

Braunschweig info

2/96



Informationzeitung der Braunschweiger
Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Termine

Die nächsten Veranstaltungen der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.:

Mittwoch 14.08.1996 Mitgliedertreffen "Aus der alten Dia-Kiste"

Mittwoch 11.09.1996 Mitgliedertreffen, Thema zur Zeit noch offen

Mittwoch 09.10.1996 Mitgliedertreffen, Thema zur Zeit noch offen

Mittwoch 13.11.1996 Mitgliedertreffen, Thema zur Zeit noch offen

Mittwoch 04.12.1996 Weihnachtsfeier mit Jahresrückblick

Die Veranstaltungen am 14.08., 11.09., 09.10., 13.11. und 04.12.1996 finden im Nordbahnhof in Braunschweig im Zentrum für Öffentlichkeitsarbeit der Stadtwerke Braunschweig um 19.30 Uhr statt.

Die Studienfahrt nach Karlsruhe wird vom Freitag, 13.09. bis Sonntag, 15.09.1996 statt (siehe Hinweis auf der vorletzten Seite) durchgeführt.

Der Termin der Besichtigung des Betriebshofes Lindenberg im Herbst wird rechtzeitig bekanntgegeben.

Titelbild: Triebwagen 6953 und Museumsbeiwagen 5771 am 24. Februar 1996 in der Schleife Messegelände Südeingang auf der, von der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. organisierten Abschiedsfahrt des 69er LHB-Gelenkwagen. Aufnahme: Rolf Hafke

Impressum:

Die Zeitung 'Braunschweig info' ist offizielles Organ der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr, c/o Herrn Dieter Höltge, Königstieg 26, 38118 Braunschweig (1. Vorsitzender). Mit Namen oder Buchstaben versehene Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. oder der Redaktion wieder.

Redaktion: Jens Winnig, Am Wendenwehr 21, 38114 Braunschweig

Mitarbeiter der Ausgabe: Andreas Gürtler, Rolf Hafke, Michael Höfer-von Seelen, Dieter Höltge, Thomas Kammeyer, Stefan Meyer, Thomas Nabert, Lutz Sebbesse, Jens Winnig, Uwe Wöhl

Auflage: 150

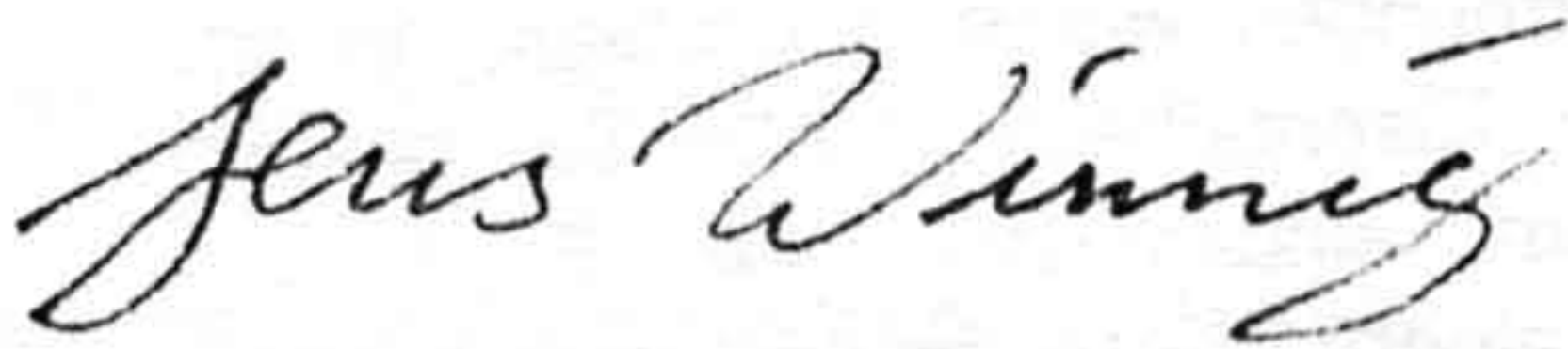
Liebe Nahverkehrsfreunde !

Die vierte Ausgabe der Braunschweig info ist nun in Ihren Händen, und die Mitarbeiter wie auch der Redakteur der 'info' wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen.

Der Seitenumfang wurde wieder erhöht auf inzwischen 40 Seiten, zur Erinnerung: die erste Ausgabe vor einem Jahr hatte acht Seiten.

Wer an der 'info' mitarbeiten bzw. den Redakteur unterstützen möchte, ist herzlich dazu aufgerufen und melde sich bei Jens Winnig.

Mit freundlichem Gruß



Liebe Mitglieder und Freunde der BIN,

gemäß § 2 Abs. 4 unserer Satzung hatten wir den bisherigen Inhalt unserer INFO so gehalten, daß das Interesse "an **modernen Verkehrsfragen**" geweckt wurde. Mit dieser 2. Ausgabe der 1996er INFO wollen wir dem anderen Teil unserer Satzung gerecht werden, nämlich "das Interesse an **historischen Verkehrsfragen**" zu wecken und zu fördern.

In Zukunft sollen historische Daten unserer Verkehrsbetriebe - Straßenbahn und Omnibus - wiedergegeben werden, heute beginnend mit einer Liniengeschichte der Straßenbahnlinie 1. Hierzu hat unser Mitglied Thomas Kammeyer dankenswerterweise Daten zusammengestellt, die nachstehend wiedergegeben werden.

Und hier soll nun die Arbeit unserer Mitglieder einsetzen: Bei einigen Daten sind nur Monats- oder auch nur Jahreszahlen angegeben. Es wird gebeten, in intensiver Forschungsarbeit, zum Beispiel dem Aufspüren alter Zeitungsartikel im Stadtarchiv oder in früheren Betriebsanordnungen Näheres zu ermitteln, das dann hier als Ergänzung veröffentlicht wird.

In diesem Sinne wünscht eine fleißige Mitarbeit aller Mitglieder

Ihr



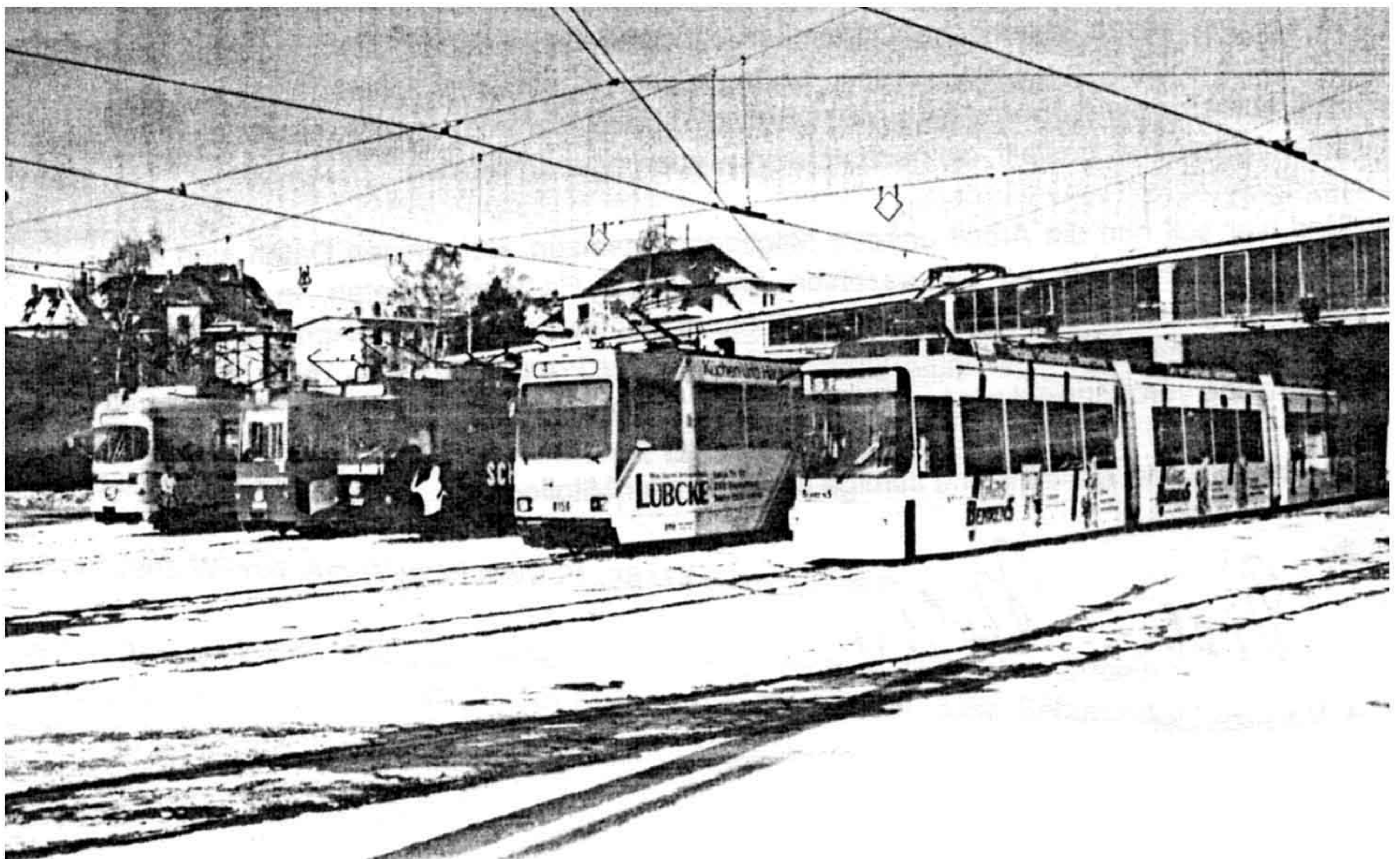
1. Vorsitzender

Aus dem Verein:

Zur Abschiedsfahrt des 69er LHB-Gelenkwagen am 24. Februar 1996 konnte der Verein 66 Straßenbahnfreunde aus dem gesamten Bundesgebiet begrüßen.

Die Sonderfahrt begann um 10.35 Uhr in der Schleife Hauptbahnhof. Auf dem Betriebshof Altewiek präsentierten sich den Teilnehmern eine Fahrzeugparade aller Linienwagentypen. Gegen 11.15 Uhr wurde die Fahrt fortgesetzt über Georg-Eckert-Straße zur Endstelle Siegfriedviertel/Ottenroder Straße. Nachdem die Fotografen in aller Ruhe ihre Aufnahmen machen konnten, ging die Fahrt weiter zur Endstelle Messegelände Südeingang. Den Fotofreunden wurde empfohlen, an der Haltestelle Jahnplatz auszusteigen, um auf der Eisenbütteler Straße bei bestem Sonnenschein hervorragende Aufnahmen vom eingesetzten Tw 6953 und Museumsbeiwagen 5771 zu machen. Nach einer Pause wurde weiter nach Volkmarode gefahren und auf dem Rückweg am Bahnhof Gliesmarode ein Fotohalt eingelegt. Die Fahrt ging weiter zur Endstelle Weststadt, Am Lehmanager, von dort über Hauptbahnhof, zum Radeklint. Die letzte Etappe lag zwischen Radeklint und Hauptbahnhof, wo die Fahrt gegen 15.30 Uhr endete.

Dem Fahrer, Herrn Thomas Wolter, besten Dank für seine Bereitschaft in der Freizeit für uns zu fahren, und allen, die während der Fahrt geholfen haben.



Fotoparade vom 24. Februar 1996: Tw 6263, Tw 6953, Tw 7357, Tw 8156 und Tw 9558 (v.l.n.r.).

Am 4. Mai 1996 besuchten die Freunde der Straßenbahn, Kiel, e.V. Braunschweig. Neben einer Besichtigung des Betriebshofes Altewiek fand eine kurze Streckenbereisung mit Tw 6953 statt. Die Fahrt führte vom Betriebshof nach Rühme und zum Messegelände. Auf der Rückfahrt wurde an der Haltestelle Bohlweg/Damm ausgestiegen, um einen Stadtbummel zu unternehmen.

Unser Verein wird am 16. Juni 1996 in Hannover, Betriebshof Buchholz, beim 1. Hanöverschen Nahverkehrsfest mit einem Stand vertreten sein.

Als neue Mitglieder der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. begrüßen wir:

Basse, Helmut; Bahn, Heidrun

als Kooperative Mitglieder begrüßen wir:

Freunde der Brandenburger Straßenbahn

Im Zeitraum April bis Juli hatten/haben folgende Vereinsmitglieder Geburtstag und wir wünschen Ihnen alles Gutes: Kokott, Joachim; Dr. Linnenberg, Engelbert; Studte, Andreas; Nabert, Thomas; Sebbesse, Lutz; Bahn, Heidrun; Meschkat, Jörg-Michael; Gürtler, Andreas; Höfer-von Seelen, Michael; Meyer, Stefan

Braunschweig:

Allgemein:

Auch in Braunschweig wurde ein Warnstreik im öffentlichen Dienst durchgeführt. Die Beschäftigten der Braunschweiger Verkehrs-AG streikten am 20. Mai 1996 von Betriebsbeginn (ca. 4.30 Uhr) bis etwa 6.30 Uhr und fuhren danach von den Betriebshöfen aus.

Wie in den letzten Jahren, gibt es auch in diesem Jahr wieder ein Schüler-Ferien-Ticket zum Preis von 40,00 DM. Damit dürfen alle Straßenbahnen, Stadtbahnen, Buslinien und folgende DB-AG Züge RE, RB, SE in Niedersachsen und Bremen benutzt werden.

Straßenbahn

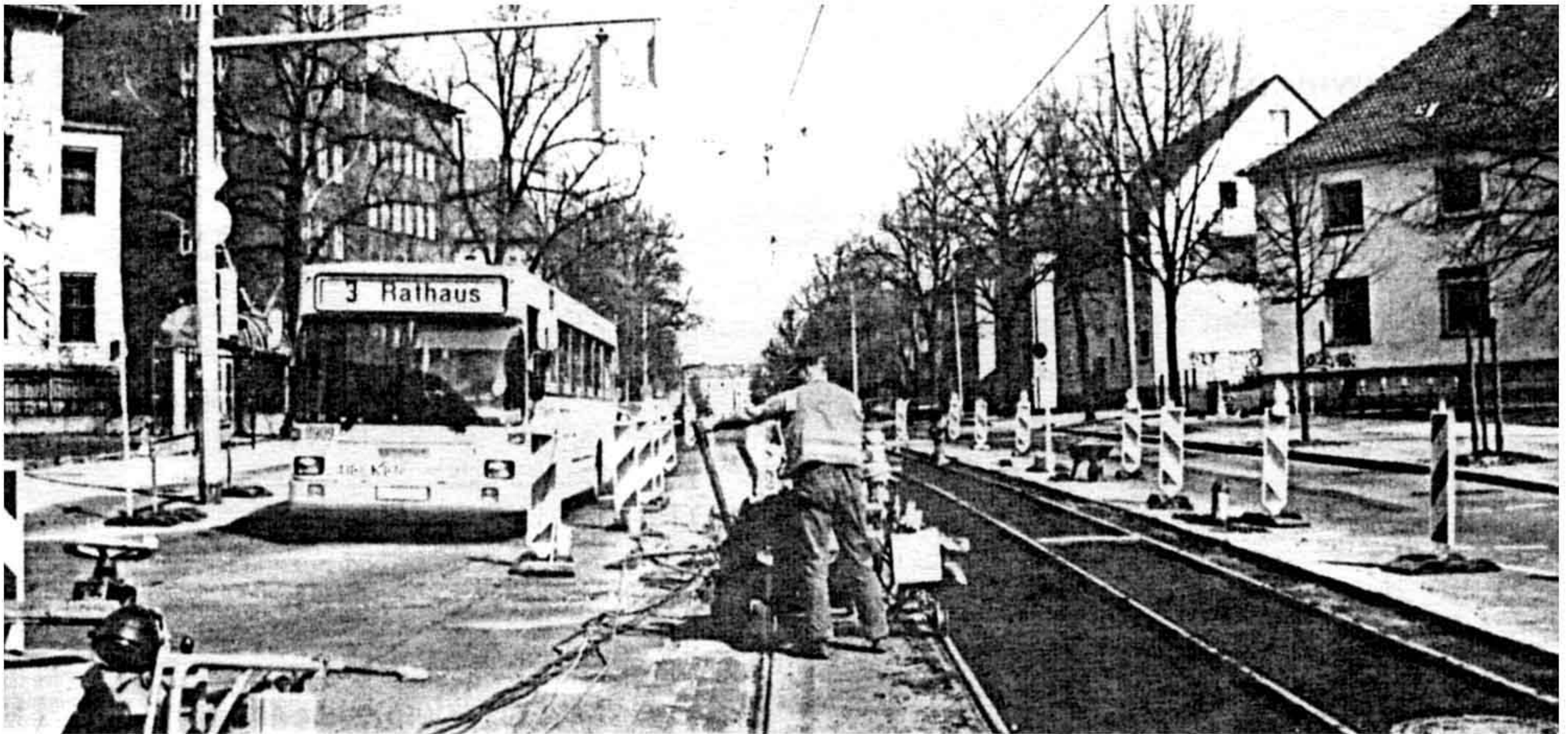
Auf der Überfahrt zum Besucherparkplatz am Hauptbahnhof wurde Ende April/Anfang Mai 1996 der Unterbau des Gleiskörpers durch einsetzen von Betonplatten erneuert.

Auf dem Abschnitt Campestraße - Berliner Platz (Hauptbahnhof) finden derzeit Stopfarbeiten im Gleisbereich statt.

Die Haltestellen am Radeklint erhalten derzeit eine Niederflerausrüstung. Aus der gemeinsamen Straßenbahn-/Bushaltestelle wurde der Bus herausgenommen. Er hält während der Bauarbeiten an seiner alten Haltestelle in der Güldenstraße.

Am 20. April ab 14.00 Uhr und am 21. April 1996 bis Betriebsende verkehrte die Straßenbahnlinie 3 zum Stadion, da auf der Fallersleber Straße Bauarbeiten statt gefunden haben. Busse fuhrern im Schienenersatzverkehr ab Rathaus über Staatstheater, Theaterwall zum Fallersleber Tore stadtauswärts und stadteinwärts über Wendentorwall und Wendenstraße zum Hagenmarkt.

Nach zwei Entgleisungen in der Weiche der Endstelle Volkmarode im April und Mai diesen Jahres beim Befahren des Stumpfgleises ist dieses nun gesperrt. Das Gleis wurde von der SL 3 benutzt, um einrückende Fahrzeuge der SL 8 überholen zu lassen.



