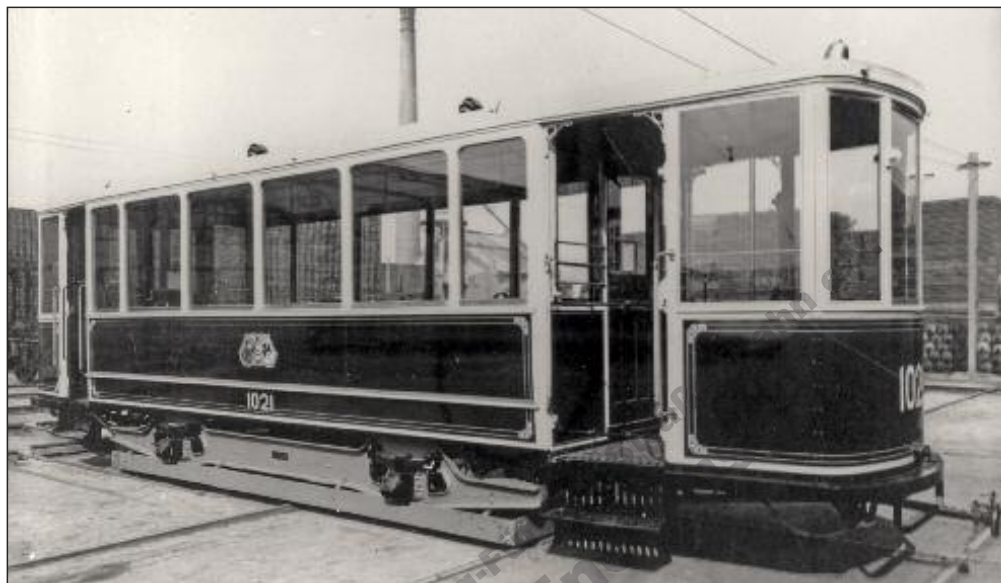


Beiwagen 1000

Auszug aus „Die Straßenbahn“ Ausgabe 3 / 2016



- Die Entwicklung einer großen Beiwagen-Baureihe der MAN aus den Jahren 1913/14 und das zweite Leben des Beiwagens 1023 der Nürnberg-Fürther Straßenbahn



Lieferaufnahme der MAN des Beiwagens 1021. Der Beiwagen besaß ein starres Fahrgestell mit 3.000 mm Achsstand.

Aufnahme: 1913 - VAG-Archiv

In den Jahren 1913 und 1914 beschaffte die Nürnberg-Fürther Straßenbahn in drei Lieferserien insgesamt 50 Beiwagen der Reihe 1000 von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) im wagenbaulichen Teil und von den Siemens-Schuckert-Werken Nürnberg (SSW) im elektrischen Teil. Die Baureihe 1000 war damit die größte vor dem Ersten Weltkrieg beschaffte Beiwagenserie in Nürnberg. Zusammen mit den zeitgleich beschafften Triebwagen der Reihe 600 prägten diese formschönen Fahrzeuge das Stadtbild Nürnbergs vor dem Ersten Weltkrieg.

Die Nürnberger Schienenfahrzeugindustrie war zu dieser Zeit führend im europäischen Waggonbau. Der Waggonbau der MAN zum Beispiel hatte bis zum 1. April 1915 neben der beeindruckenden Zahl von 98.573 gefertigten Eisenbahnwagen mehr als 3.100 Straßenbahnwagen und 3.500 Fahrgestelle an Straßenbahnbetriebe in Europa und weltweit geliefert oder in seinen Auftragsbüchern stehen. Es war selbstverständlich, dass die

bereits damals technisch hochstehende Nürnberg-Fürther Straßenbahn als „Haus- und Hofkunde“ der MAN und SSW ein wesentlicher und enger Entwicklungspartner für neue Straßenbahnwagen und -konzepte war.

Technische Beschreibung

Der Wagenkasten der Beiwagen war, wie seinerzeit üblich, in klassischer Holzbauweise erstellt. Gegenüber früheren Beiwagen-Baureihen, die wegen des Betriebs mit eher leistungsschwachen, vierachsigen Maximum-Triebwagen auf den engen Altstadtstrecken meist kurz und leicht sein mussten, konnte die Länge der Beiwagen auf nunmehr knapp 10 Meter gesteigert werden. Über Rammbohle betrug sie jetzt 9.750 mm. Die Fahrzeuge waren damit fast ebenso lang wie die zeitgleich beschafften Triebwagen der Reihe 601 bis 674 und nur knapp einen Meter kürzer als die bisher geräumigsten Nürnberger Straßenbahnen, die vierachsigen „Zeppelin“-Maximum-Triebwagen. Dieses

2

Die Beiwagen
der Baureihe 1000

Titelbild: Ein Zug mit zwei Beiwagen der dritten Serie 1024-1050 biegt in die Haltestelle Plärrer ein. Die Wagen wurden 1914 von der MAN gebaut, die Wartehalle ist aus dem Jahr 1899. *Aufnahme: 19. Juni 1920 - Archiv der VAG Nürnberg*

neue „10-Meter-Raster“ für den Fahrzeugpark wurde mit geringen Abweichungen bis in die 1940er-Jahre bei allen nachfolgend beschafften, zweiachsigen Straßenbahnen der Nürnberg-Fürther Straßenbahn beibehalten. Die Fahrzeugbreite betrug 2.130 mm bei einer Höhe über Schienenoberkante von 3.160 mm.

