

REINHARD DEMPS, Berlin

# Die Maximum-Vierachser in Berlin aus der Sammlung historischer Triebwagen in Berlin

Im Juni konnten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) das 150-jährige Bestehen der Berliner Straßenbahn begehen. Während der gelungenen Veranstaltungen spielten die Fahrzeuge der Sammlung Historische Berliner Straßenbahnwagen eine wichtige Rolle. Neben der Ausstellung von Fahrzeugen auf dem Alexanderplatz am 22. Juni anlässlich des Geburtstages vor genau 150 Jahren zogen am 27./28. Juni 2015 auf dem Straßenbahnbetriebshof Lichtenberg, Siegfriedstraße, die historischen Fahrzeuge große Aufmerksamkeit auf sich. Höhepunkt war dann am 28. Juni der Fahrzeugkorso, der an der Strecke ein breites Publikum begeisterte.

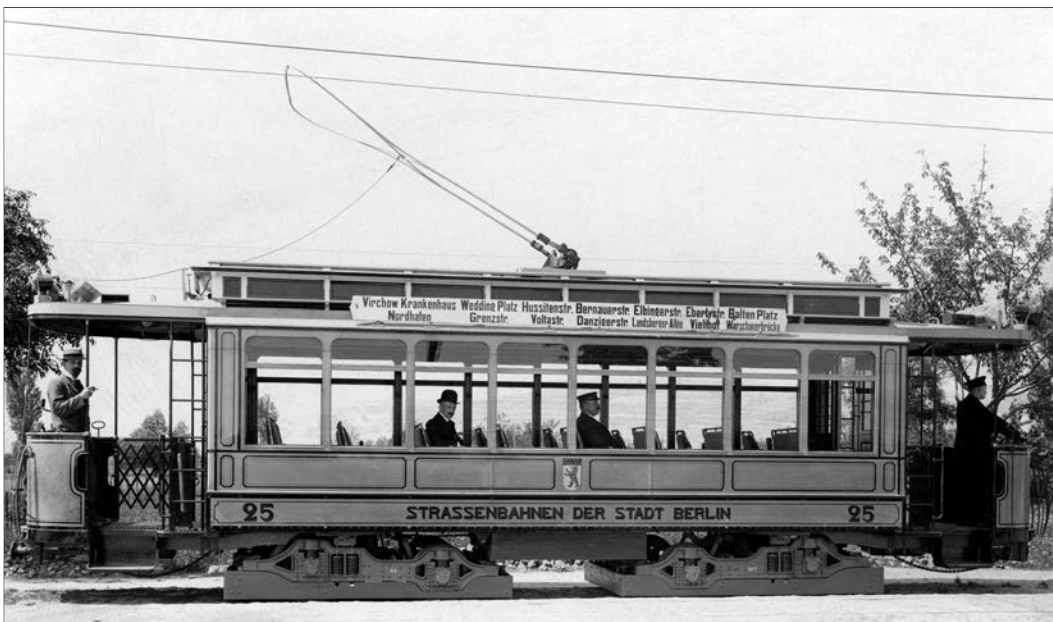
Für die ehrenamtlich tätigen Mitglieder des heutigen Denkmalpflege-Vereins Nahverkehr Berlin e. V. (DVN) war dies ein Höhepunkt in der fast 50-jährigen Geschichte der Bewahrung von Sachzeugen der Berliner Straßenbahngeschichte. Über die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft Kleinbahnfreunde, später Verkehrsgeschichte und Berliner Nahverkehr im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, zu dem die Arbeitsgruppe Straßenbahn damals gehörte, ist in vb berichtet worden. [11] Der Autor nimmt den erfolgreichen Auftritt der historischen Straßenbahnfahrzeuge zum Anlass, über die Bewahrung von Maximum-Triebwagen der Berliner Straßenbahn zu berichten.

