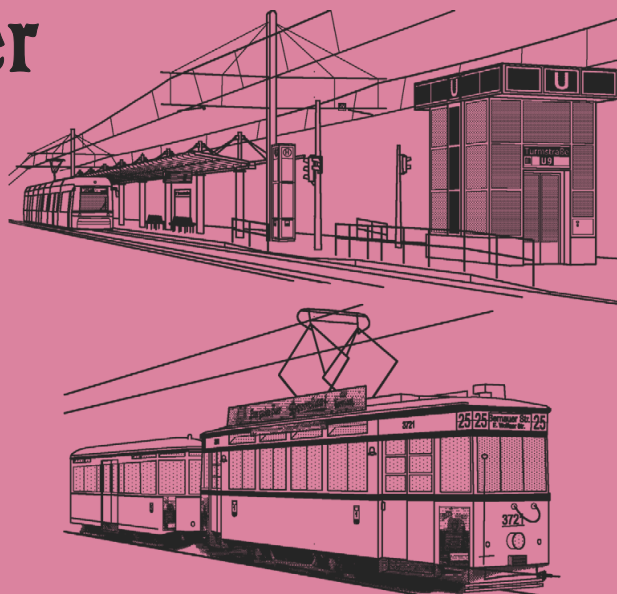


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



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



**Triebwagen der Typen
TM34 und TEM26
bei der BVG-West**

An einem Sonnabendnachmittag im Mai 1966 befährt der Einsetzer der Straßenbahnlinie 15 der BVG auf dem Weg zum Betriebshof Britz die Gradenstraße kurz bevor dieser erreicht wird. Der Zug besteht aus dem Triebwagen TM34 mit der Wagennummer 3813 und dem Beiwagen der Serie B50 mit der Nummer 1806, eine damals typische Formation. (Foto Reinhard Arf)

4-2024

REINHARD ARF, Berlin

Straßenbahnwagen TM34 und TEM26 bei der BVG-West Die Einsätze vom 1. Juli 1949 bis 2. Oktober 1967

Einleitung

Der nachfolgende Beitrag beschäftigt sich vorrangig mit der Serie TM34, die ehemals zur Bauart 1927 mit 300 Fahrzeugen gehörte. Nach den schweren Bremsunfällen in den Jahren 1929 und 1930 wurde die gesamte Bauart am 3. März 1930 stillgelegt. Über einen Zeitraum von mehr als sechs Jahren erfolgten nach Versuchen schließlich Umbauten und die Aufteilung aller 300 Fahrzeuge in drei verschiedene Serien: TM33, TM36 und TM34. Nachdem vom Verfasser in vb 6/2022 über die Serie TM33 und deren Betriebs-einsätze bei der BVG-West seit 1949 berichtet worden ist, folgte in vb 2 und 3/2023 der entsprechende Bericht über die Serie TM36.

Obwohl die Fahrzeuge der Serie TM34 seit dem Umbau im Jahre 1934 streng genommen nicht mehr den „Verbundwagen“ zugehörig waren, entstammten diese dennoch der ursprünglichen Bauart 1927 als Mitteleinstiegswagen. Daher wird diese Serie TM34 in die Betrachtungen über die Betriebseinsätze bei der BVG-West mit einbezogen. Das gilt auch für die Vorserienwagen der Mitteleinstiegswagen, die als TEM26 (alte Bezeichnung: „ER 1926“ bzw. „Zwillingswagen“ – als aneinander gekuppelte in beide Fahr-richtungen laufende Zwillinge) in Betrieb gingen und zunächst einer Reihe von Versuchen dienten. Im Jahre 1931/1932 wurden diese Wagen zu Einzelwagen umgebaut, allerdings auch zu Ein-Richtungs-Wagen mit nur einem Fahrerstand (mit einem Fahrschalter NIVF B3F.27 und einem Hilfsfahrschalter am Ringende) und erhielten die Wagennummern 6201 bis 6210. Betrieblich ebenso wie die TM34 waren sie nun nur einsetzbar als Solowagen oder mit nur einem Beiwagen, waren aber auf Wendeschleifen, Wendedreiecke oder Blockumfahrungen angewiesen. [1], [2], [3]

