



BIN-Info



- Neujahrstrundfahrt
- Artikel aus dem Straßenbahnmagazin
- Die Straßenbahn in Santa Teresa auf 1100mm

**Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.
Ausgabe 1/2005**

Inhalt	Seite
Die Straßenbahn in Santa Teresa	4
Braunschweigs Beste	14
Weniger Reklame ist mehr Werbung	15
Die Schatzkiste (Fotos von 1960)	16
Neujahrswandfahrt 2005	20
Nikolausfahrt 2004	23
Weihnachtsfeier	26
Diaabend mit Dieter Höltge	27
Bericht der BZ zum Baubeginn Sachsendamm	28

Tiefoto: Was kann schöner sein, als das Gefühl einer ursprünglichen Straßenbahnfahrt. Im Osten Rußlands geht das noch. Fotos dazu findet man auf der Internetseite <http://photo.tramvaj.ru>

Denkt bitte an die Zahlung des Jahresbeitrages 2005!!!

Impressum

“**BIN-Info**” ist die offizielle Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.
c/o Herrn Jörg-Michael Meschkat, Am Schinnergraben 89, 55129 Mainz
(1. Vorsitzender).
Kontakt: Christoph Heine, Postfach 2414, 38014 Braunschweig

Mit Namen versehene Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. oder der Redaktion wieder.

e-mail: bs-interessengemeinschaft@gmx.de
Internet: www.bin-bs.de.vu
Redaktion: Jörg Voigt, Im Körbchen 13, 38154 Scheppau
Telefon 05306-911255, e-mail: joerg.voigt@bsvag.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jörg-Michael Meschkat, Jörg Voigt, Dieter Höltge, Nikolaus Rieskamp

BIN-Info Heft 1/2005 vom 11. März 2005 - Auflage: 100
Abonnementspreis jährlich 9,20EUR einschl. Porto.

Termine

11. März 2005, 19.30 Uhr, Nordbahnhof
Jahreshauptversammlung

10. Juni, 18.30 Uhr, Betriebshof Altewiek
Rollender Vereinsabend

*Weitere Vereinsabende jeweils am 2. Freitag jeden Monats
immer ab 19.30 Uhr im Nordbahnhof am*

8. April

13. Mai

8. Juli

12. August

9. September

14. Oktober

11. November



Unsere letzte 1100er-Schwester Die Straßenbahn in Santa Teresa (Brasilien)

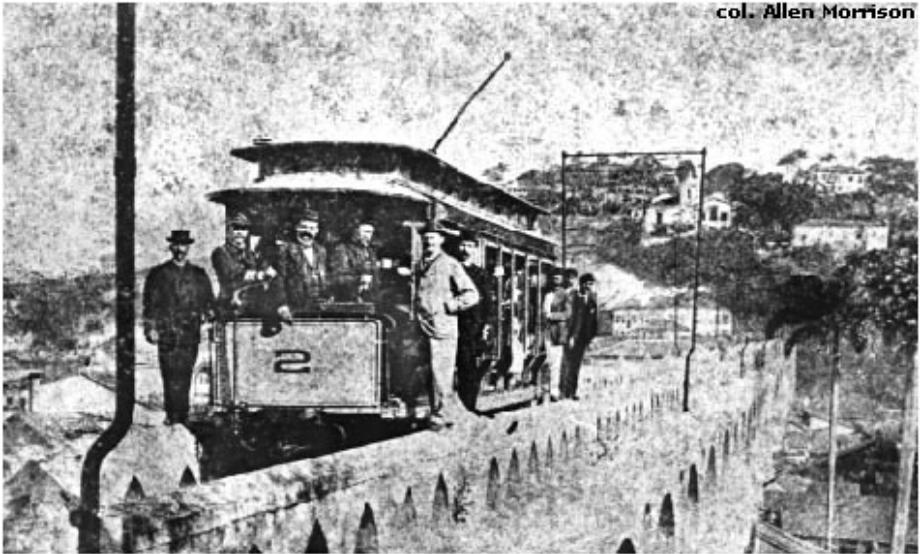
von Jörg Voigt

Die Pferdestraßenbahn in SantaTeresa in Rio de Janeiro wurde am 13. März 1877 eröffnet. Die Linie führte vom Stadtteil Santa Teresa zu den anderen Straßenbahnlinien Rios. Die ursprüngliche Spurweite betrug damals 914 Millimeter = 3 ft.

