



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

1/2004

BIN-Info



- Die Fahrleitungswerkstatt
- 04er-Gelenkbusse im Einsatz
- Baumaßnahme Heinrich-Büssing-Ring

**Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.
Ausgabe 1 / 2004**

Inhalt	Seite
Impressum/Termine	3
Putztag Tw35 und Bw201 (Fotos)	4
Neujahrswandfahrt 2004 (Fotos)	5
Die Fahrleitungswerkstatt	6
Busse Baujahr 2004 im Netz	10
Werksbesichtigung Bombardier (Foto)	11
Nachruf Norbert Lindemann	12
Vereinsabend am 13. Februar	13
Neubaustrecke Heinrich-Büssing-Ring	14
Büssingtreffen in Salzgitter (Fotos)	16
Freunde der Bremer Straßenbahn	17
Straßenbahn in Minsk	19
www.tram-braunschweig.de	20

*Titelfoto: Tw33 mit Großraumbeiwagen auf dem Weg von Voigtländer zum Messeweg. Diese ländliche Idylle ist heute an der gleichen Stelle nicht mal mehr zu erahnen. Rechts ist heute die Shelltankstelle.
(Foto: Heinz-Helmut Heidenbluth)*

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, Christoph Heine, Andreas Gürtler, Jens Winnig

Druck: Hausdruckerei Stadtwerke Braunschweig (vielen Dank!)

BIN-Info Heft 1/2004 vom 12. März 2004 - Auflage: 100

Abonnementspreis jährlich 9,20EUR einschl. Porto.

Termine 2004

12. März, 19.30 Uhr

Jahreshauptversammlung im Nordbahnhof

27. März

Jahrtestagung „Blickpunkt Straßenbahn“ in Braunschweig in der Stadthalle

3. April

Vereinsfahrt nach Bremen (siehe Bericht innen)

16. April, 19.30 Uhr

Vereinsabend im Nordbahnhof (am 9. April ist Karfreitag, daher an diesem Tag)

20. Mai

BIN-Einsatz mit Tw35 und Bw201 auf Linie 10 Harz & Heide

11. Juni, 18.00 Uhr, Pfortnerei Betriebshof Altewiek

Rollender Vereinsabend mit einem schönen Fahrzeug!!!

3. Juli

125 Jahre Straßenbahn, Jubiläum auf dem Betriebshof Altewiek

10. September

Diavortrag von Dieter Höltge

Freitags, 19.30 Uhr, Nordbahnhof

Vereinsabende am jeweils 2. Freitag im Monat (ohne Gewähr)

Putztag für Tw35 und Bw201

Hier sind als Nachtrag zwei Fotos vom Putztag im letzten Herbst. Nachdem die Firma Alstom die Reparaturen an den 95er-NfTw abgeschlossen hatte, wurde der dunkle Schleier vom Lack entfernt.



Hier oben geben sich Andreas Gürtler und Lars Tischer redlich Mühe, die Patina wegzuschrubben, während rechts auf dem Bild Christian Lammers mit der Hochdruckspritze dem Schmutz zuleibe rückt.

Vielen Dank den regen Helfern für ihren wichtigen Einsatz.



Neujahrsvorstellung 2004

Fotos von Christoph Heine



Eine Abteilung der Verkehrs AG stellt sich vor:

Die Fahrleitungswerkstatt

von Andreas Gürtler

Dass die ca. 83 km Fahrleitung für die Straßenbahn ständig im betriebsbereiten Zustand ist, verdanken wir der kleinen Abteilung, die sich Fahrleitungswerkstatt (besser bekannt als Oberleitung) nennt. Durch Einsatz, Motivation und Belastbarkeit zeichnen sich die 18 engagierten Männer der Fahrleitungswerkstatt aus.



Sei es tagsüber, mitten in der Nacht, Samstags, Sonntags, Feiertag, Sommer oder Winter. Im Fall des Falles ist auf die Jungs 100 % Verlass. In der Fahrleitungswerkstatt vereinigen sich mehrere Arbeitsbereiche. Auf der einen Seite stehen die Projektierung, Ausschreibung, Datenverarbeitung, Vergabe und Koordinierung der Arbeiten neuer Anlagen (wie zur Zeit Siegfriedstraße), bzw. die Wartungs- und Instandhaltungsplanung an der bestehenden Fahrleitungsanlage oder den Unterwerken. Die theoretische und praktische Umsetzung aller Arbeiten durch die Fahrleitungswerkstatt wird seitens des Werkstattmeisters Dietmar Schulz überwacht und geleitet.

Arbeitsbedingungen:

Die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten werden von den Mitarbeitern unter nicht ganz ungefährlichen Arbeitsbedingungen durchgeführt. Zum einen verrichten sie den größten Teil ihrer Arbeit mitten im Straßenverkehr, teilweise in 5 – 6 m Höhe und zum anderen werden sie im Normalbetrieb unter 600 V Gleichspannung bewältigt.



