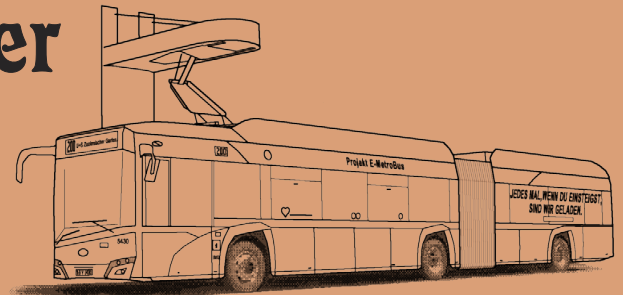


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 49. Jahrgang – März/April 2022 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Triebwagen in Brandenburg



Aufnahme von der Eröffnungsfeier der Kleinbahn Freienwalde-Zehden im Jahre 1930 im Bahnhof Zehden mit dem bereits 1929 gelieferten Triebwagen. Damit begann auf den von der Provinz Brandenburg verwalteten und betriebenen Klein- und Privatbahnen endgültig das Zeitalter der „modernen Traktion“.
(Foto Sammlung Wolf-Dietger Machel)

2 · 2022

DIRK WINKLER, FÜRTH

Die Verbrennungstriebwagen auf Strecken des Landesverkehrsamtes Brandenburg

Ein Überblick

Wie bei so vielen Klein- und Privatbahnen begannen auch die vom Landesverkehrsamt Brandenburg (LVA) verwalteten und betriebenen Bahnen in den 1930er Jahren mit der Modernisierung ihres Betriebes durch den Einsatz von Triebwagen. 1938 waren bereits 18 derartige Fahrzeuge in Betrieb. In mehreren Folgen wird ein geschichtlicher Überblick über das Wirken des LVA im Zusammenhang mit den beschafften Triebwagen gegeben.

Das LVA und seine Modernisierungsbemühungen Anfang der 1930er Jahre

Über die Geschichte der 1903 als Kleinbahnabteilung des brandenburgischen Provinzialverbandes gegründeten Behörde und ihre Existenz bis 1949 mit unterschiedlichen Bezeichnungen wurde im vb-Heft 1/1996 auf den Seiten 2–12 berichtet. Ein auf Grundlage neuer Erkenntnisse überarbeitetes Organigramm soll über diese Einrichtung noch einmal einen Überblick vermitteln.

Die Jahre der Inflation und die einsetzende Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre setzten fast alle Klein- und Privatbahnen im Deutschen Reich wirtschaftlich unter Druck. Zudem begann sich das Automobil in all seinen Ausprägungen als Konkurrenz zur Eisenbahn zu etablieren. Massiv sinkende Fahrgastzahlen und rückläufige Güterverkehrsleistungen waren der deutliche Ausdruck dieser Entwicklung. Unter diesen Bedingungen suchten die Klein- und Privatbahnen nach Möglichkeiten, ihren Verkehr wirtschaftlicher zu gestalten. Das traf auch für die von der Landeseisenbahndirektion Brandenburg GmbH bzw. später vom LVA verwalteten und betriebenen Klein- und Privatbahnen zu. Neben der Möglichkeit, den unrentablen Betrieb gerade der Kleinbahnen durch Stilllegung zu beenden und an Stelle einer Eisenbahnverbindung Omnibuslinien einzurichten, bestand seit Mitte der 1920er Jahre durch den Einsatz von Triebwagen eine andere Variante. Sie versprach eine weit wirtschaftlichere Betriebsführung als mit Dampflokomotiven bespannte Züge.

Ende der 1920er Jahre suchte die Landeseisenbahndirektion Brandenburg nach entsprechenden Wegen, den Betrieb auf einigen ihr angeschlossenen Kleinbahnen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verändern. Beispielsweise gelang es, den kompletten Umbau und die Elektrifizierung der Buckower Kleinbahn 1929 zu beginnen und den elektrischen Betrieb am 15. Mai 1930 trotz der inzwischen ausgebrochenen Weltwirtschaftskrise aufzunehmen. [1], [2], [3] Ebenso war schon 1928 der Bau eines ersten Verbrennungstriebwagens für die noch nicht fertiggestellte Kleinbahn Freienwalde-Zehden in Auftrag gegeben worden. [4]