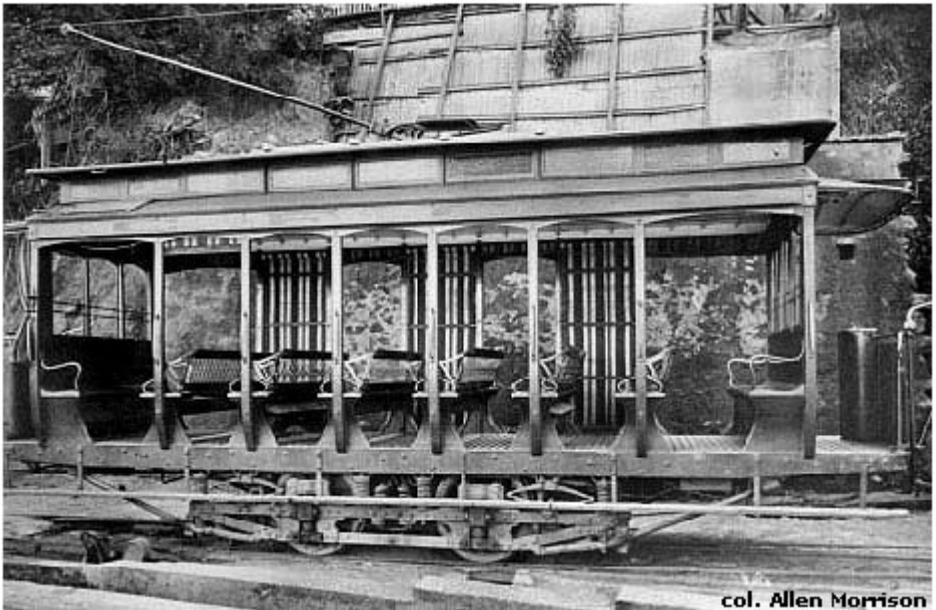


Der „Ferro-Carril Carioca“, hergestellt 1891, ersetzte Sankt Teresas Pferdebahnwagen mit elektrischen Triebwagen, sie kreuzten das alte Aquädukt zwischen den Hügeln Sankt Teresas und Santo Antônio.

Das nächste Foto zeigt die Einweihung des elektrischen Betriebes am 1. September 1896.



Einer der sieben ursprünglichen Triebwagen. Sie wurden von John Stephenson Co. in New York gebaut. Mit General Electric-Ausrüstung und einem Aufbau von der Firma Peckham. Und nun in 1100mm Spurweite!!!



Über Aquädukt hinaus kletterte die Straßenbahn über den Hügel nach Santa Teresa auf eigenem Gleiskörper.

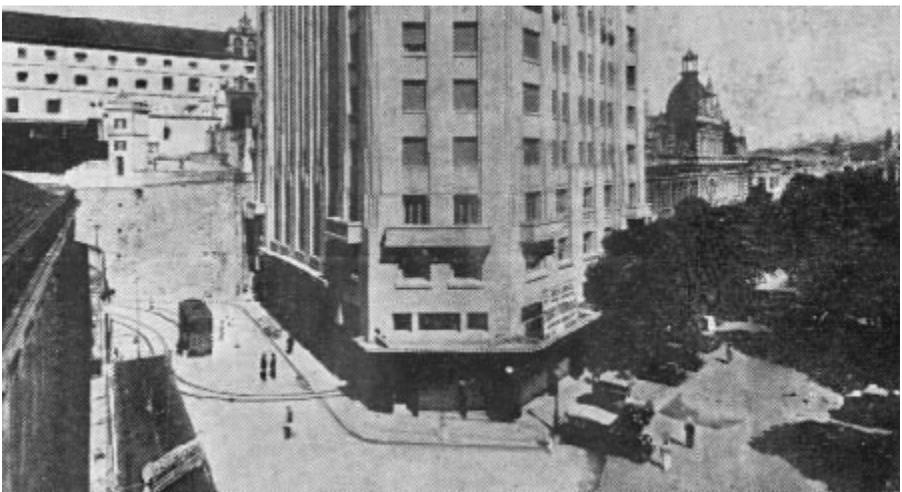


Im Jahre 1906 wurde eine neue Linie nach Sumaré, die ersten 5 Kilometer eines geplanten 18-Kilometer-Exkurses auf eigener Trasse durch den Bezirk Tijuca gebaut. Die Fahrleitung herauf auf den Hügel wurde häufig durch Stürme beschädigt. Heute ist die Trasse eine Autostraße. Interessant: die „Leitplanke“ neben der Landstraße ist aus der Schiene der Straßenbahn konstruiert.

Auf der Höhe 325 m lag damals die Gaststätte Sumaré. Schienen und Fahrleitung führten weiter bis zu einer Höhe 705 m, aber es ist nicht bekannt, ob jemals ein Linienverkehr bis in diese Höhe lief. Gequält durch Hurrikane und Schulden schloß die Straßenbahngesellschaft diese Linie im Jahre 1912.



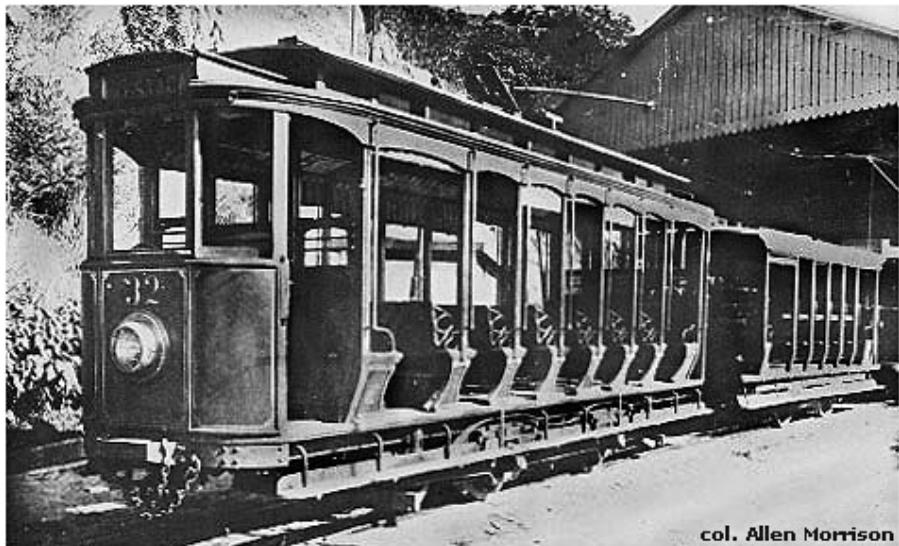
Ferro-Carril eröffnete 1933 im Stadtteil Carioca seine neue Wendeschleife innerhalb des neuen Gebäudes „Ordem Terceira“. Die Bahn wendete also innerhalb eines Hochhauses.