Im Herbst 1967 kamen Freunde des Nahverkehrs als Arbeitsgruppe in der oben genannten Arbeitsgemeinschaft Verkehrsgeschichte zusammen. Sie hegten den Wunsch, fahrfähige Berliner Straßenbahnwagen der unterschiedlichen Epochen wieder herzurichten. Mit Unterstützung des Märkischen Museums, insbesondere seiner damaligen Direktoren Dr. Erik Hüns und Herbert Hampe, konnte seinerzeit die Direktion der BVG (Ost) – seit 1969 Berliner Verkehrs-Betriebe (BVB) – für den Plan gewonnen werden. Als erster historischer Straßenbahnwagen war der Triebwagen 10 der Städtischen Straßenbahn Cöpenick, Baujahr 1903, fahrfähig hergerichtet; er konnte im Juni 1969 den Festumzug „Köpenicker Sommer“ eröffnen. Der Anklang beim Publikum war riesig. Nicht zuletzt dadurch waren die Straßenbahnfreunde hoch motiviert; sie

entwickelten ein Konzept für den Wiederaufbau weiterer historischer Fahrzeuge.

Hierbei spielten zwei Überlegungen eine Rolle: Welche Fahrzeuge waren für einen Rückbau vorhanden, und wie könnte dann ein Sammlungskonzept aussehen? Da bot es sich an, eine für die Berliner Straßenbahn typische Triebwagenbauart mit einem jeweils passenden Beiwagen für die Sammlung aufzuheben. Frühzeitig hatte man die sogenannten vierachsigen Maximum-Triebwagen ins Auge gefasst. Dieser Fahrzeugtyp war in hohen Stückzahlen beschafft worden; er war jahrzehntlang für den Berliner Straßenbahnbetrieb charakteristisch. Die Anfang des 20. Jahrhunderts erstmals eingesetzten Fahrzeuge waren – nach mehrfachen Umbauten – bis 1969 im Einsatz, so dass grundsätzlich noch einige Exemplare für eine Aufarbeitung zu historischen Fahrzeugen zur Verfügung standen ...

Um die Wende zum 20. Jahrhundert hatte die Berliner Straßenbahntwicklung einen Höhepunkt erreicht. Die Stadt war zu einer Millionenstadt gewachsen. Folglich wuchs auch der Bedarf an öffentlichen Beförderungsmöglichkeiten. Im Stadttinnern hatte man die wichtigsten Straßen mit Gleisen ausgerüstet. Die letzte Pferde(straßen)bahn hatte im Jahre 1902 den Betrieb eingestellt. Der elektrische Antrieb war umfassend im Berliner Straßenbahnwesen eingeführt. Die „Elektrische“ – nun ein Synonym für Straßenbahn – war das wichtigste Berliner Nahverkehrsmittel. Dafür waren zweiachsige elektrische Triebwagen in großer Zahl beschafft worden. Als Anhängewagen setzte man in den ersten Jahren noch vorhandene Wagen der Pferde-Eisenbahn ein. Doch auch mit den neuen elektrischen Zweiachsern konnten die steigenden Beförderungswünsche nicht ausreichend erfüllt werden. Die Beschaffung größerer (längerer) zweiachsiger Wagen scheiterte an den vorhandenen engen Gleisradien aus der Pferdebahnzeit. Unter diesen Voraussetzungen war es zweckmäßig, Triebwagen mit Drehgestellen zu beschaffen, die sich engen Radien anpassen. Die Wagenkästen solcher Drehgestell-Triebwagen waren länger und



**Bild 1** Maximum-Triebwagen 25 der Straßenbahnen der Stadt Berlin  
(Foto Archiv Siemens)

konnten mehr Fahrgäste befördern. 1898 wurden zunächst Drehgestell-Triebwagen des Typs „Brandenburg“ beschafft.

Aber es gab beim Einsatz dieser Fahrzeuge noch ein Problem. Der Reibungskoeffizient zwischen Stahlrad und Stahlschienen ist gering. Man musste die Leistung der Motoren begrenzen, um ein Durchdrehen der Antriebsräder zu vermeiden. Andererseits war die Unterbringung zweier Motore je Drehgestell konstruktiv damals noch nicht möglich. Die Lösung dieses Problems bot ein Patent aus den USA, das als „Maximum Traction Truck“ bekannt wurde. Das Prinzip dieser Bauart liegt darin, dass der Drehpunkt eines Drehgestells nicht mittig zwischen den Achsen liegt, sondern versetzt auf den Antriebsrädern. Dadurch war es möglich, zwei Drittel der Masse für den Antrieb zu nutzen. Mit diesem neuartigen, vierachsigen Triebwagentyp ließen sich auf Grund des größeren Platzangebotes höhere Beförderungsleistungen erbringen. Die Große Berliner Straßenbahn beschaffte daher neun- und zehnfensterige Maximum-Triebwagen für die Gesellschaft selber und einige ihrer angeschlossenen Nebenbahnen, und zwar

