

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **BIN - Fotowettbewerb: Gewinnt Wolters!!!**
- **Abschiedsjahr 2007 in Bildern:**
73er außer Betrieb und letzte Fahrt des VT08



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - Oldie-Linie zum Stöckheimer Weihnachtsmarkt
- 6 - Neues Vereinszelt
- 7 - Die Jagd ist eröffnet: BIN - Fotowettbewerb
- 9 - Nikolausfahrten der BIN

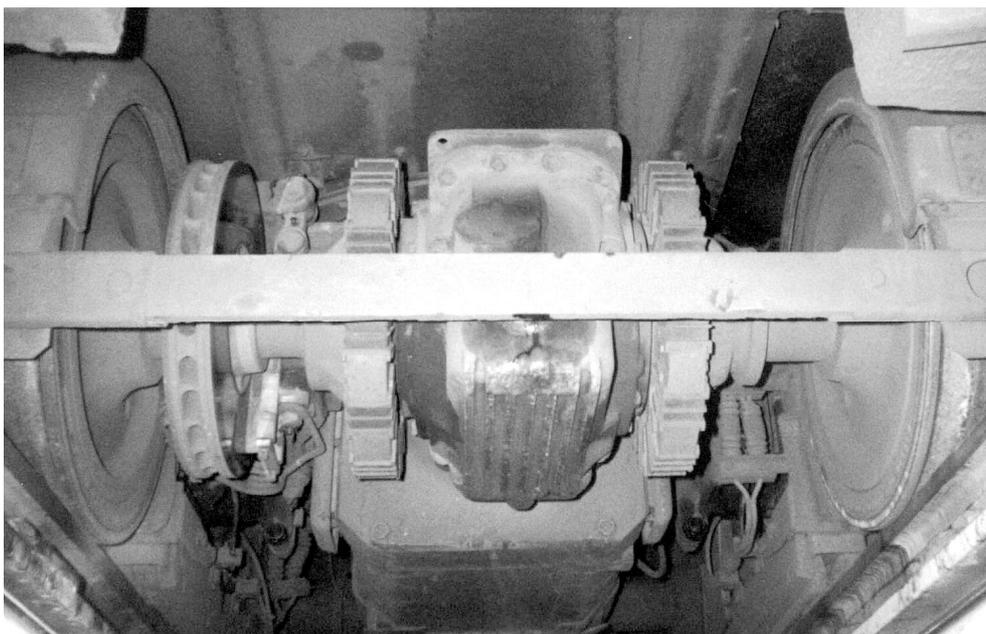
...aus Braunschweig

- 11 - Neues aus dem Liniennetz
- 12 - Testfahrt BW 7476
- 14 - Taufen 07er
- 16 - Kleine rote Männchen bei der BSVAG
- 17 - Bildergalerie: Letzte Stationen der 73er

...aus aller Welt

- 20 - HAVAG-City-Tag in Halle
- 25 - Norrköpings Straßenbahnen
- 33 - Bildergalerie: Letzte Fahrt des VT08

...zu guter Letzt: Das *Besondere Bild!*



Ein Blick „unter die Kulissen“: So präsentiert sich der Antrieb eines 81er Tw aus dem Blickwinkel der Wartungsgrube. Gut zu erkennen der Motor und das Getriebe, die Radreifen mit den Spurkränzen und die Bremsscheibe der hydraulischen Feder-speicherbremse.

Termine

So.	06.01.08	Neujahrswandfahrt (Abfahrt 10.15 Uhr ab Haltestelle Hauptbahnhof)
Fr.	11.01.08	Vereinsabend im Nordbahnhof (Beginn: 19.30 Uhr)*
Fr.	08.02.08	Vereinsabend im Nordbahnhof (Beginn: 19.30 Uhr)*
Fr.	15.03.08	„Einrollen“ zur Jahreshauptversammlung (Treffpunkt Betriebshof Altewiek. Start: 14 Uhr) Jahreshauptversammlung (Beginn: 17 Uhr)

*Achtung!

Die Vereinsabende werden evtl. zukünftig in das Verwaltungsgebäude der Braunschweiger Verkehrs-AG, Carl-Miele-Str. 4, 38112 Braunschweig verlegt. Der Vorstand wird rechtzeitig darüber informieren.

Impressum

Die „BIN Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.
c/o Herrn Stefan Glinschert, Mancinusweg 11, 38304 WF (1.Vors.)
Kontakt: Christoph Heine, Postfach 2414, 38014 Braunschweig

Email: bs-interessengemeinschaft@gmx.de
Homepage: www.bin-bs.de.vu

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der BIN bzw. der Redaktion wieder. Redaktion: Andreas Falkenhagen. Heft 4/2007 vom 31. Dezember 2007, Auflage 150 Exemplare, Abonnement pro Jahr: 9,20 € incl. Porto.

Texte und Bilder dieser Ausgabe von: Jens Winnig, Andreas Falkenhagen, Andreas Gürtler, Stefan Glinschert, Christoph Heine, Sören Bolle, Erik Wendorff, Matthias Roll

Stöckheimer Weihnachtsmarkt

mit historischem Pendelverkehr

Von Christoph Heine

Am 1. Dezember 2007 fand wieder der traditionelle Stöckheimer Weihnachtsmarkt zwischen dem Stöckheimer Markt und dem Weghaus statt.

In der Zeit zwischen 11.00 und 17.00 Uhr verkehrte in Zusammenarbeit mit dem SPD Ortsverein Stöckheim Leiferde zum Fahrpreis von 1,00 Euro pro Person (Kinder bis zum 12. Lebensjahr konnten kostenfrei mitfahren) der Museumszug Tw 113 + Bw 250 zwischen den Stadtteilen Stöckheim, Meverode und Heidberg.



Zudem konnte sich der Verein mit dem neuen Vereinszelt auf dem Stöckheimer Markt präsentieren und an die Besucher des Weihnachtsmarktes verschiedene warme Getränke sowie die eine oder andere Literatur und andere Artikel abgeben.



Durch die Unterstützung des SPD Ortsvereins kommen die gesamten Fahrgeldeinnahmen der Restaurierung des historischen Triebwagens 82 zugute.



Neues Vereinszelt

Von Christoph Heine

Seit Anfang Oktober hat der Verein nun ein neues Zelt für dessen Veranstaltungen und sonstigen Präsentationen (z.B. für die Nikolausfahrt oder den Stöckheimer Weihnachtsmarkt).

