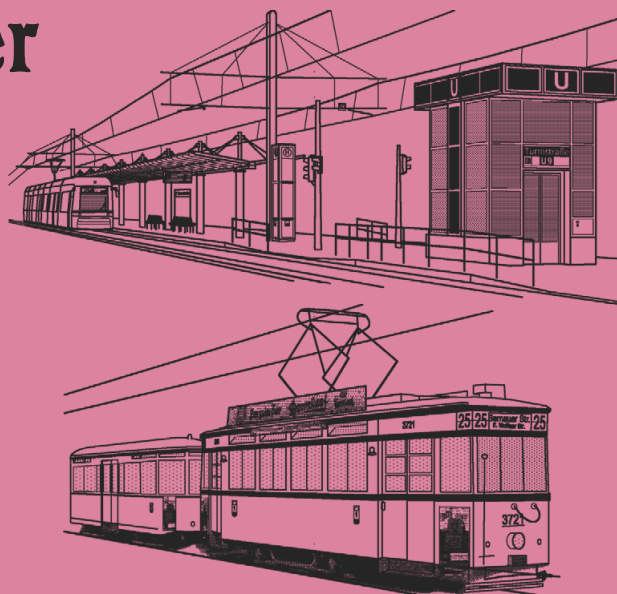


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 51. Jahrgang – Januar/Februar 2024 – € 2,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Otto Techow und seine Eisenbahn- bauten



Der Architekt und Eisenbahnbauingenieur Otto Techow (1848–1919) entwarf u. a. für mehrere brandenburgische Klein- und Privatbahnen Hochbauten, von denen einige noch heute – meist im Äußeren verändert – existieren. Die Bilder zeigen das Bahnhofsgebäude in Groß Neuendorf (Oderbruchbahn) um 1915 und am 10. April 2023. (Fotos Sammlung Wolf-Dietger Machel; Dr. Hans-Joachim Pohl)

1-2024

WOLF-DIETGER MACHEL, Berlin; Dr. HANS-JOACHIM POHL, Berlin

„Ottonische“ Bauten in der Mark Otto Techow und seine Eisenbahnbauten in Brandenburg (Teil 1)

1. Einführung

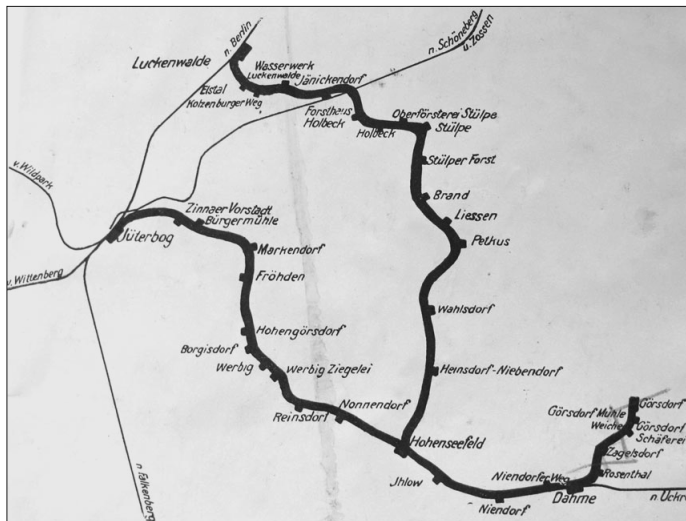
Otto Techow (1848–1919) prägte als ausgebildeter Architekt und Eisenbahnbauingenieur vor allem durch seine für brandenburgische Klein- und nichtstaatlichen Nebenbahnen entworfenen Hochbauten das äußere Bild zahlreicher Bahnen. Ausführlich wurde über das Leben und Wirken von Otto Techow in vb 4/2011 berichtet. [1]

