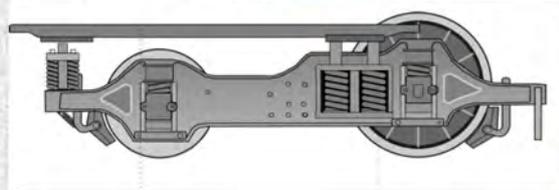
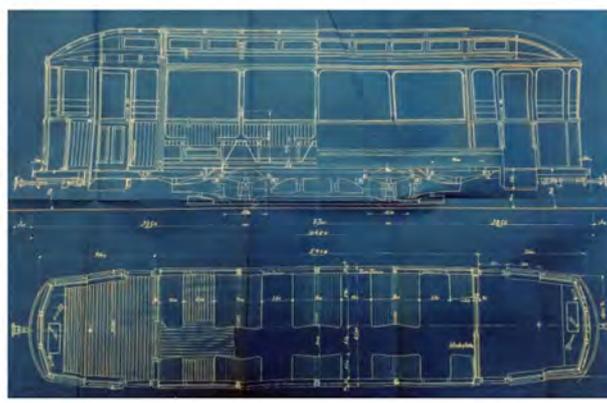
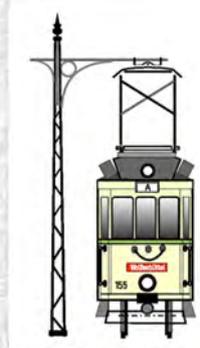


Sonntags

		alle 30 Minuten	
ab Braunschw.-Hagenmarkt	an	6 ¹² bis	13 ⁴²
» Augustfor	ab	6 ⁰² "	13 ³²
» Melverode	»	5 ⁵¹ "	13 ²¹
» Klein Stöckheim	»	5 ⁴⁶ "	13 ¹⁶
» Sternhaus	»	5 ³⁹ "	13 ⁰⁹
» Wolfenbüttel-Herzogfor	»	5 ³¹ "	13 ⁰¹
an Wolfenbüttel-Bahnhof	»	5 ²⁵ "	12 ⁵⁵

alle von 5⁵⁵ ab Bahnhof Wolfenbüttel fahren, Beiwagen mitge...



Heft 16:
Jürgen Hunger

Straßenbahnen in Wolfenbüttel

Ein weiteres Kapitel Wolfenbütteler
Schienenverkehrs-Geschichte

Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e. V.



AKTIONSGEMEINSCHAFT
ALTSTADT WOLFENBÜTTEL E. V.

» ERWORBENES ERHALTEN. «

Titel: Spurensuche Heft 16 (2020)
Straßenbahnen in Wolfenbüttel
Ein weiteres Kapitel Wolfenbütteler
Schienenverkehrs-Geschichte

Autor: Jürgen Hunger

Herausgeber: Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e. V.
Kleiner Zimmerhof 4, 38300 Wolfenbüttel

1. Auflage: 500

Layout: Jürgen Hunger, Peter Weselmann

Druck: MEDIA-AFFAIRS, Holzmarkt 2, 38300 Wolfenbüttel

Ein Wort zuvor zur „SpuSu 2020“ – Straßenbahn

Eine neue weitere Spurensuche der Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e.V. liegt vor uns. Ein bislang noch wenig erforschtes Kapitel hat sich der Autor Jürgen Hunger zum Thema genommen: Die Geschichte der Straßenbahn zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel – für Einheimische eine Geschichte, die fast schon ein Menschenleben zurückliegt. 1954 ist die letzte Bahn gefahren. Ich als einer vom Jahrgang 1946 kann mich mit einiger Mühe gerade noch an eine Fahrt damit in die Nachbarstadt erinnern, einige wenige noch erhaltenen Dinge aus dem Zubehör dieses Verkehrsmittels unterstützen diese spärlichen Erinnerungen. Erzählungen der Alt-Wolfenbütteler befeuern meine Erinnerungen dabei – zum Beispiel einige meiner älteren Berufskollegen. Als Studenten der Vermessungstechnik an der TU Braunschweig absolvierten sie zusammen mit den Architektur- und



