

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

Aus die Tram !!

- Zapfenstreich auf Altwiek
- Kahlschlag unter den Mannheimern



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - Neujahrswanderung
- 6 - Nachruf für Andreas Winkler
- 7 - Braunkohlwanderung
- 8 - Umzug der BIN in den Betriebshof Hasenwinkel
- 10 - Nachruf für Helga Hölte
- 11 - Ein Tag im Leben des Nikolaus

...aus Braunschweig

- 14 - Altwiek – Neuwiek: Der Umzug
- 21 - Erste große Verschrottungswelle unter den Tw Typ „Mannheim“

...aus aller Welt

- 22 - Die INNOTRANS 2008 in Berlin
- 23 - Mythos „Kleiner Hecht“, Teil 4

...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

- Fr. 03.04.09 19.30 Uhr: Vereinsabend, Carl-Miele-Str., Vortrag zur RSB (Niels Droste, ZGB)
So. 12.04.09 13.00 Uhr und 15.00 Uhr: Osterfahrt in den Stöckheimer Zoo
Mo. 13.04.09 13.00 Uhr: Osterfahrt in der Stöckheimer Zoo (Nur Knax - Klub)
So. 19.04.09 „Tag der offenen Tür Betriebshof Neuwiek“ (Geplant, Details folgen online)
Fr. 24.04.09 Besuch der Freunde der Mainzer Straßenbahn
Fr. 08.05.09 19.30 Uhr: Vereinsabend, Carl-Miele-Str.
Fr. 13.06.09 15.00 Uhr: Rollender Vereinsabend mit anschließenden Grillen,
Treffpunkt Betriebshof Neuwiek



Auf Tour mit Niederflur: Die wirklich allererste Bahn auf der Neubaustrecke nach Stöckheim. Ein vierachsiger Tw der Bauart „siku“ befährt hier im Auftrag der „Bolleschen Privat-Tram-Gesellschaft“ den Abzweig Sachsendamm. Ob sich das Konzept dieses Unternehmens, statt einem großen Wagen für 150 Fahrgäste hundertfünfzig kleine Wagen für einen Fahrgast einzusetzen bewährt, bleibt abzuwarten.

Bild: Dieter Bolle

Neujahrswandfahrt

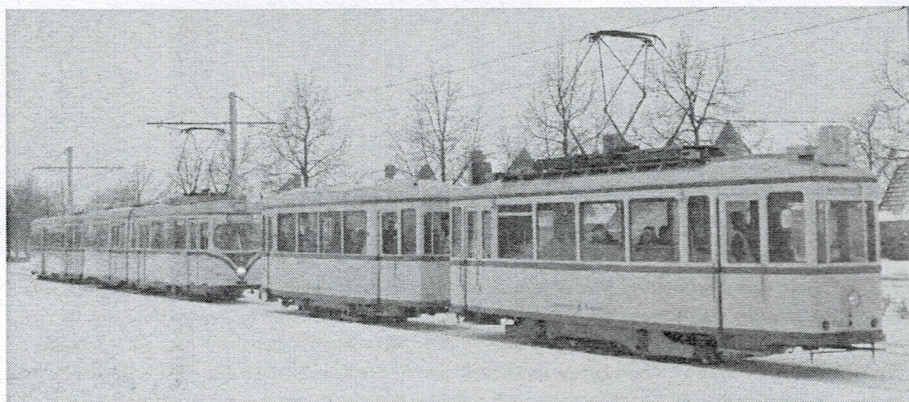
Text: Stefan Glinschert, Andreas Falkenhagen, Bilder: Christoph Heine

Am 04.01.2009 wurde bereits zum dreizehnten Mal diese Veranstaltung unter der Regie der BIN durchgeführt, nachdem zuvor der Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde 26 Jahre lang diese traditionsreiche Fahrt organisiert hatte.

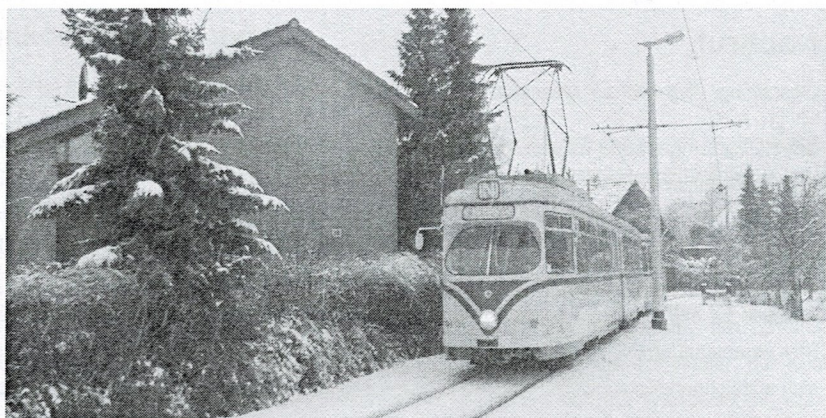
Die Neujahrswandfahrt erfreut sich unter Straßenbahnfreunden so großer Beliebtheit, dass bereits wenige Tage nach der Veröffentlichung der Pressemeldung in der Braunschweiger Zeitung das Kontingent an Fahrkarten restlos vergriffen war. Dennoch riss der Strom der Interessenten nicht ab, die gern bei schönstem Winterwetter mitgefahren wären, so dass man leicht ein drittes Fahrzeug noch hätte füllen können.

Zum Einsatz kamen in diesem Jahr zum Einen der Zweiachszug 113 + 250 und zum Anderen der BIN-Klassiker bestehend aus den Wagen 35 + 201. Ursprünglich war geplant, die Fahrt mit einem 07er plus 74er Umbau-Bw durchzuführen; davon wurde allerdings aufgrund des starken Schneefalls Abstand genommen. Somit hatten die Fahrgäste, die nicht nur aus der Region Braunschweig, sondern auch aus dem ganzen Bundesgebiet angereist waren, die Gelegenheit, einen kleinen Tramkorso in elfenbein mit grünem Zierstreifen zu erleben.

Am Haltepunkt Lincolnsiedlung, wurde wie jedes Jahr eine Verpflegungspause eingelegt. Die kurze Rast wurde von vielen Fahrgästen dazu genutzt, um sich in einem Gespräch mit den Mitgliedern über die Technik der Fahrzeuge zu informieren oder aber auch das eine oder andere Souvenir zu erwerben. Im Anschluss an die Pause ging es dann zum Hauptbahnhof, dem Ausgangspunkt der Fahrt zurück.



Technik, die begeistert: Während sich so manch moderner Hitech-Niederflurer warm anziehen muß, trotzen die Oldies Schnee und Frost.



Nachruf

Gestaltung: Jörg-Michael Meschkat

Am 12. Dezember 2008 verstarb nach langer, schwerer Krankheit unser Vereinsmitglied Andreas Winkler.

