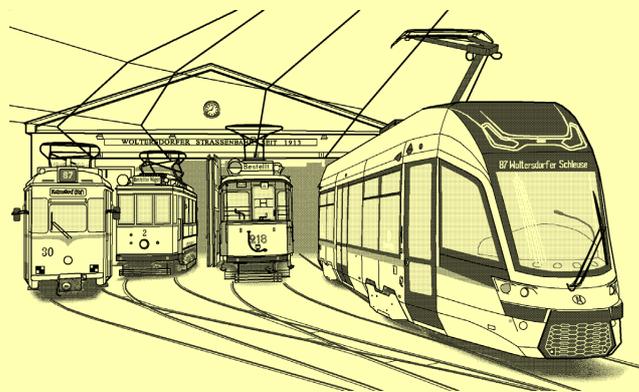


vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 52. Jahrgang – Januar/Februar 2025 – € 3,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de



**Miteinstiegswagen
als Arbeitswagen**

Mit grüner „Bauchbinde“, typischer Berliner Arbeitswagenlackierung und Scharfenbergkupplung (Schaku) ausgestattet, steht der Miteinstiegswagen (ehedem Bauart 1927) im Jahre 1966 auf dem Betriebshof Köpenick. Der Titelbeitrag beschäftigt sich mit den Arbeitswagen, die bei der BVG-Ost aus dieser Wagenbauart entstanden. (Foto Wolfgang Ulma, Sammlung Reinhard Arf)

1-2025

REINHARD ARF, Berlin

Die Arbeitswagen der BVG-Ost der Serien TM Mittleinstiegstriebwagen oder Schützwagen – Bauart 1927

Dieser Beitrag schließt die Aufsatzreihe ab, die seit 2022 in den Verkehrsgeschichtlichen Blättern erschien und sich mit der Einsatzgeschichte der Fahrzeuge beschäftigt, die als Mittleinstiegswagen oder auch Bauart 1927 bezeichnet werden. In den bisher erschienenen Abhandlungen (vb 6/2022, S. 153–169, vb 2/2023, S. 29–42, vb 3/2023, S. 71–76, vb 4/2024, S. 93–106 und v 6/2024, S. 160–167) wurden nur die nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs in West-Berlin bei der BVG-West verbliebenen Triebwagen der Serien TM33, TM36 und TM34 (kombiniert mit der Serie TEM26) in ihren betrieblichen Einsätzen geschildert. Hier soll nun ein anderer Aspekt in den Vordergrund gerückt werden, der bei diesem Fahrzeugtyp ausschließlich in Ost-Berlin beobachtet werden konnte.

Mit der Aufteilung des Berliner Straßenbahnwagenparks zum 1. Juli bzw. 1. August 1949, der folgenden Netztrennung am 15. Januar 1953 und dem Entstehen je einer BVG-Hauptverwaltung in West und in Ost war die betriebliche Spaltung vollzogen. Aus heutiger Sicht kann festgestellt werden, dass die Aufteilung des Wagenparks schon faktisch im Sommer 1949 stattgefunden hatte. Die Trieb- und Beiwagen wurden auf die Betriebshöfe verteilt. Hierbei galt für die sechs Höfe in Ost-Berlin

Tabelle 1 Verteilung der 65 Wagen Bauart 1927 bei Aufteilung des Wagenparks zum 1. Juli bzw. 1. August 1949 in den Höfen Ost-Berlins

	Nie	Lich	Weiß	Tre	Na	Köp	
TM33	5	1	0	0	0	0	= 6 Tw
TM36	21	14	2	0	0	0	= 37 Tw
TM34	15	5	0	0	0	2	= 22 Tw

Bild 1 Tw 3535 (TM36) – A15 – 721 014. Im Jahre 1973 kam dieser Atw vor die Kamera, vermutlich in Mitte an der Ecke Wilhelm-Pieck-Straße (heute Torstraße)/Prenzlauer Allee. Seit 1971 trugen die Atw die damals neuen EDV-Nummern beginnend mit 721 001. Der Atw ist in gutem Lackzustand und mit Albert-Kupplung versehen. Eingesetzt wurde dieser Wagen u. a. als Schlepper für den Gleisbau.

