

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

-
- **Neu:** Jetzt mit Infos aus dem **VBV** !!!
 - **Alt:** 50 Jahre Busbetriebshof Lindenberg
 - **Zeitlos:** Vom Ringgleis zur „ZeitSchiene“
-



Inhalt

...aus den Vereinen BIN und VBV

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 3 - Termine | 8 - JHV und „Einrollen“ der BIN 2008 |
| 4 - Mobilitätstag von VBV und BIN | 10 - Linieneinsatz Wagen 35 & 201 auf der „ 2 “ |
| 5 - Barrique - Express | 11 - Osterfahrt 2008 |
| 6 - Schaffnerschulung | 14 - 50 Jahre Busbetriebshof Lindenberg |
| 6 - BIN verschönert Betriebshof | 16 - Das etwas andere Geburtstagsgeschenk |

...aus Braunschweig

- | | |
|--|------------------------------------|
| 17 - Die „Braunschweiger ZeitSchiene“ | 23 - Schienenersatzverkehr Linie 2 |
| 20 - Entstehung des Bahnbetriebswerks BS | 24 - Der „Deutschlandbus“ |
| 22 - Richtfest neuer Straßenbahn - Bth. | 25 - Wagenparkliste der BSVAG |

...aus aller Welt

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 27 - AHN – Tagung | 34 - Überführung VT08 auf das VBV - Gelände |
| 30 - Besuch in Dortmund | 35 - Vor 30 Jahren: Ende der OWE/VH-Hornburg |
| 32 - 110 Jahre Tram in Frankfurt/Oder | 36 - Mythos „Kleiner Hecht“, Teil 1 |
| 33 - Ostern in Freiburg und Basel | |

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

Impressum

Die „BIN · Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Vorstand 1. Vorsitzender: Stefan Glinschert 3. Vorsitzender: Jörg-Michael Meschkat
2. Vorsitzender: Dieter Bolle Kassengeschäftsführer: Lars Tischer

Herausgeber Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)
Postfach 2414, 38014 Braunschweig
Mail: info@bin-info.de Konto: 200 65 67
Internet: www.bin-info.de BLZ 250 500 00
Nord/LB Landessparkasse

Redaktion u.

V.i.S.d.P. Andreas Falkenhagen (a.falkenhagen@bin-info.de)

Autoren Die Urheber der Texte und Bilder sind den entsprechenden Artikeln zu entnehmen.
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger
Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. wieder.

Einzelpreis 2,50 € **Abonnement** 13,50 € pro Jahr, inklusive Versand

Auflage 150 Exemplare

Die BIN-Info erscheint jeweils im letzten Monat des Quartals, insgesamt viermal im Kalenderjahr. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers.

Termine

BIN:

Sa.	28.06.08	BIN - Stand Oldietag VBV - Gelände
So.	29.06.08	BIN - Stand Oldietag VBV - Gelände
Sa.	05.07.08	Besuch der „Freunde der Bremer Straßenbahn e.V.“
Fr.	11.07.08	Vereinsabend 19:30 Uhr, Carl-Miele-Straße Vorbesprechung zu den „Mobilitätstagen“
Sa.	12.07.08	Schaffnerschulung durch Thomas Nabert, VBV - „Hexenhaus“
Sa.	26.07.08	Schaffnerschulung durch Thomas Nabert, VBV - „Hexenhaus“
Fr.	12.09.08	Vereinsabend 19:30 Uhr, Carl-Miele-Straße
Fr.	03.10.08	1. Historische Mobilitätstage in Braunschweig
Sa.	04.10.08	1. Historische Mobilitätstage in Braunschweig, Aktionstag
So.	05.10.08	1. Historische Mobilitätstage in Braunschweig
Fr.	10.10.08	Vereinsabend 19:30 Uhr, Carl-Miele-Straße

Im August statt des Vereinsabends die „Fahrt ins Blaue“, Termin wird noch bekanntgegeben.

VBV:

Sa.	28.06.08	11. Braunschweiger Oldietage Lokpark – Gelände des VBV
So.	29.06.08	11. Braunschweiger Oldietage Lokpark – Gelände des VBV
So.	13.07.08	Asse - Bummler
So.	17.08.08	Asse - Bummler (Jazztrain)
Fr.	19.09.08	„Aus dem Nachlaß v. Herrn Pagel“, Gaststätte „Zur Erholung“, 19:30Uhr
Sa.	20.09.08	Asse - Bummler
So.	21.09.08	Asse – Bummler
Sa.	04.10.08	Dampfpfendel BS – WF im Rahmen der 1. Historischen Mobilitätstage
Sa.	26.07.08	Kinder- und Museumstag, Gelände des VBV, 10:00 - 16:00 Uhr
Sa.	30.08.08	Kinder- und Museumstag, Gelände des VBV, 10:00 - 16:00 Uhr
Sa.	27.09.08	Kinder- und Museumstag, Gelände des VBV, 10:00 - 16:00 Uhr
So.	26.10.08	Fahrt über die VPS, Info: http://www.vbv-bs.de/stahlzeit.pdf

Termine sonstiger Veranstalter:

- 12.07. Woltersdorf: Sommerfest, Einsatz Maximum-Tw 2990, www.woltersdorfer-strassenbahn.de
- 12.07. Gotha: "80 Jahre SL2" Einsatz hist. Tw 43 mit Bw 93 und Schaffner, 10 - 16 Uhr
- 10.08. Basel / CH: 100 Jahre Tram nach Riehen
- 10.08. Wehmingen: 13. Oldtimertag im HSM,: Veteranen auf Gummireifen – Pkw und Motorräder
- 23.08. Schwerin: 100 Jahre elektrische Straßenbahn, voraussichtlich Betriebshoffest
- 13./14.09. Berlin: Traditionsfahrt Linien 13 + 14 mit histor. Omnibussen anl. 700Jahre Heiligensee

Große Dinge werfen Ihre Schatten voraus

Historischer Mobilitätstag in Braunschweig

Text: Jens Winnig

Am 4. Oktober 2008 wird der 1. Historische Mobilitätstag in Braunschweig stattfinden, veranstaltet vom Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V. (VBV) und der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN) mit Unterstützung der Braunschweiger Verkehrs-AG (BSVAG).

An diesem Tag wird in Braunschweig Einiges an historischen Straßenbahnen, Omnibussen und Eisenbahn zu sehen und zu erleben sein, abgerundet durch eine Oldtimerausstellung von Pkw, Lkw und Motorrädern. In diesem Jahr wird die elektrische Straßenbahn in Braunschweig 111 Jahre alt, der Omnibusbetrieb im Hause der Braunschweiger Verkehrs-AG 80 Jahre und vor 170 Jahren fuhr die 1. Deutsche Staatseisenbahn zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel. Diese drei Jubiläen sollen an diesem Tag gefeiert werden.

Die Braunschweiger Verkehrs-AG stellt uns dafür einen Teil des Betriebshofes Altewiek zur Verfügung, wofür wir uns vorab rechtherzlich bedanken möchten. Der VBV ist im Lokpark an der Borsigstraße sowie mit einem Dampfpendelzug zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel aktiv und die BIN veranstaltet neben einer Fahrzeugausstellung der verschiedenen Verkehrsträger auf dem Betriebshof Altewiek zwei Sonderlinien für die Besucher durch. Die Straßenbahnsonderlinie wird vom Betriebshof Altewiek über Hauptbahnhof – Kennedy-Platz und Schloss zurück zum Betriebshof Altewiek als Ringlinie fahren und die Omnibuslinie wird die Veranstaltungsorte Betriebshof Altewiek – Hauptbahnhof Südeingang – Lokpark und zurück verbinden. Auf der Omnibuslinie werden auch Omnibusse anderer Städte eingesetzt. Bei der Straßenbahn werden verschiedene Museums- und Linienfahrzeuge zum Einsatz kommen. Für Fotografen ist geplant, auf dem Betriebshof Altewiek eine Fotostunde anzubieten, wo ein kleiner Eintritt erhoben wird, um die Fahrzeuge ohne große Besuchermengen fotografieren zu können.

An unserem nächsten Vereinsabend am 11. Juli 2008 um 19.30 Uhr werden wir über den Sachstand der Planungen zu diesem Tag vortragen und weitere Anregungen und Ergänzungen freuen. Daher erfolgt noch mal ein Aufruf an Alle unsere Vereinsmitglieder sich den Zeitraum vom 2. bis 5. Oktober zu reservieren und uns bei der Veranstaltung zu unterstützen, damit diese zu einem großen Erfolg für uns alle Beteiligten wird. Lasst uns Braunschweig von der schönsten Seite den Gästen präsentieren und dies in unserer neuen Vereinskleidung. Wer diese noch nicht bestellt hat (Bestellung bis 11. Juli!!) , wende sich an Christoph Heine, Email: C.Heine@bin-info.de bzw. per Post; Anschrift siehe Impressum.

Barrique – Express

Text: Stefan Glinschert

Zu einer ganz besonderen Fahrt lädt die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr in Zusammenarbeit mit dem Weinhandel Barrique aus Wolfenbüttel ein. Zum ersten Mal startet am 5. September der Barrique - Express zu einer abendlichen Tour durch Braunschweig, bei der nicht die historische Straßenbahn im Vordergrund steht, sondern das Probieren feinster Malt - Whiskys.

Aufgrund der hohen Nachfrage sind bereits heute schon alle Karten verkauft, obwohl nicht ein Plakat gedruckt oder ein Zeitungsartikel veröffentlicht wurde. Aus diesem Grund sind weitere Termine zu den Themen Whisky und Wein in Arbeit, die aber zu Redaktionsschluss noch nicht feststanden.

Sollten auch Sie Interesse an einer solchen Fahrt haben und möchten benachrichtigt werden, wenn die neuen Termine feststehen, dann melden Sie sich bei unserem Schriftführer Christoph Heine unter C.Heine@bin-info.de oder schauen Sie hin und wieder auf unserer Internetseite unter www.bin-info.de vorbei.



Schaffnerschulung

Text: Thomas Nabert

Die diesjährige Schaffnerausbildung findet in der Zeit von 9 Uhr bis 13 Uhr auf dem VBV-Gelände an der Borsigstraße statt. Interessenten können zwischen zwei Terminen wählen: 12.07.2008 oder 26.07.2008.

Themen der Schulung:

- Tarif- und Beförderungsbedingungen (insbesondere Neuerungen in diesem Jahr),
- Umgang mit Kunden, vereinsinterne Infos für die Abwicklung von Sonderfahrten.

Der Kurs wendet sich an Vereinsmitglieder, die schon eine Ausbildung erhalten haben und diese vertiefen und ergänzen möchten. Gleichermaßen wendet sich die Schulung aber auch an Vereinsmitglieder, die bisher noch nicht ausgebildet worden sind. Je nach Wunsch der Teilnehmer können Schwerpunkte in der Schulung gesetzt werden.