Seit seinem Vereinseintritt im Jahre 2000 hat sich Andreas stets aktiv in der Vereinsarbeit engagiert. Wann immer er es zeitlich einrichten konnte, stand Andreas dem Verein zur Seite und war sich für keine Arbeit –egal ob Pflege der Museumsfahrzeuge oder Mitarbeit bei zahlreichen BIN-Veranstaltungen– zu schade. Andreas bestach durch seine stets lebensfrohe Art. Trotz eines sich abzeichnenden schweren Krankheitsbildes engagierte er sich bis zum Schluss im Verein. Das lenkte ihn auch ein wenig von seiner Krankheit ab.

Vorstand und Vereinsmitglieder der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. sind tief bestürzt über den viel zu frühen Tod von Andreas. Seine Ratschläge und Diskussionsbeiträge werden uns fehlen. Wir werden Andreas ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt in dieser Zeit ganz besonders seiner Familie.

Wir trauern um unser Vereinsmitglied

Andreas Winkler

* 14.05.1948

† 12.12.2008

Nach langer, schwerer Krankheit hat er uns verlassen.

Andreas zählte zu den stets aktiven Vereinsmitgliedern, dessen Interesse dem öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Braunschweig sowie der Vereinsarbeit galt.

Wir danken ihm für Alles und werden ihn nie vergessen.

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Braunkohlwanderung

Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Christoph Heine

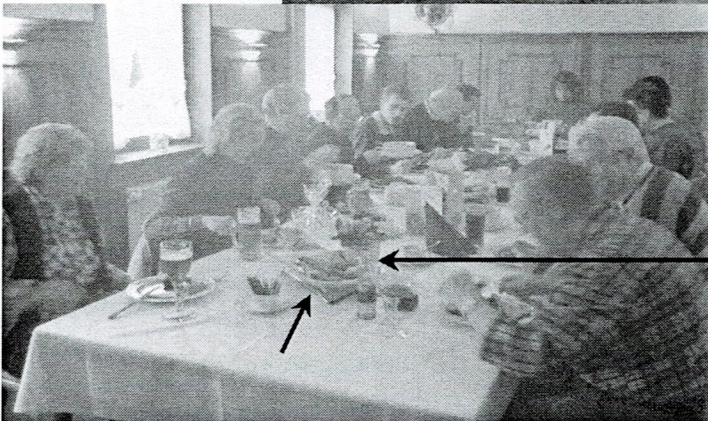
Der Braunkohl gehört zu Braunschweig wie Tw 35 zur BIN !! Biologisch betrachtet ist das deftige-derbe Gemüse zwar eher grünkohlilig, aber wir sind ja hier nicht in Grünschweig. Daher sei uns diese traditionelle Ungenauigkeit in der Wortwahl gestattet. Und während der Oldenburger ansich dazu Pinkel konsumiert, kommt hierzulande die grundsolide Bregenwurst auf den Tisch. Nun könnten böse Zungen behaupten, der Braunschweiger Eingeborene schneidet sich genau deshalb gern eine Scheibe von dieser Wurst ab, weil sie ordentlich Hirn enthält: Nämlich genau NULL ! Eine Delikatesse ist sie aber allemal. Es kommt der Winter, der Kohl bekommt den benötigten Frost und der Konsument in spe macht sich auf Wanderschaft. Klar, man könnte den Kohl auch so essen, aber wenn man ihn sich erwandert hat, ist vermutlich das schlechte Gewissen angesichts dieser Kalorienbombe geringer. Denn: Der Kohl muß glänzen!

Ende 2008 wurde eine solche Wanderung für die Mitglieder der BIN durch Christian Lammers organisiert. Es fand sich eine tapfere Schar BINler, die sich auf den Weg machte; das Wetter war den Tag wahrlich zum Wursterweichen. Es wäre zu wünschen, dass sich auch hieraus eine Tradition innerhalb des Vereins entwickelt, wie beispielsweise Weihnachtsfeier und Neujahrsrundfahrt.

Tapfere Schar... →



↑
...trotz Regens!



← **Tolle Wurst!**

Ein Umzug kommt selten allein

Die Verkehrs-AG zieht um... Und was macht die BIN? Die macht genau dasselbe!

Text und Grafik: Stefan Glinschert, Bilder: Andreas Gürtler, Christoph Heine

Nur wohin, dass war bis kurz vor Schluss die große Frage, die erst zwei Tage vor dem offiziellen Auszug der Verkehrs-AG endgültig geklärt werden konnte. Hierfür trafen sich am 10.02.2009 gegen 16.00 Uhr Herr Schnellecke vom Baubetriebshof an der Hamburger Straße sowie Andreas Gürtler und Stefan Glinschert von der BIN, um den von Herrn Fischer, Bereichsleiter Stadtbahn, ausgewählten Raum zu besichtigen.

Von *einem* Raum kann übrigens keine Rede sein, denn insgesamt sind drei. Es handelt sich dabei um einen Hauptraum für die Schränke mit den Souvenirs und die Lagerung der Nikolausgeschenke, Tische und Zelte. Diesem Raum ist ein Flur und eine Art Nische vorgelagert, in der ein Tisch mit Stühlen Platz findet, um sich von getaner Arbeit zu erholen, denn auch zukünftig müssen mit Glühweinkisten und diversen anderen Utensilien die eine oder andere Treppenstufe überwunden werden. Insgesamt gilt es aber nur zwei Treppen zu erklimmen. Und sollte man dabei allzu sehr ins Schwitzen geraten, kann man sich unter der eigenen BIN-Dusche abkühlen, denn von der Nische aus geht es in einen kleinen Sanitärbereich.



**Vom Besen bis zur
BIN-Info,
vom Pappkarton bis
zur Postkarte, alles
findet eine
sachgerechte
Unterbringung im
Bth. Hasenwinkel
an der Hamburger
Straße.**

Nach der Besichtigung stand sofort fest, die Räume sind perfekt und eine deutliche Verbesserung, auch wenn die sie noch mit Spinden zugestellt waren. Herr Schnellecke versicherte, zumindest den Hauptraum am nächsten Morgen zu räumen, so dass einem zügigen Umzug nichts im Wege stand.

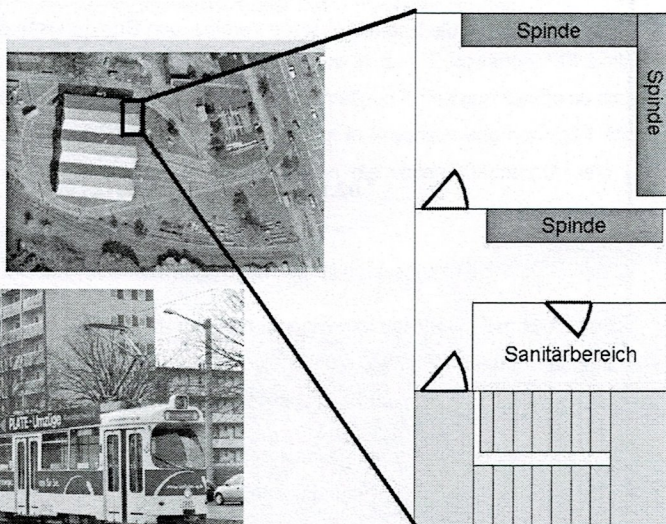
Innerhalb weniger Minuten konnte telefonisch noch auf dem Betriebshof ein Umzugsteam aus Vereinsmitgliedern zusammengestellt werden, die sich bereits 15 Stunden später auf Altwiek versammelten und den Raumwechsel reibungslos mit Hilfe eines Mietwagens über die Bühne brachten.

