

BIN - info



Braunschweigs Nahverkehrsmagazin der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.



Räderwechsel

Rückblick „120 Jahre Elektrische“

Impressum

Die BIN - Info ist die offizielle Mitgliederzeitschrift der:
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Vorstand: **1. Vorsitzender: Rüdiger Heberle** **2. Vorsitzender Christian Lammers**
 3. Vorsitzender: Andreas Gürtler **Kassengeschäftsführerin: Susanne Weiß**
 Pressesprecher: Jens Winnig

Herausgeber: Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN)
 c/o Christian Lammers (ch-lammers@t-online.de)

Postanschrift: Höfenstr. 9 , 38118 Braunschweig
Mail: info@bin-info.de
Internet: www.bin-info.de

Bankverbindung: Nord/LB Landessparkasse
 IBAN: DE20 2505 0000 0002 0065 67

Druck: ESF-Print.de, Rigistr. 9, 12277 Berlin

Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelpreis: 2,50 €,
Abonnement: 13,50 € pro Jahr, Auflage 150 Exemplare

Die BIN - Info erscheint - **ohne Gewähr** - viermal im Kalenderjahr, jeweils im letzten Monat im Quartal. Alle Rechte vorbehalten. Werden Fotos (Papier, Digital oder Dias), Manuskripte sowie andere Formen von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechendem Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen diese in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. über. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums damit einverstanden, dass dieses auch anderweitig, z. B. die BIN Homepage, verwendet werden kann.



Liebe Leser, Liebe Vereinsmitglieder,

ein herzliches und fröhliches, aber auch besinnliches Weihnachtsfest mit ein paar stillen Momenten und ruhigen Tagen, mit Zeit für Liebe und Freundschaften, für Familie und alles, was einem lieb ist. Gemeinsamkeiten genießen, in weihnachtlichen Düften schwelgen, Zeit haben, gegenwärtig sein, den Augenblick auskosten und sich ganz dem Sein der Zeit überlassen ohne sich mit unnötigen Gedanken an ein Morgen zu verlieren, das noch nicht da ist. Einfach nur sein und sich mit diesem Sein vertrauensvoll dem Kommenden hingeben, ohne Angst, aber mit viel Freude und Leidenschaft für das, was wir gerade tun. Glück und Gesundheit kommen dann von ganz alleine.

Mit herzlich guten Wünschen und lieben Grüßen

Der Vorstand der

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

**Die Herren Gleisbauer wünschen eine
schöne Weihnacht und für 2018 eine gute Fahrt**



Rückblick „120 Jahre Elektrische“



Die Aufnahmen in diesem Bericht stammen von: Anke Donner, Jörn Stachura, Braunschweiger Verkehrs-GmbH, A. Gürtler, Detlef Schönbrunn, sowie privat.

Die Braunschweiger-Verkehrs GmbH hat für einen echten Hingucker gesorgt. Am Samstag, 28.10.2017 ist ein bunter Straßenbahn-Konvoi durch die Löwenstadt gefahren. Anlass: Auf den Tag genau vor 120 Jahren rollte zum ersten Mal eine elektrische Straßenbahn durch die Stadt. Das musste gefeiert werden.

Der Jubiläums-Korso vom Depot bis nach Stöckheim hat die Blicke der Passanten und Autofahrer auf sich gezogen. So etwas gibt es auch nicht alle Tage zu sehen, zuletzt gab es eine solche Parade in Braunschweig vor 20 Jahren. Passend zur Zeitumstellung wurde also die Zeit zurückgedreht.

Um 120 Jahre.

Die Fahrt führte über einen Teil der ersten Fahrstrecke von 1897 bis nach Stöckheim. Angeführt wurde der Korso vom Wagen 103, einer Straßenbahn aus dem Jahr 1897. An Bord dieses Oldtimers waren geladene Gäste und Vertreter der Stadt Braunschweig wie Stadt-baurat Heinz-Georg Leuer und Bürgermeister Dr. Helmut Blöcker. In den sieben weiteren Bahnen konnten weitere interessierte Bürger einmal erleben, wie sich Straßenbahnfahren vor vielen Jahrzehnten anfühlte. Viele nutzten die Gelegenheit, um auch mal mitzufahren – denn das war ausdrücklich erwünscht. Die Bahnen waren rappellvoll.