Beide Wagenbauarten unterschieden sich als Mitteleinstiegswagen nicht wesentlich, nur abgesehen von einer unterschiedlichen Länge des Radstands von 3200 mm (TEM26) zu 3500 mm (TM34) und dem Vorhandensein einer hölzernen Mittelstütze im Mitteleinstieg bei der Bauart TEM26. (Ausnahme: Triebwagen [Tw] 6204 war anlässlich des Umbaus 1931/32 ohne hölzerne Mittelstütze im Mitteleinstieg hergerichtet worden und verblieb so bis in die 1960er Jahre). [4]

Im Gegensatz zu den Verbundwagen der Serien TM33 und TM36, die in zwei zeitlichen Abfolgen in den 1930er Jahren von der Vielfach- in die Zweifachsteuerung umgebaut worden waren, hatten die Fahrzeuge der Serie TM34 damals statt einer Zweifachsteuerung nur eine Einfachsteuerung erhalten. Sie unterschieden sich zwar rein wagenbaulich nicht von den Verbundwagen, waren aber technisch und äußerlich auch im Straßenbild erheblich unterscheidbar von den Verbundwagen, da sie z. B. nicht über die typischen massiven schwarzen Kabel (für den mitgeführten zweiten Triebwagen) an den Frontseiten verfügten; zur Einfachsteuerung genühten die Albert-Kupplung und eine einfache Kabelverbindung zum Mitführen eines Beiwagens. Damit wurden die Linieneinsätze dieser Serie beschränkt auf den Solo-Betrieb als Tw bzw. im Linieneinsatz mit nur einem Beiwagen. Für einen Betrieb mit zwei Beiwagen reichte die Stärke der Motoren (2×USL 271v) nicht und war daher bei beiden hier beschriebenen Serien TM34 und TEM26 untersagt. Untersagt war im betrachteten Zeitraum auch der Einsatz dieser Triebwagen mit einem Beiwagen des Typs BDM26. Die Wagen der Serie TM34 hatten nach dem Umbau zudem neue

Wagennummern erhalten und liefen jetzt unter den 3800er Nummern (3801–3850). [5]

Im Geschäftsbericht der BVG für das Jahr 1935 findet sich folgender Hinweis auf diese Serie: „Der Umbau von 50 Triebwagen, Bauart 1927 (Schütztriebswagen), in Wagen mit Einfachsteuerung wurde im Jahre 1935 erledigt. Damit sind 106 Wagen der Bauart 1927 umgebaut.“ Die Anzahl von 106 Tw erfasst nur die Wagen der Serien TM33 und TM34. Und weiter: „In Auftrag gegeben wurde der Umbau von weiteren 100 Triebwagen, Bauart 1927, in Wagen mit Zweifachsteuerung“. Damit steht zudem fest, dass die Auftragsvergabe zum Umbau der Serie TM36 von den vorherigen Auftragsvergaben der BVG (TM33, TM34) separiert und sogar noch einmal unterteilt worden war. [6]

Die Fahrzeugbeschreibung der TM34 wurde so festgelegt: „Eiserne Bauart mit Unterzug, Mitteleinstieg und Endausstieg mit Schiebetüren, Fahrersitz, 68 Plätze“. Hinzugefügt werden muss, dass anlässlich des Umbaus dieser Serie die Dachwiderstände (wie bei der Serie TM33) so original verblieben wie sie waren – und nicht wie später bei der Serie TM36 formschöner verkleidet wurden. Außerdem erhielten alle 50 Fahrzeuge neu die in der Beschreibung erwähnten Endausstiege mit Schiebetüren. [7]