(Foto Uwe Rosenow, Sammlung Reinhard Arf)



(Niederschönhausen [Nie], Weißensee [Wei], Lichtenberg [Lich], Treptow [Tre], Nalepastraße [Na], Köpenick [Köp]), dass nur zwei über einen erheblichen Anteil von Mittleinstiegswagen verfügten, wenn man die jeweils zwei Triebwagen (Tw) in den Höfen Köp und Wei „übersieht“. Auf den Höfen Treptow und Nalepastraße waren keine Tw der Bauart 1927 stationiert (siehe Tabelle 1). Somit konnten Mittleinstiegswagen im Linieneinsatz fast nur auf den Linien der Höfe Nie und Lich gesehen werden. Ansonsten waren die anderen Wagenbauarten (Maximum- und Hawa-Wagen, TM31U, T33U, vor allem T24) vorherrschend.

Damit standen der BVG-Ost am 1. Juli 1949 nur 65 Mittleinstiegswagen der Bauart 1927 zur Verfügung. Hier soll zusätzlich aus Archivangaben zitiert werden, was in den unmittelbaren Nachkriegsjahren und den sich herausbildenden beiden Staatsformen mit allen politischen und für unsere Betrachtung verkehrspolitischen Konsequenzen an Bedeutung gewann. Denn das waren die Auseinandersetzungen in der Zeit der Not, wer welche Wagen beanspruchen konnte/durfte und am Ende auch erhielt. Und dabei spielten damals die mit eingeschalteten bzw. beauftragten Waggonbauunternehmen eine nicht unwesentliche Rolle.

Daher wird unter Verwendung von Notizen des Straßenbahnfreundes Hans Engel aus jener Zeit (nach Aussagen von Sigurd Hilkenbach soll er Mitarbeiter der BVG-West gewesen sein) die Verteilungsliste mit seinen Zusatzbemerkungen in kursiv („Nie – AEG Brunnen“) versehen, um das Ausmaß der Vergabe der Wagen an Fremdfirmen und auch eigene Werkstätten und die HwS [Hauptwerkstatt Straßenbahn der BVG-West] aufzuzeigen. Daraus entstanden Streitigkeiten über Abrechnungen sowie Bezahlungen der Werkleistungen und die dann zu treffende Entscheidung über die Herausgabe an die jeweils andere BVG-Verwaltung in Ost oder

Bild 2 Tw 3410 (TM36) – A18 – 721 017. Der Atw wurde in den 1960er Jahren vom Hof Lich als Betriebsschlepper eingesetzt. Das Bild entstand um 1966 vermutlich in Oberspree, Bruno-Bürgel-Weg. Auffällig sind der Gittermast für die Aufhängung des Fahrdrachts und die Veränderung der Front des TM36 mit nun quer über die gesamte Fahrzeugbreite durchgezogener Blechblende und dazu passender ungeteilter Frontscheibe, so dass als Konsequenz dieses Umbaus der Fahrer zum Stellen der Weichen den Wagen verlassen musste.

(Foto Wolfgang Ulma, Sammlung Reinhard Arf)



Bild 3 Tw 3337 (TM33) – A10 – 721 009. Im Jahre 1957 fährt dieser Wagen noch vor seiner Umrüstung und Umlackierung im Personenverkehr auf der Straßenbahnlinie (SL) 1 in der Rosenthaler Straße in Mitte zur „Schillingbrücke“. Dieser spätere Atw ist unter seiner ursprünglichen Nummer bis heute erhalten. Als 721 009 diente der Atw dem Hof Köp als Schlepper mit Scharfenberg-Kuppung (anstelle Albert-Kuppung).

(Foto Georg Kulecki, Sammlung Reinhard Arf)