Vom 1. April 1903 an leitete der seit 1887 als Landesbauinspektor bei der Brandenburger Provinzialverwaltung in Potsdam mit dem Dienstrang Königlicher Regierungsbaumeister angestellte und 1902 zum Königlichen Landesbaurat ernannte Techow die in Berlin neu gegründete Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes von Brandenburg (ab etwa 1908 als Eisenbahnabteilung bezeichnet). In dieser Funktion war der Baurat für die Begutachtung der Infrastruktur und Überwachung vor allem der Gewinn- und Verlustrechnungen jener Klein- und Privatbahnen zuständig, die mit finanzieller Hilfe der Provinz gebaut worden waren, egal ob die Provinz den Betrieb dieser Bahnen durch ihre Kleinbahnabteilung führte oder nicht. [2, S. 2–4]

Den Höhepunkt seines Schaffens erreichte Techow nach dem von 1897 bis 1900 erfolgten Bau der Jüterbog-Luckenwalder Kreis-kleinbahnen (JLKB) zwischen 1909 und 1912. Unter seiner Leitung als „Generalunternehmer“ entstanden in dieser Zeit die Müncheberger Kleinbahn, die Oderbruchbahn und die Kreisbahn Beeskow-Fürstenwalde. Zudem entwarf Otto Techow einige Gebäude der 1911/12 in Betrieb genommenen normalspurigen Kleinbahnen des Kreises Westprignitz, aber ebenso Hochbauten im Bereich bestehender Bahnen, die Vorgängerbauten ersetzen.

Sämtliche Projekte erarbeitete der Baumeister allerdings nicht in seiner Eigenschaft als Beamter der Provinzialverwaltung von

Bild 1 Streckenverlauf der Jüterbog-Luckenwalder Kreis-kleinbahnen auf einer Dienstkarte; die nach 1945 nicht reaktivierte Görzdorfer Stichbahn wurde durchgestrichen.
(Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin. – Historisches Archiv_Signatur I_4_366-0178)



Brandenburg, sondern mit eigens dafür angestellten Mitarbeitern in seinem 1884 eingerichteten Architekten- und Ingenieurbüro, das sich in Techows Steglitzer Wohnhaus befand. Eine Konstellation, die in Preußen geduldet wurde, auch wenn sie nicht immer beim



Zu den Bildern auf Seite 2, rechte Spalte (von oben nach unten):

Bild 2 Blick auf das 1899 bereits fertiggestellte Dienstgebäude und den Lokschuppen mit Werkstatt in Dahme; Gleise sind noch nicht verlegt. (Sammlung Wolf-Dietger Machel)

Bild 3 Blick vom Normalspurbahnhof der Dahme-Uckroer Eisenbahn auf das Kleinbahndienstgebäude um 1930 mit Lokomotive 6 PETKUS (Sammlung Wolf-Dietger Machel)

Bild 4 Das Dienstgebäude präsentiert sich im Frühjahr 2023 nach Restaurierung nahezu im Ursprungszustand; im Hintergrund die ehemalige JLKB-Werkstatt als Anbau des Lokschuppens. (Foto Dr. Hans-Joachim Pohl)

Bild 5 Der ehemalige Lokschuppen wurde zum Aufnahmezeitpunkt 1975 von der Bäuerlichen Handelsgenossenschaft (BHG) Werbig (Kreis Jüterbog) genutzt. (Foto Lothar Töpfer)

Oberpräsidenten und Landesbaudirektor auf Beifall stieß. [1, S. 95] Darüber hinaus entwarf der 1906 zusätzlich zum Geheimen Baurat ernannte Techow zahlreiche öffentliche Gebäude in der Provinz Brandenburg. [1, Tabelle auf S. 91]

Einige der von Otto Techow entworfenen Eisenbahn-Hochbauten existieren noch heute. Die Autoren begaben sich auf Spurensuche, werteten Archivalien, Literatur und sonstige Unterlagen aus und sichteteten zeitgenössische Fotos.

2. Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen

Zur besseren Erschließung des Kreises Jüterbog-Luckenwalde beschloss der Jüterboger Kreistag am 14. Mai 1897 den Bau eines Kleinbahnnetzes in der Spurweite von 750 Millimetern als Regiebetrieb des Kreises. Landrat von Cossel und der Kreisausschuss entschieden, die Projektierung und Ausführung einem Fachmann anzuvertrauen [3, S. 119–120]. Als idealer Geschäftspartner erwies sich dafür Otto Techow, unter dessen Leitung bereits die Jüterboger Straßenbahn und mehrere Chausseebauten auf dem Territorium des Kreises entstanden waren. [1, S. 94–97]

Dem damaligen Landesbauinspektor gelang es, die Bahnanlage bis zum Dezember 1900 komplett fertigzustellen. Dazu gehörten nicht nur Erdarbeiten, Gleisbau und die Beschaffung des Fahrzeugparks, sondern auch die realisierten Entwürfe für die Hochbauten. Am 20. Dezember 1900 wurden die insgesamt 80,3 Kilometer langen Strecken Dahme–Hohenseefeld–Jänickendorf–Luckenwalde, Hohenseefeld–Luckenwalde und Dahme–Görsdorf für den öffentlichen Reise- und Güterverkehr in Betrieb genommen und fortan als Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen (JLKB) bezeichnet. [3, S. 121–123]

Der Sitz des Unternehmens befand sich in Dahme (Bilder 2–5). Hier ließ Techow ein von ihm entworfenes kombiniertes Emp-

Zu den Bildern in der rechten Spalte (von oben nach unten):

Bild 6 Das Empfangsgebäude des JLKB-Bahnhofs in Jänickendorf gab es in ähnlicher Form auch in Jüterbog und Luckenwalde, hier im Jahre 1936. (Sammlung Gisela Bölke)

Bild 7 Nahezu unverändert ist das Gebäude am 23. Juni 1960, aufgenommen aus einem fahrenden Personenzug auf der Strecke Zossen–Jüterbog, als zwar die Schmalspurbahn noch fuhr, das Haus aber nur noch Wohnzwecken diente.

(Foto Günter Meyer)

Bild 8 Dieses Foto entstand wenige Tage vor dem Abriss am 31. Oktober 2019. Das durch einen Anbau erweiterte Gebäude wurde zuletzt von einem Landhandel genutzt.

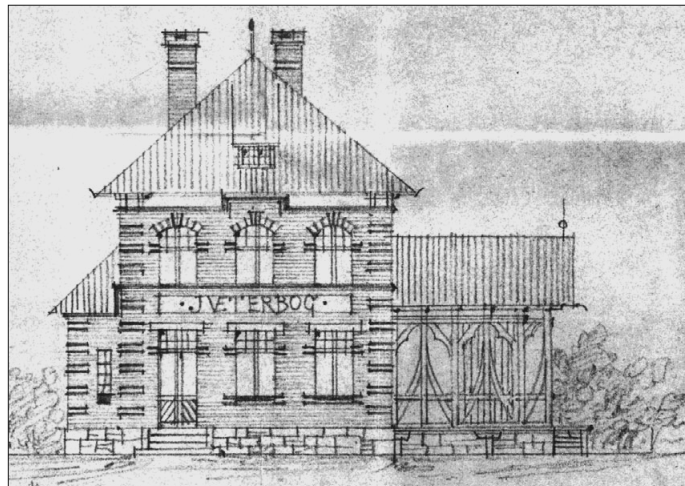
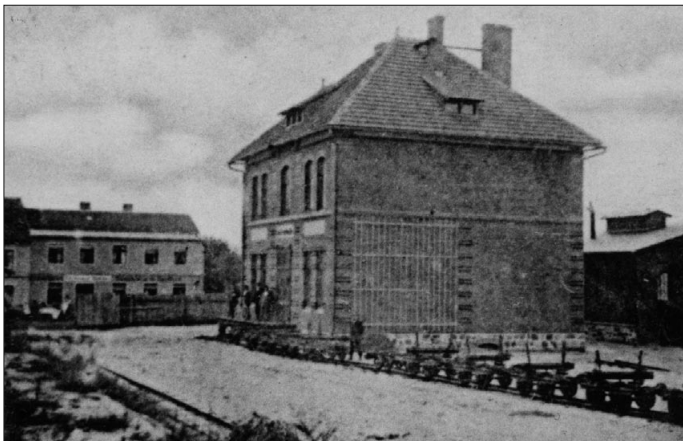
(Foto Marco Ringel)

fangs-, Dienst-, Verwaltungs- und Wohngebäude mit zwei Stockwerken als massiven Klinkerbau errichten. Als Betriebszentrum der JLKB diente ein dreigleisiger Lokomotivschuppen mit Anbauten und eckig ausgeführtem Schornstein, die als Werkstatt zur Instandhaltung der Lokomotiven und des gesamten Wagenparks genutzt wurden.

