

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.



Ausgabe 2/2000

6. Jahrgang

Mitteilungsblatt der Braunschweiger
Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Inhalt

Terminkalender	Seite 3
Impressum	Seite 3
Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs	Seite 4
Straßenbahn	Seite 4
Neue Außenfarben	Seite 4
ATw 415 verkauft	Seite 4
Verschrottung	Seite 5
Streckennetz	Seite 6
Omnibus	Seite 6
Kurzmeldungen Bus	Seite 6
Sonstiges	Seite 8
Schienen in der westlichen Innenstadt (Teil 2)	Seite 8
Tw 82/ATw 418 ist wieder zu Hause	Seite 12
Berichte aus dem Verein	Seite 23
Umsetzung des Tw 418	Seite 23
Sonderfahrt der besonderen Art	Seite 24
Sonderfahrt für Verkehrsfreunde	Seite 27

Titelbild: Zug mit neuer Außenlackierung, Tw 8165 mit Bw 8471 in der Elbestraße auf der Linie 7 (Bericht hierzu auf Seite 4)

Terminkalender der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.:

Samstag, 15.07.00	Mitgliedertreffen, 10.00 Uhr, Betriebshof Altewiek (Auf den Spuren stillgelegter Straßenbahnstrecken in Braunschweig)
Freitag, 11.08.00	Redaktionsschluß für BIN-Info 3/00
Freitag, 08.09.00	Mitgliedertreffen, 18.30 Uhr, Betriebshof Altewiek (Vereinssonderfahrt mit einer Straßenbahn)
Freitag, 13.10.00	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof (Vortragsabend zum Thema: Planungen der Braunschweiger Verkehrs-AG)
Freitag, 10.11.00	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof (Diavortrag von Dieter Höltge: Seit 40 Jahren fährt die Straßenbahn zum neuen Hauptbahnhof)
Freitag, 08.12.00	Mitgliedertreffen, 15.00 Uhr, Betriebshof Altewiek (Vorbereitung der Nikolausfahrt)
Freitag, 08.12.00	Weihnachtsfeier, 19.00 Uhr, N.N.
Samstag, 09.12.00	Nikolausfahrt

Impressum

Das Mitteilungsblatt „BIN-Info“ ist offizielles Organ der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V., c/o Herrn Jörg-Michael Meschkat, Am Forsthaus Gravenbruch 49, 63263 Neu-Isenburg (1. Vorsitzender). Mit Namen versehene Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. oder der Redaktion wieder.

Redaktion: Thomas Nabert, Lenneweg 5, 38120 Braunschweig, Tel.: 0531 / 26 35 804

Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe: Andreas Gürtler, Dieter Höltge, Annette Meschkat, Jörg-Michael Meschkat, Stefan Meyer, Lutz Sebbesse.

BIN-Info Heft 2/2000 vom 09.06.2000 - Auflage: 100

Abonnementspreis jährlich 18,- DM einschl. Porto

Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs

Straßenbahn

Neue Außenfarben

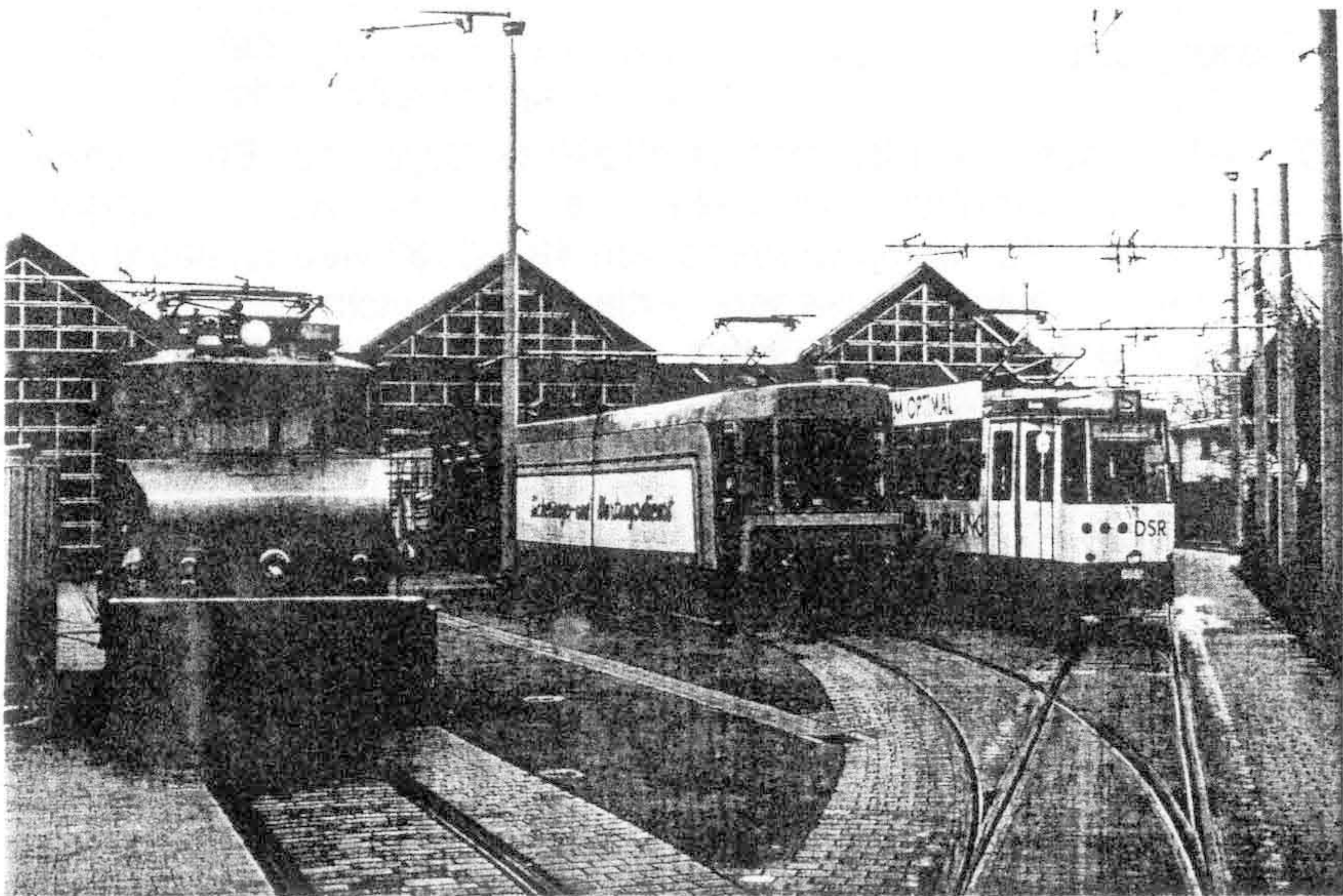
von Andreas Gürtler

Fünf Jahre nach Anlieferung der Niederflurwagen, in den etwas geänderten Hausfarben, bekommen nun auch die „Altfahrzeuge“ bei anstehenden Neulackierungen das neue Farbschema. Der neue Tw 0051 ex 7762, sowie der Tw 8165 und Bw 8471 haben bereits die neue helle und freundliche Farbgebung, die aber auch sehr empfindlich durch das viele Weiß ist.

ATw 415 verkauft

von Andreas Gürtler

Der Arbeits-Tw 415 von Fa. Schörling 1946 gebaut, wurde auf Vermittlung des Vorstandes unseres Vereins an einen Zwischenhändler in Salzgitter verkauft.



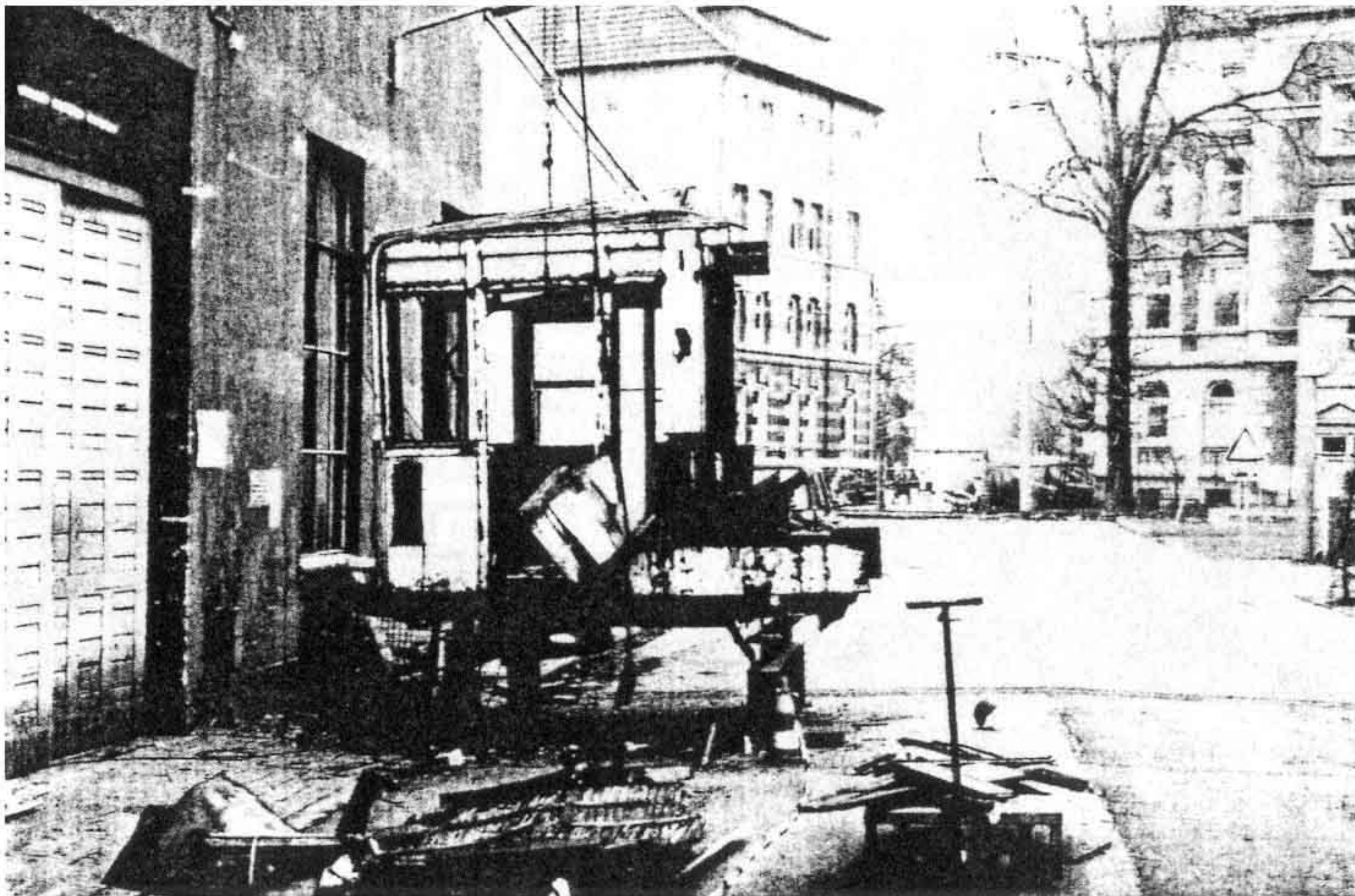
Parade der Arbeitstriebwagen, ATw 415 steht links

Das Fahrzeug soll auf seinem Firmengrundstück aufgestellt werden und dort als historisches Denkmal, wie auch der Frankfurter Großraumwagen mit Beiwagen, stehen. Nicht unerwähnt sollte an dieser Stelle bleiben, daß durch die Vermittlung und Kontaktaufnahme zu dem Zwischenhändler in Salzgitter der Braunschweiger Verkehrs AG eine größere Summe Verschrottungsgebühren erspart wurde.

Verschrottung

von Andreas Gürtler

Am 20.3.00 wurde das Kopfteil von Tw 162 verschrottet. Es kam im August 1992 mit seinem Fahrgestell und dem damaligen Tw 146 ex Kiel jetzt Museums-Tw 103 aus dem HSM.



Das Kopfteil stand mehrere Jahre auf dem Betriebshof Altewiek im Freien. Erst nachdem der „Käfig“ in der Fahrzeughalle für den TW 103 fertiggestellt wurde, wurde auch das Kopfteil hier untergebracht. Gedacht war das Teil als aufgearbeitetes Ausstellungsstück im Eingangsbereich des Verwaltungsgebäudes der Stadtwerke.

Streckennetz

von Andreas Gürtler

Vom 14.4. – 16.4.00 gab es umfangreiche Gleisbauarbeiten zwischen Friedrich-Wilhelm-Platz und Europaplatz. Die SL 3, 5 und 7 wurden ab Friedrich-Wilhelm-Platz im Schienenersatzverkehr gefahren.

Während der diesjährigen Harz & Heide-Ausstellung vom 29.4. – 7.5.00 verkehrte wieder die SL A vom Messegelände/ Eisenbütteler Str. zum Radeklint mit Fahrzeugen der Baujahre 1973 – 1977 im 15 Min.-Takt. Dieses Jahr wurde an Sonn- und Feiertagen auf den Beiwagen verzichtet.

Omnibus

Kurzmeldungen Bus

von Stefan Meyer

MAN Vorführbus

Nachdem im Februar ein Neoplan Probebus in Braunschweig getestet wurde, kam im März für drei Wochen ein dreitüriger MAN Niederflerbus auf der Linie 18 zum Einsatz.

Gelenkbus abgegeben

Der Gelenkbus 8806 wurde im April an die Firma Mundstock abgegeben. Der Bus trägt weiterhin die Ordnungsnummer 8806 und hat das Kennzeichen PE-Y 756 erhalten.

Braunschweiger Bus in Gifhorn

Der ehemalige Braunschweiger Gelenkbus 8210 ist bei der VLG in Gifhorn zur Zeit im Linieneinsatz zu sehen. Der Bus war bis 1992 bei der Verkehrs AG im Einsatz. Danach setzte die KVG Braunschweig den Bus 8210 auf der Linie 25 ein. Im Oktober 1998 wurde das Fahrzeug in Salzgitter Lebenstedt abgestellt und an MAN zurückgegeben. Der Bus stand dann einige Zeit im Gebraucht- Bus- Center Hannover, bevor die VLG ihn übernahm.



Der ehemalige Braunschweiger Bus 8210 auf dem Betriebshof Gifhorn, aufgenommen am 20. Februar 2000.

Liebe Vereinsmitglieder!

Das Jahr 2000 ist nun schon zur Hälfte vorbei. Haben Sie Ihren Vereinsbeitrag schon bezahlt? Sollte dies noch nicht der Fall sein, so bittet der Kassengeschäftsführer um Überweisung oder Einzahlung des Betrages in den nächsten Tagen.

Vielen Dank!

Schienen in der westlichen Innenstadt (Teil 2)

von Lutz Sebbesse

Zum Thema „Schienen in der westlichen Innenstadt“ sollen im folgenden einige Pressemeldungen und Pläne dargelegt werden, die zeigen, wie die Diskussion in den 50er Jahren geführt wurde.

