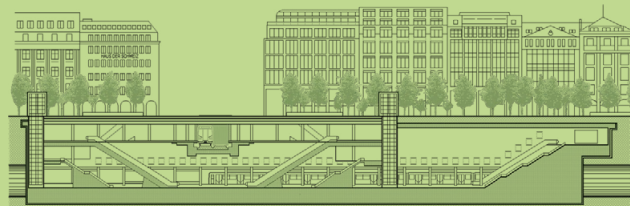


# vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 50. Jahrgang – März/April 2023 – € 2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)



**Triebwagen des Typs TM36  
bei der BVG-West**

Im September 1965 gelang dieses Foto, als der Autor mit seinen Eltern in das Einkaufsparadies Wilmsdorfer Straße fuhr, um neue „Winterklamotten“ zu kaufen. Mit dabei war die Kamera des Vaters. Das Foto mit dem TM36-Triebwagen 3476 auf der Linie 76 Richtung Zoo entstand etwa 150 Meter entfernt von der Kreuzung Kant-/Wilmsdorfer Straße.  
(Foto Reinhard Arf)

**2 · 2023**

REINHARD ARF, Berlin

# Die Verbundwagen der BVG-West

## Die Einsätze des Typs TM36 vom 1. Juli 1949 bis 2. Oktober 1967

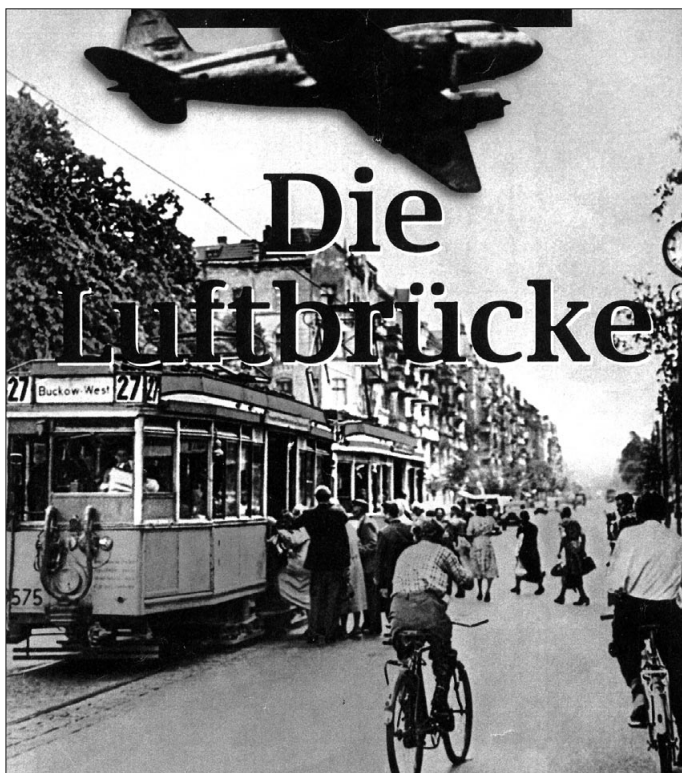
Der nachfolgende Bericht beschäftigt sich (fast ausschließlich) mit der Serie TM36 der Verbundwagen. Dazu verweist der Verfasser auf seine Darlegungen in [11a]. Über die Verteilung aller Verbundwagen (Serien TM33 und TM36) auf die Betriebshöfe der BVG-West war berichtet worden. [1] Einzelheiten, soweit beide Serien dieser Bauart um 1949 betroffen waren, sind in den Abschnitten 1 bis 3 in [11a] zu finden. Darauf kann hier Bezug genommen werden, um unnötige Wiederholungen zu vermeiden.

### 1. Verteilung der TM36 auf die Betriebshöfe bis ca. 1951/1952

Wie bei der Serie TM33 wurden die Triebwagen der Serie TM36 bis 1952 auf nur wenigen bestimmten Betriebshöfen zusammengezogen. Keine Fahrzeuge dieses Typs erhielten die Betriebshöfe im Norden von West-Berlin, also Tegel (Teg), Müllerstraße (Mül), Reinickendorf (Rei) und Moabit (Moa), aber auch Schöneberg