Schienenersatzverkehr mit Bus 8909 am 21. April 1996 auf der Straße Am Fallersleber Tore stadteinwärts.

Die Verkehrs-AG plant und baut

Magnitorwall/Leonhardstraße

Zwischen 'Museumsstraße' und 'Am Magnitor' werden mit Beginn der Sommerferien die Gleisanlagen grundlegend erneuert. Diese Baumaßnahme ist durch die letztjährige 'Heinrich der Löwe'-Ausstellung auf Wunsch der Stadtverwaltung auf dieses Jahr verschoben worden. Die Verkehrs-AG konnte die Zeit nutzen und zusätzliche Verbesserungen für den Gleisbau einplanen. So kommt hier erstmals eine schallemissionssenkende Schienenummantelung, die in der Versuchsstrecke Berliner Straße erprobt wurde, zum Einbau. Außerdem wird der Gleisachsstand vergrößert, so daß hier einem Einsatz von 2,65-m-breiten Fahrzeugen nichts mehr im Wege steht. Die Haltestelle 'Am Magnitor' wird als Haltestellenkap zwischen Okerbrücke und Kreuzung Löwenwall/Steintorwall mit bekannten Niederflurstandard neu gebaut. Neben besserer Beleuchtung gibt es dann auch in Richtung Leonhardplatz einen Wetterschutz. An dieser Haltestelle wird neben der Stadtbahn auch die Buslinie 12 halten. Die bislang verstreut liegenden Haltestellen 'Adolfstraße' erhalten einen gemeinsam von Bahn und Bus bedienten neuen Standort unmittelbar östlich der Kreuzung Bertramstraße, die auch Namensvetter für diese Haltestelle wird. Leider kann hier zunächst noch kein Haltestellenkap eingerichtet werden, da noch nicht alle Planungen abgeschlossen sind. Übersichtlicher für die Fahrgäste ist diese Situation jedoch zweifellos.

An der Kreuzung Georg-Eckert-Straße/Magnitorwall/Museumstraße entsteht im Zuge dieser Baumaßnahme eine neue Haltestelle 'Museumsstraße' für die Stadtbahn. Die Haltestelle liegt unmittelbar am Beginn der Georg-Eckert-Straße und schließt an den Fußgängerüberweg an. Gleichzeitig plant die Stadt die Einrichtung einer Bushaltestelle, so daß hier eine gute Übergangsmöglichkeit zwischen den Linien 13/43 und 5 gegeben ist. In Richtung Staatstheater hält der Bus unmittelbar vor der Ampel, in Richtung Kastanienallee an der Dreiecksinsel. Da eine Durchfahrt aus dem Magnitorwall zur Leonhardstraße und zur Helmstedter Straße dann nicht mehr möglich ist, wird auch eine Verkehrsruhigung für diese Straßenzüge erreicht.

Während der Baumaßnahme werden folgende Veränderungen des Linienwegs notwendig:

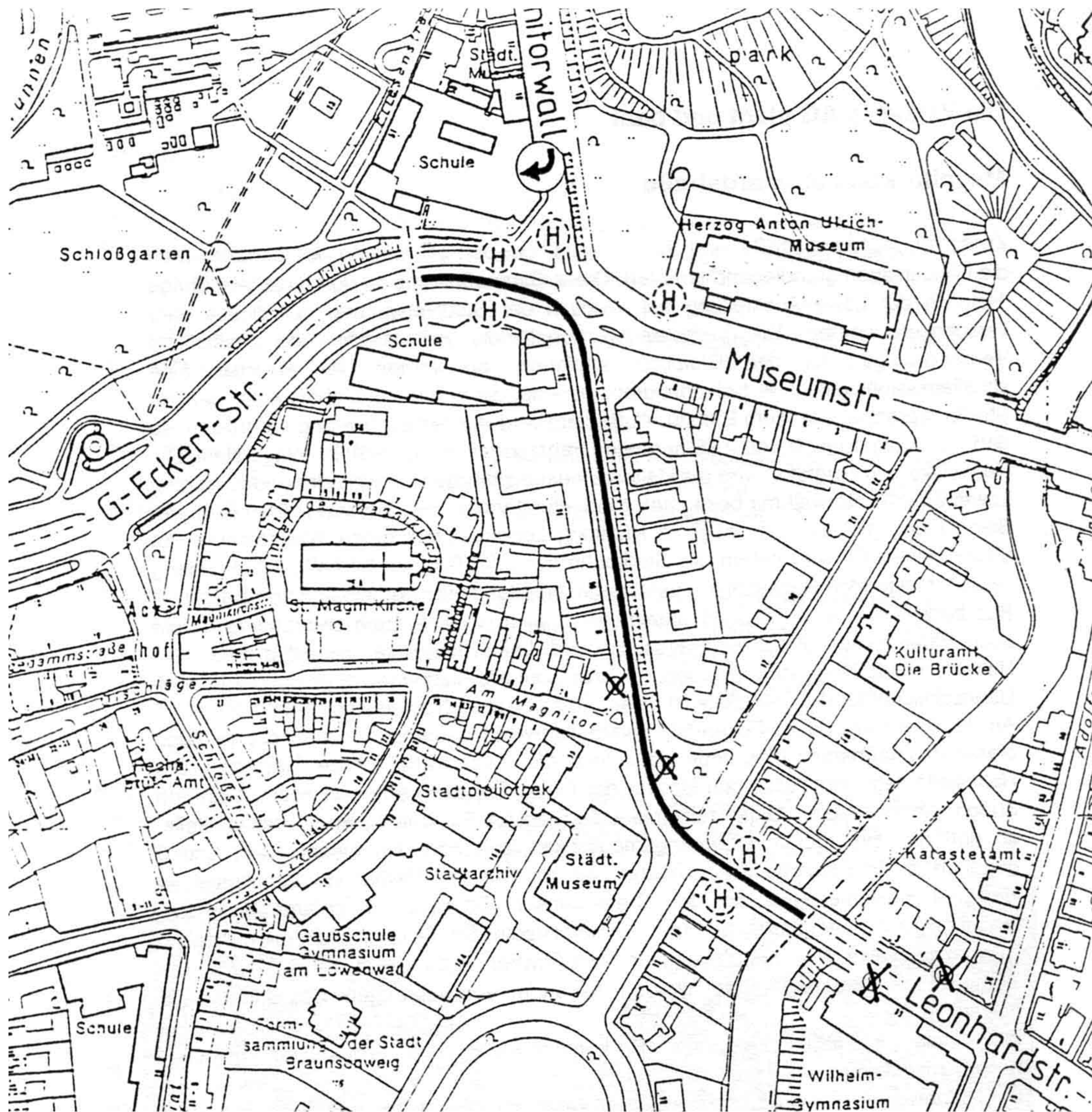
Die Linie 5 fährt zwischen Fr.-Wilhelm-Platz und Hauptbahnhof über K.-Schumacher-Straße.

Die Abfahrzeiten bleiben für den Abschnitt Broitzem - Fr.-Wilhelm-Platz unverändert. Lediglich die Ankunft und Abfahrt am Hauptbahnhof werden angepaßt.

Die NachtExpress-Linien NE6/NE7 fahren mit einer Stichfahrt über K.-Schumacher-Straße zum Hauptbahnhof. Der Abschnitt Leonhardplatz und Leonhardstraße bleibt ohne Bedienung. Die Stadthalle wird in Richtung Rathaus vom NE 11 erreicht.

Da auch die Fahrbahn der Leonhardstraße saniert wird, ist die Linie 12 von Umleitungen betroffen, die jeweils kurzfristig bekanntgegeben werden. Die grundsätzliche Linienführung bleibt jedoch erhalten.

Starttermin für die Baumaßnahme ist Juni 1996. Der Stadtbahnverkehr wird mit Beginn der Sommerferien umgeleitet.



**Umbauplanung für den
Magnitorwall und die
Einrichtung einer neuen Haltestelle
„Museumstraße“**

Verknüpfungshaltestelle 'Donaustraße'

Seit der Eröffnung der Weststadtstrecken ist er ein Ärgernis: Der sogenannte 'Donauknoten'. Noch in den Tagen einer autogerechten Stadtplanung erdacht, bietet er vor allem für umsteigende Fahrgäste allerlei Ungemach. Ungünstige Ampelschaltungen fordern das 'Bei-Rot-Gehen' geradezu heraus, um die Zubringerbusse noch zu erreichen. Ein gefährliches Unterfangen. Eine unübersichtliche Bushaltestelle mit unzureichender sozialer Kontrolle vergrätzte in der vergangenen Zeit manchen Kunden.

Nach dreijähriger Planung und Behandlung in den politischen Gremien konnte jetzt ein abgestimmtes Konzept gefunden werden. Nach den Sommerferien beginnt der Neubau der Bushaltestelle. Künftig werden die Zubringerbusse direkt neben dem stadteinwärtigen Bahnsteig halten, so daß keine Fahrbahn mehr zu queren ist. Die Möglichkeit, die Busse nach dem Vorbild 'Moorhüttenweg' mit auf die Gleise fahren zu lassen, schied wegen der hohen Fahrzeugfrequenz der Stadtbahn aus und weil gegenseitige Behinderungen abzusehen waren.

Auch in stadtauswärtiger Richtung wenden die Busse direkt neben dem Bahnsteig der Strecke in Richtung Elbestraße (Linien 3/7/NE7), dort, wo sich heute die Fahrbahn in Richtung Donaustraße befindet. Insgesamt entsteht eine Anlage der kurzen Wege.

Am östlichen Ende der Haltestelle können die Busse auf einer neu zu bauenden Wende die Gleise queren. Busse, die eine längere Pausenzeit haben, können in der heutigen Haltestelle Warteposition beziehen.



Kreuzungsbereich Georg-Eckert-Straße/Magnitorwall/Museumstraße vor dem Umbau, dort wo der Bus 8816 (OL 43 Ölper) hält, ist die künftige Bus-Haltestelle und die Bahn (Tw 9561) fährt auch in ihre künftige Haltestelle ein.

Sicherheit in der Straßenbahn (Beiwagen)

Nachdem in der Straßenbahn (Nacht-Express) am 13. April 1996 ein Jugendlicher zusammengeschlagen worden ist und am Himmelfahrtstag erwachsene Leute eine Prügelei veranstaltet haben, beides im Beiwagen, ist die Frage erlaubt, wie unbeteiligte Fahrgäste den Fahrer informieren können. In anderen Städten wird in Neuwagen eine Notruf-Sprechanlage zum Fahrer installiert, die im Notfall benutzt werden kann. Diese Anlage wird nicht nur in Beiwagen (Darmstadt), sondern auch in Doppeltraktion-Triebwagen (Köln, Serien 2300 und Serie 4000) eingebaut. Es wäre zu überprüfen, ob eine solche Nachrüstung während der derzeitigen Hauptuntersuchung bei den Beiwagen der Baujahre 1981 und 1984 sinnvoll ist.

Straßenbahnlinie A vom 11. bis 19. Mai 1996

In dieser Zeit fand in Braunschweig die alljährliche Verbrauchermesse 'Harz & Heide' auf dem Messegelände statt. Wie in den letzten Jahren wurde für die Besucher eine Zubringerlinie eingerichtet, dieses Jahr vom Stadion (bisher Radeklint) zum Messegelände Südeingang. Überwiegend verkehrten Fahrzeuge des Baujahres 1962 auf dieser Linie. Am Donnerstag ab 12.00 Uhr wurden die Solo-Wagen aufgrund des Besucherandranges gegen Züge ausgetauscht. Am Sonntag fuhren vom Betriebsbeginn bis ende Züge.

Es verkehrten folgende Wagen auf der Linie A: Tw 6263, 6264, 6266, 6267, 7353 (ab Mittwoch für Tw 6263), Tw 7756/Bw 7771 (do.), Tw 8161/Bw 8171(do.), Tw 8164/Bw 8472 (do.), Tw 8165/Bw 8471(do.) und am Sonntag, 19. Mai: Tw 7552/Bw 7474; Tw 7751/Bw 7773; Tw 7755/Bw 7776; Tw 8151/Bw 8176.

Wagenpark:

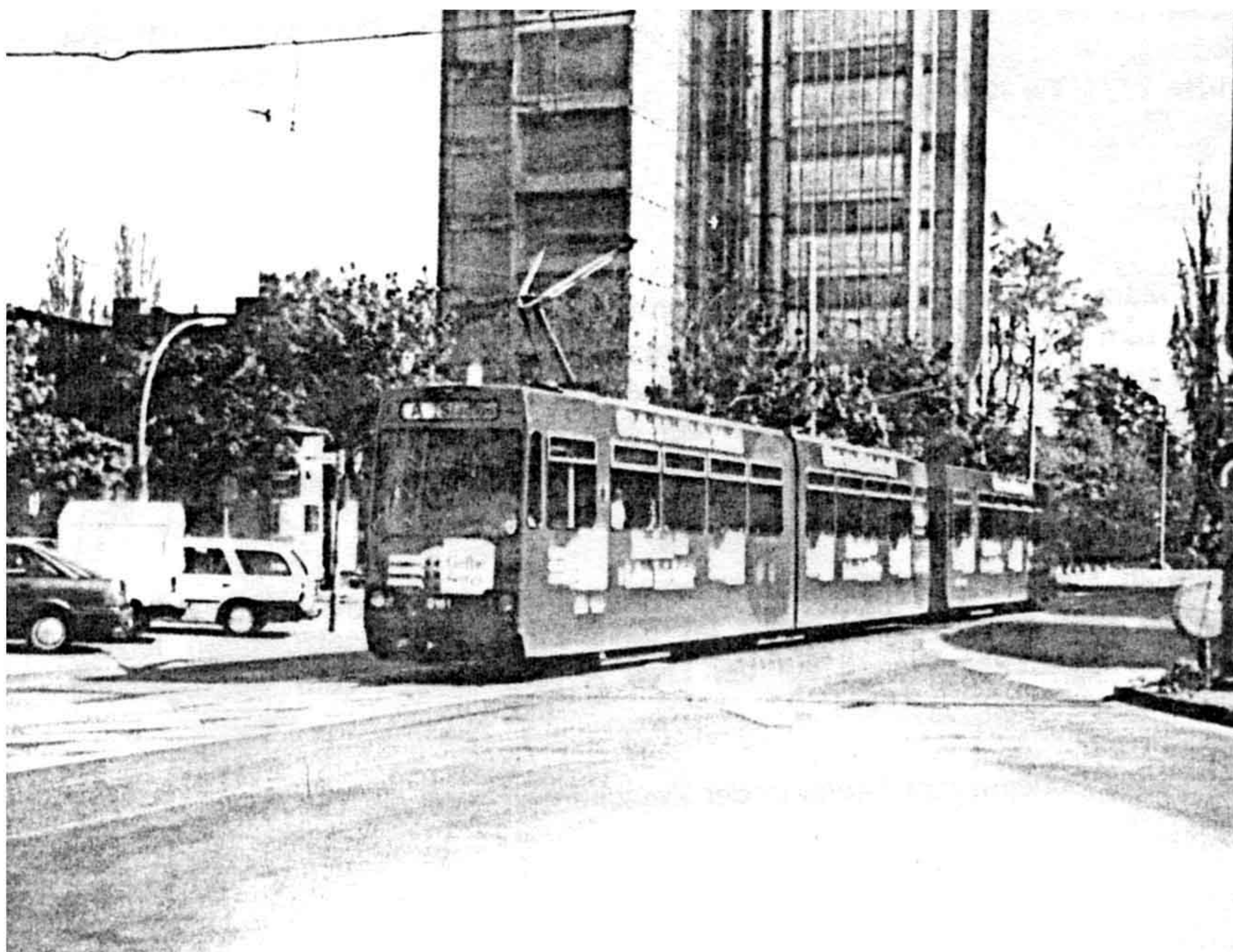
Am 27. März 1996 wurden die Triebwagen 6952, 6954 und 6956 vom Betriebshof Altewiek zum Betriebshof Hamburger Straße überführt und dort im Freien abgestellt. Tw 6954 steht hinten auf dem Gelände, wo das Abladen der Niederflurwagen stattfand, und die beiden anderen Wagen vorn der Straße. Am 29. Mai 1996 wurde der Triebwagen 6954 vom Betriebshof Hamburger Straße wieder zum Betriebshof Altewiek gefahren.

Seit dem 25. Mai 1996 sind die 62er Triebwagen aus regelmäßigen Wartung heraus genommen und werden nicht mehr im Linienverkehr eingesetzt. Ihren letzten Großeinsatz hatten die Wagen auf der Linie A vom Stadion zum Messegelände Südeingang.

Den kleineren Scheinwerfer haben in der Zwischenzeit auch die Tw 7353 und 7755 erhalten.



Zweimal Linie A: Bild oben: Tw 6263 am 11. Mai 1996 bei der Einfahrt in die Stadion-Schleife. Bild unten: Tw 8161 mit Bw 8171 am 16. Mai 1996 auf der Mühlenpfordtstraße. Aufnahme: Horst Winnig



Hauptuntersuchung:

Beendet: Tw 8151

Bw 8177

Bw 8181 .03.1996

zur Zeit: Tw 8157

Am Triebwagen 8151 wurde während der Hauptuntersuchung eine Dachregennrinne über der Heckscheibe angebaut, um die Scheibe vor dem Schmutz des Daches zu schützen.

Die neue Regennrinne des Triebwagens 8151.

Werbung neu:

Tw 7353 Verschiedene Galerien (Ganzreklame)

Tw 7752 Deutsche Städte-Reklame (nur türlose Seite)(Ganzreklame)

Tw 7755 Unilap - Softwareanbieter (Ganzreklame)

Tw 7760 Kunstmuseum Wolfsburg

Tw 8152 Opel Dürkop

Tw 8160 Radio Brocken (Ganzreklame)

Tw 9561 Javaanse Jongens - Tabak (Ganzreklame)

Bw 7471 Agrippina Versicherungen

Bw 7774 Deutsche Städte-Reklame (nur türlose Seite) (Ganzreklame)

Werbung gelöscht:

Tw 7755 Westermann - Verlag (Ganzreklame)

Tw 8160 DSR - Rollende Werbung

Bw 7776 Westermann - Verlag (Ganzreklame)

Keine Werbung zeigten vorher die Triebwagen 7752, 7760, 8152, 9561 und die Beiwagen 7471, 7774.