Braunschweiger Presse Nr. 241 vom 16.10.1954

Ein neuer Weg für Linie vier

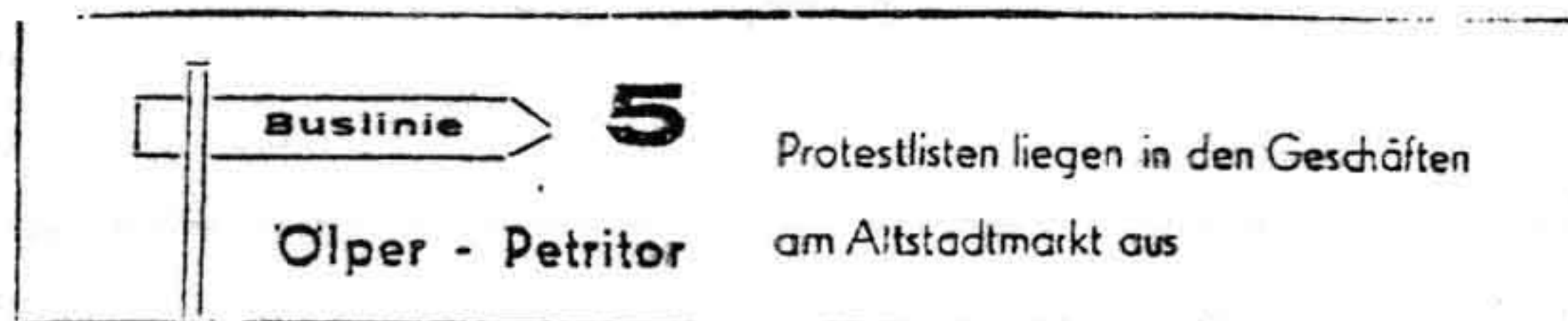
Hintern Brüdern — Gördelingerstraße wird akut / Kein Bus

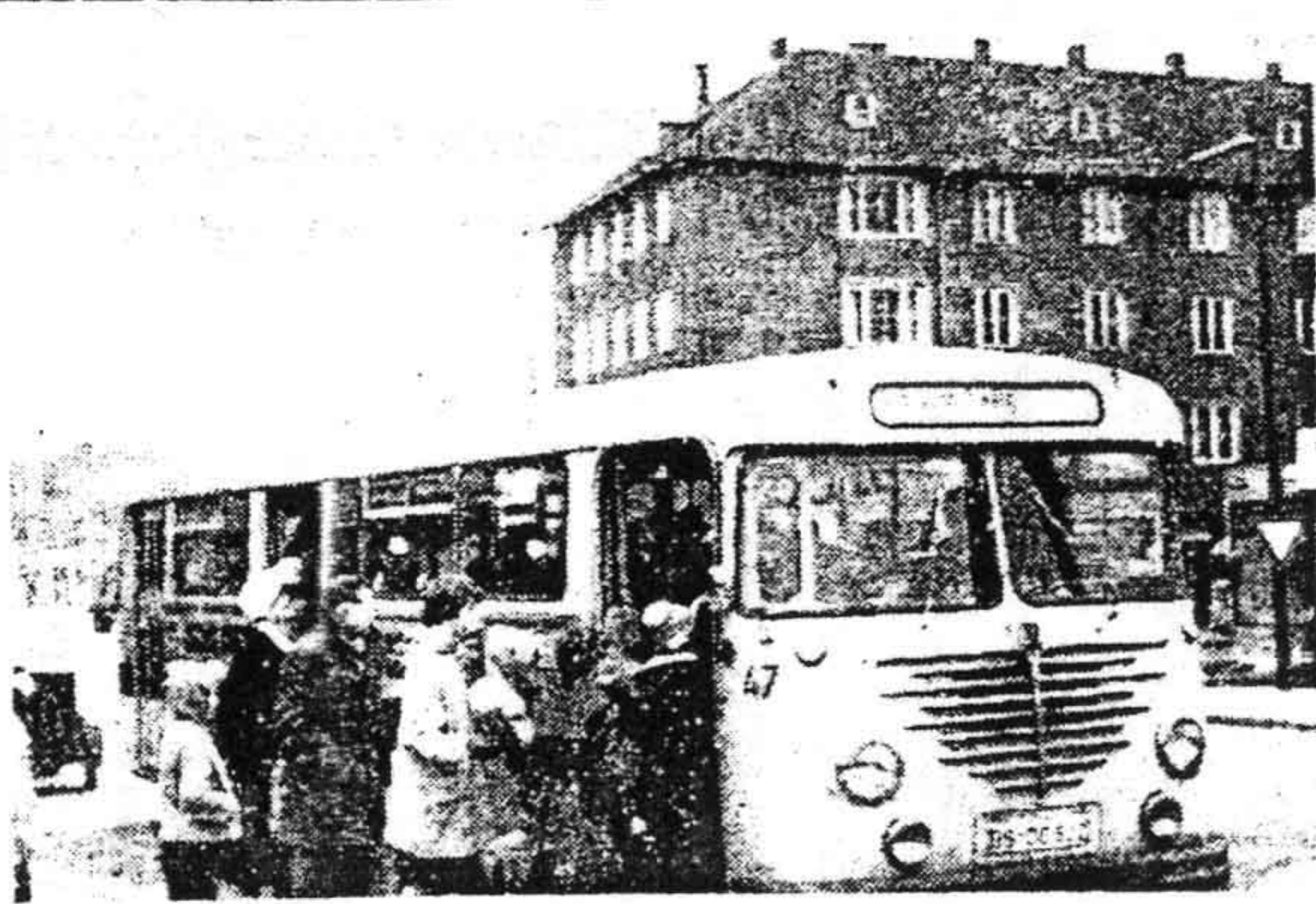
In der letzten Sitzung des Stadtwerke-Ausschusses wurde nochmals zur Führung der Straßenbahnlinie 4 durch die Neue Straße Stellung genommen. Stadtbaurat Schütte erläuterte als Gast dieser Sitzung das Teilgutachten von Prof. Lagershausen. In dem Gutachten waren vier Möglichkeiten aufgezeigt. Es kommt jedoch nur entweder die bisherige unglückliche Linienführung der Vier durch die Neue Straße oder eine Verlegung der Linie über Hintern Brüdern—Gördelingerstraße in Frage, meinten die Ratsherren. Nach eingehender Diskussion wurde vom Ausschuss folgende

Stellungnahme bezogen: Da die enge Neue Straße von Straßenbahnschienen befreit werden soll, wird der vorgeschlagenen Führung der Linie 4 über Hintern Brüdern — Gördelingerstraße unbedingt der Vorrang gegeben. Denn dort ist zweigleisiger Ausbau möglich, und ein eingleisiger Ausbau an der Hertie-Ecke mit zwei Weichen entfällt.

Die Ratsherren waren sich darüber einig, daß der öffentliche Ost-West-Verkehr durch die Innenstadt nur per Straßenbahn geschehen soll. Eine Autobuslinie durch die Innenstadt wurde allgemein abgelehnt.

Braunschweiger Presse Nr. 295 vom 19./20.12.1959





Der „Fünfer“-Einmann-Bus, Nachfolger der Straßenbahn „5“, an der neuen Haltestelle Sonnenstraße/Güldenstraße. Wie sich die Braunschweiger mit der Umstellung von Bahn auf Bus abfinden, wird in folgendem Bericht geschildert. Foto: Stolezki

Gespräche im „Fünfer“ über die „5“

Die Fahrzeit der Busse ist zu knapp bemessen

Zumindest am Montag stieß die Umstellung der den Oelperanern liebgewordenen „5“ von der Bahn auf Bus nicht auf die Gegenliebe der Braunschweiger. Die Fahrgäste waren unzufrieden und „murrten“. Beinahe eine offene Rebellion war der Ausspruch einer Menschentraube, die am Kalenwall stand und im Sprechchor rief: „Wir wollen unsere ‚5‘ wieder haben.“ Die „Schaukelbahn“ ist immer noch sehr beliebt. An dieser Feststellung führt kein Weg vorbei.

Befragt, wie die Umstellung klappt, antwortete ein Oberaufseher am Montagnachmittag am Kalenwall augenzwinkernd: „Die Zeit wird knapp. Außerdem wissen die Braunschweiger nicht einmal, wo der Kalenwall ist.“

Mit der knappen Zeit war die Fahrzeit des Busses von Oelper nach Wolfenbüttel und zurück gemeint. Im Straßenverkehrstrubel konnten die Busse die streng bemessene Fahrzeit kaum einhalten, die Freizeit zwischen zwei Fahrten reichte für die Fahrer kaum aus.

Obwohl am Friedrich-Wilhelm-Platz laufend der Kalenwall als neue Haltestelle der „5“ durch Lautsprecher ausgerufen wurde, fragten viele Braunschweiger, wo denn eigentlich der Kalenwall sei. Das ist kein gutes Zeugnis, daß sie sich selbst ausstellten.

„Hoffentlich fährt mal ein Reporter mit“, sagte eine Frau neben mir, als der Bus am Ende der Güldenstraße auf den Bürgersteig wegen des Gegenverkehrs ausweichen mußte. Zum Glück gingen gerade keine Passanten dort spazieren. An der neuen Haltestelle Radeklint

stand der Bus mit dem hinteren Ende fast auf der Straßenmitte.

Und hier die Meinung eines Fahrers, der am Montag und sicherlich auch noch in den nächsten Tagen direkt zum Auskunftsschaffner gestempelt wurde: „Die Fahrgäste sind sehr ungehalten, und auch die Streckenführung ist nicht gerade ideal.“

Von beiden konnten wir uns überzeugen. Die Spannweite der Aussprüche der Fahrgäste reichte von „bei uns wird ja alles umgekrempelt“ bis zu „hieran werden wir uns nie gewöhnen“.

Stellvertretend für seine Kollegen meinte ein Schaffner, daß er mit der Umstellung nicht einverstanden sei. Die neue Strecke biete viele Schwierigkeiten. So die enge Güldenstraße und die Ausfahrt von Oelper kommend, am Kalenwall. Dort ist die Ampel nämlich aus dem Verkehr gezogen worden und die Busse müssen oft mehr als fünf Minuten warten. Dadurch ergeben sich erhebliche Verspätungen.

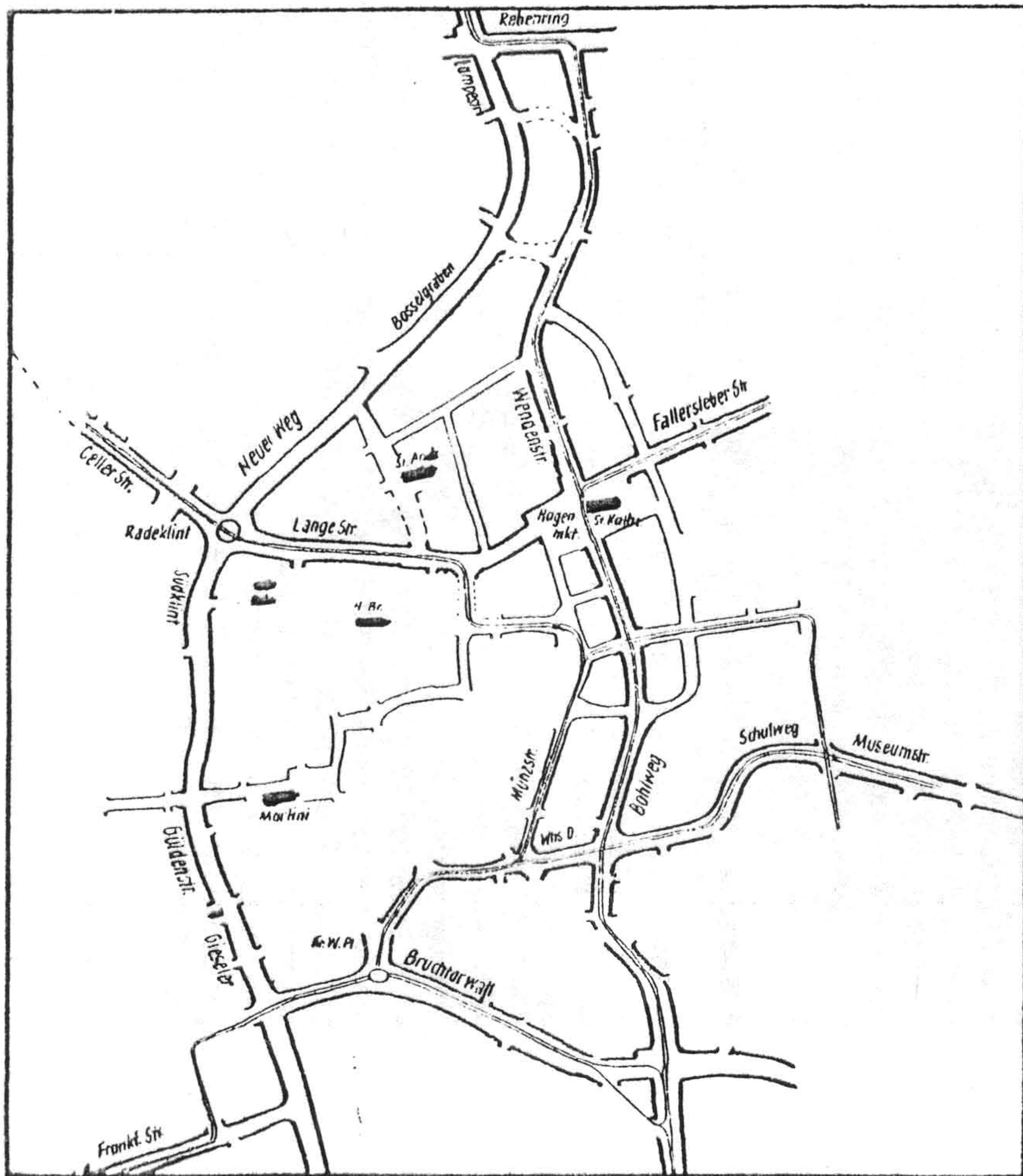
Wer in der guten Meinung war, am ersten Tage gleich bis zum Oelper Turm durchfahren zu können, wurde arg enttäuscht. Die Wendeschleife ist noch nicht fertig. Die Fahrgäste müssen schon am Werksteig aussteigen.

Die „Theoretiker am grünen Tisch“ — die Stadtwerkeleitung — waren am Montag hoffnungsfroh und optimistisch. Dr. Goltz von den Verkehrsbetrieben erklärte: „Es hat am Montag gut geklappt. Besser als erwartet. Bedenken Sie bitte den Verkehr in der Vorweihnachtszeit und die aufgetretene Kälte.“

1953



Im August 1953 wird im Planungsausschuß dieser Plan diskutiert, der zur Entlastung des Bohlwegs eine Straßenführung um die Rückseite des Schlosses vorsieht. Der Schnittpunkt der verlängerten Museumstraße mit der Friesenstraße ist mit dem Ritterbrunnen verbunden. Dieser Plan wird nicht weiterverfolgt.



1955

Braunschweiger Zeitung
 Skizze zur neuen Verkehrsplanung

Schwerpunkte der neuen Verkehrsplanung sind die Hauptverkehrsstraße vom Norden zum Radeklint, die Parallelstraße zum Bohlweg über Ritterbrunnen und Wilhelmstraße und die Führung der südlichen West-Ost-Verbindung über Waisenhausdamm, Schulweg, Museumstraße zur Helmstedter Straße.

Tw 82/ATw 418 ist wieder zu Hause

von Dieter Höltge

Hinter dem Arbeitstriebwagen 418, der am 21. April 2000 von Tw 8165 vom Betriebsbahnhof an der Hamburger Straße in den Betriebsbahnhof Altewiek gezogen wurde, verbirgt sich der alte Triebwagen 82. Er ist das älteste noch vorhandene für Braunschweig gebaute Fahrzeug und steht nach über 15 Jahren Abwesenheit wieder auf unseren Schienen.

