

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **Tw 41:** Ein Umzug mit List & Tücke
- **BIN dabei:** Unsere Veranstaltungen
- **Geschichtliches:** Die Tram-Linienchronik



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - Tw 41 zieht um!
- 8 - Bilderbogen: Die Veranstaltungen der BIN
- 11 - Sonderfahrten mit Tw 103 zum „Internationalen Museumstag 2012“

...aus Braunschweig

- 12 - Neue Bahnen für BS
- 15 - Neue Busmodelle
- 17 - Linienchronik der Braunschweiger Straßenbahn

...aus aller Welt

- 21 - Der Flensburger Tw 36 fährt wieder
- 22 - Die 24. AHN - Tagung

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

Impressum

Die „BIN • Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Vorstand 1. Vorsitzender: Andreas Falkenhagen 2. Vorsitzender: Michael Schade
Kassengeschäftsführerin: Susanne Weiß

Herausgeber Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)

Postfach 2414, 38014 Braunschweig Konto: 200 65 67
Mail: info@bin-info.de BLZ 250 500 00
Internet: www.bin-info.de Nord/LB Landessparkasse

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

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

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

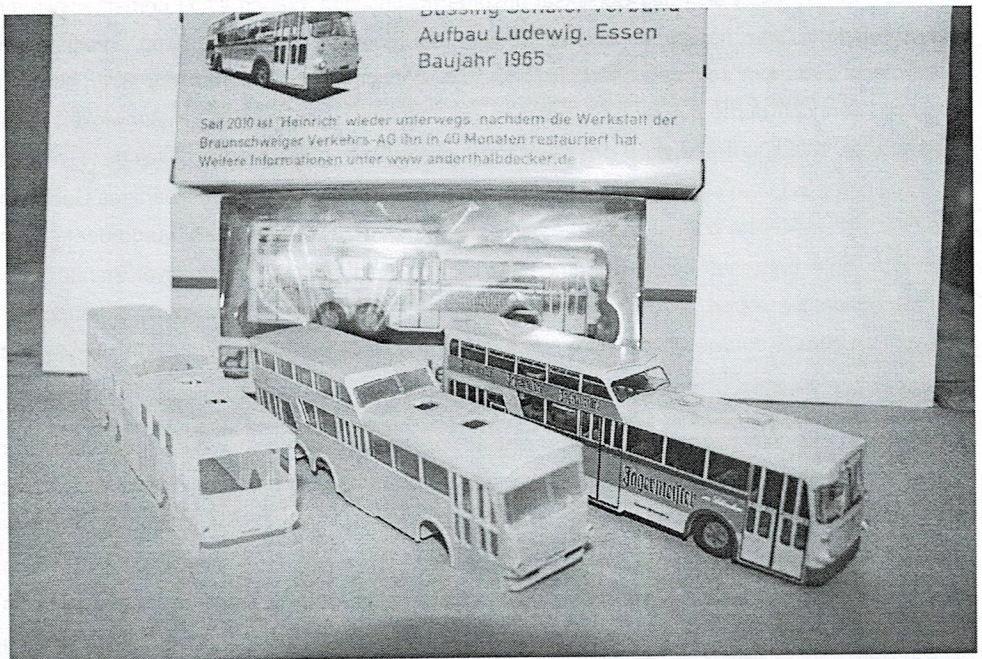
Auflage 150 Exemplare

Die BIN-Info erscheint jeweils im letzten Monat des Quartals, insgesamt viermal im Kalenderjahr. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. © 2012 Titelbild: Arbeiten zur Umsetzung des Tw 41, Aufnahme: Jens Winnig

Werden Fotos (Digital und Papier), Dias, Manuskripte sowie jede andere Form von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechendem Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen sie automatisch in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. über. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Dias, Manuskripte etc. kann nicht übernommen werden. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums mit dessen unbefristeter Nutzung für die BIN-Info oder die BIN-Homepage einverstanden. Die Redaktion der BIN-Info unterlässt jede Weitergabe an Dritte oder eine kommerzielle Nutzung über die Veröffentlichung in der BIN-Info hinaus.

Termine

Sa. 14.07.2012	Aus organisatorischen Gründen entfällt die „Fahrt ins Blaue“ 2012
Sa. 14.07.2012	Gera „120 Jahre elektrische Straßenbahn“ - Tag der offenen Tür
Sa. 18.08.2012	„125 Jahre Harzer Schmalspurbahnen“ - Bahnhofsfest Gernrode
Sa. 01.09.2012	Darmstadt „Tag der offenen Tür“
So. 02.09.2012.	Oldtimertreffen Schloß Salder
Sa. 08.09.2012	Brandenburg/Havel „100 Jahre Tw 30“
Fr. 14. 09.2012	Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga Karlstraße 35, Raum G2
Sa. 15.09.2012	Braunschweiger Kulturnacht



**Das Modell des Büssing Aderthalbdeckers 6515 „Heinrich“ entsteht:
Vom ersten Entwurf der Kunststoff-Form bis hin zum fertigen Modell.**

Bild: Jens Winnig

Mit List und Tücke: Tw 41 zieht um!

Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Jens Winnig

Von Erich Kästner sind dem geneigten Leser viele weise Worte überliefert; unter Anderem befasste sich der Autor auch mit dem Dasein einer Straßenbahn:

DIE UNZUFRIEDENE STRAßENBAHN

*Sie hasste die gewohnte Strecke,
sprang aus dem Schienenstrang heraus
und wollte endlich einmal geradeaus,
statt um die Ecke.*

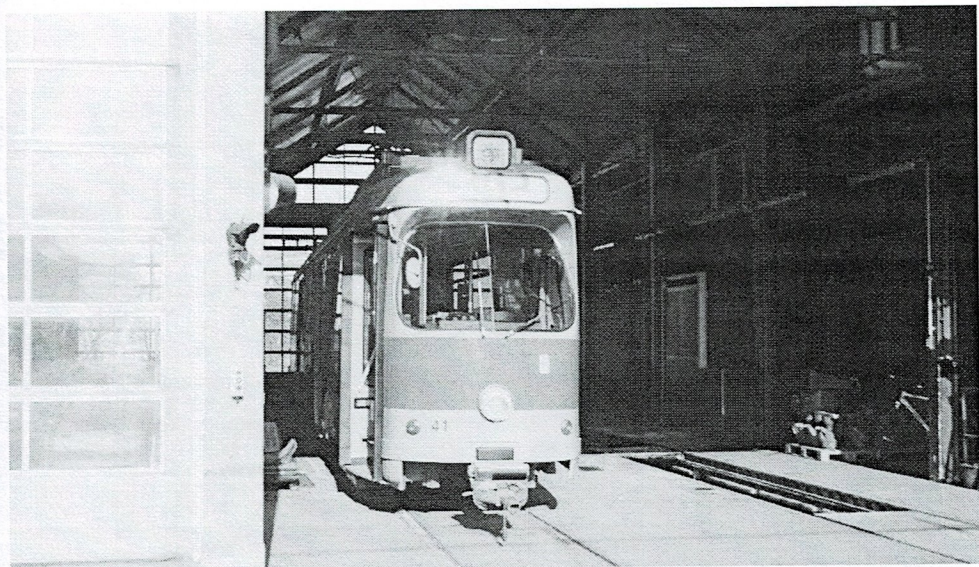
Ein Unglück gab's. Und keine Reise.

