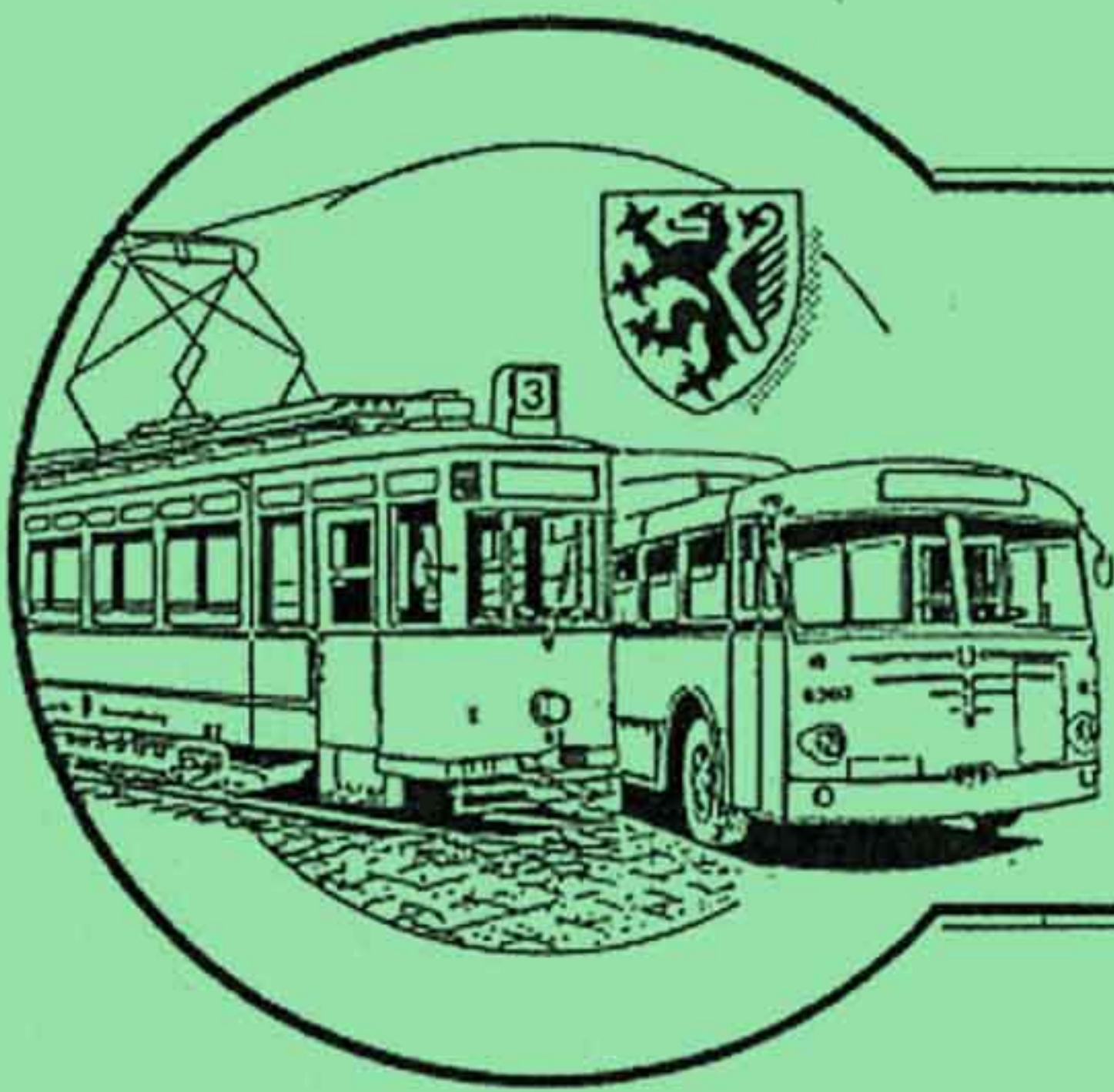


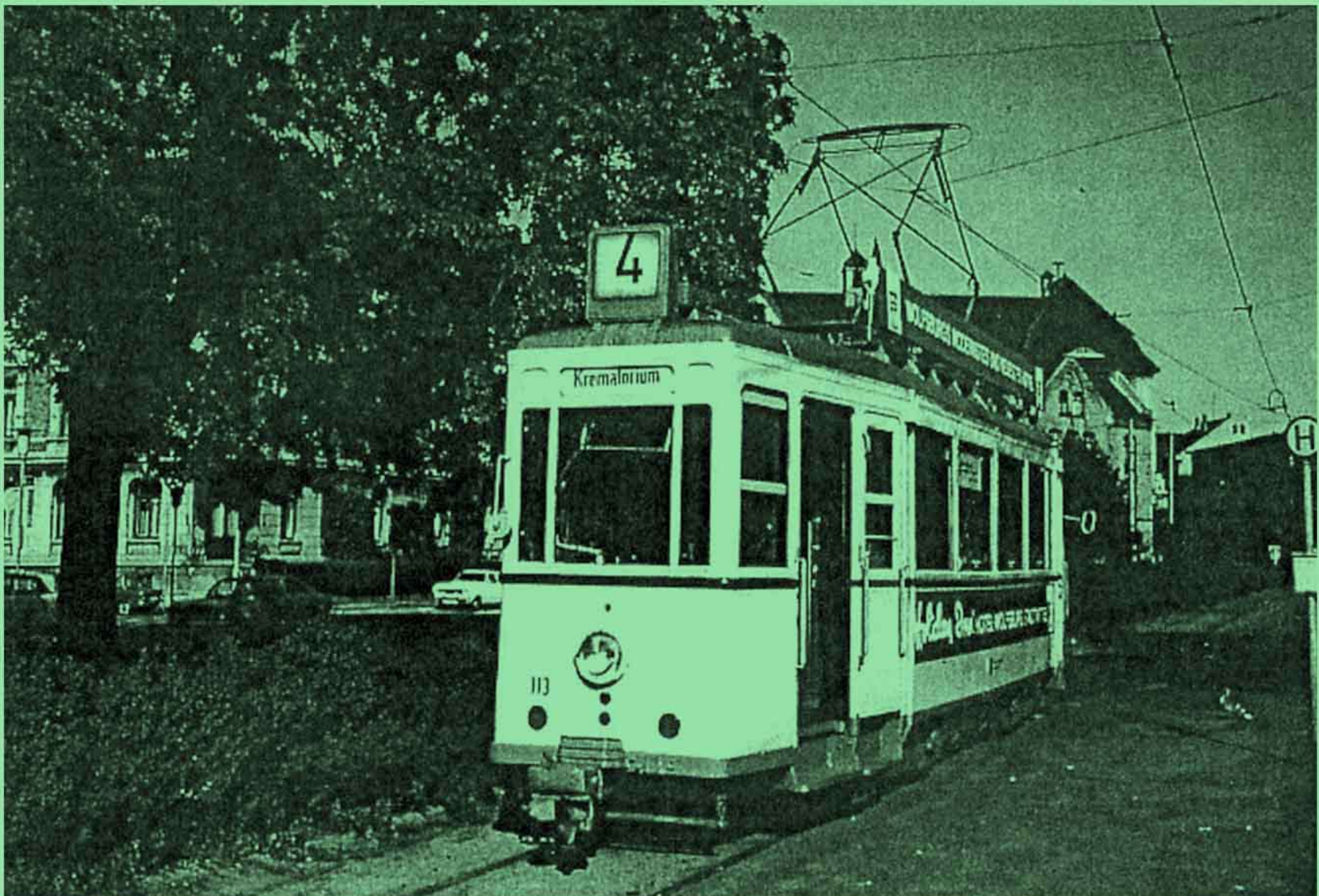


---

# Braunschweiger

Interessengemeinschaft  
Nahverkehr e.V.

---



Ausgabe 3/2001

7. Jahrgang

---

Mitteilungsblatt der Braunschweiger  
Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

## Inhalt

|                                                                          |          |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|
| Terminkalender                                                           | Seite 3  |
| Impressum                                                                | Seite 3  |
| Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs                               | Seite 4  |
| Sonstiges                                                                | Seite 4  |
| Neue Nachtlinien                                                         | Seite 4  |
| Berichte aus dem Verein                                                  | Seite 6  |
| Tagung „Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr“ dieses Jahr in Wien | Seite 6  |
| Besichtigung bei Siemens-Duewag in Uerdingen am 23.07.2001               | Seite 11 |
| Rückblick                                                                | Seite 12 |
| Die Depots der Braunschweiger Straßenbahn 4. Wolfenbüttel                | Seite 12 |
| Die Bauchreklamen und Totalwerbungen der 73er Straßenbahnen              | Seite 18 |
| Auf der Straßenbahn                                                      | Seite 20 |

**Titelbild:** Tw 113 auf dem Lessingplatz noch im Liniendienst. Später war dieses Fahrzeug als Wagen 1 in der Phantasielackierung rot/grau unterwegs. Vor wenigen Tagen hat er jedoch sein altes Farbkleid zurückerhalten (ebenso der entsprechende Bw).