Nicht zu vergessen, dass abgesehen von den elektrischen Voraussetzungen der Fahrleitungsanlage auch noch mechanische Voraussetzungen wie Zugspannung von Querspannern und Fahrleitung (bis zu 10 KN), Statik, mechanische Belastbarkeiten von Bauteilen einwirken und zu beachten sind.

Um die Straßenbahn und die Nebenanlagen (z.B. Toiletten, Haltestellen, Schlüsselkästen usw.) rund um die Uhr betriebsbereit halten zu können, gibt es einen Bereitschaftsdienst mit zwei Kollegen (je ein Elektriker und ein Schlosser).

Dieser Bereitschaftsdienst dauert jeweils eine Woche. Es kann zu Beschädigungen der Fahrleitungsanlagen, Signalanlagen, Weichen, Haltestellen oder Toiletten durch beispielsweise Blitzschlag, Vandalismus, Unfälle und technische Defekte oder anderen Ausfällen, kommen. Dann trifft man die Fahrleitungsmänner auch nachts beim Reparieren der Anlagen an.

Unterwerke:

Nicht nur die Fahrleitungsanlage fällt in das Arbeitsgebiet der Fahrleitungswerkstatt. Sie betreut auch die 18 Unterwerke, welche sich von Wenden über den gesamten Stadtbereich bis hin zum Heidberg, Weststadt und Gliesmarode erstrecken. Diese Unterwerke dienen hauptsächlich der Übernahme und Umwandlung der 20.000 V Wechselspannung in 600 V Gleichspannung, um unser elektrisch und umweltfreundlich betriebenes Nahverkehrsmittel, die Straßenbahn, zu versorgen. Zudem können einzelne Streckenabschnitte über einen Leitrechner fernbedient und überwacht werden.

Weichen:

Nicht nur in der Höhe sind die Oberleitungsleute zu Hause. Auch die am Boden befindlichen E- und mechanischen Weichen, welche sich unter Erdniveau befinden, werden seitens des Fahrleitungswerkstattpersonals von den Weichenschlossern betreut.



8

Foto: Jörg Voigt

Die rund 180 elektrisch und mechanisch betriebenen Weichen (alle mit Heizung) werden von ihnen installiert, gewartet, aufgearbeitet, repariert und gereinigt. Dies ist auf Grund der Witterungsverhältnisse ein oft schweres Unterfangen, da sich die Weichen teilweise mitten im Straßenverkehr befinden.

Voraussetzung:

Um all diesen Aufgaben gewachsen zu sein, bedarf es einigen Voraussetzungen (Schaltberechtigung für Starkstrom, Fahren und Bedienen von Spezialfahrzeugen,

z.B. Turmwagen, Hubsteiger und Fahrzeugkran).

Auch der Umgang mit einigem Spezialwerkzeug , sowie elektrische und elektronische Kenntnisse sind Grundvoraussetzungen um in der Fahrleitungswerkstatt tätig zu sein. Somit ergibt sich von selbst, dass hochqualifiziertes Personal in der Fahrleitungswerkstatt erforderlich ist. Dies stellt einen kleinen Auszug ohne Anspruch an Vollständigkeit aus dem Tätigkeitsbereich der Fahrleitungswerkstatt dar.

Auf weiterhin gute Zusammenarbeit freut sich die Mannschaft der Oberleitung.



Foto: Jörg Voigt

Busse Baujahr 2004 im Netz

Die Ausmusterung der 92er-Gelenkbusse ist im vollen Gange. Als Ersatz hat die Verkehrs-AG neue Gelenkbusse beschafft. Die 04er-Serie hat wieder nur drei Türen. Der Einsatz der 4-Türer hat sich im täglichen „Kampf“ mit den Fahrgästen als nicht übermäßig vorteilhaft dargestellt.



Christoph Heine hat hier den Wagen 0406 an der Endhaltestelle „Rathaus“ am Langen Hof abgelichtet. Es sind neben den blau lackierten Wagen auch noch vollständig in weiß gehaltene Busse beschafft worden.

Werksbesichtigung bei Bombardier Transportation

Am 17. November fahren einige Vereinsmitglieder nach Bautzen. Hier noch ein Foto als Nachtrag zur letzten Ausgabe.