**Bild 1** Eine Bild, das gewisses Erstaunen auslöst: Das zugrunde liegende Foto soll dem Betrachter vorgaukeln, es sei während der Blockade (24. Juni 1948 bis 12. Mai 1949) entstanden. Ein hineinkopierter überdimensionaler „Rosinenbomber“ schwebt über der Hermannstraße mit einem Straßenbahnzug der Linie 27 nach Buckow West mit dem Triebwagen 3575 (Bauart TM36) an der Spitze. Dieser ist zwar mit Scherenstromabnehmer ausgerüstet, aber mit der Lackierung weißgelb versehen, die nur bis längstens 1933 die Fahrzeuge der BVG schmückte. Ein schönes „Kunstwerk“, aber auch eine Manipulation, da optische Eindrücke aus verschiedenen Epochen vermischt werden.

(Titelbild der Zeitschrift „Berliner Geschichte“, Ausg. 12 (2018))



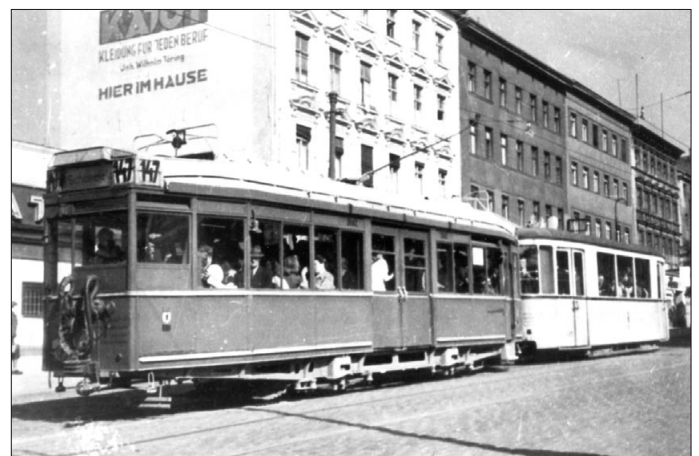
(Schön). Dagegen bekamen die Höfe Britz (Britz), Charlottenburg (Char), Spandau (Spa) und Tempelhof (Tem) Zuwachs. (Es werden nachfolgend nur noch die BVG-amtlichen Kürzel der Höfe der BVG verwendet.) Als Ergebnis dieses Konzentrationsprozesses ergab sich die ungefähre „Verteilung“ der Wagen der Serie TM36, zumindest so lange, wie die vier vorgenannten Höfe der BVG jeweils noch in Betrieb waren. Zum Beleg: Im Frühjahr 1952 (zum Vergleich: 1. Juli 1949) waren in Char 24 (17) Tw, in Spa 25 (12) Tw, in Britz 24 (30) Tw und in Tem 27 (10) Tw der Serie TM36 stationiert. Am 1. Januar 1956 waren in Char 24 Tw, in Spa 26 Tw, in Britz 22 Tw und in Tem 28 Tw vermerkt. [3], [12]

Am 1. Juli 1949 waren im **Hof Mül** noch 22 Verbundwagen der Serie TM36 stationiert. Diese waren zumeist erst in den Jahren 1947 und 1948 dorthin gelangt. Die Wagenkarten belegen die Umsetzungen nach Mül, als die zunehmende Konfrontation zwischen Ost und West erkennbar auf Spaltung der BVG in BVG-Ost und BVG-West hinauslief – nicht zuletzt durch die Blockade der westlichen Bezirke Berlins und die Einrichtung der Luftbrücke durch die westlichen Alliierten. Schon vor dem 1. Juli 1949 gab es heftige innere Auseinandersetzungen in der Leitung der BVG und auch zwischen BVG und dem Magistrat von Berlin, der von östlicher Seite „gekapert“ worden war; es war unter den damaligen Verhältnissen nur eine Frage der Zeit, wann der Spaltungsprozess der BVG vollzogen sein würde. Die damalige Tagespresse berichtete jeweils nach politischer Couleur von stetigen Problemen und Nichtdurchsetzbarkeit von Verkehrsmaßnahmen.

