

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.



Ausgabe 3/99

5. 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
Busersatzverkehr auf den Linien 2 und 4	Seite 4
Stadtbahn nach Wenden	Seite 4
Omnibus	Seite 5
Neuordnung des Liniennetzes im Norden	Seite 5
Berichte aus dem Verein	Seite 7
Ausstellung zum Thema „Braunschweiger Verkehrs-AG im Spiegel der örtlichen Presse“	Seite 7
Besichtigung bei Siemens VT am 26.11.99	Seite 8
Rückblick	Seite 9
Vor 10 Jahren: Nach Broitzem jetzt mit der 5 + 6	Seite 9
Vor 45 Jahren: Erster A-Bus fuhr durch Wolfenbüttel	Seite 11
Straßenbahnkupplungen in Braunschweig (Teil 2)	Seite 19
Wir bieten an	Seite 28

Titelbild: Zug der Linie 4 in der Neubaustrecke „Am Wendenwehr“ am 23.08.99 – Bericht hierzu auf Seite 4.

Terminkalender der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.:

Freitag, 10.09.99	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof
Freitag, 08.10.99	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof - Ausstellung: 25 Jahre Braunschweiger Verkehrs-AG im Spiegel der Presse
Freitag, 12.11.99	Redaktionsschluß für BIN-Info 4/99
Freitag, 12.11.99	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof
Freitag, 26.11.99	Besichtigung der Fa. Siemens in Braunschweig, 11.00 Uhr, Anmeldungen hierfür bis 08.10.99 beim Vereinsvorstand

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, Karlsbrunner Straße 3, 38116 Braunschweig, Tel.: 0531 / 50 86 55

Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe: Andreas Gürtler, Dieter Höltge, Christian Lammers, Annette Meschkat, Jörg-Michael Meschkat, Horst Winnig (Fotos).

BIN-Info Heft 3/1999 vom 10.09.1999 - Auflage: 100

Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs

Straßenbahn

Busersatzverkehr auf den Linien 2 und 4

Aufgrund von Baumaßnahmen im Bereich zwischen Mühlenpfordtstraße und Hamburger Straße wurde der Straßenbahnbetrieb von und in den Braunschweiger Norden in der Zeit vom 2. bis zum 22. August unterbrochen. Für die betroffenen Stadtbahnlinien 2 und 4 sowie die NachtExpress-Linien NE 6 und NE 7 verkehrten ab Rathaus entsprechende Ersatzbusse mit gleichen Fahrzeiten.

Am 22. August fuhren dann gegen 17 Uhr die ersten Bahnen (E-Wagen zum Fußballspiel im Stadion) über die Neubaustrecke Am Wendenwehr / Lampestraße. Der fahrplanmäßige Betrieb wurde am 23.08.99 aufgenommen, wobei allerdings die Haltestelle „Mühlenpfordtstraße“ noch nicht fertiggestellt ist und somit noch nicht bedient werden kann.

Stadtbahn nach Wenden

Am Sonntag, den 29.08.99 wurde mit einem Volksfest die neue Stadtbahnstrecke von Rühme nach Wenden in Betrieb genommen. Alle Fahrten der Linie 4 werden nun über den bisherigen Endpunkt in Rühme bis nach Wenden verlängert. Die Abfahrtszeiten zwischen Heidberg und Rühme bleiben unverändert.

Im Zuge der Neubaustrecke wurden folgende Haltestellen eingerichtet:

- Carl-Miele-Straße (Ersatz für Daimlerstraße)
- Geibelstraße
- Veltenhöfer Straße
- Heideblick

Auch die NachtExpress-Linien NE 6 und NE 7 werden nun bis Wenden geführt, wobei die Fahrzeiten im „alten“ Linienverlauf unverändert bleiben.

Die Gesamtlänge der zweigleisigen Strecke bis zur Einfahrt in die Wendeschleife „Heideblick“ beträgt 1.630 m. Die Wendeschleife besitzt eine Streckenlänge von ca. 455 m. Parallel zu den Stadtbahngleisen wurde von der „Carl-Miele-Straße“ bis zur Wendeschleife „Heideblick“ ein Geh- und Radweg erstellt. Die Wendeschleife wurde als Umsteigeanlage Stadtbahn/Bus eingerichtet. Hierzu wurde eine zum Stadtbahnverkehr gegenläufige Busspur mit Haltestellenplätzen gegenüber den Stadtbahnhaltestellen eingerichtet.

Omnibus

Neuordnung des Liniennetzes im Norden

Im Zuge der neuen Stadtbahnstrecke nach Wenden soll auch das Omnibusliniennetz in diesem Bereich verändert werden. Nach entsprechender Genehmigung durch die Bezirksregierung Braunschweig (lag bei Redaktionsschluß dieser BIN-Ausgabe noch nicht vor) sollen die folgenden neuen Fahrpläne für den Bus gelten:

14 Stadion – Hafen – Wenden

Die „14“ fährt nicht mehr nach Rühme, sondern zur neuen Endstelle am Heideblick in Wenden. Das Fahrtenangebot zwischen Hafen und Wenden wird an die neue Stadtbahnlinie angepaßt. Zur besseren Erreichbarkeit der Geschäfte in der Wendener Hauptstraße richtet die Verkehrs-AG in der Veltenhöfer Straße die neue Haltestelle „Brandenburgstraße“ ein. Die beste Übergangsmöglichkeit zwischen Bahn und Bus besteht an der Haltestelle „Veltenhöfer Straße“. Für den Abschnitt Stadion – Hafen bleibt der Fahrplan unverändert. Die Strecke zwischen Hafen und Wenden wird wie folgt bedient:

MO – FR	von ca. 5.30 – 7.30 Uhr	alle 30 Min.
	von ca. 8.00 – 18.00 Uhr	alle 60 Min.

34 Wenden – Harxbüttel – Lagesbüttel

Die „34“ wird an der neuen Endstelle am Heideblick in Wenden mit der Stadtbahn verknüpft. Neu ist die Erweiterung der Linie von Montag bis

Freitag mit insgesamt 10 Fahrtenpaaren nach Lagesbüttel. Die Busse fahren zwischen Wenden und Harxbüttel zu folgenden Zeiten:

MO – SA	von ca. 5.00 – 22.00 Uhr	alle 60 Min.
SO	von ca. 7.30 – 22.00 Uhr	alle 60 Min.

Außerdem besteht die Möglichkeit, die Busse der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn zu nutzen. Die Fahrpläne sind mit der „34“ so aufeinander abgestimmt, daß zu den Hauptverkehrszeiten mindestens zwei Fahrten je Stunde angeboten werden.

84 Rühme – Groß Schwülper

Die Braunschweiger Verkehrs-AG fährt wieder nach Walle und Groß Schwülper. Die „84“ fährt über die Hansestraße und bedient zunächst alle Haltestellen der bekannten Linie 44. In Walle hält der Bus „Fliederweg“, „Elmgarten“ und „Im Dorfe“. Von dort geht es direkt weiter nach Groß Schwülper mit den Haltestellen „Im Born“, „Friedhof“, „Kirche“, „Poststraße“, „Nord“ und „Lerchenfeld“. Damit wird in Groß Schwülper auch das Neubaugebiet Amselfeld an das Netz der Verkehrs-AG angeschlossen. Die Verknüpfung mit der Stadtbahn in Rühme ist am besten an der Haltestelle „Rüsterweg“ möglich. Die Busse fahren in folgendem Takt:

MO – FR	von ca. 5.00 – 8.00 Uhr	alle 60 Min.
	von ca. 13.00 – 18.00 Uhr	alle 60 Min.

86 BS/Europaplatz – Groß Schwülper

Mit der neuen „86“ geht es an allen Wochentagen auf direktem Weg nach Braunschweig. Über Klein Schwülper und Rothemühle erreicht man in nur 25 Minuten die Braunschweiger City und weiterführende Anschlüsse im Liniennetz. Wer möchte, kann von Rothemühle mit einem kleinen Fußweg über die Schunterbrücke auch Walle erreichen. Ein Besuch im Museum „Gut Steinhof“ ist jetzt bequem möglich. Die Busse fahren zu folgenden Zeiten:

MO – FR	von ca. 5.00 – 22.00 Uhr	alle 60 Min.
SA	von ca. 6.30 – 21.30 Uhr	alle 90 Min.
SO	viermal zwischen 12.30 und 21.30 Uhr	

94 Rühme – Wenden

Durch die Hauptstraße in Wenden fährt die neue „94“. Diese Linie ist besonders auf Besucher der Einkaufsmöglichkeiten ausgerichtet und pendelt zwischen den Haltestellen „Lincolnsiedlung“ und „Heideblick“. Im Streckenverlauf hält der Bus auch „Im Steinkampe“, „Siemsstraße“, „Alter Postweg“ und „Aschenkamp“. Anschluß von und zur Stadtbahn besteht am besten an der Haltestelle „Lincolnsiedlung“. Fahrplan:

MO – FR von ca. 9.00 – 17.00 Uhr alle 60 Min.

Sonstige Linien im Nordbereich

Die Linien 7, 24, 54, 64, NE 8 und NE 14 bleiben unverändert.

Berichte aus dem Verein

Ausstellung zum Thema Braunschweiger Verkehrs-AG im Spiegel der örtlichen Presse (u.a. Braunschweiger Zeitung) (Berichte und Fotos aus den vergangenen 25 Jahren)

Beim Mitgliedertreffen am 08.10.d.J. im Nordbahnhof wird der erste Vorsitzende, Herr Jörg-Michael Meschkat, eine Ausstellung zum Thema – 25 Jahre Braunschweiger Verkehrs-AG im Spiegel der Presse (u. a. Braunschweiger Zeitung) zeigen. Die ausgestellten Dokumente bzw. Presseartikel sind auf Wunsch auch in gebundener Form erhältlich. Ein entsprechendes Musterexemplar wird am vorgenannten Tage vorhanden sein. Vereinsmitglieder, die ebenfalls im Besitz (insbesondere älterer Presseartikel) sind, werden gebeten, sich mit dem ersten Vorsitzenden, Herrn Jörg-Michael Meschkat, Tel.. 06102/52768, in Verbindung zu setzen.

Am Dienstag, 24.10.1978, berichtete die Braunschweiger Zeitung u.a. über eine Rekordinvestition von 68,7 Millionen DM bei der Braunschweiger Verkehrs-AG.