Firmengeschichte Bombardier Transportation

Bombardier Transportation ist die Schienenfahrzeugsparte des internationalen Luftfahrt- und Bahntechnik-Konzern Bombardier mit Sitz in Montreal (Kanada). Die Geschäftseinheit Schienenverkehr wurde 1974 gegründet, um 423 U-Bahnzüge für die Verkehrsbetriebe der Stadt Montréal (STCUM) zu liefern. Dazu wurde das Schneemobil-Werk in La Pocatière, Québec, umgerüstet und hier die Fertigung von Schienenfahrzeugen aufgenommen. In den folgenden Jahren werden verschiedene Firmen im Bereich Motor- und Lokomotivbau in Amerika und in den 80er Jahren auch in Europa übernommen. Den ersten Standort in Deutschland erhält Bombardier durch den Erwerb der Talbot-Werke bei Aachen 1995. Zwei Jahre später übernimmt Bombardier im Februar 1998 die Deutsche Waggonbau AG DWA, ein Zusammenschluss der Triebwagen- und Waggonhersteller in Bautzen, Görlitz, Halle-Ammendorf, Niesky, Vetschau und Berlin. In diesen Werken werden vor allem Triebwagen, Personenwagen und Güterwagen gebaut. Nach Zustimmung der EU-Kartellbehörden übernimmt Bombardier zum 1. Mai 2001 das Unternehmen Adtranz der DaimlerChrysler AG. Damit ist Bombardier auch u.a. in Bautzen vertreten.

Nachruf

mit Fassungslosigkeit und tiefer Bestürzung geben wir den Tod unseres Vereinsmitgliedes Norbert Lindemann bekannt. Er verstarb am 19.12.2003 völlig unerwartet. Viel zu früh hat Norbert uns verlassen, gleichwohl es in der Vergangenheit doch immer wieder gute Anzeichen gab, dass er seine Krankheit besiegt hätte. Norbert Lindemann trat unserem Verein im September 2000 bei, und unterstützte unsere Arbeit bei diversen Aktivitäten. Er hinterläßt eine große Lücke, war er doch einer derjenigen, die – wenn Zeit und Krankheit es zuließen – stets aktiv am Vereinsleben teilnahm. Hieran denken wir sehr gerne zurück. Wir sind sehr traurig und werden Norbert so in Erinnerung behalten, wie wir ihn während der Vereinszugehörigkeit erleben durften. Norbert Lindemann hinterläßt seine Ehefrau und seine beiden Kinder, denen unser Mitgefühl in besonderem Maße gilt.

Vereinsabend am 13. Februar

von Jörg Voigt

Unter der Moderation von Hans Quast erlebten wir wieder einen interessanten Vereinsabend im Nordbahnhof.

Unter anderem wurde lebhaft diskutiert, da es bei der Kommunikation auf der Internetseite www.tram-braunschweig.de im Rahmen des Diskussionsforums zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Vereinsmitgliedern und der Führungsebene der Braunschweiger Verkehrs-AG kam. Die Betroffenen Mitglieder, zu denen auch ich gehöre, baten um ein gewisses Maß an Vorsicht oder Besonnenheit, wenn es um bestimmte Postings geht, in denen sich in der Vergangenheit ein Personenkreis der Verkehrs-AG angegriffen oder mißverstanden fühlte. Aber: trotzdem gibt es Meinungsfreiheit!!! ;-)

Wie geht es weiter mit Tw82? Christian Lammers berichtete über weiteres Interesse aus Blankenburg zur betriebsfähigen Aufarbeitung. Über den Fortgang der Ereignisse und den möglichen Kosten für BIN in den nächsten Wochen soll zur Jahreshauptversammlung berichtet werden.

Wie geht es weiter mit Tw15? Andreas Gürtler berichtete über die technischen Probleme mit der Schützensteuerung. Die Schützenkontakte sind abgenutzt und eine Erneuerung ist nicht möglich, da es sich hier um eine Einzelanfertigung für dieses Wagentyp handelt. Möglich wäre ein Einbau einer „Mannheimer“ Schütze, dafür müßte aber wegen des größeren Platzbedarfes in die Karosserie eingegriffen werden.

