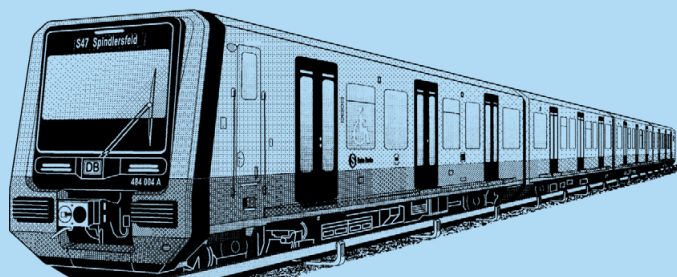


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



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



LOWA Johannisthal

Von 1949 bis 1958 wurden im „LOWA-Werk“ Berlin-Johannisthal unter anderem Straßenbahnfahrzeuge der BVG-Ost aufgearbeitet. Das Bild zeigt den im Aufbau befindlichen Wagenkasten eines vormaligen Berolina-Wagens in Halle 317; das davor stehende Fahrgestell ist noch aufzuarbeiten.

(Foto Archiv S-Bahn Berlin GmbH)

6-2021

Ivo KÖHLER, Nuthetal

Straßenbahnreparaturen in Johannisthal

Aus der Geschichte eines LOWA-Betriebes

Das Industriegebiet um den Groß-Berliner Damm war in früheren Jahren wohl nur denjenigen vertraut, die dort beruflich zu tun hatten. Bei dieser Straße handelte es sich lange Zeit um eine „Sackgasse“, außer Betrieben wie Auto Trans Berlin, Kühlautomat, Baustoffversorgung und einer NVA-Kaserne gab es dort nicht viel, zumal weiter in Richtung Adlershof auf und um den früheren Flugplatz das Wachregiment „Feliks E. Dzierzynski“ (dem Ministerium für Staatssicherheit zugehörig) die Gegend noch geheimnisvoller machte. Kaum Gründe also, sich dort aufzuhalten, wenn nicht beruflich nötig. So findet sich wenig im allgemeinen Bewusstsein über dieses Stückchen Stadt. Als Insider wusste man vom dort befindlichen „LOWA-Werk“ in Johannisthal, das in den 1950er Jahren Straßenbahnen reparierte und umbaute, sogar Arbeitswagen neu baute; viel mehr aber auch nicht.

Es soll versucht werden, etwas Licht in die Geschichte des erwähnten Betriebes zu bringen. Literatur und Archivgut liefern immerhin fragmentarisch Hinweise zu seiner Geschichte. Dadurch lässt sich schon ein recht schlüssiges Bild immerhin der Anfänge dieses Betriebes und seines Umfeldes zeichnen; wenn auch der Werdegang in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre bis zur Übernahme der Fertigung durch das Raw Schöneweide immer noch unzureichend dokumentiert ist.

Industrie am Groß-Berliner Damm

Ausgangspunkt der Industrialisierung des Gebiets war der 1909 entstandene Flugplatz Johannisthal. War er anfangs als Austragungsort von sehr gut besuchten Flugschauen und Wettbewerben eine Stätte reinen Spektakels, siedelten sich hier bald Herstellerbetriebe und Werkstätten für Flugzeuge und einschlägige Zulieferer an. Die Flächen befanden sich vollständig im Besitz des Unternehmers Arthur Müller, dessen Firmengruppe die Bauausführung für die sich hier niederlassenden Firmen und Piloten erledigte. Die

