

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **Ostern:** Traditionelle BIN – Fahrt in den Zoo
- **Hasenwinkel:** Der (noch) unvollendete Bth.
- **7358:** Übungs-Tw der Berufsfeuerwehr



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - Shopartikel der BIN zum Bestellen
- 7 - Osterfahrt zum Stöckheimer Zoo
- 9 - Besuch der Mainzer Straßenbahnfreunde
- 14 - Fahrzeugpflege der Museumswagen

...aus Braunschweig

- 15 - Bilderbogen: Abriss Betriebshof Altewiek
- 16 - Hasenwinkel: Der (noch) unvollendete Betriebshof
- 18 - Vorstandsvorsitzender Hinckeldeyn verlässt BSVAG
- 19 - Bilderbogen: Gleisabsackung auf der Leonhardstraße
- 20 - 7358: Übungs-Tw der Berufsfeuerwehr
- 22 - Sachstand RegioStadtBahn

...aus aller Welt

- 24 - Mythos „Kleiner Hecht“, Teil 5

...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 Kassengeschäftsführerin: Susanne Grau

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

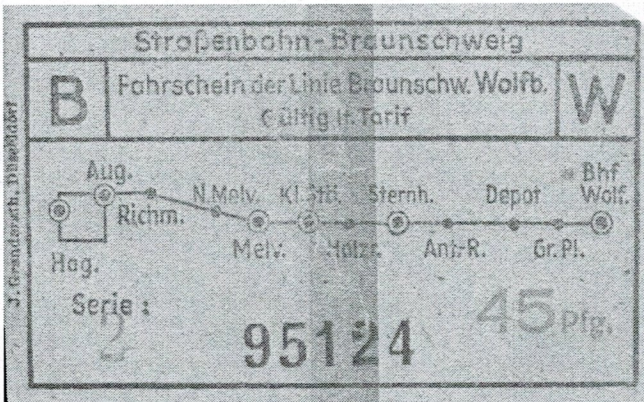
Die BIN-Info erscheint jeweils im letzten Monat des Quartals, insgesamt viermal im Kalenderjahr. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers.

Termine

- Sa. 27.06.09, 12 -17 Uhr: 12. Braunschweiger Oldie-Tage im Lokpark Borsigstraße (VBV)
 So. 28.06.09, 10 -17 Uhr: 12. Braunschweiger Oldie-Tage im Lokpark Borsigstraße (VBV)
 Sa. 04.07.09 Vereinsstand bei der Modellbahn-Ausstellung "Kleine Straßenbahn - ganz groß"
 So. 05.07.09 Vereinsstand bei der Modellbahn-Ausstellung "Kleine Straßenbahn - ganz groß"

Die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) und die Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V. richten im Rahmen des Jubiläums 50 Jahre VAG mit Unterstützung der Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V. unter dem Motto „Kleine Straßenbahn – ganz groß“ zwischen 10 – 17 Uhr im Historischen Straßenbahndepot St. Peter in der Schloßstraße 1 in 90478 Nürnberg eine Ausstellung von Modellstraßenbahnanlagen, einen Erfahrungsaustausch zur Modellstraßenbahn und einen Souvenirverkauf aus.

- Fr. 10.07.09 Sommerpause: **KEIN** Vereinsabend
 Mi. 12.08.09 100 Jahre KVG Braunschweig, Veranstaltung auf den Betriebshöfen Salzgitter
 Do. 13.08.09 100 Jahre KVG Braunschweig, Veranstaltung auf den Betriebshöfen Salzgitter
 Sa. 15.08.09, 15 Uhr: „Fahrt ins Blaue“ Haltestelle "Verkehrs-AG" der Linie 451 am Betriebshof Neuwiek, das Ziel der Fahrt und das Fahrzeug bleiben geheim
 So. 23.08.09 100 Jahre KVG Braunschweig, Veranstaltung auf dem Betriebshof Helmstedt
 Fr. 11.09.09, 19:30 Uhr: 11.09.09 Vereinsabend, Carl-Miele-Straße 4
 Fr. 09.10.09, 19:30 Uhr: 11.09.09 Vereinsabend, Carl-Miele-Straße 4
 Mi. 21.10.09 Besuch der dänischen Straßenbahnfreunde vom Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm (Bleiben bis 25.10. in BS, am Do, 22.10. Netzbefahrung m. hist. Fahrz.)
 Fr. 13.11.09, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Carl-Miele-Straße 4
 Fr. 11.12.09, 15:00 Uhr: Packen und Schmücken f. Nikolausfahrt, Betriebshof Hasenwinkel
 Sa. 12.12.09 Nikolausfahrt
 Sa. 12.12.09 19:30 Uhr: Weihnachtsfeier, Lokalität wird noch per Einladung bekannt gegeben



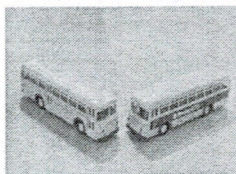
Seit 55 Jahren
Geschichte: Die Linie A
nach Wolfenbüttel.

Vor der Einstellung 1954
konnte man mit solchen
Fahrkarten diese Strecke
befahren.

Zur Streckenhistorie
sehr zu empfehlen:
Das Jubiläumsheft
"Die Straßenbahnlinie A",
zu bestellen bei der BIN.
Bestellformular hier im
Heft!

Unser Vereinsshop

Text und Bilder: Christoph Heine und Stefan Glinschert



Büssing 6500 T

Die Modelle sind mit den Zielanzeigen "16 Eichendorffsiedlung" und "19 Heinrich-Büssing-Straße" sowie mit der originalen Braunschweiger Werbung „Reisky-Schuhe“ und „B. Mahring“ versehen.

Die Modelle wurden zum 1. historischen Mobilitätstag von der Firma Brekina für die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr angefertigt.

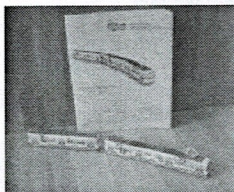
Durch die große Nachfrage sind nur noch wenige Modelle vorhanden.

Maßstab 1:87 (H0)

Hersteller Brekina

22,50 Euro „Reisky-Schuhe“

24,50 Euro „B. Mahring“



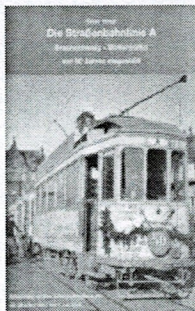
Bastelbogen „81er-Stadtbahnzug“

Das Papiermodell des Stadtbahnwagens "Braunschweig" des Herstellers LHB ist kein gewöhnlicher Bastelbogen. Dieser Stadtbahnzug besitzt nämlich ein voll bewegliches Gelenk und ist deshalb kein Bausatz für Kinderhände.

Hier müssen geübte Bastler ran und ihre Fingerfertigkeit unter Beweis stellen. Ein scharfer Cutter und guter Kleber müssen vorhanden sein. Erhältlich in den Varianten "BSVAG" und weiß.