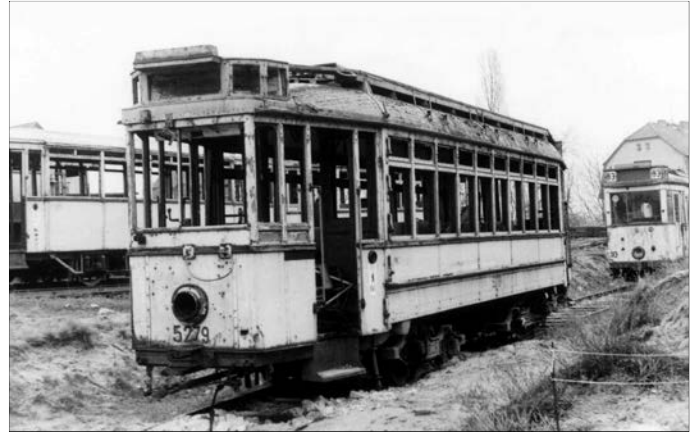
- 228 neunfenstrige Wagen,
- 365 zehnfensterige Wagen.

Außerdem waren zehn Akku-Triebwagen der früheren Berlin-Charlottenburger Straßenbahn mit Maximum-Drehgestellen umgerüstet worden.

Auch die übrigen Straßenbahngesellschaften im alten Berlin (bis 1920) beschafften Maximum-Triebwagen. Sie unterschieden sich neben der Farbgebung und der Verwendung von Lyrabügeln für die Stromzuführung durch die Anzahl der Fenster – hier nur acht je Fahrzeug – und durch die Verwendung von Sitzen mit umklappbaren Rücklehnen, die das Sitzen in Fahrtrichtung ermöglichten. Von dieser Ausführung wurden 123 achtfensterige Wagen für die Straßenbahnen der Stadt Berlin (SSB) und die Berliner Elektrischen Straßenbahnen (BESTAG) beschafft.

Alle genannten Typen besaßen offene Plattformen. Es war für die Wagenführer eine schwere und die Gesundheit raubende Arbeit. Erst nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und nach der Gründung der Einheitsgesellschaft „Berliner Straßenbahn“ ging man daran, die Maximum-Triebwagen umzubauen und mit einer geschlossenen Plattform auszurüsten. Jedoch führte man dieses Programm nicht zu Ende; ein Teil der Maximum-Triebwagen verkehrte bis zuletzt mit offenen Plattformen und wurde 1936 aus dem Verkehr gezogen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Trennung des Nahverkehrsbetriebes in eine Verwaltung Ost und eine West trennte sich auch die Geschichte der Maximum-Triebwagen. Bei der BVG (West) wurden die letzten Triebwagen bis zum Jahre 1955 ausgemustert. Einen anderen Weg ging man bei der BVG (Ost). Hier wurden die Fahrzeuge zu Beginn der 1950er Jahre erneut umgebaut. Am auffälligsten war der Umbau des ursprünglichen Laternendachs in ein Tonnendach. Diese Arbeiten wurden wegen der fehlenden Hauptwerkstatt der BVG (Ost) beispielsweise im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Schöneweide, im Lokomotiv- und Waggonbau Johannisthal und im Lokomotivbau Hennigsdorf ausgeführt. Ein Teil der Triebwagen wurde später mit Schiebetüren für den sogenannten OS-Betrieb umgerüstet. Vor allem der Aufbau des Tonnendaches anstelle des bis dahin vorhandenen Laternendaches veränderte das Erscheinungsbild der Maximum-Triebwagen erheblich. Auch der Innenbereich der Fahrzeuge blieb vom Umbau nicht verschont. Die Sitze wurden so angeordnet, dass nunmehr nur noch 28 Sitzplätze vorhanden waren. Die Beleuchtung rüstete man auf Leuchtstofflampen um. Statt des bis 1955 gebräuchlichen Stangenstromabnehmers wurden die Wagen nun mit einem Scherenstromabnehmer ausgerüstet. In diesem Zustand verkehrten die



**Bild 2** Schwer vorstellbar, dass aus dem desolaten Tw 5279 – hier 1975 in Woltersdorf – der historische Maximum-Triebwagen 2990 entstand. (Foto Joachim Kubig)

Fahrzeuge bis zum Dezember 1969, zuletzt auf der Straßenbahnlinie 84 zwischen Friedrichshagen und Alt-Glienicke.