Die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise waren auch für die Klein- und Privatbahnen in Brandenburg dramatisch. Die Verkehrsleistungen sanken, und immer mehr Kleinbahnen bekamen wirtschaftliche Schwierigkeiten. Schließlich setzte in der zweiten Hälfte des Jahres 1932 im Deutschen Reich eine konjunkturelle Erholung ein, durch die es möglich wurde, an eine weitere Modernisierung des Betriebs zu denken und erste Vorhaben in die Wege zu leiten. [5] So hatte im November 1932 der Aufsichtsrat der Brandenburgischen Städtebahn beschlossen, künftig Triebwagen für die Bewältigung des Personenverkehrs zu beschaffen, was noch von der Landeseisenbahndirektion Brandenburg GmbH veranlasst wurde.

Nach dem politischen Machtwechsel im Deutschen Reich wurde dieser eingeschlagene Weg fortgesetzt trotz der organisatorischen und personellen Umbrüche, die in der

Tabelle 1 Vom Landesverkehrsamt Brandenburg (LVA) bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs verwaltete und betriebene Bahnen

Bezeichnung der Bahn	Spurweite (mm)	Betriebsführung seit
Altlandsberger Kleinbahn	1435	1937
Brandenburgische Städtebahn	1435	1920*
Buckower Kleinbahn	1435	1907
Dahme-Uckroer Eisenbahn	1435	1903*
Friedeberger Kleinbahn	1435	1927
Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen	750	1905
Kleinbahn Freienwalde-Zehden	1435	1930
Kleinbahn Friedeberg-Alt Libbehne	1435	1927
Kleinbahn Gransee-Neuglobsow (Stechlinseebahn)	1435	1930*
Kleinbahn Küstrin-Hammer	1435	1920
Kreisbahn Beeskow-Fürstenwalde	1435	1911
Lehniner Kleinbahn	1435	1911
Müncheberger Kleinbahn	1435	1909
Oderbruchbahn	1435	1911
Ostprignitzer Kreiskleinbahnen		1923
- Kleinbahn Kyritz-Hoppenrade-Breddin	750	
- Kleinbahn Lindenberg-Pritzwalk	750	
- Kleinbahn Lindenberg-Kreuzweg	750	
- Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz	1435	
- Kleinbahn Putlitz-Suckow	1435	
Prenzlauer Kreisbahnen mit Kreisbahn		
Schönermark-Damme	1435	1943
Spreewaldbahn	1000	1937
Westprignitzer Kreiskleinbahnen		1923
- Kleinbahn Perleberg-Karstädt-Berge-Perleberg (Perleberger Ringbahn) und Verbindungsbahn Berge-Putlitz	1435	
- Kleinbahn Perleberg-Hoppenrade	750	
- Kleinbahn Viesecke-Glöwen	750	
Weststernberger Kreiskleinbahn	1435	1907

* Für diese Privatbahnen, die im Deutschen Reich ihre Betriebsführung eigenständig wahrzunehmen hatten, übernahm das LVA nur die Vorstands- und Geschäftsführung. Gleiches galt für die Kleinbahn-AG Gransee-Neuglobsow. Deren Betrieb führte die Ruppiner Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.