Erinnert euch, bis ihr es wisst:

*Wenn man als Straßenbahn geboren ist,
dann braucht man Gleise.*

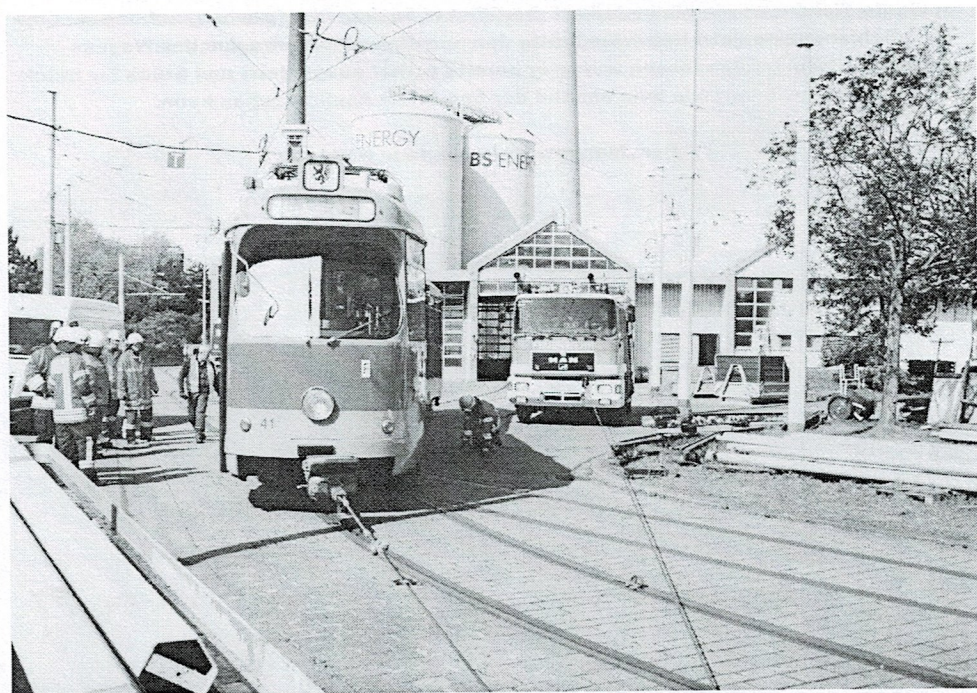
In diesen Zeilen findet sich das Schicksal unseres historischen Wagen 41 in bemerkenswerter Weise wieder. Zwar hasste er zuletzt weniger die gewohnte Strecke, denn Strecken im Liniendienst sind ihm seit seiner Außerdienststellung nach dem Eintreffen der 07er ohnehin verwehrt, dennoch dürfte ihm sein Standort in der mittleren Halle des Bth. „Hasenwinkel“ bitter aufgestoßen sein: Die Halle ward des Gleisanschlusses beraubt! Er fiel weg, weil der Hinterteil des Geländes, auf dem sich der Schienenweg in die Halle befand, durch ein siloartiges Gebäude des Heizkraftwerk Mitte bebaut werden musste. Nun fragt man sich, weshalb wurde der Wagen nicht VOR dem Entfernen der Gleise umgesetzt? Zum Einen fehlte ein alternativer Standort; die andere Hallenteile waren zu diesem Zeitpunkt belegt, zum Anderen kam die Entfernung der Gleise sehr abrupt, so dass keine andere Lösung gefunden werden konnte, als den Wagen dort zunächst zu belassen.

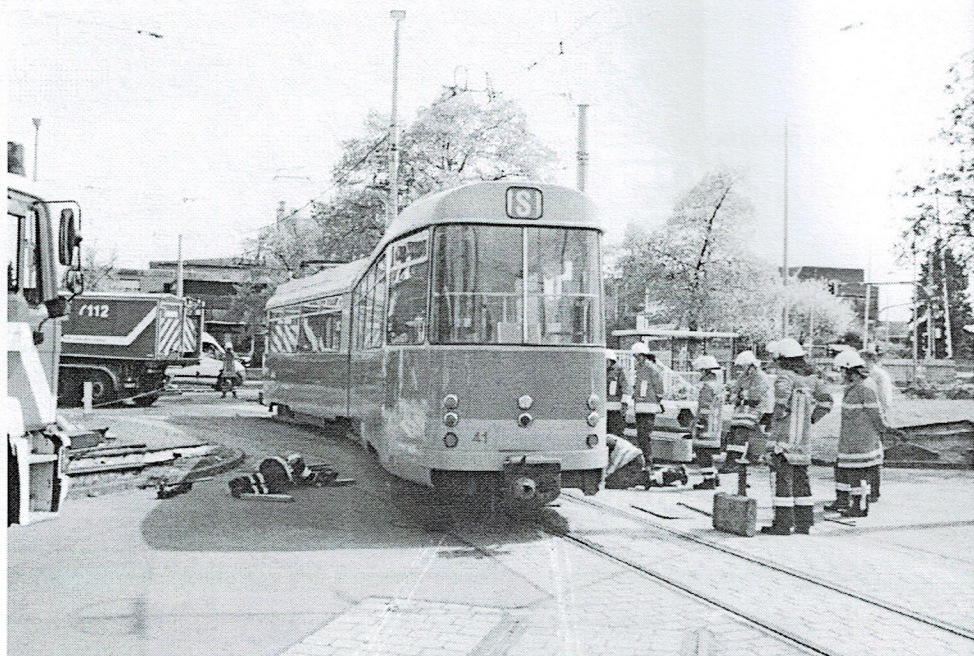
Inzwischen hatte sich die Lage dahingehend geändert, dass der linke Hallenflügel nach der Modernisierung der Baureihe 95 zur Verfügung stand. Es stellte sich uns die Frage, wie bekommt man einen Straßenbahnwagen ohne Gleise aus einer Halle? Tieflader? Zu teuer! Kletterweiche? Zu aufwändig! Lösung: Kräftig ziehen! Unter Mithilfe der Freiwilligen Feuerwehr und der Seilwinde eines Löschfahrzeuges haben wir Erich Kästner Lügen gestraft: Nicht immer braucht eine Bahn Gleise, denn im vorderen Gleisbereich trennten unseren Wagen lediglich knappe zwei Meter vom Netz. Also über den Asphalt! Mit viel Geduld, sowie List und Tücke, sprich dem gezielten Anheben des Wagenkastens, dem Justieren der Drehgestelle per Hand um die Kurvenradien zu simulieren damit das Gelenk nicht beschädigt wurde, zog die Seilwinde das Fahrzeug zurück ins Netz. KEIN Unglück gab's, sondern für uns einen wichtigen Schritt zur Erhaltung des Tw 41, für die Feuerwehr eine willkommene technische Übung. Allen Beteiligten dafür vielen Dank!



