

## Vor 50 Jahren: Inbetriebnahme des historischen Tw 10

Ein halbes Jahrhundert ist der am 21. Juni 1969 in Betrieb genommene historische Triebwagen nun schon im Einsatz. Drei Autoren berichten aus unterschiedlicher Perspektive über dieses besondere Fahrzeug und über die Straßenbahnfreunde, die ihn damals umgebaut haben und die inzwischen eine ganze Flotte historischer Berliner Straßenbahnfahrzeuge (derzeit 49 Wagen) betreuen.

SIGURD HILKENBACH, Berlin

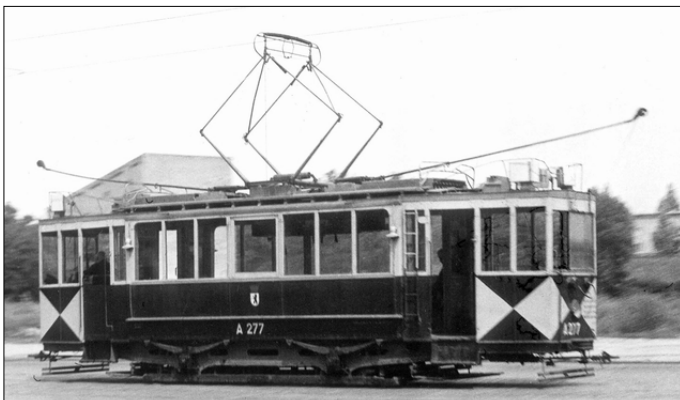
### Ein Kapitel Vorgeschichte des Tw 10

Der erste historische Triebwagen der „Städtischen Straßenbahn Cöpenick“ ist das Kind einer kleinen „Schummelei“, die man heute aber gern akzeptiert, denn sonst wäre es wohl nicht zum Wiederaufbau dieses historischen Fahrzeuges gekommen. Mindestens einige der Initiatoren wussten sehr wohl, dass ein Arbeitswagen 277 ursprünglich der alte Cöpenicker Tw 10 gewesen war. Sie fanden aber auch heraus, dass dieser erste 277, also der „echte Urahn“ des Tw 10, bereits Mitte der 1920er Jahre abgestellt worden war. Der von den Straßenbahnfreunden vorgefundene A 277 war eine Zweitbesetzung. Nun hatte man das Vorhaben, ein historisches Straßenbahnfahrzeug wieder fahrbereit herzurichten, schon lange geplant und sich auf diese Arbeit vorbereitet. Und es sollte auf Wunsch von Verantwortlichen in der Verwaltung des Stadtbezirks Köpenick, die der Initiative Unterstützung zusagten, auch ein Köpenicker Wagen sein. Was tun? Sollte man das Vorhaben etwa aufgeben? Glücklicherweise war der Enthusiasmus der Beteiligten nicht zu bremsen. Man nahm also den ursprünglichen „Berliner“ A 277<sup>II</sup> als Grundlage für den Wiederaufbau eines Köpenicker Tw 10; schließlich war der A 277<sup>II</sup> diesem sehr ähnlich – bis auf das Fahrgestell.

Wolfgang von Linstow, der seinerzeit bei der BVG für den Wagenpark zuständig war, hatte Zugang zu den Wagenpapieren. Er konnte nun auch die Geschichte des A 277<sup>II</sup> aufklären: Der Wagen war im Jahre 1932 an die Stelle des ersten A 277 getreten. Die Biographie des A 277<sup>II</sup> liest sich folgendermaßen:

- 1902 gebaut als Tw 2402 für die Große Berliner Straßenbahn (Typ Neu-Berolina),
- 1922 neue Wagennummer als Tw 4051 bei der Berliner Straßenbahn,
- 1924 als Tw 3211 bei der Berliner Straßenbahn-Betriebs-GmbH. (Typ U3L),
- 1932 von der BVG dann zum Arbeitswagen A 277<sup>II</sup> umgebaut.