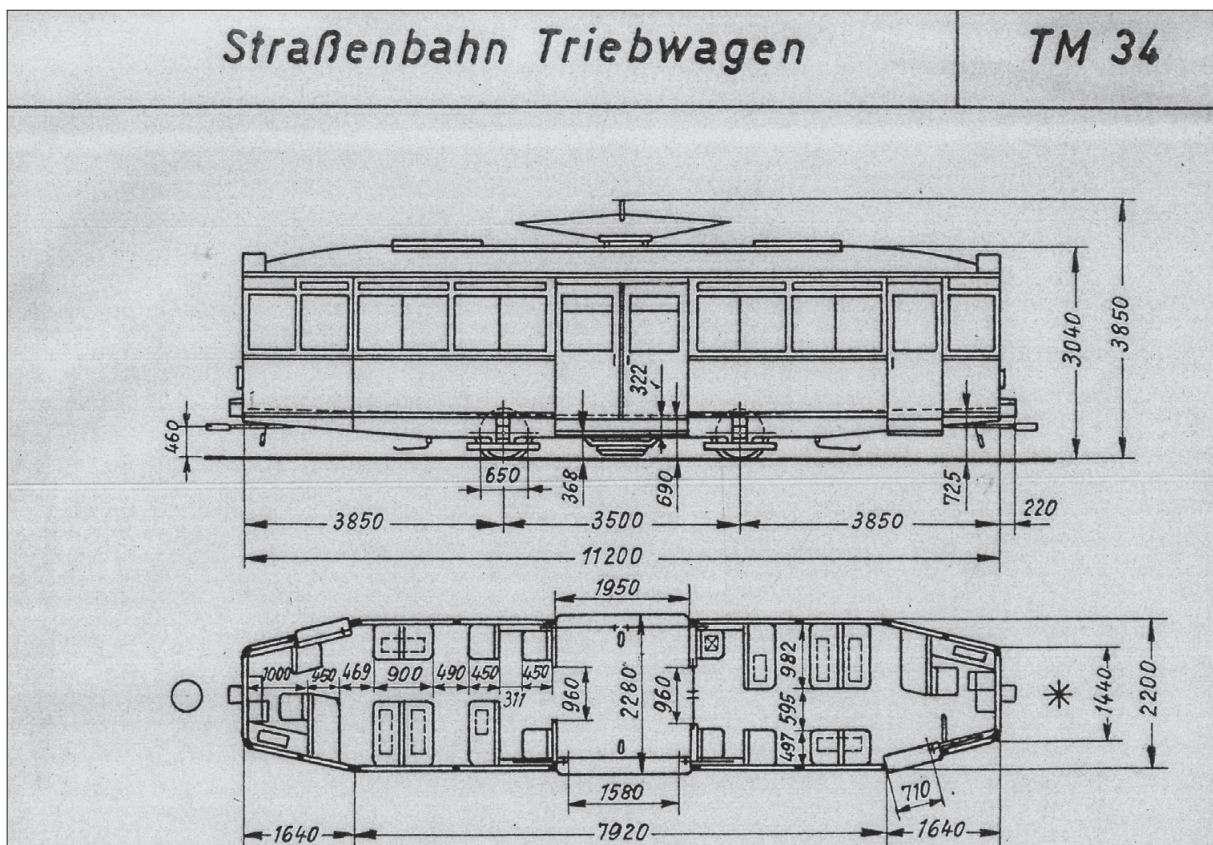
Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren von den ehemals 50 Fahrzeugen der Serie TM34 noch 44 Tw und von den TEM26 noch acht Tw vorhanden (als Kriegsverlust TM34 gelten 3801, 3803, 3812, 3815, 3822, 3828, bei TEM26 die Tw 6207 und 6210), wovon wenig später bei der Aufteilung der Serie TM34 exakt die eine Hälfte bei der späteren BVG-West und die andere Hälfte bei der BVG-Ost verblieb. [8] Die übrig gebliebenen acht Wagen TEM26 waren seit 1949 nur bei der BVG-West im Bestand. [9]

Diese Fahrzeuge (wie auch der übrige Wagenpark) wurden in der Hauptwerkstatt der BVG in der Weddinger Uferstraße wie auch bei verschiedenen Firmen in Ost und West auftragsgemäß instand gesetzt. Dies geschah anfangs unabhängig davon, aus welcher der beiden Verwaltungen der BVG die Wagen herkamen und nach Abnahme und Rückführung dann dem Betrieb wieder zur Verfügung gestellt wurden. [10]

