



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **Auf Linie:** Die ersten 07er im Netz
- **Auf Tour:** BIN besucht HSM und VBV
- **Auf Abwegen:** Ein Litauer in Stöckheim



Inhalt

...aus dem Verein

- 4 - BIN – Gespräch beim Vorstand der BSVAG
- 5 - Rollender Vereinsabend
- 8 - 10. Oldietag beim VBV
- 9 - Vorstellung des Straßenbahndioramas
- 11 - Zeitschiene führt zu BIN
- 12 - Die „Fahrt ins Blaue“

...aus Braunschweig

- 15 - Auf Linie: Die ersten 07er im Dienst
- 18 - Braunschweig bei Nacht – Erste Testfahrt mit 0751
- 20 - Weitere 07er eingetroffen
- 21 - Zu Gast auf dem Lindenberg
- 22 - Erzählnachmittag
- 22 - Bustausch
- 24 - Alle Jahre wieder
- 26 - Neue Fahrzeugwerbungen
- 28 - LKWs auf die Schiene?

...aus aller Welt

- 30 - Happy Birthday – Das HSM wird 20
- 33 - Die Bergischen Museumsbahnen
- 36 - Von Höngg nach Burgwies

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



Kaum ist die letzte Bahn im Betriebshof, wird die nächtliche Betriebspause zum Erledigen wichtiger Instandhaltungsmaßnahmen genutzt. Eine gute Gelegenheit für ein außergewöhnliches Foto.

Termine

- So. 16.09.07 Steppke – Abenteuerland „Kultur im Zelt“ – Kinder entdecken Technik
- Mi. 03.10.07 Braunschweiger Zeitschiene Westbahnhof
- Sa. 06.10.07 Brandenburg / Havel Tag der offenen Tür 110 Jahre elektrische
Straßenbahn Erfurt Neubaustreckeneröffnung
- Fr. 12.10.07 Vereinsabend
- So. 14.10.07 Halle: 125 Jahre Straßenbahn mit Korso, Tag der offenen Tür und
Neubaustreckeneröffnung
- So. 21.10.07 Modellbörse: Lehre Bördelandhalle
- So. 28.10.07 16 Uhr Landesmuseum Vortrag Prof. Dr. Biegel / Dieter Höltge:
„110 Jahre elektrische Straßenbahn Braunschweig“
- Fr. 09.11.07 Vereinsabend: Vortrag Herr Peter, BSVAG
- Fr. 30.11.07 Redaktionschluß BIN-Info
- Sa. 01.12.07 Weihnachtsmarkt Stöckheim
- So. 02.12.07 Modellbörse: Lehre Bördelandhalle
- Fr. 07.12.07 Beutel packen für Nikolausfahrt
- Sa. 08.12.07 Nikolausfahrten
- Sa. 08.12.07 Weihnachtsfeier BIN Friedenseiche
- So. 09.12.07 Modellbörse: Braunschweig Schulzentrum Heidberg
- So. 06.01.08 Neujahrshundfahrt
- Fr. 11.01.08 Vereinsabend

Impressum

Die „BIN Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.
c/o Herrn Stefan Glinschert, Mancinusweg 11, 38304 WF (1.Vors.)
Kontakt: Christoph Heine, Postfach 2414, 38014 Braunschweig

Email: bs-interessengemeinschaft@gmx.de

Homepage: www.bin-bs.de.vu

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der BIN bzw. der Redaktion wieder. Redaktion: Andreas Falkenhagen. Heft 3/2007 vom 14. September 2007, Auflage 150 Exemplare, Abonnement pro Jahr: 9,20 € incl. Porto.

Autoren dieser Ausgabe: Jens Winnig, Stefan Glinschert, Dieter Bolle, Sören Bolle, Jörg-Michael Meschkat, Andreas Gürtler, Andreas Falkenhagen, Christoph Heine, Stefan Meyer, Peter Zollitsch – Die Bilder wurden von den Autoren zur Verfügung gestellt.

BIN – Gespräch beim Vorstand der BSVAG

Von Dieter Bolle

Am Donnerstag dem 28. Juni traf sich der neue Vorstand der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. Stefan Glinschert, Dieter Bolle, Jörg-Michael Meschkat, sowie der Pressesprecher Jens Winnig in der Carl-Miele-Str. zu einem Vorstellungs- und Kennenlerngespräch mit dem Vorstandsvorsitzenden der Verkehrs-AG Herrn Thies Hinckeldeyn und dem Leiter der Abteilung Marketing Herrn Dirk Bartels.

Unser Anliegen war hierbei besonders die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch weiter zu vertiefen, damit die BIN bei Veranstaltungen von Seiten der Verkehrs-AG zukünftig besser mit eingebunden wird. Dieses bezieht sich insbesondere auf öffentliche Termine, wie den „Tag der Schiene“, die „Eröffnung des ECE-Kaufhauses“ am Bohlweg oder die Wiedereröffnung des Bohlweges nach dessen Umgestaltung, die leider alle ohne die BIN stattgefunden haben. Man einigte sich darauf, dass insbesondere die Zusammenarbeit mit Herrn Bartels und der Marketingabteilung durch einen direkteren und schnelleren Informationsaustausch verbessert werden soll. Von Seiten des Vereines wurde aber auch der Einsatz von Vereinsmitglieder als beratende BSVAG-Servicekräfte bei Veranstaltungen vorgeschlagen, damit diese Aufgaben nicht kostenträchtig extern vergeben werden müssen. Ein weitere mögliche Zusammenarbeit bieten auch die alljährlich durchgeführten Oldtimerfahrten mit Glühweinausschank in der Vorweihnachtszeit.

Ein weiterer wichtiger Themenpunkt waren die Museumswagen. Zum einen die Restaurierung des Tw 82, da der Verein hier besonders auf die Fertigstellung des Lastenheftes durch Herrn Florek angewiesen ist, der aber zur Zeit mit der Abnahme der 07er Bahnen stark ausgelastet ist. Bis Ende der Sommerferien, so wurde uns zugesagt, sollte dieses aber abgeschlossen sein. Mit der Fertigstellung des Lastenheftes sollen dann auch die Zuwendungen/ Leistungen seitens der Verkehrs-AG für den Tw 82 genau definiert werden. Anschließend wurde über die Überlassung eines Mannheimer-Triebwagens aus der 73er Serie nach deren Ausmusterung gesprochen. Dieses Thema war ja bereits schon einmal mit Herrn Fischer geklärt, wurde aber durch den Defekt an dem vom Verein gewünschten Triebwagen 7351 wieder aktuell. Herr Hinckeldeyn sicherte der BIN zu, dass der Verein nach der Abstellung der betreffenden Fahrzeuge „freie Auswahl“ haben wird. Aber auch über die Abstellung aller derzeitigen Museumsfahrzeuge inklusive Tw 82 auf dem neuen Betriebshof wurde gesprochen und seitens der Verkehrs-AG auch zugesichert.

Die Absage einer Vorabbesichtigung der neuen Fahrzeuge bei Alstom LHB, die von der Verkehrs-AG initiiert wurde, stand außerdem noch auf der Tagesordnung. Hierfür waren letztlich politische Gründe maßgebend. Dieses soll aber bei der Anlieferung der nächsten neuen Fahrzeuge nicht mehr vorkommen.

Abschließend wurde noch über ein Geschenk zur Einweihung des neuen Betriebshofes „Neuewiek“ am ehem. Güterbahnhof im Jahr 2008 gesprochen. Die von Jörg-Michael Meschkat vorgeschlagenen Bilder werden seitens der Verkehrs-AG sehr gerne angenommen und werden einen gebührenden Platz im neuen Verwaltungsgebäude erhalten.

Letztlich bleibt zu sagen, dass das Gespräch in einer netten und freundlichen Atmosphäre stattfand und wir uns nun die baldige Umsetzung der vereinbarten Ziele wünschen.