Ein ähnlicher, etwas kleinerer Klinkerbau wie in Dahme stand auf dem Kleinbahnhof **Jänickendorf (Bilder 6–8)**, wobei hier ein Güterschuppen und Diensträume im Erdgeschoss und im oberen Stockwerk Dienstwohnungen untergebracht waren. Dieser Bahnhof diente zugleich als Übergangsstation zur Königlichen Militäreisenbahn von (Berlin-)Schöneberg über Zossen nach Jüterbog, die 1920 – auf den Abschnitt Zossen–Jüterbog reduziert – in das Eigentum der Staatsbahn überging.

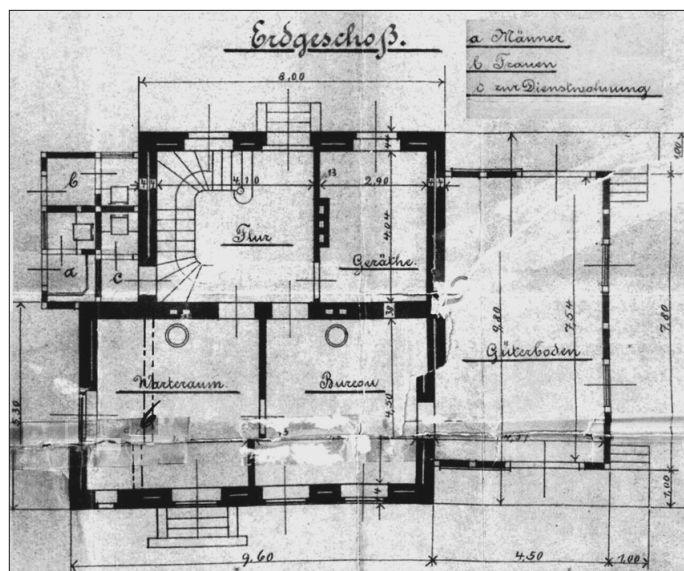
Auf dem JLKB-Bahnhof **Luckenwalde (Bilder 9–11, Seite 4)** gab es ein nahezu gleiches Bauwerk. Parallel dazu befand sich ein zweigleisiger Lokschuppen.





Bilder 12 (oben) und 13 Ansicht und Grundriss des JLKB-Empfangsgebäudes in Jüterbog, gezeichnet von Otto Techow. Nahezu baugleich waren die entsprechenden Gebäude in Jänickendorf und Luckenwalde.

(Stadtarchiv Jüterbog Sign. 445 Nr. 2835)



Die meisten **Zwischenstationen (Bilder 16–19)** erhielten in kombinierter Fachwerk- und Klinkerbauweise errichtete Dienstgebäude mit Spitzdach und diversen Verzierungen, in denen jeweils Dienst-, Stückgut- und Warteräume vorhanden waren. Ein solches Gebäude gab es zusätzlich in Jüterbog, da sich der Bahnhofsteil für den Personenverkehr in einiger Entfernung vom JLKB-Betriebsbahnhof befand.

Bauartgleiche „Empfangsgebäude“ wurden auch auf der am 2. Oktober 1901 in Betrieb genommenen Teilstrecke Senzke–Nauen der Kreisbahn Rathenow–Senzke–Paulinenaue–Nauen (RSPN) errichtet. Zwar hatte Otto Techow an der Projektierung dieser Ergänzungslinie nicht mitgewirkt, wohl aber der Rathenower Kreisbaumeister Zamiejski, der zuvor in Techows Steglitzer Architektenbüro angestellt war und sicherlich die Entwürfe mit Genehmigung des Königlichen Regierungsbaumeisters umsetzen durfte. [5]

