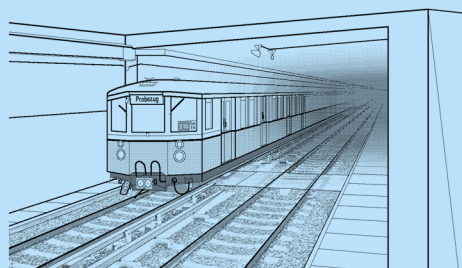
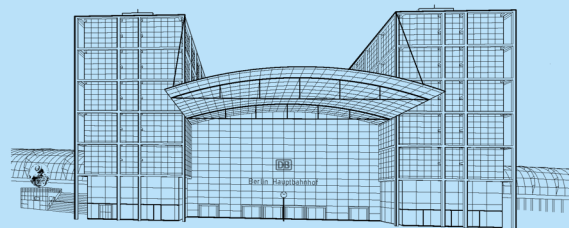


vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 53. Jahrgang – März/April 2026 – € 3,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Die Friedeberger Kleinbahnen



Nicht ohne Stolz haben sich die Personale der Friedeberger Kleinbahn, der Kleinbahn Friedeberg-Alt Libbehne und der Bahnhofswirtschaft Anfang 1910 zum Gruppenbild auf dem Bahnsteig des Bahnhofs Friedeberg (Neum) Stadt versammelt. Links eine der zweifach gekuppelten Tenderlokomotiven von Borsig.
(Foto Sammlung Dirk Winkler)

2-2026

DIRK WINKLER, Fürth

Die Friedeberger Kleinbahn und die Kleinbahn Friedeberg-Alt Libbehne

Im jenem Landstrich Brandenburgs östlich der Oder, der bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges zur Neumark gehörte, erschlossen seit dem Ende des 19. Jahrhunderts mehrere Kleinbahnen den meist landwirtschaftlich geprägten Raum. Zu ihnen gehörten die beiden regelspurigen Friedeberger Kleinbahnen.

1. Die Stadt Friedeberg und der Landkreis Friedeberg

Rund 100 Kilometer östlich von Berlin erhebt sich nördlich des Netzetals die eiszeitlich geprägte hügelige Hochfläche des Kreises Friedeberg (Neumark), die noch heute von Ackerland und Wäldern geprägt ist. Die Kreisstadt Friedeberg (heute polnisch Strzelce Krajeńskie), am nördlichen Rand des Netzetals gelegen, geht auf den Markgrafen Konrad von Brandenburg zurück, der Ende des 13. Jahrhunderts den Ort gründete und ihm noch vor 1286 das Magdeburger Stadtrecht verlieh. Friedeberg wurde planmäßig innerhalb einer kreisrunden Befestigung mit schachbrettartigem Stadtgrundriss angelegt und mit Zuwanderern aus dem Gebiet der unteren Saale und dem Harzvorland besiedelt. Die Bedeutung der kleinen Stadt wuchs, als sie 1345 das alleinige Schifffahrtsrecht für Netze und Warthe erhielt, 1348 Gerichtsort wurde und 1363 das Marktrecht bekam.

Nachdem die brandenburgischen Kurfürsten das Interesse an der Neumark verloren und 1402 an den Deutschen Orden veräußert hatten, stagnierte die Entwicklung der Gemeinde. Polnische Raubritter und Hussiten fielen in dieser Zeit ein und plünderten in der Neumark. 1433 zerstörten die Hussiten Friedeberg, das später wieder aufgebaut wurde. 1454 musste der Deutsche Orden die Neumark an den brandenburgischen Kurfürsten Friedrich II. aus dem Hause Hohenzollern verpfänden, die dieser 1463 für 40 000 Gulden endgültig erwarb. 1637 brannten kaiserliche Truppen die Stadt im Dreißigjährigen Krieg nieder. 1717 wurde Friedeberg preußi-

sche Garnison. Damit begann ein leichter wirtschaftlicher Aufschwung, der im 18. Jahrhundert vom Trockenlegungsprogramm für das Netzebruch profitierte. Nach dem Siebenjährigen Krieg und dem Krieg von 1806/07 siedelte sich vermehrt Industrie- und Gewerbe an. Im Zuge der preußischen Verwaltungsneuordnung von 1816 wurde Friedeberg Kreisstadt im Regierungsbezirk Frankfurt (Oder) der Provinz Brandenburg. Größere Industrie entstand in dem Ort kaum. Vorhanden waren Ende des 19. Jahrhunderts aber kleine Betriebe der Möbel-, Kachel- und Lederwarenherstellung.