Bauingenieur-Studenten ihre praktischen Feldmessübungen unter anderem am „Schiefen Berg“ am westlichen Rand des Lechlumer Holzes. Angereist kamen die angehenden Ingenieure mit der Straßenbahn, auf einem der auch vorhandenen Gütertransport-Waggons. Ausgestiegen wurde am „Sternhaus“, der Waggon wartete, bis die Vermessungsübungen beendet waren, die Messlatten, Stative und Winkelmeßgeräte wieder aufgeladen waren - und zurück ging es auf dem Freiluft-Wagen. Ich habe 14 Jahre nach Stilllegung dieser Straßenbahn mein Feldmess-Praktikum in Schönhagen im

Solling absolviert, auch schönes erlebt, aber von den Institutsangehörigen immer hören dürfen: „Dahmals, als wir noch mit der Straßenbahn zum Sternhausberg in Wolfenbüttel gefahren sind ...“

Jürgen Hunger hat nach seiner Arbeit zur Geschichte der hiesigen Eisenbahn im Vorjahr ein zweites Werk innerhalb der Forschungsreihe „Spurensuche“ erstellt. Angedacht war, Eisen- und Straßenbahn in einer Spurensuche unterzubringen. Doch als der Autor Informationen in derart umfangreichem Maße zusammengetragen hatte, musste ein Folgeheft her. Das liegt nun vor Ihnen, verehrte Leser. Das Eisenbahn-Exemplar ist so oft gekauft und gelesen worden wie keine Ausgabe aller Spurensuchen zuvor. Peter Weselmann aus unserer Aktionsgemeinschaft, der vor zwei Jahrzehnten die Idee zu diesen Spurensuchen hatte und jedes dieser Exemplare aufbereitet und druckt, sei an dieser Stelle wie dem Autor auch ein herzliches Dankeschön gesagt. In diesem Jahr sind entsprechend gleich mehr Exemplare angefertigt worden. Denn wer will schon wieder am dritten Tag ausverkauft sein!

Ich wünsche Ihnen, verehrte Leser, nun viel Spaß bei der Lektüre dieses Kapitels Wolfenbütteler Schienenverkehrs-Geschichte.

Dieter Kertscher

Vorsitzender der Aktionsgemeinschaft Altstadt Wolfenbüttel e.V.

Inhalt

Zur Entstehung dieses Heftes	5
1 Entstehungsgeschichte	
1.1 Die Anfänge in Braunschweig als Pferdebahn	6
1.2 Die erste elektrische Überlandbahn nach Wolfenbüttel	8
1.3 Die Nachkriegszeit bis 1954.....	13
1.4 Schneller Bus statt maroder Bahn	19
1.5 O-Bus-Planungen.....	23
2 Strecke und Verkehr	
2.1 Strecke, Haltestellen und Linien	25
2.2 Das Depot Salzdahlumer Straße in Wolfenbüttel	32
2.3 Verworfenene Planungen zum Bahnausbau	36
2.4 Antoinettenruh, Sternhaus und Atzumer Busch im Fahrplan	41
2.5 Gemüse im „Huckepack“-Verkehr und die Post	45
2.6 Umsetzen in der Bahnhofstraße	47
2.7 Straßenbahnpersonal	48
2.8 Reserve-Lazarette in Wolfenbüttel	50
2.9 Unfälle und Karambolagen	51
3 Groschenweise Fahrpreise	52
4 Bahntechnik	
4.1 Ohne Pferd, ohne Dampf und ohne Tretmaschine	56
4.2 Schleswig-Holstein und heilige Therese	63
4.3 Die „Elektrische“ und der Strom	64
4.4 Loch- und Rillenschiene	69
4.5 Kupplung mit Trompetensolo	71
4.6 Kurbel und Bimmel	73
4.7 Antriebe und Achsen	75
4.8 Baustellen	78
5 Modelle	80
6 Anekdoten und Geschichten	82
7 verwendete Quellen	84
8 Ausblick	85
9 Bereits erschienen in der Reihe „Spurensuche“	86