Bei den Einsätzen auf den Linien ging es bis zur Netztrennung am 17. Januar 1953 im politisch sich immer mehr teilenden Berlin noch „intersektoral“ zu. Dies galt vor allem in Bezug auf die Einsätze der Tw der Serie TM34 zwischen den Bezirken Pankow und Wedding mit den Straßenbahnlinien (SL) 23, 24 und 45 (vormals 199) sowie Pankow und Reinickendorf mit den Linien 35 und 36 (vormals 141) mit den fast nur dort anzutreffenden Wagen der Höfe Rei und Nie, die beide über einen Wagenbestand an TM34 verfügten – und den auch „intersektoral“ einsetzten.

Eine Sonderrolle spielte dabei die SL 44 in den Jahren von 1946 bis 1948 mit der Streckenführung zwischen Moabit und Hackescher Markt und dem Überqueren der Sektorengrenze (Sandkrugbrücke) zwischen Britischem und Sowjetischem Sektor, weil auf dieser Linie zu jener Zeit mit den vom Hof Rei eingesetzten Zügen gefahren wurde. Weitere Linien mit „intersektoralen“ Betrieb gab es zwischen Mitte, Tiergarten, Friedrichshain, Kreuzberg, Treptow und Neukölln (z. B. die SL 1, 3, 4, 6, 21, 87, 93, 95). [11]

Bild 1 Das Typenblatt der Serie TM34 ist enthalten im Wagenbuch der BVG, Ausgabe Januar 1960, als die gesamte Serie vorhanden war. (Sammlung Reinhard Arf)



Kupplung	Albertkupplung		
Betr. Bremse	Motor-Kurzschlußbr.	über Getriebe auf 2 Achsen wirkend	
	2 Frischstr. Schienenbr.	je 5000 kg. Zugkr. bei 300 V	
Festst.	Handbremse	auf 2 Achsen über je 1 Zange und Scheibe auf Ankerwelle u. Getriebe	
	Hebel		
Beleuchtg.	Sitzabteile	4 Deckenl.	4 Stck. je 40 W
		8 Wandl.	8 Stck. je 40 W
	Mittelflur	— Stck. je — W	
Heizung	Fahr- und Bremsstrom		
Gewicht t	Leergew.	Achsdruck	7,1
		Gesamt	14,2
	Betriebsgew.	Achsdruck	9,75
		Gesamt	19,5
Wagengewicht je Fahrgast		kg	209
Platzangebot	Sitzabteile	Sitzplätze	26
		Stehplätze	24
	Mittelflur	Stehplätze	18
		Stehplätze	—
	Insgesamt		

Wagenbestand	1.8.55	1.3.58	1.1.60				
	22	22	22				

Wagen Nr. 3805, 3808, 3809, 3810, 3811, 3813, 3821, 3823, 3824, 3833, 3834, 3835, 3836, 3838, 3839, 3844, 3845, 3846, 3847, 3848, 3849, 3850.

Heizumschalter
 Heizkörper

Wagen Nr. 3805 – 3850		
Baujahr	1927	
Umbau in Einfachsteuerung	1934 / 35	
Alte Bezeichnung: 1927 / 34		
Höchstgeschwindigkeit (2,0 n _n , Mot.) km/h.	41	
Zeichng.	Gesamtbild	
	Bremsschema	3 SB 106
	Schaltplan	III / 8 / 9 / 10
	Fahrschalter: Nocken, 2 Stck. Typ.	NIW FB 3 F 27
Fahrstellungen; 6 Serie, 5 Parall	11	
Bremstellungen	7	
Motor	2 Stck. Typ	USL 271V
	Stck. Typ	—
Elektr. Ausrüstung	Motorstundenleistg. bei 550V	95A 46 kW; 770 U/m
	Motordauerleistg. bei 550 V	56A 28 kW; 970 U/m
Untersetzung	4,92 : 1	
Antrieb	Zahnrad	