BIN verschönert neuen Betriebshof

Text: Jörg-Michael Meschkat

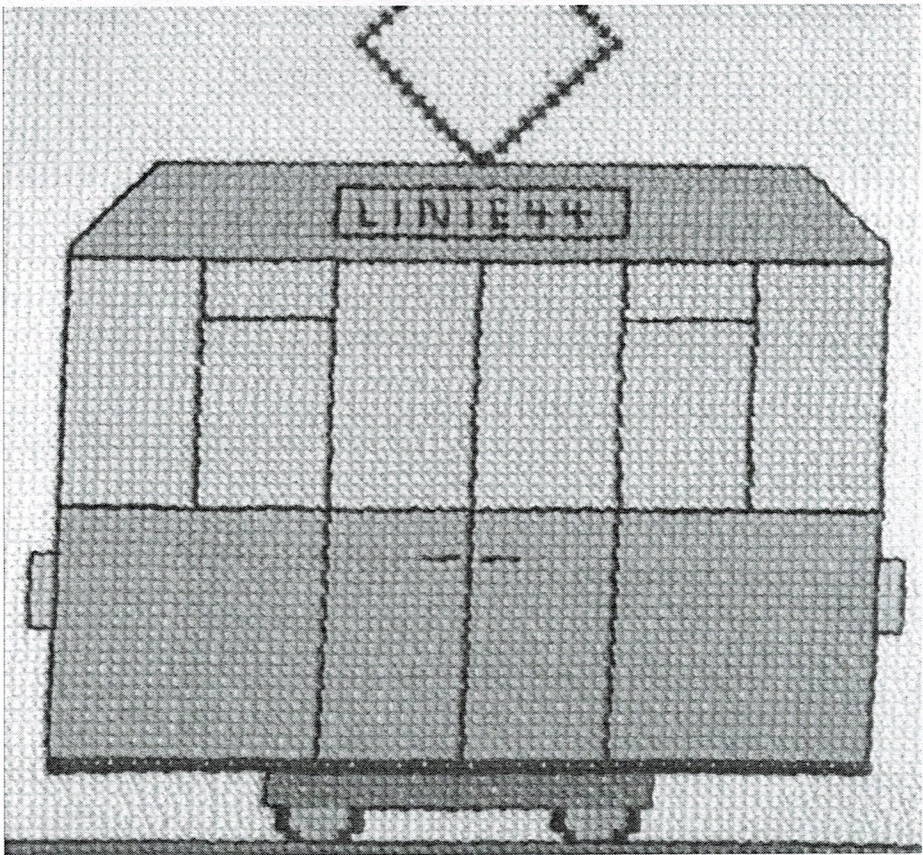
Der im Jahr 2006 vom Verfasser dieses Artikels getätigte Vorschlag, der Braunschweiger Verkehrs-AG zur Einweihung des neuen Straßenbahnbetriebshofes am Hauptgüterbahnhof für deren Verwaltungsgebäude neue einheitlich gerahmte und beschriftete Fotos zu schenken, soll nun umgesetzt werden.

Im Rahmen der Vorstellung des neuen BIN - Vorstands am 24.06.2007 war dieses Thema der Geschäftsleitung der Braunschweiger Verkehrs-AG näher gebracht worden. Der Vorstandsvorsitzende, Herr Thies Hinckeldeyn, sowie der Leiter Marketing, Herr Dirk Bartels, waren von dem Vorschlag sehr angetan. Einzig die Farbe und das Material der Rahmen behält sich die Verkehrs-AG vor. Wir spenden die entsprechend beschrifteten Motive und die Verkehrs-AG beschafft auf Kosten der BIN dazu die für ihren Geschmack passenden Rahmen.

Die ausgewählten Motive sollen 111 Jahre elektrische Straßenbahn in Braunschweig möglichst umfassend widerspiegeln. Gesucht werden qualitativ hochwertige Bilder im Format ca. 30 cm mal 40 cm. Die Motive sollten neben dem Objekt „Straßenbahn“ auch einen entsprechenden Vorder- oder Hintergrund vorweisen (z. B. Frühlingsbilder auf dem Lessingplatz). Den Ideen sind keine Grenzen gesetzt. Entscheidend ist nicht die Anzahl der Motive, sondern die Qualität der Aufnahmen.

Und hier können Sie sich einbringen: Sichten Sie Ihre Fotosammlungen und wählen Sie besonders schöne oder historisch interessante Aufnahmen aus (kleine Formate). Bringen Sie zum Vereinsabend am 12.09.2008 Ihre „Schätze“ mit und überlassen Sie diese leihweise dem Vereinsvorstand. Dieser wird in Ruhe darüber entscheiden, welche Motive für die Aktion verwendet werden sollen. Die Originale erhalten sie natürlich zurück. Bitte beschriften Sie die Bilder auf der Rückseite mit Ihrem Namen, dem Aufnahmezeitpunkt, dem Ort der Aufnahme und dem Fahrzeugtyp.

Der Vorstand freut sich auf zahlreiche interessante Aufnahmen und bittet um Verständnis dafür, dass aus Kostengründen natürlich nur eine begrenzte Auswahl der Bilder das neue Verwaltungsgebäude der Verkehrs-AG schmücken kann.



**Historisch und eine Zierde für jeden Betriebshof, leider jedoch kein Foto.
Dafür mit Liebe gestickt in der 5. Klasse von Andreas Falkenhagen.**

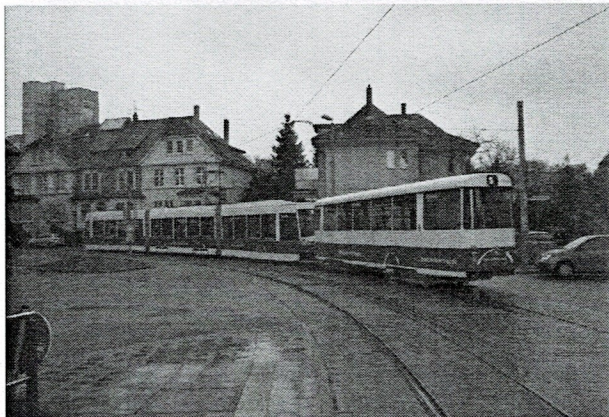
Jahreshauptversammlung und „Einrollen“ der BIN 2008

Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Jens Winnig

Ordnung muß sein! Das gilt - eigentlich selbstverständlich - auch für die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr. Daher wurde für den 15. März 2008, einem Sonnabend, form- und fristgerecht nach § 7 (1) der Vereinssatzung zur ordentlichen Jahreshauptversammlung der Mitglieder eingeladen. Nicht nur, dass damit der deutschen Gründlichkeit genüge getan werden sollte, die BIN-ler nutzten die Gelegenheit sogleich, aus diesem formalen Anlass ein gemütliches Beisammensein werden zu lassen.

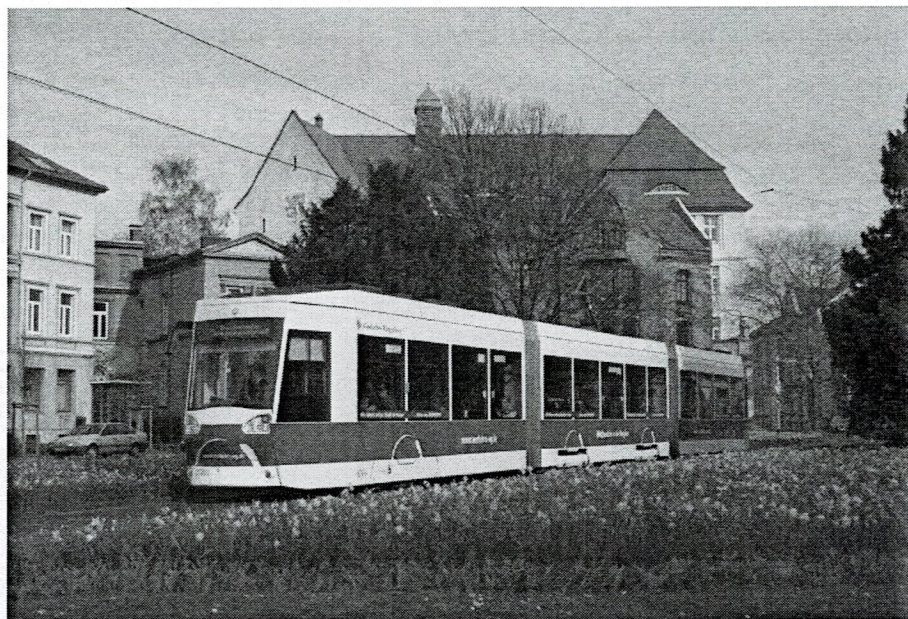
So begann der Tag um 14 Uhr zunächst mit dem „Einrollen“: Niederflur-Triebwagen 0760 fuhr -unter fachkundiger Bedienung durch Vereinsmitglied Thomas Nabert- die muntere Gesellschaft durch das Braunschweiger Netz; Ziele waren Heidberg, Stöckheim und Broitzem. Danach hieß es Einrücken zur JHV im Sitzungssaal des Bth. Altwiek. Diese begann pünktlich um 17 Uhr mit Kaffee und Kuchen. Für die kulinarische Versorgung ist engagierten Vereinsmitgliedern, allen voran Familie Grau besonders zu danken.

Inhaltlich kann der formale Teil der Sitzung entsprechend der in der Einladung bekanntgegebenen Tagesordnung wie folgt umrissen werden: Es waren mehr als 25% der Mitglieder anwesend, so dass die Versammlung beschlussfähig war. Das Protokoll vom 10.03.07 wurde genehmigt, der Vorstand entlastet sowie die Finanzen des Vereins für in Ordnung befunden. Personelle Veränderungen im Vorstand ergaben sich nicht und der bisherige Kurs hinsichtlich der Museumswagen, d.h. Rekonstruktion Tw 82 und Lösung des technischen Problems der Schützensteuerung von Tw 15 evtl. in Zusammenarbeit mit Fa. Kiepe soll beibehalten werden. Darüberhinaus wurde bekanntgegeben, dass der Museumswagenbestand durch ein weiteres Fahrzeug, Tw 7356, nun wieder Tw 41, ergänzt wird.



**Dieser Zug stand uns
für das „Einrollen“
leider NICHT zur
Verfügung, allem
Anschein nach zielt
sich der Umbau - Bw
technisch noch
etwas, den 07ern zu
folgen.**

**Vielleicht nächstes
Jahr...**



**Die beliebten Fotohalte Lessingplatz und Broizem „Das Tor“
durften auch beim „Einrollen“ 2008 nicht fehlen.**

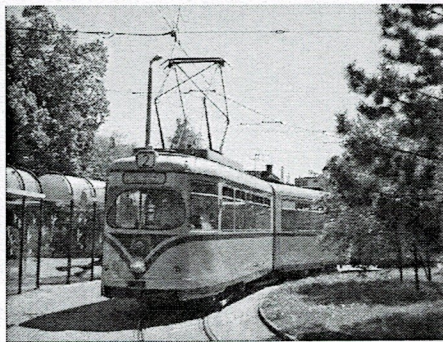


Linieninsatz mit Tw35 und Bw201 auf der Linie 2

Text und Bilder: Christoph Heine

Auch in diesem Jahr hat der Verein wieder den schon traditionellen Liniendienst im Mai mit dem Triebwagen 35 und Beiwagen 201 übernommen.

Nachdem die Verbrauchermesse auf dem Messegelände von Frühjahr auf den Herbst verlegt worden ist, waren wir am 10. Mai 2008 mit dem Triebwagen 35 und Beiwagen 201 während des Landesturnfestes auf der Linie 2 zwischen Siegfriedviertel und Helmstedter Straße unterwegs.