So hieß es damals – Die Verkehrs-AG fuhr 1977 einen Verlust von 19,1 Millionen Mark ein.....Mehr zu diesen und anderen Themen sind in der Ausstellung zu besichtigen.

Besichtigung bei SIEMENS-VT in Braunschweig

Am Freitag, 26.11.1999, findet ab ca. 11.00 Uhr eine Besichtigung des Siemens-Werkes, Bereich Verkehrstechnik (VT) in Braunschweig statt. Die Besichtigung dieses sicherlich interessanten Bereiches beinhaltet auch ein gemeinsames Mittagessen im Werk. Damit sich Siemens-VT auf den Besuch unseres Vereines vorbereiten kann, wurden wir im Vorfeld darum gebeten, konkrete Fragestellungen zum Thema Nahverkehr zu äußern. Diesem Wunsch sind wir gerne nachgekommen. Die folgenden Themenbereiche werden bei dieser Besichtigung durch Fachleute des Bereiches Siemens-VT beantwortet werden:

- + Fahrzeuge für den schienengebundenen Nahverkehr der Siemens AG
- + Technische Ausstattung bzw. Besonderheiten von Straßen- und Stadtbahnen des Siemens-Konzerns
- + Auftragslage (Bestellungen) von Siemens-Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland sowie dem benachbarten Ausland
- + Derzeitige Produktpalette von DÜWAG Straßen- und Stadtbahnen (Hinweis: Die DÜWAG hat die restlichen Aktienanteile an die Siemens-AG verkauft)
- + Beschleunigungsprogramme für Straßen- und Stadtbahnen (u.a. auch für Braunschweig)

Weitere interessierte Fragestellungen können am Besichtigungstage vor Ort vorgenommen werden. Sofern größere Themenkomplexe behandelt werden sollen, die in der o. a. Aufzählung fehlen, sind diese an den ersten Vorsitzenden, Herrn Jörg-Michael Meschkat, Tel.: 0 61 02 / 5 27 68, bis zum 08.10.1999 zu richten. Damit die Firma Siemens die Veranstaltung entsprechend planen und vorbereiten kann, ist es notwendig, daß die genaue Teilnehmerzahl vorher feststeht. Interessierte Vereinsmitglieder teilen ihre konkrete Zusage daher bitte bis zum 08.10.d.J. an den zweiten Vorsitzenden, Herrn Christian Lammers, Tel.: 0531/602572 oder den ersten Vorsitzenden, Herrn Jörg-Michael Meschkat, Tel.: 06102/52768, mit. Da diese Veranstaltung an einem Freitag Vormittag stattfindet, ist es unumgänglich, sich hierfür einen (soweit darstellbar) freien Tag einzurichten.

Also bitte vormerken: **Freitag, 26.11.1999 11.00 Uhr !**

Rückblick

Vor 10 Jahren, am 23.09.1989, wurde die Stadtbahnstrecke nach Broitzem eröffnet

Nach Broitzem jetzt mit der 5 + 6

„Na dann gute Fahrt, liebe Fahrgäste!“, unter diesem Motto stellte vor 10 Jahren die Braunschweiger Verkehrs-AG die neue Stadtbahnstrecke nach Broitzem vor. Bisher verkehrten die Stadtbahnlinien 5 und 6 nur zwischen Weststadt/Isarstraße (heute „Am Lehmanager“) und dem Hauptbahnhof bzw. Radeklint und in den Hauptverkehrszeiten bis Rühme. Jetzt binden die Linien 5 und 6 den Stadtteil Broitzem direkt an das Straßenbahnnetz der Braunschweiger Verkehrs-AG an. Folgende Haltestellen wurden neu eingerichtet:

Osterbleek	(heute „An der Rothenburg“) im Kreuzungsbereich der Donaustraße und der Friedrich-Seele-Straße
Kruckweg	fast direkt vor der Grundschule Broitzem
Broitzem	(heute „Turmstraße“) als vollüberdachte Umsteiganlage mit Wendeschleife direkt am Stadtteil Broitzem an der Kreuzung Große Grubestraße - Oststraße

Mit dem Bau wurde im März 1987 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 23.09.1989. Die Strecke ist 1.500 m lang und verläuft auf besonderem Bahnkörper, wodurch 1989 das Gleisnetz auf 31,8 km Doppelgleis gewachsen ist.

Der Bau des Streckenabschnitts der Linien 5 und 6 war auch ein wichtiger Schritt in Richtung der Stadtteile Stiddien und Geitelde, denn durch die neue Umsteiganlage Broitzem wird den Bewohnern dieser Stadtteile das Umsteigen von Bussen in die Straßenbahn sehr viel angenehmer gemacht. 1989 fuhr die Buslinie 55 im Takt der Straßenbahnen für die Fahrgäste aus Broitzem einen Zubringerdienst über die Straßen Turmstraße, Brockenblick und Harzblick zurück zur Umsteiganlage, um ihnen längere Wege zu ersparen. Darüber hinaus fuhr diese Buslinie von morgens ca. 5.00 Uhr bis gegen 21.00 Uhr stündlich in die Stadtteile Geitelde und Stiddien. Auf dieser Strecke wurde in Broitzem zusätzlich die Haltestelle Steinbergstraße eingerichtet. Ein Umsteigen von der Buslinie 55 in die Straßenbahn an der

Haltestelle Donaustraße entfiel und brachte bei einer Fahrt in die Innenstadt eine Zeitersparnis von fünf Minuten. Die Buslinie 15 blieb in ihrer damaligen Form für die Fahrgäste aus Timmerlah, Geitelde und Stiddien unverändert.



Der Inhaber dieses Fahrscheins ist am 23. September 1989 (Tag der Eröffnung) zur unentgeltlichen Benutzung der Sonderwagen nach Broitzem berechtigt.

Am 24. September 1989 berechtigt dieser Fahrschein den Inhaber zur kostenlosen Fahrt auf den Linien 5 und 6 sowie zur Zu- und Abfahrt zu diesen Linien von sämtlichen Haltestellen im Liniennetz der Braunschweiger Verkehrs-AG.

Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt!

Ihre

Braunschweiger
Verkehrs-AG



MIT UNS KÖNNEN
SIE VIEL ERREICHEN

Braunschweiger Verkehrs-AG, Taubenstr. 7, Telefon (0531) 383 2747

Fahrschein zur Inbetriebnahme der Linien 5 und 6 nach Broitzem im Jahr 1989

Vor 45 Jahren, am 02. Juli 1954, standen folgende Artikel im Wolfenbütteler Anzeiger sowie in der Wolfenbütteler Zeitung:

Erster A-Bus fuhr durch Wolfenbüttel

Abschied von der Straßenbahn - Tannengrün und Trauerflor

Nicht ganz fahrplanmäßig traf gestern vormittag gegen 11 Uhr der erste neue A-Bus auf dem Bahnhofsvorplatz in Wolfenbüttel ein. Als er durch die Bahnhofstraße fuhr, hatten sich viele Hunderte von Schaulustigen eingefunden, die Zeuge des Wechsels in der Verkehrsverbindung zwischen Wolfenbüttel und Braunschweig werden wollten. Unbeachtet blieb zunächst noch der letzte Zug der Straßenbahn, der um 11.15 Uhr die Stadt auf Nimmerwiedersehen verlassen wollte.

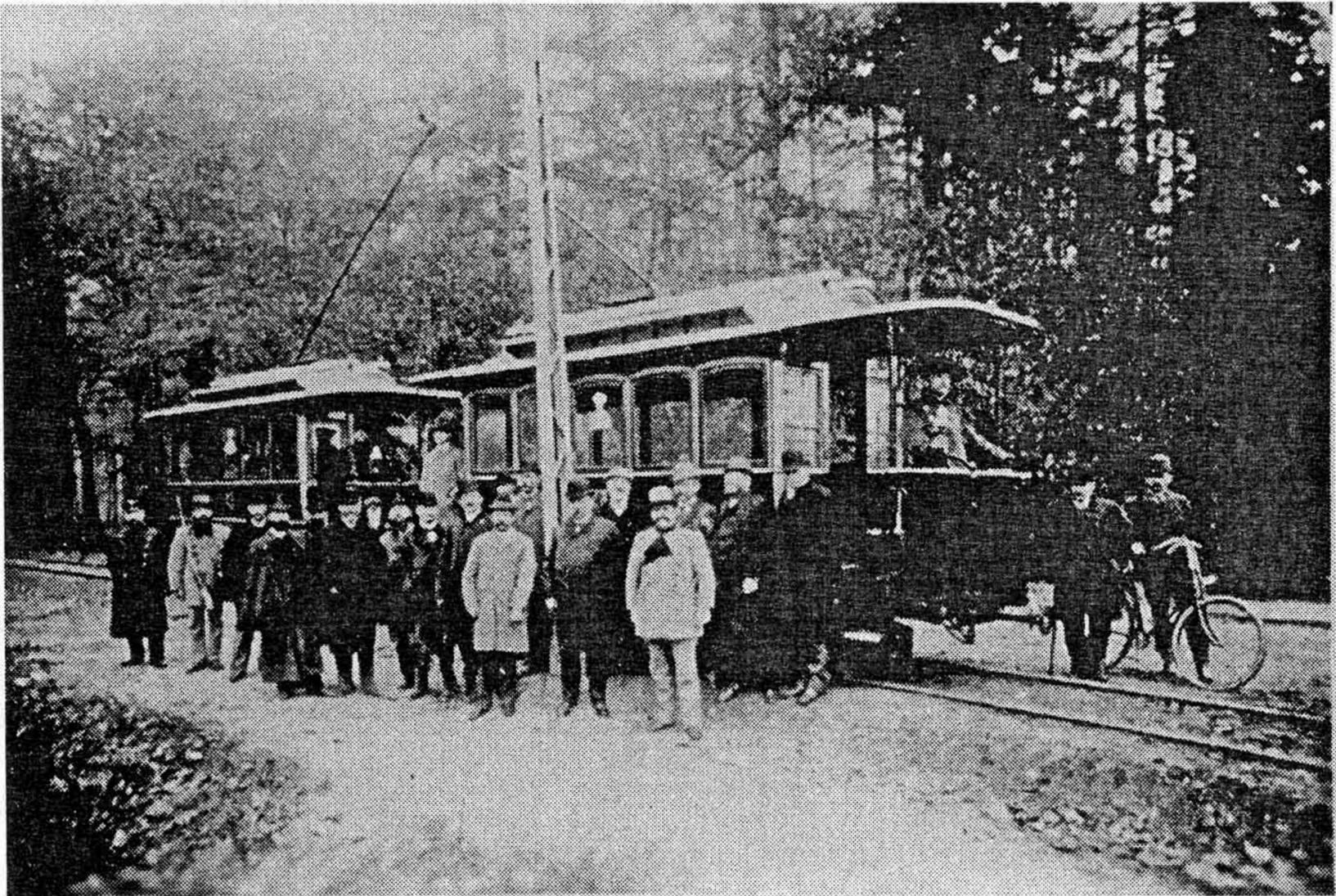


Zur Eröffnung der A-Bus-Linie hatten sich in Braunschweig auf dem Gum-mibahnhof am Kalenwall die führenden Männer der Stadtwerke mit Direktor Heydenreich an der Spitze und die Mitglieder des Stadtwerkeausschusses versammelt. Als Gäste konnten sie für diese erste Fahrt Stadtdirektor Mull und Bürgermeister Roloff aus Wolfenbüttel begrüßen. Dann bestiegen alle

den neuen schmucken BÜSSING-Unterflurbus und den Anhänger, der von der Braunschweiger Firma Luther & Jordan gebaut worden ist.

