

LÜBECKER STRAßENBAHN-ERINNERUNGEN IN BRAUNSCHWEIG

Die (LEIDER !) bereits am 15. November 1959 stillgelegte Straßenbahn in Lübeck verfügte wie der immer noch vorhandene Straßenbahnbetrieb in Braunschweig über ein Gleisnetz von 1.100 mm. Heute bildet Braunschweig's Straßenbahn den weltweit einzigen Schienenverkehrs-Betrieb mit dieser seltenen Gleis-Spurweite.

Als es noch Lübeck einen derartigen Betrieb gab, sollte dieser wie seinerzeit viele deutsche Trambetriebe in der ersten Hälfte der 1940er Jahre Neubau-Fahrzeuge der sogenannten Bauart KSW (= Kriegs-Straßenbahn-Wagen) erhalten. Die Typenkonstruktion dieser Fahrzeuge trug den Gegebenheiten des 1939 begonnenen 2. Weltkrieges Rechnung. Wegen dessen Verlaufs gelang eine Auslieferung von Wagen des KSW-Typs in den Kriegsjahren in nur sehr geringer Anzahl. Auch die für den Straßenbahnbetrieb in Lübeck vorgesehenen KSW-Fahrzeuge gelangten in der Kriegszeit nicht mehr hierher.

Danach unterbrach die erste Nachkriegszeit zunächst den Bau neuer Straßenbahnfahrzeuge in Deutschland. Sie begann dann aber bald wieder und konzentrierte sich zunächst auf den Bau von KSW-Fahrzeugen auf der Grundlage von hierfür bereits vorhandenen Konstruktions-Merkmalen und deren schon vorhandenen Bauplänen. Aus diesem Konzept heraus erhielt auch der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Lübeck 1949 fünf zweiachsige Beiwagen des KSW-Typs, die die Waggonfabrik Uerdingen in Krefeld fabrikneu nach Lübeck lieferte. Es waren hier die ersten Fahrzeuge, die für den Straßenbahnbetrieb nach dem 2. Weltkrieg in Betrieb genommen wurden und sie erhielten hier zunächst die Betriebs-Nummern 110 - 114. Ab 1951 kamen sie dann unter den Nummern 310 - 314 auf dem noch sieben Linien umfassenden Straßenbahnnetz in Lübeck zum Einsatz. Die genannten KSW-Beiwagen blieben die einzigen Fahrzeuge dieses Typs auf diesem Netz, das ab 1955 schnell zugunsten eines sich nun ständig erweiternden Linienbusnetzes schrumpfte.

1959 wurde der Straßenbahnbetrieb in Lübeck dann völlig durch Omnibusse ersetzt !!! Eine völlig falsche u. fatale Entscheidung in Sachen Verkehrspolitik und Verkehrstechnik in der Hansestadt Lübeck, an deren Folgen diese Stadt noch heute leidet. Als sie im November 1959 in die Tat umgesetzt wurde, waren die o. a. Beiwagen des KSW-Typs in Lübeck erst zehn Jahre lang im Einsatz. Diese noch relativ neuen und noch gut erhaltenen Fahrzeuge konnten deshalb 1960 an den Straßenbahnbetrieb in Braunschweig verkauft werden, dessen Tramzüge wie schon erwähnt wie in Lübeck auf 1.100-mm-Gleisen rollten. Im Frühsommer 1960 wurden die bisherigen Lübecker KSW-Straßenbahn-Beiwagen 310-314 per Eisenbahn von Lübeck nach Braunschweig transportiert, wo die dortigen Stadtwerke sie für ihren Straßenbahnbetrieb unter den Nummern 292 und 296 - 299 in Betrieb nahmen.

