und besetzten die Stadt. Die Sowjetunion machte Lettland zu einer Sowjetrepublik (Lettische Sozialistische Sowjetrepublik). In den ersten etwa zehn Tagen des Angriffs auf die Sowjetunion (ab 22. Juni 1941) eroberten deutsche Truppen das Gebiet um Riga. In der Zeit der deutschen-

Besetzung von 1941 bis 1944 war Riga der Verwaltungssitz des Generalkommissars für den Generalbezirk Lettland. Auch das Reichskommissariat Ostland (zunächst in Kaunas) mit seinen Dienststellen befand sich hier.

Während der kriegerischen Auseinandersetzungen um die Rückeroberung der Stadt durch die Rote Armee (13. bis 15. Oktober 1944) wurde die Altstadt Rigas schwer beschädigt. Lettland wurde erneut von der Sowjetunion okkupiert und Riga die Hauptstadt der Lettischen Sozialistischen Sowjetrepublik.

Ermutigt durch Perestroika und Glasnost erklärte die Saeima, das lettische Parlament, 1990 die Wiederherstellung der Unabhängigkeit von der Sowjetunion. Daraufhin ließ der damalige Generalsekretär des Zentralkomitees der KPdSU und Präsident der Sowjetunion, Michail Gorbatschow, das Parlamentsgebäude in Riga zeitweilig durch sowjetische Militäreinheiten besetzen. Am 21. August 1991 erkannte die Sowjetunion die Unabhängigkeit Lettlands an. Riga wurde wieder Hauptstadt eines souveränen lettischen Staates.

Die Innenstadt Rigas wurde 1997 zur Liste des UNESCO-Weltkulturerbe hinzugefügt, wegen des „außergewöhnlichen universellen Wertes“ aufgrund der weltweit einzigartigen Qualität und Quantität der Jugendstilarchitektur bei relativ intakt gebliebenem historischen Stadtgefüge und wegen der Holzarchitektur aus dem 19. Jahrhundert. Das städtebauliche Muster Rigas umfasst den mittelalterlichen Kern, einen Halbkreis von Boulevards um die Altstadt herum und die Neustadt mit ihren regelmäßig angelegten Straßenzügen. Alle Bereiche konnten sich ihre Authentizität und den architektonischen Charakter erhalten.

Straßenbahn Riga (1524 mm)

Die Straßenbahn Riga (Rīgas satiksme) ist eines von drei Straßenbahnnetzen in Lettland und wurde am 23. August 1882 eröffnet. Sie verfügt über neun Linien, die das Netz auf einer Gesamtlänge von 54,7 Kilometern befahren. Die 252 Wagen des Fuhrparks sind in zwei Betriebshöfen untergebracht.

Am 23. August 1882 wurde die erste Pferdebahnlinie in Riga eröffnet. Der Betrieb wurde mit 95 Pferden abgewickelt. Ab 1900 wurde das Netz durch die Rigaer Straßenbahn Aktien-Gesellschaft elektrifiziert. Riga verfügt damit nach Liepāja über das zweitälteste elektrische Straßenbahnnetz im Baltikum. Die erste elektrisch betriebene Linie verkehrte ab dem 23. Juli 1900 auf der Alexanderstraße.

Nachbau eines historischen Triebwagens

Gewöhnungsbedürftig: Tatra-Wagen mit Stange

Dreiteiliger Škoda-Niederflurwagen 15T Alfa

Riga besitzt eine große Flotte von Dienstwagen

Von 1901 bis 1914 wurden neun neue Linien mit einer Gesamtlänge von rund 50 Kilometern eröffnet. 1914 verfügte die Straßenbahn über 16 Linien. Im Jahr zuvor wurden etwa 52,1 Millionen Fahrgäste befördert. Vor und nach dem Ersten Weltkrieg sanken die Beförderungsleistungen der Bahn. 1928 existierten neun Linien, die 48,2 Millionen Fahrgäste beförderten. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb der Status quo weitgehend zunächst erhalten. In den 1950er und 1960er wurde die Straßenbahn zunehmend durch Busse und O-Busse verdrängt, mehrere wurden Linien eingestellt. Der Niedergang zog sich bis in die 1980er Jahre hin und wurde erst mit Eröffnung einer Linie nach Imanta 1984 beendet.

Der Betrieb wird mit zwei regulär verkehrenden Fahrzeugtypen des tschechischen Herstellers ČKD Tatra durchgeführt. Die ab 1974 ausgelieferten 190 Wagen des Typs T3 verkehren renoviert als T3A. Davon sind heute noch etwa zwei Drittel im Einsatz. Von den 62 Wagen des ab 1988 gelieferten Typs T6B5 wurden 30 Wagen renoviert. Diese verkehren unter der Bezeichnung T3MR weiter. Die übrigen Wagen wurden zum Großteil abgestellt. Seit dem 1. Juni 2010 verkehrte das erste Testfahrzeug des Typs 15T von Škoda. Bis 2012 waren insgesamt 26 Niederflurwagen in zwei verschiedenen Längen ausgeliefert, so dass die Linie 6 außerhalb der Hauptverkehrszeiten vollständig und die Linie 11 teilweise mit den Niederflurwagen bedient werden kann. 2017 wurde die Lieferung fortgesetzt.

Fahrzeugliste Straßenbahn Riga (nur Triebwagen)

Nummern *	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
30002...30928	74	4x-ER	T3A	ČKD	1976-87	ex T3SU
32036...33341	18	4x-ER	T6B5SU	ČKD	1988-90	
35010...35304	30	4x-ER	Tatra3MR	ČKD	1989-90	ex T6B5SU
40611...51906	60	4x-ER	T3A	ČKD	1983-87	ex T3SU
57016...57506	20 1	8x-Gel-ER NF 3-tlg.	15T ForCity Alfa Riga	Skoda	2010-11 2017	
58011...58066	6	10x-Gel-ER NF 4-tlg	15T1 ForCity Alfa Riga	Skoda	2012	
PV	**209**					
88001	1	4x-ZR	T3A	ČKD	1976	2 Führerst.
88002	1	2x-ZR		?	?	Schleifwagen und Lok
88004	1	4x-ER	T3 SU 2-türig	ČKD	?	
88006-88007	2	2x-ZR		Eigenbau	Ub. 2010	Schneekehre
88008	1	4x-ZR	T3 SU	ČKD	2005	Schneekehre
88009	1	2x-ZR		Eigenbau	Ub. 2011	Schneekehre
88012-88013	2	2x-ZR	GS-4	Kuibyshevskiy	2010	Schneekehre
88014	1	2x-ZR	GS-4	Kuibyshevskiy	198?	Schneekehre
88016, 88020, 88021	3	4x-ER	T3 SU	ČKD	Ub. 2011	Plattformwagen z.T. mit Tank
88022	1	4x-ER	T3 SU	ČKD	1976	Wasserwagen
88023, 88024	2	4x-ER	T6B5SU	ČKD	1989-90	Plattformwagen mit Tank
88025,88027 88026	3	4x-ER	T3 SU 2-türig	ČKD	1977-78 1986	
88028	1	4x-ZR	T6B5SU	ČKD	1989	Schleppw.
88030	1					
88032	1	4x-ZR	T3A	ČKD	1982	2 Führerst.
88033	1	4x-ER	T6B5SU	ČKD	1989	Plattformw.
88034	1	4x-ZR	T6B5SU	ČKD	?	2 Führerst.
Dienst	**24**					
052	1	4x-ER	RVZ-6M2	Riga	1982	2011 ex Daugav-pils, abgest.
1901	1	2x-ZR	--	Eigenbau	1982	Nachbau
Hist. Fz.	**2**					
Summe	**235**					

* = Die Nummerierung ist sehr unübersichtlich. Die erste Ziffer kennzeichnet das Depot. Die Nummern sind dann nicht fortlaufend vergeben.

Mittwoch 23 August: „Straßenbahn in Daugavpils (Dünaburg)“

ab 6:30 Uhr: Frühstück

PROGRAMM

08.00 Uhr: Busfahrt nach Daugavpils (ca. 230 km) (unterwegs 20 Minuten Rast)

Fahrtzeiten für die Bahnreisenden:

07.40 Uhr ab Riga Hbf
11.04 Uhr Ankunft Dünaburg (unser Bus steht vor dem Bahnhof)

11.00 Uhr: Abholung der Teilnehmer am Bahnhof in Daugavpils (für diejenigen, die in Eigenregie per Eisenbahn fahren)

11:30 Uhr: Depotbesuch (ca. 30 Minuten)

12.00 Uhr: Tram-Sonderfahrt mit KTM5 und KTM8 (zum Maizes Kombinat und zurück zum Depot

13.00 Uhr: Tram-Sonderfahrt mit RWZ6-Traktion und CKD T3 ex Schwerin (zum Bahnhof – Stropi & Cietoksnis)

15.00 Uhr: Ende der Sonderfahrt im Stadtzentrum

15.00 Uhr: späte Mittagpause/Freizeit, Stadtbesuch

17.00 Uhr: Busfahrt nach Riga. Abfahrt vom Vienibas Laukums (Einheitsplatz), einem zentralen Platz in der Innenstadt) zwischen den Haltestellen Universitate und Vienibas Nams der SL 1 und 3. (unterwegs 20 Minuten Rast) spätestens 20.30 Uhr Ankunft im Hotel in Riga

Fahrtzeiten für die Bahnreisenden:

17.35 Uhr Abfahrt Dünaburg
21.13 Uhr Ankunft Riga Hbf

Es besteht auch die Möglichkeit, die Rückfahrt mit dem Bus zu machen. Bitte am Morgen vor der Abfahrt in Riga die Reiseleitung darüber informieren.

Informationen zur Stadt

Daugavpils (deutsch Dünaburg, polnisch Dyneburg, auch Dźwińsk) ist mit knapp 100.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Lettlands und liegt im Südosten des Landes am Fluss Düna (lettisch Daugava). Daugavpils war die Hauptstadt der historischen Region Lettgallen und ist seit der Auflösung der Landkreise 2009 Republik-Stadt.

Durch die vielen während der sowjetischen Besatzung Lettlands hier angesiedelten Russen ist Daugavpils heute die größte überwiegend russischsprachige Stadt der Europäischen Union.

Eine lettgallische Siedlung bestand im Hochmittelalter auf dem heutigen Naujiene-Hügel und war Teil der Herrschaft von Jersika. 1224 geriet das Gebiet unter Kontrolle des Deutschen Ritterordens. Der Ort wurde 1275 erstmals schriftlich erwähnt, als eine Burg des Livländischen Ordens gebaut wurde, um die herum sich später die Stadt entwickelte. Bereits 1277 wurde Dünaburg einen Monat lang von litauischen Heeren belagert. Im 14. Jahrhundert wurden die Befestigungen ausgebaut. Die einfallenden Truppen von Zar Iwan III. nahmen 1481 Dünaburg ein, räumten das Gebiet aber 1493 nach einem Friedensvertrag.

Altstadt von Daugavpils

Bahnhof Daugavpils

Um Finanzmittel für den Krieg gegen Russland zu erhalten, verpfändete der Orden Dünaburg 1558 an Polen-Litauen. Nach der Aufteilung des Ordenstaates war Dünaburg ab 1566 Hauptstadt des Herzogtums Livland (polnisch: Księstwo Inflanckie). Zar Iwan IV., der Schreckliche, machte Burg und Stadt 1577 dem Erdboden gleich. Später errichtete er 19 km Düna-abwärts eine Festung. Diese Stelle wurde Zentrum einer neuen Ansiedlung, die 1582 nach dem Abzug der Russen vom polnischen König Stefan Batory das Magdeburger Stadtrecht erhielt. Die Schweden drangen in den Kriegen des 17. Jahrhunderts nicht bis Dünaburg vor, jedoch war die Stadt zwischen 1656 und 1667 unter dem Namen Borisoglebsk russisch besetzt. 1677 wurde die Woiwodschaft Livland (auch Polnisch-Livland) mit Residenz in Dünaburg eingerichtet. Nach der ersten Teilung Polens kam Dünaburg 1772 an Russland. Es folgten friedlichere Zeiten, ab 1802 als Teil des Gouvernement Witebsk. Die Bedrohung durch Napoleon war 1810 Anlass für die Errichtung der Zitadelle. 1812 wurde die erste Brücke über die Düna gebaut. Ab 1826 wurde das heutige Altstadtzentrum planmäßig angelegt und bebaut.

Die 1836 angelegte Chaussee St. Petersburg - Warschau brachte der Stadt einen Aufschwung; so entstand 1853 mit der neuen Dünabrücke die erste Stahlbrückenkonstruktion im Baltikum. Mit dem Aufbau der Eisenbahnlinien wurde Dünaburg ein Zentrum der Industrialisierung und ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt. Eisenbahnverbindungen wurden nach St. Petersburg (1860), Riga (1861), Warschau (1862), Orjol (1866) und Šiauliai (dt. Schaulen) (1873) eingerichtet.
1893 wurde die Stadt im Zuge der Russifizierungspolitik offiziell in Dwinsk umbenannt.

Beim Herannahen der Front im Ersten Weltkrieg wurden die Industriebetriebe größtenteils ins Innere Russlands evakuiert. Der Stab der 5. russischen Armee befand sich in Dünaburg. Ab Dezember 1918 war Daugavpils im Gefolge des Einmarschs sowjetischer Truppen Teil der lettischen Räte-Republik. Die Bevölkerung betrug 1920 noch ein Viertel der Vorkriegszahl. 1920 wurde Daugavpils von polnischen und lettischen Truppen eingenommen und aufgrund des Friedens von Riga Teil der Republik Lettland.

Im Juni 1940 marschierte die Rote Armee in Lettland ein. Nach dem Angriff des Deutschen Reiches am 22. Juni 1941 war die Düna eine wichtige natürliche Verteidigungslinie. Durch einen Handstreich gelangten jedoch die wichtigen Düna-Brücken unzerstört in die Hand der Wehrmacht, weshalb auch der Dünaburger Zitadelle keine militärische Bedeutung mehr zukam. Beim Abzug brannte die Rote Armee große Teile der Stadt nieder. Durch den Vormarsch der Roten Armee wurde die Stadt im Juli 1944 erneut Frontgebiet.

In der Zeit der Inkorporation Lettlands in die Sowjetunion zwischen 1945 und 1991 erreichte Daugavpils wieder die alte Bevölkerungszahl. Bereits 1946 entstand eine Straßenbahn. Die Arbeiter der angesiedelten Industriebetriebe stammten hauptsächlich aus Russland und Weißrussland. Wichtige Arbeitgeber waren Chemie-Kombinate, Elektrowerkzeug-Fabriken und Lokomotivwerkstätten. 1956 wurde das südlich gelegene Grīva eingemeindet. Eine neue Düna-Brücke besteht seit 1989.

Straßenbahn Daugavpils (1524 mm)

Die Straßenbahn in der ostlettischen Stadt wird von der Daugavpils tramvaju uzņēmums (Straßenbahngesellschaft Daugavpils) betrieben.

