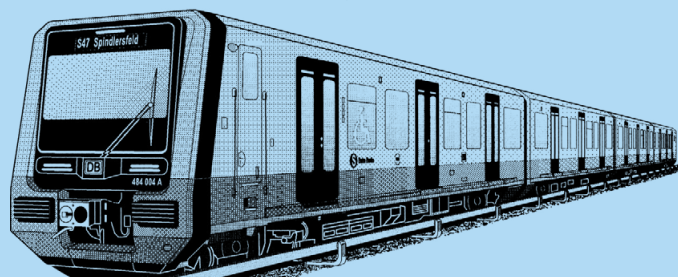


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 48. Jahrgang – März/April 2021 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Triebwagen auf der Heidekrautbahn



Die Niederbarnimer Eisenbahn-Gesellschaft (NEG) beschaffte in den 1930er Jahren zur Modernisierung des Betriebes auf der „Heidekrautbahn“ moderne Verbrennungstriebwagen. Der Titelbeitrag stellt diese Fahrzeuge vor. Auf dem Foto überquert T5 (VT 137 560) im Jahre 1947 die Brücke über den Oder-Havel-Kanal.
(Foto Sammlung Dietrich Kutschik)

2 · 2021

Die Heidekrautbahn am nördlichen Rande Berlins war in den 1920er und 1930er Jahren bemüht, ihren Betrieb attraktiver und wirtschaftlicher zu gestalten. Erst ab 1934 fanden die Bemühungen einen ersten Ausdruck durch den Einsatz von Verbrennungstriebwagen auf ihren Strecken. In vb 2/2020 hatte Reinhard Arf diesen Aspekt bereits kurz angerissen, der mit diesem Beitrag eine ausführliche Darstellung finden soll.

DIRK WINKLER, Fürth

Motorisiert in die Schorfheide Trieb- und Beiwagen der Niederbarnimer Eisenbahn

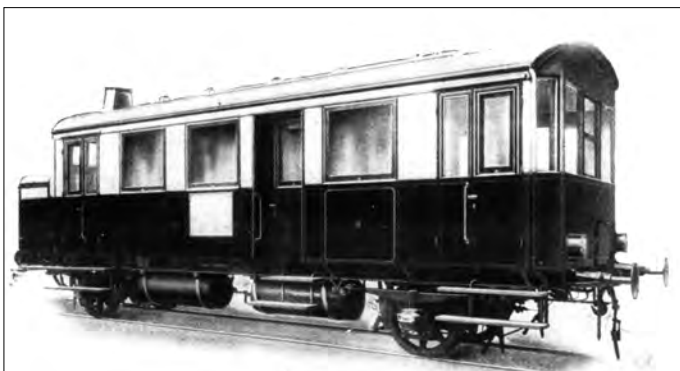
Die Niederbarnimer Eisenbahn am Scheideweg

Die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn, ab 1927 in Niederbarnimer Eisenbahn-Aktiengesellschaft (NEG) umbenannt, betrieb vom Berliner Bahnhof Reinickendorf-Rosenthal, seit dem 3. Oktober 1937 Berlin-Wilhelmsruh (Niederbarnimer Eisenbahn), eine Nebenbahn über Basdorf nach Liebenwalde und Groß Schönebeck. Hauptanteileseigner der Bahn waren die BVG, der Landkreis Niederbarnim und der Provinzialverband Brandenburg. Neben einem moderaten Tagesverkehr von und nach Berlin hatte die Bahn vor allem einen steigenden Ausflugsverkehr nach Wandlitz und Umgebung sowie einen zunehmenden Güterverkehr zu bewältigen. Die Modernisierung des Personenverkehrs und dessen wirtschaftlichere Abwicklung stand Ende der 1920er, Anfang der 1930er Jahre zur Debatte. Zum einen machte sich gegen Ende der 1920er Jahre zunehmend die Konkurrenz des Kraftverkehrs bemerkbar, andererseits waren aufgrund der wachsenden wirtschaftlichen Probleme im Deutschen Reich die Beförderungszahlen im Personen- und Güterverkehr rückläufig. So sank die Zahl der beförderten Personen von 1928, dem vorläufigen Höhepunkt, mit 1,843 Mio. auf nur noch 1,105 Mio. im Jahr 1931. Um dem entgegenzutreten, waren zwischen Ende der 1920er und Anfang der 1930er Jahre Planungen vorhanden, die Strecken zu elektrifizieren und das Streckennetz weiter auszubauen. Diese Planungen wurden 1931 aufgrund der finanziellen Lage in Folge der Weltwirtschaftskrise wieder aufgegeben. [1]