Am 13. Oktober wurde das von Familie Grau beschaffte Zelt durch vier Vereinsmitglieder zur Probe auf dem Betriebshof aufgebaut.



Die Jagd ist eröffnet

Erster BIN-Info Fotowettbewerb

Von Stefan Glinschert

In Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. ruft das Hofbrauhaus Wolters erstmals zu einem Fotowettbewerb auf, bei dem Verkehrsmittel- und Werbung im Umfeld von Haltestellen im Mittelpunkt steht. Offizieller Start war der 01.01.2008. Es lohnt sich, auf die Jagd nach dem perfekten Motiv gehen, denn mit etwas Glück kann man ein Bierrecht für ein Jahr der Hofbrauhaus Wolters GmbH gewinnen.

Die Teilnahmebedingungen im Detail

Worum geht es?

Bei dem Fotowettbewerb der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. geht es darum, ein Bild von einer Straßenbahn, einem Bus oder auch einer Haltestelle zu machen, die Werbung für die Brauerei Wolters tragen. Dabei ist es ganz egal, ob es sich um eine aktuelle Aufnahme oder aber ein historisches Bild handelt oder bei welchem Verkehrsbetrieb das Fahrzeug zum Einsatz gelangt.

Wer darf teilnehmen?

Teilnehmen können alle Personen, die das 16. Lebensjahr vollendet haben.

Was darf eingereicht werden?

Jeder Teilnehmer darf nur mit einem Bild am Fotowettbewerb teilnehmen. Das Zusenden mehrerer Bilder führt automatisch zum Ausschluss vom Wettbewerb. Das Bild muss entweder per Mail an die Adresse bin-bs@gmx.de in digitalem Format (JPEG) eingereicht werden oder als Fotoabzug / Fotoprint per Post an die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V., Postfach 2414, 38014 Braunschweig gesandt werden. Die Teilnehmer erklären durch Einsendung eines Fotos, dass sie die Teilnahmebedingungen gelesen haben und akzeptieren. Desweiteren erklären sich die Teilnehmer mit der Nutzung und Speicherung ihrer Daten allein zu Zwecken dieses Fotowettbewerbs einverstanden.

Einsendeschluss

Einsendeschluss ist der 30. April 2008, 24.00 Uhr (Serverzeit beim Mailversand / Poststempel). Verspätet eingereichte Bilder werden nicht berücksichtigt. Alle Gewinner werden auf der Homepage www.bin-bs.de.vu bekannt gegeben. Ein etwaiger Gewinn kann nicht übertragen oder bar ausgezahlt werden.

Wer entscheidet?

Der Gewinner wird unter allen Einsendern ausgelost. Somit steht einzig und alleine die Teilnahme, nicht aber die Qualität der Aufnahmen im Vordergrund!

Was gibt es zu gewinnen?

Der Gewinner erhält ein Bierrecht der Hofbrauhaus Wolters GmbH für ein Jahr. Es beinhaltet je einen Kasten Bier aus der Produktpalette der Hofbrauhaus Wolters GmbH pro Monat für den Zeitraum eines Jahres.

Kennzeichnung des Bildes

Der eingereichte Fotoabzug / Fotoprint muss auf der Rückseite mit den Daten - Name, Postanschrift, E-Mail-Adresse und Datum der Aufnahme (evtl. ca. Angabe) - versehen sein. Bei per Mail eingereichten Bildern müssen diese Angaben in der Mail enthalten sein!

Urheberrechte

Der/die Teilnehmer/in versichert, dass er oder sie über alle Rechte am eingereichten Bild verfügt, die uneingeschränkten Verwertungsrechte aller Bildteile hat, dass das Bild frei von Rechten Dritter ist sowie bei der Darstellung von Personen keine Persönlichkeitsrechte verletzt werden. Falls auf dem Foto eine oder mehrere Personen deutlich erkennbar abgebildet sind, müssen die Betroffenen damit einverstanden sein, dass das Bild veröffentlicht wird. Der/die Teilnehmerin wird Vorstehendes auf Wunsch schriftlich versichern. Sollten dennoch Dritte Ansprüche wegen Verletzung ihrer Rechte geltend machen, so stellt der/die Teilnehmerin die Veranstalter von allen Ansprüchen frei. Am Computer bearbeitete Fotos dürfen keine Bildteile aus Zeitschriften, Büchern, gekauften CDs usw. enthalten.

Haftung

Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr übernimmt keine Haftung für den Verlust oder eventuelle Beschädigungen an den eingereichten Bildern.

Rechtseinräumung

Jeder Teilnehmer räumt dem Veranstalter (BIN e.V.) sowie der Hofbrauhaus Wolters GmbH die räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkten, nicht ausschließlichen Nutzungsrechte einschließlich dem Recht zur Bearbeitung an den eingesandten Bildern für den Wettbewerb, die Berichterstattung darüber (unabhängig davon in welchen Medien, also u. a. Print und Online), die Öffentlichkeitsarbeit, Ausstellungsplakate, Einladungen, Ausstellungen, E-Cards, Postkarten sowie ggf. Kataloge, Bücher und sonstigen Produkten (z.B. Merchandising), ein.

Datenschutz

Die von den Einsendern eingereichten Daten werden bei einer Veröffentlichung der Bilder im Rahmen des Fotowettbewerbs (Berichterstattung hierüber, Preisverleihung etc.) an beteiligte Dritte weitergegeben, etwa an Zeitschriftenredaktionen oder Ausstellungsorganisatoren. Der Teilnehmer erklärt sich ausdrücklich hiermit einverstanden.

Rechtsmittel

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Was geschieht mit den Bildern?

Die eingereichten Bilder werden, sofern durch die Veranstalter und die Hofbrauhaus Wolters GmbH keine weitere Verwertung erfolgt, nach Abschluss des Wettbewerbs und der Nachberichterstattung von den Datenträgern der beteiligten Partner gelöscht, Fotoabzüge und Fotoprints werden vernichtet.

Alle Jahre wieder...