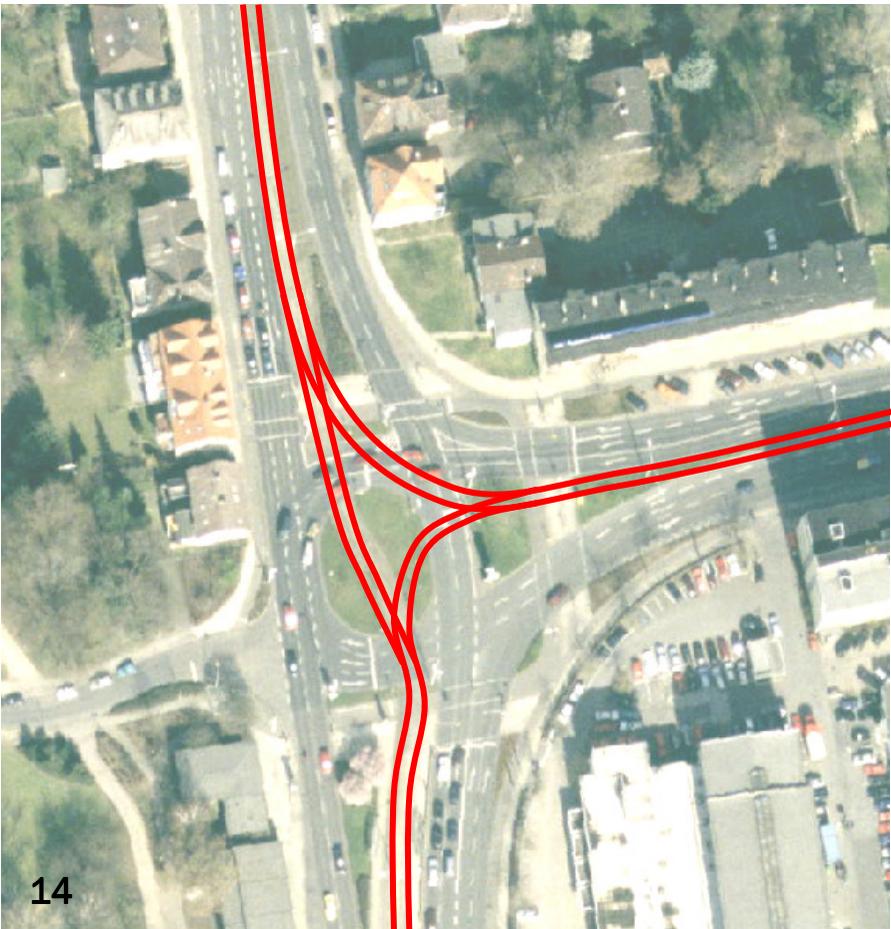
Was machen wir am „Vatertag“? Sehr kooperativ zeigte sich Dr. Engelbert Linnenberg auf die Frage nach dem Einsatz von Tw35/Bw201 am 20. Mai auf der Linie 10 zur Harz & Heide Ausstellung. Der Zug kann auf einem Kurs fahren und wird entsprechend von BIN-Mitgliedern begleitet. Gesucht werden Mitfahrer. Näheres wird noch besprochen.

... und am 3. Juli? Zum Jubiläum „125 Jahre Straßenbahn“ kann sich BIN vorstellen, einen Kaffee- und Kuchenstand zu betreuen. Näheres über einen möglichen Alleinvertretungsanspruch eines „Catering“-unternehmens wird daher geklärt.

Baubeginn Heinrich-Büssing-Ring

Offiziell soll am 15. März der Baubeginn der Querspange zwischen Hauptbahnhof und Bürgerpark im Zuge des Aus- und Neubaus der Straßenbahnstrecke nach Stöckheim stattfinden. Die Gärtnergruppe der Stadt Braunschweig war bereits seit Mitte Februar dabei, die Bäume und anderen Gehölze vom Mittelstreifen zu entfernen.

Nach langen Jahren ist dieser Baubeginn der erste Lichtblick für die Zukunft unserer Straßenbahn.



Bei der Planung der Gleise zum Umbau des Nahverkehrsbahnhofes vor dem Hauptbahnhof wurde zukunftsorientiert nicht nur die dritte Schiene für den RegioStadtBahnbetrieb mit Normalspurtriebwagen, sondern auch der Gleisstutzen Richtung Bürgerpark mit eingebaut.



Foto: Jörg Voigt

Die Strecke soll bereits im Herbst 2004 fertig sein, so daß danach zur Sanierung der Strecke auf der Wolfenbütteler Straße Schleifenfahrten von der Wolfenbütteler Straße zum Hauptbahnhof möglich sind.

Zur Zeit wird über die Möglichkeit nachgedacht, die Linie 1 über Bahnhof und Heinrich-Büssing-Ring zur Wendeschleife Eisenbütteler Straße zu führen, oder die Linie 4 oder 8 ab Bürgerpark zum Bahnhof zu leiten.

Wir lassen uns überraschen ...

Büssingtreffen in Salzgitter-Watenstedt

Am 20. September traf sich alles, was Büssing hieß, auf dem Parkplatz des MAN-Geländes in SZ-Watenstedt ...



... so fing der Beitrag in der letzten Ausgabe an. Jens Winnig hat noch zwei Fotos aus einer besonderen Perspektive zur Verfügung gestellt.



Der Blick über den Tellerrand

Freunde der Bremer Straßenbahn e.V.