Zur Entstehung des Heftes

Die „Elektrische“ oder auch „Funkenkutsche“ wurde sie von der Bevölkerung genannt. Gemeint ist die (Überland-) Straßenbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel, die im Jahre 1897 ihre Jungfernfahrt als erste und einzige elektrisch angetriebene Bahn absolvierte. Die Betriebszeit währte allerdings nicht sehr lange, denn 1954 wurde der Betrieb wieder eingestellt. Sie fuhr nur in einem Zeitraum von 57 Jahren.

Nicht mehr zeitgemäß und zu langsam hieß es Anfang der 1950er Jahre. Der ab 1954 eingerichteten Buslinie A zw. Braunschweig und Wolfenbüttel konnte man argumentativ wenig entgegenbringen, traf doch alles zu: Der Bus war schneller, moderner und mit den gepolsterten Sitzen auch bequemer und zu Beginn des Aufschwungs der frühen 1950er Jahre gut passend zum Aufleben des Kraftautoverkehrs.

Das elektrisch betriebene Netz wuchs ab 1897 in Folge auch in allen Stadtbezirken der Stadt Braunschweig. Dann kamen die Kriege und die Nachkriegszeiten unter schwierigen Bedingungen. Zunächst wurden Linien gekürzt, gar eingestellt. Dann gab es ein Umdenken und vorausschauende Investitionen. Heute ist die Straßenbahn in Braunschweig eine sog. Stadtbahn im Verbund der öffentlichen Nahverkehrssysteme. Die meisten der Städte, die in den 1950er Jahren ihre Bahn abgeschafft hatten, ärgern sich heute darüber bzw. planen gar deren Wiedereinführung. Allerdings nicht in Wolfenbüttel.

Warum die Straßenbahn bzw. Stadtbahn nach Wolfenbüttel schon lange nicht mehr fährt und warum der Stadtrat von Wolfenbüttel sich so vehement am Anfang der 1950er Jahre gegen eine Weiterführung bzw. gegen eine techn. Überholung einsetzte, erfährt der Leser in diesen Zeilen.

Der Autor hatte sich schon mit den bestehenden Spuren der Eisenbahn in Wolfenbüttel beschäftigt. Spuren der Straßenbahn hat er vereinzelt auch gefunden: Am unteren Ende der Salzdahlumer Straße steht noch das alte Gebäude des Straßenbahn-Depots. Schienenreste? Nein, die gibt es nicht mehr. Aber ein paar Haken, an denen die Fahrleitung zwischen den Häusern in der Langen Herzogstr., in den Krambuden oder im Gr. Zimmerhof aufgehängt war, stecken als Spuren noch in den Hauswänden.

Bücher, Berichte und Aufsätze über die Braunschweiger Straßenbahn gibt es zahlreich. Als Buchautor sei hier besonders Dieter Höltge (†) aus Braunschweig erwähnt. Aus seinem Nachlass durften einige Fotos verwendet werden. Auch innerhalb der Aktionsgemeinschaft wurden von Dieter Kertscher und Dietmar Dolle (†) viele Zeilen über die Bahn erfasst. Aber es gab noch kein eigenständiges Themenheft.

Die betriebsführenden Unternehmen waren im Laufe der Jahrzehnte allesamt in Braunschweig ansässig und die Startpunkte der Linie A lagen in dieser Stadt. Deshalb kann man, wenn auch das Thema Anderes vermutet, für diese Betrachtungen nicht am Lechlumer Holz aufhören. Die Bahn kam eben aus Braunschweig über Melverode → (Klein-) Stöckheim über den Sternhausberg nach Wolfenbüttel und fuhr bis zum Staatsbahnhof, wie er lange hieß.