Neues aus Lackiererei:

- * Tw 7353 wurde dunkelblau lackiert und befand sich seit Anfang März 1996 so im Einsatz.
- * Tw 7752 und Bw 7774 fuhren bis 20. März 1996 in weißer Grundfarbe und seit dem 21. März 1996 mit Werbung.
- * Tw 7755 fuhr einige Tage in weißer Grundfarbe, bevor die Werbung aufgeklebt worden ist.
- * Tw 8160 wurde gelb für seine Ganzreklame lackiert.
- * Bw 7776 erhielt eine neue Farbgebung verkehrsorange/verkehrsweiß.

Omnibus

Auf Grund von Bauarbeiten an der Autobahnbrücke in Querum ist seit dem 3. Juni 1996 ein neuer Fahrplan in Kraft getreten.

Die OL 13 verkehrt nur noch zwischen Querumer Forst (früher Peterskamp) über Rathaus nach Leiferde (alle Fahrten). Als Ersatz für den Abschnitt Querumer Forst - Flughafen - Waggum wurde die Buslinie 13 E eingerichtet. Sie beginnt in Querum, Haltestelle Duisburger Straße und fährt über Hst. Eichhahnweg (Umstieg von/zur OL 13), weiter über Forstweg zum Flughafen und von dort nach Waggum, Haltestelle Breitenhop. Die OL 13 E verkehrt grundsätzlich im 30-Minuten-Takt.

Außerdem wurde die CE 80 auf den Abschnitt Rüningen - Rathaus - Stadtpark verkürzt, da die OL 13 alle Fahrten nach Leiferde durchführt.

Am 9. und 10. März 1996 fand in Braunschweig die Vorstellung der stromlinienverkleideten Dampflokomotive 01 1102 auf dem ehemaligen Ausbesserungswerk der Deutschen Bahn an der Borsigstraße statt. Zu diesem Anlaß wurde eine Pendelbuslinie vom Hauptbahnhof über Ackerstraße (Siemensparkplatz) zur Borsigstraße eingerichtet. Ursprünglich sollte im 20-Minuten-Takt gefahren werden, aber bereits ab 12.00 Uhr am Samstag wurde ein zweiter Bus eingesetzt, um die Menschenmassen zur und von der Veranstaltung bewältigen zu können. Es verkehrten am Samstag die Busse 8803 und 8912 und am Sonntag die Busse 8820 und 9308.

Am 28. März 1996 wurden die zehn neuen MAN-Gelenkbusse vom Typ NG 312 an die Braunschweiger Verkehrs-AG ausgeliefert. Sechs (9601 bis 9606) sind weiß lackiert und die restlichen vier (9607 bis 9610) in pastellorange/verkehrsweiß. Die Busse bieten 46 Sitzplätze und 61 Stehplätze und weisen somit je einen Platz weniger auf, als die des Baujahres 1994. Seit dem 1. April 1996 befinden sie sich im Linieneinsatz.

Neu ist auch ein Reisebus mit der Betriebsnummer 9500. Dabei handelt es sich um einen MAN vom Typ 422 FRH mit 51 Sitzplätzen.

Ende April 1996 verließen die letzten 84er Busse der Braunschweiger Verkehrs-AG den Betriebshof Lindenberg. Über einen Zwischenhändler sind sie nach Osteuropa gegangen (Rumänien oder Bulgarien). Folgende Busse wurden an den Zwischenhändler verkauft: 8402, 8403, 8405, 8407, 8408, 8413, 8414, 8415, 8416, 8417, 8419 und 8420.

Wagen 8412 wurde bereits vorher an das Reisebüro Schmidt in Wolfenbüttel verkauft.

Am 15. Mai 1996 waren im Bestand der Braunschweiger Verkehrs-AG folgende Omnibusse: 3 SÜ (8801 - 8803), 30 SL (8721, 8811 - 8825, 8901 - 8914), 35 NL (9221 - 9225, 9301 - 9330), 24 SG (8701 - 8708, 8710 - 8720, 8804 - 8808), 40 NG (9201 - 9220, 9401 - 9410, 9601 - 9610) und 2 Reisebusse (9200 und 9500).

Neue Werbung:

8712 DSR (nur türlose Seite)
8910 Mehlfirma
9304 Futureworld
9322 Opel Dürkop
9601 Block am Ring - BMW-Händler (Ganzreklame)
9602 Reich - EDV-Systeme (Ganzreklame)
9603 IKK (Ganzreklame)
9604 Klinkervertrieb Groß Lafferde (Ganzreklame)

Werbungen gelöscht:

8402 Radstudio
8404 Holz Vollbrecht
8405 IKK (Ganzreklame)
8407 Mitsubishi von Behrens
8408 Fernseh Hube
8412 Photo Klimesch
8413 Schäffers-Kinderland (Ganzreklame)
8414 Schäffers-Kinderland (Ganzreklame)
8415 Traumstation - Matrazengeschäft
8416 Mollenke - Abschleppdienst
8417 Biokats
8419 Fliesen Winter (Ganzreklame)
8420 Fliesen Winter (Ganzreklame)
9304 Nowak im Centrum
9322 Braunschweiger Verkehrs-AG

Der ehemalige Gelenkbus 7704 der Braunschweiger Verkehrs-AG befindet sich in Haldensleben bei der Personenverkehrsgesellschaft im Einsatz.

Bei einem Händler in Braunschweig, Ölper standen im Winter/Frühjahr folgende ehemalige Braunschweiger Verkehrs-AG Busse: 7712 [Werbung für Kroschke], 7714 [ohne Werbung] und 7723 [Werbung für Reifen Schmidt] (alle als letztes vermutlich bei Reisebüro Schmidt in Wolfenbüttel im Einsatz), sowie von der KVG Braunschweig ein ehemaliger Gelenkbus (zuletzt KVG Börde Bus) und ein weiterer MAN vom Reisebüro Schmidt, Wolfenbüttel.

KVG Braunschweig

Der ehemalige Braunschweiger Verkehrs-AG Bus 8409 ist zur KVG Braunschweig gekommen und wird von Salzgitter aus in den alten Verkehrs-AG-Farben eingesetzt. Des weiteren ist in Salzgitter ein ehemaliger Verkehrs-AG Bus des Baujahres 1981 im Einsatz, KVG-Nr. 8124.

Matrix-Anzeige

Die KVG rüsete die Omnibusse vom Typ SL derzeit mit einer Matrix-Anzeige aus. Bisher gesichtet: 8325, 8327, 8421, 8422, 8424

Einige ehemalige KVG-Busse befinden sich bei der Personenverkehrsgesellschaft Haldensleben im Einsatz u.a. 8115 mit Kennzeichen OK-DM 18 vom Typ MAN SL 200.

Mundstock

Am 17. März 1996 fand auf dem Betriebshof der Firma Mundstock in Wedtlenstedt ein Tag der offenen Tür statt. Es wurde eine große Parade von modernen Reisebussen gezeigt, auch einige ältere Linienbusse waren abgestellt.

Kurzmeldungen aus anderen Städten:

Augsburg

Am 27. April 1996 wurde die Straßenbahnlinie 3 zur Universität eröffnet. Eingesetzt als Eröffnungsfahrzeuge wurden der 2x Tw 14 Baujahr 1898, 2x Tw 501 Baujahr 1948, 5xGelTw 537 Baujahr 1968, 8xGelTw 802 Baujahr 1976, 8xGelTw 8001 Baujahr 1985, 4xGelTw Zugverband 416 + 466 ex Stuttgart und Niederflurtriebwagen 601 Baujahr 1996 von ADtranz (vormals ASN, Nürnberg).

Mitte Mai 1996 wurde ein neuer Arbeitswagen mit der Nummer 41 angeliefert.

Von den zehn ex Stuttgart-Zügen sind inzwischen neun von Mittenwalde zurück, und der Umbau von drei 5xGel-Triebwagen zu einem 3x Großraumzug (Tw + Bw) bei Mittenwalde ist inzwischen auch fast abgeschlossen. Der Zug wird im Juni in Augsburg erwartet, wo dann der Innenausbau stattfindet. 1998 soll der Zug zum hundertjährigen Jubiläum fertig sein.

Düsseldorf

Am 8. April 1996 fand ein großer Straßenbahnkorso durch die Innenstadt statt. Eingesetzt wurden auch Wagen der Duisburger Verkehrs-Gesellschaft Tw 177, Tw 1000 und ATw 3051.

Seit dem 11. April 1996 werden die Niederflur-Straßenbahnwagen auf der Linie 708 Hamm, S-Bahnhof - Heinrichstraße eingesetzt. Die ersten zehn Wagen haben Ganzreklame für 'Rheinische Post' erhalten.

Hannover

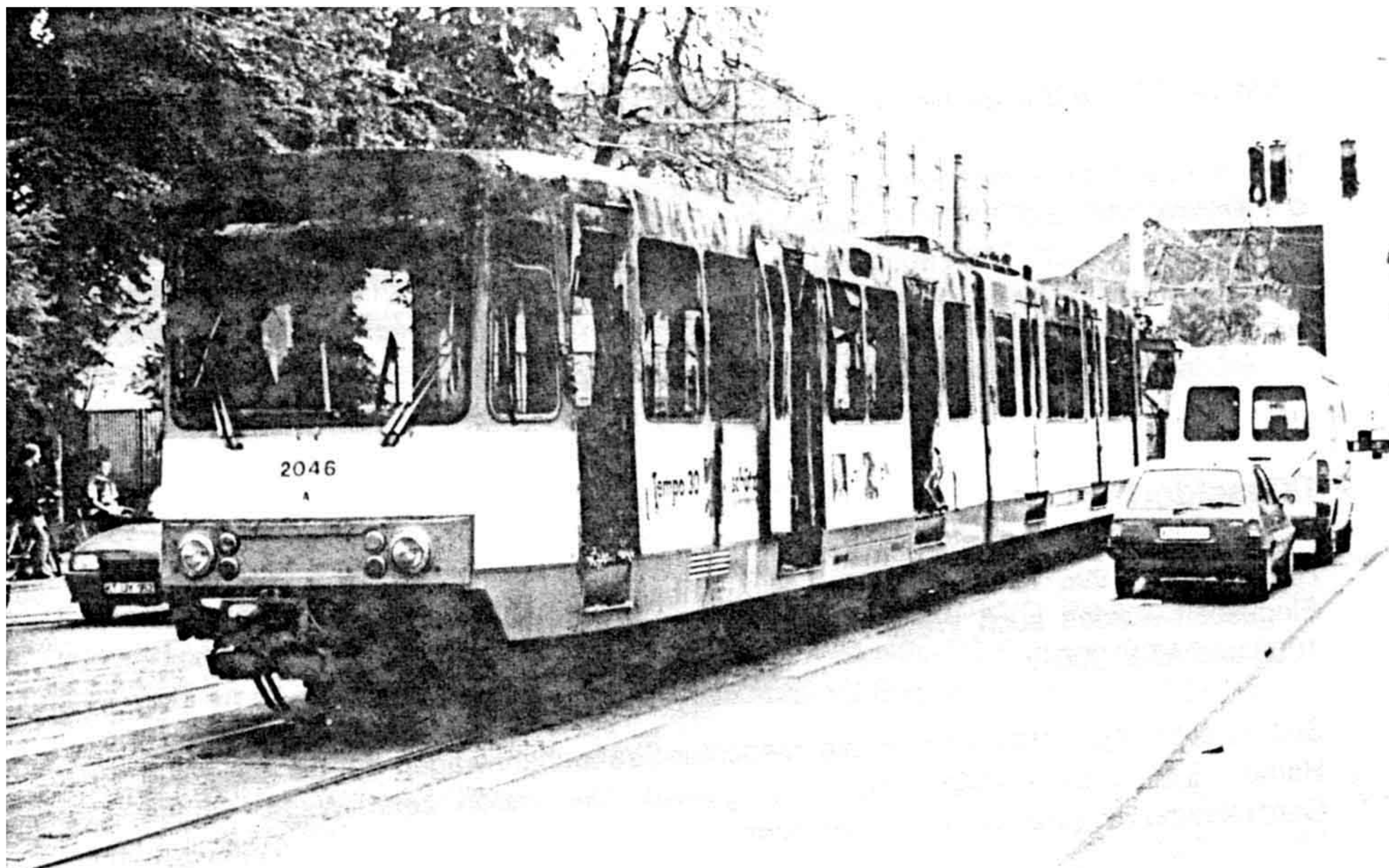
Am 13. Mai 1996 stellte die ÜSTRA den neuen Stadtbahnwagen der Öffentlichkeit vor. Der Stadtbahnwagen vom Typ 2000 hat eine Länge über Kupplung von 25,820 bzw. 24,795 m, eine Breite von 2,65 m und wird von vier Motoren zu je 145 kW angetrieben. Platz bietet er 54 sitzenden und 101stehenden (4 Pers/qm) Personen. Die Lackierung ist silberfarben mit grünem Streifen.

Der Tw 6152 wurde rot lackiert und erhielt Werbung für die EXPO 2000 in Hannover.

Köln

Nachdem am 2. Mai 1996 gegen 23.00 Uhr auf den Triebwagen 2052 (B 100S, Baujahr 1978, DUEWAG) ein Brandanschlag auf dem Weg in Richtung Thielenbruch verübt worden war, geschah am 22. Mai 1996 das gleiche, diesmal sogar hellem Tag: Gegen 12.30 Uhr brannte in der Endstelle Schlebusch der Triebwagen 2046 (B 80S, Baujahr 1977, DUEWAG) aus. In beiden Fällen wurden zum Glück keine Personen verletzt, aber beide Wagen sind als Totalschaden abzuschreiben.

Alle 40 Niederflurtriebwagen sind inzwischen von Eurorail (BN) aus Brügge angeliefert. Ab Anfang Juli 1996 soll das zweite Baulos von weiteren 40 Niederflurwagen ausgeliefert werden.



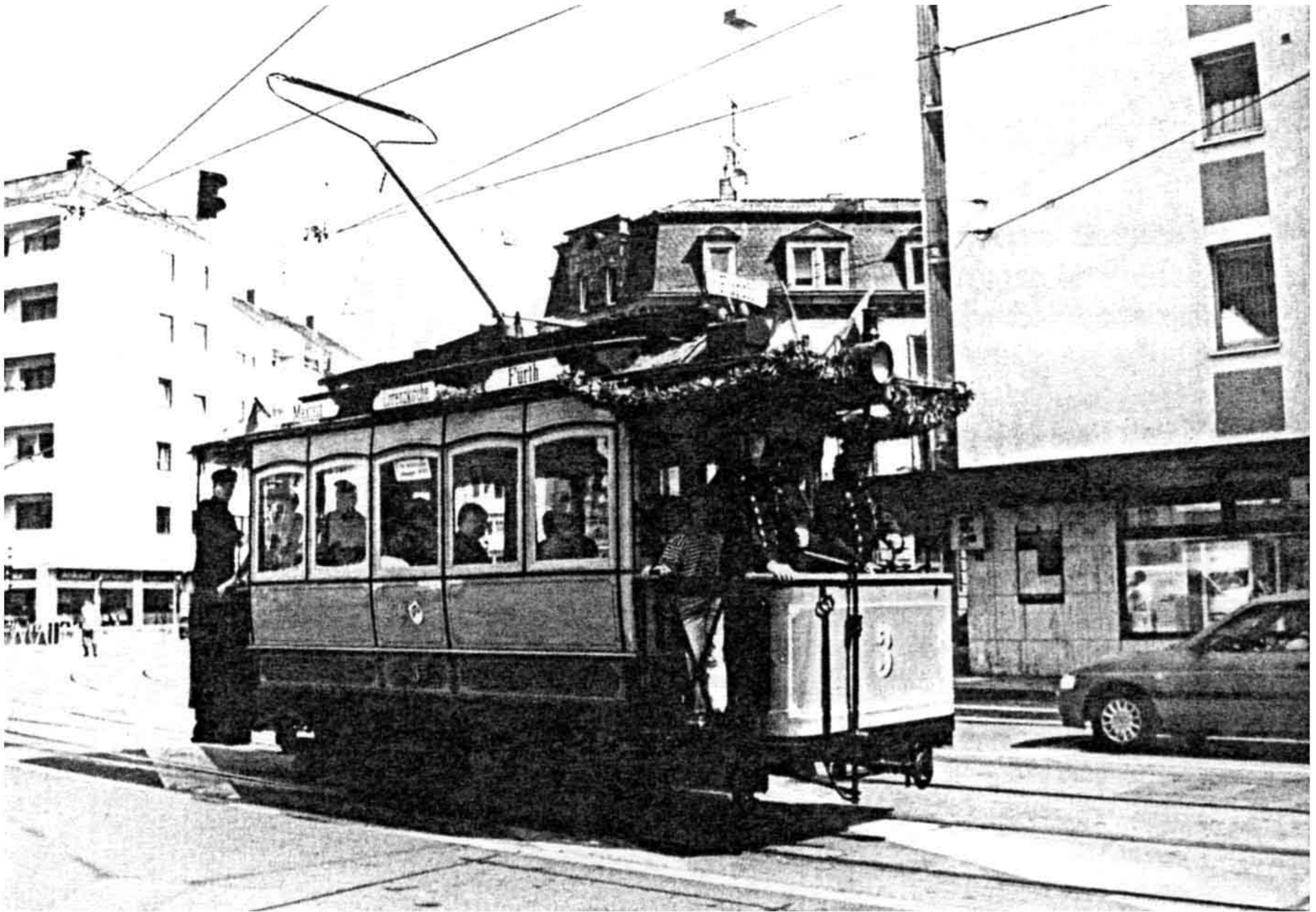
Köln: B 80S-Tw 2046 am Neurather Weg, nach Brandanschlag in Schlebusch, im Schlepp hinter A-Lok 6301 zum Betriebshof West. Aufnahme: Rolf Hafke

Nach Mannheim möchte nun auch Köln seine Fahrzeuge an einen amerikanischen Investmenttrust verkaufen und gleichzeitig zurückmieten (sell out-lease back). Durch diese Maßnahme hofft man, in den nächsten 20 Jahren ca. 30 Mio. DM zu sparen.