Rollender Vereinsabend 2007

Von Jörg-Michael Meschkat

Der diesjährige rollende Vereinsabend fand am 9. Juni statt und ganz im Zeichen der anstehenden Ausmusterung der 73er Baureihe. Nach 34 Jahren auf dem „Buckel“ wird diese Fahrzeugserie (7351-7358) mit Inbetriebnahme der neuen Niederflurtriebwagen endgültig aus dem Dienst ausscheiden. Zusammen mit den übrigen Gelenktriebwagen vom Typ „Mannheim“ (75er und 77er Serie) waren diese insgesamt 26 Straßenbahntriebwagen seinerzeit das modernste Fahrzeug seiner Art, und bildeten somit über Jahrzehnte das Rückgrat des Wagenparks der Braunschweiger Verkehrs-AG. Die absolute Zuverlässigkeit dieser Fahrzeuge muss hier nicht weiter erwähnt werden.

Doch zurück zum rollenden Vereinsabend. Dieser begann zunächst mit einem örtlichen Gewitterregen, der kurz vor Fahrtantritt gegen 15:00 Uhr über das Gelände des Straßenbahnbetriebshofes an der Georg-Westermann-Allee hinweg zog. Gewöhnlich treffen sich die Vereinsmitglieder an der Schranke der Betriebshofzufahrt, um sich dann in das bereitgestellte Fahrzeug zu begeben; infolge des starken Regens setzte der eigens für uns ausgesuchte TW7354 rückwärts zurück Richtung Betriebshofeinfahrt, so dass die Vereinsmitglieder trockenen Fußes einsteigen konnten.



Nach kurzer Ansprache ging es dann auf die Strecke. Ziele des TW 7354 waren der Heidelberg, Stöckheim, Weserstraße sowie die Wendeschleife im Bürgerpark (Eisenbütlerstraße).



Hier klang der rollende Vereinsabend anschließend beim gemütlichen Grillen auf dem Gelände der freiwilligen Feuerwehr Innenstadt aus. Wir danken herzlich für die Einladung auf das Gelände und die Führung durch die Fahrzeughallen sowie die kleine Rundfahrt mit einem Einsatzfahrzeug für die anwesenden Kids.



10. Oldie-Tag beim VBV

Von Christoph Heine

Am 30. Juni und am 1. Juli 2007 war der Verein wieder mit einem Verkaufsstand bei den Oldie-Tagen des VBV vertreten. Hier konnten wir unsere altbewährten, aber auch unsere neuen Artikel an die interessierten Besucher bringen.



Auch in diesem Jahr wurde vom VBV vieles für Jung und Alt geboten, für Kinder zahlreiche Pendelfahrten mit der Dampflok und Fahrten mit der Gartenbahn über das Gelände und für die jung gebliebenen Erwachsenen u. a. eine Ausstellung von historischen Nutzfahrzeugen, eine Präsentation der Modellbahnanlage (Bahnhof BS-Nord) oder die Vorführung alter Werkzeugmaschinen. Desweiteren konnte man zahlreiche Gastfahrzeuge wie den VS08 des DB-Museums sowie eine Lok von DB Regio bestaunen und besichtigen. Später konnte man den Nachmittag im Museumscafe gemütlich ausklingen lassen.



Vorstellung des Straßenbahndioramas

Von Sören Bolle

Einige von euch haben das Diorama bereits bei den VBV Oldietagen gesehen, andere lernten es beim letzten Vereinsabend im Nordbahnhof kennen. An dieser Stelle möchte ich die (recht kurze) Entstehungsgeschichte des Modells umreißen.

Begonnen hat alles mit einer kleinen Auseinandersetzung zwischen Dieter und mir bezüglich einiger Details an der gemeinsamen LGB Anlage in Höxter. Streitthema damals dürfte gewesen sein: Wie gestaltet man Details auf einer Anlage so, dass sie für den Betrachter interessant sind. Eine Flasche Warsteiner Lemon, sowie reichlich vom eigentlichen Thema abschweifende Diskussionen später kamen wir dann auf die Frage, wie man unsere Vereinsstände für den normalen Veranstaltungsbesucher interessanter machen kann. Man bräuchte einen Blickfang, etwas, das die Leute erst mal zu uns an den Tisch zieht und ihr Interesse weckt. Die Lösung war denkbar einfach, standen wir doch mitten in unserem Modellbahnraum: Ein Modell musste her.



Die ersten Ideen sahen nur eine detailliertere Spendendose auf Basis eines Lehmann Straßenbahnwagens vor, die auf einem gradeso passenden Gleisstück drapiert, den Holzkasten 82 ablösen könnte. Letztlich war dann aber die Hemmschwelle im Weg, einem motorisierten Straßenbahnwagen das Dach aufschneiden zu wollen. Was sollte außerdem aus dem Bügel werden? Jetzt musste es schon ein Beiwagen sein, der ein wieder verschließbares Dach bekommen sollte. Damit wuchs auch schon die Gleislänge auf etwa 60 cm an, denn der Bw kann ja schlecht im Schotter, oder schlimmer, einfach auf dem Tisch stehen. Und wenn man schon mal dabei ist, könnte man doch auch gleich die noch irgendwo rumliegende, entgegen aller Planungen nicht mehr gebrauchte, Pendelautomatik mit einbauen.

Damit waren dann auch die 60 cm nicht mehr ausreichend. Inzwischen hatte unser Modellbahnhändler ein Lehmann Straßenbahnmodell mit Beiwagen organisiert. Ein Sondermodell, das gut und gerne seine 20 Jahre auf dem Buckel hat, was ein Öffnen des Beiwagendaches für uns unmöglich machte. So wurde der Geldeinwurfschacht zugunsten einer, originalgetreu etwas durchhängenden, Fahrleitung aufgegeben. Irgendwo im Modellbauchaos fanden sich dann auch noch einige Bahnsteigplatten, ein Fahrleitungsmast in Gitterbauweise und ein Haltestellenschild, das ich mal zur Linienumstellung vor einigen Jahren zur Erinnerung an die Linien 19, 21 & 61 in Stöckheim angefertigt hatte. Ein paar grade Gleise lagen auch noch im Regal, es war also alles vorhanden. Innerhalb einer (Schul-)Woche entstand so an 4 Abenden das komplette Diorama. Zur Ergänzung des einzelnen Gittermastes wurden erst einmal zwei Holzmasten aus eigener Produktion herangezogen, die bald durch zwei gebrauchte erstandene Gittermasten ersetzt werden.

Die ursprüngliche Vorstellung des Dioramas sollte eigentlich am „Tag der Schiene“ auf unserem Stand auf dem Bth. Altewiek der Braunschweiger Verkehrs-AG stattfinden. Da außer uns beiden niemand etwas von dem Vorhaben wusste, sollte es eine kleine Überraschung werden. Mit dem Scheitern der Zusammenarbeit zwischen BIN und BSVAG verzögerte sich auch die Präsentation immer weiter.

Bei den bereits erwähnten VBV Oldietagen am 1. Juli 2007 war es dann so weit. Das 1,50 Meter lange, eine Szene einer eingleisigen Überlandstraßenbahn (Braunschweig <> Wolfenbüttel?) an einer Haltestelle zeigende Modell wurde auf unserem Stand ausgestellt. Den eigentlichen Zweck, Aufmerksamkeit erregen, hat es auf jeden Fall erfüllt. Auch wenn viele sich nur das Modell ansahen, so nahmen sie zumindest die Infoblätter zum Verein mit. Ob wir dadurch mehr verkauft haben, wage ich nicht zu sagen. Fest steht jedoch, solange die Transportkapazitäten vorhanden sind, wird das Modell künftig auf vielen weiteren Vereinsständen zu sehen sein.

Zeitschiene führt zur BIN - Projektvorstellung von Willy Meister

Von Jens Winnig und Stefan Glinschert

Die Braunschweiger Zeitschiene ist spätestens seit einem Symposium im Braunschweiger Landesmuseum ein Begriff, was sich aber genau dahinter verbirgt und wie es zu dieser Idee kam, war Thema des Vereinsabends im Monat Juli.