Maßstab 1:87 (H0)

3,50 Euro



Jubiläumsheft- "Die Straßenbahnlinie A"

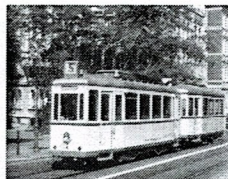
Es gibt mehrere Gründe, Erinnerungen über eine Straßenbahnlinie niederzuschreiben und mit Fotos zu dokumentieren. So langsam verblasen die Erinnerungen an die gute alte "A", mit der der Chronist Dieter Höltge noch gefahren ist, die er fotografierend mit dem Fahrrad begleitet und um deren Weiterbestehen er als Schüler 1953/54 mit anderen Straßenbahnfreunden gemeinsam schriftgewandt zu kämpfen versucht hat.

Auf reich bebilderten 65 Seiten kann sich der Leser in die Zeit vor über 50 Jahren versenken. Autor: Dieter Höltge

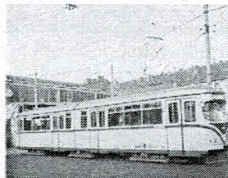
15,00 Euro

Postkarten mit Motiven aus Braunschweig

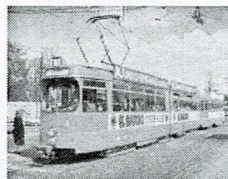
- 1) Triebwagen 113 mit Beiwagen 250 am Magnitorwall am 06.08.2001
(Aufnahme: Andreas Gürtler)



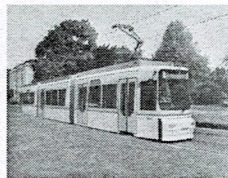
- 2) Triebwagen 32 auf dem Betriebshof Altewiek am 15.10.1962
(Aufnahme: Dieter Höltege)



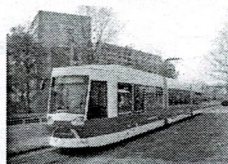
- 3) Triebwagen 7353 (ex 38) mit Beiwagen 5780 an der Haltestelle Kurt-Schumacher-Straße am 27.03.1982
(Aufnahme: Dieter Höltege)



- 4) Triebwagen 9552 am Lessingplatz am 24.05.1995
(Aufnahme: Jens Winnig)



- 5) Triebwagen 0760 an der Haltestelle Stadion am 14.03.2008
(Aufnahme: Christoph Heine)



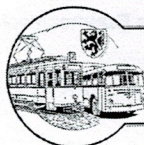
- 6) Büssing 6512 auf dem Messegelände am 03.10.2008
(Aufnahme: Christoph Heine)



0,50 Euro (pro Postkarte)

Zuzüglich zu den Preisen der Artikel kommen Porto und Verpackung. Die Kosten hierfür richten sich nach Art und Menge des Gekauften. Verpackungspauschale maximal 0,50 €, Portokosten gemäß Verzeichnis der Deutschen Post für Maxibrief, Großbrief oder Päckchen. Es wird die für Sie günstigste Versandart gewählt. Versicherter Versand als Paket auf ausdrücklichen Wunsch, bitte handschriftlich auf dem Bestellformular vermerken. Bestellformular auf der nächsten Seite heraustrennen und an angegebene Adresse senden / faxen.

Bestellformular



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte ausreichend frankiert senden an:

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.
Postfach 2414
38014 Braunschweig

Vorname: _____

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Fax 0531 9665296

Hiermit bestelle ich folgende Artikel:

Stück	Artikel	Preis
Modelle		
☐	Büssing 6500 T „Reisky“ Hersteller Brekina Maßstab 1:87 (H0)	22,50 Euro
☐	Büssing 6500 T „B.Maring“ Hersteller Brekina Maßstab 1:87 (H0)	24,50 Euro
☐	Bastelbogen „81er-Stadtbahnzug“ Maßstab 1:87 (H0), Motiv „BSVAG“	3,50 Euro
☐	Bastelbogen „81er-Stadtbahnzug“ Maßstab 1:87, Motiv „Weiß“	3,50 Euro
☐	Jubiläumsheft - "Die Straßenbahnlinie A" Autor: Dieter Hölte Verlag: AndersArtig	15,00 Euro
☐	Postkarten – verschiedene Motive Braunschweig Bitte angeben Nr. / Anzahl: _____ (Bsp.: Nr.3/2St., Nr.4/1St. → Gesamt: 3)	0,50 Euro

Mit meiner Unterschrift akzeptiere die allgemeinen Geschäftsbedingungen der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V., die auf der Internetseite www.bin-info.de nachzulesen sind.

Ort _____

Datum _____

Unterschrift _____

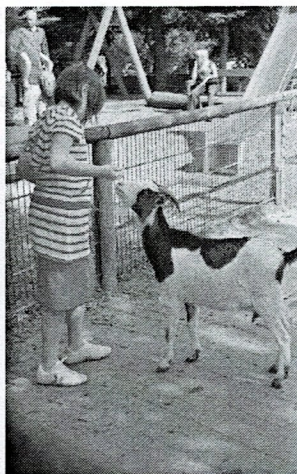


Osterfahrt 2009 war wieder ein Erfolg

Text und Bilder: Christoph Heine

Auch in diesem Jahr fand wieder die schon zur Tradition gewordene Osterfahrt in den Stöckheimer Zoo in Kooperation mit der Braunschweigischen Landessparkasse statt.

Am Ostersonntag fuhren wir nach der guten Kartennachfrage um 13.00 und 15.00 Uhr mit Triebwagen 35 und Beiwagen 201 zu den Trampeltieren und Stachelschweinen in den Zoo. Die kleinen und großen Fahrgäste konnten zudem an einem Gewinnspiel teilnehmen, bei dem man den einen oder anderen Preis gewinnen konnte.



Ankunft an der Haltestelle Trakehnenstraße.

Die Fahrgäste freuen sich schon auf den Zoo-Besuch.

Rechts im Bild: Der Versuch des Fütterns einer Zwergziege.



Die Gelbbrustaras machen gerade ihre verdiente Pause.



Die Entdecker sind müde und auf dem Rückweg zur Haltestelle.

Am Ostermontag hieß es für die Mitglieder des Knax-Klub der Braunschweigischen Landessparkasse „Abfahrt“ in den Stöckheimer Zoo.

Die Mitglieder des Knax-Klub konnten die Vorzüge der Mitgliedschaft, nach voriger Anmeldung genießen und im Museumszug direkt nach Stöckheim in den Zoo fahren um dort einige Bewohner kennen zu lernen. Zum Ende des Zoo-Besuchs gab es auch am Ostermontag für die „kleinen“ Gäste den vom Osterhasen zurückgelassenen Schokoladenhasen.

Durch die erfolgreiche Osterfahrt konnten wir für unsere Vereinsarbeit sowie unsere anderen Sonderfahrten im Jahr werben.



**Herr Carsten Ueberschär
von der Landessparkasse
begrüßt die Fahrgäste
der Knax-Osterfahrt.**



**Die „kleinen“ Gäste
bekommen nach
dem Zoobesuch den
Schokoladenhasen.**



Zum Abschluss ein Gruppenbild mit den Fahrgästen der Knax-Osterfahrt.

Besuch der Mainzer Straßenbahnfreunde in Braunschweig

Text: Jörg-Michael und Annette Meschkat, Bilder: Christoph Heine, Stefan Glinschert

Am 24. April 2009 führte eine lang geplante Exkursion die Mainzer Straßenbahnfreunde nach Braunschweig. Die Planung für das umfangreiche Programm begann bereits im Dezember vergangenen Jahres mit der Zusage des Betriebsleiters Stadtbahn der BSVAG, Herrn Dirk Fischer, für eine persönliche Führung über das Gelände des neuen Stadtbahnbetriebshofes „Am Hauptgüterbahnhof“.