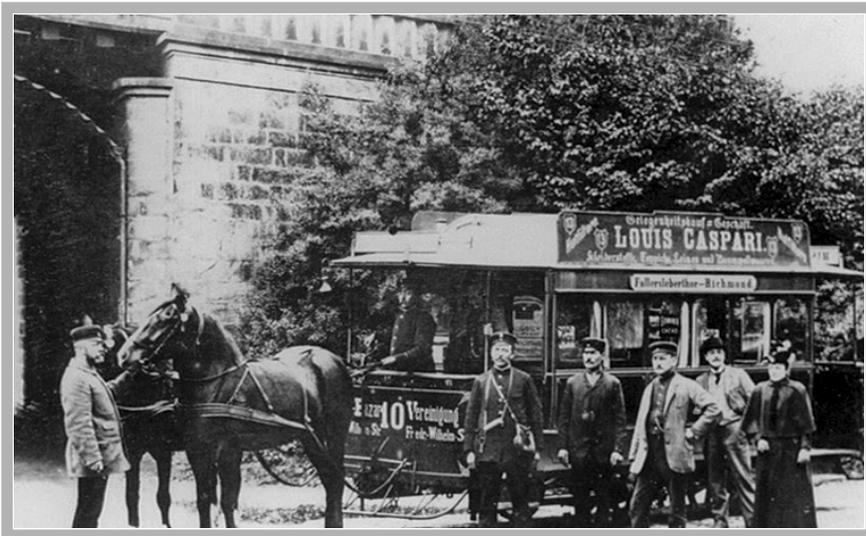
Vom Lechlumer Holz bis in die Innenstadt von Wolfenbüttel, zum Bahnhof und zurück. Das ist trotzdem der Schwerpunkt. Thematisch ergänzt zum Verständnis durch ein wenig Straßenbahntechnik, Heimatkunde und einigen Geschichten rund um die „Elektrische“.

Nun kann man nicht über etwas schreiben, das zu einem Stichtag beendet wurde ohne zu erwähnen, was danach kam. So wurde DIE „A“ (Straßenbahn) abgelöst von DEM „A“ (Omnibus). In zweifacher Hinsicht soll das Thema Bus nicht ausgeschlossen bleiben. Zum einen fährt der Bus seit 66 Jahren zwischen den beiden Städten, zum anderen ist ja der Bezug zu den Büssing-Werken in Braunschweig ein gewaltiges Pfund.

1 Entstehungsgeschichte

1.1 Die Anfänge in Braunschweig als Pferdebahn

Die Geschichte des Personennahverkehrs in Braunschweig begann 1873, als der erste Pferde-Omnibus-Verkehr eingerichtet wurde. Die Verhandlungen zum Bau einer regulären Straßenbahnstrecke reichen bis in das Jahr 1875 zurück, als belgische und britische Unternehmen entsprechende Konzessionen beantragten. Jedoch scheiterten die Gespräche zunächst. Erst 1878 bot James Lesly Waker an, die ersten Linien vom damaligen Braunschweiger Bahnhof zur Infanteriekaserne, vom Bahnhof zum Kreuzkloster und vom Bahnhof nach Schloss Richmond zu bauen.



Braunschweiger
Pferdebahnwagen vor der
Brücke Wolfenbütteler Str.
im Abzweig zum Depot
Richmond.
Foto BSVG

Die Braunschweigische Creditanstalt legte für die zu gründende Gesellschaft „City of Brunswik Tramway Comp.“ Aktien auf. Am 11. Oktober 1879 eröffnete die City of Brunswik Tramway Comp. die erste Pferdebahnstrecke noch auf sog. Lochschienen Bauart EDGE (siehe Kapitel Lochschienen). Dieses System sollte in Braunschweig für den Einsatz bei der Londoner Straßenbahn erprobt werden. Der Brite James Lesly Waker zeichnete dafür verantwortlich. Das Schienensystem bewährte sich jedoch nicht.