Der Museumszug Tw35 mit Bw201 beim Linieninsatz am Rathaus und in der Wendeschleife Helmstedter Straße.



Das Gruppenbild an der Ottenroder Straße mit allen Schaffnern und unserem „Allroundfahrer“.

Dank des eingespielten Schaffnerteams und der guten Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Verkehrs-AG konnte der Verein wieder den nicht mehr alltäglichen Liniendienst des Museumszuges für die zahlreichen Fahrgäste reibungslos durchführen und auch den Interessierten präsentieren.

Während des Einsatzes konnten wir einen Gastbus von der Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück sichten, der als Shuttle-Bus für die Gäste des Landesturnfestes aus Osnabrück diente.



Osterfahrt zum zweiten

Text: Stefan Glinschert

Nach dem im letzten Jahr zum ersten Mal eine Osterfahrt angeboten und diese von den Fahrgästen auch sehr gut angenommen wurde, lag es auf der Hand auch dieses Jahr diese Veranstaltung in Zusammenarbeit mit der Braunschweigischen Landeskasse anzubieten.

Bereits kurze Zeit nach dem Erscheinen eines Veranstaltungshinweises in der Braunschweiger Zeitung waren alle Karten fast restlos vergriffen und so konnte am Sonntag, 23. März der vollbesetzte Tw35 + Bw201 pilotiert von Sebastian Wojtke zwei Mal in Richtung Stöckheim abfahren. Unterwegs gab es dieses Mal als kleine Neuerung für die Kinder ein Gewinnspiel mit Fragen, die links und rechts der Fahrstrecke Antworten fanden: Wer unter anderem wusste, ob der Erbauer des ersten Omnibusses Heinrich Büssing, John F. Kennedy oder Theodor Ottmer hieß oder ob man das Hochhaus im Heidberg Semikolon, Bindestrich oder i-Punkt nennt, konnte einen von drei i-pod nanos gewinnen.

Im Zoo bildete sich zuerst eine lange Schlange an der Kasse, da jedes Kind einen Schokoladenosterhasen geschenkt bekam. Anschließend ging es dann auf eine ausgiebige Entdeckungsreise, bei der besonders die Waschbären und Ziegen im Mittelpunkt standen.

Ein weiteres Highlight im Jahr 2008 war eine extra für den Verein "Just Help" durchgeführte Fahrt. Auf Einladung der Braunschweigischen Landessparkasse konnten so über 60 Menschen mit und ohne Handicap einen aufregenden Tag im Zoo verbringen. Dank einer starken Gemeinschaft war auch der Einstieg in die Museumswagen für die Rollifahrer kein unüberwindbares Hindernis.

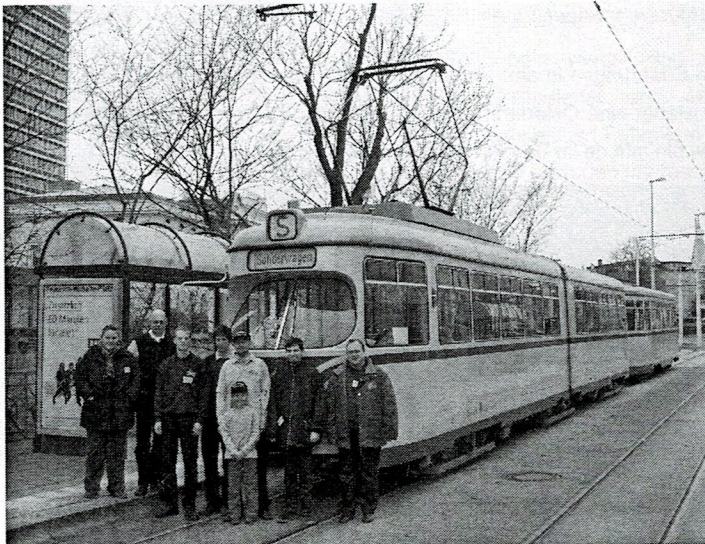
Auf Grund der positiven Erfahrungen in den letzten zwei Jahren steht schon heute fest, dass es auch im nächsten Jahr wieder eine Osterfahrt geben wird. Weitere Fotos von der Osterfahrt gibt es im Internet unter www.bin-info.de im Bereich Sonderfahrten.



**Die Gruppe des Vereins „Just Help“ am Eingang des Stöckheimer Zoos.
Bild: Katherin Grobe**



Das Foto zeigt von rechts: Stefan Glinschert (1. Vorsitzender der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.), Herrn Karl-August Trawny (Vorstand Braunschweigische Landessparkasse), Juri Stephan mit Vater und Bruder, sowie Laura Baumert mit ihrer Mutter bei der Übergabe der Gewinne. Bild: Jens Winnig



Die BIN-Osterhasen vor ihrer Bahn.

**Bild:
Christoph Heine**



Auf in den Zoo! Waschbär & Co. warten schon...
Bilder: Katherin Grobe



50 Jahre Bus-Betriebshof Lindenberg

Text und Bilder: Jens Winnig

Am 17. Mai feierte die Braunschweiger Verkehrs-AG das 50 jährige Bestehen Ihres Bus-Betriebshofes im Braunschweiger Ortsteil Lindenberg. Dies war die erste größere Veranstaltung der letzten Jahrzehnte dort, an die ich mich erinnere. Auch die BIN war mit einem Stand bei dem Fest vertreten und war vor der Werkstatt positioniert. Wir bedanken uns für die Einladung von Herrn Dirk Bartels zur Teilnahme. Unser Umsatz war trotz des Wetters zufriedenstellend. Unseren Stand haben betreut: Kai Rahe, Alex Schwieger, Thomas Nabert, Christoph Heine und Jens Winnig

Gleichzeitig wurden 20 neue Mercedes-Benz Gelenkornibusse vom Typ Citaro der Öffentlichkeit vorgestellt und wie die neuen 07er Straßenbahnen auf Ortsteile getauft. Zudem wurden Werkstattführungen gemacht. Es war eine Bühne und ein reichhaltiges Programm für Kinder im Angebot.

Die Busse wurden wie folgt getauft:

0801 Lindenberg	0806 Lehdorf	0811 Ölper	0816 Stiddien
0802 Bevenrode	0807 Nordstadt	0812 Rautheim	0817 Südstadt
0803 Bienrode	0808 Mascherode	0813 Riddaggshausen	0818 Timmerlah
0804 Geitelde	0809 Leiferde	0814 Rüningen	0819 Viewegs Garten
0805 Hondelage	0810 Querum	0815 Schunteraue	0820 Waggum

Bei den Vorbereitungen kam es zu einer Panne, der Ortsteil Viewegs Garten war am Bus wie folgt geschrieben: „Viehwegs Garten“ Der Fehler wurde nach dem Aufbau, jedoch noch vor der Taufe berichtigt. Auch der Bus 0820 war nicht 0820 sondern 0705, der bis in den Samstagmorgen zum 0820 hergerichtet wurde. Der wahre 0820 Stand mit einem Motorschaden in der Mercedes-Benz Niederlassung an der Frankfurter Straße. Neben einem Typenschriftzug am Heck fiel die abweichende Lüftungsklappenlackierung auf. Die Werkstatt hat sonst alles versucht, dass es nicht auffällt.

Zudem wurde der Büssing - Museumsbus 6512 zu Pendelfahrten eingesetzt und der Büssing / Emmelmann Gelenkbus 6952 der KVG Braunschweig vom Verein Heinrich Büssing Verkehrsgeschichte e.V. präsentiert. Inzwischen ist der Infobus 7802 der Braunschweiger Verkehrs-AG ein historischer Omnibus und hat deshalb in den letzten Tagen eine neue geklebte Lackierung erhalten, die er auch am 17.05. präsentierte. Die weißen Flächen sind jetzt einem Silbergrauton gewichen.

In der Werkstatt konnte der Fortschritt bei der Restaurierung von 6515 angeschaut werden, welcher langsam in der Vollendung geht. Im Moment wird an der zweiten Etage und im inneren Bereich gearbeitet. Ob er zum 4. Oktober 2008 fertig wird ist zur Zeit ungewiss. Lassen wir uns überraschen.



**Impressionen:
50 Jahre Busbetriebshof
Lindenberg
Alt wie Neu erfahren hier
fürsorgliche Wartung und Pflege.**

**Anlässlich dieses Tages:
Die BIN mittendrin! (Draußen
bleiben mußte nur das Wetter!)**



Das etwas andere Geburtstagsgeschenk

Text und Bilder: Jens Winnig

Unser Vereinsmitglied Joachim Heindorf hat zu seinem Geburtstag eine Straßenbahnfahrschule im Hannoverschen Straßenbahn-Museum (HSM) Wehmingen bekommen.

Am 7. Juni 2008 war es soweit, um 14 Uhr sollte er da sein und wurde von Frau Sabine Pfeil, der Pressesprecherin begrüßt. Nach einer Führung durch das Museum begann dann um 14:30 Uhr die Fahrschule. Unter der Anleitung des 1. Vorsitzenden des Museums Herrn Mathias Hartmann begann auf dem üstra - Aufbautriebwagen 236 die Einweisung. Nach einigen Runden wurde dann der Solotriebwagen zu einem klassischen üstra - Drei - Wagenzug gekoppelt und nun das Fahrverhalten getestet. Nach einer kurzen Pause wurde dann mit dem vierachsigen Gelenktriebwagen 2 aus Neunkirchen eine Runde über das Gelände gedreht. Als Dank gibt es eine Urkunde und Joachim geht beim HSM in die Geschichtsbücher ein als erster Fahrschüler. Danke an Alle, die dies ermöglichen.

Wer ebenfalls Interesse daran hat, kann sich unter www.wehmingen.de informieren und dort dann Kontakt aufnehmen. Hannoversches Straßenbahn - Museum e.V. *Museumsgelände:* Hohenfelser Straße 16; 31319 Sehnde



Die Braunschweiger „Zeitschiene“

170 Jahre Eisenbahnen in Braunschweig

1. – Die Eröffnung der Braunschweiger ZeitSchiene –

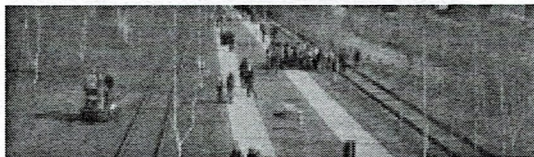
Text: Katja Ortseifen (VBV e.V. - Arbeitskreis Braunschweiger ZeitSchiene)

Am 13. April 2008 fand, initiiert vom Arbeitskreis Braunschweiger ZeitSchiene und unterstützt durch die Braunschweigische Landschaft e.V., mit annähernd 600 Gästen die Eröffnung des ersten Teilabschnitts der Braunschweiger ZeitSchiene statt.