Und so reisten die Mainzer Straßenbahnfreunde mit insgesamt zehn Teilnehmern bei strahlendem Sonnenschein bereits am Abend des 23. April 2009 nach Braunschweig an. Am darauf folgenden Morgen wurden sie vom dritten Vorsitzenden der BIN und seiner Frau im Hotel in der Braunschweiger Innenstadt abgeholt. Von dort ging es gemeinsam zum John - F.- Kennedy - Platz. Zusammen mit einer kleinen Abordnung der BIN startete das Besuchsprogramm an der Haltestelle der Buslinie 420 Fahrtrichtung Bohlweg / Schloss.



Gruppenbild mit Straßenbahn: Die Gäste aus Mainz zusammen mit den BIN - Mitgliedern vor Tw35 an der Endstation Stöckheim.

Im Büssingbus 6512 führte die Fahrt vom Kennedy - Platz über Georg-Eckert-Straße und Leonhardstraße zum neuen Stadtbahnbetriebshof „Am Hauptgüterbahnhof“. Dort empfing uns Herr Andreas Rahn, der stellvertretend für Herrn Fischer die Führung übernahm. Zuvor bestand Gelegenheit, sich bei einer Tasse Kaffee im Bistro des neuen Verwaltungsgebäudes zu stärken. Während der rund zweistündigen Führung nahm sich Herr Rahn viel Zeit für anstehende Fragen. Der Größe und der durchdachten Planung des Geländes zollten die Mainzer Straßenbahnfreunde Respekt.

Das straff geplante Tagesprogramm führte die Teilnehmer anschließend zum Omnibusbetriebshof Lindenberg, wo uns der dortige Betriebsleiter Herr Glaser schon erwartete. Die Begrüßung und die einleitenden Worte von Herrn Glaser ließen selbst technisch nicht versierte Teilnehmer aufhorchen. Herr Glaser erläuterte mit viel Leidenschaft die technischen Unterschiede zwischen den verschiedenen Antriebsarten bei Bussen. Zeitweilig konnte der Eindruck aufkommen, man befände sich in einer physikalischen Unterrichtsstunde. Anschließend ging es dann zum „Objekt der Begierde“, dem im Aufbau befindlichen (und fast fertig gestellten) Büssing-Eineinhalbdecker. Herr Glaser hatte alles professionell vorbereitet. An vielen Stellen des Fahrzeuges lagen Farbkopien des jeweiligen Bauteils im ursprünglichen Zustand als Vergleich zum aktuellen Bauzustand aus. Alle Teilnehmer konnten den Büssing-Eineinhalbdecker ausführlich „vor die Linse“ und „unter die Lupe“ nehmen, wovon reichlich Gebrauch gemacht wurde. Aber nicht nur Herr Glaser hatte sich gut vorbereitet: Ein Straßenbahnfreund aus Mainz trug extra für diesen Tag ein T-Shirt mit folgendem Schriftzug: „Ein Büssing ölt nicht, er markiert sein Revier!“



Nach diesem sehr beeindruckenden Erlebnis ging die Fahrt anschließend wieder mit dem Büssing 6512 zurück zum Stadtbahnbetriebshof „Am Hauptgüterbahnhof“. Dort erfolgte der Umstieg in den TW 35 und BW 201 zu einer Stadtrundfahrt über das Gleisnetz der Braunschweiger Verkehrs-AG, fachkundig moderiert durch unseren Pressesprecher Jens Winnig. Die Fahrt führte durch die Innenstadt zunächst nach Stöckheim, von dort aus zum Heidberg und anschließend Richtung Wenden. Jens Winnig erläuterte über Mikrofon die Sehenswürdigkeiten, Forschungseinrichtungen und Wirtschaftsbetriebe entlang der Strecke und lockerte die Fahrt mit so mancher Anekdote zu einzelnen Bauten auf. Nach gut zwei Stunden Rundfahrt endete die Fahrt dann wieder am Ausgangspunkt, dem John - F. - Kennedy-Platz.

Nach einer kurzen Verschnaufpause im Hotel (Umziehen, neuen Film einlegen etc.) folgte der nächste Programmpunkt: Eine Stadtführung zu Fuß entlang der Sehenswürdigkeiten der Braunschweiger Traditionsinseln unter der Leitung des dritten Vorsitzenden der BIN. Leider war der Braunschweiger Dom schon geschlossen, den die Mainzer Straßenbahnfreunde gern besichtigt hätten. Kurzerhand wurde die Vorverkaufsstelle der Braunschweiger Verkehrs-AG in den Stiftsherrenhäusern in den Rundgang einbezogen, um die Gäste mit Liniennetzplänen und Devotionalien zu versorgen. Von den zahlreichen hübschen Plätzen nebst Brunnen und Kirchen zeigten sich die Mainzer Straßenbahnfreunde beeindruckt. Die gute Nutzung der Radwege sowie die Sauberkeit der Stadt wurden lobend hervorgehoben. So mancher Gast aus Mainz fühlte sich angeregt, zu einem späteren Zeitpunkt einmal mit der Ehefrau einen erneuten Besuch in Braunschweig zu machen. Um 19 Uhr endete das offizielle Besuchsprogramm mit einem gemütlichen Ausklang bei Mummelbraten oder anderen regionalen Spezialitäten im Restaurant „Stechinelli“ des Altstadtrathauses.

Ein großer Dank geht an dieser Stelle an die Organisatoren vor Ort, Jens Winnig und Christoph Heine. Letzterer hatte mit vielen kleinen Details (wie z. B. dem Begrüßungsschild für die Mainzer Straßenbahnfreunde im Bus oder umfangreichem Informationsmaterial) maßgeblichen Anteil am Gelingen dieses für alle Teilnehmer sehr schönen Tages. Ferner bedanken sich die Autoren dieses Artikels bei allen Vereinsmitgliedern, die sich die Zeit genommen hatten, die Gäste bei dem einen oder anderen Programmpunkt zu begleiten, sei es auf dem Straßenbahn-, dem Busbetriebshof, bei der Fahrt über das Gleisnetz oder beim gemeinsamen Ausklang im „Stechinelli“. So fühlten sich die Mainzer Straßenbahnfreunde gut aufgenommen und fanden erstklassige Diskussionspartner zu allen aktuellen Themen rund um den öffentlichen Personennahverkehr.



**Ankunft auf dem Stadtbahn-Depot mit dem Büssing 6512.
Rechts: Die Werkstattführung mit Herrn Rahn auf dem Dacharbeitsstand.**



**Hier erklärt der Fahrmeister die Arbeitsabläufe im
Werkstattbereich sowie die Bereiche innerhalb des neuen Verwaltungsgebäudes.**

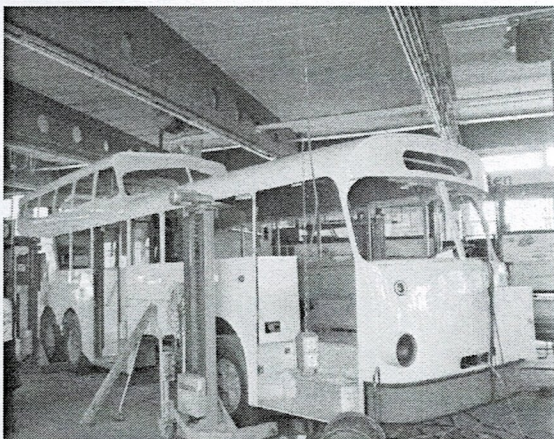


**Rechts ein Präsent für Herrn Rahn und oben ein
Gruppenbild fürs Familienalbum!**



Unter Sachkundiger Führung durch den Betriebsleiter Herrn Glaser persönlich ging es durch die Hallen des Busbetriebshofes Lindenberg...