Impressionen von den BIN – Nikolausfahrten am 08.12.2007



**Die Fahrzeuge:
Altbewährt unser Tw 35 mit
Bw 201 und aufgrund der
großartigen Nachfrage
dieses Jahr erstmalig dabei
ein zweites Fahrzeug.
Ausgewählt wurde Umbau-
wagen 0051,ex 7762.**

**Beide Fahrzeuge
präsentieren
sich festlich
geschmückt
den vielen
Teilnehmern
der BIN –
Nikolausfahrten
2007.**





Groß und Klein nehmen Aufstellung, um den Nikolaus herbeizurufen, der allen artigen Kindern eine kleine Überraschung mitgebracht hat. Und zum Aufwärmen stand das neue BIN – Zelt bereit, wo Glühwein und Kakao angeboten wurden.



Ein großer Dank gebührt allen unseren Sponsoren, ohne deren vielfältige Sachspenden die Aktion so nicht hätte durchgeführt werden können.

Neues aus dem Liniennetz

Von Stefan Glinschert

Seit Sonntag, dem 21. Oktober 2007 ist Braunschweig um eine neue Buslinie reicher. Die Linie 465 verbindet das Neubaugebiet „Am Steinberg“ im Südwesten Broitzems mit der Umsteigehaltestelle „Turmstraße“. Die Bewohner haben somit eine optimale Anbindung an die beiden Straßenbahnlinien 5 und 6. Die Linie 465 verkehrt im 30 Minutentakt und ist als Ringlinie von der Haltestelle „Turmstraße“ über „Brockenblick“, „Buchfinkweg“, „Broitzemer Steinberg“, „Donnerbleek“, „Steinbrink“ und zurück zur „Turmstraße“ konzipiert.

Desweiteren gab es zur Verbesserung von Übergängen und zur Sicherung von Anschlüssen Veränderungen im Busnetz. Bei einigen stark belasteten Linien gab es Fahrzeitanpassungen in den Haupt- und Spätverkehrszeiten, nur leider wurden die Kunden nicht rechtzeitig darüber informiert und fühlten sich wieder in die Zeiten zurückversetzt, als sie offiziell noch Beförderungsfall hießen. Gedruckte Fahrpläne waren erst Wochen später zu erhalten und auch die Presseinformationen und Meldungen auf der Internetseite der Verkehrs-AG vielen nicht gerade üppig aus, so dass einige Kunden von den Änderungen überrascht wurden.

Trotz der Fahrzeitanpassungen gibt es zur Zeit im morgendlichen Berufsverkehr auf Grund von 100% - Auslastungen sehr starke Verspätungen. Besonders betroffen sind die Linien 411, 419, 422, 429, 431 und 439. Durch den verstärkten Einsatz von E-Wagen, die direkt von den Verkehrsmeistern verfügt werden können, versucht man den Massen Herr zu werden. Über den Grund, weshalb die Anzahl der Fahrgäste in den letzten Wochen so stark angestiegen ist, lässt sich allerdings nur spekulieren. Man vermutet eine Mischung aus den positiven Umfrageergebnissen, den gestiegenen Spritpreisen und den winterlichen Temperaturen.

Lang, länger, am längsten

Probefahrt mit Umbaubeiwagen 7476

Von Stefan Glinschert

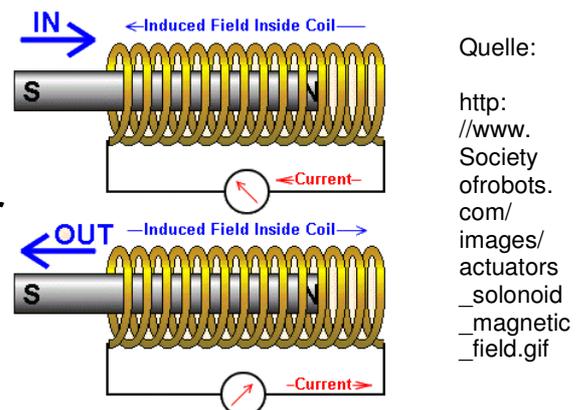
Am 23.10.2007 wurde das Geheimnis endlich gelüftet und der modernisierte und um eine Tür beraubte Beiwagen 7476 ging auf eine erste Testfahrt.

In den Wochen zuvor hatte der runderneuerte Beiwagen seine ersten Fahrversuche bereits auf dem Betriebshof absolviert, bevor es an jenem Mittwochabend um Punkt 20.32 Uhr losgehen konnte. Ziel der ersten Ausfahrt war der Streckenabschnitt entlang der Gifhorner Straße, auf der Notbremsungen aus Höchstgeschwindigkeit getestet werden sollten. Hierfür waren die Fahrzeuge nicht nur mit einer Menge Messtechnik ausgestattet, sondern durften auch sehr viele Fahrgastdoubles in Form von Sandsäcken befördern.

Die ersten Messergebnisse konnten auch voll zufrieden stellen, bis es am folgenden Tag zu einer Inspektion des Wagenkastens kam, bei der man eine Auffälligkeit entdeckte. Was war geschehen? Bei den Bremstests erhitze der Solenoid so stark, dass dessen gummiartige Ummantelung einfach geschmolzen war. Dieser Vorgang stellte kurzfristig den gesamten Fahrzeugumbau in Frage, da das besagte Teil schon seit Jahren nicht mehr produziert wird und sich eine nicht mehr für alle Beiwagen ausreichende Stückzahl an Ersatzteilen im Bestand der Verkehrs-AG befindet. Da die Beiwagen vom Typ Mannheim in Deutschland einmalig und die Fahrzeuge in Wien lediglich Lizenzbauten sind, stellte sich die Problemlösung als nicht gerade einfach da. Mittlerweile steht aber laut Aussage von Bombardier fest, dass der Solenoid reparabel ist und so konnte eines der noch vorhandenen Ersatzteile bereits in den Beiwagen eingebaut werden. Am 03.12. wurde das Gespann auf eine der letzten Probefahrten geschickt und sollte nach optimistischen Planungen bereits am Freitag dem 07.12.2007 in den planmäßigen Liniendienst geschickt werden, was sich bis auf Weiteres dennoch verzögerte. Seit kurzem befindet sich bereits der zweite Bw im Umbau. Es handelt sich dabei um 7475 (Langefeldt), der somit nach 16 Jahren seine modische Botschaft verloren hat.