**Bild 1** Im Jahre 1951 präsentiert A 277<sup>II</sup> auf der Nonnendammallee in Siemensstadt seine Sonderausrüstungen für die Stromabnahme.  
(Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)



In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der A 277<sup>II</sup> zu besonderen Einsätzen herangezogen. Trotz der sich als Folge politischer Entwicklungen andeutenden Teilung der Stadt verkehrte A 277<sup>II</sup> „in besonderer Mission“ über die damaligen Sektorengrenzen. Er diente als Schlepper, der etliche T 24 der BVG-Ost zur Reparatur oder zum Umbau in Richtung LEW-Werk (Lokomotivbau Elektrotechnische Werke) Hennigsdorf brachte. Der Schlepper A 277<sup>II</sup> beförderte diese Wagen zwischen Ost-Berlin und dem Johannesstift in Spandau im damaligen West-Berlin. Zwischen Johannesstift und dem LEW-Werk im brandenburgischen Hennigsdorf wurden die T 24 dann von einem Fahrzeug des LEW Hennigsdorf über die Strecke der Osthavelländischen Eisenbahn transpor-

**Bild 2** Im Spandauer Forst am Johannesstift fand die Übergabe der T 24 statt, die der „Grenzgänger“ A 277<sup>II</sup> bis hierher brachte oder von hier abholte. Das Foto entstand um 1950.  
(Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)



tiert. Im LEW-Werk wurde bei einem Teil der T 24 vor allem die elektrische Ausrüstung modernisiert. Diese Fahrzeuge erhielten statt der Schleifringfahrshalter Nockenfahrshalter, bekamen stärkere Motoren und größere Radsätze; sie wurden danach als T 24E bezeichnet. Der andere Teil der T 24 wurde zu T 24U, den sogenannten „Schweinebuchten“, umgebaut.

Für seine Fahrten über West-Berliner Gleise musste der A 277<sup>II</sup> besonders ausgerüstet werden. Da die Umstellung von Stromabnehmerstangen auf Scherenstromabnehmer bei der BVG-West frühzeitig abgeschlossen war als bei der BVG-Ost, musste

A 277<sup>II</sup> mit beiden Systemen ausgestattet sein, um in ganz Berlin fahren zu können, wie das Foto aus dem Jahre 1951 auf der Nonnendammallee in Siemensstadt (Britischer Sektor) zeigt.

Schließlich verblieb A 277<sup>II</sup> bei der BVG-Ost. Hier wurde sein Aussehen so verändert, wie es dann bis zum Beginn des Umbaus zum „Cöpenicker“ Tw 10 ab Sommer 1968 blieb. Um den fertigen nunmehrigen Traditionswagen 10 dem Vorbild weitestgehend anzugleichen, wurde vor das „Berliner Fahrgestell“ im Jahre 1970 eine Stahlattrappe montiert, durch deren Form die Illusion eines echten „Cöpenickers“ erreicht wird.

JOACHIM KUBIG, Berlin

## Aus A 277<sup>II</sup> wird Tw 10 der ehemaligen Städtischen Straßenbahn Cöpenick

Im August 1903 wurde zwischen dem Vorortbahnhof Cöpenick und dem Schloßplatz der elektrische Betrieb auf der 1882 eröffneten Pferde-Eisenbahn aufgenommen. Von der Waggonbauanstalt Paul Herbrand in Köln-Ehrenfeld beschaffte man zehn zweiachsige Triebwagen mit den Waggennummern 1 bis 10. Bei der Bildung der Einheitsgemeinde Groß-Berlin wurde die Stadt Cöpenick im Jahre 1920 eingemeindet; die Berliner Straßenbahn übernahm die Städtische Straßenbahn Cöpenick. Deren Triebwagen 10 erhielt nun die Waggennummer 4200, unter der er noch bis 1925 im Personenverkehr eingesetzt wurde. Danach baute die Hauptwerkstatt das Fahrzeug zum Arbeitswagen A 277 um. Anfang der 1930er Jahre wurde der Wagen schließlich verschrottet. Als Ersatz baute die BVG den U31-Triebwagen 3211 zum Arbeitswagen A 277<sup>II</sup> um. Bedingt durch die Kriegssituation wurde das Fahrzeug zwischen 1941 und 1945 nochmals im Personenverkehr eingesetzt. Bei der Verwaltungstrennung im Jahre 1949 verblieb A 277<sup>II</sup> auf dem Gleisnetz der BVG (Ost) und war zuletzt auf dem Gleisbaulager Scheffelstraße stationiert.

