



Erweiterte und
korrigierte Ausgabe

BIN Info Digital

Die digitale Vereinszeitschrift der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Ausgabe 2/2024

Jahrgang 2

Kostenlos



Highlights dieser Ausgabe:

In Planung: Bestellung neuer Vereinskleidung

Ausbildung bei der Verkehrs-GmbH – Ein Azubi erzählt (Teil 3)

Ehemaliger BSVAG Wagen 0210 – Ein alter Braunschweiger Löwe kehrt zurück

10 Jahre induktiv – emil feiert Jubiläum



Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Terminkalender	4
Wichtige Hinweise des Vorstandes	4
In Planung: Bestellung neuer Vereinskleidung.....	5
Ältere „BIN-Info“ werden digital	6
Modellbusse aus Braunschweig – Teil 1: Büssing	8
Ausbildung bei der Verkehrs-GmbH – Ein Azubi erzählt (Teil 3)	10
Neue Auszubildende bei der BSVG	11
Elektrisch nach Wolfenbüttel.....	12
Ehemaliger BSVAG Wagen 0210 – Ein alter Braunschweiger Löwe kehrt zurück	13
„Wir wollen was machen!“ – Jugendgruppe reinigt Triebwagen 41.....	19
Rückwärts durch den Inselwall.....	20
10 Jahre induktiv: emil feiert Jubiläum	23
Dieses Jahr vor 50 Jahren – Erinnerungen an die 74er Busse	28
Das besondere Bild zum Schluss	29

Titelbild oben: *Der Büssing Anderthalbdecker „Heinrich“ an der Ersatzhaltestelle Altstadtmarkt. Während der Veranstaltung „Trendspotterlebnis“ am 28./29.09.2024 konnten zahlreiche Fahrgäste während unserer „Rundfahrten im Oldtimer“ den Bus hautnah erleben.*

Titelbild unten links: *„Wir wollen was machen!“ – Jugendgruppe reinigt Triebwagen 41*

Titelbild unten Mitte: *Ausbildung bei der Verkehrs-GmbH – Ein Azubi erzählt (Teil 3)*

Titelbild unten rechts: *Ehemaliger BSVAG Wagen 0210 – Ein alter Braunschweiger Löwe kehrt zurück*

Impressum

Die „BIN-Info“ ist offizielle Vereinszeitschrift der

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Herausgeber

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)

Postfach 2414, 38014 Braunschweig

Vereinsregister: Amtsgericht Braunschweig VR 3786

E-Mail: info@bin-info.de

Internet: www.bin-info.de

Facebook: [Binnahverkehr](https://www.facebook.com/Binnahverkehr)

Instagram: [bsinahverkehr](https://www.instagram.com/binahverkehr)

Vorstand

Vorsitzender: Dirk Rühmann

1. stellv. Vorsitzender: Christoph Heine

2. stellv. Vorsitzender: Jan-Niclas Eichstädt

Kassengeschäftsführer: Ingo Bettermann

Bankverbindung

IBAN: DE20 2505 0000 00020065 67

BIC: NOLADE2HXXX

Kreditinstitut: Braunschweigische Landessparkasse

Kontakt zur Redaktion

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)

Redaktion BIN-Info, Postfach 2414, 38014 Braunschweig

E-Mail: redaktion@bin-info.de

Telefax: 0531 9665296

Redaktion und V.i.S.d.P.

Christoph Heine

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Jens Ehlers, David Köhler, Bjarne Stichnoth, Bernd Hantschick, Stefan Meyer und Christoph Heine

Hinweise:

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.

Auflage:

Online-Ausgabe (nur zum Download)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers © 2024.

Werden Fotos (Digital und Papier), Dias, Manuskripte sowie jede andere Form von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechenden 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.

Terminkalender

von der Redaktion

Freitag, 15. November

19:00 Uhr

Vereinsabend: Besuch der BSVG und Abschlussbesprechung Nikolausfahrt

Ort: Heinrich-Jasper-Haus, Tostmannplatz 12, 38108 Braunschweig

Hinweis:

Um eine verbindliche Anmeldung wird gebeten!

(per E-Mail an info@bin-info.de oder WhatsApp Nachricht)

Freitag, 6. Dezember

15:00 Uhr

Nikolausfahrt

Vorbereitungen (u.a. Nikolausbeutel und Schmücken der Fahrzeuge)

Freitag, 6. Dezember

18:00 Uhr

Weihnachtsfeier

Eine separate Einladung erfolgt zum späteren Zeitpunkt

Samstag, 7. Dezember

8:00 Uhr

Nikolausfahrt „Mit der Straßenbahn zum Nikolaus“

Weitere Informationen zu einem späteren Zeitpunkt

Sonntag, 5. Januar 2025

10:15 Uhr

Neujahrsfahrt

Ort: Haltestelle Hauptbahnhof

Fahrpreis: 6,50 Euro (Erwachsene) und 3,50 Euro (Kinder - 6 bis 14 Jahre)*

** Preisanpassungen sind möglich.*

Wichtige Hinweise des Vorstandes

Für einen schnelleren Austausch über aktuelle Themen haben wir eine **interne WhatsApp Gruppe** eingerichtet.

Falls ein Vereinsmitglied Interesse haben sollte, der Gruppe beizutreten, der teilt dies bitte dem 1. stellv. Vorsitzenden Christoph Heine mit einer kurzen Einwilligung mit.

Zahlung des Vereinsbeitrages für das Jahr 2024

Wir bitten alle Vereinsmitglieder ohne SEPA-Mandat, den Vereinsbeitrag auf das Vereinskonto zu überweisen!

In Planung: Bestellung neuer Vereinskleidung

von der Redaktion (Bilder: Hersteller)

Eine gute Nachricht für unsere neuen Mitglieder, denn der Vereinsvorstand möchte gerne neue Vereinskleidung bestellen.

Die Vereinskleidung wird es wieder in verschiedenen Varianten geben, zudem wird jedes Kleidungsstück mit dem Vereinslogo bestickt.



Poloshirt

28,00 Euro*



Sweatshirt

36,00 Euro*



Kapuzen-Sweatshirt

45,00 Euro*



Abbildung kann abweichen

Fleecejacke

38,00 Euro*



Winterjacke

47,00 Euro*

***Die Preise sind Endpreise inkl. Bestickung. Der Preis kann je nach Abnahmemenge jedoch noch leicht abweichen!**

Die genaue Abwicklung (Bestellung und Zahlung) wird separat per E-Mail oder spätestens beim nächsten Vereinsabend im November bekannt gegeben.