Der Verfasser geht davon aus, dass die spätere BVG-West schon in den Jahren 1947 und besonders 1948 bestrebt war, sich für ihre Verkehrsgebiete im Bereich West-Berlins gewisse Vorteile zu verschaffen, indem die qualitativ besten Fahrzeuge gesichert werden

**Bild 2** Am S- und U-Bahnhof Neukölln entstand 1947 dieses Bild von der SL 147 geschildert nach Schönefeld mit einem Beiwagen Typ BF42. Das war damals das modernste Gespann, was der BVG nach Ende des Kriegs zur Verfügung stand: Ein Triebwagen mit aus amerikanischen Beständen lackiertem Außenanstrich, nach Überarbeitung erst zwischen 1936 und 1938 wieder in Betrieb gegangen, mit dem Beiwagen der 1600er Reihe, hergestellt lt. Typenblatt 1942.

(Foto Bildarchiv Norbert Loßberger, Sammlung Reinhard Arf)



**Bild 3** In einem Berlin-Buch von Carl Weinrother („Ich hatt' noch ein paar Fotos von Berlin. Bilder aus dem Alltagsleben der Jahre 1949-1953“. – Berlin, 1994) finden sich einige Fotos, darunter dieses vom April 1951, als der Tw 3519 (TM36) bei einer Fahrt auf der SL 47 entgleiste, ursprünglich begleitet von 3582. Mit angelegter Stange wird versucht, den Triebwagen zurück aufs Gleis zu bugsieren.



sollten, die der Wagenpark hergab. Das waren damals eben die Verbundwagen, die zu einem erheblichen Teil (TM36) erst zwischen 1936 und 1938 kurz vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges nach der Überarbeitung durch die AEG mit dem Ausbau der Mehrfachsteuerung und dem Um-/Einbau der Zweifachsteuerung wieder – also fast neu – in den Betrieb gekommen waren. Es fällt nicht schwer, sich der Vorstellung anzunähern, dass die BVG-West auf die Verbundwagen „scharf“ war. Daher versteht der Verfasser die zahlreichen Wagemsetzungen von Verbundwagen von den Ost-Berliner Höfen Weißensee (Wei), Niederschönhausen (Nie) und Lichtenberg (Lich) vor allem zum Hof Mül in den Jahren 1947 und 1948 als von den damaligen politischen Veränderungen zumindest beeinflusst.

Das Gleiche kann für die im gleichen Zeitraum vorgenommenen Versetzungen von vielen „Stube-und-Küche-Wagen“ (Serie T33U) zu Höfen nach West-Berlin, ebenfalls von den Höfen Nie, Wei und Lich, gesagt werden. Dies belegen im einzelnen die erhalten gebliebenen Wagenkarten der Fahrzeuge. Ob es schon zu diesem Zeitpunkt klar war, dass die TM33 und TM36 mit ihrer Zweifachsteuerung bei der BVG-Ost nicht mehr für den Einsatz als

Verbundwagen gewollt waren, bleibt dennoch offen. Aber immerhin: Auch im Bereich der späteren BVG-Ost wurden (noch) bis Ende 1947 Verbundzüge eingesetzt, sogar mit Beiwagen. Belegt ist das durch Beobachtungen und Notizen von Straßenbahn-Interessierten, z. B. vom 10. September 1947. [13] Auf der damaligen Straßenbahnlinie (SL) 47 zwischen Nordend und Oranienburger Tor (ab 1. Juni 1949 SL 46) waren vom Hof Nie immerhin sieben Verbundzüge (neben anderen Bauarten) im Einsatz, die mit B24- und anderen Beiwagen behängt waren:

3559-3562-64, 3450-3553-116, 3448-3309-170, 3441-3440-217, 3529-3427-1488, 3451-3444-198, 3510-178.

Von diesen Tw kamen die kursiv geschriebenen zum Hof Mül und außerdem die Wagen 3315, 3436, 3438, 3443, 3449, 3515, also immerhin zwölf Verbundwagen. Die Umsetzdaten waren der 16. Oktober 1947 und 13. Februar 1948. [3]

Die südliche Teilstrecke der früheren Durchmesserlinie 47 firmierte zu dieser Zeit noch als SL 147 und verkehrte zwischen Britz, Schulenburgbrücke, und Rudow bzw. Schönefeld. Mit der Abschaffung der dreistelligen Liniennummern wurde sie am 1. Juni 1949 in 47 umbenannt. Sie wird uns noch im Folgenden beschäftigen.