Neben Grußworten des Bezirksbürgermeisters Herrn Oppermann und des Vorsitzenden des Vereins AntiRost e.V. Herrn Hinterberg wurde im Festvortrag von Herrn Professor Dr. Biegel auf die Historie des seit 170 Jahren bestehenden Eisenbahnverkehrs in Braunschweig eingegangen. Aus dem Arbeitskreis gab Herr Bosse einen Überblick über die Idee, die Entwicklung und das weitere Vorgehen für die Braunschweiger ZeitSchiene. Vom Beschäftigungsbetrieb der Stadt Braunschweig berichtete Herr Junge über die voranschreitenden Arbeiten am Ringgleis. Seitens der Arge Braunschweig wurde von Herrn Rexhausen das Projekt 50 Top erläutert, das maßgeblich zum Ausbau des Ringgleises beigetragen hat.

Im Anschluss an die offizielle Eröffnung des ersten Dekadensteins „1838“ durch Herrn Professor Dr. Biegel und Herrn Oppermann wurden die ersten Führungen auf der Braunschweiger ZeitSchiene vom KulturTeam Braunschweig e.V. angeboten, woran rund 160 Personen teilnahmen. Kleinere Besucher konnten sich derweil die Zeit mit Draisinenfahrten des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V. und mit Kutschfahrten der Bäckerei Milkau vertreiben.

Im Nachgang erfolgten durchweg positive Berichte in der Braunschweiger Zeitung, im regionalen Radiosender und in den Abendnachrichten des NDR Fernsehens. So ist die Braunschweiger ZeitSchiene am Tag ihrer Eröffnung auch über die Grenzen Braunschweigs hinaus bekannt geworden – ein rundum gelungener Tag. Von der Veranstalterseite aus noch einmal herzlichen Dank an alle großen und kleinen Helfer und den Partnern aus privaten, wissenschaftlichen, städtischen Einrichtungen, Firmen und Vereinen, ohne die die Eröffnung der Braunschweiger ZeitSchiene so nicht möglich gewesen wäre.



Mehr als 600 Gäste nahmen an der Eröffnung teil: Angeboten wurden Führungen und Draisinenfahrten. Bilder: Ulf Mahrt



**Enthüllung
des
Dekaden-
steins
1838**

2. - Führungen auf der „ZeitSchiene“ -

Spaziergang auf dem neuen Teil des Ringgleises:

Braunschweig im Eisenbahnzeitalter

Auf dem Weg zwischen Broitzemer Straße und Arndtstraße geht es nicht nur um Eisenbahngeschichte, sondern auch um die Menschen, die hier lebten, und die Unternehmen, in denen sie arbeiteten.

Dauer: 1-1,5 Std. - Treffpunkt: Fußgängerbrücke beim Westbahnhof - Kostenbeitrag: 5 Euro

Termine: Dienstag, 1.7.2008 um 10.30 Uhr und Samstag, 11.10.2008 um 15.00 Uhr

Radtour:

Die Eisenbahn- und Industriegeschichte in Braunschweig

Im Jahr 1838 wurde auf der Strecke von Braunschweig nach Wolfenbüttel die erste Staatseisenbahn Deutschlands eröffnet. Durch das neue Verkehrsmittel begann nun auch in Braunschweig die Industrialisierung. Viele Menschen kamen in die Stadt um zu arbeiten und hier zu wohnen. Auf unserer Radtour wollen wir Zeugnisse der Eisenbahngeschichte und auch der Industrie aufsuchen und nacherleben, was sich im 19. Jahrhundert in Braunschweig alles verändert hat. Die Radtour enthält kaum Steigungen und kann auch von Kindern ab dem Grundschulalter bewältigt werden.

Dauer: Ca. 2Std - Treffpunkt: Hauptportal Alter Bahnhofs (heute Landessparkasse) – Kosten 7€

Termin: Sonntag, 31.8.2008 um 10.30 Uhr

Alle Veranstaltungen können auch als Gruppe gebucht werden. Informationen hierüber erteilt das Kulturteam Tel. 0531-575788 und Mail: kulturteam.braunschweig@t-online.de



Weitere Informationen in den Begleitbroschüren (erhältlich im Braunschweigischen Landesmuseum, im Lokpark Borsigstraße oder während der Führungen)!

www.braunschweigerzeitschiene.de

**Die zahlreichen
Gäste hören die
Rede von Herrn
Professor Dr.
Biegel zur
Eröffnung der
Braunschweiger
ZeitSchiene.**

**Bild: Archiv
Heiko Krause**



3. Gebäck von Milkau zum Jubiläum

170 Jahre Deutsche Staatseisenbahn / Eröffnung 1. Deutsche Staatseisenbahn

Anlässlich der Eröffnung der Braunschweiger Zeitschiene am 13. April hatte die Bäckerei Milkau eine Dampflokomotive im Angebot, welche von Willi Meister in Zusammenarbeit mit der Bäckerei entstanden ist. Aus einem Quarkkölteig mit Schokoglasur und in Zuckerglasur 1838 für den Beginn der 1. Deutschen Staatseisenbahn. Die Lok war überall in den Filialen erhältlich und fand guten Absatz.



Das schmeckt:

**Loks aus
Backwerk zum
Anlass des
Jubiläums!
So charmant
präsentiert, da
beißt jeder an.**

**Bild:
Jens Winnig**

Die Entstehung des Bw Braunschweig an der Ackerstraße

Textzusammenstellung und Bild: Marc Lewandowski

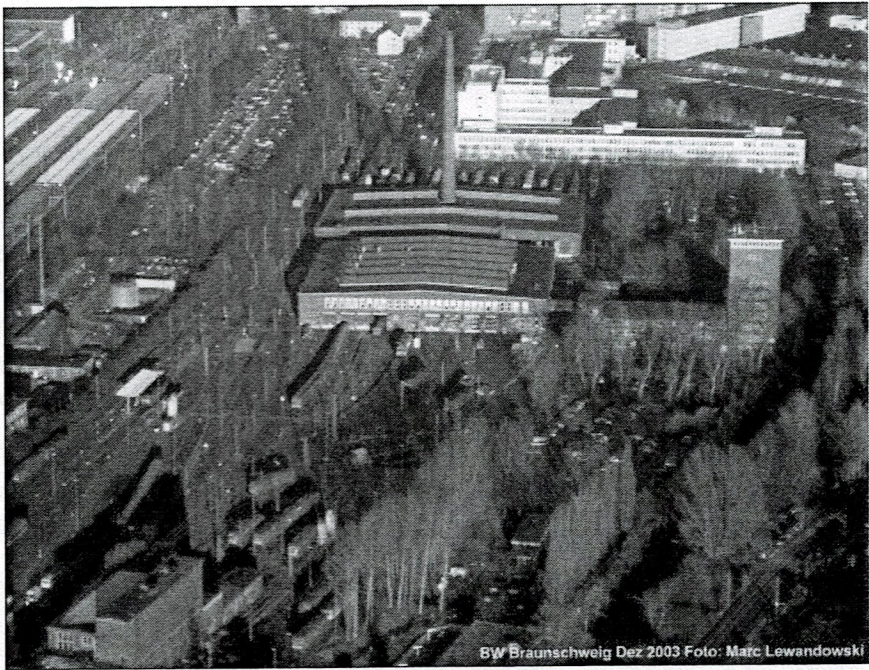
Die im Salzgitterraum vorgefundenen reichhaltigen Erzvorkommen gaben den Anstoß zur Einrichtung eines Industriezentrums in unserer Region. Um dieses erschließen zu können, benötigte man die Eisenbahn und damit ein großes Bahnbetriebswerk. Im Raum des Verschiebebahnhofes Braunschweig sollte es entstehen. Geplante wurde es für eine Kapazität von 180 Dampflokomotiven. Die Stadt Braunschweig wehrte sich gegen diese Planung wegen der zu erwartenden Luftverunreinigung durch die ungewöhnlich große Anzahl von Lokomotiven. An die Elektrifizierung der Bahn in Braunschweig dachte zu diesem Zeitpunkt noch niemand.

Deshalb entschloss man sich ein Bw für die feuerlose Dampflokabstellung zu planen. Es war angedacht, dass die Lokomotiven, die längere Zeit im Bw blieben, ohne Ruhefeuer abgestellt werden sollten. Alle beim ausräumen der Feuerkiste anfallenden und noch brennbaren Bestandteile sollten in einem Heizkraftwerk (HKW) und in einer Gasanstalt zur Dampf- und zur Gasherstellung verwendet werden. Außerdem sollten die kalt abgestellten Lokomotiven kurz vor ihrem erneuten Einsatz mit dem Dampf aus dem HKW gefüllt werden. Mit dem Gas sollte das vorbereitete kalte Kohlebett in den Lokomotiven gezündet und sofort in Brand gesetzt werden. Diese Idee wurde auch von der Stadt Braunschweig für gut befunden.

Der Bau begann bereits im ersten Kriegsjahr 1940 auf der Grundlage zurückgestellter Pläne, die einst für das Bw Berlin-Großbeeren entworfen worden. Schon 1941 sollte das Bw dem Betrieb übergeben werden. Die Kriegseinwirkungen verzögerten jedoch alle Arbeiten. Erst 1943 war das erste Gebäude, der Wasserturm, fertig gestellt.

Das Heizkraftwerk befand sich im Rohbau. Erst zwei der drei geplanten Kesselanlagen waren eingebaut. Anfang 1945 waren die Arbeiten soweit vorangeschritten, dass man von einem Teilabschluss sprechen konnte. Die Teilanlage wurden zu diesem Zeitpunkt dem Betrieb übergeben. Doch die direkten und indirekten Kriegseinwirkungen verzögerten alle Arbeiten im hohen Maße.

In den ersten Nachkriegsjahren hatte das noch lange nicht fertig gestellte Bw Brg Vbf, wie es damals bezeichnet wurde, eine Sonderaufgabe durchzuführen. Es handelte sich hierbei um den von der englischen Militärregierung angeordneten "Berlin-Verkehr". Unter den damaligen Verhältnissen benötigten die Personale für eine Berlinfahrt, die normalerweise 5-10 Stunden dauerte, 8-14 Tage! Das Bw brauchte enorme Personal- und Material- Verstärkung. Aus allen Teilen der englischen Besatzungszone wurden sie im Bw Brg Vbf für den Berlinverkehr eingesetzt. Es wurden weitaus mehr Lokomotiven benötigt, als vorhanden waren.



Der Verschleiß war enorm, es ist nicht selten vorgekommen, dass Lokomotiven mit 5 heißen Achsen nach Braunschweig zurückkehrten. Mit der durch die Währungsreform ausgelöste Berlin-Blockade endeten diese Zustände schlagartig und das Bw Brg Vbf hatte seine Feuertaufe hinter sich.

In den Folgejahren wurde stetig an der Fertigstellung des Bw Vbf weitergearbeitet. Unangenehm war das Fehlen der Rauchabführungen in Schuppen 1, da die Anlage zum Baubeginn noch als feuerloses Bw in Planung stand, was aber nicht mehr durchgeführt wurde. 1947 wurden zwei Rauchkanäle mit Gebläse in der Halle installiert, was die Situation ein wenig verbesserte. Im Jahr 1954 wurde das Erdgeschoß des Verwaltungsgebäudes zwischen Wasserturm und Lokhalle 1 gebaut. Erst 2 Jahre später stockte man es auf seine heutige Größe auf, wodurch viele der Behelfsunterkünfte im Bw Bereich überflüssig wurden. Ende 1957 war der Bau der Lokhalle 2 bereits im vollem Gange. Diese Halle wurde in einer damals modernen Spannbetonkonstruktion errichtet. Für die lange im Bw ersehnte Sammelrauchabführung wurde in der Hallenmitte ein 70 m hoher Schonstein errichtet, der heute - etwas gestutzt - unter Denkmalschutz steht. Die Halle 2 wurde genau zum Termin 01.10.1960, dem Tag der Zusammenlegung der beiden Braunschweiger Bahnbetriebswerke Bw Hbf und Vbf, fertig gestellt.