Ältere „BIN-Info“ werden digital

von Jens Ehlers (Fotos: Jens Ehlers)

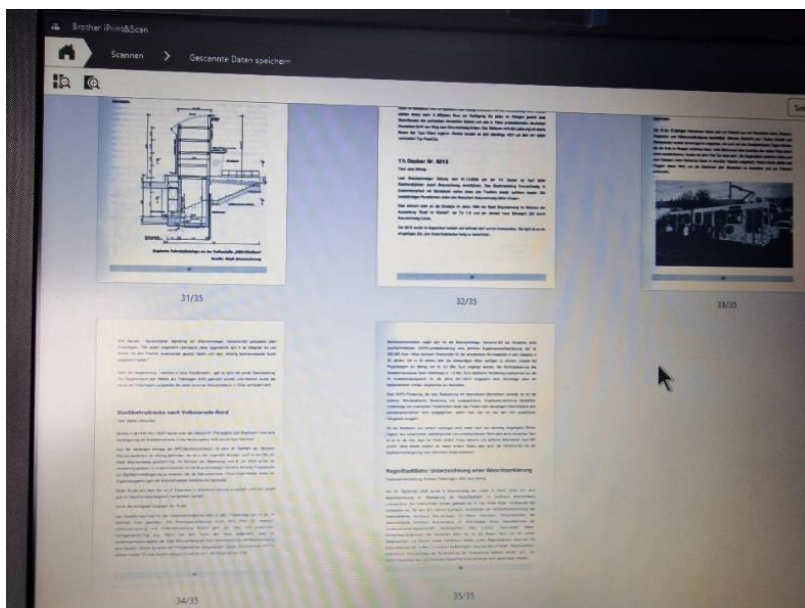
Bei Übernahme der Webseite www.bin-info.de kam bereits die Idee auf, unsere Vereinszeitung BIN-Info in Zukunft digital anzubieten, die neueren Ausgaben sind es ja bereits. Allerdings kam bei mir dann die Überlegung auf, auch unsere alten Ausgaben seit der Vereinsgründung im Jahr 1995 ins digitale Zeitalter zu holen.

Ich startete einen Aufruf unter den Mitgliedern und tatsächlich fand sich ein Mitglied mit einer umfangreichen Sammlung gedruckter Ausgaben. Nach kurzem Austausch bekam ich die Hefte zugesandt und es ging ans Digitalisieren. Dazu wurden die Hefte gesichtet und per Flachbettscanner als pdf-Datei gescannt. Insgesamt waren es 40 Hefte, die an mehreren Tagen gescannt, bearbeitet und für die Homepage vorbereitet sowie veröffentlicht wurden.



Der Bilderstapel der gescannten Hefte.

Dazu kamen noch ältere bereits digital vorhandene Ausgaben, so dass unser Archiv immer mehr wächst.



Leider ist das Archiv noch nicht vollständig, daher hier mein Aufruf: Wer noch fehlende Exemplare beisteuern kann, setze sich doch bitte mit mir in Verbindung.

Die gedruckten Exemplare werden natürlich zurückgesandt.

BIN Info Archiv Jahr 2017



BIN Info Archiv Jahr 2016



Viele ältere BIN-Info sind bereits auf unserer Webseite zu finden:

<http://www.bininfo.de/archiv-der-aelteren-ausgaben.html>

Hier ein Blick auf die Jahrgänge 2016 und 2017.

Es fehlen folgende Ausgaben / Hefte:

1999 die Ausgaben 02 und 04

2000 die Ausgaben 03 und 04

2002 die Ausgabe 01

2006 die Ausgabe 04

2007 die Ausgabe 02

2014 die Ausgabe / Heft 02

2018 alle Ausgaben

2019 alle Ausgaben

2020 die Ausgaben 02 bis 04 (sofern es sie gab)

2021 und 2022 (sofern es sie gab)

Wer also helfen kann, hier meine Kontaktdaten:

Telefon: 04181 2324007, E-Mail: ehlersjens@gmx.de

Modellbusse aus Braunschweig – Teil 1: Büssing

von Jens Ehlers (Fotos: Jens Ehlers)

Ich selber besitze eine recht umfangreiche Modellbussammlung. Deshalb möchte ich dem geneigten Leser einmal ein paar Busmodelle vorstellen, die es als Braunschweiger Modelle gegeben hat.

Beginnen wir mit den Modellen vom Hersteller Büssing. Als Modellhersteller sind hier Brekina, Wiking, VK-Modelle und S.E.S. zu nennen.



Büssing Ludewig Anderthalbdecker „Heinrich“, Werbung „Jägermeister“ in 3 Zielvarianten. Hersteller: VK Modelle



Büssing Senator, „Linie 19 Hauptbahnhof“. Hersteller: Wiking



Büssing Ludewig Anderthalbdecker, KVG Braunschweig, „Linie Schulbus“. Hersteller: VK-Modelle



Büssing Senator, Gerätewagen. Hersteller: Wiking



Büssing Ludewig Anderthalbdecker, Werbung „alles fertig gekocht – Meinecke“, „Linie A Wolfenbüttel“. Hersteller: Brekina



Büssing Senator, Werbung „Braunschweiger Bier“, „Linie 1 SZ-Lebenstedt“. Hersteller: Wiking



Büssing Senator, Werbung „Jägermeister“, „Linie 20 Wolfenbüttel“. Hersteller: Wiking



Büssing 6500 T, Werbung „Reisky Schuhe“, „Linie 16 Eichendorf Siedlung“. Hersteller: Brekina

Dann gab es noch zwei Modelle, die keinen direkten Bezug zur Braunschweiger Verkehrs-GmbH/AG haben, aber dazu passen:

Hier handelt es sich um Doppeldecker-Modelle zum Jubiläum von Heinrich Büssing.
Hersteller: S.E.S. Modelle



Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Die Liste soll mit Modellen von MAN, Mercedes Benz und Solaris sowie den Tram Modellen fortgesetzt werden.

Ausbildung bei der Verkehrs-GmbH – Ein Azubi erzählt (Teil 3)

von David Köhler (Foto: David Köhler)

Bevor wir mit der Erzählung fortsetzen, wurde ich durch einige Vereinsmitglieder gebeten, das Thema der MPU (medizinisch-psychologische Untersuchung) ein wenig zu erläutern.

Die MPU ist nicht mit der „Normalen“ vergleichbar. Im Volksmund nennt man sie auch liebevoll „Idiotentest“. Es handelt sich eher darum festzustellen, ob die untersuchte Person bereits einen Entwicklungsstand und die Reife erreicht hat, um ein Kraftfahrzeug der D-Klasse sicher zu führen.

Dabei besteht die Untersuchung aus insgesamt vier Teilen:

1. Fragebogen
2. Reaktionstest
3. Körperliche Untersuchung
4. Psychologische Untersuchung

Insgesamt hat diese Untersuchung rund zwei Stunden gedauert und das Ergebnis wurde per Post direkt an das Straßenverkehrsamt verschickt. Und natürlich wurde diese erfolgreich bestanden, sonst würde ich ja nicht seit mittlerweile zwei Jahren Bus fahren.

