

DAMALS. ERINNERN SIE SICH NOCH?

SPURENSUCHE: TEIL 16

VERGESSENER STRASSENBAHNZUG, GELENKTRIEBWAGEN 269 MIT BEIWAGEN 63



Am 2. August 1984 hoben zwei mobile Kräne den Gelenktriebwagen zum Abtransport auf einen Sattelschlepper. Für den Beiwagen war der Aufwand geringer, und es reichte ein Kran für die Verladung aus. Schauen wir rückblickend auf den Aufwand und die Kosten der Überführung in das Museum, so wäre eine nachhaltigere Aufbewahrung wünschenswert gewesen. (Peter HOLTORFF 1984-08-02)

Dass Straßenbahnen bei guter Pflege auch über ein halbes Jahrhundert im Einsatz (zu erleben) sind, ist bekannt. In Museen geht ihre Lebensspanne auch über den Zeitraum von einhundert Jahren hinaus. Aber wie sieht eine Kieler Straßenbahn nach 37 Jahren „Freiluftabstellung“ aus?

Ein vorzeitiges Ende

Der Gelenktriebwagen gehört zu einer Serie von Straßenbahnwagen für Kiel, die bis 1961 auf die Gleise kamen (s. a. Fahrplan 17 und

25), während der Beiwagen aus Uerdingen einer Serie entstammt, die bereits seit 1939/40 im Einsatz stand (s. a. Fahrplan 26, 31, 32 und 34). Am 19. Mai 1984 hatten beide Wagen ihren letzten Einsatztag, da ihre Hauptuntersuchungen fällig waren (Tw 269, Mai 1984 und Bw 63, November 1984). Mit Blick auf den Aufwand und die Kosten für die umfangreichen Untersuchungen sowie der nur kurzen möglichen Einsatzzeit bis Anfang Mai 1985 (Einstellung des Straßenbahnbetriebs) entschied sich der Verkehrsbetrieb, die Fahrzeuge auszumustern und gegebenenfalls abzugeben.

So lebte der Verkehrsbetrieb mit einer kleineren Reserve an Fahrzeugen, obwohl im Winterfahrplan 1984/85 wegen der geänderten Streckenführung über den Schloßgarten und die Brunswik ein zusätzlicher Wagenumlauf für die längere Strecke benötigt wurde.

Auch wenn der Gelenktriebwagen noch nicht an das Ende seiner möglichen Einsatzzeit angekommen war, schied ein Verkauf unter anderem aufgrund der Kieler Spurweite von 1.100 mm aus. Als einziger potentieller Käufer wäre nur der Verkehrsbetrieb in Braunschweig



Dem Verfall preisgegeben: Im Frühjahr 2021 zeigte sich der Kieler Straßenbahnzug auf dem ehemaligen Gelände des Museums vor einer Halle von einer Seite aus dem Buschwerk freigeschnitten. In den letzten Jahrzehnten wuchs die Straßenbahn immer mehr ein und geriet wohl auch deshalb in Vergessenheit. Zu spät für eine Rettung! (André HELLMUTH. 2021-03-31)

in Frage gekommen, der aber schon Jahre zuvor begonnen hatte, seine Fahrzeugflotte zu modernisieren. So bekam ein Museum die Chance auf eine Straßenbahn.

Von der Förde nach Ostwestfalen-Lippe

Das damalige Auto- und Motorradmuseum Bad Oeynhausen im Nordosten von Nordrhein-Westfalen zeigte sein Interesse und übernahm den Straßenbahnzug. Anfang August 1984 verluden zwei mobile Kräne die beiden Fahrzeuge auf je einen Tieflader, die das Gespann an den neuen Standort transportierten. Hier erfolgte dann die Aufstellung im Außenbereich der Museumshallen.

Doch schon in den frühen 1990er Jahren musste das Museum aufgrund von Insolvenz einen neuen Besitzer finden. Dieser betrieb das Museum bis weit über die Jahrtausendwende weiter, bevor es 2007 geschlossen und die Sammlung ein Jahrzehnt später größtenteils aufgelöst wurde. Geblieben waren die Ausstellungsstücke im Außenbereich (Fluggeräte, Panzer ...)

und die Kieler Straßenbahn, die zu diesem Zeitpunkt bereits völlig eingewachsen und nicht mehr zu erkennen war. Der Bewuchs über die Jahrzehnte war so stark, dass die Pflanzen auch einen Weg in das Innere des Beiwagens fanden und ein Begehen nicht mehr möglich war. Lediglich der vordere Wagenteil des Gelenkwagens blieb ein wenig verschont, wie sich im Jahr 2021 bei einer Besichtigung herausstellte.

Versuche einer „Rettung“

Schon früh bemühten sich wiederholt verschiedene Interessengruppen, einen Erhalt der Fahrzeuge zu ermöglichen. So auch der Autor dieser Zeilen, der seit dem Jahr 2006 eine entsprechende Korrespondenz mit dem Eigentümer führte. Ideen gab es von allen Seiten genug, sie bekamen aber keine Chance auf Realisierung.

Einen letzten Anlauf unternahm der Autor im Jahr 2021, um zumindest einige Teile von den Fahrzeugen der Nachwelt zu erhalten. Im März des Jahres ergab sich die Gelegenheit, den Zustand vor Ort in Augenschein zu nehmen. Zwischenzeitlich hatte der Eigentümer

die eingewachsenen Fahrzeuge freigeschnitten, sodass ein Zugang zumindest in den Gelenktriebwagen möglich war. Der Beiwagen war nicht mehr zu begehen, da er im Innenbereich komplett zusammengefallen war. Hier war nur noch ein durchgerostetes Stahlgerippe vorhanden und nichts mehr zu retten. Für den Gelenktriebwagen sah es zumindest für den vorderen Wagenteil etwas besser aus. Hier reifte die Idee, gegebenenfalls die ersten drei Meter des vorderen Wagenteils zu erhalten oder diesen insoweit auszuschlachten, dass Originalteile für eine Ausstellung zur Verfügung stehen. Doch das Angebot des Autors an den Eigentümer, nach dem Ausschlachten brauchbarer Teile im Gegenzug den Abtransport des Schrotts für eine fachgerechte Entsorgung durchzuführen, wurde nicht angenommen.

Damit dürfte zwischenzeitlich auch diese Kieler Straßenbahn Geschichte sein.

André Hellmuth

www.cic.cc/oeprnv/kiel/kiel.htm