Die Stadtwerke Braunschweig besaßen vor dem Ankauf der o. a. KSW-Beiwagen aus Lübeck selbst bereits einige Fahrzeuge dieses Typs, die ebenfalls 1949 von der Waggonfabrik Uerdingen direkt nach Braunschweig geliefert wurden. Anders als in Lübeck wurden dort hin außer KSW-Beiwagen auch Triebwagen des KSW-Typs geliefert. Die Stadtwerke Lübeck konzentrierten sich bei d. ersten Nachkriegs-Neubeschaffung von Triebwagen 1949 gleich auf Fahrzeuge des Typs 'VÖV I', die umfangreich verbessert aus dem KSW-Typ entwickelt worden waren.

Neben den fünf KSW-Beiwagen kauften die Stadtwerke Braunschweig 1960 bei der stillgelegten Straßenbahn in Lübeck auch noch drei Beiwagen, die hier am Beginn der 1950er Jahre aus dem Umbau von zweiachsigen Vorkriegs-Beiwagen entstanden waren. Deren Fahrzeug-Gestelle erhielten in eigener Werkstatt gefertigte Neubau-Wagenkästen, die weitgehend Normen des modernen Nachkriegs-Fahrzeugtyps 'VÖV II' entsprachen und diesen alten Beiwagen ein neuzeitliches Aussehen verliehen. 3 dieser 'Aufbau-Wagen', die bei den Stadtwerken Lübeck zuletzt die Nummern 300, 301 und 303 trugen, wurden 1960 ebenfalls von Lübeck nach Braunschweig verkauft. Dort erhielten sie die Betr.-Nummern 221 - 223.

In Braunschweig war der Fortbestand des Straßenbahnbetriebs in der Mitte der 1950er Jahre ebenfalls gefährdet. Der 1960 fertiggestellte Braunschweiger Neubau-Hbf sollte nach städtischen Planungen gar keinen Straßenbahnanschluss mehr erhalten - was auch für die Straßenbahn in Braunschweig unweigerlich das Ende bedeutet hätte. Die Deutsche Bundesbahn setzte dann aber den Straßenbahn-Anschluß für ihren neuen Hbf auf der Grundlage alter hierfür bestehender Verträge kompromislos durch, wodurch Braunschweigs Straßenbahn vor der Gesamt-Stillegung gerettet werden konnte. Da sie in den Jahren zuvor eigentlich aber (ähnlich wie in Lübeck dann Ende 1959 tatsächlich vollzogen)

stillgelegt werden sollte, verzichtete man in Braunschweig bis 1960 weitestgehend auf Fahrzeug-Neubeschaffungen. Als dann Ende 1959 der Fortbestand von Braunschweigs Straßenbahn weitgehend gesichert wurde, mußte sich deren Betrieb schleunigst um neue Fahrzeuge kümmern, denn das vorhandene Rollmaterial war völlig überaltert und auf umfangreiche Neubeschaffungen hatte man wegen der ungeklärten Zukunft des Braunschweiger Trambetriebes bislang noch verzichtet. Als diese nun feststand, konnte man in Braunschweig genau zur richtigen Zeit auf die (gebrauchten, aber noch gut erhaltenen und teilweise noch recht jungen Beiwagen-Erwerbungen aus Lübeck zurück greifen, die eine erste und schnelle Entlastung der 1960 sehr angespannten Situation im Braunschweiger Tram-Rollmaterial brachten. Parallel dazu begann hier die Bestellung von neuen Großraum- und Gelenk-Fahrzeugen für den mittlerweile gesicherten Straßenbahnbetrieb. Als in dem in den 1960er Jahren eine spürbare Verjüngung des Fahrzeugbestandes eintrat, konnte man auf die meisten der aus Lübeck angekauften Beiwagen schon bald wieder verzichten.