Der letzte Nagel

Richtfest des neuen Stadtbahnbetriebshofes

Text: Stefan Glinschert

Am 8. Mai 2008, kurz nach 12 Uhr war es endlich soweit und Herr Fischer Bereichsleiter Stadtbahn bei der Braunschweiger Verkehrs-AG und somit auch Bauherr des neuen Betriebshofes konnte den letzten Nagel einschlagen. Zugegeben, es war ein rein symbolischer Akt, denn die Möglichkeit einen Nagel in den Stahlträger der Dachkonstruktion zu schlagen, bedarf entweder sehr viel Kraft oder aber eines Tricks und so hatte man um den Träger herum eine kleine Holzkonstruktion gezimmert und so auch dieses kleine Probleme elegant gelöst, wie die vielen größeren, die bisher schon während der Bauphase aufgetreten sind.

Bevor aber Herr Fischer zur Tat schreiten konnte, sprach Herr Rohlfing von der Firma Ostbau den Richtspruch, trank auf das Wohl aller, wünschte dem weiteren Bauverlauf bestes Gelingen und ließ das Glas aus luftiger Höhe zu Boden fallen, wo es schließlich auch zerbrach.

Das sich die finanziellen Investitionen von 40 Millionen Euro (15 Millionen Eigenanteil Verkehrs-AG) dieses Jahrhundert-Projektes lohnen, konnte man bei der anschließenden Besichtigung der einzelnen Gebäude auf dem weitläufigen Areal, immerhin ein Fläche von gut 70.000 m², erkennen. So besticht zum Beispiel der Werkstattbereich durch seine elegante Deckenkonstruktion mit Fischbauchträgern und das Verwaltungsgebäude durch ein sehr luftiges und helles Treppenhaus. Aber nicht nur die Optik stimmt, sondern auch die Funktionalität. So verfügt der Werkstattbereich über großzügige Grubenanlagen und mehrere Dacharbeitsstände. Die Lagerstätten für die Ersatzteile sind ebenerdig zu erreichen, so dass die bisherigen Wege in den Keller zukünftig entfallen werden und die Halle für Karosseriearbeiten ist separat und besonders schallisierend ausgeführt, so dass das übrige Werkstattpersonal nicht durch Lärm belästigt wird.

Auch wenn der Bau zur Zeit zügig voranschreitet und die ersten Gleise bereits liegen, kann man es sich noch nicht wirklich vorstellen, dass bereits im November das Verwaltungsgebäude bezogen werden soll und im Januar 2009 dann der Umzug vom alten Betriebshof in der Georg-Westermann-Allee zum Hauptgüterbahnhof erfolgen wird.

Ersatzverkehr wegen Gleisbauarbeiten am Leonhardplatz

Text und Bilder: Christoph Heine

In der Zeit vom Samstag, 19. April 2008 (ca. 17.30 Uhr) bis Sonntag, 20. April 2008 (Betriebschluss) wurde wegen Gleisbauarbeiten am Leonhardplatz ein Schienenersatzverkehr für die Linie 2 zwischen Rathaus und der Endschleife Helmstedter Straße eingerichtet.

Während der Bauarbeiten fuhr die Linie 2 vom Siegfriedviertel kommend ab der Haltestelle Rathaus über den J.-F.-Kennedy-Platz und Kurt-Schumacher-Straße zum Hauptbahnhof. Die eingesetzten Busse des Schienenersatzverkehrs fuhren ab Rathaus über Staatstheater und Leonhardstraße zur Endschleife Helmstedter Straße.

Die Linie 5 wurde entsprechend über die Kurt-Schumacher-Straße und J.-F.-Kennedy-Platz in den Waisenhausdamm (Ersatzhaltestelle Schloss) umgeleitet, um dann weiter über die Friedrich-Wilhelm-Straße nach Broitzem zu fahren.



Wegen der Gleisbauarbeiten am Leonhardplatz mussten die Linien 2 und 5 einen nicht alltäglichen Linienweg fahren.



Der Omnibus 0603 während des Schienenersatzverkehrs am Rathaus und in der Endschleife Helmstedter Straße.

Der Deutschlandbus rollt wieder im Netz der Verkehrs-AG

Als „Ergebnisträger“ einzigartig in Deutschland

Text und Bild: Pesseinformation der Braunschweiger Verkehrs-AG

Mit dem Anpfiff zur Europameisterschaft 2008 rollt er wieder durch Braunschweigs Straßen, der Deutschlandbus der Verkehrs-AG. In den Farben Schwarz Rot Gold mit stilisierten Fans und dem „Tooorschrei“ an beiden Seiten, bietet er diesmal noch einen besonderen Service für alle Fußballfans. Die vier Gruppen mit all ihren Paarungen stehen an den Seitenscheiben des Busses. Jeden Morgen werden die aktuellen Spielergebnisse des Vorabends eingeklebt, sodass der Bus so zur rollenden Ergebnistafel wird und von Stadtteil zu Stadtteil fährt, vor allem aber durch die Braunschweiger City.

„Der Bus war bei seinem ersten Einsatz zur Weltmeisterschaft 2006 ein Unikat, einzigartig in Deutschland“, sagt Dirk Bartels, Bereichsleiter Marketing bei der Braunschweiger Verkehrs-AG. „Und das toppen wir jetzt mit den Ergebnisservice. Das hat nur unser Bus. Ich hoffe, dass wir am Tag nach der EM draufschreiben können – herzlichen Glückwunsch dem Europameister Deutschland“, ist Dirk Bartels optimistisch. Der Bus, der auf verschiedenen Linien verkehren soll, hat es auch in sich. Die Decke des Busses dient als „Teamfeld“ auf das jeder Kunde einen „Teamaufkleber“ kleben kann. Diesen erwirbt er beim Fahrer für 2 Euro, schreibt seinen, den Namen einer ihm lieben Person oder auch zwei Namen, drauf und verewigt sich damit auf dem Teamfeld, wird also Teil des Busses.

„Diese Aufkleber kann man auch in unseren Kundenzentren in den Stiftsherrenhäusern an der Kleinen Burg und am Hauptbahnhof kaufen, beschriften, dort abgeben und wir kleben sie dann für den Kunden in den Bus“, sagt Dirk Bartels. Bereits am nächsten Morgen kann der Fan seinen Aufkleber auf dem großen Teamfeld an der Decke des Busses entdecken. Oder er sucht den Bus auf seiner momentanen Linie und klebt dann den Teamaufkleber selbst auf das große Spielfeld. Der Erlös dieser Aktion ist für ein Braunschweiger Kinderfußballteam gedacht, dass uns das schönste „Endspielfoto“ zuschickt. Am besten per Email an marketing@verkehrs-ag.de oder per Post an die Verkehrs-AG, Carl-Miele-Straße 4 in 38112 Braunschweig.



Aktuelle Wagenparklisten der Bahnen und Busse der BSVAG

Text: Stefan Meyer

Straßenbahn	Typ	Bj.	Hersteller	Bemerkungen
<u>Triebwagen:</u>				
0051	GT6NF (ER)	1977/2000	LHB/MGB	2000 ex Tw 7762; 1998 – 2000 Umbau nach Unfall zum GT6NF
0751 – 0762	NGT8D (ER)	2007	Alstom SZ	
7351, 7353 – 7355, 7358	6xGel (ER)	1973	DÜWAG	Typ „Mannheim“; 1975 ex Tw 36,38-40,43; 2007 abg.
7551 – 7556	6xGel (ER)	1975	DÜWAG	Typ „Mannheim“; Tw 7556 2007 abg.
7751 – 7761	6xGel (ER)	1977	LHB	Typ „Mannheim“; Tw 7756 u. 7759 modernis. Tw 7760 2007 abg., Tw 7754 2008 vor. Abg.
8151 – 8162, 8164, 8165	6xGel (ER)	1981	LHB	Typ „Braunschweig“; Tw 8151, 8152, 8154, 8155, 8157, 8158, 8160, 8161 und 8162 mod.
9551 – 9562	GT6S1100(ER)	1995	Adtranz / LHB	
<u>Beiwagen:</u>				
7471 – 7476	4x (ER)	1974	DÜWAG	Typ „Mannheim“; 1975 ex Bw 211 – 216; Bw 7472, 7475 und 7476 modernisiert
7771 – 7776	4x (ER)	1977	LHB	Typ „Mannheim“
8171 – 8182	4x (ER)	1981	LHB	Typ „Braunschweig“; Bw 8171 – 8175, 8177, 8179, 8181 und 8182 modernisiert
8471 – 8472	4x (ER)	1984	LHB	Typ „Braunschweig“
<u>Arbeitstriebwagen:</u>				
482	6xGel (ZR)	1982	LHB	Schienenpflégewagen; einige Komponenten (Drehgestelle, Fahrschalter) von Tw 6955 beim Aufbau verwendet
<u>Arbeitsbeiwagen:</u>				
187	2x (ZR)	1987	LHB/Pietsch	Streulore
287	2x (ZR)	1987	LHB/Schmidt	Schneepflug
452	2x (ZR)	1946	Eigenbau	Streulore
<u>Historische Triebwagen:</u>				
15	6xGel (ER)	1968	LHB	nicht fahrfähig abgestellt; 1999 ex Tw 6953, 1975 ex Tw 15
35	6xGel (ER)	1962	DÜWAG	fahrfähig; 1998 ex Tw 6267, 1975 ex Tw 35
41	6xGel (ER)	1973	DÜWAG	nicht fahrfähig; 2007 ex Tw 7356, 1975 ex Tw 41
82	2x (ZR)	1927	Dessau	nicht fahrfähig; 1998 ex HSM, 1983 ex Braunschweig Atw 418, 1969 ex Tw 82
103	2x (ZR)	1898	Herbrand	fahrfähig; 1995 – 96 Aufarb. in Krakau PL; 1992 ex HSM, 1985 ex Kiel Atw 352, 1983 ex Tw 146, 1961 ex Kiel Tw 109, 1906 ex Hoerder Kreisbahn
113	2x (ZR)	1940	Crede	fahrfähig; 2001 ex Htw 1, 1977 ex Atw 413 (II), 1975 ex Tw 113
<u>Historische Beiwagen:</u>				
201	4x (ER)	1957	DWM	fahrfähig; 1998 ex Hbw 5771, 1982 ex Bw 5771, 1975 ex Bw 201
250	2x (ZR)	1938	Uerdingen	fahrfähig; 2001 ex Hbw 2, 1984 ex Party-Bw 62, 1976 ex Kiel Bw 62

