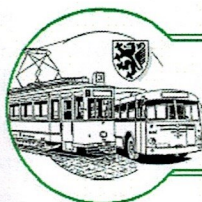


3/2008

2,50 €



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

-
- Aus dem **VBV**: Seniorenfahrt nach Dessau
 - Prachtstück: Tw41 neuer Museumswagen
 - Trauerspiel: „Eisenbüttel“ stillgelegt
-



14. Jahrgang

Inhalt

...aus den Vereinen BIN und VBV

- 3 - Termine
- 4 - Der neue Museumswagen vom Typ „Mannheim“
- 12 - Rollender Vereinsabend der BIN
- 14 - Seniorenfahrt des VBV nach Dessau
- 15 - Geburtstage von VBV – Mitgliedern
- 15 - Neue Modelle nach Braunschweiger Vorbild
- 19 - Freunde der Bremer Straßenbahn zu Gast in Braunschweig
- 22 - Der „Barrique – Express“
- 23 - Die „Fahrt ins Blaue“ der BIN

...aus Braunschweig

- 24 - Gedanken zur Wendeschleife Eisenbütteler Straße
- 26 - Entstehung des Dampflokverbesserungswerks Braunschweig
- 28 - Übersicht der Straßenbahnbaustellen im Sommer 2008 in Braunschweig

...aus aller Welt

- 30 - Mythos „Kleiner Hecht“, Teil 2

...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 250 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.	20.09.08	Stand bei der FF Innenstadt, Rundfahrten mit 6512
Sa.	04.10. 08	Historischer Mobilitätstag
Fr.	10.10.08	Vereinsabend 19:30, Carl-Miele-Str.
Fr.	14.11.08	Vereinsabend 19:30, Carl-Miele-Str.
Sa-	29.11.08	Weihnachtsmarktklinie Stöckheim
Sa.	06.12.08	Nikolausfahrt
Sa.	06.12.08	Weihnachtsfeier
Sa.	04.01.09	Neujahrstrundfahrt

VBV:

Mi.	17.09.08	19:30, Diaabend: Rund um den Bahnbetrieb 1974 – ca.1976 *)
Fr.	19.09.08	19:30, Aus dem Nachlass von Herrn Pagel *)
Sa.	20.09.08	Asse-Bummler Braunschweig - Wolfenbüttel - Wittmar
So.	21.09.08	Asse-Bummler Braunschweig - Wolfenbüttel - Wittmar
Sa.	27.09.08	Kinder- und Museumstag, Gelände des VBV, 10:00 - 16:00 Uhr
Mi.	01.10.08	19:30, Diaabend: Bahnalltag im südl. Braunschweiger Land, 1959 - 70 *)
Fr.	17.10.08	19:30, Thema noch offen *)
So.	26.10.08	Dampf-Sonderfahrt über die VPS, Info: http://www.vbv-bs.de/stahlzeit.pdf

Braunschweig Lokpark Borsigstr. (ab 10:30 Uhr) - Braunschweig Hbf (an 10:55, ab 11:08 Uhr) -

Salzgitter Bad (an 11:50, ab 12:20 Uhr) über Stahlhütte/VPS - Ilsede - Peine (ohne Zustieg) -

Braunschweig Hbf (an 15:15 Uhr) - Braunschweig Lokpark Borsigstr. (an 15:40 Uhr)

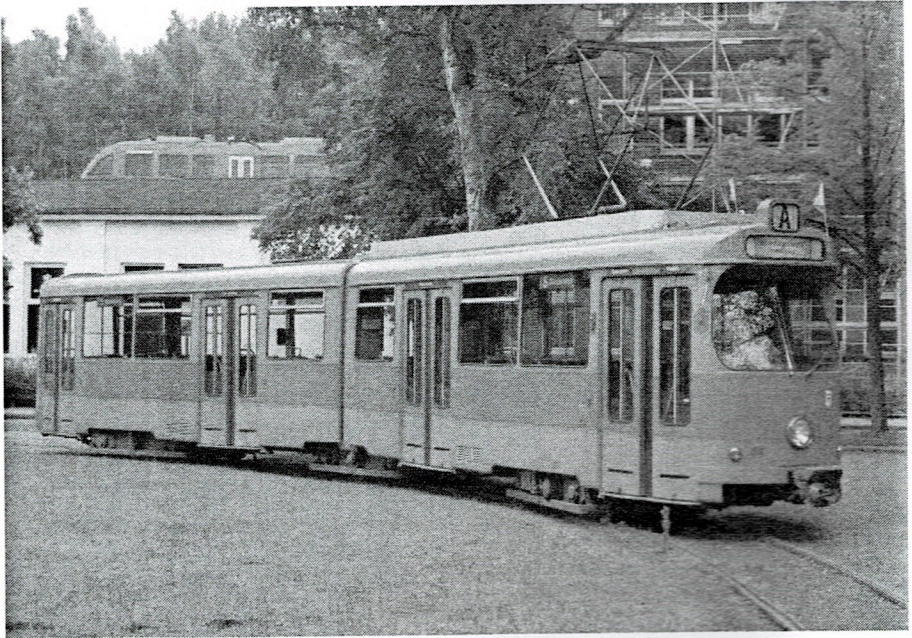
Die Fahrzeiten sind vorläufig, endgültige Zeiten folgen noch. Während der Fahrt ist der Zug bewirtschaftet. Ein Imbiss u.a. mit Gulaschsuppe, Bockwurst etc. wird angeboten. Parkplätze stehen am Lokpark Borsigstr. zur Verfügung

Fahrpreis 22,- EUR (Kinder bis 6 Jahre kostenlos ohne Anspruch auf eigenen Sitzplatz, Kinder bis 16 Jahre 11,- EUR)

Die Fahrt findet statt in Kooperation mit: Eisenbahnfreunde Helmstedt, Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Bührenstedt

Mi.	05.11.08	19:30, Diaabend: Bahnbetrieb zwischen Tradition und Fortschritt *)
Fr.	14.11.08	19:30,Thema noch offen *)
Sa.	06.12.08	Asse-Bummler Braunschweig - Wolfenbüttel - Wittmar (Nikolausfahrt)
So.	07.12.08	Asse-Bummler Braunschweig - Wolfenbüttel - Wittmar (Nikolausfahrt)

***) Diese VBV-Veranstaltungen finden in der Gaststätte "Zur Erholung" statt, zu finden in der Helmstedter Straße 91, gegenüber vom Hauptfriedhof, erreichbar mit Bus und Bahn**



Der neue Museumstriebwagen vom Typ „Mannheim“

Textzusammenstellung: Stefan Glinschert

1) Offizielle Präsentation des Tw 41

Am Abend des 7. Juli 2008 kurz nach 20 Uhr war es endlich soweit und im Rahmen einer offiziellen Feierstunde wurde der durch die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. restaurierte Museumswagen Tw41 präsentiert. Neben den am Projekt mitwirkenden Vereinsmitgliedern waren bei diesem nicht alltäglichen Ereignis auch die beteiligten Personen seitens der Verkehrs-AG anwesend, darunter der Aufsichtsratsvorsitzende Herr Carsten Müller und der Vorstandsvorsitzende Herr Thies Hinckeldeyn.

Bevor die Anwesenden aber das Fahrzeug in Augenschein nehmen konnte, bedankte sich der 1. Vorsitzende der Interessengemeinschaft bei den Firmen BASF Coatings und Scheiben-Doktor, letztere vertreten durch Herrn Wolfgang Wiechel, für ihr großzügiges Engagement, denn erst die Spenden der benötigten Lacke und Scheiben machten es dem Verein überhaupt möglich, das Fahrzeug zu restaurieren. Ein besonderer Dank galt ebenfalls den Lackierern der Braunschweiger Verkehrs-AG, die unentgeltlich in ihrer Freizeit das Farbleid des Fahrzeugs gewechselt haben sowie der Mithilfe des gesamten Werkstattteams, die bei Fragen und kniffligen technischen Rätseln immer eine Lösung parat hatten.

Insgesamt wurden in den vergangenen fünf Monaten neben Material im Wert von 6000,- Euro auch fast 1000 Arbeitsstunden durch die zwölfköpfige Restaurationsgruppe der BIN in das Fahrzeug investiert, das dadurch nicht nur seine besondere Lackierung, sondern auch viele ursprüngliche Details wie z.B. die „Wagen hält“ - Anzeigen, den originalen Scheinwerfer und alte Fahrscheinentwerter zurückerhalten hat und sich nun wieder in seinem Auslieferungszustand befindet.

Das Fahrzeug vom Typ „Mannheim“, das bis zum vergangenen Jahr noch unter der Nummer 7356 im täglichen Linieneinsatz war und mit der Anlieferung der neuen Niederflurstadtbahnen Ende September abgestellt wurde, präsentiert sich nun nach einer rund fünfmonatigen Metamorphose nun im neuen (alten) Glanz. Dieses Ergebnis kann aber leider nur als erstes Etappenziel gewertet werden, denn noch ist der Verbleib dieses für Braunschweig so typischen Straßenbahnwagens auf dem Gleisnetz der Verkehrs-AG nicht gesichert. Erst wenn dieser Punkt geklärt ist, kann die darauf folgende Hürde, die abgelaufene Hauptuntersuchung, hoffentlich ebenfalls erfolgreich genommen werden.



