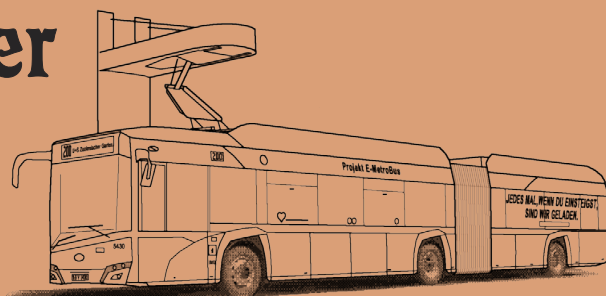


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



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

Verbundwageneinsatz bei der BVG-West



Im August 1965 war der auf dem Hof Charlottenburg stationierte Verbundzug mit dem führenden Wagen 3333 (TM33) auf der Straßenbahnlinie 76 im Einsatz und befährt das innen liegende Kehrgleis der Schleife „Spandau Johannesstift“. Die Einstiegstür vorne rechts beim Fahrer, charakteristisch für Wagen der Serie TM36, fehlt bei dieser Baureihe.
(Foto Reinhard Arf)

6 · 2022

REINHARD ARF, Berlin

Die Verbundwagen der BVG-West

Die Einsätze des Typs TM33 vom 1. Juli 1949 bis 2. Oktober 1967

1. Einleitung

Als Verbundwagen werden diejenigen Wagen der BVG bezeichnet, die aus den 300 Mitteleinstiegswagen (früher Bauart 1927) hervorgegangen sind, die im Jahr 1927 bestellt und ab Juni 1929 von der Waggonbauindustrie abgeliefert worden waren. Nach dramatischen (Brems-)Unfällen in den Jahren 1929 und 1930 wurde die gesamte Lieferung am 3. März 1930 abgestellt. Die damals neu entwickelte Mehrfachsteuerung versagte im täglichen Betrieb. Als Folge davon wurden zwischen 1933 und 1938 alle Wagen in drei Losen umgebaut. Es entstanden die Bauarten TM33 mit den Wagennummern 3300–3355, TM34 mit den Wagennummern 3801–3850 und TM36 mit den Wagennummern 3401–3594. Nur die Serien TM33 und TM36 behielten ihre bauarttypischen schwarzen Starkstromkabel, nachdem nur bei diesen die Mehrfachsteuerung zu einer Zweifachsteuerung umgerüstet worden war. Die Serie TM34 erhielt nur eine Einfachsteuerung, so dass diese „Schläuche“ entfernt wurden, da sie entbehrlich geworden waren.

Die Serien TM33 und TM36 waren wegen der jeweils eingebauten Zweifachsteuerung technisch und daher auch betrieblich einheitlich verwend- und einsetzbar; daraus entstand die Bezeichnung Verbundwagen. Äußerlich waren die Bauarten fast gleich. Sie unterschieden sich nur bei den Dachwiderständen (die bei der Serie TM33 unverkleidet waren) und bei den einfachen Türen am Fahrerstand jeweils rechts, die die Wagen der Serie TM36 bei den Umbauarbeiten zusätzlich erhalten hatten. Beide Serien hatten gleich starke Motoren von 40 kW (USL271a oder Dy601). Im Verbundwagenbetrieb durfte ein beliebiger Beiwagen mitgeführt werden. Bei der BVG-West wurde bei den betrieblichen Einsätzen der Wagen durchaus auf Typenreinheit geachtet, was selbst bei Straßenbahnfreunden so nicht so deutlich in Erinnerung geblieben ist und betriebstechnisch nicht erforderlich war. Das wird hier im Folgenden dargestellt.

Bild 1 Schon bald nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges fuhren schon wieder Straßenbahnen. Noch 1946 und 1947 fielen Wagen im Linieneinsatz auf, die eine typische Werbung aus der Zeit um 1939/1940 trugen wie z. B. für „Bullrich-Salz“. Ein Verbundwagen der Serie TM36 (3441) befährt die Joachims-taler Straße unweit vom Bahnhof Zoo, behängt mit einem Beiwagen B24.

