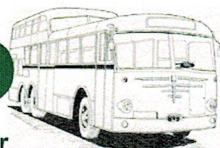


BIN - info



Braunschweigs Nahverkehrsmagazin der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.



Am Schönberger Strand

Neue Heimat für Tw 7553

Die Straßenbahnmanufaktur in Dänemark

Kleine Jubiläen 2016

Vor 120 Jahren

Mit Datum vom 21.12.1896 wurde zwischen der Stadt Braunschweig und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) ein Vertrag über die Elektrifizierung des bestehenden Pferdebahnnetzes und den Bau neuer Linien abgeschlossen.

Vor 75 Jahren

Am 14. Oktober 1941 wurde der Straßenbahnbetriebshof Altewiek in Betrieb genommen.

Vor 25 Jahren

Am 04.05.1991 verkehrte erstmals eine Linie A zum Ausstellungsgelände, später Messegelände genannt, bis zur Schleife Eisenbütteler Straße. Sie wurde jährlich während der Harz- und Heide-Ausstellung eingesetzt, erhielt 2001 die Liniennummer 10 und drehte 2007 letztmalig ihre Runden.

Vor 20 Jahren

Zum Jahresbeginn 1996 wurde das sogenannte „Twin-Line-Konzept“ bei Straßenbahnen und Bussen eingeführt. Es führt zu einer drastischen Umgestaltung des Liniennetzes und einer Erhöhung der Zahl der verkehrenden Linien.

Vor 10 Jahren

Am 15.10.2006 erfolgte die Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke von der Sachsendammbrücke nach Stöckheim. Damit erhielt Stöckheim nach 52 Jahren wieder einen Straßenbahnanschluß.

Zusammengestellt von Andreas Feist

In dem Bericht von Dirk Rühmann der letzten Ausgabe auf den Seiten 16 & 17 wurden die verwendeten Aufnahmen von **Herrn Dirk Mielke** zu Verfügung gestellt!

Liebe Leser,

wie in jedem Jahr erreicht Sie auch diese vierte und damit letzte BIN – info des Jahres 2015 wieder kurz vor Weihnachten. Hektik vorprogrammiert, bevor Ruhe einkehren kann. Für diese besonderen Tage des Jahres wünsche ich Ihnen und ihren Familien, dass Sie die weihnachtliche Ruhe genießen und das Jahr gesund und fröhlich ausklingen lassen können!

Besonders gefreut hat mich in diesem Jahr, dass sich doch so viele Mitglieder sowie Nichtmitglieder gefunden haben, mit großem Engagement für die BIN – Info mit interessanten Artikeln mitzuwirken. Verwundert hat es mich, dass ich per mail von Nichtmitgliedern Artikel bekommen habe, mit der Bitte, diese doch in der BIN – info, wenn sie denn ins Konzept passen, zu veröffentlichen. Das zeigt doch, dass unsere info mit ihrem neuen Layout nicht nur in Braunschweig interessierte Leser gefunden hat. Dies hat mich mit Zufriedenheit und Stolz erfüllt.

In der Hoffnung auch 2016 wieder zahlreiche Berichte aus den Reihen der Leserschaft zu bekommen, wünsche ich, auch im Namen des gesamten Vorstandes der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V., Ihnen und Ihren Familien ein friedliches und besinnliches Weihnachtsfest und ein glückliches und gesundes Neues Jahr 2016.

Christian Lammers



Aufnahme: Alex Schwieger

Immer rund herum in Braunschweigs Innenstadt

Ein Bericht von Andreas Feist

„Ach, Du kommst aus Braunschweig?“, bemerkte kürzlich ein Kollege. „Ich war auch schon mal in Braunschweig. Da gibt es viele Einbahnstraßen.“ Ich musste einen Moment überlegen, wo in Braunschweig die vielen Einbahnstraßen sein sollen. Als der Kollege aber anmerkte, dass sein Besuch in Braunschweig schon vor über 30 Jahren stattgefunden hatte und er immer wieder an den selben Gebäuden vorbei gekommen sei, wusste ich, was er meinte. Er hatte mit dem Schrecken aller auswärtigen Autofahrer Bekanntschaft geschlossen, dem Braunschweiger Cityring.

Den jüngeren Leserinnen und Lesern sei an dieser Stelle gesagt, dass damit nicht die heute als Cityring bezeichnete Ringstraße gemeint ist. Es gab schon einmal einen Cityring, der auch heute noch zumindest durch den Linienbusverkehr genutzt wird. Er entstand am 02.10.1960 im Zusammenhang mit der Schließung des alten und der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs. An diesem Tag entstand eine nur entgegen dem Uhrzeigersinn befahrbare Ringstrecke im Innenstadtbereich über Friedrich-Wilhelm-Platz, Friedrich-Wilhelm-Straße, Münzstraße, Ruhfäutchenplatz, Marstall, Höhe, Packhofstraße, Sack, Neue Straße, Gördelingerstraße, Altstadtmarkt, Brabandtstraße, Bankplatz, Am Bruchtor, Friedrich-Wilhelm-Platz. Bis auf die