## Terminkalender der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.:

|                   |                                                                                                                              |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sonntag, 09.09.01 | Tag des offenen Denkmals, Info-Stand und Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen, Betriebshof Altewiek, 10 Uhr bis 17 Uhr |
| Freitag, 14.09.01 | Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof                                                                                    |
| Freitag, 12.10.01 | Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Betriebshof Altewiek (Technischer Dienst/Fahrzeugpflege)                                       |
| Freitag, 09.11.01 | Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof (u. a. Planung der Nikolausfahrten 2001)                                           |
| Freitag, 09.11.01 | Redaktionsschluß für BIN-Info 4/2001                                                                                         |
| Freitag, 07.12.01 | Mitgliedertreffen, 15.30 Uhr, Betriebshof Altewiek, Vorbereitung der Nikolausfahrt (Schmücken der Bahn, Packen der Beutel)   |
| Samstag, 08.12.01 | 10.00 Uhr, 12.00 Uhr und 14.00 Uhr, Nikolausrundfahrt                                                                        |
| Samstag, 08.12.01 | 19.30 Uhr, Ort N.N., BIN-Weihnachtsfeier                                                                                     |
| Sonntag, 06.01.02 | Neujahrswandfahrt, 10.15 Uhr, Hauptbahnhof, Bahnsteig D                                                                      |
| Freitag, 11.01.02 | Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof                                                                                    |

### 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.

E-Mail-Adresse: [bs-interessengemeinschaft@gmx.de](mailto:bs-interessengemeinschaft@gmx.de)

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

Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe: Dieter Höltge, Thomas Kammeyer, Annette Meschkat, Dirk Rühmann, Jörg Voigt.

BIN-Info Heft 3/2001 vom 14.09.2001 - Auflage: 100

Abonnementspreis jährlich 18,- DM (9,20 EUR) einschl. Porto

# Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs

## Sonstiges

### Neue Nacht-Linien

von Thomas Nabert

Mit dem Fahrplanwechsel zum 06.08.2001 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG neue *Nacht-Linien* eingeführt. Sie verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor zahlreichen Wochenfeiertagen. Das Netz wird ausschließlich mit Omnibussen bedient, wobei sich die Strecken am Tagesnetz orientieren, jedoch teilweise mit Abweichungen und Erweiterungen versehen sind. Sofern Abweichungen vorliegen, wird der Tagesliniennummer ein „N“ davorgesetzt. Die Abfahrten erfolgen in den Nächten von Freitag auf Samstag um 1.30 Uhr und in den Nächten von Samstag auf Sonntag um 1.30 Uhr und 2.30 Uhr ab Rathaus.

Folgende Linien verkehren:

- N407 Harxbüttel – Thune - Wenden – Rühme – Veltenhof – Stadion – Hamburger Straße – Rathaus – Fr.-Wilh.-Platz – Weststadt – Broitzem – Stiddien – Timmerlah
- N408 Rathaus – Gliesmarode – Volkmarode – Dibbesdorf – Schapen – Weddel
- N411 Lamme – Kanzlerfeld – Lehndorf – Rudolfplatz – Radeklint – Rathaus – Jasperallee – Hauptbahnhof – Bebelhof – Heidelberg – Mascherode – Südstadt
- 412 Rathaus – Leonhardplatz – Krematorium – Rautheim – Lindenbergssiedlung – Südstadt
- N413 Hondelage – Querumer Forst – Querum – Riddagshausen – Kastanienallee – Rathaus – Europaplatz – Gartenstadt – Rüningen – Leiferde – SZ-Thiede – Geitelde  
*Anmerkung: Aus Richtung Rüningen/Gartenstadt kommend fahren die Busse über die Haltestelle „Am Jödebrunnen“ zum Rathaus*

- N416 Völkenrode – Watenbüttel – Ölper – Amalienplatz – Sackring  
– Madamenweg – Rathaus – Jasperallee – Schuntersiedlung  
– Kralenriede – Bienrode – Waggum – Bevenrode
- 421 Rathaus – Hauptbahnhof – Meverode – Stöckheim – Wolfen-  
büttel, Kornmarkt  
*Anmerkung: Busse fahren nicht über die Haltestellen  
„Stadthalle“ und „Hauptpost“*
- 450 Europaplatz – Alt Lehdorf – Denstorf – Wedtlenstedt –  
Vechelade - Vechelde  
*Anmerkung: Anschluß mit N411 am Radeklint  
Fährt nur freitags und samstags um 1.33 Uhr  
ab Europaplatz  
Busse fahren bei Bedarf weiter in die Ortsteile  
der Gemeinde Vechelde (Wahle, Sierße,  
Bettmar, Liedingen, Köchingen, Bodenstedt,  
Vallstedt, Alvesse, Wierthe, Sonnenberg, Groß  
Gleidingen)*
- 462 Krematorium – Klein Schöppenstedt - Cremlingen  
*Anmerkung: Anschluß mit der 412 am Krematorium  
Fährt nur samstags um 1.42 Uhr ab Kremato-  
rium  
Busse fahren bei Bedarf nach Veltheim und in  
die Ortsteile der Gemeinde Cremlingen (Hor-  
dorf, Schandelah, Gardessen, Abbenrode,  
Schulenrode, Hemkenrode, Destedt)*

## Berichte aus dem Verein

### Tagung „Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr“ dieses Jahr in Wien

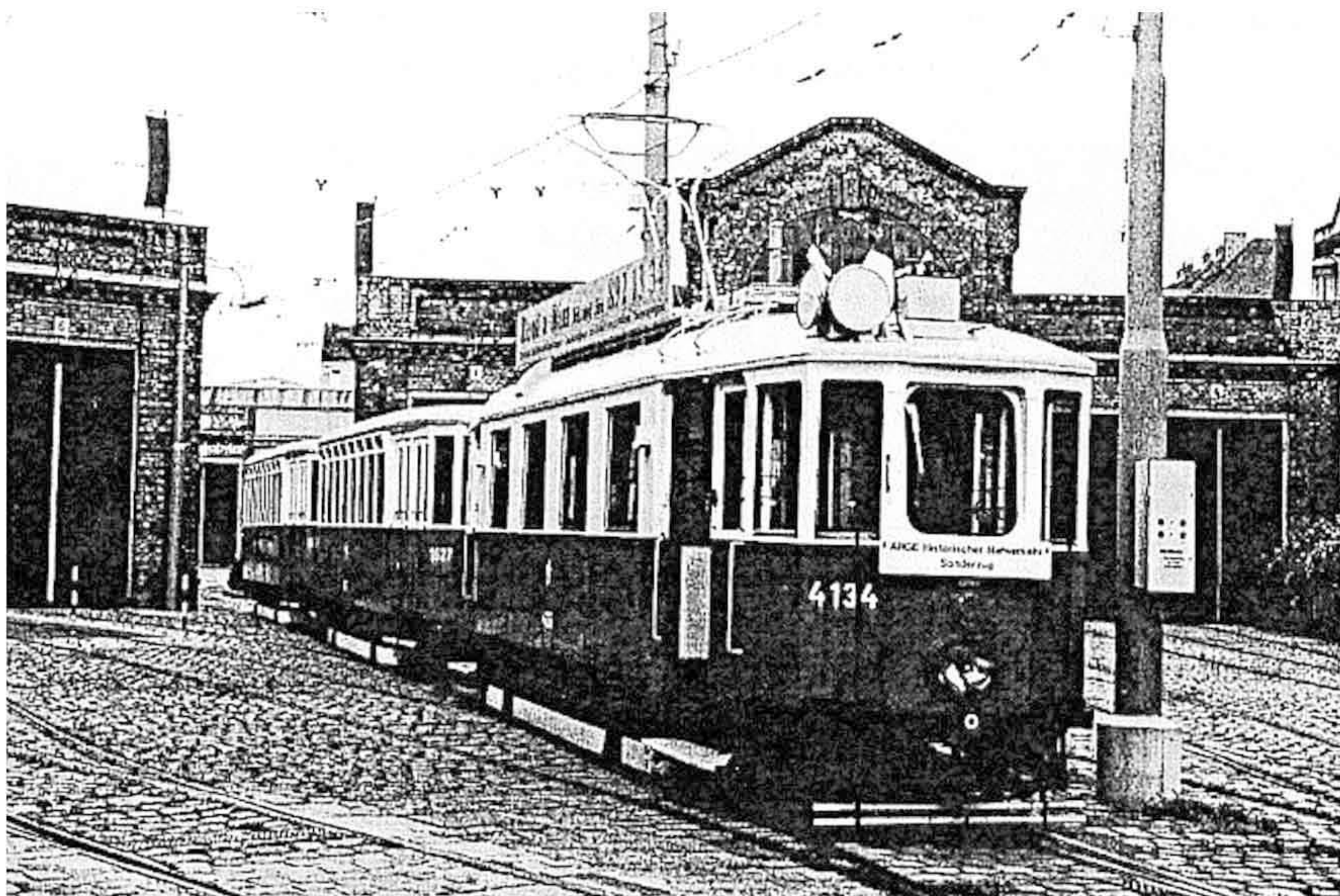
von Thomas Kammeyer

„Mit neuen Ideen ins Dritte Jahrtausend“ war das Motto der Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr (AHN), deren alljährlich stattfindende Tagung in diesem Jahr in Wien zu Gast war. Vom 17. bis 20. Mai fanden sich zur nunmehr 13. Zusammenkunft 115 Delegierte von 47 Vereinigungen aus fünf Nationen in der Donaumetropole zum Erfahrungsaustausch zusammen. Neben den Vorträgen wurde auch wieder ein interessantes Rahmenprogramm mit Exkursionen geboten, um einen Einblick in die Arbeit des gastgebenden Vereins und des ansässigen Verkehrsbetriebs zu geben.