Im Jahre 1967 fand sich in der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsgeschichte 1/11 des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) der DDR eine Gruppe von Straßenbahnfreunden zusammen, die

**Bild 1** Im Jahre 1968 stellte die BVG den A 277<sup>II</sup> für einen Umbau zum historischen Fahrzeug zur Verfügung.

(Foto Joachim Kubig)

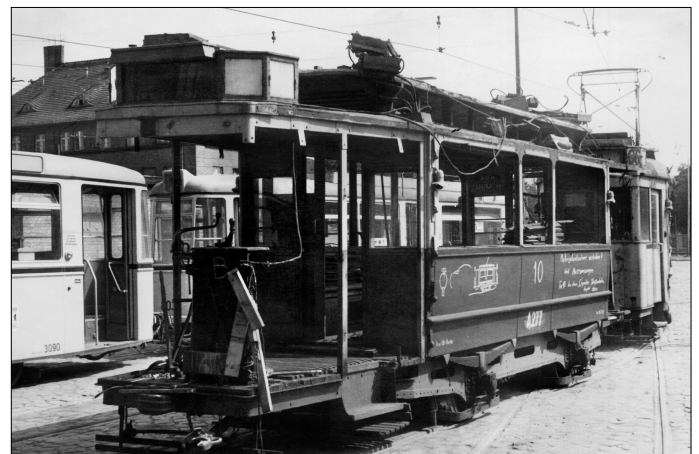


sich den Wiederaufbau des historischen Straßenbahn-Triebwagens 10 der früheren Cöpenicker Straßenbahn zum Ziel gesetzt hatte. Da dieses Original jedoch nicht mehr zur Verfügung stand, musste geeigneter Ersatz gesucht werden. Die Wahl fiel auf den Wagen A 277<sup>II</sup>, da dieser ähnliche Maße wie das Original aufwies. Nachdem mit der BVG und mit dem Märkischen Museum alle Formalitäten geklärt waren, begannen Mitglieder der AG 1/11 in ehrenamtlicher Freizeitarbeit den Wagen zu restaurieren. Diese Restaurierung bezog sich hauptsächlich auf den technischen Zustand und auf die äußere Gestaltung; durch die notwendigen Arbeiten sollte das Erscheinungsbild des Fahrzeugs im Jahre 1906 wieder hergestellt werden. Außerdem war eine Hauptuntersuchung sämtlicher Aggregate erforderlich, um das Fahrzeug auch im Gelegenheitsverkehr mit Personen einsetzen zu können.

Die Wiederherstellung des historischen Zustandes, besonders des Innenraumes, konnte nur entsprechend den Möglichkeiten der damaligen Zeit erfolgen. Im Innenraum wurde das ursprüngliche Flair des Arbeitswagens nur provisorisch durch entsprechende farbliche Gestaltung dem historischen Vorbild angepasst. Die Mangelwirtschaft in der DDR gestattete es nicht, dass wertvolle Materialien wie beispielsweise Mahagoniholz, das seinerzeit die Waggonfabrik

**Bild 2** Der Rückbau ist im Gange. Das Laternendach des Leipziger Tw 1231 ist aufgesetzt. Aus A 277<sup>II</sup> wird zunehmend erkennbar Tw 10.

(Foto Sammlung Joachim Kubig)





**Bild 3** Berittene preußische Pickelhauben und jugendliche Radfahrer – auch hier wird Tw 10 stillvoll eskortiert.

(Foto Sammlung Joachim Kubig)

Herbrand für eine gediegene Innenausstattung verwendet hatte, verwendet werden konnten. Trotzdem! Am 21. Juni 1969 konnte das restaurierte Fahrzeug anlässlich des Volksfestes „Köpenicker Sommer“ unter großer Aufmerksamkeit der Bevölkerung feierlich in Betrieb genommen werden. Während der folgenden zwei Jahrzehnte gehörte Tw 10 zu der sich ständig erweiternden Flotte historischer Berliner Straßenbahnfahrzeuge, die bei unterschiedlichsten Anlässen in Aktion traten. Der traditionelle „Köpenicker Sommer“ war ohne Tw 10 schlecht vorstellbar. Und die anderen historischen Wagen waren ebenfalls oft im Stadtbild anzutreffen.