Und hier setzten die Bemühungen zum Bewahren von einzelnen Fahrzeugen ein. Es war der Wunsch der Enthusiasten, von jeder Form ein Exemplar zu erhalten und fahrfähig aufzuarbeiten. Damit sollte die langjährige Einsatzgeschichte eines Fahrzeugtyps dokumentiert werden, der über Jahrzehnte den Berliner Straßenbahnbetrieb geprägt hatte. Es wurden folgende Fahrzeuge ausgewählt:

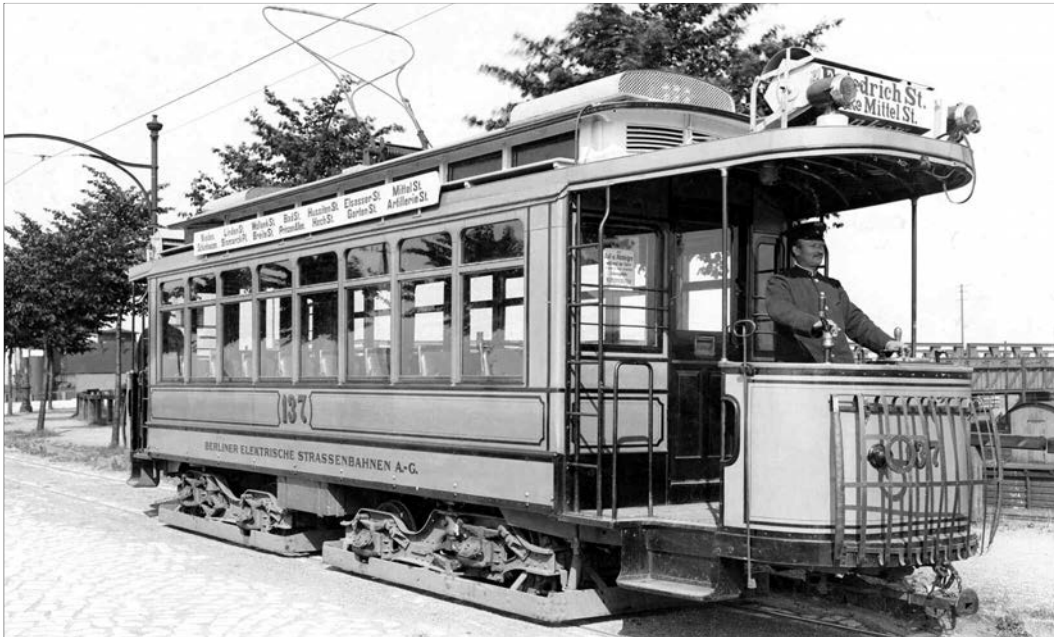
- zehnfensterige Triebwagen der ehemaligen Großen Berliner Straßenbahn, Baujahre zwischen 1907 und 1912, BVG-Typenbezeichnung seit 1934: TD 07/25. Tw 5256, 5274 und Tw 5279;
- achtfensterige Triebwagen der ehemaligen Straßenbahnen der Stadt Berlin, Baujahre zwischen 1908 und 1912, BVG-Typenbezeichnung seit 1934: TDS 08/24. Tw 5339, Tw 5366 und Tw 5403.

Aus diesen ausgewählten Maximum-Triebwagen entstanden im Laufe der Jahrzehnte die folgenden historischen Fahrzeuge:

- Triebwagen 2990, offener Triebwagen der Großen Berliner Straßenbahn, Baujahr 1910, entstanden aus dem Triebwagen 5279;
- Triebwagen 5256 im Zustand bei der BVG um 1930 (z. Zt. wegen Fristüberschreitung nicht einsatzfähig);
- Triebwagen 5274 im Zustand bei der BVG (Ost) in den 1950er Jahren;
- Triebwagen 68 im Zustand um 1910 der ehemaligen Städtischen Straßenbahn Berlin aus Tw 5366, heute in der Sammlung Kommunalverkehr des Deutschen Technikmuseums (DTM);
- Triebwagen 218 im Zustand bei der ehemaligen Städtischen Straßenbahn Berlin aus Tw 5403, heute bei der Woltersdorfer Straßenbahn.