Vom Depot am Hauptgüterbahnhof ging es für die Passagiere über den Hauptbahnhof zu einem Zwischenhalt zur Endhaltestelle nach Stöckheim. Von dort rollten die Straßenbahnen anschließend zurück über die Wolfenbütteler Straße und den John-F.-Kennedy-Platz in die Braunschweiger Innenstadt. Weiter ging es über den Hagenmarkt und die Hamburger Straße zum Stadion bis zum Rathaus. Von hier drehte der Korso noch eine Runde durch die Friedrich-Wilhelm-Straße über Lessing

platz und John-F.-Kennedy-Platz zum Endpunkt der Jubiläumsfahrt, das Schloss. Von hier fuhren bis auf Tw 103, die restlichen Bahnen dann wieder zum Depot. Aus ganz Deutschland, sogar aus dem angrenzenden Ausland, wie Holland, Belgien und Polen waren Straßenbahn-Fans angereist und hatten sich an der Strecke versammelt: Hektisch mitlaufende Fotografen, auf Leitern stehende Männer und glücklich winkende Bahnfans waren zu sehen.



Die Crew, die mit den Jubiläumsfahrzeugen auf Strecke ging.



Der Corso zieht sich über die Wolfenbütteler Straße in Richtung Stöckheim





Die Strecke war gesäumt von fotografierenden Straßenbahnfans, hier der Ortsanfang von Stöckheim.



"Die Straßenbahnen prägen unser Stadtbild", sagte Verkehrs-GmbH-Chef Jörg Reincke. "Sie tun der Stadt gut und sind wichtig für die Teilhabe der Menschen. Ein Stück weit machen die Bahnen Braunschweig zur Großstadt."

Herr Reincke zeigte sich stolz auf das inzwischen 40 Kilometer lange Streckennetz. "Wir müssen das wertvolle System aber weiter hegen und pflegen." Rückblickend auf die Geschichte sagte er etwas wehmütig: "Das waren dynamische Zeiten, vor allem in den 50er und 60er Jahren." Dabei erinnerte er an die Einstellung der Linie A, die bis 1954 Braunschweig mit Wolfenbüttel verbunden hatte.

Im Kundenzentrum der Verkehrs-GmbH waren die Gäste an diesem Tage eingeladen, an den zahlreichen Aktionen teilzunehmen, ihr Glück am Glücksrad herauszufordern oder am Gewinnspiel teilzunehmen. Zudem zeigte die Verkehrs GmbH an Wände im Kundenzentrum einen Abriss der 120-jährigen Geschichte der Elektrischen. Jeder Besucher erhielt außerdem, solange der Vorrat reichte, die Jubiläumsbroschüre „120 Jahre Elektrische“, in der Mino, der Hausgeist der Verkehrs-GmbH, in zwölf Dekaden Erlebtes rund um die Elektrische erzählt.





Oben: Ankunft in Stöckheim

Unten: ein Teil der geladenen Gäste, die im Tw 103 mit gefahren sind



Ein Bilderbogen der teilgenommenen Fahrzeuge





Als besondere Überraschung fuhr Tw 41 im Corso mit. Dieses Fahrzeug ist ja seit Jahren wegen fehlender HU abgestellt. Dank dem Betriebsleiter, Herr Fischer, durfte der Wagen, allerdings nur angekuppelt an Tw 7751 und mit einem Fahrer zur Sicherheit, am Corso teilnehmen. Dieses Fahrzeug war bei den Straßenbahnfans das wohl am meisten fotografierte Objekt.





Die am Corso beteiligten Fahrzeuge waren:

Tw 103, Tw 113 & Bw 250, Tw 35 & Bw 201, Tw 7751 angekuppelt Tw 41,





Tw 8165, Tw 9554, Tw 0756 sowie Tw 1451.





Auch dies gehörte zum Jubiläumsprogramm : Bei einer dreistündigen Fahrt mit Tw 1463 konnte unter Anleitung vom Fahrlehrer, Uwe Forberg , der Straßenbahnführerschein, Ehrenhalber gemacht werden.



Des weiteren gab es eine Tramintechniktour. Projektleiter, Andreas Florek stand bei eine Rundfahrt interessierten Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort. Er erklärte die komplizierte Technik auf lockere Art und Weise, so dass sie jedermann verstehen konnte.



Das Interesse war groß, denn zahlreiche Besucher waren bei den Führungen durch die Werkstätten, Sonderfahrten mit den Oldies oder Technikfahrten mit dem Tramino Braunschweig dabei, teilt die Verkehrs-GmbH mit. Großes Interesse fanden auch der Kindertag im Depot, die Nachtfahrten im Reinigungsfahrzeug, und die Gelegenheit den Ehrenführerschein auf der Tram zu machen. Somit war das 120 jährige Jubiläumsfest eine gelungene Veranstaltung für das Braunschweiger Publikum.