Die Idee, ein öffentliches Verkehrsmittel in Dünaburg einzuführen, reifte gegen Ende des 19. Jahrhunderts. 1893 hatte Dünaburg 70.000 Einwohner und besaß 38 Fabriken. 1895 begann die Stadt Verhandlungen zum Bau einer Straßenbahnstrecke. 1910 und 1912 waren konkrete Projekte geplant. Zunächst wurden die Projekte aus Geldmangel nicht verwirklicht, dann wegen des Ersten Weltkriegs, des Lettischen Unabhängigkeitskriegs und den daraus folgenden Verwüstungen.

Erst im Mai 1946 fiel die endgültige Entscheidung zum Bau der Straßenbahn. Die Bauarbeiten begannen am 11. Juni 1946. Die erste Linie wurde am 5. November 1946 in der russischen Breitspur eröffnet. Eine Besonderheit sind die bei der Bahn verwendeten Stangenstromabnehmer. 1950 folgte die zweite Strecke durch die Stadt. Diese wurde 1951 und 1958 verlängert. Weitere Verlängerungen folgten 1965 und 1990, so dass heute insgesamt 27 Kilometer Gleisnetz vorhanden sind. Heute verkehren drei Straßenbahnlinien in Daugavpils. Der Betrieb wird gut instand gehalten und in den letzten Jahren ging eine Streckenerweiterung in Betrieb. Außerdem sind Pläne für eine Modernisierung des Fahrzeugparks aufgestellt worden.

Die Bauarbeiten für die erste eingleisige Straßenbahnstrecke Gerberei ↔ Bahnhof dauerten 123 Tage. Zuerst verkehrten auf dieser Strecke vier Straßenbahnwagen vom Typ Phoenix aus dem Jahr 1901. 1947 wurde die zweite Phase des Projekts genehmigt: eine Strecke von 3,5 km Länge von der Sarkanarmias-Straße (heute: 18. November-Straße) zur alten Vorstadt. 1949 führte eine Zweigstrecke vom zentralen Markt zur Festung, in der seit dem 23. Februar 1948 eine Militärakademie bestand.
Die nächste Strecke wurde 1962 gebaut, als die Gleise von der Gerberei zur Chemiefaser-Fabrik verlängert wurden. Mitte der 1970er Jahre war die Hauptroute Bahnhof ↔ Chemiefaser-Fabrik vollständig zweigleisig ausgebaut.

RWS-6 der Waggonfabrik Riga

KTM-5 die meistgebaute Straßenbahn der SU

Zug mit Tatra T3 aus Schwerin

KTM 31 Niederflur-Gelenkwagen aus Ust-Katav

Die Straßenbahn Daugavpils besitzt 47 Triebwagen: 11 Bahnen der Waggonfabrik Riga vom Typ RWS-6, von der Wagonfabrik Ust-Katav zwölf Bahnen des Typs KTM-5 und eine Bahn des Typs KTM-8, und elf Straßenbahnen des Typs Tatra T3D des tschechoslowakischen Herstellers ČKD Tatra, die

gebraucht von der Straßenbahn Schwerin übernommen wurden. Außerdem existieren drei Dienstwagen, davon ein Schneepflug. Im Jahr 2011 begannen die Planungen zur Sanierung der Infrastruktur, und es wurden 2014 12 neue Niederflurfahrzeuge (acht Vierachser und vier Gelenkwagen) geliefert. Der Fahrzeugpark ist damit der abwechslungsreichste der baltischen Betriebe und besitzt Fahrzeuge der drei Typen (KTM 5, RWZ 6 und T3) welche in der ehemaligen Sowjetunion den höchsten Anteil an den Lieferungen hatten.

Fahrzeugliste Straßenbahn Daugavpils (nur Triebwagen)

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
001 - 008	8	4x-ER NF	KTM 23	Ust-Katav	2014	
009 - 012	4	6x-Gel-ER NF	KTM 31	Ust-Katav	2014	
29 - 30	2	4x-ER	RVZ 6M2	Riga RVR	1978	
45 - 46	2	4x-ER	RVZ 6M2	Riga RVR	1980	
55 - 60, 63	7	4x-ER	RVZ 6M2	Riga RVR	1983-88	
70/72/74	3	4x-ER	T3DC1	ČKD	1983	2002 ex Schwerin
71/73/75	3	4x-ER	T3DC2	ČKD	1983	2002 ex Schwerin
78/80	2	4x-ER	T3DC1	ČKD	1975,80	2002 ex Schwerin
77/79	2	4x-ER	T3DC2	ČKD	1973,75	2002 ex Schwerin
101 - 112	12	4x-ER	KTM5	Ust-Katav	1990,91	
114	1	4x-ER	KTM8	Ust-Katav	1994	
247	1	4x-ER	T3DC2	ČKD	1994	2006 ex Schwerin
PV	**47**					
GS-4	1	2x-ZR	GS-4	Kuibyshevskiy	198?	Schneekehre
S-37	1	2x-ZR	LS-3	VARZ St.P.	198?	Schneekehre
403	1	2x-ZR	--	Eigenbau		Schleifw. ex Riga
Dienst	**3**					
61	1	4x-ER	RVZ 6-M2	Riga RVR	1987	H-Tw
65	1	4x-ER	RVZ 6-M2	Riga RVR	1987	H-Tw (Kaffeew.)
Hist.	**2**					
Summe	**52**					

Außerdem: RVZ 6-M2 046, Bauj. 1980, Denkmal im Museum

Dieseltriebzug der lettischen Eisenbahnen im Bahnhof Riga.

Blick auf die Filmstadt Cinevilla auf dem Weg Riga nach Liepaja.

Donnerstag 24 August: „Straßenbahn in Liepaja (Libau)“

ab 6.30 Uhr Frühstück

PROGRAMM

08.00 Uhr: Busfahrt zum Filmpark Cinevilla (ca. 70 Km)

10:00 Uhr: Besuch des Filmparks (ca. 90 Minuten).

11.30 Uhr: Busfahrt nach Libau ((unterwegs 10 Minuten Rast) (180 km)

ca.13.45 Uhr: Depotbesuch (ca. 30 Minuten)

14.15 Uhr: Freizeit bzw. Imbiss und Möglichkeit zur Mitfahrt mit der Tram
Da es in Libau keine historischen Personen-Fahrzeuge gibt und keine Strecken, die nicht auch im Linienbetrieb befahren werden, haben wir uns hier gegen eine teure Sonderfahrt entschieden. Da wir ausreichend Freizeit zur Verfügung ha ben, kann jeder die Straßenbahnstrecke selbst bereisen. Tageskarten werden verteilt.

18.30 Uhr: Busfahrt nach Riga. Abfahrt vom Rožu laukums (Rosenplatz) im Zentrum am Hotel Liva. Nächste Hst. der Straßenbahn: Kurzeme (unterwegs 20 Minuten Rast)

21.30 Uhr: spätestens Ankunft im Hotel in Riga

Informationen Film-Stadt "Cinevilla"

Wer mit eigenen Augen sehen möchten, wie unter freiem Himmel Filme gedreht werden und wer sich in die Gestalten von Jahrhunderte alten Helden hineinfühlen möchte, für den ist die Film-Stadt "Cinevilla" im malerischen Kurland der richtige Ort. "Cinevilla" befindet sich 15 Kilometer entfernt von Tukums, in der Gemeinde Slampe. Der Besuch der Film-Stadt erinnert an das Einsteigen in eine Zeitmaschine - hier sieht man, wie Riga vor circa 100 Jahren ausgesehen hat.

Da gibt es eine Kirche, historische Brücken, Straßenpflaster, den Daugava-Kai mit Schiffen, eine Straßenbahn (ähnlich dem Nachbau in Riga, Gleise sind vorhanden aber keine Oberleitung und es gibt keinen Fahrbetrieb), Militärtechnik und andere Requisiten, die hinter die Kulissen der Filmschaffung schauen lassen. Die Film-Stadt entstand im Jahr 2004, um hier den Film "Die Schützen von Riga" zu drehen. Der Film berichtet von einer heldenhaften Seite der Geschichte Lettlands - von den Freiheitskämpfen vom Jahr 1919, als sowohl die Deutschen, als auch die Russen den neuen, erst im November 1918 gegründeten unabhängigen Staat vernichten wollten. Inzwischen sind in dem Städtchen bereits mehrere lettische Spielfilme gedreht worden, darunter "Rudolf's Nachlass", "Das Dreamteam 1935" sowie mehrere ausländische Filme.

Informationen zur Stadt

Liepāja (deutsch **Libau**) ist eine Hafenstadt an der Ostsee im Westen Lettlands. Mit etwa 78.000 Einwohnern ist sie die drittgrößte Stadt Lettlands.

Die Stadt entstand aus einem kleinen kurischen Dorf an der Mündung der Lyva. Erstmals erwähnt wird der Ort als Lyva im Jahre 1253. Als kleiner unbefestigter Hafenort im Staatsgebilde des Livländischen Ordens wurde Lyva mehrmals von den Litauern niedergebrannt. 1560 wurde Libow als Teil der Komturei Grobiņa für fast 50 Jahre an Preußen verpfändet. In dieser Zeit stieg die Bevölkerungszahl unter anderem durch Zuwanderung aus Deutschland. Die Verleihung des Stadtrechts erfolgte 1625. Mitte des 17. Jahrhunderts wurde mit dem Bau der Hafenanlage begonnen. Von 1697 bis 1703 wurde der

Innenstadt von Liepaja

Liepajas Hauptverkehrsachse mit Straßenbahn

Handelskanal zum Libauer See in Betrieb genommen. Der Hafen befindet sich bis heute an der verbreiterten Mündung des Kanals und war ab 1730 auch für große Schiffe befahrbar.

Libau fiel 1795 mit dem Herzogtum Kurland an das Russische Kaiserreich und gehörte fortan zum Gouvernement Kurland. Für Russland hatte die Stadt wegen ihres eisfreien Hafens große militärische und wirtschaftliche Bedeutung. Es lebten 4548 Einwohner in der Stadt. Nach mehr als hundert Friedensjahren waren es 1914 bereits 94.000. Im 19. Jahrhundert bekam Libau Eisenbahnanschluss (1869/1876) und wurde ein bedeutendes Industriezentrum. 1899 wurde hier die erste elektrische Straßenbahn im Baltikum eröffnet. In diesem Jahr wurde auch mit dem Ausbau des Kriegshafens) als strategische Flottenbasis begonnen. Von 1906 bis 1914 bestand direkter Schiffsverkehr nach New York. Durch den Hafen Libaus kamen unter anderem mehrere hunderttausend Auswanderer.

Der Erste Weltkrieg begann für die Libauer am 2. August 1914 mit der Beschießung des Hafens durch ein deutsches Kriegsschiff. Am 7. Mai 1915 besetzten deutsche Truppen Libau. Nach dem Kriegsende besetzten die Roten Lettischen Schützen und die Rote Armee fast das ganze lettische Territorium und gründeten die Lettische Sozialistische Räterepublik. Die lettische provisorische Regierung, die vom Volksrat in Riga proklamiert worden war, floh Anfang 1919 nach Libau, wo Schiffe der britischen Flotte ankerten.

Der Verkehr im Hafen sank nach 1920 auf ein Zwölftel des früheren Umfangs. Von wirtschaftlicher Bedeutung waren die Anbindung an die Eisenbahnstrecke nach Jelgava (1929) und die Gründung des Freihafens (1931). Es entstanden auch kulturelle Einrichtungen wie Oper (1922) und Philharmonie (1927).

Anfang 1940 wurden in Liepāja 15.000 Soldaten der Roten Armee stationiert. Im Sommer folgte die förmliche Besetzung des Landes. Nach der Eroberung Liepājas durch deutsche Truppen am 29. Juni 1941 war die Stadt bis zum 9. Mai 1945 deutsch besetzt
1944 und 1945 war der Hafen neben Windau wichtigste Verbindung der eingeschlossenen Heeresgruppe Kurland. Viele zehntausende Einwohner flohen per Schiff vor der Roten Armee.

Zwischen 1945 und 1990 wurden von der sowjetischen Führung Industrie- und Fischereibetriebe eingerichtet. Der Hafen diente als Stützpunkt der Roten Flotte. Während des Kalten Krieges wurde die norddeutsche Stadt Flensburg zum projektierten atomaren Ziel des sowjetischen U-Boot-Stützpunktes von Liepāja.
Bis 1974 hatte die Stadt wieder 100.000 Einwohner. Von diesen waren mehr als die Hälfte aus Russland angeworbene Familien.

Sehenswert sind die Innenstadt mit dem alten Speicherviertel, der breite und feinsandige Dünenstrand an der Ostsee sowie

- die evangelische St.-Anna-Kirche (Einweihung 1587) mit ihrem monumentalen holzgeschnitzten Altaraufsatz von 1697, einem Meisterwerk der Barockzeit
- die evangelische Dreifaltigkeitskathedrale (Einweihung 1758), ein Wahrzeichen der Stadt in der Nähe des Rosenplatzes. Die Orgel gehört auch heute noch zu den größten in Europa.

- die katholische St.-Josephs-Kathedrale in der Nähe des Alten Marktplatzes, ursprünglich 1762 erbaut, heutige neuromanische Basilika 1894–1900
- die orthodoxe Kirche der Heiligen Dreifaltigkeit, erbaut 1867
- das Stadtviertel Karosta (Kriegshafen) mit:
    - der orthodoxen Kathedrale St. Nikolai, errichtet 1901–03
    - dem historischen Militärgefängnis, das über hundert Jahre von den wechselnden Landesherren genutzt wurde. Das Gebäude beinhaltet heute ein Museum und eine Herberge. Alle Räume sind im Originalzustand erhalten oder werden nach und nach wieder instand gesetzt.
    - der Festung (neun Teile, zwei davon am Kriegshafen)

Straßenbahn Liepāja (1000 mm)

Die Straßenbahn in Liepāja existiert seit dem Jahr 1899. Die lettische Stadt Liepāja besitzt damit das älteste elektrische Straßenbahnnetz in den baltischen Staaten. Seit 1972 existiert in Liepāja nur eine einzige Straßenbahnlinie Metallurgie (Grobiņas iela) ↔ Zentralfriedhof (Vaiņodes iela) mit 6,9 km Länge. Die Straßenbahn Liepāja ist das einzige meterspurige Straßenbahnsystem in Lettland. Im Gegensatz zu den anderen lettischen Straßenbahnen (Rīga, Daugavpils), die Stangenstromabnehmer verwenden, verwendet die Straßenbahn Liepāja seit 1961 Scherenstromabnehmer (Pantographen). Am 29. Mai 2013 ging eine Streckenverlängerung vom Zentralfriedhof zum Vorort Ezerkrast 2 in Betrieb.