...und weiter zum Highlight des Besuches: Dem im Aufbau befindlichen Büssing 1½ Decker.



Oben: Hohe Tiere, große Worte! Hier im Gespräch die 1. Vereinsvorsitzenden Reinhard Halbritter der Straßenbahnfreunde Mainz und Stefan Glinschert, BIN.



Rechts: gemütliches Abendessen im Restaurant „Stechinelli“ des Altstadtrathauses.

Eine besondere Pflege für die Museumswagen

Text und Bilder: Christoph Heine

Eine besondere Pflege erhielten die Museumstriebwagen 15 und 41 sowie Beiwagen 201. Nachdem die Wagen -missbraucht als Umzugspackwagen von Altwiek zum Hasenwinkel- zunächst von den darin eingelagerten Tram-Ersatzteilen geräumt wurden, befreit unser „Allrounder“ Alex Schwieger am 7. Juni die Wagen in mehreren Schritten vom Umzugsschmutz.

Es wurden sämtliche Fensterscheiben von Innen und Außen geputzt, der Fußboden Grundgereinigt sowie abschließend großzügig poliert.



Oben: Alex Schwieger bei der Arbeit. Die Reinigungslauge wird mittels „Maschinenkraft“ aufgetragen.



**Bilder rechts:
Die Wagen werden
in Handarbeit für das
Polieren vorbereitet.
Anekdote am Rande: Die
Politur hat laut Hersteller
die Duftnote Marzipan –
Amaretto. Etwas
chemisch angehaucht,
aber eine Freude für
jeden Linoleumboden.**

Bilderbogen: Abriss Betriebshof Altewiek

Bilder: Christoph Heine

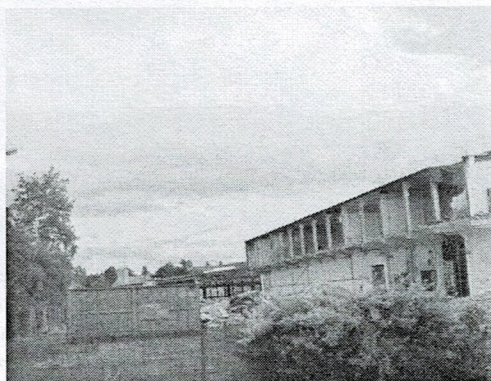


Knapp vier Monate liegen zwischen diesen Aufnahmen: Ist das Treppenhaus am 12.02. noch intakt, so ist am 09.06. davon kein Stein mehr auf dem anderen. Rechtes Bild, Mitte: In die größere Öffnung mündete der Gang, der auf dem linken Bild horizontal verläuft.



Der Blick auf das alte Lager und durch die Wagenhalle am 9. Juni 2009.

Vom ehemaligen Hallenteil, der die Museumswagen beheimatete ist nicht mehr viel zu erkennen, nur eine Wand ist noch vorhanden. Die Schleifhalle ist bereits komplett abgerissen.



Hasenwinkel: Der (noch) unvollendete Betriebshof

Text und Grafik: Stefan Glinschert, Bilder: Archiv BSVAG

Anfang der Achtziger Jahre wurde der Betriebshof Hasenwinkel umgebaut und erhielt eine moderne Abstellanlage für die Bau- und Winterdienstfahrzeuge. Passend zu den neuen Hochbauten wurden ebenfalls die Gleisanlagen angepasst und die Ausfahrt über die Karl-Schmidt-Straße geschlossen. Während aber die neuen Hallen in den Jahren 1981 / 1982 vollständig errichtet wurden, sind die Gleisanlagen bis heute scheinbar unvollendet. So sind die Hallengleise 3 und 4 nur von der rückwärtigen Seite aus erreichbar und enden zur Hamburger Straße hin im Nichts. Wie diese mal an das Gleisnetz angeschlossen werden sollten, lässt sich heute nicht mehr nachvollziehen, da dieses nicht in den Plänen vom 20. März 1981 verzeichnet ist.

Rechts: Noch ohne die heutigen Hallenbauten präsentieren sich im damaligen Gleislager Hasenwinkel diverse Zweiachs-Atw. Grund des Aufruhrs: Ein neuer Kran (Bildmitte) wird vorgeführt. Im Hintergrund die Häuser an der Karl-Schmidt-Str.



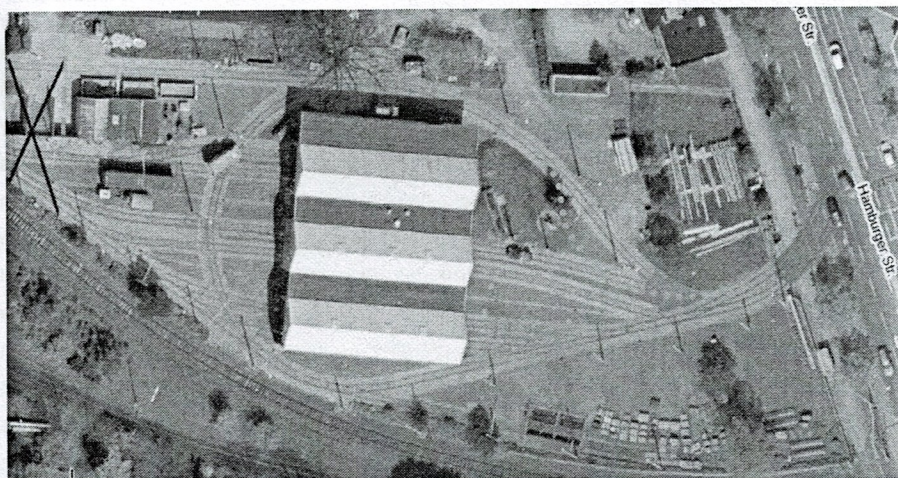
Hinter dem Arbeitswagen ist die Außenmauer der heute noch vorhandenen Halle aus Ziegelsteinen. Zu sehen. Sie diente zwischenzeitlich als Fahrleitungswerkstatt und Lager. Aber auch ihre Tage sind mehr als gezählt: Nicht unwahrscheinlich, daß im Moment des Schreibens dieser Zeilen die Abbruchbagger zu wüten beginnen. Sofern die Räumung der Halle rechtzeitig beendet werden konnte, ist Rückbaubeginn ca. 10.06.09.

Aber der Status des unfertigen bleibt trotzdem kein Dauerzustand, denn noch in diesem Sommer beginnen die Arbeiten zur Vollendung. Wie bereits bekannt ist, wurde das etwa 14.000 qm große Betriebshofgelände an BS-Energy verkauft und lediglich die Hallen und eine etwa 7.000 qm große Fläche für zehn Jahre zurückgemietet. Um aber weiterhin die Hallengleise eins bis vier nutzen zu können und ein Wenden auf dem Gelände zu ermöglichen sind einige Gleisbauarbeiten notwendig.