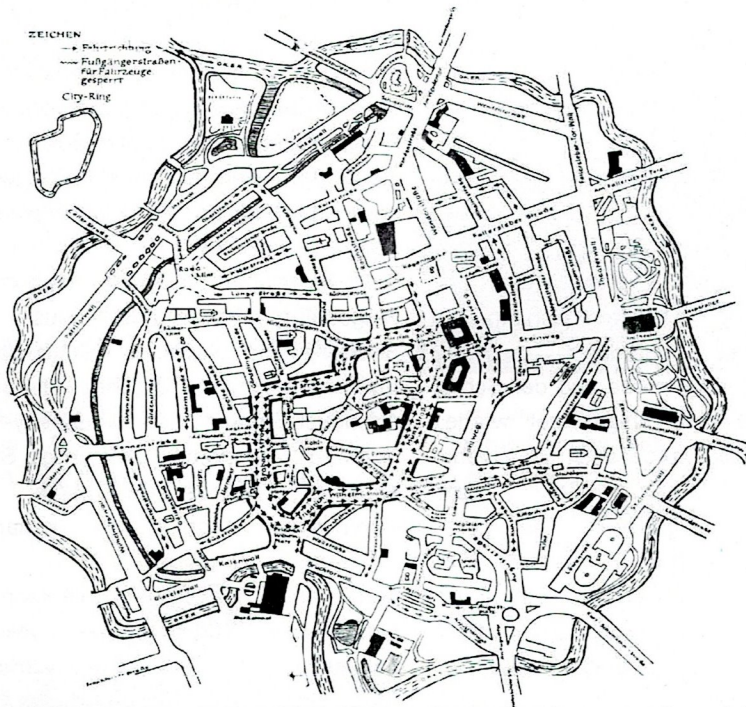
Münzstraße waren bis zu diesem Zeitpunkt sämtliche Straßen in beiden Richtungen befahrbar. Die Münzstraße war bis zu diesem Tag eine Einbahnstraße in südlicher Richtung, deren Fahrtrichtung nun gedreht wurde.

Es handelte sich um eine zweispurige Straße. An vier Stellen, und zwar am Friedrich-Wilhelm-Platz, am Waisenhausdamm, am Ruhfäutchenplatz und am Altstadtmarkt, führte die rechte Fahrspur aus dem Cityring heraus. Am Altstadtmarkt und am Friedrich-Wilhelm-Platz ist dies durch die noch vorhandenen Verkehrsinseln auch heute noch zu erkennen. Aber diese Regelung führte zum Fluch vieler Autofahrer. Dabei war die Regel ganz einfach: wollte man auf dem Cityring bleiben, fuhr man auf der linken Spur, wollte man den Cityring verlassen, nahm man die rechte Spur. Und so kam es, dass so mancher Autofahrer in Braunschweigs Innenstadt

„Kreislaufstörungen“ bekam, weil er entweder aus dem Cityring nicht herauskam und sich wunderte, weshalb Braunschweig so viele Rathäuser hat oder dort hinausfuhr, wo er nicht hinwollte.

In der Münzstraße und der Friedrich-Wilhelm-Straße fuhren einen Tag vor Einrichtung des Cityring noch die letzten Straßenbahnen, die Linien 1 und 3 über Waisenhausdamm und Friedrich-Wilhelm-Straße sowie die Linien 4 und 8 über Dankwardstraße,

Verkehrsplan der Innenstadt mit City-Ring



Karte von 1963 mit dem ursprünglichen Cityring über Sack und Neue Straße und den Fahr- und Abbiegemöglichkeiten. Zu erkennen ist auch, dass die Fußgängerzone nur aus dem Hutfiltern, der Schuhstraße und einem Teil des Sacks besteht.

Münzstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße und zurück über Friedrich-Wilhelm-Straße und Waisenhausdamm wegen der schon erwähnten Einbahnstraßenregelung in der Münzstraße.

Ab dem 02.10.1960 mußten auch die Buslinien diese Ringstrecke befahren. Zunächst war dies die Linie 18, zu der in den nächsten Jahren noch die Buslinien 12, 13 und 16 hinzukamen.

Diese Ringstrecke war identisch mit den die Innenstadt umschließenden früheren Straßenbahnstrecken der Linien 3, 4, 5, 6, 7, 8 und A. Jedoch konnte die Straßen-

bahn diesen Ring in einem Stück nicht befahren, weil es am Altstadtmarkt und am Friedrich-Wilhelm-Platz an entsprechenden Gleisverbindungen fehlte.

Infolge der fortschreitenden Ausdehnung der Fußgängerzone wurden die Neue Straße und der Sack ab 14.04.1969 für den Verkehr gesperrt. Außerdem wurde zu dieser Zeit das Warenhaus Karstadt neu gebaut und nimmt seitdem an der Ecke Neue Straße/Schützenstraße einen Teil der ehemaligen Fahrbahn in Anspruch.

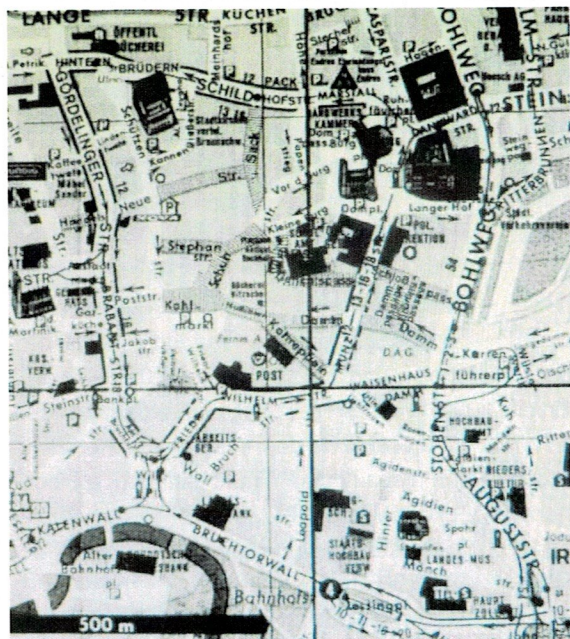
Der Verkehr wurde in den Straßenzug Packhofstraße, Schild, Hintern Brüder und Gördelingerstraße verlegt. Insbesondere für das Warenhaus Hertie (heute Citypoint) war die Verlegung ein herber Schlag, lag doch bis dahin die Bushaltestelle Neue Straße direkt vor ihrem Haus, die der Filiale viel Laufkundschaft einbrachte.