Nach drei Transportertouren war gegen 17:00 Uhr das Größte geschafft und es waren nur noch die Privatwagen der Vereinsmitglieder für kleinere Teile nötig. Anschließend wurde noch bis in den späten Abend von drei Mitgliedern ein- und umgeräumt und begonnen das Chaos aus Kisten und Kästen zu lichten.

Neben dem Informationsmaterial und den Souvenirs der BIN haben auch bereits die Museumswagen Tw 15 und Tw 82 eine Heimat im Bth. Hasenwinkel gefunden. Zusammen mit einem Ersatzfahrgestell wurden sie am Sonntag, dem 08. Februar 09 unter Zuhilfenahme des Wagens 7755 überführt. Es bleibt abzuwarten, inwiefern noch weitere Museumswagen dort untergebracht werden können, denn auch die Verkehrs-AG beabsichtigt, das Gebäude nachzeitigem Kenntnisstand als Abstell- und Werkstattfläche weiterzunutzen.

Ein großer Dank gilt zum einem den fleißigen Umzugsteam sowie Herrn Schnellecke und seiner Mannschaft für das schnelle Leerräumen, aber natürlich ganz besonders Herrn Fischer, für die Bereitstellung dieser fantastischen Räumlichkeiten.

1. OG



**Wagen 7755 als Arbeitstier
im Dienste des BIN-Umzugs:
Oben hängt Tw 15 am
Haken, rechts ein
Ersatzfahrgestell für Tw 82.**



Nachruf

Gestaltung: Jörg-Michael Meschkat

Am 13. Dezember 2008 verstarb nach langer, schwerer Krankheit die Ehefrau unseres langjährigen Vereins- und Gründungsmitgliedes Dieter Höltge, Frau Helga Höltge.

Helga Höltge war kein offizielles Vereinsmitglied; gleichwohl begleitete sie ihren Ehemann Dieter zu allen offiziellen Anlässen und unterstützte ihn insbesondere bei den zahlreichen Dia-Abenden des Vereins. Dabei arbeiteten beide stets Hand in Hand – auf Helga war immer Verlass.

Vorstand und Vereinsmitglieder der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. sind tief bestürzt über den allzu frühen Tod von Helga Höltge. Wir werden Helga ein ehrendes Andenken bewahren. Unser Mitgefühl gilt in dieser Zeit Dieter Höltge und seiner Familie.

Wir trauern um die Ehefrau unseres Vereins- und Gründungsmitgliedes Dieter Höltge

Helga Höltge

*** 02.10.1938**

† 13.12.2008

die uns nach langer, schwerer Krankheit verlassen hat.

Bis zuletzt galt ihr ganzes Interesse dem öffentlichen Personennahverkehr. Neben ihrem Ehemann Dieter Höltge war sie ständige Mitarbeiterin beim EK-Verlag GmbH in Freiburg und hat sich dort für die Fachzeitschrift „Der Stadtverkehr“ verdient gemacht.

Wir danken ihr für die jahrelange Unterstützung unserer Vereinsarbeit
und werden sie nie vergessen.

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Ein Tag im Leben des Nikolaus

Text: Dieter Bolle, Bilder: Christoph Heine, Dieter Bolle

Das Leben als Nikolaus könnte so schön ruhig sein, wenn nicht so plötzlich zum Jahresende die vielen Kinder nach mir rufen würden. Schon zur Mitte des Jahres, so wird mir berichtet, treffen die ersten Anfragen in den Stiftsherrenhäusern nach der Nikolaustour ein, die jährlich vom BIN durchgeführt wird. Diese Hektik ist für Nikoläuse fast untragbar. Wie schön ist es doch, sich im hohen Norden mit seinen Rentieren zu beschäftigen und den Schnee um die Ecke zu schaufeln. Der alte Holzschlitten müsste doch eigentlich auch mal wieder in die Werkstatt und zum TÜV, aber doch nicht immer so eilig. Die Deichsel für die Tiere müsste dringend mal nachgölt werden und die Kufen sind auch schon ganz rostig. Doch wenn nur genug Schnee fällt, tun sie es noch ein paar Jahre. Als ich im letzten Winter mit dem Roller zu den Kindern unterwegs war, hatte ich durch die viele Hektik doch fast noch meinen großen Rucksack vergessen, gut das der Engel ihn mir noch hinterher gebracht hat. Es war mal wieder zu wenig Schnee gefallen. Im letzten Jahr musste ich deswegen sogar auf die öffentlichen Nahverkehrsmittel ausweichen. Also zog es mich an meinem Namenstag wieder nach Braunschweig, die vielen Kinder hatten nach mir gerufen.

Am Betriebshof Altwiek hatte ich meine vielen Geschenke in den Triebwagen 113 umladen müssen. Mein Schlitten hatte nicht genug Schnee unter den rostigen Kufen und konnte so die Last nicht mehr transportieren. Wie gut, dass es die Straßenbahn in Braunschweig noch gibt. Dieses mal hatte der historische Triebwagen 35 mit vier Fahrten die vielen Kinder auf dem alten Betriebshof abgeladen.





Ich war noch beim Umladen, als die vielen Kinderstimmen mich aus der Halle riefen. Nur gut, das Christian die alte Bahn schnell zum Treffpunkt hinaus gefahren hat. Mit weihnachtlichen Liedern wurde ich dann von unserem Weihnachtsengel Daniela und den vielen Kindern, Eltern und Großeltern begrüßt. Glücklicherweise hatte ich für jedes Kind einen Geschenkebeutel dabei, die glücklichen Kinderaugen waren ein Lohn für die viele vorangegangene Arbeit der vielen Helfer. Bei Glühwein und Keksen wurden die Beutel gleich geplündert und viele Süßigkeiten gleich verzehrt. Die Zahnärzte werden sich gefreut haben. Einige Kinder konnten auch noch Weihnachtsgedichte aufsagen, was heute fast schon eine Seltenheit ist.

Während sich die Kinder mit den neuen Spielsachen vertraut machten, gab es mit den Erwachsenen nette Gespräche und viele Fragen zu den alten Straßenbahnen. Einige Besucher waren von weit her, zum Beispiel sogar aus Frankfurt, extra zu dieser Veranstaltung nach Braunschweig gekommen. Es hat sich offensichtlich herumgesprochen, dass hier der Nikolaus jährlich erscheint.

Bei anbrechender Dunkelheit habe ich meinen roten Mantel eingepackt, die schwarzen Stiefel waren auch schon durchgelaufen und bin dann mit dem alten Holzschlitten wieder gen Norden gefahren. Dank Navi und Polarlicht bin ich pünktlich bei meinen Rentieren angekommen, die mich schon sehnsüchtig zur Fütterung erwartet hatten.