Der alte Standort im mittleren Hallenteil: Ursprünglich von der Rückseite her befahrbar, nun eine Falle!

Über eine Umlenkrolle zieht die Seilwinde des LF 24 an der Kupplung des Tw 41, so dass sich der Wagen zentimeterweise nach vorn bewegt.





Hier im Bild gut zu erkennen die Lücke im Gleisanschluss im Vorfeld der Halle: Eine geplante Weiche wurde nie installiert. Der Winkel, in dem Das Fahrzeug auf den rechten Schienenweg getroffen wäre, hätte den minimalen Kurvenradius des Wagens unterschritten. Infolgedessen wurde er bereits vorher ausgeleitet und Stück für Stück gezogen, wie man anhand der Spuren im Asphalt sehen kann.

Per „Manpower“ in die neue Heimat!





Oben dient ein Wechselader-LKW als Halter für die Stahlseil-Umlenkrolle gesichert von Posten der Feuerwehr. Durch eine umfassende Planung wurde der Verkehr auf der vielbefahrenen Hamburger Straße in keiner Weise beeinträchtigt. Unten Gruppenbild der Helfer der Freiwilligen Feuerwehr „Ortsfeuerwehr Innenstadt“.



Bilderbogen: Die Veranstaltungen der BIN

Zusammenstellung: Andreas Falkenhagen, Bilder: Christoph Heine, Jens Winnig

1. Osterfahrten der BIN e.V. in den Stöckheimer Zoo

Bereits ähnlich traditionell wie die Nikolausfahrten sind die beliebten Osterfahrten in den Zoo. Am 8. und 9. April 2012 ging es in Zusammenarbeit mit der Braunschweigischen Landessparkasse in den österlich dekorierten Wagen auf Tour.



2. Besichtigung des Bus-Betriebshof „Lindenberg“

Am 13.04. besichtigten interessierte BIN-Mitglieder die neuerrichtete Werkstatt des Bus-Betriebshofes. Im Vergleich zur alten Werkstatt kaum wiederzuerkennen präsentiert sich der neue Arbeitsbereich in moderner Architektur. In Glas und Stahl ist das Gebäude nach modernen Umweltschutz- und Arbeitsschutznormen ausgelegt. Die Führung wurde geleitet von Herrn Glaser, dem Betriebsleiter des Busbereichs der BSVAG; ihm möchten wir für die investierte Zeit herzlich Danken!



3. Jahreshauptversammlung und „Einrollen“

Am 10.03.2012 fand die Jahreshauptversammlung der BIN e.V. statt, wie in den Jahren zuvor legte der Vorstand einen Rechenschaftsbericht über die geleistete Arbeit sowie die finanzielle Situation des Vereins ab. Die Ergebnisse wurden kontrovers diskutiert, um im Groben eine weitere Vorgehensweise zum Erhalt und der Unterbringung der historischen Fahrzeuge festzulegen. Der JHV ging das obligate „Einrollen“ vorweg; zum Einsatz kam der dreiachsige MAN-Bus der KVG, gesteuert von unserem Vereinsmitglied Uwe Ahrens. Die Fahrt führte über Salzgitter du Wolfenbüttel, wobei das Alstomwerk sowie ein praktisch aufgegebener Busbahnhof ZOB SZ-Watenstedt mit dem kuriosen Straßennamen „Am Gummibahnhof“ passiert wurden.



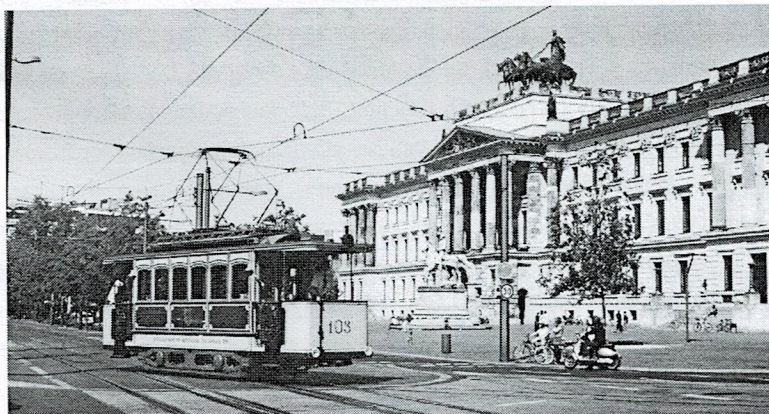


Rundfahrten mit Tw 103 zum „Internationalen Museumstag“

Text: Andreas Falkenhagen, Bild: Jens Winnig

Anlässlich des „Internationalen Museumstages“ 2012 fanden am Sonntag, dem 20. Mai Rundfahrten inklusive Erklärung historische Plätze und Gebäude mit dem eher selten im Netz zu sehenden Tw 103 statt. Die in der letzten BIN-Info angekündigte größer angelegte Veranstaltung zum Zwecke der Ausstellung aller historischen Fahrzeuge in BS konnte leider nicht durchgeführt werden, da Kosten und Aufwand schlichtweg zu hoch geworden wären, bzw. uns das Außengelände des Bth. „Hasenwinkel“ nicht zur Verfügung.

**Historische
Anmutung:
Tw 103 vorm
Braunschweiger
Residenzschloss.**



Neue Niederflur - Stadtbahnen für Braunschweig

Textzusammenstellung: Jens Winnig, Quelle: Presseinfo der BSVAG, Bild: Solaris

Fünfzehn neue Niederflur - Stadtbahnen hatte die Braunschweiger Verkehrs-AG im vergangenen Jahr in eine europaweite Ausschreibung gegeben und sich nun nach intensiver Prüfung und Wertung aller Angebote für einen Hersteller entschieden.