1967 musterten die Stadtwerke Braunschweig als Folge der o. a. Entwicklung die drei 1960 in Lübeck angekauften Aufbau-Beiwagen (Braunschweiger Betr.-Nr. 221-223, Lübecker Betr.-Nr. 300, 301 + 303) aus. Anschließend wurden diese Fahrzeug verschrottet. 1969 folgten drei der fünf ex-Lübecker KSW-Beiwagen. Es handelte sich um die Wagen mit den Braunschweiger Betr.-Nummern 296, 298 + 299. Auf die beiden anderen ex-Lübecker KSW-Beiwagen (die in Braunschweig die Nr. 292 und 297 trugen) konnte der Braunschweiger Straßenbahnbetrieb noch nicht verzichten. Diese beiden Fahrzeuge waren 1964 sogar anders als die drei anderen ex-Lübecker KSW-Beiwagen noch umfangreich modernisiert und zu Einrichtungs-Fahrzeugen umgebaut. D. h. sie verloren auf der einen Wagenseite ihre Außentüren und erhielten auf d. anderen Seite neue Automatik-Türen. Derart umgerüstet konnten die Beiwagen 292 und 297 der Braunschweiger Straßenbahn nun im schaffnerlosen Betrieb fahren und kamen als derartige Fahrzeuge künftig (angehängt an Gelenk-Triebwagen zum Einsatz. 1975 wurden dann aber auch diese beiden ex-Lübecker Beiwagen in Braunschweig ausgemustert und nach insgesamt 26 Jahren Einsatzzeit (incl. ihrer Lübecker Zeit) aus dem Betrieb genommen. Anschließend erfolgte auch bei ihnen die Verschrottung, so daß anders als bei anderen Braunschweiger Straßenbahn-Fahrzeugen kein ehem. Lübecker Fahrzeug in Braunschweig museal erhalten blieb. Ihr Einsatz an dieser Stelle bleibt aber unvergessen !!!!!!!

(Ihre modernen Triebwagen verkaufte die Lübecker Straßenbahn 1960 an den damals noch vorhandenen Straßenbahnbetrieb in Kiel, der auch über 1.100 mm Spurweite verfügte. Hier waren die ehem. Lübecker Fahrzeuge noch lange im Einsatz. 1985 legte aber auch Kiel seine Straßenbahn still. Lübecker Straßenbahn-Triebwagen, die einst noch in Kiel liefen, blieben aber bis heute museal erhalten.

Nachdem auch die Straßenbahn in Kiel 1985 leider stillgelegt wurde, verblieb wie schon eingangserwähnt die Straßenbahn in Braunschweig als nunmehr weltweit einziger Schienenverkehrsbetrieb mit Gleisen der Spurweite von 1.100 mm. Aber auch in Braunschweig blieb der Fortbestand der Straßenbahn nach 1960 trotz nun erfolgreicher Fahrzeug-Modernisierungen immer noch alles andere als völlig gesichert. Bis 1969 fanden hier noch immer Streckenstillegungen statt, die das Braunschweiger Tramnetz, das vorher zu Zeiten seiner größten Ausdehnung über eine Streckenlänge von 35 km verfügte, auf eine Streckenlänge von 12 km mit nur noch drei Linien reduzierten. Erst 1970 kam die endgültige Wende für die gesicherte Zukunft des o. a. Netzes. Es entstanden in der Folge neue, großzügig und modern gestaltete Strecken für den Anschluss von Neubau-Stadtteilen, bereits vorhandene Strecken wurden modernisiert und es wurden weitere Neubau-Fahrzeuge beschafft - bald auch solche in Stadtbahn-Norm und 1995 die ersten Züge in Niederflur-Bauweise.

In den 1990er Jahren wurde eine zumindest teilweise Umstellung des Braunschweiger Straßenbahn-Gleisnetzes auf Normalspurweite geplant und ansatzweise sogar begonnen. Dann wurde dieses Projekt aber wieder aufgegeben. Stattdessen wurde weiter in das vorhandene 1.100-mm-Netz investiert und der Fahrzeugpark weiter modernisiert, so daß Braunschweig heute über einen sehr guten und leistungsfähigen Straßenbahnbetrieb verfügt. Sein Streckennetz umfaßt heute (wieder) 36 km und es verkehren auf ihm sechs Straßenbahnlinien, auf denen ab 2020 nur noch Fahrzeuge der Niederflur-Bauart zum Einsatz kommen.