Hier die Ansicht innerhalb des Erdgeschosses.



König Albert I von Belgien besuchte 1920 die Stadt. Extra dafür wurde dieser unten zu sehende Zug gebaut.



Eine Ansicht aus dem Jahre 1963 der Linie Silvestre, die nach Sturmbeschädigungen 1966 eingestellt wurde.



Auf diesem Bild ist der Triebwagen 101 zu sehen. Einer von FCC's sehr wenigen geschlossenen Modellen, auf der Rua Muratori 1965. Das Publikum hat die geschlossenen Wagen allerdings nie so richtig akzeptiert.



In Santa Teresa haben die Straßenbahnen 1975 einen neuen Anschluß vor dem Gebäude der „Petrobrás“ einer nationalen Ölfirma bekommen.



Am 10. Januar 1966 hat ein Sturm die Straßenbahn Santa Teresa für drei Monate stillgelegt. Die Linie Silvestre öffnete wieder im April aber die Triebwagen liefen nur bis nach Dois Irmãos - um für die folgenden 30 Jahre dort zu enden. Während dieser Zeit wurde von der Gesellschaft verkündet, die gesamte Linie wieder öffnen zu wollen- aber nichts geschah.

1995 wurden schließlich ein Paar Schienen aufgedeckt und neue Pfosten und Fahrleitungsmasten entlang der 3 Kilometer zwischen Dois Irmãos und Silvestre verlegt. Im August 1996 reiste der Autor Pedro Souza nach Rio de Janeiro und wollte einen Triebwagen für Fotos mieten und damit fahren, bevor, wie er befürchtete, die Strecke vollständig abgebaut wurde!

Die folgenden Fotos dokumentieren dieses Abenteuer:

Die Exkursion wurde Monate im voraus geordert und der Triebwagen wartete am Depot auf der Rua Carlos Brant als der Autor am Samstagnachmittag am 31. August dort ankam.

Aber trotz aller Vorbereitungen, Gebühren und vorheriger Nachricht, gab es keinen Fahrstrom und der Triebwagen konnte nicht weiter fahren. Er saß für 75 Minuten fest , während das Problem besprochen wurde. Das folgende Foto zeigt den Autor rittlings auf seinem gemieteten Wagen.



Drei Stunden vor Sonnenuntergang gab es wieder Strom und der Tw war wieder in der Lage, südwärts entlang der wiederhergestellten Schienen auf der Westseite der Rua Almirante Alexandrino weiterzufahren.



Die Straße klettert den Berg Corcovado hinauf. Die Gleise hier waren immer einspurig und wurden ursprünglich nur auf dem Boden verlegt - die Straße wurde nicht gepflastert. Der Bus, der dem Triebwagen folgt, wurde durch den Fotohalt aufgehalten! Die Störungssucher auf dem Foto links hatten an der Leitung gearbeitet und wurden anfänglich nicht aufgeklärt, daß der Strom für die Sonderfahrt eingeschaltet wurde. Das erfuhren sie erst in diesem Moment.



Die Schienen in Silvestre wurden 30 Jahre nicht benutzt. Daher war die Ankunft des Triebwagens durchaus ein nicht geplanter Sonderfall für die anderen Verkehrsteilnehmer.

Die Fotos wurden am 31. August 1996 aufgenommen. In den Jahren 1998-99 wurden die Gleise des nördlichen Streckenabschnittes der Linie freilegt. Es gab dann ein sehr begrenztes Angebot - ein oder zwei Fahrten jeder Morgen ab Dezember 1999. Die formale Einweihung wird im Jahre 2000 erwartet.

Braunschweigs Beste

Unter diesem Titel ist im Straßenbahnmagazin 2/2005 ein Artikel von Dr. Stefan Vockrodt erschienen. Auf 9 Seiten wird über die wechselvolle Geschichte der Überlandlinie A von Braunschweig nach Wolfenbüttel berichtet.



Kurz vor der Endstation überquerte die A noch einmal die Oker. Aus dem großen Zimmerhof kommend, nähert sich Tw 154 mit zwei Beiwagen dem Endpunkt (Juni 1954) D. HÖLTGE

wieder die Tram fahren, wenn die Stöckheimer Strecke ans Netz angeschlossen wird.

Durch den Wald zum Sternhaus

Hinter Stöckheim führte die Strecke direkt auf das Lechlumer Holz zu, vor dem sie die auch heute noch so genannte Haltestelle „Nördlicher Holzrand“ erreichte. Hier verließ die Tram den Straßenrand und hatte einen eigenen Gleiskörper auf Vignolschienen. Bis zum Sternhaus war die Strecke zweigleisig ausgebaut, so dass sich Züge in voller Fahrt kreuzen konnten.

An diesem Platz, früher „Sternplatz“ genannt, musste die Straßenbahn-Gesellschaft laut Vertrag eine Wartehalle errichten. Daraus machte man dann das heute noch Sternhaus heißende Ausflugslokal.

Am südlichen Holzrand erreichte die Tram Wolfenbüttel, wechselte auf die westliche, rechte Straßenseite des „Neuen Weges“. Auf Höhe der Salzdahlumer Straße befand sich nicht nur die nächste Ausweiche, sondern auch ein kleines, dreigleisiges Depot, dessen Zufahrt den Neuen Weg kreuzte. 1915 baute man die Gleisführung um. Nun blieb die Tram auch in Wolfenbüttel auf der östlichen Straßenseite, die umständliche und zunehmend gefährliche Kreuzerei konnte vermieden werden.