**Einer für Alle,
Alle für Einen:
Die BIN und der
Nikolaus!**

**Viel Logistik steckt
hinter der
alljährlichen Aktion.**



Altewiek – Neuwiek: Der Umzug

Text: Stefan Glinschert, Bilder: Stefan Glinschert, Christoph Heine

1. Die wirklich letzte Ausfahrt Altewiek

Der 12. Februar 2009 ist ab sofort für die Braunschweiger Verkehrs-AG ein historisches Datum, denn an diesem Tag schloss sich genau um 14.33 Uhr zum letzten Mal die Schranke nach der Ausfahrt einer Straßenbahn.

Es war ein leiser Abschied, keine Musik, kein Läuten und hätte nicht ein Dutzend Fotografen das Ereignis mit ihren Kameras festgehalten, dann wäre es auch an einer zufällig vorbeikommenden Schulklasse einfach vorbeigefahren. So aber fragte die Lehrerin, ob das die letzte Bahn sei, während 7758 gesteuert von Matthias Rahn in Richtung „Neuwiek“ davon fuhr und schickte ein leises „Schade“ hinterher.



Allerletzte Ausfahrt einer Straßenbahn aus dem Betriebshof Altewiek: Tw 7758

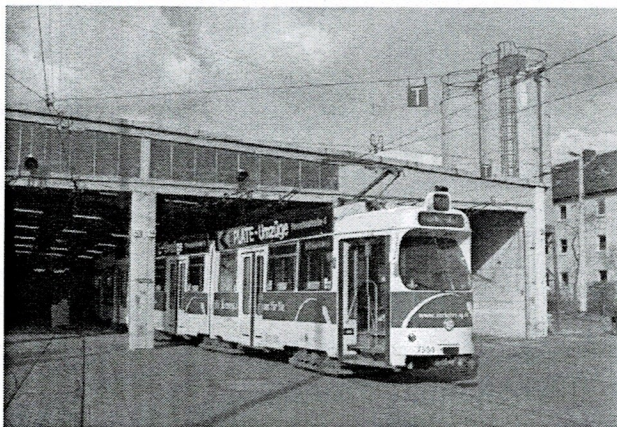
Das dachten auch die anwesenden Straßenbahnfreunde, die sich bereits ab 13.00 Uhr vor den Toren gesammelt hatten, um die letzten Bewegungen auf „Altewiek“ für die Ewigkeit festzuhalten. Um 13.30 Uhr begann dann der allerletzte offizielle Akt, auf dem 1941 in Betrieb genommen Depot, der dann aber gar nicht so offiziell wurde, denn zu der eigentlichen Pressekonferenz, wurden kurzerhand durch den Betriebsleiter Herrn Dirk Fischer, die auf der Straße wartenden Zaungäste hinzugeholt. Wurde in den Jahren im laufenden Betrieb immer sehr stark auf die Sicherheit geachtet, so durften sich sämtliche Fotofreunde an diesem letzten Tag völlig frei bewegen, was natürlich auch ausgiebig genutzt wurde, doch neben einer fast leeren Wagenhalle gab es nicht mehr viel zu fotografieren, denn die meisten Fahrzeuge befanden sich im Linieneinsatz oder waren schon am Morgen in den neuen Betriebshof überführt wurden.

Kurz nach 14:00 Uhr war es dann soweit und der Vorstandsvorsitzende Herr Thies Hinckeldeyn überreichte ein Schienenstück als symbolisches Abschiedsgeschenk an Dirk Schnelle, Fahrmeister der Verkehrs-AG, der die Ehre hatte, den letzten Tourenwagen ins Netz zu fahren, zumindest bis zur Haltestelle Leonhardplatz, denn dort wurde der Zug von einem anderen Straßenbahnfahrer übernommen.

Nachdem die Pressevertreter Altewiek nach und nach verlassen hatten, wurden die noch verbliebenen Bahnen zum neuen Betriebshof überführt, darunter auch 0752 nach überstandener Unfallreparatur. Der Werkstattmeister Herr Schrom schaltete Gleis für Gleis die Stromversorgung der Fahrleitung ab, bis schließlich alle Lampen an den Toren „rot“ zeigten und nach der Ausfahrt von 7758 war nach über 67 Jahren endgültig Feierabend an der Georg-Westermann-Allee. Die letzten Mitarbeiter verließen in ihren Autos das Gelände und auch die letzten Straßenbahnfreunde zog es zum neuen Betriebshof am Hauptgüterbahnhof, so dass sich eine sehr ungewohnte Stille über Altewiek legte, die zu einem finalen Fotorundgang einlud.



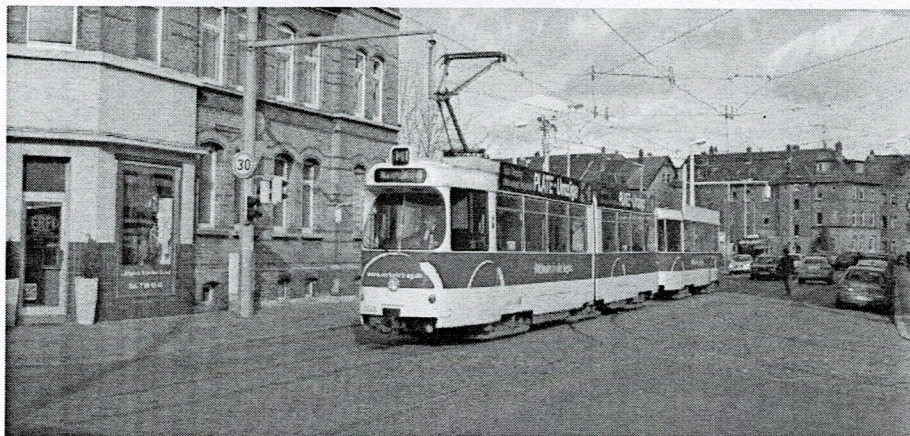
Herr Thies Hinckeldeyn überreicht Fahrmeister Dirk Schnelle zum Abschied ein Stück Schiene.