Exkurs „Solenoid“:

Der Begriff Solenoid beschreibt eine stromdurchflossene Zylinder-spule, in der ein Magnetfeld erzeugt wird. In diesem Magnetfeld kann sich ein weiterer Dauermagnet hin- und herbewegen. Durch diese Bewegung lassen sich Apparate steuern, bei einem Straßenbahnbeiwagen beispielsweise die Bremse.





Weitere Tramtaufen

- 0753 „Rühme“ 21.09.2007
- 0754 „Heidelberg“ 30.11.2007
- 0755 „Broitzem“ 05.10.2007
- 0756 „Siegfriedviertel“ 26.10.2007
- 0757 „Gliesmarode“ 26.10.2007
- 0758 „Volkmarode“ 09.11.2007
- 0759 „Weststadt“ 09.11.2007
- 0760 „Westl. Ringgebiet“ 30.11.2007
- 0761 „Schwarzer Berg“ 07.12.2007
- 0762 „Wenden“ 21.12.2007





Kleine rote Männchen

Verkehrs-AG stellt neuen Schnellreinigungsservice vor

Von Stefan Glinschert

Seit dem 3. Dezember gibt es einen mobilen Schnellreinigungsdienst für Haltestellen und Fahrzeuge der Braunschweiger Verkehrs-AG. Dieser neue Service ist eine Kooperation zwischen der Gebäudereinigungsfirma Schulz und der Verkehrs-AG. Die Einsatzplanung für das Reinigungsteam, das mit einem fabrikneuen VW-Caddy im Stadtgebiet unterwegs ist, liegt bei der Verkehrs-AG. Eine verdreckte Haltestelle, ein verunreinigtes Fahrzeug oder eine defekte Sitzgelegenheit sind für die roten Männchen Sven Karbaum und Jörg Wischnewski kein Problem. Durch die Möglichkeit verdreckte Fahrzeuge auch während der Pausenzeit an einer Endhaltestelle reinigen zu können, erhofft man sich Einsparungen, da das teure Auswechselln entfällt.



Bildergalerie: Letzte Stationen der Baureihe 73



**7351 auf dem
Bth. Hasenwinkel**





**Noch im Mai auf der
Messelinie 10
im Einsatz...**

**...erlitt 7355 in
seinen letzten
Einsatztagen einen
leichten Blech-
schaden bei
einem Unfall...**



**...was auch diesem
Wagen die Abstellung im
Hasenwinkel bescherte.**

Ein Bild aus guten Tagen: 7357 mit 7474 im Mai 1994 auf der Linie 2. Dieser Wagen wurde infolge eines Unfalls als einer der ersten der Baureihe 73 verschrottet.



Nur ein Zwischenstop im Hasenwinkel? 7356 als Museums – Kandidat, dann wieder in Inka Türkis - Lackierung.

Liebevoller Abschied für treue Dienste: Blumen für die robuste und zuverlässige Baureihe 73. Besondere Ehre für 7358: Dieser Tw durfte einen unfallbeschädigten 81er Bw ins Depot schleppen.



In Halle wird der HAVAG-City-Tag 2007 ganz groß gefeiert

Von Bernd Dütsch

Am Sonntag, 14.10.2007, feierte die HAVAG (Verkehrsbetriebe der Stadt Halle) ihren diesjährigen City-Tag. Anlass war der 125-jährige Geburtstag des ersten öffentlichen Schienennahverkehrsmittels in der Saalestadt. Fast auf den Tag genau vor 125 Jahren, am 15.10.1882, fuhr die Pferdebahn zum ersten Mal vom Bahnhof über den Markt nach Giebichenstein.

An diesem City-Tag hatten die Verkehrsbetriebe ein reichhaltiges Programm auf die Beine gestellt. Veranstaltungen gab es auf dem Marktplatz, im Betriebshof Freimfelder Straße und an der Endstelle „Heide“. Im Stadtmuseum „Christian-Wolff-Haus“ gab es eine Ausstellung über die Entwicklung der Straßenbahn in Halle. Angeboten wurden außerdem historische Straßenbahn- und Busfahrten. Selbstverständlich durfte ein historischer Fahrzeugkorso nicht fehlen.

Auf dem **Marktplatz** war eine Showbühne aufgebaut, auf der ein reichhaltiges Showprogramm dargeboten wurde. Neben vielerlei musikalischer Unterhaltung fand auch eine Talkrunde zur Geschichte der Straßenbahn statt. Für das leibliche Wohl wurde mit vielen Imbissständen gesorgt. Außerdem gab es viele Informations- und Mitmachstände. Die Verkehrsfreunde der benachbarten Verkehrsbetriebe boten an ihren Ständen Literatur und Filme zum Thema Straßenbahn an.

Im **Betriebshof Freimfelder Straße** konnten die Besucher an Führungen durch die Betriebswerkstatt und die Hauptwerkstatt teilnehmen. Als besondere Attraktion hatten die Verkehrsbetriebe einen Pferdebahntriebwagen aus Naumburg besorgt, der unermüdlich seine Runden durch das Betriebshofgelände drehte. Diese Fahrten waren immer sehr gut besetzt. Selbstverständlich wurde auch hier für das leibliche Wohl und für musikalische Unterhaltung gesorgt.

Um 11 Uhr startete im Betriebshof Freimfelder Straße der **historische Fahrzeugkorso**. Dabei konnte auf viele Fahrzeuge aus der Sammlung der Halleschen Verkehrsfreunde zurückgegriffen werden. An der Spitze fuhr der Tw 4, ein Zweiachser mit offenen Plattformen. Das Fahrzeug wurde 1894 von Herbrand in Köln für die Altenburger Straßenbahn gebaut und gehört seit 1981 zum Fahrzeugpark der Halleschen Verkehrsfreunde. Es folgte ein typischer Hallenser Zweiwagenzug der zwanziger Jahre, gebildet aus dem Tw 401 und dem Bw 260.



Der Triebwagen wurde 1928 von der heimischen Waggonfabrik in Ammendorf als Teil einer größeren Serie gebaut, der Beiwagen wurde 1925 in Niesky hergestellt. Als nächstes Fahrzeug war der historische Fahrschulwagen 158 in den Korso eingereiht. Dieser Wagen wurde 1926 von der Waggonfabrik in Gotha gebaut; er wurde bis in die 50er Jahre im Personenverkehr eingesetzt und dann zum Fahrschulwagen umgebaut. Nun folgten einige historische Fahrzeuge aus der Nachkriegszeit. Zuerst kam der LOWA-Triebwagen 505; bei diesem Typ handelt es sich um den ersten Neubau nach dem Zweiten Weltkrieg in der ehemaligen DDR. Das Fahrzeug wurde 1952 in Werdau gebaut. Als Beiwagen führte dieser Tw den vierachsigen Einheitswagen 193 mit; er wurde 1941 von der Waggonfabrik in Ammendorf für die Merseburger Überlandbahn gebaut.