Der Landkreis Friedeberg Nm. (so die amtliche Schreibweise, im Gegensatz zur Bezeichnung der Stadt mit dem Zusatz [Neumark]) gehörte seit dem 1. Juli 1867 zum Norddeutschen Bund und vom 1. Januar 1871 an zum Deutschen Reich. Der Kreis, der seit den 1870er Jahren bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges um die 50 000 Einwohner (Ew) aufwies (1905: 54 014 Ew, 1938: 52 499 Ew), war vorwiegend landwirtschaftlich geprägt, besaß aber auch Vorkommen an Braunkohle und Gips- und Kalkmergel. Industrie und Handwerk waren eher bescheiden vertreten, es gab Glashütten und Steingutfabriken. Der Kreis Friedeberg Nm. umfasste die Städte Driesen, Friedeberg (Neumark) und Woldenberg (Neumark), 73 meist dörfliche Gemeinden und zwei Forst-Gutsbezirke. Mit einer Gebietsreform, die am 1. Oktober 1938 in Kraft trat, gelangte der Landkreis Friedeberg Nm. in den neugeschaffenen Regierungsbezirk Grenzmark Posen-Westpreußen, der zur Provinz Pommern gehörte. [1]–[5]

2. Zwei Kleinbahnen entstehen

2.1 Die Friedeberger Kleinbahn

2.1.1 Gründung, Bau und Verwaltung

Friedeberg (Neumark) hatte zwar 1857 an der Königlich Preussischen Ostbahn einen Bahnhof erhalten, er lag jedoch rund sieben Kilometer von der Kreisstadt entfernt. Seinerzeit hatte sich die

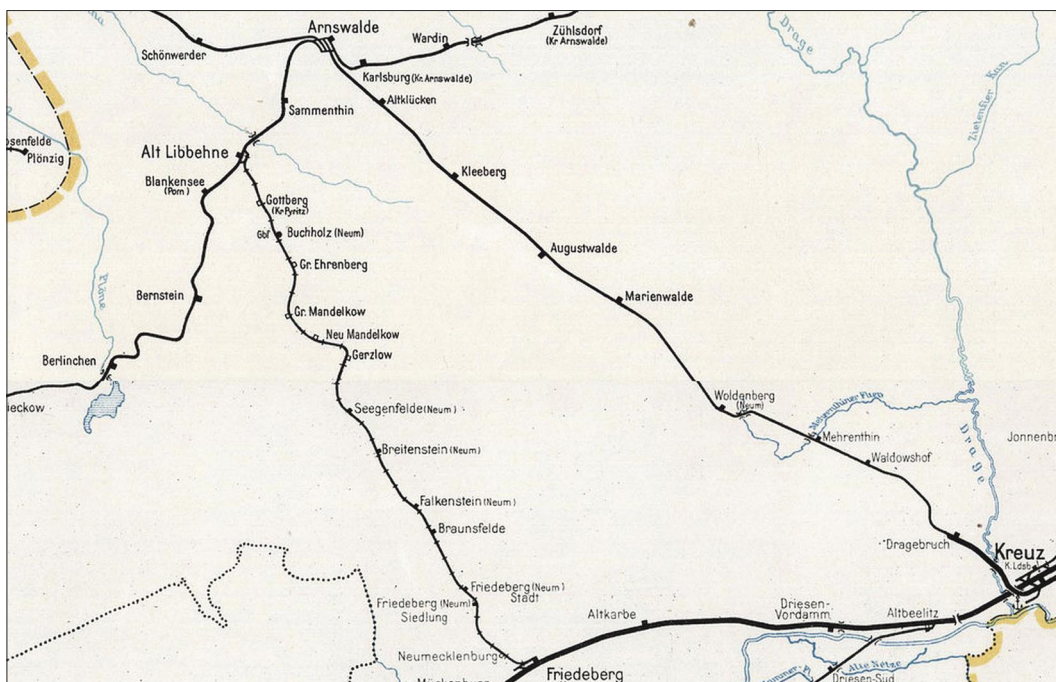
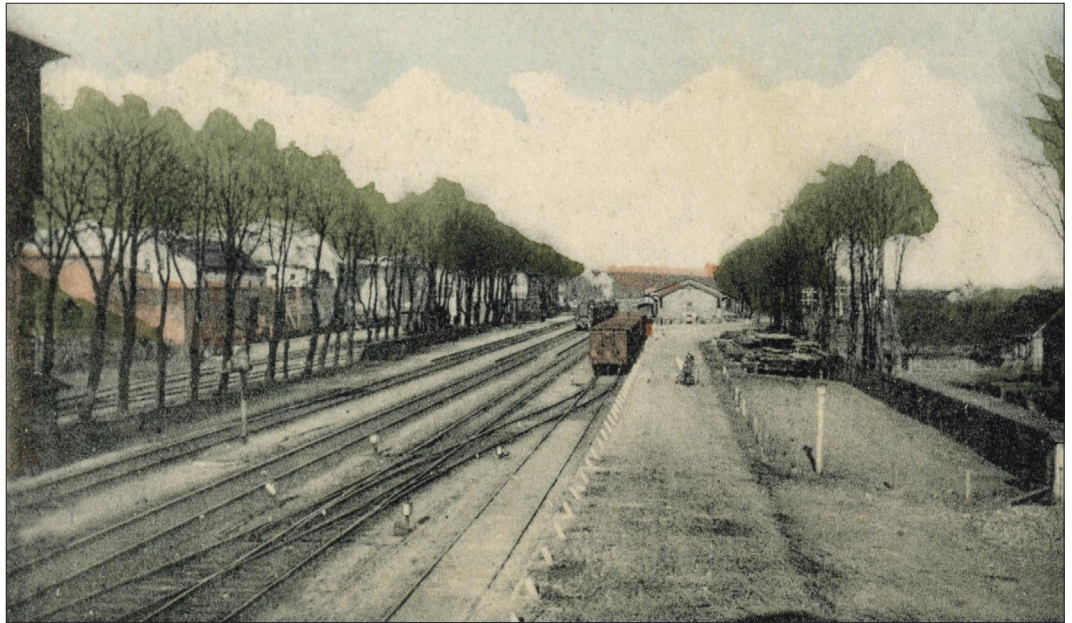