So wird die Umfahrung zu einer vollständigen Wendeschleife geschlossen. Hierfür wird die bisherige Lage des Gleises im rechten Teil des Geländes um ca. fünf Meter Richtung Gebäude verschoben, so dass die als Denkmal aufgestellte Ramme vom dortigen Platz entfernt werden muss. Diese Arbeiten sind notwendig, da ansonsten der Radius zu gering wäre und ein Befahren mit den Niederflurfahrzeugen nicht möglich. Während die Umfahrung bisher gegen den Uhrzeigersinn genutzt wurde, wird dieses zukünftig in umgekehrter Richtung der Fall sein.

Des Weiteren wird vor der Hallenanlage das Gleis 3 unter Nutzung einer gebrauchten Weiche vom Betriebshof Altwiek auf das Gleis 4 geführt und dieses an die neue Umfahrung angeschlossen, so dass direkt nach Einbiegen auf das Betriebshofgelände in die Halle eingefahren werden kann. Diese Verbindung ist gerade hinsichtlich der auf Gleis 4 vorhandenen Grube interessant, da somit eine Notwerkstatt außerhalb des Betriebshofes Neuewiek zur Verfügung steht, die bei einer zukünftigen Netztrennung eine wichtige Rolle spielen könnte.

Das bisherige Einfahrtsgleis wird somit zur Ausfahrt und die bisher dort vorhandene Weiche entfernt. Die Zu- und Abfahrt wird auch wie bisher nur aus bzw. in Richtung Stadion möglich sein. Durch den Lückenschluss der Umfahrung wird es somit zukünftig möglich sein bei Störungen im Betriebsablauf oder Veranstaltungen wie den Braunschweiger Karnevalsumzug dort zu wenden und auf dem Betriebshofgelände einen Umstieg in den SEV zu vollziehen. Diese Möglichkeit dürfte schon sehr bald benötigt werden, wenn im Bereich Wendenstraße / Hagenmarkt der Umbau für die Regionalstadtbahn vollzogen wird und es somit zur Netzteilung kommt.



Links im Bild: Der kraftwerksseitige Teil der gestrichelten Linie steht nicht mehr zur Verfügung, er wird von BS-Energy mit Tanks überbaut. Im rechten Teil zeigt die gepunktete Linie den geplanten Schienenverlauf an. Quelle: Google Maps

Die neue Grundstücksgrenze verläuft in etwa durch die erste Kammer der Schüttgutlageranlage hinter der Fahrzeughalle. Die dahinter liegenden Gleis- und Fahrdrahtanlagen werden vollständig abgebaut, so dass auch eine Anlieferung von neuen Straßenbahnen per Eisenbahn nicht mehr möglich ist. Damit die Umfahrung weiterhin mit Strom versorgt werden kann, müssen hier die Oberleitungsmasten neu gesetzt werden. Ebenfalls nicht mehr möglich ist die Einfahrt auf die Gleise 5 und 6, da diese nur ein Tor im rückwärtigen Gebäudeteil haben. Hier ist zur Zeit der Triebwagen 82 abgestellt, der aber auf Grund seiner geringen Länge bei Bedarf mit relativ einfachen Maßnahmen wieder auf das Gleisnetz gebracht werden oder auf einen Straßenfahrzeug verladen werden könnte. Auf den bisher von der Verkehrs-AG genutzten Flächen wird in naher Zukunft eine Tankanlage für das Heizkraftwerk Mitte gebaut. In den Hallen des Betriebshofes Hasenwinkel wird weiterhin in den Sommermonaten die nicht benötigte Winterdienstausrüstung des Arbeitswagens 482 abgestellt bleiben, das Fahrzeug selbst wird aber auf Neuewiek stationiert. Neben dem bereits erwähnten Tw82 werden noch weitere Museumswagen an der Hamburger Straße ein neues Zuhause finden. So werden zum einen die Wagen Tw15 und Tw41 auf Grund ihrer fehlenden HU dort abgestellt sowie der eher selten genutzte Triebwagen 103 und Beiwagen 201.

Ein Dank gebührt an dieser Stelle Herrn Gräbner, Leiter der Abteilung Stadtbahn Gleisanlagen bei der Braunschweiger Verkehrs-AG für die vielen Informationen zu den geplanten Umbauarbeiten an der Hamburger Straße.

Thies Hinckeldeyn verlässt Braunschweiger Verkehrs-AG

Text: Presseinformation der BSVAG vom 29.04.2009

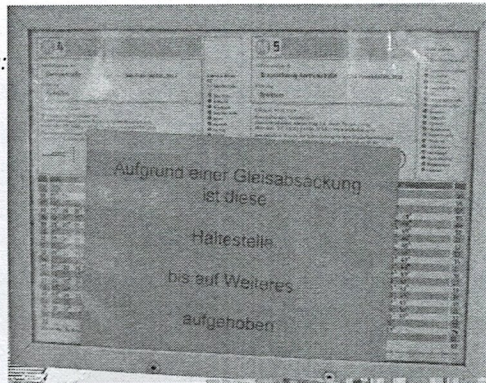
Der Vorstandsvorsitzende der Braunschweiger Verkehrs-AG verlässt zum 30. Juni 2009 das Unternehmen. Der Aufsichtsratsvorsitzende Carsten Müller und Thies Hinckeldeyn verständigten sich einvernehmlich auf eine vorzeitige Auflösung des Vertrages zum 30. Juni 2009. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 29. April 2009 der Auflösung zugestimmt. Mit Thies Hinckeldeyn verlässt ein erfolgreicher Vorstandsvorsitzender das Unternehmen. Bei seinem Amtsantritt im Jahr 2000 wies das Unternehmen ein Jahresdefizit von rd. 32 Mio. Euro auf. Durch ein konsequentes, sozialverträgliches Restrukturierungsprogramm konnte das Defizit auf aktuell rd. 17 Mio. Euro gesenkt werden. Gleichzeitig wurden Streckenerweiterungen wie die Tramstrecke nach Stöckheim, Fahrzeugerneuerungen sowohl im Tram als auch im Busbereich vorgenommen. Ebenso wurde der Neubau des Trambetriebshofes realisiert und das Projekt Regionalstadtbahn erfolgreich mit vorangetrieben. Durch die trotz Restrukturierung vollzogene Umgestaltung in ein modernes Dienstleistungsunternehmen konnten die Fahrgastzahlen kontinuierlich gesteigert werden. Durch die von Thies Hinckeldeyn federführend betriebene Reform der Einnahmeverteilung im Tarifverbund Region Braunschweig konnten für das Unternehmen höhere Einnahmen erzielt werden.