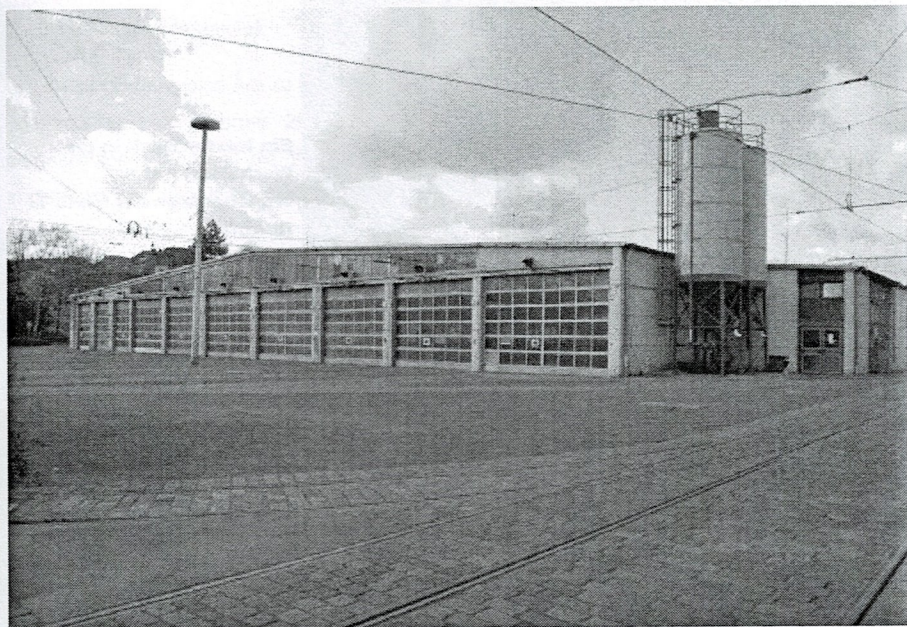


**Der letzte Tourenwagen
1/16 kurz vor dem
Ausrücken. (7553+7474
setzen auf die M1 ein)**

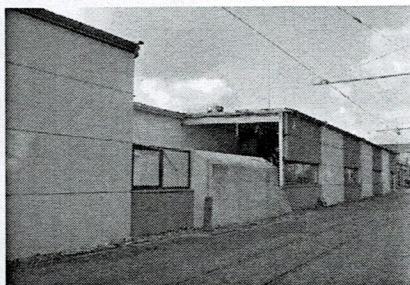
**Mitte: Begleitet von
vielen Fotografen geht
es Richtung Ausfahrt.**

**Unten: Der letzte
Ausrücker auf der
Georg-Westermann-
Allee.**

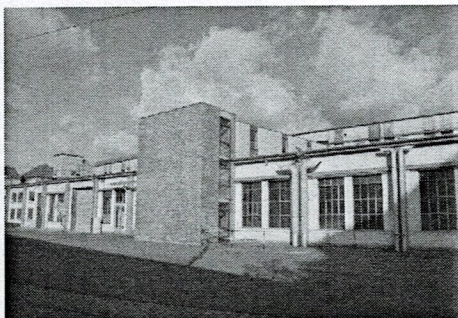




Tore geschlossen, Strom abgestellt: Zapfenstreich!

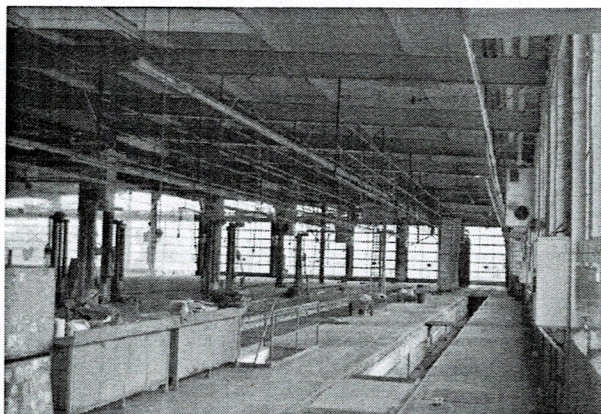


Die Radsatzdrehmaschine durfte mit. Zurück blieben Trümmer und ein ramponierter Anbau.

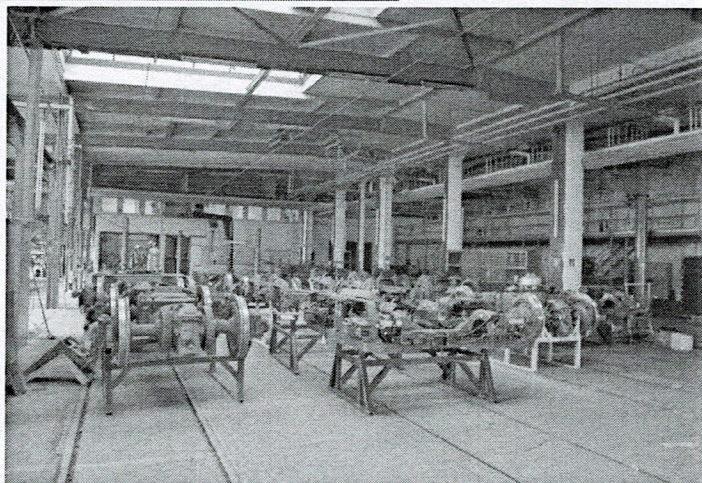


Oben: Fahrleitungswerkstatt und Garagen

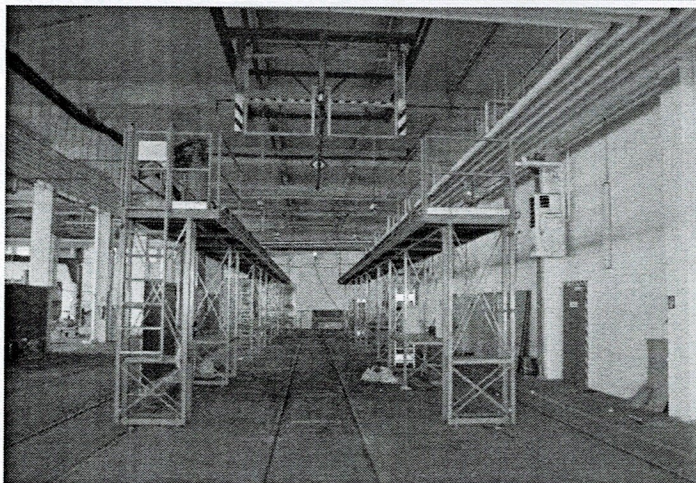
Rechts: Durch reges Kistenschleppen altbekanntes Treppenhaus, nachträglich angebaut.



**Ein letzter Blick in die
Werkstatt, mit
Waschanlage auf Gleis 1
(rechts)**



**Diverse
Drehgestelle
warten auf den
Abtransport.**

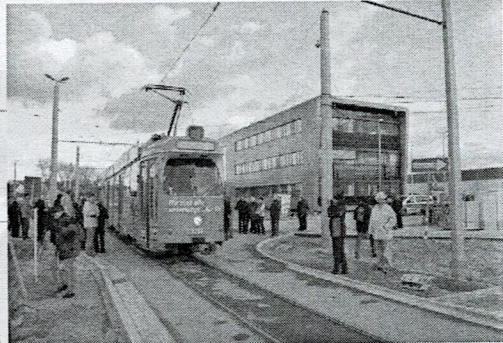


**Dacharbeitsstand
für Niederflur-
fahrzeuge.**

2. Erste Einfahrt Neuwiek

Um 14:33 Uhr ging eine Ära zu Ende, doch keine zwei Stunden später und 1,2 km entfernt, wurde ebenfalls am 12. Februar 2009 ein neues Kapitel in der Geschichte der Verkehrs-AG aufgeschlagen. Während die Verwaltung bereits seit dem 24. November offiziell auf Neuwiek angesiedelt ist, ist seit dem 12.02. auch für die Straßenbahn ihr neues Domizil am Hauptgüterbahnhof 28.