Das Ende dieses Cityrings kam am 01.03.1982, als im Zusammenhang mit dem Bau des Welfenhofs, der am 25.03.1982 eröffnet wurde und der Schild zur Fußgängerzone umgestaltet wurde. Am gleichen Tag wurde auch die Zufahrt von der Münzstraße zum Ruhfäutchenplatz gesperrt. Die (alte) Packhofstraße wurde aufgehoben und später unter anderem mit der Buchhandlung Graff überbaut. Es entstand ein durchgehender gerader Straßenzug Marstall – Schild.

Für den Linienbusverkehr besteht die Nutzung des ehemaligen Cityrings bis heute. Die Auflösung des Cityrings führte auch zum Abbau mehrerer Ampelanlagen, so zum Beispiel am Altstadtmarkt Ecke Poststraße und Münzstraße Ecke Damm, die beide wegen des starken Fußgänger- und Autoverkehrs bis dahin notwendig waren.

Die heute als Cityring bezeichnete Ringstraße, bestehend aus den Straßenzügen Radeklint, Gildenstraße, Europaplatz, Bruchtorwall/Konrad-Adenauer-Straße, John-F.-Kennedy-Platz, Bohlweg, Hagenmarkt und Lange Straße entstand sukzessive durch den vierspurigen Ausbau der genannten Straßen.

Spätestens ab dem 26.04.1979 kann man den neuen Cityring als vollendet betrachten. An diesem Tag wurde der Europaplatz feierlich eingeweiht.

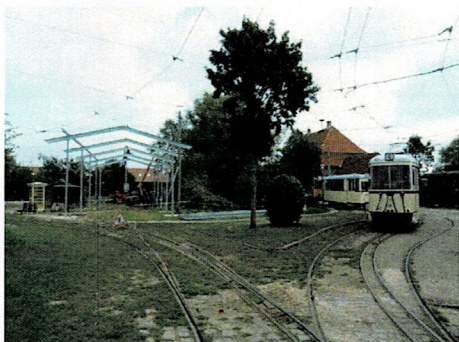


Karte von 1972 mit dem ab 1969 bestehenden Cityring. Die Fußgängerzone hat sich erheblich vergrößert. Für Straßenbahnfreunde ist die eingezeichnete Endstation der Linie 4 auf dem Lessingplatz interessant, ebenso die Schleife auf dem Karrenführerplatz.

Besuch beim Straßenbahnmuseumsbetrieb Schönberger Strand

Von Jens Ehlers

Schon einige Zeit lang plante ich mal einen Besuch beim Museumsstraßenbahn und -eisenbahnbetrieb Schönberger Strand in der Nähe von Kiel. Im Rahmen der Urlaubsplanung an der Ostsee im schönen Grömitz folgte auch ein Blick auf die Webseite des Vereins. Am 03.10. war dort ein Fahrtag eingetragen, passte wunderbar da wir am 03.10. eh nach Hause wollten, also nun mit Abstecher nach Schönberger Strand. Wer dort einmal hin will, es ist



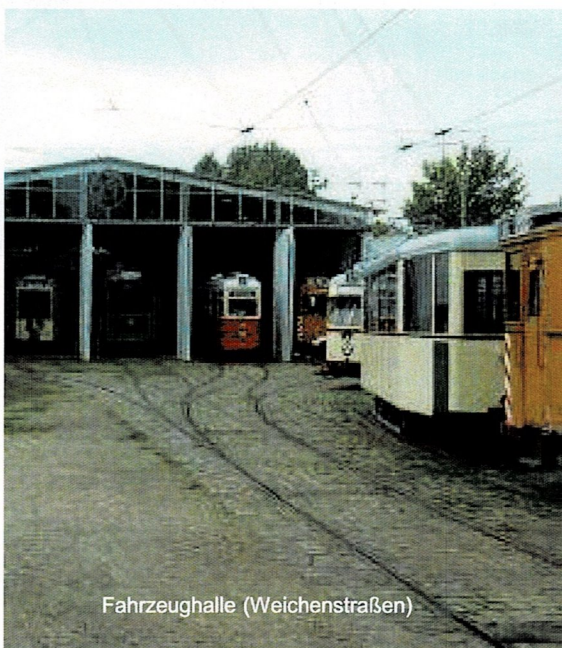
Dreischienengleis

hervorragend ausgeschildert, einzig den Eingang muss man ein wenig suchen. Im dortigen Straßenbahnbetrieb finden sich hauptsächlich Museumswagen aus Hamburg (17 Stück an der Zahl), Berlin und von der Uestra in Normalspur. Darüber hinaus aber auch Fahrzeuge aus Lübeck und Kiel (die ja wie Braunschweig 1100 mm Spur hatten). So ergibt sich vor Ort ein schöner Fahrbetrieb auf 3 Schienen Gleis.