Bilderbogen: Gleisabsackung auf der Leonhardstraße

Bilder: Stefan Glinschert,

Text u. Zusammenstellung:

Andreas Falkenhagen



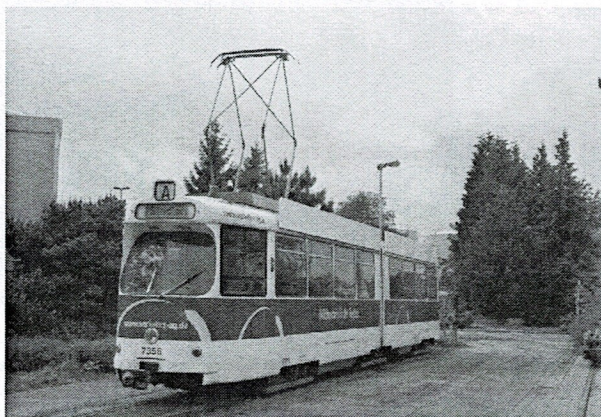
Was ist nicht schon alles in Löchern verschwunden, die sich plötzlich in Straßen auftaten: Busse, Autos, ja sogar ganze Häuser. Man denke nur an Köln! In Braunschweig wurde Ende März 2009 so ein Problem nicht lange unter den Teppich, pardon, Asphalt gekehrt: Zwei Maschinen, two and a half Men, ein Presslufthammer, im nu tun sich nicht länger Abgründe auf und kein Hängebauchschwein gerät in eine Todesfalle! Die machen den Weg frei...

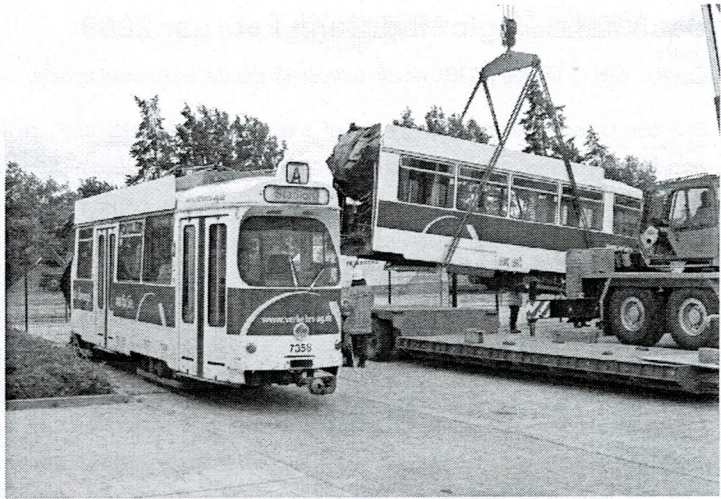


7358: Übungs-Tw der Berufsfeuerwehr

Text: Andreas Gürtler, Bilder: Andreas Gürtler, Alex Schwieger

Der für die Feuerwehr vorgesehene TW 7358 ex 43 wurde am Mittwoch den 03.06.09 vom Betriebshof Hasenwinkel abgeholt und zur Feuerwehrrache Süd transportiert. Um das Ganze so günstig wie möglich zu gestalten, wurde das Fahrzeug schon vor einigen Wochen von den Feuerwehrmännern fachmännisch entzweigeteilt. Dadurch brauchte es für den Transport keinen Spezialstraßenbahntieflader. Der Transport durfte erst nach 8.30 Uhr starten, damit er nicht den Berufsverkehr behindert. Die Fahrtroute führte vom Betriebshof Hasenwinkel über das östliche Ringgebiet – Hauptbahnhof – Wolfenbütteler Str. – A 395 - Sachsendamm – Halle Str. zur Feuerwehrrache. Den Begleitschutz des Schwertransports erledigte die Feuerwehr mit je einem Fahrzeug vorne und hinten selber.





Auf dem Gelände der Wache Süd wurde ein ca. 30 Meter langes Gleisstück ausgelegt. Um die Eingangsübungen so realistisch wie möglich zu gestalten, soll das Gleisbett im vorderen Teil eingeschottert werden. Der mittlere Teil soll eingepflastert werden. Der hintere Teil bleibt offen. Das Gleis ist eine Spende von der Firma Schreck Mieves. Die Schienen sind allerdings keine reinen Straßenbahnschienen sondern haben Eisenbahnprofil. Eine Fahrleitungsattrappe wird das Fahrzeug auch noch überspannen. Der gebrauchte Fahrdrabt war schon vorhanden und kommt von der Verkehrs AG. Großen Wert legte man bei der Feuerwehr darauf, dass das Fahrzeug komplett ist damit man so realistisch wie möglich retten und bergen üben kann. Löschen steht nach Auskunft des Projektleiters nicht auf dem Ausbildungsplan! Im Herbst ist unser Verein für einen Besuch in der Feuerwache Süd angemeldet. Wenn bis dahin alles fertig ist sind wir bei der Wache Süd herzlich willkommen.

Sachstand RegioStadtBahn Februar 2009

Quelle: Nils C. Droste (ZGB), email: n.droste@zgb.de, web: www.zgb.de,

Seit der Unterzeichnung des „Letter of Intent“ [„Absichtserklärung“, d. Red.] zwischen dem Zweckverband Großraum Braunschweig, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und den beiden DB-Unternehmen Netz und Station & Service am 6. Sept. 2008 in Hannover sind einige Monate vergangen, in denen die RegioStadtBahn (RSB) ihrer Realisierung wieder einige Schritte nähergekommen ist. Zum besseren Verständnis der bereits erfolgten und der noch erforderlichen Arbeitsschritte bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2012 ist es sinnvoll, die Maßnahmen in zwei Kategorien aufzuteilen: Infrastruktur und Betrieb. Beide Kategorien sind insoweit miteinander verzahnt, als dass die Herstellung der Infrastruktur ohne den darauf möglichen Betrieb die RegioStadtBahn ebenso wenig realisiert werden kann wie umgekehrt der erfolgreiche Vertragsabschluss mit einem Betreiber und dessen weiteren Vorleistungen, ohne dass die notwendige Infrastruktur vorhanden ist. Daraus folgt, dass alle Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden müssen und Einzelmaßnahmen alleine nur bis zu einem gewissen Grad vorangetrieben werden können.

Für die Herstellung der Infrastruktur wurde bereits eine detaillierte Entwurfsplanung erstellt. Diese ist die Grundlage für die Genehmigung der Planung, die durch die Einleitung von Planfeststellungsverfahren, hauptsächlich im BOStrab-Bereich in Braunschweig und Salzgitter, beauftragt wurde. Parallel dazu müssen mit den Infrastrukturbetreibern Braunschweiger Verkehrs-AG (BOStrab), DB Netz AG und DB Station & Service (EBO) über Finanzierungs- und Bauverträge für Schienentrassen, Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen verhandelt werden. Die Verhandlungen haben bereits begonnen und sollen bis zum Sommer 2009 insofern abgeschlossen werden, dass die Verträge unterschriftsreif sind. Für die Sicherstellung des Betriebs hat der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) diesen im Dezember 2008 europaweit ausgeschrieben. Bewerber konnten bis zum 19.01.2009 ihr Interesse an der RegioStadtBahn bekunden, die Verhandlungen werden in Kürze beginnen und bis Herbst dieses Jahres andauern. Teil des Verkehrsvertrages ist die Ausschreibung und Beschaffung der erforderlichen 29 Dieselhybrid-Fahrzeuge durch den künftigen Betreiber. Da die Fahrzeuge keine Standardfahrzeuge sind und daher zwei bis drei Jahre Bauzeit benötigen, ist die Fahrzeugausschreibung schon in diesem Sommer nötig. Zur Realisierung der Infrastruktur als auch des Betriebes ist letztendlich die Förderzusage von Bund und Land unerlässlich. Erst nach Einstufung in Kategorie A des GVFG-Bundesprogramms ist ein rechtsverbindlicher Abschluss möglich. Die Technisch-Wirtschaftliche Prüfung der BOStrab-Maßnahmen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) ist bereits weit fortgeschritten, die Prüfung der EBO-Maßnahmen durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) dauert noch an. Der Einstufungsbescheid ist zum Ende des Jahres 2009 zu erwarten.