Die längere Bauart der Beiwagen machte es erforderlich, die Wagen mit einem eigenen starren, zweiachsigen Fahrgestell auszurüsten. Dieses wurde, ähnlich wie bei den parallel beschafften Triebwagen der Reihe 601 bis 674, als sogenanntes Pressträgeruntergestell ausgeführt. Diese von der MAN entwickelte und patentierte Bauform verwendete für den Fahrwerksrahmen Lang- und Querträger, die aus einem Stück Stahl gepresst und miteinander vernietet wurden. Neben der im Vergleich zu bisherigen Bauarten kostengünstigeren Ausführung erlaubte dieses Fahrgestell einen größeren Radsatzabstand von nunmehr 3.000 mm und eine doppelte Abfederung des Wagenkastens. Der Radreifendurchmesser

betrug im Neuzustand 700 mm. Im Zusammenspiel konnte durch diese Maßnahmen ein sehr ruhiger Lauf der Wagen erzielt werden, für den die Nürnberg-Fürther Straßenbahn zur damaligen Zeit in der Fachwelt besonders berühmt war.

Zur Kompensation des Mehrgewichts, welches das Fahrgestell verursachte, wurden durch die MAN verschiedene Leichtbaumaßnahmen umgesetzt. Hierdurch betrug das Leergewicht der Beiwagen lediglich 7.100 kg. Zum Beispiel wurde die Dachkonstruktion als einfaches, leichtes Tonnendach ausgeführt. Auf ein aufwendiges Laternendach wie bei den 600er-Triebwagen wurde verzichtet. Die Sitze waren in einfachster Art gestaltet: Auf zwei Sitzgestellen aus tiefgezo-genem Blech war eine hölzerne Sitzauflage angebracht und eine sehr einfach gestaltete Rückenlehne aus Stahlprofilen, die durch eine einzelne, hölzerne Querstrebe miteinander verbunden waren. Diese Rückenlehne konnte bei einem Fahrtrichtungswechsel durch den Schaffner jeweils umgeklappt



Ein typischer Zug mit den Beiwagen 1017 und 1029 am Gleislagerplatz der ehemaligen Hauptwerkstatt Muggenhof.

Aufnahme: 6. Mai 1921 - Archiv der VAG Nürnberg

werden, wodurch immer alle Fahrgäste in Fahrtrichtung blickend sitzen konnten. Trotz dieser konstruktiven Vereinfachungen entstanden sehr formschöne, langgestreckt wirkende Fahrzeuge, die zusammen mit passenden Triebwagen der Reihe 600 im Zugverband ein äußerst harmonisches Erscheinungsbild ergaben.



Innenaufnahme des Beiwagens 1042. An den Sitzen sind Blechschilder mit Reklameaufschrift angebracht. Auch der Dachbereich diente als Werbeträger.

Aufnahme: 1930 - Archiv der VAG Nürnberg

Der Wagenkasten verfügte bei allen Fahrzeugen über vier große quadratische Fenster und zwei schmalere, rechteckige Fenster. Die Fenster konnten anfänglich mit Lederriemen in der Seitenwand versenkt und geöffnet werden. Springrollos dienten als Sonnenschutz.

Die im Jahr 1913 zuerst beschafften Beiwagen mit den Nummern 1001 bis 1021 verfügten über vier offene Einfaehstiege, die jeweils mit DIX-Klappgittern verschlossen wurden. Der Fahrgastraum war von den Einstiegsplattformen durch außer mittig angeordnete, einteilige Schiebetüren abgetrennt.

Während der Beschaffung der 1000er-Beiwagen fiel die Entscheidung bei der Nürnberg-Fürther Straßenbahn, alle künftig zu beschaffenden Straßenbahnwagen an jeder hinteren Plattform mit einem breiteren Doppeleinstieg auszustatten. Diese Maßnahme sollte helfen, den zwischenzeitlich stark angestiegenen Fahrgastwechsel zu beschleunigen. Der hintere Doppeleinstieg wurde erstmals bei den im Jahr 1913 beschafften Beiwagen 1022 und 1023 sowie bei der im Jahr 1914 gelieferten Folgeserie 1024 bis 1050 eingeführt. Er konnte durch zwei DIX-Klappgitter verschlossen werden. Die jeweils dem Wagenende zugekehrte Hälfte des Doppeleinstiegs war zusätzlich mit einer zweiteiligen Falлтür verschließbar, was bei schlechtem Wetter und in der kälteren



Während die erste Serie 1001 - 1021 nur Einfachtüren besaß, wurde ab der Wagennummer 1022 jeweils eine Tür je Plattform doppelt ausgeführt, wie dieser Zug in Muggenhof zeigt.