„Unter Berücksichtigung der bereits in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten Auswertungs-Matrix, hat die Solaris Bus & Coach S.A aus Polen mit ihren Bahnen vom Typ „Tramino“ das für uns beste Angebot unterbreitet“, erläutert Georg Hohmann, Vorstand der Braunschweiger Verkehrs-AG die Entscheidung. „Mit der Fa. Solaris aus Owinska in Polen hat sich ein mittelständisches Unternehmen in dieser europaweiten Ausschreibung durchgesetzt, welches mit seiner Unternehmensphilosophie und seinen handelnden Personen sehr gut zu uns passen wird“, freut sich Georg Hohmann über das Ergebnis. „Wir sind überzeugt, dass auf Seiten unseres Auftragnehmers mit Unterstützung bewährter Partner alles getan wird, um dieses Projekt zu einem Erfolg für die Braunschweiger Verkehrs – AG und unsere Kunden zu machen“, ergänzt der Vorstand.

Mit der Beschaffung 15 neuer Niederflur-Stadtbahnen und den damit verbundenen Investitionen setzt die Braunschweiger Verkehrs-AG ihre Bestrebungen zur Modernisierung des Fuhrparks, mit dem Ziel eines nahezu barrierefreien Schienenverkehrs in Braunschweig, fort. „Dies bedeutet neben einem gesicherten Einsatz niederflurgerechter Stadtbahnen auf fast allen Linien im Braunschweiger Stadtgebiet und einer hohen Kundenzufriedenheit auch eine deutliche Verbesserung des wirtschaftlichen Betriebes“, erklärt Dirk Fischer, Bereichsleiter Stadtbahn der Verkehrs-AG die Zielsetzung der Neubeschaffung. „Wir ersetzen hiermit Altfahrzeuge, die seit über dreißig Jahren im Einsatz sind und nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen können“, sagt Fischer. Vor der Entscheidung für einen Hersteller stand die europaweite Ausschreibung der neuen Bahnen, der 3 Bewertungskriterien, mit einer Gewichtung von 55 % für den Preis, 40 % für die Technik und erstmalig 5 % für das Design, zu Grunde lag. Von den sechs europäischen Unternehmen, die erfolgreich aus dem Teilnahmewettbewerb hervorgegangen sind, reichten im November 2011 vier Anbieter Ihre Angebotsunterlagen ein, von denen wiederum drei in die abschließende Wertung eingingen. „Die mit allen Anbietern im Rahmen des Vergabeverfahrens geführten Gespräche waren stets von einer offenen und konstruktiven Atmosphäre geprägt“, betont Dirk Neubauer, Abteilungsleiter Projektsteuerung und Einkauf bei der Braunschweiger Verkehrs-AG. „Grundsätzlich ist festzustellen, dass alle in der abschließenden Bewertung berücksichtigten Angebote aufgrund ihrer Fahrzeugkonfigurationen aus technischer Sicht den Zuschlag hätten erhalten können“, erklärt Neubauer weiter.

Die Projektgesamtkosten für die Beschaffung der 15 neuen Niederflur-Stadtbahnen liegen bei ca. 33,1 Millionen Euro netto. Die Fahrzeugkosten werden zu 50 % vom Land Niedersachsen über die Landesnahverkehrsgesellschaft gefördert. Die Auslieferung der ersten Bahn ist für Mai 2014 vorgesehen und soll im Dezember 2014 mit der 15. Stadtbahn abgeschlossen sein.

Technische Daten und Fakten

Hersteller Fahrzeugtyp	Tramino
Fahrzeu glänge	ca. 36,0 m
Anzahl Wagenteile	4
Niederfluranteil Fahrgastraum	100 %
Anzahl Fahrgäste bei 4 Personen/m ²	201 Fahrgäste
Anzahl Sitzplätze	77 Sitzplätze
Anzahl Stehplätze	124 Stehplätze
Türanlagen	6 Doppelschwenktüren
Rampe	an 1. Doppel-Tür

Ergänzungen zur Pressemeldung:

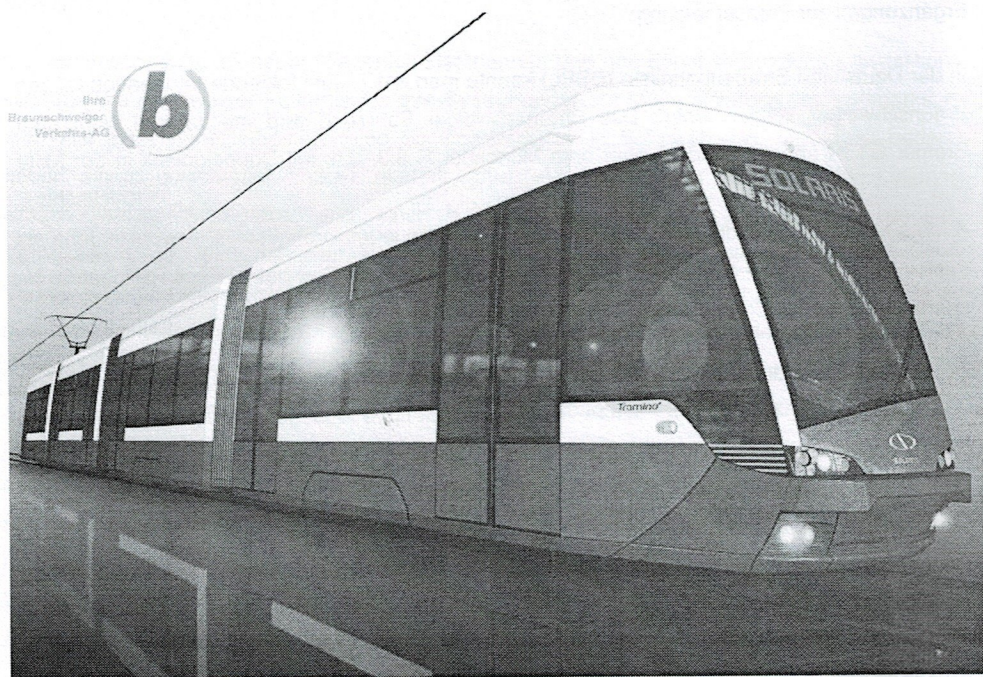
In der Deutschen Straßenbahnliste (DSBL) konnte man am 7. Juni folgende Information zu den Braunschweiger Wagen lesen: Das Braunschweiger Fahrzeug wird mechanisch nicht dem Bremer GT8N ähneln, sondern eher dem Münchner R 3.3, d.h. mit Doppelgelenk in der Mitte und Knickschutz.