noch junge Fliegerei fand auch von Anfang an das Interesse des Militärs. So half beim Bau des Flugplatzes eines der Schöneberger Eisenbahn-Regimenter. Die Flugschulen wurden 1913 dem Militär unterstellt, und die Produktion von Flugzeugen diente fortan überwiegend dem Heer; 1914 kam der Platz unter Bewachung. Der im Krieg stark angewachsene Ausstoß von Flugzeugen führte bald zu logistischen Problemen. Ein direktes „Ausfliegen“ war rein mengenmäßig nicht möglich und führte, wo doch praktiziert, zu Sicherheitsproblemen und Unfällen. Der größte Teil der Flugzeuigrümpfe gelangte daher zunächst per Pferdefuhrwerk zum Bahnhof Nieder Schöneweide-Johannisthal (seit 1929: Berlin-Schöne-weide). Dies ergab Lieferverzögerungen und auch Staus im Bereich des Groß-Berliner Damms. Um die Flugzeuge per Bahn ausliefern zu können, entstand daher um 1916 vom Bahnhof Adlershof ausgehend eine Anschlussbahn, die bis 1918 zu einem den gesamten Flugplatz umschließenden Ring ausgeweitet wurde; ergänzt durch ein Gleis zum Teltowkanal. Damit war eine Voraussetzung für das später veränderte Fertigungsprofil hier ansässiger Firmen gegeben.

Die Bestimmungen des am 28. Juni 1919 unterzeichneten Versailler Vertrages untersagten dem 1918 besiegten Deutschland jegliche Aktivitäten in Sachen militärischer Fliegerei und schränkten den zivilen Sektor zumindest ein. Immerhin begann 1919 in Johannisthal ein erster ziviler Flugbetrieb, zunächst als Postverkehr für die in Weimar tagende Nationalversammlung, dann mit Linienflügen zu verschiedenen Zielen in Deutschland. Nach Eröffnung des Flughafens Tempelhof im Jahr 1923 verlagerte sich der Linienflugverkehr an diesen neuen Standort, Johannisthal wurde als Verkehrslandeplatz schnell bedeutungslos.

Der größte Teil der Fabrikhallen durfte aufgrund der Bestimmungen des Versailler Vertrags nicht mehr für Bau und Reparatur

Bild 1 Luftbild des AMBI-Waggonbaus um 1921. Links ist noch eine Luftschiffhalle erkennbar, rechts im Bild verläuft der Groß-Berliner Damm. (Foto Historisches Archiv Stiftung Deutsches Technikmuseum)



AMBI-Werke
Johannisthal
① Waggonbau

Bild 2 Gleisanlagen, Radsätze, Arbeitsvorrat und fertige Wagen im Gelände der vormaligen Flugzeugwerkstätten. (Foto Historisches Archiv Stiftung Deutsches Technikmuseum)



von Flugzeugen genutzt werden. Die verbliebene Luftschiffhalle am Segelfliegerdamm wurde abgerissen (eine weitere Halle war zuvor abgebrannt), in einigen dort stehenden Hallen siedelten sich Filmproduktionsfirmen an. Arthur Müller fasste die Grundstücke, welche an die hier ansässigen Firmen vermietet waren – wie auch weitere über ganz Deutschland verteilte Unternehmen – 1919 zur „AMBI“ zusammen (**A**rthur **M**üller **B**auten und **I**ndustriewerke). Dieser wiederum gliederte er neu gegründete Tochterunternehmen aus den verschiedensten Geschäftsfeldern an. So auch die „AMBI Waggon- und Apparate-Bau AG“. Sie fand ihren Platz in den Räumlichkeiten der Müllerschen „Luft-Verkehrs-Gesellschaft A. G.“ (LVG, 1925 aufgelöst) wie auch in vormals von Rumpler und der AEG genutzten Hallen. Durch den Einbau kleinerer Tore wurden sie für den Flugzeugbau unbrauchbar gemacht und über mehrere Schiebebühnen miteinander verbunden.

Eine Bilddokumentation aus dem Jahre 1921 lässt erkennen, dass die Güterwagenreparatur einen großen Anteil des Werkgeländes und Personalstamms der AMBI-Werke in Johannisthal beanspruchte. An den AMBI-Niederlassungen in Kassel und Köslin gab es übrigens auch Standorte des Waggonbaus der Firmengruppe.