Aufnahme: 6. Mai 1921 - Archiv der VAG Nürnberg

Jahreszeit einen besseren Schutz für die Fahrgäste auf den Plattformen ergab. Die beiden Beiwagen 1022 und 1023 hatten abweichend von der übrigen Serie am jeweils vorderen Einstieg eine Schiebetür, mit der dieser komplett verschlossen werden konnte. Alle anderen Beiwagen waren hingegen am jeweils vorderen Einstieg offen und mit einem DIX-Klappgitter ausgerüstet.

Als weitere Verbesserung besaßen die Beiwagen 1022 bis 1050 in den Trennwänden zwischen der jeweiligen Plattform und dem Fahrgastraum zweiflügelige, gegenläufige Schiebetüren mit breiter Durchgangsöffnung. Diese Bauform der Schiebetüren trug ebenfalls zu kürzeren Fahrgastwechselzeiten bei.

Die Fahrgastkapazität eines Beiwagens betrug 52 Personen bei 20 Sitzplätzen und 32 Stehplätzen, davon vier Stehplätze im Wageninneren und jeweils 14 auf jeder der beiden Plattformen. Abweichend zu allen bisher beschafften Beiwagenreihen hatten die 1000er-Beiwagen in Fahrtrichtung quer angeordnete Sitze. Auf einer Wagenseite befanden sich sieben Einzelsitze, während auf der anderen Wagenseite sechs Doppelsitze und ein Einzelsitz zur Plattform hin angeordnet waren. Zwei auf dem Tonnendach befindliche Dachlüfter der Bauart „Grove“ dienten der besseren Entlüftung des Fahrgastraums.

Die elektrische Beleuchtung des Wageninneren erfolgte mit aufwendig gestalteten Messinglüstern. Zwei dreiflämmige Lüster waren im Fahrgastraum und jeweils ein einflämmiger auf jeder Plattform angebracht.

Die Beheizung der Wagen erfolgte während der kalten Jahreszeit anfänglich mit einem kleinen Anthrazit-Kohleofen der Nürnberger Ofenfabrik C. Rießner & Co., der im Winter eigens auf einem der mittigen Einzelsitze montiert werden musste. Während der

Heizperiode von Oktober bis April entfiel hierdurch ein Sitzplatz in jedem Wagen. Die Abgase des Ofens wurden durch ein nach oben durch die Wagendecke ins Freie



Die Bild-Dokumentation von Unfallschäden verrät uns heute wichtige Details der Fahrzeugausstattung. Im Wageninneren des Beiwagens 1033 sind noch Quersitze zu finden. Die Plattformtür ist wie bei den Wagen 1022 und 1023 zweiflügelig. Auch der Kohleofen am rechten Bildrand ist gut zu erkennen.

Aufnahme: Mitte 1930 - Archiv der VAG Nürnberg

führendes Ofenrohr abgeleitet. In der Wagendecke befand sich hierzu über einem der Einzelsitze eine entsprechende, kreisrunde Öffnung, in die das isolierte Ofenrohr eingesteckt werden konnte.

Die Bremsenrichtung der Beiwagen bestand aus einer Solenoidbremse als elektrische Bremse und einer Vierklotzbremse als mechanische Bremse, welche mit je einem Handrad auf jeder Plattform bedient werden konnte.

Die mechanische Kupplung der Beiwagen untereinander und zum Triebwagen erfolgte über je eine Trichterkupplung mit Zunge und Steckbolzen. Die elektrische Kupplung zur Licht- und Bremsstromversorgung erfolgte anfänglich über zwei bewegliche Kabel-



Neben der offenen Schranke des Ludwigs-Bahnhofs Muggenhof ist der Straßenbahnzug mit den Beiwagen 1032 und 1041 abfahrbereit in Richtung Herrnhütte. Der Fahrer des 21ers hat nur vergessen, sein Ausgangsziel "Fürth/Maxbrücke" umzustellen.
Aufnahme: 6. Mai 1921 - Archiv der VAG Nürnberg

verbindungen und entsprechende Steckdosen, die an den beiden senkrechten Fensterholmen jeder Frontscheibe angebracht waren.

Bei Auslieferung trugen alle Beiwagen den Nürnberger „Jugendstil-Lack“ in elfenbein und grün mit aufwendiger Ornamentik. Auf jeder Seitenwand waren mittig die Stadtwappen von Nürnberg und Fürth angebracht. Die Wagennummern waren in großer Schrift auf jeder Frontseite des Beiwagens und in Fahrzeugmitte unterhalb der seitlichen Scheuerleiste angebracht.