Bild 1 Der Plan aus dem Jahre 1939 zeigt den Streckenverlauf der Friedeberger Kleinbahn und der sich anschließenden Kleinbahn Friedeberg-Alt Libbehne.

(Sammlung Dirk Winkler)

Bild 2 Auf dieser Postkarte aus dem Jahr 1915 eröffnet sich links ein etwas verdeckter Blick hinter der Baumgruppe auf den Kleinbahnhof am Staatsbahnhof Friedeberg. Im Vordergrund die Staatsbahngleise mit einem einfahrenden Personenzug aus Richtung Frankfurt (Oder), rechts die Laderampe und der Güterschuppen.

(Sammlung Dirk Winkler)



Stadt um eine direktere Führung der Ostbahn an den Stadtrand bemüht. Doch war dieser Wunsch aufgrund der ungünstigen Topographie abgelehnt worden.

Mitte der 1890er Jahre begannen Vorarbeiten des Landkreises und der Stadt Friedeberg (Neumark) für eine Eisenbahnverbindung zwischen Staatsbahnhof und Kreisstadt auf Grundlage des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892. Nach kurzer Planungszeit erteilte der Regierungspräsident in Frankfurt (Oder) dem Kreis Friedeberg Nm. als Eigentümer der künftigen Kleinbahn am 28. September 1896 die Genehmigung zum Bau und Betrieb. [6] Die Kleinbahn wurde am 4. Oktober 1897 eröffnet. [7] Der Kreis Friedeberg Nm. beauftragte das Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Philipp Balke in Berlin mit dem Bau und Betrieb der Kleinbahn, das zum 25. Mai 1900 in der Aktiengesellschaft für Bahnen und Tiefbauten aufging. Den Betrieb und die Verwaltung der Kleinbahn übertrug der Kreis der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. [8]

Die Friedeberger Kleinbahn war eine von zahlreichen „Stadtbahnen“ in Preußen, die mit ihren oft kurzen Strecken abseits der Städte und Industrieorte gelegene Bahnhöfe der Königlich

Preußischen Staatseisenbahnen mit ihnen verband. Allein im Bereich der Ostbahn gab es westlich der Oder vier solcher „Stadtbahnen“, nämlich die Altlandsberger Kleinbahn (siehe vb 5/1998, S. 109–119 und 6/1998, S. 146–154), die Herzfelder Kleinbahn (siehe vb 5/1996, S. 100–115 und 6/1996, S. 140–147), die Strausberger Eisenbahn und die Müncheberger Kleinbahn.