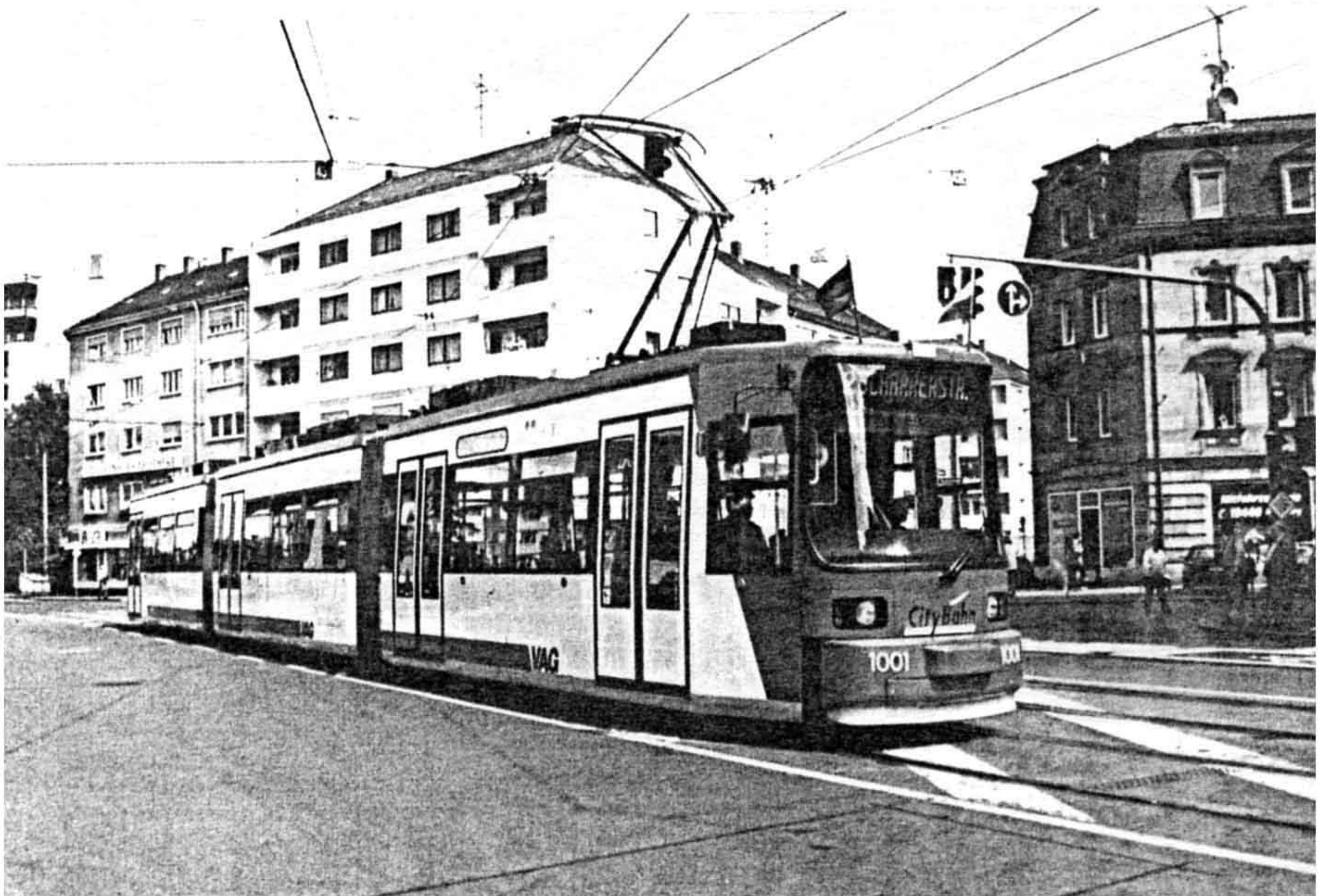
Oberhausen

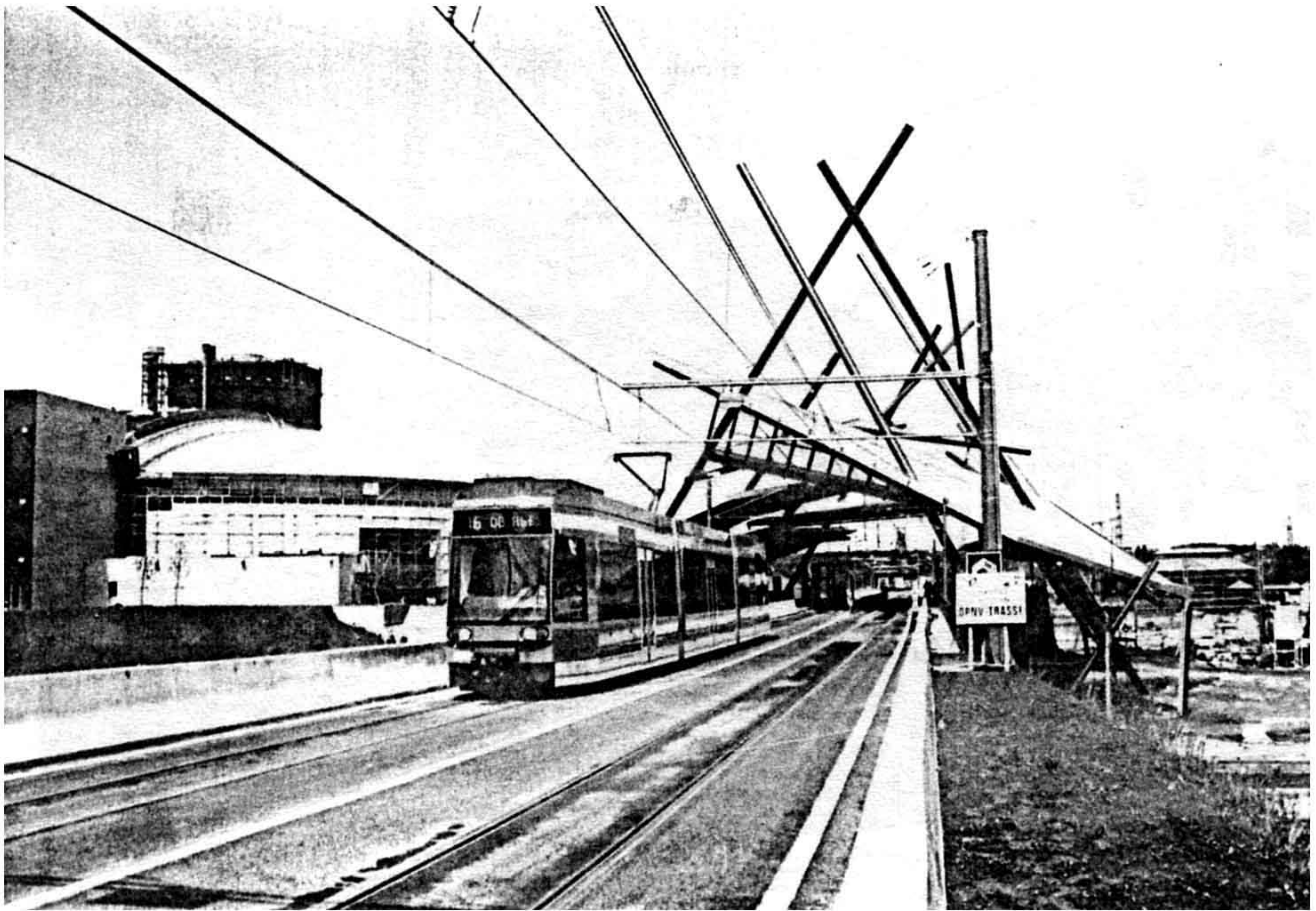
In der Zeit vom 1. Februar 1996 bis zum 7. Mai 1996 wurden die sechs Oberhausener Niederflurtriebwagen 205 bis 210 von der DUEWAG aus Düsseldorf abgeliefert. In der Nacht vom 7. zum 8. Mai 1996 fand die erste Probefahrt im Oberhausener Stadtgebiet statt, am 10. Mai 1996 die erste offizielle Fahrt mit Tw 205.

Am 1. Juni 1996 wurde die Strecke zwischen Oberhausen, Hauptbahnhof und Sterkrade feierlich eröffnet, bevor ab 2. Juni 1996 der Linienbetrieb mit zwei Straßenbahnlinien (SL 112 Mülheim, Kaiserplatz - Oberhausen, Sterkrade, Bahnhof und SL 116 Oberhausen, Hauptbahnhof - Sterkrade, Bahnhof) und vier Omnibuslinien das CentrO (Neues Geschäfts- und Handelszentrum; Eröffnung am 12. September 1996) auf einer gemeinsamen Trasse anbinden. Es pendelten alle zehn Niederflurwagen, die von Mülheim/Ruhr und Oberhausen neuangeschafft worden waren.

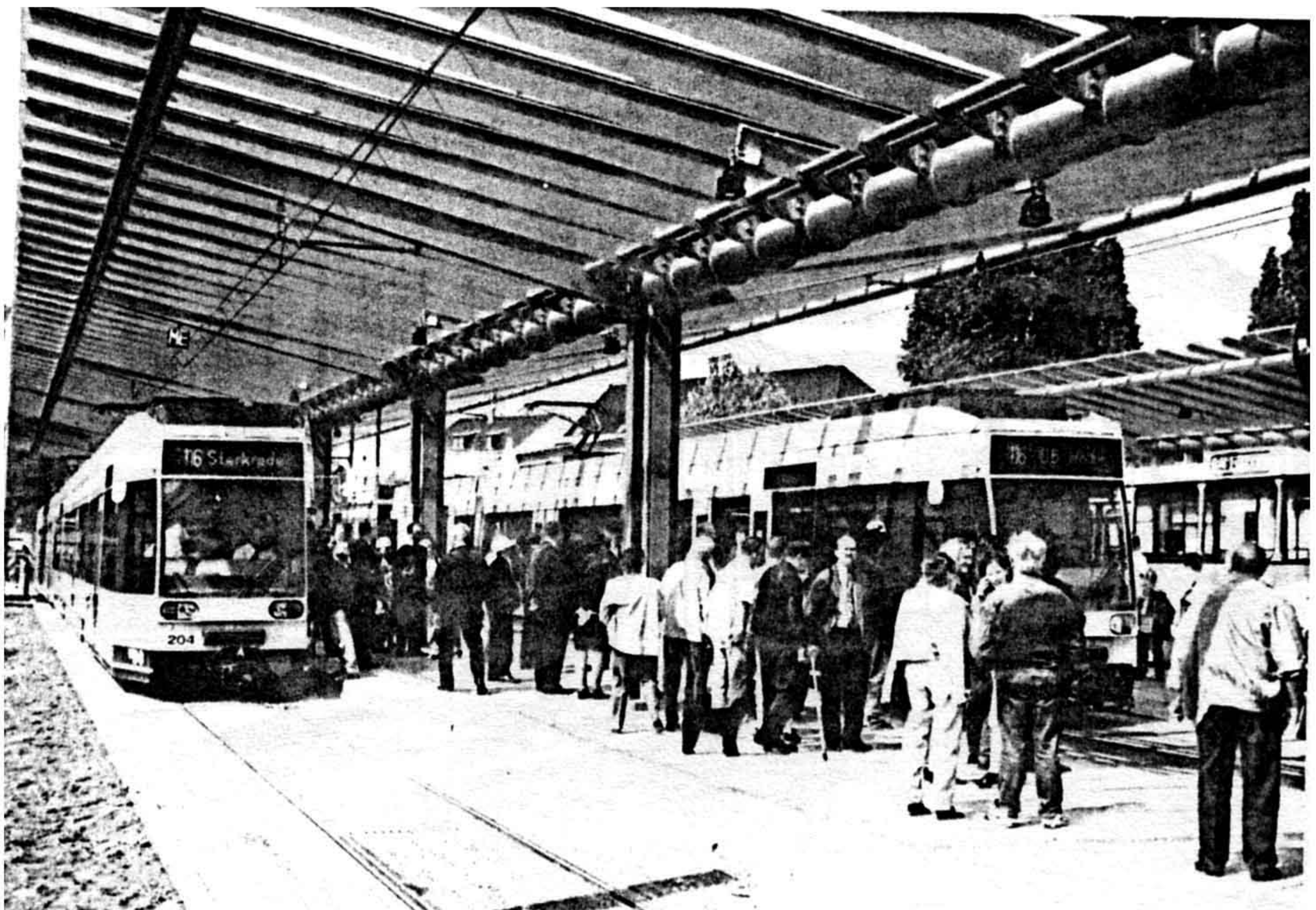


Nürnberg: 100 Jahre elektrische Straßenbahn mit Korso am 19. Mai 1996 in der Schweigerstraße. Bild oben Tw 3 Baujahr 1896 und Bild unten Tw 1001 Baujahr 1995.



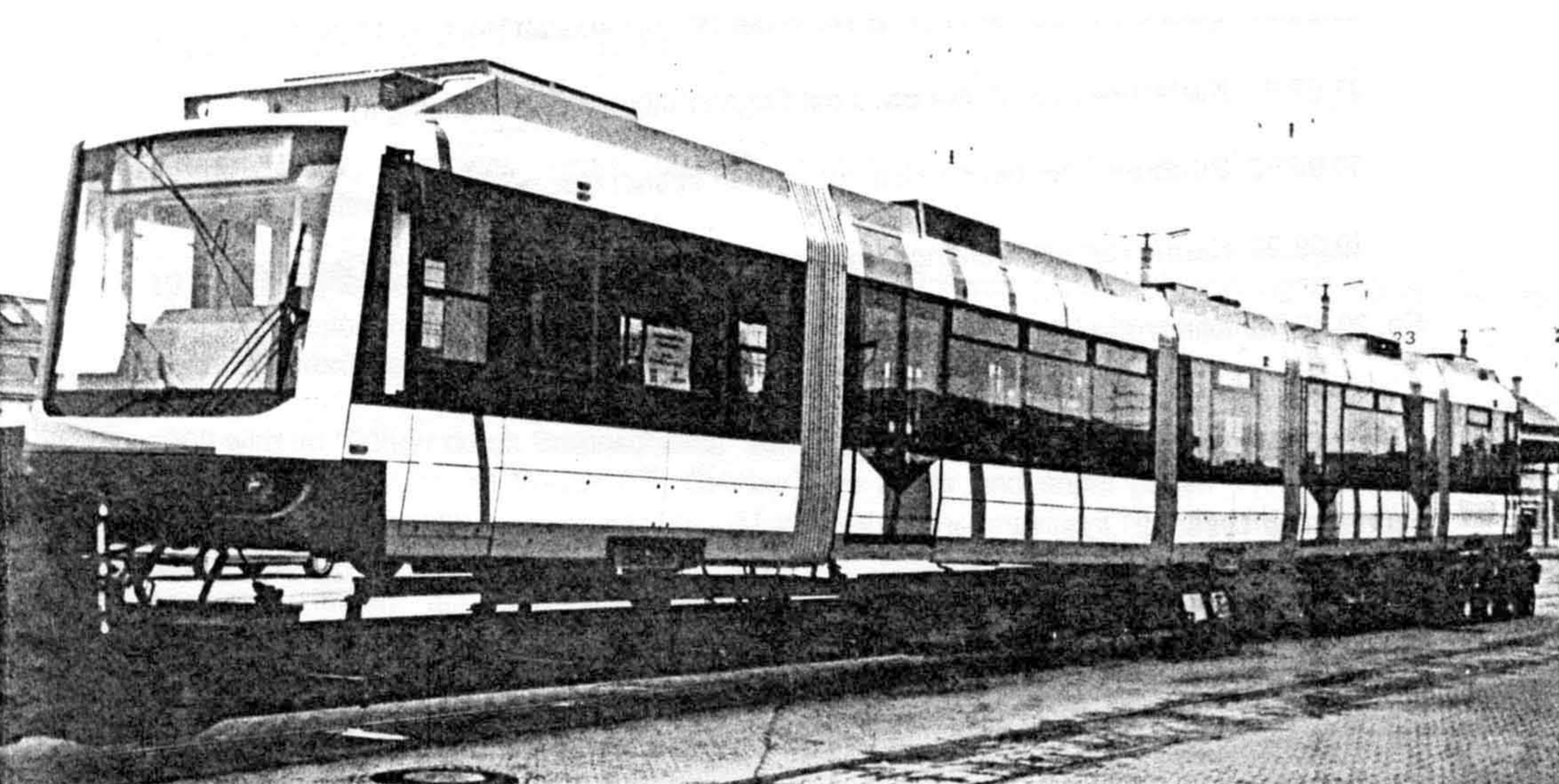


Oberhausen: Wiedereröffnung der Straßenbahn am 1. Juni 1996. Bild oben Tw 205 an der Haltestelle CentrO und Bild unten Tw 204 und Tw 207 in der Endstelle Sterkrade, Bahnhof.



Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG)

Am 12. April 1996 wurde die erste Variobahn an die OEG in dem Betriebshof Mannheim, Käfertal angeliefert. Insgesamt erhält die OEG sechs Wagen im Wert von 27 Mio. DM. Die offizielle Vorstellung fand am 6. Mai 1996 im Betriebshof Käfertal statt. Die Wagen erhalten die Nummern 117 - 122 und wurden von ABB gebaut und geliefert. Der Wagen ist fünfteilig und besitzt sechs Achsen (drei Fahrgestelle), bei einem Anteil von etwa 70 % Niederflur. Platz bietet er 90 sitzenden und 100 stehenden Personen.



OEG: Ankunft der ersten Variobahn am 12. April 1996 im Betriebshof Käfertal.
Sammlung Jens Winnig

Veranstaltungshinweise:

Sa. 22.06.96 **Schwerin:** Tag der offenen Tür im Bth. Wallstraße

So. 23.06.96 **Bochum:** Tag der offenen Tür im Bauhof Hamme

Sa. 29.06.96 **Düsseldorf:** Tag der offenen Tür bei der **DUEWAG**

Sa./So. 29./30.06.96 **Stuttgart:** 1 Jahr Straßenbahnmuseum Zuffenhausen

Sa./So. 29./30.06.96 **Düsseldorf:** Tag der offenen Tür im Betriebshof Heerdt

Fortsetzung Veranstaltungshinweise:

Sa. 06.07.96 **Stuttgart:** Tag der offenen Tür in der Hauptwerkstatt Möhringen

Fr.-So. 19.-21.07.96 **Freiburg:** Tag der offenen Tür im Betriebshof Süd

Sa./So. 03./04.08.96 **Düsseldorf:** Tag der offenen Tür im Betriebshof Lierenfeld

Sa. 10.08.96 **Freiburg:** Fotosonderfahrt mit Tw 56

Anmeldung bei Oliver Raddy Tel. 0761/442417 bis 20.07.1996

So. 25.08.96 **Bochum:** Tag der offenen Tür in der Hauptwerkstatt Bochum-Gerthe

So. 01.09.96 **Karlsruhe:** 100 Jahre BMO mit Stadtbahnbetrieb bis Menzingen

So. 08.09.96 **Bochum:** Tag der offenen Tür im Betriebshof Gelsenkirchen

So. 29.09.96 **Hannover:** vsl. Verlängerung der SL 4 von Marienwerder nach Garbsen

So. 29.09.96 **Karlsruhe:** Eröffnung Planbetrieb S 3 nach Menzingen

Bergische Museumsbahnen e.V.