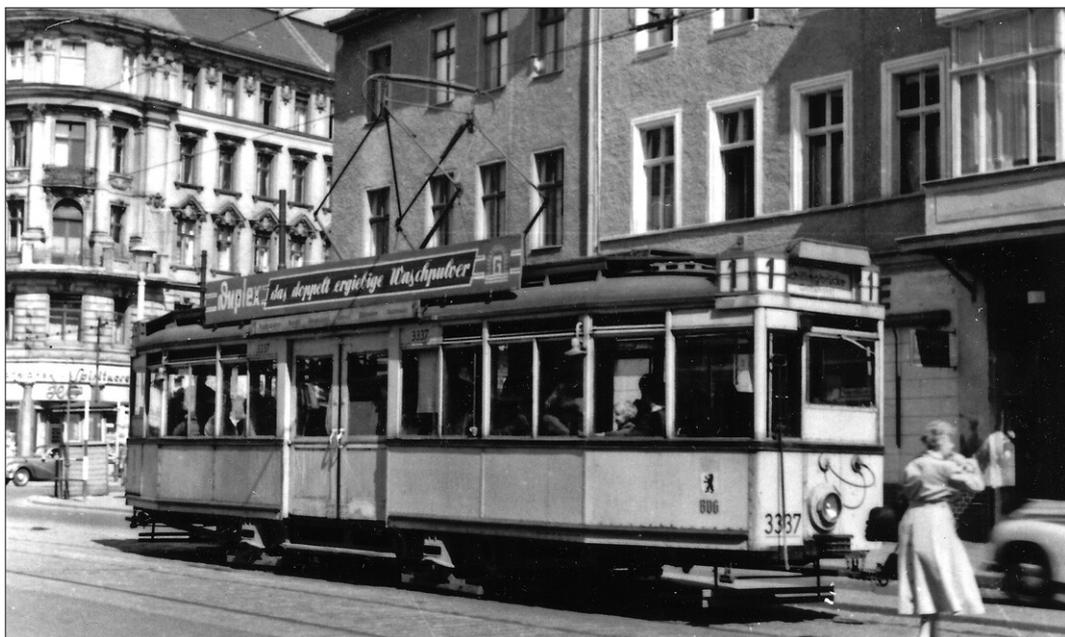


Bild 4 Tw 3423 (TM36) – ohne A-Wagennummer – 721 025. Die Aufnahme aus dem Jahr 1959 zeigt eine typische Zugkomposition des Betriebshofes Nie auf der SL 46 mit TM36 und BM28/35 in der Chausseestraße an der Haltestelle vor der späteren „Hafenbar“.

(Foto Hans Leister, Sammlung Reinhard Arf)



Bild 5 Tw 3837 und 3817 – beide ohne A-Wagennummer – 721 024 und 721 023. Die SL 92, die seit 1963 durch die Baumschulenstraße fuhr, ist auf diesem Foto mit zwei solo fahrenden TM34 besetzt. Das Foto entstand an der Ecke Köpenicker Landstraße/Baumschulenstraße.

(Foto Sammlung Manfred Ick)



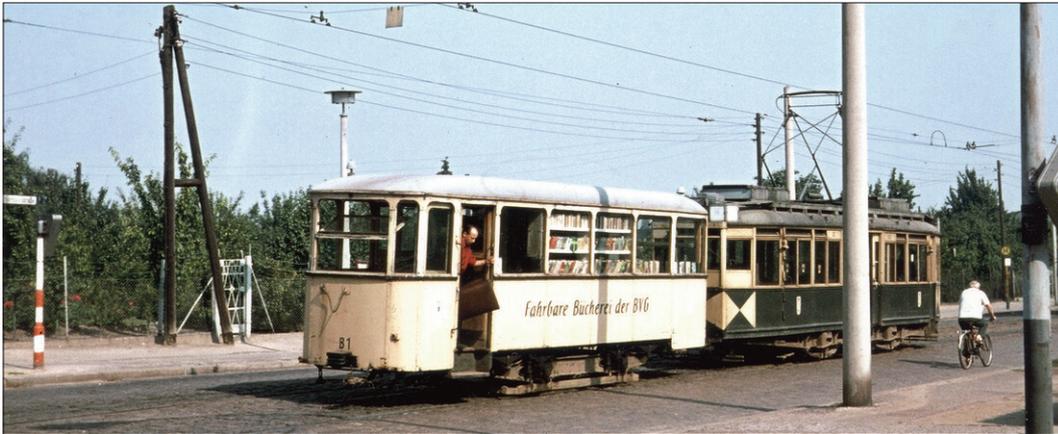


Bild 6 Tw 3493 (TM36) – A2 – 721 002. Dieser Zug aus Atw und Beiwagen B1 (Bücher- oder Büchereiwagen) wurde bei bestem Wetter vom Fotografen um 1970 in der Björnsonstraße in Prenzlauer Berg aufgenommen; eine seltene Aufnahme in seltener Wagenkomposition. Der Atw 721 002 war in den 1980er Jahren einer der ersten Arbeitswagen, die von der Arbeitsgemeinschaft (AG) 1/11 „Verkehrsgeschichte“ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV), ab, 1985 AG 1/66 „Berliner Nahverkehr“, nach 1990 Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e. V. (DVN) übernommen wurden und als historische Wagen in der Erscheinungsform der 1950er Jahre der BVG-Ost Verwendung fanden. Dieser ehemalige Atw ist bis heute erhalten.