Triebwagen 5339 wurde in Woltersdorf auf dem dortigen Straßenbahnbetriebshof verschrottet.

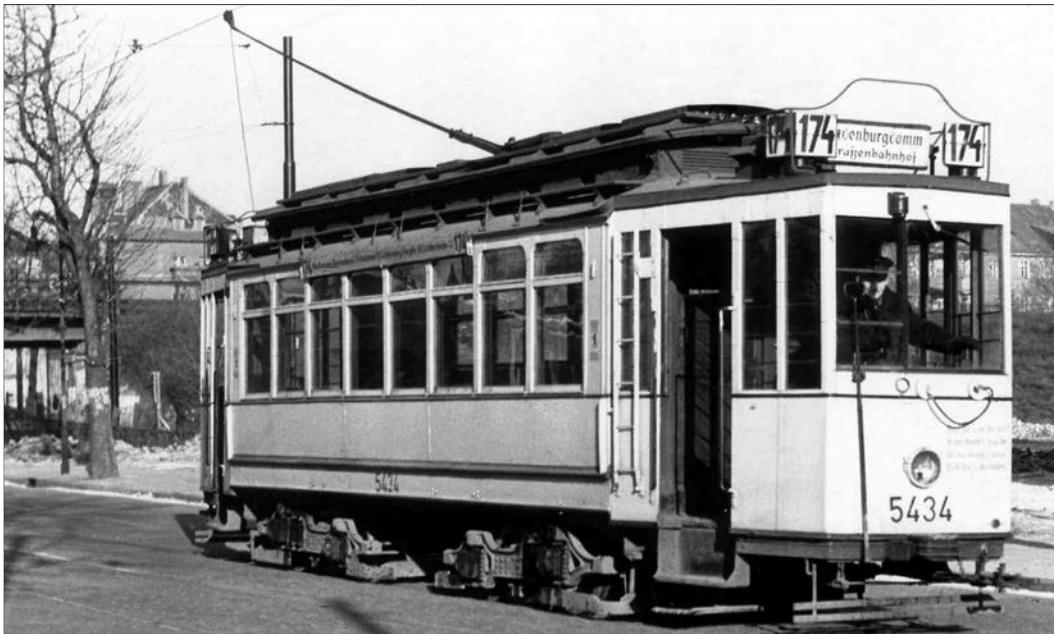
Es sollten komplette Züge mit Anhängewagen/Beiwagen entstehen, mit denen die Maximum-Triebwagen im Berliner Straßenbahnbetrieb in den verschiedenen Epochen unterwegs waren. Dazu muss man wissen, dass die ersten Anhängewagen noch aus der Pferdebahnzeit stammten und für den elektrischen Betrieb konzipierte Wagen erst um 1900 geliefert wurden. Eine Vorlage für den Wunsch einer historisch authentischen Bespannung der Maximum-Triebwagen waren Fotografien mit zweiachsigen Beiwagen der Bauart 1906. Von der BVG wurden die folgenden Beiwagen für einen Umbau zu historischen Fahrzeugen zur Verfügung gestellt:



**Bilderfolge** achtfenstrige Maximum-Triebwagen:

**Bild 3** Triebwagen der Berliner Elektrischen Straßenbahnen. Die Aufnahme entstand auf der Strecke zwischen Pankow und Französisch-Buchholz in Heinersdorf vor der früheren Brücke über die Bahnanlagen. Die Drehgestellbauart wich von den in Berlin eingesetzten Wagen ab: Wagen 137 hatte Pressblechdrehgestelle, bei den Berliner Wagen waren allgemein Stahlgussdrehgestelle üblich.

(Foto Sammlung Andreas Kubig)



**Bild 4** Achtfenstriger Wagen des Typs 08/25 bei der BVG (West). Die Aufnahme zeigt das Fahrzeug vor der Umrüstung des Stangenstromabnehmers auf den Betrieb mit Scherenstromabnehmer etwa 1950.

(Foto BVG-Archiv)



**Bild 5** Der spätere Triebwagen 68 der Städtischen Straßenbahn Berlin in seinem letzten Erscheinungsbild beim Einsatz auf der Linie 4 der BVG (Ost). Der Wagen erhielt noch Schiebetüren für den OS-Betrieb. Jetzt ist er in der Sammlung des Deutschen Technikmuseums zu besichtigen.

(Foto Klaus Kirsch)