Wo waren wir? Ach, beim Telefonischen Kundenservice. Nach meiner Woche dort ging es erstmal in den Urlaub. Ein wenig Erholung tut immer gut und, da es noch die Corona-Zeit war, ging es aus dem Urlaub in die Quarantäne da ich mich irgendwo, irgendwie mit dem Virus angesteckt hatte. Als „Homeoffice“ Aufgabe bekam ich dann den Auftrag eine Präsentation zum Vergleich der beiden Berufsfelder der Fachkraft im Fahrbetrieb sowie des Berufskraftfahrers zu erstellen, diese sollte dann bei zukünftigen Schulungen und Co genutzt werden.

Am 17.01.2022 war es dann soweit: **Die Fahrschule beginnt!** Mit dem Fahrschulbus 1807 wurden die ersten kleinen Schritte getätigt. Erst wurde morgens die Theorie durchgenommen und dann ging es nach dem Mittag auf den Bock und raus in die freie Wildbahn.

Die Theorie bestand größtenteils aus dem Lernen mit einer App, in der Fragebögen abgearbeitet wurden. Natürlich konnten wir bei Fragen immer unseren Fahrlehrer Herrn Kreye ansprechen. Als Neuling zu dem Thema motorisierter Verkehr (zu diesem Zeitpunkt hatte ich meinen Autoführerschein noch kein Jahr!) wurde diese Gelegenheit öfters mal genutzt. Besonders wichtig war die sogenannte „Abfahrtskontrolle“.



1807 als Fahrschule in Broitzem, Turmstraße.

Im Theorieunterricht wurde uns alles Wichtige dazu vermittelt und in der Praxis wurde diese auch am 1807 durchgeführt. Sinn dieser ist die Gewährleistung der Betriebs- und Verkehrssicherheit. Wenn man Schäden o.Ä. frühzeitig am Bus erkennt, lässt sich das Risiko für Pannen oder Unfälle reduzieren. Als Teil der TÜV-Prüfung musste eine Abfahrtskontrolle mittels „Kärtchen“ erfolgen. Auf diesen stehen verschiedene Aufgaben, die man dann dem Prüfer demonstrieren muss. Klassische Themen sind Reifen, Spiegel, Sicherheitseinrichtungen (also Nothämmer, Verbandskasten, Feuerlöscher ...) und noch einige andere.

Während der Fahrt wurden dann verschiedene „Grundfahraufgaben“ gemacht. Eine meiner Aufgaben bei der Prüfung war „Fahren nach rechts rückwärts unter Ausnutzung einer Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt“. Aber auch andere Aufgaben standen auf der Tagesordnung wie das „Rückwärtsfahren in eine Parklücke“.

Die meisten Linien wurden in der Praxiszeit abgefahren und gelernt. Aber auch kleine „Aufträge“ mussten wir durchführen. So zum Beispiel hatten wir in der Phase des eCitaro Testwagens eine Auswechslung auf der alten 426 und mussten ihn gegen den 1203 tauschen. Tatsächlich sind wir auch die ehemalige Buslinie 493 abgefahren, vom Rathaus nach Neuerkerode. Leider ergab sich nie die Möglichkeit für mich, diese nach dem Erwerb des Führerscheins zu fahren. Irgendwann zwischendurch wurde die Theorie mit 0 Fehlerpunkten bestanden und ab dann begann das volle Training für die praktische Prüfung. So wurden nach und nach die Abfahrtskontrolle geübt, Grundfahraufgaben gefahren und natürlich auch die Beleuchtungsfahrt, Autobahn und Überlandfahrten durchgeführt, bis es am 09.06.2022 so weit war und ich die Prüfung machen durfte. Ich war sehr aufgeregt, es hing ja einiges davon ab, ob ich bestehe oder nicht. Die, die mich kennen wissen, dass ich in Hemd und Krawatte fahre, so auch an diesem Tag. Im Nachhinein betrachtet war das wohl nicht so praktisch, weil das Hemd durch den Prüfungsdruck und die Natur des menschlichen Körpers unter den Armen ziemlich nass war.

Naja, rein in die Waschmaschine damit 😊. **Die Prüfung wurde (natürlich) bestanden!**

Neue Auszubildende bei der BSVG

von David Köhler

Zum 01.08.2024 haben insgesamt zehn neue Auszubildende als Fachkraft im Fahrbetrieb und Berufskraftfahrer*in bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH angefangen. Somit beträgt die aktuelle Anzahl an Azubis zweiundzwanzig. Die Ausbildung KFZ-Mechatroniker*in, Bereich Nutzfahrzeuge, wurde dieses Jahr nicht angeboten. Die Ausbildung haben zum 18.06.2024 zwei Azubis beendet.

Wir wünschen viel Erfolg in der Ausbildung und im weiteren Berufsleben!

Elektrisch nach Wolfenbüttel

von Bernd Hantschick (Fotos: Sammlung BSVG und Bernd Hantschick)

Am 28.10.1897 wurde die Linie A als erste elektrische Straßenbahnlinie in Braunschweig in Betrieb genommen. Sie verband das Augusttor (später den Hagenmarkt) in Braunschweig mit Wolfenbüttel und endete dort am Bahnhof. Die Umsetzweiche lag in der Bahnhofstraße vor dem Landratsamt. Am 01.07.1954 wurde die Linie eingestellt und durch eine Buslinie ersetzt.

Heute verkehrt die Linie 420 zwischen dem Rathaus in Braunschweig und dem Bahnhof Wolfenbüttel, zumeist allerdings nicht elektrisch. Etwas Glück brauchte es daher, 2317 an passender Stelle zu fotografieren.

Künftig sollen aber Elektrobusse regelmäßig nach Wolfenbüttel fahren. Für die 18 zu beschaffenden „Gelegenheitslader“ der Fa. Mercedes eCitaro G mit Pantographen soll u. a. am Bahnhof Wolfenbüttel eine Ladestation entstehen. Außerdem ist eine Ladestation in der Wilhelmstraße geplant. Genaue Zeitpläne gibt es allerdings noch nicht.



Tw 155 umfährt Bw 251 und 256 an der Haltestelle vor dem Landratsamt in der Bahnhofstraße in Wolfenbüttel.

Einige Jahrzehnte später an gleicher Stelle... Elektrisierend unterwegs, Bus 2317 am 15.08.2024 an der Haltestelle Wolfenbüttel, Bahnhofstraße.



Noch ein Hinweis: Wer sich näher über die Linie A informieren möchte, dem sei das Heft „Die Straßenbahnlinie A“ von Dieter Höltge wärmstens empfohlen. Es kann es für 15 € zzgl. Versandkosten unter souvenirs@bin-info.de bestellt werden. Außerdem hat die Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e. V. „Straßenbahnen in Wolfenbüttel“ von Jürgen Hunger als Heft 16 der Reihe Spurensuche herausgegeben, das ebenfalls sehr interessant ist.

Ehemaliger BSVAG Wagen 0210 – Ein alter Braunschweiger Löwe kehrt zurück

von Bjarne Stichnoth (Fotos: Stefan Meyer und Bjarne Stichnoth)

Kurz zu meiner Person: Mein Name ist Bjarne Stichnoth, gebürtiger Braunschweiger und seit 2023 bei der Hamburger HOCHBAHN in der Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF).