Feld und Mühle sind heute verschwunden. Am 19. Juni 1954 nähert sich ein Zug der Linie A (Tw 155, Bw 251 und 252) auf der Leipziger Straße Melverode D. HÖLTGE



Weniger Reklame ist mehr Werbung

aus dem Straßenbahnmagazin 2/2005



Der terroristische Überwachungsstaat, den George Orwell in seinem Roman „1984“ entwarf, fußte auf permanenter Beobachtung und ständiger Beeinflussung. Das dafür notwendige technische Medium erkannte Orwell richtigerweise im Fernsehen. Dass die technischen Voraussetzungen seines Romans, der eine Warnung vor dem totalitären Kommunismus sowjetischer Prägung war, heute Wirklichkeit sind, dürfte Orwell wohl zutiefst erschrecken. Dass ausgerechnet der übrig gebliebene Kapitalismus seine Grunderkenntnisse so erfolgreich nützt, darf man Orwell jedoch nicht anlasten. Er sah die Entwicklung der Werbepsychologie nicht in dem Maße voraus.

Denn wo wir auch gehen und stehen, beobachten uns heute Kameras und beriebseln uns Monitore, seit einigen Jahren fallen Bahnen und Busse als letzte Bastionen der Anonymität. Und damit wir uns ja auch aufmerksam der Bildschirmberieselung unterwerfen, beginnt man zunehmend, die Fahrzeugfenster mit Werbefolien zuzu-

kleistern, so dass sie mehr rollenden Reklame tafeln denn Straßenbahnen ähneln. So wird der Fahrgast wieder zu dem, was er früher war: ein Beförderungsfall in einem Transportgefängnis – ehm - behältnis.

Ob derlei Werbung notwendig ist, darüber mag man streiten, dass sie eher ekelhaft ist, dürfte unstrittig sein.

Dabei lohnt es sich manchmal hinzugucken, in der Bahn. Wie jetzt in Berlin, wenn die Stars über den Potsdamer Platz flanieren, flimmern über die Monitore der U-Bahnen die Beiträge des „Uderground“ Kurzfilmfestes – da macht es Spaß, zuzuschauen.

Dass es auch ganz anders geht, zeigt die kleine Ringbahn in Naumburg.

Dort steht der Gotha Tw 33 an der neuen Endstation am Hauptbahnhof. Sichtbar wirbt er für die Straßenbahn, und auf ihm wirbt ein Sponsor für sich, zum Nutzen von Bahn und Sponsor und zur Freude der Benutzer. STEFAN VOCKRODT

Wirbt für die kleine Tram und den Sponsor: Werbe-Tw 33 in Naumburg
S. VOCKRODT



Dr. Stefan Vockrodt,
Redakteur

Die Schatzkiste

Kommentare von Dieter Höltge

Dieses mal befinden wir uns im Jahre 1960/61 ...

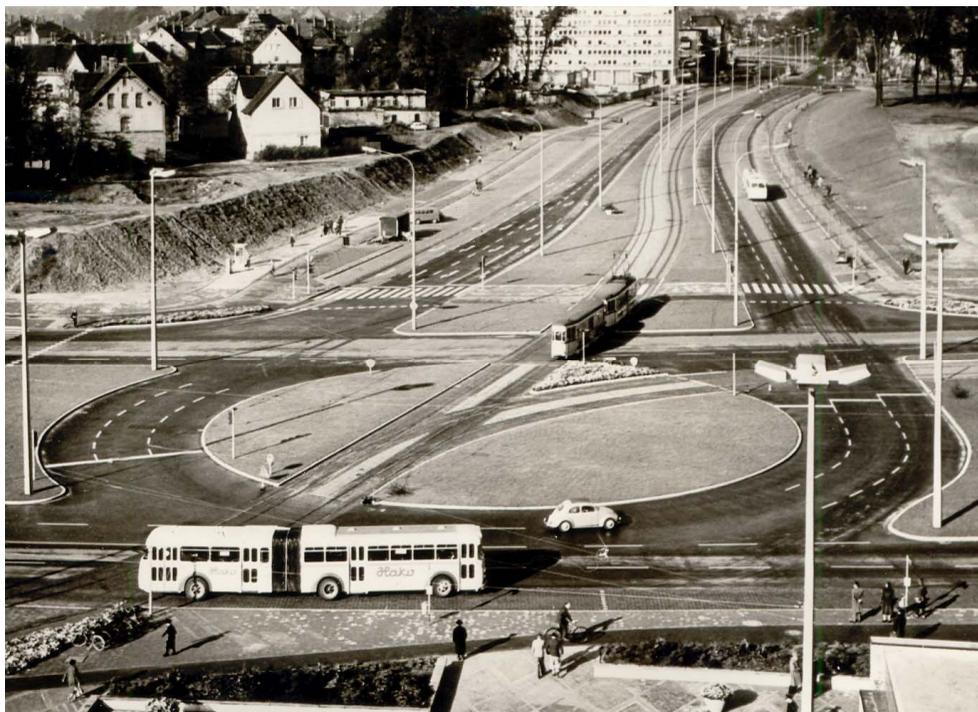


Gelenkornibus 107, 1961 umgebaut aus Kom 9 (Baujahr 1952) und Anhänger 126 (FAKA Salzgitter, 1956) sowie Omnibus 19 (Baujahr 1954 mit nicht sichtbarem Anhänger) als E- und Tourenwagen auf der Omnibuslinie A nach Wolfenbüttel. Die Endstation lag auf einer dreieckigen Insel zwischen Kalenwall, Gieseler und Gieselerwall. Die beiden Kontakte an den Masten dienten der Aktivierung einer Ampelanlage, die den Omnibussen freie Fahrt aus dem Gieseler heraus gewähren sollte.