Straßenbahn Triebwagen TEM 26

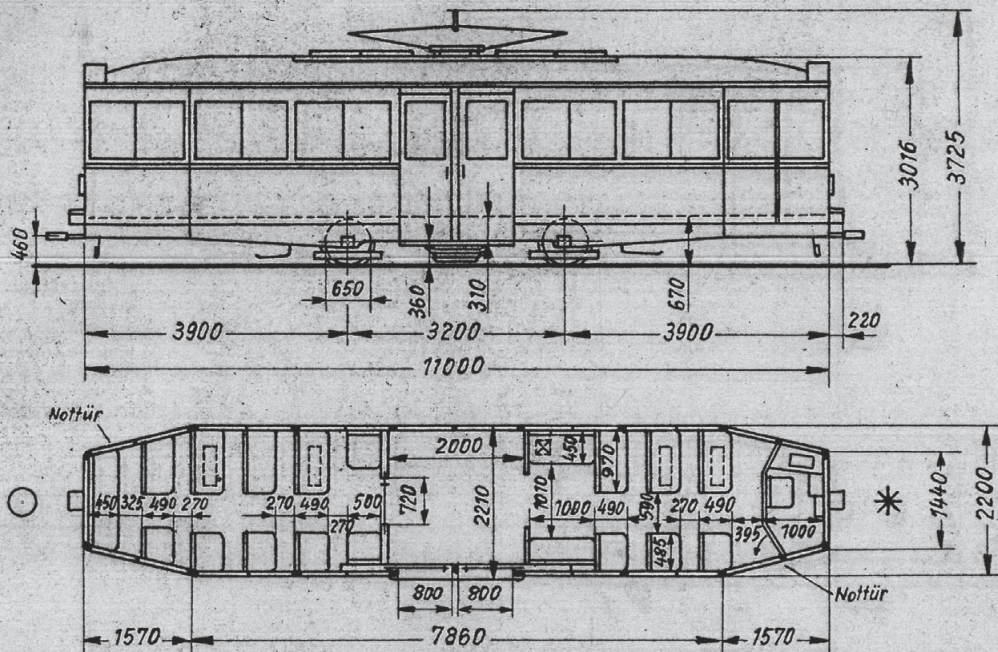


Bild 2 Das Typenblatt der Serie TEM26 ist enthalten im Wagenbuch der BVG, Ausgabe Januar 1960, in dem die acht nach dem Krieg noch vorhandenen Tw, die bei der BVG-West verblieben waren, genannt sind. (Sammlung Reinhard Arf)

Kupplung	Albertkupplung		
Betr. Bremse	Motor-Kurzschlußbr.	über Getriebe auf beide Achsen wirkend	
Festst.	Handbremse Hebel	auf 2 Achsen über je 1 Zange u. Scheibe auf Ankerwelle u. Getriebe wirkend	
Beleuchtg.	Sitzabteile	4 Deckenl.	4 Stck. je 40 W
		8 Wandl.	8 Stck. je 40 W
	Mittelflur	— Stck. je — W	— Stck. je — W
Heizung	Fahr- und Bremsstrom		
Gewicht t	Leergew.	Achsdruck	6,8
		Gesamt	13,6
	Betriebsgew.	Achsdruck	9,35
		Gesamt	18,7
Wagengewicht je Fahrgast		kg	206
Platzangebot	Sitzabteile	Sitzplätze	30
		Stehplätze	20
	Mittelflur	Stehplätze	16
		Stehplätze	—
		Insgesamt	66

Wagen Nr. 6201, 6202, 6203, 6204, 6205, 6206, 6208, 6209.		
Baujahr	1926	
Umbau	1931/32	
(Alte Bezeichnung) ER 1926		
Höchstgeschwindigkeit (2,0 n_h Mot.) km/h	41	
Zeichng.	Gesamtbild	
	Bremsschema	D. 4972
	Schaltplan	III/8/9/10/11
Elektr. Ausrüstung	Fahrschalter X	1 Stck. Typ. NVFB 3 F.27
	Fahrstellungen; 6 Serie, 5 Parall.	11
	Bremssstellungen	7
	Motor	2 Stck. Typ. USL 271v
		Stck. Typ. —
	Motorstundenleistg. bei 550 V	95 A 46 kW; 770 U/m
	Motordauerleistg. bei 550 V	56 A 28 kW; 970 U/m
	Untersetzung	4,92:1
	Antrieb	Zahnrad