Anders als alle GTx ist die Last auf die beiden Radpaare jedes Drehgestells -sowohl in Jena als auch in Braunschweig- gleichmäßig aufgeteilt (Original MAN/AEG angetriebenes Radpaar 66 %, Losradpaar 33 %).

Die Wagenkästen unterscheiden sich grundsätzlich von den herkömmlichen GTx. Sie bestehen -wie die 45 + 1 Tramino in Poznan- aus einem Gerippe aus geschweißten Stahlprofilen, beplankt mit Glas, GFK-Elementen und partiell Edelstahl- bzw. Alublechen, z.B. über den Fenstern. Das Dach wird wie bei den Traminos in Poznan als Aluminium-Glasfaser-Composite vorgefertigt, komplett verkabelt und mit vorinstallierten elektrischen Komponenten (außer Dachcontainer) aufgeklebt. Inzwischen veränderte Standards und Vorschriften lassen einen Nachbau der GTx heute nicht mehr zu. Geblieben sind das System mit einem Fahrwerk pro Wagenkastensegment und die Anordnung der Motoren außerhalb der Drehgestelle, wobei das bzw. in BS eines der mittleren Drehgestelle 2 angetriebene Radpaare besitzt. Die bei den GTx ungebremsten Laufradpaare erhalten bei den Traminos alle eigene Scheibenbremsen. Die elektrische Ausrüstung, insbesondere Antriebs- und Klimatechnik kommt wie in Jena von Vossloh-Kiepe.

Bei dem neuen Braunschweiger Straßenbahnwagen handelt es sich um den Tramino Jena, welcher ab Sommer 2013 dort ausgeliefert wird. Jena bekommt eine dreiteilige Zweirichtungsvariante von dem Typ. Braunschweig hat die vierteilige Variante in Einrichtungsausführung bestellt, welche durch einfügen eines weiteren Mittelteiles erfolgt.

Durch die Anlieferung der neuen Bahnen sollen die letzten Mannheimer Fahrzeuge und die unmodernisierten 81er Fahrzeuge abgestellt werden. Es bleibt nur zu hoffen, dass es in Braunschweig keine solchen Probleme mit den neuen Bahnen gibt, wie derzeit andere Städte bei der Stadler Variobahn haben, die auch Braunschweig angeboten wurde. Auch Braunschweig kennt solche Probleme, als alle 95er Bahnen abgestellt werden mussten und die 3 noch vorhandenen Altwagen noch mal zu Linieneinsätzen kamen. In München diskutiert man, wie man die Wartezeit bis neue Wagen geliefert werden mit Gebrauchtwagen zu überbrücken. Die Vertragsunterzeichnung zur Lieferung der Fahrzeuge ist Ende Juni zwischen Solaris und der Braunschweiger Verkehrs-AG erfolgt.



Neue Busmodelle nach Braunschweiger Vorbild

Text und Bilder: Jens Winnig

1. Modell Büssing - Anderthalbdecker 6515 „Heinrich“

Am 27. April 2012 wurde das Modell der Braunschweiger Zeitung vorgestellt. Es ist das absolute Ebenbild vom „Heinrich“ im Maßstab 1:87 (H0). Das Modell ist wesentlich Herrn Veit Kornberger von VK-Modelle aus Ratingen zu verdanken, der mit sehr viel Liebe zum Detail den Braunschweiger Büssing mit der Wagennummer 6515 umgesetzt hat. Unverbindliche Preisempfehlung für diese Modell in dieser Ausführung ist 39,95 €

Folgende Besonderheiten hat das Heinrich-Modell (bisher nicht marktüblich):

- dargestellte Frontscheibenbelüftungsdüsen
- nachgebildete Scheibenwischermotoren
- lenkbare Vorderachse
- mehrfarbiges Büssing-Logo auf der Front
- dargestellte Gummipuffer auf den Zierleisten der Türen
- zweifarbiges „Aero-Ludewig“-Logo hinter Tür 2
- Rückleuchte, Heck- und Frontblinker sind aus transparentem Kunststoff, in vorbildgerechten Farben von innen hinterlegt, silbern eingefasst

Folgende Details sind nur sehr selten bei anderen Modellen zu finden:

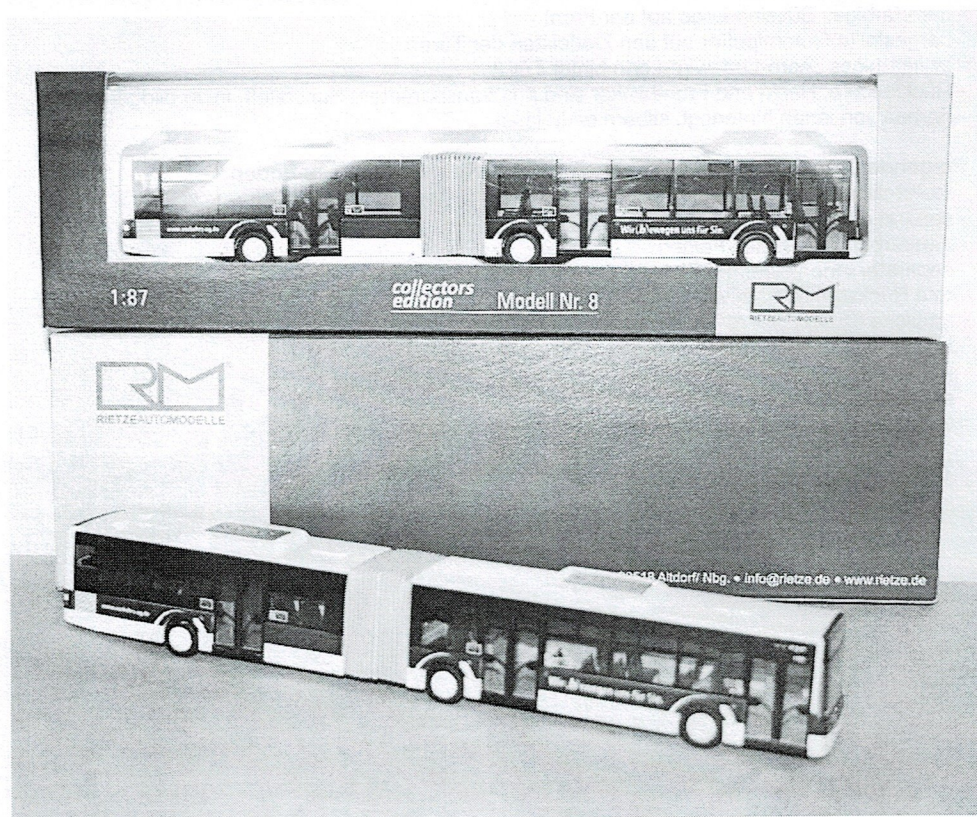
- mehrteilige Inneneinrichtung mit andersfarbigen Sitzen
- separat eingesetzter Schaltknüppel
- zweifarbig dargestellte Felgen
- separater innenliegender Zielschildkasten seitlich
- rote Rückstrahler, schwarz eingefasst
- amtliche Kennzeichen mit roter Zulassungsplakette (Niedersachsen) und TÜV-Stempel
- filigrane Anhängerkupplung
- transparente Dachluken
- separate montierte Scheibenwischer
- vorbildgerechte und vollständige Bedruckung rundum