Ab 1923 knüpfte Arthur Müller Kontakte zum US-Unternehmen Edward G. Budd Manufacturing Company, das seit 1914 Stahlkarosserien für Automobile baute. Die Kontakte führten im Jahre

Bild 3 Serienmäßige Instandsetzung von Güterwagen bei AMBI

(Foto Historisches Archiv Stiftung Deutsches Technikmuseum)



1926 zur Gründung des Gemeinschaftsunternehmens AMBI-Budd-Presswerke, in denen Ganzstahl-Karosserien und Tiefziehteile im Auftrag vieler Pkw-Hersteller gefertigt wurden (u. a. Adler, Ford, Hanomag, BMW, Opel). Dies war zumindest für Europa revolutionär, baute man doch Karosserien bis dahin überwiegend aus Holz mit Blechbeplankung. Höhepunkt der Entwicklung: 1937 bis 1940 entstand hier der Adler „Autobahn“ als besonders stromlinienförmig gestalteter Pkw. Dennoch entstanden auch noch Karosserien in der klassischen Gemischtbauweise, da auch diese weiter nachgefragt waren.

Das Unternehmen befand sich zunächst auf dem vormals von Rumpler genutzten Gelände südwestlich des verlängerten Groß-Berliner Damms, ein Teil davon heute umfasst von der Gerhard-Sedlmayr-Straße; dies entspricht auch dem späteren LOWA-Werk. Später dehnte es sich auch in die Bereiche in Richtung Segelfliegerdamm aus (frühere LVG), was offenbar den Anteil des Waggonbaus verringerte.

Arthur Müller verstarb 1935 als Spätfolge eines Unfalls, seine 1941 in die USA emigrierte Witwe musste das Unternehmensvermögen bis 1939 zwangsweise verkaufen oder in Zwangsverwaltung geben; die Familie war aufgrund ihrer jüdischen Konfession – wie viele andere – wachsenden Repressalien ausgesetzt. Das Presswerk stell-

Bild 4 Nach 1945 war AMBI-Budd erneut mit der Instandsetzung von Güterwagen beschäftigt, nun aber in einer Halle am Groß-Berliner Damm. Die Aufnahme entstand 1952.

(Foto Archiv S-Bahn Berlin GmbH)