Bereits vor der ersten offiziellen Einfahrt eines Linienwagens, hatten sich auch an diesem Ort wieder zahlreiche Schaulustige eingefunden, darunter auch viele Mitarbeiter aus der Verwaltung. Neben regen Bautreiben konnte auch eine aktive Rangierarbeit diverser Fahrzeuge beobachtet und abgelichtet werden, darunter das Schmuckstück Tw41 und der noch vor kurzem durch Unfall beschädigte 9562. Gegen 16.22 Uhr war es dann endlich soweit und Herr Hinckeldeyn konnte Frau Andrea Melzer als erste Fahrerin eines Linienwagens auf dem neuen Betriebshof mit einem Blumenstrauß begrüßen.



**Einfahrt des ersten
Linienwagens auf Neuwiek.**

**Vorstandsvorsitzender Thies
Hinckeldeyn überreicht Frau
Andrea Melzer zur Begrüßung
einen Blumenstrauß.**



Tw 41 vor dem neuen Betriebsgebäude.



In der Abenddämmerung werden Tw 35 und Bw 201 umrangi.

Erste große Verschrottungswelle unter den Tw Typ „Mannheim“

Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Erik Wendorff

Durch Neuanlieferung der 07er entbehrlich geworden, traten zahlreiche Triebwagen des qualitativ sehr hochwertigen und bis zuletzt zuverlässigen Typs „Mannheim“ ihre letzte Fahrt an. Die Reihe der 73er war bereits durch unfallbedingte Ausmusterungen gelichtet; die 75er und 77er Serien waren zunächst noch vollständig. Das Prozedere läuft –im Gegensatz zu den Tw der Baureihen 62 und 69, die im Braunschweiger Hafen verschrottet wurden- folgendermaßen ab: Überstellung zum Bth. Hasenwinkel, Entkernung der Fahrzeuge zwecks Materialtrennung, Zerteilung der Fahrzeuge mittels eines Baggers.

Aus der Serie 7351 – 7358 sind noch vorhanden:

7356 als hist. Tw 41 und 7358 als Übungsfahrzeug für die Berufsfeuerwehr Braunschweig.

Aus der Serie 7551 – 7556 sind noch vorhanden:

7553 defekt, 7554 als Betriebsreserve.

Aus der Serie 7751 – 7762 sind noch vorhanden:

7751 – 7753 einsatzfähig, 7754 abgestellt, 7755 einsatzfähig, 7756 modernisiert, 7757 – 7758 einsatzfähig, 7759 modernisiert, 7761 defekt nach Entgleisung, 7762 modernisiert als 0051.

Alle Bw 7471 – 7476 und 7771 – 7776 sind noch vorhanden.

**Asche zu Asche,
Staub zu Staub
und Glas zu Glas, bis dass der
Bagger euch zerschneidet.
Auch Trams sind recycelbar!**



**Der Fluch der einmaligen Spurweite:
Schrottplatz statt Rumänien. Eine
notwendige Umspurung nimmt
diesen Wagen wirtschaftlich den
Reiz als Gebrauchtfahrzeuge für
Osteuropa.**

Zu Besuch auf der INNOTRANS 2008

Text: Jörg-Michael Meschkat, Andreas Falkenhagen, Bilder: Jörg-Michael Meschkat

Am 23. September 2008 traf sich im Rahmen der Eröffnung der diesjährigen INNOTRANS eine illustre Schar von Vereinsmitgliedern der BIN auf dem Messegelände in Berlin. Leider begann der Tag mit viel Regen, der sich erst gegen Mittag etwas lichtete. Das tat der Sache aber keinen Abbruch, und so traf man sich regelmäßig zu fest abgesprochenen Zeiten in der neuen FLEXITY Tram für Berlin. Die neue Tram war eine der „Hingucker“ auf dem Freigelände der INNOTRANS.

Da diese Messe hauptsächlich auf Firmen zugeschnitten ist, sind die Eindrücke für einen Privatbesucher nahezu überwältigend: Hätte er entsprechendes Budget zur Verfügung, könnte er mit einer kompletten U-Bahn für eine Millionenstadt inklusive Tunnel und Wagen nach Hause gehen, sein Bad mit einem Vakuum-Absaugklo Modell ICE ausstatten oder einen Stromabnehmer für japanische Hochgeschwindigkeitszüge als zierendes Deko-Element fürs Wohnzimmer erwerben. Letzterer wurde am Stand eines asiatischen Unternehmens in schlechtem Englisch dafür mit viel Charme von der Repräsentantin wie selbstverständlich jedem vorübereilenden Passanten angeboten, als handle es sich um einen Küchenquirl für jeden Haushalt.



Der Kleine Hecht – 4. Teil

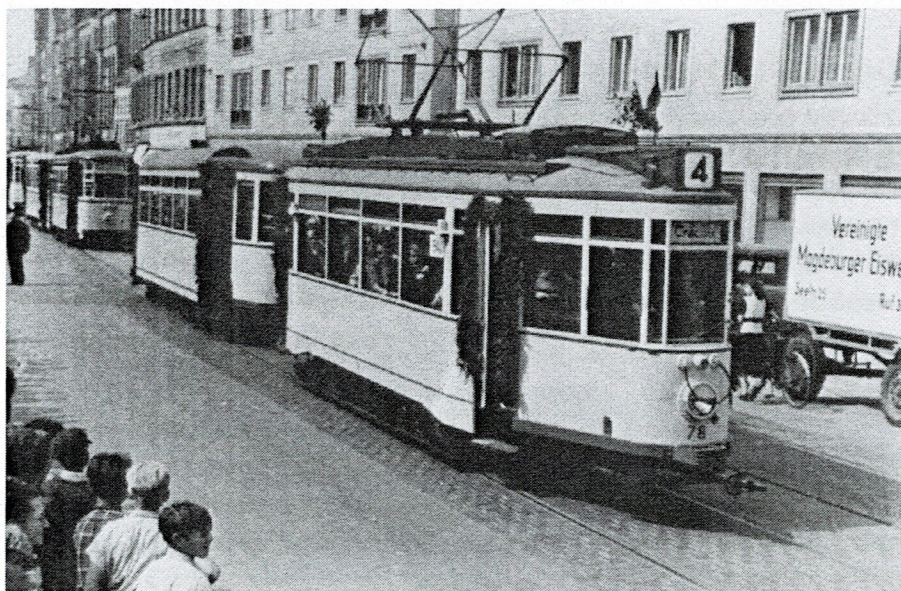
Text: Ralf Kozica, Zusammenstellung Andreas Gürtler

Der Hechtwagen markiert so den Höhepunkt und gleichzeitig das Ende eines alternativen Entwicklungsweges im Straßenbahnbau. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Zwänge jener Zeit mutet die Auslieferung der Hechtwagen in Magdeburg einerseits wie purer Luxus an, andererseits wie das unerschütterliche Streben nach Harmonie. Vielleicht ist der Hechtwagen gerade deshalb legendär geworden, weil er den Wunsch der Menschen symbolisiert, dass trotz Krieg „alles irgendwie gut wird“?