(Foto Wolfgang Ulma, Sammlung Reinhard Arf)

West. Und dazu dann noch das gleichzeitig entstehende Problem der verschiedenen Währungen von Ost und West mit dem sich sofort einstellenden Währungsgefälle und dem sich zusätzlich automatisch herausbildenden Wertgefälle. (Was ist die Arbeitsstunde z. B. eines qualifizierten Tischlers in DM-Ost oder DM-West wert, wenn dieser Handwerker vom eigenen Arbeitgeber oder von einer Fremdfirma bezahlt werden muss und das Fahrzeug von der anderen Seite ist?) Und dann noch ergänzend zu diesem Themenkomplex: Muss jede Rechnungsstellung nach Währung der eigenen Währungszone („Landeswährung“) bezahlt werden, oder kann eine – wenn dieser Rechtsbehelf als Einwand zulässig ist – Aufrechnung erfolgen, und vieles andere mehr an juristischen Maßnahmen im Handelsverkehr über Grenzen hinweg. Dass darüber heftiger juristischer und daraus folgend politischer Streit zwischen den „Entscheidungsträgern“ aufkommen musste, ist nicht verwunderlich. Jedenfalls führte das im Ergebnis zum Abbruch der „Handelsbeziehung“, und keiner wollte für den anderen die Aufarbeitung der

Bild 7 Tw 3454 (TM36). Dieser Wagen endete nicht in der Flotte der Atw der BVG-Ost, sondern wurde 1964 verschrottet. Hier ist der Wagen kurz vorher auf der SL 1 in Fahrtrichtung „Walter-Ulbricht-Stadion“ zu sehen. Das Bild könnte vor dem Gebäude des Ostbahnhofs entstanden sein, weil die erkennbaren Laternen mit den dazugehörigen Laternenmasten wohl einmalig in Ost-Berlin waren.

(Foto Wolfgang Ulma, Sammlung Reinhard Arf)



Kriegsschäden fortsetzen und vollenden und dafür finanziell geradestehen. Die Wagen der BVG-West kamen nicht zurück, und die BVG-West stoppte zum einen ihre Hauptwerkstatt im Wedding (im französischen Sektor), weitere Aufträge aus Ost-Berlin auszuführen, und zum anderen die Bezahlung von Rechnungen der in West-Berlin gelegenen Firmen wie AEG, Siemens, Gaubchat, MBA (O&K) für Fahrzeuge aus Ost-Berlin. Es ging nichts mehr.

Hier soll verdeutlicht werden, was die Archivunterlagen hergeben. Die Angaben werden übernommen und sollen weitestgehend erklärt werden. Nehmen wir – weil am besten geeignet – den Tw 3559

(TM36). Beheimatet in Niederschönhausen (Nie), versehen mit der Schadstufe „C3“, die ganz erhebliche Schäden an tragenden Teilen des Wagens zum Ausdruck bringt und nahe am wirtschaftlichen Totalschaden liegt. (Ein wirtschaftlicher Totalschaden mit der Bestimmung eines Restwertes wird in wirtschaftlich „gesunden“ Zeiten anders beurteilt und eingeschätzt als damals). Es folgt der Zusatz „AEG Brunnen“, was bedeutet, dass der Wagen zur Aufarbeitung bei der AEG in deren Werk in der Weddinger Brunnenstraße war, wo viele Fahrzeuge der verschiedensten Bauarten aufgearbeitet wurden. Andere Firmen bzw. Unternehmen in West-Berlin waren oben genannt worden. Bei anderen Wagen fehlten „Motore“ und „Rads“ = Radsätze. Wurde eine Schadstufe wie z. B. bei Tw 3510 mit „C2“ angegeben, konnte der Schaden in der eigenen Betriebswerkstatt beseitigt werden, wenn die benötigten Materialien und Werkstoffe vorrätig waren. Ansonsten finden sich die Kürzel für die in West-Berlin befindlichen Betriebshöfe/Werkstätten wie „Mül“ = Müllerstraße, „Bw Rei“ = Betriebshof Reinickendorf, „Spa“ = Spandau, „Char“ = Charlottenburg, „28a“ = Grenzstraße in Siemensstadt, „Steg“ = Steglitz und „HwS“ = Hauptwerkstatt der Straßenbahn an der Bad-/Uferstraße im Bezirk Wedding.

Straßenbahnwagen wurden auch in der Hauptwerkstatt der U-Bahn in der Müllerstraße in Wedding (die das interne Kürzel „HwU See“ trägt) aufgearbeitet. Wenn „iO“ vermerkt ist, heißt das „in Ordnung“. Wird „Stoß“ genannt, liegen zusätzlich zu Schäden aus Kriegshandlungen auch noch Schäden aus einem Unfall vor, was wegen schlechter Schienen und wenig Licht in den Nachkriegsjahren häufiger passiert sein soll.