Ein typisches Produkt des DDR-Straßenbahnbaus ist der Gothawagen 523; er entstammt der Bauserie ET 57 und wurde 1961 an die Cottbuser Verkehrsbetriebe ausgeliefert. 1980 wurde er nach Halle abgegeben. Dieser Gotha-Tw führte den LOWA-Bw 328 mit, dieser wurde 1956 bei der Waggonfabrik in Gotha hergestellt. Ein weiteres Gotha-Fahrzeug ist der Arbeits-Tw 013; er wurde 1960 geliefert und ist seit 1981 Fahrleitungswagen. Auf die DDR-Produktionen folgten fünf der in Tschechien hergestellten Tatra-Bahnen. Den Anfang machte der Zug Tw 901 mit Bw 101. Diese Wagen vom Typ T4D bzw. B4D wurden 1971 bzw. 1967 an die Halleschen Verkehrsbetriebe ausgeliefert; seit 1994 gehören sie zur historischen Fahrzeugsammlung. Es folgte ein 1983 gebauter Triebwagen, der im Jahr 2000 zum Schmierwagen 035 umgebaut wurde. Eine besondere Stellung im Wagenpark der Verkehrsbetriebe nimmt der Tatra-Tw 900 ein. Zum einen handelt es sich um den ersten Wagen, der 1969 aus Tschechien angeliefert wurde; außerdem ist er, zusammen mit dem Tw 902 aus der gleichen Lieferserie, das einzige Tatra-Zweirichtungsfahrzeug in Halle. Nötig wurde dieser Umbau für den Einsatz auf der Linie 15, diese verfügt an der Endstelle in Merseburg/Zentrum nur über ein einfaches Umsetzgleis. Der Umbau erfolgte 1983 in der eigenen Werkstatt. Dieses Fahrzeug wird nicht mehr im Linienverkehr eingesetzt und ist seit 2003 historisches Fahrzeug.

Als nächstes Fahrzeug war der aktuelle Fahrschulwagen 985 in den Corso eingereicht. Bei diesem Wagen handelt es sich um ein 1974 gebautes Tatra-Fahrzeug vom Typ T4D. Auch ein modernisierter Tatra-Zweiwagenzug durfte nicht fehlen; als führendes Fahrzeug war der Tw 1197 zu sehen, ein 1983 von CKD gebauter Wagen, der 1991 modernisiert wurde. Den Schluss des Korsos bildeten zwei Niederflurfahrzeuge der neuesten Straßenbahngeneration. Zum einen handelte es sich um den Tw 500, einen Prototypen der Serie MGT6D Typ „Bochum“; der Wagen wurde 1992 von der Firma DÜWAG gebaut und war Vorläufer einer 60 Fahrzeuge umfassenden Serie. Der zweiten Wagen (Tw 681) stammt aus der Nachfolgeserie mit der Bezeichnung MGT-K, sie wurde 2004 in 30 Exemplaren von der Firma Bombardier geliefert. Dieser Fahrzeugkorso fuhr über den Hauptbahnhof zum Frankeplatz und von dort weiter zum Marktplatz. Dort wurde von einer Bühne aus jedes Fahrzeug fachmännisch kommentiert.

Nach dieser Fahrzeugvorstellung ging es weiter Richtung Reileck; nach Durchfahrt der dortigen Schleife ging es zurück ins Stadtzentrum und von dort weiter zur Endstation „Heide“. Bei der Rückfahrt wurde noch einmal der Marktplatz überquert, bevor es über das Steintor und die neue Berliner Brücke zurück zum Betriebshof Freimfelder Straße ging.

Am Nachmittag wurde mit einem kleinen Fahrzeugkorso, bestehend aus den historischen Triebwagen 4, 401, 523 und 901 sowie den modernen Fahrzeuge Tw 500 und 681, die **Neubaustrecke Heide – Kröllwitz** eingeweiht. Nach Ankunft dieses Korsos in der alten Endstation „Heide“ wurde zunächst in einigen Redebeiträgen auf den notwendigen Lückenschluss zwischen Heide und Kröllwitz hingewiesen. Anschließend wurden nach einem feierlichen Banddurchschnitt die Straßenbahnen auf die Neubaustrecke Richtung Kröllwitz geschickt. Diese Neubaustrecke ist 980 m lang; zur Vermeidung von Eingriffen in die Natur wurden 550 m eingleisig angelegt. Durch Anlage eines Rasengleises soll die Lärmemission verringert werden. Die neue Straßenbahnverbindung wird im Linienverkehr durch die Linie 4 und 5 und im Nachtverkehr durch die Linie 94 bedient. In Kröllwitz entstand eine großzügig angelegte Umsteigestation, dort kann in die Linie 7 Richtung Reileck umgestiegen werden.

Den ganzen Tag über wurden **historische Straßenbahn- und Busfahrten** angeboten. Der historische Triebwagen 6 verkehrte halbstündlich auf einem Rundkurs vom Betriebshof Freimfelder Straße über Hauptbahnhof – Riebeckpl. – Am Steintor über die Einfahrt Helmut-von-Gerlach Str. zurück zum Ausgangsort. Bei diesem Triebwagen handelt es sich nicht um ein Fahrzeug aus Halle; gebaut wurde er 1944 von der Waggonfabrik Gotha für die Straßenbahn in Erfurt, bevor er über die Straßenbahnbetriebe Lockwitztalbahn und Kirnitzschtalbahn 1993 als Museumswagen in die Saalestadt kam.



Als Schnupperfahrten zur Neubaustrecke verkehrte ab Marktplatz stündlich nach Heide und Kröllwitz der historische Omnibus H6B. Dieses Fahrzeug wurde 1956 vom Waggonbau Ammendorf hergestellt und gehört heute zur Fahrzeugsammlung des Straßenbahnmuseums in Halle.