Halle (Abstellhalle im Bau)

Zu den Museumsbahnen Schönberger Strand gehört eine Sammlung von über 30 Straßenbahnfahrzeugen aus dem Norden Deutschlands – von den stillgelegten Straßenbahnen aus Kiel, Lübeck und Hamburg, sowie aus Hannover und Berlin. Mit allen Wendeschleifen ergibt sich eine ungefähre Gleislänge von 1,5 Kilometern.



Fahrzeughalle (Weichenstraßen)



Fahrkartenschalter im Eingangsbereich



Kieler Saug- & Schleifwagen



Kieler Wagen 241

Der Hamburger Triebwagen mit der Nummer 656 ist übrigens der älteste erhaltene Hamburger Straßenbahnwagen. Gebaut im Jahre 1894 wurde er schon 1954 in den historischen Zustand zurückversetzt und erinnert an den TW 103 der Verkehrs GmbH.

Die Fahrpreise sind erschwinglich. Eine Tageskarte für Fahrt mit dem Museums-

zug von Schönberger Strand nach Schönberg und zurück inkl. beliebig vieler Rundfahrten mit den Einsatzfähigen Straßenbahnen liegt bei 7 Euro pro Person. An besonderen Tagen (Kieler Woche) fahren die Museumszüge bis Kiel Hauptbahnhof und bringen von dort viele Straßenbahnfans für die Rundfahrten auf dem Gelände mit.



Uestra Fahrzeug

Gefahren sind wir mit einem ehemaligen Wagen der Uestra, aber auch Kieler, Hamburger und Berliner Wagen stehen für Rundfahrten bereit und demnächst ja auch der dort liebevoll Brauni genannte DüWag Braunschweiger Wagen 7553, der dort bald den Museumsfuhrpark ergänzen wird. Spätestens dann werde ich dem dortigen Verein einen weiteren Besuch abstatten. An Fahrtagen kann laut Aussage mit allen einsatzfähigen Bahnen gefahren werden, wenn genug Fahrpersonal da ist, einfach ansprechen. Man ist dort sehr freundlich und macht fast alles möglich. Natürlich gibt es auch einen Shop an dem man diverse Eisenbahn und Straßenbahnartikel erwerben kann. Sehr sehenswert auch der alte Fahrkartenschalter.

Alles in allem ein wirklich toller Verein der ein riesen Gelände nutzen kann auf dem sich noch unzählige Schätzchen befinden. halter im Gebäude.

Für Straßenbahn und Eisenbahnfans ein wirkliches Kleinod mit diversen restaurierten aber auch noch unrestaurierten Raritäten und Arbeit für Jahrzehnte.

Informationen zum Verein, Fahrzeugen, Fahrtagen findet man auf der Webseite des Vereins:

<http://www.vvm-museumsbahn.de/ix/ix-start/ix-start.php?id=200>

Liebe Grüße aus Buchholz sendet

Jens Ehlers



Hamburger Wagen 2970

Besuch in der Straßenbahnmanufaktur im Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm in Dänemark

Das Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm arbeitet neben den Planungen zum Ausbau des Museumsgeländes an zahlreichen Projekten zur Erweiterung der Sammlung an Museumsfahrzeugen. Ende 2011 wurde auf Bornholm eine Werkstatt

aufgebaut, welche nach und nach zahlreiche Fahrzeugen wieder zu neuem Glanz verhelfen soll. Derzeit sind dort vier Fahrzeuge in Arbeit, weitere drei Fahrzeuge sollen in absehbarer Zeit hinzukommen.

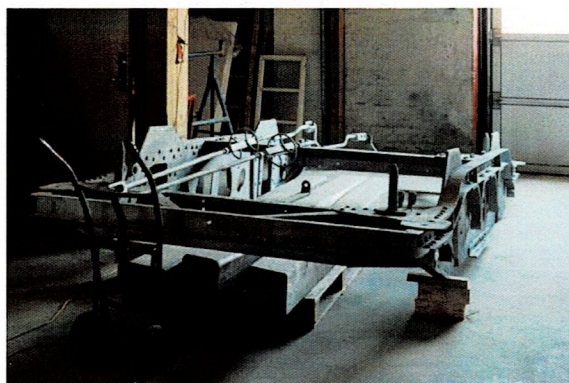


Dazu gehört der 2003 vom Straßenbahnverein in Skælskør übernommene Kopenhagener Triebwagen 267, welcher mit erheblichem Aufwand zum Triebwagen 567 im Zustand von 1915 restauriert wird. Sieben der insgesamt 265 gebauten Wagen – der größten für Dänemark gebauten

Fahrzeugserie – sind heute im Bestand des Straßenbahnmuseums erhalten. Die Wagen orientierten sich an einer bereits in Frankfurt/M erfolgreich betriebenen Bauart, den *Standardwagen* von Siemens. 30 Wagen der dänischen Serie wurden in Deutschland bei der *Waggonfabrik Falkenried* in Hamburg gebaut.