Der Kleine Hecht – 5. Teil

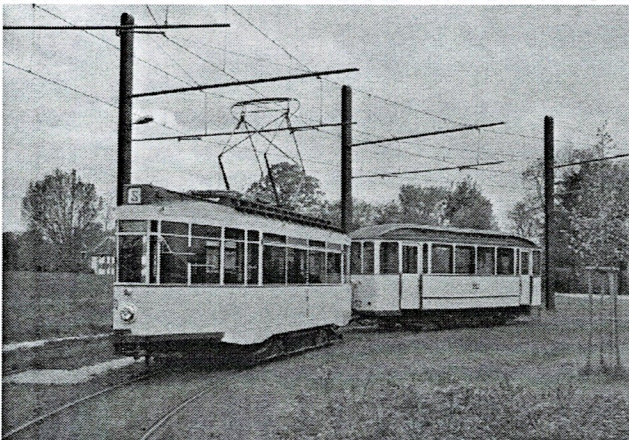
Text: Ralf Kozica, Zusammenstellung Andreas Gürtler

Doch wieder schlägt das Schicksal erbarmungslos zu: Ein Auffahrunfall am 25.08.1984 scheint das endgültige Ende von Tw 70 zu besiegeln - nach nur drei Wochen Einsatzzeit als historischer Wagen!

Andreas Gürtler erinnert sich, dass die drohende Verschrottung in den 1980-er nur deshalb unterbleibt, weil der Wagen versteckt in der Ecke einer Abstellhalle „vergessen“ wird. Immer wenn der Wagen für die Fahrt zum Schrottplatz herausrangiert werden soll, erklärt der zuständige Wagenmeister, dass er dies bestimmt tun wird, wenn er mal überhaupt nicht mehr weiß, was er vor Langeweile machen soll. Entgegen anders lautenden Berichten war es auch in der DDR nicht immer langweilig, insbesondere dann nicht, wenn man den Mangel zu koordinieren und für einen Berufsverkehr einsatzbereite Züge bereitzustellen hatte. Die Hoffnung lebt also weiter, dass der Hechtwagen zu einem „günstigen Zeitpunkt“ restauriert werden kann.

Ein typisch männliches Konfliktvermeidungsverhalten, das Warten auf „den günstigen Zeitpunkt“. Im Falle unseres Hechtes ist dies tatsächlich von Erfolg gekrönt, im Juni 1986 ist der Wagen wieder hergerichtet und läuft und läuft und läuft. Bis Andreas Martini im Jahr 2005 sieht, was sich hinter den Seitenblechen verbirgt...

Die Entscheidung, den Hechtwagen wieder für den Fahrbetrieb in der historischen Fahrzeugflotte herzurichten, stellt jetzt jedoch niemand mehr in Frage. Trotz aller Widrigkeiten bleibt dank des Engagements aller Beteiligten, der ABM-Mitarbeiter der GISE, der Mitarbeiter der Hauptwerkstatt der Magdeburger Verkehrsbetriebe und der Vereinsmitglieder der IGNah, das Ziel fest im Blick: Fertigstellung des Hecht-Triebwagens Nr. 70 im Herbst 2007!



Im Mai 2003 steht der historische Hecht-Triebwagen 70 anlässlich einer Sonderfahrt in der Wendeschleife Diesdorf. Der historische Beiwagen 352 war ursprünglich ein Triebwagen aus der ersten Lieferserie von 1899/1900. Der Hechtwagen wirkt im Vergleich deutlich „tiefergelegt“ und weist tatsächlich eine niedrigere Einstiegshöhe im Vergleich zu den bis dato gebauten Fahrzeugen auf.
Bild: R. Kozica

**Auf der Linie 77
verkehren an den
Museumswochene
nden des Vereins
IGNah historische
Fahrzeuge
zwischen dem
Depot Sudenburg
und dem
Herrenkrug. Hier
stehen Hecht-
Triebwagen 70 und
KSW-Beiwagen 243
am 15. Mai 2003
abfahrbereit auf
dem Hof des
Depots.**

Bild A. Gürtler



Die Geschichte vom Selbstfahrer *(Text: Andreas Gürtler)*

Ein mit einem technischen Defekt im Betriebshof Stadtfeld abgestellter Hechtwagen wurde durch das Werkstattpersonal wieder einsatzbereit hergerichtet. Dabei war der Stromabnehmer des Wagens nur leicht von der Oberleitung abgezogen, die Fahrschalterkurbel stand verbotener Weise auf dem ersten Fahrkontakt!

Nun kam die Frühstückspause, die Arbeiter ließen das Werkzeug fallen und gingen zum „Essen fassen“ in die Kantine. Dabei muss sich die Abzugsleine des Stromabnehmerbügels gelockert haben. Der Wagen konnte auf seine Weise „Essen fassen“, in diesem Falle „Saft“ aus der Oberleitung, und schon widmete er sich seiner eigentlichen Bestimmung, dem Fahren.

Dies tat er nun allerdings ohne Fahrer, er fuhr hinaus aus der Halle und bog nach links auf die Große Diesdorfer Straße ein! Da der letzte Zug nach Richtung Diesdorf gefahren war, standen die Weichen noch in diese Richtung. Als das Fehlen des Wagens von einem Kollegen bemerkt wurde, bedeutete dies für die Werkstattmitarbeiter, „flinke Füße“ zu machen. Immerhin gute 150 Meter hatte der Vagabund bereits unfallfrei zurückgelegt, ehe er in Höhe der Fischfabrik (Höhe Pestalozzistraße) wieder eingefangen und zum Halten gebracht werden konnte.

Übrigens: Heute dürfen sich ganz offiziell der Triebwagen 138 und der Beiwagen 300 als verliebte Straßenbahnen ihren heimlichen Leidenschaften widmen, wenn sie im Theaterprogramm TRAMART durch die Welt ziehen.