Dank der guten Organisation der Halleschen Verkehrsbetriebe und des freiwilligen Einsatzes der vielen Helfer des Straßenbahnmuseums muss diese Veranstaltung als gelungen bezeichnet werden. Bei schönstem Sonnenschein kamen die vielen Besucher und Straßenbahnfreunde voll auf ihre Kosten.



Norrköpings Straßenbahnen

Von Andreas Gürtler

Norrköping mit ca. 122.000 Einwohnern siebtgrößte Stadt Schwedens, liegt an den wichtigen Verbindungsstraßen E 4 Helsingborg – Stockholm und 40 Göteborg – Stockholm sowie der Haupteisenbahnlinie von Malmö in die schwedische Hauptstadt. Die Stadt im landschaftlich schönen Sörmland hat außer einem gut erhaltenen Industriegebiet aus dem 19. Jahrhundert, wo in einem der Gebäude jetzt das Museum der Arbeit untergebracht ist, und einem bemerkenswerten Museum für Felsmalereien, keine außergewöhnlichen Sehenswürdigkeiten aufzuweisen.

Für den Interessierten in Sachen Straßenbahn ist sie, besonders wenn er aus Deutschland kommt, jedoch ein Muss auf jeder Reise durch die skandinavischen Länder. Schließlich war sie neben Göteborg die einzige Stadt mit Straßenbahnverkehr in Schweden, die diesen beim Übergang vom Links- auf den Rechtsverkehr 1967 in Gänze erhalten hat.

Und: Die beiden Linien verkehren heute überwiegend mit gebrauchten Fahrzeugen aus Deutschland: Düwag-Gelenkwagen, (wie unser TW 35 ex 6267) die aus Duisburg, (teilweise mit dem Umweg über Dessau) angeschafft wurden, sowie den vier Prototypen des MAN-Niederflurwagens für Bremen bzw. München (wo von auch unser 95er abgeleitet wurde). Alle im Linienverkehr eingesetzten Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland sind inzwischen in der orangen Farbgebung mit grünem Dachansatz der Norrköpinger Straßenbahn umlackiert und sind mit einer Ausnahme auf den Namen einer deutschen Straßenbahnstadt getauft. Der TW 66 trägt hierbei den Namen Braunschweig und ist in bester Gesellschaft mit Namhaften deutschen Großstädten (Liste siehe unten). Übrings wurde genau dieser TW 66 auf Braunschweig getauft, weil der Verfasser dieses Artikels bei einem Schweden Urlaub einen Leitenden Technischen Angestellten aus der Werkstatt bei einer Probefahrt mit diesem Fahrzeug kennen gelernt hat, und seit 1995 regelmäßigen Kontakte und besuche pflegt.

Wie alles begann:

Die elektrische Straßenbahn kam 1904 nach Norrköping, zu einer Zeit, als es in Schweden erst in Stockholm (1901), Göteborg (1902) und Helsingborg (1903) schon einen elektrischen Straßenbahnbetrieb gab. Eine Pferdestraßenbahn hat es in Norrköping nie gegeben, obwohl es 1898 in der Stadt eine Initiative dafür gab und bereits 1880 einige Privatleute die Idee hatten, Norrköping mit Söderköping durch eine Dampf- oder eine Pferdestraßenbahn zu verbinden.



Der TW 71 hat gleich mehrere Besonderheiten: Er wurde nicht aufwändig umgebaut wie die anderen zehn Fahrzeuge der Serie. Außerdem erhielt er als einziges Fahrzeug die Farbgebung der Verkehrsverwaltung Östergötlands und wird als Partywagen genutzt. Als Museumswagen ist er fest eingeplant!

Die Stadtverwaltung wollte jedoch die Entwicklung der elektrischen Straßenbahn abwarten, die sich in diesen Jahren auf dem Kontinent mehr und mehr verbreitete, und so wurden diese Pläne nie realisiert.

Nachdem in den Jahren um 1900 verschiedene Vorschläge für ein Liniennetz und dessen Betriebsart aufgekommen waren, schloss man 1902 einen Vertrag mit der deutschen Firma AEG über den Bau einer 4 km langen, eingleisigen Linie mit sechs Ausweichstellen. Die 12 dafür benötigten Wagen wurden von ASEA geliefert. Auf Vorschlag der AEG erhielten die Wagen, wie in Deutschland vielerorts üblich, eine gelbe Lackierung, aufgrund deren die Wagen schnell den Spitznamen „Die gelbe Gefahr“ weghatten. Am 10. März 1904 wurde die Straßenbahn völlig undramatisch und ohne besondere Zeremonien eingeweiht. Dramatisch wurde es jedoch bereits am zweiten Tag, als der Verkehr aufgrund von Behinderungen durch Schneemassen wieder eingestellt werden musste.

Die erste Linie begann in der Trädgardsgatan (Gartenstraße), lief von dort über den Torget (Marktplatz) zum Söder Tull (Südzoll), weiter die Drottningsgatan (Königinnenstraße) hinauf Richtung Norr Tull, wo sie in die Kungsgatan (Königsstraße) einbog, um über die Bergbron (Bergbrücke) ihre Endhaltestelle an der St. Persgatan zu erreichen. Am 24. Dezember desselben Jahres wurde die Linie über Väster Tull nach Söder Tull verlängert. Das erste Depot lag am Ende der Trädgardsgatan, war bis 1957 in Betrieb und ist noch heute erhalten. Es gehört heutzutage der Elektrizitätsgesellschaft Sydkraft und dient dieser als Geschäftsgebäude.

Am 31. Mai 1906 wurde die Strecke von Väster Tull nach Kneippbadens Station eröffnet, sowie eine zweite, provisorische zur Kunst- und Industrieausstellung bei Sylten, die bis zum Ende der Ausstellung am 30 September Fahrgäste beförderte, anschließend noch bei deren Abbau als Güterbahn im Einsatz war, bevor sie selbst abgebaut wurde. Obwohl noch keine Liniennummern zur Anwendung kamen, gab es für vier Monate nun praktisch drei Linien: Die Borgslinjen (Burglinie) von Väster Tull nach Kneippbadens Station, die Ringlinjen (Ringlinie) und die Ausstellungslinie von der Norra Station (heute: Centralstationen) nach Sylten.