2. Braunschweiger Verkehrs-AG Gelenkbus 1101 im Modell

Die Firma Rietze hat im Rahmen ihrer „collectors edition“ den Braunschweiger LionsCity Gelenkbus 1101 mit Klimaanlage auf den Markt gebracht. Das Modell ist auf Vorschlag unseres Vereinsmitgliedes Michael Marburger bei der Firma Rietze entstanden. Die „collectors edition“ wird seitens des Herstellers als limitierte Edition mit einer Auflage von 500 Stück herausgegeben, und weist viele Extras, wie Piktogramme, Kennzeichen usw. auf. Am Heck ist das CO₂-Plakat mit der Sonne als Werbung vorhanden.

Daher passt dieser Bus gut in die „Braunschweiger Sammlung“, welche seitens der Braunschweiger Verkehrs-AG und der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. in den letzten Jahren auf den Markt gekommen ist.



Linienchronik der Braunschweiger Straßenbahn – Teil 1

Text und Grafiken: Andreas Feist

Dieser Beitrag soll eine Lücke in der Dokumentation der Geschichte der Braunschweiger Straßenbahn schließen. Mit Hilfe dieser Linienchronik ist es möglich, die Entwicklung des Straßenbahnnetzes lückenlos zu verfolgen. Die Daten entstammen der vorhandenen Literatur, Zeitungsartikeln sowie eigenen Aufzeichnungen. Für die Beschreibung der Streckenverläufe dienten historische Stadtpläne. Es ist bei einer derartigen Zusammenstellung von Daten nicht ausgeschlossen, dass sich Ergänzungen und Korrekturen ergeben. Diese werden am Ende der Linienchronik aufgeführt.

Allgemeine Hinweise

Als Einstellungsdatum einer Linie wird nicht der letzte Betriebstag genannt, sondern der erste Betriebstag, an dem die Linie nicht mehr verkehrte. Ein Besonderheit bildet hier die Einstellung der Straßenbahnlinie A am 01.07.1954, die nicht mit Betriebsschluss sondern im Laufe des Tages stattfand. Umleitungen oder Einstellungen wegen Bauarbeiten oder aus anderen Gründen werden nur genannt, wenn nach dem Wegfall des Grundes die geänderte Streckenführung beibehalten wurde, wenn die Änderung längere Zeit anhielt oder die Änderung Auswirkungen auf das gesamte Liniennetz hatte. Die Inbetriebnahme von Wendeschleifen und Wendedreiecken ist berücksichtigt. E-Linien werden in dieser Chronik nicht berücksichtigt. Aufgrund von Fotos ist bekannt, dass es die Linien 1E, 2E, 3E und 4E zeitweise gab.

Straßennamen

Die in der Linienchronik aufgeführten Straßen und Plätze sind immer mit ihrem zeitgenössischen Namen genannt. Der Name passt somit zum vorangesetzten Datum der Linienchronik. Somit werden Vergleiche mit Fahrplanheften, Netzplänen und historischen Stadtplänen erleichtert. Nachfolgend sind sämtliche Straßennamen mit dem Datum ihrer Umbenennung aufgeführt. Die Jahreszahlen beziehen sich bis auf die Umbenennungen in den Jahren 1945/46, da zwischen 1942 und 1950 kein Adressbuch erschienen ist, auf die erste Nennung im Adressbuch der Stadt Braunschweig. Straßenverläufe, die aufgrund der heutigen Bebauung nicht mehr nachzuvollziehen sind, sind nachfolgend näher beschrieben.

Am Bahnhofs, ab 1893 Kalenwall

Kalenwall, ab 1938 Adolf-Hitler-Wall

Adolf-Hitler-Wall, ab 1945/46 Kalenwall

Am Bruchtor, ab 1955/56 Am Bruchtor

Am Museum, ab 1889 nicht mehr vorhanden,
Verbindung zwischen Ruhfäutchenplatz und Bohlweg,
parallel zu Hagenscharn und Dankwardstraße

Am Olympiawerk, ab 1983/84 Nordhoffstraße

Am Petritore, ab 1966/67 Celler Straße, zwischen Petritorwall und Petritorbrücke

Am Steintore, ab 1898 Museumstraße

Am Wilhelmitore, ab 1905 Wilhelmitorwall

Augustplatz, südlicher Teil ab 1905 Am Augusttore, ab 1965/66 John-F.-Kennedy-Platz

1965/66 John-F.-Kennedy-Platz

Augusttorpromenade, ab 1905 Augusttorwall

Bahnhofplatz, ab 1961/62 nicht mehr vorhanden,
Platz an der Ostseite des alten Hauptbahnhofs

Bahnhofstraße, ab 1961/62 Am Alten Bahnhof

Bodestraße, ab 1930 Wilhelm-Bode-Straße

Bruchtorpromenade, ab 1905 Bruchtorwall
Bruchtorwall, ab 1938 Adolf-Hitler-Wall
Adolf-Hitler-Wall, ab 1945/46 Bruchtorwall

Eisenbüttel, ab 1883 Eisenbütteler Straße

Fallersleber-Tor-Promenade, ab 1905 Fallersleber-Tor-Wall

Friedrich-Wilhelm-Platz, ab 1929 Friedrich-Ebert-Platz
Friedrich-Ebert-Platz, ab 1934 Friedrich-Wilhelm-Platz
Friedrich-Wilhelm-Platz, ab 1937 Adolf-Hitler-Platz
Adolf-Hitler-Platz, ab 1945/46 Friedrich-Wilhelm-Platz