Ursprünglich gegründet wurde die AHN am 24. Mai 1989 von einigen Vereinen (Nürnberg, Karlsruhe, München, Kassel, Mannheim, Augsburg und Bremen) als „Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr Deutschlands“, deren Ziele vor allem im gegenseitigen Erfahrungsaustausch und in der Organisation regelmäßiger Treffen zwecks Förderung der Zusammenarbeit untereinander begründet lagen. Inzwischen aufgegeben wurde das ursprüngliche Konzept der Vereinigung, nur Vereine bestehend aus Mitarbeitern von Verkehrsbetrieben aufzunehmen. Man hat erkannt, daß durchaus auch rein vereinsrechtliche Organisationen Beachtliches bei Erhaltung oder sogar Betrieb von historischen Fahrzeugen zu leisten vermögen. Auch der Mauerfall tat ein Übriges, um den ursprünglich gesteckten Rahmen zu sprengen. So kam es 1994 zur Umbenennung mit dem Kürzel „AHN“ und bis heute sind etwa 80 Vereinigungen aus neun Ländern unter diesem Dach zusammengeschlossen. Unser Verein war hier ebenfalls vertreten, darum soll an dieser Stelle ein kleiner Abriß des Programms folgen.

Nach dem Empfang der Teilnehmer im Besucherforum der „Wiener Linien“ wurden ausführlich der Verkehrsbetrieb „Wiener Linien GesmbH & Co KG“ und die „AG der Wiener Lokalbahnen“ durch die jeweiligen Direktoren im Vortrag vorgestellt. Auch das weit über die Landesgrenzen hinaus bekannte Wiener Straßenbahnmuseum war eines der Themen: In dem als Dienststelle der Wiener Linien betriebenen Museum (ehemalige Straßenbahnremise „Erdberg“) befinden sich ausschließlich Fahrzeuge der Wiener Straßenbahn, Wiener Stadtbahn und des Wiener

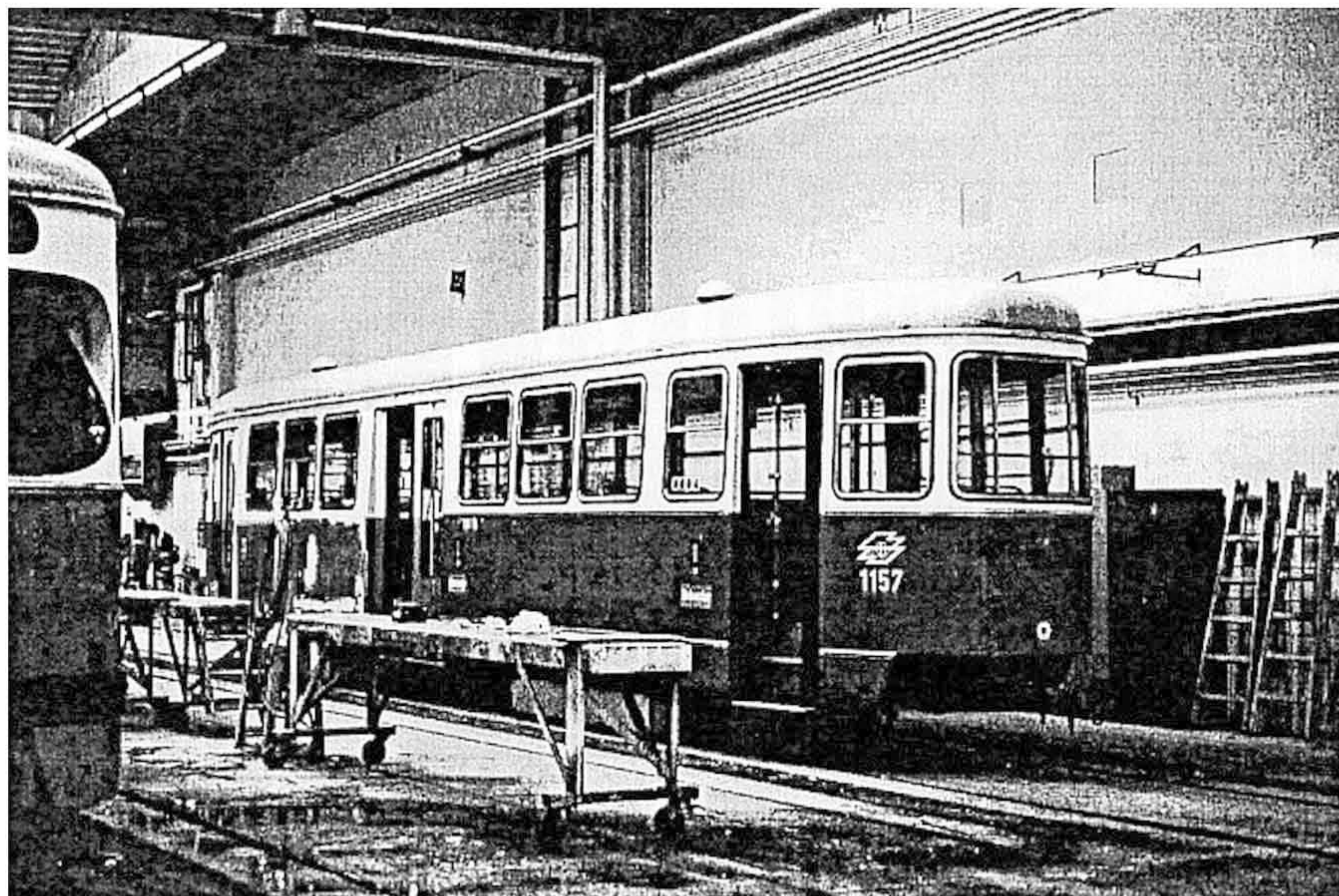
Autobusbetriebes, deren Eigentümer die Wiener Linien einerseits und zwei private Vereine (einer davon unser gastgebender Verein VEF mit 7 Tw und 6 Bw) andererseits sind. Die derzeit 94 historischen Fahrzeuge befinden sich größtenteils in betriebsfähigem Zustand.



Einer der Transfer-Züge für die Tagungsteilnehmer, hier auf dem Gelände des Wiener Straßenbahnmuseums. Der Tw, Typ M, ist vom Baujahr 1929, die Bw Baujahr 1911 und 1910.

In einem weiteren Referat präsentierte sich der gastgebende Verein (Verband der Eisenbahnfreunde, VEF, Arbeitsgruppe Straßenbahn). Als wichtigstes Ziel wird hier vor allem die Bewahrung und betriebsfähige Erhaltung von Originalfahrzeugen für die Nachwelt genannt. Für Sonderfahrten mit Personal des Vereins befinden sich außer den vereinseigenen Fahrzeugen im Museum noch einmal 7 Tw und 6 Bw als Betriebsfahrzeuge in der Obhut des VEF, die entweder schon als Duplikate im Museum hinterstellt sind oder eine nicht ganz so große historische Bedeutung haben. Diese Fahrten sind inzwischen unter dem Slogan „Rent A Bim“ fester Bestandteil des Wiener Fremdenverkehrs geworden. Auch an den meisten Festveranstaltungen der „Wiener Linien“ ist der Verein in Ausstellungen oder im Zubringerverkehr beteiligt.