(Foto Sammlung Manfred Ick)



Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs übernahmen die vier Alliierten die Souveränität über Deutschland. In Berlin entstanden vier Sektoren der Alliierten. Der Sowjetische Sektor entwickelte sich zu Ost-Berlin, und aus den drei westlichen Sektoren der drei Westalliierten entstand West-Berlin. Dadurch wurde zuerst das zivile und später das politische Leben in Berlin gezielt getrennt. Die BVG spaltete sich in BVG-Ost und BVG-West; es gab eine Verwaltungstrennung zum 1. Juli 1949 und eine betriebliche Trennung bei Omnibus und Straßenbahn mit Wirkung zum 15. Januar 1953.

Dieser Beitrag beleuchtet nur die Wageneinsätze der Verbundwagen der Serien TM33 (und teilweise TM36) der BVG-West in der Zeit von der Verwaltungstrennung bis zum Ende der Straßenbahn in West-Berlin. In späteren Beiträgen folgen die Wagen der Serien TM34 und TM 36. Dieser Bericht stützt sich auf verschiedene Quellen. Es gibt diverse eigene Aufzeichnungen und Erinnerungen des Verfassers (seit 1961) sowie das von ihm seit rund 50 Jahren gepflegte Archiv. Darin befinden sich Unterlagen aus Beständen der BVG-West, von überwiegend nicht mehr lebenden Verkehrsfreunden bzw. Straßenbahn-Enthusiasten, die hier posthum genannt werden sollen: Hans Engel, Wolfgang Ulma, Wolfgang Seeger, Alexander Kraemer, Erwin Rosenow, Dr. Fritz Zirner, Bernd Wichmann, Dieter Bohrer und Hans-Ulrich Bahr, von denen wertvolle Stücke aus den jeweiligen Nachlässen übernommen werden konnten. Ferner dankt der Verfasser für Hinweise und Ergänzungen der Freunde Sigurd Hilkenbach, Manfred Ick, Michael Grunwald und Hans Schnoor.

2. Wagenpark TM33 und TM36 zum 1. Juli 1949

Die Verwaltungstrennung zum 1. Juli 1949 erbrachte genaue offizielle Aufzeichnungen über den gesamten Wagenpark der BVG-West. Es wurden präzise Aufstellungen angefertigt über den vorhandenen, den beschädigten und dem Betrieb zur Verfügung stehenden Wagenpark der Straßenbahn im gesamten Berlin. Diese lie-

Bild 2 Aus demselben Zeitraum wie Bild 1 stammt das Foto des TM36 (3587), abgelichtet auf dem Gelände des Hofes Britz mit noch aufgetragener Werbung für „Dr. Oetker Backberatungen“. Dieser Wagen war im Hof Britz von 1938 bis 1961 stationiert.

(Foto BVG-Archiv Nr. 1234/44)



gen im Archiv des Verfassers vor, aber aus dieser Zeit (und später) auch viele Aufzeichnungen der Enthusiasten Hans Engel, Hans-Ulrich Bahr, Erwin Rosenow, u. a. Damit kann ein präziser Bericht gefertigt werden. [1], [2], [3]

Jeder Betriebshof hatte zum 1. Juli 1949 seinen Bestand aufzulisten. Diese Verteilung der Straßenbahnwagen bedeutete im Ergebnis die Aufteilung zwischen Ost und West. Somit liegt zum 1. Juli 1949 eine komplette Übersicht über den Bestand und die Verteilung der beschriebenen Wagen vor.

