



Beiwagen 243

Mit der steigenden Bedeutung der Straßenbahnbetriebe Deutschlands für die Beförderung der Arbeitskräfte zu den inzwischen fast ausnahmslos für die Rüstung arbeitenden Produktionsstätten in den Kriegsjahren ab 1940 wurde auch der Bau neuer Fahrzeuge immer dringlicher.

Im Jahre 1942 wurde der kurz zuvor gegründete Arbeitsausschuss Straßenbahnwagen beauftragt, in kürzester Frist eine Entfeinerung des gerade entwickelten Einheitsstraßenbahnwagens durchzuführen, um Voraussetzungen für die schnelle Herstellung einer größeren Anzahl von Straßenbahnwagen unter den herrschenden Kriegsverhältnissen zu schaffen.

Es entstand der Kriegsstraßenbahnwagen, der optisch für die damalige Zeit sehr modern erschien, jedoch die Ausstattung dieses Fahrzeugtyps auf das Notwendigste reduziert wurde. Die sehr groß ausgeführten Perrons und die ursprüngliche Sitzbestuhlung in der Anordnungsvariante 1+1 deuten darauf hin, dass die Konstrukteure überhaupt keinen Wert auf Fahrkomfort legten, sondern ein größtmögliches Beförderungsvolumen für diese Fahrzeuge erreichen wollten. Neben 55 Beiwagen dieses Typs wurden gleichermaßen bis Kriegsende auch 67 Triebwagen bei der Waggonfabrik Uerdingen und der Waggonfabrik H. Fuchs AG, Heidelberg gebaut. Dieser Fahrzeugtyp wurde auch in den Jahren nach 1945 weitergebaut, um hiermit die Möglichkeit zu schaffen, den zu großen Teilen kriegszerstörten Wagenpark deutscher Verkehrsunternehmen schnellstmöglich wieder einsatzbereit zu machen. Die Magdeburger Straßenbahn erhielt im Jahre 1944 4 Beiwagen dieses Typs, die jedoch erst ab 1946 eingesetzt wurden und bis auf eine Ausnahme in den Jahren 1968/69 zur Woltersdorfer Straßenbahn abgegeben wurden.

Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen im Straßenbahnmuseum Sehnde abgestellten ehemaligen Hannoveraner KSW-Beiwagen, der den in Magdeburg eingesetzten Fahrzeugen weitestgehend entspricht. Die Magdeburger Fahrzeuge dieses Typs kamen als sehr leichte Fahrzeuge unter anderem auch mit den Hechtwagen zum Einsatz. Der Beiwagen ist dem Zustand der späten 50er Jahre angeglichen. Dem Umstand geschuldet, dass das Fahrzeug sehr große Perrons, riesige Schiebetüren, nur 12 Sitzplätze und einen sporadischen Eindruck aufweist brachte ihm ironisch und wertschätzig den Namen „Viehwagen“ ein.

Baujahr: 1947

Hersteller mech.: Waggonfabrik Uerdingen

Hersteller elek.: VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW), Hennigsdorf

Länge: 10.400 mm

Breite: 2.173 mm

Höhe: 3.220 mm

Achsabstand: 3.000 mm

Spurweite: 1.435 mm

Gewicht: 6.100 kg

Sitzplätze: 12

Stehplätze: 69

Bremsart: Scheibenbremse, elektrische Solenoidbremse, mechanische Feststellbremse

Einsatzorte:

28.08.1947 – 25.06.1977
 ÜSTRA Hannover; 1977 – 2001 HSM;
 ab 19.11.2001 in Magdeburg, Inbetriebnahme als historisches Fahrzeug 22.04.2004

Bemerkungen: 1951 wurde das Fahrzeug in den Werkstätten der ÜSTRA Hannover mit einem separaten Fahrgestell versehen 1954 erfolgte der Einbau einer Stehwand im Innenraum zur Vermeidung von Zugluft 1971 Umbau auf Einmannbetrieb (OS-Betrieb)