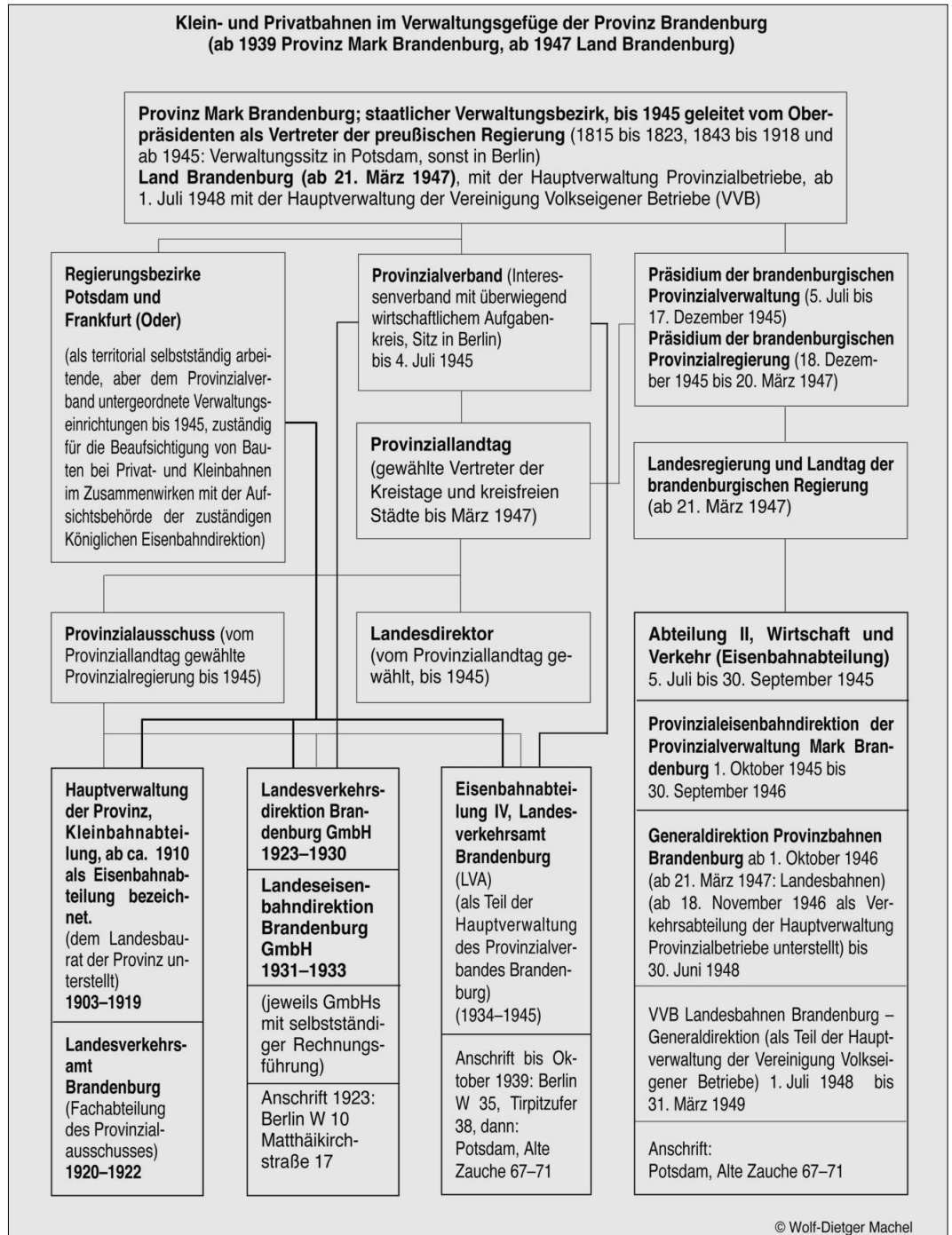
Brandenburger Provinzialverwaltung stattfanden. Im Zuge der 1933 von der NSDAP vorangetriebenen Umgestaltung der Provinzialverwaltung und der Säuberung der Verwaltung von Mitgliedern vor allem der SPD wurde 1934 wieder ein Landesverkehrsamt Brandenburg geschaffen. Aus der von 1923 bis 1933 zur Erhöhung der Kreditwürdigkeit gegenüber den Banken als GmbH geführten Einrichtung wurde nun abermals eine klassische Behörde der Provinz.

Bereits am 24. April 1933 hatte man dem Geschäftsführer der Landeseisenbahndirektion Brandenburg GmbH, Dr.-Ing. Karl Wiencke (1875–1962), gekündigt. Nachfolger wurde Landesbaurat Walther Borchart (1891–1959)¹, den man aus dem einstweiligen Ruhestand zurückgeholt und zum 1. April 1934 kommissarisch mit der Leitung der „Eisenbahnabteilung IV Landesverkehrsamt Brandenburg“ des Provinzialverbandes betraute. Am 1. März 1935 erhielt er seine Ernennung zum Landesbaurat und Leiter des LVA. [6], [7], [8]

1934 war das LVA für 20 Kleinbahnen Betriebsführer. Für eine Kleinbahn und zwei Privatbahnen übernahm es die Verwaltungsgeschäfte und stellte die Vorstände. [9] Das LVA hatte bis 1939 seinen Sitz in Berlin am Tirpitzufer 38, dem heutigen Reichpietsch- ufer, nicht weit entfernt vom Reichsverkehrsministerium und der Verwaltung der RBD Berlin, was sicherlich administrative Wege erleichterte. Fünf Jahre später, im Oktober 1939, zog das LVA nach Potsdam um und nahm seinen Sitz im Gebäude Alte Zauche 67, Haus IV. Den Betriebsablauf regelten weiterhin die örtlichen Betriebsverwaltungen der einzelnen Bahnen (siehe Tabelle 1 und Organigramm).