Friedrich-Wilhelm-Straße, ab 1929 Rathenaustraße
Rathenaustraße, ab 1934 Friedrich-Wilhelm-Straße

Geysosstraße, teilweise ab 1925 Am Nordbahnhof

Hamburger Straße, teilweise ab 1945/46 Mühlenpfordtstraße und Rebenring

Hermann-Göring-Allee, ab 1945/46 Ebertallee

Husarenstraße, ab 1929 Bebelstraße
Bebelstraße, ab 1934 Husarenstraße

Kaiser-Wilhelm-Straße, ab 1929 Friedensallee
Friedensallee, ab 1934 Kaiser-Wilhelm-Straße
Kaiser-Wilhelm-Straße, ab 1945/46 Jasperallee

Karrenführerplatz, ab 1975/76 Karrenführerstraße. Der Karrenführerplatz ist nicht mehr vorhanden. Er war umgeben von Bohlweg, Karrenführerstraße, Wüsteworth und Langedammstraße. Die Lage entspricht dem heutigen Standort des Warenhauses „Galeria Kaufhof“.

Landstraße, ab 1961/62 Franz-Trinks-Straße

Leipziger Straße, teilweise ab 1967/68 Alte Leipziger Straße

Neue Promenade, ab 1905 Pockelsstraße

Rebenstraße, ab 1952 Rebenring

Petritorpromenade, ab 1905 Petritorwall

Sandweg, ab 1952 Magnitorwall

Siegesplatz, ab 1929 Lessingplatz

Lessingplatz, ab 1934 Siegesplatz

Siegesplatz, ab 1945/46 Lessingplatz

Steintorpromenade, ab 1905 Steintorwall

Taschenstraße, ab 1952 nicht mehr vorhanden, ehemalige nördliche Verlängerung der Kuhstraße bis zur Langedammstraße

Ulmenweg, ab 1976/77 Rüsterweg

Wendentorpromenade, ab 1905 Wendentorwall

Wolfskamp, ab 1894 Weststraße

Weststraße, ab 1935 Hugo-Luther-Straße

Wilhelmitorpromenade, ab 1905 Gieselerwall und Wilhelmitorwall

Wüsteworth, ab 1975/76 nicht mehr vorhanden, ehemalige Verbindung zwischen Langedammstraße und Karrenführerstraße/Ölschlägern.

Im Laufe der Zeit wurden aus verschiedenen Gründen die Verläufe einiger Straßen geändert, Straßen neu geschaffen oder aufgehoben. Sofern dies nicht bereits im oben dargestellten Verzeichnis geschehen ist, soll dies hier kurz erläutert werden:

Auf dem Altstadtmarkt gab es keine Gleisverbindung zwischen den Strecken zum Madamenweg und nach Ölper. In Richtung Madamenweg führten die Gleise aus der Gördelingerstraße über die Ost- und Südseite und bogen dann in die Straße An der Martinikirche ein. Die Gleise aus Richtung Ölper führten aus der Breiten Straße auf die Nordseite und über die Ostseite in die Brabantstraße. Auf der Ostseite des Altstadtmarktes kreuzten sich die Gleise im spitzen Winkel. Bis 1960 befand sich Braunschweigs Hauptbahnhof südlich des Friedrich-Wilhelm-Platzes am südlichen Ufer der Oker. Vom Bruchtorwall aus gab es eine Abzweigung, die über eine Brücke führte und auf der östlichen Seite des Bahnhofsgebäudes endete.

An fast gleicher Stelle befindet sich heute noch eine Brücke. Das Empfangsgebäude des „alten Bahnhofs“ existiert noch und beherbergt heute eine Bank.

Infolge des Baus des neuen Hauptbahnhofs wurde der damalige Augustplatz, heute John-F.-Kennedy-Platz, extrem verändert. Der südliche Teil des John-F.-Kennedy-Platzes hieß ursprünglich Am Augusttore. Der eigentliche Augustplatz lag etwa dort, wo heute die nördliche Fahrbahn der Kurt-Schumacher-Straße auf den John-F.-Kennedy-Platz trifft und zog sich bis zur westlichen Randbebauung des heutigen Platzes.

Der ursprüngliche Verlauf der Auguststraße zum John-F.-Kennedy-Platz lag dort, wo sich heute noch die östliche Randbebauung der Auguststraße befindet. So führte die Auguststraße nicht direkt über Augustplatz zum Augusttor, sondern stieß auf das östliche Ende des Augustplatzes. Der gesamte Verkehr mußte also aus Richtung Innenstadt kommend eine Kurve in Richtung Westen auf den Augustplatz nehmen und anschließend in Richtung Süden abbiegen, um zum Augusttor zu gelangen. Am Radeklint bestand bis Anfang der 1960er Jahre die Straßenverbindung der Celler Straße zwischen Radeklint und Petritorwall noch nicht. Deshalb mußte der Verkehr den Umweg von der Celler Straße über Petritorwall und Am Neuen Petritore zum Radeklint nehmen. Dieser Zickzackkurs war ein Relikt aus der Zeit, als die Stadt noch durch eine Stadtmauer und Stadttore gesichert war. Ähnliche Straßenverläufe finden sich heute noch am Wilhelmtor, am Hohetor, am Wendetor und am Fallersleber Tor, wenn auch in einer einfacheren Form.

Zwischen Radeklint und Bäckerklint bestand ebenfalls bis Anfang der 1960er Jahre eine namenlose Verbindungsstraße.

Der Hagenmarkt wurde im Laufe der Zeit an allen vier Seiten von Straßenbahnen befahren. Um den Streckenverlauf genauer zu dokumentieren, wird in der Linienchronik angegeben, an welcher Seite des Hagenmarkts die jeweilige Straßenbahnlinie verkehrte.

Beim Ausbau der Wolfenbütteler Straße zu einer Autostraße entstand Ende der 1960er Jahre auch das Kreuz Braunschweig Süd. Dadurch wurde die direkte Straßenverbindung Wolfenbütteler Straße – Leipziger Straße unterbrochen und ein Teil der Leipziger Straße zur Sackgasse. Dieser Teil trägt heute den Namen Alte Leipziger Straße.

Der Waisenhausdamm entstand erst nach Anfang der 1950er Jahre infolge der starken Zerstörungen in dieser Gegend, um die enge Münzstraße zu entlasten.