2.1.2 Strecke und bauliche Anlagen

Die Strecke der Friedeberger Kleinbahn verlief vom Staatsbahnhof Friedeberg (Neum), der umgangssprachlich auch als Ostbahnhof bezeichnet wurde, zum Bahnhof Friedeberg (Neum) Stadt. In Hammelstall, einer Ortschaft mit seinerzeit 80 Einwohnern, wurde ein Haltepunkt eingerichtet. [9] Bereits bei der Planung der Kleinbahn 1896/97 war eine Verlängerung der Strecke von Friedeberg (Neum) Stadt nach Alt Libbehne [10] berücksichtigt worden. Um eine zweimalige Kreuzung der Chaussee vom Staatsbahnhof zur Stadt zu vermeiden, wurde der ursprüngliche Streckenverlauf, der eine Gesamtlänge von 5,967 km vorsah, auf 6,967 km verlängert. [11]

Am Friedeberger Bahnhof der Ostbahn hatte die Kleinbahn westlich des Empfangsgebäudes Gleise anlegen lassen. Nach einem

Bild 3 Gleisseite des Bahnhofs Friedeberg (Neum) 1900. Er lag an der Ostbahnstrecke von Berlin nach Königsberg (Pr), wurde auch als Ostbahnhof bezeichnet und war Ausgangspunkt der Kleinbahnstrecke nach Friedeberg (Neum) Stadt.

(Histor. Postkarte, Sammlung Dirk Winkler)



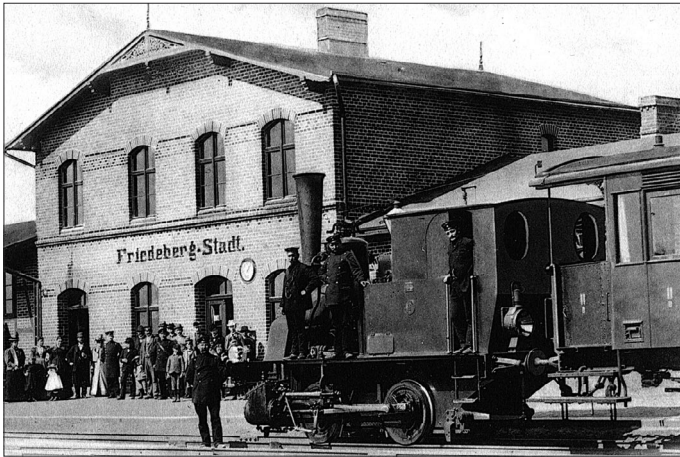
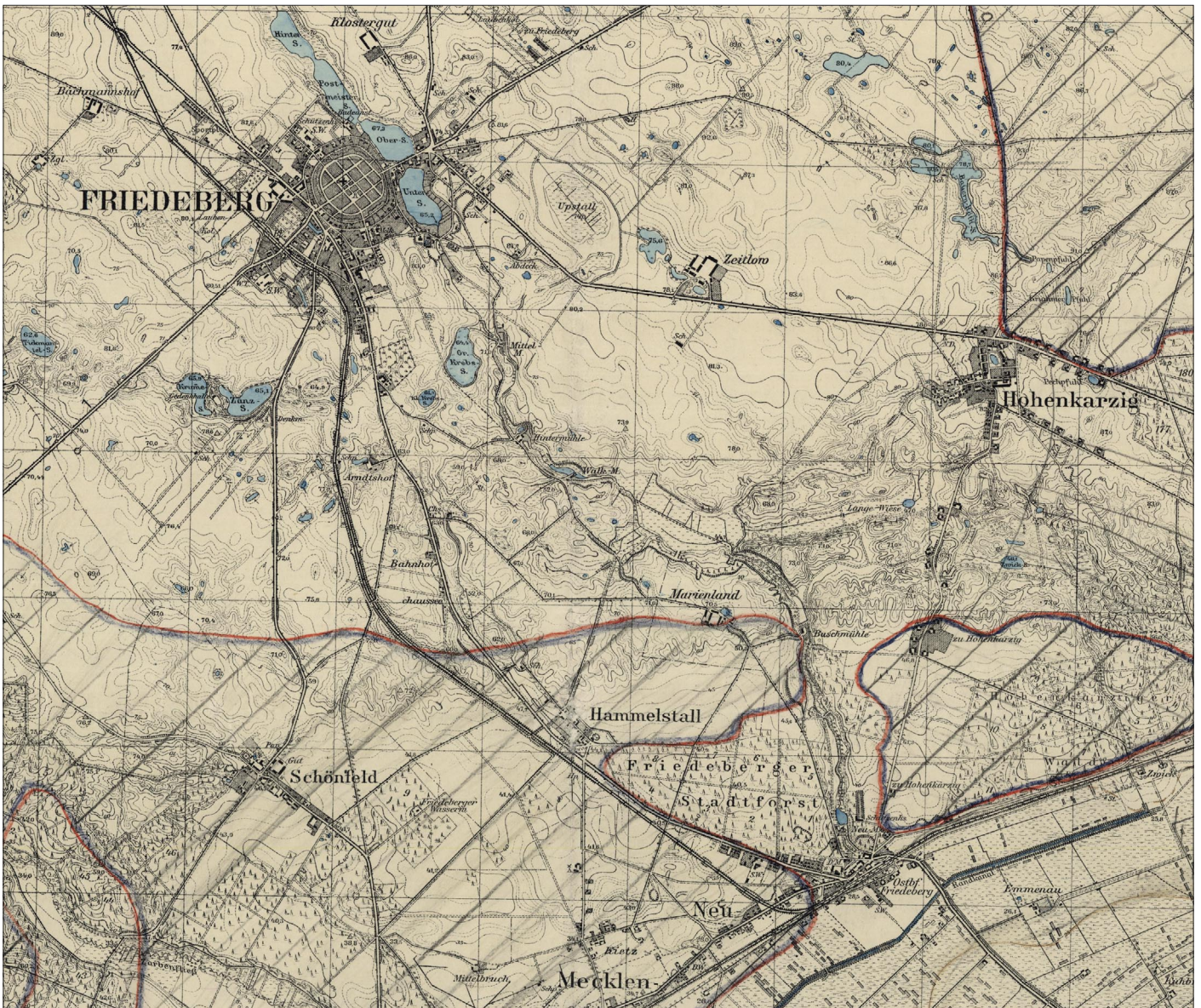