Abfahrt um 10.36 Uhr

10.36 Uhr zeigte die Bahnhofsuhr an, als der erste Bus am Bahnhof in Richtung Augusttor vorüberrollte. Auch am Kalenwall hatten sich zahlreiche Zuschauer eingefunden. Eine liebenswürdige Gabe, die dem Fahrer des ersten Busses viel Freude bereitete, waren zwei Nelkensträuße, die er von einem kleinen Jungen gereicht bekam. Vorn am Bus flatterten zwei rot-weiße Fahnen der Stadtwerke.

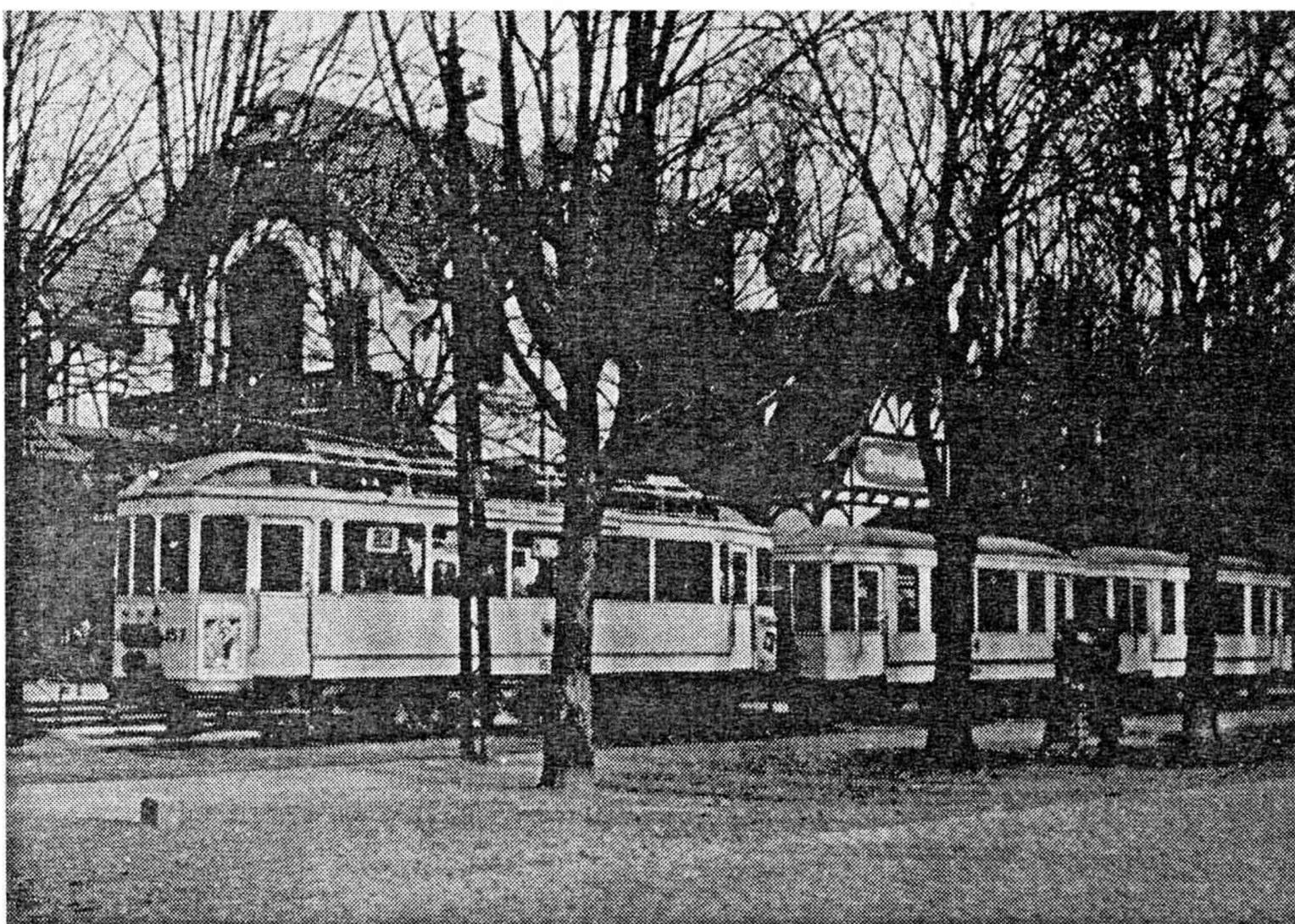


So hoffnungsvoll fing alles an. Streckeneröffnung im Oktober 1897 am Sternhaus.

In zügiger Fahrt wurde die alte Strecke über Meverode und Klein-Stöckheim bewältigt. Das Ereignis hatte sich auch in den Dörfern herumgesprochen, so daß an den Haltestellen viele Einwohner standen und den Fahrgästen zuwinkten. Auf dem Neuen Weg in Wolfenbüttel standen mehrere Schwestern, die als erste dem in das Stadtgebiet einfahrenden Bus fröhliche Grüße zuwinkten.

Erster Halt am Depot

Weder am Sternhaus, der ersten Haltestelle vor Wolfenbüttel, noch am Krankenhaus brauchte der Bus zu halten. Seine Geschwindigkeit, die auf den geraden Strecken etwa 60 Kilometer je Stunde betragen hatte, setzte er auf dem Neuen Weg auf 40 und dann auf 30 herab. Vor dem Depot an der Salzdahlumer Straße mußte er zum ersten Male im Wolfenbütteler Stadtgebiet offiziell halten.

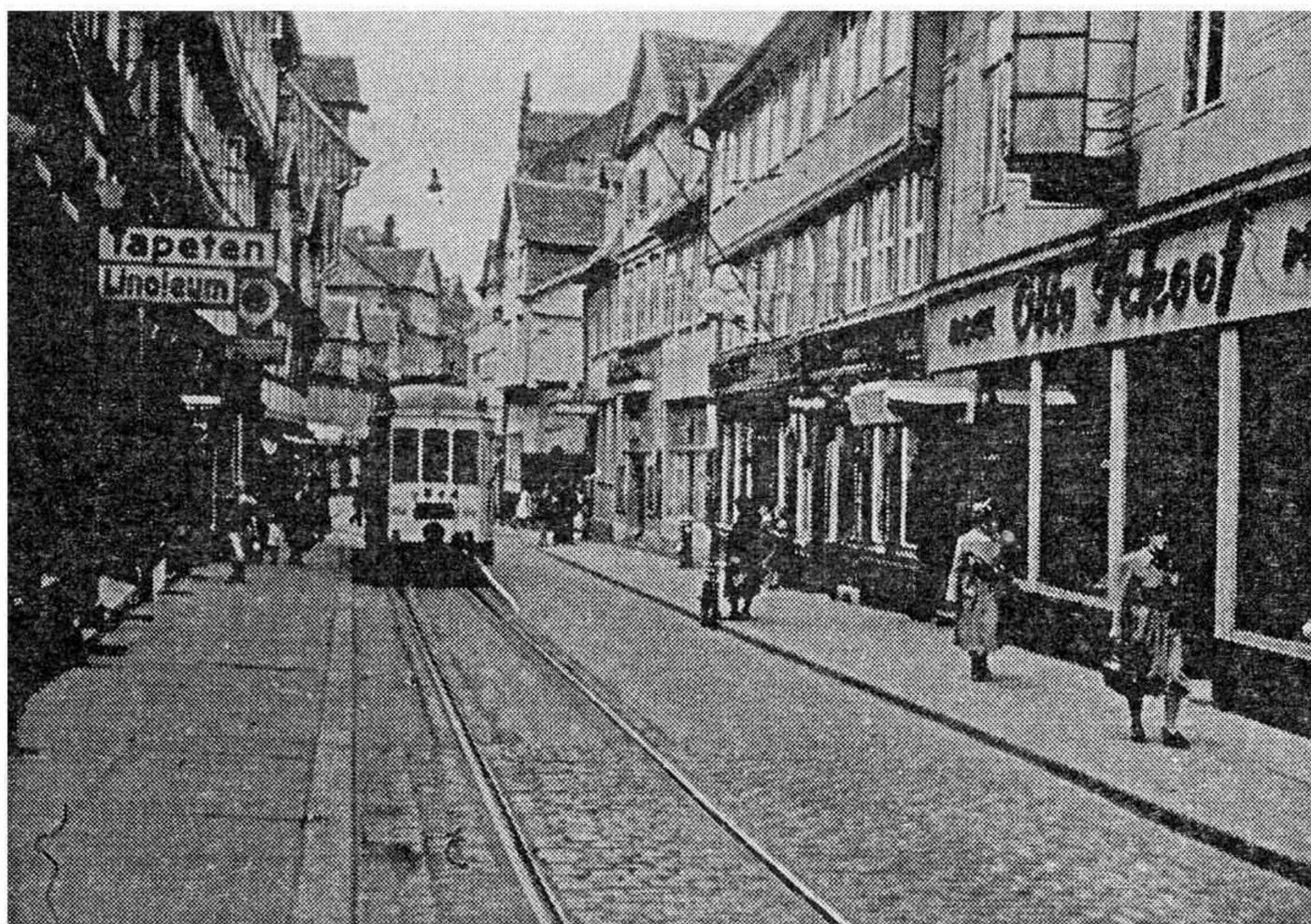


Langsam passierte das schmucke Fahrzeug dann im 20-km-Tempo den letzten Teil des Neuen Weges, die Herzogtorbrücke und die Breite Herzogstraße. Dann schob er sich langsam um die Kurve von der Bundesstraße 4 in den Kornmarkt hinein und hielt schließlich gegenüber der Hauptkirche.