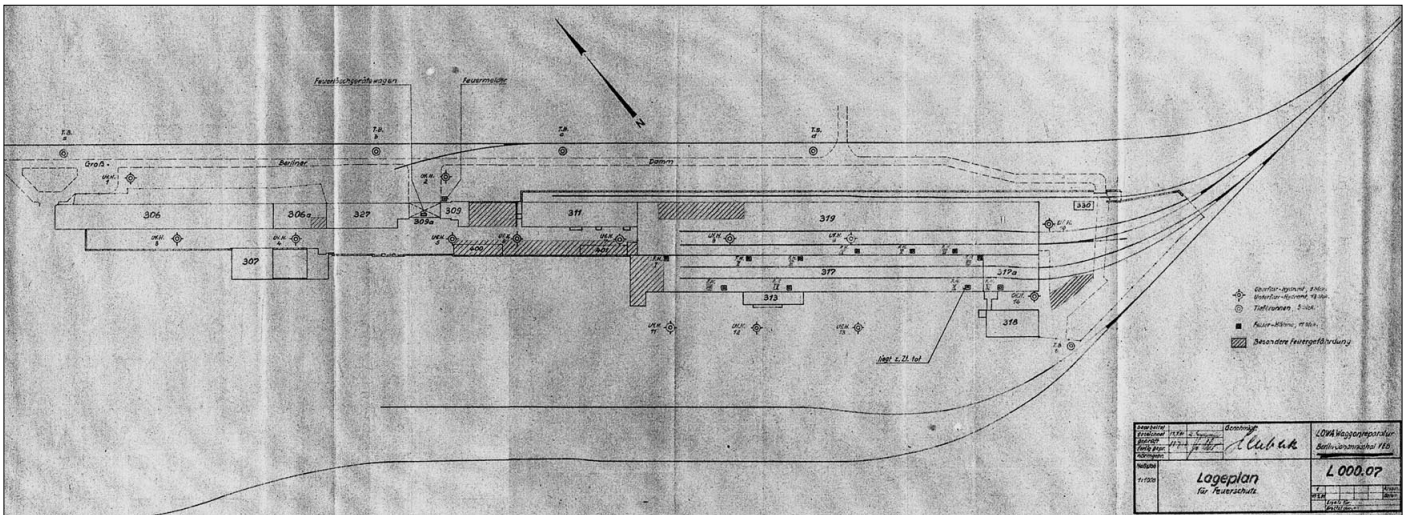


Bild 5 Lageplan vom Juli 1951, hier noch vollständig mit Eisenbahngleisen.
 (Repro aus: BLHA, Rep. 270 VVB (Z) LOWA Wildau Nr. 205)

Bild 6 Im Februar 1951 gezeichneter Plan für die geplante Fertigungstaktung der Straßenbahnreparatur. Es gab später noch Änderungen, so wurde dann vor der Halleneinfahrt eine Schiebebühne eingebaut.
 (Repro aus: BLHA, Rep. 270 VVB (Z) LOWA Wildau Nr. 205)

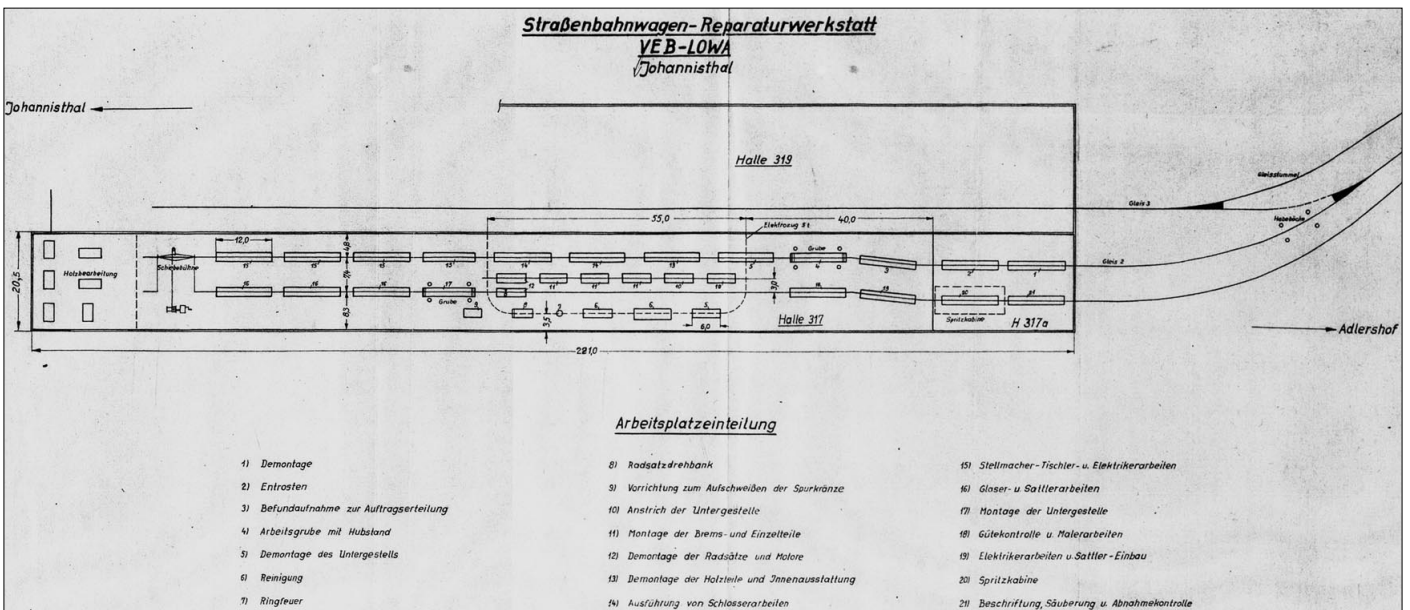


Bild 7 Auch Berufsausbildung gehörte in den 1950er Jahren zu den Aufgaben des Betriebes. Zeittypisch die oben zu sehenden Parolen.
 (Foto Archiv S-Bahn Berlin GmbH)