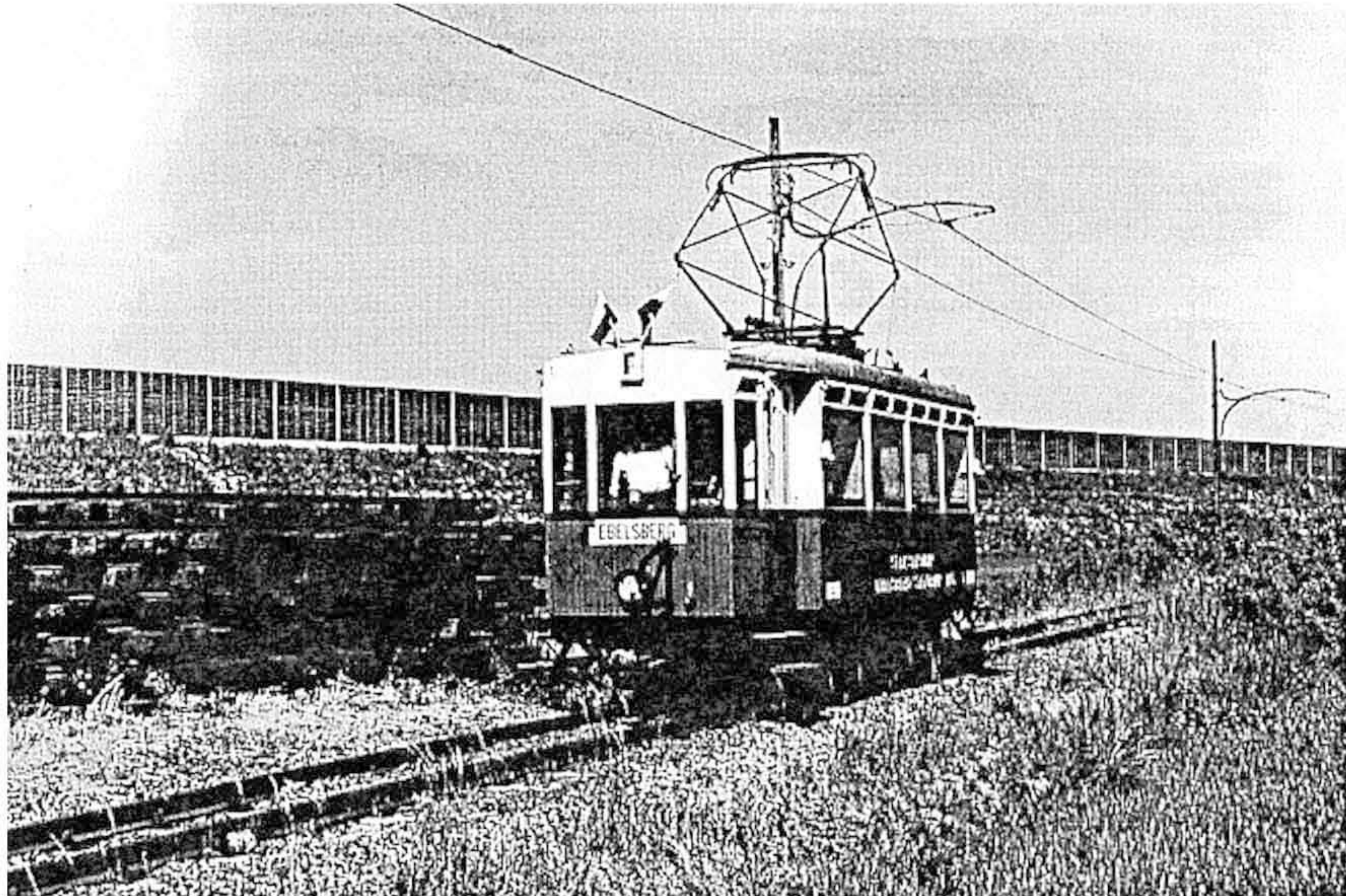
Die wichtigsten Neuerungen im Steuerrecht für Vereine waren ein weiterer Vortragspunkt, dargestellt von den Bergischen Museumsbahnen (BMB). - Unter der Überschrift „Wir Straßenbahnfreunde und der Rest der Welt“ machte sich der Verein Tram-Museum-Zürich (TMZ) einige Gedanken zur Öffentlichkeitsarbeit. - Von den Stuttgarter Historischen Straßenbahnen (SHB) wurden Überlegungen zur Präsentation und Vermittlung von Nahverkehrsgeschichte angestellt.



Der typische Wiener Beiwagen in der Zentralwerkstätte erweckte beim Braunschweiger Besucher doch gewisse Erinnerungen ...

Der zweite Tag stand ganz im Zeichen von Besichtigungen: Die Zentralwerkstätte lud zum sehr ausführlichen Rundgang mit fachlich kompetenten Führern ein. Ebenso das Straßenbahnmuseum mit seinen drei Ausstellungshallen, dessen Besuch nur empfohlen werden kann. Am dritten Tag zeigten die beiden Referenten des „Club Florianerbahn“ (CFB) in ihrem Vortrag neue Wege auf. Getreu dem diesjährigen Tagungsmotto erläuterten sie unter der Überschrift „Synergie und Nutzen durch Aufgabenteilung zwischen Verein und Firmen“ ihr Konzept einer EU-konformen Trennung von (Museums-) Betrieb und Infrastruktur auf der Museumsstrecke St. Florian – Ebelsberg. Der „Club Florianerbahn“ ist dort zuständig für den touristischen Fahrbetrieb, Restaurierung bzw.

Wartung der historischen Straßenbahnfahrzeuge und Organisation/Unterstützung von Veranstaltungen. Die „Florianer-Bahn Forschungs- und Errichtungsges.mmbH“ kümmert sich um die Instandhaltung/Erweiterung und Vermarktung für Forschung und Entwicklung der „hauseigenen“ Strecke und die Zurverfügungstellung der dafür notwendigen Anlagen und Maschinen. Und als Drittes existiert die „Florianer-Bahn Service GmbH“, die materielle und personelle Unterstützung bei der Streckensanierung (z. B. durchgehend verschweißtes Gleis St. Florian – Ebelsberg) leistet und Spezialwerkzeuge zur Verfügung stellt.



Das ist sie, die Florianerbahn, hier an der derzeitigen Endstelle Pichling-See bei Ebelsberg. So futuristisch, wie im Vortrag gehört, sieht es allerdings nicht aus.

Vom Verein „Linie D“, Düsseldorf wurde der „Einstieg in den E-Commerce“ für Charterverkehr und Stadtrundfahrten umrissen; das heißt, Fahrkarten und Buchungen für Sonderfahrten können hier bereits über das Internet gebucht werden. – Nachmittags dann ein Leckerbissen für die Omnibusfreunde: Mit historischen Bussen der Baujahre 1949 bis 1970 ging es in Serpentina über die Höhenstraße auf den Kahlenberg, um von dort aus eine schöne Aussicht auf die Stadt Wien zu genießen.



Mit diesen vier historischen Omnibussen wurde eine Fahrt auf den Kahlenberg unternommen.

Natürlich durfte auch ein Besuch des Prater mit Riesenradfahrt nicht fehlen. Eine Sonderfahrt mit zwei Dampfzügen der Liliputbahn rundete das Programm ab.

Sonntagvormittag stand ganz im Zeichen der Wiener Lokalbahn. Nach einer Streckenbereisung eines Teils ihrer Strecke von Wien in die Kurstadt Baden mit historischem Triebwagen konnte dann die WLB-Remise Wolfganggasse ausgiebig erkundet werden.

Den Transfer der Tagungsteilnehmer zu den Exkursionen oder dem Rahmenprogramm leistete der VEF natürlich mit seinen historischen Straßenbahngarnituren der Baujahre 1913 bis 1963. Und auch der gesellige Teil kam nicht zu kurz, bei denen noch so mancher Denkanstoß von Gleichgesinnten mit nach Hause genommen werden konnte.

## **Besichtigung bei Siemens-Duewag in Uerdingen am 23.07.2001**

von Annette Meschkat

Nach längerer Vorbereitungszeit war es uns am Montag, den 23.07.2001, endlich möglich, eine Werksbesichtigung bei Siemens-Duewag in Uerdingen vorzunehmen. Mit sechzehn Teilnehmern wurden wir von Herrn Heinz-Dieter Schmitz aus Köln herzlich begrüßt und erhielten bei einer Tasse Kaffee im Verwaltungsgebäude von Herrn Bernhard Schmidt, Leiter der Sparte Light Rail, eine kurze Einführung über das Unternehmen, die Sparte Light-Rail und den Standort Uerdingen.

Die Produktion der Straßenbahnen war erst wenige Monate zuvor von Düsseldorf nach Uerdingen auf das dortige Werksgelände übergesiedelt. Dabei wurde eine deutliche Veränderung der Arbeitsabläufe vorgenommen. Oberstes Ziel ist es nun, die Bahnen so kurz wie möglich auf dem Betriebsgelände verweilen zu lassen. Daher werden die einzelnen Module des Combino im Baukastensystem fertig montiert und auch von innen fertig ausgestattet, so daß zum Schluß nur noch die Kopplung der Kopf-, Fahrwerk-, Mittel und Gelenkmodule erfolgt und nach dem Abnahmetest die Bahn das Gelände verlassen kann. (Früher erfolgte der Innenausbau bei bereits gekoppelter Bahn durch die schmalen Türöffnungen.) Diese Vorgehensweise wurde von der Busproduktion abgeschaut und bewirkt, daß die Lagerhaltung erheblich reduziert werden kann. Die notwendigen Materialien werden aus dem Lager erst in die Montagehalle geliefert, wenn dort das entsprechende Modul zusammengebaut wird. Auch die Zulieferfirmen werden auf diese just-in-time-Lieferung verpflichtet, um die Lagerhaltung vor Ort gering zu halten. Mit dieser grundlegenden Änderung der Arbeitsabläufe wurde schon eine Steigerung der Produktivität um mehr als 30 % erreicht.

An diese Ausführungen schloß sich eine ausführliche Führung über das Betriebsgelände an. Dort waren die Module des Combinos für Düsseldorf und Basel in verschiedenen Bauphasen zu sehen. Ein siebenteiliger Combino für Basel befand sich bereits kurz vor der Endabnahme und durfte von uns auch von innen besichtigt werden. Anschließend stand uns Herr Schmidt bei einem kleinen Imbiß noch Rede und Antwort zu unseren Fragen, bevor wir die Heimreise antraten.