Am 22. August 1896 beschloss der Rat der Stadt Libau, eine elektrische Straßenbahnlinie zu bauen. Den Wettbewerb zum Bau der Straßenbahn gewann die Nürnberger Continental-Gesellschaft für Elektro-Unternehmen. Am 14. Dezember 1896 unterzeichneten der Bürgermeister Adolphi und der Vertreter der Nürnberger Continental-Gesellschaft Manaschewitsch den Vertrag, gemäß dem die Gesellschaft für 40 Jahre das Recht auf den Betrieb der Straßenbahn bekam. Die Stadt erhielt das Recht, das Straßenbahnsystem nach 20 Jahren zu kaufen. Die Gesamtlänge der beiden zu bauenden Linien war 10,42 km.

Endstation Mirdzas Kempes iela

Das kleine Depot der Straßenbahn

Die Probefahrten der Straßenbahn Libau begannen am 14. September 1899, der fahrplanmäßige Betrieb wurde am 26. September 1899 aufgenommen. Ab dem 14. Oktober 1899 wurden zwei Linien betrieben: die weiße Linie zum Militärhafen (Karosta) und die grüne Linie zum Bahnhof. Im November 1899 wurden beide Linien nach Alt-Libau (Siena tirgus) verlängert.

Ende Juni 1941 wurde der Straßenbahnbetrieb in Liepāja vorübergehend eingestellt, weil die vorrückenden deutschen Truppen die Stadt bombardierten. Mitte Juli 1941 wurde der Straßenbahnverkehr wieder aufgenommen. Der Abschnitt entlang der Peldu iela (Peldu-Straße) wurde jedoch geschlossen und die Gleise wurden zur Reparatur der anderen Strecken verwendet. Im Jahr 1944 wurde die Oberleitung des Straßenbahnnetzes auf Anordnung der deutschen Besatzungsmacht abgebaut, da sie am Kupfer interessiert war. Infolgedessen musste der Straßenbahnbetrieb ein zweites Mal eingestellt werden, aber am 7. November 1945 konnte der Straßenbahnverkehr wieder beginnen.

Im Jahr 1950 begann der Bau einer neuen Strecke, die das Stadtzentrum mit der Zuckerfabrik an der Ventspils iela verband. Die Bahnen auf dieser Strecke erhielten die Liniennummer 3. Wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit wurde diese Linie jedoch bereits 1953 wieder stillgelegt.

Im Jahr 1961 wurden die Stangen- durch Scherenstromabnehmer ersetzt. Innerhalb eines Tages, am 17. Dezember 1961, wurde die Oberleitung angepasst, so dass am 18. Dezember 1961 die Züge mit Scherenstromabnehmern verkehren konnten.

Am 23. Juni 1972 wurde die Straßenbahnstrecke von der Altstadt über die Klaipēdas iela (Klaipeda-Straße) bis zum Zentralfriedhof (Centrālie kapi) erweitert, wodurch das Streckennetz deutlich wuchs. Die Linien 1 und 2 wurden bis zur neuen Endstelle verlängert. Durch die Zunahme der Fahrzeugkilometer entstand ein Wagenmangel, weshalb am 6. Oktober 1972 der Betrieb auf der Linie 4 zum Militärhafen (Karosta) eingestellt wurde.

Die Straßenbahn Liepāja setzte in ihrer Geschichte Wagen folgender Hersteller ein: Herbrand, Fenix, Gotha und Tatra. Die ersten Wagen trugen die Nummern 1 bis 9 und wurden bei der Waggonfabrik P. Herbrand & Cie. in Köln gebaut. Im Jahr 1903 wurden sieben weitere Triebwagen (Nr. 10–16) bei Herbrand erworben, 1907 noch einmal zwei (Nr. 17 und 18). Bis 1914 wurde ein weiterer Triebwagen erworben (Nr. 19). Außerdem wurden 14 Beiwagen eingesetzt, sechs von ihnen offen und acht geschlossen.

Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs konnten keine weiteren Wagen beschafft werden. Zum Zeitpunkt der Unabhängigkeit Lettlands, als Libau seinen heutigen Namen Liepāja erhielt, wurden immer noch die Fahrzeuge aus der Anfangszeit genutzt. Ihr Zustand verschlechterte sich jedoch trotz regelmäßiger Unterhaltung. Nach dem Zweiten Weltkrieg bestand der Fahrzeugpark der sowjetischen Stadt weiterhin aus den Herbrand-Wagen (jetzt mit den Nummern 101 bis 119 versehen). Zwölf von Ihnen erhielten einen neuen Wagenkasten in zeitgenössischem Design. Außerdem wurden von 1949 bis 1956 einige Wagen unter Verwendung von Wagenkästen und Laufwerksteilen aus Kaliningrad neu gebaut (insbesondere Wagen 122). Alle Triebwagen verkehrten mit Stangenstromabnehmer, ebenso wie in Rīga und Daugavpils.

Zwischen 1957 und 1962 wurden Gothawagen mit Scherenstromabnehmern nach Liepāja geliefert. Neben acht Triebwagen T57 (Stück, Nr. 125–132), 13 T59E (Nr. 133-145) und acht T2-62 (Nr. 146-153) kamen acht Beiwagen V57 (Nr. 15-22), drei V59E (Nr. 23-25) und sieben B2-62 (Nr. 26-32) nach Liepāja.

Nach der Einstellung der Straßenbahnproduktion in Gotha im Jahr 1966 wurde der Wagenpark der Straßenbahn Liepāja durch Wagen aus tschechoslowakischer Produktion erweitert. Von 1976 bis 1979 wurden 15 Tatra-Wagen T4SU (Nr. 201-215) geliefert, von 1983 bis 1988 22 Wagen des Typs KT4 SU (Nr. 216-235, die Nummern 220 und 221 wurden doppelt vergeben).

Im Jahr 2000 begann der Kauf von Gebrauchtfahrzeugen aus der ehemaligen DDR. Insgesamt wurden zwölf Wagen des Typs Tatra KT4 D erworben, die zu Beginn der 1990er Jahre produziert worden waren: im Jahr 2000 drei Wagen aus Cottbus (Nr. 236-238), im Jahr 2001 einer aus Gera (Nr. 239), in den Jahren 2003 und 2005 jeweils vier aus Erfurt (Nr. 240-247).
Zurzeit sind bei der Straßenbahn Liepāja 16 Wagen des Typs Tatra KT4 im Einsatz, darunter elf gebraucht in Deutschland erworbene. Es wird ausschließlich mit Solowagen gefahren, Doppeltraktionen sind nicht im Einsatz. Für den fahrplanmäßigen Betrieb werden nur sieben Kurse benötigt.

Am 29. Mai 2013 ging eine Streckenverlängerung vom Zentralfriedhof zum Vorort Ezerkrast 2 (durch die Straßen Tukuma, Vaiņodes und Mirdzas Ķempes) in Betrieb.

Fahrzeugliste Straßenbahn Liepaja (nur Triebwagen)

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
229/231/233/ 234/235	5	4x-Gel-ER	KT4DSU	ČKD	1986	
236	1	4x-Gel-ER	KT4D	ČKD	1990	2000 ex Cottbus
237 - 238	2	4x-Gel-ER	KT4D	ČKD	1979	2000 ex Cottbus
239	1	4x-Gel-ER	KT4D	ČKD	1983	2001 ex Gera
240/241/ 243 - 247	7	4x-Gel-ER	KT4D	ČKD	1981-87	2003-2005 ex Erfurt
PV	**16**					
	o.Nr.	2x-ZR		Herbrand	1898	Schneekehre
Dienst	**1**					
Summe	**17**					

Freitag 25. August: „Riga - Obus und Stadt“

ab 6.30 Uhr Frühstück

Programm

08:30 Uhr: per Linienstraßenbahn (SL5) fahren wir gemeinsam zum Obusdepot #1

09:15 Uhr: Depotbesuch

10:00 Uhr: Obus-Sonderfahrt mit mod. Gelenkwagen (nach Sarkandaugava – Dauga vas Stadions – Agenskalna Priedes – Obusdepot #2 inkl. Besuch ca. 45 Min. – Lucavsala)

14:00 Uhr: Ende der Sonderfahrt im Stadtzentrum – Mittagspause Freizeit

15:30 Uhr: Stadtführung durch die Altstadt (Ende ca. 17:30 Uhr am Hotel)

19:00 Uhr: Buffet vor der Mitgliedsversammlung (Teilnahme nur für angemeldete Tagungsteilnehmer möglich!) im Mercure Riga Centre.

20:00 Uhr: Mitgliederversammlung im Mercure Riga Centre (Tagungsraum Antonija), Elizabetes iela 101, 1050 Rīga (direkt am Hauptbahnhof gelegen, nahe unserem IBIS-Hotel) – siehe gesonderte Einladung auf Seite 54

Obus Riga

Der Oberleitungsbus Riga ist der einzige Oberleitungsbus-Betrieb in Lettland. Der Obusverkehr in der Hauptstadt Riga wurde am 6. November 1947 eröffnet und ergänzt seither die seit 1882 bestehende örtliche Straßenbahn. Er wird von der Gesellschaft RP SIA Rīgas satiksme betrieben und befährt 19 Linien. Diese werden von 279 Wagen bedient, darunter überwiegend Fahrzeuge des tschechischen Herstellers Škoda. Beheimatet sind die Fahrzeuge in zwei verschiedenen Depots.

Die erste Rigaer Obus-Linie wurde am 4. November 1947 offiziell eröffnet, sie führte vom Viestura-Garten bis zur Daugavpilser Straße. Erster Rigaer Obustyp waren in Jaroslawl gebaute JaTB-1-Obusse. Das erste Obus-Depot befand sich auf dem Gelände des Straßenbahn-Depots an der Brīvības-Straße, später wurde das erste eigenständige Obus-Depot auf dem Ganību-dambis eröffnet. 1948 ging eine zweite Linie in Betrieb, sie verband den Zentralmarkt mit Sarkandaugava. Später wurde sie bis zum Mežapark verlängert.

1961 wurden zwei neue Linien eröffnet, eine auf dem Āgenskalns, eine weitere führte zur Buļļu-Straße. Ebenfalls 1961 wurden die ersten Škoda-Obusse angeliefert.

Die ersten Obusse des Typs Škoda 14Tr01 wurden 1982 geliefert, später folgte der Typ Škoda 14Tr02. 1989 wurde der erste Gelenkwagen vom Typ Škoda 15Tr in Dienst gestellt. Sie ersetzten die für den Rigaer Obus-Betrieb lange Jahre typischen Oberleitungsbusdoppeltraktionen des Typs Škoda 9Tr, insgesamt existierten 103 Einheiten. Die ersten von ihnen wurden 1973 gebildet, die letzten verkehrten 2001. Später wurde ein Teil der zuletzt gelieferten Škoda-Obusse modernisiert und fortan als 14TrM und 15TrM bezeichnet.

2001 wurden testweise elf Obusse des weißrussischen Anbieters Belkommunmash beschafft.
Zwischen 2001 und 2007 folgten 52 Gelenkwagen der Baureihe Solaris Trollino 18. Ferner ab 2007 Solowagen des Typs Škoda 24Tr Irisbus.

Seit dem 1. September 2009 benutzen die O-Busse der Linien 9 und 27 im Rigaer Stadtzentrum ihren Hilfsmotor im planmäßigen Fahrgastbetrieb.

Im Jahr 2013 gewann Škoda eine Ausschreibung über die Lieferung von insgesamt 125 niederflurigen Gelenkwagen des Typs 27Tr. Außerdem besteht eine Option im Vertrag, 38 weitere Fahrzeuge zu erwerben. Zur Ausstattung gehören eine Klimaanlage, ein modernes Fahrgastinformationssystem und eine automatische Fahrgastzähleinrichtung. Bereits in den Jahren 2007–2009 waren 150 Oberleitungsbusse des Typs Škoda 24Tr geliefert worden.

Zweiachsiger Škoda 24 Tr Obus

Škoda/Solaris Trollino 18, 4-türiger Gelenkobus

Fahrzeugliste Obus Riga*

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
11058...11232	4	2x	14Tr 89/6	Škoda	1989	
11265...11298	3	2x	14Tr 13/6	Škoda	1997	
11330	1	2x	MAZ-103T	Ganz	2003	
11428...11504	7	2x	14Tr 89/6	Škoda	1988-89	
14261	1	2x	14Tr 13/6M	Tichy	1996	2009 ex Tichy
16000...16282	27	3x-Gel	Trollino 18	Solaris	2004	
17507...17743	25	3x-Gel	27Tr Solaris	Škoda	2015-16	
18001...18890	75	2x	24Tr Irisbus	Škoda	2007-09	
24029...24203	3	2x	14Tr 18/6M	Škoda	1998	
25024...25090	8	3x-Gel	15Tr 13/6M	Škoda	1998-00	
26509...25749	25	3x-Gel	Trollino 18	Solaris	2005	
27101...27341	25	3x-Gel	27Tr Solaris	Škoda	2014	
28303...29440	75	2x	24Tr Irisbus	Škoda	2008-09	
PV	**279**					
62333	1	2x	14Tr	Škoda	?	
62912-62913	2	2x	14Tr 01	Škoda	1983	
87001, 87003	1	2x	14Tr	Škoda	?	
87002	1	2x	14Tr 02/6	Škoda	1988	
Dienst	**5**					
Summe	**284**					

* = Die Nummerierung ist sehr unübersichtlich. Die erste Ziffer kennzeichnet das Depot.
Die Nummern sind dann nicht fortlaufend vergeben.

Altstadt von Tallinn mit Domberg

Blick auf den Domberg aus der Luft

Samstag 26. August: Tallinn (Reval)

ab 06.30 Uhr: Frühstück noch in Riga (danach Auschecken aus dem Hotel)

Programm

09:00 Uhr: Busfahrt nach Tallinn (unterwegs 20 Minuten Rast) (ca. 310 km)

ca. 13.30 Uhr: Ankunft in Tallinn, Bezug der Hotelzimmer, anschließend Freizeit und Gelegenheit zum Mittagessen.

15.30 Uhr: Stadtführung (ca. 2 Stunden)

Achtung Bauarbeiten!

Die Straßenbahn in Tallinn wird seit Jahren komplett modernisiert. Aktuell sind zwei Strecken aufgrund von Gleisbauarbeiten nicht befahrbar: Innenstadt - Bahnhof - Kopli (inkl. Modernisierung des dortigen kleinen Depots) und auch die neue Schleife an der Eisenbahn in Ülemiste (w/ weiterer Verlängerung zum Flughafen). Wir befahren am Sonntag alle anderen Strecken. Der Zukunft des Obusnetzes war bis vor Kurzem völlig ungewiß. Nach der Stillegung zahlreicher Strecken (zuletzt noch der OL9 nach Kopli) soll das kleine Restnetz jetzt aber erhalten bleiben. Wir befahren alle noch vorhandenen Strecken ebenfalls am Sonntag.