Bus	Typ	Bj.	Hersteller	Bemerkungen
9801 – 9802, 9804, 9806 – 9812, 9817	MAN NG 312	1998	MAN	
0101 – 0105	MAN NG 313	2001	MAN	viertürig
0106 – 0110	MAN NL 263	2001	MAN	
0201 – 0210	MAN NL 263	2002	NEOMAN	dreitürig
0211	MAN NG 363	2002	NEOMAN	2005 ex SWEG, Lahr Bus 1274
0301 – 0308	MAN NG 313	2003	NEOMAN	
0310	MAN NL 283	2003	NEOMAN	dreitürig, Common-Rail-Diesel (Euro IV)
0311 – 0315	MAN NL 263	2003	NEOMAN	dreitürig
0401 – 0406	MAN NG 313	2003	NEOMAN	EZ 01.2004
0410 – 0412	MAN NL 263	2004	NEOMAN	„Haldenwagen“, ursprünglich für Fa. Mundstock bestimmt
0501 – 0502	MAN NL 283	2003	NEOMAN	dreitürig, „Haldenwagen“, EZ. 01.2005
0503	MB Citaro O 530	2005	EvoBus	
0504 – 0508	MAN NL 263	2005	NEOMAN	Lion's City
0520 – 0523	MB Citaro O 530 G	2005	EvoBus	
0601 – 0604	MAN NL 283	2006	NEOMAN	Lion's City
0606 – 0616	MB Citaro O 530	2006	EvoBus	
0617	MAN NL 283	2006	NEOMAN	Lion's City, D 20 Motor (schadstoffarm)
0618	MB Citaro O 530	2006	EvoBus	Blue - Tec Motor (Euro IV)
0619	Urbino 12	2006	Solaris	DAF Motor
0701 – 0702	Urbino 18	2007	Solaris	DAF EEV Motor
0703 – 0707	MB Citaro O 530 G	2007	EvoBus	EEV Motor
0711	Urbino 12	2007	Solaris	DAF EEV Motor
0712 – 0718	MAN NL 273	2007	NEOMAN	Lion's City, EEV Motor
0801 – 0820	MB Citaro O 530 G	2008	EvoBus	EEV Motor

Historische Fahrzeuge / Sonderfahrzeuge:

6512	Präfekt 13	1965	Büssing	13.10.2003 wieder zugelassen, Eigentümer H. Büssing Verkehrsgeschichte e.V., ehemaliger Probewagen, 1966 zurück an Büssing, dann Stadtwerke Hamm, Berufsfeuerwehr Hamm, Büssing Veteranendienst
6515	Senator Verbund 1,5 Decker ,	1965	Büssing/ Ludewig	zur Aufarbeitung als Museumsbus 01.2007 ex üstra Hannover, 2000 ex Privat, ___ ex DSMH/HSM; 1978 ex KVG BS Bus 3715, 19___ ex Bus 1715, 1974 ex Vestfische Straßenbahn Bus 2118, 19___ ex Bus 249
7802	MAN SL 200	1978	MAN	seit 08.1986 Infobus
BS-EB 1963	MB O 580–15 RHD	2006	EvoBus	Mannschaftsbus des Fußballclubs „Eintracht Braunschweig“

20. AHN-Tagung in Hamburg vom 14. bis 19.5.2008

Text und Bilder: Jens Winnig

Bereits am Mittwoch Abend fand schon eine Besichtigung der Sammlung Aumühle statt, jedoch bin ich erst am Donnerstag angereist. Vormittags Fahrt mit dem historischen U-Bahnzug der HHA. Die Tagung selbst fand in der Werkstatt der U-Bahn Hamburg Hellbrookstraße im Tagungsgebäude Halle 13 statt. Als Zubringer diente ein Mercedes Benz O 305, Schnellbus der HHA und die „Bergziege“ der PVG. Der O 305 wurde erst einen Tag vorher zugelassen. Die Tagung begann mit der Begrüßung der ausrichtenden Vereine und der HHA, die sich anschließend vorstellten. Desweiteren wurde über die Idee des Verkehrshistorischen Tages in Hamburg referiert. Dieser ist in der Vergangenheit wirklich ein Erfolgsmodell geworden. Er findet dieses Jahr am Sonntag, dem 19.10.2008 statt. Darauf folgte eine Besichtigung der U-Bahnwerkstatt, des Fahrsimulators und des Werksmuseums.

Wenn schon ein Hamburg - Besuch, dann auch mit dem Schiff auf der Alster fahren, natürlich standesgemäß mit dem Alsterdampfer „St. Georg“ von 1876. Weiter ging es ins Miniaturwunderland, das extra für die Teilnehmer öffnete, inklusive einer Führung. Zum Abschluss Einkehr in die Gaststätte „Gröninger“ zum Fachsimpeln.

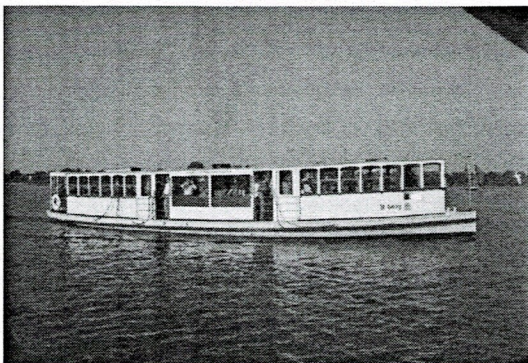
Freitag frühes Aufstehen und Beginn der Fachvorträge. Der Vortrag über Versicherungen fiel aus, da Herr Rodatz nach einem Unfall im Krankenhaus liegt. Von der BG Bahnen referierte Herr Mahr. Danach folgte ein Vortrag über Gefährliche Stoffe und Ihre Handhabung bei Restaurationen, u.a. Asbest von Herrn Ott von der BMB. Anschließend wurde über die rechtliche Grundlage zum Betrieb dreier Museumsbahnen referiert: VVM, HSM und BMB. Seit 1. Mai hat auch der Bahnhof Mooskamp in Dortmund eine Erlaubnis zum Betrieb, als vierter Museumsstraßenbahnbetrieb in Deutschland.

Danach folgte ein Vortrag zur Entwicklung des Hamburgers Nahverkehrs. Es folgte ein Vortrag vom Förderkreis für historische Aachener Technik e.V., der in der Zwischenzeit drei Straßenbahnwagen restauriert hat, zwei davon stehen im Verkehrsmuseum Lüttich (Belgien). Als nächstes stellten sich die Freunde der Straßenbahn Kiel vor, inwieweit historische Aufarbeitung und moderne Verkehrspolitik in einem Einklang zu bringen sind oder nicht. Aufgrund der Satzung und Entwicklung ist es den Kielern möglich, dies zu tun. StadtRegionalBahn Kiel kommt langsam in Fahrt. Das Tramway Museum Graz bedankte sich nochmals für die Teilnahme bei der Tagung und den vielen Gästen letztes Jahr bei der Tagung dort und machte Werbung für den 8.6.2008 zum 130 jährigen Jubiläum der Straßenbahn in Graz mit großem Programm.

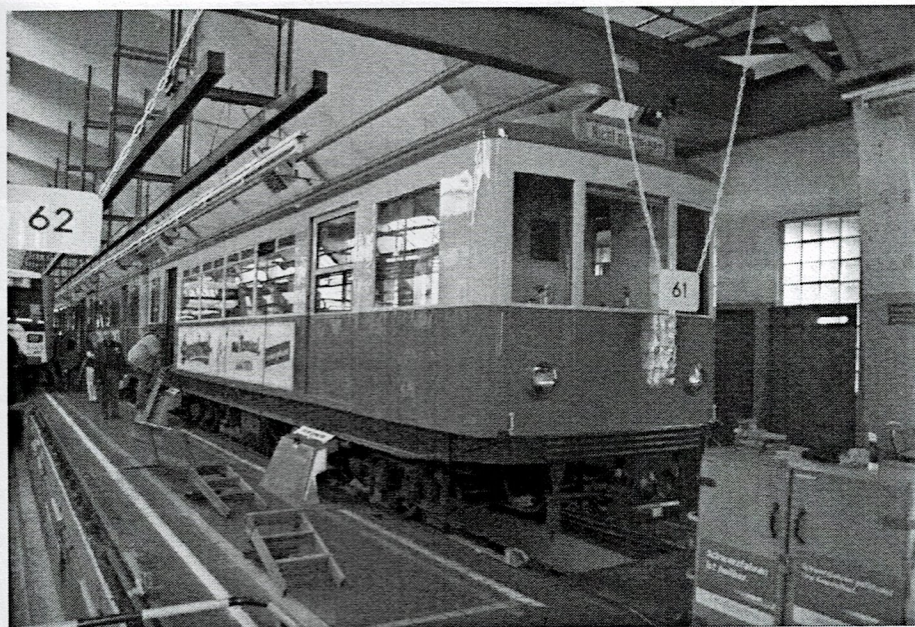
Der letzte Vortrag war was sehr interessant und ging unter die Haut: Martha Ersson aus Stockholm berichtete aus Ihrer Zeit, wo Sie als Zwangsarbeiter bei der Hamburger Hochbahn als Straßenbahnschaffnerin arbeitete. Gebürtig kommt Sie aus der Nähe von Kopenhagen. Inzwischen ist die 81 jährige Frau noch in Stockholm auf der Museumslinie noch als Schaffnerin im Einsatz und hat nun eine richtige Ausbildung erhalten, anders als damals nur 1 oder 2 Tage im Dezember 1944. Dazu hatte der VVM Bilder aus der Zeit von Hamburg präsentiert.

Nach den Vorträgen ging es gegen 17.30 zur S-Bahn, um mit dem historischen S-Bahnzug durch Hamburg zu fahren, um dann mit der Museumshafenfähre DES Bergedorf eine Hafenrundfahrt mit Abendessen zu unternehmen. Am Samstag und Sonntag standen noch Programmpunkte am Schönberger Strand (VVM) und Schwanheide (HOV) auf dem Programm, woran ich nicht mehr teilgenommen habe. Dort waren noch unsere Vereinsmitglieder Thomas Kammeyer und Uwe Wöhl dabei.

Die Tagung wird in den letzten Jahren immer internationaler, selbst eine Abordnung aus Turin war anwesend. Dort soll im März 2011 eine Straßenbahnlinie mit 15 historischen Straßenbahnwagen in Betrieb gehen. Die ersten Wagen sind aufgearbeitet. Vorbild ist San Francisco mit den Wagen aus aller Welt. Selbst aus München wird wohl ein M-Wagen Zug zum Einsatz kommen. Da Beiwagenbetrieb in Italien nicht erlaubt ist, wird es wohl dafür sogar eine Gesetzesänderung geben. Die Tagung war wieder sehr informativ und es wurden einige Kontakte aufgefrischt und Neu hergestellt. Von einigen Vereinen kam die Anfrage, ob nicht Braunschweig in den nächsten Jahren diese Tagung austragen könne. Nach Rücksprache mit Stefan Glinschert unserem Vorsitzenden, werden wir dies weiter verfolgen und denke über eine Bewerbung für das Jahr 2012 oder danach nach. Nächstes Jahr findet die Tagung 16.-19.April 2009 in Crich (England), Tagungsort Nottingham statt, das ist direkt die Woche nach Ostern. Das Museum in Crich besteht nächstes Jahr 50 Jahre. Für 2010 wurde Stuttgart gewählt.