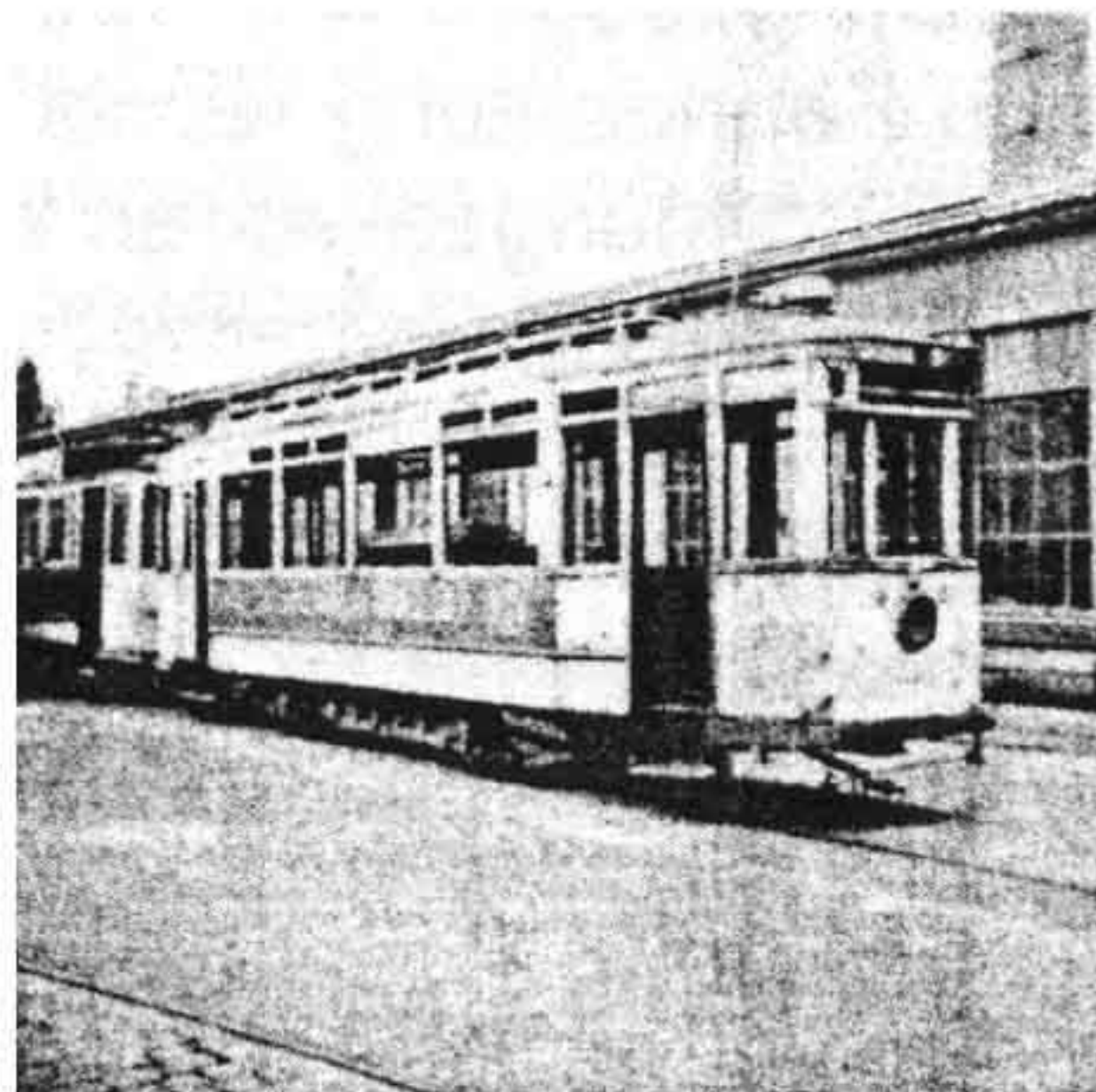
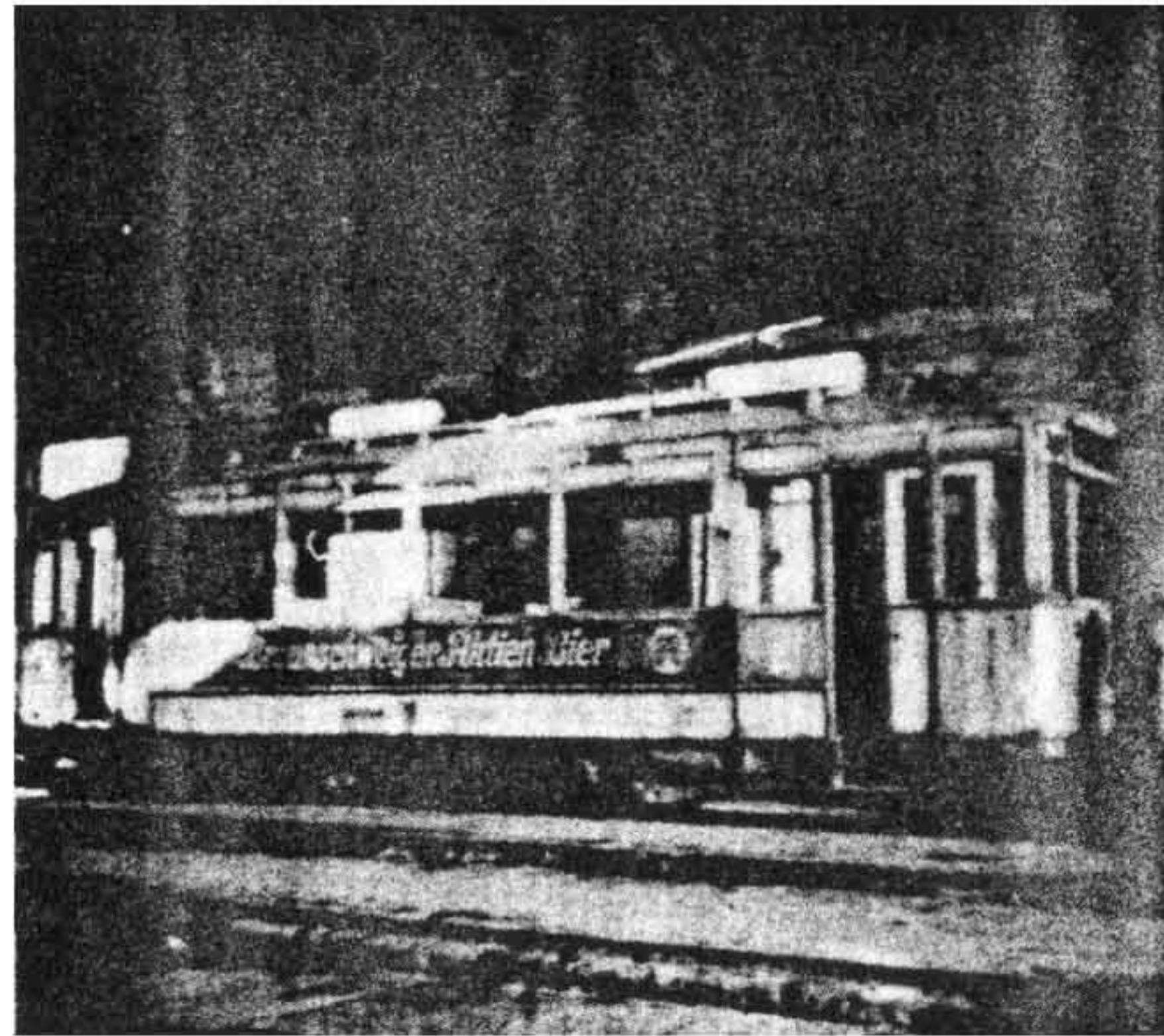
Im Jahre 1927 hatte die damalige Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft bereits 19 Jahre lang keinen neuen Triebwagen mehr für den Stadtverkehr angeschafft. Der 30jährige Fahrzeugpark – im wesentlichen noch aus den Gründerjahren 1897 bis 1899 stammend – war weitgehend abgewirtschaftet und den Aufgaben des Stadtverkehrs im ausgehenden dritten Jahrzehnt hinsichtlich der Wagengröße und Schnelligkeit nicht mehr gewachsen. Zwar waren für die Wolfenbütteler Linie 1915 neun und 1926 vier Triebwagen sowie insgesamt 9 Beiwagen neu eingesetzt worden (Tw 151-163, Bw 251-259), jedoch waren diese, wie die aus dem Rahmen fallende Nummerierung beweist, nicht für den Stadtverkehr vorgesehen. Die jüngste Beschaffung lag im Jahre 1908 mit den Stadtpark-Tw 73-78 um 19 Jahre zurück, danach waren nur noch einige 1898er Triebwagen an den Plattformen verlängert und für sie neue Fahrgestelle mit stärkeren Motoren beschafft worden (Tw 56, 59, 61, 62, 65, 67).

Ausgehend von den für die Wolfenbütteler Linie bestimmten Tw 160-163 bestellte der Verkehrsbetrieb 1926 bei der Dessauer Waggonfabrik 16 Triebwagen in veränderter Bauart, die eine neue Wagengeneration im Stadtbild einleiteten. Bisher waren auf Stadtlinien nur Wagen im Einsatz, die entweder völlig offene Plattformen oder lediglich leichte Stirnverglasungen, aber offene Einstiege hatten. Die neuen Fahrzeuge waren rundum mit Türen verschlossen, die Dächer als Tonnendach ausgeführt und die Liniennummern vom Dach heruntergeholt und in die Stirnwände integriert worden. Am 7. Juni 1927 begann Tw 82 als vierter einer Serie von 16 gleichartigen Wagen 79-94 sein Verkehrsleben. Er, wie die meisten seiner Baureihe, wurde von Anfang an auf der Straßenbahnlinie 3 Gliesmarode - Westbahnhof meist als Solotriebwagen eingesetzt und nur in Verkehrsspitzen, d.h. damals sonntags, mit Beiwagen, vorzugsweise den ebenfalls ab 4. Juni 1927 eingesetzten Uerdinger Beiwagen der Reihe 270-289, behängt. Der Wagenkasten bestand bis auf die Träger im Fußboden aus einer Holzkonstruktion, die außen



Das früheste Bild, das vom Tw 82 existiert: Er biegt auf der Linie 3 vor 1935 aus der Münzstraße kommend in die Friedrich-Wilhelm-Straße ein. Schwach zu erkennen die Eckliniennummern noch als Brosefilme, der Scheinwerfer auf dem Dach. Rechts das alte Gebäude der Feuerwehr.

Tw 82 1948 abgestellt im Betriebsbahnhof Altewiek

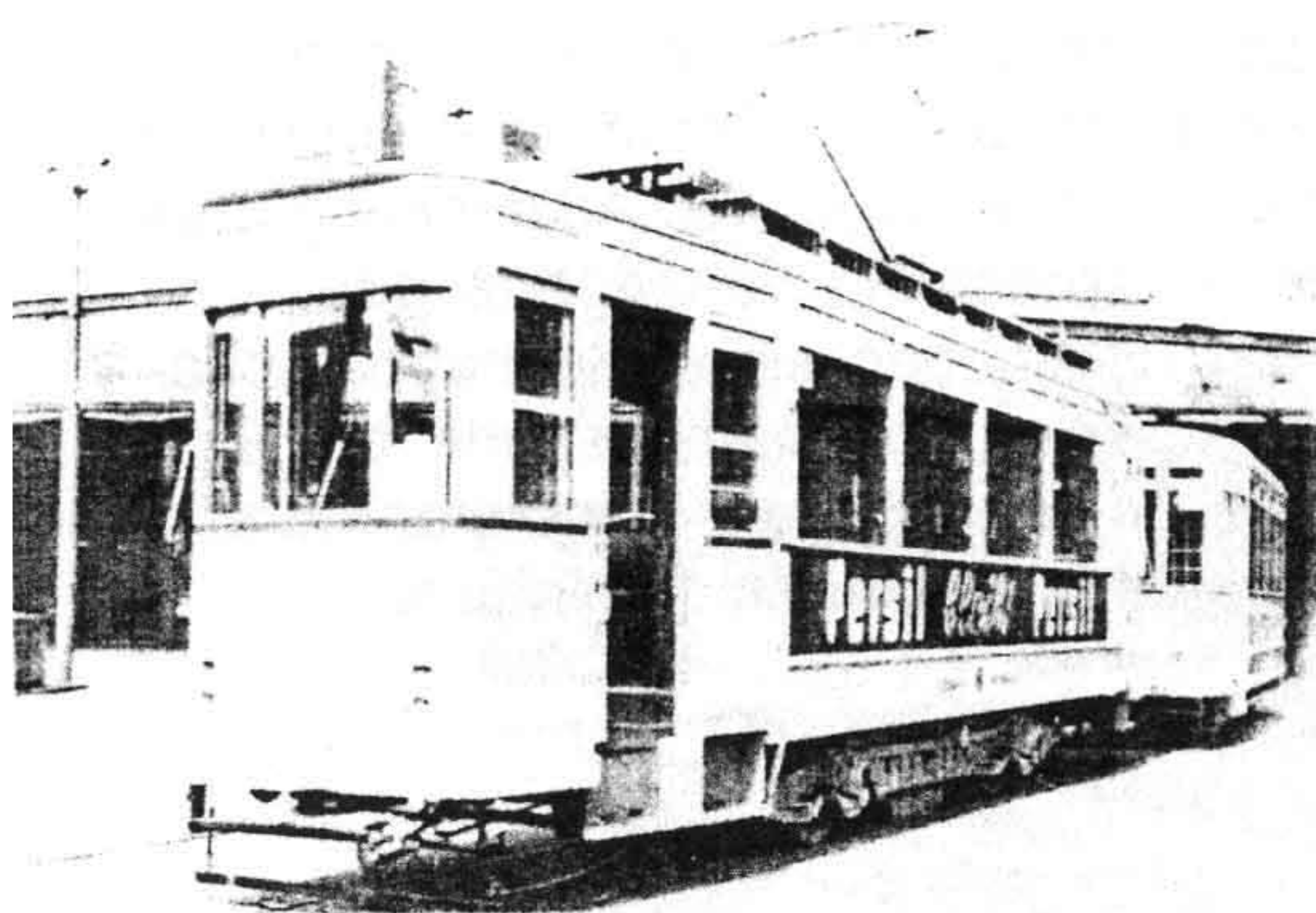
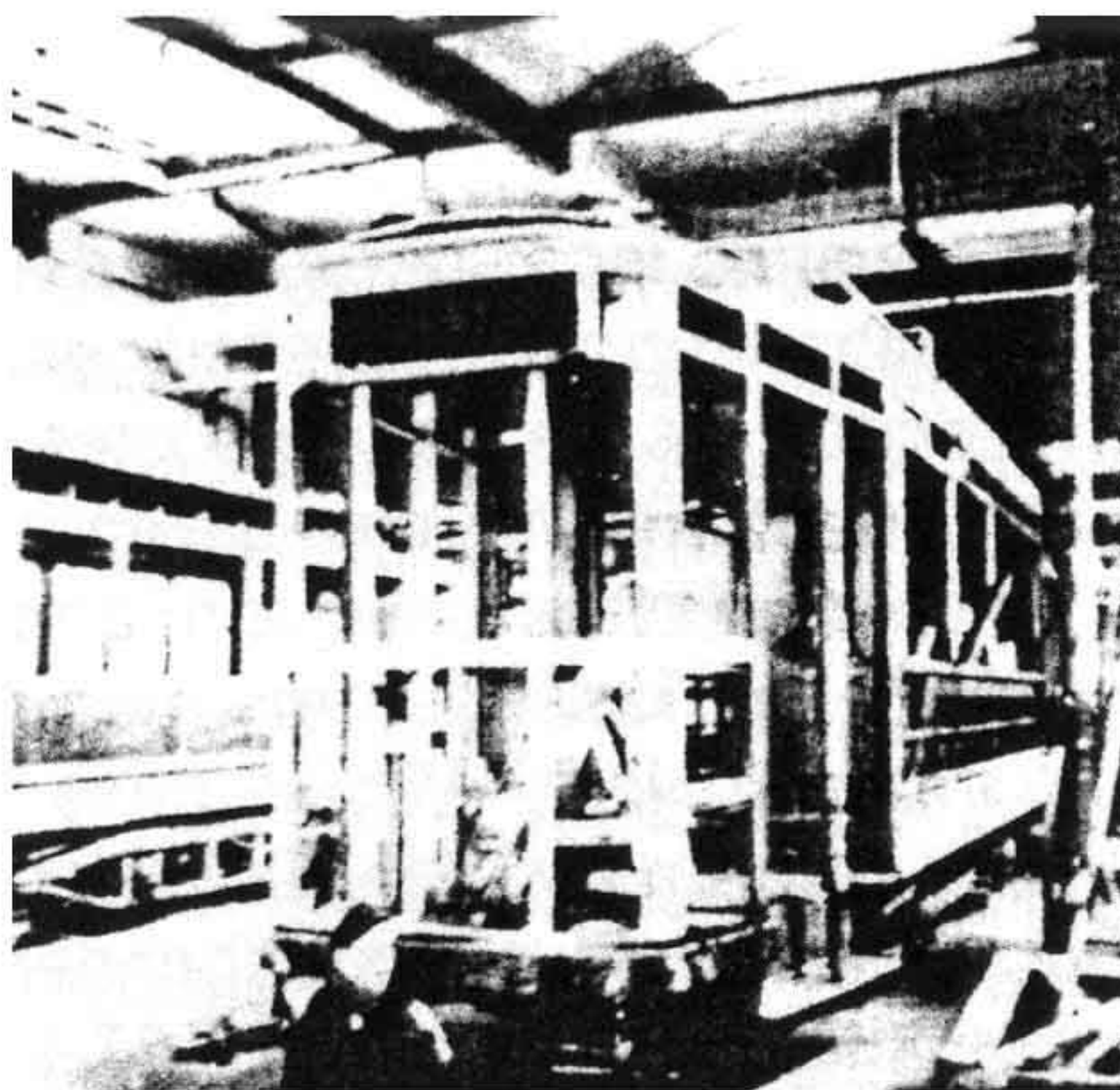