Am 11. September 1989 trafen sich einige Straßenbahninteressierte, um die Grundlage für einen Betrieb mit historischen Straßenbahnen in Bremen zu schaffen. An diesem Tag wurde der Verein Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. gegründet. Die Zahl der Mitglieder des neuen Vereins wuchs schnell, so dass im Jahr 1997 mehr als 100 Straßenbahnfreunde aller Altersklassen (von 12 bis 89 Jahren) bei uns mitmachen. Am 23. Juni 1990 hatten die Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. ihren ersten öffentlichen Auftritt anlässlich eines Tages der offenen Tür in der Hauptwerkstatt. Im gleichen Jahr begann in Zusammenarbeit mit der BSAG der Betrieb der Stadtrundfahrtlinie, die seitdem in jedem Sommer Bremern und Auswärtigen die Stadt aus einer etwas anderen Perspektive nahe bringt.



Seit 1990 erscheinen regelmäßig Veröffentlichungen, die die Geschichte des Straßenbahn- (und seit einiger Zeit auch des Bus-) Verkehrs in Bremen beschreiben. Die bekannteste ist "Die Elektrische", eine jährlich erscheinende Broschüre mit bis zu 60 Seiten. Sie befasst sich mit der Geschichte interessanter Linien und Fahrzeuge, aber auch mit der allgemeinen Straßenbahngeschichte.

Weiterhin gibt es eine Übersicht über alle Straßenbahnfahrzeuge und Busse, die bei der BSAG und ihren Vorgängerbetrieben gelaufen sind, außerdem je eine Straßenbahn- und Buslinienchronik. Abgerundet wird das Angebot durch mehr als 50 Postkartenmotive, und Krawattennadeln. Das 1993 eingerichtete Archiv, (mittlerweile über 10.000 Bilder, viele Bücher und andere interessante Dokumente) im ehemaligen Betriebshof Hohwisch zog 1994 ebenfalls nach Sebaldsbrück um, so dass nun alle Arbeitsgruppen im dortigen Betriebshof ihren Sitz haben.



Neben den erwähnten Aktivitäten gehört u.a. noch eine Modellbahngruppe dazu. Seit 1992 waren wir an allen Tagen der offenen Tür der BSAG beteiligt, wobei wir in der Regel eine Fotoausstellung präsentieren, einen Verkaufsstand aufbauen, die Museumsfahrzeuge einsetzen und seit einiger Zeit auch eine Modellbahn im Maßstab 1:22,5 vorführen können. Am 12.10.2003 konnten wir unsere Dauerausstellung "das Depot" eröffnen...

Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. , Schloßparkstraße 45, 28309 Bremen
Telefon: 0421 / 5596 - 7615 (Anrufbeantworter außerhalb der Öffnungszeiten.)

Dann geh doch nach „drüben“ ...

von Jörg Voigt

... denn dort erlebt man manchmal Straßenbahntechnisch sein „inklaues“ Wunder ...



Ein wunderschöner PCC-Wagen mit Lyrabügel aus Minsk. Da werden wegen der schönen Farbe Erinnerungen an Braunschweiger Zeiten wach.

Das Foto links ist von Heinz-Helmut Heidenbluth und zeigt Tw6258 auf dem Bf Altwiek.

www.tram-braunschweig.de

von Jörg Voigt

Nicht nur für uns BIN-Mitglieder interessant, sondern für jeden, der sich für den Braunschweiger Straßenbahnverkehr interessiert. Eine reichhaltige Bildergalerie mit fast 800 Fotos, ein Abriss der Geschichte unserer Straßenbahn, Beschreibung der Wagentypen, Listen der „Werbeinsätze“ und vieles mehr laden zum lesen und staunen ein.

The screenshot shows the website interface for www.tram-braunschweig.de. At the top, there is a search bar and a navigation menu with links like Home, Dein Account, Gästebuch, and News erstellen. The main content area is titled "Forum-News" and contains a table of forum topics. To the left is a "Hauptmenü" with various site navigation options. To the right is a "Login" section and a "Zufallsbild" (random image) section.

Neues Topic	Autor:	Views:	Antworten:	letzter Post
RegioStadtbahn soll zunächst kleinere Kreise ziehen ÖPNV: Region Braunschweig	ME	297	26	terVara (22/02/2004)
Internetseite der Verkehrs- AG aktuell!!! Tram-Fahrplan Braunschweig	Mobil	1106	33	0051 (22/02/2004)
RegioStadtBahn! Warum wurde hier geschlafen??? ÖPNV: Region Braunschweig	Mobil	15	0	Mobil (22/02/2004)
Neues von der Nußbergstrecke! Tram-Streckennetz Braunschweig	Mobil	16	0	Mobil (22/02/2004)
Aktuelle Abfahrzeiten per SMS bei den BVB ÖPNV: Andere Regionen	terVara	57	3	terVara (22/02/2004)
Baubeginn Strecke Heinrich-Büssing-Ring Tram-Streckennetz Braunschweig	Mobil	95	3	Psychater (21/02/2004)
04er Busse Sammelthread Busse in Braunschweig	Psychater	645	27	PeterR (21/02/2004)
Fahrzeuge im Linienendienst Tram-Fahrzeuge Braunschweig	Strabandy	173	2	Strabandy (21/02/2004)
Lohnen sich Kontrolleure überhaupt noch? Busse in Braunschweig	0051	932	45	0051 (21/02/2004)
Bahnliniern Tram-Streckennetz Braunschweig	413fan	239	12	Psychater (20/02/2004)