Auftakt der Bürgerworkshops am 04.12.2017

Das Braunschweiger Stadtbahnnetz soll bis 2030 erheblich wachsen. Zu den bislang knapp 40 Kilometer Strecke sollen weitere 17 Kilometer hinzukommen. Der Planungsprozess für den Ausbau wurde im Jahr 2013 angeschoben und ist am Montagabend in eine neue Runde gegangen. Rund 130 Bürger informierten sich im Congress-Saal der Stadthalle über Details zu der Trassenführung nach Rautheim. Und nicht nur das: In Gruppen diskutierten die Interessierten die vorgeschlagenen Streckenoptionen und brachten eigene Ideen für die weitere Planungsphase ein.

Am Montag, 04. Dezember 2017 waren Bürgerinnen und Bürgerinnen beim Auftakt der Workshops für das Projekt Rautheim aufgerufen, Ihre Ideen, Fragen und Anregungen zu den Trassenvorschlägen von Stadtverwaltung und Verkehrs-GmbH abzugeben.

In einer einleitenden Ansprache hatte Oberbürgermeister Ulrich Markurth den Besuchern dargestellt, warum das Großprojekt so wichtig ist. Nach dem Diesel-Skandal seien sich alle bedeutenden Parteien einig, dass der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs für Deutschland wichtig sei, so Markurth. In Braunschweig könnten rund 200 Millionen Euro investiert werden, wenn wir die Fördervoraussetzungen

weiter erfüllen. Klaus Benscheidt, Leiter des städtischen Fachbereichs Tiefbau und Verkehr, betonte anschließend, dass Braunschweigs Bevölkerung laut einer Studie bis 2030 um rund 15 000 Menschen auf dann 265 000 Einwohner wachsen werde. Parallel dazu werde auch das Fahrgastaufkommen in den öffentlichen Verkehrsmitteln ansteigen.

Dass die Anbindung Rautheims neben der Trasse nach Volkmarode als erstes realisiert werden soll, freut besonders den zuständigen Bezirksbürgermeister Jürgen Meeske. „Ich wünsche mir einen regen, aber fairen Dialog“, erklärte er. Nach den Begrüßungsworten von Jörg Reincke, Geschäftsführer der Verkehrs-GmbH, ging es in die Details: Von der Helmstedter Straße ausgehend stellten die Verkehrsplaner jeweils drei durch den Lindenberg und durch Rautheim führende Trassenvarianten vor (siehe Luftbilder Vorschläge für die Stadtbahntrassen).

Auswertung der Anregungen bis zum zweiten Workshopstermin im Februar 2018

„Es hat eine lebhafteste, konstruktive und immer sachliche Diskussion in den Gruppen stattgefunden“, lobte Karolin Thieleking vom beauftragten Planungsbüro KoRis den Beteiligungsprozess am Ende.

Vorschläge Stadtbahntrassen

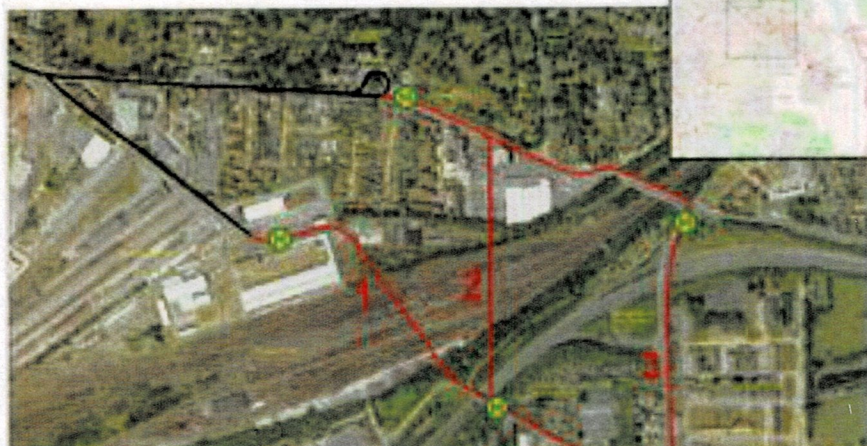
Lindenberg



Stadt. Bahn. Plus.

Rautheim

Bringt Braunschweig weiter!