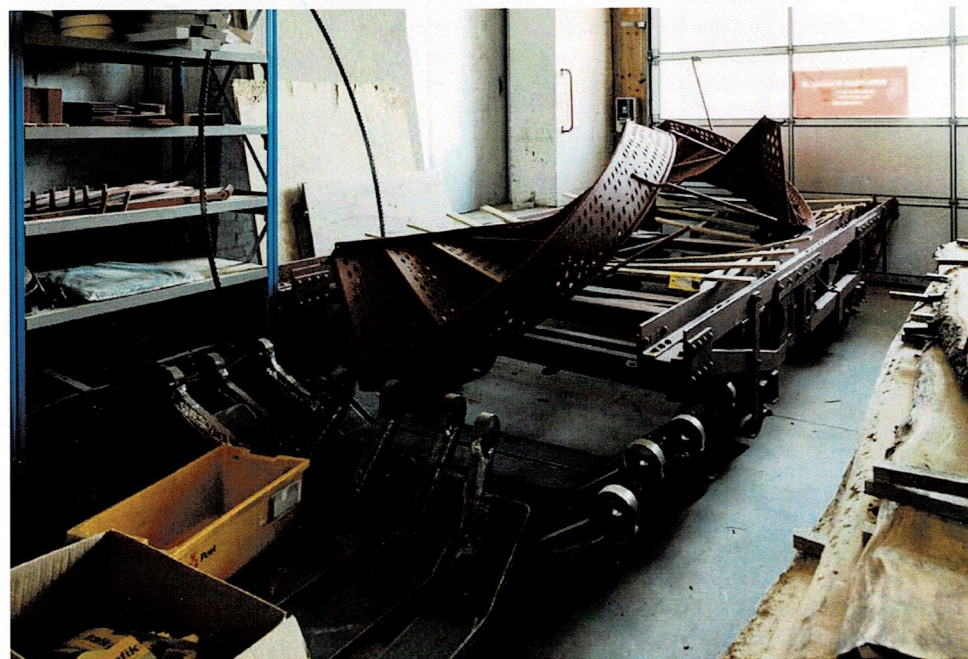


Die erhaltenen Fahrzeuge sollen – neben dem im Straßenbahnmuseum bereits betriebenen Tw 275 – nach und nach in verschiedenen Zuständen wieder aufgebaut werden. Der Tw 567 erhält die ab ca. 1910 in Kopenhagen eingeführte, vom Architekten Knud V. Engelhardt entworfene, typische Verglasung der Plattformen zum Schutz des Wagenführers



Als Fahrgestell für den Tw 567 wurde das Fahrgestell des 1909 von der *Düsseldorfer Eisenbedarfs-AG (DEAG)* gebauten Triebwagen 2 der Mettmanner Straßenbahn aufgearbeitet, welches 2004 vom HSM aus Wehmingen übernommen werden konnte

Der Tw 2 war zusammen mit zehn weiteren Fahrzeugen der 1937 von der Rheinischen Bahngesellschafts-AG übernommenen Mettmanner Straßenbahn 1939 nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich nach Graz verkauft worden und dort als Tw 133 im Einsatz, ehe der Triebwagen 1978 an das Deutsche Straßenbahn-museum (DSM) verkauft wurde und zum Schluss nach jahrzehntelanger Freiabstellung nur noch eine Ruine war – der Tw 137 aus dieser Serie ist in Graz museal erhalten



Das durch die Nutzung des FS 22 als Gartenlaube ab Ende der 1920er Jahre fehlende Fahrgestell wurde nach alten Unterlagen und in Niettechnik neu gefertigt und wartet zusammen mit der bereits nach Originalteilen neu hergestellten Treppe zum Oberdeck und weiteren Kleinteilen auf den Einbau.

Foto linke Seite oben: Der Wagenkasten des Wagens FS 22 wurde bereits 1974 im Bereich Odsherred aufgefunden, konnte aber erst nach dem Tod des Eigentümers und Lösung der Transportprobleme Ende 1984 nach Skjoldenæsholm überführt werden, wo der Wagenkasten lange Jahre als Werkstatt genutzt wurde. Der erstaunlich gut erhaltene Wagenkasten wurde inzwischen enkernt und schadhafte Holzträger ersetzt. Der Wagen wird nach Fertigstellung auf dem Oberdeck völlig offen in der rot/weißen Lackierung der *Frederiksberg Sporveje (FS)* zum Einsatz kommen.



Der Wagen 31 der *Frederiksberg Sporveje (FS)* wurde wie zahlreiche weitere dieser Wagen etwa 1933 ausgemustert und zur Nutzung als Ferienhaus o.ä. verkauft, der Tw 31 überdauerte so am Furesø rund 70 Jahre Freiabstellung. Trotz der jahrzehntelangen artfremden Nutzung sind beide Wagenkästen, sowohl der Tw 22 als auch der Tw 31 (*beide 1899 bei Vulcan in Maribo gebaut*) erstaunlich gut erhalten, was die Weiternutzung wesentlicher Teile der Trägerkonstruktion ermöglicht. Der Wagen wird weitgehend dem bereits in Skjoldenæsholm vorhandenen Triebwagen FS 50 entsprechen, mit Teilbedachung auf dem Oberdeck und verglasten Fahrerplattform. Nach Fertigstellung des Tw 31 soll der im Museum Skjoldenæs-

holm betriebsfähige (*derzeit in Überarbeitung befindliche*) rot/weiße Triebwagen FS 50 als Wagen KS 419 wieder die braun/weiße Lackierung der *Københavns Sporveje* erhalten, in der der Triebwagen nach Ausmusterung durch den Kopenhagener Straßenbahnbetrieb als früher Museumswagen zunächst auch erhalten blieb. Erst um 1960 wurde der Wagen KS 419 in das rot/weiße Farbschema Frederiksbergs umlackiert und so auch ab 1984 im HT-Museum ausgestellt. 2003 mit Schließung des HT-Museums kam der Tw 50 in den Bestand des Straßenbahnmuseums Skjoldenæsholm und ist dort bei den Einsätzen an den warmen Tagen sehr beliebt.