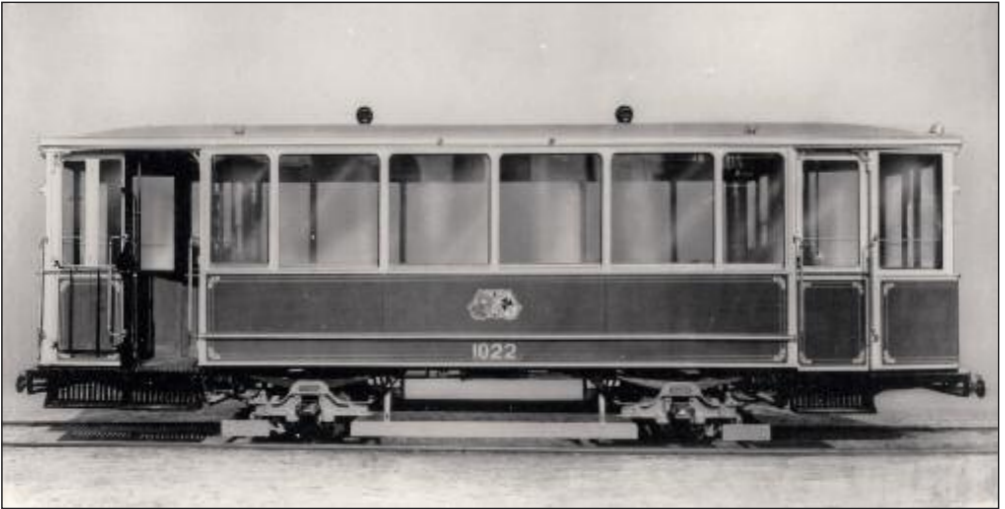
Die besondere Rolle der Beiwagen 1022 und 1023

Eine besondere Rolle kam den beiden im Jahr 1913 beschafften Beiwagen mit den Wagennummern 1022 und 1023 zu. Beide Fahrzeuge waren als Besonderheit anstelle des festen, starrachsigen Fahrwerks mit patentierten einachsigen, im Gleisbogen radial einstellbaren Lenkgestellen der MAN ausgerüstet, den sogenannten MAN-Patentlenkachs-Fahrgestellen. Diese Bauform war

damals sehr modern und wurde von der MAN propagiert, um dem Zwängen von Fahrgestellen mit langem Radstand in engen Kurven und damit letztendlich dem dadurch entstehenden hohen Rad- und Schienenverschleiß entgegenwirken zu können.

Die zwangsläufige, radiale Einstellung der beiden Radsätze im Bogen wurde dabei vom führenden Triebwagen aus über die Beiwagenkupplung vorgenommen. Ein Gestänge übertrug dabei die beim Befahren einer Kurve auftretende horizontale Verschiebung der Beiwagenkupplung auf das Laufgestell des Beiwagens.

Die Möglichkeit zur radialen Einstellung der Radsätze im Bogen ermöglichte gegenüber dem klassischen „starr“ Fahrgestell eine weitere Verlängerung des Radsatzabstands auf nunmehr 3.600 mm, dies bei vergleichsweise besserer Kurvengängigkeit und niedrigeren Anschaffungs- und Wartungskosten. Der längere Radstand wiederum kam der Laufruhe des Beiwagens in der Geraden zugute. Ferner konnten durch den

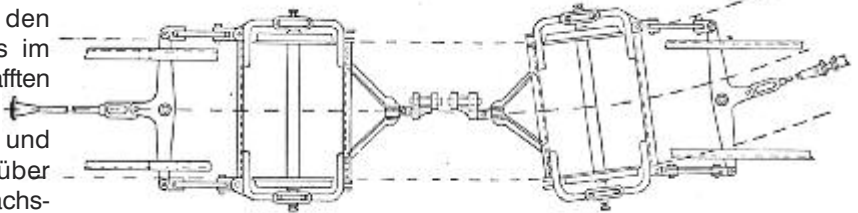


Zeitgenössisch retuschierte Lieferaufnahme des Beiwagens 1022. Gut erkennbar sind die von der übrigen Serie abweichenden einachsigen Lenkdrehgestelle sowie die Schiebetür am vorderen Einstieg. Aufnahme: 1913 - Archiv der VAG Nürnberg

teilweisen Entfall des schweren Pressträgeruntergestells nochmals circa 400 kg an Gewicht je Wagen eingespart werden.

angetriebenen Einzelachsen mit Losrädern des Mittelwagens jeweils über ein Lenkgestänge radial angesteuert, welches die

Zusammen mit den beiden ebenfalls im Jahr 1913 beschafften MAN-Versuchstriebwagen 701 und 702, die auch über MAN-Patentlenkachs-Fahrgestelle verfüg-



Möyberger einachsige Drehgestell mit zwangsläufiger Einstellung der Vorderachse.

und der Nürnberg-Fürther Straßenbahn zwei hochmoderne Zweiwagenzüge mit radial einstellbaren Radsätzen zu Versuchs- und Vorführzwecken zur Verfügung.