Tw 82 etwa im heutigen Erhaltungszustand am 30. September 1951 neben dem Betriebsbahnhof Altewiek, links Tw 72.

verblecht war. Das hochgewölbte Dach war mit geöltem Segeltuch bespannt.

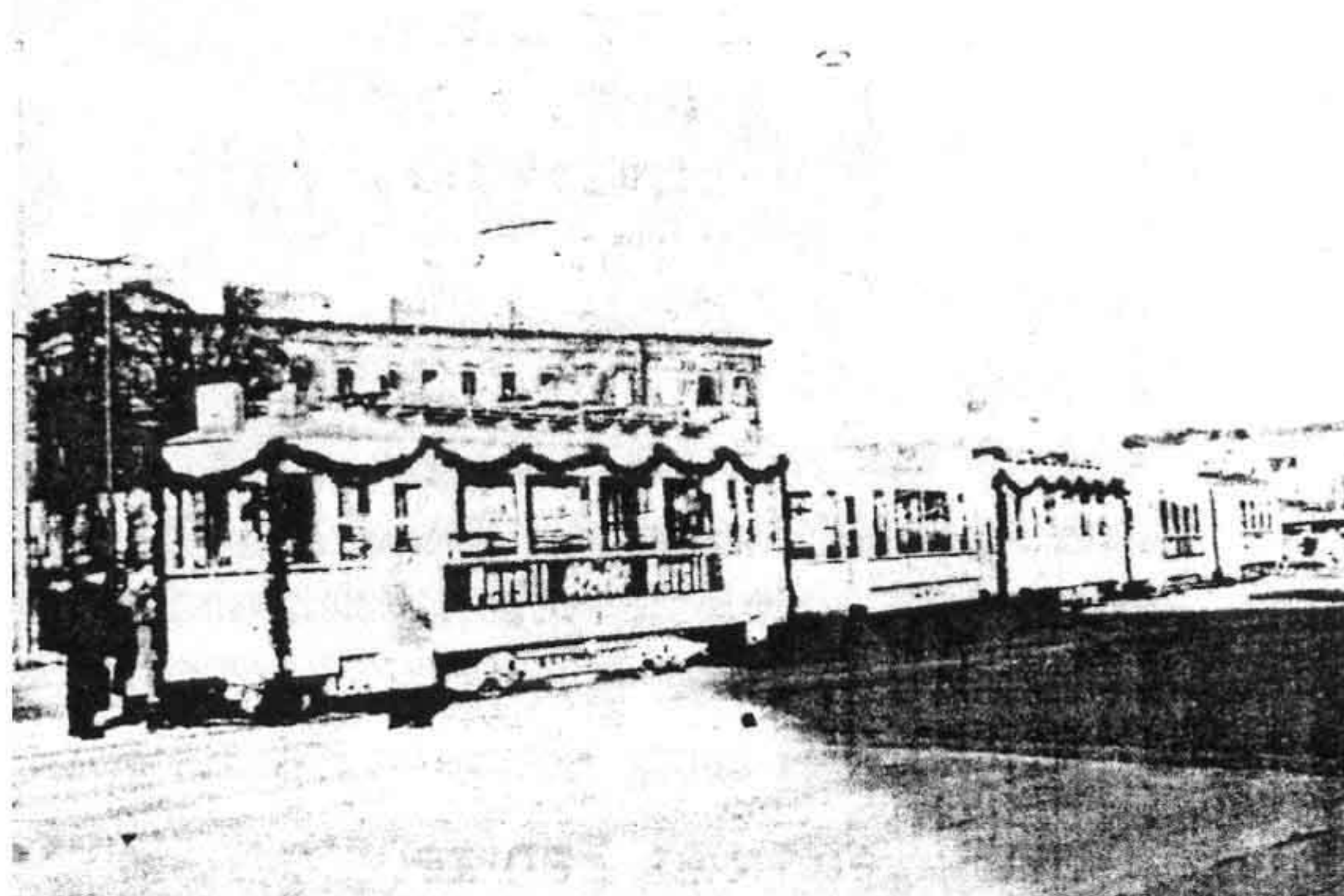
Die Maße der Triebwagen 79-94 sahen wie folgt aus: Länge über Blech 10,58 m, über Puffer 11,10 m, Breite 2,10 m, Höhe 3,35 m. Der Innenraum war genau 6 m lang, die Plattformen über Blech 2,2 m. Auf den Plattformen waren an den Stirnseiten hölzerne Fahrschaltertische installiert, an denen der Fahrer stehend seine Arbeit zu verrichten hatte. Die AEG-Fahrschalter FBvSp 126, deren Kurbel einen Kreis von ca. 340° bestreichen konnte, hatten elf Fahr- und sieben Bremsstufen. Rechts befand sich die Handbremskurbel, deren Achse mit einer Fußraste festgestellt werden konnte. Die Fußböden waren mit hölzernen Lattenrosten ausgelegt. Die Bestuhlung im Innern war unterschiedlich: Die beiden mittleren Abteile waren mit Holzbänken in Queraufstellung in der Einteilung 2+1 versehen, die beiden äußeren Abteile hatten Längsbänke für je drei Personen, so dass insgesamt 24 Sitzplätze auf Holzlatten zur Verfügung standen. Große einteilige Fenster mit den Abmessungen 1,35 x 0,94 m erhellten das Wageninnere. Zusätzlich glaubte man, auf die früher in den bisherigen Laternendächern angebrachten Lüftungsfenster nicht verzichten zu können, so dass unter der Dachkante rundum über jedem Fenster zwei, über den Plattformtüren und -fenstern je eine nach innen aufklappbare hölzerne Lüftungsklappe vorhanden war. Das gab diesen Fahrzeugen ein typisches Aussehen, war ein Baumerkmal der Dessauer Waggonfabrik jener Jahre und ist verhältnismäßig selten verbreitet gewesen. Auf dem Tonnendach befanden sich vorn die Automatenkästen und separate Scheinwerfer, über dem Fahrgastraum verliefen zwei Fußstege aus Holzlatten, dazwischen vier Abdeckungen für die Widerstände, über der Wagenmitte der Befestigungsbock und der Drehkranz für den relativ langen, ca. 5,5 m messenden Rollenstromabnehmer, der leicht gebogen war. Die Plattformen besaßen unterschiedliche Einstiege, in Fahrtrichtung rechts jeweils eine Türöffnung vorn und zwei hinten. Die Türöffnungen waren zu den Stirnseiten hin mit Schiebetüren zu verschließen, die sich in Richtung Wagenenden öffneten und zwischen Außenwand und Fahrschaltertisch in besonderen, oben verglasten Türtaschen verschwanden. Die zusätzlichen Einstiegsöffnungen hinten rechts konnten mit je einer Drehtür geschlossen werden, die gegen die Wand des Fahrgastraumes aufklappbar war und im allgemeinen, da die Wagen zumindest im Sommer rechts mit offenen Türen fuhren, auch nur dann ge- und verschlossen wurde, wenn das Fahrzeug an der Endstation seine Fahrtrichtung änderte.

Tw 82 im Herbst 1952 im Umbau. Zu erkennen die neu eingezogenen hölzernen Ecksäulen.

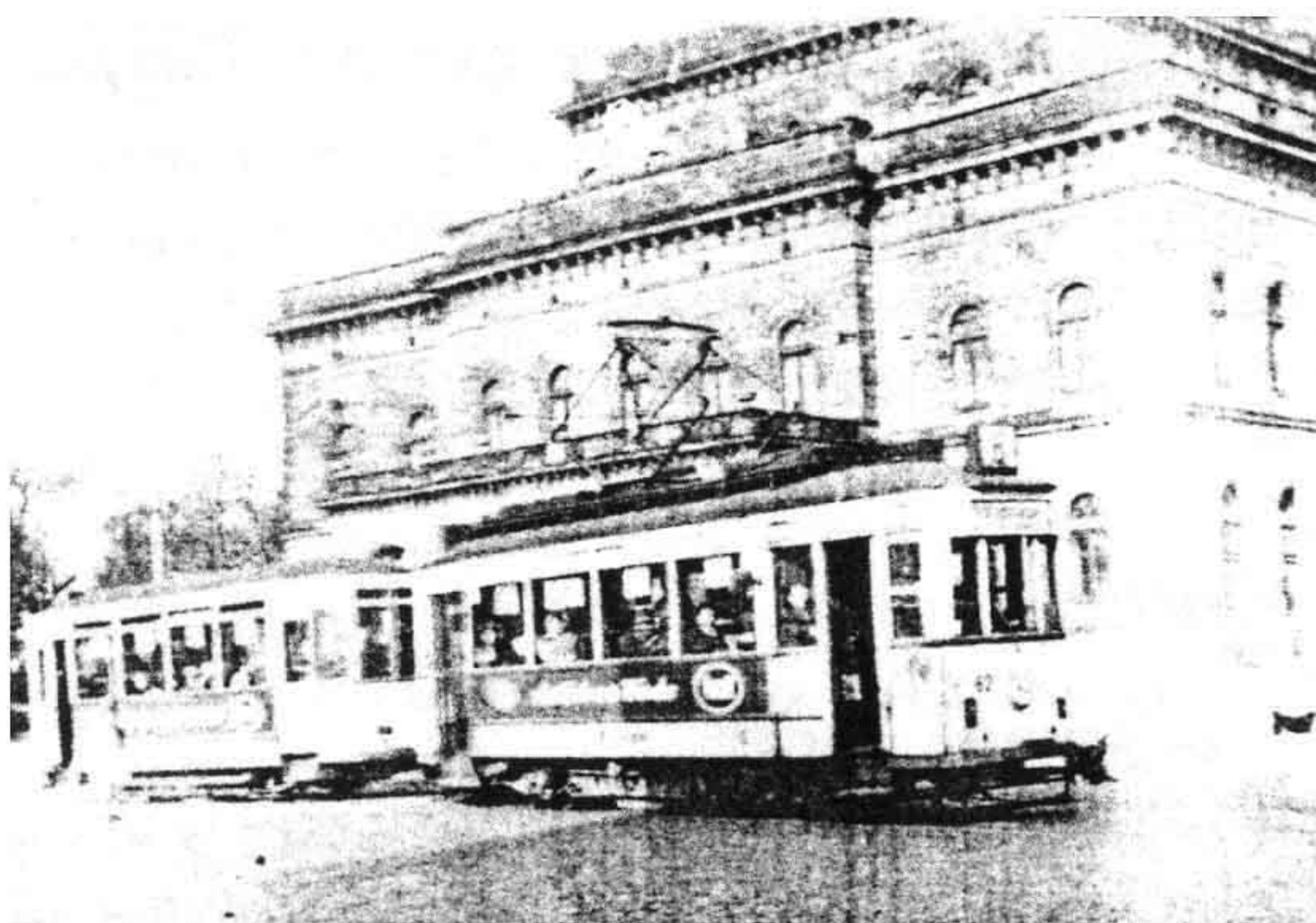


Im März 1953 nach Umbau und Hauptuntersuchung vor der Halle im Betriebsbahnhof Alte-wiek mit Bw 277. In dieser Form konnte er jedoch nicht verkehren, da er vorübergehend nur mit Albertkupplungen ausgerüstet war und jegliche Beleuchtungs- und Bremsleitungen zum Beiwagen fehlten.

Am 5. November 1954 eröffneten die damals modernsten Fahrzeuge die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 zwischen Marienstift und Krematorium: Tw 82 mit Bw 286, Tw 161 mit Bw 277 und Tw 83 vor Beginn der offiziellen Fahrt auf dem Karrenführerplatz, im Hintergrund das Schloss.



Die Stirnwände waren leicht gerundet, die für Braunschweig von 1926 bis in die 60er Jahre typischen dreiteiligen Stirnfenster mit 84 cm Höhe um 10 cm niedriger als die Seitenfenster. Das gab bis zur Dachkante einen ausreichenden Raum, die Linienbeschilderung unterzubringen. Über dem mittleren Fenster war ein drehbares Broseband, das das Fahrtziel anzeigte. Die Liniennummern an den Ecken standen schräg in Fahrtrichtung im Winkel von 45° , so dass sie gleichzeitig von vorn und von der Seite zu erkennen waren. Die Triebwagen 79-86 hatten anfangs ebenfalls Brosebänder mit entsprechenden Liniennummern, später erhielten sie, wie auch die Triebwagen 87-94 von Anfang an, von innen beleuchtete Milchglasscheiben, vor die schwarze Schablonen gesteckt wurden, in die die Liniennummer eingeschnitten war. An der rechten Seite der Stirnwand schräg unterhalb des ziemlich großen Scheinwerfers hing in Form einer drehbaren Dose der Rollenfänger, in dem der überflüssige Teil der von oben herabhängenden Stromabnehmerleine federnd aufgerollt war und je nach Höhe oder der Auslenkung des Fahrdrahtes in Kurven die Leine entsprechend verlängerte oder verkürzte. Diese Dose besaß in ihrem Innenleben einen Schnappmechanismus, der entsprechend der heutigen Autosicherheitsgurte bei Entgleisen und versuchtem Hochschnellen der Rolle die Leine stoppte und so größere Fahrdraht- oder Stromabnehmerschäden verhinderte.