Alle Mitglieder: 154
Registriert Heute: 1
Registriert Gestern: 0
Mitglied(er) online: 0
Gäste Online: 12

Bitte registrieren Sie sich hier. Als angemeldeter Benutzer nutzen Sie den vollen Funktionsumfang

Topics: 436 | Posts: 2744 | Views: 76635 | User: 125

Unser Vereinsmitglied Oliver Krapp betreibt diese Seite und ist ein guter Kenner der Materie, übrigens auch, was die Eisenbahn angeht.

Mittlerweile 154 Mitglieder zählt die „Seitengemeinschaft“. Jedes Mitglied kann unter anderem Beiträge schreiben oder interessante Bilder in die Fotogalerie einstellen.

Ein Besuch lohnt sich!

Neu im BIN-Laden: Schuhkarton in 1:87

von Nikolaus Rieskamp

Ab Mitte März gibt es einen wirklichen Leckerbissen für alle Freunde der Straßenbahn im Sortiment unseres Vereins. Der Braunschweiger 81-er Zug, bekannt unter dem Namen "Braunschweiger Schuhkarton", kommt als exakt detailliertes Kartonmodell im Modellbahn-Maßstab 1:87 (HO) auf den Markt.



Der Clou dieses Modells von einem einzigartigen Braunschweiger Vorbild ist das originalgetreu bewegliche Gelenk. Zudem sind die Kupplungen so gestaltet, daß ein Betrieb mit Beiwagen möglich ist. Traktionen, bestehend aus mehreren Triebwagen, können ebenfalls gebildet werden, so daß sich die Modellstraßenbahn für die Fahrgastmengen bewegen kann, die unser Verein der Verkehrs-AG wünscht.

Der Zusammenbau des nur bedingt für Kinder geeigneten Modells ist relativ anspruchsvoll und bedarf rund 3 Stunden konzentrierter Bastelarbeit. Als Hilfsmittel werden Papierkleber, Lineal, Bastelmesser, 1 Stecknadel, 1 Imbusschlüssel sowie gegebenenfalls Farbstifte für die individuelle Gestaltung - Stichwort "Alterung" - benötigt.



Zunächst erscheinen der weiß/weinrot/grau Tw8162+Bw8181 als Vertreter der allgemein gültigen Hausfarbe der Verkehrs-AG sowie ein völlig weißer Zug ohne Fahrzeugnummern. Dieser kann nach eigenem Gusto gestaltet werden. Unser Verein dankt dem Vorstand der Verkehrs-AG, der seine Autorisierung für diese Farbgebungen unbürokratisch und zügig erteilt hat. Von der Erstellung eines Bausatzes in der originalen und klassisch-markanten Farbgebung altweiß/pastellorange wird aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage von unserer Seite zunächst abgesehen.



Der Bausatz wurde von Gerhard Rieskamp, dem Bruder unseres Kassen-Geschäftsführers, in rund 60 Ingenieurs-Arbeitsstunden erstellt und unserem Verein für ein Dankeschön zur Verfügung gestellt. Hierfür bedankt sich unser Verein ganz herzlich! Dank geht zudem an dieser Stelle an die vielen Helfer, die durch Ihren spontanen Einsatz dieses Projekt erst ermöglicht haben.



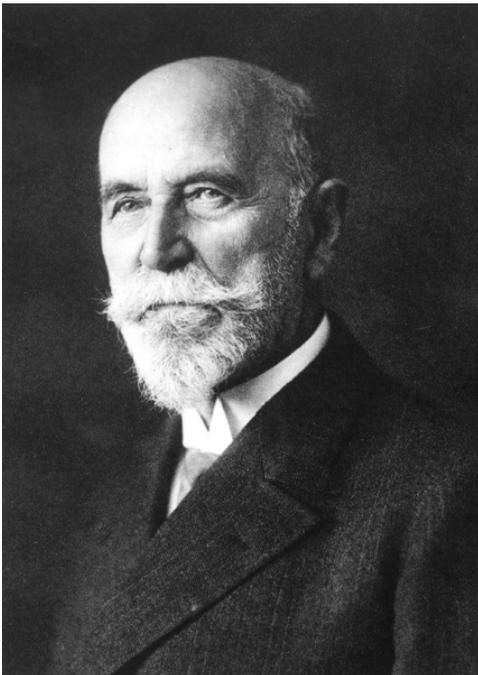
auch 'n 81er

Der Bausatz ist erhältlich für 3,50 EURO (Vereinsmitglieder: 2,50 EURO) bei Jörg Voigt oder Thomas Nabert im Kundenzentrum Stiftsherrenhäuser oder bei Christian Lammers auf dem Betriebshof Altewiek. Über den Versandweg (Kontaktadresse: Nikolaus Rieskamp, J.-F.-Kennedy-Platz 2, 38100 Braunschweig) ist ein Bezug ebenfalls möglich, es fallen dann, unabhängig von der bestellten Stückzahl, 2,50 EURO zusätzlich für Porto und Verpackung an.