In diesem Jahr feierten die Braunschweiger 02er ihren 22-jährigen Geburtstag. Im April 2002 kamen die zehn Stadtbusse (0201-0210) mit bewährten 260 PS starken MAN D2866 Sechszylinder-Reihendiesel und einem recht besonderen VOITH DIWA D851 Dreiganggetriebe in den Bestand der damaligen Braunschweiger Verkehrs-AG.

Als letzte Generation mit der weiß-schwarzen LAWO FlipDot-Matrixanlage, die dann ab den 2003er durch eine orangene LED-Matrixanlage ersetzt wurde. Alle waren auf 68 Km/h als Maximalgeschwindigkeit zugelassen. Immerhin schaltet das Dreiganggetriebe bei etwa 35 Km/h das letzte Mal in einen höheren Gang. Zunächst wurden alle in Weiß ausgeliefert. Wenige Tage nach der Erstzulassung am 11. April 2002 wurden 0209 und 0210 in das Ultramarineblau lackiert und bekamen die erste Version der Traditionswerbung vom hiesigen Kabelkommunikationsanbieter KABELCOM auf die neuen Bleche geklebt.



0210 während seiner Braunschweiger Einsatzzeit am Rathaus.

Damals lackierte man die Fahrzeuge für ihre Werbungen und so wurden verschiedene Busse für ihre Vollwerbungen „umlackiert“ (in Rot, Gelb, Blau oder Grün). Wohlgermerkt als Neuwagen, anders als

heute in der Löwenstadt, wo strikt auf den Erhalt des Corporate Design (einheitliches Unternehmenserscheinungsbild) geachtet wird.

Fortan zierten 0210 die Sprüche „Kabelanschluss - von allem das Beste“, „Von 12 Uhr mittags bis 1001 Nacht“ und der kontroverse Spruch „Von Zartbitter bis Zuckersüß“ in Kombination mit dem Bildnis eines schwarzen Mannes und einer blonden Dame. Die frühen 2000er Jahre waren eine andere Zeit für Werbungen.



0210 während seiner Braunschweiger Einsatzzeit in der Wendeschleife Moorhüttenweg.

Bis 2015 konnte man dem Klang dieser Busgeneration in Braunschweig lauschen, bevor die Ausmusterung und der Verkauf im Februar 2015 begannen. Bis heute sind sogar noch fast alle Wagen in Osteuropa aktiv. Lediglich Wagen 0206 musste nach seiner Zeit bei der Schwester, der Peiner Verkehrsgesellschaft zum Verwerter. Den Wagen 0211 als gebrauchter Gelenkbus lassen wir außen vor, sonst schweift der Beitrag zu sehr vom eigentlichen Thema ab.

Anders erging es Wagen 0210. Erst im August 2015 wurde er in Braunschweig mit knapp 900.000 Kilometern auf dem Tacho ausgemustert und fand seinen Weg zusammen mit 0206 schnell nach Peine zur Peiner Verkehrsgesellschaft, weil ein starker Wagenmangel den Betriebsablauf dort gefährdete. Wagen 0210 wurde umnummeriert und wurde zu 0262 mit dem Kennzeichen PE-GJ 59. Der Wagen 0206 wurde zu 0263 mit dem Kennzeichen PE-GJ 63. Eigentlich für gerademal drei Monate sollte er den Peiner Fuhrpark ergänzen, danach sollte er verkauft werden.

Der Zustand war nicht der Beste, da man in Braunschweig traditionell spätestens ein Jahr vor Ausmusterung anfängt an der Wagenpflege zu sparen. Verschiedenste Blautonakzente und Rost zierten den „Solobus“.

Von den Fahreigenschaften und vom Durchhaltevermögen sprachen Fahrpersonal und Werkstatt gut, also wurden 0262 (0210) und 0263 (0206) nach ein paar Monaten doch behalten. In den Sommerferien 2018 bekam 0262 dann noch eine komplett neue Beplankung und ein bisschen Liebe, sodass sich das Ultramarinblau unter den Seitenfenstern zeigen lassen konnte. Die Dachkante wurde dabei nicht mit lackiert und so ziert sie bis heute die stark verwitterte Originalfarbe von 2002 mit dem Werbespruch „Kabelanschluss - von allem das Beste.“

Während 0263 wegen seines Zustands 2020 dem Verwerter zugeführt wurde, konnte 0262 bis ins Jahr 2023 in den Gebieten der PVG am Standort Wedtlenstedt beobachtet werden. Bis 2022 hatte er einen Stammdienst im Schülerverkehr, auf dem viele Linien im Raum Vechelde beruhen. Danach konnte man ihn entweder im Peiner Stadtverkehr oder im bekannten Vechelder Linien-Allerlei beobachten.

Im Januar 2023 zeichnete sich bereits der Abschied vom Wagen ab, als zwei gebrauchte Überlandbusse aus 2013 den Fuhrpark am Standort Wedtlenstedt verstärkten. Im Februar war es dann soweit, er wurde abgerüstet und verlor seinen Atron AFR4-Fahrscheindrucker sowie den im VRB zum Standard zählenden TFT-Fahrgastraumbildschirm. Mundstock Reisen, die ebenfalls mit der KVM und der PVG in Wedtlenstedt mit ihren Reisebussen stehen, bekundeten Interesse an gebrauchten Linienbussen für Schienenersatzverkehrsleistungen. Das bekannte Reiseunternehmen nahm zu dem Zeitpunkt mehr und mehr Leistungen auf Schienenersatzverkehren an, sodass 0262 zunächst notgedrungen, später bewusst an Mundstock Reisen ausgeliehen wurde. Wohlgermerkt mit seinem Dreiganggetriebe und den für den SEV unterdurchschnittlichen 70 Km/h in der Spitze wurde er durch ganz Nord- und Mitteldeutschland gejagt. Angesteuerte Ziele waren unter anderem Kiel, Flensburg, Hamburg, Leipzig und Berlin. Dass das „Blaue Weltwunder“ (Zitat eines Mundstock-Reisefahrers) nicht unbedingt für lange Dauergasfahrten auf der Autobahn und Landstraße gemacht war, kann sich jeder Busbegeisterte an einer Hand abzählen. So blieb er zwei Mal liegen und bekam die Auflage, sollte er mit einem größeren Schaden liegen bleiben, wird er an der liegengebliebenen Stelle der nächstbesten Verwertung zugeführt. Zum Glück hat 0262 die SEV-Zeit bis Ende April 2023 ohne große Vorkommnisse unbeschadet überlebt.

Meine ersten bewussten Begegnungen mit dem Wagen waren 2015 auf dem Weg zur Schule. Nach seiner Ausmusterung in Braunschweig verlor ich ihn aus den Augen. Erst im Januar 2021 fuhr mir 0262 zufällig in Wedtlenstedt über den Weg und mein Interesse wurde wieder geweckt. So verfolgte ich ihn mit als Fahrgast und als Fotograf bis zu seiner Ausmusterung bei der PVG. Ende April 2023 war klar: 0262 muss mit über 1,1 Million Kilometer auf der Uhr weichen.

