

HANS SCHNOOR, Schleswig

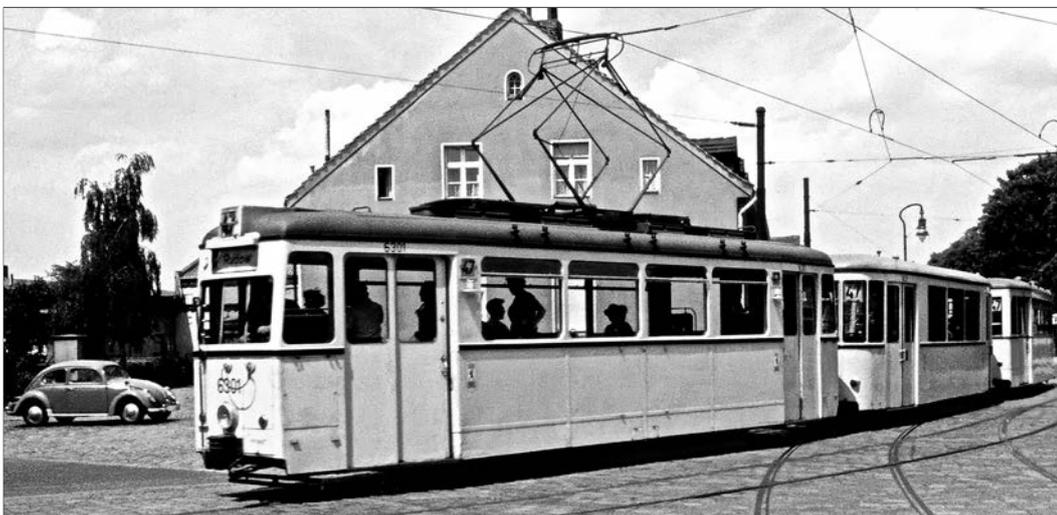
## Mit dem Reko nach Rudow Zur Geschichte des Museumswagens 6301 und seiner Baureihe TF 50

Der Begriff „Reko“ als Kurzbezeichnung für rekonstruierte Fahrzeuge der Berliner Straßenbahn bürgerte sich erst etwa zehn Jahre nach dem Entstehen der Baureihe TF 50 der BVG-West ein. Als nämlich die BVG-Ost zu Beginn der 1960er Jahre in großem Umfang ihre zweiachsigen Wagen unter Verwendung einiger alter Teile „runderneuern“ ließ, war das eingängige Kürzel entstanden. Das Verb „rekonstruieren“ bedeutet zwar hauptsächlich „den ursprünglichen Zustand wiederherstellen oder nachbilden“, in Ost-Berlin und der DDR jedoch hat man darunter auch „zu größerem wirtschaftlichen Nutzen umgestalten und ausbauen“ verstanden. [1] Neu war eine solche Vorgehensweise bei der BVG allerdings nicht. Schon Anfang der 1930er Jahre zum Beispiel ließ die kurz zuvor zusammengeführte städtische Verkehrs-Aktiengesellschaft mit den Triebwagen-Serien TM 31 U und T 33 U Fast-Neubauten herstellen, in denen Teile von damals rund 30 Jahre alten Wagen weiter verwendet wurden. Auch nach den hohen Wagenpark-Verlusten während des Zweiten Weltkriegs wendete man ähnliche Methoden an. So ließ die BVG-Ost bereits 1950 auf Fahrgestelle beschädigter Beiwagen der Baureihen B 24/25 neue, modernere Wagenkästen setzen. [2] Schließlich entschied sich auch die BVG-West für ein ähnliches Vorgehen und bestellte sechs Triebwagen bei der mittelständischen Neuköllner Firma Gaubschat, die sich auf Fahrzeugaufbauten, insbesondere für Omnibusse spezialisiert hatte. Die Wagenkasten-Konstruktion orientierte sich an den Vorschlägen des damaligen VÖV (Verband der öffentlichen Verkehrsunternehmen) und wies somit äußerliche Ähnlichkeit mit neuen Fahrzeugen anderer (west-)deutscher Verkehrsbetriebe auf. Diese sechs neugebauten „Karosserien“ wurden auf fünf vorhandene