**Bild 4** Der heute im Museum VVM in Schönberger Strand in der Nähe von Kiel befindliche Tw 3495 wird im Jahre 1951 in Grunewald, Hagenplatz (daneben Bw 319), aufgenommen beim Einsatz auf der SL 76E(I). Sämtliche Umläufe der SL 76E (I) wurden bis zur Einstellung dieser Linie am 1. Juli 1954 vom Hof Char eingesetzt. (Foto Sammlung Wolfgang Seeger/Reinhard Arf)





**Bild 5** Am 31. Oktober 1952 wurde die wieder aufgebaute Wilhelm-Borgmann-Brücke eingeweiht, stilvoll mit dem damaligen Regierenden Bürgermeister Ernst Reuter an der Kurbel des Verbund-Tw 3590 vom Hof Britz. Zu diesem Foto muss gesagt werden, dass fast nie Verbundwagen auf der SL 6 fuhren, und daher ein besonderer Wunsch Ernst Reuters hinter dieser Einweihungsfahrt vermutet werden darf.

(Foto Sammlung Manfred Ick)

Auch vom Hof Tem kamen im Jahre 1947 Verbundzüge mit Beiwagen zum Einsatz. Es waren vier von zwölf Zügen, die am 9. September 1947 auf der SL 99 notiert wurden:

3490-3524-415, 3412-3355-484, 3512-3422-518, 3487-3561-766. [25]

Nach der Verwaltungstrennung wurden die Wagen der Serie TM36 in drei Schritten versetzt und vom Hof Mül abgezogen. Im Sommer 1949 (am 4. August 1949) waren dies zunächst nur drei Tw (3429, 3438, 3462), die nach Char gingen. Zwischen dem 14. Juni 1950 und dem 17. Oktober 1950 waren weitere 14 Verbundwagen betroffen, wobei sechs Wagen (3436, 3443, 3444, 3449, 3450, 3451) nach Tem gingen und acht Wagen (3460, 3465, 3503, 3504, 3506, 3508, 3557, 3558) nach Britz. Zwei Wagen blieben für Char übrig (3441, 3466). Schließlich sind im Jahr 1951 noch die Tw 3467 und 3569

**Bild 6** Ein Foto aus Lichtenrade Bahnhofstraße von der Endschleife der SL 99 mit einem Drei-Wagen-Zug (Verbundzug mit Beiwagen B24), der noch nicht das Zielschild „Bf. Lichtenrade“ gewechselt hat. Der den Zug führende Tw mit der Wagennummer 3451 war nur für ein Jahr im Hof Tem stationiert, und zwar vom 17. Oktober 1950 bis 22. Oktober 1951. Folglich muss das Foto in diesem Zeitfenster entstanden sein.

(Foto Sammlung Reinhard Arf)



nach Britz versetzt worden. In den Jahren bis zum 1. Juni 1958, die dem Hof Mül für den Straßenbahnbetrieb noch verblieben, waren fortan keine Verbundwagen mehr dort stationiert. Fotos belegen für die Zeit um 1950 noch den Einsatz von Verbundwagen vor allem auf der SL 68 zwischen S-Bf Wittenau Nordbahn und Wedding, Nettelbeckplatz, und auf der SL 8 vor deren Vereinigung mit der SL 3 am 1. August 1948.

Der Bestand an Verbundwagen im **Hof Moa** veränderte sich zu dieser Zeit so: Die beiden TM36 Tw 3408 und 3414 sind am 19. April 1950 von Moa nach Char versetzt worden. Bis zum 15. November 1963, als die SL 3 von Neukölln bis Wilmersdorf, Fehrbelliner Platz, zurückgezogen wurde und alle 28 Tw der Serie TM33 speziell für diesen Einsatz nach Moa kamen, waren in Moa keine Verbundwagen mehr stationiert.

Der Bestand der Tw der Serie TM36 des **Hofes Schön** wurde 1950 ebenfalls verändert. Die in der Aufstellung zum 1. Juli 1949 verzeichneten Tw waren bis spätestens 6. Mai 1950 abgezogen. Zuerst betraf dies den Wagen 3585, der am 26. Juli 1949 zunächst für nur zwei Monate nach Char ging, dann mit einem zweijährigen Intermezzo nach Spa und der von 1951 bis 1961 ohne Unterbrechung in Britz seinen Dienst tat. Die Tw 3480 und 3497 kamen am 6. Mai 1950 nach Char, und am gleichen Tag wurde 3556 nach Spa verlegt. Damit war auch hier, bis auf Weiteres, der Wagenpark bereinigt.