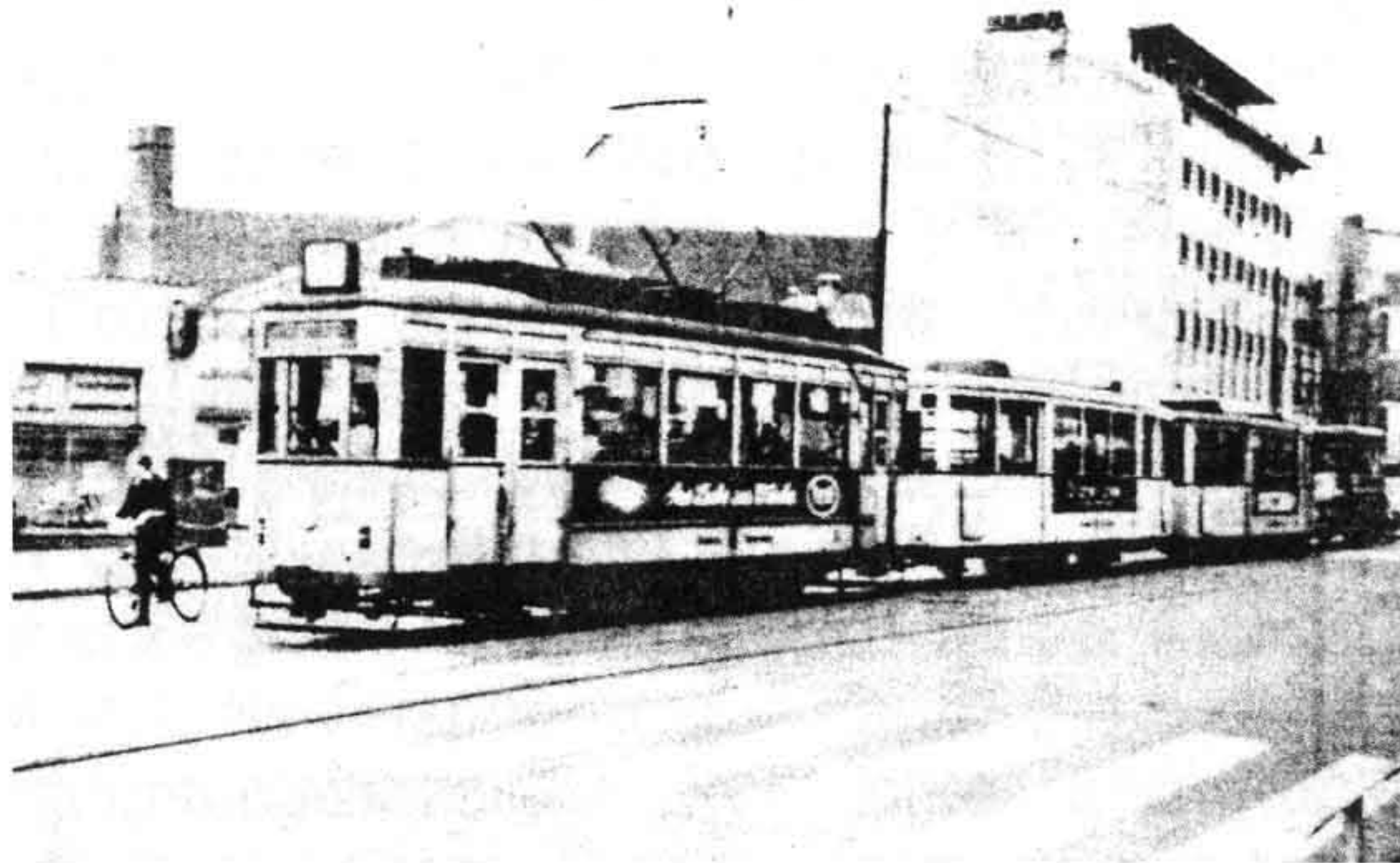


Am 3. April 1957 hatte sich Tw 82 vom Tw 161 dessen Beiwagen 277 für den Einsatz auf der Linie 8 geborgt. Auch dieser Beiwagen hatte das optisch-akustische Signalsystem und harmonierte insofern mit Tw 82.

Das Fahrgestell war aus Blechen zusammengenietet und schien schon immer sehr zart gewesen zu sein. Die Rollenlager der Achsen mit ei-

nem Abstand von 3,20 m lagen auf außen seitlich am Fahrgestell befestigten Federpaketen. Mit diesem großen Achsabstand – alle anderen Tw hatten nur maximal 3,00 m Achsstand – waren die „Dessauer“ die kurvenunfreundlichsten Triebwagen in Braunschweig.

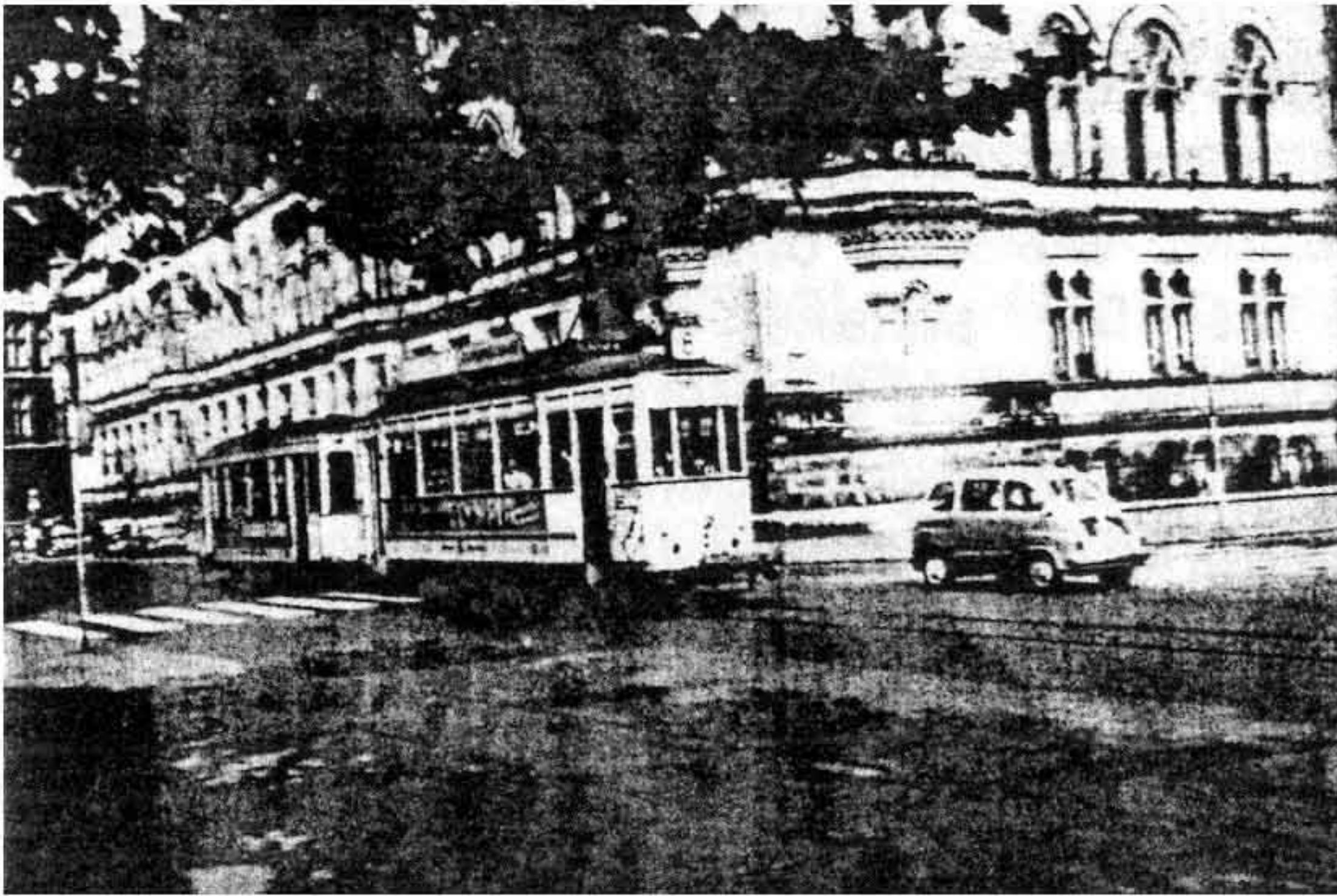
Bis in die 50er Jahre war, wie schon erwähnt, das Haupteinsatzgebiet dieser Triebwagen die Linie 3, bis 1941 seltener die Linie 1. Später wechselten sie insbesondere im Winter, da sie für Fahrer und Fahrgäste wärmer als die zwei Jahre jüngeren Uerdinger Wagen waren, zeitweise auf die 6, in ihren letzten Lebensjahren auch auf die Linie 4, verkehrten allerdings niemals in Richtung Ölper, Friedhof oder Madamenweg. Die Lebensdauer der Fahrzeuge war mit über 30 Jahren recht wirtschaftlich.



Mit den KSW-Bw 290 und 293 behängt durchfährt Tw 82 am 24. Mai 1957 den Waisenhausdamm in Richtung Bohlweg. Man beachte die noch vorhandenen Baulücken.

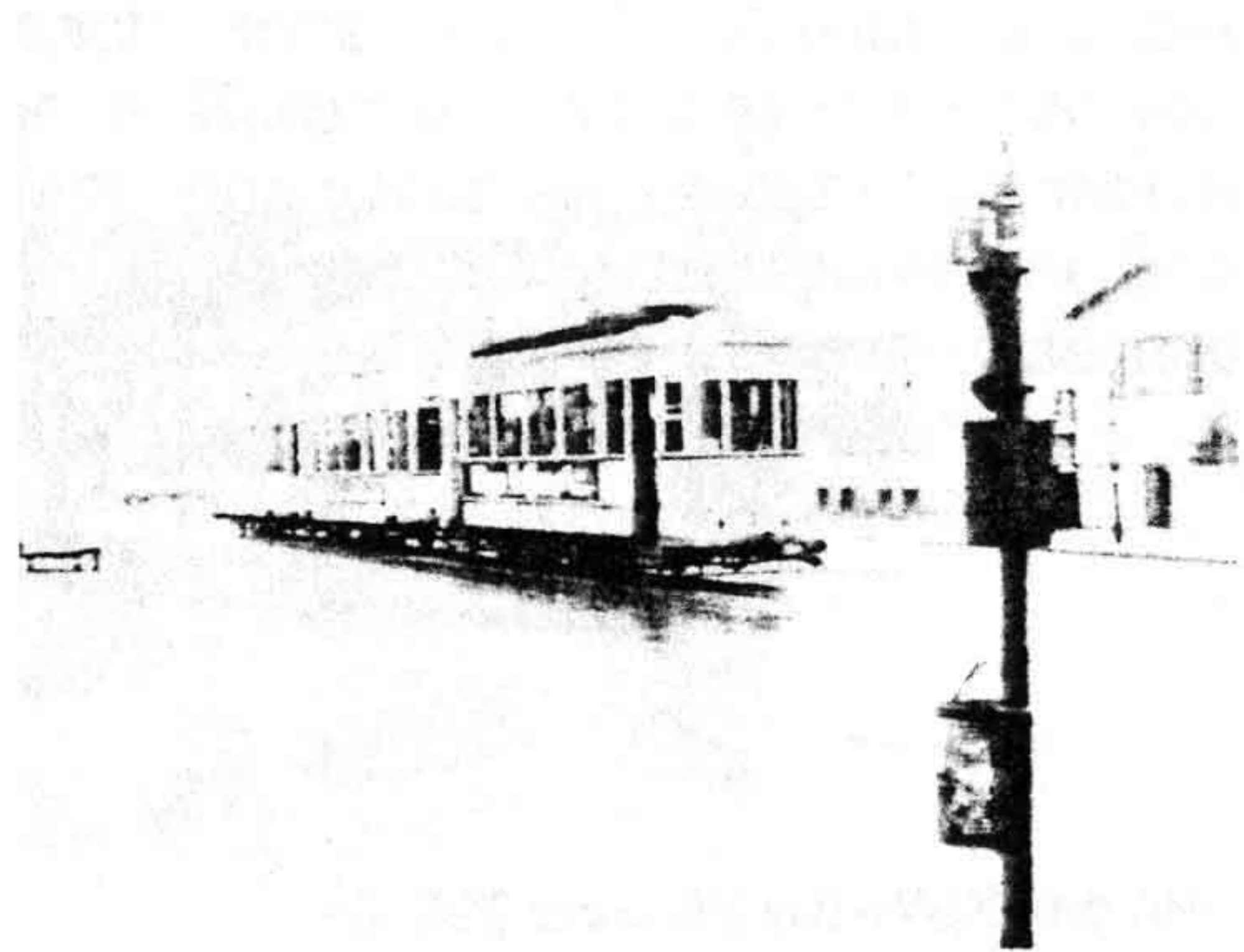
Tw 79-94 waren anfangs mit zwei AEG-Motoren USL 253a zu je 33 kW ausgerüstet. 1938 erhielten die Triebwagen 80, 81, 86, 88, 89 und 90 neue BBC-Motoren zu je 34 kW. Während die USL-Motoren in hohen Tönen piffen – mit einer Art Sopranstimme –, hatten die BBC-Motoren einen satten, tiefen, mit einer Altstimme zu vergleichenden Klang. Man hatte den Eindruck, dass die um 1 kW stärkeren Motoren weidlich ausgenutzt wurden, so fuhren zu Ende der 40er und Anfang der 50er Jahre diese fünf Triebwagen – Tw 90 hatte nach 1945 seine alten AEG-Motoren zurückerhalten – meist auf Linien, die mit zwei Beiwagen bedient werden mussten, insbesondere nach 1945 auf der Wolfenbütteler, da die Vierachser damals sehr zögerlich wieder in Betrieb kamen. Entweder hat diese starke Behängung den Motoren geschadet oder sie wa-

ren doch nicht so dauerhaft gebaut, denn gerade diese Triebwagen wurden als erste 1958 zusammen mit Tw 83 und 91 verschrottet.