Informationen zur Stadt

Tallinn (deutsche Aussprache [ˈtalɪn], estnische Aussprache [ˈtɑlʲːinː]) ist die Hauptstadt von Estland. Es liegt am Finnischen Meerbusen der Ostsee, etwa 80 Kilometer südlich von Helsinki.

Bis zum 24. Februar 1918 hieß die Stadt amtlich **Reval** [ˈʀeːval], ein im deutschsprachigen Raum auch danach noch gebräuchlicher Name. Andere ältere Namen sind russisch Rewel und vormals Kolywan, dänisch Lyndanisse, schwedisch Lindanäs.

Der Name Tallinn, den die Stadt seit der Eroberung durch den dänischen König Waldemar 1219 im Estnischen trägt, wird üblicherweise abgeleitet von Taani-linn(a), das heißt „Dänische Stadt“ oder „Dänische Burg“ (lateinisch Castrum Danorum).

2015 wurde Tallinn der Ehrentitel „Reformationsstadt Europas“ durch die Gemeinschaft Evangelischer Kirchen in Europa verliehen.

Die Ursprünge Revals gehen auf eine hölzerne Burg (auf dem heutigen Domberg) und einen vermuteten estnischen Handelsplatz zurück, die Mitte des 11. Jahrhunderts gebaut wurden. Gleichzeitig wurde in dieser Zeit der Hafen Tallinns angelegt. Der Name Reval rührt vom estnischen Namen des historischen Landkreises her, dessen Zentrum die Stadt war, und wurde für die Burg und die spätere Stadt erst von Dänen und Deutschen geprägt

Im Jahre 1219 eroberte der dänische König Waldemar II. die alte estnische Burg, errichtete sie neu und begann mit dem Bau einer Domkirche. Dänemark konnte die Burg jedoch nicht lange gegen die aufständischen Esten und die vordringenden Deutschen halten. 1227 eroberte der Schwertbrüderorden Reval. Im Jahre 1230 ließ der Schwertbrüderorden aus Gotland 200 westfälische und niedersächsische Kaufleute anwerben, die sich, mit Zollfreiheit und Land belehnt, unterhalb der Burg ansiedelten. Obwohl eine Gründungsurkunde nicht überliefert ist, ist hierin wohl die eigentliche Gründung einer Stadt Reval zu sehen.

1238 fiel Reval wieder an Dänemark. In diesem Zusammenhang wurde Reval zum ersten Mal als civitas (Bürgerschaft, Stadt) erwähnt.

Unter der erneuten dänischen Herrschaft bis zum Jahre 1346 gewann die Stadt rasch an Größe und wirtschaftlicher Bedeutung. Die Amtssprache in Tallinn war bis 1889 Deutsch.
Obwohl Reval unter (zunehmend lockerer) dänischer Herrschaft stand, behielt die Stadt eine deutsche Oberschicht, und da diese fast ausschließlich aus Kaufleuten bestand, wurde ein enger Kontakt zur Hanse unterhalten. Dass sich Reval als der Hanse zugehörig betrachtete, ist bereits für 1252 belegbar und findet spätestens 1285 ausdrückliche Erwähnung. Von wirtschaftlicher Bedeutung war die däni-

sche Entscheidung von 1294, allen deutschen Kaufleuten den Handelsweg nach Nowgorod über Reval und Narwa zu gestatten. Damit konnte Reval zu einem Knotenpunkt des hansischen Ostseehandels werden.

1346 verkaufte der dänische König seine Rechte an Nord-Estland dem Deutschen Orden. Reval, das sich im Jahr vor dem Verkauf alle bestehenden und einige neue Privilegien durch den dänischen König hatte bestätigen lassen, bekam nun durch den neuen Landesherrn sämtliche Privilegien zugesichert und konnte so seine rechtliche und autonome Stellung während des Wechsels noch ausbauen.

Reval, Teil des „Livländischen Drittels“ der Hanse, erhielt 1346 zusammen mit Riga und Pernau das Stapelrecht, das alle mit Russland Handel treibenden Kaufleute dazu verpflichtete, eine der drei Städte anzulaufen und für einen Zeitraum von drei bis acht Tagen ihre Waren auf dem Markt anzubieten. Mehrere exklusive Handelsrechte für die Revaler Kaufleute beendeten den bis dahin für jeden offenen Freihandel in der Stadt

Der Russlandhandel blieb allerdings nicht immer ungetrübt. Nach mehreren unsicheren Jahren brach 1471 der Handel mit Nowgorod durch Angriffe der Moskauer ganz ab, und 1478 wurde das bis dahin unabhängige Fürstentum von den Moskauern endgültig erobert. Das Großfürstentum Moskau führte Krieg gegen Livland, mit dem es nun eine gemeinsame Grenze besaß. Es folgte 1501–1503 ein erfolgreicher Kriegszug des Deutschen Ordens gegen Moskau, an den sich ein bis 1558 dauernder Friede anschloss.

Die Kriege mit den Moskauer Russen brachten für Livland und Reval schwere Verluste an Wirtschaft und Bevölkerung. Erst 1514 gelang die erneute Errichtung einer Handelsbeziehung der livländischen Städte Reval und Dorpat mit Nowgorod, die zu einer neueren wirtschaftlichen Blüte bis in die 1550er Jahre führte. Im 16. Jahrhundert hat die Stadt ca. 6000–7000 Einwohner.

Die Reformation erreichte Reval 1523/24. Ihren endgültigen Durchbruch erlebte sie, als sich im Juli 1524 Vertreter der livländischen Städte und Ritter im Revaler Rathaus versammelten und beschlossen, bei der protestantischen Lehre zu bleiben und sie mit allen Mitteln zu verteidigen. Am 9. September 1525 wurde die neue Lehre in Reval durch den Erlass einer lutherischen Kirchenordnung seitens des Rates und der Gilden „amtlich“.

Die restliche Zeit der Ordensherrschaft war von inneren und äußeren Streitigkeiten geprägt, bis Moskau bei seinem Einfall 1558–1561 den Deutschen Orden in Livland besiegte. Reval wandte sich an Schweden als Schutzmacht, womit eine bis zum Großen Nordischen Krieg 1710 anhaltende schwedische Herrschaft in der Stadt begann.

1549 erhielt die Olaikirche einen gotischen Turm mit der zu dieser Zeit außergewöhnlichen Höhe von 159 Metern; bis zum Brand von 1629 blieb er das höchste Gebäude der Welt. Heute ist er nach einem Wiederaufbau im 19. Jahrhundert nur noch 123,7 Meter hoch. 1561 wurde die Stadt in der Zeit des Livländischen Krieges schwedisch.

Infolge des Großen Nordischen Krieges fiel Reval an Russland. Zar Peter I. setzte die alten deutschen Ratsgeschlechter wieder vollständig in ihre ursprünglichen Positionen, in den nächsten zwei Jahrhunderten wurden die Rechte der Stadtregierung dann schrittweise reduziert.

Am 24. Februar 1918 wurde die selbständige Republik Estland ausgerufen; die Stadt, die nun Tallinn hieß, wurde schließlich Hauptstadt des unabhängigen Estland. Die eigentliche Unabhängigkeit wurde im Freiheitskrieg (1918–1920) erkämpft und durch den Friedensvertrag mit dem sowjetischen Russland gekrönt.

Ein geheimes Zusatzprotokoll zum deutsch-sowjetischen Nichtangriffspakt (im August 1939) machte den Weg für die Eroberung Estlands durch die Sowjetunion frei. Die deutschbaltische Bevölkerung wurde vom Tallinner Hafen aus auf Befehl Hitlers in den neu geschaffenen Reichsgau Wartheland umgesiedelt. Nach der sowjetischen Okkupation im Juni 1940 wurde die Estnische Sozialistische Sowjetrepublik ausgerufen, deren Hauptstadt Tallinn blieb. 1941 besetzte die deutsche Wehrmacht Tallinn, wodurch die Stadt und das Land von einer Willkürherrschaft in die nächste geriet. Hitler verfolgte das Ziel, Estland dem Deutschen Reich anzugliedern. Die von den Esten erhoffte Wiederherstellung der Unabhängigkeit erfolgte nicht.

Am 9. März 1944 erfolgte ein schwerer sowjetischer Luftangriff. Es wurden 11 % der Altstadt zerstört und 600 Tote gezählt. Während des Krieges blieb der Charakter der Altstadt trotz der Bombardierungen durch die sowjetische Luftwaffe erhalten. Die Wehrmacht wurde bis Ende 1944 von der Sowjetarmee aus Estland zurückgedrängt und die sowjetische Herrschaft wiederhergestellt.

Nach 51 Jahren wurde Tallinn am 20. August 1991, zur Zeit des Moskauer Putsches, erneut zur Hauptstadt eines unabhängigen Estlands. Infolge des immensen Wirtschaftswachstums und des in manchen Schichten stark gestiegenen Wohlstandes sind rund um Tallinn innerhalb weniger Jahre riesige Neubaugebiete entstanden.

Der Domberg und die Unterstadt waren bis 1877 sowohl in Verwaltung wie auch Rechtsprechung zwei autonome Städte. Der Domberg, auf dem der Bischof, der Vertreter des Landesherrn, der des Deutschen Ordens und die Vertretung der Ritterschaft saßen, ist bis heute Zentrum der Staatsgewalt. Hier haben das Parlament der Republik Estland (Riigikogu) und die Regierung ihren Sitz. Der Domberg erhebt sich 48 m über der Unterstadt.

Die Unterstadt ist, geschichtlich gesehen, die eigentliche Stadt Reval. Hier lebte der Großteil der Stadtbevölkerung, Handwerker und Kaufleute. Die Stadt war dem Landesherrn gegenüber unabhängig. Es waren lediglich geringe jährliche Zahlungen an Zins und Pacht an den Orden zu leisten, und im Falle eines feierlichen Einzuges in die Stadt musste sie dem Landesherrn huldigen. In Rechtsfragen wandte sich die Stadt an Lübeck.

Die Tallinner Altstadt (estn. Vanalinn) wurde 1997 zur Liste des UNESCO-Weltkulturerbe hinzugefügt als „außergewöhnlich vollständiges und gut erhaltenes Beispiel einer mittelalterlichen nordeuropäischen Handelsstadt“. Das Zentrum bildet der Rathausplatz (estn. Raekoja plats), der von dem 1322 erstmals erwähnten, aber schon im 13. Jahrhundert errichteten gotischen Rathaus und anderen stattlichen Gebäuden umschlossen wird. Von der öffentlich zugänglichen Aussichtsplattform des Rathauses bietet sich ein hervorragender Blick über Stadt, Hafen und Meerbusen. Das Wahrzeichen Tallinns – die Figur des Stadtknechts „Alter Thomas“ (estn. Vana Toomas) – schmückt seit 1530 die Turmspitze. Die beiden Wasserspeier in Drachengestalt sind aus dem 17. Jahrhundert.

Die Stadtmauer ist eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt. Im Mittelalter war Tallinn eine der am besten befestigten Städte an der Ostsee. Mit dem Bau der Befestigungen wurde in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts begonnen und dauerte die folgenden 300 Jahre an. Da die Waffen ständig schlagkräftiger wurden, musste fortwährend nachgebessert werden. Die fertige Mauer war schließlich 2,35 km lang, 13–16 m hoch und 2–3 m dick und hatte über 40 Türme. Heute stehen noch 1,85 km Mauer und 26 Türme.

Die St. Nikolaikirche (estn. Niguliste kirik), eine spätgotische Steinkirche, entstammt dem Anfang des 13. Jahrhunderts. Sie ist ein Beispiel der im 13. Jahrhundert verbreiteten „Kaufmannskirchen“ (der Dachstuhl der Kirche diente als Warenlager). Zudem diente sie als Wehrkirche. Ab dem 15. Jahrhundert wurde sie zur Basilika umgebaut. Sie überstand als einzige Kirche den Bildersturm der Reformationszeit, weil, wie es heißt, der Kirchenvorsteher die Türschlösser mit Blei ausgießen ließ. Nach schwerer Zerstörung durch einen Bombenangriff im Jahre 1944 ist die Kirche heute Museum und Konzertsaal.

Die Heiliggeistkirche (estn. Pühavaimu kirik), im 14. Jahrhundert als Kapelle zum Heiligengeist-Armenspital hinzu gebaut mit zwei Funktionen: Kirche des Armenhauses und Ratskapelle. Sie besitzt einen spätmittelalterlichen Flügelaltar des Lübecker Meisters Bernt Notke aus dem 15. Jahrhundert und eine Uhr aus dem 17. Jahrhundert, angefertigt vom Meister Christian Ackermann.

Die Olaikirche (estn. Oleviste kirik), benannt nach dem norwegischen König Olaf II., der die Christianisierung Nordeuropas betrieb, wurde im 13. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnt. Der Turm kann bestiegen werden und bietet eine hervorragende Aussicht über die gesamte Stadt. In der Nähe befindet sich die historische Pferdemühle sowie der als Hotel genutzte historische Gebäudekomplex Drei Schwestern.

Von der mittelalterlichen Burg auf dem Domberg (estn. Toompea loss) sind nur noch die nördliche und westliche Mauer sowie drei Türme erhalten, darunter der Lange Hermann (estn. Pikk Hermann), gebaut im 14. Jahrhundert. Nach der Loslösung vom Zarenreich im Jahr 1918 wurde am Turm erstmals die blau-schwarz-weiße Fahne gehisst, die 1940 im Zuge der sowjetischen Okkupation durch eine rote

ersetzt wurde. 1989 wurde die estnische Flagge dort wieder aufgezogen, und das geschieht heute täglich bei Sonnenaufgang; geht die Sonne unter, wird sie wieder eingeholt.

Daneben befindet sich das repräsentative Schloss, dessen wesentliche Umbauten im 18. Jahrhundert von der russischen Zarin Katharina II. veranlasst wurden. Heute ist es Sitz von Parlament und Regierung.

Die Domkirche liegt am Kirchplatz, an dem sich acht historische Straßen kreuzen, sie ist der Heiligen Jungfrau Maria gewidmet. Mit dem Bau wurde im 13. Jahrhundert begonnen, sie ist somit eine der ältesten Kirchen der Stadt. Später im 14. Jahrhundert wurde sie nach dem Vorbild der gotländischen Kirchen in eine dreischiffige Basilika im gotischen Stil umgebaut. Die Tallinner Gotik ist die sogenannte Kalksteingotik. Die russisch-orthodoxe Alexander-Newski-Kathedrale (estn. Aleksander Nevski katedraal) mit ihren weithin sichtbaren Zwiebeltürmen wurde 1894–1900 als Sinnbild der Russifizierung Estlands erbaut. Daher konnte sich die estnische Bevölkerung längere Zeit kaum über dieses dominante „fremde“ Bauwerk freuen. Inzwischen ist sie ein weiterer touristischer Anziehungspunkt in der Altstadt.