Fahrtermine 1996: 23. Juni, 14. Juli, 11., 25. August, 8., 22. September und 13. Oktober

Termine der Hannoversche Interessengemeinschaft für den ÖPNV e.V.

So. 16.06.96 Bth. Buchholz 99 Jahre/40 Jahre Breitraumwagen/5 Jahre IG ÖPNV

Sa. 29.06.96 Fahrt nach Düsseldorf zum Tag der offenen Tür im Betriebshof Heerdt
Start: 6.00 Uhr Bth. Döhren, Anmeldung bis 16.06.1996 (siehe unten)

Anfragen an: Uwe Wöhl, Hildesheimer Straße 250, 30519 Hannover
Telefon: 0511 / 838 656 4 ab 19.00 Uhr

Termine der Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V.

Sa. 24.08.96 Oldtimer-Rundfahrt Erwachsene 25,00 DM/Kinder 15,00 DM
Anmelden durch Überweisen auf das Vereinskonto
Sparda-Bank Berlin (BLZ: 120 965 97) Konto-Nr.: 108096694

Anfragen: Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V., c/o Magdeburger Verkehrsbetriebe,
Zimmer 339, Otto-von-Guericke-Straße 25, 39104 Magdeburg

Geschichte der Straßenbahnlinie 1

von Thomas Kammeyer

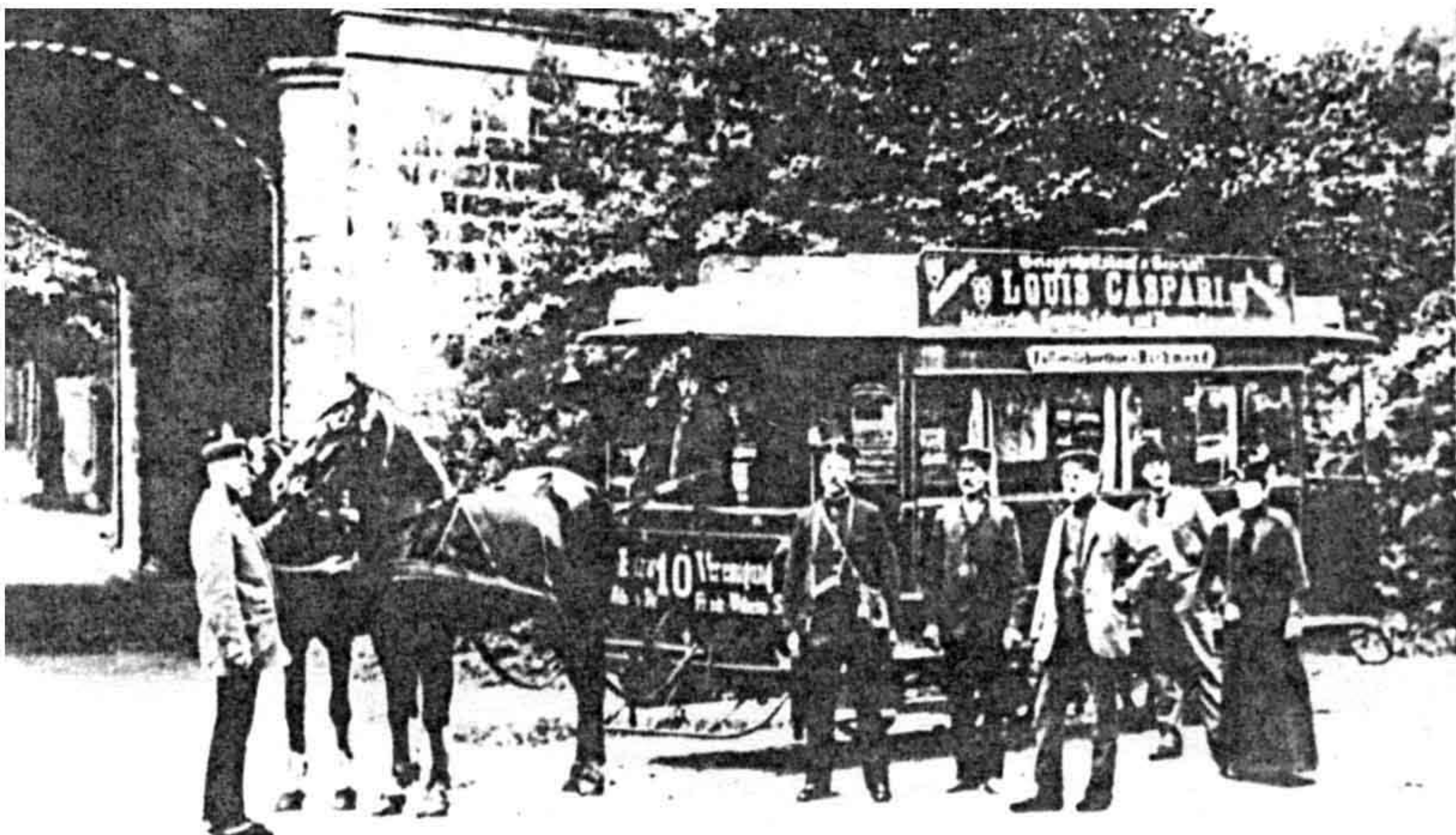
Vorgänger Pferdebahn:

1882: Richmond - Bohlweg - Wendentor

Grüne Linie (Schilder grün, Schrift schwarz, Signallicht grün)/später Straßenbahnlinie 1

19.11.1897: Pferdebahnlinie Richmond - Wendentor elektrifiziert, gleichzeitig verlängert vom Wendentor bis Schützenhaus über Hamburger Straße; Gesamtstrecke zweigleisig bis auf Okerbrücke Augusttor.

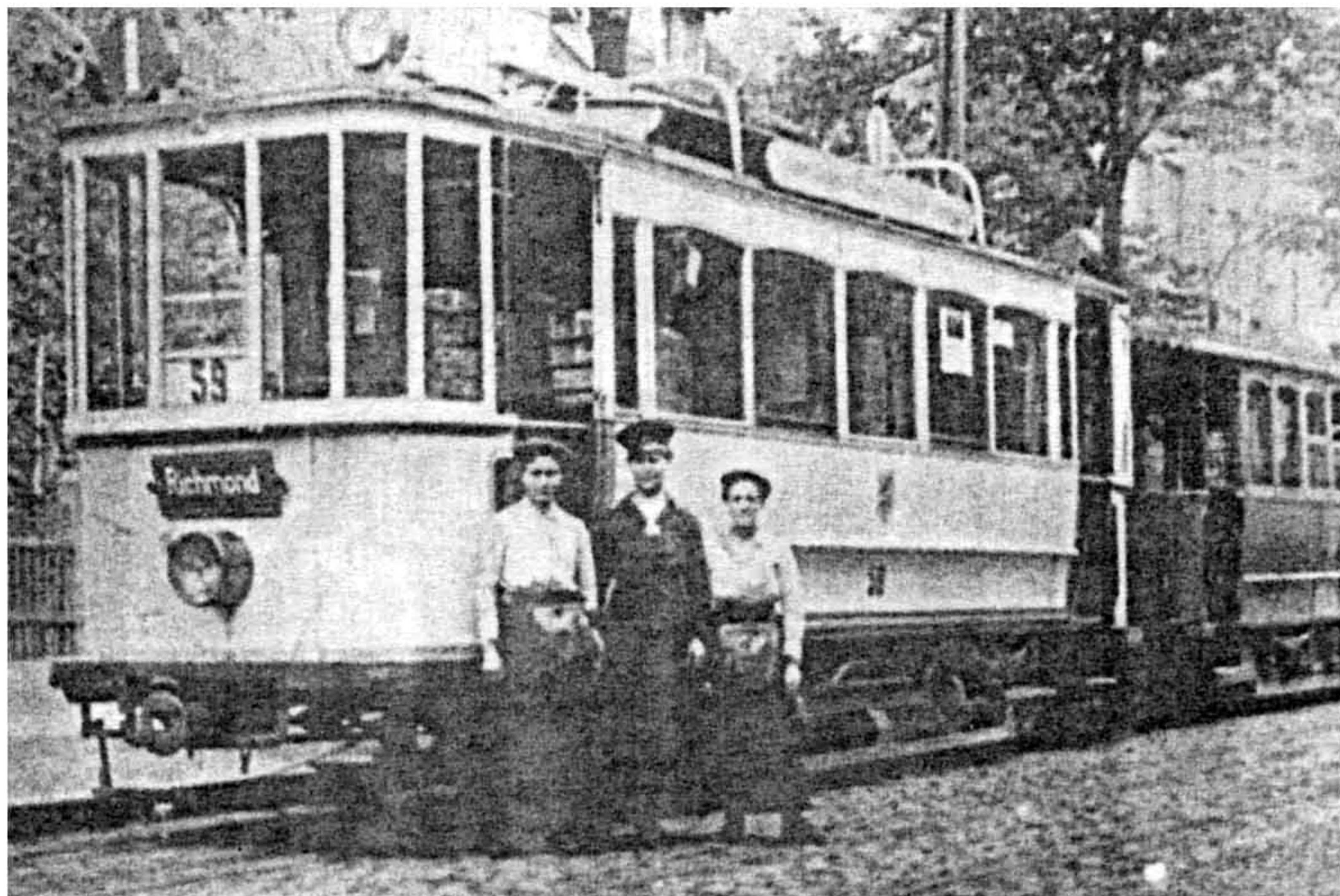
1908 wird im "Führer durch Braunschweig" vermerkt: "Der Betrieb beginnt im Sommer (15. April) um 6 Uhr, im Winter (15. Oktober) um 7 Uhr und endet gegen 11 Uhr abends." Im Stadtgebiet ist durchweg ein 6-Minuten-Verkehr eingeführt. Nur die Linien I (grün) und II (weiß), welche von Richmond bis zur Schleinitzstraße dieselben Gleise benutzen, haben auf den über diese Straße hinausliegenden Endstrecken 12-Minuten-Verkehr."



Pferdebahnwagen 10 um 1890 an der Endhaltestelle Richmond (Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße). Alle Aufnahmen Dieter Höltge bzw. Sammlung Dieter Höltge, wenn nichts anderes angegeben ist.

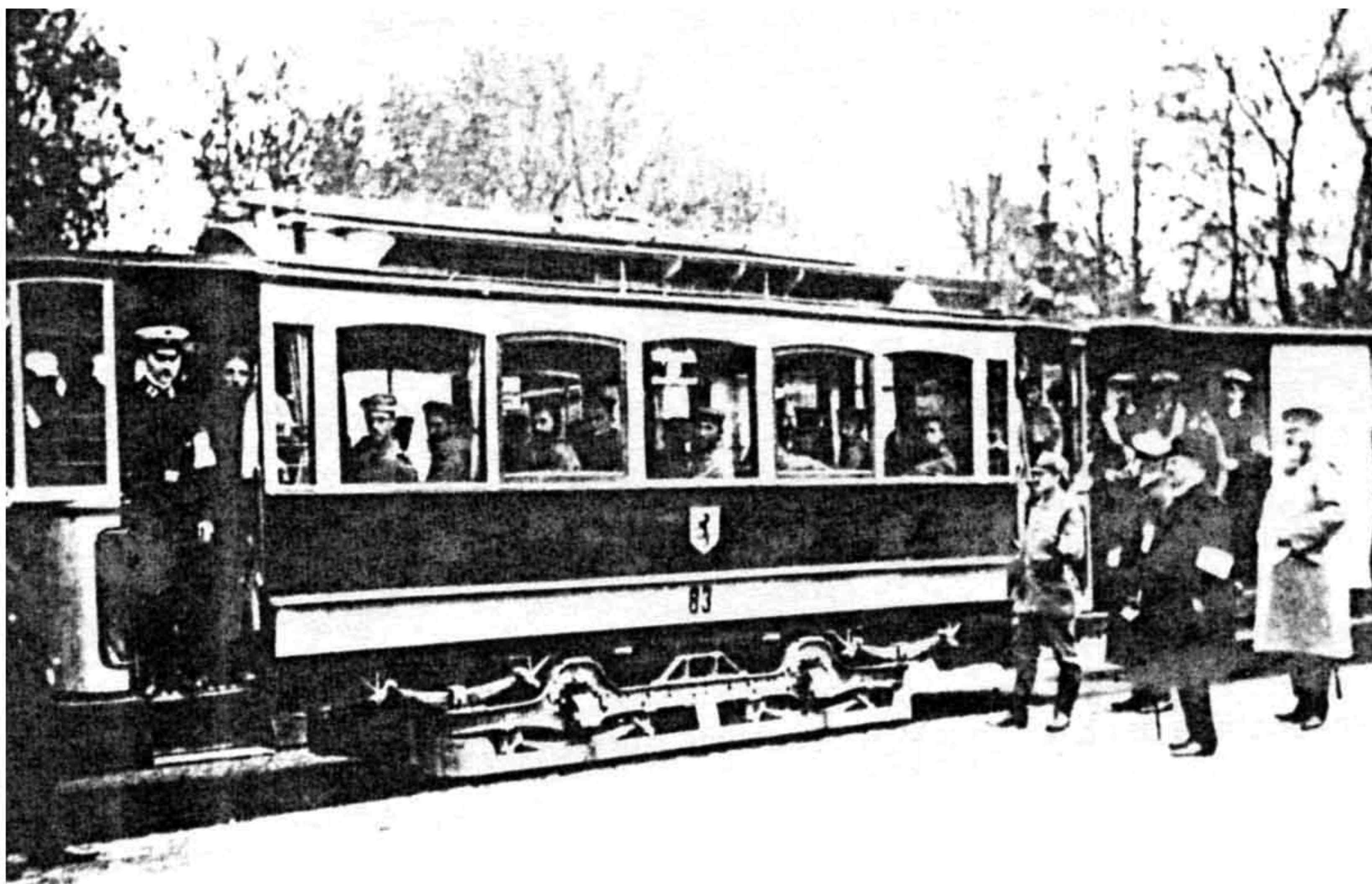


Bild oben: Perdebahnwagen 13 um 1885 an der Endstation Wendentor.
 Bild unten: Tw 59 mit Beiwagen der Reihe 218-227 an der Endstation Schützenhaus um 1916 (weibliches Fahrpersonal im Ersten Weltkrieg).



Richmond - Schützenhaus, 4,51 km, 1913 Schild grün, Licht blau, 4,6 km, 22 Minuten Fahrzeit, fortan Bezeichnung als Linie 1.

1915: Eingleisige Verlängerung vom Schützenhaus bis zum Roten Kreuz (Verwundetentransporte).



Tw 83 um 1916 am Hauptbahnhof im Dienst als Verwundetenbeförderung zum Krankenhaus Rotes Kreuz.

1926: Zur Entlastung der Stobenstraße von nach Norden führenden Linien wird ein Gleis durch die Kuhstraße, Taschenstraße und Langedammstraße gelegt und in nördlicher Richtung von den Linien 1 und 2 befahren.

März 1928: **Verlängerung** vom Schützenhaus über Rotes Kreuz - Einbau einer Wendeschleife - in die Siegfriedstraße bis **Mittelweg** (eingleisig) und zusätzlich für Sportveranstaltungen ab Rotes Kreuz geradeaus eingleisig weiter bis **Stadion**, allerdings in Straßenmitte und mit Umsetzanlage, zweigleisiger Abstellanlage und Bahnsteig westlich der Straßenfahrbahn.

1930: In der Siegfriedstraße eingleisig **verlängert** mit Doppelspurinsel auf dem Burgundenplatz bis vor **Bültenweg**, hier Umsetzweichen.

1934: **Siegfriedstraße - Richmond** 25 Minuten Fahrzeit

Fahrplanstatistik vom 15.11.1939: 6,3 km, 25 Minuten Fahrzeit, Wagenfolge in Minuten (benötigt werden in der Spitze 10 Züge):

	Früh	Vormittag	Mittag	Nachmittag	Spät
Mo-Fr	6	7,5	6	6	10
Sa	6	6	6	6	10
So	30/15	10	6	6	10

Ab 15.10.1944: Der gesamte Straßenbahnverkehr ist stark gestört und zeitweise eingestellt.

Anfang April 1945: Straßenbahnverkehr wird ganz eingestellt.

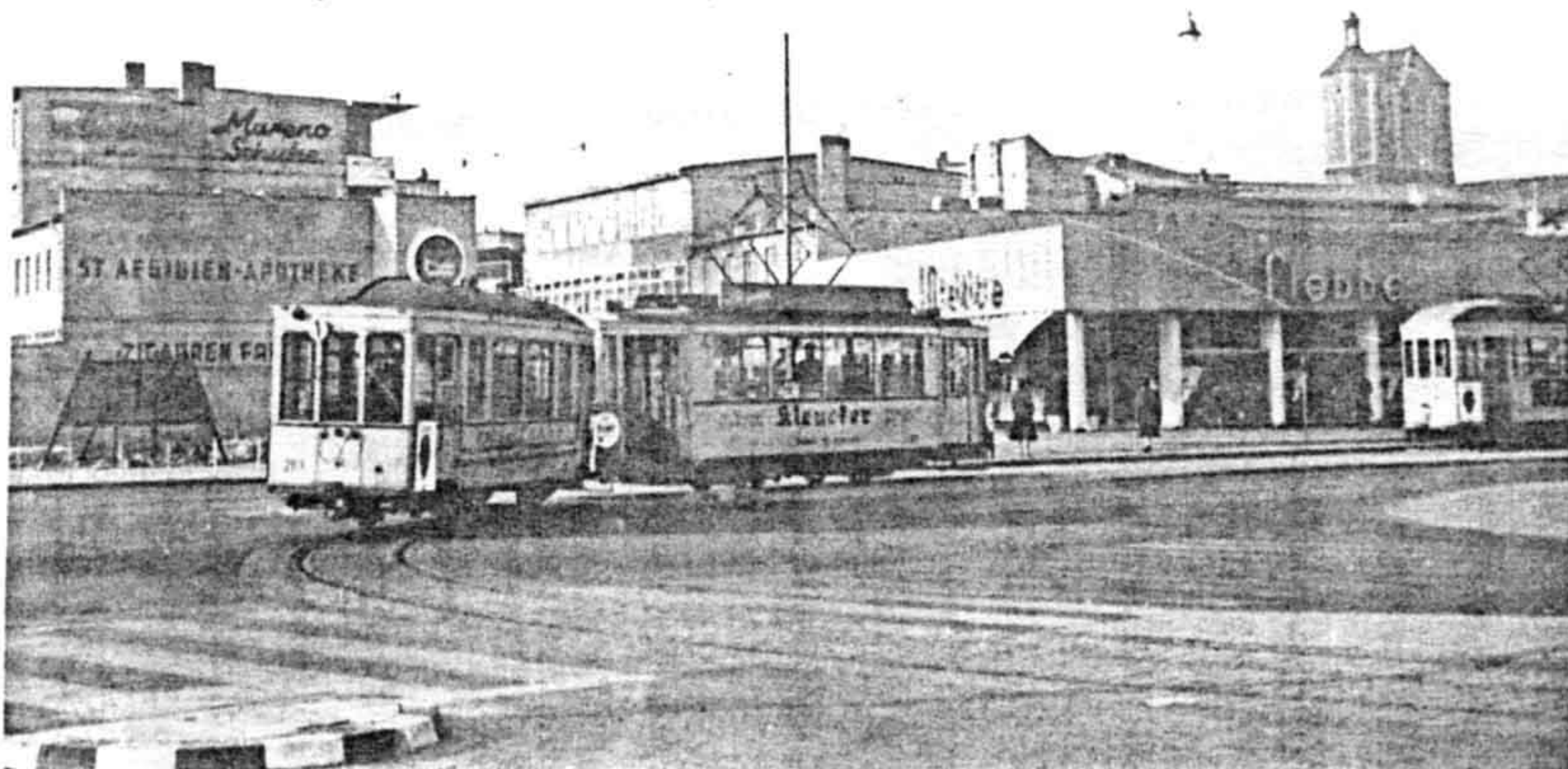
Juni 1945: Linie 1 wieder zwischen Wendentor und Siegfriedstraße in Betrieb.