„Unser Neuer“ strahlt in der Sonne: (Von rechts) Wolfgang Michalke (Firma Scheiben-Doktor), Thies Hinckeldeyn (Vorstandsvorsitzender Verkehrs-AG), Carsten Müller MdB (Aufsichtsratsvorsitzender Verkehrs-AG), Dirk Fischer (Bereichsleiter Stadtbahn), Stefan Glinschert (Fünfter von links: 1. Vorsitzender der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr) sowie die fleißigen Helfer der Interessengemeinschaft.



**Tw 41 bereits als 7356 mit einem Bw der Serie 57 auf der Kurt-Schumacher-Straße.
Bild: Joachim Heindorf**



Die Arbeiten sind im vollen Gange: Sorgfältig wird die geteilte Windschutzscheibe eingesetzt und abgedichtet. Bild: Christoph Heine



Das Türkis ist bereits aufgebracht; in der Lackiererei auf Altewiek wartet Tw 41 nun auf die inka Bauchbinde. Bild: Stefan Glinschert

2) Besonderheiten und technische Daten des Tw41

Das Fahrzeug vom Typ „Mannheim“ wurde 1972 bei der Düsseldorfer Waggonfabrik (DUEWAG) produziert und 1973 bei der Braunschweiger Verkehrs-AG in Dienst gestellt. Der Typ wurde ursprünglich 1970 für die Verkehrsbetriebe Mannheim entwickelt und für diesen Betrieb insgesamt 20 Mal gebaut, wodurch die Bezeichnung „Mannheim“ geprägt wurde.

Für die Braunschweiger Verkehrs-AG wurden insgesamt 26 Wagen in drei Tranchen gefertigt, die letzte in Lizenzbau von der Firma Linke-Hofmann-Busch (heute Alstom LHB) in Salzgitter, womit Braunschweig die Stadt mit der höchsten Anzahl dieses Wagentyps ist. Eine Braunschweiger Besonderheit ist der separate „Würfel“ für die Liniennummern, die Möglichkeit der Doppeltraktion, die aber nie genutzt wurde sowie die für den Fahrzeugtyp passenden Beiwagen, die von der DUEWAG nur für Braunschweig gefertigt wurden.

Des Weiteren ist diese Serie die einzige, die in dem damals sehr mutigen Farbschema „türkis-inka“ ausgeliefert wurde. In einem Artikel einer Zeitung der Stadtwerke Braunschweig begründete man die Wahl der Farben damit, dass „deren Kombination farbpsychologische Erkenntnisse zugrunde liegen. Die neuen Farben wirken nicht nur freundlicher im Straßenbild, sondern auch auffälliger und leisten damit einen Beitrag zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit.“ Bereits ein Jahr später behauptete man das genaue Gegenteil. Die Fahrzeuge würden in der Dämmerung und in der Nacht sehr schlecht zu erkennen sein und damit den Verkehr gefährden, weshalb die 1974 angelieferten Beiwagen bereits wieder eine andere Farbkombination in „orange-cremeweiß“ erhielten.

Der Wagentyp und seine Ableger sind heute noch im In- und Ausland im Einsatz und erfreuen sich auch gebraucht auf Grund ihrer hohen Zuverlässigkeit in den Ländern Ost-, Süd-Osteuropas und in Skandinavien größter Beliebtheit.

Technische Daten:

Bauart:	6-achsiger Gel.Tw.
	Typ „Mannheim“
Hersteller:	DUEWAG
Elektrische Ausrüstung:	Siemens
Baujahr:	1972
Kaufpreis:	437.500 DM
Sitzplätze:	42
Stehplätze:	136
Länge über Blech:	19 m
Breite:	2,20 m
Höhe über SO:	3,19 m
Leergewicht:	21,76 t
Antriebsleistung:	120 kW

Werbung:

Das Fahrzeug trug unter anderem Werbung für:
Erdmann Herrenbekleidung
co op
Nordmende
Wand & Boden
Pape Elektrotechnik
Deutsche Leichtathletik Meisterschaften 2004
(Werbung geriet in die Schlagzeilen auf Grund
des geschützten Wortes Olympia und musste
daraufhin geändert werden)
Stadtputztag 2006 und 2007

Daten Restauration:

Kosten der Restauration: ca. 6000 Euro (finanziert durch Sponsoren und Vereinsmittel)
Arbeitsstunden: ca. 1000 Std.
Dauer: 5 Monate (Februar bis Juni 2008)

3) Rede des 1. Vorsitzenden der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. anlässlich der Präsentation des Tw41 am 07.07.2008

Sehr geehrte Gäste,
liebe Vereinsmitglieder,

ich freue mich Sie heute Abend zu unserer kleinen Feierstunde begrüßen zu dürfen.

Am Anfang einer Aufgabe stellt man sich immer die Frage: „Wie fange ich am besten an?“, dieses gilt zum einen für die Restauration eines Straßenbahnfahrzeuges, aber auch für diese Rede. Bei letzt genannter erreicht man als erstes die Hürde „Begrüßung der Gäste“ und es stellt sich die Frage, in welcher Reihenfolge man dieses tun sollte.

Würde man nach dem finanziellen Engagement gehen, wären Herr Sobotta von der Firma BASF Coatings und Herr Wiechel von der Firma Scheiben-Doktor als erstes zu nennen, denn Dank ihrer Spenden glänzt der Wagen von Außen wie neu und von Innen hat man nun wieder eine klare Sicht.

Würde man aber nach der Wichtigkeit der Ämter und Positionen gehen, müsste man als erstes Herrn Müller als Aufsichtsratsvorsitzenden begrüßen, würde dabei aber erst viel zu spät bei Herrn Schrom und seiner phantastischen Werkstattmannschaft ankommen, die immer die richtigen Tipps und Ratschläge parat hatten, wenn die Vereinsmitglieder an ihre handwerklichen Grenzen kamen.

Herr Hinkeldeyn und Herr Fischer wären übrigens in beiden Kategorien sehr weit vorne mit dabei, da sie zum einen auf die möglichen Einnahmen aus den Verkauf des Fahrzeuges verzichtet haben und natürlich aber auch von ihren Positionen als Vorstandsvorsitzender bzw. Bereichsleiter Stadtbahn die entscheidenden Personen sind.

Aber es gibt ja noch die Möglichkeit, die geleisteten Arbeitsstunden als das wichtigste Kriterium zu betrachten und hier wären dann unsere beiden Lackierer die absolute Spitze, die in ihrer Freizeit dafür gesorgt haben, dass die Spende der Firma BASF optimal verwendet wurde.

Sie sehen es gibt viele Möglichkeiten, aber eines wird schnell klar, auf keinen von Ihnen hätten wir bei diesem Projekt verzichten können, nur durch das gemeinsame Wirken aller war es möglich den Triebwagen 41, wie er ab heute offiziell wieder heißt, zu erhalten. Hierfür möchte ich mich rechthetlich im Namen des gesamten Vereines bei ihnen bedanken.

Aber es steht ja noch die zweite Frage im Raum: „Wie fange ich am besten eine Straßenbahnrestauration an?“ Die Antwort ist eigentlich sehr einfach. Man äußert sein Anliegen verpackt als Wunsch in einer für Wünsche ausgesprochen günstigen Jahreszeit. Und so taten es die damaligen Vorstände des Vereins während eines Besuches von Herrn Müller, Herrn Hinckeldeyn sowie Herrn Fischer auf dem Betriebshof Altwiek, kurz vor dem Weihnachtsfest 2006.

Schon früh im neuen Jahr saßen dann Herr Fischer und meine Person in der Carl-Miele-Straße bei Kaffee und den vom Weihnachtsfest übrig gebliebenen Spekulatius zusammen und besprachen das weitere Vorgehen. Schnell wurde man sich handelseinig und somit mussten nur noch die neuen Stadtbahnwagen angeliefert werden und sich im Einsatz bewähren, bevor es schließlich losgehen konnte.

Im Februar diesen Jahres war es dann endlich soweit und das zwölfköpfige Team der BIN konnte mit den umfangreichen Arbeiten starten. Zu Beginn wurde das Fahrzeug auf die Lackierung vorbereitet und schon stand man vor dem ersten Problem, denn in den Unterlagen waren keine Farbangaben vorhanden. Von dem Farbton türkis fand man zum Glück noch einen alten Rest, der die letzten 21 Jahre – so lange ist die Farbe mittlerweile aus dem Stadtbild verschwunden – unbeschadet in einer Ecke überlebt hat. Blieb noch das Problem „Inka“, denn eine solche Farbbezeichnung hat es außer beim legendären BMW 2002 ii nie gegeben. Nach dem sämtliche Fachleute und Quellen bereits versiegt waren, kam man zum Glück noch auf die Idee und demonitierte das Türgummi eines anderen Fahrzeuges dieser Serie unter dem – Original Zitat BMW – „eine der typischen Farben der "wilden" 70er Jahre“ zum Vorschein kam und mittels Farbtafel auch genau bestimmt werden konnte.

Bevor es aber an das Lackieren ging, mussten zuvor einige Fensterscheiben getauscht und die Holme und Kanten von Rost befreit werden. Das Fahrerfenster wurde durch die ursprüngliche Konstruktion ersetzt und auch ein Wechsel der Türen stand auf dem Programm, da einige von innen stark beschädigt waren und zu guter letzt bekam das Fahrzeug wieder seinen alten, deutlich größeren Scheinwerfer eingebaut.