Wie in den Jahren zuvor, wuchs die Zahl der unter der Betriebsführung des Landesverkehrsamtes stehenden Kleinbahnen weiter.

¹ Walther Borchart war bis 1929 Mitglied der Deutschen Volkspartei (DVP) und ab 24. April 1933 Mitglied der NSDAP. Von 1923 an war er im preußischen Ministerium für Volkswohlfahrt und in der 3. und 4. Regierung des Kabinetts Marx (1926–1928) als Regierungsrat, später als Oberregierungsrat, tätig. Mit der Auflösung dieses Ministeriums wurde er in den einstweiligen Ruhestand versetzt, um schließlich zum Leiter des LVA berufen zu werden. Von 1950 bis 1955 war Borchart als Abteilungsleiter der Verkehrsbetriebe im Landschaftsverband Westfalen-Lippe tätig. Dabei handelte es sich um die frühere Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes der Provinz Westfalen.



Zum 1. April 1937 folgten die Altlandsberger Kleinbahn und die Spreewaldbahn. Allerdings entfielen 1939 die im selben Jahr stillgelegten Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen. Vom 1. April 1943 an übernahm das LVA auch die Betriebsführung der Prenzlauer Kreisbahnen und der Kreisbahn Schönemark-Damme. [10], [11]

Innerhalb des LVA war das Dezernat D für die Fahrzeugbeschaffung der einzelnen Bahnen zuständig. Die Leitung der Fachabteilung oblag Regierungsbaumeister a. D. Franz Gotschlich. Zu den Aufgaben gehörten u. a. die Koordinierung von Fahrzeugbeschaffungen, das Erstellen der notwendigen technischen Vorgaben für die Fahrzeuge sowie die Verhandlung mit den Herstellern vor und auch nach Auftragsvergabe.

Der weitere wirtschaftliche Aufschwung, der im Wesentlichen durch die Programme der bis 1933 bestehenden Regierungen beflügelt worden war, führte zu einer Stabilisierung des Verkehrs-

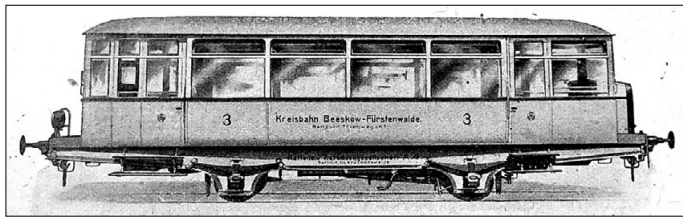


Bild 1 Auf der Kreisbahn Beeskow-Fürstenwalde gelangte 1921/22 dieser von der AEG hergestellte Benzoltriebwagen für Vorführfahrten und einige planmäßige Leistungen zum Einsatz. Es war der erste auf den LVA-Bahnen getestete Triebwagen mit Verbrennungsmotor überhaupt. Im Frühjahr 1923 folgten Versuche auf der Kleinbahn Bergedorf-Geesthacht und der Limburgschen Tramweg Maatschappij (NL). Danach verliert sich von diesem Fahrzeug jede Spur.

(Sammlung Wolf-Dietger Machel)

aufkommens, das jedoch meist 1933/34 noch unter dem von 1930 lag, aber 1935 wieder anstieg. [12] Indes sah sich die öffentliche Hand in der Lage, durch Kreditvergaben neue Investitionen zu ermöglichen. [13] Hieraus erklärt sich auch die Tatsache, dass zumeist erst Mitte der 1930er Jahre neue Fahrzeuge durch das Landesverkehrsamt in Auftrag gegeben wurden.