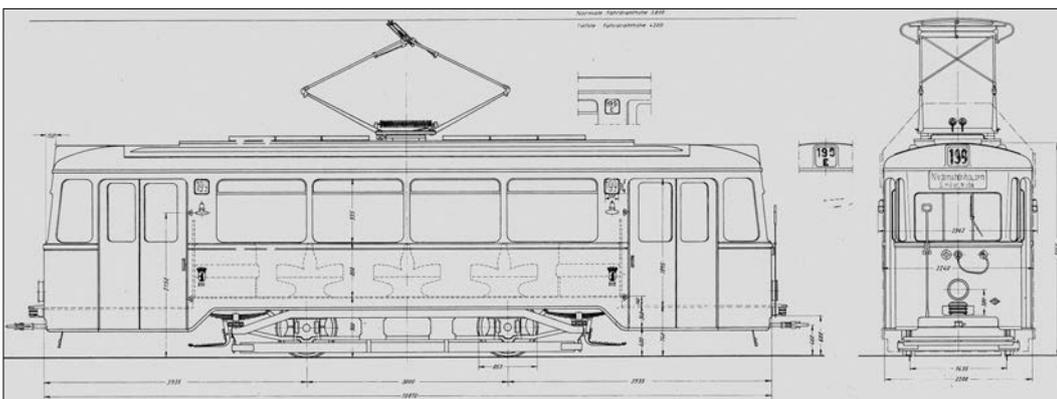
HAWA-Fahrgestelle sowie auf das eines ehemaligen Triebwagens der Berliner Ostbahnen gesetzt. Rückblickend kann man diese Konstruktionen somit als die ersten (und einzigen) Rekos der BVG-West interpretieren.

Ein Wagen aus dieser Kleinserie, der Tw 6301, ist erhalten geblieben und gehört zur Sammlung der Kommunalfahrzeuge des Deutschen Technikmuseums Berlin (DTMB). Er wird zusammen mit anderen Teilen des ehemaligen Bestandes historischer Fahrzeuge der BVG-West zurzeit in der „Monumentenhalle“ des DTMB aufbewahrt. Glücklicherweise sind auch die Wagenbücher dieses Museumsstücks erhalten. Darin sind die täglichen Einsätze der gesamten Laufzeit protokolliert, ebenso die gefahrenen Wagenkilometer und weitere technische Vermerke aus dem Alltag der Verkehrsabwicklung. Darüber hinaus finden sich im Fotobestand des historischen BVG-Archivs bemerkenswerte Bilder aus der Entstehungszeit dieser Wagen.

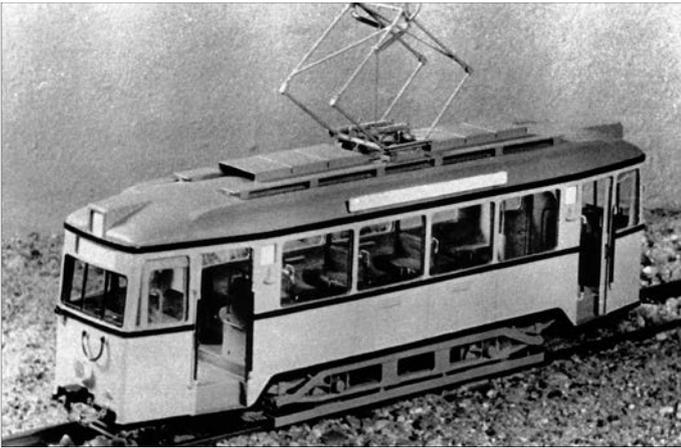
Bereits im Juli 1949 war bei der BVG eine Konstruktionszeichnung für diesen neuen Triebwagen-Typ fertiggestellt worden, die als Baureihen-Bezeichnung „TF 49“ enthielt. [3] Auch ein entsprechendes Modell wurde gefertigt. Bemerkenswert an der Zeichnung sind die eingetragenen Liniennummern (199 und 199E), das dargestellte Fahrziel (Niederschönhausen, Schillerstraße) und der Seitenwand-Ausschnitt über den HAWA-Fahrgestellen. Letzterer findet sich auch am ersten realisierten Wagen kurz vor seiner