In mehreren Wochenendschichten wurde das Fahrzeug durch die Lackierer geschliffen und in mehreren Durchläufen lackiert und anschließend das Äußere durch die für die damalige Zeit typischen Türöffner und Beschriftungen vervollständigt.

Im Innenraum wurden unter anderem die Türeinstiege entrostet und neu gestrichen, Sitzschalen durch besser erhaltene Modelle getauscht, die modernen Haltestellenanzeigen durch die originalen „Wagen hält“ - Schilder ersetzt und die damals typischen roten Küssendorf-Entwerter wieder eingebaut.

Hierfür wurden extra durch die Universität Clausthal-Zellerfeld die benötigten Entwerterhalterungen angefertigt, da diese nicht mehr vorhanden waren. Viele weitere Details konnten von den Vereinsmitgliedern in den vergangenen Monaten in fast 1000 Arbeitsstunden getauscht oder instand gesetzt werden, wobei immer darauf geachtet wurde, so viel wie möglich vom originalen Zustand zu bewahren. Auch wenn das Fahrzeug von außen fabrikneu wirkt, werden sie deshalb im inneren eine Patina der letzten 35 Jahre bemerken, aber gerade die macht einen Museumswagen zu dem was er ist, einen Zeitzeugen der Geschichte.

Ich möchte mich abschließend noch einmal bei allen Beteiligten für Ihre Unterstützung bedanken, werde nun mein Glas aber lediglich erheben, um mit Ihnen auf „unseren neuen“ Triebwagen 41 zu trinken und verzichte darauf den Sekt am Wagen zu vergießen, denn ich muss ehrlich gesagt eingestehen, dass die Verkehrs-AG mit ihren Taufnamen einen glücklicheres Händchen hat als die BIN, denn unsere Kreativität reicht oberhalb der Tür nur für „Kasse“ und „Entwerter“.

Ich wünsche nun dem Fahrzeug weiterhin allzeit gute Fahrt auf dem Braunschweiger Schienennetz, sage „Tor auf, Bahn frei“ und würde mich freuen, wenn sie mir jetzt auf eine spannende Entdeckungsreise in die 70er Jahre folgen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

4) „Moderner, schneller, bequemer“ Die 73er Baureihe in der zeitgenössischen Presse

Im März 1973 wurde unter dieser Überschrift über die Neuanschaffung von acht neuen Düwag-Triebwagen berichtet. Der Auszug aus diesem Artikel, der damals in der Stadtwerke-Zeitung „Braunschweig tana“ erschien, zeigt, wie schnell man von den ursprünglichen Plänen Farbgebung und Doppeltraktion abgewichen ist. Während die neue Farbkombination noch auf wenigen Altfahrzeugen zum Einsatz kam, war die angekündigte Doppeltraktion nie im Linieneinsatz unterwegs.

Moderner, schneller, bequemer

Seit Jahresbeginn modernisiert die Verkehrs-AG der Stadtwerke Braunschweig GmbH ihren Fahrzeugpark weiter. Bei der Straßenbahn kamen acht neue Triebwagen hinzu. Jedes der 19,35 Meter langen Fahrzeuge hat Platz für 156 Fahrgäste (41 Sitz- und 115 Stehplätze). 3,5 Millionen DM hat die Verkehrs-AG in diese acht neuen Wagen investiert, deren Fensterglas dunkel getönt ist, damit im Sommer wie im Winter Temperaturschwankungen besser ausgeglichen werden können: Im Winter isoliert das Glas die Wärme im Wageninnern besser, im Sommer weist es Sonnenstrahlung von außen ab.

Türkis mit Inka

Mit den neuen Triebwagen belebten die Straßenbahner das Braunschweiger Stadtbild auch mit neuen Farben. Dies waren die ersten Fahrzeuge, die nicht mehr gelb lackiert wurden, sondern türkis mit einer „Bauchbinde“ in Inka. Auch die 30 neuen Autobusse, die in diesem Frühjahr ihren Liniendienst aufnehmen, erhalten diese Farben, deren Kombination farbpsychologische Erkenntnisse zugrunde liegen. Die neuen Farben wirken nicht nur freundlicher im Straßenbild, sondern auch auffälliger und leisten damit einen Beitrag zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit.

Nach und nach wird der gesamte Fahrzeugpark der Braunschweiger Verkehrs-AG auf Türkis mit Inka umgestellt. Aus wirtschaftlichen Gründen spritzt man die älteren Fahrzeuge allerdings erst dann, wenn ohnehin eine Lackierung erforderlich wird.

Mehr Bequemlichkeit

Die neuen Straßenbahnwagen bieten den Fahrgästen mehr Bequemlichkeit als die älteren Modelle. Der Fußboden liegt sieben Zentimeter tiefer, so daß auf den Stehplätzen auch „Übergrößen“ den Kopf nicht mehr einziehen müssen. Größere, z. T. um 50 cm tiefer heruntergezogene Glasflächen an Fenstern und Türen erlauben einsteigenden Fahrgästen einen besseren Blick nach drinnen, aussteigenden einen besseren Überblick nach draußen. Die Triebwagen sind für den schaffnerlosen Ein-Mann-Betrieb eingerichtet.

Mehr Platz, mehr Kraft für die Linie 2

Da die Linie 2 ein großes Platzangebot benötigt, fahren die neuen Wagen auf dieser Linie häufig im „Traktionsverband“: Nicht Triebwagen und Beiwagen (zusammen 69 Sitz und 185 Stehplätze), sondern zwei Triebwagen aneinandergeschlüsselt (82 Sitz- und 230 Stehplätze). Der führende Wagen besitzt einen Steuerkopf für beide Wagen, so daß der gesamte Zug von einem Fahrer geführt wird. Da gleichzeitig jeder Wagen unabhängig vom anderen angetrieben wird, sorgt die doppelte Motorenzahl für größere Beschleunigung und (beim Bremsen) bessere Verzögerung.

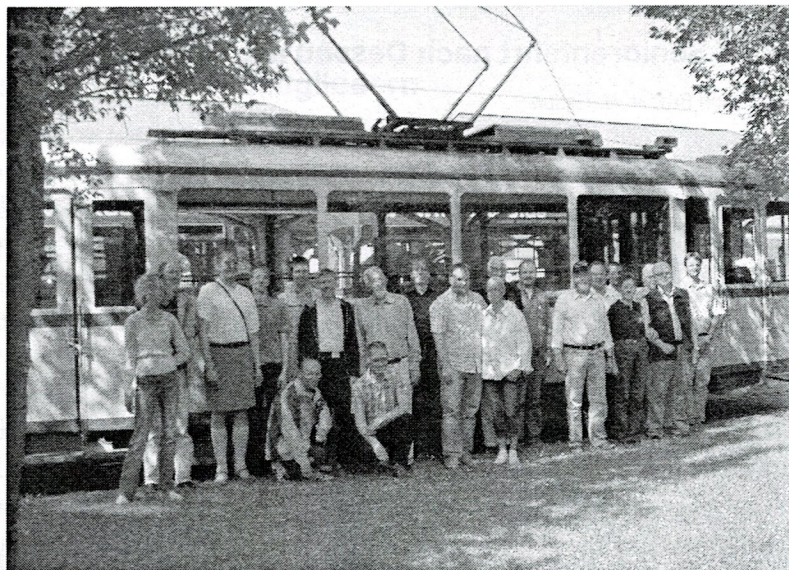
Rollender Vereinsabend der BIN

Text und Bilder: Jörg-Michael Meschkat

Am 21. Juni 2008 war es wieder soweit. Zum alljährlich im Juni stattfindenden und sehr beliebten rollenden Vereinsabend gab es ein Stelldichein. Traditionell kommt ein besonderes Fahrzeug (i.d.R. Tram) in einer seltenen Zusammenstellung zum Einsatz. In diesem Jahr wurde vom BIN-Vorstand der TW 113 ohne Beiwagen als Überraschungsfahrzeug ausgewählt. Ein weiteres Merkmal des rollenden Vereinsabends ist die Tatsache, dass es keinen festen Fahrplan für die Rundfahrt gibt. Und so nahm der TW 113 an diesem Sonnabend zunächst seine Fahrt Richtung Wenden auf. Nach einem kurzen Fotohalt ging es dann von Wenden aus Richtung Broitzem. Nach einem erneuten Fotostopp führte uns die Fahrt zunächst zum Radeklint und von dort nach einer kleinen Pause zur Wendeschleife Eisenbütteler Straße / Bürgerpark.

Hier war nun Endstation, denn die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr Innenstadt und viele fleißige Helfer aus dem Kreise der BIN-Vereinsmitglieder erwarteten uns bereits mit Grillgut und Getränken auf ihrem Gelände. Bei den anwesenden BIN-Mitgliedern machte sich Wehmut breit, denn es war die letzte Fahrt in die Wendeschleife Eisenbütteler Straße. Bei Erscheinen dieser BIN-Ausgabe ist der Streckenabschnitt Jahnplatz – Eisenbütteler Straße schon Geschichte. Pünktlich zum 01. August dieses Jahres wurde diese nur noch für Sonderfahrten genutzte Betriebsstrecke stillgelegt. Vor allem für die jährlich stattfindenden Nikolausrundfahrten muss seitens des BIN-Vorstandes jetzt eine neue Alternative im Streckennetz der Verkehrs-AG gefunden werden.