Neue Strukturen nach dem Zweiten Weltkrieg:

Am 1. August 1945 wurde die Straßenbahnstrecke von Söder Tull über die Hörngatan nach Klingsberg eingeweiht und das Liniennetz umstrukturiert. Die drei Linien verkehrten von da ab wie folgt:

SL 1: Ringlinie (mit weißer Beschilderung)

SL 2: Östra Eneby – Klingsberg (mit roter Beschilderung)

SL 3: Hagagatan – Folkets Park (mit grüner Beschilderung)

Mit der Verlängerung der Linie 2 nach Fridvalla am 1. Juli 1947 erreichte diese Linie ihren noch heute gültigen nordwestlichen Endpunkt, der nur während des Baus der Umgehungsautobahn Mitte der 90er Jahre um eine Haltestelle zur Eneby Kyrka (Kirche) zurückverlegt wurde. Der Wagenpark war mit den Jahren ziemlich verschlissen, so dass man, um den Verkehr bis zum Eintreffen von neuen Wagen nicht einschränken zu müssen, 1947 zehn gebrauchte Beiwagen aus Stockholm ankauft. Auch diese waren ursprünglich einmal offene Sommerwagen gewesen, die man später geschlossen hatte. In Norrköping wurden sie von allem befreit, was als nicht unbedingt notwendig angesehen wurde (z.B. die Abteiwände), damit die schwach motorisierten Norrköpinger Triebwagen sie überhaupt ziehen konnten.

Das kleine aber mit viel Liebe betreute Museum mit einem kleinen Teil seiner Exponate.



Erste Einstellungen:

Im Jahre 1954 beging die Straßenbahn in Norrköping ihr 50-jähriges Jubiläum. Ausgerechnet in diesem Jahr gab es im Stadtrat eine Initiative für eine Untersuchung über ihre Gesamteinstellung, die jedoch scheiterte.

1957 wurde die jetzige Wagenhalle in Betrieb genommen und das Liniennetz sogar noch um eine Strecke zum Smedstuguplan erweitert und am 5. Oktober eine Linie 4 von dort nach Klingsberg eingerichtet. Dieses aus vier Linien bestehende Netz mit einer Länge von 14,6 km existierte allerdings nur ein Jahr; denn bereits 1958 wurde in der Nacht zum 16. November die Ringlinie 1 eingestellt. Allerdings wurde im selben Jahr auch die Linie 3 von Ragangen zu ihrer heutigen Endhaltestelle Vidablick verlängert und in der Innenstadt über die Östra-Promenaden geführt. 1958 kamen auch die ersten Wagen mit Drehgestellen nach Norrköping, und zwar 12 Triebwagen von der Firma Hägglund & Söner (H. & Söhne) mit der Achsfolge A1´A1´. Diese Fahrzeuge kann man leider nicht als wirklich gelungen bezeichnen, da ihre Drehgestelle mit nur jeweils einer angetriebenen Achse ausgerüstet waren, weshalb von diesen Wagen keine weiteren bestellt wurden. Dennoch wurden sie später für den Rechtsverkehr umgebaut, nach der Umstellung jedoch kaum noch eingesetzt. Während des Umbaus dieser als M58 bezeichneten Wagen entstand ein so akuter Wagenmangel, dass die Linie 4 Smedstuguplan – Klingsberg 1966 wieder aufgegeben wurde und das heutige Liniennetz mit den beiden Linien 2 und 3 entstand.

Zwischenzeitliche Versuch mit mehr Linien, zwei Stamm- und zwei HVZ-Linien, Ende der 90er Jahre hielten nicht lange vor und wurden wieder fallen gelassen.



Tw 63 in der erst vor kurzem eröffneten provisorischen Wendeschleife Ljura.

Weltweit ist das die erste und einzige Straßenbahn, die auf den Namen Braunschweig getauft wurde.



Nach dem „Tag H“

Nachdem Schweden in der Nacht vom 2. zum 3. September 1967 vom Links- zum Rechtsverkehr übergegangen war, dem „Tag H“ (H für höger = rechts), mit dem die Straßenbahn in Helsingborg und die Innenstadtlinien in Stockholm ihren Betrieb einstellten, ging es in Norrköping mit einem modernen Wagenpark aus 25 von ASEA gelieferten M67-Wagen sowie ebenfalls relativ modernen Reservewagen weiter. Das meiste alte Material war nun verschrottet, aber glücklicherweise blieb von den meisten Typen zumindest ein Wagen als Museumswagen erhalten. Mitte der 70er Jahre wurde beim weiteren Ausbau des Stadtteils Klockaretorpet die Verlängerung der Linie 3 in Angriff genommen, da man auf einer so kurzen Strecke eine Autobus-Zubringerlinie für nicht sinnvoll erachtete. Der erste Teil dieser neuen Strecke ging 1975 in Betrieb, der Rest bis zur heutigen Endschleife folgte 1980. Dass der Straßenbahnbetrieb insgesamt erhalten blieb, ist sicher auch auf den glücklichen Umstand dieser Entscheidung zurückzuführen. In den 80er Jahren wurden viele Pläne für den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes diskutiert, wirklich passiert ist jedoch in diesen Jahren so gut wie nichts. Gleichzeitig verschlechterte sich der Zustand der Gleisanlagen und selbst der neueren Wagen zusehends.

Neubeginn der Neunziger:

Als die Verkehrsverwaltung Östergötlands Anfang der 90ziger Jahre ihre Wagen vereinheitlichen wollten, was für den hinteren Wagenteil eine rote Farbe bedeutet hätte, gab es einen lauten Bürgerprotest und somit keine Veränderungen.

Erst im Frühjahr 1993 legte das Technische Büro der Stadtverwaltung eine umfassende Untersuchung über den Zustand der Straßenbahn vor, in dem auch Überlegungen zu ihren Zukunftsperspektiven angestellt wurden. Nach einer kurzen politischen Diskussion beschloss der Stadtrat im Oktober 1993, den Verkehrsträger Straßenbahn zu erhalten. Gleichzeitig wurde Geld sowohl für die Modernisierung der vorhandenen Gleisanlagen samt Oberleitung als auch der vorhandenen Wagen vom Typ M67 bereitgestellt.

Im Winter 1993/94 wurde zunächst nur ein Wagen zum Umbau nach Göteborg geschickt. Dieser Wagen kam danach ab Mai 1994 in den Verkehr, um mit ihm Erfahrungen im normalen Linienverkehr zu sammeln. Erst danach entschloss man sich, den Umbau und die Totalrenovierung von weiteren M67-Wagen bei der Firma Kockums in Malmö durchführen zu lassen.