Ausschläge zwischen Mittelwagen und Vorderwagen (bzw. Hinterwagen) bei Kurvenfahrt aufnimmt und in eine radiale Stellung der Achsen umsetzt.

Ähnliche Lösungen der zwangsläufigen Radialeinstellung von Radsätzen im Gleisbogen werden bei Straßenbahnen übrigens auch heute noch eingesetzt, zum Beispiel bei den dreiteiligen, sechsachsigen DUEWAG-Niederflurtriebwagen der Rheinbahn Düsseldorf (Typ NF6D) oder der Stadtwerke Bonn (Typ R1.1). Dort werden die beiden nicht

Umbauten

Ab den 1920er-Jahren wurden einzelne Beiwagen im Dachbereich mit seitlich aufsteckbaren Tafeln zur Aufnahme von Werbeschriftung ausgerüstet. Weitere Werbetafeln konnten außen an den Plattformen neben den Einstiegen angebracht werden. Im Fahrgastraum wurden wechselnde

Reklametafeln in den seitlichen Dachrundungen und an den hölzernen, schmalen Rückenlehnen der Sitze angebracht.

Ab 1919 wurde die Jugendstil-Lackierung mit ihrer aufwendigen Ornamentik aus Spargründen und dem Zeitgeschmack folgend zuerst vereinfacht; ab 1922 verzichtete die Nürnberg-Fürther Straßenbahn ganz darauf. Die Straßenbahnen wurden nunmehr anstelle der bisherigen Farbkombination Grün/Elfenbein in einem dunkleren Olivgrün/Elfenbein lackiert.

Ab 1922 wurden die bisher verwendeten elektrischen Verbindungen und Steckdosen durch fest an der Plattformstirnwand montierte Bremskupplungen ersetzt (sogenannte „Nürnberger Bremskupplung“). Im Jahr 1926 wurden die Beiwagen der Reihe 1024 bis 1050 mit einer Magnetschienenbremse ausgerüstet, die vom Bremsstrom des Triebwagens gespeist wurde. Die Nachrüstung der Magnetschienenbremse in den übrigen Fahrzeugen erfolgte ab 1949.

Die seit 1922 gebräuchliche „Nürnberger Bremskupplung“ zwischen den Wagen wurde ab 1935 durch die ebenfalls in Nürnberg entwickelte „Nürnberger Rutenlichtkupplung“ ergänzt. Die vom Wageninneren aus mit einem Griff drehbare Rute für die Kontaktverbindung zum Vorder- bzw. hinteren Wagen wurde auf dem jeweiligen Plattformdach angeordnet.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden die Beiwagen 1005, 1025 und 1027 vollständig zerstört. Trotz etwa 30 Einsatzjahren konnte infolge des starken Fahrgastaufkommens und des Wagenmangels auf diese bewährte Beiwagenreihe noch nicht verzichtet werden. Mitten in den Kriegsjahren 1940 bis 1944 erfolgte in der Hauptwerkstatt der Nürnberg-Fürther Straßenbahn eine grundlegende Überholung und Modernisierung der 1000er-Beiwagen. Dabei wurden die Fahrzeuge 1001 bis 1021 mit einem Doppeleinstieg auf der jeweils hinteren Plattform nachgerüstet und den Folgeserien angeglichen. Die bisherige 2+1-Bestuhlung in den Beiwagen



Ab 1922 wurde auf die aufwendige Ornamentik des Jugendstils verzichtet. Das bisherige helle Olivgrün wich einem Dunkeloliv.
Aufnahme: 1930 - Archiv der VAG Nürnberg



Noch Ende der 1930er-Jahre wurden nach und nach Nürnberger Straßenbahnwagen im Einheits-Elfenbein lackiert. Wagen 1022 zeigt auch weitere Modernisierungen - so ist auf dem Dach die Rutenlichkupplung gut zu erkennen. Auch die Lenkachsen wurden mittlerweile durch ein Pressträgeruntergestell ersetzt. Bis zu ihrer Verschrottung konnten die 1000er-Wagen, wie hier am Plärrer, auf der Linie 6 angetroffen werden, da am Westfriedhof noch umgesetzt werden musste. *Aufnahme: 2. November 1958 - Dr. Heinrich Dillmann*



Zur Erhöhung des Stehplatzangebots wurde noch zu Kriegsbeginn die Inneneinrichtung ausschließlich mit Einzelsitzen ausgestattet. *Aufnahme: 1940 - Archiv der VAG Nürnberg*

1022 bis 1050 wurde durch jeweils acht Einzelsitze je Wagenseite ersetzt, um die Stehplätzahl im Wagen zu erhöhen. Die bisherige Heizung der Beiwagen mittels Kohleofen wurde durch elektrische Heizkörper ersetzt und eine elektrische Schlussleuchte in die Stirnwände eingebaut. Alle Beiwagen erhielten eine neue Bremsanlage und neue Fenster. Abschließend wurden alle Beiwagen im neuen Standardanstrich in Elfenbein mit grünem Absetzstreifen unter den Fenstern umlackiert.