Bereits in der BIN-Info 1/07 gab Heinz-Helmut Heidenbluth als Symposiumsbesucher einen kurzen Einblick in das Projekt Braunschweiger Zeitschiene. Die positiven Reaktionen, aber auch die Mitarbeit einiger Vereinsmitglieder an diesem Projekt, veranlassten den Pressesprecher der BIN dazu, den Begründer der Zeitschiene zu einem Vereinsabend einzuladen.

Am 13. Juli war es dann soweit und Wilhelm Meister stellte den zahlreich anwesenden Mitgliedern die Entstehungsgeschichte von der ersten Idee bis zum heutigen Zwischenergebnis vor und sparte dabei auch nicht mit Ausblicken und Visionen für die Zukunft.

Die Zeitschiene beginnt am alten Braunschweiger Westbahnhof und führt über das Güterringgleis zum alten Eisenbahnausbesserungswerk an der Borsigstraße und war zuerst als eine Strecke für Draisinenfahrten gedacht. Aufgrund der Topographie und des nur eingleisigen Streckenstranges war diese Idee aber nicht optimal umzusetzen. Diese ersten Gedanken wurden aber weiterentwickelt bis hin zum heutigen Konzept. Die stillgelegten Gleise werden nun zwischen den Schienen verfüllt und so zu Wegen umgestaltet. Entlang der Strecke werden so genannte Dekadensteine im Abstand von jeweils 300 Metern aufgestellt, die einen Zeitraum von 10 Jahren symbolisieren. Auf ihnen soll Wissenswertes und Lehrreiches aus nahezu 175 Jahren Industrie-, Eisenbahn- und Verkehrstechnik vermittelt werden und so ein spannender Bogen zwischen Nostalgie und High-Tech geschlagen sowie der Blick in die Zukunft des Verkehrs gerichtet werden. Die ersten zwei Steine wurden bereits am Beginn der Strecke aufgestellt.

Durch die Dekadensteine ist mittlerweile auch die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. am Projekt Braunschweiger Zeitschiene beteiligt. Einige BIN Mitglieder erarbeiten nämlich alle wichtigen Informationen zum Thema Nahverkehr für diese Steine.

Ziel der Projektgruppe Zeitschiene ist es bis zum Jahre 2013 den Museumspfad vom Westbahnhof bis zum Lokpark des VBV fertiggestellt zu haben, um ihn dann im Rahmen der 175 Jahrfeier der ersten Braunschweigischen Staatseisenbahn feierlich eröffnen zu können.

Aber auch weiterführende Pläne existieren bereits, wie Herr Meister erklärte. So könnte im Einfahrbereich des ehemaligen Rangierbahnhofes ein Draisinenpark entstehen, womit auch wieder die Anfangsidee aufgegriffen würde. Hier könnten nicht nur Draisinenfahrten für Jedermann, sondern auch die Wettkämpfe um die Deutschen Draisinenmeisterschaften stattfinden. Des Weiteren könnten im Lokpark Räumlichkeiten als eine Art kleines Museum eingerichtet werden, in dem zusätzliche Informationen zu den Hinweisen auf den Dekadensteinen geboten werden.

Die Maßnahmen im Bereich Westbahnhof werden übrigens aus Mitteln des Projektes „Soziale Stadt“ gefördert. Der „neue“ Westbahnhof soll bereits am 3. Oktober offiziell der Bevölkerung vorgestellt werden.

Weitere aktuelle Informationen gibt es im Internet unter www.BraunschweigerZeitschiene.de

Wir bedanken uns noch mal recht herzlich bei Wilhelm Meister für seine ausführlichen Informationen und hoffen, dass dieses einmalige und sehr interessante Projekt auch weiterhin von allen Institutionen gebührend unterstützt wird.

Die „Fahrt ins Blaue“ – BIN auf Tour mit 6512

Von Andreas Falkenhagen

Wie viele Male vorher stand auch am 27. August 2007 wieder die „Fahrt ins Blaue“ auf dem Programm. Und wie immer gab es viele Spekulationen, womit wir wohl fahren werden. Vielleicht mit 0751 plus 5771 ??? Nein, das geht doch gar nicht... Und außerdem lautete der Treffpunkt Betriebshof Lindenberg, also wird's wohl gummibereift! Und siehe da, der überaus charmante Büssing 6512 sollte für diesen Ausflug unser Gefährt werden. Am Steuer der Bereichsleiter Bus der BSVAG, Herr Glaser.

Als der Bus mit seinen kraftstrotzenden 150 PS – soviel, wie ein moderner Kleinwagen heutzutage schon in die Waagschale zu werfen vermag - auf die Stadtautobahn fuhr, begann eine neue Runde des Spekulierens. Wie lautet das Ziel? Alstom in Salzgitter vielleicht? Immer weiter entfernten wir uns von Braunschweig, hinein in die uns umgebende Pampa, bis uns die ersten Schilder bereits Westpeine androhten! Wir werden doch wohl nicht... !? Nein, das Ziel lautete nicht H-Town, aber Peine war schon nicht schlecht. Nach einer ausgiebigen Fahrt in gemütlichem Tempo – das altherwürdig röhrende Automatikgetriebe soll durchaus noch etwas halten – erreichten wir den neuen Betriebshof der PVG in Peine.



Dort angekommen wurden wir bereits von Herrn Homann aus dem Vorstand der BSVAG erwartet, der es sich nicht nehmen ließ, uns persönlich durch den Betriebshof zu führen. Wir erfuhren zum Einen diverse bauliche Details über das Gebäude und zum Anderen in einem ausführlichen Vortrag verschiedenste interessante Informationen über den Betriebsablauf, sowie das Unternehmen PVG als solches. So wurde beispielsweise das Gebäude kostensparend und nach ökologischen, d.h. energiesparenden Richtlinien erbaut. Ein durchaus bemerkenswerter Umstand: Das Finanzbudget konnte bis zur Fertigstellung eingehalten werden; vorbildlich für ein Bauwerk aus öffentlicher Hand. Während des Vortrages konnten die BINler gern auch kritische Fragen stellen, die weit über die PVG hinausgingen. Herr Homann bemühte sich sehr offen um Antworten auf unsere Anliegen.

Nachdem wir bestens informiert und mit Kaffee, Saft und Keksen fürsorglich verköstigt wurden, brachen wir zur Heimreise auf. Das eben Gehörte lebhaft hinterfragend, näherten wir uns unserem Ausgangspunkt, dem Bus-Betriebshof Lindenberg, wo wir Zeuge wurden, wie unser Fahrer Herr Glaser den Bus millimetergenau in die entsprechende Abstellhalle einpasste. Als Bonbon zum Abschluß unserer Reise konnten wir in der Werkstatt des Betriebshofes den aktuellen Stand der Restaurierungsarbeiten an den 1½ - Deckern sowie an einem weiteren Büssing 13 RU 10 begutachten.