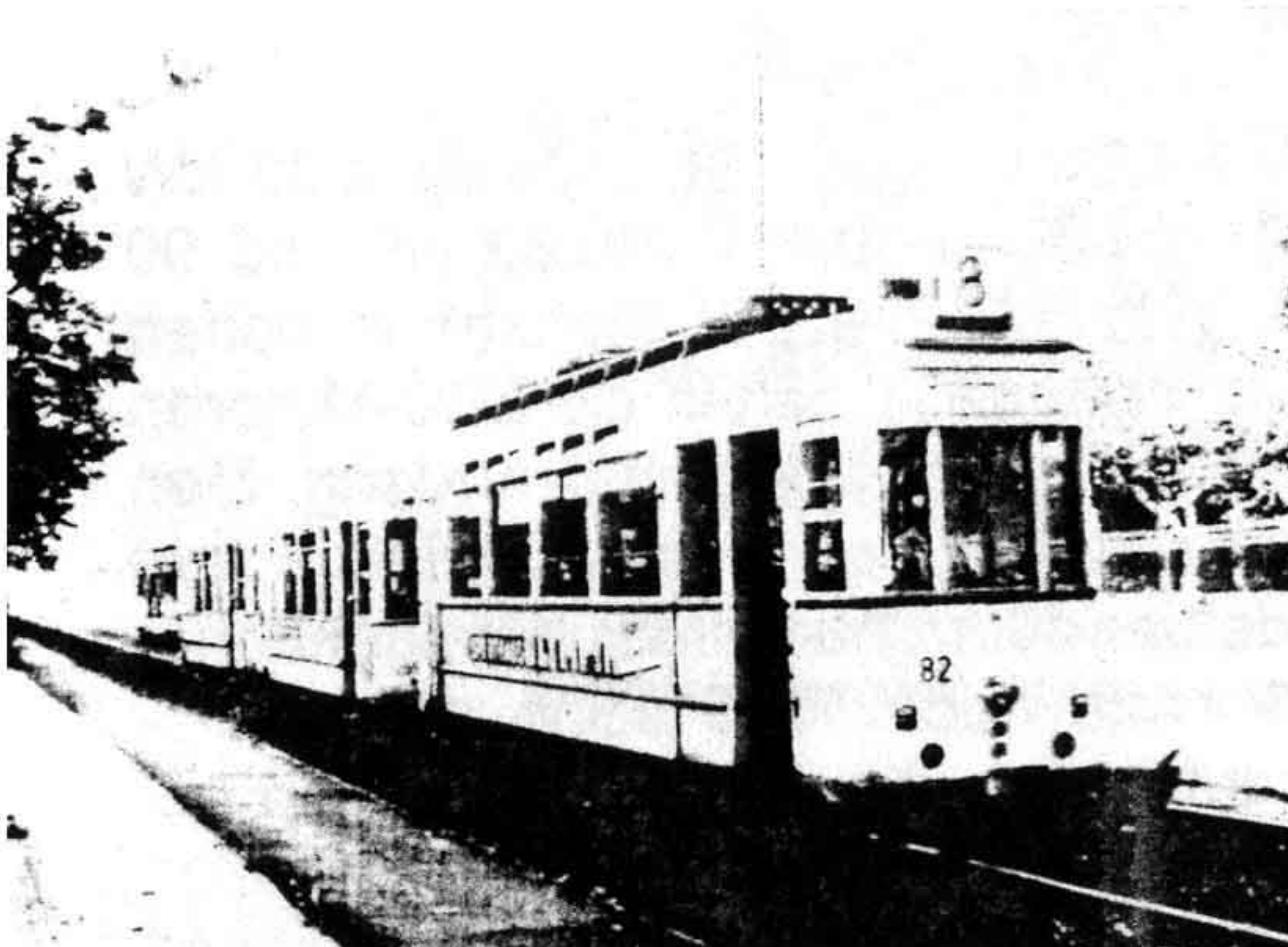


Tw 82 mit Bw 276 am Rathaus vor der Einfahrt in die für die Straßenbahn nur noch in dieser Richtung befahrbare Münzstraße, 25. September 1960.

Mit Beiwagen 289 und 271 behängt befährt Tw 82 im Totensonntagsverkehr am 20. November 1960 auf Linie 4 den Gieselerwall.



Im Sonntagsverkehr hatte die Linie 8 zwischen Richmond und Riddagshausen viel Publikum. Tw 82 mit Bw 285 und 287 – im Hintergrund GI-Tw 23 – auf eigenem Bahnkörper in Seitenlage neben der Wolfenbütteler Straße in Richtung Eisenbütteler Straße an der heutigen Haltestelle Jahnplatz.

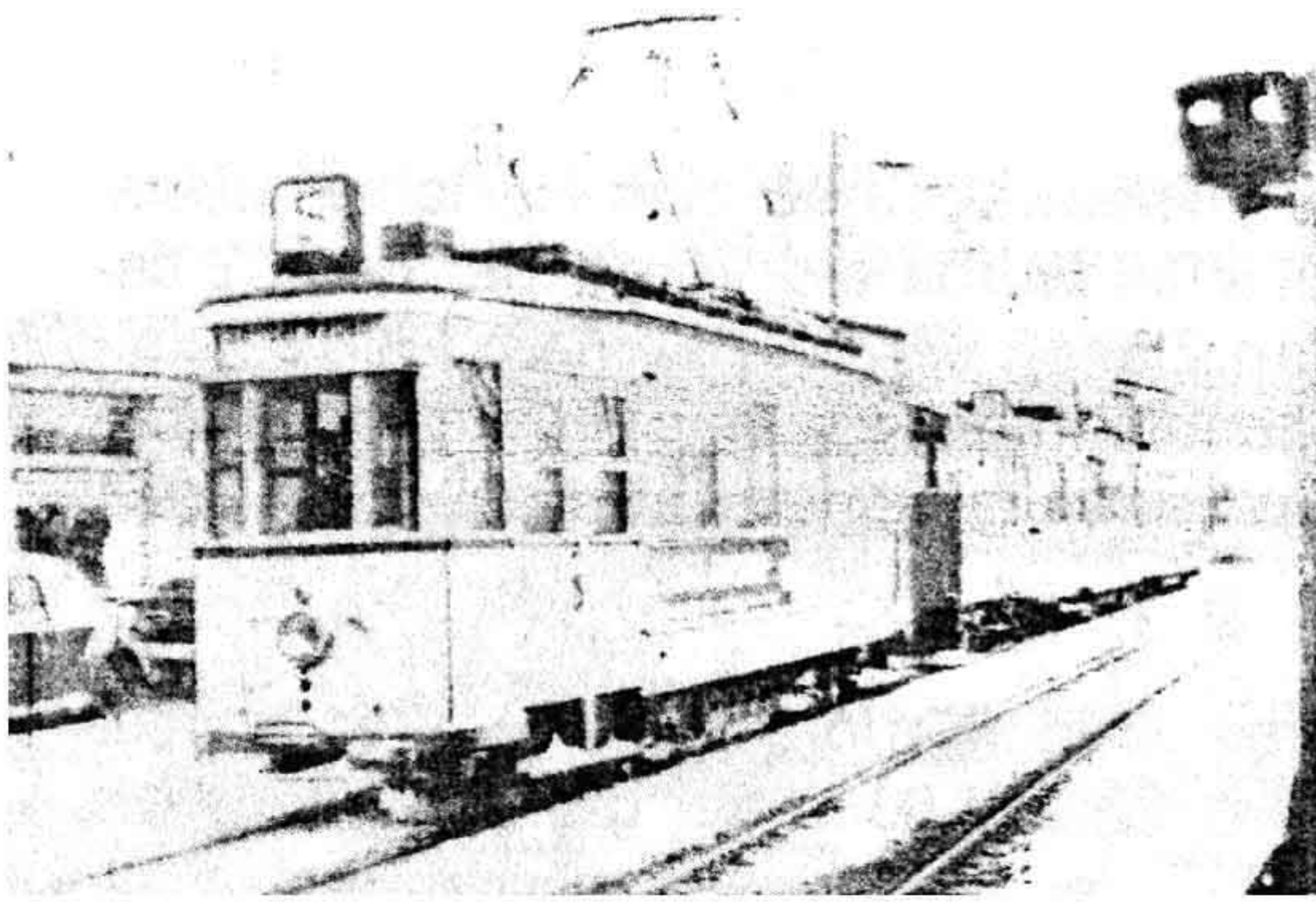


Anfang 1958 nummerte man den Triebwagen 85 zum Reklametriebwagen 402 dritte Besetzung um, Tw 84 wurde als Vorgänger des 82 bereits 1960 Arbeitstriebwagen zum Ziehen der Salzloren und erhielt logischerweise 1963 die Arbeitswagennummer 416. Im gleichen Jahr wurde Tw 90 Fahrleitungsbeobachtungswagen mit einer Kanzel auf dem Dach und der Nummer 417.

Die Ausmusterungen der anderen Wagen erfolgte in den 60er Jahren: 1962: Tw 94; 1964: Tw 79, 80, 87, 92 und 93 in der großen Brandorgie im Hasenwinkel.

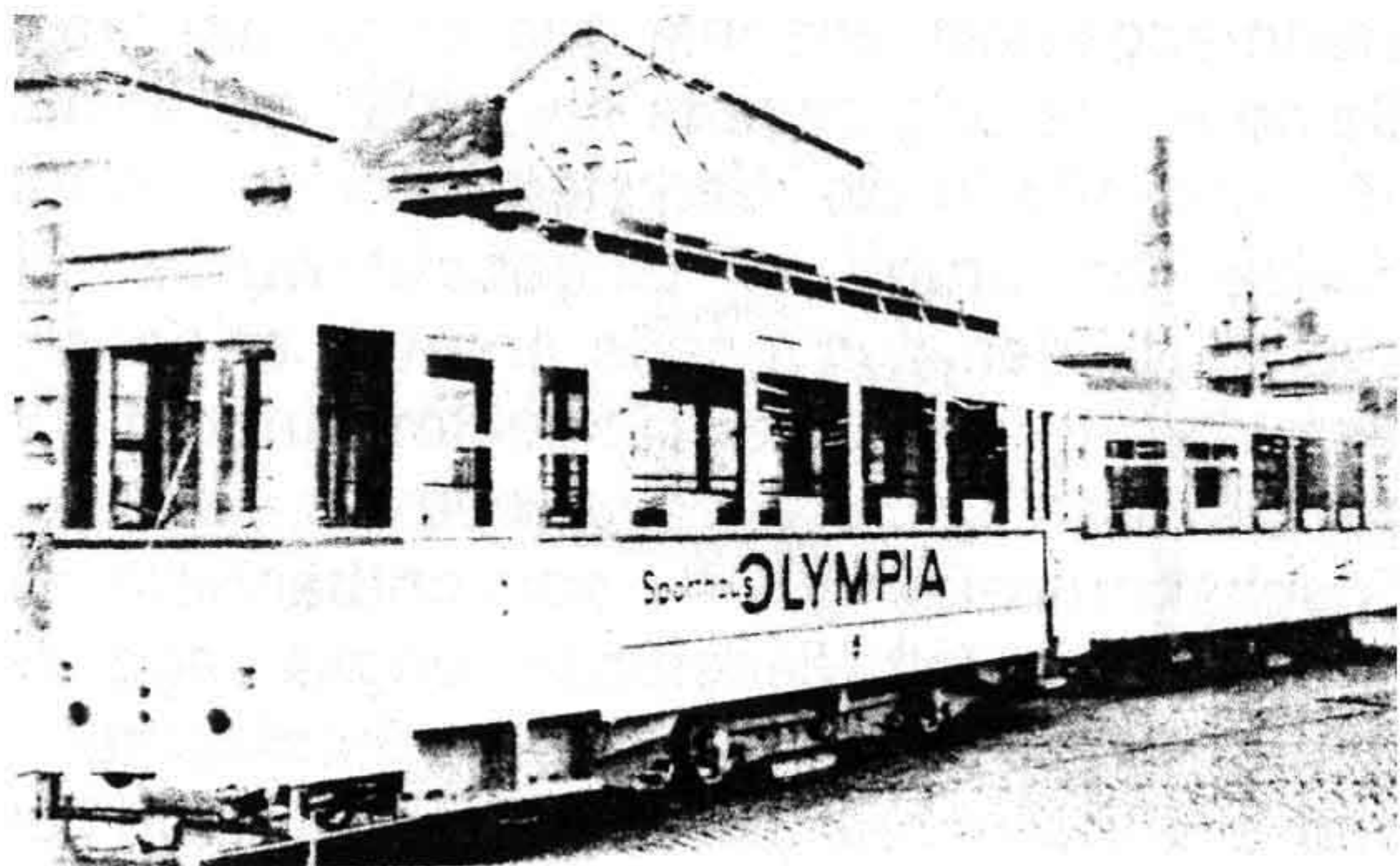
Übrig blieb Tw 82. Warum überlebte er die anderen 15 Tw? 1939 hatte man unter seinem Fußboden einen Unterflur-Zentralfahrshalter eingebaut. Am 23. November 1943 hat Tw 82 seine letzte Untersuchung erhalten und wurde gegen Ende des Krieges in leicht beschädigtem Zustand abgestellt, offenbar gab es für den Fahrshalter keine Ersatzteile. Seine Abstellung dauerte bis 1952, als er nach Umbau der Triebwagen 161 und 163 in die Werkstatt kam und in für jene Zeit üppiger Art und Weise von Grund auf umgebaut wurde. Seine angemorschten Holzsäulen wurden durch neue ersetzt, er erhielt eine von außen sichtbare Verstärkung der Mittelsäulen. Im Inneren rüstete ihn die Werkstatt mit gepolsterten Ledersitzen, Fahrersitz, neuen Fahrshaltertischen, einer Frischstromheizung und Neonlichtbändern aus. Ferner erhielt er Tachos und eine 24 Volt Niederspannungsanlage. Sie speiste u.a. die Bremslichter, Fahrtrichtungsanzeiger, Rücklichter und Rückfahrcheinwerfer und eine optisch-akustische Signalanlage, über die der Schaffner dem Fahrer das Frei- oder auch Haltzeichen geben konnte und somit die herkömmliche Klingelleine ersetzte. Der Umbau war seinerzeit sehr teuer und dauerte weit über ein Jahr. Verstärkt wurde auch das zarte Fahrgestell zum Einbau der Schienenbremsen.