Bild 4 Der Bahnhof Friedeberg (Neum) Stadt um die vorletzte Jahrhundertwende. Rechts im Bild ein Personenzug mit Lokomotive Nr. 1 oder 2 der Friedeberger Kleinbahn. Beide Zweikuppler wurden 1897 in der Waggonfabrik Güstrow gebaut und an die Friedeberger Kleinbahn ausgeliefert.
(Foto Sammlung Wolf-Dietger Machel)

Bogen in nördlicher Richtung kreuzte die Kleinbahn die Straße nach Neu Mecklenburg. In geradlinigem Verlauf wurde der Haltepunkt in Hammelstall berührt, der eine offene Wartehalle besaß, bevor die Strecke in einem weiten Bogen durch mehrere Einschnitte in der hügeligen Landschaft auf den Stadtrand von Friedeberg (Neumark) zuführte. Ungefähr auf halber Strecke befand sich eine Bahnunterführung.

Der Bahnhof Friedeberg (Neum) Stadt lag am östlichen Rand des Ortes. Das Gelände begann gleich nördlich der Kreuzung mit der Staatsstraße (ab 1934: R 1), der Landsberger Straße, die von Aachen über Berlin nach Königsberg in Ostpreußen führte. Der Umfang der Gleisanlage des Bahnhofs ist unklar, ein Stadtplan von 1940 zeigt drei Gleise. Zum Bahnhof gehörte ein größeres Empfangsgebäude mit einer Bahnhofswirtschaft und einem Güterschuppen. Am nördlichen Ende des Bahnhof befand sich ein Lokomotiv- und Triebwagenschuppen mit zwei Gleisen und einem Werkstattanbau sowie einer Tankanlage. Der Bahnhof verfügte über eine Kopf- und Seitenrampe, eine Entseuchungsanlage, eine Gleiswaage (35 t) und ein Lademaß. Insgesamt befanden sich im Bereich der Kleinbahn 15 niveaugleiche Bahnübergänge, von denen nur der Übergang am Bahnhof Friedeberg (Neum) Stadt beschränkt war.