Ehemaliger Erfurter KT4 D in Tallinn

Mit Niederflur-Mittelteil erweiterter KT6 T

Urbos Axl Niederflurwagen von CAF

Gotha G4-Gelenkwagen für Sonderfahrten

Škoda 15 Tr-Gelenkwagen in Tallinn

Solaris Trollino 12 Niederflur-Obus

Sonntag 27. August: Tallinn (Reval)
ab 07:30 Uhr: Frühstück

Programm

09:00 Uhr: **mit Linienstraßenbahn (SL 3/4) fahren wir gemeinsam zum Depot Pärnu mnt.** (Von der Haltestelle bis zum Depot ca. 15 Minuten Fußweg!)

09:30 Uhr: **Depotbesuch (ca. 45 Minuten)**

10:15 Uhr: **Tram-Sonderfahrt mit hist. 2x-Tw, Gotha-Gelenkwagen und CKD KT4SU** (nach to Tondi - Ülemiste - Kadriorg & Viru)

13:00 Uhr: **Ende der Sonderfahrt im Stadtzentrum**

13:00 Uhr: **Mittagspause bzw. Freizeit (ca. 1 Stunde)**

14:00 Uhr: **Obus-Sonderfahrt mit Skoda 14Tr od. 15Tr ab Innenstadtschleife Estonia** (nach Taksopark über Endla - Keskuse über Männi - Mustamäe und zum Obusdepot)

16:00 Uhr: **Depotbesuch (ca. 45 Minuten)**

16:56 Uhr: **mit Linien-Obus OL 5 fahren wir gemeinsam zum Bahnhof (nahe Hotel)**

18:45 Uhr **gemeinsamer gemütlicher Fußmarsch zum Restaurant (ca. 600 Meter)**

19:00 Uhr **Abschiedsessen in der Altstadt „Restaurant Maikrahv“ (Raekoja plats 8) (Plan 6 der Anlage)**

Straßenbahn Tallinn (1067 mm)

Die Straßenbahn Tallinn ist das einzige Straßenbahnnetz in Estland. Gemeinsam mit dem Oberleitungsbus Tallinn ist sie das Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Hauptstadt Tallinn. Das Straßenbahnsystem umfasst vier Linien mit einer Gesamtlinienlänge von 39 Kilometern.[1] Betrieben wird die Straßenbahn Tallinn mit Wagen des Typs Tatra KT4 und KT6. Bei letzteren handelt es sich um ehemalige KT4, die um ein niederfluriges Mittelteil erweitert wurden. Alle Linien treffen sich an der gemeinsamen Haltestelle Hobujaama in der Innenstadt.

Die Straßenbahn Tallinn wird, wie der Oberleitungsbus und der städtische Omnibusverkehr, vom kommunalen Verkehrsunternehmen Tallinna Linnatranspordi AS geführt. Dieses ging am 19. Juli 2012 aus der Vorgängergesellschaft Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondise AS (TTTK) hervor.

Die Pferdebahn im damaligen Reval ging 1888 in Betrieb. Das Netz mit einer Spurweite von 1067 Millimetern (Kapspur) wurde mit belgischen Wagen bedient und umfasste die Straßen Narva maantee, Pärnu maantee und Tartu maantee. 1902 betrug die Gesamtlänge des Pferdebahnnetzes 7,24 Kilometer.

1915 wurde von den örtlichen Unternehmen eine Dampfstraßenbahn-Strecke errichtet, um die Arbeiter zu den Fabriken zu befördern. Es handelte sich um eine eingleisige Strecke von der Innenstadt in den Bezirk Kopli. Diese besaß eine Spurweite von 1524 Millimetern, da sie auch für den Gütertransport zum Hafen benutzt wurde. Eingesetzt wurden gebrauchte Dampfstraßenbahnen aus Sankt Petersburg. 1920 wurde die Strecke zum Baltischen Bahnhof verlängert und im gleichen Jahr auf Benzolbetrieb umgerüstet.

Während des Ersten Weltkriegs wurde im Jahr 1918 der Betrieb der Pferdebahn eingestellt, lediglich die Dampfstraßenbahn nach Kopli verkehrte weiterhin. Am 13. Mai 1921 wurde die Straßenbahn wieder eröffnet, die ehemaligen Pferdebahnwagen waren jetzt jedoch auf Benzolmotoren umgerüstet worden.

Am 28. Oktober 1925 begann auf der Straße Narva maantee der elektrische Straßenbahnbetrieb. Die Strecke wurde mit 600 Volt Gleichstrom elektrifiziert. 1931 wurde die Strecke nach Kopli ebenfalls auf

Kapspur umgebaut. Von diesem Zeitpunkt an wurde sie nur noch von Benzinstraßenbahnwagen befahren.

Bis 1940 betrug die Streckenlänge 13,4 Kilometer. 1951 wurde die Linie nach Kopli zweigleisig ausgebaut und zwei Jahre später mit dem übrigen Straßenbahnnetz verbunden. Im Jahr 1954 wurde nach dreijähriger Bauzeit der Betriebshof an der Straße Vana-Lõuna eingeweiht. Ein Jahr später wurde die Strecke in der Straße Tartu maantee nach Ülemiste verlängert.

Die ersten elektrischen Triebwagen wurden mit Teilen aus Deutschland und Schweden in den Fabriken von Tallinn gebaut. 1940 waren 54 Fahrzeuge vorhanden, davon 20 elektrische Triebwagen, neun Benzolstraßenbahnwagen und 28 Beiwagen.

In den Jahren 1955 bis 1964 wurden bei der Gothaer Waggonfabrik insgesamt je 50 zweiachsige Trieb- und Beiwagen beschafft, davon 40 ET54/EB54 (Wagennummern 51–70/151–70), insgesamt 32 T57/B57 und ET59/EB59 (Wagennummern 71–86/171–186) sowie 18 T2-62/B2-62 (Wagennummern 11, 87–99/111, 187–199). In den Jahren 1965 bis 1967 wurden noch 50 Gelenktriebwagen Gotha G4-61 hinzugekauft (Wagennummern 200–249). Der Einsatz der Gothawagen G4 endete im Jahr 1988.

Nach 1973 wurden alle Wagen vom tschechoslowakischen Unternehmen ČKD Tatra bezogen. Bis 1990 wurden 60 Wagen des Typs Tatra T4SU (Wagennummern 250–309) und 73 Tatra KT4SU erworben (Wagennummern 51–123). Bis 2007 kamen noch gebrauchte KT4D hinzu: 13 Wagen von der Straßenbahn Gera, sechs Wagen von der Straßenbahn Cottbus, ein Wagen von der Straßenbahn Frankfurt (Oder) und 16 Wagen von der Straßenbahn Erfurt. Der Einsatz der Tatrawagen T4 endete im Jahr 2005. Im Jahr 2001 begann die Erweiterung der Tatra KT4 mit einem niederflurigen Mittelteil zum Typ KT6NF., insgesamt 27 Wagen waren von dem Umbau betroffen.

Fahrzeugliste Straßenbahn Tallinn (nur Triebwagen)

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
00096 - 00099 00102 - 00103	6	6x-Gel-ER NF-Mittelt.	KT 6T	ČKD	1985-86	2004 ex KT4 SU
00104	1	4x-Gel-ER	KT4 SU	ČKD	1986	
00109, 00110, 00114	3	6x-Gel-ER NF-Mittelt.	KT 6T	ČKD	1987-88	2004 ex KT4 SU
00123	1	6x-Gel-ER NF-Mittelt.	KT 6TM	ČKD	1990	2001 ex KT4 SU
00131	1	6x-Gel-ER NF-Mittelt.	KT 6T	ČKD	1988	2005 ex KT 4D, 1997 ex Gera
00136, 00138	2	4x-Gel-ER	KT4 D	ČKD	1990	2004-05 ex Cottbus
00140 - 00142	3	4x-Gel-ER	KT4 D	ČKD	1986	2005 ex Gera
00144 - 00147	4	4x-Gel-ER	KT4 D	ČKD	1981-83	2006 ex Erfurt
00148	1	6x-Gel-ER NF-Mittelt.	KT 6T	ČKD	1986	2007 ex KT 4D 2006 ex Erfurt
00149 - 00155 00157 - 00180	24	4x-Gel-ER	KT4 D	ČKD	1979-87	2007-2013 ex Erfurt
501 – 520	20	8x-Gel-ER NF 3-t.	Urbos Axl	CAF	2014-16	
PV	**66**					
00004	1	2x-ZR			1951	Mehrzweckw.
00007	1	2x-ZR			1963	Mehrzweckw.
00008	1	2x-ZR			?	Schneekehre
00018	1	2x-ZR			1951	Schneekehre
00157	1	4x-Gel ER	KT4 D	ČKD	1982	Fahrschule
Dienst	**5**					
00011	1	2x-ZR			1953	
00030	1	2x			1982	Pferdebahn
00031	1	4x-Gel ER	G4-61	Gotha	1967	„Pauline“
Hist.	**3**					
Summe	**74**					

Zur Erneuerung des Wagenparks wurde ein Vertrag mit dem spanischen Hersteller CAF geschlossen, der die Lieferung von insgesamt 20 neuen Niederflurwagen bis 2016 zum Gegenstand hat. Derzeit gibt es Überlegungen, den O-Bus-Verkehr (seit 1965) als dritten Betriebszweig mittelfristig zugunsten eines erweiterten Straßenbahnnetzes aufzugeben.

Die Tatra-Wagen KT4 (einschl. der zu KT6 erweiterten) tragen die Wagennummern 00096 -180. Dabei handelt es sich ab Nummer 124 ausnahmslos um Übernahmen aus der ehemaligen DDR. Zweistellige Nummern sind nur noch vereinzelt im Einsatz. Die neuen CAF-Wagen beginnen mit Nummer 501 und haben eine moderne Lackierung in Weiß mit orangefarbenen Elementen. Auch werden sie künftig auf einen Personennamen getauft. Die neue Lackierung löst mittlerweile bei Tatrawagen die blaue Farbgebung wieder ab.

Obus Tallinn

Der Oberleitungsbus Tallinn ist der einzige Oberleitungsbus-Betrieb in Estland. Der O-Bus-Verkehr in der Hauptstadt Tallinn wurde am 6. Juli 1965 eröffnet und ergänzt seitdem die seit 1888 bestehende Straßenbahn Tallinn. Die Stadt war damals die letzte Hauptstadt einer Sowjetrepublik, die mit einem Obus-System ausgestattet wurde.

Die Oberleitungsbusse in Tallinn werden, wie die Straßenbahnen und die städtischen Autobusse, vom kommunalen Verkehrsunternehmen Tallinna Linnatranspordi AS (TLT) betrieben. Dieses ging am 19. Juli 2012 aus der Vorgängergesellschaft Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondise AS (TTTK) hervor.

Die ehemalige Linie 8, sie führte von Väike-Õismäe bis zum Vabaduse väljak, wurde 2000 aufgegeben. Die frühere Linie 2, sie verkehrte auf der Strecke Mustamäe–Estonia und war 15,2 Kilometer lang, wurde zum 1. Dezember 2012 durch die Autobuslinie 24 ersetzt. Zum 1. Januar 2016 wurden auch die Linien 6 und 7 auf Hybridbusse umgestellt. Der Fuhrpark für den Regelbetrieb wurde dadurch und durch das Abschreiben von alten Fahrzeugen der Typen 14Tr, 15Tr und 412T auf 51 Fahrzeuge reduziert. Seitdem kommen planmäßig nur noch Niederflurwagen zum Einsatz, die letzten 20 Hochflurwagen dienen nur noch als Reserve.

Fahrzeugliste Obus Tallinn

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
00279/389	2	2x	14Tr 02/6	Škoda	1987	
00306 - 00308	3	2x	14Tr 89/6	Škoda	1989	
00315 - 00319 00320 00321 - 00324	5 1 4	2x	Trollino 12	Solaris	2002	2003 ex Debiec
00325 - 00332	8	2x	Trollino 12B	Solaris	2004	
00333 - 00346	14	2x	Trollino 12AC	Solaris	2007/10	
00432 - 00436	5	3x-Gel	Trollino 18	Solaris	2003	
00437 - 00450	14	3x-Gel	Trollino 18AC	Solaris	2007-09	
PV	**56**					
000293	1	2x	14 Tr 02/6	Škoda	1988	H-Fz
00423	1	3x-Gel	15 Tr 02/6	Škoda	1990	H-Fz
Hist.	**2**					
Summe	**58**					

Ende der Haupttagung

Rückreise der Teilnehmer, die nicht an der Nachtagung teilnehmen. Für die Helsinki-Teilnehmer schließt sich eine weitere Nacht im Hotel in Tallinn an.

Nachtagung

Montag 28.8.: Helsinki

ab 07:00 Uhr: Frühstück noch in Tallinn (danach Auschecken aus dem Hotel)

08:30 Uhr: Entweder zu Fuß oder organisiert mit Straßenbahn/Bus oder Taxi zum Fähranleger, Terminal D. (Plan 7 der Anlage)

09:15 Uhr bis 09:30 Uhr: Ausgabe der Fährtickets am Anleger durch Reiseleitung spätestens bis 10:00 Uhr: Check in!

Programm

10:30 Uhr: Ablegen unserer Fähre nach Helsinki
(Mittagessen kann an Bord eingenommen werden)
Das Gepäck bitte in den entsprechend gekennzeichneten Gepäckräumen deponieren, parallel Platz für die Gruppe (oder einzeln) suchen.

12:30 Uhr: Ankunft der Fähre im Westhafen (Plan 8 d. Anl.)
mit SL9 fahren wir gemeinsam 3 Stationen bis zur Haltestelle Länsilinkki/ Västra länken nahe unserem Hotel. (Plan 9 der Anlage)

Nach Ankunft Einchecken im Hotel

13:30 Uhr: Fahrt mit Linienstraßenbahn (SL6 ab Haltestelle Hietalahti/Sandviken bis Ylioppilastalo/Studenthuset bis Töölön halli/Tölö hall) gemeinsam zum Depot Töölö

14:00 Uhr: Depotbesuch und Museumsbesuch (bis 16:30 Uhr)

16:30 Uhr: Tram-Sonderfahrt mit hist. 2x-Zug (über Helsinginkatu, Brahenkatu, Sturenkatu, Mäkelänkatu, Käpylä Schleife mit 10 Min. Fotohalt, Mäkelänkatu, Hämeentie, Hakaniemi, Snellmaninkatu, Kauppatori (Marktplatz) mit Fotohalt/Ehrenrunde, Eteläranta, Tehtaankatu, Fredrikinkatu, Bulevardi, Aleksanterinkatu, Snellmaninkatu, Kaisaniemenkatu, Mannerheimintie, Bulevardi, Hietalahti (Hotel – die meisten Teilnehmer werden vsl. hier aussteigen), Aleksanterin teatteri, Bulevardi/Albertinkatu, Depot Koskela

19:30 Uhr: mit Linienbus fahren wir gemeinsam zurück in die Stadt

Informationen zur Stadt

Helsinki (finnisch [ˈhɛlsiŋki], schwedisch **Helsingfors** [hɛlsɪŋˈfɔrs]) ist die Hauptstadt Finnlands. Sie liegt in der Landschaft Uusimaa im Süden des Landes an der Küste des Finnischen Meerbusens. Mit 630.072 Einwohnern (Stand 31. März 2016) ist Helsinki mit Abstand die größte Stadt Finnlands. Zusammen mit den Nachbarstädten Espoo, Vantaa und Kauniainen bildet es die sogenannte Hauptstadtregion, einen Ballungsraum mit etwa 1,4 Millionen Einwohnern. Helsinki ist das politische, wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Zentrum Finnlands. Rund sechs Prozent der Einwohner Helsinkis sind schwedischsprachig, offiziell ist die Stadt zweisprachig.