Letzter Anschluss

... mit der Autobuslinie 104 von Westend nach Neukölln



Es war in Schöneberg im Monat Oktober 1950 (genau am 2. Oktober 1950), als die Autobuslinie A4 (A für Autobus) mit neuer Linienführung (anstelle einer seit 1948 in Kreuzberg bestehenden Linie A4) von der BVG-West eingerichtet wurde. Die A4 verband anfangs die Rathäuser von Schöneberg und Neukölln über die Martin-Luther-Straße, Haupt-, Kolonnen- und Dudenstraße, Columbiadamm, Flughafen-, Hermann- und Kienitzer Straße zur Karl-Marx-Straße. Diese Linie mauserte sich durch Verlängerungen, vor allem im Westen der Stadt. Sie wurde schon am 2. Juli 1951 über Badensche und Berliner sowie Brandenburgische Straße (Fehrbelliner Platz) und Westfälische Straße zum S-Bf Halensee verlängert. Eine weitere westliche Verlängerung (über Rathenauplatz, Halenseestraße, Masurenallee, Reichskanzlerplatz [heute Theodor-Heuss-Platz]) erfolgte am 1. Oktober 1954, und der neue Endpunkt war für Jahrzehnte der Brixplatz in Westend. Im Osten, in Neukölln wurde auch verlängert, zunächst über Erkstraße zur Finowstraße (am 1. Oktober 1951) und später

noch weiter über die Wildenbruchstraße bis nach Neukölln, Harzer Straße (am 15. November 1963). Die leistungsstarke Verbindung entwickelte sich zu einer der wichtigsten Busverbindungen in West-Berlin überhaupt und wurde all die Jahre mit Doppeldeck-Omnibussen betrieben. Es waren den ganzen Tag lang E-Wagen im Einsatz.

Erst mit dem U-Bahn-Ausbau und den Verlängerungen der U7 von Möckernbrücke nach Fehrbelliner Platz und weiter zum Richard-Wagner-Platz trat eine merkliche Entlastung

dieser Verbindung ein, bemerkbar an der Abnahme der E-Wagen-Einsätze. Seit der großen Linienreform am 2. Juni 1991 ist die Liniennummer dreistellig: Nunmehr verkehrte die 104 auf gleicher Linienführung. Sie hatte einen unverwechselbaren Platz im Linien- und Nummernschema, nicht zuletzt durch die Konstanz der Verbindung zwischen Ost und West (bzw. vice versa). Jeder kannte die 4 bzw. 104. Doch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ist das vorbei, denn die Verbindung wird gebrochen. Die BVG meint, die hohe Zunahme des Individualverkehrs und die dadurch immer häufiger spürbaren massiven Verspätungen der Wagen erfordern eine Veränderung; die 104 sei schlicht zu lang. Daher endet eine Tradition sang- und klanglos, die die Verkehrsgeschichte des westlichen Berlins geprägt hat.

Das Foto zeigt den Wagen 1546 im März 1976 als 4E auf dem Fehrbelliner Platz beim Überqueren des Hohenzollerndamms unterwegs nach Neukölln, als noch Schaffnerbetrieb bestand.

(Text und Foto [März 1976]: Reinhard Arf)

Verkehrsgeschichtliche Blätter

vb

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: 26.11.2021

In diesem Heft:

Straßenbahnreparaturen in Johannisthal: Aus der Geschichte eines LOWA-Betriebes – Vor 150 Jahren gegründet: Große Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft (Fortsetzung) – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Eine Geschichte des Stahls: Der Werkbahnhof Ziltendorf des Eisenhüttenkombinats Ost (EKO) entstand Anfang der 1950er Jahre an der Hauptbahn Frankfurt (Oder)–Guben.