Hof Nie: TM33: 3300 (*Spa iO*), 3302 (*Spa iO*), 3313 (*28a total*), 3324 (*Mül iO*), 3342 (*Mül/HwS 10/45*);
 TM36: 3413 (*Moa iO*), 3423 (*Nie C3 – AEG Brunnen*), 3424 (*Nie C1 Motoren*), 3425 (*Nie D1 lt. Schreiben FST v. 26.9.45*), 3426 (*Nie C3 – AEG Brunnen*), 3427 (*Nie iO*), 3446 (*Steg Rads*), 3448 (*Steg iO*), 3461 (*Lich C2*), 3493 (*Nie C1 Motoren*), 3494 (*Nie C3 – AEG Brunnen*), 3501 (*Nie iO*), 3502 (*Nie C3 – AEG Brunnen*), 3510 (*Nie C2*), 3528 (*Trep C3*), 3529 (*Lich iO*), 3539 (*Lich C1*), 3553 (*Nie von HwS 27.7.45*), 3554 (*Nie iO*), 3559 (*Nie C3 – AEG Brunnen*), 3562 (*Nie iO*);
 TM34: 3802 (*BwRei 11/45*), 3804 (*Nie C1*), 3805 (*HwS 8/45*), 3806

Letzter Anschluss

... mit der Wannseebahn der BVG



Seit langem ist die Wannseebahn (jetzt S-Bahn Berlin GmbH) Teil der S1. Das war nicht immer so. Als am 9. Januar 1984 ziemlich plötzlich die BVG den Betrieb der S-Bahn in West-Berlin zu führen hatte, gab es anfangs nur ein „Rumpfnetz“, bestehend aus der S2 (Anhalter Bf–Lichtenrade) und der S3 (Friedrichstraße–Charlottenburg). Beide Linien wurden kurz danach verlängert. Am 1. Februar 1985, also nach nur knapp 13 Monaten, nahm die BVG die Wannseebahn als S1 (Anhalter Bf–Wannsee) wieder in Betrieb. Ein erster Schritt für die Wiederintegration der S-Bahn in

den West-Berliner ÖPNV war gemacht.

Wenn man nach 40 Jahren auf dieses Ereignis zurückblickt, muss es als exorbitante Leistung der BVG und der Senatsverkehrsverwaltung gewertet werden, was in diesen 13 Monaten unter großen persönlichen wie auch finanziellen Anstrengungen erreicht wurde (zumaß bei Betrachtung heutiger Bauplanungs- und Bauausführungsfristen!).

Mangels anderer Möglichkeiten (es stand nur ein völlig überalterter und limitierter Wagenpark von 115 Wagen zur Verfügung) waren auf der S1 in den ersten Monaten nur die sogenannten Paßviertelzüge der BR 275 als Halbzüge eingesetzt. Das waren die Viertelzüge, die von der DR

nicht auf Ein-Mann-Betrieb (EMB) umgerüstet worden waren, die die charakteristischen Oberwagenlaternen („Hörnchen“) hatten und die deswegen einen Zugabfertiger/Beifahrer im Linieneinsatz benötigten. Mit diesem Wageneinsatz und dem zum Teil aus Hamburg angeworbenen Personal ging die S-Bahn, insbesondere die wiedereröffnete S1, in die Geschichte Berlins ein.

Das Foto zeigt den Paßviertelzug 275 753 im März 1985 auf dem Bahnhof Wannsee. (Text und Foto: 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: € 19,50 (Ausland € 25,00) einschließlich MwSt und Versandkosten

Einzelheft: € 3,70 (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: 26.1.2025

In diesem Heft:

Die Arbeitswagen der BVG-Ost der Serien TM: Mitteleinstiegs-triebwagen oder Schützwagen, Bauart 1927 – Abzweigstelle Gab(elung): Kreuzungspunkt zweier Hauptbahnen – Neuköllner Weichengeschichten: Details aus den letzten beiden Jahrzehnten der Straßenbahngeschichte des damals bevölkerungsreichsten Berliner Bezirks – Die Berliner S-Bahn bei der Fußball-WM am 18. Juni 1974 – Nachruf: Zbigniew Czarnuch – Zur Vignette 2025 – Berichtigung – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Die vor 80 Jahren im Nachkriegsdeutschland geschaffenen Besatzungszonen wurden zunächst nach den früheren Ländern festgelegt, jedoch im Sommer 1945 durch Gebietsaustausche korrigiert, u. a. um Probleme mit grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zu vermeiden. Das betraf auch die Brockenbahn. – Ein Bericht über diese bisher wenig bekannten Vorgänge.