Seit Mitte der 1920er Jahre erprobten immer mehr Klein- und Privatbahnen Triebwagen mit Verbrennungsmotoren. Waren es anfänglich verfügbare Fahrzeuge der Herstellerfirmen, deren Eignung für den Kleinbahnbetrieb untersucht wurde, setzte zu Beginn der 1930er Jahre eine gezielte Beschaffung von Triebwagen ein. Dieser Entwicklung folgte auch die NEG, die ebenfalls den Vorteil zum Senken der Betriebskosten durch den Einsatz von Triebwagen sah. Insbesondere die Kosteneinsparungen im Bereich Personal (Einmannbetrieb) und bei den Betriebsstoffen waren für die Klein- und Privatbahnen attraktiv.

Bild 1 Probetriebwagen der Bergmann-Elektrizitätswerke (BEW). Er war 1911 versuchsweise auf der „Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn“ im Einsatz.

(Foto BEW-Anzeige, Sammlung Dr. Rolf Löttgers)



Frühe Erfahrungen mit Verbrennungstriebwagen

Erfahrungen mit dem Einsatz von Verbrennungstriebwagen hatte die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn bereits früh sammeln können. Ausschlaggebend war hierfür die örtliche Nähe zu den großen Berliner Unternehmen der Elektroindustrie. Die drei größten Firmen, AEG, die Bergmann-Elektrizitätswerke in Berlin (BEW) und die Siemens-Schuckert-Werke (SSW), widmeten sich schon vor dem Ersten Weltkrieg dem neu aufscheinenden Geschäftsfeld mit Verbrennungsmotoren und Automobilen. Bereits 1906 nahmen die BEW den Bau von Elektromobilen auf und begann wenig später auch mit dem Bau von Benzin-Kraftwagen in einer eigenen Automobil-Abteilung, die ab 1910 einen Platz in der Automobil-Fabrik in Rosenthal fand. [2], [3]

Aufbauend auf diesen Erfahrungen lag der Schritt nahe, diese Technik auch auf den Bereich der Bahnfahrzeuge zu übertragen. Allgemein sah man den Vorteil der benzol-elektrischen Triebwagen gegenüber dem rein elektrischen Betrieb (mit Akkumulator-Triebwagen) in der schnelleren Betriebsbereitschaft, einfacheren Bedienung, dem geringen Gewicht sowie der einfacheren Unterhaltung und Versorgung.

Die BEW entwickelten und fertigten zusammen mit der Norddeutschen Waggonfabrik AG in Bremen 1908/09 einen zweiachsigen Verbrennungstriebwagen, der 1910 auf der Weltausstellung in Brüssel in der Lokomotivhalle der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. [4] Beworben wurde das Exponat als Fahrzeug aus einer Typenreihe von drei Hauptbauarten, die mit 30, 50 sowie 100–120 PS Dauerleistung angeboten wurden, wobei die Wagen kleinerer Leistung für alle Spurweiten verfügbar sein sollten. [5] Nach der Rückkehr von der Brüsseler Ausstellung führte Bergmann im Frühjahr 1911 Probefahrten mit dem Triebwagen auf der Reinickendorf-Liebenwalder Eisenbahn durch, deren Strecke sozusagen vor der Haustür der BEW lag. [6] Wie lange diese Fahrten andauerten und ob es zum planmäßigen Einsatz des Triebwagens kam, ist unbekannt. Erst nach 1915 wurde er von den Preußischen Staatseisenbahnen übernommen und als V.T. 21 eingereiht. [7]

Bild 2 Blick auf das andere Fahrzeugende des BEW-Triebwagens mit dem Motorvorbau

(Foto BEW-Anzeige, Sammlung Dr. Rolf Löttgers)