Vorschläge Stadtbahntrassen

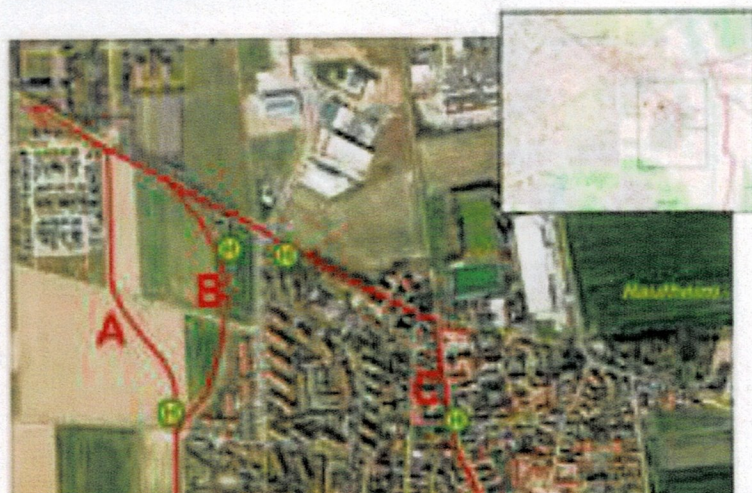
Rautheim



Stadt. Bahn. Plus.

Rautheim

Bringt Braunschweig weiter!



Radreifenwechsel bei der Straßenbahn

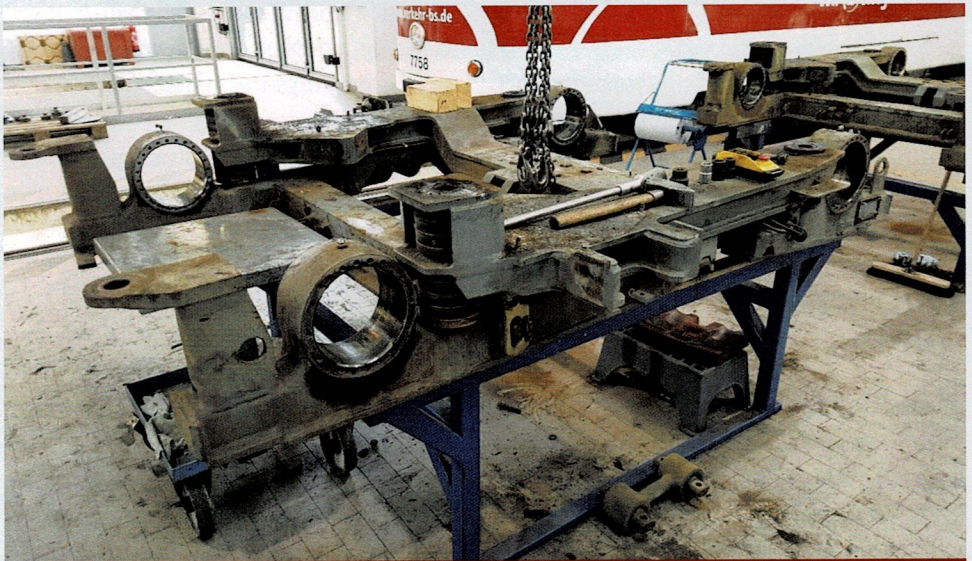
Bei einem Pkw ist der Reifenwechsel, der meist zweimal im Jahr durchgeführt wird, quasi Routine. Anders ist es bei unseren Bahnen. Dort werden nur etwa alle vier bis fünf Jahre die Räder gewechselt. Was bei einem Pkw in der Regel nicht länger als eine Stunde dauert, kann bei einer Bahn rund zwei bis drei Tage in Anspruch nehmen.

GT6N-S (95er Baureihe)

Das Rad eines Gt6 N-S Wagens, umgangssprachlich ist es bei uns ein Wagen der 95er Baureihe, besteht aus einer Radscheibe und einem Radreifen. 95er Wagen sind die Bahnen, die auf allen Linien in Braun-

schweig unterwegs sind. Der Radreifen ist der Teil, der gewechselt wird. Die Bahnen sind auf 12 Rädern im Stadtgebiet unterwegs. Zeigt der Kilometerstand einer Straßenbahn circa 350.000 an, heißt es: alte Räder runter und neue drauf, denn das Reifenprofil wird in diesem Zeitraum um etwa sieben Zentimeter abgenutzt. Die Räder, als Einzelradaufhängung pro Fahrgestell zu je vier Stück, werden von drei Fahrgestellen getragen.