Wagenbestand	1.8.55	1.3.58	1.1.60				
	8	8	8				

x und 1 Hilfsfahrschalter am Ringende

Wagen 6202 ist mit Fahrschalter VNFB 2.98 Form 5v ausgerüstet.

- Heizumschalter
- Heizkörper

Letzter Anschluss

... mit einem Schnellbus



Vor 40 Jahren, am 30. September 1984, endete das erste Kapitel der Schnellbuslinien der BVG. Derer gab es fünf: A12S, AS1, AS2, AS3, AS4. Nur die Fahrt mit dem A12S führte nicht zum Bahnhof Zoo und war zudem nicht mit der Zahlung eines Zuschlags verbunden, weil hier gezielt der (DR-)S-Bahn (Nordbahn) Konkurrenz gemacht werden sollte. Während der A12S schon seit 1950 fuhr, wurden die anderen Linien erst später (ab 1957) in Betrieb genommen. Als Nachzügler kam der AS4 nach dem Mauerbau (7. September 1961) zum Einsatz, wieder als direkte Konkurrenz zur S-Bahn. Seit der sukzessiven Umstellung der Omnibuslinien auf Einmannbetrieb (ab 1965) wurden die

Schnellbuslinien ab dem 2. Mai 1968 in die parallel verkehrenden Stadtlinien integriert. Der A12S und der AS1 wurden ab 2. Mai 1968 zum (roten) 12E bzw. 54E (beide nun Durchläufer genannt), der AS2 wurde mit der Verlängerung der U6 nach Altmariendorf (1. März 1966) bis Steglitz, Walther-Schreiber-Platz, verkürzt und ging nur wenig später in der Autobuslinie (AL) 76 auf, der AS3 wurde am 2. Mai 1968 mit der AL 60 vereinigt und bis Zehlendorf, Rathaus, geführt, der AS4 wurde 1969 zur AL66. Allein die beiden Durchläufer 12E und 54E überdauerten bis zum 30. September 1984.

Mit der Eröffnung der U7-Verlängerung nach Spandau am 1. Oktober 1984 und der Verlängerung der S1 von Gesundbrunnen nach Frohnau (seit dem 9. Januar 1984 in Tarifeinheit mit der BVG) kam das Ende dieser beliebten Sonderlinien. Der Sondertarif (Schnellbuszuschlag) war schon seit 1968 entfallen. Das Foto zeigt den Wagen 3015 (SD75) auf dem Altstädter Ring in Spandau mit der weiß auf rot gestalteten Zielangabe „Zoo, Hardenbergplatz“, auch das große „E“ ist auf rotem Grund. Nur die „54“ zeigt das übliche Schwarz auf weißem Grund, während die „12“ auf dem Film in den Wagen auch mit rotem Grund zur Verfügung stand. (Text und Foto [Juli 1984]: 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: Axel Mauruszat
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Michael Günther, 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:

In diesem Heft:

Straßenbahnwagen TM34 und TEM26 bei der BVG-West: Die Einsätze vom 1. Juli 1949 bis 2. Oktober 1967 – Ottonische Bauten in der Mark: Otto Techow und seine Eisenbahnbauten in Brandenburg (Teil 3) – Literarische S-Bahn-Fahrten durch ein Jahrhundert – Liebe Leserinnen, liebe Leser – In eigener Sache – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Im Dezember 1908 wurde die normalspurige und 44 Kilometer lange Kleinbahn Stendal Ost–Arendsee (Altm) in Betrieb genommen und als durchgehende Verbindung 1979 aufgegeben. – Ein Streckenporträt.