Bei der BVG-West existierten zum 1. Juli 1949 insgesamt 28 Triebwagen (Tw) der Serie TM33 und 101 Tw der Serie TM36. Unberücksichtigt sind die Triebwagen, die später (Ende 1950 bzw. Anfang 1951) zwischen beiden BVG-Verwaltungen ausgetauscht wurden. Dazu gehörte u. a. der Tw 3337, ursprünglich zur BVG-West gehörig, der zur BVG-Ost ging. Es gab damals einige „Fremdfirmen“ (außerhalb der BVG-Werkstätten), die Wagen aufbauten, wieder herstellten und der BVG (gegen Bezahlung) dem Betrieb wieder zur Verfügung stellten. Im Westen waren dies die AEG (Brunnenstraße), Siemens bzw. SSW, Gaubschat und O&K (von 1938 bis 1945 MBA) und im Osten u. a. LOWA und WUMAG. Der Tw 3337 z. B. ging nach politisch bedingter Zurückstellung der Reparaturarbeiten bei WUMAG in Görlitz aufgrund einer im Jahre 1951 vereinbarten Tauschliste beider BVG-Verwaltungen dann an die BVG-Ost, und die BVG-West erhielt aus gleichen Gründen u. a. die in Ost-Berlin geführten Tw 3805 und 3808 (TM34), die in West-Berlin (AEG, SSW, HwS) aufgebaut worden waren; neben einigen anderen Wagen, wie z. B. T24 und TM31U.

In der genannten Verteilung ist der Wagen 3354 (Hof Charlottenburg [Char]) noch enthalten; dieser, im Krieg stark zerstört, wurde nicht wieder aufgebaut und 1953 verschrottet. Hans Engel notierte dazu: „3354 – Char – MBA?“ Zu MBA kam der Wagen aber nicht mehr. Nach einer Prüfung der Schäden wurde in einem Vermerk vom 29. Januar 1953 festgehalten: „TM33 – 3354 – Bw Char – Buchwert 2.800,00 DM – Befund Bei diesem Tw handelt es sich um einen stark kriegsbeschädigten Wagen, der vollständig ausgebrannt ist und bei dem das Kastengerippe und das Dach fast vollständig zerstört sind. Eine Instandsetzung dieses Wagens ist nur mit vollkommen neuem Wagenkasten möglich. Die Ausrüstungsteile wie Sitze, Haltestangen, Fenster usw. fehlen vollkommen.“ [2]

Im Hof Steglitz (Steg) ist bei den Stationierungen der Tw 3445 aufgeführt, den der Chronist Hans Engel als Kriegsverlust („3445 – total – Bw Steg“) listet. Dieser Wagen ist später bei der BVG-Ost im Bestand geführt und offenbar (bei der BVG-Ost?) wieder aufgebaut worden. Ein vergleichbares Schicksal hatten die TM33-Wagen 3313 („total – 28a“), 3355 („total – Knie – 28a“), die TM36-Wagen 3488 („Britz – schwerer Stoß“), 3535 („Tem – total – 3.2.45 – Lich“) und der TM34-Wagen 3837 („Char – schwerer Stoß“), wie von Hans Engel notiert wurde. „Lich“ bedeutet Hof Lichtenberg, „Tem“ Hof Tempelhof. Der Hinweis auf „28a“ bedeutet, dass Hans Engel diese Fahrzeuge im Hof „28a“ abgestellt erblickte, also auf dem ehemaligen Betriebsgelände der BVG an der Grenzstraße in Siemensstadt. [2] Dort ist von ihm eine Vielzahl abgestellter und beschädigter Wagen vorgefunden worden. Verschrottungen fanden bis zum 1. Juni 1958 regelmäßig im Hauptlager der BVG statt, in der Wittenauer Cyclopstraße (z. B. Holzwagen, elektrische Lokomotiven, Arbeitswagen, Tw 6212, u. v. a.). Mit der Aufgabe des Straßenbahnverkehrs nach Tegel und Wittenau (Straßenbahnlinie [SL] 68) zur Eröffnung der U-Bahn nach Tegel wurde die gleismäßige Anbindung des Hauptlagers gekappt. Spätere Verschrottungen auf diesem Gelände (vor allem



Bild 3 Ein typenreiner Zug der Serie TM36 mit Bw der Serie B24 wird 1955/56 geführt vom Tw 3503, der nur rund drei Jahre später nach einem schweren Unfall beim Einsatz auf der SL 99 verschrottet werden musste. Stationiert war dieser Tw bis zuletzt im Hof Tempelhof.