Durch gute Kontakte zur Werkstatt in Wedtlenstedt war der Weg geebnet, um den Wagen für die Nachwelt zu erhalten. Nach einer Probefahrt unter seinem Peiner Kennzeichen war klar: Der Wagen wird gekauft. Für mich war es schließlich einer der Busse, die mich damals zur Schule befördert haben. Nachdem alle Papiere unterzeichnet waren, wurde eine Halle bei Magdeburg als Zwischenlösung auserkoren und am 22. Juli 2023 erfolgte die Überführung in sein Winterquartier. Ein kleiner Abstecher über Peine und Braunschweig für Fotos durfte dabei natürlich nicht fehlen.



0210 (0262) mit über 1,1 Million Kilometer auf der Uhr.



Mit ein paar Umwegen fand 0210 den Weg in sein Winterquartier.

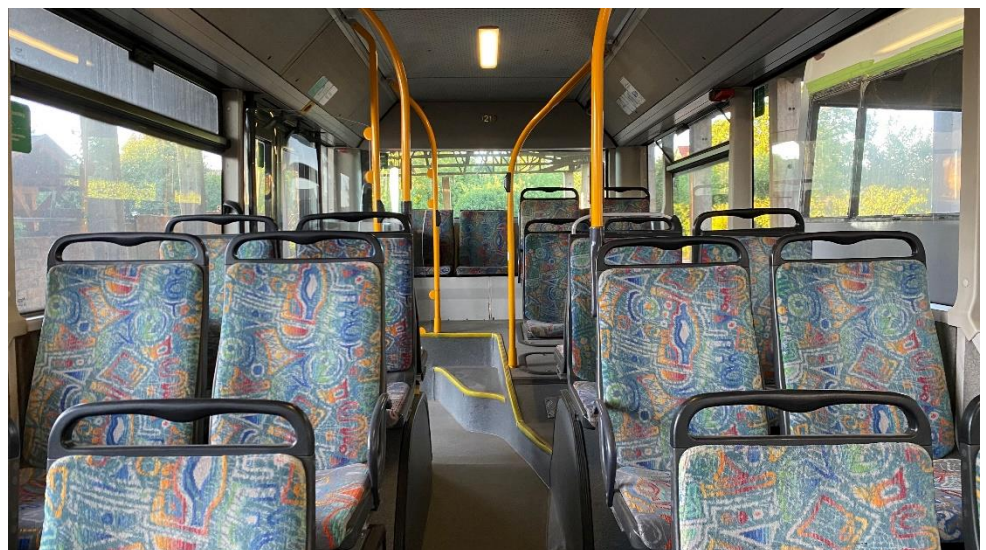
Das Interesse des Braunschweiger Fahrpersonals am Wagen wurde bei einem kleinen Pausenhalt in der Wilhelmstraße deutlich. Auch auf der Strecke wurde einem freudig zugewinkt oder auch nur gestaunt. Diese alte Fahrzeuggeneration scheint also in den Köpfen der älteren Fahrerschaft noch gut präsent zu sein.

Aktuell steht der Wagen immer noch in seinem Quartier in der Nähe von Magdeburg. Da wegen eigener Krankheit die Hauptuntersuchung abgelaufen ist, ist nun erst einmal das Ziel, den Wagen mit einer frischen Hauptuntersuchung sowie einer Sicherheitsprüfung auszustatten, sodass er wieder mit einem amtlichen Kurzzeitkennzeichen bewegt werden kann.

Im Innenraum wurden Sitze getauscht, die durch Vandalismus beschädigt waren. Die alten Überwachungskameras wurden nachgerüstet und der „Wagen Hält“-Melder leuchtet wieder. Außen wurde die seit 2018 enthaltene mittlere Frontklappe ohne Logo durch eine Klappe mit MAN-Logo und Schriftzug ersetzt, die Wagennummern vorne und hinten tragen nun wieder die Braunschweiger Nummer 0210. Am Fahrerarbeitsplatz ist die Peiner Peripherie verschwunden, ein altes originales IBIS 2 MAS 3 aus Braunschweig hat wieder Einzug gehalten, um die Matrixanlage zu steuern. Leider wehrt sich die alte LAWO Matrixanlage strickt gegen alle Versuche, neue Datensätze mit allen Braunschweiger Zielen aufgespielt zu bekommen. Hier ist aber schon eine Lösung in Sicht.



Ein altes originales IBIS 2 MAS 3 aus Braunschweig.