Für den rundherum gelungenen rollenden Vereinsabend 2008 bedankt sich der BIN-Vorstand nochmals sehr herzlich bei Stefan und Susanne Grau, die wiederum für das leibliche Wohl auf dem Gelände der Freiwilligen Feuerwehr verantwortlich zeichneten, wie auch bei den weiteren Spendern von leckeren Salaten und Nachspeisen sowie bei den Verantwortlichen der Freiwilligen Feuerwehr für deren Bereitschaft, den BIN-Mitgliedern den Ausklang des Abends auf ihrem Gelände zu ermöglichen. Im nächsten Jahr werden die Vereinsmitglieder der BIN die Strecke vom Jahnplatz zum Gelände der Freiwilligen Feuerwehr Innenstadt zu Fuß zurücklegen müssen.



**Stationen des rollenden
Vereinsabends der BIN:
Bei schönstem Wetter ging es durch
Braunschweigs Schienennetz, unter
Anderem zum Radeklint.
(Rechts im Bild)**

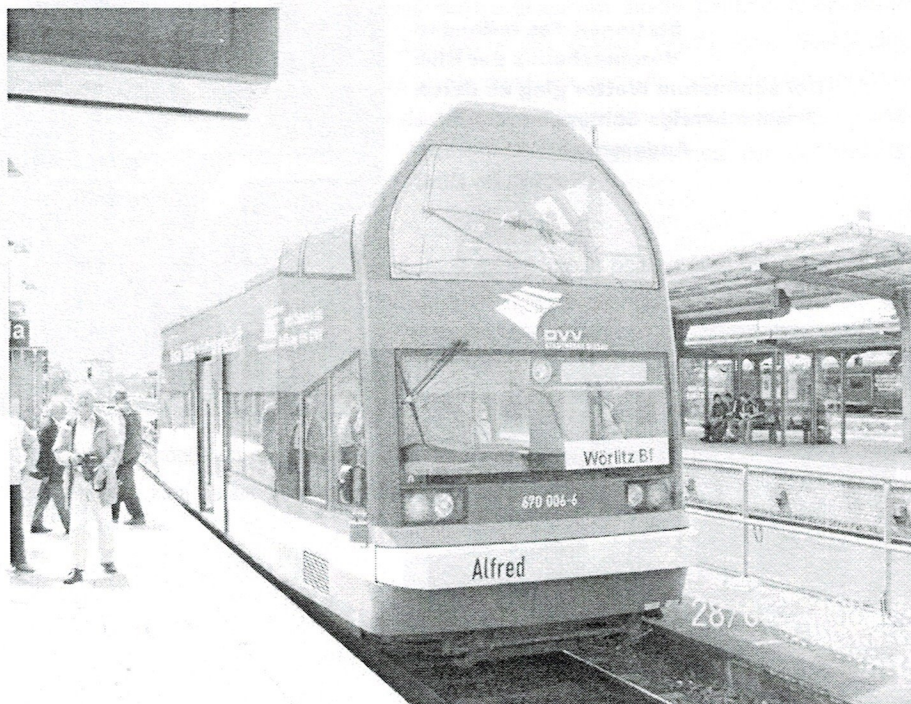


VBV Seniorenfahrt nach Dessau am 28.05.2008

Text und Bild: H.-H. Rattun

Am 28.05.2008 um 7:11 Uhr ab Braunschweig ging es wieder mal los, von Heinz Peters bestens organisiert und geplant, mit den VBV Senioren und Gästen nach Dessau. Als erstes stand die Besichtigung des Ausbesserungswerks für Elektrolokomotiven der DB auf dem Programm. In Dessau werden Elektrolokomotiven der Baureihen: 151, 155, 143, 180, 101, 145, und viele mehr ausbessert und generalüberholt. Es war ein interessanter Einblick in die Arbeit vieler DB Arbeiter und Techniker, aber auch technisch sehr beeindruckend.

Nach einem guten Mittagessen in der DB Kantine, ging es mit der Stadtbahn wieder zurück zum Dessauer Hbf. Ab Dessau Hbf konnte man mit dem Triebwagen „Alfred“ um 13Uhr 15 zu den Parkanlagen nach Wörlitz, die zum Welterbe der UNESCO zählen, fahren. Um 16Uhr15 ging es dann wieder zurück nach Braunschweig, wo wir mit einer Verspätung von einer Stunde, die uns die DB aufgebrummt hatte, ankamen. Es war wieder mal ein gelungener Ausflug und Heinz Peters sei dafür herzlich gedankt.



Geburtstage von VBV – Mitgliedern

Zusammengestellt von H.-H. Rattun

**Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag und alles Gute im neuen Lebensjahr,
wünschen alle VBV – Kollegen den nachfolgend genannten Mitgliedern:**

Karl Heinz Achilles	38126 Braunschweig	25.08.2008	70 Jahre
Jürgen Bohn	38154 Königslutter	14.10.2008	60 Jahre
Ulrich Fetzer	38108 Braunschweig	02.12.2008	55 Jahre
Jan Poliak	38108 Braunschweig	19.11.2008	30 Jahre
Jens Winnig	38114 Braunschweig	11.09.2008	35 Jahre

Neue Modelle nach Braunschweiger Vorbild

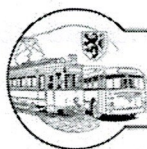
Text: Stefan Glinschert

1) Die neuen Busmodelle von Brekina

Es ist soweit. Schon lange sind sie angekündigt doch nun gibt es einen gesicherten Liefertermin. Pünktlich zum 1. historischen Mobilitätstag werden die zwei neuesten Busmodelle der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. erhältlich sein. Bei den beiden Modellen handelt es sich um Fahrzeuge vom Typ Büssing 6500T, die von der Firma Brekina im Maßstab 1:87 (H0) in gewohnter Qualität produziert werden. Die Auflage für beide Werbevarianten beträgt jeweils nur 300 Stück.

Das erste Modell hat die Wagennummer 31 und fährt auf der Linie 16 in Richtung Eichendorffsiedlung. Verziert ist der Wagen mit Werbung für das Schuhgeschäft Reisky. Dieses Modell kostet 22,50 Euro. Modell Nummer zwei ist der Wagen 13, der die Brennstoffe der Firma B. Maring anpreist. Dieses Fahrzeug ist auf der Linie 19 mit Ziel Heinrich-Büssing-Str. unterwegs. Der Preis für dieses Modell beträgt 24,50 Euro.

Beide Varianten können ab sofort vorbestellt werden. Dazu bitte einfach den in dieser Ausgabe beigelegten Bestellschein ausfüllen und an die angegebene Anschrift senden oder bei unseren Vereinsmitgliedern in den Stiftsherrenhäusern abgeben. Bei den abgebildeten Bildern handelt es sich um Fotos von Mustern, die uns freundlicherweise von der Firma Brekina zur Verfügung gestellt wurden.



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

präsentiert

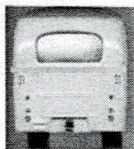
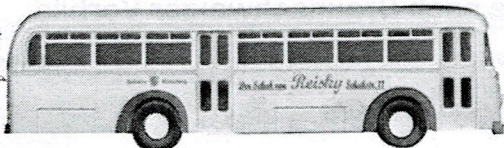
Brekina Büssing 6500 T

Büssing 6500 T

Stadtwerke Braunschweig
Variante „Reisky“
Hersteller: Brekina
Maßstab: 1:87
Auflage: 300 Stück

Limitiert auf je 300 Stück!

22,50 €



Büssing 6500 T

Stadtwerke Braunschweig
Variante „B. Maring“
Hersteller: Brekina
Maßstab: 1:87
Auflage: 300 Stück

24,50 €

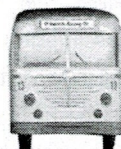


Abbildung zeigt Handmuster!

Jetzt vorbestellen!

Aufgrund der hohen Nachfrage
gleich verbindlich vorbestellen
und das Weihnachtsgeschenk
des Jahres sichern!

Unsere Modelle sind erhältlich beim:

Modellbahn-Team



Rosenhagen 10
36100 Braunschweig

www.modellbahn-team.de



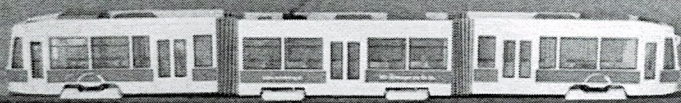
Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

präsentiert

Modellstraßenbahn NGT 8



ab 89.- €



NGT 8 „Braunschweig“

Hersteller: Herrmann & Partner

Maßstab: 1:87

Abbildung zeigt: Einzelnes Modell

Die Gelegenheit!

Vor dem offiziellen Verkaufsstart
zum Vorzugspreis bestellen.