Bild rechts:

Das innere eines dreiteiligen Gelenktriebswagens mit schwebendem Mittelteil der Nummernreihe 21 - 23. Sie wurden 1959 und 1961 aus den KSW-Triebwagen 116 - 118 und -Beiwagen 290 - 292 umgebaut. Der Blick schweift über die beiden Gelenke des Mittelteils durch den Wagen zum Fahrerplatz. Gut zu erkennen sind die Holzplatten auf dem Fußboden, die in der vorherrschenden Gehrichtung verlegt wurden, so daß die Chance zum Stolpern minimiert wurde. Die Gelenke sind mit modernen Gummimatten im Würfelmuster bedeckt. Beachtenswert sind die körpergerechten Holzlattensitze.







GroßraumTw 7 mit Bw 202 überquert auf der Berliner Straße in einer S-Kurve den Messeweg. Die Haltestelleninseln liegen für beide Richtungen auf der linken Straßenseite abseits der Fahrbahn. Die Strecke der Linie 3 war vor der Gliesmaroder Kirche bis zur Schleife vor dem Voigtländerwerk nur eingleisig und verlief ab hier in Seitenlage. Die Ausweiche am Hasselteich wurde erst später eingebaut.

Bilder links:

GroßraumTw 1 und 2, dieser mit Bw 210, begegnen sich im Oktober auf dem Kreisel des Berliner Platzes vor dem Hauptbahnhof. Seit dem 2. Oktober 1960 fahren die Züge der Linie 3 zur Endschleife am Hauptbahnhof/Salzdahlumer Straße. Bis auf das Versicherungsgebäude im Hintergrund links ist die gesamte Kurt-Schumacher-Straße noch unbebaut, und es grüßen den Eisenbahnreisenden die alten Häsuser der Vieweg-, Autor- und Gertrudenstraße.

Das untere Bild aus höherer Warte. Im Vordergrund Gelenkornibus 102, der 1959 aus Omnibus 10 und Anhänger 121 umgebaut worden war. Der Großraumzug der Linie 3 überquert die Fahrbahn und strebt über die Kurt-Schumacher-Straße dem damals noch Augustplatz benannten Verkehrsknoten zu. Die Böschung an der linken Seite, auf der heute das Atrium-Hotel steht und die Rampe zur Geschäftszeile emporführt, zeigt das alte Niveau von Viewegs Garten. Die Kurt-Schumacher-Straße verläuft hier in einem Einschnitt.

Neujahrswandfahrt 2005

von Jörg-Michael Meschkat

Achtung! Beitrag 2005 schon bezahlt??

Am Sonntag, den 2. Januar 2005 war es wieder soweit. Achtzig Fahrgäste hatten am ersten Sonntag des neuen Jahres nur ein Ziel, nämlich sich in einem aufgewärmten Straßenbahntriebwagen kreuz und quer über das Braunschweiger Tramnetz fahren zu lassen. Und so glich der Bahnsteig am Nahverkehrsterminal denn auch mehr einer großen Reisegesellschaft – nur eben ohne Koffer –.

Pünktlich um 10.15 Uhr fuhr TW7553 mit BW7474 am Bahnsteig D des Nahverkehrsterminals ein.



Die wenige Wochen alte Neubaustrecke über den Heinrich-Büssing-Ring diente als Ausgangs- und Endpunkt der seit knapp vierzig Jahren stattfindenden Rundfahrt.

Zunächst ging die Fahrt über die Wolfenbüttler Straße, Waisenhausdamm und Friedrich-Wilhelm-Straße Richtung Weststadt zur Wendeschleife Weserstraße.

Nach einer kurzen Pause mit der Möglichkeit zum Fotografieren wurde die Fahrt fortgesetzt. Das nächste Ziel war im Norden Braunschweigs die Umsteigeanlage Lincolnsiedlung. Von der Weserstraße aus ging es über Friedrich-Wilhelm-Platz, Bruchtorwall, John-F.-Kennedy-Platz und Bohlweg Richtung Norden. An der Umsteigeanlage Lincolnsiedlung hieß es "Bitte alle Fahrgäste aussteigen" zu einer 20-minütigen Pause.



Während der Sonderzug ohne Besetzung noch eine Ehrenrunde um die Wendeschleife Daimlerstraße und wieder zurück zum Abstellgleis in der Lincolnsiedlung fuhr, konnten sich die Fahrgäste in einem Aufenthaltsraum der Braunschweiger Verkehrs-AG bei Glühwein und Würstchen aufwärmen. Daneben wurden an einem weiteren Stand vereinseigene Souvenirartikel zum Kauf angeboten. Die Fahrgäste nahmen die Angebote dankbar an, was die langen Schlangen vor dem Aufenthaltsraum belegten.

Gut gestärkt und mit zahlreichen Souvenirartikeln bestückt wurde dann zur Weiterfahrt geläutet. Als letzter Höhepunkt der Neujahrsrundfahrt 2005 wurde der im Sommer vergangenen Jahres umgebauten Wendeschleife Heidberg/Anklamstraße ein Besuch abgestattet.