E 4

BÜSSING

Am 29. Juni 1843 wird Heinrich Büssing in Nordstemke bei Fallersleben geboren. Mit 14 Jahren beginnt er eine zweijährige Schmiedelehre im väterlichen Betrieb. Nach der Lehre beim Vater beginnt Heinrich Büssing im Jahre 1859 eine weitere Lehre in der Braunschweiger Hofschmiede. Am 1. Juni 1861 erhält Heinrich Büssing sein Gildezeugnis als Schmiedegeselle und begibt sich nach Vollendung seines 18. Lebensjahres für anderthalb Jahre auf Wanderschaft. Bei seiner Wanderschaft durch Deutschland und der Schweiz interessiert ihn vor allem die Technik beim Eisenbahnbau. Nach der Wanderschaft und Arbeit in der väterlichen Schmiede beginnt Heinrich Büssing am "Collegium Carolinum" in Braunschweig ein Studium und studiert dort bis 1866 als Gasthörer, da er keinen Bildungsnachweis hat. 1866 nimmt Heinrich Büssing eine Stelle im Konstruktionsbüro Wilhelm Clauss an. 1867 meldet er sein erstes Patent an, einen Kaminaufsatz.



1868 gründet Heinrich Büssing als 25jähriger die "Velocipedes-Fabrik von H. Büssing" in der Wolfenbütteler Straße in Braunschweig. Jedoch nach rund zwei Jahren gibt er den Betrieb, auf Grund der wirtschaftlichen Lage, auf. Als nächstes widmet er sich der Eisenbahnsignaltechnik zu, welche ihn schon zu seiner Zeit auf der Wanderschaft beeindruckt hat. Hier findet Heinrich Büssing auch als Erfinder ein großes Betätigungsfeld vor, insgesamt meldet er 92 Patente in 30 Jahren an,

darunter Hakenweichenschloß, elektromotorisch bewegte Weichenzungen und die “Büssingsche Hemmschuhgleisbremse”. 1873 wurde von ihm mit Max Jüdel, dem Sohn des Textilkaufmanns Samuel Jüdel, die Eisenbahnsignal-Bauanstalt “Max Jüdel & Co. Kommanditgesellschaft” gegründet. Heute ist das Unternehmen unter dem Namen Siemens Transportation immer noch in Braunschweig im Eisenbahnsignaltechnik aktiv.

1900 kauft sich Heinrich Büssing auf der Dresdener Automobilausstellung einen Daimler Mylord. In Braunschweig wird der Wagen von ihm erst einmal zerlegt und intensiv die Technik studiert. 1901 scheidet Büssing bei der Firma Jüdel aus und widmet sich nun, seinen Erfindergeist folgend dem Bau von Motorwagen zu.



Dabei interessiert ihn nicht der Personenwagen, sondern die Beförderung von Lasten. Am 17. April 1903 meldet Büssing ein neues Gewerbe an: “Fabrikation von Verbrennungsmotoren und Kraftwagen”. Bereits am 22. Oktober wird der erste Lastwagen fertiggestellt.

Ein Jahr später beginnt die Serienproduktion von Lastkraftwagen und Büssing entwickelt einen Omnibus. Sohn Max betreibt mit dem Bus eine Buslinie von Wendeburg nach Braunschweig. Da die Linie zuverlässig ist, wird sie von der Post subventioniert. Auch der erste Doppeldeckeromnibus wird nach London verkauft und bis 1914 werden 400 Fahrgestelle nach England geliefert.

1905 schneidet Büssing bei der Kriegstauglichkeit der preußischen Militärverwaltung am Besten ab. Ab 1908 wird der Kauf von Lastkraftwagen von der preußischen Heeresverwaltung subventioniert. Im selben Jahr wird von Heinrich Büssing in Braunschweig und Berlin die erste motorisierte Spedition der Welt gegründet.