Standmodell: 89.- Euro
Funktionsmodell: 160.- Euro

Unsere Modelle sind erhältlich beim:

Modellbahn-Team



Rosenhagen 10
38100 Braunschweig

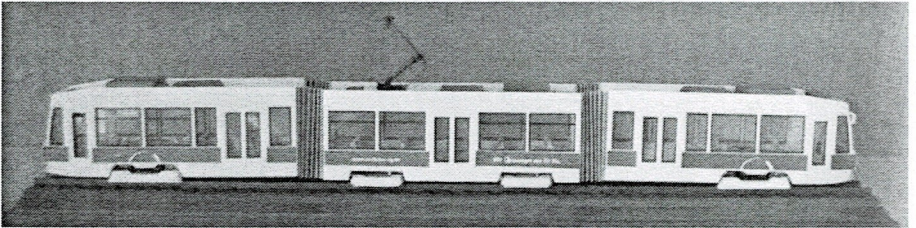
www.modellbahn-team.de

2) Die neue Niederflrstadtbahn Baureihe 07 im Modell

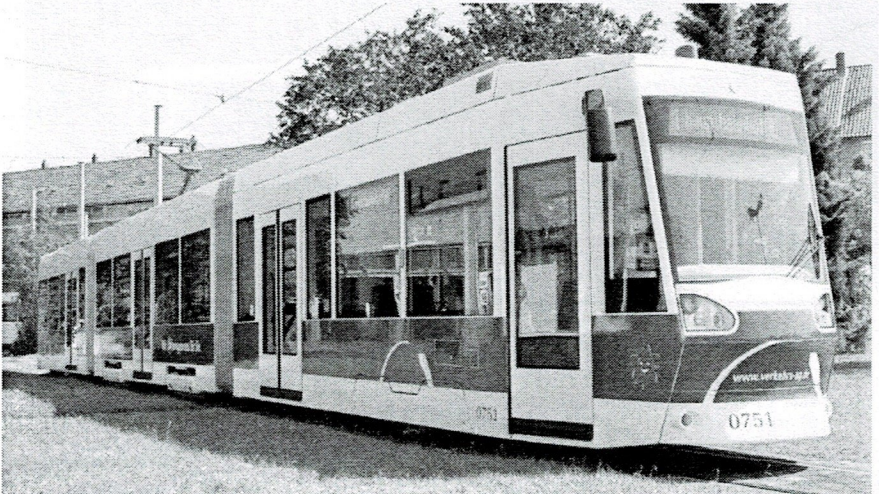
87 mal kleiner als das Original ist das Modell des NGT 8 Typ „Braunschweig“, das die Firma Hermann & Partner in den nächsten Wochen ausliefern wird. Exklusiv haben die Leser der BIN-Info die Möglichkeit dieses Modell schon vorab zum Vorzugspreis zu bestellen.

Das Modell wurde an Front und Heck gegenüber der Variante „Magdeburg“ komplett überarbeitet und zeigt sich nun mit dem mandelförmigen Scheinwerfern im aktuellen Design. Des Weiteren verfügen das erste und letzte Drehgestell über die für Braunschweig typischen bündigen Abdeckungen. Da die Abdeckungen den möglichen Kurvenradius im Modell deutlich einschränken, ist die motorisierte Variante auch ohne diese erhältlich.

Das Standmodell ist für 89,- Euro und die motorisierte Version für 160,- Euro erhältlich. Bei einem Versand verstehen sich die Preise zzgl. Porto und Verpackung.



Das 1:87 - Modell oben sowie der große Bruder unten. Bei dem Modell handelt es sich um ein Handmodell zu Vorführzwecken. Das Serienmodell wird in bester, bewährter Hermann & Partner – Qualität auf den Markt kommen. Bild unten: Alstom



Freunde der Bremer Straßenbahn zu Gast in Braunschweig

1) Das Tagesprogramm

Text: Stefan Glinschert

Bilderbuchwetter herrschte am 5. September diesen Jahres während des Besuches der Freunde der Bremer Straßenbahn in Braunschweig, einen Punkt den man trotz noch so guter Planung leider nie beeinflussen kann.

Pünktlich um 10.41 Uhr trafen unsere Gäste geführt vom Reiseleiter Dietmar Krebs und unserem Vereinsmitglied Thomas Kammeyer, auf dem Braunschweiger Hauptbahnhof ein und wurden dort bereits vom ersten Vorsitzenden in Empfang genommen. Anschließend ging es standesgemäß mit dem Tw113 + Bw250, der bereits in der Schleife warteten, zum Betriebshof Altewiek, wo der erste Programmpunkt des Tages wartete.

Herr Fischer hatte sich dankenswerterweise bereit erklärt einen Teil der Gästebetreuung zu übernehmen und so wurde zuerst der Betriebshof Altewiek besichtigt. Anschließend ging es mit dem Büssing 6512 zum neuen Straßenbahndepot am Hauptgüterbahnhof, auf dem die Führung nicht nur auf Grund der Grundstücksgröße deutlich länger dauerte. So gab es auf dem weitläufigen Gelände, dass gerne auch mal „Neuewiek“ oder „Fischerhof“ genannt wird, keinen Teil, der durch die Gruppe unentdeckt blieb oder nicht durch den zukünftigen Hausherrn stolz erklärt wurde. Besonders interessant war wie zu erwarten der neue, helle und freundliche Werkstattkomplex, mit seinen im Grubenbereich aufgeständerten Gleisen, die über eine sehr ungewöhnliches Profil verfügen. Zu guter letzt wurde noch ein Blick in das zukünftige Betriebsgebäude geworfen, dass nicht nur die Verwaltung sondern auch das Bistro und die neue Leitstelle beherbergen wird. Letztere wird aber erst Mitte 2009 von der Taubenstraße zum Hauptgüterbahnhof verlegt, dann aber mit einer völlig neuen Technik, deren Ausschreibung zurzeit vorbereitet wird.

Nachdem man nun ausführlich den Straßenbahnbereich erkundet hatte, ging es mit dem historischen Büssing über die Fahrtroute Ackerstraße, Salzdahlumer Straße, Südstadt zum Busbetriebshof Lindenberg, der im Rahmen einer einfachen Durchfahrt besichtigt wurde, um etwas Zeit zu sparen.

Nach diesem ersten Programmabschnitt gab es erst einmal eine Mittagspause, die wie immer hervorragend durch Familie Grau vorbereitet wurden war. Dieser Rahmen wurde sowohl von unseren Gästen als auch vom ersten Vorsitzenden dazu genutzt, sich mit kleinen Präsenten für die hervorragenden und sehr spannenden Führungen bei Herrn Fischer zu bedanken.

Nachdem sich die Bremer Truppe ordentlich mit Souvenirs eingedeckt hatte, ging es wieder mit dem Gespann aus Triebwagen 113 und Beiwagen 250 raus auf das Braunschweiger Streckennetz. Auf der Fahrt nach Wenden gab es eine sehr ausführliche Stadterklärung von unserem Pressesprecher Jens Winnig, zu allen wichtigen Sehenswürdigkeiten und Orten Rund um die Strecke. Bei einem kurzen Halt in der Schleife Carl-Miele-Straße kamen die Fotografen voll auf ihre Kosten bevor es weiter Richtung Norden ging. Auch auf der Rückfahrt gab es Fotohalte, so auf der Brücke über die A2 und am Stadion.

Zurück an der Georg-Westermann-Allee gab es Kaffee und Kuchen satt für alle, bevor es dann mit dem Triebwagen 103 in Richtung Stöckheim und Heidberg ging. In Stöckheim bot sich die Möglichkeit, dass scheinbar älteste Fahrzeug zusammen mit dem modernsten abzulichten.

Nach dem der Zeitplan nun vollends aus den Fugen geraten war, beschlossen unsere Gäste einen Zug später zu nehmen, so dass die auf dem Betriebshof abgestellten Museumswagen 15, 35, 41 und 201 sowie der umgebaute Beiwagen 7476 ausführlich besichtigt werden konnten.

Abschließend ging es mit dem Niederflurwagen 0755 „Broitzem“ in den selbigen Ortsteil und von dort weiter zum Radeklint, bevor sich unsere Gäste dann am Hauptbahnhof leider verabschieden mussten, nicht aber ohne sich mit interessanten Souvenirs ihres Heimatbetriebes und Vereines für unsere Gastfreundschaft zu bedanken.

Ganz besonders bedankt sich aber die BIN über eine Spende in Höhe von 50.- Euro für die Vereinskasse und freut sich schon darauf, der Einladung zu einem Gegenbesuch in den nächsten Jahren zu folgen.

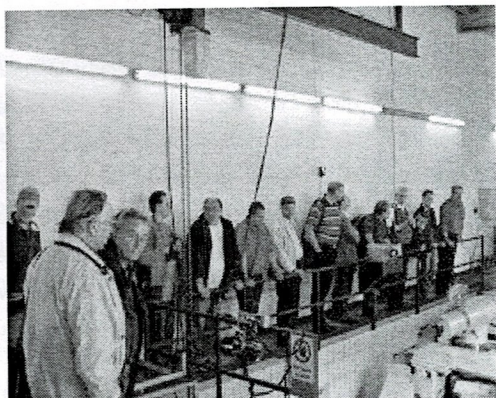
Noch ein Veranstaltungshinweis unserer Bremer Freunde:

Am Wochenende 13./14. September findet in Bremen unter dem Motto „Groß trifft Klein“ eine Ausstellung von Modellstraßenbahnen im Museumsdepot statt. Anlässlich des September-Termins wird die Modulstraßenbahnanlage wieder Jung und Alt begeistern. Damit sich der Aufbau lohnt und weil das Wochenende mit unserem Vereinsgeburtstag zusammenfällt, wird das Depot nicht nur am 14.9., sondern bereits am 13.9. nachmittags geöffnet sein. Daneben ist ein interessantes Rahmenprogramm geplant, um den Vereinsgeburtstag gebührend zu feiern.