**Fahr'n wir so gemütlich auf der Pferdebahn
das eine Pferd, das zieht nicht, das andere ist lahm.
Der Kutscher kann nicht fahren, der Kondukteur nichts seh'n
und alle fünf Minuten bleibt die Karre stehn.**
(Pferdebahnlied)

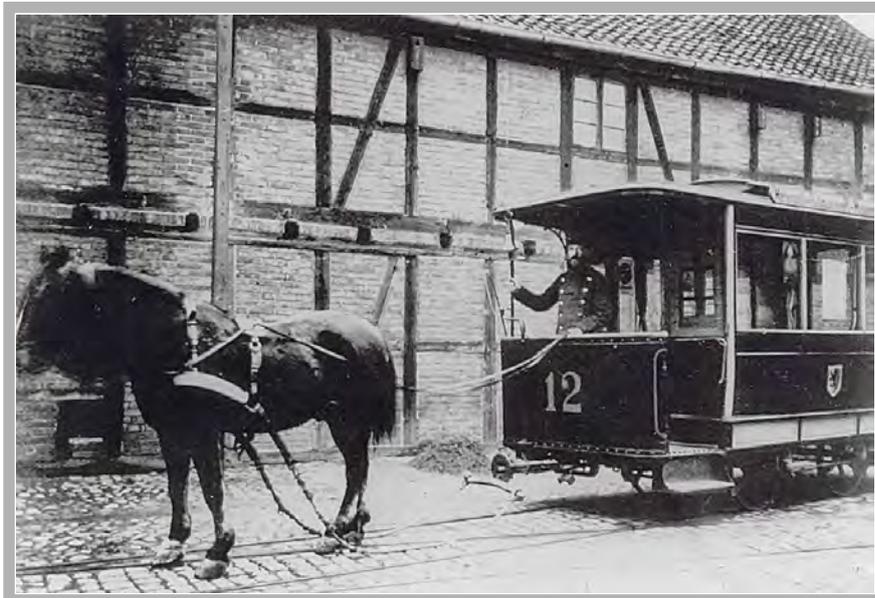
Der Verkehr wurde Anfang 1881 auf allgemein übliche Rillenschienen umgerüstet. Dazu wurden die Pferdebahnwagen mit neuen Achsen mit „normalen“ Spurkranzrädern versehen und weiter eingesetzt. Die Strecke nach Wolfenbüttel war von den Versuchen mit Lochschienen nicht betroffen.

Seit 1872 haben Hannover und 1879 Bremen Pferdebahnen auf Schienen (ohne Löcher) eingesetzt. Am 23. August 1881 gründet das Frankfurter Bankhaus Erlanger & Söhne, das schon Pferdebahnen in Magdeburg, Breslau, Stettin und Hamburg betrieb, mit sieben Braunschweiger Bürgern die **„Straßen-Eisenbahngesellschaft zu Braunschweig“** mit einem Aktienkapital von 600.000 Mark. Sie nahm den Verkehr nach Umbau der Pferdebahnwagen am 1. Juli 1881 wieder auf. Das Streckennetz wurde nun sukzessive ausgebaut, so dass 1896 vier Strecken mit einer Gesamtlänge von 13 Kilometern und mit 110 Pferden betrieben wurden.