Zwischen 1943 und 1946 wurden bei allen Beiwagen die Rückenlehnen der Sitze festgesetzt, sodass diese nicht mehr umklappbar waren. Ab 1948 wurde der obere Teil der kleinen Seitenfenster mit einem herablassbaren Übersetzfenster versehen, um die Belüftung des Fahrgastraums zu verbessern. Im selben Zeitraum verschwanden auch die auffälligen Growe-Dachlüfter.

Die Nachkriegszeit war geprägt durch das Fehlen von betriebsbereiten Straßenbahnwagen, generellem Material- und Ersatzteilmangel und eine Überbeanspruchung der Wagen durch den ungeheuren Fahrgastansturm. Zur Unterstützung der Straßenbahn-Hauptwerkstatt Muggenhof arbeitete daher im Jahr 1947 auch die Waggonfabrik der MAN Nürnberg die kriegsbeschädigten Beiwagen 1013, 1026 und 1050 wieder auf. Im Jahr 1948 folgten von der MAN noch die aufgearbeiteten Beiwagen 1037 und 1039.

Ab 1949 wurde das Handbremsrad gegen eine senkrecht hängende Handbremskurbel ausgetauscht. Die radial einstellbaren MAN-Patentlenkachs-Fahrgestelle in den Beiwagen 1022 und 1023 konnten sich im Betrieb nicht bewähren. Trotz immerhin 36-jährigem Einsatz blieben die beiden Beiwagen in dieser Ausführung in Nürnberg Einzelgänger. Mit Ausnahme des radikal abweichenden, niederflurigen Versuchsbeiwagens 1200

wurden keine weiteren Beiwagen mit diesen Fahrgestellen in Nürnberg beschafft.

Im Jahr 1949 wurden die Beiwagen 1022 und 1023 ihren Schwesterfahrzeugen angeglichen, indem die Lenkachs-Fahrgestelle durch Pressträgerfahrgestelle ersetzt wurden, die aus Beiwagen der erst 1925 gebauten Baureihe 1101 bis 1165 gewonnen wurden. Bei diesen Beiwagen gab es einen Überbestand an freien Fahrwerken, da einige 1100er-Beiwagen im Krieg zerstört und nicht wieder aufgearbeitet wurden. Die Wagenkarte des Beiwagens 1023 gibt zum Beispiel darüber Auskunft, dass dieser am 2. Februar 1949 das Fahrwerk des Beiwagens 1161 erhielt. Dieses wurde im Zuge der üblichen Fristenuntersuchungen regelmäßig gegen ein anderes Fahrwerk ausgetauscht, so etwa gegen das Fahrwerk des Beiwagens 1122, und zuletzt, am 6. August 1959, gegen das des Beiwagens 1156.



Die Plauener Straßenbahn beschaffte im Jahr 1905 von der MAN Nürnberg eine Serie von kleinen zweiachsigen Straßenbahntriebwagen der Reihe 21 bis 34, die mit angetriebenen MAN-Patentlenkachs-Fahrgestellen ausgerüstet waren. Auch in Plauen bewährten sich die Lenkachs-fahrgestelle nicht und wurden 1930 durch Einschweißen von U-Eisen starr festgelegt. In Plauen ist der historische Triebwagen 21 mit einem derartigen Untergestell betriebsfähig erhalten. Das hier gezeigte Tauschfahrwerk ist mit Ausnahme der abweichenden Meterspur und des geringeren Radstandes (2.800 mm) fast identisch zur Bauform der Lenkachsen unter den Nürnberger Beiwagen 1022 und 1023.

Aufnahme: 25. April 2010 - Christian Breindl

10

Die Beiwagen
der Baureihe 1000

Bei diesem Umbau erhielten die beiden Beiwagen auch die bislang fehlende Magnetschienenbremse nachgerüstet. Nur ein Jahr später wurden übrigens auch die Lenkachs-Fahrgestelle der beiden Triebwagen 701 und 702 durch starre Fahrgestelle kriegszerstörter 600er-Triebwagen ausgetauscht. Ab 7. Dezember 1950 verkehrten die Beiwagen mit ovalen Schildern für Reklamezwecke (*siehe Seite 57*), die an den Seitenwänden längs befestigt werden konnten.

Einsatz und Verbleib

Die Beiwagen bewährten sich im Betriebs-einsatz sehr gut und kamen anfänglich zusammen mit den dazu passenden Triebwagen der Reihe 600 auf allen Linien zum Einsatz. Die geräumigen 1000er-Beiwagen bildeten dabei das Rückgrat der Nürnberger Beiwagenflotte während des Ersten Weltkriegs und der 1920er-Jahre.