2) Bilderbogen: Besuch der Bremer Straßenbahnfreunde

Text und Bilder von Christoph Heine

Am 5. Juli 2008 besuchten uns die Freunde der Bremer Straßenbahn. Der Betriebsleiter Dirk Fischer zeigte den Gästen aus Bremen u.a. die Wagenhalle und den Werkstattbereich. Im Anschluss ging es mit dem Büssing 6512 durch Braunschweig, um auch den Bus-Freunden aus Bremen Freude zu bereiten. Danach wurden die Gäste durch unser „Catering-Team“ versorgt und konnten sich für ein paar Minuten ausruhen. Nach der kleinen Pause ging es weiter mit Triebwagen 113 und Beiwagen 250 in Richtung Norden zur Carl-Miele-Straße.



Ankunft auf dem Betriebshof Altwiek und Führung über den Betriebshof durch den Betriebsleiter Dirk Fischer. Der erhält im Bild Mitte, links ein kleines Präsent als Dankeschön.



**Mitte, rechts :
Einstieg zur kleinen
Standrundfahrt mit
Büssing 6512**

**Rechts: TW 103 mit
TW 0759 in der
Wendeschleife in
Stöckheim.**



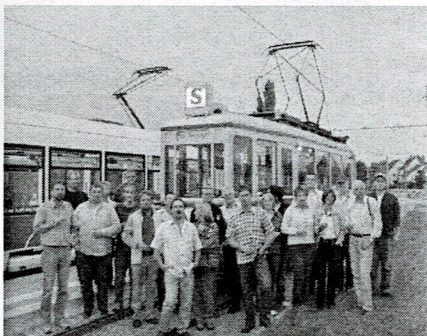
Der „Barrique-Express“

Text und Bilder: Jens Winnig

Am 5. September 2008 rollte zum ersten Mal der Barrique-Express über Braunschweigs Schienen. Zweiundzwanzig interessierte Menschen haben sich zur ersten Whiskyprobe in Braunschweigs Oldiebahn Tw 113 eingefunden und waren begeistert von der Idee des Besitzer des „Barrique Wolfenbüttel Jörn Zeisbrich, die er zusammen mit der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. umsetzte. Schon bevor die Werbeplakate fertig waren, war die Fahrt bereits ausgebucht. Selbst ohne in der Öffentlichkeit groß geworben zu haben, war die Nachfrage immens.

Jens Bergmann von „Barrique“ hatte Mitarbeiterin Angela zur Unterstützung mitgebracht, so dass während der gut dreistündigen Fahrt die Fahrgäste zehn Whiskysorten probieren konnten. Bei Bedarf gab es freilich auch einen weiteren Probiertropfen. Der Whisky wurde in den verschiedensten Varianten präsentiert; er hatte eine Note von mild bis rauchig. Die ergänzenden Hintergrundinformationen zu den Anbaugebieten dazu waren sehr wissenswert. Dazu wurde Mineralwasser und zwei Sorten Laugengebäck gereicht. Die Teilnehmer waren sich einig, auch bei einer der nächsten Fahrten wieder da sein zu wollen, jedoch ist die Warteliste bereits schon lang. Die Termine werden im Jahresplan des „Barrique“ 2009 veröffentlicht.

Als Fahrgast muß ich sagen, dass die Veranstaltung wirklich sehr gelungen ist. Jeden Teilnehmer, der eine Fahrkarte für weitere Fahrten bekommt, ist in der Tat beneidenswert. Diese Fahrten kann ich wirklich jedem, der gerne Whisky genießt, nur empfehlen.



Auf die Einstellung kommt es an

Text: Stefan Glinschert

Die jährliche Fahrt ins Blaue sollte in diesem Jahr ein ganz besonderes Ereignis werden. Keine Rundfahrt und Besichtigung wie sonst üblich, sondern eine Entdeckungs- oder besser Erfahrungsreise stand am 9. August auf dem Programm. Diese sollte sich im Bereich der Wendeschleife Carl-Miele-Straße mit Draisinen abspielen, denn bekanntlich war die Strecke durch die Baustelle am Stadion in den Sommerferien nicht befahren, so dass genügend Auslauffläche zur Verfügung stand.

Allerdings kam es dann nicht dazu. An der fehlenden Genehmigung hat es jedenfalls nicht gelegen, denn diese hatte der Vorstand extra dankenswerterweise vom Bereichsleiter Stadtbahn Herrn Dirk Fischer erhalten und auch der Transport war vorbildlich durch Andreas Gürtler organisiert, durchgeführt und sogar auch seiner eigenen Tasche bezahlt worden, um die Vereinskasse nicht unnötig zu belasten. Des Weiteren waren die auch zum Fahren benötigten Mitglieder anwesend und für deren leibliches Wohl durch viele Kuchen und Brötchenspenden gesorgt. Auch die Sitzgelegenheiten fehlten Dank Axel Albrecht nicht, so dass eigentlich nichts hätte schief gehen können.

Eigentlich, denn bekanntlich kommt es auf die Einstellung an und diese stimmte leider nicht. So war die Spurweite der Draisine noch auf die Magdeburger Weite von 1435mm eingestellt und somit zu breit für das Braunschweiger Netz. Ein Problem, dass sich zumindest in der Werkstatt schnell beheben lassen würde, nur war die Crux an der Sache, dass es erst beim Eingleisen auffiel und somit trotz einiger Versuche eine Änderung nicht mehr möglich war.

Damit nun die Fahrt ins Blaue nicht endgültig ins Wasser fallen musste, wurde sie kurzfristig zu einer Fahrt ins Depot, genauer gesagt auf den Betriebshof Altewiek, wo den interessierten Mitgliedern der neue Museumswagen Tw41 von außen und innen von den an der Restauration beteiligten Personen genauer vorgestellt wurde. Bei Kuchen, Brötchen und Getränken saß man anschließend noch mehrere Stunden im Wagen gesellig beieinander, fachsimpelte ein wenig und konnte somit noch einen schönen Nachmittag miteinander verleben.

Eisenbüttel? Eisenbüttel ...

Text und Bilder: Jörg Voigt

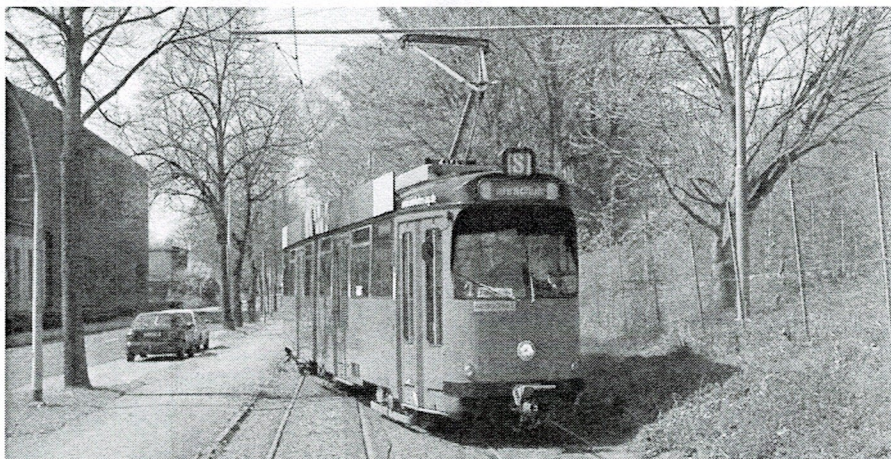
Das klingt erstmal nach Rammstein oder Joachim Witt. Könnte jedenfalls auch in einen derer Liedertexte passen. Jedenfalls hatte diese Ortslage auch mal einen Straßenbahnanschluss. Im August 2008 war Schluß damit. Alle Argumente für eine Erhaltung wurden aus Kostengründen widerlegt.

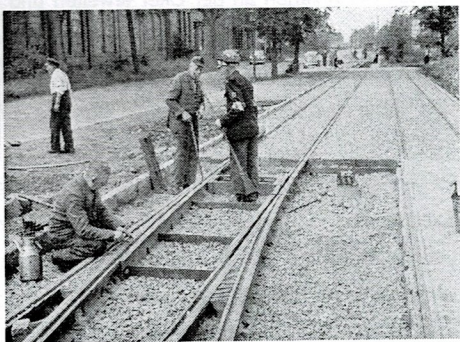
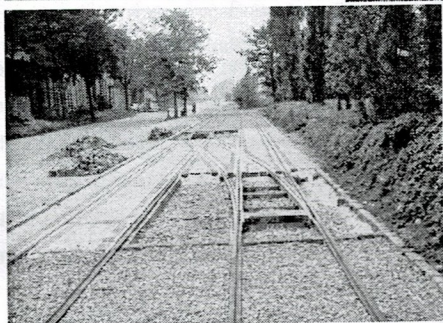
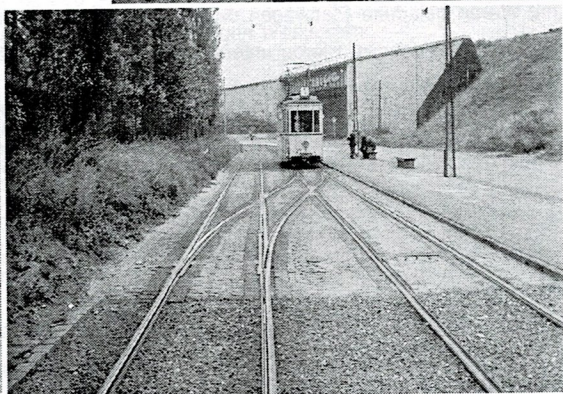
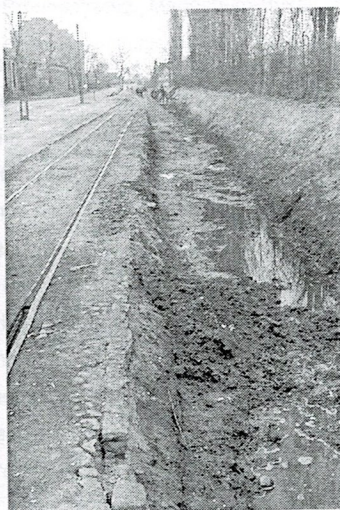
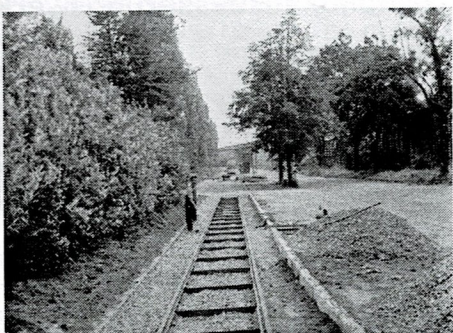
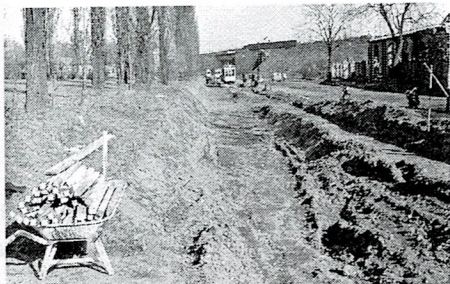
Man stelle sich einmal vor, daß es da sogar ein großes Straßenbahndepot gab. Musste aber nach dem Kriege weichen, weil die Eisenbahn ihren Bahndamm erweiterte. Heute steht nur noch der nördliche Teil einer Wagenhalle, sind aber Feuerwehrautos drinnen.