Die Stadt Helsinki wurde im Jahr 1550 während der Zugehörigkeit Finnlands zu Schweden gegründet, blieb aber lange unbedeutend. Kurz nachdem Finnland unter russische Herrschaft gekommen war, wurde Helsinki 1812 zur Hauptstadt des neugegründeten Großfürstentums Finnland bestimmt und löste so Turku als wichtigste Stadt des Landes ab. Seit 1917 ist Helsinki Hauptstadt des unabhängigen Finnlands.

Helsinki liegt im Süden des Landes in der Landschaft (Maakunta) Uusimaa an der Küste des Finnischen Meerbusens gegenüber der estnischen Hauptstadt Tallinn.

Blick auf Helsinki mit seinem Dom

Hauptbahnhof Helsinki

Helsinki erstreckt sich auf einer Fläche von 715 km², wovon 213 km² Land sind, über das Festland und etwa 300 vorgelagerte Schären. Die mehr als 100 Kilometer lange Küstenlinie ist mit zahlreichen Buchten und Halbinseln stark gegliedert. Im Laufe der letzten Jahrhunderte wurden zahlreiche Aufschüttungen vorgenommen, die die Küstenlinie teils stark verändert haben. Beispielsweise lag der zentrale Stadtteil Kluuvi noch Anfang des 19. Jahrhunderts unter Wasser.

Die an der Südküste Finnlands gelegene Landschaft Uusimaa (schwed. Nyland) kam im 12. Jahrhundert unter die Herrschaft Schwedens und wurde von schwedischen Neusiedlern in Besitz genommen. Das Gebiet, in dem später die Stadt Helsinki gegründet werden sollte, wurde als Kirchspiel Helsinki (schwed. Helsinge) in die Kirchenverwaltung eingegliedert. Der Name leitet sich wahrscheinlich von der schwedischen Landschaft Hälsingland, der Heimatregion der Neusiedler, ab.

Die Stadt Helsinki (schwed. Helsingfors) wurde 1550 auf Befehl des schwedischen Königs Gustav I. Wasa gegründet. Der schwedische Name Helsingfors leitet sich von einer Stromschnelle (schwed. fors) am Unterlauf des Vantaanjoki ab, der damals noch Helsinge å genannt wurde. Das Gebiet des ursprünglichen Helsinki heißt noch heute Vanhakaupunki (Altstadt), obwohl von der ursprünglichen Stadt nichts mehr erhalten ist.

Helsinki wurde gegründet, um einen Konkurrenzhafen zur Hansestadt Tallinn (Reval) auf der anderen Seite des Finnischen Meerbusens zu schaffen. Nur wenig später, im Jahr 1561, eroberte Schweden im Livländischen Krieg aber Tallinn, was Helsinkis weitere Entwicklung hemmte. Zudem war die Lage des Hafens am Ende einer flachen und klippenreichen Bucht für große Segelschiffe ungünstig. Daher wurde Helsinki 1640 unter der Leitung des Generalgouverneurs Per Brahe rund fünf Kilometer näher an das offene Meer an die Stelle des heutigen Stadtzentrums verlegt. Die alte Stadt an der Mündung des Vantaanjoki wurde aufgegeben.

Das Erstarken des Russischen Reiches und die Gründung der Stadt Sankt Petersburg im Jahr 1703 hatten maßgeblichen Einfluss auf Helsinki. Von 1713 bis 1721 sowie erneut während des Russisch-Schwedischen Krieges 1741–1743 stand Helsinki unter russischer Besatzung. Nachdem Schweden im Frieden von Turku die Festung Hamina an Russland hatte abtreten müssen, wurde 1748 als Schutz für die Ostgrenze Schwedens vor der Küste Helsinkis die Seefestung Sveaborg (heute finn. Suomenlinna) errichtet. 1808 wurde Helsinki während des Russisch-Schwedischen Krieges von russischen Truppen erobert. Als Resultat des verlorenen Krieges musste Schweden 1809 ganz Finnland an Russland abtreten.

Die Hauptstadt des neu gegründeten Großfürstentums Finnland war anfangs Turku, die bis dahin größte und bedeutendste Stadt des Landes. Aus Sicht von Zar Alexander I. war Turku aber zu weit von Sankt Petersburg entfernt, weshalb er am 8. April 1812 per Dekret Helsinki zur neuen Hauptstadt bestimmte. Die Stadt war zu diesem Zeitpunkt mit rund 4000 Einwohnern eher unbedeutend. Der deutsche Architekt Carl Ludwig Engel wurde damit beauftragt, das durch den Stadtbrand zerstörte Helsinki als repräsentative Hauptstadt neu aufzubauen. So entstand das klassizistische Zentrum rund um den Senatsplatz. Die umliegenden Stadtviertel bestanden aus meist einstöckigen Holzhäusern, von denen heute nur noch einige vereinzelte erhalten sind. Seit 1819 war Helsinki Sitz des finnischen Senats und damit endgültig Hauptstadt des Großfürstentums. Kurz nach der Jahrhundertwende über-

stieg Helsinkis Einwohnerzahl 100.000. In Stadtteilen wie Katajanokka, Kruununhaka und Eira wurden zahlreiche neue Wohnhäuser im Jugendstil erbaut.

Als Finnland 1917 die Souveränität erlangte, wurde Helsinki zur Hauptstadt des neuen Staates. Ein Bürgerkrieg zwischen Weißen und Roten Garden führte zu Kämpfen und Zerstörungen. Auch deutsche Truppen griffen ein.

Im Zweiten Weltkrieg war Helsinki mehreren Großbombardements durch die sowjetische Luftwaffe ausgesetzt. Im Vergleich zu anderen europäischen Städten blieben die Schäden aber relativ gering, was nicht zuletzt einer effizienten Luftabwehr zu verdanken war.

Helsinki sollte ursprünglich die Olympischen Sommerspiele 1940 ausrichten. Für die Spiele wurden zahlreiche funktionalistische Bauten wie das Olympiastadion oder das Kulturzentrum Lasipalatsi errichtet. Die Spiele mussten aber wegen des Krieges abgesagt werden. Als Ersatz erhielt Helsinki die Olympischen Sommerspiele 1952.

1975 fand in der Finlandia-Halle in Helsinki die erste Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (KSZE) statt, die zu einer Annäherung von Ostblock- und Westblockstaaten führte.

Helsinki gilt als Hochburg des Klassizismus. Zudem wird das Stadtbild durch die Jugendstil-Architektur aus den Anfangsjahren des 20. Jahrhunderts geprägt. Unter den modernen Gebäuden sind mehrere Vertreter des Funktionalismus hervorzuheben.

Nachdem Helsinki 1812 zur Hauptstadt erkoren worden war, beauftragte man den Architekten Carl Ludwig Engel (1778 - 1840) mit der Planung eines repräsentativen Zentrums nach dem Vorbild von Sankt Petersburg. Rund um den zentralen Senatsplatz (Senaatintori) liegt ein einzigartiges klassizistisches Ensemble mit dem zwischen 1830 und 1852 erbauten Dom, dem alten Senatsgebäude und dem Hauptgebäude der Universität. Weitere nennenswerte klassizistische Bauten sind u. a. die Nationalbibliothek und der Präsidentenpalast. Engels klassizistisches Zentrum brachte Helsinki später den Beinamen weiße Stadt des Nordens ein.

Der finnische Jugendstil ist stark von der nationalromantischen, vom Nationalepos Kalevala inspirierten Kunst jener Epoche beeinflusst. Beispiele für die Jugendstilarchitektur kann man in den Wohnhäusern vor allem von Stadtteilen wie Katajanokka, Kruununhaka oder Eira entdecken. Auch Repräsentationsbauten wie der Hauptbahnhof, das Nationalmuseum oder die Kirche von Kallio entstanden im nationalromantischen Jugendstil. Als bedeutendster Vertreter der finnischen Jugendstilarchitektur gilt Eliel Saarinen (1873 -1950).

Mehrere Bauten in Helsinki entwarf der berühmte finnische Architekt Alvar Aalto (1898–1976), einer der Vorreiter des Funktionalismus. Viele seiner Entwürfe wie die Finlandia-Halle, ein 1971 fertiggestelltes Konzert- und Kongressgebäude, oder das Hauptquartier des Papierkonzerns Stora Enso sind von der Bevölkerung teilweise kontrovers aufgenommen worden. Entlang der Hauptstraße Mannerheimintie befinden sich mit dem Kulturzentrum Lasipalatsi, dem Posthaus und dem Olympiastadion weitere funktionalistische Bauten.

Die Flaniermeilen Helsinkis sind die Aleksanterinkatu und die Esplanadi. Erstere ist nach Zar Alexander I. benannt und führt vom Senatsplatz zum Mannerheimintie. Die Aleksanterinkatu wird von zahlreichen Geschäften gesäumt, darunter Stockmann, dem größten Warenhaus der nordischen Länder. Die Esplanadi verläuft parallel zur Aleksanterinkatu und besteht aus zwei Straßen Pohjoisesplanadi und Eteläesplanadi (Nord- und Südesplanade) mit einem dazwischen gelegenen Park. Am östlichen Ende der Esplanadi direkt am Südhafen liegt der Marktplatz (Kauppatori). Im Sommer werden auf dem belebten Markt Obst, Gemüse, frisch gefangener Fisch und Souvenirs verkauft. Dort befindet sich auch die Vanha kauppahalli, die älteste Markt- und Kaufhalle von Helsinki. Am Rand des Marktplatzes steht die bekannte Skulptur der Havis Amanda.

Straßenbahn Helsinki (1000 mm)

Die Straßenbahn Helsinki wird von den städtischen Verkehrsbetrieben Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) betrieben. Sie ist Teil des vom regionalen Verkehrsverbundes HSL organisierten Verkehrssystems.

Der Straßenbahnbetrieb in Helsinki begann zunächst als Pferdetrambahn im Jahr 1891. Schon bald wurde auf elektrischen Betrieb umgestellt und 1901 der letzte Pferdewagen aus dem Verkehr gezo-

gen. An der Spurweite wurden jedoch keine Änderungen vorgenommen, so dass die Straßenbahn bis heute auf 1000-mm-Schmalspur fährt. Neue Strecken wurden über Jahrzehnte nicht gebaut, jedoch wurde das bestehende Netz laufend gepflegt und bei Bedarf mit Zusatzgleisen oder neu geführten Abschnitten modernisiert. Am 10. August 2008 wurde nach langer Zeit die erste Neubaustrecke, der Abschnitt der neuen Linie 9 zwischen der Haltestelle Helsinginkatu und Itä-Pasila, neu eröffnet. Der Streckenausbau fand 2012 seine Fortsetzung. Zum 1. Januar 2012 ging die Verlängerung der Linie 8 in Betrieb. Sie ist knapp einen Kilometer lang und führt in südlicher Richtung von Salmissaari über die Crusellbrücke nach Jätkäsaari. Damit entstanden die drei neuen Haltestellen Länsisatamankatu, Crusellinsilta und die neue Endstelle Saukonpaasi.

Im Fuhrpark der HKL befinden sich etwa 130 Schienenfahrzeuge für den Linienverkehr.

Der Großteil der im Einsatz befindlichen Züge stammt noch aus den 1970er und 1980er Jahren. Sie wurden in Finnland von Valmet gebaut. Zahlreiche Komponenten wie Drehgestelle, Achsgetriebe und Falttüren entsprechen den Standardwagen der Firma Düwag. Im Inneren sind sie mit gepolsterten Schalensitzen und optischen Haltestellenanzeigen ausgestattet, akustische Haltestellenansagen fehlen jedoch. Insgesamt ist der Innenraum in verschieden Grün- und Blautönen gestaltet.

Valmet I Hochflur-Sechsachser

Mit Niederflur- Mittelteil nachgerüsteter Valmet

Hochflurwagen Nr I / MNLRV 1: Mit 40 Fahrzeugen stellten die 20 Meter langen sechsachsigen zweiteiligen Gelenkwagen des zwischen 1973 und 1975 gebauten Typs Nr I (Wagennummern 31–70) fast die Hälfte des Hochflur-Wagenparks. Bei diesen Wagen handelt es sich um die weltweit ersten serienmäßigen Straßenbahnfahrzeuge mit Gleichstrom-Choppersteuerung. Abweichend vom übrigen Wagenpark Helsinkis wurden sie in orange/grauer Farbgebung abgeliefert, diese wurde zwischen 1986 und 1995 durch das traditionelle Creme/Grün ersetzt. Äußerlich unterscheiden sie sich vom Nachfolgetyp Nr II durch die runden Rückleuchten. Im Laufe der Jahre wurden an den Wagen die ursprünglichen Schaffnerplätze ausgebaut und in zwei Modernisierungsprogrammen überwiegend technische Neuerungen durchgeführt. Bei vielen Wagen wurden die Liniennummernbänder durch elektronische LCD-Anzeigen mit Liniennummer und Fahrziel ersetzt, bei allen Wagen wurden Haltestellen-Innenanzeigen nachgerüstet und die Sitze im Fahrgastraum erneuert. Als Nachfolger der abgestellten ex-Mannheimer Fahrzeuge wurden die Wagen 33, 42, 46 und 64 zu Reklamewagen; sie werden etwa halbjährlich wechselnd mit Ganzreklamen beklebt.

Die komplette Außerdienststellung des Typs I war für die Jahre ab 2014, nach der Inbetriebnahme der Transtech-Niederflurwagen beabsichtigt. Entgegen dieser ursprünglichen Pläne wurde im Januar 2012 der Auftrag für die Modernisierung und Ausrüstung von zehn Fahrzeugen mit Niederflur-Mittelteilen an die deutsche Firma VIS in Halberstadt erteilt. Gleichzeitig wurden zwei Optionen für die Ausrüstung von jeweils weiteren fünf Fahrzeugen vereinbart. Zum Umbau wurden die Wagen 34, 37, 38, 49, 50, 60, 61, 62, 63 und 68 ausgewählt; die Optionen für weitere Umbauten wurden nicht wahrgenommen. Die umgebauten Wagen bekamen die Bezeichnung MNLRV 1, äußerlich auffällig sind die Zielanzeigern aus weißen LEDs. Zunächst kamen sie unter ihren alten Nummern zum Einsatz. Ende 2013 wurden sie umnummeriert in die Nummerngruppe 113–122.