**Bild 1** Ein für die Straßenbahnlinie 47 der 1950er und frühen 1960er Jahre typischer Zug mit Tw 6301 biegt im Sommer 1963 in die Gleisschleife an der Endhaltestelle Rudow („Spinne“) ein.  
(Foto Wolfgang Ulma)



**Bild 2** Konstruktionszeichnung des TF 49 vom Juli 1949 (Repro aus [3])



**Bild 3 Modell des TF 49**  
(Foto BVG-Archiv, Sammlung Sigurd Hilkenbach)

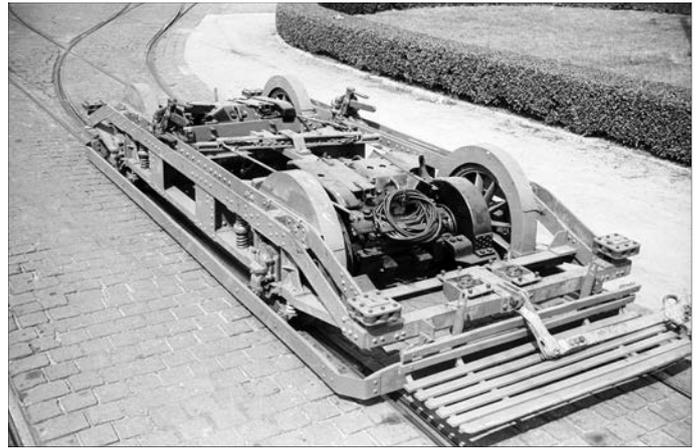
Fertigstellung, wurde aber nicht beibehalten. Die Straßenbahnlinie 199 hatte es tatsächlich gegeben. Sie verkehrte bis zum 31. Mai 1949 zwischen Schillerstraße und Gesundbrunnen und wurde anschließend zur „45“, die noch bis zum Februar 1950 verkehrte. [4] Kann man daraus eine ursprüngliche Absicht der BVG erkennen, diese Neufahrzeuge im Berliner Norden vom Betriebshof Niederschönhausen aus einzusetzen? Oder wollten die Techniker „nur“ demonstrieren, wie sich dreistellige Liniennummern, sogar mit „E“-Zusatz, an diesen Wagen darstellen ließen?

Als endgültige Typenbezeichnung dieser Fahrzeuge wurde jedoch „TF 50“ gewählt, was nahelegt, dass die Konstruktions-Entwicklung dieser Wagen erst im Jahr 1950 beendet worden sein dürfte. Im Verlauf des Folgejahres 1951 bauten die Gaubschat-Fahrzeugwerke die Wagen auf. [5] Das Werksgelände jenes Unternehmens lag auf der geographisch östlichen Seite am südlichen Ende der Neuköllner Karl-Marx-Straße, Grundstücksadresse 269–273, kurz vor der Grenzallee und dem dort beginnenden Ortsteil Britz. Dieser Teil des Bezirks Neukölln spielte in der Geschichte des heutigen Museumswagens 6301 eine besondere Rolle (fast Gleiches gilt auch für die anderen fünf Exemplare der TF 50-Serie):

- Die verwendeten HAWA (Hannoversche Waggonfabrik)-Fahrgestelle und das „Ostbahnen-Fahrgestell“ stammten von Wagen, möglicherweise des Betriebshofs Britz, deren Aufbauten durch Kriegsereignisse irreparabel beschädigt worden waren.
- Die gesamte Serie wurde bis Ende April 1966 ausschließlich vom Betriebshof Britz eingesetzt.
- Die sechs Triebwagen dieser Baureihe waren bis Anfang 1966 nur auf der auch durch Britz verkehrenden Linie 47 eingesetzt, die bis zum September 1963 direkt vor dem Werktor der Firma Gaubschat entlangführte.
- Der Wagen 6301 kehrte nach Ende des Straßenbahnbetriebes der BVG-West in den Betriebshof Britz zurück, wo er als Teil der historischen Fahrzeugsammlung aufbewahrt wurde, bis er 1993 in den Bestand des Deutschen Technikmuseums Berlin übergang.