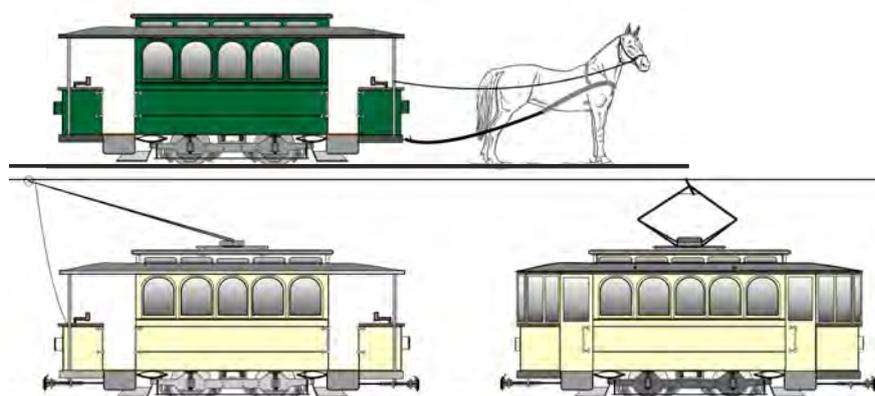


Das ist jetzt nicht in Braunschweig fotografiert. Aber nur mit wenigen Abstrichen kann man sich den Pferdebahnverkehr genauso vorstellen.
Foto Slg. J. Hunger

Im November 1895 erhielt dann die Gesellschaft in Vorverhandlungen die Genehmigung zur Einführung des elektrischen Betriebs für die innerstädtischen Linien und für die Linie nach Wolfenbüttel. 1904 fährt dann die letzte Pferdebahn in Braunschweig.