Als Tw 82 am 9. April 1953 aus der Hauptuntersuchung austrat, hatte er in seiner Entwicklung alle seine damals noch verkehrenden Brüder des Baujahres 1927 technisch überholt und war mit Feinstufen-Fahrshaltern und zwei Einheitsmotoren zu je 60 kW und Schienenbremsen ausgerüstet, für den Einbau automatischer Kupplungen vorgesehen und hatte bereits die großen Liniennummern auf dem Dach. Die Liniennummernkästen an den Stirnseiten waren durch Lüftungskanäle und -gitter ersetzt. Seine automatische Kompakt-Kupplung erhielt Tw 82 erst im Juli 1953, so dass er solange solo als Einsatzwagen eingesetzt werden musste. Sodann kam er mit KSW-Beiwagen behängt zunächst



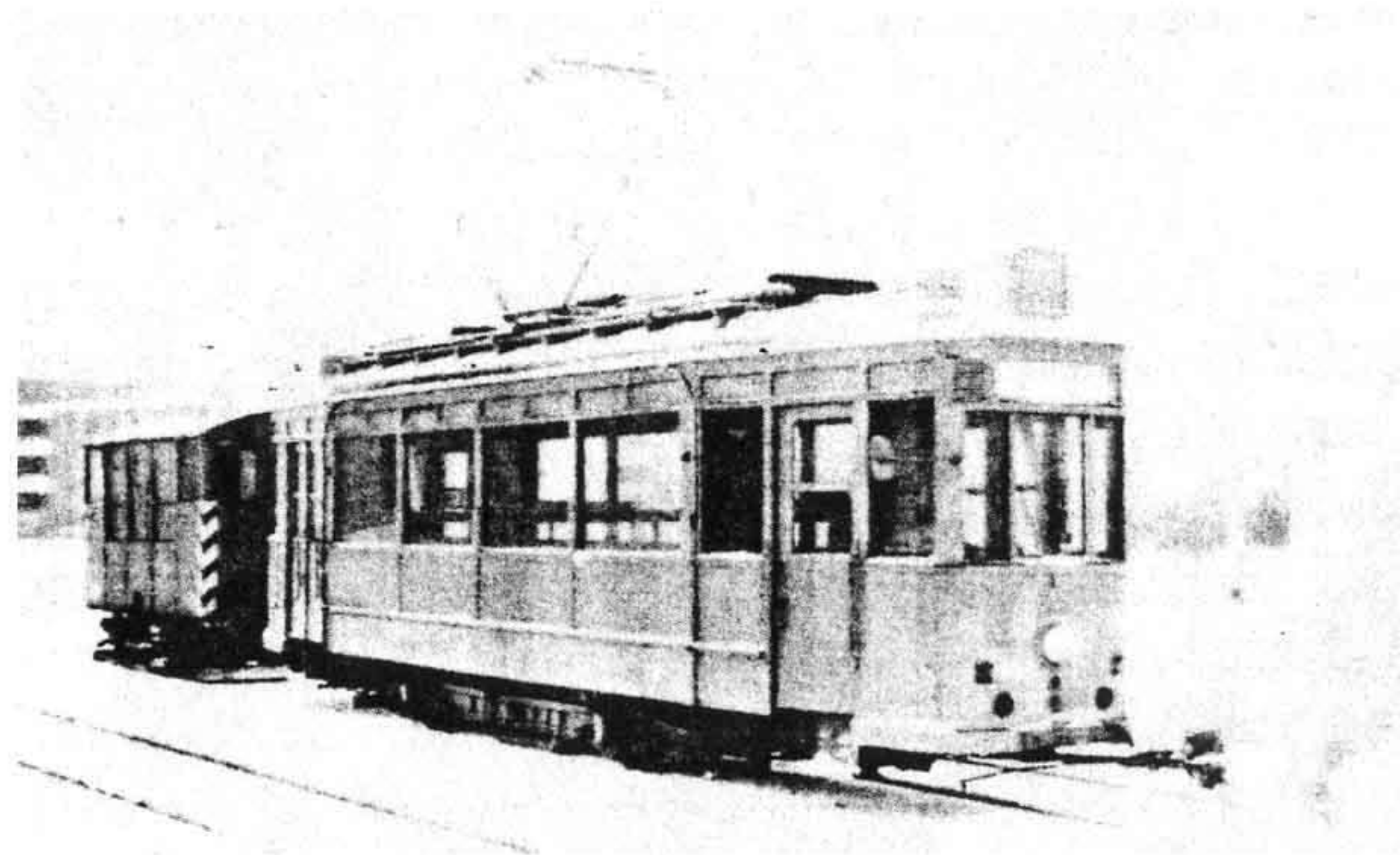
Vorgänger des Tw 418 im Winterdienst war Tw 84 mit Salzwagen 451. Hinten Tw 115 mit KSW-Bw 294 am 14. Januar 1963 an der Haltestelle Bohlweg/Damm.

Nach erneuter Hauptuntersuchung im März 1965 hatte Tw 82 eine Scharfenbergkupplung erhalten, anderenfalls hätte er den umgebauten Bw 297 nicht ziehen können. So verkehrte er allerdings nie im Linienverkehr!



Noch im hellen Anstrich mit Werbeaufschriften, aber bereits als ATw 418 nummeriert: am 29. Mai 1969 am Hauptbahnhof.

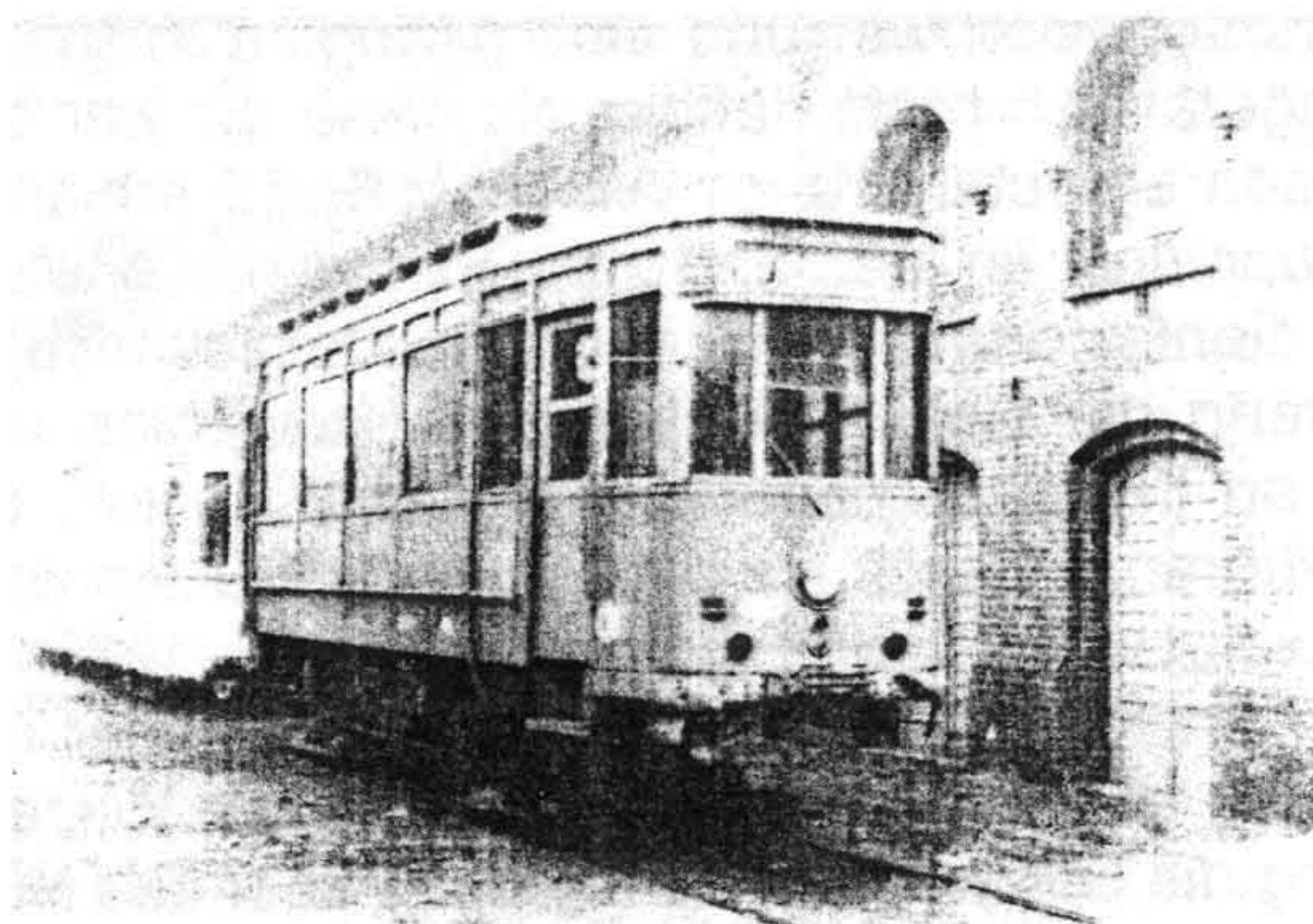
auf die Linie 8, und lief danach wie die ebenfalls stärkeren Tw 160, 162 und 163 sowie den mit 2 x 55 kW nur geringfügig schwächeren Triebwagen 109-115 im gleichen Einsatzplan, d.h. auf der Linie 1, ab 1957 auf Linie 3 und schließlich auf den Linien 8 und 4. Triebwagen 82 verkehrte, da er modernisiert war und eine geringere Kilometerleistung als seine Baujahrsgefährten hatte, länger als diese. Er war bis 1964 im Linieneinsatz. Nach erneuter HU im Winter 1964/65 erhielt er neben seiner Kompaktkupplung an der anderen Stirnwand eine Scharfenbergkupplung und diente fortan dazu, sonnabendsnachmittags bzw. werktagsabends, wenn die Gelenktriebwagen beiwagenlos verkehrten und ihre Anhänger an der Hauptbahnhofsschleife abstellten, diese nach Altwiek zu überführen, so dass sie dort gewartet werden konnten und am Hauptbahnhof unbewacht keine Schäden erlitten. 1969 bekam Tw 82 noch im gelben Anstrich die ATw-Nummer 418 in dritter Besetzung, ein Jahr später wurde er orange und dann nur noch im Winterdienst eingesetzt, d.h. er zog die Salzwagen 451 oder 452 über das Netz.



Im vorletzten Jahr seines Einsatzes steht ATw 418 mit Salz-Bw 452 am 24. Februar 1981 an der Wendeschleife Weserstraße.

Schließlich wurde er 1982 abgestellt, nach Ausbau der Motoren dem Straßenbahnmuseum in Wehmingen geschenkt und am 29. September 1983 in äußerlich recht gutem Zustand nach dort überführt. Tw 418 war in Wehmingen 15 Jahre lang auf zwei regelspurigen Hilfsdrehgestellen aufgebockt, da seine Spurweite nicht ins dortige System passte. In frischer Luft abgestellt, verschlechterte sich der äußere Zustand des Fahrzeugs erheblich. Da das Fahrzeug in Wehmingen nicht gepflegt wurde und im Freien 15 Wintern ausgesetzt war, stellten sich erhebliche Rostschäden ein, die die Bleche durchlöcherten und das Fahrgestell

sowie die Rammbohlen und Kupplungen stark angegriffen hatten. Die Dachhaut ist weitgehend zerstört. Der Zustand der Stahllängsträger und des hölzernen Aufbaus kann erst nach eingehender Besichtigung von unten und nach Lösen einiger Außenbleche beurteilt werden.



ATw 418 aufgebockt im Straßenbahnmuseum Wehmingen am 1. März 1985 noch in äußerlich recht gutem Zustand. Im Hintergrund GI-Tw 2 der Neunkirchener Straßenbahn.

So war es nach Einsetzen einer gewissen Rückbesinnung bei der Verkehrs-AG auf ihre Geschichte und mit Unterstützung dieses Vereins nur natürlich, dass das Fahrzeug von Wehmingen wieder nach Braunschweig zurückgeholt wurde. Dieser Rücktransport erfolgte nach 15 Jahren am 25. August 1998, und der Wagen konnte zunächst vor Wetterunbilden geschützt im Betriebsbahnhof an der Hamburger Straße überdacht abgestellt werden und austrocknen. Da die Platzverhältnisse einen längeren Verbleib dort nicht mehr zuließen, wurde in einer Ecke des Betriebsbahnhofs Altewiek umgeräumt und das Fahrzeug am 21. April 2000 mit Tw 8165 nach dort überführt. Es ist nicht davon auszugehen, dass Tw 418 in absehbarer Zeit in einen betriebsfähigen Zustand versetzt werden kann. Dennoch sollte er äußerlich soweit aufgearbeitet werden, dass er in konservierter Form roll- und ausstellungsfähig wird. Denn zwischen der Bauart des Museums-Tw 103 und dem farblich verballhornten Tw 1 ex 113 schließt er eine Lücke von über 40 Jahren und stellt ein typisch Braunschweiger Fahrzeug dar, das lange Zeit unser Stadtbild im Verkehr mitbestimmt hat.

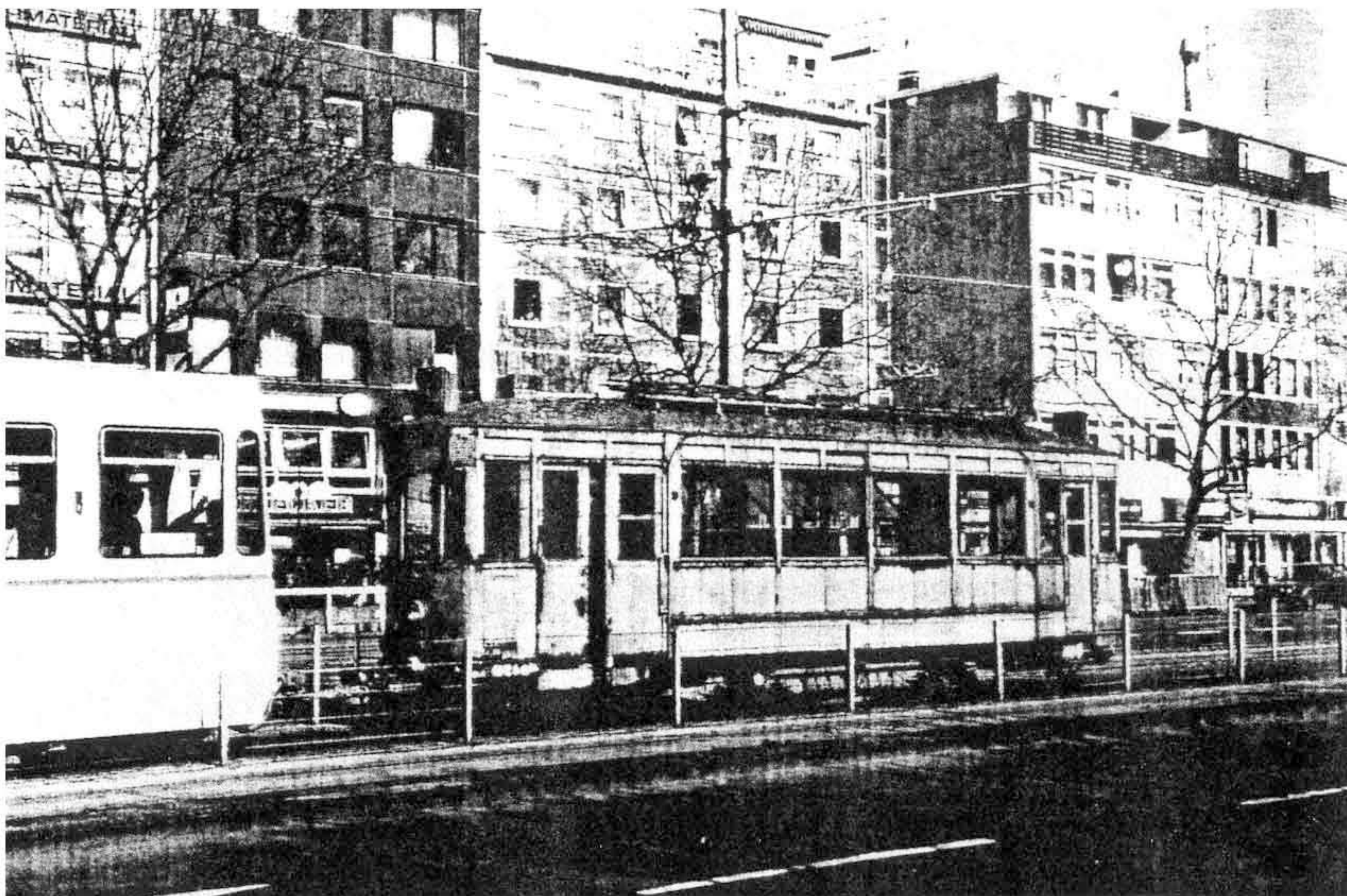
Aber dazu bedarf es längerer Zeit, kräftiger Mitarbeit durch technisch versierte Vereinsmitglieder und viel, viel, viel Geld. Spenden sind jederzeit herzlich willkommen!