(Foto Schädler, Sammlung Manfred Ick)

B24) konnten nur noch durchgeführt werden, wenn die Wagen per Lkw angeliefert wurden.

Aus dem Bestand der TM36 schied aufgrund eines schweren Unfalls beim Einsatz auf der SL 99 am 4. Januar 1958 der Wagen 3503 aus und wurde nach intensiver Begutachtung in der Hauptwerkstatt Straßenbahn in der Uferstraße zerlegt.

Der entsprechende Vermerk vom 8. Dezember 1958 dazu lautet: „Tw 3503 – ... würden die Wiederherstellungskosten des Stoßschadens nach gewissenhafter Untersuchung ca. 35 bis 40.000 DM betragen. Aus diesem Grunde schlagen wir vor, den Wagen zur Verschrottung freizugeben, da nicht vor auszusehen ist, welche Mehrkosten sich noch bei einer Reparatur herausstellen werden. – Hauptwerkstatt Straßenbahn“. [4]

Fortan gab es nur noch die Verteilung von 28 Wagen der Serie TM33 und 99 der Serie TM36 auf die Betriebshöfe der BVG-West. Mit der schon genannten Ausnahme des Unfallwagens von 1958 (3503) waren dann bis zum Ende der Straßenbahn diese 127 Fahrzeuge fester Bestandteil des Wagenparks der BVG.

3. Verteilung der Wagen der BVG-West (1. Juli 1949) nach offizieller BVG-Liste

Hof Müllerstraße (Mül):

TM33 (11): 3308, 3309, 3317, 3320, 3322, 3325, 3326, 3327, 3343, 3344, 3352;

TM36 (22): 3429, 3436, 3438, 3440, 3441, 3443, 3444, 3449, 3450, 3451, 3460, 3462, 3465, 3466, 3467, 3503 (s. o.), 3504, 3506, 3508, 3557, 3558, 3569.

Hof Tegel (Teg), Hof Reinickendorf (Rei):

keine TM33;

keine TM36.

Hof Moabit (Moa):

keine TM33;

TM36 (2): 3408, 3414.

Hof Charlottenburg (Char):

TM33 (9): 3316, 3319, 3321, 3329, 3332, 3345, 3348, 3351, 3354 (s. o.);

TM36 (17): 3417, 3418, 3430, 3433, 3456, 3469, 3471, 3472, 3473, 3474, 3488 (s. o.), 3495, 3498, 3499, 3500, 3512, 3537.