Der Einsatz der ersten Hechttriebwagen erfolgt 1939 als Solowagen auf der Linie 3 Westfriedhof – Agnetenstraße. Ab 1940 bis zum 16. Januar 1945 fahren sie auf der Linie 5 Leipziger Chaussee – Schlachthof. 1942 kommen die so genannten „Danziger Beiwagen“ nach Magdeburg. Ursprünglich von der Warschauer Überlandbahn bestellt, unterbleibt die Lieferung aus politischen Gründen. Einige Fahrzeuge werden nach Berlin geliefert, zehn Fahrzeuge erwirbt die Magdeburger Straßenbahn AG. Nach ihren Wünschen baut die Danziger Waggonfabrik die Beiwagen passend zu den Hechttriebwagen.

Ist vor allem die Magdeburger Industrie seit 1944 wiederholt das Ziel angloamerikanischer Bomben, so besiegelt der alliierte Luftangriff am 16. Januar 1945 das Schicksal der Stadt endgültig: Die Altstadt Magdeburgs wird im Flammenmeer vollständig zerstört. Das von Nazi-Deutschland entfesselte Inferno des Bombenkrieges erreicht Magdeburg mit unfassbarer Vernichtungskraft, die Stadt wird bis zum 17. April 1945 noch weitere 14 Mal bombardiert. Das gesellschaftliche Leben ist ausgelöscht, die Stadt hat ihr Gesicht verloren. Wie durch ein Wunder sind nur 3 der insgesamt 18 zwischen 1938 und 1944 gelieferten Hechttriebwagen und einer der Danziger Beiwagen total zerstört, die gesamte Verlustliste ist erheblich länger.

Am 15. April 1945 wird der Straßenbahnverkehr in Magdeburg endgültig eingestellt. Am 18. April 1945 besetzen amerikanische Verbände den Westteil Magdeburgs. Die östlich der Elbe gelegenen Stadtteile nehmen sowjetische Truppen ein. Eine bescheidene Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebs erfolgt mit der Linie 3 zwischen Hauptbahnhof und Diesdorf am 4. Juni 1945. Den Beschlüssen der Konferenz von Jalta folgend übernehmen am 1. Juli 1945 die sowjetischen Truppen die Befehlsgewalt über die gesamte Stadt. Am 29. April 1946 werden die östlich der Elbe gelegenen Stadtteile wieder mit der Altstadt verbunden, die Linie 4 verkehrt von Cracau über die wieder aufgebaute Strombrücke zum Olvenstedter Platz.

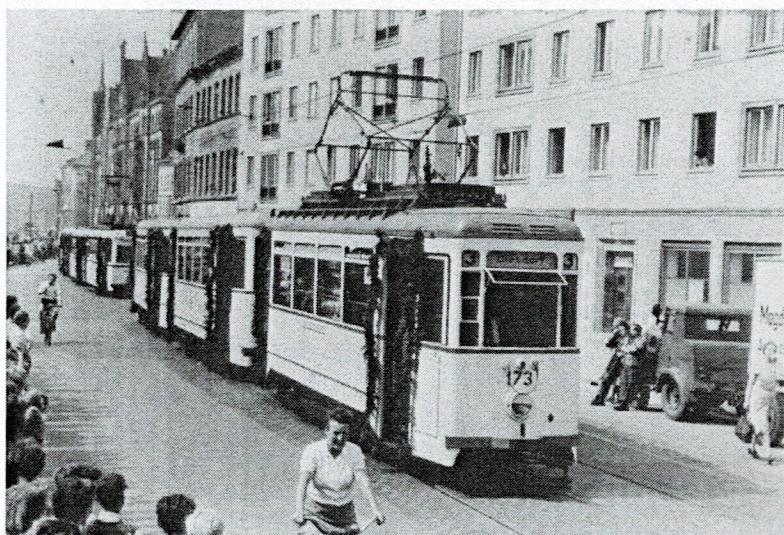


Am 2. Juli 1952 fährt anlässlich der 75-Jahr-Feier der Magdeburger Straßenbahn ein Fahrzeugkorso durch den Südbabschnitt der Karl-Marx-Straße (jetzt wieder Breiter Weg).

Oben: Der Hecht-Triebwagen 78 verkehrt hier mit einem Danziger Beiwagen in der typischen Zugbildung der 1950-er und 1960-er Jahre.

Unten: Designvergleich mit dem Hecht-Wagenzug. Ein Zug aus Aufbauwagen aus dem Waggonbau Gotha. Triebwagen 173 ist jedoch kein echter Aufbauwagen. Er entstand als kompletter Neubau, während sonst Fahrgestelle kriegsbeschädigter Wagen für den Aufbau typ Verwendung fanden.

Bilder: Stadtarchiv Magdeburg



Magdeburg hat seine Bedeutung als Wirtschaftszentrum Mitteldeutschlands verloren, doch die sozialistische Neuorientierung nach sowjetischem Vorbild wird eingeleitet. Der Schwermaschinenbau gewinnt zunehmend an Bedeutung. Der Wiederaufbau der Stadt gestaltet sich zögerlich, das Nationale Aufbauprogramm startet erst 1953, die Enttrümmerung der Stadt gilt 1959 als abgeschlossen. Noch heute ist in der Innenstadt nachvollziehbar, dass die ersten neu erbauten Häuser in der so genannten Ladenstraße auf dem Breiten Weg (damals Karl-Marx-Straße) dem Repräsentationsbedürfnis der stalinistischen Regierung so gar nicht gerecht werden können. Die Pläne werden geändert, es entsteht die platzartige Bebauung mit Grünflächen und Springbrunnen an der Ernst-Reuter-Allee (damals Wilhelm-Pieck-Allee) im typischen „Zuckerbäcker-Stil“, die im Vergleich zur heutigen „Investoren-Architektur“ fast schon liebevoll wirkt.