Im Jahre 1909 wird Heinrich Büssing von der Technischen Hochschule Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig der Titel eines Doktor-Ingenieure honoris causa für seine Verdienste im Eisenbahn-Sicherungswesen und beim Bau von Nutzfahrzeugen verliehen. 1916 folgt die nächste Auszeichnung für Heinrich Büssing, er wird vom Braunschweigischen Herzog Ernst August zum Geheimen Baurat ernannt. Im Jahre 1920 wird der Büssing Omnibus-Liniendienst an die Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig (KVG) abgegeben. 1923 zum 80. Geburtstag wird Heinrich Büssing die Ehrenbürgerwürde der Stadt Braunschweig verliehen. Am 27. Oktober 1929 stirbt Heinrich Büssing im Alter von 86 Jahren.

Vor allem technische Erneuerungen an den Fahrzeugen waren das Markenzeichen für den Kunden. Die Entwicklungsabteilung um Willy Staniewicz war in vielen Bereichen der Konkurrenz voraus. Dies hielt bis Mitte der 60ziger Jahre an.



1961 wird die Errichtung eines Werkes in Salzgitter beschlossen, aufgrund der Beteiligung der damaligen Salzgitter AG an der BÜSSING AG. Im Juni 1964 verläßt der erste Büssing-Lkw das Band in Salzgitter-Watenstedt. 1967 schließt die Salzgitter AG mit MAN ein Kooperationsabkommen bezüglich Büssing.

Ein Jahr später, erwirbt die Salzgitter AG die Anteile der Familie Büssing und besitzt nun fast 100 Prozent am Unternehmen. Seit 1968 kauft die MAN von der Salzgitter AG Anteile von Büssing und erreicht am 1. Februar 1969 50 Prozent. Am 31. Dezember 1971 erlischt der Name Büssing als eigenständige Marke. Die MAN hat zum 1. Juli 1972 alle Anteile von Büssing übernommen. 1979 wird der Zusatz Büssing bei MAN gestrichen und nur noch der Löwe bei MAN erinnert an den Namen Büssing.

Europäisches Büssing-Treffen in Salzgitter-Watenstedt vom 19. bis 21.9.2003

Der Verein "Heinrich Büssing Verkehrsgeschichte e.V." veranstaltete auf dem MAN Werksplatz eines der größten Markentreffen einer Nutzkraftwagenmarke in Deutschland. Genau vor 100 Jahre im Jahre 1903 baute Heinrich Büssing seinen ersten Nutzkraftwagen in Braunschweig. Ein Jahr später folgte der erste Omnibus, den Heinrich Büssing auf seiner Linie Braunschweig – Wendeburg einsetzte, welches sich im April zum 100. Mal fährt.

Die Marke wurde von Braunschweig aus in die gesamte Welt vertrieben und besitzt heute noch, obwohl die Selbständigkeit seit über 30 Jahre vorbei ist, einen hohen Stellenwert.

In Salzgitter wurde das Büssing-Werk ab 1963 errichtet, wo als erstes LKw's und ab 1965 auch Omnibusse (Trambusse) gebaut wurden. Deshalb viel aus den Organisatoren auch nicht schwer, an einer Traditionsstätte das Fest zu veranstalten.

Dem Aufruf zum Fest folgten etwa 100 Büssing Liebhaber, die zusammen über 140 Nutzkraftwagen und Trambusse zu Veranstaltung brachten, darunter auch die Braunschweiger Verkehrs-AG mit Ihrem neuen Museumsbus 6512 und die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr, welche den Werkstattbus der Braunschweiger Verkehrs-AG zur Ausstellung schickten und betreuten. Den 6512 hat am Freitag der Vorstandsvorsitzende der Braunschweiger Verkehrs-AG Thies Hinckeldeyn persönlich beim Fest abgeliefert. Viele kamen auf der eigenen Achse angefahren, andere wiederum wurden mit Tiefladern extra transportiert um nur beim Fest zu sein. Und es hat sich gelohnt, aus Frankreich, Schweiz, Niederlande, Dänemark und Deutschland kamen die Fans und das waren nicht wenig, an drei Tagen über 13.000 Besucher

Das Wetter war an allen Tagen super und wer wollte konnte auf der Pendelbuslinie zwischen den Parkplätzen und dem Fest auch mit einem alten Berliner Doppeldeckbus fahren, welcher von der ATB aus Berlin betrieben wird.

Ist nur zu hoffen, dass nicht wieder 10 Jahre vergehen, bis es wieder ein so großes Büssing Fest geben wird. Vielleicht hat die Region Braunschweig glück und wird Kulturhauptstadt im Jahre 2010 und dann kann man lebendige Technikgeschichte bei einem Fest präsentieren. Es ist schon ein Armutszeugnis für die Stadt und Region, dass es noch nicht mal Interesse an der Industriegeschichte des Ingenieurs Heinrich Büssing hat. Man kann nur hoffen, das die Vereine in Braunschweig, die sich mit verschiedenen Gesichtspunkten mit dem Leben und der Entwicklung eines Pioniers am Leben erhalten.