Mit der Wiedervereinigung gab es auch für die historischen Fahrzeuge einschneidende Veränderungen. Für den weiteren Einsatz im Straßenverkehr mussten neue rechtliche und technische Anforderungen erfüllt werden. Außerdem wurde nach Auflösung der Arbeitsgemeinschaft 1/11 ein von ehemaligen AG-Mitgliedern neu gegründeter Verein für die Fahrzeuge verantwortlich: der Denkmalpflegeverein Nahverkehr Berlin e. V. (DVN). Unter dessen Regie erfuhr Tw 10 die inzwischen fällige Hauptuntersuchung. Unter den veränderten politischen und wirtschaftlichen Bedingungen bereitete die Materialbeschaffung keine grundsätzlichen Probleme mehr; es war jetzt eher eine Frage der finanziellen Mittel. Trotzdem hatte es sich der DVN zur Aufgabe gemacht, bei dem Tw 10 im Rahmen dieser Hauptuntersuchung gründlich alle Einzelheiten seines historischen Aussehens originalgetreu wieder herzustellen, soweit es die finanzielle Lage des Vereins ermöglichte. Um die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Wagens zu garantieren, waren außer den zu erbringenden Eigenleistungen der Vereinsmitglieder auch Leistungen von Fachfirmen „einzukaufen“.

Die elektrischen und mechanischen Teile mussten einer gründlichen Überholung unterzogen werden. Diese speziellen Arbeiten konnten nur von kompetenten Werkstätten erbracht werden. Die elektrischen Anlagen wie Fahrschalter, Automaten, Widerstände und Verkabelung wurden gründlich aufgearbeitet. Die Fahrmotore wurden im Auftrag der BVG von einer Hallenser Firma aufgearbeitet. Den Bestimmungen der Technischen Aufsichtsbehörde entsprechend, hat der Wagen jetzt vier Fahrtrichtungsanzeiger der Bauart 1936 erhalten, die über eine BNU (Bordnetzumrichter) gespeiste Kleinspannungsanlage betrieben werden. Eine Warnblinkanlage ist ebenso wie eine moderne Weichensteuerung vorhanden. Der Innenausbau erfolgte nach Originalvorlagen und wurde vorbildlich und fachgerecht mit den damals üblichen Materialien ausgeführt.

Die gesamte Verglasung besteht aus Zweischeibensicherheitsglas. Diese anspruchsvolle Herrichtung des Tw 10 hatte einige finanzielle Anstrengungen und auch einige Jahre erfordert. Schließlich konnte das historische Fahrzeug am 12. Mai 2002 in Schmöckwitz feierlich wieder in Betrieb genommen werden. Seitdem gehört Tw 10 wieder zur einsatzfähigen Flotte der historischen Berliner Straßenbahnen. Die Berliner und auch viele Touristen können bei einer Fahrt mit dem historischen Triebwagen das Gefühl einer Straßenbahnfahrt vor über einhundert Jahren nacherleben.

**Bild 4 (rechts)** „Steckbrief“ des Triebwagens 10 aus der Reihe 1 bis 10 der ehemaligen „Städtischen Straßenbahn Cöpenick“ (Zeichnung Klaus Jünemann)

**Baujahr:**

- 1903 bei Waggonbauanstalt Paul Herbrand, Köln-Ehrenfeld

**Bauart:**

- zweiachsiger Triebwagen in Holzbauweise mit offenen Plattformen,
- drei Seitenfenster in der Anordnung lang, kurz, lang,
- Außenhaut aus Eisenblech

**Länge des Wagens:**

- gesamt 9800 mm, Achsstand: 2800 mm

**Technische Ausrüstung:**

- Stromabnahme: drehbarer Schleppbügel (Lyra),
- *Antrieb durch zwei Tatzlagermotore Typ DC 561,*
- *Leistung 2 × 36,5 kW,*
- *zwei Fahrschalter, Typ FB 3 mit 11 Fahr- und 7 Bremsstufen<sup>1)</sup>,*
- Bremsen: Kurzschlussbremse, Handbremse (Feststellbremse) mechanisch über Bremsklötze auf Radbandagen wirkend mit Handkurbelantrieb

**Innenausstattung:**

- Holzverkleidung mit gekehlten Mahagonileisten,
- Sitzbänke in Längsrichtung aus Holz (Esche und Mahagoni) für 20 Personen

**Beleuchtung:**

- vier Dachleuchten für Liniennummern und Zielschilder,
- drei Innenlampen aus Messing mit geschliffenen Kristallglocken,
- zwei Plattformlampen.

1) *kursiv* gedruckte Teile der Ausrüstung nur beim Nachbau vorhanden