Wenn die Bahn zum Radreifenwechsel in die Werkstatt kommt, werden die Fahrgestelle erst einmal mechanisch und elektrisch vom Wagenkasten getrennt. Jetzt wird die Bahn mit einer



Dieses 95er Fahrgestell wird komplett auseinander gebaut, anschließend gesandstrahlt und lackiert. Danach wird es mit Neuteilen wieder aufgebaut.

hydraulischen Hebeanlage angehoben und die Fahrgestelle werden unter der Bahn hervorgezogen. Dann werden sie per Last Krahn auf eine spezielle Montagevorrichtung gehoben. Jetzt beginnt die wirkliche Arbeit. Die Getriebe und Achslager werden als erstes auf ihren Verschleiß geprüft, dann werden die Radreifen von den Radscheiben gelöst. Gar nicht so leicht, wenn man bedenkt, dass ein Radreifen um die 100 Kilo wiegt. Dafür gibt es in den Werkstätten entsprechende Maschinen, die den Kollegen die Arbeit erleichtern. Wenn am Fahrgestell soweit alles in Ordnung ist, werden jetzt die neuen Radreifen montiert.

Nachdem alle drei Fahrgestelle mit neuen Radreifen versehen sind, werden die neu zusammengesetzten Fahrgestelle dann in umgekehrter Reihenfolge wieder unter der Bahn verbaut. Bei jedem dritten Reifenwechsel werden die Fahrgestelle komplett auseinander genommen und gründlich überholt. Damit die Bahn während der Aufarbeitung weiter fahren kann, gibt es einen Satz Tauschfahrgestelle. Wenn diese drei Fahrgestelle überarbeitet sind, kommen sie unter die nächste Bahn und es fängt von neuem an. Ein ewiger Kreislauf.

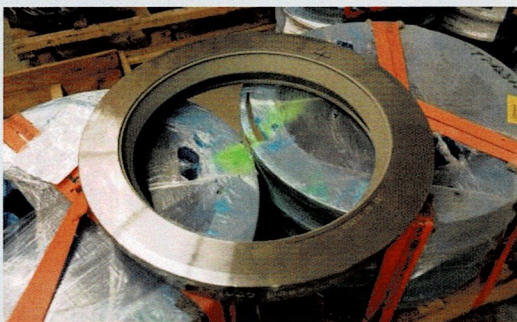
GT8 N-S (14er Baureihe)

Bei einem GT8 N-S, hier 14er oder Tramino wird der Radreifenwechsel ebenso durchgeführt, da die Fahrgestelle in ähnlicher Bauweise ausgeführt sind. Leider hat sich herausgestellt, dass die Radreifen bei diesen Bahnen einen erhöhten Verschleiß aufweisen und hier bereits nach knapp 3 Jahren, bei einer Laufleistung von ca. 150 000 Kilometer die Räder ihre Verschleißgrenze erreicht haben. Allerdings nutzt sich hier nicht die Lauffläche ab, sondern die Spurkränze sind extrem verschlissen. Spurkränze sind für eine Bahn ein enormer Sicherheitsfaktor, hiermit wird die Bahn in der Spur gehalten und folgt somit den Schienen. Woran dieser erhöhte Verschleiß liegt, wird derzeit von Ingenieuren der Herstellerfirma Solaris untersucht.