Bild 3 Den erste Verbrennungstriebwagen der „Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn“ lieferte 1914 die AEG. Wie lange er im Einsatz blieb, ist nicht bekannt. Der später als Personenwagen 237 weiter genutzte Wagen wurde 1935 an die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn verkauft.
(Werkfoto AEG, Sammlung Dirk Winkler)

Nachdem die AEG bereits von den Preußischen Staatseisenbahnen Aufträge zum Bau von Verbrennungstriebwagen erhalten hatte, baute sie bis 1914 einen vierachsigen Verbrennungstriebwagen, dessen wagenbaulicher Teil von Steinfurt kam. Der Triebwagen unterschied sich grundsätzlich von den Staatsbahn-Triebwagen, waren hier nun der 90-PS-Zweizylinder-Benzolmotor der NAG und der Generator der AEG auf einem gesonderten Hilfsrahmen im Drehgestell im Wagenkasten integriert und nicht mehr vor dem Führerstand in einem Vorbau untergebracht. Das Drehgestell am anderen Fahrzeugende nahm die beiden 62-kW-Fahrmotoren auf. Der Triebwagen verfügte über ein Abteil 2. Klasse mit 10 Sitzplätzen und ein größeres Abteil 3. Klasse mit 30 Sitzplätzen in der Sitzteilung 2+3. Es folgten ein Einstiegsraum sowie der Maschinenraum, der zugleich als Gepäckabteil fungierte. Die Gestaltung der Abteile erfolgte durch den Architekten Peter Behrens (1868–1940), Mitbegründer des Deutschen Werkbundes und einer der ersten Industriedesigner, der in vielfältiger Weise für die AEG tätig war. So waren die Holzlattensitze der 3. Klasse schwarz lackiert, das Abteil der 2. Klasse ähnelte mit seinem an den Wänden herum angeordneten, mit gestreiftem Plüsch bezogenen Sessel eher einem Salon. [8] Der Triebwagen soll bereits 1914 auf der Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn in Betrieb gegangen sein. [9] Folgt man der Veröffentlichung in [8],



Bild 4 Bei der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, die den Wagen 1935 erwarb, wurde er als Beiwagen mit der Nr. 17 geführt. Als das Foto 1964 entstand, war er bereits abgestellt.
(Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)

war der Triebwagen auch 1917 dort im Einsatz. Allerdings ist nicht bekannt, wie lange er im Dienst stand. Der Triebwagen soll später, nach Ausbau der Antriebsanlage, als Personenwagen mit der Nummer 237 genutzt worden sein; er wurde 1935 an die Neukölln-Mittenwalder-Eisenbahn verkauft.

Modernisierung des Betriebes ab 1934

Trotz der weiter angespannten finanziellen Situation zu Beginn der 1930er Jahre entschloss sich die NEG, einerseits den Oberbau der Strecken zu verstärken und zum anderen den Personenverkehr zum Teil auf den Betrieb mit Triebwagen umzustellen. Daraufhin vergab die NEG Anfang 1933 erste Aufträge zur Beschaffung von Verbrennungstriebwagen an die Dessauer Waggonfabrik für einen vierachsigen und an die Waggonbauabteilung der Christoph & Unmack AG in Niesky für einen zweiachsigen Triebwagen. Die Dieselmotoren sollten jeweils von der MAN in Nürnberg geliefert werden, die elektrische Ausrüstung sollte die SSW in Berlin beisteuern. Beide Triebwagen wurden im Sommer 1934 dem Betrieb übergeben und als T1 und T2 in den Bestand eingereiht. [10]

Vermutlich zum gleichen Zeitpunkt erfolgte die Beauftragung der Waggonbauabteilung der Christoph & Unmack AG zum Bau eines weiteren vierachsigen, diesmal diesel-mechanischen Triebwagens. Der Motor kam wiederum von der MAN, das mechanische

Bild 5 Werbewirksam wurde der vierachsige T1 um 1935 im Bahnhof Wandlitzsee für eine Ansichtskarte in Szene gesetzt.
(Sammlung Dirk Winkler)





Bild 6 Hinter blühenden Obstbäumen sind der T2 und einer der umgebauten Beiwagen Ende der 1930er Jahre unterwegs.
(Repro aus Kalender 1941 für den Kreis Niederbarnim)