Seit dem 9.9.2006 befährt die Linie 2 eine neue kurze Neubaustrecke von ca. 800 m zum Stadtteil Ljura. Dort wurde provisorisch eine Wendeschleife angelegt. In den nächsten Jahren ist geplant, diese Strecke um ca. 5 km (!) nach Navestad zu verlängern. Erste Bautätigkeiten haben schon begonnen. Die neue Strecke zweigt an der Trozeligatan nach links in den Albrektsvägen. Die alte Linienführung zum Klingsberg zweigte an der Trozeligatan nach rechts in den Albrektsvägen zum Klingsberg. Diese Strecke wird nicht abgebaut, sondern für Museumsfahrten und Einstellfahrten der Straßenbahn weiter betriebsfähig erhalten!

Gebrauchte Gelenkwagen aus Deutschland:

Um den Verkehr auch während der Umbauphase nicht einschränken zu müssen, begann man, sich nach Gebrauchtwagen in Deutschland umzusehen und entschied sich schließlich dafür, eine Anzahl in den Jahren 1966/67 von Düwag hergestellte Wagen aus Duisburg – einige auf dem Umweg über Dessau – anzukaufen. Diese Wagen hatten in ihrer Heimatstadt ein zusätzliches Mittelteil erhalten, das jedoch vor dem Transport nach Norrköping wieder herausgenommen wurde. Die Fahrzeuge erwiesen sich als so gut, dass man beschloss, sie in der eigenen Werkstatt zu renovieren und dafür nicht so viele M67 Wagen wie ursprünglich geplant umzubauen. Im Jahre 1998 wurden dann 10 dieser mittlerweile 32 Jahre alten Düwag Fahrzeuge in der eigenen Werkstatt mit einem Niederflurmittel ausgerüstet. Gleichzeitig veränderte man die Vorderansicht des Fahrzeuges. Sämtliche Umbaupläne wurden von Duisburg übernommen. Dort wurde Mitte der 90ziger Jahre genau so ein Prototyp (TW 1000 ex 60) umgebaut.

Das erste fabrikneue Fahrzeug seit 1967 kommt:

Nach 39 Jahren traf am 3.8.06 das erste von fünf Neubaufahrzeugen in Norrköping ein. Dabei handelt es sich um ein 100% identisches Fahrzeug, wie es für Frankfurt am Main ausgeliefert wurde, *Bombardier FLEXITY* Classic. Nummern: 31 – 35, auch sie erhalten Taufnamen

Museumsfahrzeuge und Museum:

Seit 2006 gibt es in Norrköping auch ein kleines, aber sehr feines Straßenbahnmuseum. Der Verkehrsbetrieb stellte dem ortsansässigen Verein eine nicht mehr gebrauchte Halle auf dem Betriebshof zur Verfügung. Da diese Halle über keinen Gleisanschluss verfügte, wurde für mehrere 100.000 Euro ein Anschluss vom Verkehrsbetrieb hergestellt ! Dieses ist um so mehr verwunderlich, da die Norrköpinger Straßenbahn schon seit vielen Jahren nicht mehr im städtischen Besitz ist, sondern mittlerweile zu einem großen französischen Nahverkehrsanbieter gehört. Es wurde von Anfang an, immer mindestens ein Fahrzeug, von jedem in Norrköping eingesetzten Typen der Nachwelt erhalten. Dadurch kann der Verkehrsbetrieb mittlerweile auf eine ansehnliche Anzahl betriebsfähiger Fahrzeuge stolz sein!

Museumsfahrzeuge

TW 1 Baujahr 1903 ASEA,
offener Perron

TW 15 Baujahr 1906 AESA

TW 107 Baujahr 1921 AESA,
Buchmäßig ATW

TW 16 Baujahr 1925 AESA

TW 51 Baujahr 1951 ASEA,
Einrichtungsfahrzeug für Linksverkehr

TW 56 Baujahr 1951 AESA,
Einrichtungsfahrzeug für Linksverkehr

TW 118 Baujahr 1959 Hägglunds

TW 71 Baujahr 1966 Düwag

TW 131 Baujahr 1967 ASJ

TW 143 Baujahr 1967 ASJ

TW 144 Baujahr 1967 ASJ

TW 150 Baujahr 1967 ASJ

Museumsbeiwagen

BW 110 Baujahr 1878 Arlöf

BW 116 Baujahr 1899 Arlöf

Folgende Fahrzeuge sind im Linienbetrieb anzutreffen.

Niederflur Prototypen MAN/GHH AEG aus
Bremen u. München mit Taufnamen

TW 21 Bremen
TW 22 München
TW 23 Nürnberg
TW 24 Augsburg

Bombardier FLEXITY Classic mit Taufnamen

TW 31 Frankfurt
TW 32 Dresden
TW 33 Schwerin
TW 34 Halle
TW 35 Adelaide

Düwag Gelenkwagen ex. Duisburg mit
Taufnamen

TW 61 Duisburg
TW 62 Düsseldorf
TW 63 Mannheim
TW 64 Dessau
TW 65 Kassel

TW 66 Braunschweig

TW 67 Mülheim
TW 68 Köln



Ein paar Jahre werden noch einige dieser herrlichen Großraumfahrzeuge auf der Linie 2 ihre Runden drehen.

Der ehemalige Bremer Prototyp 801 in Norrköping als Nr. 21. Die Bremer haben sich vertraglich festschreiben lassen, dass, wenn das Fahrzeug dort ausgemustert, wird sie es als Museumsfahrzeug zurückbekommen!!



Zu einem Kurzbesuch in diesem Jahr war der neue Norrköpinger TW 35 auf der Museumsstrecke in Malmö.

Bildergalerie: Die letzte Fahrt des VT08

Keine neue Hauptuntersuchung für den in Braunschweig beheimateten „Weltmeisterzug“





Das *Besondere* Bild!



Tw 35 alias 6267 hatte nicht nur das Glück, Museumswagen zu werden, sondern auch die Ehre, am 3. Mai 1994 als letzter Tw dieser Baureihe einen Bw im Liniendienst zu ziehen. Der Einsatz erfolgte mit Bw 7472 auf der Linie 2, hier am Heidberg.