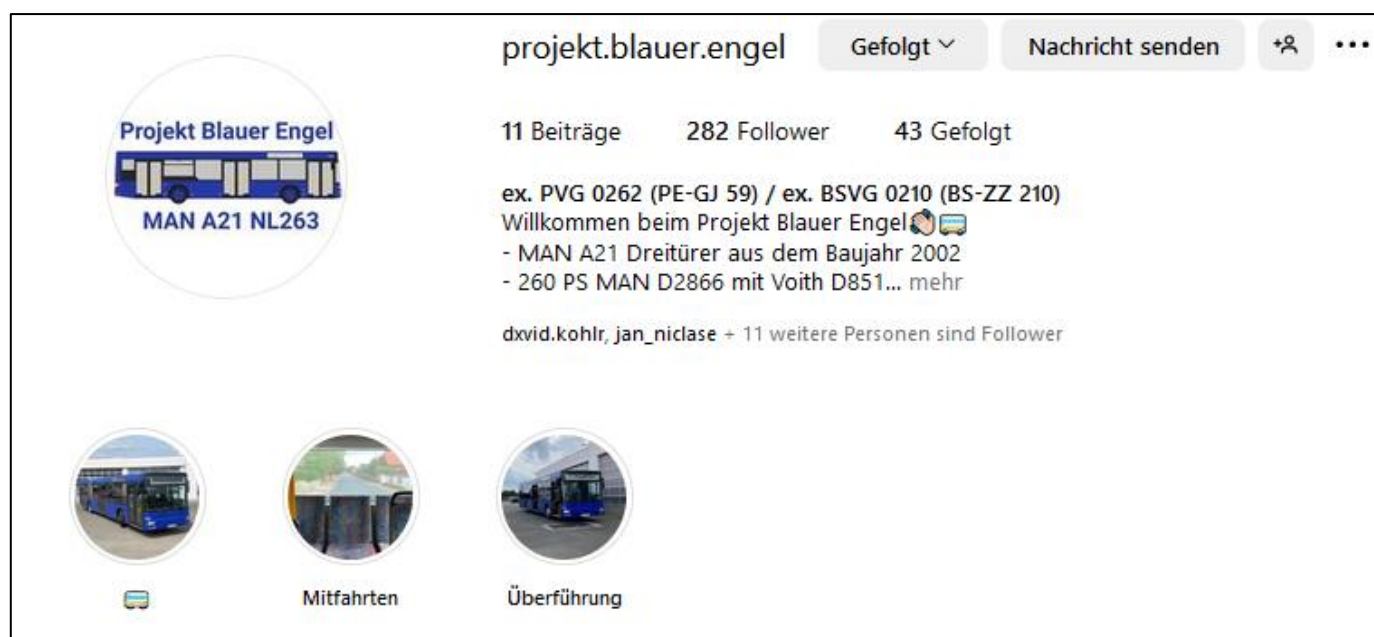


Der Fahrgast-Innenraum

Wer schon einmal in Gifhorn am Bahnhof Süd vorbeigefahren ist, hat sicher dort den ehemals BSVG Wagen 0410 stehen sehen. Der Wagen soll in Zukunft Ersatzteilsponder für 0210 werden. Er selbst ist wegen seiner jahrelangen Freiabstellung und erlittenem Vandalismus nicht mehr zu retten. Da aber noch für 0210 wichtige Teile im Innenraum und über dem Fahrerarbeitsplatz in 0410 verbaut sind, ist der Kauf im Gange. Das Interesse am Wagen ist dem Besitzer des Busses bekannt und ein Verwerter für den Wagen ist gefunden, leider scheitert der Kauf aktuell noch an den Fahrzeugpapieren.

Langfristig ist geplant, 0210 wieder in seiner Heimat unterzubringen, was bisher aber noch nicht möglich gewesen ist, da noch keine passende Unterbringung gefunden ist. Sollte jemand etwa einen trockenen Platz für einen 12m langen Bus besitzen, einen Tipp für einen Stellplatz haben oder jemanden kennen, kann sich gerne via E-Mail (wagen0210@gmx.de) melden.

Wer sich über den aktuellen Stand des Wagens auf dem Laufenden halten möchte, kann gerne auf der Social-Media-Plattform Instagram das Profil des Busses namens **„@projekt.blauer.engel“** (www.instagram.com/projekt.blauer.engel) besuchen. Dort kann man sich alte Bilder von 2002 bis heute anschauen und die aktuellen Arbeitsfortschritte verfolgen. Schaut gerne vorbei!



Screenshot: www.instagram.com/projekt.blauer.engel

„Wir wollen was machen!“ – Jugendgruppe reinigt Triebwagen 41

von David Köhler (Foto: David Köhler)

Am 16.08.2024 fanden sich unsere jungen Mitglieder kurzfristig mit dem Ziel zusammen, den Triebwagen 41 auf Vordermann zu bringen. Man konnte ihm schon seine Standzeit auf dem Stadtbahn-Depot ansehen und so wurde kurzerhand beschlossen „wir wollen was machen!“.

Mit Lappen, Schrubber, Besen und Eimern bewaffnet wurde also losgelegt und das Fahrzeug erstmal gründlich ausgefegt, bevor einmal feucht durchgewischt wurde. Natürlich durften die verschiedenen Fenster nicht vergessen werden und auch der Führerstand wurde kräftigst entstaubt.

Vorbereitend für die Hauptuntersuchung wurden schon Ende 2023 Arbeitseinsätze getätigt und die Sitzbänke ausgebaut, um Platz zum Erreichen der Heizungen zu schaffen. Diesen Zustand haben wir ausgenutzt und zusätzlich noch die ausgebauten Sitzgestelle von ihrem teils über 50 Jahre alten Dreck befreit. Natürlich durfte auch von außen geputzt werden. Soweit möglich wurden die Verkleidungen und Lampen aber auch die verschiedenen Fenster gereinigt. Leider konnte das Dach nicht erreicht werden, vielleicht bei einem der nächsten Arbeitseinsätze.

Neben dem Putzen konnte man sich auch gut unterhalten und so wurden Fragen zum Thema Verein und Straßenbahn beantwortet sowie Ideen gesammelt, was man denn noch als „BIN Jugend“ machen könnte. An dieser Stelle vielen Dank an unsere Helfer! Mit einem kurzen Rundgang über das Betriebsgelände endete der Tag und alle waren müde, jedoch zuversichtlich, dass der Mannheimer bald wieder laufen könnte.

Jetzt strahlt TW 41 wieder im neuen Glanz und wir hoffen, dass man dadurch unsere Motivation, den Wagen wieder mit einer Hauptuntersuchung auszustatten, bemerkt und sich auch in Bälde was tut!



v.l.n.r.
Jason Röker, Lars
Kiefer, David
Köhler und Lukas
Schmidt.

Rückwärts durch den Inselwall

von Bernd Hantschick (Fotos: Bernd Hantschick)

Sonntag, 26.05.2024 war betrieblich ein herausfordernder Tag für die BSVG. Wegen einer Großveranstaltung auf dem Schlossplatz konnten die Straßenbahnen die Strecke zwischen Hagenmarkt und John-F.-Kennedy-Platz nicht befahren. Die aus nördlicher Richtung kommenden Linien 1, 2 und 3 endeten am Hagenmarkt, wobei auf der Zielanzeige „Rathaus“ zu lesen war. Von dort fuhren sie rückwärts über Alte Waage und Radeklink zum Inselwall und wieder zurück zum Hagenmarkt. Oft fuhren die beiden Bahnen unmittelbar hintereinander in einer Ampelschaltung. Eingesetzt wurden nur Traminos.

Für das ganze Manöver waren 20 Minuten Zeit. Die Linien 1 und 2 gingen ineinander über, die Linie 3 blieb Dank 15-Minuten-Takt am Sonntagnachmittag linienrein. Die Sicherung und das manuelle Stellen der Weichen erfolgte am Hagenmarkt durch zwei Mitarbeiter der BSVG, während die Polizei für die Sperrungen am Radeklink sorgte.



1957 und 1454 am Hagenmarkt, abfahrbereit in beide Richtungen.



Bilder oben: 1451 und 1457 bei der Ausfahrt aus dem Inselwall, Sicherung durch die Polizei.

Bilder links: Ausfahrt und Kreuzung im Linksverkehr am Hagenmarkt mit 1461 und 1465.



1951 und 1465 an der Gleisverschwenkung Hagenbrücke.



1453 bei der Einfahrt zum Hagenmarkt, Sicherung durch BSVG-Mitarbeiter.

10 Jahre induktiv: emil feiert Jubiläum

Von David Köhler (Fotos: David Köhler, Lukas Schmidt und Luis Johns)

Am 27. März 2014 begann eine neue Ära für die damalige Braunschweiger Verkehrs-AG. Der emil, ein induktiv geladener Elektrobus, wurde auf seine erste Linienfahrt geschickt. Das Ziel: CO₂-Emissionen reduzieren und geräuschlos fahren. Jetzt, 10 Jahre später, schauen wir zurück auf das Projekt.