Auch hier bestand wieder die Möglichkeit, mit schönen Fotomotiven die Rundfahrt zu dokumentieren. Dann aber näherte sich die Neujahrsrundfahrt 2005 ihrem Ende. Zurück über die Neubaustrecke Heinrich-Büssing-Ring verließen zufriedene Fahrgäste am Nahverkehrsterminal Hauptbahnhof den Sonderzug und bedankten sich für die wunderschöne Rundfahrt.



Auch wenn die Neujahrsrundfahrt zwischenzeitlich zu einem Selbstläufer geworden ist, gilt es doch Jahr für Jahr auf´s Neue, die Fahrt zu organisieren. Gedankt sei an dieser Stelle allen Helfern der Rundfahrt, insbesondere dem Ehepaar Susanne und Stefan Grau, Thomas Nabert, Nikolaus Rieskamp sowie Lars Tischer für die Organisation und den Verkauf von Getränken, Würstchen und den Souvenirartikeln.

Keine Neujahrsrundfahrt ohne Fahrer. Gedankt sei auch unserem Vorstandsmitglied Andreas Gürtler für die "Beschaffung" eines ehrenamtlichen Fahrers.

Nikolausfahrt 2004: Straßenbahn macht Kinder froh von Nikolaus Rieskamp

Wenn es weihnachtet in Braunschweig und die Mitglieder unseres Vereins im Großeinsatz sind, so kann das nur eines bedeuten: es ist endlich wieder Nikolausfahrt! Am Samstag, den 11. September 2004 war es im vergangenen Jahr soweit und Tw35 + Bw 201 konnten mal wieder beweisen, daß sie der wahre Nikolausschlitten sind und längst nicht zum alten Eisen gehören.



Pünktlich um 10, 12 und 14 Uhr setzte sich der jedes mal vollbesetzte Zug an der Haltestelle Georg-Eckert-Straße in Bewegung, um nach ca. 15 Minuten Fahrt bei weihnachtlicher Musik an der Messeschleife einzutreffen. Die Fahrtroute war diesmal verändert worden, schließlich sollte die Neubaustrecke über den Heinrich-Büssing-Ring befahren werden. So wurde gefahren: Georg-Eckert-Str - Waisenhausdamm - Friedrich-Wilhelm-Platz - Lessingplatz - Hauptbahnhof - Büssingring - Jahnplatz - Messengelände - Wolfenbütteler Str. - Bohlweg/Damm - Georg-Eckert-Straße. Diese Strecke wurde von manchem als zu kurz empfunden. Wie könnte man alternativ fahren?

An der Eisenbütteler Straße wartete bereits ein netter Stand unseres Vereins, an dem sich die Reisenden mit Glühwein, Kakao und netten Gesprächen laben konnten. Der Nikolaus kam allerdings erst aus seinem warmen blauen Versteck (Bus 0210), nachdem die Kinder ihn kräftig gerufen hatten. Den Aussagen des Rauschebartes zufolge waren ihm diesmal außergewöhnlich viele schöne Gedichte vorgetragen worden. Als Belohnung hierfür gab es Geschenkbeutel, die auch dieses Mal wieder dank der unermüdlichen Sponsorsuche unseres Vereinsmitgliedes Christoph Heine bis zum Bersten gefüllt waren.



In diesem Jahr wurde die Nikolausfahrt erfreulicherweise von einer umfangreichen Berichterstattung der Braunschweiger Zeitung begleitet. Sowohl im Vorfeld als auch hinterher wurde sehr ausführlich und mit Bildern von unserem vorweihnachtlichen Traditionsereignis berichtet.

Der Dank geht an die vielen ehrenamtlichen Helfer, die statt eines geruhsamen Samstags daheim lieber Sponsorenpakete schleppten, Nikolausbeutel packten, früh aufstanden, Zelte aufbauten, angebrannte Kakaopötte putzten, Busse organisierten, in rote Kostüme schlüpfen, Generatoren rangierten oder Bahnen säuberten. Erfreulich war zudem, daß unser Engelchen eine "Auszubildende" in das Engelswesens einführte.

Für die Zukunft ist also gesorgt! Im nächsten Jahr werde ich mich mit meinen Kindern auf die weite Reise zum Nikolaus am Messengelände machen. Große Kulleraugen werden auch dann wieder Bauklötze staunen.



Unser 1. Vorsitzender

Weihnachtsfeier im Hotel Nord

Fotos von Jörg-Michael Meschkat



Stefan Grau und Nikolaus Rieskamp schauen zwar etwas grimmig drein, aber die Feier war trotzdem eine der sehr schönen. Die Bedienung hat sich sehr um unser Wohl bemüht.

Braunschweigs Straßenbahnen gestern und heute

(von Jörg-Michael Meschkat)

Nachdem die Generalprobe von Dieter Höltges Dia-Vortrag "Braunschweigs Straßenbahnen gestern und heute" bereits im November innerhalb des Vereins großen Anklang fand, sollte im Februar diesen Jahres die Öffentlichkeit mit eingebunden werden. Und so wurde der Vereinsabend in enger Absprache mit Herrn Dieter Höltge auf den 18. Februar 2005 verlegt. Hervorzuheben ist die Tatsache, dass der Dia-Abend erstmals unter gemeinsamer "Flagge" von Braunschweiger Verkehrs-AG und Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. veranstaltet wurde.