Das älteste betriebsfähig erhaltene Fahrzeug des Hamburger Nahverkehrs ist der 1876 gebaute Alsterdampfer "Falke", der jetzt als Museumsalsterdampfer "St. Georg" betrieben wird. Im Bauzustand von 1939 mit einer 2-Zylinder-Dampfmaschine restauriert, kehrte er im Sommer 1994 nach 55 Jahren aus Berlin auf die Alster zurück.



**Historisches aus Hamburg am Rande der AHN – Tagung:
Frisch aufgearbeitet präsentiert sich Wagen 8838 (Typ TU 1).
Unten ein Einblick in das Hochbahn-Museum.**



Besuch in Dortmund

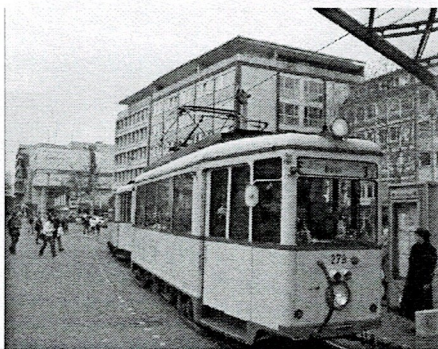
Text und Bilder: Christoph Heine

Am 19. April 2008 hat sich eine kleine Gruppe von Vereinsmitgliedern auf den Weg gemacht zur 30. Intermodellbau-Messe nach Dortmund. Hier wurden wieder zahlreiche Produkte aus der Bereichen Modellbau und Modellsport von verschiedenen Herstellern bzw. Ausstellern präsentiert.

Nach unserem Besuch in den Westfalenhallen hatten wir die Gelegenheit, die neuen Dortmunder Niederflurbahnen (NGT8) an der neuen U-Bahn Haltestelle Reinoldikirche zu besichtigen. Der Hintergrund für die Ausstellung der neuen Niederflurbahn war, dass ab 27. April 2008 die letzten beiden oberirdischen Stadtbahnlinien 403 und 404 durch die innerstädtisch unterirdischen Linien U43 und U44 ersetzt wurden sind und der Strom der Oberleitung abgestellt wurde.



Die beiden Linienwagen 119 und 129 im Bereich der Haltestellen Kampstraße/ Reinoldikirche vor der Umstellung auf den unterirdischen Linienbetrieb.



Die Museumswagen 279 und 712 an der Haltestelle Reinoldikirche.

Die DSW21 und der Historische Verein der Dortmunder Stadtwerke AG haben ebenfalls an diesem Tage zur vorläufig letzten Straßenbahn-Oldtimerfahrt mit dem Triebwagen 279 und Beiwagen 712 eingeladen (Bild links), da mit Inbetriebnahme der Ost-West-Stadtbahnstrecke die Fahrten bis zu einer streckentauglichen Nachrüstung der Fahrzeuge entfallen müssen.



Auf der neuen U-Bahnebene 2 hatten alle Interessierten die Gelegenheit, die neue Niederflurbahn zu besichtigen und erste Eindrücke über das Fahrzeug zu sammeln.

Technische Daten:

Fahrzeugtyp	Bombardier Flexity Classic
Antrieb	4x105 kw
Geschwindigkeit	70 km/h
Länge ü. Kupplung	30 m
Höhe	3,54 m
Niederfluranteil	70 %
Einstiegshöhe	400 mm
Leergewicht	42 t
Sitzplätze	71 (davon 7 Klappsitze)
Stehplätze	114



110 Jahre Straßenbahn in Frankfurt/Oder

Text und Bilder: Achim Heindorf

Am 24.05.2008 wurde ein Fest anlässlich des 110-jährigen Bestehens der Straßenbahn in Frankfurt/Oder gefeiert. An diesem Tag gab es einen Korso verschiedener Fahrzeuge vom alten Bth Bachgasse zum Messegelände und von dort weiter zum neuen Bth Neuberesinchen. An diesem Korso nahmen folgende Fahrzeuge teil:

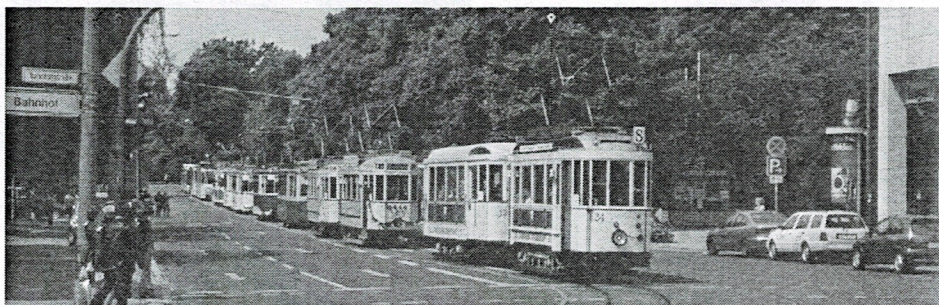
HTw 29 Gera, HTw 24 + HBw 13 Cottbus, HTw 41, 60, 38, 35, 49 + HBw 113, ATw 2, Tw 221/220 als Traktion, Tw 302 (alle aus Frankfurt/Oder) sowie der Leoliner Tw 5 aus Halberstadt. Es folgten noch einige Busse, davon 2 mit Anhänger.

Auf dem Bth Neuberesinchen wurde dann ein Tag der offenen Tür veranstaltet. Die auswärtigen Fahrzeuge wurden dort zur Besichtigung (allerdings ziemlich unfotogen) abgestellt und Tw 218 drehte als Fahrschule seine Runden. Die Frankfurter Oldtimer verkehrten als Sonderlinie 110 zwischen Bth und dem Messegelände bzw. der Lebuser Vorstadt. Die Veranstaltung sowie die Oldtimerfahrten wurden von der Bevölkerung sehr gut angenommen. Im nachhinein kann ich sagen daß sich der Besuch dort gelohnt hat.

Rechts: HTw 38 + 35 sowie der Rest des Korsos an der Haltestelle Oderturm.



Unten: Der Korso auf der Fahrt vom Messegelände zum Bth Neuberesinchen auf der Heilbronner Str.



Ostern in Freiburg und Basel

Text: Michael Schade

Eigentlich waren einige Tage über Ostern im wärmsten Teil Deutschlands geplant. Doch das kälteste Ostern seit Jahren hat den Plan etwas über den Haufen geworfen. Also musste die Familie leiden oder anders gesagt die Tram teilweise zum Aufwärmen genutzt werden. Dabei sind uns doch einige Unterschiede zu Braunschweig aufgefallen...

In Freiburg (Breisgau) gibt es 4 Straßenbahnlinien, die im Normalverkehr alle 7,5 Minuten verkehren. Die Linie 1 wird im Schülerverkehr morgens auf einen Takt von bis 2 Minuten (!) verstärkt. Eine weitere Besonderheit: am Nachmittag wird nur zwischen Oktober bis März alle 5 Minuten gefahren. Im Einsatz sind meist Combinos, aber auch ältere Fahrzeuge. Einen Sitzplatz zu bekommen ist trotz des dichten Taktes meist nicht möglich. Bei einer Einwohnerzahl von ca. 217 000 Einwohner schon sehr erstaunlich. Alle Linien verkehren mitten durch die Fußgängerzone. Es werden beim Fahrer keine Fahrkarten verkauft, in den Fahrzeugen und an wichtigen Haltestellen befinden sich Automaten, lange Wartezeiten durch Fahrkartenverkauf entfallen also. Bei einer unserer Rundfahrten war es kein Problem an der Endhaltestelle die Pause im Fahrzeug abzuwarten und dann zurück zu fahren.

Hier ein kurzer Blick auf Fahrpreise:

Einzelfahrt eine Zone 2,00 Euro, Kinder 1,20 Euro

Tageskarte eine Person, eine Zone 5,00 Euro gesamtes Tarifgebiet 10,00 Euro

Monatskarte nur für gesamtes Tarifgebiet erhältlich 44,00 Euro, Abo 38,50 Euro

Ein Ausflug mit dem Baden-Württemberg-Ticket führte uns nach Basel. Zunächst waren wir erstaunt über die größtenteils alten Trams. Auch hier zwangen uns die einsetzenden Schneeschauer zu Tram-Rundfahrten. Eine davon ist die Panoramafahrt mit Linien 16/15. In einem Rundkurs geht es über Kehren in den Stadtteil Bruderholz. Dort wird mitten auf der Strecke planmäßig 5 Minuten Pause gemacht und dann mit einer anderen Linienbezeichnung wieder in die Stadt zurückgefahren. Eine weitere Fahrt haben wir mit Linie 11 bis nach Aesch im Kanton Basel-Land gemacht. Dort wird die Tram zum Teil mit Bahnschranken gesichert. Die Rückfahrt mit dem Bus 36 führte uns am St.Jakobs Park, dem EM-Stadion Basels, vorbei. Insgesamt gibt es in Basel 10 Tramlinien, eine Überlandtram hat sogar eine Haltestelle in Frankreich. Geplant ist auch Verlängerung ins deutsche Weil am Rhein.

Auch hier ein Blick auf die Fahrpreise:

Einzelfahrt eine Zone 3 CHF (ca. 1,95 Euro) Kinder 2 CHF (ca. 1,30 Euro)

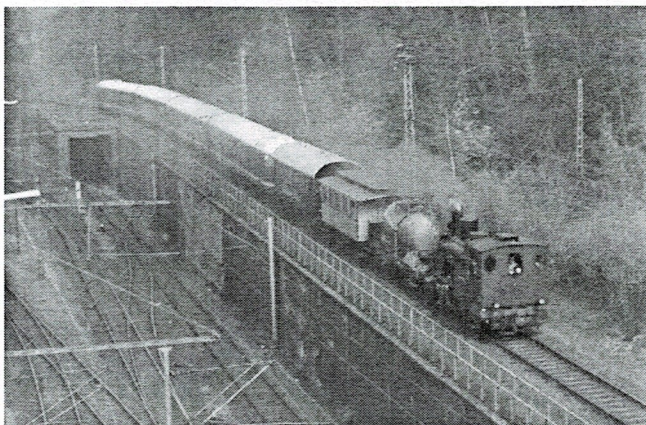
Tageskarte Stadt Basel 8 CHF (ca. 5,20 Euro) gesamtes Tarifgebiet 14 CHF (ca 9,00 Euro)

Monatskarten Abo nur für gesamtes Tarifgebiet erhältlich 67 bis 102 CHF (43,20 Euro bis 65,80 Euro)

Überführung des VT 08 auf das Gelände des VBV

Eine kleine Bildergalerie

Bilder: Jens Winnig, Zusammenstellung: Andreas Falkenhagen



**Oben rollt der „Eierkopf“
einem ungewissen
Schicksal entgegen, nicht
einmal mehr aus eigener
Kraft, dafür aber stilvoll
gezogen von einer
Dampfperle des VBV.**

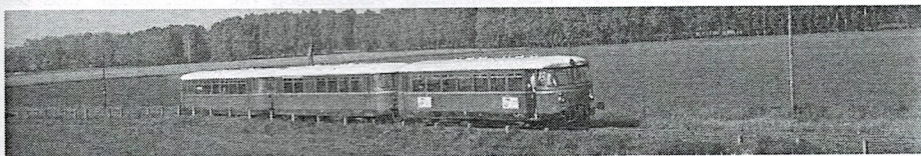
**Links wird durch
feierliches Durchtrennen
eines roten Bandes der
Weg in sein neues Domizil
in Obhut des VBV
freigemacht.**