Bis in die 1940er-Jahre hinein waren die fassungsstarken Beiwagen mit allen Triebwagen- und Beiwagenbaureihen, teils bunt gemischt und freizügig im Einsatz. Auch in der Nachkriegszeit liefen die Wagen mit den 600er- oder 700/800er-Triebwagen. Nach der Währungsreform im Juni 1948 hatte sich die allgemeine Lage wieder soweit gebessert, dass die Nürnberg-Fürther Straßenbahn an die Beschaffung neuer Fahrzeuge denken konnte. Damit war das absehbare Ende der 1000er-Beiwagen eingeläutet. Der endgültige Rückzug dieser Fahrzeuge aus dem Linienbetrieb begann mit der Auslieferung der zweiachsigen Beiwagen der Reihe 1200/1300 ab dem Jahr 1949.

Aufgrund ihres hohen Alters wurden die 1000er-Beiwagen nicht mehr an neue gesetzliche Bestimmungen der ab 1956 gültigen Neufassung der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) angepasst. Dies hätte nochmals erhebliche

Umbauten an den Wagen erfordert, u. a. den Ersatz der Nürnberger Bremskupplung und Rutenlichtkupplung, die Änderung der Ansteuerung der Magnetschienenbremsen, den Ersatz der Verglasung durch Sicherheits-glas anstelle des bis dahin gebräuchlichen Maschinen- und Spiegelglases. Für die Übergangszeit bis zu ihrer bevorstehenden Ausmusterung erhielten die Fahrzeuge daher eine Ausnahmegenehmigung.

Die nach dem Krieg verbliebenen 47 Beiwagen der Reihe 1000 wurden bis auf eine Ausnahme zwischen 1951 und 1960 ausgemustert. Am 6. November 1961 wurde der Beiwagen 1026 als vorletzter Beiwagen dieser Reihe verschrottet. Von der Verschrottung zunächst ausgenommen wurde lediglich der Beiwagen 1023. Er wurde am 26. August 1959 in den Arbeitsbeiwagen A404 umgebaut und für die Waschkolonne, vermutlich in der Hauptwerkstatt Muggenhof, als Garderoben-, Aufenthalts- oder Lagerwagen benutzt. Nach seinem Einsatz als Arbeitsbeiwagen wurde der Beiwagen A404 wohl verschrottet, wobei die Wagenkarte leider keine Auskunft über das Verschrottungsdatum gibt.

Damit blieb von dieser wichtigen und interessanten Beiwagenreihe leider kein Fahrzeug für eine museale Verwendung der Nachwelt erhalten.

Verschrottungsdaten der Fahrzeuge

1951: 1038

1954: 1017, 1046

1957: 1003, 1004, 1006, 1020

1958: 1007, 1015, 1024, 1030, 1031, 1048

1959: 1002, 1014, 1016, 1018, 1039, 1043

1960: 1001, 1008, 1009, 1010, 1011, 1012, 1013, 1019, 1021, 1022, 1028, 1029, 1032, 1033, 1034, 1035, 1036, 1037, 1040, 1041, 1042, 1044, 1045, 1047, 1049, 1050

1961: 1026



Vor der Beschaffung moderner Großraumwagen ab 1955 war die Nürnberger Straßenbahn von Zweiachsern geprägt. Bis dahin waren auch die 1000er-Beiwagen, wie im Bild am Plärrer, hinter den 800er-Triebwagen zu sehen. Etlliche Fahrzeuge waren jedoch nicht mehr modernisiert worden, wie die dunkle Farbgebung rechts und ganz links (verdeckt vom "Plärrer-Automat") zeigt.

Aufnahme: 8. Mai 1952 - Robert Binder



In Hannover im Freien abgestellt, überstand Beiwagen A114 die Witterung nicht. Lediglich das Fahrgestell konnte 2014 nach Nürnberg zurückgeführt werden.

Aufnahme: August 1990 – Christian Breindl

Das zweite Leben des Beiwagens 1023

Durch einen glücklichen Umstand gelang es unserem Verein, im Jahr 2014 im Hannoverschen Straßenbahnmuseum (HSM) in Wehmingen ein Fahrgestell eines früheren Nürnberger Beiwagens der Reihe 1100 ausfindig zu machen und zu erwerben. Dieses Fahrgestell stammt von dem im Jahr 1925 gebauten Nürnberger Beiwagen 1184 und war zuletzt im Arbeitsbeiwagen A114 (ex Beiwagen 1190, Baujahr 1929) verbaut. Der seit 1966 als Salzwagen im Winterdienst genutzte Arbeitsbeiwagen A114 wurde 1981 ausgemustert und dann an das damalige Deutsche Straßenbahnmuseum Hannover (DSM, ein Vorgänger des heutigen HSM)

verkauft. Dort stand der Wagen in sehr schlechtem Zustand viele Jahre unter freiem Himmel abgestellt, bis er 1995 verschrottet wurde. Das Fahrgestell entging jedoch der Verschrottung und wurde im HSM-Fundus eingelagert.