Und Lübecker Straßenbahnfreunde denken beim Besuch von Braunschweig immer wieder traurig daran: So könnte es in Lübeck auch sein

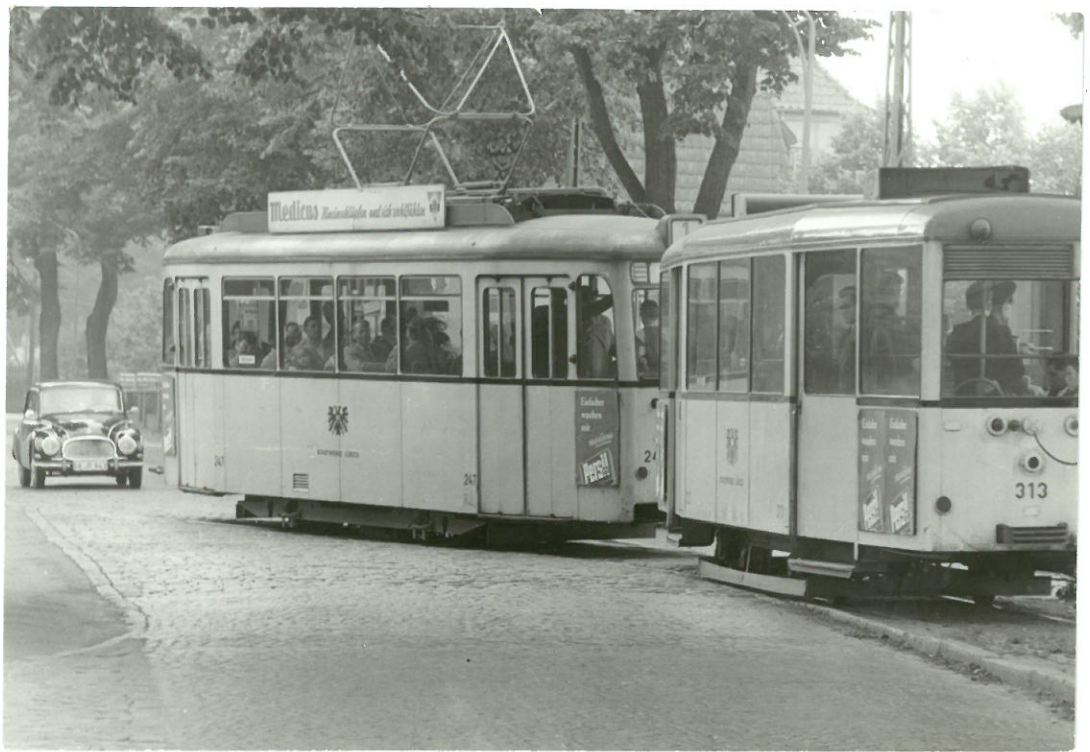
Michael Hecht

LÜBECKER STRAßENBAHN-
ERINNERUNGEN IN BRAUN-
SCHWEIG: Die beiden obern
der neben stehenden
Bilder zeigen den Beiwg.
Nr. 282 der Braunschweiger
Verkehrs AG (wie der vor-
herige Verkehrsbetrieb d.
Stadtwerke Braunschweig
ab 1971 firmierte) am
12.5.1972 im damaligen
Einsatz auf der Straßen-
bahnlinie 3 (damals
Gliesmarode-Hbf) ange-
hängt an den DÜWAG-
Gelenk-Triebwagen Nr.
34. Der abgebildete zum
Fahrzeugtyp KSW gehörende
Beiwagen war einer der bei-
den Beiwagen, die 1960 von
der stillgelegten Straßen-
bahn in Lübeck nach Braun-
schweig zur dortigen Stras-
senbahn gelangten und bei
ihr 1964 zu Einrichtungs-
Fahrzeugen für schaffner-
losen Betrieb umgebaut wur-
den. Auf den genannten Bil-
dern ist dieser Beiwagen im
Vorplatzbereich des 1960 er-
öffneten Braunschweiger
Hbf's zu sehen. In Lübeck
kam der abgebildete Beiwg.
unter der Betr.-Nr. 110, ab
1951 als Beiwagen 310 zum
Einsatz. Auch der Lübecker
KSW-Beiwagen 114 bzw. (ab
1951) 314 kam 1960 nach
Braunschweig und wurde
dort zum Beiwagen 287,
der ebenfalls 1964 moder-
nisiert und in ein Ein-
richtungs-Fahrzeug umge-
baut wurde. Dieser Beiwg. (ist
am 10.5.1971 auf dem unte-
ren der genannten Bilder
ebenfalls am Braunschwei-
ger Hbf auf der Straßenb.-
Linie 3 zu sehen. Neben ihm
hält der 1961 gebaute Gelenk-
Triebwagen Nr. 2. Die beiden
o. a. KSW-Beiwagen aus dem
ehem. Lübecker Fahrzeugbe-
stand wurden in Braunschw.
1975 ausgemustert u. an-
schliessend verschrottet.
Alle anderen der insges.
fünf aus Lübeck 1960 nach