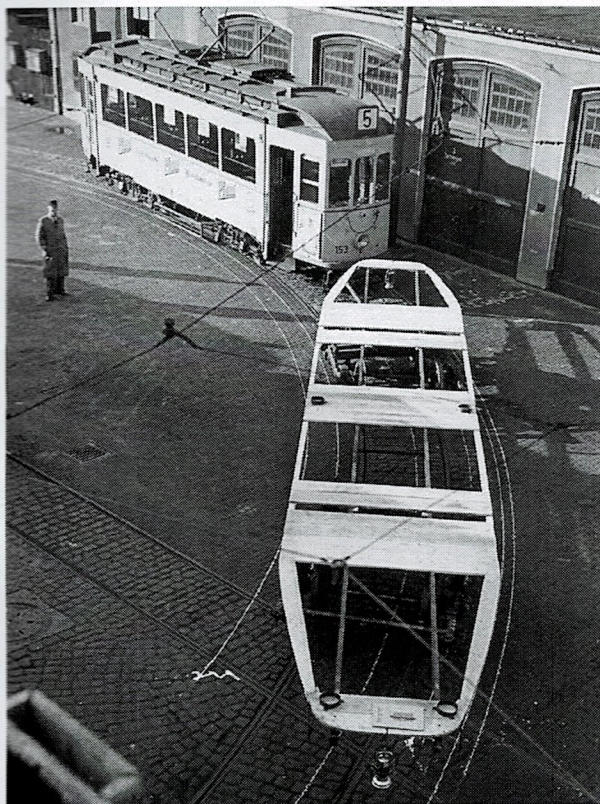
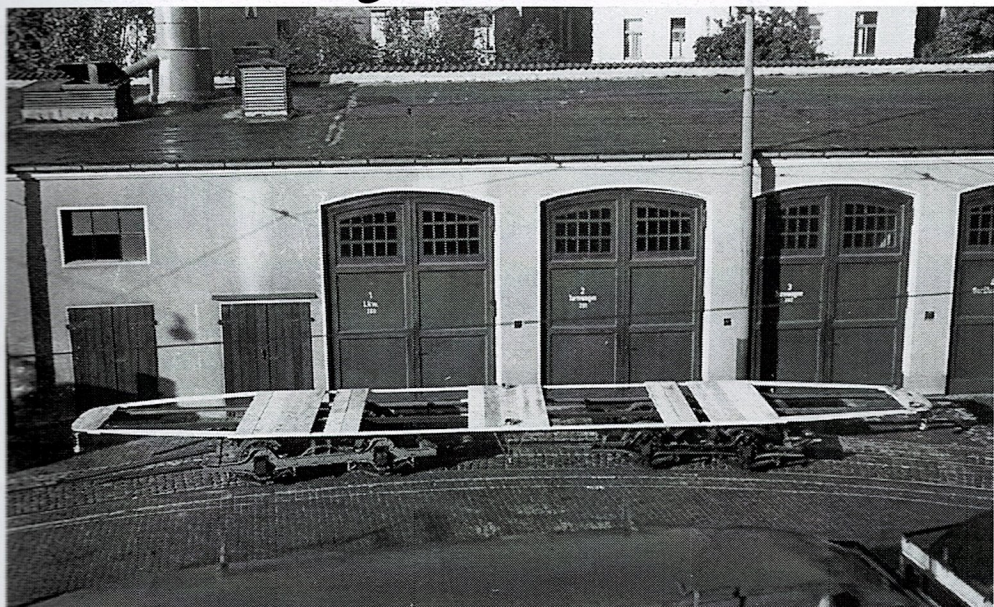
Der „Kleine Hecht“ in Magdeburg im Überblick *(Text: Harald Jungbär)*

Nach Dresden wurden in den Jahren 1938/39 auch in Magdeburg zweiachsige Hechttriebwagen eingeführt. Direkt von einer in Düsseldorf durchgeführten Ausstellung kam 1938 der Hechtwagen 61, gebaut bei Christoph und Unmack, Niesky, nach Magdeburg. Lange Zeit nur im Probееinsatz, folgten 1939 noch zwei Wagen aus Niesky und vier Wagen (64 – 67) von der Waggonfabrik Bautzen (vormals Busch). Diese Wagen hatten alle ein Feinstufenschaltwerk, Drucktastensteuerung sowie wassergekühlte Widerstände. Die Erprobung der Fahrzeuge zog sich bis in das Jahr 1940 hin, erst von da an kann man von einem regulären Einsatz sprechen. Die wassergekühlten Widerstände wurden später durch normale Dachwiderstände ersetzt. Versuche mit einem Dresdner vierachsigen Hechtwagen schlugen fehl, die Bestellung über vierachsige Hechtwagen wurden in eine über zweiachsige Wagen geändert, die in den Jahren 1943/44 von der Waggonfabrik Niesky ausgeliefert wurden. Von dieser Lieferung kamen die Wagen 73 und 76 nicht über den Probееinsatz hinaus. Sie wurden bei einem Bombenangriff auf die Hauptwerkstatt zusammen mit dem Tw 67 dort zerstört. Bei Kriegsende waren auch alle übrigen Hechtwagen schwer in Mitleidenschaft gezogen.

Die Wiederinbetriebnahme der Reihe 68 – 78, ausgenommen natürlich die völlig zerstörten Wagen, vollzog sich verhältnismäßig schnell. Bei den Wagen der Reihe 61 – 66 gab es jedoch bei der Ersatzteilbeschaffung Schwierigkeiten, so dass allein der Tw 65 noch bis Ende der 50er Jahre sein Feinstufenschaltwerk behielt. Die Triebwagen 61 – 64, 66 bekamen einen Fahrschalter Typ AEG EF 43 in die Kabinen eingebaut, was allerdings etwas auf Kosten des bequemen Sitzens ging, denn der bisherige umklappbare Sitz musste gegen einen feststehenden, in der Sitzfläche etwas kleineren Sitz, ausgetauscht werden. Etwa 1959 musste dann auch der Tw 65 auf Fahrschalter umgebaut werden. Kurz danach hatte er einen schweren Zusammenstoß mit einem LKW, wobei der Tw 65 völlig ausbrannte. Er wurde im VEB Waggonbau Gotha wieder aufgebaut. 1964/65 baute man in der Hauptwerkstatt der Magdeburger Verkehrsbetriebe alle Wagen dieses Typs zu Einrichtungswagen um. Ob dies eine günstige Lösung war, ist zweifelhaft, da somit ein Drehen der Wagen nicht mehr möglich und bei einem Achsabstand von 3,10 m ein ziemlicher Verschleiß der Spurränne zu verzeichnen war. Bei der Inbetriebnahme der Wagen waren diese auf der Linie 5 im Einsatz (Schlachthof – Leipziger Straße), später dann lange Zeit auf der Linie 4 und zuletzt nur noch auf weniger frequentierten Linien, wie die inzwischen eingestellten Linien 5 und 6. Seit 1973 befindet sich kein Hechtwagen mehr im Unterhaltungsbestand.

ENDE

Das *Besondere* Bild!



Ob das passt?

Generationen von Fahrzeugen hatten Braunschweigs teilweise enge Straßen zu bewältigen. Für die kleinen Zweiachser mit kurzem Achsstand war das üblicherweise kein Problem, für die eleganten Vierachser auf Maximum-Drehgestellen der (ehem.) Linie A nach Wolfenbüttel wurde es schon knapper. (Hier Tw 153 als Zugfahrzeug aus besagter Serie.)

Aber werden die geplanten Großraumwagen auch nirgends anecken? Schnell zwei Zweiachser geschlachtet, um auf deren Fahrgestelle eine Attrappe zu setzen. Nun noch farbenspeiende Düsen ans Ende und auf zum Test durch die Stadt. Augenscheinlich konnte alles Wesentliche passend gemacht werden; die Großraumwagen hielten 1957 erfolgreich Einzug.

Anfang der 90er Jahre malte ein ähnliches Patent erneut bunte Linien durch die Stadt: Diesmal zum Einläuten der Niederflurära durch die 95er Wagen. Bilder: Archiv BSVAG

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