Die Triebwagenbeschaffungen des LVA

Nach der erfolgreichen Einführung eines ersten Verbrennungstriebwagens auf der Kleinbahn Freienwalde-Zehden und des versuchsweisen Einsatzes bei verschiedenen anderen Bahnen des Landesverkehrsamtes führten die gewonnenen Erkenntnisse zur Festlegung von Hauptbauarten für alle anderen Bahnen. [14] Ein erster Auftrag über zwei vierachsige Fahrzeuge ging 1932 an die Triebwagenbau AG (TAG) in Berlin, die für die Brandenburgische Städtebahn vorgesehen waren und 1933 von den Linke-Hofmann-Busch-Werken in Breslau (LHB) geliefert wurden. Im Spätherbst 1934 folgte der Auftrag zum Entwurf von neun regelspurigen Verbrennungstriebwagen leichter Bauart an die Waggonfabrik Talbot in Aachen, deren Bau 1935 in zwei Ausführungen begonnen wurde. [9] Zwischenzeitlich waren 1934 zwei Triebwagen vom Typ IV bei der Deutschen Werken in Kiel (DWK) für zwei Kleinbahnen in Ostbrandenburg gekauft worden.

Bild 2 Teil der Ende der 1920er, Anfang der 1930er beginnenden Modernisierungsbemühungen der Landeseisenbahndirektion Brandenburg war der Umbau der 750-mm-spurigen Buckower Kleinbahn auf Normalspur und die Elektrifizierung. Auf dem Bild von 1940 zwei der drei von der Hannoverschen Waggonfabrik AG (HAWA) in Hannover-Linden für diese Kleinbahn gebauten elektrischen Triebwagen.

(Foto Sammlung Dirk Winkler)



Aus den Anforderungen für Betrieb und Verkehr hatte das Dezernat D bis 1940 vier Hauptbauarten von Triebwagen für die regelspurigen sowie zwei für die schmalspurigen Bahnen abgeleitet:

- I. Einzeltriebwagen mit einem Dienstgewicht von etwa 9 t, mit 2 Achsen und einer Leistung von ungefähr 60–70 PS,
- II. Leichttriebwagen mit einem Dienstgewicht von etwa 12–20 t, mit 2 oder 4 Achsen und einer Leistung von ungefähr 120 PS, geeignet zum zeitweisen Mitführen einer dauernden Anhängelast von 16–25 t,
- III. schwere Triebwagen mit einem Dienstgewicht von etwa 25–40 t, mit 4 Achsen und einer Leistung von ungefähr 180 bis 250 PS, geeignet zum Mitführen einer dauernden Anhängelast von 35–80 t,
- IV. Schlepptriebwagen mit einem Dienstgewicht von etwa 60 t, mit 5 Achsen und einer Leistung von ungefähr 500 PS, geeignet für eine Daueranhängelast von 135 t,
- Is. Einzeltriebwagen mit einem Dienstgewicht von etwa 6–7 t, mit 2 Achsen und einer Leistung von ungefähr 50 PS sowie
- IIs. Leichttriebwagen mit einem Dienstgewicht von etwa 10–15 t und einer Leistung von ungefähr 90–100 PS, geeignet für eine Anhängelast von 25 t.

Als zusätzliche Forderung für die Bauart Is. galt das Mitführen zumindest eines Gepäckanhängers.

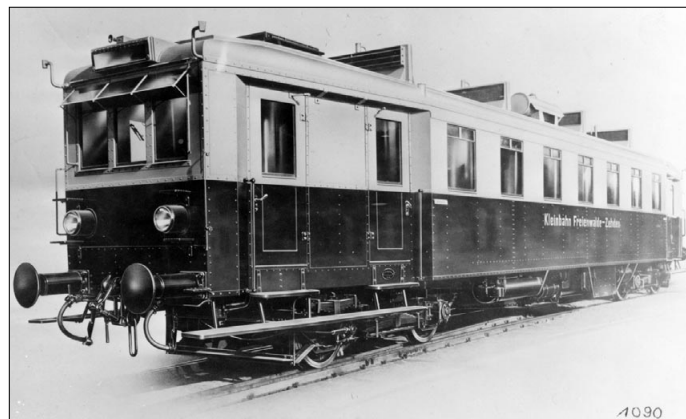
Neben diesen Bauarten wurden Untergruppen sowie Gattungen unterschieden. Weiterhin erhielten alle Triebwagen Nummern, die nach den Bahnen unterschieden, auf denen die Wagen eingesetzt waren. In der Tabelle 2 sind alle Triebwagen zusammengestellt, die durch das Landesverkehrsamt beschafft wurden. Dabei sind die bekannten Fahrzeugnummern aufgeführt, wie auch die vom LVA herangezogene Bauart-Zuordnung.