Dank guter Vorbereitung aller Beteiligten konnte die Technik zeitgerecht aufgebaut und getestet werden. Professionalität bewies Dieter Höltge nicht nur bei den Projektoren (es wurden zwei spezielle Dia-Projektoren mit besonders großer Brennweite verwendet). Für seinen Dia-Vortrag "spannte" Dieter Höltge auch seine Familie mit ein. Nach der Begrüßung durch den Pressesprecher der Braunschweiger Verkehrs-AG, Herrn Christopher Graffam, sowie dem Vereinsvorsitzenden, Herrn Jörg-Michael Meschkat, wurde der Dia-Abend eröffnet.

Unter Federführung von Herrn Höltge sowie dessen "Co-Piloten" in Person von Ehefrau und Sohn wurden die letzten 125 Jahre der Braunschweiger Tram in Gegenwart und Vergangenheit gegenübergestellt. Rund 65 Gäste sahen einen perfekt inszenierten Dia-Abend, an welchem der Funke schnell übersprang. Und so verließen gegen 22 Uhr ausschließlich zufriedene Gesichter den großen Saal des Nordbahnhofes. Gedankt sei an dieser Stelle nochmals den Herren Christopher Graffam und Michael Höfer-von-Seelen für die Beschaffung der notwendigen Technik, den zahlreichen Helfern sowie Herrn Dieter Höltge und seiner Familie für den akribisch vorbereiteten Dia-Abend.

Aus der Braunschweiger Zeitung

Sanierung der Sachsendambrücke beginnt am 7. März – Schon im November sollen erste Niederflurbahnen in den Heidberg rollen (von Norbert Jonscher)

HEIDBERG. Am 7. März geht's endlich los: Die Sachsendambrücke wird niederflurgerecht ausgebaut. Im November sollen die ersten Trams der 95er-Baureihe in den Heidberg rollen – und das Ende der "Hängebauschweine" einläuten. 3,7 Mio. Euro wird der Umbau kosten (ursprünglich waren mal, wie berichtet, 750 000 Euro veranschlagt).

Noch voriges Jahr war diese Zahl zu hören. Nur, es zeigte sich: Die Ende der 60er-Jahre gebaute Brücke ist zu schwach, kann die neuen Bahnen nicht tragen; sie muss ertüchtigt, neue Lager müssen eingebaut werden. Das ergab ein Statik-Gutachten. Dazu gestern Diplom-Ingenieur Stefan Gräbner, Braunschweiger Verkehrs-AG: "Es handelt sich um ein sehr schlankes Bauwerk, exakt ausgelegt für die damaligen Bahnen." Breite: 2,20 Meter, Achslast: ca. 7,5 Tonnen. Das Problem: Die Niederflurbahnen der 95er-Reihe sind nicht nur breiter, sie sind auch schwerer. Und schon in wenigen Jahren, das ist klar, kommt es noch dicker, sprich: schwerer.

Elektronik bringt Gewicht

Experten gehen davon aus, dass auch Braunschweigs Trams künftig bis zu 2,65 Meter breit sein werden bei einer Achslast bis 11 Tonnen. Dennoch: Die Verkehrs-AG will sich auf jeden Fall auch diese Option offen halten.

Was also tun? Damit die breiten Bahnen durchpassen, müssten eigentlich die trogartigen Aussparungen, in die die Gleise momentan noch eingebettet sind, verbreitert, einige Zentimeter Beton abgefräst werden. Was aber, das zeigte sich, unmöglich ist. Gräbner: "Der Aufbau ist so flach, man stößt schon nach wenigen Zentimetern auf offene Stahleinlagen, die dürfen auf keinen Fall beschädigt werden."

Gleiströge werden verfüllt

Also wählte man eine andere Variante: Die Gleiströge werden nun mit Beton verfüllt, und die Schienen liegen frei oben auf – 20 cm höher als bisher, niederflurgerecht.

Was negative Auswirkungen hat. Zum einen: Durch die nun ungehinderte Sonneneinstrahlung verziehen sich die Stahlgleise leichter, und um das zu verhindern müssen sie alle 70 cm befestigt werden – was die Kosten ebenso nach oben treibt wie die Tatsache, dass man auf die weit teureren RI 53-Gleise zurückgreifen muss: Sie sind fünf Zentimeter niedriger. Und genau darauf kommt es an. Gräbner: "Auch in diesen sauren Apfel mussten wir beißen, sonst wären wir mit den Fahrzeugen noch höher gekommen." Die Variante, den Gehsteig zu erhöhen, musste man schnell verwerfen: Das hätte die Brücke nicht ausgehalten.

Eine andere Folge: Die Betonfüllungen in den alten Gleiströgen erhöhen natürlich auch das Gesamtgewicht. Folge: Die Tragkraft muss erhöht, zusätzliche Stahlbewehrungen müssen eingebaut und auch die Brückenlager durch neue, widerstandsfähigere ersetzt werden.

Wie das geht? Dazu muss die 120 Meter lange Brücke komplett angelupft werden. Gräbner: "Ein Zentimeter reicht schon aus, um die Lager in den Spalt einzuführen." Und oben läuft der Verkehr weiter.

Sonderbeilage BIN-Info 1/2005

Wie geht es weiter mit Tw82 ?



Oberbürgermeister Dr. Gert Hoffmann hat die Schirmherrschaft für die betriebsfähige Wiederaufarbeitung des Tw82 übernommen!

Wie geht es weiter mit Tw82 ?