Pferdebahnwagen Nr. 12.
Foto BSVG

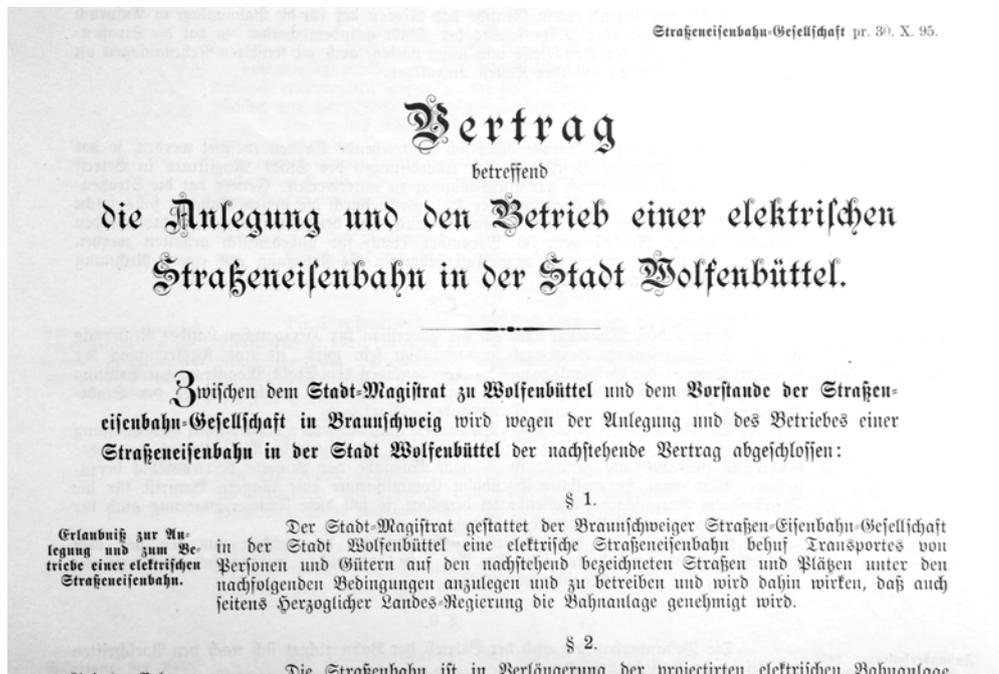


Von der Pferdebahn zur „Elektrischen“.
Verwandlung durch Umbau

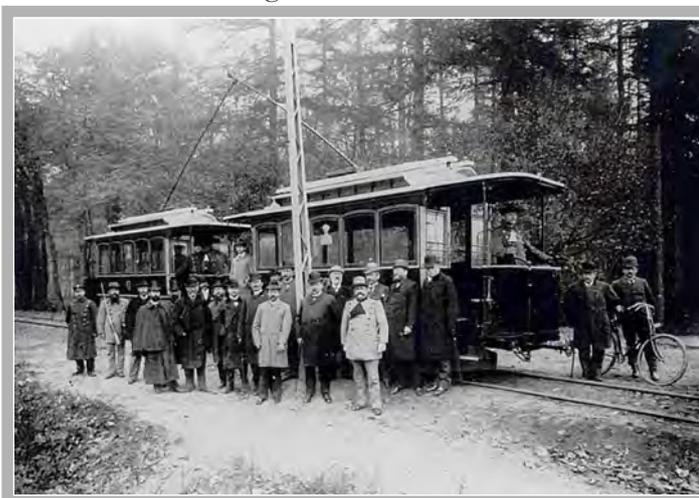
1.2 Die erste elektrische Überlandbahn nach Wolfenbüttel

Im November 1896 erhielt die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft Braunschweig die Genehmigung zur Einführung des elektrischen Betriebs für die innerstädtischen Linien (bis dato als Pferdebahn), aber auch für die Verbindung in das nahegelegene Wolfenbüttel.

Am 16. Mai 1881 hat in Berlin-Lichterfelde die erste elektrische Straßenbahn der Welt den Betrieb aufgenommen, Hannover folgt 1893, Hamburg 1894. In Braunschweig dauerte es - wie üblich - etwas länger. Warum? Es musste noch vieles im Vorfeld geklärt bzw. geregelt werden. Die Elektrizitäts-AG vormals Schuckert & Co musste 1894 die Lage der Gleise in Straßennähe und Abstand vom Fußweg, den Mastabstand von 40 m in der Geraden, die Fahrdrathöhe 6m mit max. Durchhang von 50 cm genauestens beschreiben und genehmigen lassen. Weiterhin wurden eingeholt die Einverständniserklärungen der Bürger, „daß die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft an den Häusern Isolatoren, Rosetten anbringt, welche zur Herstellung der oberirdischen Stromzuführung der elektrischen Bahn erforderlich sind, die auch zur Befestigung von Drähten dienen dürfen aber nicht zur Stromleitung selbst benutzt werden“ (NLA WO, 34 N5, Nr. 956)



Nach der Erteilung von 4 notwendigen Konzessionen und der Genehmigung 1895 zum Bau fahren dann auch 1897 in Braunschweig endlich elektrische Straßenbahnen quer durch das Lechlumer Holz auf



Abnahmefahrt am 28.10.1897 mit Zwischenhalt im Lechlumer Holz. Zur Sicherheit soll noch eine Pferdebahn hinterhergefahren sein.
Foto: Slg. D. Dolle

bes. Bahnkörper. Man einigt sich auf den Bau der Elektrischen Straßenbahn zunächst in der Nachbarstadt Wolfenbüttel, nachdem wegen der Verschandelung der Straßen mit „Drähten“ zu lange diskutiert wurde. In dem Vertragswerk wurde eine Laufzeit von 50 Jahren verabredet, d.h. es besteht die Gültigkeit bis 1947. Zwischen 1894 und 1897 errechneten Fachleute der AEG 2,7 Mio. Mark für das Stadtnetz mit Gleisen, Fahrzeugen, Leitungen, Kraftnetz und Depots. Hinzu kamen allein für die Strecke nach Wolfenbüttel ca. 780.000 Mark, zzgl. der anteiligen Kosten für den Betriebsbahnhof Richmond, also insgesamt 3,5 Mio. Mark.

Die Berliner Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) führte Bau- und Elektrifizierungsarbeiten durch. (Anm.: und war sogar bis 1960 Lieferant aller elektrischen Ausrüstungen). Es dauerte dann nur sechs Monate, bis der erste Motorwagen mit Gästen aus Mitgliedern des Eisenbahnkommissariats, des Staatsministeriums und des Magistrats elektrisch in Richtung Wolfenbüttel fahren konnte, allerdings zur Enttäuschung derer, die in der Innenstadt auf die Bahn warteten, nur bis zum Grünen Platz bzw. zum Herzogtor.