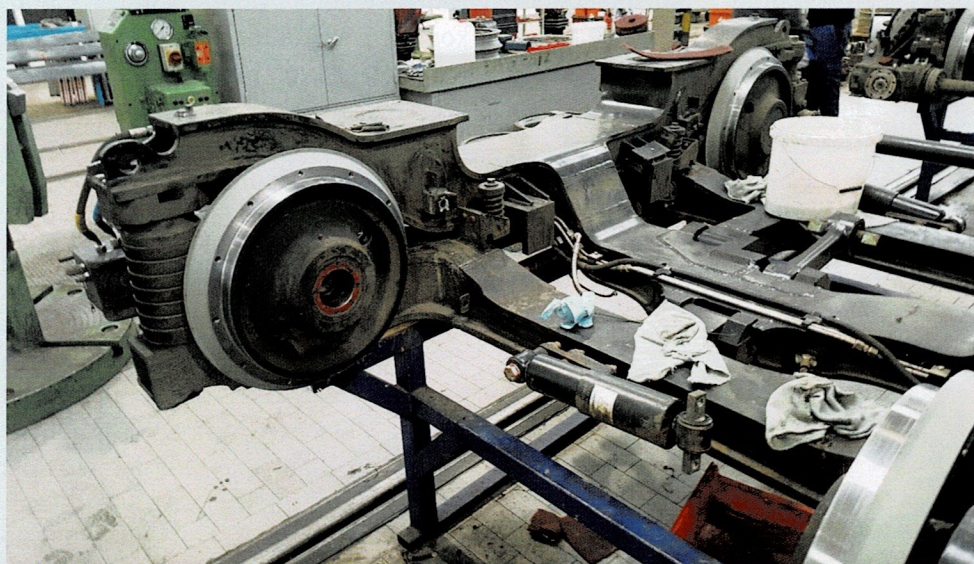


Die neuen Radreifen liegen im Lager zur Montage bereit

Bis es zu einem solchen kompletten Radreifenwechsel kommt, werden aus Sicherheitsgründen bereits alle 50.000 Kilometer die Räder der Bahnen kontrolliert und nachprofiliert. Hierbei werden die Radreifen durch die Werkstattmitarbeiter auf mögliche Schäden überprüft. In der Regel werden die Radreifen dann so profiliert, dass das Fahrzeug nach einem Tag Arbeit wieder im Betrieb eingesetzt werden kann,



Ein neues Rad für einen Tramino



Ein Fahrgestell vom Tramino, hier sind die Radreifen bereits demontiert, die Radscheiben werden gereinigt und neue Radreifen werden montiert.

Aufbau: Rad einer Bahn

Da der Radreifen auf den harten Schienen aus Stahl rollt, muss er selbst aus besonders widerstandsfähigem Stahl und extrem fest am Radkörper befestigt sein.

Zwischen Radreifen und Radscheibe ist eine Federung aus Gummi angebracht. Das erhöht den Fahrkomfort und hat sich bei Straßenbahnen seit Jahrzehnten bewährt.

Aufarbeitung Atw 482



Am 28. September hat sich eine kleine Gruppe Mitglieder auf die Reise nach Berlin gemacht. Wir wollten uns nach vorheriger Anmeldung, bei den Fahrzeugwerken Mieraustraße, den Aufarbeitungsfortschritt vom Atw 482 ansehen. Nachdem wir dort angekommen waren, mussten wir eine Ewigkeit warten, bis uns dann endlich

jemand in die Werkshalle begleitete. Wir durften uns nur den Braunschweiger Wagen ansehen. Beim Gang durch die schmutzige Halle, es waren dort einige Bahnen aus anderen Betrieben aufgebockt, haben wir nur einige wenige Arbeiter entdeckt. Arbeitstätigkeit gleich null. Der Atw 482 stand trostlos, teilweise auseinander genommen in der hintersten Ecke. Auch hier keine Arbeitstätigkeit. Der uns begleitende Mitarbeiter konnte uns keinerlei Auskunft über den Fortschritt der Arbeiten geben, er zuckte immer wieder hilflos die Schultern. Nach ca. 45 min wurden wir dann freundlich wieder hinauskomplimentiert. Diese Reise war ein glatter Reinfall. Schade.



Aufnahmen: Andreas Gürtler

Ein Hauch von Nostalgie in Hakenfelde

Text und Bilder Andreas Feist

Es war der schwärzeste Tag in der Nahverkehrsgeschichte Berlins, der 1. Oktober 1967. Es war der letzte Betriebstag der West-Berliner Straßenbahn. In nur 13 Jahren hatten Polit-Amateure und Möchtegern-Verkehrsplaner es geschafft, Deutschlands größtes Straßenbahnnetz ohne Sinn und Verstand, dafür aber mit fragwürdigen Argumenten und Mitteln, verschwinden zu lassen. Selbst der Mauerbau und der durch den S-Bahn-Boykott verbundene Fahrzeugmangel hielt diese Leute nicht ab, das Straßenbahnnetz zu zerstören, während Berlin die Hilfe bundesdeutscher Verkehrsunternehmen dankbar annahm, die Berlin mit Bussen und Fahrern unter die Arme griffen.

1954 hatte das West-Berliner Straßenbahnnetz noch eine Länge von über 300 km Länge, auf dem 36 Linien verkehrten. Im Herbst 1967 war nur noch eine Linie übrig, die 55, die zwischen Spandau/Hakenfelde und Bahnhof Zoo ihre Runden drehte. Am 2. Oktober 1967 fand in den Vormittagsstunden noch ein Abschiedskorso statt und dann war die West-Berliner Straßenbahn zunächst Geschichte.