Getriebe von Ardel in Eberswalde. Der neue T3 konnte im Spätsommer 1935 in Betrieb genommen werden. Zugleich ließ die NEG in Basdorf eine neue Triebwagenhalle errichten, in der Wartung und Unterhaltung der „Triebwagen und Anhänger“ stattfinden sollten, die Ende Juni 1935 fertiggestellt war. [11] Die oben erwähnten Anhänger entstanden in eigener Werkstatt durch Umbau von fünf zweiachsigen Reisezugwagen. Diese konnten den Triebwagen bei Bedarf zur Verstärkung mitgegeben werden. Trieb- wie auch Beiwagen verkehrten mit dem auch bei den Reichsbahn-Triebwagen verwendeten Anstrich in Elfenbein und Rot und hoben sich so farblich von den anderen Personenwagen ab.

Nach dem erfolgreichen Einsatz ihrer ersten beiden dieselektrischen Triebwagen sowie des dritten, diesmal dieselmechanischen Triebwagens bestellte die NEG 1936 einen vierten Triebwagen, der im Sommer 1937 in Betrieb genommen wurde. Aufgrund der guten Erfahrungen mit dem T3 hatte sich die NEG entschieden, das neue Fahrzeug wiederum mit einer mechanischen Kraftübertragung der Ardel-Werke in Eberswalde ausrüsten zu lassen. Auch hier kam der Motor von der MAN. [12] Die Anschaffung des neuen Triebwagens machte eine Erweiterung der Triebwagenhalle in Basdorf notwendig, die nun auch eine Untersuchungsgrube erhielt. Zudem begann 1938 der Bau einer unterirdischen Tankanlage zur Kraftstoffversorgung der Triebwagen auf dem Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh. [13]

Der Einsatz der Triebwagen bewährte sich auf den Strecken von Berlin-Wilhelmsruh nach Liebenwalde und Groß Schönebeck. Schaut man in historische Kursbücher, so ist ersichtlich, dass 1935

Bild 8 Der 1935 von Christoph & Unmack in Niesky geliefert T3 mit Beiwagen am Bahnhof Berlin-Blankenfelde (?) der Niederbarnimer Eisenbahn (Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)



Bild 7 Den T4 lieferte die Waggonfabrik Wismar 1937. Er war zu diesem Zeitpunkt der leistungsfähigste Triebwagen der NEG.
(Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)

(KBS 97d) werktags nahezu alle Leistungen durch Triebwagen bewältigt wurden, an Sonn- und Feiertagen hingegen der Ausflugsverkehr frühmorgens, mittags, nachmittags und abends zum überwiegenden Teil mit Dampflok-bespannten Personenzügen erfolgte, die der erhöhten Beförderungsleistung gerecht werden mussten; nur einige Leistungen dazwischen wurden von Triebwagen abgedeckt. Dieses Bild hatte sich auch im Sommerfahrplan 1939 (KBS 597d) kaum geändert. Die Triebwagen mit und ohne Beiwagen waren aus dem Verkehr nicht mehr wegzudenken, auch wenn sie die dampfbespannten Personenzüge nicht gänzlich ersetzen konnten. Im Jahre 1937 standen in den Fahrplänen der NEG insgesamt 11 092 Triebwagenzüge 6147 Dampfpersonenzügen gegenüber, dazu kamen noch drei Triebwagensonderzüge. [14]

Da für den Triebwagenbetrieb bisher nur die in eigener Werkstatt umgebauten Beiwagen genutzt wurden, die jedoch für die Beförderungsaufgaben nicht mehr ausreichten, bestellte die NEG im Frühjahr 1938 bei der Waggonfabrik Wismar sieben neue, zweiachsige Beiwagen in drei Ausführungen. [15], [16] Die Wagen wurden zwischen Juli und Mitte Dezember 1940 abgeliefert und erhielten die Nummern 251 bis 257. Ihr Einsatz war aufgrund der Ausführung mit den Triebwagen T3 und T4 möglich. Für den T1 und T2 wurden weiterhin die fünf umgebauten Beiwagen genutzt.