Die „Alten“ kennen die Endstation dort als „Heinrichshafen“. Da war direkt an der Schleife eine Kneipe. Lag also richtig verkehrsgünstig, um sich mal bei einer Pause einen zu genehmigen.

Ansonsten wuchs Moos und Gras auf und zwischen den Gleisen. Aus dem Schlaf erwachte der „Stummel“, wie der Gleisabschnitt gerne von den Straßenbahnfahrern genannt wurde, einmal im Jahr zur legendären „Harz und Heide“ - Ausstellung. Für zehn Tage wurde aus dem Rost richtiger Glanz und die Gelenke der Triebwagen konnten sich mal wieder richtig knicken. Es war neben Stadion die Wendeschleife mit dem kleinsten Durchmesser. Außer für 95er, die wären wegen ihrer Fahrgestellkonstruktion und des Bogens/Gegenbogens ganz woanders hingefahren. Reinfahren ja, rumfahren nein!

Die geschichtliche Seite dieser Strecke ist allenthalben bekannt. Daher muß das nicht aufgewärmt werden. Schade nur, das dieses einmalige Kleinod nun vom restlichen Schienennetz getrennt wurde. Wer weiß, vielleicht gibt es ja noch mal einen motorlosen Betrieb für eine Stunde.





Die Entstehung des Dampflokausbesserungswerkes Braunschweig

Text: Marc Lewandowski

Anlässlich des Neubaus des Straßenbahndepots am ehemaligen Hauptgüterbahnhof, möchte ich Ihnen in dieser Ausgabe etwas über den Bau und die Entstehung des Dampflokausbesserungswerkes Braunschweig berichten.

Gehen wir in Gedanken genau 170 Jahre zurück in das Jahr 1838. Es war Spätherbst in Braunschweig und von Norden, auf den alten Handelsruten kommend, rollten immer noch schwer mit Waren beladene Planwagen durch die Tore der Stadt. Die wenigen Reisenden waren mit Postkutschen oder zu Pferde unterwegs. Am Bruchtor im Süden, entwickelte sich allerdings für damalige Verhältnisse eine recht fremdartige Tätigkeit. An einem umzäunten Platz, stiegen von Zeit zu Zeit mächtige Dampfwolken auf. Grelles bis dahin noch nie gehörten Pfeifen, welches einem durch Mark und Bein fuhr, unterbrach die gewohnte Stille. Nur wenige Monate später, am 1. Dezember desselben Jahres wurde die erste deutsche Staatsbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel eröffnet. Dieses neuartige Verkehrssystem, brauchte neben vielerlei anderen Voraussetzungen auch eine Werkstatt für die Inbetriebnahme, Reparatur und Instandsetzung der damals noch aus England importierten Lokomotiven. Das war die Geburtsstunde des Dampflokausbesserungswerkes Braunschweig, damals noch als "Bahnhofswerkstätte" bezeichnet.

Im Jahre 1846 wurde ein neues Bahnhofsgebäude errichtet. Während der Bauarbeiten wurde auch gleich die Bahnhofswerkstätte an einen neuen Standort, östlich des Bahnhofes neben die Oker verlegt. Ungefähr an die Stelle, an der sich heute die Volkswagenhalle befindet. Mehrfach wurden die Anlagen an der Oker erweitert und modernisiert, aber irgendwann reichte auch das nicht mehr aus. Die Lokomotiven wurden immer größer länger und höher. Die Arbeitsstände waren einfach zu kurz. Die Fachwerkkonstruktion der Hallen war zu schwach und zu niedrig um dort Kräne zu installieren, mit denen man das abnehmen eines Kessels durchführen konnte.

Es entstand der Plan zum Neubau eines modernen Lokomotivwerkes auf dem früheren Exerzierplatz. Der ursprüngliche Plan sah ein gemischtes Werk für Lokomotiven, Personenwagen und Güterwagen vor. Je näher man der Ausführung kam, desto schwieriger wurden die wirtschaftlichen Verhältnisse, nicht nur in Braunschweig, sondern im gesamten Land.

Der große Werkstattplan schrumpfte auf ein reines Lokomotivenwerk zusammen. Trotz der wirtschaftlichen Schwierigkeiten wurde 1924 mit dem Bau der Anlage begonnen. Kurz nach dem Baubeginn, die Fundamente waren gerade fertig, wurde aus Mangel an Mitteln die Baustelle "AW Braunschweig" stillgelegt. Als es dann schließlich doch noch gelang, wenigstens die beiden großen Hallen (Richthalle und Kesselschmiede) fertig zu stellen, fehlte das Geld für die Einrichtung. Die Neubauten sollten verkauft werden. Es fand sich damals aber kein Käufer. Unter allergrößten Schwierigkeiten gelang es der damaligen Werksleitung aus den alten Werken Braunschweig, Magdeburg-Bukau, Halberstadt und aus abgestellten Werkzeugmaschinenparks die notwendigen Maschinen und Gerätschaften für die erste Arbeitsaufnahme zusammenzubringen. Am 10. Mai 1927 wurde das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Braunschweig an der Borsigstrasse in Betrieb genommen. Schon 17 Tage nach Arbeitsaufnahme am 27. Mai 1927, verließ die erste ausgebesserte Lok die neuen Werkhallen.

Braunschweig erhielt somit, im Vergleich zu anderen Städten erst recht spät ein modernes Ausbesserungswerk. Dieses Werk betreute aber die letzten Dampflokomotiven der Bundesbahn nicht nur bis zum Schluss, es ist auch heute noch eine der letzten Industrieanlagen in Niedersachsen, die fast unverändert seit ihrer Ersterung im Jahre 1927 im Originalzustand erhalten geblieben ist. Es wurden weder wesentliche Bestandteile der Gebäude abgerissen oder umgebaut, noch moderne Bauten zwischen die mittlerweile unter Denkmalschutz stehenden Hallen gesetzt. Selbst die originale Werksmauer, die einst die Gesamtanlage umgab, ist noch zum größten Teil erhalten und erfüllt ihren ursprünglichen Zweck. An die alte "Bahnhofswerkstätte" einst östlich des alten Braunschweiger Hauptbahnhofes gelegen erinnert heute nur noch ein Straßennamen. Der Werkstättenweg, nördlich von der Eisenbütteler Straße abzweigend.

**Einen seltenen und interessanten Einblick in die Bauphase des
Dampflok ausbesserungswerks gibt in dieser Ausgabe
„Das *besondere* Bild“ am Ende des Heftes, genaugenommen
handelt es sich diesmal um ZWEI besondere Bilder.**

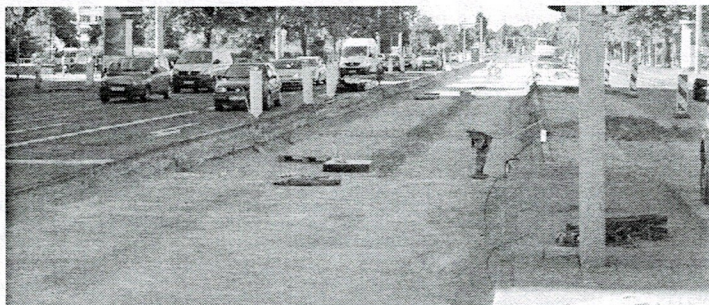
Straßenbahnbaustellen im Sommer 2008

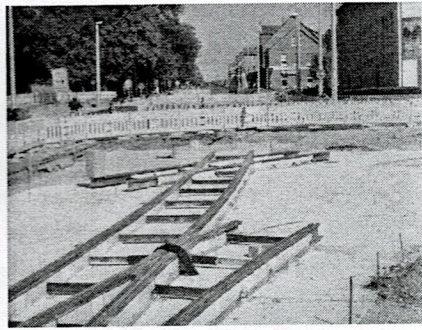
Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Christoph Heine

An allem, was der menschliche Geist so zustande bringt, knuspert ohne Unterlass der Zahn der Zeit. Auch das Schienennetz der Braunschweiger Verkehrs – AG hat diesbezüglich keine göttliche Sondergenehmigung auf Verschleißfreiheit. Und damit der unbedarfte Fahrgast nicht der Idee verfällt, die schwammig-schaukelnde, beizeiten auch ins Hoppelnde gehende Fahrweise der Braunschweiger Straßenbahn sei beabsichtigt, um dem Mitfahrenden für den beständig steigenden Fahrpreis eine Art Achterbahnfahrt zu bieten oder ihn für die getrübbte Aussicht als Folge hübsch mit Reklamefolie zutapezierter Fensterscheiben durch apartes Stehplatztänzeln entschädigen zu wollen, finden alljährlich umfangreiche Austausch- und Erhaltungsmaßnahmen im Streckennetz statt. An dieser Stelle eine kleine Bildergalerie der diesjährigen wichtigsten Arbeiten.