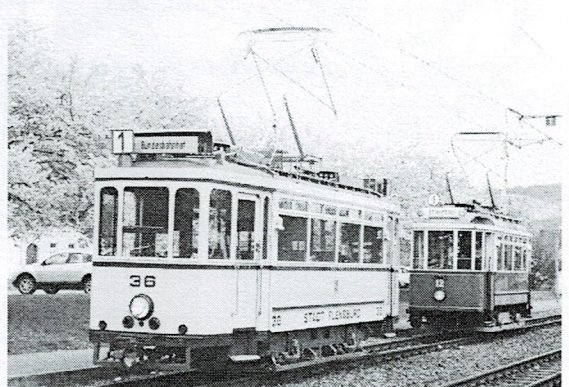
-wird fortgesetzt-

Ehemaliger Flensburger Tw 36 fährt wieder

Text und Bild: Jens Winnig

Nachdem Thüringen in Meiningen schon seit Jahren ein Ausbesserungswerk (Die „Dampfloklinik“) für Dampflokomotiven von Verkehrsunternehmen und Vereinen hat, entwickelt sich Werkstatt der Geraer Verkehrsbetriebe zu einer vergleichbaren Institution für Straßenbahnen. Nach dem in den letzten Jahren lediglich vereinzelt Arbeiten durchgeführt wurden, vor allem im Sonderwagensegment, kommen nun seit 2010 auch verstärkt andere Kunden nach Gera. Einer der ersten Kunden war das dänische Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm mit dem ehemaligen Flensburger Tw 36. Er wurde 1926 von der Firma HaWa (Hannoversche Waggonfabrik) für Flensburg in einer Serie (33-36) von 4 Wagen gebaut. Die Werkstatt hat in den letzten zwei Jahren den Flensburger Tw 36 komplett auseinandergenommen und wie neu aufgearbeitet. Ein Vorteil war, dass das Museum einen weiteren identischen Wagen aus Flensburg besitzt, der ebenfalls nach Gera gebracht wurde, damit die Werkstattmitarbeiter den zweiten Wagen vermessen konnten. Der unrestaurierte Wagen soll nun verkauft werden; wenn sich kein Käufer findet, wird er nach Ausbau von Ersatzteilen verschrottet. Im Vorfeld wurde mit der Werkstatt abgestimmt, welche Zulassung der Wagen nach dem Renovieren erhalten soll. Dementsprechend wird nach diesen Voraussetzungen die Aufarbeitung gestartet und zeitgleich alles für die Genehmigung unternommen. Am 4. April 2012 war es nun soweit, der Flensburger Triebwagen 36 drehte seine Runden über das Netz der Geraer Verkehrsbetriebe und es fand die Abnahme vom Verein und Verkehrsbetrieb statt. Anschließend wurden die Fahrer des Museums in dem Wagen eingewiesen und gegen 18 h rückte der Wagen wieder in die Werkstatthalles ein um am 31. Mai 2012 seine Heimfahrt über Flensburg anzutreten. Am 2. Juni, vor genau 39 Jahren wurde die Straßenbahn in Flensburg eingestellt, wurde der Wagen bei einem Mobilitätsfest in Flensburg vorgestellt. Anschließend ging es weiter ins Straßenbahnmuseum nach Dänemark, wo der Wagen jetzt die Besucher vom Parkplatz zu den Wagenhallen chauffiert werden.

Wir wünschen unseren Freunden in Dänemark eine unfallfreie Fahrt mit Ihrem Schmuckstück und gratulieren den Mitarbeitern in Gera für Ihre tolle Arbeit und Betreuung vor Ort. Wer sich ein Bild von der Werkstatt in Gera machen möchte, dem seien die Tage der offenen Tür dort empfohlen.



24. AHN-Tagung vom 19. – 22. April in Düsseldorf

Text und Bild: Jens Winnig

Die 24. AHN-Tagung fand dieses Jahr in Düsseldorf statt, wo der dortige Verein Linie D ein volles Programm für die Teilnehmer auf die Beine gestellt hat. Nach der Begrüßung durch Herrn Biesenbach, Sprecher des Vorstandes der Rheinbahn, wurde von Herrn Sievers, Linie D, das Tagungsprogramm „Heute aktiv – und morgen?“ vorgestellt, bevor die Referenten der Vereine mit ihren Vorträgen begannen. Es sprach Herr Bäumeier vom Verband der Deutschen Museums- und Touristikbahnen (VDMT) über die Gewinnung von aktiven Mitgliedern in den nächsten Jahrzehnten. Ein Tenor ist, Kinder und Jugendliche heute mit dem „Virus Museumsbahn“ zu infizieren, damit sie es als Hobby fortführen. Zudem gibt es größere Probleme, Kinder/Jugendliche aus anderen Kulturkreisen mit unserem Geschichtsbewusstsein für Historie zu begeistern.

Ebenso wurden Blicke in eher „trockene“ Themen wie Archivierung und Lagerung von Dokumenten geworfen. Es wurde drüber diskutiert, dass es künftig schwerer sein wird, digitale Bilder aufzubewahren als derzeit Dokumente in Papierform. Auch die Aufarbeitung und Unterhaltung von Fahrzeugen wurde bei der Tagung durch Erfahrungsberichte von den Vereinen erörtert, dieses Jahr u.a. anhand des neuen Potsdamer Triebwagen 9 aus dem Jahr 1907.

Zum Abschluss des Tagungsprogramms sprach noch der Vorstand der Rheinbahn, Klaus Klar zum Thema „Die Bedeutung der historischen Bahnen für die Rheinbahn“. Für die Rheinbahn sind die historischen Fahrzeuge bei Straßenbahn und Omnibus ein wichtiger Image-Faktor für die Darstellung der Unternehmensgeschichte und -entwicklung. An jedem Veranstaltungstag wurde das Netz der Rheinbahn mit immer unterschiedlichen Museumswagen befahren. Die Rheinbahn und Linie D haben einen sehr großen Wagenbestand, der nach Willen des Vereins langfristig auf dem Betriebshof „Am Steinberg“ ein Zuhause finden soll. Dieser Betriebshof wurde im Sommer 2011 geschlossen und nun wird in der Stadt debattiert, was mit dem unter Denkmalschutz stehenden Gebäudekomplex geschehen soll.

Den Abschluß der Tagung bildete am Sonntag ein Straßenbahnkorso von 11 Fahrzeugen. Nächstes Jahr findet die 25. Jahrestagung der AHN in Nürnberg statt, zum ersten Mal im Herbst, da ab diesem Herbst das Museum St. Peter saniert wird bis in dem Frühjahr hinein. 2014 findet die Tagung in Schwerpunktmäßig in Hannover statt, mit Ausflügen zum Hannoverschen Straßenbahnmuseum in Wehmingen und nach Braunschweig.



Das *besondere* Bild!