Große Mengen Holz in unbearbeiteter Form nach Fällung oder bereits zugeschnittenes Holz lagern in den Werkstätten und warten auf die detailgetreue Bearbeitung und Einbau in die Wagen, welche nach Fertigstellung einen neuwertigen Zustand haben. Leider ist es hier in Deutschland meist so, dass die Straßenbahnvereine von der Hand in den Mund leben und sich hier Fahrzeugrestaurationen oft auf das dringend nötige beschränken müssen. In Skjoldenæsholm wird derweil mit den

Planungen einer O-Busstrecke im Museum und der zweiten Schleife für die Meterspur der Ausbau des Museums vorbereitet. Aktuell wird mit der Baufeldfreimachung für den dritten Hallenbau begonnen, welcher neun Gleise mit einer Nutzlänge von jeweils 100 Metern umfassen wird und dann die derzeit teilweise ausgelagerte Sammlung beherbergen wird – von denen in den kommenden Jahren stetig weitere Fahrzeuge betriebsfähig aufgearbeitet werden sollen.



Zahlreiche Teile waren in der Werkstatt ausgestellt, dazu gehörten auch die Teile der Beleuchtung, hier diverse Variationen der Linienschildbeleuchtung, bzw. farbigen Laternen zur Kennung der Linie.

Ein Bericht und alle Aufnahmen von Jan Borchers

Neue Heimat für Tw 7553 am Schönberger Strand



Nachdem Tw 7553 am 31. Oktober 2015 in Braunschweig noch ein letztes Mal im Einsatz war, wurde er am 03. November 2015 für die Reise an die Ostsee verladen. Da es seitens der Schleswig-Holsteinischen Aufsichtsbehörde keine Durchfahrts-genehmigung gab, traf er erst in der Nacht zum 05. November 2015 am Schönberger Strand ein und wurde ab 8 Uhr abgeladen. Beim rückwärts Einbringen über die Nordschleife des Geländes fuhr sich die Zugmaschine im Bereich des Busparkplatzes aufgrund des weichen Untergrundes fest. Kurzerhand wurde der Kieler Arbeitstriebwagen 354 vorgespannt, der das schwere Gespann freiziehen wollte. Mangels Brems sand, die

Räder dreht en kontinuierlich durch, es gab auf dem gesamten Gelände nicht ein Körnchen Brems sand, war erst mal Stillstand. Wir haben dann erst einmal mittels eines kleinen Eimers, Brems sand aus Tw7553 geholt und die Schienen damit ein gesandet. Jetzt hatte der kleine Triebwagen plötzlich Gripp und zog das schwere Gespann mühelos auf das Gelände. Es bedarf dann noch einige Rangierbewegungen bis das Gespann in der richtigen Abladeposition stand. Nach dem Anbringen der Abrollrampe und lösen der Transportsicherung rollte der Wagen dann über die Rampe auf seine neuen Gleise und es musste nur noch ein wenig mit Muskelkraft nachgeholfen werden.



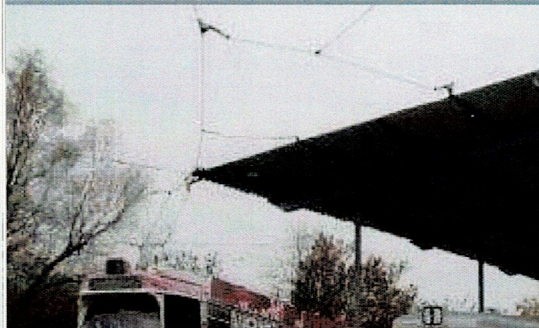
Jetzt gab es erst mal ein deftiges Herrenfrühstück.

Nachdem der Spediteur seinen LKW wieder zusammengebaut und sich verabschiedet hatte, musste der Stromabnehmer wieder auf's Dach und montiert werden. Dies war regelrechte Knochenarbeit, dass Teil wiegt gut und gerne 120 Kg, einen Kran gab es nicht. Mit 6 Mann war es dann aber geschafft. Nach Montage des

Stromabnehmers und dem Einschalten des Fahrstroms folgte eine intensive Schulung der Projektgruppe, um 12:15 Uhr fuhr Tw 7553 das erste Mal mit eigener Kraft. Vorsichtig wurde sich durch das Gleisnetz getastet, einerseits um eine eiwandfreie Fahrleitungssicherheit und andererseits eine sichere Rollssicherheit mit dem dazugehörigen Lichtraumprofil zu gewährleisten.



Begegnung zweier DÜWAG, rechts der Kieler Tw 241



Ob diese Fahrleitungskonstruktion so das richtige ist ???



Nachdem diese Testfahrt erfolgreich abgeschlossen war, hier und da müssen noch einige Herzstücke nachgeschliffen werden, da die Radreifen doch arg aufsetzen, wurde der Wagen dann an die Projektgruppe übergeben, die es gar nicht abwarten konnten, selbst zu fahren.

Wir haben jetzt noch einige Fotos gemacht und aus sicheren Abstand den Fahrkünsten der Projektgruppe zugeschaut. Jetzt war es aber Zeit etwas zu Essen. So sind wir dann fußläufig etwa 10min zum Strand gegangen. Hier gab es eine Fischbude wo es leckeren frisch gebratenen Fisch in allen Variationen gab. Anschließend noch ein kleiner Strandgang und dann wieder zurück zum VVM. Von weitem konnten wir schon erkennen, dass die „Jungs“ immer noch am Fahren waren.