Polizei mußte absperren

In der Bahnhofstraße hatte die Polizei für Absperrung gesorgt, da sich hier eine große Menschenmenge angesammelt hatte, die den ersten Bus ankommen sehen wollte. Nachdem der Bus auf dem Vorplatz des Bahnhofs

gewendet hatte, verließen die Ehrengäste den Motorwagen und begaben sich zur Haltestelle am Landratsamt, um dort eine Straßenbahn zu besteigen und mit ihr zusammen die Fahrt nach Braunschweig anzutreten. An der Stirnseite des Motorwagens waren Tannengrün und Trauerflor angebracht. Es war gewissermaßen die „Abschiedsvorstellung“ der Straßenbahn. Viele Schaulustige wollten diese Abschiedsfahrt mitmachen. Einer meinte: „Den letzten Fahrschein, den ich auf dieser Straßenbahn erhalte, will ich einrahmen und als Andenken meinen Kindern übergeben“. Der große Wendepunkt in der Verkehrsentwicklung für Wolfenbüttel ist gestern eingetreten. Die schmucken neuen Fahrzeuge der Braunschweiger Stadtwerke beherrschen in Zukunft die Straßen.



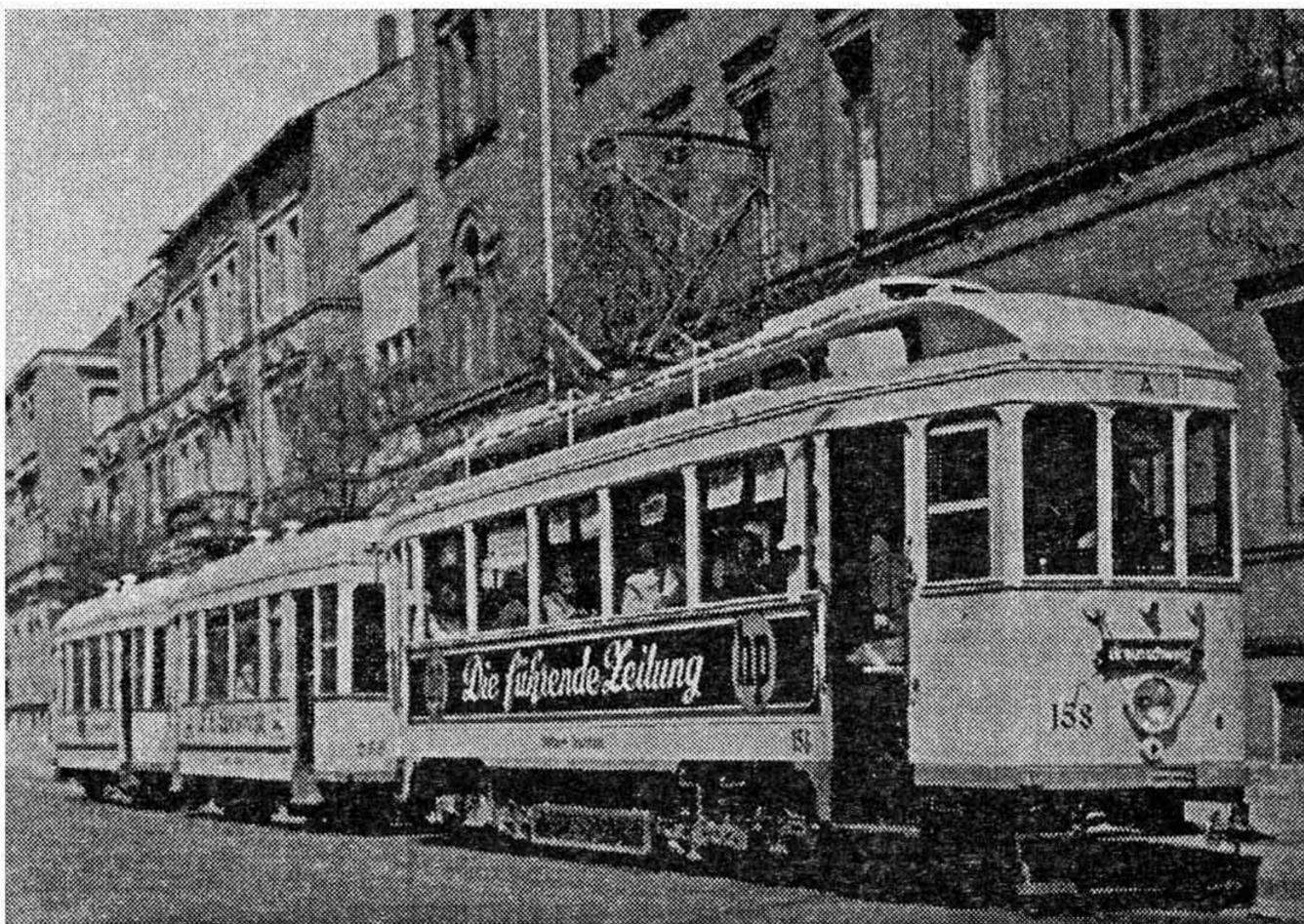
ca. 1942: Tw 156 fährt durch die Stobenstraße Richtung Wolfenbüttel

„Willy, ich gratuliere auch zum ersten Bus“

Gestern morgen in aller Herrgottsfrühe klingelte bei Hermann Mittendorf, dem Wolfenbütteler Bahnhofsleiter der Braunschweiger Straßenbahn, das Telefon. Bäckermeister Erich Mayer aus Klein Stöckheim war an der Strippe: „Ich höre, Sie stellen die A ein? Um Gotteswillen! Dann kann ich ja nicht mehr backen. Ich hänge doch an der Stromleitung der Straßenbahn!“

Nun, für Bäckermeister Mayer wird eine Möglichkeit gefunden werden, seinen Strom vom Überlandnetz zu beziehen. Mancherlei Umstellungen wird dieser 1. Juli noch nachbringen, eine Umstellung, von der lange Zeit geredet wurde, ist jedenfalls erfolgt: „DIE“ A ist in „DEN“ A umgewandelt.

Um 10.15 Uhr hatten sich die Vertreter der beiden Städte des Verwaltungsbezirkes und der Presse am Kalenwall in Braunschweig versammelt, um an der ersten offiziellen Fahrt des neuen und lang erwarteten A-Busses teilzunehmen. Stadtrat Dr. Heydenreich begrüßte alle Gäste im Namen der Stadt Braunschweig, erläuterte noch einmal die Geschichte der A-Linie der Straßenbahn, die in den fast 56 Jahren ihres Pendelns zwischen den beiden Städten rund 120 Millionen Personen beförderte und etwa 50 Millionen Kilometer zurücklegte. Noch einmal wies er auf die Planungsarbeiten hin, die erforderlich wurden, um dem Wunsche der Stadt Wolfenbüttel zu entsprechen, die Schienen-A in den beweglichen A-Bus umzuwandeln. Er dankte dem Rat und den verantwortlichen Ausschüssen der Stadt Braunschweig, die die Mittel bereitgestellt hatten, den Mitarbeitern der alten „A“ und der Planung des neuen „A“, die sich immer für diese Unternehmungen voll eingesetzt hätten, und zugleich konnte er verkünden, daß durch diese Umstellung Verkehrsdichte, Platzangebot und Fahrzeit wesentlich verbessert werden konnten.



Tw 158 mit Bw 255 und 258 auf dem Augusttorwall am 24.04.1949

Möglichst viel Sitzplätze für den „A“

hieß die Parole, um die Reise in den neuen Büssing-Bussen und den Anhängern von „Luther u. Jordan“ so bequem wie nur möglich zu machen. Mit der Hoffnung, daß es durch diese Umstellung möglich wird, die beiden Städte „Braunschweig und Wolfenbüttel näher zusammenzubringen und da dem A-Bus eine glückliche Zukunft“ beschieden sein möge, gab Dr. Heydenreich das Wort an den Braunschweiger Verkehrsdezernenten, Landrat von Wangenheim, weiter, der im Auftrage des Verwaltungspräsidenten die Genehmigungsurkunde aushändigte, den Busverkehr nach dem „benachbarten Kulturzentrum“ („Ooooh“ bei den Journalisten und dankbar freudiges Händewinken von Stadtdirektor Mull und Bürgermeister Roloff) zu beginnen.