Braunschw. verkauften und
hier nicht modernisierten
u. umgebauten KSW-Beiwagen
verschwanden bereits 1969
durch Ausmusterung u.
Verschrottung.



Fotos: Oben + Mitte = Michael Hecht,
Unten = Harald Tschirner.

Das neben stehende Bild zeigt den 1949 für die Straßenbahn in Lübeck gebauten KSW-Beiwagen 313 noch während seiner Lübecker Einsatzzeit am Ende der 1950er Jahre in einem Zug von Lübeck's Straßenbahn, dessen Triebwagen das zum Fahrzeugtyp 'VÖV II, Verbandswagen Serie 2' gehörende Fahrzeug mit der Betr.-Nr. 247 ist. Die Triebwagen dieser 1951 für die Lübecker Straßenbahn in zehn Exemplaren gebauten Fahrzeugserie verfügten bereits über automatische Außentüren.



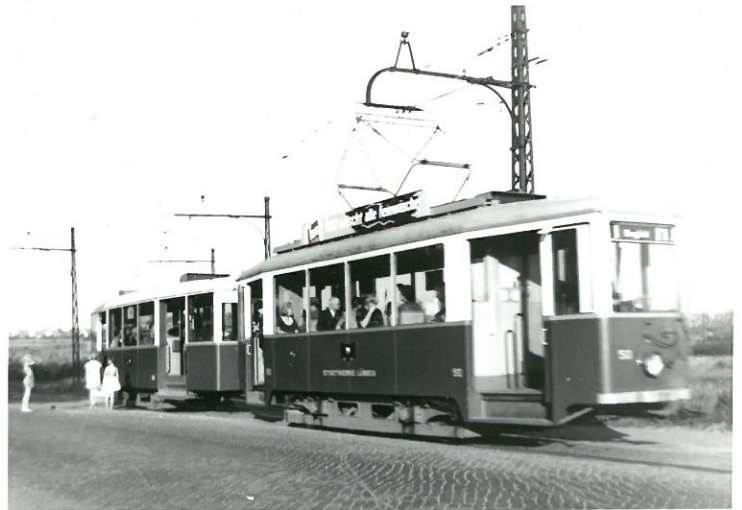
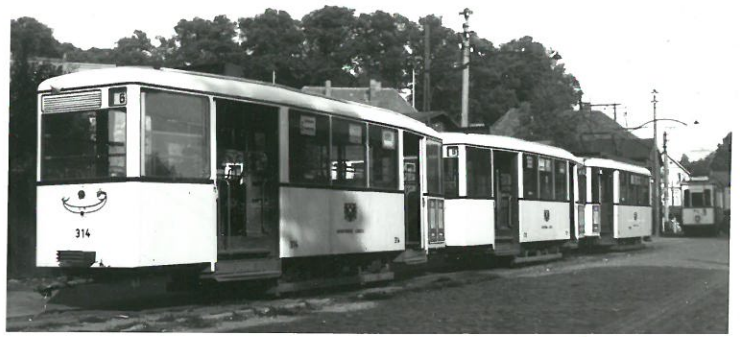
Der abgebildete Lübecker Tramzug ist auf der Linie 1 von Bad Schwartau aus unterwegs und wechselt auf seinem Gleis an d. Stadtgrenze zwischen Bad Schwartau und Lübeck von der einen auf die andere Straßenseite. Dieses bei noch relativ schwachem Pkw-Verkehr, der sich heute an dieser Stelle weitaus lebhafter u. dichter gestaltet. Zweifellos wären aber auch hier bei einem Fortbestand von Lübeck's Straßenbahn Lösungen für eine problemlose Tram-Kreuzung möglich gewesen. Die wollte man nicht und deshalb kam der abgebildete Triebwagen 1960 zum Straßenbahnbetrieb in Kiel und der an ihn angehängte Beiwagen im gleichen Jahr zum Straßenbahnbetrieb in Braunschweig. Das mittlere Bild zeigt nochmals den ehem. Lübecker KSW-Beiwagen 310 in Braunschweig, als dortiger Beiwagen 282 am 12.5.1972 unweit des Braunschweiger Hbf's, der am 1.10.2020 sechzig Jahre alt wird. Zum Aufnahme-Zeitpunkt war er noch nicht mal 'Zwölf'.