### Die TF 50-Triebwagen werden 1951 im Berliner Süden gebaut

Aus der Entstehungszeit der Baureihe TF 50 gibt es im historischen BVG-Archiv mehrere Fotos, die einzelne Baustadien zeigen. So wurde zum Beispiel auf dem Weichenvorfeld des Betriebshofs Britz, vermutlich im Frühsommer 1951, ein HAWA-Fahrgestell aufgenommen, das für einen der Wagen dieser Serie vorgesehen war.

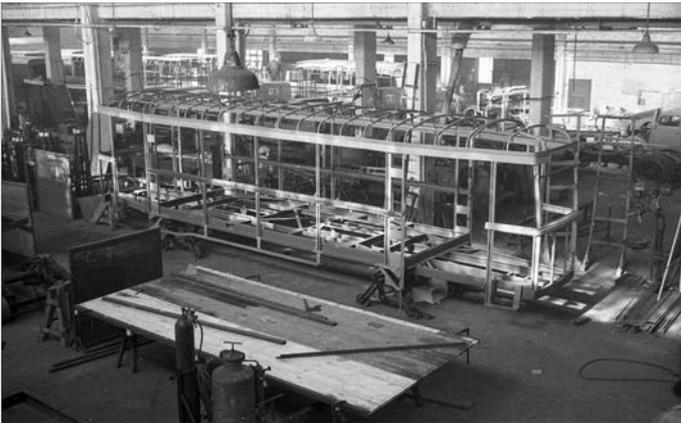


**Bilder 4 und 5 Für den Einbau in einen TF 50 vorgesehenes HAWA-Fahrgestell im Betriebshof Britz** (Fotos BVG-Archiv)



Etwas später sind Aufnahmen entstanden, die schon die typische Form eines TF 50 klar erkennen lassen (Bilder 8 und 9, nächste Seite). Der Wagenkasten ruht bereits auf dem HAWA-Fahrgestell, die Heizkörper im künftigen Fahrgastraum sind montiert und als erstes Aggregat des Führerstandes ist der Fahrschalter eingebaut. Der untere Rand des seitlichen Karosserieblechs schließt nicht geradlinig waagrecht ab. Dieses Detail der äußeren Formgebung ist – wenn auch deutlicher ausgeprägt – in der Bauzeichnung von 1949 enthalten. Während der weiteren Bauzeit wurde es jedoch verändert, denn es findet sich auf keinem der späteren Fotos aus der Einsatzzeit dieser Wagen wieder.

Am 2. August 1951 berichtet der „Neuköllner Anzeiger“, dass die ersten Triebwagen eines neuen Straßenbahntyps „jetzt in Neukölln fertiggestellt“ werden. Auch dass ein zweiter Auftrag „bereits in Aussicht genommen“ sei, wird erwähnt. Bei Gaubschat hoffte man auf eine schnelle Bestellung weiterer Wagen, denn „unsere Fachkräfte haben sich jetzt richtig eingearbeitet“, wie im „Neuköllner Anzeiger“ betont wurde. [6] Während der ersten Nachkriegsjahre war Gaubschat bereits mit der Herrichtung beschädigter Straßenbahnwagen, wie z. B. des Anhängers 392 der Baureihe B 24, für die BVG tätig, so dass der Hinweis der Firma auf ihre Kompetenz hinsichtlich dieses Verkehrsmittels gerechtfertigt war. Die Erwartungen bei Gaubschat, dass nach den ersten sechs Fahrzeugen der TF 50-Serie noch nicht Schluss sei, waren nicht unrealistisch. Noch im Herbst 1952 findet sich in einer BVG-internen Auflistung des Straßenbahn-Wagenbestands die Eintragung „15 TF 20/29, die evtl. für den Umbau in TF 50 vorgesehen werden können.“ [7] Doch zu Straßenbahn-Anschlussbestellungen bei der Neuköllner Firma kam es nicht mehr, weil die BVG bereits in demselben Jahr Prototypen eines vollständigen Neubauzuges