16. Oktober 1945: Wieder Richmond - Siegfriedstraße durchgehend über Augusttor - Friedrich-Wilhelm-Platz - Münzstraße - Casparistraße - Hagenmarkt, der Bohlweg ist noch nicht befahrbar.

1.2.1947: Richmond - Bohlweg - Siegfriedstraße.

1953: Richmond - Siegfriedstraße: 6,3 km, 25 Minuten Fahrzeit.

1954: Inbetriebnahme der E-Wagen-Wendeschleife **Karrenführerplatz**.



Schleife Karrenführerplatz am 7. Februar 1954 mit Tw 107 mit Bw 283.

Dezember 1955: Eigener Bahnkörper Wolfenbütteler Straße zwischen Brauerei und Eisenbütteler Straße in westlicher Seitenlage.

Mai 1956: Anlage der **Wendeschleife Richmond** unter Verlängerung der Strecke in Richtung Okerwehr Eisenbütteler Straße.

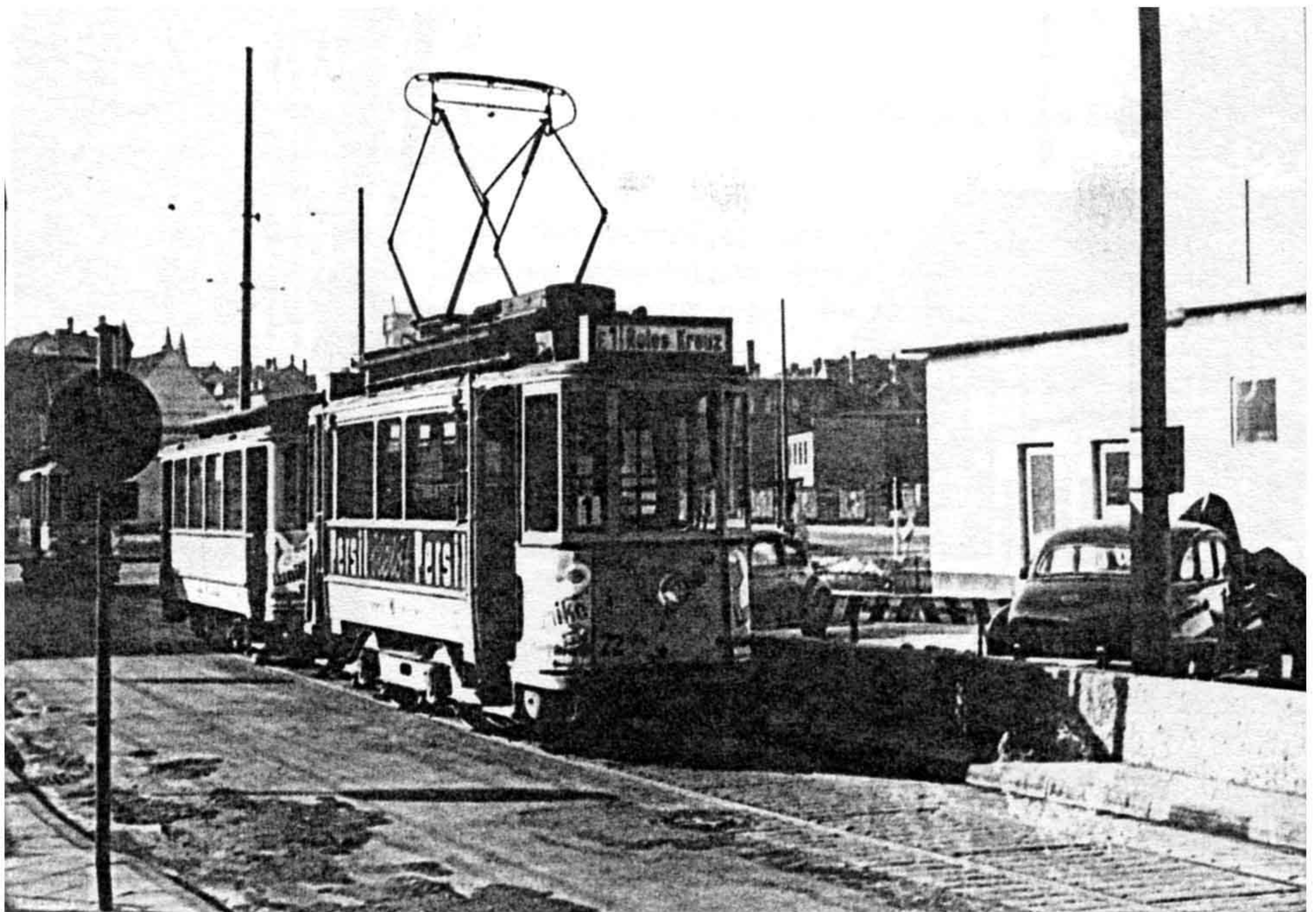


Bild oben: Schleife Karrenführerplatz am 22. Februar 1954 mit Tw 22 und Bw 238.
 Bild unten Tw 111 und Bw 294, 279 im eingleisigen Abschnitt der oberen Stobenstraße
 am 20. März 1954.



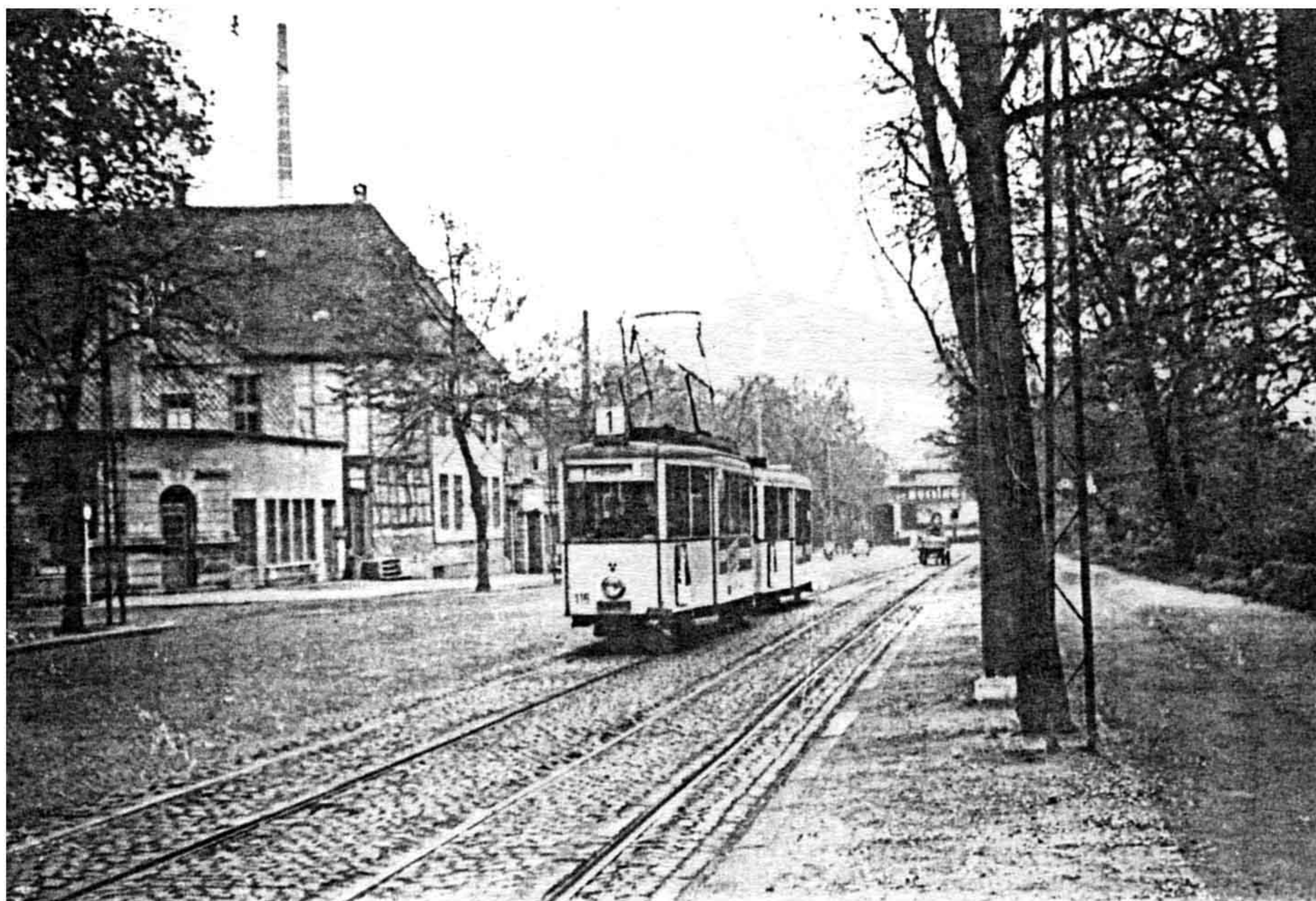
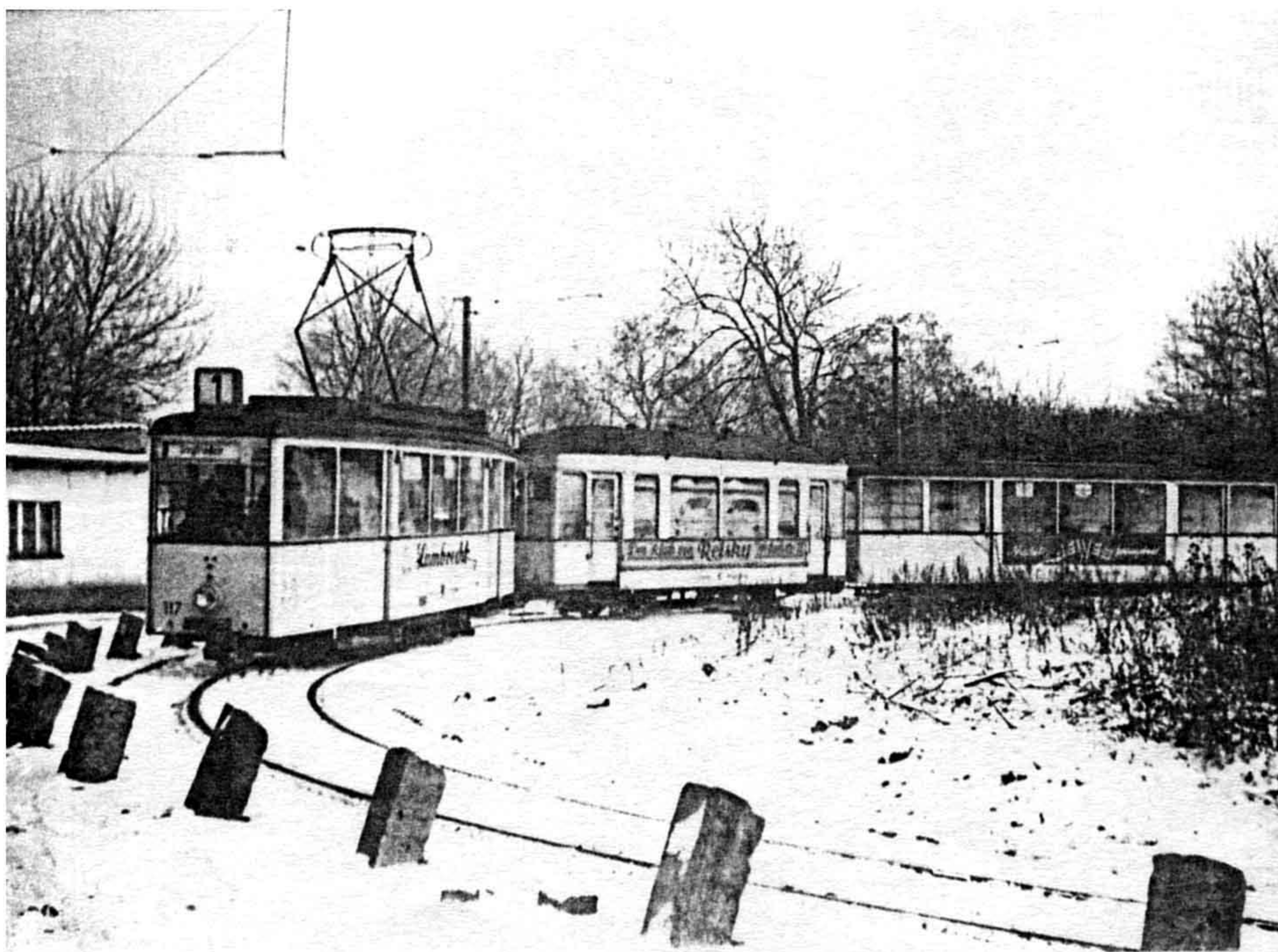


Bild oben: Tw 116 mit Bw 291 im Straßenpflaster der Wolfenbütteler Straße/Abzweig Riedestraße am 30. Oktober 1954.

Bild unten: Die neue Endschleife Eisenbütteler Straße am 27.12.1956: Tw 117 mit Bw 267 und Bw 292



April 1957: Inbetriebnahme des Wendedreiecks Siegfriedstraße östlich des Bienroder Weges für den Einsatz der Großraumzüge.

Ab 24. Mai 1957 (Einsatz der Großraumzüge) fährt die Linie 1 mit ihren 7 Großraumzügen nicht mehr über die Wolfenbütteler Straße, sondern ab Augusttor über **Friedrich-Wilhelm-Platz** - Waisenhausdamm zurück zum Bohlweg (bis Richmond SL 5), Fahrzeit 22/23 Minuten.

Ab Winterfahrplan 1958/59: Betriebsbeginn sonntags erst gegen 8.00 Uhr; Ersatzverkehr durch Buslinie 16.

Mai 1959: Zweigleisiger Ausbau der Siegfriedstraße (1. Abschnitt Rotes Kreuz - Mittelweg).



Linie 1 bei den letzten Runden über Augustplatz: Tw 6, Bw 209 am 18. Mai 1959. Im Hintergrund die Monumentstraße zum Löwenwall, hier liegt heute die stadteinwärtige Fahrbahn der Kurt-Schumacher-Straße, rechts der Verkehrskreisel John-F.-Kennedy-Platz.

Fahrplanstatistik Sommerfahrplan 1959, Wagenfolge in Minuten (benötigt werden in der Spitze 7 Großraumzüge): Fahrzeit 19/21 Minuten:

	Früh	Vormittag	Mittag	Nachmittag	Spät
Mo - Fr	7,5	10	10	7,5/10	20
Sa	15/7,5	7,5	7,5	10	15
So	Bus	20/10	10	10	15



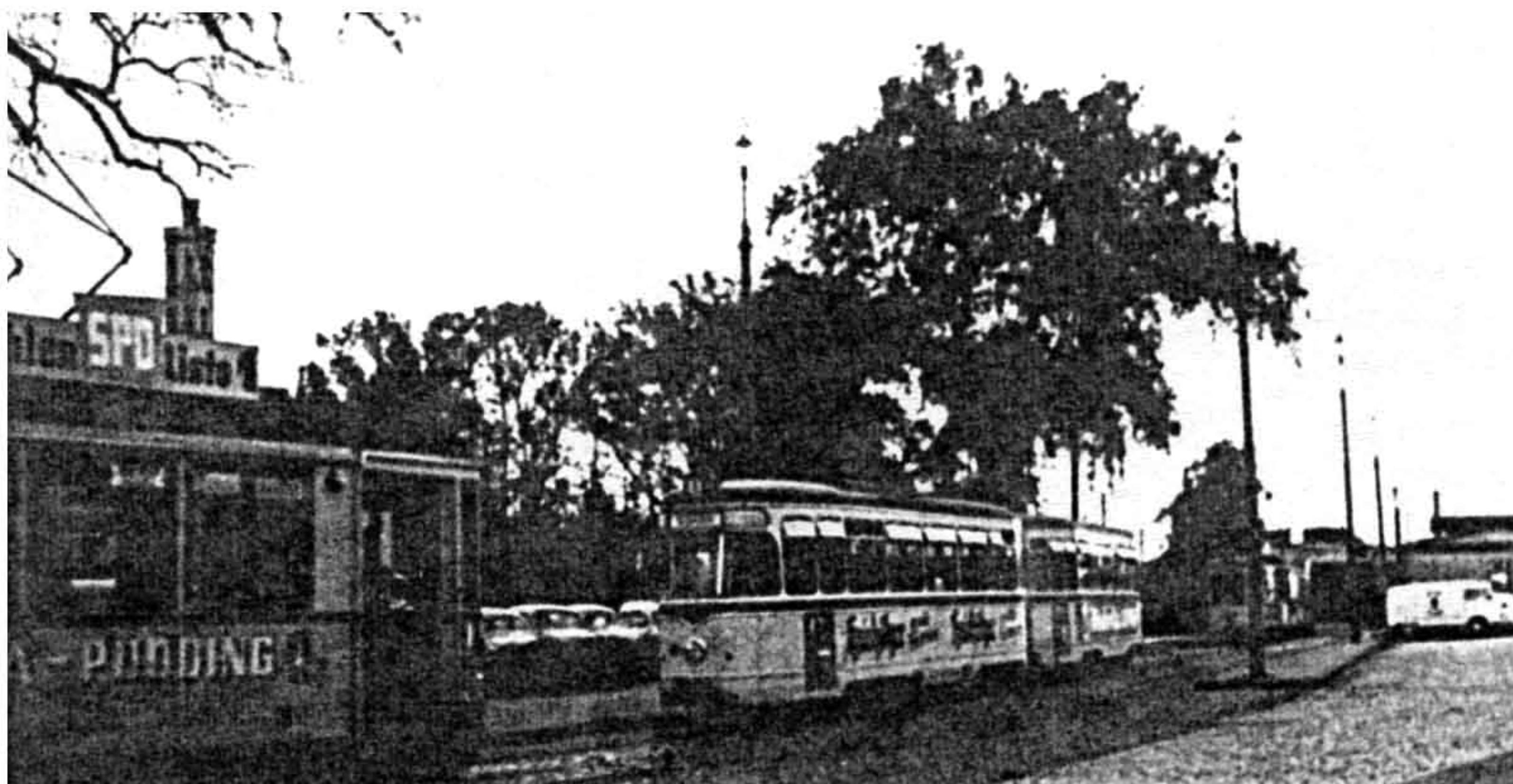
Bild oben: Tw 1 mit Bw 201 am 17.2.1960 auf der Hamburger Straße. Der Knoten Rotes Kreuz vor dem Umbau , links das 'Alte Forsthaus' stünde mitten auf der Fahrbahn.