Unten nochmal ein Bild eines Braunschweiger KSW-Beiwagens, als er noch in Lübeck fuhr und hier zum Aufnahmezeitpunkt noch ziemlich neu war. Das Foto zeigt einen derartigen Beiwagen am 1.5.1950 in Lübeck in der Kronsforder Allee zusammen mit dem damals erst ganz neuen Triebwagen Nr. 52, d. zum Fahrzeugtyp 'VÖV I, Verbandswagen Serie 1' gehörte, die noch viele Bauelemente des KSW-Typs enthielt, was auch das obige Foto deutlich macht, Beide Fahrzeuge wurden 1949 fabrikneu an die Lübecker Straßenbahn geliefert und erhielten noch als letzte Wagen hier die von 1948 bis 1951 verwendete Farbgebung, die für den unteren Wagenkasten-Bereich eine Lackierung in ockerbrauner Farbe vorsah. Fotos! Sammlg. M. Hecht,



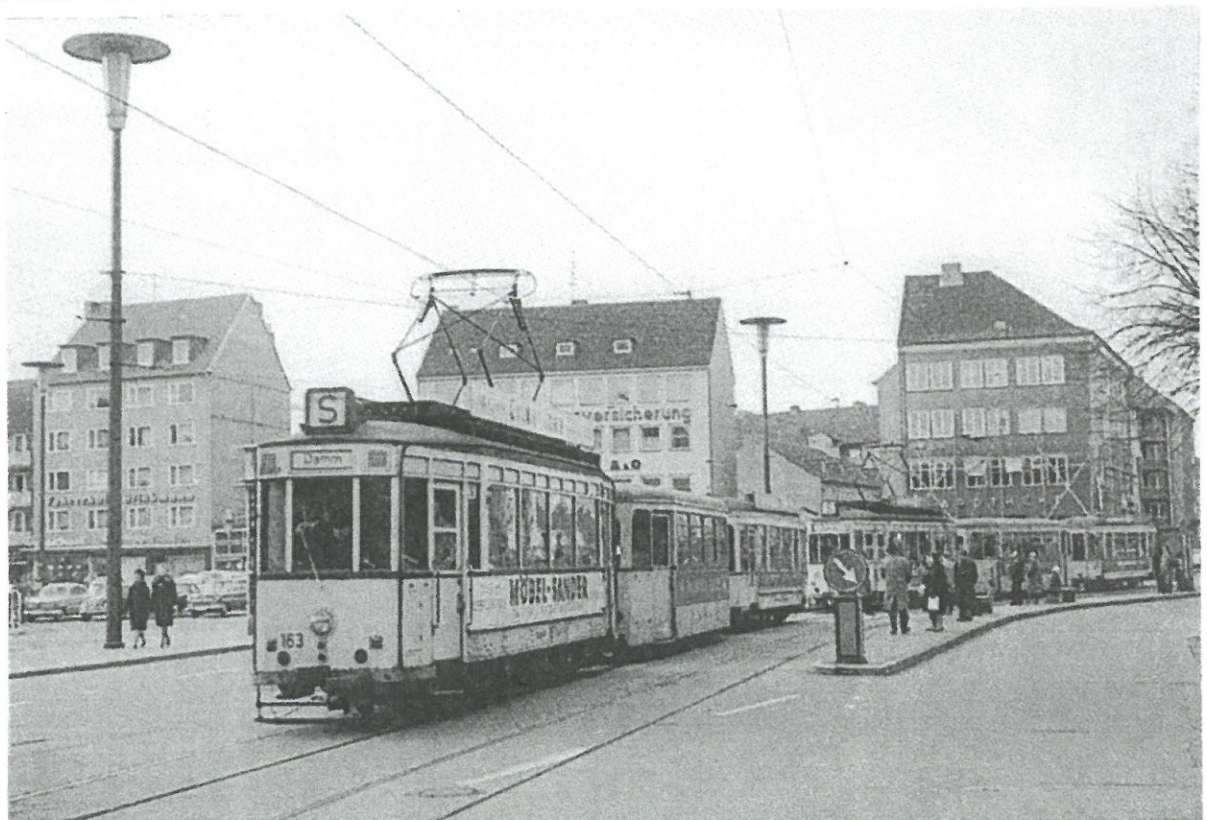
Das obere der neben stehenden Bilder zeigt drei (der insgesamt fünf KSW-Straßenbahn-Beiwagen, die 1949 von der Waggonfabrik Uerdingen in Krefeld an den den Straßenbahnbetrieb in Lübeck fabrikneu ausgeliefert wurden. Auf dem genannten Foto präsentieren sich diese Fahrzeuge im Sept. 1951 in einer Betriebspause mit 'hängerlosem' Straßenbahnbetrieb abgestellt an der End-Haltestelle in Bad Schwartau. Alle Wagen präsentierten sich zum Aufnahme-Zeitpunkt bereits in der neuen Creme-Farbgebung und mit 310er-Nummern (ganz vorne Bw 314). Alle Lübecker KSW-Beiwagen kamen 1960er zur Braunschweiger Straßenbahn, wo drei von ihnen noch bis 1969, die beiden anderen bis 1975 im Einsatz waren. Wie auch der ehem. Lübecker KSW-Beiwagen 310, der als Braunschweiger Fahrzeug Nr. 282 auf dem mittleren Bild am 12.5.1972 unweit vom Braunschweiger Hbf zu sehen ist. Seine Einsatzdauer