## Rückblick

### Die Depots der Braunschweiger Straßenbahn

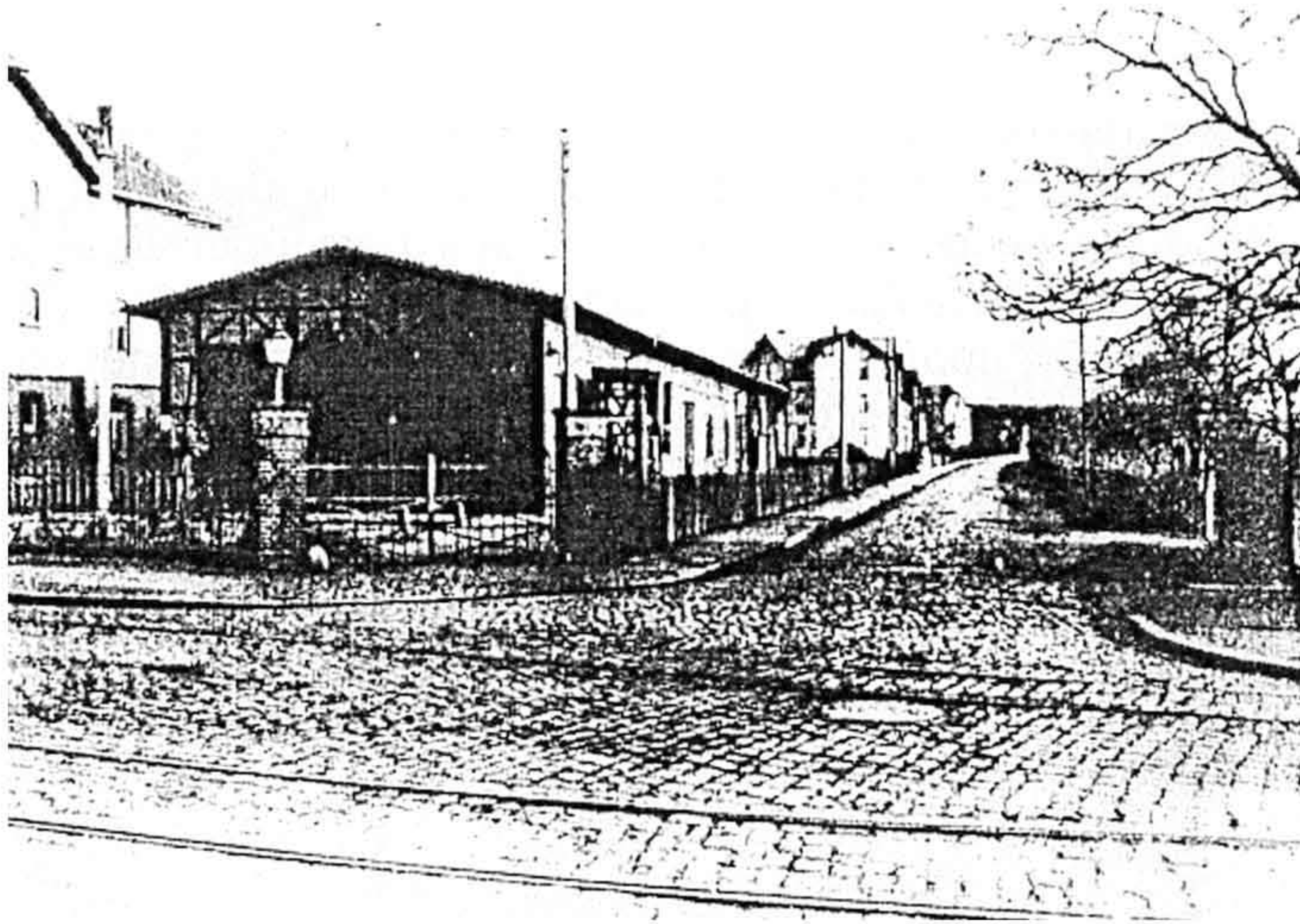
#### 4. Wolfenbüttel

von Dieter Höltge

In den Verträgen zum Bau und Betrieb der elektrischen Straßenbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel zwischen der AEG und der Stadt Braunschweig war die Bauausführung im Einzelnen geregelt, z. B. Gleislage, Schienenprofile, Auspflasterung, Masten usw. Nur vom Bau eines Depots in Wolfenbüttel war nirgends die Rede. Irgendwo stand etwas von einem hölzernen Schuppen für zwei Wagen auf einem Pachtgrundstück. Offenbar glaubte man, die Linie vom damaligen, gleichzeitig eröffneten Hauptdepot an der Eisenbütteler Straße bestücken zu können. Da aber erfahrungsgemäß der Verkehr am Morgen zur größeren Stadt und abends umgekehrt verläuft, war die Einrichtung einer Wagenhalle in Wolfenbüttel unabweisbar geworden, wollte man nicht erhebliche Leerkilometer in den Tagesrandlagen von und nach Richmond in Kauf nehmen. Hinzu kam, daß alsbald zwischen den Städten der Güterverkehr aufgenommen wurde, der in Wolfenbüttel einen Standort verlangte.

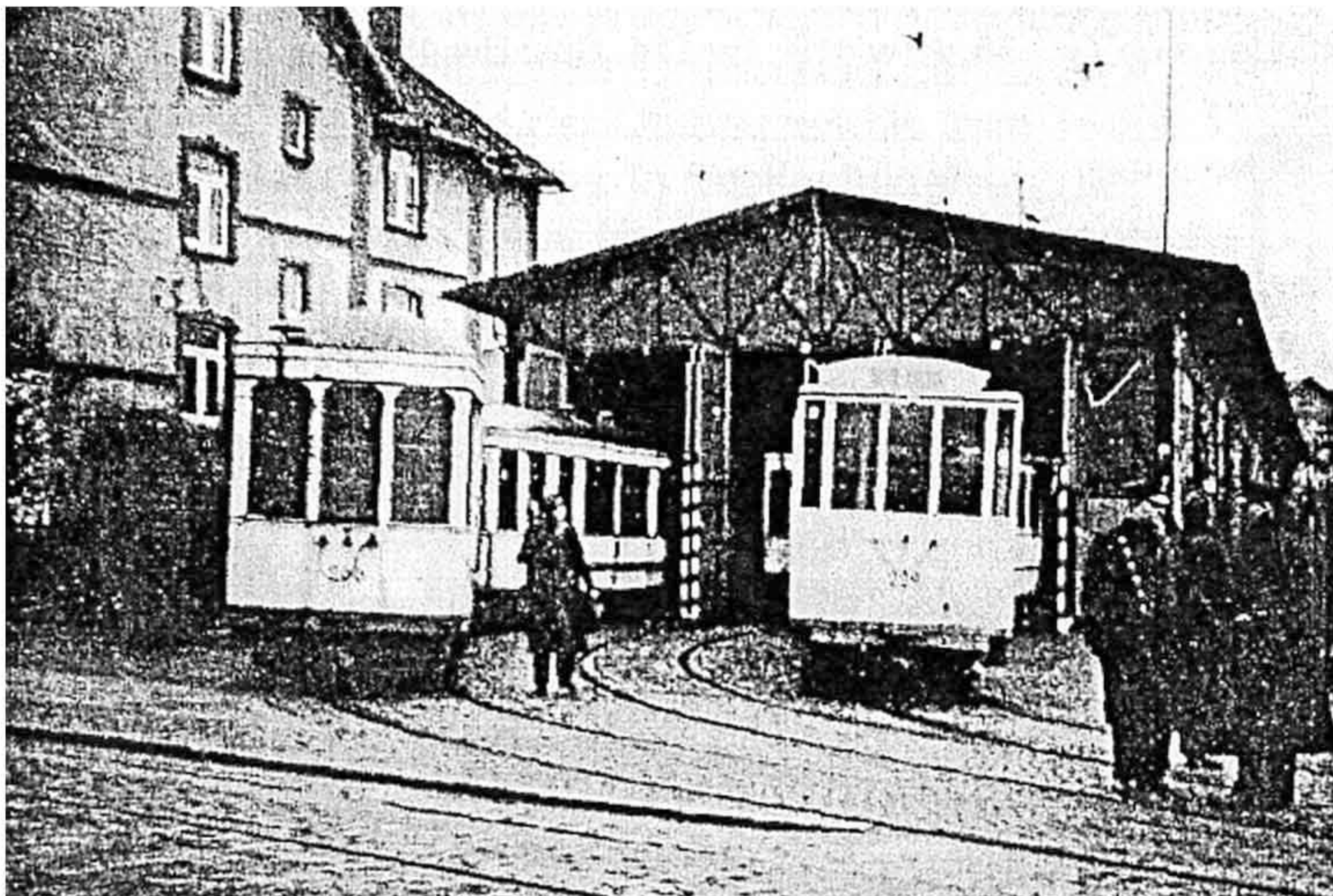
So kann man davon ausgehen, daß bis zur Jahrhundertwende der Bau des Straßenbahndepots in Wolfenbüttel am Neuen Weg/Ecke Salzdahlumer Straße fertiggestellt war. Es handelt sich auf dem 1251 m<sup>2</sup> großen Grundstück um eine 43,5 m lange und 12 m breite Halle mit beidseits flach geneigtem Dach in Stahlfachwerk, das mit Mauersteinen ausgefüllt war. Es war mit den Eingangstoren und seiner Schmalseite zum Neuen Weg gelegen und mit seiner Längsseite parallel zur Salzdahlumer Straße. Die Stirnseite wies drei Tore mit je zwei Torflügeln auf.