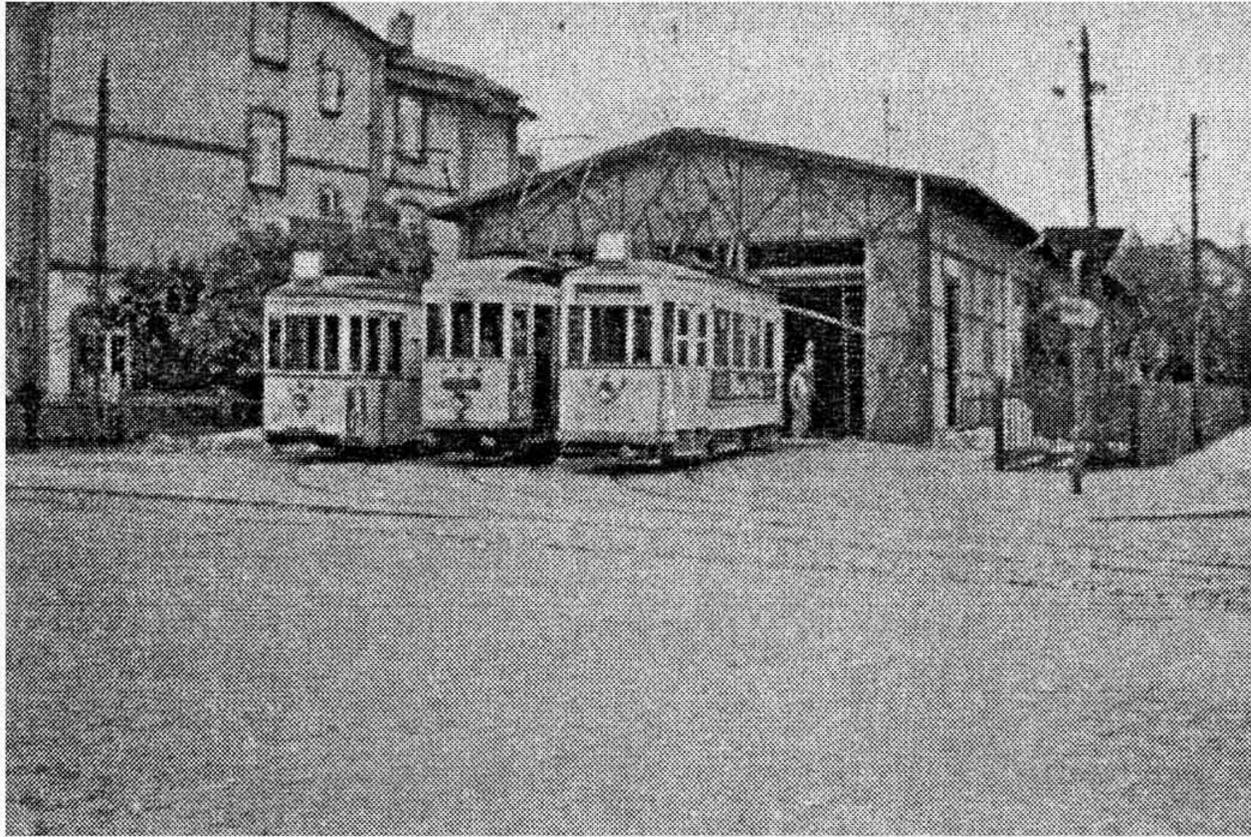
„Richard trat aufs Pedal“

Um 10.35 Uhr trat Richard Böker, der schon seit 22 Jahren in Braunschweig Busse durch den Verkehr steuert und der auf dem A-Bus bald sein 30jähriges Busfahrerjubiläum feiern kann, auf das Gaspedal - zu schalten brauchte er ja nicht bei diesem ganglosen Öldruckgetriebe, das eine überganglose Beschleunigung und Verlangsamung der Fahrt gestattet. Der erste A-Bus fuhr. Im Anhänger begann der Schaffner zu kassieren, vorn stand Stadtrat Dr. Heydenreich breitbeinig wie ein Schaffner im Mittelgang und verteilte an die Teilnehmer dieser Jungfernfahrt ein Erinnerungspräsent der Braunschweiger Stadtwerke.

10.50 Uhr: In der Nähe der Betonstraße wurde die letzte nach Wolfenbüttel fahrende Schienen-A überholt. Wehmütiges und gleichzeitig freudiges Winken von beiden Seiten.

10.52 Uhr: Die Angestellten des Krankenhauses am Neuen Weg standen am Gartenzaun und schwenkten die Taschentücher: Sie gaben den Auftakt zu dem Ehrenpalier, das Wolfenbüttels Bürger dem Ankömmling zu beiden Straßenseiten gebildet hatten.

10.53 Uhr: Am Straßenbahn-, jetzt Busdepot, winkten die Menschen, und die Fahrer und Schaffner der Oma „A“ legten grüßend die Hand an den Mützenschirm.



Kleine Fahrzeugparade im Wolfenbütteler Depot

10.56 Uhr: Breite Herzogstraße. Vom Schützenfest hingen noch die Girlanden zur Begrüßung.

10.58 Uhr: Von dem neu erbauten Bahnsteig am Kornmarkt stiegen zwei Jungen ein und überreichten im Auftrage eines Wolfenbütteler Blumengeschäftes ein Angebinde von roten und gelben Nelken. Busfahrer Richard Böker, der diese Strecke nun tagein - tagaus befahren wird, dankte gerührt. Haltestelle vor dem Landratsamt. Eine unübersehbare Menschenmenge hatte sich eingefunden, winkte freudige Begrüßung und weinte verstohlene Tränen des Abschieds von der liebvertrauten „A“.

„Willy, ich gratuliere auch zum ersten Bus!“ rief eine weibliche Stimme. Aber es galt nicht dem gerade aussteigenden Stadtdirektor Mull, sondern seinem Namensvetter, dem Straßenbahnschaffner Willy Falkenhein, der seit viereinhalb Jahren auf der „A“ fährt und der während der Jungfernfahrt immer wieder nach der Klingelleine suchte, um dann mit entschuldigendem Lächeln nach dem Summerknopf zu greifen. Seine Familie hatte sich eingefunden, um ihn hier zu begrüßen.

Am Bahnhof - bald wird dort ein Bahn- oder richtiger ein Bus-Steig gebaut - werden für die Wolfenbütteler Anfangs- und Endstation sein. Ein paar Veteranen der Straßenbahn gesellten sich zu den Gästen dieser ersten Fahrt,

eine Guppenaufnahme wurde gemacht.



„DER“ neue und „DIE“ alte „A“

Blumengirlanden, tränenreicher Abschied, Erinnerungsfotografien - und dann stieg Hermann Brandt, der „seine A“ seit 33 Jahren fährt, zum letzten Mal auf den Perron, wischte sich die Tränen aus den Augen - 11.15 Uhr - Abfahrt - mehr als ein halbes Jahrhundert Wolfenbütteler Stadtgeschichte, das so eng mit der Straßenbahn verknüpft war, ging zu Ende. Und es wird nicht mehr zurückzuholen sein. Auch nicht durch die Trauerkarte mit dem großen schwarzen Kreuz: „Laßt die „A“ wieder fahren! Die Bürger von Melverode.“

11.19 Uhr: Richard Böker trat aufs Pedal. Der erste A-Bus Wolfenbüttel-Braunschweig rollte. Ein neues Kapitel Wolfenbütteler Stadtgeschichte hatte begonnen.

„Nun können wir planen und sind beweglich“, sagte Stadtdirektor Mull. „Nun sind wir nicht mehr an die Schienen gebunden. Die Entwicklung Wolfenbüttels geht schließlich weiter, und wer weiß, wie die Stadt in ein paar Jahren aussehen wird.“

Ob die Wolfenbütteler Bürger die Einstellung der Straßenbahn wohl bereut haben?

Jedenfalls würde heutzutage kein so großer Aufwand für die Einrichtung einer Buslinie getrieben werden.

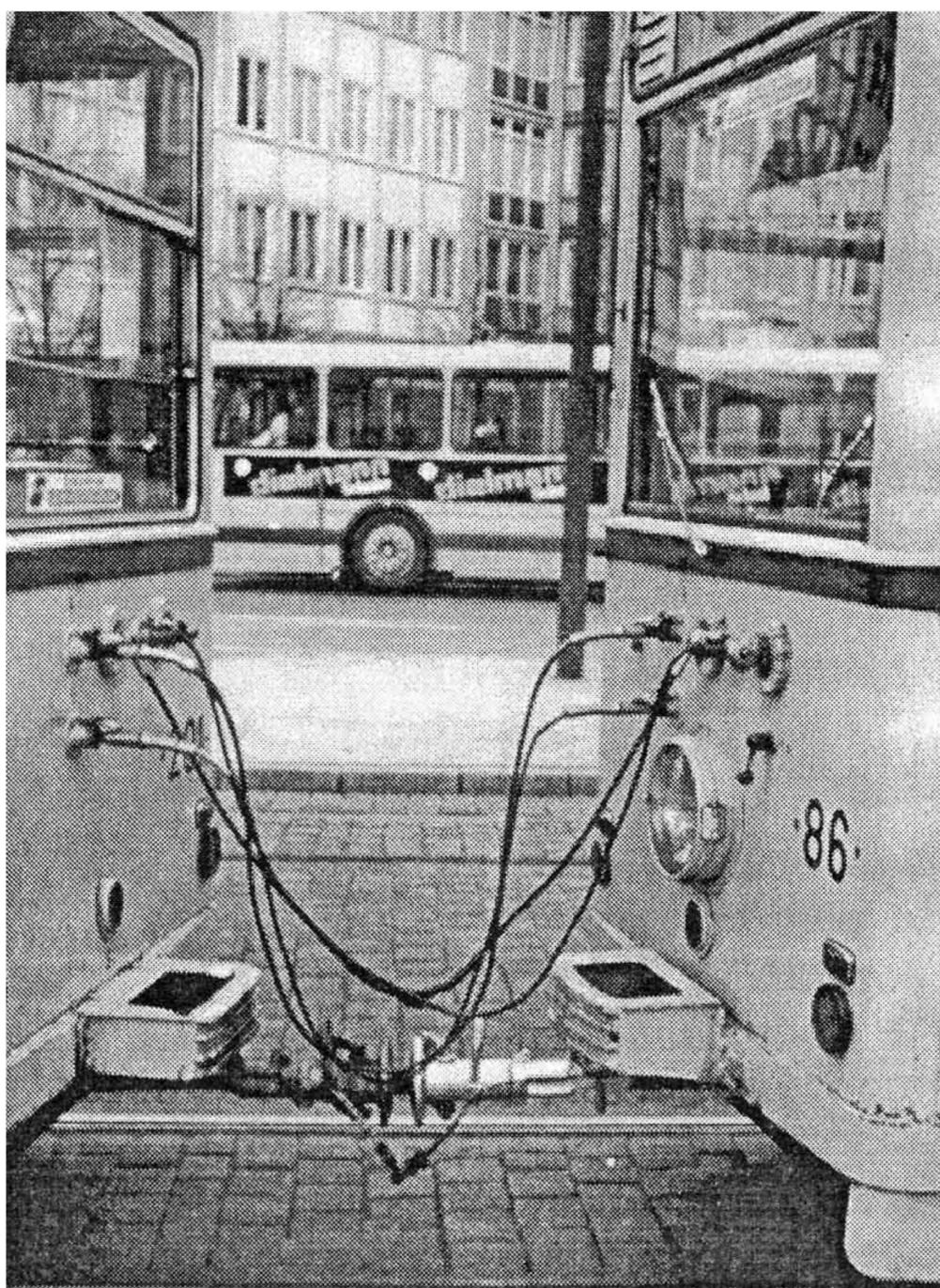
Straßenbahnkupplungen in Braunschweig (Fortsetzung aus BIN-Ausgabe 2/99)