Zum Schluß bleibt nur festzuhalten, daß die Fahrt außerordentlich gut gelungen ist, wofür den Organisatoren aus dem Verein sowie den Mitarbeitern der BSVAG, Herrn Homann und Herrn Glaser ein ganz herzlicher Dank gebührt! Auf daß es bald wieder eine so schöne „Fahrt ins Blaue“ gibt mit vielen skurrilen Fahrzeug-Vermutungen im Vorfeld... Ich persönlich glaube, nächstes Mal wird es bestimmt eine Doppeltraktion aus 7756 und 7759! ;-)



**8750 ex BSVAG 8716
verlässt die Abstellhalle
des Bth. der PVG.**

**Auch bei
unbequemen
Fragen nicht
um eine Ant-
wort verlegen:
Herr Homann
aus dem
Vorstand der
BSVAG
referiert vor
den BINlern.**



**Umweltfreundlich bis ins
Detail: Die Buswerkstatt
der PVG mit viel
natürlichem Licht und
einer energiesparenden
Heizung.**

Auf Linie: Die ersten 07er in Dienst

Von Andreas Falkenhagen

Es war ein langer Weg von den ersten Gerüchten, Braunschweig plane die Beschaffung des „Typ Magdeburg“ bis hin zum ersten Einsatztag dieser Fahrzeuge. Feierlich nahm die BSVAG nun die ersten zwei Fahrzeuge dieses Typs in den Liniendienst, nachdem sie in einem Festakt zunächst getauft wurden. Dazu nun der Presstext der BSVAG sowie eine kleine Bildergalerie:

„Braunschweig, den 10. September 2007

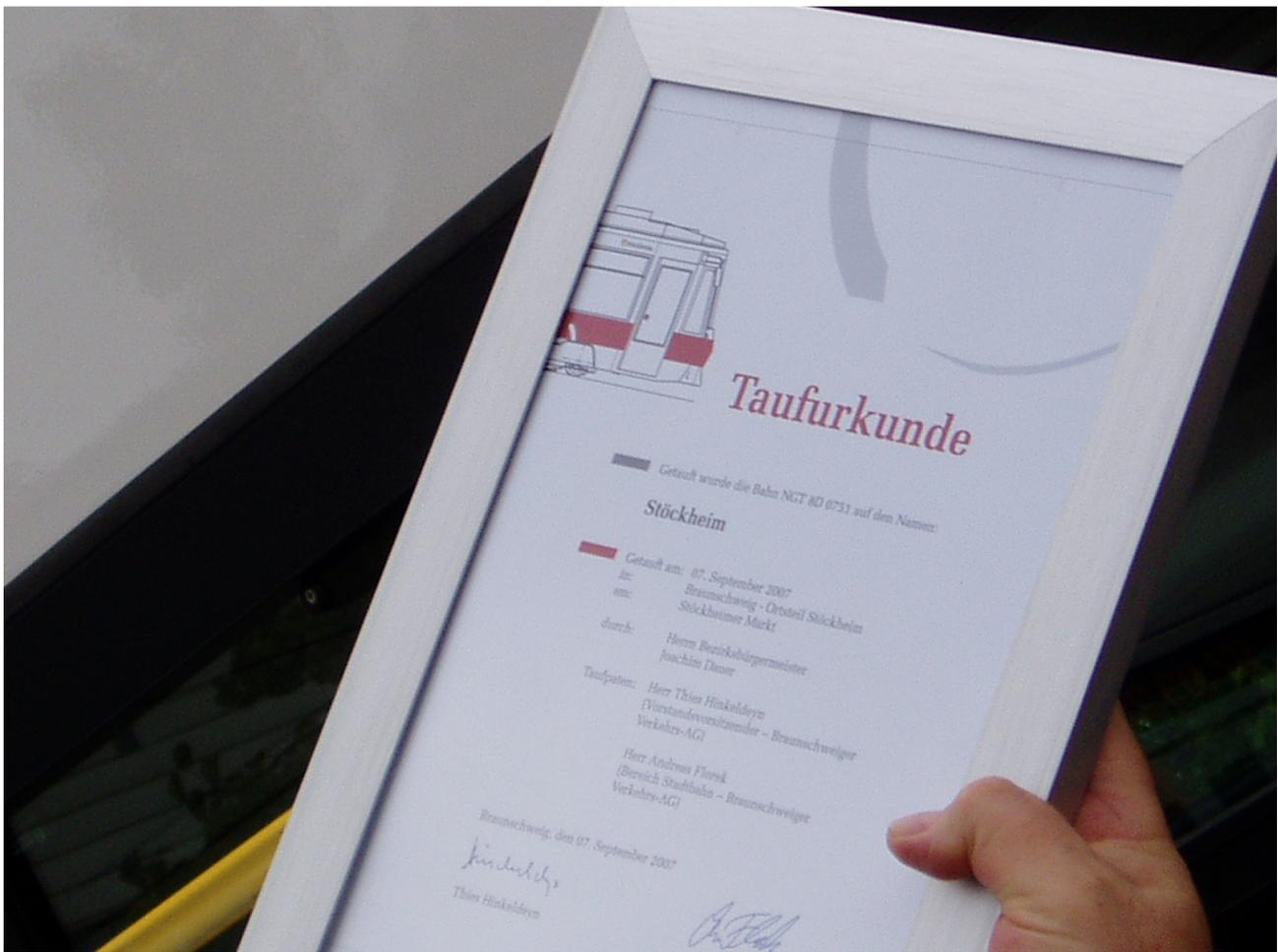
Am Freitag, dem 07. September 2007 um 15.30 Uhr taufte eine Meveroder Schülerin die neue Stadtbahn, den Triebwagen 0752 an der Haltestelle "Militschstraße" auf den Namen "Meverode" und schickte die erste von zwölf neuen Niederflurbahnen ins Netz der Braunschweiger Verkehrs-AG. Der Bezirksbürgermeister Jens Wilhelm bedankte sich bei dem Vorstandsvorsitzenden der Verkehrs-AG Thies Hinckeldeyn für die Namensgebung und wünschte der Tram immer gute Fahrt auf den Schienen Braunschweigs. Nach der Taufe mit einem Glas Sekt fuhren die ersten Meveroder mit ihrer Tram in das benachbarte Stöckheim, wo um 17.00 Uhr Joachim Dauer, Bezirksbürgermeister in Stöckheim, den Triebwagen 0751 mit echtem Okerwasser auf den Namen "Stöckheim" taufen ließ und gemeinsam mit den Paten, Thies Hinckeldeyn und dem Projektleiter Andreas Florek den Namenszug und das Stöckheimer Wappen freigaben. Mit viel Applaus und sichtbarer Freude über diese besondere Ehrung bestiegen die Stöckheimer "ihre" Bahn um die erste Sonderfahrt mitzuerleben.

Auch die weiteren 10 Bahnen werden nach Braunschweiger Stadtteilen benannt und die nächste Taufe ist für den 21. September 2007 in Rühme geplant, wenn der Triebwagen 0753 an der Haltestelle Lincolnsiedlung auf den Namen "Rühme" getauft wird.

Die weiteren Termine: Am 5. Oktober ist es 0754, die dann den Namen "Broitzem" trägt und an der Haltestelle "Turmstraße" in Broitzem getauft wird. Für die restlichen Bahnen sind die Stadtteile "Gliesmarode", "Volkmarode", "Weststadt", "Heidelberg", "Siegfriedviertel", "Westliches" und "Östliches Ringgebiet" sowie "Schwarzer Berg" vorgesehen, die genauen Termine für die Taufen stehen aber noch nicht fest.“

Quelle: <http://www.braunschweiger-verkehrs-ag.de/>





Braunschweig bei Nacht - Erste Testfahrt mit 0751

Von Stefan Glinschert

In der Nacht vom 09. auf den 10. Juli 2007 war es endlich soweit und 0751 durfte für erste Testfahrten durch das Streckennetz der Verkehrs-AG den Betriebshof Altewiek verlassen.

Bevor es jedoch soweit war, wurden bereits in den Tagen zuvor auf der Umfahrung des Betriebshofes einige kurze Probefahrten durchgeführt, um unter anderem die Bremsen zu testen. Durch anfängliche Schwierigkeiten mit der Bremssoftware verzögerte sich aber die erste Fahrt ins Streckennetz bis der Tag X oder besser die Nacht X endlich kommen sollte.