1897 lag das Streckengleis der Straßenbahn auf dem Neuen Weg auf dessen Westseite. Entsprechend überquerte das Zufahrtsgleis die Straße und führte auf den Hof des Grundstücks zu einer Drehscheibe, von der aus die drei Gleise zu erreichen waren und die gleichzeitig zum Drehen der Einrichtungs-Untergestellwagen diente, auf denen die Pferdewagen transportiert wurden. Das Depotgelände erhielt ein Ladegleis und eine Güterannahmestelle.



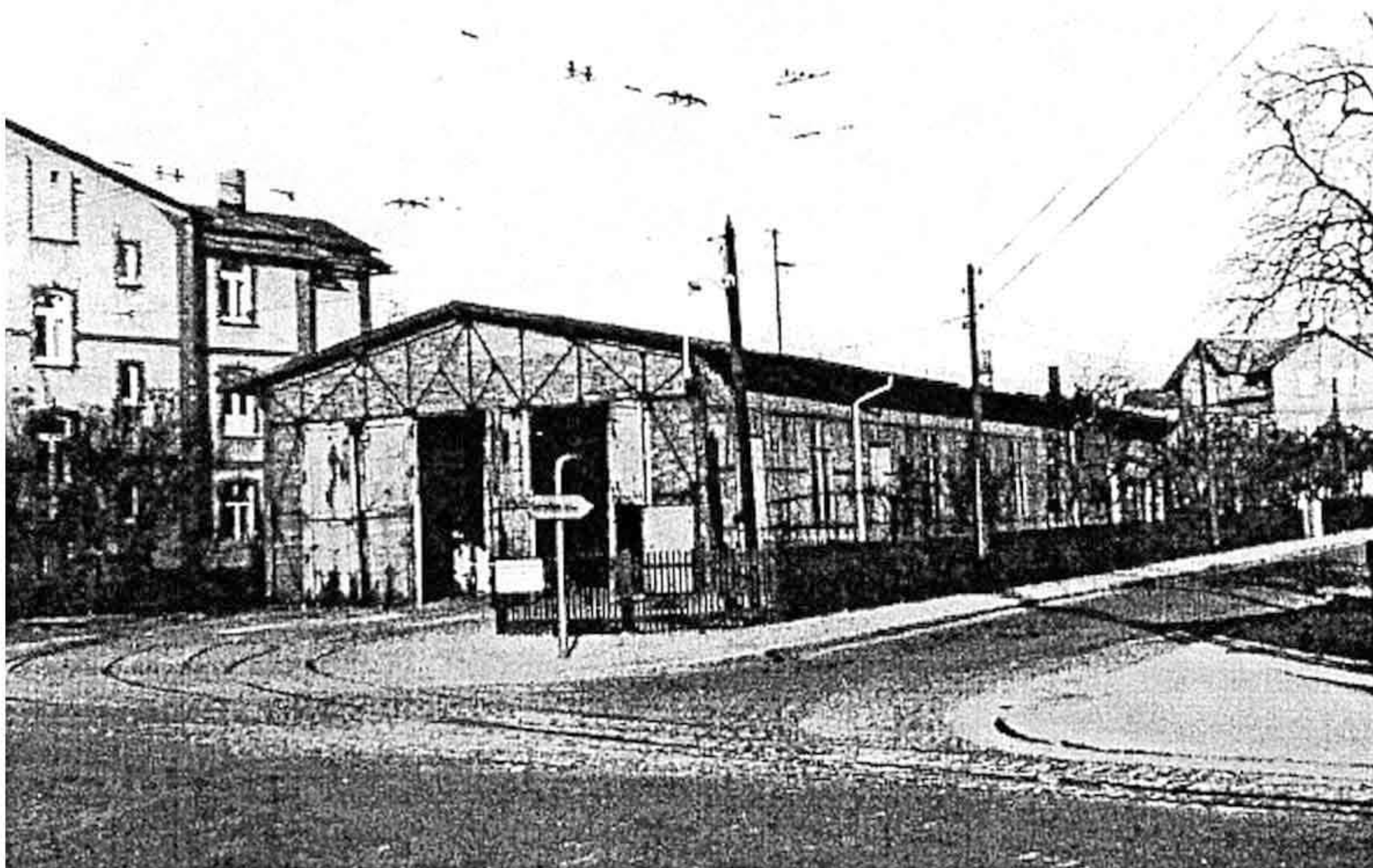
Das Depot an der Salzdahlumer Straße um 1915, zu erkennen ist der ausschwenkende Bogen auf das Depotgelände.

Als 1915 das Streckengleis auf die Ostseite des Neuen Weges wechselte, blieb die Einfahrt zunächst unverändert. Ein Foto zeigt das Einfahrtsgleis, das aus Richtung Wolfenbüttel über eine Linksweiche das Streckengleis verließ und in einem westwärts ausholenden Bogen sich dem Depot zuwandte und das Streckengleis kreuzte.



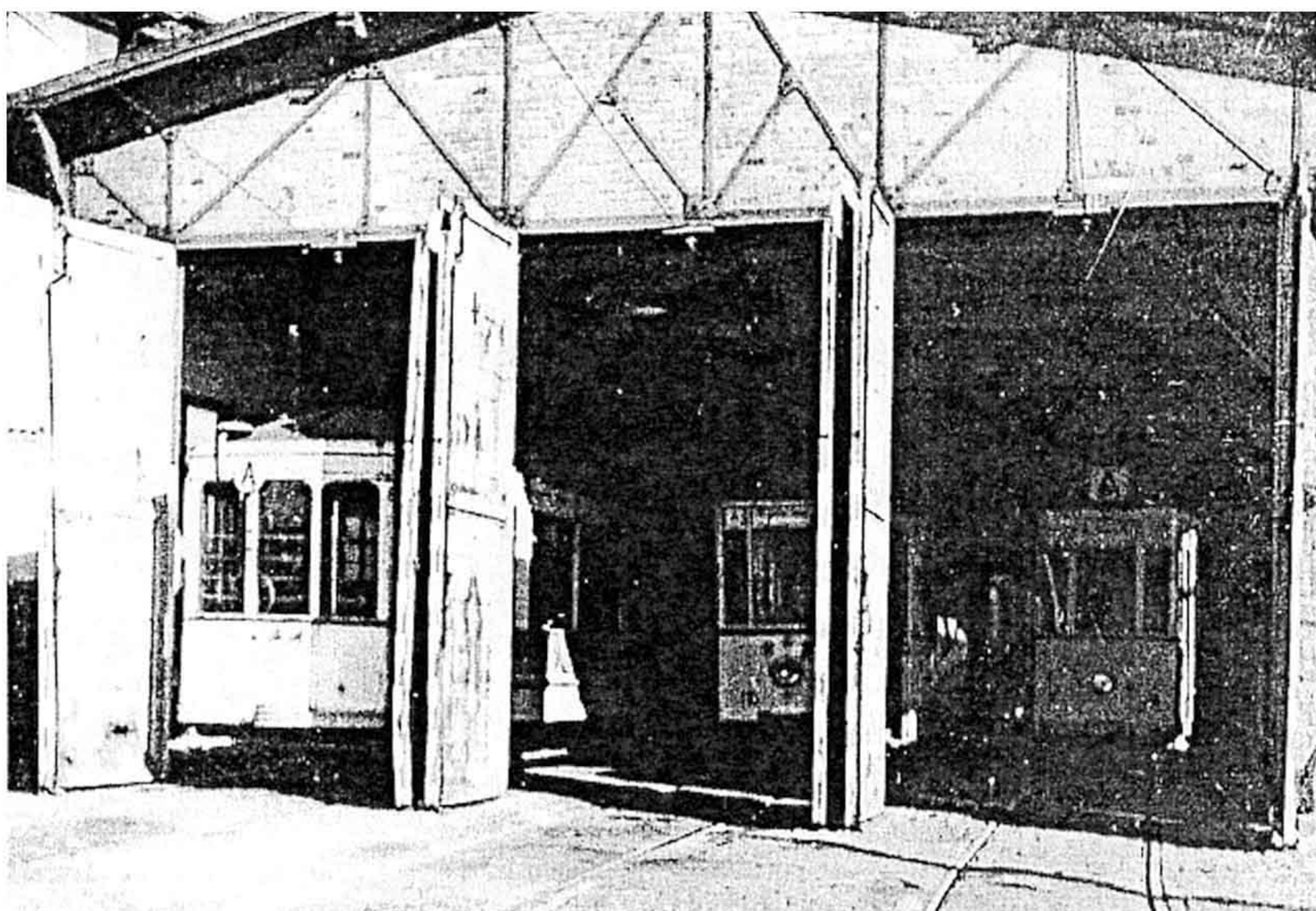
Bw 266 und 229 1943 vor dem Depot. Der Bw 229 diente dem Gefangenentransport zwischen den Städten.

Schließlich wurde die Gleisanlage so umgebaut, wie sie bis 1954 bestand: Aus Richtung Wolfenbüttel zweigte zum Depot aus einer Rechtsweiche ein Gleis nach Osten ab, aus dem über zwei weitere Rechtsweichen die Hallengleise erreicht wurden. Mit ca. 40 m Gleislänge reichten die Schuppengleise aus für die Unterbringung von drei Straßenbahnzügen bestehend aus einem vierachsigen Triebwagen und zwei zweiachsigen Beiwagen.