Eine Sonderrolle spielte der Tw 3535, der dem Hof Schön zugeordnet war. Es grenzt an ein Wunder, dass dieser auf das Schwerste beschädigte Tw wieder aufgebaut wurde. Es handelte sich nach der Beobachtung von Hans Engel um einen Totalschaden („Tem – total 3.2.45“). [2] Der Wagen ist nach dem Ende des „Dritten Reichs“ als Panzersperre in einem Geröllhaufen auf dem Tempelhofer Damm vorgefunden worden. [14] Der Wagen gelangte später zur BVG-Ost (Hof Lich) nach dem Neuaufbau bei (vermutlich) WUMAG in Görlitz; es muss wohl dort entschieden worden sein, den Wagen zu erhalten. Dieser Wagen verblieb nach einer Tauschvereinbarung zwischen BVG-Ost und BVG-West wie einige andere Triebwagen (z. B. 3445 [Steg], 3488 [Char]) bei der BVG-Ost. [15]

# Letzter Anschluss

... zur Monumentenhalle



Das Deutsche Technikmuseum (DTM) nutzte zur „vorübergehenden Unterstellung“ von Fahrzeugen, wie es anfangs hieß, Hallen, die umgangssprachlich wegen ihrer Lage auf einem Eisenbahngelände an der Brücke der Monumentenstraße zu den „Monumentenhallen“ wurden. Historisch korrekt handelt es sich ursprünglich um Wartungshallen, die für die Diesel-Schnelltriebwagen der DR zu Beginn der 1930er Jahre errichtet worden waren. Daher kann man auch die Bezeichnung „SVT-Hallen“ finden. Zu erreichen sind die Hallen über eine Zufahrtsrampe von der Monumentenstraße oder zu Fuß von Seiten der Dudenstraße aus.

Das DTM bzw. der Vorläufer (der frühere West-Berliner Förderverein zur Errichtung des Museums für Verkehr und Technik) nutzte die Hallen seit 1982 für das „Depot für Kommunalverkehr“, wie es zuletzt hieß. Diese müssen nun geräumt werden. Für die bisher dort untergestellten Fahrzeuge, auch viele bisher im BVG-Eigentum wie Straßenbahnen, Omnibusse, U-Bahn-Trieb- und Beiwagen, wurden neue Räume auf dem Gelände des DTM gefunden.

Das 22. Februar 2023 entstandene Foto zeigt die Verladung des Straßenbahnwagens 3566 der Serie TM36, der bis zum Ende der Straßenbahn in West-Berlin lief und zu den 40 Triebwagen gehörte, die seit dem 2. Mai 1967 noch für fünf Monate betriebsfähig für die Straßenbahnlinie 55 vorgehalten wurden. Zu den Einzelheiten wird auf den Titelbeitrag dieses Heftes verwiesen. Dieser Wagen kam 1993 in die Monumentenhalle, als die Sammlung der Museumswagen der BVG im Betriebshof Britz zu einem Teil aufgelöst und zum anderen Teil in die Monumentenhallen verlegt wurde. Der im Foto festgehaltene Moment hielt aber nicht das, was er versprach. Wegen einer organisatorischen Panne konnte der Transport zum Betriebshof Köpenick nicht durchgeführt werden. Ein neuer Versuch wird folgen müssen, der dann hoffentlich gelingen wird. (Text: Reinhard Arf, Foto: Reinhard Demps)

## 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: 24.3.2023

### In diesem Heft:

Die Verbundwagen der BVG-West: Die Einsätze des Typs TM36 vom 1. Juli 1949 bis 2. Oktober 1967 – Berlins Anschlussbahnen mit eigener Betriebsführung. Teil 2 – 100 Jahre Nordsüdbahn: Die Benzollok der Nordsüdbahn AG – Nochmals: Der Stettiner Bahnhof in Berlin – In alten Zeitungen geblättert ...: Der Extrazug zum Bockbierfest – Triebwagen-Treff in Schmöckwitz – Nachruf Joachim Kubig – Rezensionen – Zur Vignette 2023 – Kurzinformationen

[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Demnächst:

Die erst 1922 von den Reicheisenbahnen eröffnete Nebenbahn Salzwedel–Arendsee–Geestgottberg weist dennoch eine wechselvolle Geschichte auf. – Ein ausführliches Streckenporträt.