Bild 5 Ausschnitt aus dem Messtischblatt 3159 von 1935 mit dem Streckenverlauf der Friedeberger Kleinbahn vom Staatsbahnhof zum Stadtbahnhof Friedeberg
(Sammlung Dirk Winkler)



Letzter Anschluss

Die Straßenbahn baut sich ab



Vor gut 60 Jahren, am 24. Januar 1966, wurden die Straßenbahnlinien 74 und 75 eingestellt, wodurch Kanstraße, Neue Kantstraße, Masurenallee, Heerstraße und Pichelsdorfer Straße straßenbahnfrei wurden. Genau einen Monat später fotografierte der BVG-Fotograf Herwarth Staudt den Straßenbahn-Kranwagen A64 beim Abbau der Gleise in der Heerstraße. Der Kranwagen arbeitete sich abschnittsweise vor und hob die Gleise, auf denen er kurz zuvor noch gestanden hatte, aus dem Boden. Er war 1929, im ersten Betriebsjahr der BVG, bei den Linke-Hoffmann-Busch-Werken gebaut worden.

Der Aufbau des Wagens bestand aus zwei Drehgestellen mit einem Achsabstand von 1,8 m und einem Drehzapfenabstand von 3,7 m. Damit ergab sich ein fast gleichmäßiger Abstand aller vier Achsen (die beiden inneren Achsen der Drehgestelle lagen 1,9 m auseinander), was zu einer guten Lastverteilung führte. In jedem Drehgestell gab es einen Antriebsmotor. Über den Drehgestellen befand sich je eine Plattform, die an ihren Enden je einen Führerstand aufwies. In der Mitte der Plattform war eine Stahlsäule montiert, auf der der drehbare Kran lagerte. Der Kranausleger war aus

Blechträgern zusammengenietet und besaß einen ausziehbaren Arm, an dessen Spitze der Kranhaken angebracht war. Wurde dieser Arm ausgezogen, bewegte sich automatisch auf der gegenüberliegenden Seite ein gusseisernes Gegengewicht in entgegengesetzter Richtung. Bei einem Leergewicht von 30,8 t konnte der Kran 1000 kg, später sogar 1250 kg Last heben. Seinen Strom bezog der Kranwagen durch einen zentral auf dem Kran angebrachten Stangenstromabnehmer. Später wurde zusätzlich ein Bügelstromabnehmer auf dem Kranausleger angebracht. Da sich dieser mit der Drehung des Kranes aber aus der Längsachse des Fahrzeuges herausdrehte, war zur Stromversorgung während des Kranbetriebes immer noch der Stangenstromabnehmer vonnöten, während der Bügel nur für die Fahrt zum jeweiligen Einsatzort benötigt wurde.

Bei der Aufteilung der BVG in einen West- und einen Ostbetrieb spielte der Kranwagen A64 auch eine Rolle. Eigentlich in Ost-Berlin beheimatet, befand er sich bei der Netztrennung in West-Berlin. Die Ost-BVG verlangte die Herausgabe, aber die West-BVG blieb stur, und der Kranwagen blieb im Westen. Nachdem er sich dort selbst arbeitslos gemacht hatte, wurde der Wagen 1971 im Straßenbahnhof Wiebestraße verschrottet.

Ein zweites, annähernd baugleiches Exemplar, wurde schon 1928 an die Dresdener Straßenbahn geliefert. Es ist bis heute als Verkehrsdenkmal erhalten und steht im Dresdener Straßenbahnhof Waltherstraße.

(Text: A. Mauruszat; Foto [24.2.1966]: H. Staudt, Sig. 66-0237)



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: 28.3.2026

In diesem Heft:

Die Friedeberger Kleinbahn und die Kleinbahn Friedeberg-Alt Libbehne – Ende des Straßenbahnverkehrs in der Marktstraße und der östlichen Boxhagener Straße? Zur Geschichte des Schienenverkehrs in der Victoriastadt und in Boxhagen (Teil 1) – Das Ausziehgleis des ersten U-Bahnhofs Potsdamer Platz – Das besondere Bild: Deutsche Reichsbahn auf Straßenbahngleisen – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Nach dem Zweiten Weltkrieg gingen viele U-Bahn-Wagen des Typs CI als Reparationsleistung nach Moskau und waren dort bis 1965 im Einsatz. Aber nicht alle Wagen wurden nach ihrem Einsatz verschrottet. Wir berichten über Verbleib und Zustand der erhaltenen Fahrzeuge.