Der Startschuss viel pünktlich kurz nach dem letzten Anschluss am Rathaus um 23.30 Uhr, aber die Fahrt endete bereits an der ersten Haltestelle. Ratlose Gesichter konnten die sechs begleitenden Fuzzies an der Haltestelle „Leonhardplatz“ sehen, denn aus irgendeinem Grund waren die Drehgestelle des Fahrzeuges breiter als Gedacht, berührten die Bahnsteigekante und hinterließen einen unschönen langen Kratzer. Die Folge war, dass die Testfahrt kurzer Hand abgebrochen wurde und der neue Niederflurwagen langsam rückwärts fahrend in das Depot verschwand. Von weiten konnten die Zaungäste erkennen, wie mit Hilfe einer Flex einige „Arbeiten“ innerhalb kürzester Zeit an den Drehgestellen ausgeführt wurden. Wie sich herausgestellt hatte, waren an den einzelnen Gestellen noch Transporthalterungen vorhanden, die aber in keinem der Fahrzeugpläne auftauchen.

Mit fast einstündiger Verzögerung konnten nun ein erneuter Anlauf gewagt werden. Ziemlich flüssig ging es nun voran, obwohl an jeder Haltestelle ein Großteil der ca. 20 Personen umfassenden „Reisegruppe“, bestehend aus Mitarbeitern der Firmen Alstom LHB, Bombardier und BSVAG, aussteigen und den Abstand zu den Borden kontrollieren musste. Für die Strecke Altewiek – Leonhardplatz – J.F.K.-Platz – Schloss benötigte man rund 35 Minuten und so konnten die Hobbyfotografen gegen 1 Uhr morgens Dank eines Fotohaltes von Herrn Florek wunderbare Bilder vor „historischer“ Kulisse machen. Anschließend ging es über die Haltestellen Rathaus und Hagenmarkt weiter in Richtung Volkmarode, wo man die Wendeschleife Grenzweg gegen 2 Uhr erreichte. Nach einem kleinen Zwischenstopp wurde die Testfahrt ohne größere Schwierigkeiten fortgesetzt. Am Hagenmarkt nutze man dann schließlich die sehr verkehrschwache Zeit aus und überquerte die Kreuzung in Richtung Radeklint. Am Inselwall wurde erneut eine kurze Pause eingelegt, bevor es dann zurück in Richtung Altewiek gehen sollte.

Bevor es aber soweit war, galt es die nächste Engstelle langsam zu passieren, denn an der Haltestelle Radeklint waren durch das Ausschwenken nur wenige Zentimeter Platz zwischen den Abdeckungen der Drehgestelle und dem Haltestellenbord. Gegen 3.15 Uhr erreichte dann das Testteam den Betriebshof und für 0751 ging die erste Nachtschicht zu Ende.

In den folgenden Nächten wurden dann die restlichen Streckenäste abgefahren, um sie auf weitere Engstellen zu untersuchen. Diese wurden bereits wenige Tage danach durch abfräsen der entsprechenden Haltestellenbord entschärft, so dass nun alle Linienäste problemlos befahren werden dürfen. Lediglich auf der Hamburger Straße gibt es zwischen dem Autohaus Holzberg und der Einfädelung Höhe Schmalbach eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h bei Begegnungen mit einem weiteren 07er oder einem 95er Niederflurfahrzeug.



Weitere 07er eingetroffen

Von Stefan Glinschert

Seitdem in der letzten BIN Info über die Anlieferung von 0751 am 05. Juni berichtet wurde, haben fünf weitere Niederflurfahrzeuge ihren Weg von Salzgitter nach Braunschweig gefunden. Während das erste Fahrzeug noch verhüllt angeliefert wurde, folgten die Wagen 2 und 3 im Zwei-Wochen-Rhythmus ohne Plane und ohne rote Bauchbinde am 25.06. und 09.07. Ebenfalls 14-Tage später traf dann Tw 0754 auf dem Betriebshof Altewiek ein. Er ist die erste von sechs Triebwagen, der mit einer Kupplung für den Beiwagenbetrieb ausgestattet ist. Seit Wagen 0755 (23.08.2007) werden die neuen Niederflurbahnen auf einer geänderten Route transportiert, da der Kreuzungsbereich B248 / Industriestraße Mitte umgebaut wird und LKW diesen Bereich in Fahrtrichtung Wolfenbüttel nicht passieren dürfen. Der Schwertransport wird deshalb über die Eisenhüttenstraße zur Autobahnauffahrt Salzgitter Thiede geleitet und fährt bereits dort auf die A39 auf. Um einen Tag vorverlegt und für viele überraschend kam dann die Anlieferung der siebten Bahn, die bereits am Mittwoch, den 05.09. angeliefert wurde.



Zu Gast auf dem Lindenberg

Von Sören Bolle

Auf dem Lindenberg tummeln sich zur Zeit die Oldiebusse. Nicht nur unser neuer alter Eineinhalbdecker 6515 und sein Mercedes Artgenosse aus Hameln, oder der schon bekannte 6512. Zwischen diesen zur Zeit eher nicht durchgängig beigeen Schönheiten steht auch ein blauer **Büssing 13 RU 10**. Eigentümer dieses Fahrzeuges ist der in Blankenburg ansässige Verein Brücke e.V. der den Bus mit ABM-Kräften restauriert hat.

Der Bus gehörte ursprünglich dem Busbetrieb Albert Fechner aus Wolfsburg, im Rahmen der Restaurierung erhielt er das historische Farbleid der KVG Braunschweig in Königsblau mit gelbem Zierstreifen. Einzig der rote Löwe auf der Seite fehlt.

Da der Tüv Blankenburg seit einigen Jahren schon eine Abnahme des Fahrzeuges verweigert, hat sich der Verein Brücke entschlossen, den Bus von der Werkstatt Lindenberg auf die Hauptuntersuchung vorbereiten zu lassen. Dafür sind einige Umrüstungen am Fahrzeug notwendig die zur Zeit vorgenommen werden. Nach Abschluss der Arbeiten wird das Fahrzeug endlich zugelassen, und kann dann wahrscheinlich auch für Sonderfahrten genutzt werden.

Im Internet ist auch eine Seite mit Bildern des Fahrzeuges auf dem Bth. Lindenberg zu sehen:
<http://www.anderthalbdecker.de/seiten/Buessing61.html>



Erzählnachmittag

Von Jens Winnig

Am 31. Mai fand im Wohnpark am Wall in der Echternstraße ein Erzählnachmittag des Stadtheimatpflegers Manfred Gruner statt.

Neben Mitgliedern der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. waren ebenfalls Vertreter der Verkehrs-AG (Pressesprecher Christopher Graffam) und des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (Verbandspräsident Herr Dr. Martin Kleemeyer), sowie der Straßenbahnfreund und Mitbegründer des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V. anwesend.

Nach einer kurzen Begrüßung und der Vorstellung der Anwesenden durch Herrn Gruner wurde über die alten Zeiten der Braunschweiger Straßenbahn erzählt. Herr Gruner zeigte während der Gesprächsrunde viele Bilder aus seinem Archiv mit dem Schwerpunkt auf der Linie 5. Zum Abschluss dieses sehr interessanten Nachmittags erläuterte dann Herr Dr. Kleemeyer kurz die Zukunft des Braunschweigers Nahverkehrs mit der Einführung RegioStadtBahn vor den rund 30 anwesenden Zuhörern.

Bustausch

von Stefan Meyer und Peter Zollitsch

Während der Sommerferien tauschten die Braunschweiger Verkehrs-AG und die VHH PVG Unternehmensgruppe zwei Gelenkbusse miteinander.

Vom 16. Juli bis zum 9. August 2007 wurde der MB Citaro 0426, HH- KT 2059 der VHH auf der OL 420 getestet. Der Bus besitzt eine 100 km/h Zulassung und längere Sitzlehnen. Als weitere Besonderheit hat der Bus eine große Heckmatrixanzeige, wie sie in Hamburg allgemein üblich ist. In dem gleichen Zeitraum ging im Tausch der Braunschweiger Solaris Urbino 18 (0701) nach Hamburg, um auf der dortigen OL 2 getestet zu werden.

Hier noch ein paar Informationen zu dem Hamburger Bus 0426:

Der Wagen gehört zur Serie 0424 - 0426 die 2004 bei der VHH beschafft wurden. Er ist allerdings der einzige Bus mit Klimaanlage und verbesserter Überland-Ausstattung. Die Lackierung ist die klassische VHH-Lackierung, die man traditionell aus dem Bergedorfer Raum im Hamburger Osten kennt. Die PVG-Fahrzeuge sind i.d.R. an der Front blau lackiert.