Mit der Serienlieferung der Gelenk-Niederflurwagen werden die nicht zu Achtachsern verlängerten Wagen des Typs I nach und nach außer Betrieb genommen und teilweise außerhalb des Straßen-

bahnnetzes, im Depot der Metro Helsinki, geschützt abgestellt. Im Oktober 2016 waren noch 20 Wagen im Einsatz.

Hochflurwagen Nr II / MLNRV 2: Der in den Jahren 1983 bis 1987 in 42 Exemplaren gebaute sechsachsige Nachfolgetyp Nr II (Wagennummern 71–112) unterscheidet sich optisch nur unwesentlich von seinen Vorgängern. Die Wagen waren von Beginn an für schaffnerlosen Betrieb vorgesehen und wurden, entsprechend dem technischen Fortschritt, mit einer moderneren Fahrzeugsteuerung ausgerüstet. Auffälligste Unterschiede zum Typ Nr I sind die leiseren Betriebsgeräusche der Elektronik, der längere Dachcontainer auf dem hinteren Wagenteil und die eckigen Rückleuchten. Bis zur Wagennummer 103 wurden sie ebenfalls in der Farbgebung Hellgrau/Orange geliefert. Die letzten neun Fahrzeuge kamen schon ab Werk im traditionellen Grün/Beige, die übrigen Wagen wurden zwischen 1986 und 1995 ebenso umlackiert. Auch diese Wagen wurden in zwei Programmen laufend modernisiert: es wurden LCD-Ziel-Außenanzeigen eingebaut (ursprünglich nur Rollbänder mit Liniennummern), Haltestellenanzeigen im Fahrgastraum angebracht und die Sitze verändert.

Als erster wurde der Wagen Nr. 80 im Jahr 2006 versuchsweise mit einem niederflurigen Mittelteil zu einem Achtachser verlängert, wie dies etwa auch in Tallinn, Duisburg, Mannheim oder Zürich getan wurde. Auf Grund der guten Erfahrungen und der anvisierten langen Nutzungsdauer wurden ab 2008 alle Fahrzeuge des Typs Nr II entsprechend umgebaut. Die umgebauten Wagen sind nun 26,5 Meter lang und tragen die neue Typbezeichnung MLNRV 2. Das Umbauprogramm dieser Serie fand im Oktober 2011 mit dem Wagen Nr. 95 seinen Abschluss. Beim Umbau haben die Fahrzeuge ihre ursprünglichen Wagennummern behalten.

Von 2004 bis 2007 kaufte die HKL zehn verschiedene Wagen gebraucht aus Mannheim und Ludwigshafen am Rhein. Alle Wagen wurden technisch überholt und mit einem neuen Armaturenbrett ausgerüstet. Radio im Führerstand und eine Scheibenwaschanlage wurden nachgerüstet. Die ursprünglich nur halbhohe Tür zum Fahrerstand wurde durch ein Oberteil erweitert. Die Betätigungsrichtung der per Kurbel handbetätigten Fahrschalter wurde entsprechend der in Helsinki üblichen Weise geändert (Fahren in Helsinki im Uhrzeigersinn, Bremsen entgegen dem Uhrzeigersinn – in Mannheim und Ludwigshafen war dies umgekehrt). Zwischen 2008 und 2009 wurden die Fahrschalter mit einer Servosteuerung ausgerüstet, die die Bedienung für die Fahrer stark vereinfacht. Die Kurbel ist seitdem nicht mehr aufgesteckt und dient nur noch bei Störungsfällen als Notfahrmöglichkeit. Die Zukäufe waren nach der deutlich verbesserten Verfügbarkeit der Variobahn-Wagen nur noch sporadisch im Einsatz. Meist verkehrten montags bis freitags ein oder zwei Wagen zu den Spitzenzeiten im Linienverkehr. Bis Dezember 2014 wurden sie, mit Ausnahme der Charterwagen 150 und 166, außer Betrieb genommen und entweder abgegeben oder verschrottet.

Bombardier-Variobahn, geliefert 2001 - 2003

Artic-Niederflurwagen von Škoda-Transtech

Niederflurwagen Variobahn: Zwischen 1998 und 2003 wurden in zwei Serien insgesamt 40 neue, 5-teilige Niederflur-Gelenkwagen des Typs Variobahn vom Hersteller Adtranz angeschafft (Wagennummern 201–240). Sie ersetzten die seit 1959 fahrenden Wagen der Baureihe 59, von der der letzte 2003 verschwand.

Ihr Innenraum ist vornehmlich in Lichtgrau gehalten, die Sitze sind härter als die der Valmet-Wagen und mit orangem Stoff bezogen. Im Mittelteil befinden sich zwei kleine Tische, auf denen täglich die

aktuelle Gratiszeitung metro zu finden ist. Die Variobahn-Wagen für Helsinki wurden – erstmals bei Straßenbahnwagen – mit einer Fußbodenheizung ausgerüstet. Die persönlichen Einstellungen für Fahrersitz und Außenspiegel werden auf einer Chipkarte gespeichert und stellen sich beim Personalwechsel automatisch ein.

Nach kurzer Einsatzdauer stellte sich heraus, dass die Fahrzeuge den klimatischen Verhältnissen in Finnland nicht gewachsen waren. Wegen technischer Probleme mussten sie immer wieder aus dem Verkehr gezogen werden. Dies führte zu langen Verhandlungen mit der Firma Bombardier, die die Firma Adtranz mittlerweile aufgekauft hatten. Seit 2007 werden alle Variobahn-Wagen durch Bombardier gewartet; ausgenommen sind Unfallreparaturen. Der geschlossene Vertrag lief zehn Jahre und sah außerdem vor, dass beim Unterschreiten einer Verfügbarkeitsquote von 35 Fahrzeugen für die Dauer von mindestens drei Monaten die komplette Serie an Bombardier zurückgegeben werden kann. Durch den Hersteller wurden umfangreiche Nachbesserungen vorgenommen. Die Verfügbarkeit der Variobahn-Wagen hat sich durch diese Maßnahme deutlich erhöht, der Wartungsaufwand ist jedoch weiterhin sehr hoch.

Neuesten Informationen zufolge soll die RNV Interesse haben, zwei dieser Variobahnen zu mieten, um den aktuellen Fahrzeugmangel zu meistern. Anderen Informationen zufolge wird vom Kauf mehrerer Variobahnen gesprochen.

Niederflurwagen Artic / MLNRV 3: Am 25. März 2011 gab die HKL das Ergebnis einer Ausschreibung über vierzig neue Niederflur-Gelenkwagen („Artic“) in Drehgestelltechnik bekannt. Die Fahrzeuge im Auftragswert von 113 Millionen Euro sollten von der finnischen Firma Transtech hergestellt und geliefert werden. Zunächst wurden ab 2013 zwei Prototypen hergestellt und im Regelbetrieb, auch im Winter, erprobt. Die Serienlieferung von weiteren 38 Wagen begann im Januar 2016 und soll zur Ablösung der Hochflurwagen vom Typ Nr. I führen. Weiterhin wurde eine Option auf 90 zusätzliche Wagen vereinbart.[12][13] Eine Designstudie der Fahrzeuge wurde im Juni 2012 auf der Messe „HiDesign“ in Helsinki ausgestellt.

Die Prototypen 401 und 402 wurden ab 2013 umfangreichen Tests unter verschiedenen klimatischen Bedingungen und auf allen Linien in Helsinki unterzogen. Schon während der Fahrer-Schulung wurde an einzelnen Tagen einer der Wagen im regulären Linieneinsatz dem Urteil der Fahrgäste ausgesetzt, begleitet von einer großen Kampagne in den Medien und den sozialen Netzwerken.

Nach der Übernahme von Transtech durch Škoda Transportation begann im Januar 2016 die Serienlieferung der übrigen 38 Fahrzeuge. Die Fahrzeuge der Serie weichen nur in geringfügigen Details von den Prototypen ab, am auffälligsten ist die Veränderung der Drehgestellblenden. Im Oktober 2016 waren die Wagen 401–412 ausgeliefert. Ab Wagen 411 tragen sie das Škoda-Firmenzeichen auf Front und Heck.

Der Innenraum der Fahrzeuge ist hell gestaltet, die Sitzflächen und Kopfstützen der Fahrgastsitze sind mit rotem Veloursleder bezogen. In die grauen Rückenlehnen der Sitze wurde ein stilisierter Straßenbahn-Liniennetzplan eingewebt. Die meisten Sitze sind auf Podesten angebracht, der Fahrzeugboden ist im Übrigen aber stufenlos, mit leichten Schrägen über den Drehgestellen. Bei der ersten Doppeltür ist eine Klapprampe für Rollstühle angebracht. Der Fahrgastraum ist klimatisiert und mit Fußbodenheizung ausgestattet, durch LEDs beleuchtet und mit Haltestellenanzeigen und Bildschirmen für das in Helsinki verwendete kombinierte Info- und Werbesystem ausgerüstet. Die Außenanzeigen erfolgen ebenfalls durch weiße LEDs. Statt Außenspiegeln verfügen die Wagen über Kameras, auch die Einstiege werden durch mehrere Kameras überwacht.

Die Fahrzeuge gelten als ausgesprochen wartungsfreundlich und weisen im Netz von Helsinki, auch auf schlechtem Gleis, angenehme Fahreigenschaften auf.
Helsinki besitzt eine sehr große Flotte an historischen Fahrzeugen, die zum Teil auch betriebsfähig sind. Auch in einem Straßenbahnmuseum wird die Erinnerung an die Vergangenheit wach gehalten, auch wenn zahlreiche Wagen nicht zugänglich sind, existiert doch eine nahe lückenlose Sammlung.

Fahrzeugliste Straßenbahn Helsinki

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
31...48	15	6x-Gel	Valmet I	Valmet	1973-74	
51 – 59	9	6x-Gel	Valmet I	Valmet	1974-75	
64...70	6	6x-Gel	Valmet I	Valmet	1975	
71 – 112	42	8x-Gel NF-Mittelt.	Valmet II+	Valmet	1983-87	2009-2011 Ub. mit NF-Mittelteil
113 – 122	10	8x-Gel NF-Mittelt.	Valmet I+	Valmet	1973-75	2014 Ub. mit NF-Mittelteil
201 – 240	40	6x-Gel NF 5 tlg.	Vario	Bombardier	2001-03	
401 – 402	2	8x-Gel NF 3 tlg.	Artic	Transtech	2013	
403 – 430	28	8x-Gel NF 3 tlg.	ForCity Smart Artic	Skoda-Transtech	2015-17	
PV	**152**					
H-1	1	4x ER	RM-1	Valmet	1955	Rangierw., 1984 ex PV
1	1	4x ZR	--	ASEA	1917	Replika Brändö
9	1	4x ER	HM V	Karia	1959	
11	1	4x ER	HM V	Karia	1959	Testwagen
12	1	4x ER	HM V	Karia	1959	
19	1	2x ZR	A3	ASEA	1911	Museum
30	1	4x ER	RM 3	Valmet	1959	nicht zugänglich
50	1	2x ZR		ASEA	1909	
91	1	2x ZR	A5	ASEA	1923	nicht zugänglich
135	1	2x ZR	A7	ASEA	1928	
139	1	2x ZR	A7	ASEA	1928	nicht zugänglich
150	1	8x-Gel ER	GT8	DÜWAG	1667	2004 ex Ludwigs-hafen
157	1	2x ZR	A8	ASEA	1930	
162	1	8x-Gel ER NF-Mittelt.	GT8N	DÜWAG	1962 (U 1992)	2008 ex Mannh.
165	1	2x-ZR		Brill	1919	Museum
169	1	2x ZR	A 10	ASEA	1941	Museum
175	1	4x ER	HM V	Karia	1959	Partywagen
181	1	4x ER	A12	ASEA	1941	nicht zugänglich
233	1	2x-ZR Bw	C2	Sandvikens	1917	Sommerwagen
243	1	2x-ZR Bw	C2	Sandvikens	1917	Sommerwagen Museum
313	1	4x ER	HM IV	Karia	1955	nicht zugänglich
320	1	4x ER	HM IV	Karia	1955	
331	1	4x ER	RM 1	Valmet	1955	nicht zugänglich
339	1	4x ER	RM 1	Valmet	1955	
505	1	4x ER-Bw	HP II	Karia	1958	
521	1	4x ER-Bw	HP II	Karia	1958	nicht zugänglich
582	1	2x ZR-Bw	B2	?	1900	Museum
615	1	2x ZR-Bw	B1	ASEA	1916	nicht zugänglich
684	1	2x ZR-Bw	B5	ASEA	1929	nicht zugänglich
719	1	2x ZR-Bw	B6	LHB	1940	nicht zugänglich
761	1	2x ZR-Bw	-	?	1948	nicht zugänglich
Hist.	**32**					
1767	1		RT 20R	Enerco	1990	
2010, 2012	2	4x-ZR	SF 50	Windhoff	2010,12	Schleifwagen
2120 - 2123	4	2x-ZR	A7		1928-29	Schneekehren
Dienst	**7**					
Summe	**191**					

Dienstag 29.8.: Helsinki

ab 6:30 Uhr: Frühstück (heute keine Mittagspause!)

Programm

08:30 Uhr: mit Linienstraßenbahn (SL6) fahren wir gemeinsam zum Depot Vallila

09:00 Uhr: Depotbesuch (inkl. Skoda - Transtech) (ca. 45 Minuten)

09:45 Uhr: Tram-Probefahrt mit „Artic-Tram“ zum Depot Koskela

10:00 Uhr: Depotbesuch (ca. 45 Minuten)

10:45 Uhr: Tram-Sonderfahrt mit Düwag-GT8 (nach Vallila - Pasilan asema - Kotkankatu - Hakaniemi - Betriebsstrecke Minkonkatu - Kuntatalo - Kataj nokan - Hietalahti (Hotel) - Hakaniemi (Metro)

14:00 Uhr: ab Hakaniemi fahren wir mit der Metro gemeinsam zum Depot

14:30 Uhr: Depotbesuch (ca. 1 Stunde)

15:30 Uhr: gemeinsame Rückfahrt in die Stadt

16:00 Uhr: Programmende

19:00 Uhr: gemeinsames Abendessen (sofern Interesse - Details im Laufe des Tages) nahe unserem Hotel - z.B. Restaurant Konstan Möljä (finnisches Buffet)

Metro Helsinki

Die Metro Helsinki (finn. Helsingin metro, schwed. Helsingfors metro) ist die U-Bahn der finnischen Hauptstadt Helsinki. Sie wurde im Jahr 1982 eröffnet, ist die einzige U-Bahn Finnlands und zudem die nördlichste U-Bahn der Welt.