Ein Text von Nikolaus Rieskamp:

Nach dem letzten Besuch in Blankenburg durch unsere Vereinsmitglieder, Herr Jens Winnig und Herr Nikolaus Rieskamp, ergibt sich aktuell folgender Status hinsichtlich einer Restaurierung von TW82:

Die Kosten des Projektes werden auf EUR 80.000,00 kalkuliert. Ursprünglich sollten die Kosten ca. EUR 60.000,00 betragen. Infolge der Arbeitsmarktreform werden die Kosten für die festangestellten Arbeitnehmer der Brücke e.V. jedoch nicht mehr von der Arbeitsagentur getragen. Der genannte Betrag kann zu 99 Prozent garantiert werden, da die ABM-Massnahmen derzeit auf recht stabilem Niveau laufen. Das kann sich jedoch im nächsten Jahr schon wieder ändern. Insofern besteht Handlungsbedarf.

So preiswert wie jetzt, wird eine Aufarbeitung des TW82 wohl nie wieder zu erhalten sein.

Der Betrag ist solide kalkuliert, Einsparungen sind nicht möglich. Der niedrige Preis kommt auch dadurch zustande, dass der TW 82 von der Elektronik recht einfach ist und keine EBO-Zulassung braucht, wie z.B. der 1022 der Rhein-Haardtbahn, der derzeit in Blankenburg steht.

Pfingsten erfolgt der Schichtwechsel in Blankenburg, dann muß es losgehen. Als Startfinanzierung müssen dann etwa EUR 20.000 zzgl. Transport (EUR 1.800) fließen. Das übrige Geld wird dann in weiteren drei Raten im Verlauf der Aufarbeitung abgefordert.

Unser Verein erhält in den nächsten Tagen das Angebot aus Blankenburg.

Anmerkung der Redaktion:

Wenn der Tw82 in diesem Jahr nicht nach Blankenburg geht, dann wäre die einmalige Chance vertan, ihn für relativ wenig Geld wieder betriebsfähig zu machen. Auf lange Sicht würde sich an seinem Zustand nichts ändern. Und wer weiß, ob der Wagen dann beim Umzug in einen neuen Betriebshof in vielleicht zwei Jahren mit umzieht.

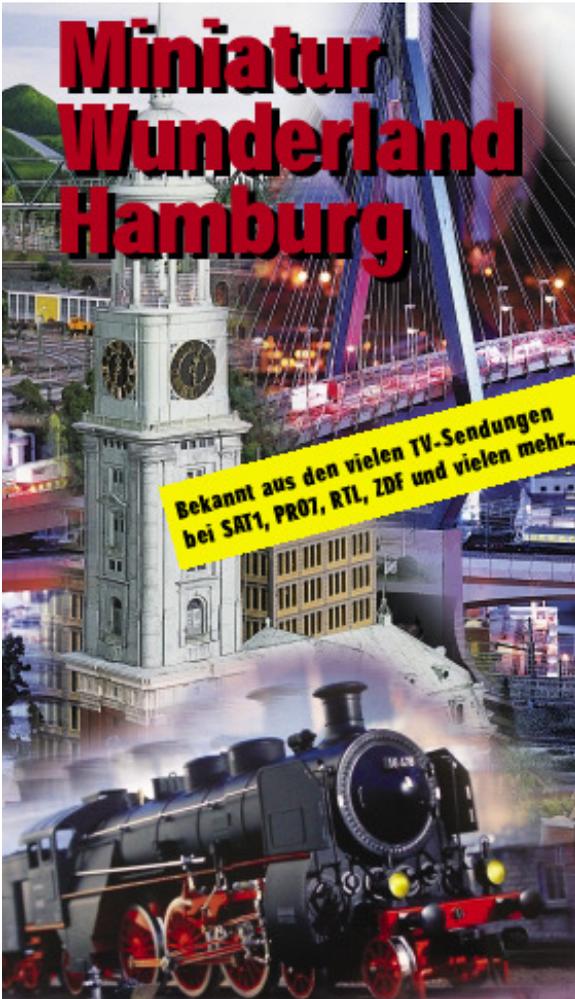


Tw82 mit Beiwagen im Jahre 1961 auf der Friedrich-Wilhelm-Straße. Diese Szene könnte im kommenden Jahr (bis auf die Autos links und rechts) Wirklichkeit werden, wenn unsere Anstrengungen Erfolg haben.

Vereinsfahrt ins Miniaturwunderland

Am Samstag, 28. Mai 2005, wollen wir mit dem Nahverkehrszug von Braunschweig nach Hamburg ins Miniaturwunderland fahren.

Jeder ist herzlich willkommen, bei der Fahrt mitzumachen. Wir treffen uns bis spätestens 6.45 Uhr in der Empfangshalle des Hauptbahnhofes.



Abfahrt des Zuges ist um 7.03 Uhr. Ankunft in Hamburg um 10.01 Uhr. Wir wollen als Fahrkarte das Schönes-Wochenende-Ticket nutzen. Die Kosten dafür werden dann nach der Anzahl der Teilnehmer aufgeteilt.

Für den Eintritt in Hamburg hat der Verein 10 Freikarten bekommen. Auch hier werden die Kosten ab der 11 Person auf alle Teilnehmer aufgeteilt.

Öffnungszeiten:

täglich von: 9.30 bis 18 Uhr
Dienstags: 9.30 bis 21 Uhr
am Samstag, Sonntag & Feiertags: 8.45 bis 20 Uhr
365 Tage im Jahr geöffnet!

Die Preise in der Übersicht:

Kinder unter 1 Meter (in Begleitung der Eltern)	frei
Kinder unter 16 Jahre	4,-
Erwachsene	9,-
Gruppen ab 15 Personen je Person	8,-
Senioren (65) / Schüler / Studenten / Behinderte	7,-