Berichte aus dem Verein

Umsetzung des Tw 418

von Andreas Gürtler

Wir holten am 21.4.00 den Tw 418 ex 82 mit dem Tw 8165 vom Gleisbaubetriebshof Hamburger Str. zum Betriebshof Altwiek. Das im August 1998 vom HSM geholte Fahrzeug mußte aus Platzgründen den Betriebshof Hamburger Str. verlassen, da dort der Tw 6951 ex 13 stationiert wurde. Da es auf dem Betriebshof Altwiek auch recht beengt zugeht, mußten dort auch einige Veränderungen in der Fahrzeugabstellung vorgenommen werden.



Tw 418 auf dem Bohlweg am 21.04.00, gezogen von Tw 8165

Des weiteren haben wir das Fahrgestell des ex Tw 162 ausgegleist und neben den Tw 103 ex Kiel im Käfig untergestellt. Ob und wann mit einer Aufarbeitung des Tw 418 ex 82 zu rechnen ist, hängt auch von den finanziellen Möglichkeiten unseres Vereins ab, der sich daran beteiligen will. In nächster Zeit sind einige Aktionen geplant, um Geld zu sammeln für die Aufarbeitung des Tw 418. Hierbei wäre die Unterstützung vieler Vereinsmitglieder notwendig.



Vereinsmitglieder beim Umsetzen des Fahrgestells des ehem. Tw 162

Sonderfahrt der besonderen Art

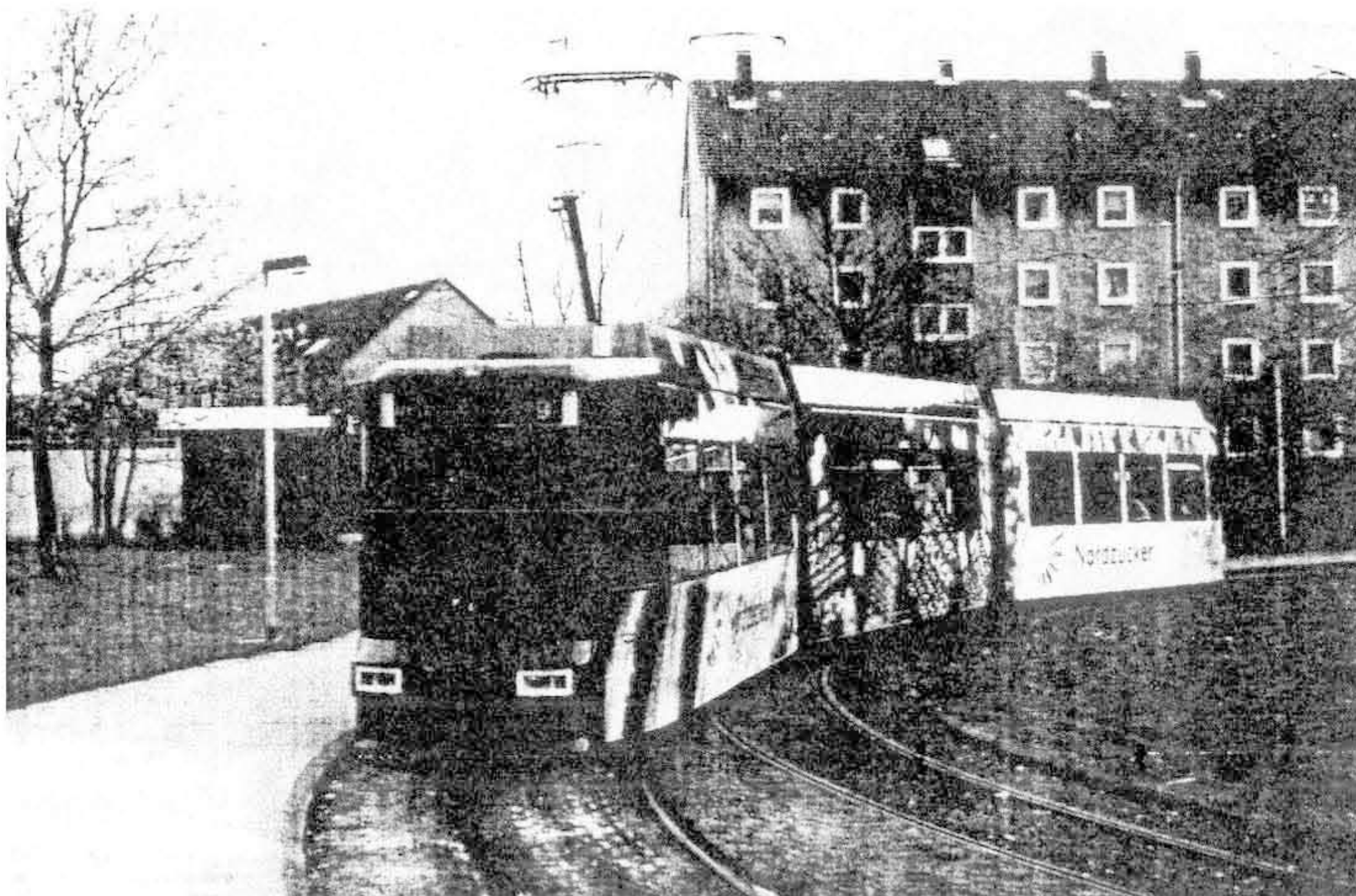
von Jörg-Michael Meschkat

Am Freitag, 14.04.2000, war wieder einmal Vereinsabend angesagt. Da keine besonderen Themen auf dem Fahrplan standen, wurde die Zusammenkunft der Vereinsmitglieder vom Nordbahnhof (hier findet der monatliche Vereinsabend i.d.R. statt) kurzerhand nach draußen ins Freie verlegt. Besser gesagt in eine Straßenbahn.

Nachdem bereits im vergangenen September eine Sonderfahrt für die Vereinsmitglieder mit großem Erfolg durchgeführt wurde – damals mit dem historischen Triebwagen 103 – sollte auch heute wieder eine Sonderfahrt der besonderen Art stattfinden. Als Überraschung des Abends war eigentlich der neue Niederflurgelenktriebwagen 0051 (ex 7762) geplant. Doch da das Fahrzeug noch nicht offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, mußte der Vorstand unseres Vereins umdenken. Und so kam ein anderer Niederflurgelenktriebwagen zum Einsatz.

Gegen 18.35 Uhr (vor dem Betriebshof Altewiek hatten sich bereits zahlreiche Vereinsmitglieder versammelt) fuhr der Niedeflurgelenktriebwagen 9555 gesteuert von Christian Lammers vor. Erneut zeigte sich, daß bei Vereinssonderfahrten erheblich mehr Vereinsmitglieder ihr Interesse zeigen, als dies bei den üblichen Vereinstreffen im Nordbahnhof der Fall ist.

Nachdem alle Vereinsmitglieder im Fahrzeug Platz genommen hatten, wurde ihnen zunächst erläutert, warum an diesem Abend ein anderes Fahrzeug zum Einsatz kam als ursprünglich geplant. Danach ging es endlich los. Die Fahrt ging zunächst über Leonhardstraße und Georg-Eckert-Straße zum Waisenhausdamm, von da aus weiter Richtung John-F.-Kennedy-Platz und dann entlang der Wolfenbütteler Straße mit Fahrtziel Heidberg/Anklamstraße. Hierfür hatte der Vereinsvorstand eigens eine Sondergenehmigung von der Geschäftsleitung der Braunschweiger Verkehrs-AG erhalten, für die wir uns an dieser Stelle nochmals herzlich bedanken möchten.



Tw 9555 in der Schleife Anklamstraße (Foto: A. Gürtler)

Doch wer meinte, daß es zunächst ohne Zwischenhalt zum Heidberg geht, irrte gewaltig. Infolge von wichtigen Bauarbeiten war an diesem Abend die Wolfenbütteler Straße ab Heinrich-Büssing-Ring stadtauswärts für den Kfz-Verkehr voll gesperrt. Diese Gelegenheit wurde so dann für einen ersten Zwischenhalt auf der nunmehr leeren Wolfen-

bütteler Straße genutzt. In Höhe der Brauerei Wolters kamen die Hobbyfotografen voll auf ihre Kosten, und es sollte noch besser kommen.... Denn anstatt die Fahrt Richtung Heidberg fortzusetzen, wurde anschließend erst einmal ein Schwenk Richtung Ausstellungsgelände Süd an der Eisenbütteler Straße gefahren. Da die dortige Wendeschleife infolge eines zu kleinen Radius nicht befahren werden darf, stoppte der Niederflurgelenktriebwagen bereits ca. zweihundert Meter hinter dem Abzweig Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße. Hier gab es dann wiederum Gelegenheit zum Fotografieren. Nachdem alle möglichen und unmöglichen Fotosituationen im Kasten waren, ging es erst einmal wieder vorsichtig rückwärts aus der Eisenbütteler Straße heraus in die Haltestelle Jahnplatz hinein. Von dort wurde die Fahrt mit dem Ziel Heidberg fortgesetzt. Zwischendurch gab es noch zwei weitere Fotohalte auf der Wolfenbütteler Straße Höhe Altenheim Meverode sowie anschließend auf dem Sachsendamm. Endlich in der Wendeschleife Heidberg/Anklamstraße angekommen, wurde dann zunächst einmal eine kurze Pause mit etlichen Möglichkeiten des Fotografierens eingelegt.

Danach ging es dann weiter Richtung Wenden. Ohne Zwischenhalt ging es zunächst bis zur neu gebauten Wendeschleife in Rühme (vor dem neuen Verwaltungsgebäude der Verkehrs-AG), aus der Wendeschleife heraus dann weiter Richtung Autobahnbrücke über die dortige BAB 2. Hier gab es dann einen weiteren Fotohalt. Draußen war es zwischenzeitlich schon fast dunkel geworden, aber das war nur zweitrangig. Nach diesem kurzen Zwischenstopp ging die Fahrt dann weiter zur Endhaltestelle in Wenden. Hier gab es die nächste längere Pause (natürlich mit Möglichkeit zum Fotografieren).

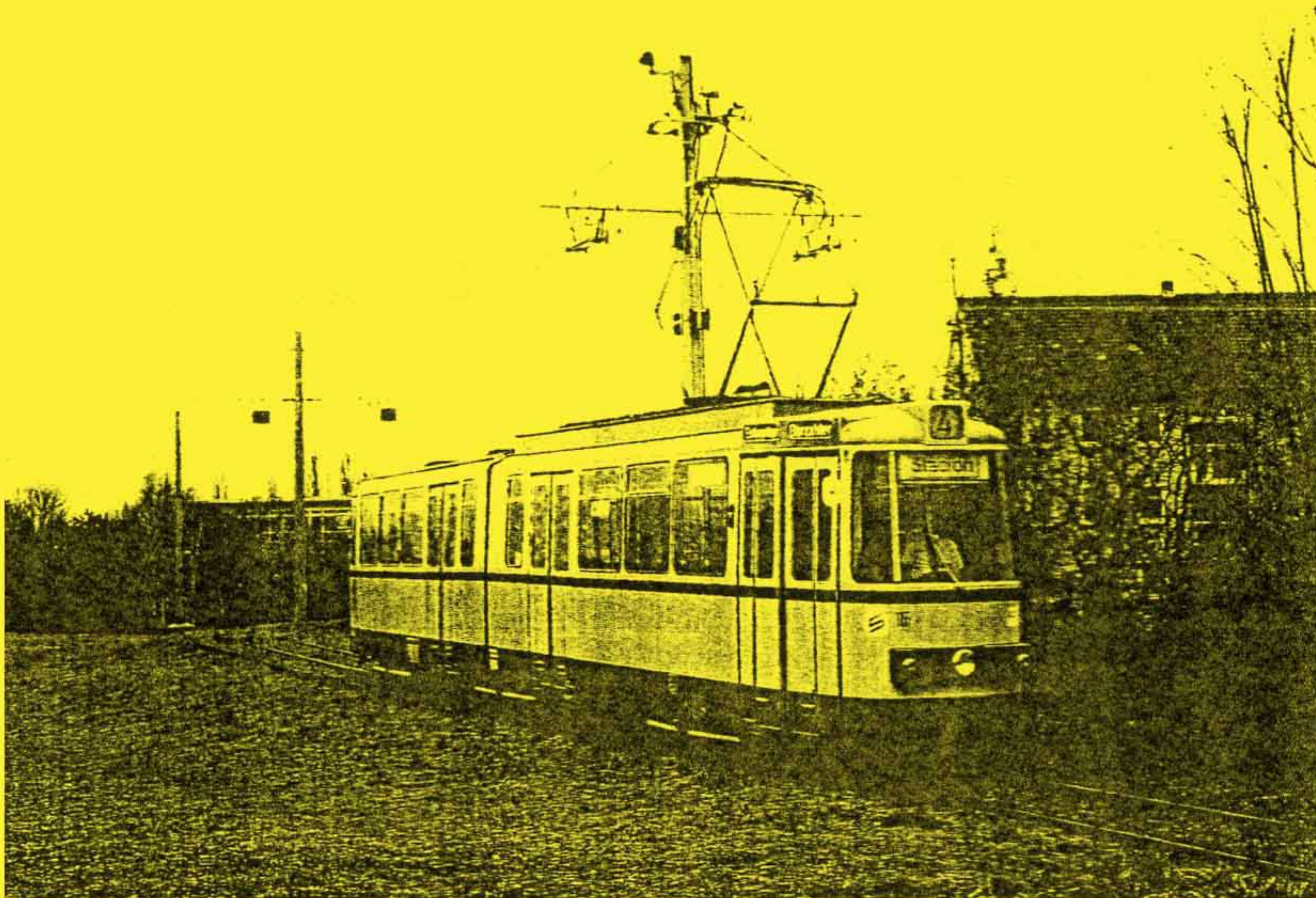
Jetzt war es aber wirklich dunkel geworden, und so entschloss man sich, die Fahrt mit Ziel Betriebshof Altewiek für diesen Abend zu beenden. In der Innenstadt angekommen, gab es dann aber noch eine Schleifenfahrt über John-F.-Kennedy-Platz, Bruchtorwall, Friedrich-Wilhelm-Platz und Friedrich-Wilhelm-Straße zum Waisenhausdamm und von da aus wieder über Georg-Eckert-Straße und Leonhardplatz zum Betriebshof Altewiek.

Fazit: Auch wenn an diesem Abend auf den Niederflurgelenktriebwagen 0051 verzichtet werden mußte, war 9555 ein allemal guter Tausch und für alle Vereinsmitglieder, die daran teilnehmen konnten, somit ein gelungener Vereinsabend. Aufgrund des großen Interesses ist eine Wiederholung auf jeden Fall geplant.

Sonderfahrt für Verkehrsfreunde

von Andreas Gürtler

Am 17.03.00 begrüßten wir ca. 40 Verkehrsfreunde hauptsächlich aus den neuen Bundesländern bei uns: Bevor wir mit Tw 15 ins Netz gefahren sind, haben wir auf dem Betriebshof Altewiek alle zur Verfügung stehenden Museumswagen fotogerecht aufgebaut und es wurde auch fleißig fotografiert.



Mit Tw 15 wurden viele Fotohalte gemacht, so auch im nicht alltäglich benutzten Gleisdreieck Sachsendamm.



Wenn Du wirklich sicher durch den Verkehr willst



Wir sind stets zu Diensten  **Stadtwerke Lübeck**