Das bereits vor dem Zweiten Weltkrieg eingeführte Nummernsystem für die Triebwagen (fast) aller LVA-Bahnen war auch darauf zurückzuführen, dass diese Fahrzeuge überwiegend über Kredite der Provinz finanziert wurden, obwohl sie in den Grundmittelbeständen der einzelnen Bahnen erfasst, aber finanziell gesehen Eigentum der Provinz waren.

Im Jahr 1938 wurden bereits 629 km der insgesamt vorhandenen 720 km Strecken mit Triebwagen auf den vom LVA verwalteten und betriebenen Bahnen befahren. Dabei erhöhte sich beispiels-

Bild 3 Erster im regulären Betrieb eingesetzter Verbrennungstriebwagen auf einer von der Landeseisenbahndirektion Brandenburg betriebenen Bahn war ein bei der Triebwagenbau AG (TAG) in Berlin bestellter vierachsiger benzinelektrischer Triebwagen für die Kleinbahn Freienwalde-Zehden.

(Foto Sammlung Dirk Winkler)



Letzter Anschluss

... mit Blick auf die Wuhlheide



Die autogerechte Stadt hinterlässt ihre aus Betonfertigteilen hergestellten Verkehrswege. Auch in Ost-Berlin wurde so gebaut, weil Ausfallstraßen an Verkehrsknoten entkrampft werden sollten. So wurde z. B. im Zuge der heutigen B 1/5 die Tunnelunterführung („Underpass“) in Friedrichsfelde errichtet sowie das Adlergestell nebst Eisenbrücke ausgebaut. In West-Berlin gab es in Schöneberg die Überbrückung („Overfly“) im Zuge der Hauptstraße über die Dominicusstraße und in Reinickendorf die Brücke über den Kurt-Schumacher-Platz; beide sind längst abge-

baut. Gleicher Konzeption war die Aufwertung des Straßenzuges von Köpenick zum Ostkreuz durch den Bau des „Overfly“ am Schnittpunkt Rummelsburger Straße/An der Wuhlheide über die Treskowallee/Edisonstraße. Dieser Bau begann im Sommer 1989 und war bzw. ist der einzige in Berlin, der eine Straßenbahnstrecke überquert. Dazu war im Mittelteil eine entsprechende Scheitelhöhe für die Oberleitung der Straßenbahn zu berücksichtigen. Wir zeigen einen ungewöhnlichen Blick aus der Vogelperspektive auf den Verkehrsknoten, den man so nicht kennt. Im Mittelpunkt des Fotos sehen wir einen Gotha-Großraum-Straßenbahnzug (218/268) im Spätsommer 1989 vor der Fertigstellung dieser langgezogenen Straßenbrücke. Der Großraumzug ist auf der Linie 17 eingesetzt, die damals von der Leninallee Ecke Dimitroffstraße nach Johannisthal fuhr und als Nachfolger der alten 69 gelten kann. Im Köpenicker Netz war die Zugkombination aus Reko-Tw und Großraum-Bw der Serie 268 noch bis Sommer 1996 anzutreffen. Die Großraum-Tw der Serie 218 waren wegen ihrer hohen Schadquote und der vielen Ausfälle nur noch bis 1995 auf den Linien 83 und 85 anzutreffen.

(Text: Reinhard Arf, Foto [1989]: Michael Günther)

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: 28.3.2022

In diesem Heft:

Die Verbrennungstriebwagen auf Strecken des Landesverkehrsamtes Brandenburg: Ein Überblick – Geschichten von der Ostbahn: 1945: Die letzten Züge nach Westen – Ergänzungen zu „Große Berliner Pferde-Eisenbahn Actien-Gesellschaft“ in vb 5 und 6/2021 – Ein Baum als Denkmalschützer? – Neue Lok für die Berliner S-Bahn – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Die U-Bahn-Station Mohrenstraße hat nicht nur ungewöhnlich oft ihren Namen gewechselt, sie ist auch ein ungewöhnlicher Verkehrs-(und Geschichts-)ort: Von Kaiserhof und Thälmannplatz.