Beschaffungsnotwendigkeiten im Zweiten Weltkrieg

Die NEG war seit Ende der 1930er Jahre bemüht, der Verkehrszunahme auf ihren Strecken insbesondere zwischen Berlin und

Bild 9 Die gleiche Garnitur an einem Bahnübergang. Der Beiwagen entstand 1935 zusammen mit vier weiteren durch Umbau älterer Personenwagen.

(Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)



Letzter Anschluss

... zu den „Wilmsdorfer Witwen“



Der Beitrag auf den Seiten 41–46 über die Neubaustrecke für die Linie 51 der BVG-West lässt erkennen, dass sie heute fast vergessen ist. Selbst Straßenbahn-Enthusiasten wissen wenig über diese Linie und den Wageneinsatz. Ihr Ende war überraschend und zu Beginn des Jahres 1957 nicht vorhersehbar, denn sonst wären die Ersatzstrecke (nördliche Uhlandstraße) und die neue Endstelle am Roseneck vermutlich nicht gebaut worden. Ein Grund könnte gewesen sein, dass die BVG keine neue geeignete Endstelle (als Ersatz des Hardenbergplatzes) im Bereich der neuen City West gefunden hat. Denn gut frequentiert war diese Linie, was auf Fotos gut erkennbar ist. Seit der Einstellung der „Ku-Damm-Linien“ 76 und 79 (1. Juli 1954) war die 51 mit fünf Zügen des Hofes

Charlottenburg besetzt, so gut wie immer in der Kombination TM 34 und B 24, die zuvor auf den Linien 76 und 79 anzutreffen war. Aber es gab eine Besonderheit auf dieser Linie, die vor allem den „Wilmsdorfer Witwen“ (Zitat aus dem Musical „Linie 1“) und den Schmargendorfern diente. Das betraf den Einsatz von E-Wagen, die fast ausschließlich in der morgendlichen HVZ zwischen Roseneck und Bahnhof Zoo fuhren. Nur am Sonnabendabend, zum Kino- und Theaterschluss, wurde der 20-Minuten-Takt durch den Einsatz von zwei E-Wagen verkürzt, die nur eine Runde drehten und ein bestimmtes Publikum anzogen wie eben gut situierte Witwen aus einer

der guten Gegenden Berlins. Die beiden Wagen fuhren über Ernst-Reuter-Platz zum Bahnhof Zoo und von dort bis Roseneck. Zurück ging es über Blisse- und Wilmsdorfer Straße zum Hof Charlottenburg. Die Abfahrtszeiten am Zoo waren um 22:30 und 22:45 Uhr und um um 22:35 bzw. 22:50 Uhr an der Ecke Kurfürstendamm/Uhlandstraße am „Maison de France“. So wurde vorübergehend ein kurzer Zugabstand angeboten. Wahrscheinlich wegen der Einsätze der 51E nur am Tagesrand gibt es keine Fotos von ihr, jedenfalls ist dem Verfasser kein einziges bekannt. Also begnügen wir uns mit dem Foto eines Zug des Tourenwagens an der Endstelle auf dem Hardenbergplatz. (Text: Reinhard Arf;

Foto [21.4.1957] Wolfgang Schreiner Sammlung Reinhard Arf)



Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF
Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)
Jahresabonnement: € 16,00 (Ausland € 19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten
Einzelheft: € 2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten
Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.
Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Redaktionsschluss dieses Heftes: 26.3.2021

In diesem Heft:

Motorisiert in die Schorfheide: Trieb- und Beiwagen der Niederbarnimer Eisenbahn – Zwischen Ku'damm und Kantstraße: 1954: kurze Straßenbahn-Neubaustrecke für die Linie 51 im Berliner Westen – Der Flughafen-Express: seine Um- und Abwege – Geschichten von der Ostbahn: Luxuszüge auf Ostbahngleisen – Leser-Post-Zug – Jubiläum und Jubilar – Termine – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Der Mühlendamm, Berlins frühester Spreeübergang, diente seit dem späten 19. Jahrhundert auch den schienengebundenen Verkehrsmitteln zur Überquerung des Flusses. Ein Beitrag über Pferdebahn und Elektrische auf den Mühlendammbrücken.