Mittlerweile gehören ja aber VHH und PVG (Pinneberger Verkehrsgesellschaft) über den Gleichordnungskonzern "VHH PVG Unternehmensgruppe" zusammen, so dass die Fahrzeuge durchaus wechselweise eingesetzt werden können.

VHH und PVG kennen das Thema Gelenkbus allerdings noch nicht so sehr lange. Es fing damals mit gebrauchten Gelenkwagen (z.B. O 305 G ex Kiel) an, um im Schülerverkehr einzelne Kurse nicht doppelt fahren zu lassen. Danach kamen erst die stark frequentierten Linien dazu.



**Solaris 0701
am Bhf. Altona,
09.08.2007**

Alle Jahre wieder

Baustellen während der Sommerferien

Von Stefan Glinschert

Ferienzeit – Baustellenzeit. Auch in den Sommerferien 2007 sollte sich diese Weisheit wieder bestätigen.

Während die meisten Baustellen aber auf den öffentlichen Personennahverkehr keine größeren Auswirkungen hatten, gab es aber doch die ein oder andere Maßnahme, die zumindest zeitweilig für interessante Fahrtwege und Fotomotive sorgte.

Eine dieser Maßnahmen war die Sperrung des Sternhausberges für den gesamten Fahrzeugverkehr. Während im letzten Sommer zumindest die Linienbusse der Verkehrs-AG diese Strecke passieren durften, war dieses Jahr eine weitläufige Umleitungsstrecke von Nöten, um Wolfenbüttel weiterhin mit dem Bus erreichen zu können. Hierzu wurde die Linie 420 aus Richtung Braunschweig kommend über die Autobahn A395 bis zur Anschlussstelle Wolfenbüttel Nordwest geführt. Von hier aus verlief die Route durch den Wolfenbütteler Ortsteil Groß Stöckheim, über die Hohe Brücke, durch die Gebrüder-Welger-Straße zum Wolfenbütteler Bahnhof. Entgegen der normalen Fahrtrichtung ging es dann über Kornmarkt, Breite Herzogstraße und Alten Weg zur Endhaltestelle Forstweg.

Die Linie 421 wurde während der Baumaßnahmen hingegen komplett eingestellt und deswegen der Takt der 420 verdichtet. In der Zeit zwischen 7 Uhr und 20 Uhr konnte so ein ferienuntypischer 15-Minuten-Takt angeboten werden.

Zwei weitere Baustellen waren im Bereich der Hamburger Straße zu beobachten. Zum einen die Gleiskreuzung im Höhe des Heizkraftwerkes Mitte, die komplett erneuert wurde und zum anderen die Gleisverschwenkung auf Höhe des alten Schmalbach Gebäudes. An einigen Tagen wurde hierfür die Linie 4 in der Spätverkehrszeit auf SEV umgestellt. Zwischen Rathaus und Wenden wurden hierfür Busse eingesetzt und die Straßenbahnen zum Radeklint umgeleitet. Die Haltestellen, die nicht vom Bus angefahren werden konnten, wurden vom Verkehrsmeister überwacht, damit kein Fahrgast zum Beispiel an der Carl-Miele-Straße übernachten musste.

Auf der Berliner Straße wurde zwischen Hermann-Dürre-Weg und Messeweg das stadtauswärtsführende Gleis komplett erneuert. Damit die Arbeitenden trotz rollendem Verkehr abgewickelt werden konnte, wurden die Straßenbahnen mittels Kletterweichen auf das Gegengleis geleitet. Die Ampelanlage die den eingleisigen Bereich sichern sollte, viel aber durch häufige Störungen negativ auf, so dass sich schon mal zwei Bahnen im eingleisigen Bereich gegenüberstanden und gegenseitig behinderten.



**Wagen 8159
erklimmt die
Kletterweiche
Auf der Berliner
Straße.**



Neue Fahrzeugwerbungen

von Stefan Glinschert

In den letzten Wochen und Monaten hat es einige Veränderungen bei den Fahrzeugwerbungen sowohl im Bus, als auch im Straßenbahnsektor gegeben. So zierte seit der ersten Juliwoche der htpeter den Citaro Solobus mit der Nummer 0611 und wirbt so für das Hannoveraner Telekommunikationsunternehmen „htp“.

Ebenfalls Hannoveraner Werbung trägt der Straßenbahnwagen 8164, der in roten Radio „ffn“ Farben durch die Stadt rollt. Somit hat auch der letzte Zug die traditionelle Lackierung cremeweiß-orange verloren.

Die Zeitarbeitsfirma randstad wirbt auf Triebwagen 8153, der den werbelosen, aber nun mit einer roten Bauchbinde „verschönerten“ Beiwagen 8176 zieht.

Die seit Jahren an Tw 8156 bekannte Werbung für die „Wiederaufbau Gruppe“ wurde Ende August umgestaltet und um einen passenden Beiwagen ergänzt. Die auf dem Zug abgebildeten Ellipsen erinnern dabei ein wenig an die Verkehrs-AG Kampagne zur Einführung der Twinlines aus dem Jahr 1995.





LKWs auf die Schiene!?

Von Andreas Gürtler

Neulich geschah es, dass sich ein einsamer litauischer LKW-Fahrer in Badelatschen etwas verfranzt hat. Sein Navi hatte wohl versagt.

So beschloss er, die Straße einfach immer weiter geradeaus zu fahren. Leider ist es am Sachsendamm so, dass der Schlesiendamm nur als Rad- und Fußweg ausgebaut ist. Doch das störte unseren tapferen Kosaken nicht, er benutzte halt diesen gut ausgebauten Weg. An der Militschstraße wurde es dann ein wenig eng und er demolierte sich einen rechten Außenspiegel. Aber er gab nicht auf und fuhr auf dem Weg weiter, passierte die Brücke am Grenzgraben, fuhr an der Haltestelle Trakehnenstraße vorbei und plötzlich geschah es: Der Weg war zu Ende. Wo sollte er jetzt hin, mit seinem 38-Tonner konnte er hier nicht wenden. Also beschloss unser Kosake, die Rasengleisstrasse weiter zu benutzen.

Doch er kam nicht sehr weit; da an dieser Trasse immer noch Baumängel behoben werden. Er fuhr sich hinter der nächsten Fußgängerfurt mit seinem LKW fest, setzte mit der Achse auf und kam nicht mehr frei. Die herbeigerufene Polizei erschien sehr zahlreich und ließ ihn erst mal pusten.

Wie es schien, hatte unser tapferer Kosake einen über den Durst getrunken, bzw. er konnte nicht nüchtern fahren und brauchte immer einen Pegel über 2 Promille. Die Bergungsaktion durch die ebenfalls herbeigerufene Firma Bonte mit ihrem Spezial-LKW dauerte dann doch noch einige Stunden. Der Fahrer wurde von der Polizei mitgenommen und durfte sich erst einmal richtig ausschlafen. Der Straßenbahnverkehr wurde noch am gleichen Morgen nach zweimaliger Probefahrt fahrplanmäßig aufgenommen. Die Polizei hat mittlerweile mit einem Dolmetscher Kontakt zum Fahrer aufgenommen

**Es gibt einen deutschen Spruch, der lautet „LKWs gehören auf die Schiene“,
das muss er aber falsch verstanden haben.**



Happy Birthday - Das HSM wurde 20 Jahre alt

Von Jens Winnig und Stefan Glinschert

Am 23. und 24. Juni 2007 feierte das Hannoversche Straßenbahnmuseum Wehmingen (HSM) seinen 20. Geburtstag und die BIN war mit ihrem Informationsstand zu Gast.