in Braunschweig dauerte zum Aufnahme-Zeitpunkt bereits länger als die in Lübeck. Dort hatte die Zeit der KSW-Beiwagen auf dem unteren Bild gerade erst begonnen, als es 1949 entstand. Es zeigt einen der damals noch ganz neuen KSW-Beiwagen hinter dem Triebwagen Nr. 50 (der ab 1951 als Tw 250 bezeichnet wurde). Im Lübecker Straßenbahn-Rollmaterial stellte der Triebwagen Nr. 50 bzw. 250 ein Unikat dar. Es handelte sich bei ihm um einen Vorkriegs-Triebw., der 1949 in eigener Werkstatt mit einem neuen neuen Wagenkasten versehen wurde, der denen der KSW-Fahrzeuge ähnlich war. Auf dem genannten Bild hält der 'Aufbau'-Tw 50 mit seinem angehängten KSW-Beiwagen auf dem Weg der Lübecker Straßenbahnlinie 1 an der Haltestelle 'Gothmund Lager' und damit im Verlauf der langen Straßenbahnstrecke, in Lübeck vom Stadtteil Kücknitz bis zum Zentrum eisenbahnähnlich auf völlig eigenem Bahnkörper verlief. Der fiel zwischen 1961 und 1964 ausnahmslos dem Straßenbau zum Opfer. Tw 50 bzw. 250 wurde 1960 verschrottet und der angebildete KSW-Beiwagen kam damals nach Braunschweig. Auf d. obigen Foto präsentieren sich beide Fahrzeuge noch in der Farbgebung, die an den Bahnen und Bussen der Stadtwerke Lübeck von 1948 bis 1951 üblich war mit ockerbraunem unteren Wagenkasten-Bereich. Die große Umnumerierung d. Straßenbahnwagen auf 200er-Nr. (Triebwagen) und 300er-Nr. (Beiwagen) erfolgte 1951 in Lübeck, um die Nummergruppe 1-199 komplett für Omnibusse frei zu bekommen. (Deren 'große' Zukunft zeichnete sich damals schon in Lübeck immer mehr ab. Ab 1959 waren sie dann hier das einzige ÖPNV-Verkehrsmittel. Fotos! Sammlung M. Hecht.