Bild unten: Wendeschleife Rotes Kreuz mit Omnibus 50 nach Veltenhof und Tw 110 mit Bw 293 am 21.2.1960.



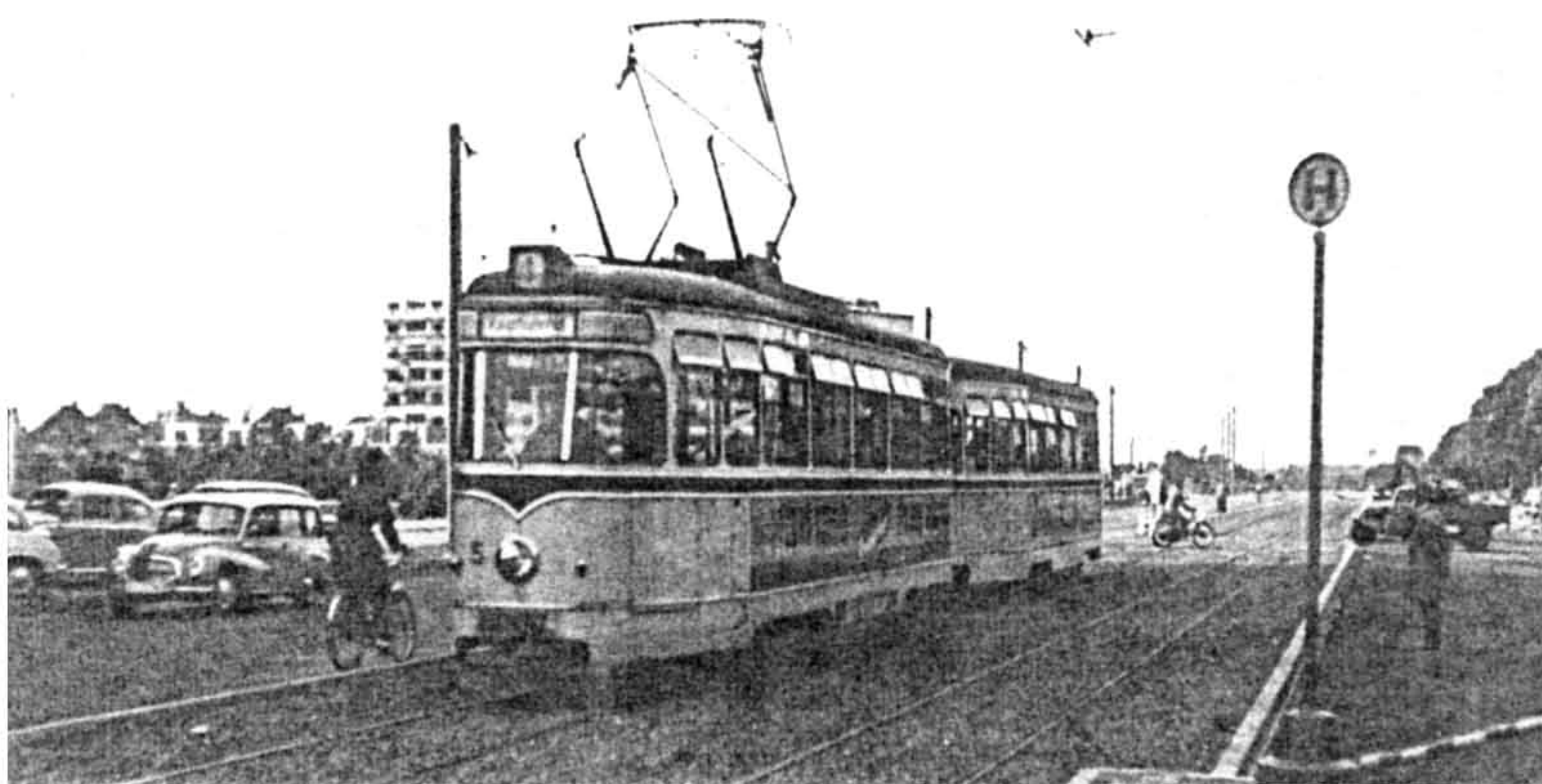
7. Juni 1960: im südlichen Teil in beiden Richtungen Führung ab Bohlweg über Waisenhausdamm - Friedrich-Wilhelm-Straße - Friedrich-Wilhelm-Platz - **(alter) Hauptbahnhof** wegen Ausbauarbeiten des Verkehrsknotens Augustplatz.

2.10.1960: **(Neuer) Hauptbahnhof - Augustplatz - Siegfriedstraße**, 6,5 km, 22 Minuten Fahrzeit.



Tw 10 und Bw 205 an der vorübergehenden Endstation (alter) Hauptbahnhof am 26. September 1960. Links Tw 99 auf Linie 8, hinten einsetzender Zug der Linie 3: Tw 111; Bw 293, 280.

Januar bis Juni 1961: Zweigleisiger Ausbau Hamburger Straße zwischen Rotes Kreuz und Stadion auf besonderem Bahnkörper mit Wendeschleife und Abstellgleis für Sportveranstaltungen.



Tw 5 mit Bw 210 am 12. Juni 1961 umgeleitet auf der Neubaustrecke vor dem Stadion.

April 1961: Schleife Rotes Kreuz abgebaut und neuer Abzweig = Gifhorner Straße/Siegfriedstraße, währenddessen Pendelverkehr Rotes Kreuz - Bienroder Weg mit Einzel-Tw und Führung der SL 1 ab Juni bis **Stadionschleife**.

Mai 1961: (Sommerfahrplan): Ersatzverkehr sonntags durch Linie 16 eingestellt.

November 1962: Zweigleisiger Ausbau der Siegfriedstraße (2. Bauabschnitt zwischen Burgundenplatz und Büldenweg).

Mai 1963: In der Schleife (neuer) Hauptbahnhof Überholgleis angelegt.

Fahrplanstatistik Mai 1964, Wagenfolge in Minuten (benötigt werden in der Spitze 6 Gelenktriebwagen), 6,2 km, 23 Minuten Fahrzeit:

	Früh	Vormittag	Mittag	Nachmittag	Spät
Mo - Fr	10	10	10	10	20
Sa	20/10	10	10	10	20
So	30/20	20	10	10	20

28.6.1964: Verlegung des stadteinwärtigen Gleises Rebenring auf den Mittelstreifen der Fahrbahn, dadurch eigener Gleiskörper.

September 1965: Neuanlage der Haltestelle Hamburger Straße (Rebenring) mit Gleisverschwenkung.

28.8.1967: Führung Richmond - Siegfriedstraße, Tausch der Endstationen mit Linie 2, 6,7/6,8 km, (als "Twin-Linie" SL 4 Krematorium - Hauptbahnhof - Siegfriedstraße), alle 20 Minuten.

18.6.1968: Wegen Streckenausbau in den Heidberg kann die Wolfenbütteler Straße vorerst nicht mehr befahren werden; Linie 1 endet wieder am **Hauptbahnhof**.

27.4.1969: Linie 1 Hauptbahnhof - Siegfriedstraße vorübergehend **eingestellt**. Linie 4 übernimmt Verkehr.

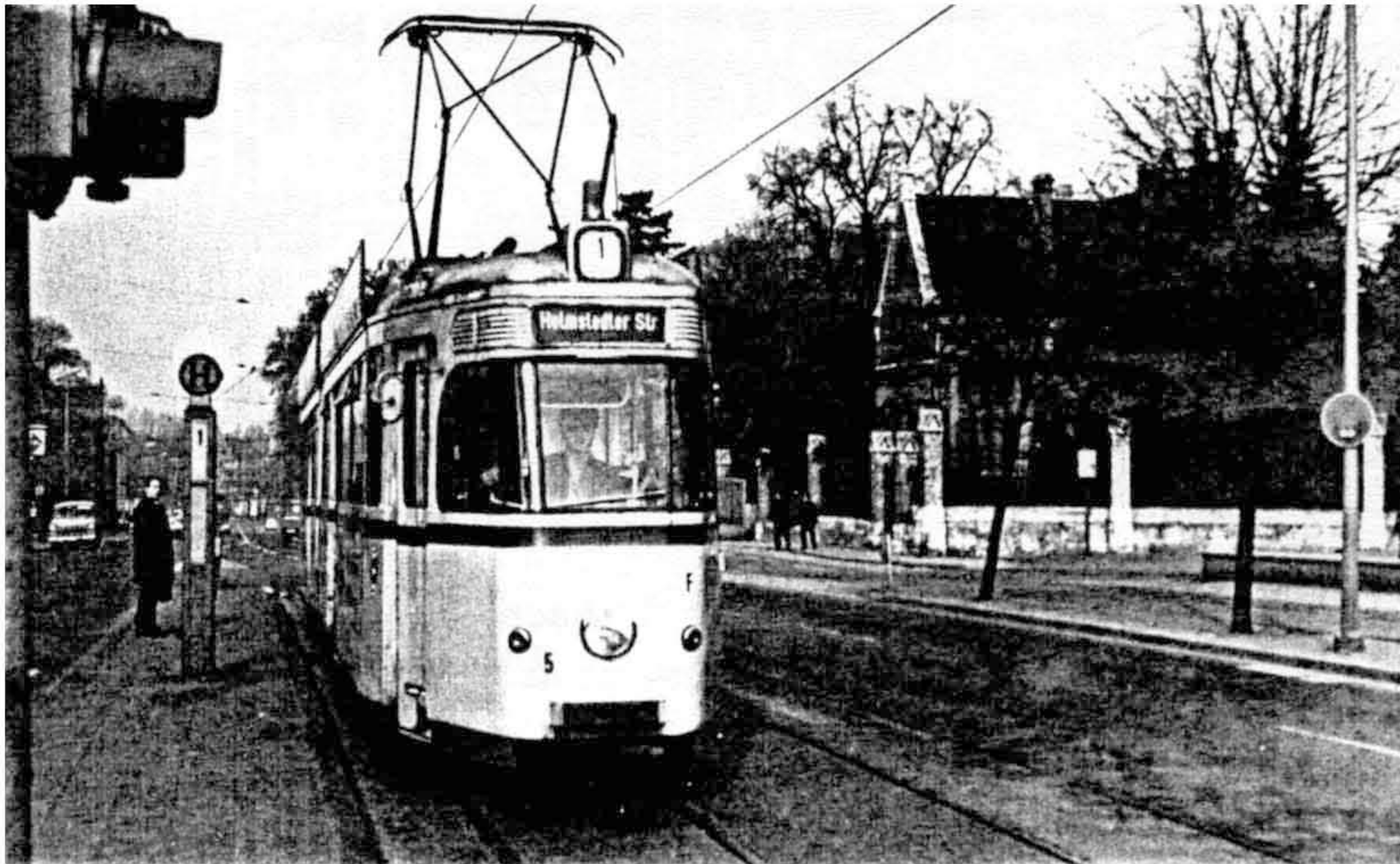
24.8.1970: Wiederinbetriebnahme Linie 1 mit Führung Hauptbahnhof - Siegfriedstraße. Ursprünglich sollte eigentlich Linie 1 die Neubaustrecke zur Heidbergsiedlung befahren. Fahrplanstatistik, Wagenfolge in Minuten (benötigt werden in der Spitze 6 Gelenktriebwagen):

	Früh	Vormittag	Mittag	Nachmittag	Spät
Mo - Fr	10	12	12	10/15	20
Sa	20/12	12	12	12/15	20
So	30	20	12	12/15	20

1.6.1971: Linie 1 verkehrt schaffnerlos (nur mit Solotriebwagen).

August 1972: Umgestaltung der Haltestelle Rathaus mit Anlage von Bahnsteigen.

19.11.1972: Wegen Einstellung der Linie 4 wird der Abschnitt **Hauptbahnhof - Stadthalle - Krematorium** von jedem zweiten Zug der Linie 1 mitbedient inklusive Schleifenfahrt in beiden Richtungen am Hauptbahnhof. Die Zielschilder "Helmstedter Straße" waren in Weiß auf schwarzem Grund auffällig ausgeführt.



Die Linie 1 vor dem Hauptfriedhof: Gl-Tw 1 auf der "schwarzen" 1 am 30. März 1974.

14.10.1973: Besonderer Bahnkörper Bohlweg und Stobenstraße, Neuanlage der Haltestelle Bohlweg/Damm, Gleisdreieck zur Georg-Eckert-Straße.

7.1.1974: Im Spätverkehr und Sonntagvormittag wird der 30-Minuten-Verkehr eingeführt.

Mai 1975: Besonderer Bahnkörper Stobenstraße - Auguststraße.

7.8.1975: Nicht mehr bis/ab Krematorium (Neueinrichtung Linie 4).

September 1976: Gleisdreieck Siegfriedstraße aufgeben, Verkehr bis zur neu angelegten **Wendeschleife Ottenroder Straße** 400 m östlich.

1978: Besonderer Bahnkörper Hamburger Straße (Schützenhaus - Siegfriedstraße/Gesundheitsamt).

28.5.1978: Mit Eröffnung der Weststadtlinien Liniennetz neu geordnet, jetzt **Hauptbahnhof - Rühme/Lincolnsiedlung** (Tausch mit Linie 2). Wagenfolge in Minuten (benötigt werden in der Spitze 7 Tw+Bw): 7,9/8,0 km, 24 Minuten Fahrzeit:

	Früh	Vormittag	Mittag	Nachmittag	Spät
Mo - Fr	12/10	12	12	10/15	30
Sa	30/12	12	12	12	30
So	30	30	12	12	30

1981/82: Neue Zufahrt Betriebshof Hasenwinkel zweigleisig von Hamburger Straße (vorläufig nur aus/in Richtung Stadion befahrbar); eingleisige Strecke durch die Karl-Schmidt-Straße stillgelegt.

Mai 1983: Besonderer Bahnkörper Wendenstraße (in Ostlage).

29.5.1983: Zum Fahrplanwechsel Einführung des 15-Minuten-Taktes sonntags ab Mittag.

3.6.1984: Weiter Sparmaßnahmen (benötigt werden in der Spitze 7 Züge), Wagenfolge in Minuten:

	Früh	Vormittag	Mittag	Nachmittag	Spät
Mo - Fr	12/10	12	12	10/12	30
Sa	30/12	12	12	15	30
So	30	30	20	20	30

1985/86: Umbau der Gleisanlage Hagenmarkt.

29.9.1986: Verlängerung in Rühme von der Lincolnsiedlung bis zur Daimlerstraße, dadurch werden jetzt 8 Tourenzüge in der Spitze gebraucht; Schleife Lincolnsiedlung wird bis auf ein Abstellgleis abgebaut, 8,4 km, 28 Minuten Fahrzeit.

14.5.1988: Umsteigeanlage Lincolnsiedlung eingeweiht.

1.9.1994: Neues Nachtliniennetz (NachtExpress) wird eingeführt, dadurch endet Tagesverkehr täglich gegen 22.00 Uhr und beginnt sonntags gegen 7.30 Uhr.

1.1.1996: (Neuordnung des Liniennetzes): Radeklint/Inselwall - J.-F.-Kennedy-Platz - Hauptbahnhof (- Salzdahlumer Straße); benötigt werden 3 Tourenwagen (Solotriebwagen/Niederflurtriebwagen): Fahrzeit 15/13 Minuten, 3,6/3,1 km.

	Früh	Vormittag	Mittag	Nachmittag	Spät
Mo - Fr	15	15	15	15	30/NE
Sa	30/15	15	15	15	30/NE
So	NE/30	30	20	30	30/NE

Anmerkung: Die Haltestellenbezeichnung Rotes Kreuz wurde in Gesundheitsamt, das Augusttor 1964 in John-F.-Kennedy-Platz umbenannt.



Bild oben: Tw 8155 mit Bw 8175 an der Abfahrtshaltestelle in Rühme, Daimlerstraße am 28. Dezember 1995.

Bild unten: Tw 9552 am 2. Januar 1996 an der Haltestelle Kurt-Schumacher-Straße.

Beide Aufnahmen: Jens Winnig



Neue Museumsstraßenbahn in den Niederlanden im Nederlands Openluchtmuseum in Arnheim

von Jens Winnig

Am 4. April 1996 wurde im Nederlands Openluchtmuseum (Niederländisches Freilichtmuseum) eine Museumsstraßenbahn in Betrieb genommen.

1991 machte man sich im Museum erste Gedanken über den Transport von Besuchern über das 45 Hektar große Museumsgelände. Im Herbst 1993 war offizieller Beginn des Projektes der Museumsstraßenbahn im Freilichtmuseum. Die Gemeinde Arnheim (niederländisch Arnhem) regte an, einen ehemaligen Straßenbahnwagen der Arnheimer Straßenbahn auf der Strecke fahren zu lassen. Da kein originaler Straßenbahnwagen mehr vorhanden war, wurde im Frühjahr 1994 im Freilichtmuseum mit der Rekonstruktion begonnen.