Die Wurzeln des HSM gehen bis in das Jahr 1970 zurück, in dem sich eine Initiative gründete, die sich zum Ziel gesetzt hatte, möglichst viele Straßenbahnwagen aus ganz Deutschland zusammenzutragen und so der Nachwelt zu erhalten. Das Deutsche Straßenbahn-Museum Hannover e.V., so der offizielle Name dieses Vorläufervereins, wollte auf dem Gelände eines ehemaligen Kalibergwerkes ein nationales Straßenbahnmuseum mit Fahrbetrieb schaffen, doch 1986 ging der Verein in Konkurs. Über 375 Fahrzeuge aus den Bereichen Straßenbahn, Obus, Omnibus, sowie sonstige Nutzfahrzeuge hatte man in 15 Jahren angesammelt, denen auf Grund ihres schlechten Zustandes nun die Verschrottung drohte. Damit dieses Horrorszenario nicht Wirklichkeit wird, gründeten 1987 sieben Straßenbahnverrückte das Hannoversche Straßenbahnmuseum.

Viel hat sich seit dieser Zeit im HSM getan. So wurde der Fahrzeugbestand halbiert und viele überzählige Wagen verschrottet oder abgegeben, darunter auch der Tw 82 der BIN und der Büssing 1 ½ Decker, der zur Zeit von der Braunschweiger Verkehrs-AG restauriert wird. In den letzten Jahren folgten die Fertigstellung der Wendeschleife im südlichen Teil des Geländes, sowie der Neubau einer Wagenhalle, so dass kaum noch Fahrzeuge im Freien abgestellt werden müssen. Die noch zu restaurierenden Wagen werden vor Witterungseinflüssen geschützt in den Hallen des Geländes gelagert.

Der Bestand wurde aber auch sinnvoll um neue Straßenbahnwagen ergänzt. So komplettieren unter anderem die „Wiener Flotte“ und ein deutscher Zweiachser, der den Weg über Nörköpping nach Wehmingen gefunden hat den Fahrzeugpark. Als Leihgabe befindet sich zur Zeit ein Den Haager Straßenbahnzug in Wehmingen, als Dankeschön für ein im Jahre 2006 zur Straßenbahnfeier in Amsterdam ausgeliehenen Hannoveraner Zweiachserzug.

Die Geburtstagsfeier fand im Rahmen des alljährlich ausgerichteten Trambahnfestes statt. An beiden Veranstaltungstagen gab es einen dichten Trambahnbetrieb mit Gastpersonal aus Amsterdam und Wien sowie Führerstandsmittfahrten auf einem Wiener Kipper. Des Weiteren wurden die HSM-eigenen schienen- und straßengängigen Arbeitsfahrzeuge, sowie Schautafeln mit Erinnerungen aus der 20-jährigen Museumsgeschichte ausgestellt.

Neben lebendiger Geschichte gab es aber auch noch eine Reihe von Vereinen, die zu dieser Geburtstagfeier eingeladen worden waren, darunter auch die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr. So war der BIN-Stand, der neben dem letzten noch im HSM verbliebenen Straßenbahnwagen der Spurweite 1100 mm, dem Kieler Fahrschulwagen 350, aufgebaut war, ständig von Besuchern umlagert, die von unseren Vereinsmitgliedern Christopher-Milo Schmidt, Erik Wendorff, Sören Bolle, Christoph Heine und Jens Winnig optimal betreut wurden. Am Ende dieses schönen Wochenendes waren deshalb nicht nur eine Menge Souvenirs verkauft, sondern auch Kontakte zu anderen Vereinen geknüpft, darunter auch zum Sporvejemuseet Skjoldenaesholm, mit dem ein Austausch der Vereinszeitschriften vereinbart wurde.

Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr möchte sich noch einmal für die herzliche Gastfreundschaft bedanken und freut sich auf ein Wiedersehen, bei einer der nächsten Veranstaltungen im HSM.





Die Bergischen Museumsbahnen e.V.

Von Jens Winnig

Am Sonntag, dem 22. Juli 2007 machten sich drei Verkehrsfreunde aus Braunschweig auf den Weg, um Deutschlands kleinsten Straßenbahnbetrieb zu besuchen, die Bergischen Museumsbahnen e.V. (BMB) in Wuppertal.

Die BMB nahm ihren Betrieb am 24. Mai 1992 auf, knapp fünf Jahre nach dem die letzte Straßenbahn am 30. Mai 1987 auf Normalspur durch Wuppertal fuhr. Die Meterspurbahn verkehrte bereits seit dem 1. August 1970 nicht mehr.

Die Strecke der BMB ist ein Teil der ehemaligen Überlandlinie Wuppertal – Solingen, die 1914 eröffnet worden ist und als Kleinbahn konzessioniert war. Am 3. Mai 1969 endete der Straßenbahnbetrieb auf dieser Strecke von Wuppertal-Cronenberg nach Solingen. Bereits zu diesem Zeitpunkt fanden sich Straßenbahnfreunde der Region zusammen und gründeten den Verein. Nach langen Verhandlungen konnte im Jahr 1973 ein Pachtvertrag für den Streckenabschnitt von Wuppertal-Cronenberg, Haltestelle Möschenborn nach Wuppertal, Haltestelle Kohlfurther Brücke unterzeichnet werden. Ein Jahr später begann man bereits mit der Sanierung der 3,2 Kilometer langen Strecke. Beachtlich ist der Höhenunterschied von 153 m, der im Verlauf der Strecke überwunden wird. Neben zahlreichen rechtlichen Voraussetzungen musste jedoch auch eine gewisse Infrastruktur geschaffen werden, um einen regelmäßigen Straßenbahnbetrieb durchführen zu können. Neben der für die Aufarbeitung und Unterbringung der Fahrzeuge so wichtigen Wagenhalle an der Hst. Kohlfurther Brücke musste auch ein komplettes Unterwerk zur Versorgung mit Fahrstrom errichtet werden.

Bereits zu Beginn der Vereinsgeschichte hatte man damit begonnen, historische Straßenbahnfahrzeuge aus dem Bergischen Umland zu sammeln. Heute kann der Verein auf eine Sammlung von rund 30 Fahrzeugen zurückgreifen, die hauptsächlich aus der Region stammen. Nach dreiundzwanzig Jahren Streckenruhe konnte dann am 24. Mai 1992 die ersten planmäßigen Museums-Straßenbahnen auf dem Abschnitt Kohlfurther Brücke bis Friedrichshammer verkehren. Im Beisein des nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Johannes Rau konnte somit Deutschlands erste Museumstrassenbahn feierlich eröffnet werden.

In den letzten Jahren wurde die Strecke in mehreren Abschnitten verlängert, nach Kaltenbach und zur Ausweiche Greuel. Im Moment wird der letzte Abschnitt nach Möschenborn vorbereitet, der zum 40 jährigen Vereinsbestehen im Jahre 2009 in Betrieb sein soll. Dort ist eine Koppelendstelle vorgesehen, die der Verein bereits in den 70er Jahren angelegt hat.

Während 1992 nur zwei betriebsfähige Straßenbahntriebwagen vorhanden waren, so sind heute bereits vier Wagen zugelassen. Neben den beiden Wagen der ersten Stunde Tw 105 (Wuppertal, 1985 in Essen aufgearbeitet) und Tw 337 (ex Hagen) verkehren nun noch der Tw 275 (ex BoGeStra) und Tw 107 (ex Rheinbahn). Der BMB gehört auch der BoGeStra Tw 96 (KSW) der in Bochum aufgearbeitet wurde und dort ebenfalls zum Einsatz kommt. Alle zwei Jahre ist dieser Wagen aber auch im Bergischen unterwegs.