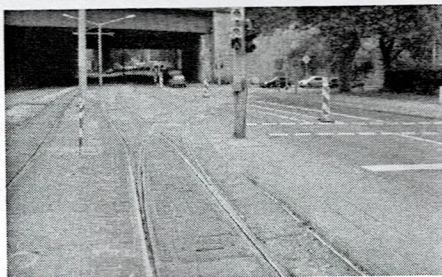
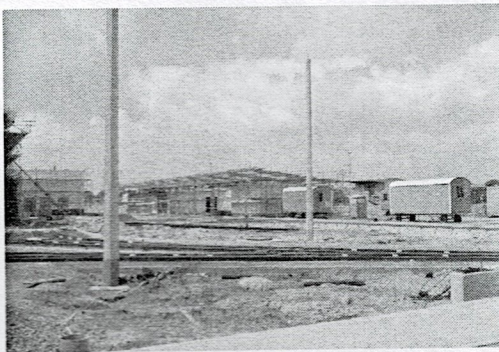
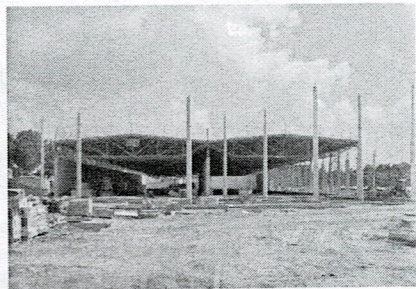


**Ersetzen der
Gleise im
Bereich der
Hamburger
Straße vor dem
Eintrachtstadion.
ICE-gleich wird
hier in Zukunft
die Bahn entlang-
schweben.**





Verschlissen auch das alte Betriebshofgebäude Altwiek. Flux ein neues gebaut: Oben die Abzweigung der Zufahrt von der Helmstedter Straße aus, unten der Baufortschritt vdes Bth. „Neue Bth.“.



**Wer die Geschichte nicht ehrt,
dem ist 'ne Weiche nichts wert...
Die dritte große Baumaßnahme betraf die
Demontage der Weiche in „den
Stummel“, d.h. die Wendeschleife
„Eisenbüttel“ Aus Kostengründen wurde
auf den Einbau einer neuen Zufahrt
verzichtet. Damit ist die Schleife nutzlos.
Sozusagen „vorübergehend“ stillgelegt.**

Der Kleine Hecht – Teil 2

Von Andreas Gürtler

Obwohl die Eisenbahn Magdeburg bereits 1846 erreicht, die erste Maschinenfabrik und Eisengießerei von Hermann Gruson im Jahr 1855 ihre Produktion aufnimmt und die Straßenbahn seit 1899 elektrisch fährt, ist die Stadt durch ihren Status einer Festung räumlich wie in ein Korsett eingezwängt. Seit der Reichsgründung 1871 kann dem Militär Stück für Stück die Öffnung der Festungsmauern abgerungen werden, doch erst 1912 wird der Festungsstatus aufgehoben. Die daraufhin einsetzende städtebauliche Erweiterung und die Industrialisierung werden durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges gebremst.

Die Industrie stellt auf die lukrative Rüstungsproduktion um. Der blutige Stellungskrieg dauert 4 Jahre, bis sich Widerstand formiert. Anfang November 1918 überschlagen sich die Ereignisse, die Novemberrevolution führt zur Abdankung des Kaisers, Philipp Scheidemann proklamiert die Republik. Der Preis für den verlorenen Krieg sind hohe Reparationsleistungen, die der Versailler Vertrag den Deutschen aufbürdet. 1923 kollabiert das Währungssystem, das Land ist bankrott. Erst Mitte November 1923 stabilisiert sich mit der Einführung der Rentenmark die Währung. Kredite aus den USA finanzieren die Reparationen, langsam geht es wirtschaftlich bergauf.

Die Magdeburger Straßenbahn jedoch wickelt den innerstädtischen Verkehr immer noch mit veralteten Fahrzeugen aus der Anfangszeit der Elektrischen ab.

Dabei ist Magdeburg längst zur Stadt der Moderne geworden. Der Architekt Bruno Taut wird 1921 vom Oberbürgermeister Hermann Beims zum Stadtbaurat berufen. Mit der industriellen Entwicklung konnten die Lebensverhältnisse der Arbeiterfamilien nicht Schritt halten, viele leben in heruntergekommenen Mietskasernen. Mit dem Willen, dies zu ändern, scharf Taut namhafte Architekten und Maler seiner Zeit um sich und entwirft einen Generalsiedlungsplan. In den folgenden Jahren entstehen neue Wohngebiete mit dem Charakter von Gartenstädten. Darüber hinaus verleiht er der Stadt mit revolutionären Farbkonzepten den Ruf der „Bunten Stadt“.

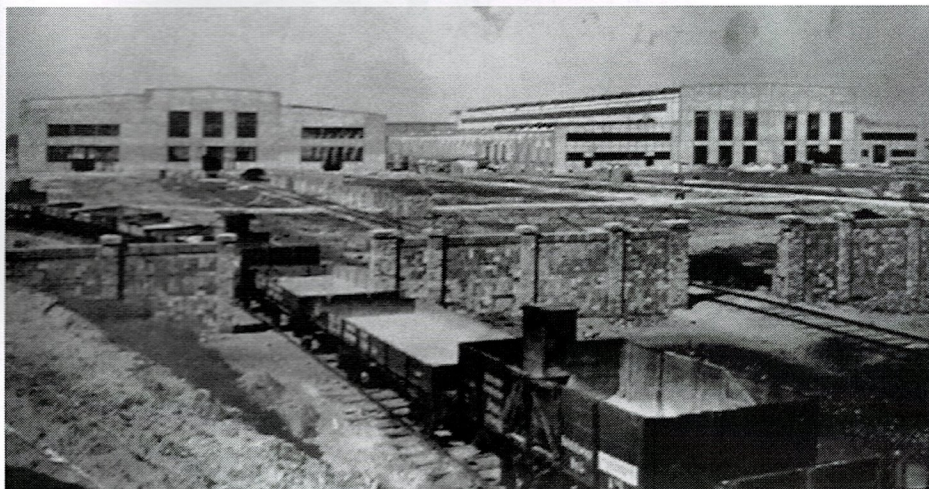
Für eine Verdichtung der Zugfolge und die Streckenerweiterungen in die in den 1920-er Jahren gebauten Siedlungen müssen neue Fahrzeuge beschafft werden. Entlang der Großen Diesdorfer Straße wird ab 1925 die Beimssiedlung im Stil des „Neuen Bauwillens“ errichtet. In der Neuen Neustadt entsteht die Bancksche Siedlung (heute Curiesiedlung) und östlich der Elbe die Siedlung Cracau. An der Leipziger Straße wird der bereits vor dem Ersten Weltkrieg begonnene Bau der Gartenstadt Reform vollendet.

Fortsetzung folgt im nächsten Heft!

Das *Gesondere* Bild!



Baustelle des Ausbesserungswerkes Braunschweig ca. 1926. In Bildmitte, entsteht grade die Richthalle des Werkes, Blickrichtung Westen. Links im Bild ist die Kesselschmiede zu erkennen. Rechts hinten im Bild das Verwaltungsgebäude des Werks, selbst heute noch mit derselben Adresse: Borsigstraße 1. Bild: Crayen, Sammlung Marc Lewandowski



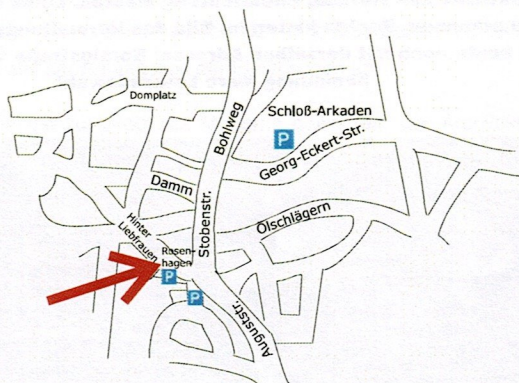
Die fast vollendete Anlage ca.1927 von Westen gesehen. Links die Kesselschmiede, rechts die Richthalle. Selbst die Mauer ist bis heute erhalten geblieben. Bild: Crayen, Sammlung Marc Lewandowski

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