Der Baubeginn für die viergleisige Remise (Betriebshof) plus Anbau fand am 5. Oktober 1995 mit der Grundsteinlegung statt. Gleichzeitig wurde mit den Bauarbeiten für die 1,8 km lange Straßenbahnstrecke begonnen, bereits sieben Monate später war die Eröffnung der Strecke.

Technische Daten des GETA 76

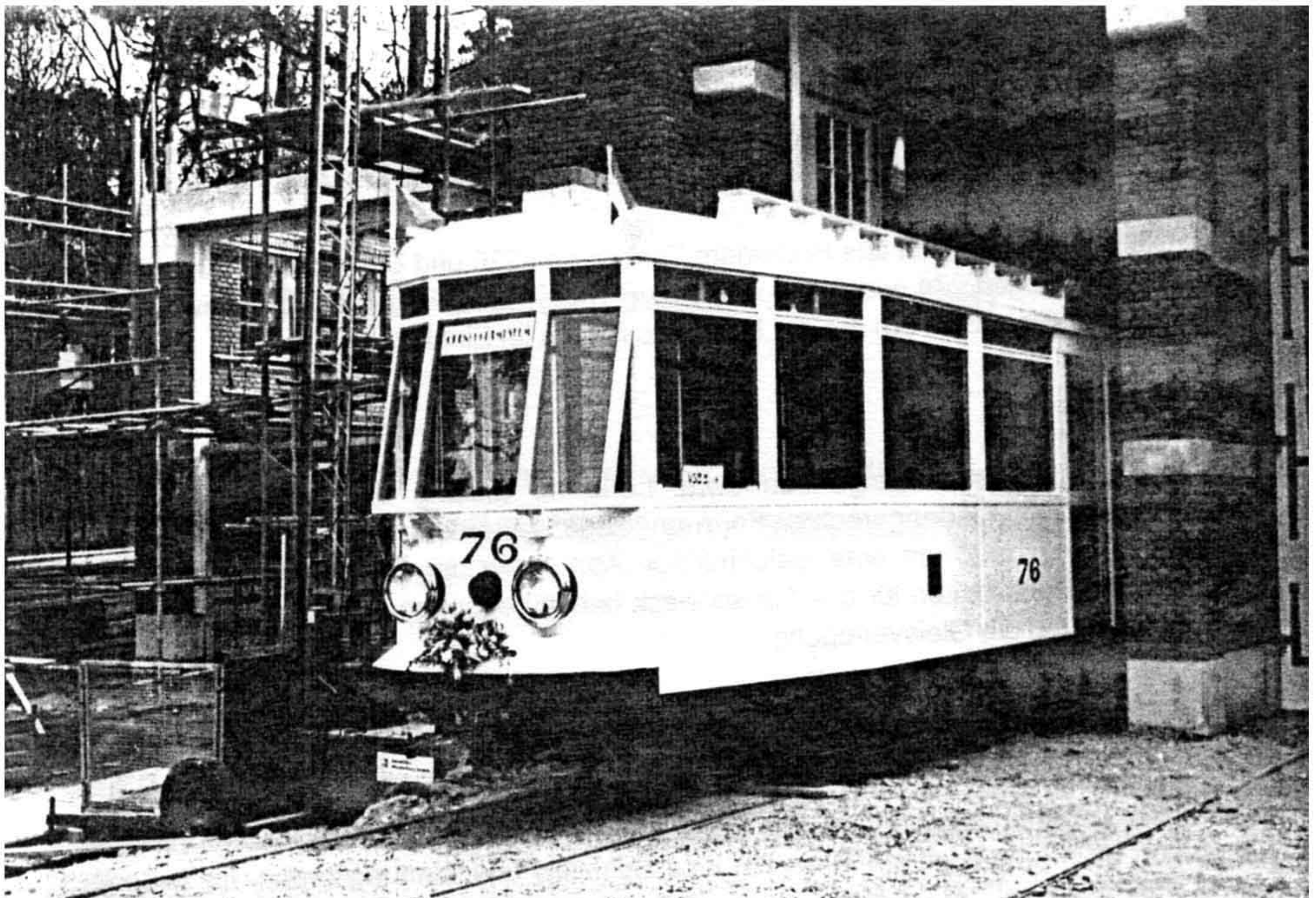
Beim GETA 76 handelt es sich um einen Nachbau der GETA Serie 70 - 75 aus dem Jahre 1929, gebaut nach dem amerikanischen Peter-Witt-System als Einmannwagen.

Der Wagen hat eine Länge von 12,60 m, eine Breite von 2,20 m und eine Höhe von 3,90 m.

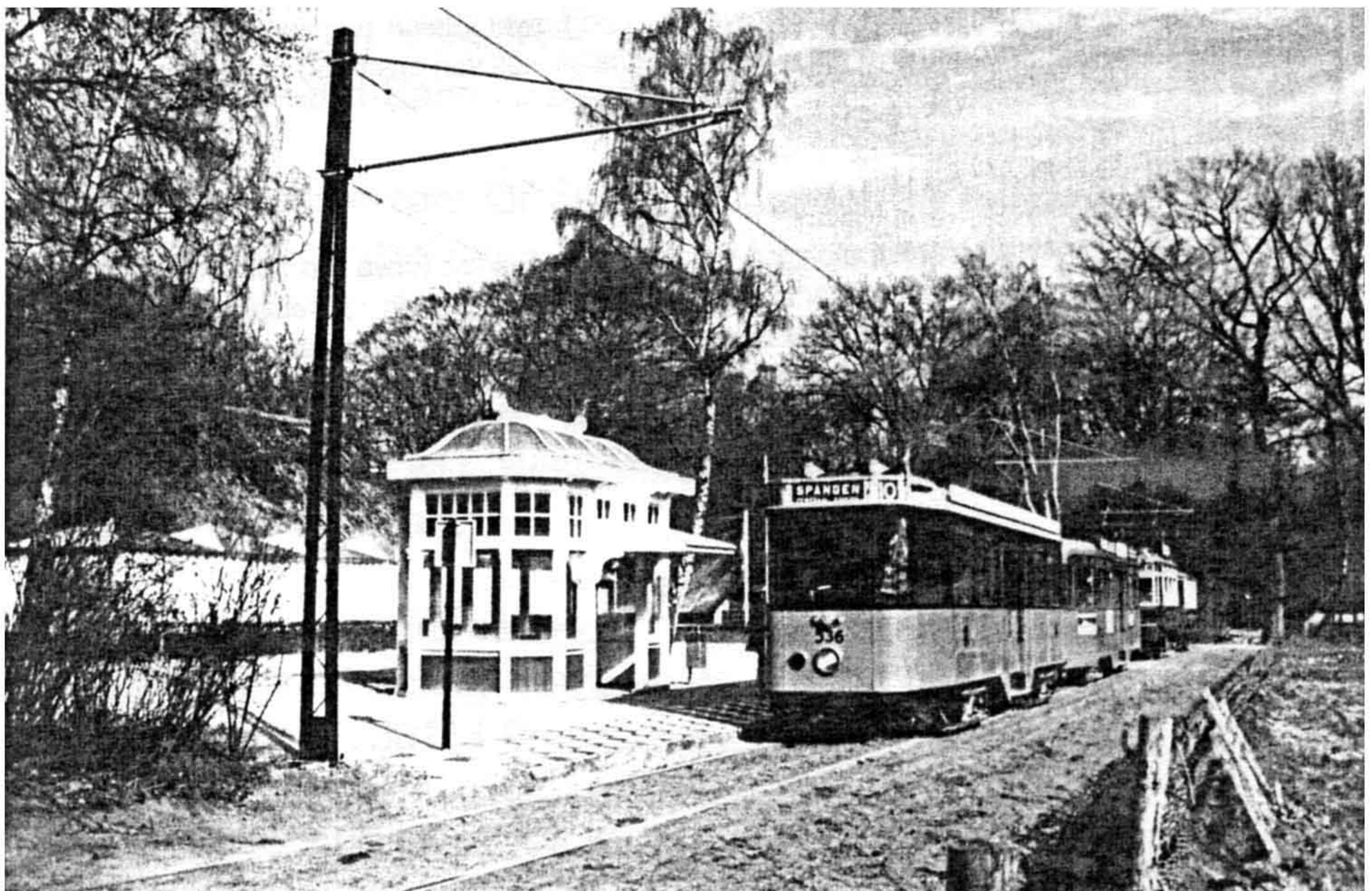
Jede der vier Achsen wird mit einem 35 PS Motor angetrieben, was eine Gesamtleistung von 140 PS ergibt. Durch diese Motorleistung erreicht der Wagen eine Geschwindigkeit von 70 km/h. Im Freilichtmuseum wird nur mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 - 20 km/h gefahren.

Drei getrennte Bremssysteme wurden verwendet, 1. Bremsen über Motor, 2. Handbremse (Bremsklötze werden an die Räder gedrückt) und 3. eine Notbremse (Magnetische Schienenbremse). Bei System 2 und 3 wird zusätzlich Sand auf die Schienen gestreut.

Das Fahrzeug hat ein Gewicht von etwa 18.000 kg und weist 35 Sitz- und 35 Stehplätze auf. Außerdem kann der Wagen ausgeliehen werden, um woanders eingesetzt zu werden.



Der nachgebaute Arnheimer Straßenbahnwagen GETA 76 wartet an der Remise auf seine Fertigstellung.



Am 5. April 1996 befinden sich an der Eingangshaltestelle De Oude-Bijenkorf der Straßenbahnzug aus Rotterdam Tw 536 mit Bw 1050 und der Museumszug mit Triebwagen NZH A 327 mit Beiwagen TS B 37.

Der GETA 76 ist zur Zeit noch nicht fertig und wird voraussichtlich ab September 1996 über die Museumsstrecke fahren.

Des weiteren befinden sich aus Rotterdam Triebwagen 536 und Beiwagen 1050, aus Den Haag der Triebwagen 274 und der Museumszug Triebwagen NZH A 327 mit Beiwagen TS B 37 (ex Amsterdam Bw 766) auf der Museumsstrecke im Einsatz.

Die Strecke

Der Rundkurs hat eine Länge von etwa 1.800 m. Entlang der Strecke wurden 5 Haltestellen in behindertengerechter Form angelegt. Außerdem wird ein Gleisdreieck in der Strecke eingebaut, um eine gleichmäßige Abnutzung der Räder des GETA 76 zu erreichen. Die Bauarbeiten für das Gleisdreieck haben begonnen, es fehlen nur noch der Gleisunterbau und die Gleisverlegung.

Die Remise

Die Remise ist 33 m lang und hat eine Breite von 16,60 m. Dort sind vier Gleise mit einer Länge von 30 m angelegt, ein Gleis hat eine Schmier- und Wartungsgrube. Im äußeren wurde die Remise so gestaltet, wie der alte Arnheimer Straßenbahnbetriebshof ausgesehen hat. Es wurden auch die gleichen Materialien wie damals verwendet. Des weiteren wird noch ein Anbau an der Remise mit einer Länge von 24,50 m und einer Breite von 6,50 m entstehen. In diesem Anbau werden noch zwei Gleise angelegt. Insgesamt sind dann sechs Gleise vorhanden mit einer Abstellmöglichkeit von etwa 160 m Länge.

Finanzierung

Die Kosten des Projekts belaufen sich auf vier Millionen Gulden (etwa 3,6 Millionen DM) und wurden nicht vom Museum finanziert. Die Europäische Union beteiligte sich mit 850.000 Gulden. Der Rest wurde durch die Provinz Gelderland, Gemeinde Arnheim, verschiedene Fonds (u. a. Prinz - Bernhard - Fond) und Spenden von Unternehmen und Institutionen aufgebracht. Außerdem wurde eine Stammkarte an zahlreiche Privatpersonen verkauft.

Quelle: Pressebericht des Nederlands Openluchtmuseum

Studienfahrt nach Karlsruhe

vom 13. bis 15. September 1996

In Zusammenarbeit mit der Hannoverschen IG für den ÖPNV veranstaltet die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. diese Fahrt.

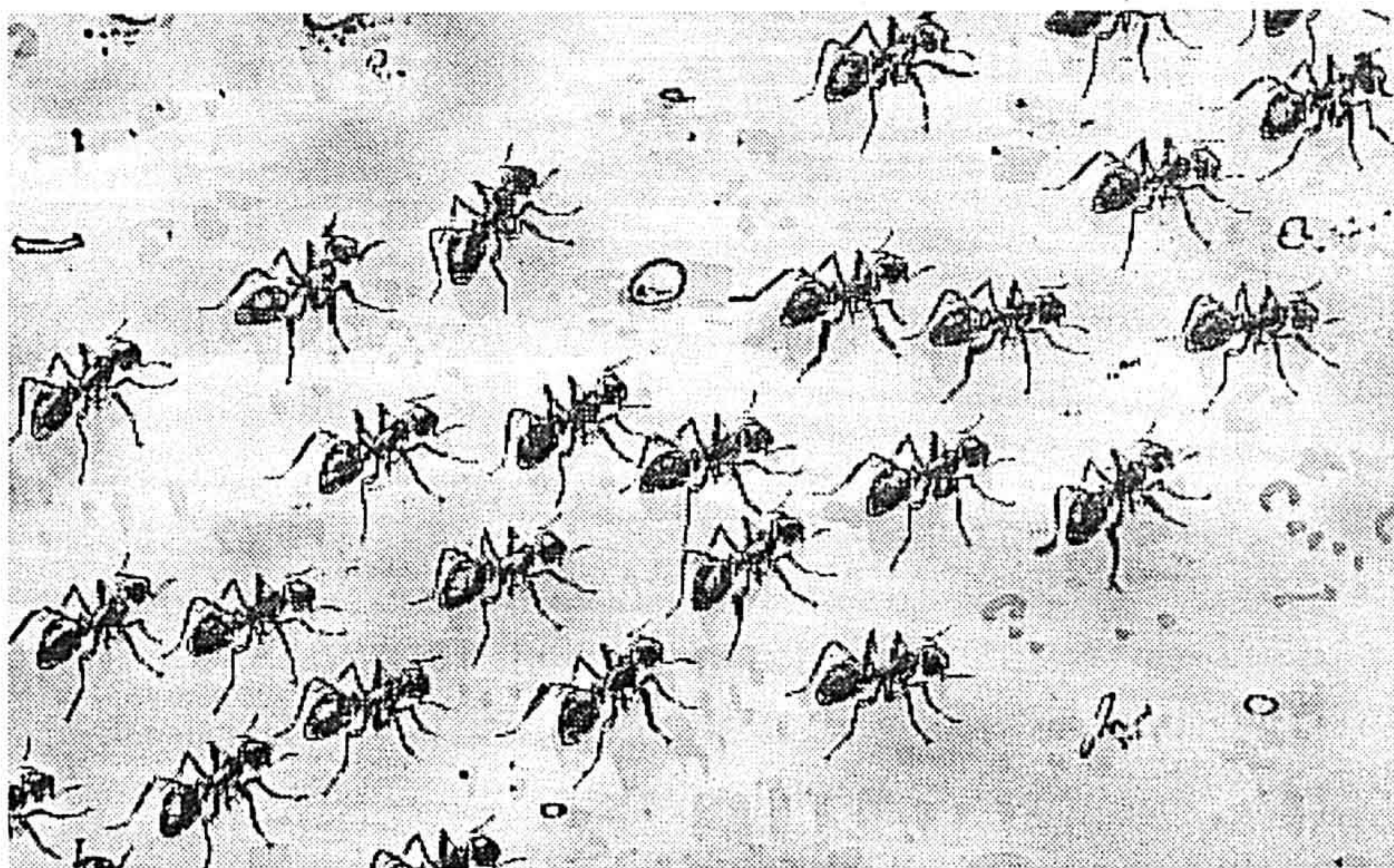
Es wird mit einem Reisebus am Freitag, dem 13.9.1996 nach Karlsruhe gefahren, wo am Nachmittag eine Straßenbahnrundfahrt mit historischen Fahrzeugen stattfindet, außerdem wird der Betriebshof West besucht. Der Samstag steht zur freien Verfügung. Auf der Rückfahrt am Sonntag über den Wurstmarkt in Bad Dürkheim besteht drei Stunden lang Gelegenheit, den Verstärkungsverkehr (alle 12 - 15 Minuten) der Rhein-Haardt-Bahn zu beobachten.

Mindestteilnehmerzahl für die Fahrt beträgt 30 Personen, und die Kosten liegen bei unter 300,00 DM (incl. Hotelübernachtung, Bus- und Sonderfahrten).

Anmeldeschluß ist am 31. Juli 1996. Die genauen Reise-Unterlagen, wie Reservierung werden Ihnen dann im August 1996 zugesandt.

Schriftliche Anmeldung an Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V., Jens Winnig, Am Wendenwehr 21, 38114 Braunschweig, Tel.Fax: 0531/33 59 27. Gleichzeitig ist auch eine Anzahlung von 75,00 DM auf das Vereinskonto 2 00 65 67 bei der NORD/LB Braunschweig (BLZ: 250 500 000) zu entrichten mit dem Stichwort 'Studienfahrt'.

HABEN WIR BRAUNSCHWEIGER REGEN VERKEHR?



Wer in Braunschweig sicher, schnell, bequem und dann auch noch preiswert von A nach B gelangen möchte, setzt auf den öffentlichen Personennahverkehr der Braunschweiger Verkehrs-AG.

Denn am Tag mit 36 Bus- und 9 Stadtbahnlinien und in der Nacht mit 13 Bus- und 2 Stadtbahn-NachtExpresslinien auf einer Gesamtlänge von fast 900 km bringen wir Sie überall hin in Braunschweig und Umgebung. Mit einem breitgefächerten Tarifangebot von der 90-Minuten-Karte bis zur City-Jahreskarte können Sie Ihre öffentlichen Verkehrsmittel ganz individuell nutzen.

Und natürlich profitiert auch die Umwelt von der Entlastung des Individualverkehrs – das kommt den Braunschweigern ganz unmittelbar zugute und wirkt sich positiv auf die Lebensqualität in unserer Stadt aus!

Wenn Sie mehr wissen möchten über Tarife, Fahrpläne oder ganz allgemein über die Braunschweiger Verkehrs-AG, dann rufen Sie uns an. In unserem Informationszentrum Stiftsherrenhäuser bekommen Sie jederzeit Auskunft. Tel.: 3 83-27 10

**Braunschweiger
Verkehrs-AG**



MIT UNS KENNEN

SIE VIEL ERREICHEN.

Braunschweiger Verkehrs-AG, Taubenstr. 7, 38106 Braunschweig