Blick in die Lange Herzogstr. von den Krambuden her, ca. 1905
Foto: Slg D. Dolle

Die Zentrale für die elektrischen Bahnen befand sich unweit von Richmond im Depot Eisenbütteler Straße. Dort entstanden Kraftwerk, Betriebsbahnhof und Hauptwerkstatt. Die Jungfernfahrt fand am 28.10.1897 statt als erste elektrisch betriebene Straßenbahn ab 14.06 Uhr ab Augusttor mit acht Triebwagen im 12-Minutentakt nach Wolfenbüttel.



Postkarte um 1900. Foto: Slg. D. Dolle

Die Bevölkerung war „elektrisiert“, es wurde das „Volksfest der Elektrischen“ gefeiert, die von der Bevölkerung den liebevollen Beinamen „Funkenkutsche“ erhalten hatte. Sie läutete von Beginn an eine Erfolgsgeschichte ein. Gelobt wurden in den Tageszeitungen der folgenden Tage vor allem der Komfort der Fahrzeuge und das „enorme“ Tempo. Während in der Stadt eine Höchstgeschwindigkeit von 12 bis 15 Kilometern pro Stunde galt, wurde außerhalb der Stadtgrenzen mit dem enormen Tempo von 25 Stundenkilometern gefahren. Gleich am ersten Tag zählte die Elektrische 1.722 Fahrgäste. Am folgenden Sonntag sollen

Menschentrauben Haltestellen und Wagen belagert haben. Man zählte sage und schreibe 7.640 Fahrgäste an diesem Tag. Wer davon nach Wolfenbüttel fuhr, ist schwer auszumachen, aber: Beliebtes Ausflugsziel war das Ausflugslokal „Sternhaus“ im Lechlumer Holz, das extra für diesen Zweck gebaut wurde.

Bahn im Dunkeln

Bereits nach wenigen Betriebsjahren trat die Stadt Wolfenbüttel mit einem Wunsch an die Betriebsgesellschaft heran, die unbeleuchteten und dunklen Haltestellen – besonders die am Herzogtor – mit Glühlampen auszurüsten. Das sei nicht möglich war die Antwort, weil dort die Spannung um ca. 150 Volt schwankt und das würde keine Glühlampe aushalten. 1925 wurde die Stadt erneut zum gleichen Thema aktiv, weil keine Maßnahmen ergriffen wurden.

Die Bahn im ersten Weltkrieg

Da viele Fahrer und Schaffner an die Front des begonnenen Krieges 1914 mussten, gab es den Antrag, weibliche Schaffner einzustellen. Zugestimmt hatten die Herzöglische Polizeidirektion und die Stadtverordneten. Ab 1915 wurde die Elektrische auch zum Transport Verwundeter eingesetzt, so zum Sternhaus, das als Hilfs-lazarett eingerichtet wurde. Lazarettzüge der Reichsbahn erreichten den Bahnhof in Wolfenbüttel. Auf dem Bahnhofsvorplatz wurden die Verwundeten umgeladert und zum Lazarett gefahren.



Bahnhofstraße und Hotel Kronprinz um 1900
Sammlung Hermsdorf



Die „Lange“,
Postkarte um 1900
Slg. D. Dolle

Prozesse ohne Ende?

Zwei Beispiele seien hier aufgeführt, dass es zwischen den Braunschweigern und den Wolfenbüttelern im Hinblick auf die Straßenbahn in den ersten Betriebsjahren doch nicht immer so reibungslos funktionierte, wie es den Anschein hatte:

Beispiel 1:

1910 klagte der Stadtmagistrat von Wolfenbüttel (Klägerin) gegen die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (Beklagte) wegen eigenmächtiger Fahrplanänderungen ohne die Stadt zu informieren. Sie führte einen Rückgang der Fahrgastzahlen an (Anm. an anderer Stelle wurde begründet, dass wegen schlechtem Fahrkomfort durch Rütteln, Schlagen und Wanken der Fahrzeuge lieber die Eisenbahn genommen werde) und dünnte daraufhin den Fahrplan aus.