**Bilder 6 und 7** In den Werkhallen der Firma Gaubschat entsteht der Wagenkasten eines TF 50.

(Fotos BVG-Archiv)

nach einer Konzeption der DÜWAG (Düsseldorfer Waggonfabrik AG) in Berlin-Reinickendorf von einem anderen Hersteller produzieren ließ. Dass sich auch daraus keine weiteren Neubau-Aufträge für die Straßenbahn der BVG-West ergeben haben, sei nur am Rande erwähnt. Die Firma Gaubschat blieb dennoch bis in die 1970er Jahre hinein Lieferant für die BVG, nämlich von Aufbauten für Doppeldecker- und Eindecker-Busse und sogar von Obussen.

Zurück in das Jahr 1951! Ende Oktober war es soweit: Die BVG präsentierte Presse und Öffentlichkeit am 29. Oktober das erste Exemplar der neuen Triebwagen-Serie. Es war der Wagen 6300, dessen Fahrzeugnummer außen noch nicht aufgetragen, jedoch im Innenraum schon sichtbar war. Für den Fototermin wählte man den Mehringplatz am Halleschen Tor, der damals in einer durch die Kriegereignisse der Jahre 1944/45 stark zerstörten Umgebung lag. Wollte die BVG bewusst einen krassen optischen Kontrast setzen? Immerhin zeigte sich der fabrikneue Triebwagen in moderner und für die Berliner Straßenbahn ungewohnter Formgebung. Besondere Merkmale waren die bis auf das Wagendach reichende elfenbeinfarbene Lackierung, die Anordnung der Liniennummer- und Zielanzeige an den Stirnseiten, das Fehlen der Linienverlaufs-Beschreibung oberhalb der Seitenfenster sowie der Verzicht auf die schwarze Absetzleiste am unteren Rand des Wagenkastens. Wegen der weit nach unten gezogenen Seitenwände etablierte sich im BVGer-Jargon – der Zweite Weltkrieg war ja erst gut sechs Jahre zuvor zu Ende gegangen – der Spitzname „Panzerzug“ [8] für die Baureihe TF 50.

Am Tag nach der Vorstellung des neuen Triebwagens berichtete der „Tagesspiegel“ kurz mit Bild darüber und schrieb, dass die BVG sechs Straßenbahnwagen des neuen Typs im November auf der Linie 47 in Betrieb nehmen werde. [9] Falsch wurde ergänzt,

**Bild 8** Im Gaubschat-Werk. Der rohbaufertige TF 50 ruht bereits auf dem HAWA-Fahrgestell. (Foto BVG-Archiv)



dass „acht Leichtmetallanhänger des gleichen Modells ... bei den Gaubschat-Werken in Neukölln fertiggestellt“ würden. Diese Beiwagen der Reihe B 50 (West) waren jedoch vollständige Neubauten und wurden bei Orenstein & Koppel in Spandau gebaut.

Ein weiterer sachlicher, der zugleich auch amüsanter Druckfehler war, unterlief in der Berliner Lokalausgabe des „Tagesspiegels“ dem Berichtersteller. Er formulierte, dass neben anderen Konstruktionsmerkmalen „Falltüren“ verriet, dass die neuen Wagen „Tempo in den Großstadtverkehr bringen“ [9] sollten. Ob das angedeutete Tempo dadurch erreicht werden sollte, dass man für aussteigende Fahrgäste nicht mehr anhalten, sondern bei Durchfahrt an Haltestellen die „innovativen“ Türen nutzen wollte?

**Bild 9** Montearbeiten im Innenraum. Der Fahrshalter im Führerstand und die Heizkörper im Fahrgastraum sind bereits eingebaut. (Foto BVG-Archiv)