Nachdem sich mit dem Beiwagen 1116 bereits ein mustergültig restaurierter und betriebsfähiger Vertreter der Baureihe 1100 im Bestand unserer historischen Nürnberger Straßenbahnen befindet, bot es sich an, dieses Fahrgestell für die Rekonstruktion eines bislang in der Sammlung noch fehlenden Beiwagens der Reihe 1000 zu verwenden. Aufgrund der historischen Authentizität bot sich hierzu der Wiederaufbau des Beiwagens 1023 an.

Seit 2015 unternimmt unser Verein intensive Anstrengungen, die Rekonstruktion des Beiwagens 1023 zu ermöglichen. Ziel ist es, eine bestehende Lücke in der Sammlung der historischen Nürnberger Straßenbahnwagen zu schließen. Er soll nach seiner Restaurierung hinter dem erhaltenen Triebwagen 701 Nürnberger Industrie- und Stadtgeschichte erfahrbar machen und in sein zweites Leben starten. Über vierzig Jahre nach seiner Restaurierung im Jahre 1977 als erster fahrfähiger Nürnberger Museums- wagen wird dann unser Triebwagen 701 endlich seinen passenden Partner erhalten und nicht mehr solo unterwegs sein müssen.

Das Untergestell des künftigen Beiwagens 1023 im Werk Peter wenige Wochen vor der Abholung zur Reise nach Krakau.

*Aufnahme: 16. Juli 2016
Andreas Neuer*



Das Projekt hat schon begonnen

Am 6. und 7. August wurde das neue Vereinsprojekt in der Nürnberger Presse der Öffentlichkeit vorgestellt. Schirmherr ist der Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly. Für die Durchführung der Arbeiten konnte wieder die MPK Krakau gewonnen und zwischenzeitlich beauftragt werden.



Nur noch zwei Sitze fehlen - wer hat noch Exemplare in seiner Sammlung?

Aufnahme: 27. August 2016 - Andreas Neuer



Mehr als gefühlvoll manövrieren Mitarbeiter der Feuerwehr mit ihrem Kranwagen im Werk Peter das Untergestell unter der Oberleitung, natürlich abgeschaltet, hindurch auf den LKW. Anfang September geht es zusammen mit den Sitzen, zwei überholten Achsen und weiterem Zubehör zur MPK nach Krakau.

Damit wird unser Projekt konkret.

Aufnahme:
7. September 2016
Tobias Schneider



Wir suchen noch Sponsoren

Wir waren bereits fleißig und haben viele Mittel gesammelt. Herzlichen Dank an die bisherigen Spender!

Aktuell rechnet der Verein mit Gesamtkosten in Höhe von rund 350.000 Euro, wobei noch knapp die Hälfte der Summe durch Spenden und Zuwendungen aufgebracht werden muss.

Infos zum Projekt unter
www.bw1023.sfnbg.de

Unsere Bankverbindung für Spenden:

IBAN: DE81 7605 0101 0001 0504 44

bei der Sparkasse Nürnberg

Verwendungszweck: „Beiwagen 1023“

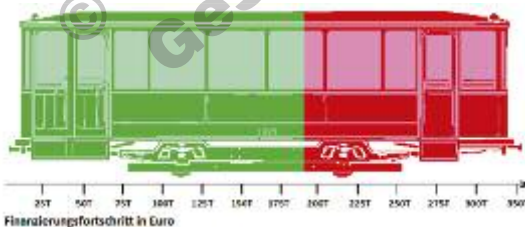
Von der Steuer absetzbar!

Der Verein "Freunde der Nürnberg Fürther Straßenbahn e.V." ist nach dem letzten zugegangenen Freistellungsbescheid des Zentralfinanzamts Nürnberg, Steuernummer 241/108/50111, vom 10. Juli 2015 als gemeinnütziger Verein zur Förderung kultureller Zwecke anerkannt. Der Verein ist daher berechtigt, für die zur Verwendung für diese Zwecke erhaltenen Spenden Zuwendungsbestätigungen nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck auszustellen.

Quellen

Aufsatz Christian Breindl, Oktober 2016

1. Binder, Robert: Der Stadtverkehr in Nürnberg und Fürth von 1881 bis 1981, Nürnberg, 1986
2. Uebel, Lutz; Richter, Wolfgang-D.: 150 Jahre Schienenfahrzeuge aus Nürnberg, Beiträge zur Geschichte des Waggonbaus, Nürnberg, 1994



Wir bitten um Ihre Mithilfe: Für den weiteren Aufbau des Wagens hofft unser Verein auf weitere Zuwendungen sowie auf die Unterstützung von Unternehmen und Stiftungen. Diese sind dringend erforderlich, um mit einem reibungslosen Projektablauf unser ehrgeiziges Ziel erreichen zu können.

Freunde der
Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.



Wir laden Sie herzlich ein! Holen Sie mit uns
ein Straßenbahnstückchen ins Leben!