Die Metro mit einer Länge von 21,1 Kilometern verbindet das Zentrum mit den östlichen Stadtteilen. Sie verfügt über eine Linie mit 17 Stationen (Stand 2017) und verzweigt sich am östlichen Ende. Etwa 30 % der Strecke verlaufen im Tunnel. Eine erhebliche Ausweitung in westlicher Richtung ist seit 2009 in Bau. Diese sogenannte Westmetro verläuft komplett im Tunnel und wird die Gesamtlänge des Netzes ungefähr verdoppeln.

Die Metrolinie beginnt in Ruoholahti in der südwestlichen Innenstadt und führt zunächst in einem Tunnel nach Sörnäinen in der nordöstlichen Innenstadt. Danach verlässt sie den Tunnel und führt als Hochbahn bis zur Station Kalasatama. Es folgt eine Brücke zur Insel Kulosaari. Nach einer weiteren Brücke, die zurück aufs Festland führt, verläuft die Metro ebenerdig bis nach Itäkeskus, wo sie sich in einen nördlichen Abschnitt nach Mellunmäki und einen östlichen nach Vuosaari verzweigt. Letzterer Abschnitt verläuft zunächst in einem Tunnel. Nach Puotila überquert die Metro die Vartiokylä-Bucht auf der Vuosaari-Brücke, kommt zum Bahnhof Rastila und führt ebenerdig weiter bis zur Endstation Vuosaari.

Die Bahnsteige haben eine Länge von 135 Metern. Alle Stationen besitzen behindertengerechte Zugänge, ein Teil verfügt über P+R-Anlagen. Die Stationen sind auf Finnisch und Schwedisch, den beiden Amtssprachen Helsinkis, ausgeschildert.

Die Metro-Helsinki wird von HKL, dem Verkehrsbetrieb der Stadt, betrieben und ist Teil des vom regionalen Verkehrsverbund HSL organisierten Verkehrssystems. Sie verkehrt montags bis samstags von 5:25 Uhr bis 23:25 Uhr, sonntags ab 6:25 Uhr. Zur Hauptverkehrszeit fahren die Züge ab Ruoholahti im 4-Minuten-Takt, sonst alle fünf Minuten. Die Züge fahren abwechselnd zu den beiden Endstationen, ab Itäkeskus fahren die Züge auf den beiden Ästen jeweils in der halbierten Taktfrequenz. Von Mitte Juni bis Ende Juli fährt die Metro wegen der Sommerferien mit verringerter Taktfrequenz.
Jeden Werktag werden über 200.000 Fahrgäste befördert. Laut dem HKL-Jahresbericht hatte die Metro im Jahr 2013 insgesamt 63,5 Millionen Fahrgäste. Der Umsatz des Bereichs Metro bei der HKL betrug im selben Jahr 31,4 Millionen Euro, der Gewinn 3,3 Millionen Euro.

Im Jahr 1958 beschloss ein Planungsausschuss, dass in der finnischen Hauptstadt eine U-Bahn nach dem Vorbild anderer europäischer Großstädte errichtet werden müsse. Doch erst 1969 fasste der Stadtrat der Stadt Helsinki den Beschluss, eine Metro bauen zu lassen, die die östlichen Stadtteile besser mit dem Stadtzentrum verbinden sollte.

Die Bauarbeiten für die U-Bahn begannen 1971. Neun Jahre später begann die Auslieferung der ersten Züge, so dass am 1. Juni 1982 der erste Zug auf der Strecke zwischen Hakaniemi und Itäkeskus fuhr. Am 1. Juli 1982 wurde eine Verlängerung der Strecke zwischen dem Helsinkier Hauptbahnhof (Rautatientori) und Itäkeskus freigegeben. Die Inbetriebnahme erfolgte in zwei Etappen: in der ersten Etappe bis zum 3. August verkehrten die Züge nur in der Hauptverkehrszeit des Berufsverkehrs, danach fuhren die Züge auch in der Nebenverkehrszeit und an den Wochenenden.

Mit dem 1. März 1983 wurde die Verlängerung nach Kamppi in Betrieb genommen. Seit dem 1. September 1984 existiert die Station Sörnäinen. Im Jahr 1981 begannen die Bauarbeiten für den ersten Arm der Linie zwischen Itäkeskus und Kontula. Diese Verlängerung wurde fünf Jahre später, am 21. Oktober 1986, feierlich in Betrieb genommen. Im gleichen Jahr starteten auch die Bauarbeiten für die Erweiterung um eine Station bis nach Mellunmäki, die am 1. September 1989 in Betrieb ging.

Um die Neubaugebiete im Stadtteil Länsisatama besser zu erschließen, wurde beschlossen, die Strecke um eine Station in Richtung Westen zu verlängern. Hier wurde ein Bahnhof in 30 Meter Tiefe mit einem 38 Meter breiten Bahnsteig und einer riesigen blauen Felsdecke erbaut, der sehr an die Stationen der Stockholmer Tunnelbana erinnert. Diese Station mit dem Namen Ruoholahti ging am 16. August 1993 in Betrieb.

Ein Bahnhof namens Kaisaniemi, der eigentlich schon mit der Metroeröffnung erbaut werden sollte, wurde genau 13 Jahre später, am 1. März 1995, in Kaisaniemi im Zentrum der Stadt eingefügt. Im Januar 2015 wurde dieser Bahnhof nach der nahegelegenen Universität Helsinki in Helsingin yliopisto umbenannt.[4] Von der oberen Ebene des Bahnhofs gelangt man seit 2012 mit einem Aufzug direkt in das neue Hauptgebäude der Universitätsbibliothek.

Da das Gebiet um Vuosaari einen starken Bevölkerungszuwachs verzeichnete, brauchte auch diese Gegend einen Anschluss an das Metro-Netz. 1994 begannen die Bauarbeiten für die 4,2 km lange Verlängerung mit drei Stationen des zweiten Armes in Richtung Osten von Itäkeskus bis Vuosaari. Diese bislang letzte Streckenerweiterung ging am 31. August 1998 in Betrieb.

Oberirdische Metro-Station Myllypuro

M 100 Vierwagenzug, Station Kamppi

Im Jahr 2006 beschloss der Stadtrat von Helsinki auf Antrag von HKL, die Metro bis zum Jahr 2011 auf völlig automatischen, fahrerlosen Betrieb umzustellen. Nach zahlreichen Verzögerungen, technischen Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten zwischen HKL und dem Hersteller der Automatik, der Siemens AG, wurde das Projekt Ende 2014 jedoch vorerst aufgegeben.

Am 1. Januar 2007 wurde die Station Kalasatama zwischen Sörnäinen und Kulosaari eröffnet. In dieser Gegend befand sich früher ein Frachthafen, doch seit dessen Schließung im Jahr 2008 wird hier an einem neuen Stadtteil gebaut, der somit einen eigenen Anschluss ans Metronetz hat.

Am 8. November 2009 gab es nahe der Station Rautatientori einen Wasserrohrbruch, der verursachte, dass Tausende von Kubikmetern Wasser in die Station eindrangen und das Wasser 20 Zentimeter hoch auf dem Bahnsteig stand. Alle Haltestellen westlich der Station Sörnäinen wurden daraufhin geschlossen. Am darauffolgenden Tag war es wieder möglich, bis zur Station Kaisaniemi (heute Helsingin yliopisto) zu fahren. Während der mehrere Monate andauernden Renovierungsarbeiten, deren

Kosten auf etwa fünf Millionen Euro geschätzt wurden, hielten die Züge in der Station nicht an, die beiden dahinterliegenden Stationen Kamppi und Ruoholahti wurden jedoch versorgt. Am 15. Februar 2010 war die Sanierung soweit abgeschlossen, dass Rautatientori wieder für den Verkehr freigegeben wurde. Ebenfalls im November 2009 begannen die Arbeiten an einer umfangreichen Erweiterung des Netzes, der sogenannten Westmetro.

Die Metro Helsinki besitzt derzeit 42 Doppeltriebwagen der Baureihe M100, hergestellt von den finnischen Firmen Valmet und Strömberg, sowie zwölf Doppeltriebwagen der Baureihe M200, produziert vom kanadisch-deutschen Schienenfahrzeugbaukonzern Bombardier Transportation im Werk Ammendorf (DWA). Eine dritte Baureihe, M300, soll in den Jahren 2015–2016 in Betrieb kommen. Alle Baureihen benutzen zur Stromaufnahme eine seitlich angebrachte, von unten bestrichene Stromschiene mit einer Fahrspannung von 750 Volt Gleichstrom. Alle Metrofahrzeuge in Helsinki fahren – wie auch die finnischen Eisenbahnen – auf Gleisen mit 1522 Millimetern Breitspur.[2] Drei Doppeltriebwagen (sechs Wagen) bilden einen Vollzug, der Metro Helsinki stehen somit derzeit 18 Vollzüge zur Verfügung. Außerhalb der Stoßzeiten werden gewöhnlicherweise Kurzzüge mit einer Länge von zwei Doppeltriebwagen (vier Wagen) eingesetzt.

Fahrzeugliste U-Bahn Helsinki

Nummern	Stück	Art	Type	Hersteller	Baujahre	Bemerkungen
101 – 106	6	4x	M100	Valmet	1977	
107 – 118	12	4x	M100	Valmet	1980	
119 – 136	18	4x	M100	Valmet	1981	
137 – 154	18	4x	M100	Valmet	1982	
155 – 170	16	4x	M100	Valmet	1983	
171 – 184	14	4x	M100	Valmet	1984	
201 – 204	4	4x	M200	Bombardier	2000	
205 – 224	20	4x	M200	Bombardier	2001	
301...319	4	4x	M300	CAF	201?	
Summe	**112**					

Pferdebahnwagen im Museum Töölö

Brill-Triebwagen von 1919 als Einrichtungswagen

Tw 50 von 1909 mit Sommerbeiwagen

DÜWAG-Gelenkwagen aus Ludwigshafen

Mitgliederversammlung

am Freitag, 25. August 2017, 20.00 Uhr
im Mercure Riga Centre Hotel **(Tagungsraum Antonija)**

Elizabetes 101 - RIGA 1050, Lettland
(zentral gelegen, vom Hauptbahnhof zwei Gehminuten entfernt - nahe ibis Hotel)

Tagesordnung:

1. **Begrüßung**
2. **Feststellung der Ordnungsmäßigkeit**
3. **Bericht über die Aufnahme neuer Mitglieder (§ 4)**
4. **Gedenken verstorbener Mitglieder (§ 5)**
5. **Abstimmung über den Ausschluss von säumigen Mitgliedern (§ 5, Abs. c)**
6. **Geschäftsbericht und Kassenbericht**
7. **Bericht der Kassenprüfer (§ 13)**
8. **Aussprache**
9. **Entlastung des Vorstandes**
10. **Festlegung des Mitgliedsbeitrages 2018**
11. **(mögliche beantragte) Satzungsänderungen,**
    Informationen dazu ergehen ggf. termingemäß
12. **Informationen zur Tagung 2018 in Magdeburg und Leipzig**
13. **Festlegung des Tagungstermins 2018**
14. **Festlegung des Tagungsortes 2019**
15. **Bericht zur Situation unseres Bildarchivs**
16. **Anträge**
17. **Verschiedenes**
    neu: Neues Tagungskonzept, Kurztagungen
18. **Mitteilungen zum Tagungsprogramm**

Bitte beachten Sie auch den Aufruf Änderungswüsche in der Satzung zu benennen.

Tagung 2018: Magdeburg und Leipzig in der Zeit vom ..... *bis* .....

Tagung 2019: .....

Notizen:

Liebe Tagungsteilnehmer,

auch die interessanteste VDVA-Tagung geht einmal zu Ende .....

Wir hoffen, dass alle Tagungsteilnehmer mit den Fahrten und Exkursionen zufrieden waren (falls nicht, sagen Sie es bitte uns - nur dann können wir künftig Änderungen berücksichtigen) und das erlebt haben, was Sie sich erhofft hatten.

Der besondere Dank der ganzen Gruppe geht zunächst einmal an Lars Richter und unseren "örtlichen Reiseleiter" Udrius Amalis aus Kaunas sowie seinen Helfern, beide haben im Team vieles ermöglicht was bei eigener Organisation wohl nicht immer machbar gewesen wäre.

Auch an Axel Reuther, der dieses Programmheft zusammengestellt hat, sagen wir für Redaktion und Gestaltung unseren Dank. Ebenso an Walter Vögele, der aufgrund seiner Erfahrung mit für interessante Fotohalte sorgte und zugleich die Reiseleitung verstärkt hat, vielen Dank. Bei dieser Gelegenheit auch unserem Schatzmeister Bertold Schulz unseren Dank, der eine größere Anzahl an Voraus-Rechnungen zu begleichen hatte; nur gut dass alles in den Euroraum überwiesen werden musste.

Die Unterstützung bekamen wir dieses Jahr vornehmlich von den meisten Betrieben, bei denen wir die Sonderfahrten alle gegen Bezahlung gebucht haben. Wir sagen allen Beteiligten unseren aufrichtigen Dank für ihren Einsatz, sowohl im Fahrdienst wie auch in der Werkstatt, als auch "hinter den Kulissen".

In Helsinki haben sich besonders Herr Ollipekka Heikkilä von der HKL sowie Frau Alexandra Zischow von der Transtech Oy - Škoda Transportation bemüht besondere Fahrzeuge für uns zum Einsatz zu bringen, so der Depotbesuch mit Probefahrt der Artic-Tram und die Sonderfahrt mit dem Düwag-GT8, ex Mannheim. Auch Herr Daniel Federley in Helsinki hat uns besonders unterstützt bei der Sonderfahrt mit Beiwagen, der normalerweise nicht auf den von uns ausgesuchten Strecken verkehrt. Ihnen allen danken wir für die Hilfe und Mitwirkung.

Auch Ihnen allen einen Dank für Ihre Teilnahme an der diesjährigen Tagung.

Vielleicht erinnern Sie sich noch an Informationen, dass wir nach Aussendung und Rücklauf der Antwortkarten eigentlich schnell "ausgebucht" waren. Ein größerer Reisebus musste bestellt werden, ebenso haben wir die Kapazitäten bei mehreren Sonderfahrten vergrößern müssen.

Letztendlich sind wir 54 Tagungsteilnehmer geworden. Manchmal klappt es mit einer Teilnahme nicht immer so wie erhofft. Daher sind mehrere Mitglieder zu Hause geblieben, andere haben aus gesundheitlichen Gründen auf eine Teilnahme verzichtet bzw. verzichten müssen. Den erkrankten Mitgliedern wünschen wir an dieser Stelle eine "gute Besserung".

Wir wünschen Ihnen allen eine reibungslose Heimreise und viel Freude bei der Aufarbeitung der Tagungserlebnisse sowie der anstehenden Foto-Bearbeitung ...

Gern würden wir Sie und auch weitere Gäste im kommenden Jahr anlässlich unserer 69. VDVA-Tagung im Raum Magdeburg - Leipzig wieder begrüßen!