Zur Zeit befinden sich mehrere Straßenbahnwagen in der Aufarbeitung, darunter Tw 94 und Tw 159 die bis 2009 fertig sein könnten. Des Weiteren wird ein Hagener Zug (Tw 323 und Bw 131) aufgearbeitet. Es ist geplant, dass im Jahr 2010 einige Wagen nach Essen verliehen, um dort im Rahmen der Kulturhauptstadt 2010, um die sich unter anderem auch Braunschweig beworben hatte, eingesetzt zu werden. Eine weitere Zukunftsplanung ist die Streckenverlängerung von der Kohlfurther Brücke über die Wupper bis an die Bundesstraße 224. Hierfür müsste die Brücke aus dem Jahr 1894 allerdings komplett saniert werden, wofür derzeit aber kein Geld vorhanden ist. Dann könnte übrigens auch eine Besonderheit der dortigen Gaststätte wieder aufleben, denn dort wird durch ein Lichtsignal den Lokalbesuchern die nächste Straßenbahn angekündigt.

Der Verein der Bergischen Museumsbahnen hat zur Zeit 236 Mitglieder und bietet von April bis Oktober an jedem 2. und 4. Sonntag im Monat Fahrten auf der Strecke an. Das Museum kann zusätzlich ganzjährig an Samstagen und von Mai bis Oktober auch an Sonntagen besichtigt werden. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.bmb-wuppertal.de

Wagen-nummer	Betrieb	Baujahr	Hersteller	Bauart	Bemerkungen
Tw 105	Wuppertal	1927	Talbot & Co.	2x ZR	1985 bis 1989 in Essen
Tw 337	Hagen	1957	DüWag	2x ZR	2005/2006 in Essen/Bochum
Tw 275	BoGeStra	1957	DüWag	6xGel ZR	seit 1994 bei der BMB im Einsatz
Tw 107	Rheinbahn	1936	DüWag	4x ZR	seit 1999 bei der BMB im Einsatz
Tw 94	Wuppertal	1928	Schöndorff	2x ZR	in Aufarbeitung
Tw 159	Wuppertal	1925	MAN	4x ZR	in Aufarbeitung, Wagenkasten in Klostermannsfeld restauriert
Tw 323	Hagen	1956	DüWag	2x ZR	in Aufarbeitung
Bw 131	Hagen	1956	DüWag	2x ZR	in Aufarbeitung
Tw 239	Wuppertal	1925	van der Zypen & Charlier	2x ZR	Normalspur, seit 2007 wieder Wuppertal, vorher in Düsseldorf (1987) und Köln (2004)

Quellen: VBV-M 1-93, Seite 12-13 Autor Jens Winnig; Lebendige Museumstücke - Die Fahrzeuge der Bergischen Museumsbahnen e.V., 2007



Von Höngg nach Burgwies

Zürich eröffnet sein neues Tram-Museum

von Jens Winnig

Am 24. Juni 2007 eröffnete mit einem großen Fest das neue Tram-Museum der Stadt Zürich im ehemaligen Depot Burgwies.

Was in Deutschland erst seit einigen Jahren in Mode kommt, wird in der Schweiz schon seit vielen Jahren vorgelebt: Die Liebe zu historischen Straßenbahnfahrzeugen. Und so ist es auch nicht verwunderlich, dass Zürich, die größte Stadt der Schweiz, ein neues Straßenbahnmuseum, besser ausgedrückt ein Tram-Museum, wie die Schweizer ihre Straßenbahn nun einmal nennen, erhalten hat.

Demnächst werden aber auch in Deutschland neue Museen eröffnen. In München ist es bereits im Oktober 2007 soweit und in Stuttgart muss man sich noch bis 2008 gedulden. In München entsteht das erste Museum, während in Stuttgart das Museum bereits zum zweiten Mal umziehen wird. Der letzte Besuchstag im alten Museum ist schon am 30.9.2007. Aber auch die Züricher sind schon öfters umgezogen und nun vom alten Betriebshof Wartau in Zürich-Höngg nach Burgwies, wo auch die Anfänge des fast 40jährigen Vereins liegen. Im alten Museum konnte nur ein Teil der umfassenden Fahrzeugsammlung präsentiert werden. Die Halle wird nun zu einer Werkstatt umgebaut. Der Verein hat nun im ehemaligen Tramdepot Burgwies bedeutend mehr Platz zur Verfügung.

Die Umbaukosten, um die unter Denkmal stehenden Halle für den Museumsbetrieb herzurichten, wurden von der Stadt Zürich mit 9 Millionen Franken unterstützt. Der Verein Tram Museum Zürich hat für den Innenausbau zusätzlich selber Spenden in Höhe von über 1 Million Franken (610.000 Euro) gesammelt. Der Beschluss zur Finanzierung erfolgte im Rat der Stadt mit 111:0 Stimmen einstimmig, für Deutschland unvorstellbar, dem Nahverkehr soviel Geld „nur“ für die Geschichte zur Verfügung zu stellen.

Am 24. Mai erfolgte nun die offizielle Eröffnung des Museums und am darauf folgenden Samstag, dem 26. Mai wurde dieses Ereignis mit einem großartigen Programm gefeiert. Typisch Schweiz halt! Die Eröffnung wurde in das Programm der Züricher Verkehrsbetriebe integriert, die 2007 das gesamte Jahr über „125 Jahre schienengebundenen Nahverkehr“ feiern und im September deswegen sogar eine 125 Stunden dauernde Jubiläumsfeier auf das Parkett legen werden.

Das Programmheft für den Eröffnungstag erschien im Format DIN A 5 und umfasst 20 Seiten, in dem unter anderem die gesamten Sonderlinien aus allen Quartieren zum Museum abgedruckt sind. Eingesetzt wurden auf diesen Strecken ausschließlich Oldtimer, die über den Limmatquai einen Korso gebildet haben. Auch die historische Omnibusflotte wurde mit eingebunden.

Wer keinen Platz in einer der Sonderlinien bekam, die übrigens zum Nullpreis verkehrten, konnte auch mit den regulären Linien der Verkehrsbetriebe Zürich umsonst fahren, sofern er eine bestimmte Papiertragetasche der MIGROS (Lebensmittelmarkt) sein Eigen nannte, dem damit wohl größten Fahrschein der Welt. Der Grund für diese Aktion war, dass in einem Teil der Museumshalle ein Supermarkt der MIGROS untergebracht ist. Bei den Verkehrsbetrieben gab es den Fahrschein zum Nullpreis und bei Migros kostete die Tüte 30 Rappen (18 Cent).

Wie in der Schweiz bei solchen Festen üblich, kommen sehr viele Menschen, da im Bewusstsein der Bevölkerung die Tram bzw. der Nahverkehr allgemein einen ganz anderen Stellenwert haben. Somit ist es leider auch normal für Fotofreunde, dass es sehr schwierig ist, bei solchen Veranstaltungen gute Fotos von den alten Schätzchen machen zu können, da so viele Menschen sie sehen möchten.

Ich kann nur jedem empfehlen das neue Tram-Museum in Zürich einmal zu besuchen. Bis zum 31. Oktober ist das Museum jeden Mittwoch bis Freitag in der Zeit von 14 bis 17 Uhr, an Samstagen von 13 bis 18 Uhr und am Sonntag von 13 bis 17 Uhr geöffnet. Vom 1. November bis zum 31. März 2008 sind Besichtigungen nur Sonntags von 13.30 bis 16.30 Uhr möglich.

An den Wochenenden 29./30. September sowie 27./28. Oktober verkehrt ebenfalls die Museumslinie 21 zum Tram-Museum. Die Fahrten sind mit den normalen Tarifen des Züricher Verkehrsverbundes möglich, zusätzliche Spenden sind jedoch gerne willkommen, da sie für die Unterhaltung der historischen Straßenbahnwagen eingesetzt werden.

Weitere Informationen unter www.tram-museum.ch



Das Besondere Bild!



Vor 50 Jahren konnten in Braunschweig schon einmal Fahrzeuge neuen Typs begrüßt werden, die zur damaligen Zeit nicht minder revolutionär gewesen sein dürften, wie es heutzutage die Niederflur – Triebwagen von 2007 sind. Zur Erinnerung an die

Großraumtriebwagen 1 – 12 von 1957 dieses Bild!