Fahrzeugparade mit einem Berliner, zwei Hamburgern, sowie zwei Kieler Arbeitswagen



Wir verabschiedeten uns und wünschten ihnen mit Tw 7553 allzeit gute und unfallfreie Fahrt. Auf dem Heimweg kurz hinter Hamburg, es war mittlerweile nach 20.00 Uhr rief ein Mitglied aus der Projektgruppe an und hatte noch einige technische Fragen, die gleich geklärt worden sind. Aus dem Gespräch ergab sich, die Jungs waren immer noch am Fahren, muss dann wohl noch eine lange Nacht geworden sein.



Es folgt noch die Zulassung des Wagens durch die Aufsicht und dann die Personalschulung um den Wagen voraussichtlich zu den Nikolausfahrten am 5. und 6. Dezember erstmals im Personenverkehr einsetzen zu können. Seine leistungsstarke Heizung ist da sicher hilfreich.



Ein Hamburger in Hamburg

Auf dem Rückweg vom Schönberger Strand haben wir in Hamburg noch eine kleine Kaffeepause in einem großen Baumarkt eingelegt. Seit September 2014 steht dort eine Hamburger Straßenbahn im Kassenbereich. Bei meinem letzten Besuch im Oktober 2014 hatte man noch einen freien Blick auf diese Bahn, mittlerweile ist sie aber mit Waren komplett zugestellt.

Regelmäßig kommen Sehleute, um den ungewohnten Baumarktsgast zu begutachten. Der Wagen wurde in Lokstedt konserviert und Schadstellen ausgebessert. Eigentlich eine lobenswerte Herangehensweise, wenn nicht dadurch die unkorrekte letzte Restaurierung der

HOCHBAHN für die Nachwelt eingefroren worden wäre. Alle Beschriftungen sind nur frei nachempfunden, die etwas scheckige Lackierung wirkt lieblos. Auch wäre die Beschilderung mit Negativzielbändern dann korrekt, wenn der Wagen die typische Bauchbinde des Einmannbetriebes erhalten hätte – das war aber bereits zu Denkmalzeiten bei der HOCHBAHN so. Da die Restauratoren nur eine Konservierung des vorgefundenen Zustandes vornahmen, wurde das Outfit leider nicht auf die richtigen historischen Wege gebracht. Immerhin hat der Wagen ein Dach über dem Kopf bekommen – ein Dach, aus dem er praktisch keine Möglichkeit hat herauszukommen.

Nein, nicht im Sonderangebot. Das letzte Hamburger Straßenbahndepot, der Betriebshof Lokstedt, wurde mit Stilllegung der letzten Straßenbahnlinie 2 im Oktober 1978 geschlossen und später zum Baumarkt umfunktioniert. 2013 schloss der Baumarkt für einen grundlegenden Umbau/Neubau des denkmalgeschützten früheren Betriebshofs. Um den Auflagen des Denkmalschutzes zu entsprechen, reichte es den vorderen Teil der früher achtgleisigen Wagenhalle auf ca. einer Wagenlänge zu erhalten und auf der Lage eines der früheren Gleise einen Wagen auszustellen.

Nachdem zunächst der in Wehmingen abgestellte Torso des V7E 3363 zur

Diskussion stand, welcher ggf. in Gera aufgearbeitet worden wäre, führte die Suche über den am Schönberger Strand abgestellten V6E 3644 zum Wagen 3642 der HOCHBAHN. Der 3642 hatte seinen 1987 bezogenen Aufstellplatz im Werksgelände für eine Dachsanierung räumen müssen. Diese wurde leider nie komplett abgeschlossen und der Wagen blieb zunächst unter Dach abgestellt, die letzten Jahre nur noch abgeplant im Freigelände. Eine Perspektive hatte der Wagen bei der HOCHBAHN nicht wirklich, spätestens mit dem politisch erzwungenen Begraben der Stadtbahnpläne ab Ende 2010 war seitens des Unternehmens nichts mehr zu erwarten.



So kamen die Pläne von BAUHAUS dem Unternehmen sehr gelegen, konnte doch eine langfristige Lösung für den Wagen gefunden werden. Der Wagen wurde BAUHAUS als Dauerleihgabe übergeben und zunächst provisorisch zum Nedderfeld gebracht. Im Zuge des Neubaus des Baumarkts wurde der

Wagen vor dem Einbringen der Fertigbauteile an seinen künftigen Stellplatz gebracht und zunächst eingeplant bzw. eingehaust. Seit der Eröffnung Ende August ist der Wagen im Kassenbereich des neuen Baumarkts ein Hingucker.



Von oben noch ein Blick auf die Dachbinder des alten Depots, zusammen mit einer Nachbildung alter Werkstatthallengleise. In absehbarer Zeit soll noch eine Ausstellung über die Geschichte des früheren Betriebshofs und der Straßenbahn hinzukommen. Begehr ist der Wagen nicht. Über eine externe Stromversorgung sind die Glühlampenkreise der Innenbeleuchtung in Betrieb.