Am 1. Oktober 2017 jährte sich dieses Ereignis zum 50. Mal. Und so kam ein Berliner Straßenbahnfreund auf die Idee, zwei der zuletzt auf der Linie 55 eingesetzten Mitteleinstiegstriebwagen zu besorgen und sie an der Endstation in Hakenfelde an diesem Tag aufzustellen. Die große Schleife besteht als Busendstation bis heute und Filmfreunden sei gesagt, es ist die Schleife, in der Gustav Knuth seine Straßenbahn in dem Film „Großer Ring mit Außenschleife“ wendete.



Tw 3495 ist abgeladen und beschriftet.

An diesem Morgen kamen zwei Tieflader mit zwei Straßenbahnwagen, der eine kam aus einem Berliner Museum und der andere frisch restauriert aus dem Straßenbahnmuseum in Schönberger Strand. Es handelte sich um die Tw 3495 und 3566, beide mit ihren markanten Starkstromkabeln für die Verbundzugsteuerung. Das Abladen war schon ein Schauspiel für sich, vor allem, weil das Abladen länger dauerte als geplant und Millimeterarbeit gefragt war. Die Veranstaltung war sehr gut besucht, denn auch das Wetter spielte mit.



Tw 3495 auf dem Tieflader

Beide Triebwagen stehen mit korrekter Beschriftung und Stromabnehmern auf den Schienen.



Zahlreiche Verkaufsstände mit so ziemlich allem, was ein Straßenbahnfan gebrauchen könnte, säumten die Wendeschleife.

Nachdem die beiden Wagen auf den eigens hierzu auf dem Straßenpflaster verlegten Gleisen aufgestellt waren, erhielten sie unter Applaus der Anwesenden ihre früheren Zielschilder.



Ein Doppeldecker aus den 1970er Jahren in der Wendeschleife Hakenfelde.

Ein Oldtimer-Doppeldeckerbus aus den 1970er Jahren wurde als Zubringer (neuhochdeutsch Shuttle-Bus) zwischen der Spandauer Altstadt und Hakenfelde eingesetzt. Abends wurden die Triebwagen wieder aufgeladen und an sichere Aufbewahrungsorte gebracht. Am nächsten Tag fand dann noch ein Wagenkorso statt, bei dem die Triebwagen auf Tiefladern noch einmal ihren einstigen Linienweg abfuhren.

Text und Bilder Andreas Feist

Daten zur Braunschweiger Verkehrsgeschichte

Teil 3 von Andreas Feist

11.11.1901

Eröffnung der Eisenbahnstrecke der Braunschweigischen Landeseisenbahn zwischen Braunschweig/Nordbahnhof – Gliesmarode Ost mit Anschluß an die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn nur für den Güterverkehr. Gleichzeitig erfolgt die Eröffnung des Güterverkehrs der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn zwischen Gliesmarode Ost und Mattierzoll.

15.02.1902

Eröffnung des Personenverkehrs auf der Strecke Braunschweig/Nordbahnhof – Gliesmarode Ost der Landeseisenbahn. An diesem Tag nimmt auch die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn den Personenverkehr auf. Die Personenzüge der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn werden ab Nordbahnhof eingesetzt.

31.08.1902

Die Braunschweigische Landeseisenbahn eröffnet die Schuntertalbahn zwischen Gliesmarode Ost und Brunsrode-Flechtorf.

05.06.1904

Zwischen Braunschweig und Wendeburg wird durch Heinrich Büssing die erste Kraftpost-Omnibuslinie der Welt in Betrieb genommen.

25.09.1904

Aufnahme des elektrischen Straßenbahnbetriebes auf der Strecke Marienstift/ Bahnübergang – Hauptfriedhof und somit Einstellung der letzten Braunschweiger Pferdebahnlinie.

01.11.1904

Eröffnung der Strecke Brunsrode-Flechtorf – Fallersleben der Braunschweigischen Landeseisenbahn.

1908

Einführung von Liniennummern bei der Braunschweiger Straßenbahn.



Bahnübergang Helmstedter Straße. Im Hintergrund ist die St. Johanniskirche zu erkennen.

1909

Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 vom Madamenweg/Altstadtring bis Madamenweg/Bahnübergang und Eröffnung einer Stichstrecke vom Bruchtorwall zum Hauptbahnhof, die zuerst von der Linie 7 genutzt wird.