Am 15. Februar 1939 wurden die JLKB wegen Unrentabilität endgültig stillgelegt. Bis auf die Bahnanlagen im Bereich des Luckenwalder Kleinbahnhofes – sie nutzte fortan die Deutsche Reichsbahn für ihren Stückgutkraftverkehr – ging die gesamte Infrastruktur noch im selben Jahr in den Besitz der Eisenbahn-

Von oben nach unten:

Bild 9 Empfangsgebäude und Lokschuppen (rechts) um 1910 in Luckenwalde; rechts im Vordergrund Drehschemelwagen für den Holztransport. Der Personenbahnhof der Staatsbahn befand sich etwa 500 Meter nördlich.

(Sammlung Wolf-Dietger Machel)

Bild 10 Bis Anfang der 1990er Jahre wohnten Eisenbahner in dem ehemaligen JLKB-Empfangsgebäude. Später wurde es an Privat verkauft. An die Kleinbahnzeit erinnert der erneuerte Schriftzug.

(Foto Wolf-Dietger Machel)

Bild 11 Im kaum noch als solchen zu identifizierenden ehemaligen Lokschuppen (im Vordergrund) richtete die Deutsche Reichsbahn einen Kulturraum für ihre Beschäftigten ein. Heute befinden sich hier Wohnungen. Im Hintergrund das Bahnhofsgebäude.

(Foto Dr. Hans-Joachim Pohl)

Einen etwa gleichen Grundriss wies auch das Empfangsgebäude in Jüterbog (Bilder 12–15) auf, jedoch mit seitlichen Anbauten (Güterschuppen und Toiletten). [4, S. 238–239]

Letzter Anschluss

... mit einem U-Bahn-Zug der Bauart F74



Zu Beginn des Jahres 2024 werden wie üblich Rückblicke geworfen auf runde Jubiläen. Was liegt näher, ein solches auszuwählen, das rund genug und trotzdem einem älteren Zeitgenossen in Erinnerung geblieben ist? 50 Jahre ist es her, als in West-Berlin neue U-Bahnen für die südlichen und nördlichen Verlängerungen der heutigen U9 benötigt wurden, die im Bau waren. Diese Verlängerungen erreichten das Rathaus Steglitz und die Osloer Straße auf der U9, wenig später kam auch die U8 zur Osloer Straße und im Jahre 1978 die U7 vom Fehrbellener Platz zum

Richard-Wagner-Platz. Dafür waren neue Wagen erforderlich, da die letzten C-Wagen 1974 ausgesondert worden waren und die Flotte der D-Wagen nicht mehr ausreichte.

Die Firma O&K in Spandau erhielt den Auftrag für den Bau von 28 Doppeltriebwagen (2500–2555). Der Prototyp kam Ende Februar 1974 („Unt.: 21.2.1974“) in der HwU See aufs Gleis, und die Serie folgte ab 9. September 1974. Fast 30 Jahre lang gehörten diese Züge zur Stammbesetzung der U9, erst im Sommer 2003 wurden die Wagen 2522–

2540 zur BwFi versetzt. Obwohl in der Zeit bis dahin immer in der Bw See stationiert, waren die F74-Züge auf der U6 nur ganz selten eingesetzt.

Die Wagen erfreuen sich offenbar einer großen Robustheit. Eine Einsatzdauer über 50 Jahre für Bahnfahrzeuge, die normalerweise nach 30 Jahren endet, ist eine Ausnahme. Heute können diese Züge immer noch auf der U9, auch auf der U5 und U7, im täglichen Einsatz gesehen werden.

(Text und Foto [Juli 1980]: 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: 24.1.2024

In diesem Heft:

„Ottomische“ Bauten in der Mark: Otto Techow und seine Eisenbahnbauten in Brandenburg (Teil 1) – Der lange Weg zum 485er – BR 485: eine deutsch-deutsche S-Bahn-Geschichte – Zur Vignette 2024 – Von der Anschluss- zur Nebenbahn nach TESLA – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Zu den Nazi-Plänen für eine „Welthauptstadt Germania“ gehörte auch der Bau der (nicht fertiggestellten) „Lehrter Rampe“.