Im Jahre 1950 bestand in Braunschweig folgendes Straßenbahnliniennetz, in dem an den meisten Endstationen gekuppelt werden mußte, im folgenden unterstrichen:

- 1 Richmond – Siegfriedstraße
- 3 Frankfurter Straße – Voigtländer
- 4 Madamenweg – Marienstift
- 5 Ölper – Augusttor
- 6 Hauptbahnhof – Stadtpark
- 8 Hauptbahnhof – Riddagshausen
- A Braunschweig Hbf – Wolfenbüttel, Landratsamt

Also mußte auf den Linien 1 und 4 an beiden Enden, auf den Linien 3, 5, 6 und A an je einem Ende umgesetzt werden. Schleifen gab es nur am alten Hauptbahnhof (SL 6, 8, A), bei Voigtländer (SL 3), am Augusttor und in Riddagshausen unter Umfahrung je einer Häusergruppe. In Ölper, am Madamenweg und zeitweise in Richmond waren sog. Standbeiwagen stationiert, die in der nächsten Runde vom nachfolgenden Triebwagen wieder in die Stadt gezogen wurden, am Marienstift und zeitweise an der Siegfriedstraße stand ein Triebwagen, der vom nachfolgenden Zug den Beiwagen für die Rückfahrt in Empfang nahm. Bei den übrigen Endstationen fuhr der Triebwagen um seine(n) Anhänger herum und zog ihn oder sie an der anderen Seite wieder in die Stadt zurück. Dabei ist auch zu erwähnen, daß zwischen 1950 und 1955, in der Zeit, die im nachfolgenden behandelt werden soll, die Linien 1, A und ab 1952 die 3 mit zwei Beiwagen fuhren – soweit vorhanden, in Braunschweig waren die Anhänger immer knapp!

Das Kuppeln war unbequem und unfallträchtig. Außerdem zeichnete sich schon 1950 ab, daß bei Straßenbahnen analog den Kraftfahrzeugen weitere Signaleinrichtungen (Bremslicht, Richtungsanzeiger, außerdem auch Schienenbremsen) vorgeschrieben werden könnten und somit zwischen Trieb- und Beiwagen mehrere Übertragungsleitungen nötig waren. Andere Verkehrsbetriebe lösten das Problem mit vielpoligen Steckdosen an den Stirnwänden und entsprechenden Verbindungskabeln zwischen den Fahrzeugen, sie behielten jedoch ihre gewohnten mechanischen Kupplungen bei.

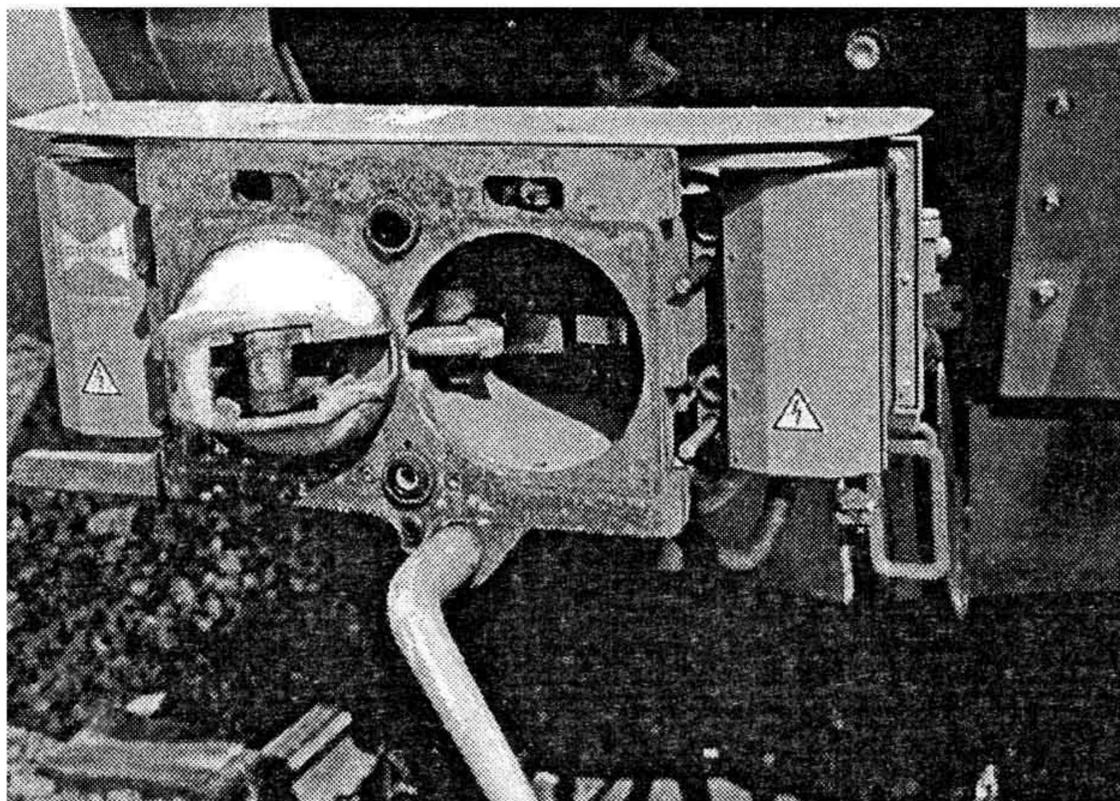


In Braunschweig sollten automatische Kupplungen eingeführt werden mit aufgesetzten Kontaktkästen, die die elektrischen Signale und Energien übertragen konnten. Anlaß war Ende 1949/Anfang 1950 die Inbetriebsetzung der neuen KSW-Tw 116 – 118 und Bw 290 – 295. Gründlich, wie man war, mußte die Neuheit aber erst ausgiebig erprobt werden. Damals waren zwei automatische Kupplungen auf dem Markt: die Scharfenberg- und die BSI-Compakt-Kupplung.

Die Scharfenberg-Kupplung besteht vorn aus einer Kupplungsplatte, die im gekuppelten Zustand starr auf der Kupplungsplatte des Nachbarwagens anliegt. Die Platte trägt an ihrer linken Seite eine kegelförmige Erhöhung, rechts eine entsprechende Vertiefung. Aus dem Kegel ragt in der Mitte ein Hakenmaul heraus, das bei der anderen Kupplung in die entsprechende Vertiefung hineinpaßt. In deren Trichter befindet sich ein federndes Herzstück, das im gekuppelten



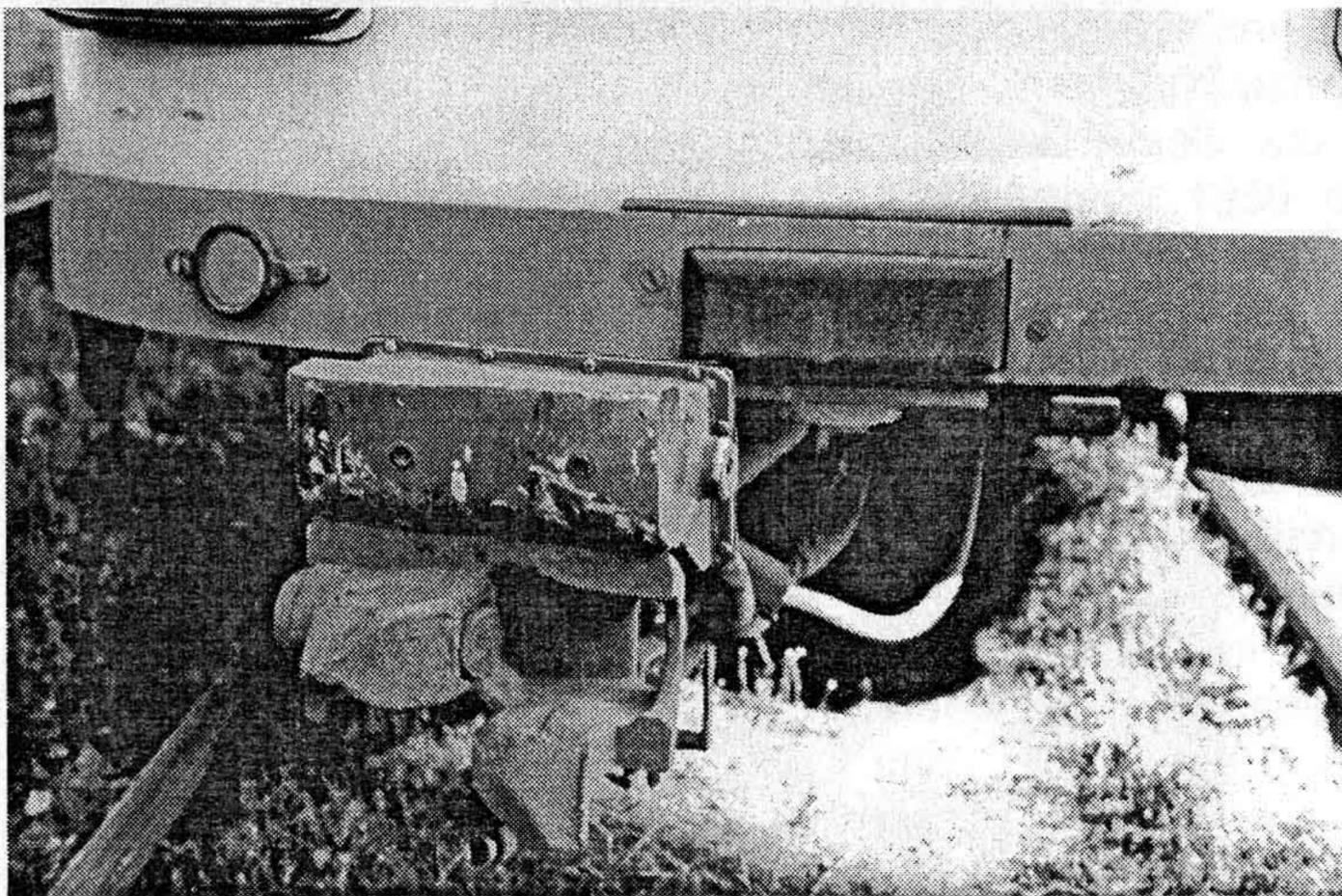
Zwei Ausführungen der Scharfenberg-Kupplung



Zustand in das Hakenmaul eingreift. Damit sind beide Kupplungen starr miteinander verbunden. Gelöst werden sie, indem man mittels eines seitlichen Hebels die Federn löst. Diese Konstruktion befindet sich in leichter

Ausführung schon seit den 30er Jahren bei Straßenbahnen (z. B. Stuttgart) und einigen Schmalspurbahnen im Einsatz. Die schwere Ausführung wird von Vollbahnen vorzugsweise bei Triebwagen und S-Bahnen verwendet. Schwerste Scharfenberg-Kupplungen verbanden in den 40er und 50er Jahren die Erzwagen in den Ganzzügen der DR bzw. DB.