Emil steht für „Elektromobilität mittels induktiver Ladung“ und ist ein 2011 gestartetes Projekt der Braunschweiger Verkehrs-AG, Bombardier Transportation, Technischen Universität Braunschweig und BS | Energy zur Einführung von elektrisch betriebenen Bussen in Braunschweig. Der emil nutzt die PRIMOVE-Technologie von Bombardier, die eine drahtlose Energieübertragung ermöglicht.

1414 kurz vor dem Hauptbahnhof

Die Batterien der Busse werden berührungslos mit einer Leistung von 200 kW über

Schnellladestationen geladen, die sich im Boden der Haltestellen Amalienplatz, Hamburger Straße, Hauptbahnhof (3 Stück) und dem Betriebshof Lindenberg befinden. Wenn ein emil eines dieser Ladepads anfährt, positioniert er sich über diesem und senkt während des Fahrgastwechsels sein Pick up (Aufnahmepad) ab. Die berührungslose, induktive Energieübertragung beginnt. Nach Beendigung des Ladevorganges fährt sich das Pick up automatisch hoch und der Bus kann seine Fahrt fortsetzen. Die Technologie selbst kann durch ihre unterirdischen Bestandteile stadtgestalterisch sehr ansprechend in die jeweilige Umgebung integriert werden.

Folgende Fahrzeuge sind Bestandteil des emil:

1401 (Solobus), wird gelegentlich für den Schulbus der Grundschule Hohestieg genutzt.

1412 (Gelenkbus), beim Starkregen 22.06.2023 beschädigt, Reparatur im Gange, aktuell auf dem Lindenberg abgestellt. Beklebt mit Motto: „unbedenklich und sicher“.

1413 (Gelenkbus), beim Starkregen 22.06.2023 beschädigt und aktuell auf dem Stadtbahn-Depot abgestellt. Beklebt mit Motto: „leise und sauber“.

1414 (Gelenkbus), im Betrieb. Beklebt mit Motto: „elektromagnetisch und berührungslos“.

1415 (Gelenkbus), im Betrieb. Beklebt mit Motto: „schnell und effizient“.

1501 (Solobus), kam im Jahr 2022 überraschend als neuer emil hinzu. Erworben wurden die ehemaligen Mannheimer Fahrzeuge 6001 und 6002, beide vom Hersteller HESS. Wagen 6002, der in 1501 umbenannt und komplett in emil-Folierung gestaltet ist, ist aktuell auf dem Lindenberg abgestellt, aber betriebsbereit. 6001 dient als Ersatzteilsponder.

Die Fahrzeuge wurden von außen mit einer auffälligen Beklebung ausgeliefert, die den Fahrgästen schon von weitem zeigt, dass ihre Fahrt etwas Besonderes werden würde. Besondere Halteschlaufen aus Leder und Metall wurden im Innenraum genutzt, um die Besonderheit der Fahrzeuge zu unterstreichen. Die Gelenkbusse 1412 bis 1415 waren zusätzlich zur Beklebung mit jeweils eigenen Mottos beschriftet (siehe Auflistung der Busse) und innen mit besonderen Sitzmustern ausgestattet, die das Logo des emil, die Induktionsspule, in verschiedenen Grau- und Weißtönen auf dem bekannten grünen Grund zeigen. Hinten, wo sonst der Motor und die dazugehörigen Bauteile viel Platz einnehmen würden, wurde eine geräumige Sitzcke mit viel Platz für Fahrgäste und Gepäck eingerichtet.



1501 auf der Hermann-Blenk-Straße

Der 1401 hingegen hatte mehr den Zweck eines Vorführfahrzeuges. In seinem Fahrgastinnenraum sind überall Aufkleber angebracht, die auf die verschiedenen Bauteile und Komponenten des Busses hinweisen. Anschauliche Diagramme und eine Routenbeschreibung an den Dachklappen zeigen dem Fahrgast die Funktion und den Linienverlauf.

Wagen 1501 hat noch seine Innenausstattung aus der Zeit, als er bei der RNV auf der Buslinie 63 in Mannheim im Einsatz war. Eine Umgestaltung wurde durch die BSVG abgelehnt, da die vorhandenen Sitze in einem guten bis sehr gutem Zustand sind und es daher wirtschaftlich und umwelttechnisch keinen Sinn ergeben hätte.

Für das Fahrpersonal wurde der Fahrerarbeitsplatz neu entwickelt. Insgesamt drei LCD-Bildschirme, von denen die beiden äußeren Touchbildschirme sind, ersetzen die klassischen Tachometer, Tasten und Knöpfe. Im mittleren Bildschirm wurde ein digitaler Tacho eingebaut, eine Anzeige für den Ladezustand des Akkus mit Batterietemperatur und Ladezeit, den Energieverbrauch für den Antrieb und den aus der Rekuperation entstehenden Strom, verschiedene Kontrollflächen und andere Diagramme mit für das Fahrpersonal wichtigen Informationen. Der rechte Bildschirm dient dem „Fahrbetrieb“ mit Tasten für Türen, Absenken, Gangschalter und die Klimatisierung des Fahrgastinnenraums und des Fahrerplatzes. Somit wurde ein zusätzliches Steuergerät für die Klimaanlage eingespart. Auf dem linken Bildschirm sind Innenbeleuchtung, Außenbeleuchtung und das Hoch- beziehungsweise Runterfahren des Pick Up zu finden. Über ein verstecktes Menü können auch weitere Informationen über den Batterie- und Ladestatus sowie Temperatur, Stromfluss und Co. abgerufen werden.



Fahrerarbeitsplatz

Verbaut wurden auch die altbekannten Elgeba Ticontrol 400 Fahrscheindrucker. Diese werden wahrscheinlich bald durch die neuen Krauth Technology „kt 0102“ Fahrscheindrucker sowie Kartenzahlterminals und dem Einstiegskontrollsystem „kt 0114“ ersetzt. Somit wird auch die Zukunft des Fahrscheinverkaufs in den emil Platz finden.

Aber nicht nur in Braunschweig hat das Projekt Interessierte gefunden: die Städte Berlin (Buslinie 204) und Mannheim (Buslinie 63) sowie einige andere haben das Projekt testweise

gestartet. Mannheim beendete 2018 das Projekt, Berlin 2019. Nur in Braunschweig fährt er weiter seine Runden, wobei es ja mittlerweile auf der Linie 419 keine Runden mehr sind.

Neben der Linie 419 und zeitweise der ehemaligen Linie 429 wurden die emil auch auf anderen Linien erprobt, so dass man mit dem Neuerwerb des 1501 (ex. 6002) im Jahr 2022 und 1401 die 436 vom Hauptbahnhof zum Flughafen als zusätzliche emil-Linie einrichten wollte. Aufgrund verschiedener Umstände konnte dieser Plan vorerst nicht weiter nachverfolgt werden und beide Busse wurden auf dem Betriebshof Lindenberg abgestellt. Seit Juni 2024 wird jedoch 1401 gelegentlich als Schulbus eingesetzt und kann so weiterhin im Stadtbild beobachtet werden.