Pässend zu den neuen, 1951 beschafften Triebwagen vom Typ 'VÖV II' versah der Straßenbahnbetrieb in Lübeck damals einige Vorkriegs-Beiwagen mit in eigener Werkstatt hergestellten Wagenkästen, die denen der o. a. Neubau-Tw ähnlich waren, im Gegensatz zu diesen aber keine automatischen Außentüren besaßen. Die beiden oberen der neben stehenden Bilder zeigen den zu dieser Serie von 'Aufbau'-Fahrzeugen gehörenden Beiwagen 303 mit jew. einem der o. a. Neubau-Verbands-Triebwagen. Ganz oben fährt Bw 303 am 14.10.1956 zusammen mit Tw 249 auf Lübeck's Straßbahnlinie 1 nach Bad Schwartau und ist auf dem genannten Bild unweit vom Lübecker Hbf zu sehen. Rechts neben dem Tram-Zug bewegt sich ein Stadtwerke-Bus aus Vorkriegs-Produktion. Auf dem Bild darunter hat Bw 303 mit einem Verbandstyp-Tw die schon an anderer Stelle beschriebene und abgebildete 'Gleisüberleitstelle' Tremser Teich an der Stadtgrenze zwischen Bad Schwartau u. Lübeck auf dem Weg der Linie 1 in Ri. Lübeck Hbf passiert. Der abgebildete Beiwagen 303 kam mit zwei anderen gleichartigen Beiwagen 1960 nach Braunschweig und war hier als Beiwg. 223 noch bis 1967 im Einsatz. 1



Das untere Bild zeigt zwei Sonderzüge der Braunschweiger Straßenbahn, mit denen 1961 ein neu gestalteter Straßenbahnstrecken-Abschnitt in Braunschweig eröffnet wurde. Beide dieser Züge enthielten auch als jeweils zweites Fahrz. in ihnen einen d. 1960 aus Lübeck übernommenen 'Aufbau'-Beiwg., d. in Braunschweig unter d. Nr. 221-223 zum Einsatz kamen. Bei den Triebwagen der abgebildeten Sonderzüge



handelte es sich um solche, die in Braunschweig bis 1954 auf d. damals stillgelegten Überland-Straßenb. d. Wolfenbüttel liefen. Diese Triebwagen wurden 1926 in Dessau gebaut und 1939 modernisiert. Sie wurden endgültig zwischen 1968 und 1970 ausgemustert. Die Lübecker 'Aufbau'-Bw waren in Braunschweig noch bis 1967 im Einsatz und wurden dann hier ausgemustert u. verschrottet. Fotos: Sammlg. M. Hecht u. Sammlg. BIN.