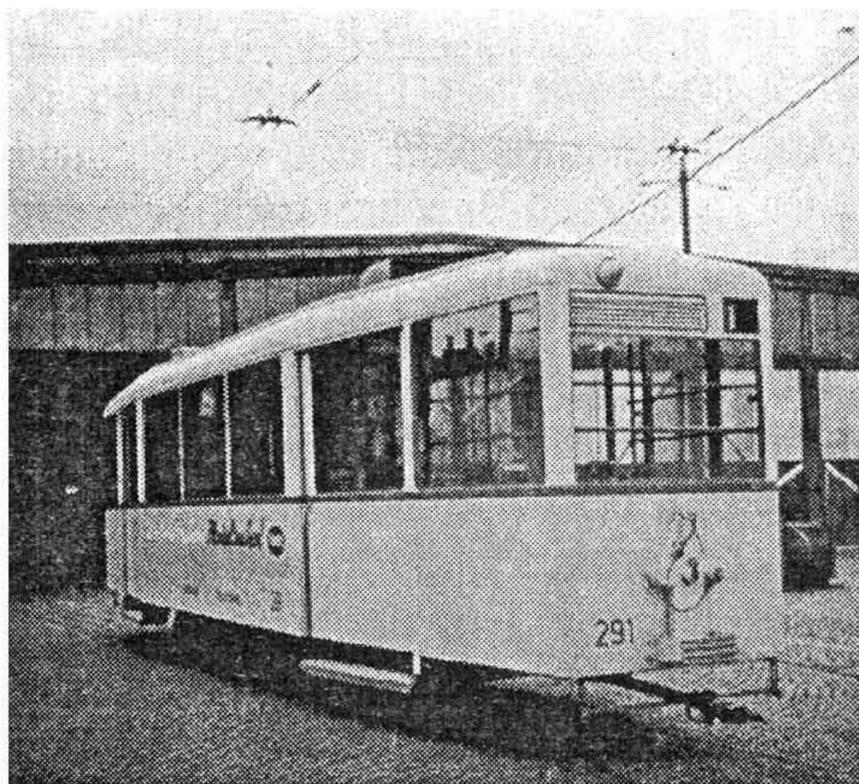
Die BSI-Compakt-Kupplung wurde anfangs der 30er Jahre von der Bergischen Stahlindustrie entwickelt. Gekuppelt wird im Kupplungsinneren mittels gefedert angebrachter Klauen. Auffällig sind außen an den Kupplungen die Leiteinrichtungen, die das Kuppeln auch dann ermöglichen, wenn sich die Kupplungsköpfe nur ungenau gegenüberstehen.



BSI-Compakt-Kupplung mit elektrischem Aufsatz

Tw 116 – 118 und Bw 293 – 295 wurden für die Bestückung mit BSI-Kupplungen vorgesehen, diese Compakt-Kupplungen hatten sie bei der Lieferung noch nicht mitgebracht. Die BSI lieferte sie im Januar 1950 nach, sie wurden eingebaut und die sechs Wagen nachfolgend eingesetzt. Scharfenberg hatte schon damals Lieferprobleme, die entsprechenden Kupplungen kamen erst im April 1950 in Braunschweig an. Um die kuppungslosen Bw 290 – 292 einsetzen zu können, erhielten sie vorüberge-

hend Albert-Kupplungen und auf jeder Pufferbohle ein aufgesetztes Winkelgestell, aus dem provisorisch die Licht- und Bremsleitungen hervortraten. In gleicher Weise rüstete man den Ende 1949 wieder aufgebauten Tw



Bw 291 mit Albertkupplung am 26.03.1950 (oben) und mit Scharfenberg-Kupplung am 20.04.1952 (unten)



160 aus, der ebenfalls mit „blanker“ Stirnwand die HU verlassen hatte, so daß er die Beiwagen 290 und 291 auf den Haken nehmen konnte, während 292 hinter anderen Albert-gekuppelten Triebwagen verkehren konnten.

Im April 1950 erreichten die ersten Scharfenberg-Kupplungen Braunschweig, und Tw 160 mit den Beiwagen 290 und 291 wurden bis 30. April damit ausgerüstet und weiterhin als Dreiwagenzug eingesetzt. Bw 292 behielt seine Albert-Kupplung zunächst und verkehrte mit anderen Fahrzeugen dieser Art weiter. Erst zum 9. März 1951 erhielten auch der Tw 162 und Bw 292 Scharfenberg-Kupplungen. Damit waren nun fünf Züge automatisch kuppelbar, ein Bw war übrig. Daher setzte man schließlich die Züge ab Ende 1952 auf der Linie 8 ein, wo Zweiwagenzüge ausreichend waren. Aber ausgerechnet die 8 hatte zwei Endschleifen, so daß die Kupplungen im Fahrgastbetrieb überhaupt nicht mehr betätigt zu werden brauchten. Die an den Zugenden nicht benötigten Kupplungen erhielten Tarnkappen übergestülpt, und die „Erprobung“ konnte fortgesetzt werden.

Schließlich hatten sich die Stadtwerke 1952 für die allgemeine Einführung der BSI-Kupplung entschieden, allerdings mit etwas anderen Kontaktkästen, so daß alle vorhandenen automatischen Kupplungen ausgewechselt und die Wagen der Baujahre 1925 bis 1941 mit einheitlichen BSI-Kupplungen versehen wurden.

Die nachfolgenden Daten beruhen auf aufgezeichneten Beobachtungen und können um maximal eine Woche von der Wirklichkeit abweichen. Es erhielten Compact-Kupplungen der zweiten Generation:

am 1. August 1953 Tw 82, der kurz zuvor in eigener Werkstatt fast vollkommen neu aufgebaut und modernisiert worden war

am 20. August 1953 Tw 163, der denselben Modernisierungsgrad wie Tw 82 aufwies

am 25. August 1953 der im September 1952 bzw. im Mai 1953 von LHB gelieferte neu aufgebaute Zug Tw 161 und Bw 277

am 1. Oktober 1953 fuhr der erste „ältere Zug“, Tw 111 mit Bw 270 compact-gekuppelt auf der Linie 8.

Folgende weitere erste Einsatzdaten konnten festgestellt werden:

September 1953: Bw 290 – 294

Oktober 1953: Tw 116, 160; Bw 271 – 273 und Tw 50 als Rangierwagen ohne elektrische Kontakte

November 1953: Tw 162, 113

Dezember 1953: Tw 117, 118; Bw 274, 275
Januar 1954: Bw 276, 278, 295
Februar 1954: Tw 117
März 1954: Tw 80, 81, 86, 112, 115; Bw 279 – 281, 283
April 1954: Tw 88, 89; Bw 285 – 287, 289
Mai 1954: Tw 114
August 1954: Bw 269
September 1954: Tw 109, 110; Bw 268
Oktober 1954: Tw 93
November 1954: Bw 261, 262, 264 – 267
Dezember 1954: Tw 103, 105, 108; Bw 251, 252, 260, 263
Januar 1955: Tw 97, 99 – 101; Bw 253 – 255
Februar 1955: Tw 79, 83, 96, 102 – 104; Bw 258, 259
März 1955: Tw 84, 85, 87, 90 – 92, 95, 96
April 1956: Bw 239, 240
August 1956: Bw 241
Dezember 1956: Bw 237, 238

März 1957: Bw 235 vom ausgemusterten Bw 239

Schließlich erhielten in späteren Jahren nach 1960 nur noch einige Arbeitswagen BSI-Kupplungen wie z. B. Tw 401 ex 71, Lehr-Tw 420 ex 56, Salz-Bw 451 und 452 und die Loren 470, 471 und 474.