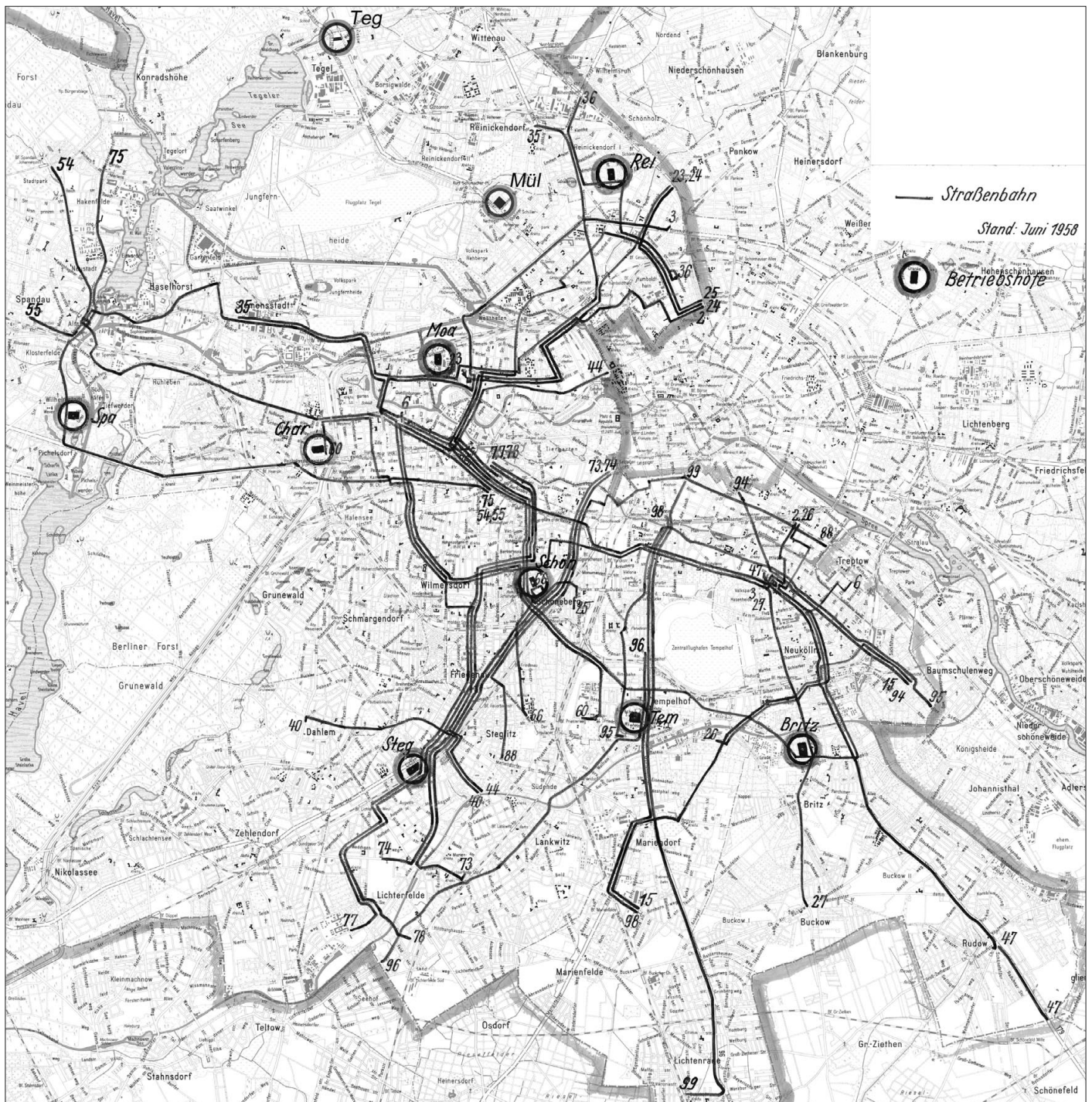


Bild 4 Liniennetz der BVG (West) im Juni 1958 mit Kennzeichnung der Betriebshöfe. Am 1. Juni 1958 waren die Linien nach Tegel, Tegelort, Heiligensee und Wittenau nach der Inbetriebnahme der U-Bahn eingestellt worden. Die Lage der zu diesem Zeitpunkt geschlossenen Betriebshöfe Müllerstraße und Tegel wurde ergänzt. (Quelle BVG)

Hof Spandau (Spa):

TM33 (5): 3304, 3318, 3333, 3346, 3347;
 TM36 (12): 3402, 3405, 3406, 3407, 3411, 3415, 3416, 3475,
 3476, 3551, 3566, 3567.

Hof Schöneberg (Schön):

keine TM33; TM36 (5): 3480, 3497, 3535, 3556, 3585

Hof Tempelhof (Tem):

TM33 (1): 3335;
 TM36 (10): 3412, 3422, 3486, 3487, 3490, 3511, 3513, 3524,
 3552, 3561.

Hof Steglitz (Steg):

TM33 (2): 3338, 3349;
 TM36 (3): 3435, 3439, 3445 (s. o.).