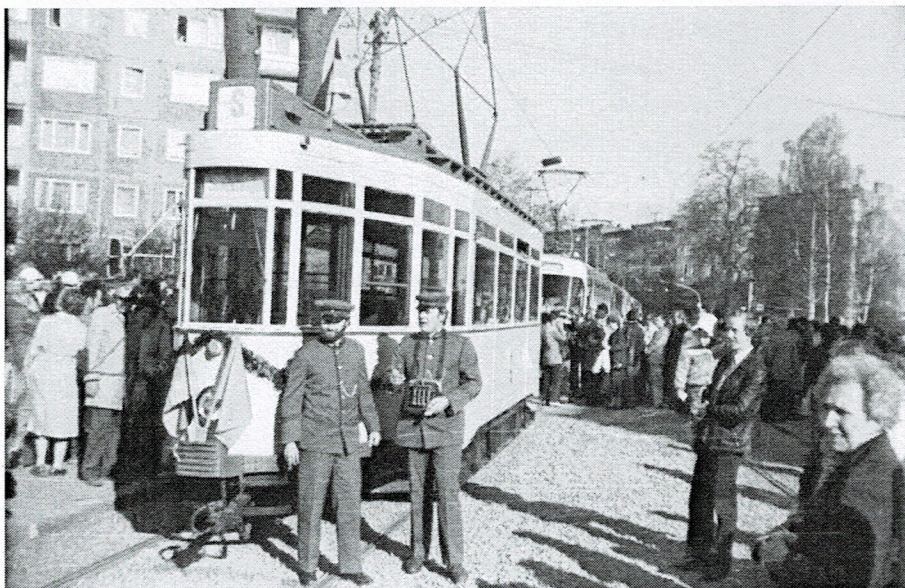
Unter schwierigen Bedingungen wird der Straßenbahnverkehr in der Stadt wieder aufgebaut, einige Strecken in der Innenstadt werden jedoch nicht wieder in Betrieb genommen. Der mittelalterliche Straßengrundriss wird in der Aufbaueuphorie durch „sozialistische Magistralen“ überbaut, insbesondere eröffnet sich erstmals die Chance, mit der Wilhelm-Pieck-Allee (heute Ernst-Reuter-Allee) eine durchgehende Ost-West-Querung zu schaffen. So kristallisiert sich 1961 eine Netzstruktur heraus, wie sie in wesentlichen Teilen bis 1993 bestehen sollte.

Die Hechttrieb- und Beiwagen fahren auf der Linie 4 zwischen Cracau und Hermann-Gieseler-Halle (Schlachthof). Wegen der Steigung am Johannisberg, wo die Strecke von der Strombrücke zum Alten Markt hinaufführt, können selbst die leistungsstarken Hechtwagen nur mit einem Beiwagen behängt werden. Ab 1964 werden die Hechttriebwagen zu Einrichtungswagen umgebaut. Sie erhalten schicke himmelblaue Kunststoffverkleidungen im Innenraum sowie anmutige Ledersitze. Die Innenbeleuchtung besorgen jetzt zwischen den Fenstern montierte Glühlampen.

**Fahrzeugausstellung
anlässlich „100
Jahre Magdeburger
Straßenbahn“ im Juli
1977 auf dem Alten
Markt. Der Hecht-
Triebwagen 70 wird
zwar lediglich als
rollfähiges Exponat
ausgestellt, seine
Erhaltung als
historischer
Triebwagen ist
jedoch beschlossene
Sache.**

Bild: R. Kozica





Eröffnung der Neubaustrecke von der Wendeschleife Olvenstedter Platz in das neue Wohngebiet Magdeburg-Olvenstedt am 27. April 1984. Der im Umbauzustand der 1960-er Jahre restaurierte Hecht-Triebwagen 70 fährt an der Spitze des Eröffnungskorsos.

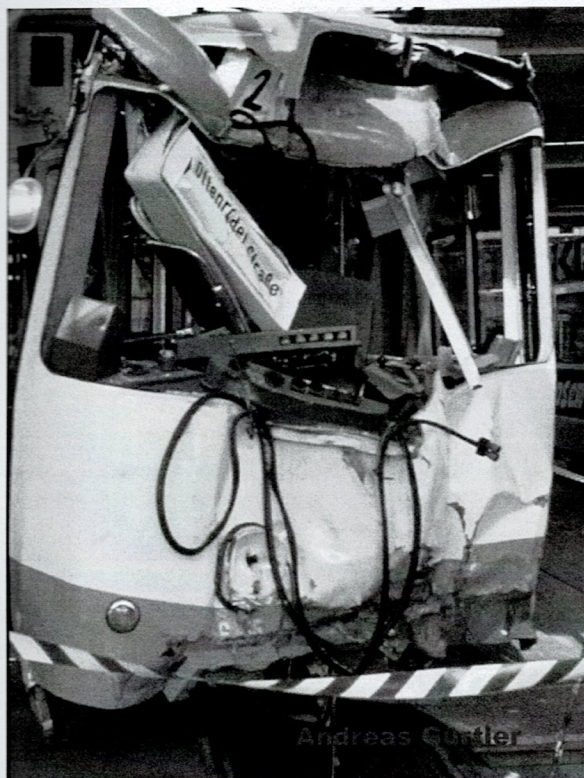
Bild: A. Gürtler

Nach der Fertigstellung der neuen Strombrücke 1965 verdrängen die neuen Gotha-Zweiachser die Hechtwagen von der Linie 4 auf die Linien 5 und 7, die zwischen Berliner Chaussee und Olvenstedter Platz bzw. Westring verkehren. Zwischen Berliner Chaussee und Hauptbahnhof fahren beide Linien zwischen gleichen Zielen auf unterschiedlichen Wegen über Strombrücke und Nordbrückenzug nach dem Ringbahnprinzip. Auch auf der Linie 6 zwischen Herrenkrug und Hauptbahnhof sind die Hechtwagen anzutreffen.

Als 1973 im Zuge des so genannten „Verkehrsträgerwechsels“ die Linien 5 und 6 von Straßenbahn- auf Omnibusbetrieb umgestellt werden, schlägt das letzte Stündlein für die verbliebenen Hechtwagen. Die Triebwagen werden zwischen 1971 und 1973, die Beiwagen 1974 und 1975 verschrottet. Triebwagen 70 wird buchstäblich in letzter Sekunde vom Abstellgleis in Westerhüsen gerettet, ein Beiwagen bleibt nicht erhalten. Der Zustand des letzten „Kleinen Hechts“ ist bereits sehr erbarmungswürdig, doch er bleibt dank engagierter Straßenbahner erhalten. Zur Fahrzeugausstellung „100 Jahre Straßenbahn in Magdeburg“ auf dem Alten Markt im Jahr 1977 muss er geschleppt werden, da er nicht fahrfähig ist. 1983 wird damit begonnen, den Hechtwagen wieder fahrfähig herzurichten. 1984 startet er seine erste Fahrt als historisches Fahrzeug im Eröffnungskorso auf der Neubaustrecke nach Olvenstedt.

Fortsetzung folgt im nächsten Heft!

Das besondere Bild!



Vor 30 Jahren am 06. März 1979 ereignete sich auf dem Kennedyplatz infolge einer falsch gestellten Weiche ein schwerer Unfall zwischen den Straßenbahnwagen 6955 und 7762.

Für 6955 war dies der Todesstoß und 7762 infizierte sich mit dem Unfallbazillus. Denn bereits am 04. September 1975 und am 16. Juli 1976 hatte der 69er noch als Tw 17 bezeichnet schwere Unfälle mit Lastwagen. Das Pech sollte sich weitervererben...

Längst waren von 6955 nur noch die weiterverwendeten Antriebsdrehgestelle und die Elektrik im ATw 482 vorhanden, da wütete der Unfallbazillus zwanzig Jahre später bei 7762 weiter. 1999 wurde er seinerseits bei einem Auffahrunfall mit einem anderen Tw schwer beschädigt und zum Hängebauchschwein 0051 umgebaut. Und auch als 0051 mußte das Fahrzeug weitere Unfälle erdulden.

Bilder: A. Gürtler

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