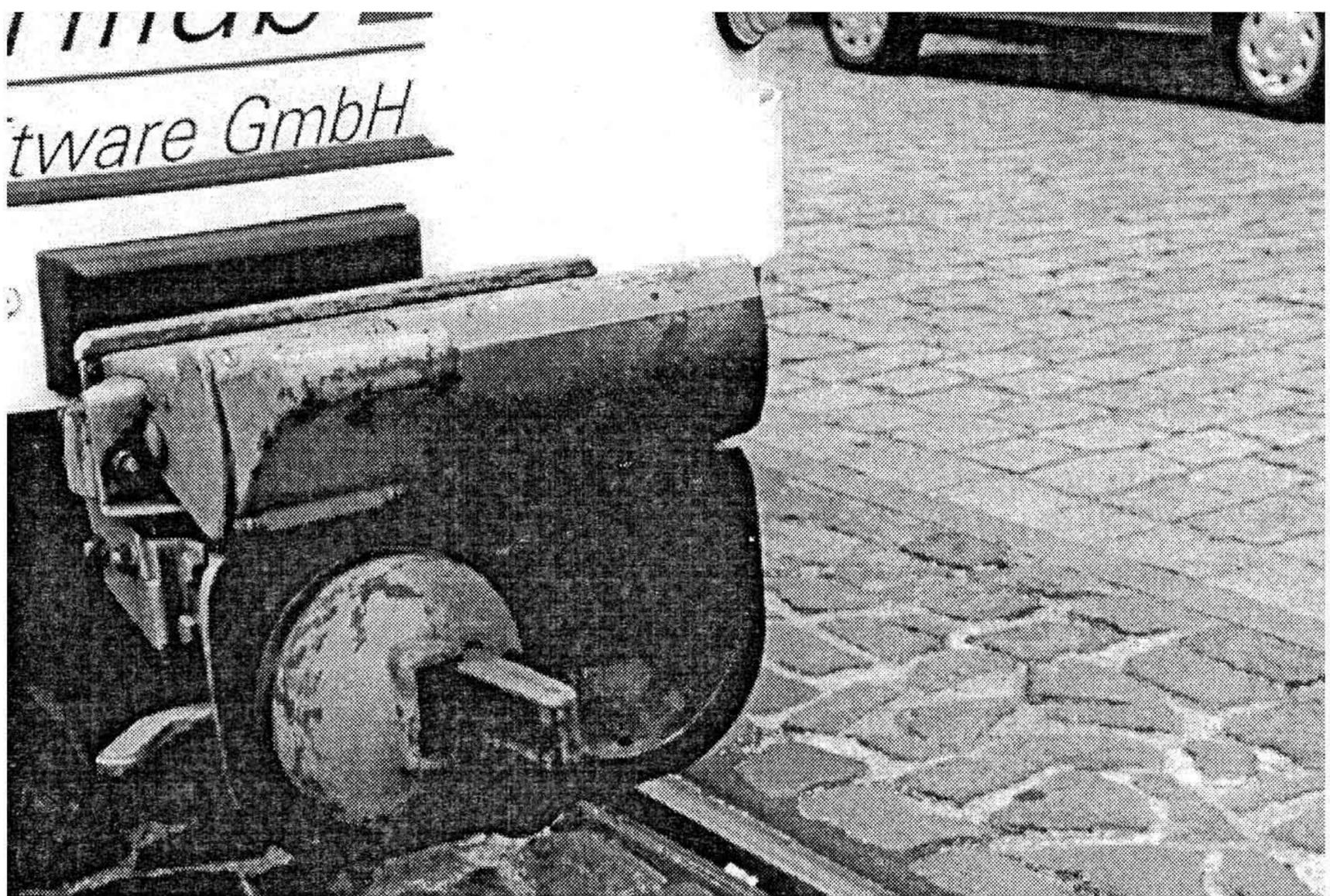
Zu bemerken ist noch, daß Tw 82 (=418) ab 1957 vorübergehend an einem Wagenende eine Scharfenberg-Kupplung hatte, da er zeitweise Rangierwagen war und die Aufgabe hatte, die in den Schwachverkehrszeiten nicht benötigten Großraumbeiwagen vom Hauptbahnhof nach Altwiek zu ziehen. Er mußte nur mit der richtigen Seite voraus ausfahren!

Die 1954 noch vorhandenen Tw 19 – 28, 30, 31, 33, 35, 36, 43, 46, 49, 61, 71, 74, 151 – 159 und Bw 200, 202 – 204, 207, 210 – 213, 215, 228 – 233, und 236 wurden nicht mehr umgerüstet und verkehrten bis 1. Juli 1954 auf der Linie A, bis 7. August 1955 auf der Linie 4 und bis 24. Mai 1954 auf der Linie 5. Der Rest wurde abgestellt oder als E-Wagen eingesetzt, alle erwähnten Fahrzeuge nahmen zwischen 1954 und 1957 ihre Albert-Kupplungen mit in den Schrott.

Die Straßenbahnlinien mußten aufgrund der Umstellungen auf automatische Kupplungen außer auf der Linie 8 meist typenrein von einem Tag auf den anderen umgestellt werden.

SL 8: 8. Dezember 1952 und Oktober 1953 beide Kupplungsarten, Ende März 1953 bis 4. April 1954 zunehmend Kompakt II
SL 1: 23. November bis Mitte Dezember 1953
SL 3: 4. April 1954
SL 6: 22. Januar 1955
SL 4: 8. August 1955
SL 5: am 25. Mai nach Abstellung der Vierachser
SL A: nicht mehr umgestellt

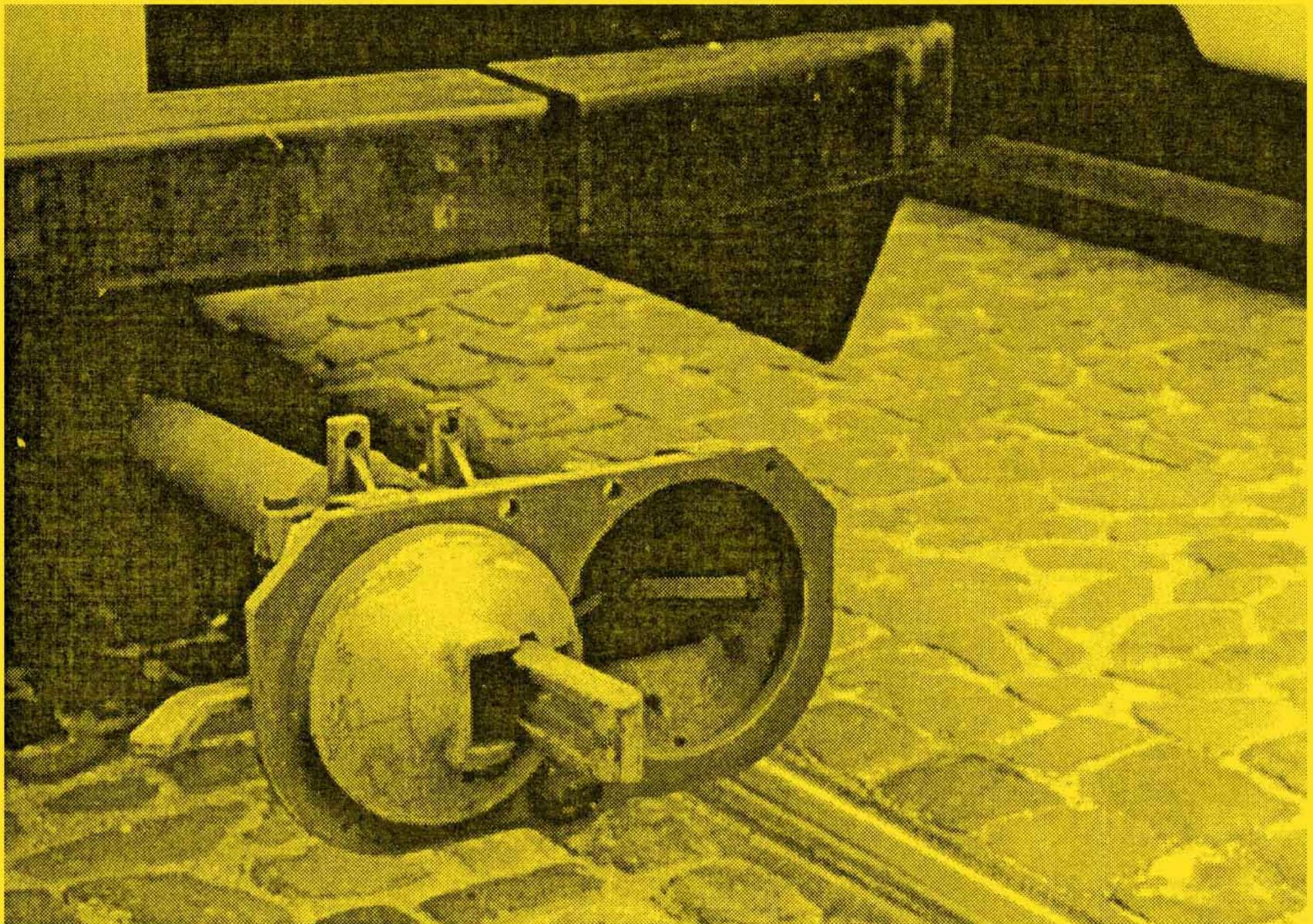
Und wie ging es weiter? Am 24. Mai 1957 kamen die Großraumzüge zum Einsatz, die untereinander nun wiederum mit Scharfenberg-Kupplungen an den zugewandten Seiten ausgerüstet waren, die äußeren Seiten hatten lediglich Kupplungsstümpfe, auf die Kupplungen zum Abschleppen aufgesetzt werden mußten. Das gleiche galt für den Einsatz der Gelenkwagen ab 1959: Sie waren hinten mit Scharfenberg-Kupplungen ausgerüstet und konnten nur mit den vorhandenen Großraumbeiwagen und für einige Jahre mit den umgebauten KSW-Beiwagen 292 und 297 behängt werden. Mit der Verschrottung des restlichen Wagenparks sollen einige Kupplungen an die



Braunschweig: Scharfenberg-Kupplung vorn mit Kontaktkasten für Traktionsbetrieb

Straßenbahn Remscheid verkauft worden sein, womit sich die BSI-Kupplungen sicher gefreut haben mögen, wieder zu Hause im Bergischen Land zu sein.

Zu erwähnen sei noch, daß die Gelenkwagen der Baujahre 1973 bis 1981 auch vorn Scharfenberg-Kupplungen mit elektrischen Kontaktkästen hatten. Sie waren für Traktionsbetrieb eingerichtet, was in der Praxis aber niemals zur Anwendung kam. Logischerweise entfernte man z. T. nach 24 Jahren die elektrischen Kontakte auf den vorderen Kupplungen in den letzten Jahren.



Tw 8157 der Braunschweiger Verkehrs-AG mit Scharfenberg-Kupplung vorn ohne elektrischen Kontaktkasten

Wir bieten an:

Postkarten – 21 Motive Braunschweig	je	1,00 DM
Postkarten – Set Braunschweig		18,50 DM
Postkarten – diverse Städte schwarz/weiß	je	0,80 DM
Stoffbeutel		2,50 DM
Kaffeebecher (Motiv 62er Strab)		8,90 DM
Kaffeebecher (Motiv 69er Strab)		8,90 DM
Krawattennadeln (62er Strab, 69er Strab, 95er Strab, MAN Gelenkbus)	je	15,00 DM
Anstecker (Motiv wie Krawattennadeln)	je	15,00 DM
Datenmappe (Gelenk-Straßenbahnen und Bw)		15,90 DM
Ziel- und Seitenfilme (bis 1995 aus Strab)	je	15,00 DM
Ziel-, Seiten- und Nummernfilm-Set		25,00 DM
Buch „Die Braunschweiger Straßenbahn“ v. D. Höltge		39,80 DM

Vereinsmitglieder erhalten auf alle Artikel (Ausnahme Buch „Die Braunschweiger Straßenbahn“) Rabatt.

Bestellungen nimmt entgegen:

Christian Lammers, Waldenburgstraße 23, 38124 Braunschweig
Tel.: 0531 / 60 25 72