Leider war der Betrieb der emil nicht immer reibungslos. An Haltestellen mit Ladepad mussten die Fahrzeuge zentimetergenau abgestellt werden, damit der Ladevorgang problemlos gestartet werden konnte. Auf dem Boden angebrachte Markierungen sollten das Fahrpersonal dabei unterstützen. Ein weiteres Problem war die Funktion der Ladepads. Wenn diese nicht in Betrieb waren, konnte weder zwischen- noch vollgeladen werden. Durch an den Ladepads positionierte Stromkästen konnte mittels eines Lämpchens der Funktionsstatus abgelesen werden. Im zweiten Quartal 2024 wurde das Ladepad „Drei“ (Haltestelle Hauptbahnhof kurz vor dem Dach in Richtung Norden) instandgesetzt und funktioniert seitdem reibungslos. „Eins“ und „Zwei“ haben vor kurzem neue Markierungen zum Positionieren der Busse bekommen, was das Positionieren der Busse vereinfachen soll.



Heruntergefahrenes „Pick up“ am Hauptbahnhof

Bedienfehler und fehlerhafte Fahrweise waren ebenfalls eine häufige Ursache für Probleme, was zu Fahrtausfällen und Verspätungen geführt hat. Meistens wurde in einem solchen Fall der emil aus dem Betrieb genommen und durch einen Dieselbus getauscht.

Jetzt, nach 10 Jahren, startet die BSVG wieder mit einem neuen Projekt zur Elektrifizierung der Busflotte. Obwohl 2014 ursprünglich noch geplant war, das Projekt emil mit zwei neuen Gelenkbussen weiter auszubauen, ist es nie dazu gekommen. Mittlerweile hat der Markt auf andere Lösungen (Stichwort Depot- und Pantograph-Lader) gesetzt.



1401 am Hauptbahnhof

Oberbürgermeister Dr. Thorsten Kornblum betonte: „Mit den emil-Bussen war die BSVG bundesweit auf diesem Gebiet ein Vorreiter. Nun fällt der Startschuss für die nächste Generation von Bussen mit elektrischem Antrieb, die unseren ÖPNV noch moderner machen.“ Das Projekt zur „Elektrifizierung der Busflotte der BSVG“ wird im Rahmen der Förderrichtlinie Bus des BMDV mit insgesamt etwa 18,5 Millionen Euro durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert.

So sollen insgesamt 50 Elektrobusse beschafft werden: 32 sogenannte Depotlader von MAN, die auf dem Betriebshof Lindenberg vollgeladen werden und dann den ganzen Tag im Netz der Stadt unterwegs sind, und 18 Gelegenheitslader von Mercedes-Benz. Diese Gelegenheitslader funktionieren ähnlich wie die emil, nur dass der Strom über einen Pantographen von oben, statt von unten über ein Ladepad mit Pick up kommt. Für diese ist ein Umbau der Wendeschleife Eutschenwinkel in Leiferde geplant. Wie auch bei den emils werden diese im Innenraum mit besonderem Sitzmuster und Böden in Holzoptik ausgestattet. Auch von außen werden sie eine besondere Eigenwerbung tragen. Zum aktuellen Zeitpunkt sind bereits 2 Solobusse und 2 Gelenkbusse von MAN (Wagennummern 2317 bis 2320) vorhanden und werden täglich im Netz, insbesondere auf den Linien 411, 418, 419, 422 und 426, eingesetzt.

Da sich die emil-Busse langsam dem Ende ihres Arbeitslebens nähern und ein Weiterverkauf aufgrund der spezialisierten PRIMOVE-Technologie unwahrscheinlich ist, droht ihnen möglicherweise der Schrottplatz als letztes Ziel. Im Gegenzug zu den Berliner emil sind sie aufgrund ihres Alters auch nicht mehr für einen Umbau auf Wasserstoffbetrieb wirtschaftlich geeignet.

Er war prägend für den Braunschweiger Nahverkehr und ein wichtiger Meilenstein für die Elektromobilität in ganz Deutschland. Mit diesem Projekt wurde in Braunschweig ein Grundstein

für die Zukunft des ÖPNV gelegt. Trotz dessen, dass sich die Industrie von diesem System abgewandt hat, bildet es einen wichtigen Meilenstein. Wir sollten als Verein dafür sorgen, dass es am Ende nicht nur eine Erinnerung in unserem Gedächtnis und in dieser BIN-Info bleibt, sondern auch künftigen Generationen die Möglichkeit bieten, die anfänglichen Schritte im Bereich der Elektromobilität in Braunschweig nachzuvollziehen.

Mit seiner geringen Laufleistung und seinem insgesamt guten Zustand würde sich besonders 1401 für die Erhaltung eignen. Als erhaltenes Fahrzeug könnte man ihn für Sonderfahrten und Veranstaltungen, sowie Demonstrationen der Ladetechnik nutzen und so 1401 als lebendiges Zeugnis für Innovation und Fortschritt bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH erhalten. Auch bildet er einen starken Kontrast zu seinem um einige Jahrzehnte älteren Verwandten 6515 „Heinrich“ und zeigt, wie sich der ÖPNV innerhalb von 50 Jahren weiterentwickelt hat.

Mit Mitgliedern, die sich mit diesem Fahrzeug auskennen und den Erhalt eines emil unterstützen würden, sind wir gut aufgestellt, um wenigstens diesen Teil der „emil-Geschichte“ der Nachwelt zu erhalten. Das Laden kann zudem mittels eines Ladeaggregats mit CCS-Stecker erfolgen und so einen Fortbestand sichern. Man sollte also Vorbereitungen treffen und frühzeitig mit dem Vorstand der BSVG sprechen, um einen Erhalt möglich zu machen.

Es liegt maßgeblich an uns und sollte unserer Pflicht als BIN sein, dass wir diese einzigartige und einmalige Technologie vor dem Schrott bewahren und als „historisches“ Erbe erhalten!



1414 und 1415 auf dem Betriebshof Lindenberg

Dieses Jahr vor 50 Jahren – Erinnerungen an die 74er Busse

von Stefan Meyer (Foto: Stefan Meyer)

In diesen Tagen feiern die 74er Busse ihren 50. Geburtstag, die Serie 7401-7430 wurde im Dezember 1974 zugelassen.

Der 7401 hatte ein Schaltgetriebe und wurde als Lehrwagen eingesetzt. Später, ich meine so um 1982/1983, wurde 7401 noch auf Automatik umgebaut. Die 74er waren die ersten Busse mit Standheizung und geräuschgedämpftem Motor.

Wegen der schlechten Blechqualität bzw. mangelhaften Korrosionsschutzes wurden die 74er bei der damaligen Verkehrs-AG nicht alt und wurden teilweise bereits im zarten Alter von neun Jahren ausgemustert.



7465 an der Haltestelle Donaustraße (jetzige Betriebshaltestelle Donauknoten).

Das *besondere* Bild zum Schluss



Beiwagen 270 auf dem Betriebshof Altwiek (1954)

Foto: Archiv BSVG