Vor 30 Jahren: Einsatzende der Tw der OWE/VH-Hornburg

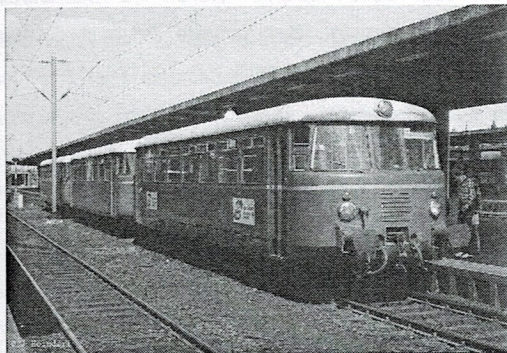
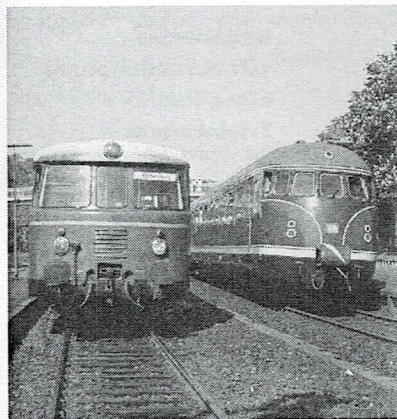
Text und Bilder: Achim Heindorf

Ein trauriger Tag für die Eisenbahnfreunde im Raum Braunschweig/Harz war der 27.05.1978. An diesem Tag endete der Einsatz der Triebwagen der OWE/VH-Hornburg für die DB, was praktisch auch das Ende für diese Eisenbahn bedeutete.

Ich nahm die Gelegenheit wahr und fuhr mit dem letzten Triebwagen von Helmstedt über Schöningen nach Braunschweig. Andere Eisenbahnfreunde waren zu diesem Anlaß kaum zu sehen. Nur mit einem kleinen Vermerk an der Seitenscheibe des Dienstabteils wurde auf die letzte Fahrt aufmerksam gemacht. Unterwegs war es mir Dank des freundlichen Zugpersonals möglich bei fast jedem Halt noch ein Bild zu machen ohne dort zurückgelassen zu werden. Nach Ankunft in Braunschweig Hbf fuhr die Triebwageneinheit, bestehend aus VT 11, VB 112 und VS 111, planmäßig als Leerfahrt weiter nach Hornburg. Diese Fahrt wollte ich noch mitmachen um erstmals für mich die Strecke Börßum - Hornburg zu befahren. Aber es kam anders. In Börßum wartete ein neuer Tf um die Einheit nach Vienenburg zu bringen. Die eigentlich dort vorgesehene zweite Vt-Einheit der VH-Hornburg war defekt geworden und mußte ersetzt werden. So fuhr ich dann bis Vienenburg mit und nahm dann dort bzw auf der Strecke Vienenburg - Bad Harzburg Abschied von der OWE/VH-Hornburg. Die folgenden Bilder wurden anläßlich der letzten Fahrt gemacht.



Oben: Vt-Einheit zwischen Vienenburg und Bad Harzburg



Letzter Halt im Braunschweiger Hbf

← Treffen mit Vt 613 in Vienenburg

Der Kleine Hecht – vom Mythos eines Straßenbahnwagens

Text: Andreas Gürtler

Vor fast 70 Jahren trafen die ersten Hecht-Triebwagen in Magdeburg ein

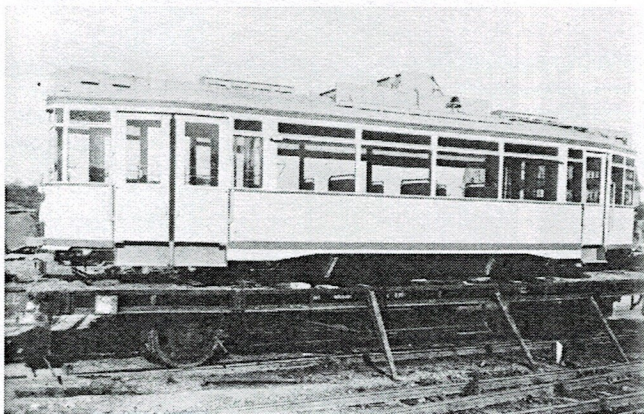
2007 wird der „Kleine Hecht“ Nr. 70 wieder als historisches Fahrzeug auf die Gleise zurückkehren

Wiedergeburt in seiner Ursprungsausführung

Von vielen Straßenbahnfans lange erwartet: Der Magdeburger „Kleine Hecht“ wird wieder in die Flotte der historischen Fahrzeuge zurückkehren. Seit Februar 2005 befindet sich Triebwagen Nr. 70 in der Hauptwerkstatt der Magdeburger Verkehrsbetriebe in Brückfeld.

Ursprünglich war vorgesehen, den Hechtwagen wieder in den Anlieferungszustand von 1943 im Rahmen der fälligen Hauptuntersuchung zurückzusetzen. Kurz gesagt bedeutete dies vor allem den Rückbau vom Einrichtungs- in ein Zweirichtungsfahrzeug. Diese Aufgabe schien binnen Jahresfrist lösbar zu sein, zumal in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Innovation und Sanierung GISE eine ABM eingerichtet werden konnte. Der Wunschzettel war lang, aber dennoch überschaubar: Einbau einer zweiten Fahrerkabine und von Einstiegstüren auf der linken Fahrzeugseite, Neukonstruktion des Fangnetzes mit dem dazugehörigen Tastbretts, die Entfernung der im Zeitgeschmack der 1960-er Jahre gehaltenen Inneneinrichtung, stattdessen die Anbringung einer hochwertigen Holzvertäfelung, Ausstattung mit Plüschsitzen und der indirekten Voutenbeleuchtung.

Bis Andreas Martini vom Vorstand des Vereins IGNah den entscheidenden Satz sagte: „Hätten wir doch bloß nicht angefangen, die Seitenbleche abzunehmen!“ Jetzt war klar, dass der Rost, begünstigt durch defekte Stellen im Dachbereich und die ehemalige innen liegende Dachentwässerung, über mehrere Jahre im Verborgenen ganze Arbeit am Stahlskelett des Wagenkastens geleistet hatte.



**Undatiertes Foto
von der Anlieferung
eines Hecht-
Triebwagens**

**Bild: Sammlung
Andreas Gürtler**



Die Straßenbahnstrecke in den östlich der Elbe gelegenen Stadtteil Cracau wird am 13.11.1928 eröffnet. Dem festlichen Anlass angemessen bestehen die geschmückten Sonderzüge aus den modernsten Fahrzeugen, die Christoph & Unmack Niesky kurz zuvor lieferte. Der Triebwagen 103 wird erst im Jahre 1976 verschrottet. Aus der gleichen Lieferserie von 1928 stammt der heutige historische Triebwagen 124.

Stadtarchiv Magdeburg (TB 3/462-463)

Das zur Kenntnis zu nehmen war zwar deprimierend, aber weil die ABM startete, waren sich alle Beteiligten einig: Wir fangen an und arbeiten so weit, wie wir kommen! Schließlich geht es um den Hechtwagen!

Das ist eigenartig: Der Mythos vom Hechtwagen ist bis heute gegenwärtig. Nicht nur für ältere Magdeburger ist der Hechtwagen etwas ganz Magdeburg-spezifisches, auch Jüngere wissen, dass dieses Fahrzeug etwas Besonderes ist.

Entwickelt wurden der Große Hecht und später dann sein kleinerer Bruder in Dresden. Auch hier bei der Dresdner Straßenbahn sind diese Fahrzeuge Identitätsstifter für die Stadt und den Straßenbahnbetrieb. Wie konnte der Hechtwagen zum Mythos werden? Und wie kam es überhaupt zum Bau dieser legendären Fahrzeuge? Oft liest sich dies in vielen Publikationen so oder so ähnlich wie bei wikipedia.org im Internet:

Nach dem Ersten Weltkrieg setzte in den USA und in Europa die individuelle Motorisierung ein. In den 1920er Jahren wurden das Auto und der Autobus zu einer erstzunehmenden Konkurrenz für die Straßenbahnbetriebe, die meist nur einen recht veralteten Fuhrpark vorweisen konnten.

Die Neuentwicklung eines Straßenbahnwagens mit einer hohen Reisegeschwindigkeit, guten Fahreigenschaften, großem Fassungsvermögen, mehr Sicherheit und besserem Fahrkomfort war notwendig.

Nun, so schnell und einfach ging es in Deutschland und in Magdeburg ganz sicher nicht voran. Der Autobus machte durch seine Unabhängigkeit der schienengebundenen Straßenbahn zwar Konkurrenz, doch die „individuelle Motorisierung“ war längst nicht soweit fortgeschritten wie im Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Blicken wir etwas weiter zurück: Die Situation in Magdeburg nach der Jahrhundertwende ist vergleichbar mit einem Dampfkessel, dem man unablässig Energie zuführt, aus dem der Dampf aber nicht entweichen kann!



Auf der Kaiserstraße, Höhe Einmündung Victoriastraße unterschätzte offenbar ein Autofahrer beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit der Straßenbahn. Die Hecht-Triebwagen verkehren ab Frühjahr 1940 bis zum Bombenangriff am 16. Januar 1945 auf der Linie 5 zwischen Leipziger Chaussee und Schlachthof. Das Stadtbild an dieser Stelle gibt es nicht mehr, die Kaiserstraße heißt jetzt Otto-von-Guericke-Straße, die Victoriastraße erinnerte nach dem Krieg unter dem Namen Am Alten Theater an vergangene Zeiten und ist heute mit dem City-Carree überbaut.

Fortsetzung folgt im nächsten Heft!

Das *besondere* Bild!



Bild: Sammlung Andreas Falkenhagen

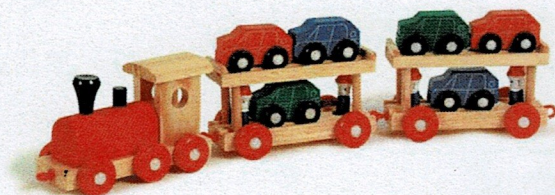
Frisch aus der Waschanlage präsentiert sich Umbau-Gelenktriebwagen 21. Er entstand 1959/60 bei Crédé aus den Kriegsstraßenbahnwagen Tw 118 und Bw 292. Die Bauart trug ihm den Spitznamen 2-Zimmer-Küche-Wagen ein, seine schwammige Federung die Bezeichnung Sambawagen. Vor 35 Jahren wurde das erste Fahrzeug dieser Serie, Wagen 22 ausgemustert, 21 und 23 folgten 1975.

Modellbahn-Team



Modellbahnen - Modellautos - Modellbahnzubehör

Holzspielzeug



Öffnungszeiten:

Montag:	geschlossen
Di.-Fr.:	13.30 - 18.00 Uhr
Samstag:	10.00 - 15.00 Uhr

Modellbahn-Team Nicole Rahe - Rosenhagen 1 - 38100 Braunschweig
Tel: +49 0531 1218569 - Fax: +49 0531 1218570
E-Mail: info@modellbahn-team.de