Titelbild: Björn Ruitishaus

Termine:

10. Januar 2016 Neujahrswandlung

13. Februar 2016 Braunkohlwanderung Einladung erfolgt noch

Die nächste BIN - info erscheint Ende März 2016

Druck:

Esf-Print.de

Rigistr. 9, 12277 Berlin

Impressum

Die BIN - Info ist die offizielle Mitgliederzeitschrift der:
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Vorstand: **1. Vorsitzender: Michael Schade 2. Vorsitzender: Tarek Haiawi**
 Kassengeschäftsführerin: Susanne Weiß

Herausgeber: Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN)
 c/o Christian Lammers (ch-lammers@t-online.de)

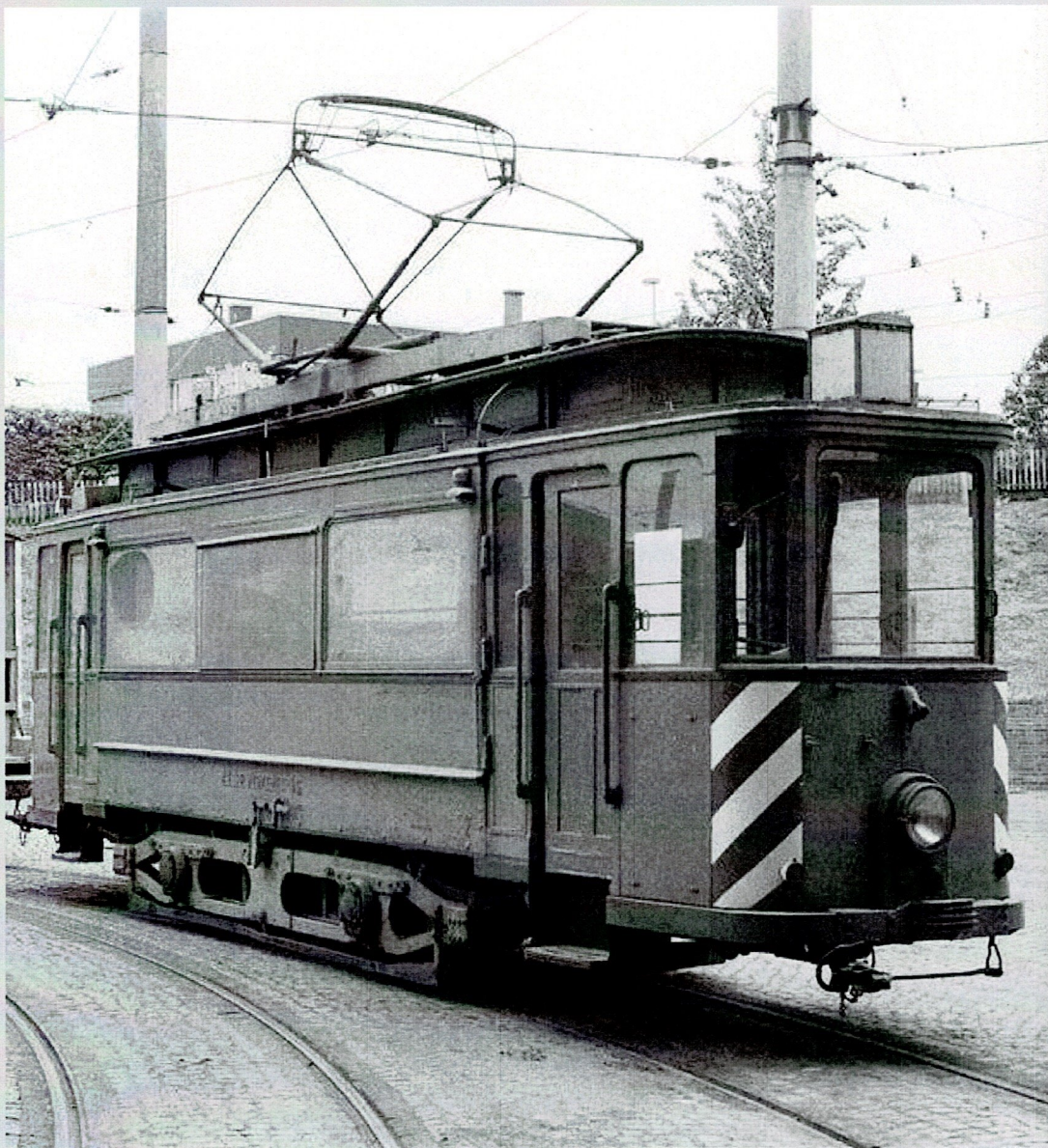
Postanschrift: Höfenstr. 9 , 38118 Braunschweig
Mail: info@bin-info.de
Internet: www.bin-info.de

Bankverbindung: Nord/LB Landessparkasse
IBAN: DE20 2505 0000 0002 0065 67

Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelpreis: 2,50 €,
Abonnement: 13,50 € pro Jahr, Auflage 150 Exemplare

Die BIN - Info erscheint - ohne Gewähr - viermal im Kalenderjahr, jeweils im letzten Monat im Quartal. Alle Rechte vorbehalten. Werden Fotos (Papier, Digital oder Dias), Manuskripte sowie andere Formen von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechendem Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen diese in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. über. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums damit einverstanden, dass dieses auch anderweitig, z. B. die BIN Homepage, verwendet werden kann.

Das besondere Bild



Der Kieler Arbeitswagen 351, ex Tw 140, genutzt als Sandtransportwagen Mitte der 1960 Jahre im Stadtgebiet von Kiel. Gebaut 1900 von Herbrand, Köln.
Solch ein Fahrgestell sitzt heute, von dem Schwesterfahrzeug Tw 146 entnommen, unter dem Braunschweiger Triebwagen 103