Hof Britz (Britz):

keine TM33;
 TM36 (30): 3468, 3470, 3479, 3481, 3482, 3484, 3485, 3519,
 3534, 3549, 3550, 3563, 3565, 3568, 3571, 3572,
 3573, 3575, 3580, 3582, 3583, 3584, 3586, 3587,
 3588, 3589, 3590, 3591, 3592, 3593. [1], [2]

In dieser Zeit zwischen dem Ende des Kriegs und der Verwaltungstrennung bzw. bis in das Jahr 1950 hinein verkehrten diese Verbundwagen überwiegend auf den Linien, die auch schon während des Kriegs für sie vorgesehen waren. Das waren im Norden (Hof Müll) die SL 8 (bis 1948 zur Verschmelzung mit der SL 3), 25 und 68, vom Hof Char die SL 54, 58 und 75, vom Hof Spa ebenfalls

Letzter Anschluss

... für den Parallelverkehr in der Daimlerstraße



Marienfelde hat Anteil am Gewerbegebiet entlang der Großbeerenstraße. Von ihr biegt die Daimlerstraße ab und erschließt den südlichsten Teil dieses Areals. Auch der „Oberflächenverkehr“ der BVG erschließt diesen Bereich. Seit 1925 verkehrte im westlichen Teil der Daimlerstraße die Straßenbahnlinie 199 und seit Ende 1938 auch die Linie 15. Nach den kriegsbedingten Unterbrechungen wurde die Daimlerstraße zunächst von der Linie 99E und später auch wieder von der Linie 15 bedient. Anfang 1951 wurde die 99E zur Linie 98. Damit hatten für einen Zeitraum von elf Jahren und neun Monaten Arbeitskräfte dieses Gebiets aus Tempelhof, Mariendorf und Neukölln gute und direkte Verbindung mit der Straßenbahn zwischen ihren Wohn- und Arbeitsstätten.

Die erste Umstellung kam am 1. Oktober 1961. Die Straßenbahnlinie 98 wurde durch die Autobuslinie A77 ersetzt. Die Linie

15 blieb erhalten. Nun gab es in der Daimlerstraße den Parallelverkehr von Bus und Elektrischer. Diese Konstellation blieb für fünf Jahre und fünf Monate bis Ende Februar 1966 erhalten. Dann kam die Eröffnung der neuen U-Bahn-Strecke von Tempelhof (Südring) bis Alt-Mariendorf, damit verbunden wurde die Linie A77 (Daimlerstraße-Platz der Luftbrücke) eingestellt.

Damit endete der Parallelverkehr von Straßenbahn und Autobus in der Daimlerstraße. Kurz zuvor hatte Karl Lindow die Schlussphase dieser „Parallelität“ mit diesem Foto festgehalten. An der gemeinsa-

men Haltestelle Daimlerstraße Ecke Fritz-Werner-Straße fuhren der Bus zum Flughafen Tempelhof und der Straßenbahnzug nach Neukölln gerade los.

Da wegen des Wegfalls der Autobuslinie A77 für die Straßenbahnlinie 15 eine erheblich höhere Fahrgast-Nachfrage entstanden war, wurde das „Angebot“ der 15 verstärkt. Während der Hauptverkehrszeiten fuhren Drei-Wagen-Züge sowie mehrere Serien von Einsetzerzügen. Jedoch nur vier Monate lang, denn der 30. Juni 1966 war der letzte Betriebstag der 15, am Tag darauf begann der ersetzende Autobusverkehr mit der reaktivierten Nummer 77, allerdings ohne das vorher übliche „A“. Die heutige Nachfolgerin dieser Linie ist die Buslinie 277, die zwischen der Daimlerstraße und Neukölln dem Weg der Vorgängelinien 15 und 77 folgt.

(Text: Hans Schnoor; Foto: Karl Lindow, Samml. Hans Schnoor)

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: 24.11.2022

In diesem Heft:

Die Verbundwagen der BVG (West): Die Einsätze des Typs TM33 vom 1. Juli 1949 bis 2. Oktober 1967 – Der Stettiner Bahnhof in Berlin: Zur Vor- und Frühgeschichte des Stettiner Bahnhofs in Berlin (Fortsetzung) – Spurensuche nach „Feuerland“ und „Stettiner Bahnhof“ – „Großer Kurfürst“, „Balkanzug“ und andere Kuriosa: Zum Jubiläum „150 Jahre Straßenbahn in Dresden“ – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de