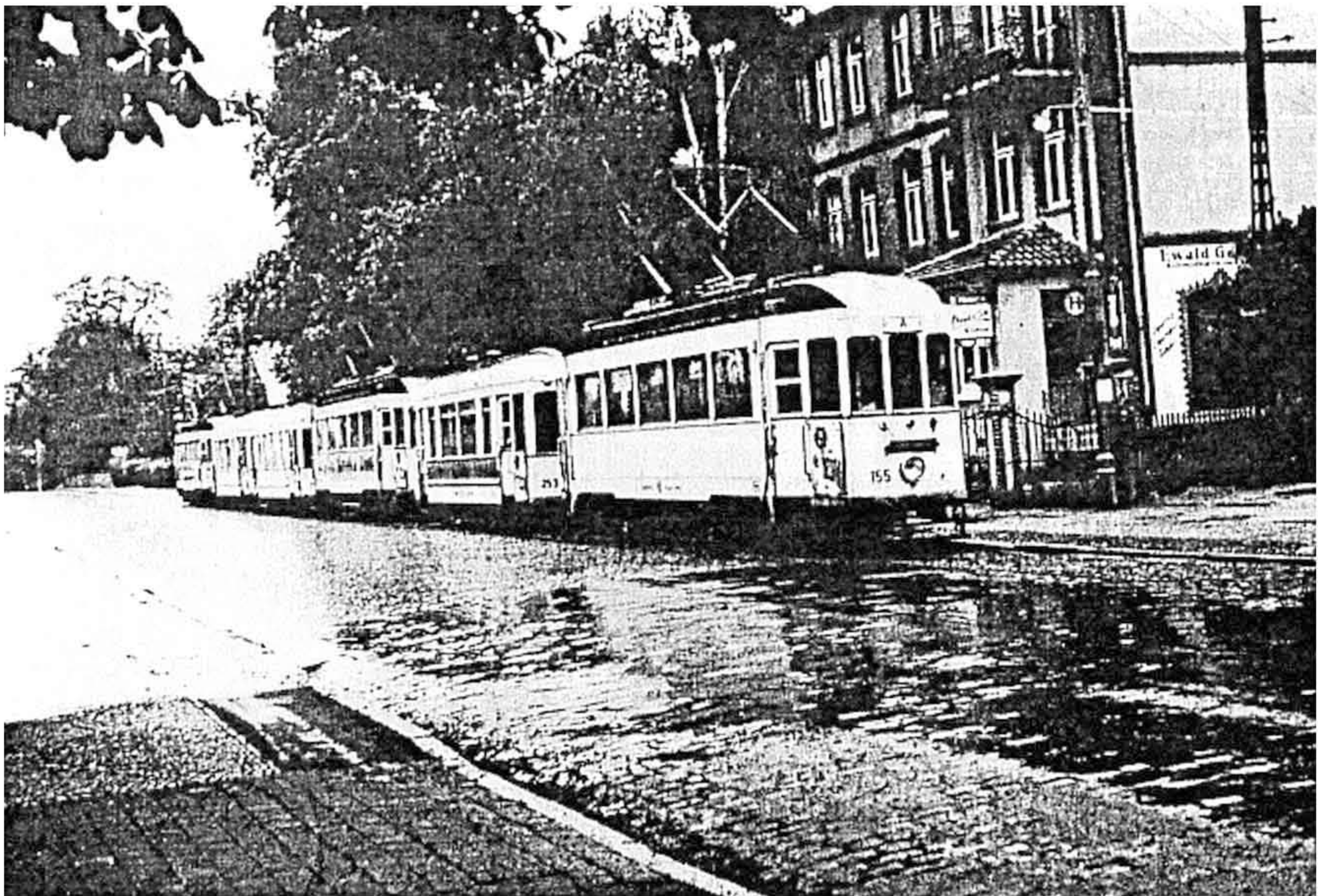
Bilder oben und unten: Das Depot vor dem Umbau am 6.2.1954. Laut Aufzeichnung befinden sich Tw 155, ATw 419, Tw 114, Salz-Bw 454 und Tw 158 darinnen.