24.04.1909

Inbetriebnahme der sogenannten Stadtparkschleife der Straßenbahnlinie 6 über Altewiekring – Husarenstraße – Wilhelm-Bode-Straße – Jasperallee (damals Kaiser-Wilhelm-Straße).

20.12.1909

Die Büssing-Kraftwagenbetriebs G mbH, ein Tochterunternehmen des Büssing-Konzerns, wird gegründet. Sie ist die Vorgängerin der KVG.

Fortsetzung folgt

Kleine Jubiläen 2018

Vor 125 Jahren

Am 01.07.1893 wurde die Pferdebahn vom Marienstift bis zum Hauptfriedhof und vom Kreuzkloster (Celler Straße/Rennelbergstraße) bis zum Weißen Roß verlängert.

Vor 75 Jahren

wurden kriegsbedingt die Straßenbahnstrecken in der Weststraße (heute Hugo-Luther-Straße), Altwiekring – Husarenstraße (Aufgabe der Stadtparkschleife) sowie Marienstift – Hauptfriedhof aufgegeben. Nur die Strecke zum Hauptfriedhof wurde unter Verlängerung bis zum Krematorium später wiedereröffnet.

Die Straßenbahnlinie A verkehrte ab 1943 nicht mehr zum Hagenmarkt, sondern zum Hauptbahnhof. Diese Endstation sollte sie bis zu ihrer Einstellung im Jahr 1954 beibehalten.

Außerdem wurde zur Gewinnung von brauchbaren Gleisen am 27.09.1943 die Straßenbahnstrecke zwischen Mittelriede und Riddagshausen eingestellt. Dies hatte auch den für lange Zeit letzten Einsatz der Linie 7 zur Folge. Die Gleise wurden nach dem Krieg wieder eingebaut und die Strecke nach Riddagshausen im Juli 1947 wieder in Betrieb genommen.

Vor 50 Jahren

Am 01.10.1968 wurde Mascherode mit der Linie 12 an das Braunschweiger Busnetz angeschlossen.

Vor 20 Jahren

wurde die Straßenbahnstrecke über Waisenhausdamm und Friedrich-Wilhelm-Straße wiedereröffnet. 1960 wurde die Strecke wegen der Stilllegung des alten Bahnhofs aufgegeben.

Vor 10 Jahren

Am 01.08.2008 wurde die Straßenbahnstrecke in der Eisenbütteler Straße vom Netz abgetrennt.

Mit dem Fahrplanwechsel am 12.10.2008 erhielten Braunschweigs Straßenbahnlinien im wesentlichen ihre Linienführung zurück, die sie vor Einführung des „Twin-Line-Konzeptes 1996 hatten.

Andreas Feist

Braunkohlwanderung 2018

Jetzt ist sie wieder da, die kalte Jahreszeit, um das beliebte Edelgemüse Braun- /Grünkohl zu genießen. Wie heißt dieses Gemüse nun wirklich? Grünkohl oder Braunkohl. Bei diesen beiden Bezeichnungen haben sich schon viele Experten den Kopf zerbrochen. Fest steht allerdings, im Braunschweiger Land heißt es Braunkohl und dabei wollen wir es auch ohne weitere Ausschweifungen belassen. Bereits zum 12. mal, angefangen hat es 2006 mit einer großen Gruppe von über 20 Mitgliedern, wollen wir nun zu einer weiteren beliebten Braunkohlwanderung aufbrechen.

Am Sonnabend, 10. Februar 2017 um 10.30 Uhr treffen wir uns in der Weserstraße, Endstation der Straßenbahnlinie 3.

Von hier aus geht es dann ca. 2 Stunden durch Wald und Wiesen in ein warmes gemütliches Lokal, wo uns im Kaminzimmer dann leckerer Braunkohl **satt** erwartet. Der Preis liegt bei ca. 13 Euro pro Essen. Der Rückweg kann dann mit dem Bus der Verkehrs- GmbH angetreten werden.

Damit die Wirtsleute planen können, Anmeldungen bitte bis spätestens Dienstag, 06. Februar 2018 an: Christian Lammers

Es wäre schön, wenn zu dieser Wanderung mal wieder die 20 Personenanzahl geknackt wird.

Ich wünsche allen Vereinsmitgliedern und Ihren Angehörigen eine ruhige und friedvolle Weihnachtszeit und ein tolles neues 2018.

Bis denne Christian Lammers

Damals war's...