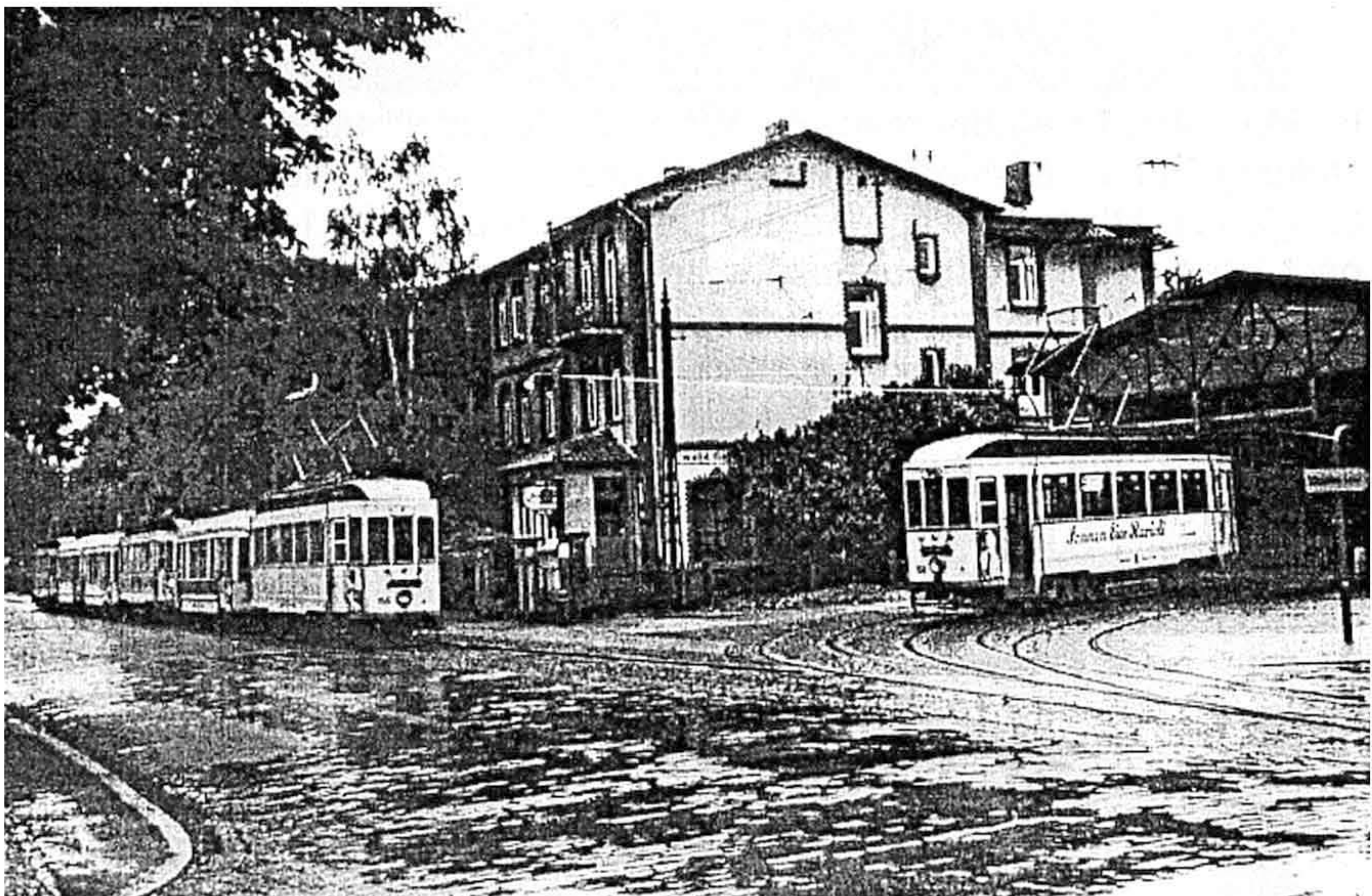


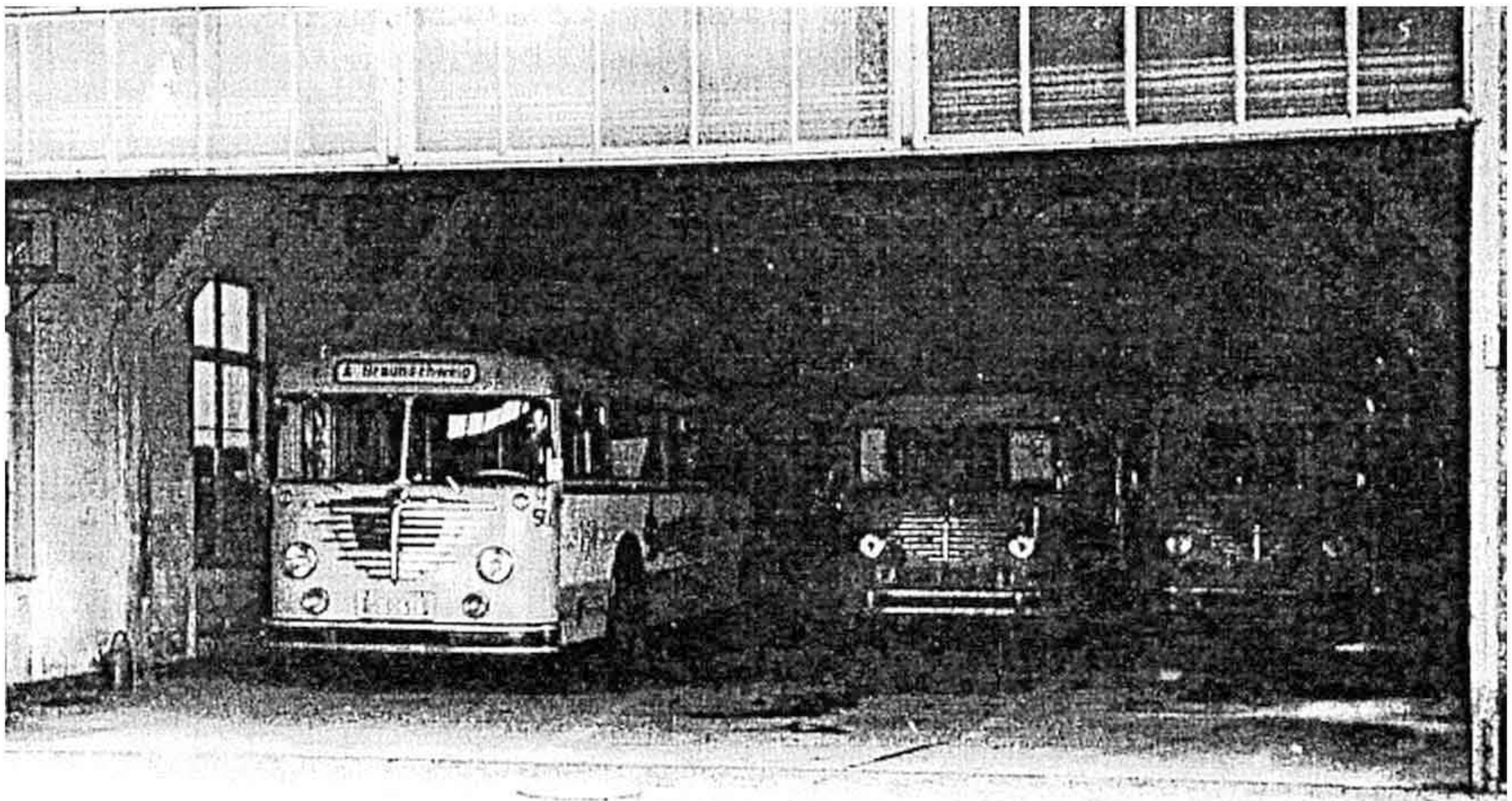
Bw 255, Tw 110 und Tw 161 als Verkehrsspitzenwagen am 12.10.1952 im Depot.

Im März 1954 begann man, die Wagenhalle umzubauen, um nach Umstellung der Straßenbahnlinie die Omnibusse der Linie A darin unterbringen zu können. Während der Umbauzeit bis zum 1. Juli 1954 übernachteten drei Straßenbahnzüge in Wolfenbüttel auf der Einfahrharfe bzw. auf dem Streckengleis des Neuen Weges. Die Frontseite der Wagenhalle erhielt einen durchgehenden Träger, darunter eine Verglasungsfläche und ein durchgehendes Rolltor. Es war sicher nicht einfach, die anfangs auf der Linie A eingesetzten Omnibuszüge rückwärts in die Wagenhalle zu rangieren. Dennoch zeigt ein Bild von 1958 neben einem Soloomnibus des Typs TU 11 die Omnibusse 16 und 17, TU 10, die mit Anhänger bespannt waren.



Während des Depotumbaus übernachteten die Züge vor dem Depot und auf dem Neuen Weg: Am 27.6.1954 sind auf dem Neuen Weg zu sehen: Tw 155 mit Bw 253, Tw 159 mit Bw 254, Bw 255 mit Tw 153 und vor dem Depot steht Tw 158.





Einzigste Aufnahme des Omnibusdepots Wolfenbüttel mit Rolltor am 25.5.1958. Innen Omnibus 50 sowie 16 und 17 mit Anhängern.

Nach Inbetriebnahme des Zentralomnibusbetriebsbahnhofs Lindenberg wurde die nächtliche Abstellung von Omnibussen in Wolfenbüttel aufgegeben und das Gelände samt der Halle verkauft. Es zog ein Händler und Vermieter von Baumaschinen ein, der stellenweise eine Zwischendecke einzog und im neu entstandenen Obergeschoß seine Verwaltungsräume installierte. Der jetzige Eigentümer ist offenbar vom Genius Loci inspiriert worden, denn er setzt sich in Presse und Politik für die Wiedereinführung der Straßenbahn nach Wolfenbüttel ein.

## **Die Bauchreklamen und Totalwerbungen der 73er Straßenbahnen**

von Dirk Rühmann

- 36 / 7351 1973 Foto Lange  
1978 Foto Lange als Totalwerbung  
1982 neutral, aber orange lackiert  
1985 Barmenia  
um 1990 Pacific Restaurant  
1994 Magniviertel Totalwerbung
- 37 / 7352 1973 Weipert  
1981 halbes Jahr neutral, dann Frisör Klier Totalwerbung  
1987 Wofag, Abra, Totalwerbung  
1991 LBS Totalwerbung  
1998 Taxi 66666, Totalwerbung
- 38 / 7353 1973 Voigt Schuhe  
1978 Jugoslawisches Spezialitätenrestaurant (o. Ä.) Wikinger  
1979 El Gaucho  
1982 Langerfeldt Totalwerbung  
1983 Langerfeldt Totalwerbung nach schwerem Unfall  
verändert  
1991 Grüner Punkt, Totalwerbung  
1992 B & B, Totalwerbung  
1996 Bilder Galerien, Totalwerbung
- 39 / 7354 1973 ABC Bummelcenter  
1974 Doornkaat  
1977 Apollo, Totalwerbung  
1980 orange lackiert, Hosen Jonas (von 6951, zeitgleich  
lackiert bekommt „real kauf“, da Apollo durch diese  
Einkaufskette ersetzt wird)  
1982 neutral  
1984 Nord LB /LBS  
1986 Werbung bleibt, aber erneute Lackierung orange  
1989 Nord LB, verändert mit dunkelblauer Untergrundfarbe  
2000 neutral, kurzzeitig einseitig Commerzbank  
2001 Troja, Totalwerbung

- 40 / 7355 1973 ABC Bummelcenter  
1974 Landesbank (von 43, der schwer verunglückt ist)  
1981 Nord LB / LBS  
1985 Milka, Totalwerbung  
1989 Schlander, Totalwerbung  
1991 Kabelcom, Totalwerbung
- 41 / 7356 1973 Erdmann  
1979 co op  
1983 Nordmende, Totalwerbung  
um 1990 Wand und Boden, Totalwerbung  
um 1995 Pape, Totalwerbung
- 42 / 7357 1973 Erdmann  
1979 El Gaucho  
1980 Belgrad Grill  
1986 Faru, Totalwerbung – dieser Wagen ist der letzte, der  
bis Januar 1986 die Farbe türkis inka behalten hat  
1989 Atlantis, Totalwerbung  
1994 Schaulandt, Totalwerbung  
2000 TD 1, Totalwerbung
- 43 / 7358 1973 Landesbank  
1974 Crash an der Hansestraße am 24. April, bekommt  
neuen Vorderwagen  
1975 orange lackiert, Horten  
1978 halbes Jahr neutral, danach Wasmund  
1981 neutral  
1985 Bauhaus (von 7753, der schwer verunglückt ist)  
1986 neue orange Lackierung, Bauhaus bleibt  
1994 Rollei, Totalwerbung

Seit Herbst 1983 hatten viele neutrale Fahrzeuge auf der Nichttürseite mit roten Buchstaben auf gelbem Untergrund: „Fährt die Werbung, rollt der Absatz“.

Aus eigenen sehr präzisen Erinnerungen, Dirk Rühmann.

Im nächsten Heft: Alle Werbungen der 74er Beiwagen und der 75er Triebwagen.

## Auf der Straßenbahn

In Hitz` und Frost, in Staub und Regen.  
jedwedem Wetter die Stirn entgegen,  
die Hand an der Kurbel, das Auge gespannt;  
so steht der Führer auf seinem Stand,  
so steht er von früh bis abends spät.  
Das schwatzt um ihn, das kommt und geht,  
das stößt und drängt sich, das scherzt und lacht  
bis in die tiefe Mitternacht.  
Starr blickt er hinab in der Straße Gewühl,  
er steht auf Posten, er kennt nur ein Ziel,  
wie`s um ihn auch hastet und wirrt und flieht;  
daß nur kein Unglück, kein Unglück geschieht!  
Nur einmal da draußen, da kann es geschehen,  
wo grün an der Straße die Bäume noch stehn,  
da bricht ein Lächeln die starre Ruh.  
Vom Wegrand nickt fröhlich sein Weib ihm zu,  
sein Junge springt flink an die Vordertür  
und bringt ihm ein Brot und bringt ihm ein Bier,  
fährt jubelnd mit zur Endstation.  
Das ist des Tages reichster Lohn. –  
Sei jedem, wie und wo er auch fährt,  
solch eine Strecke Weges beschert!

Jakob Löwenberg

aus: Des Lebens Gaben - Ein Lesebuch für mittlere Schulen, Hannover  
1956