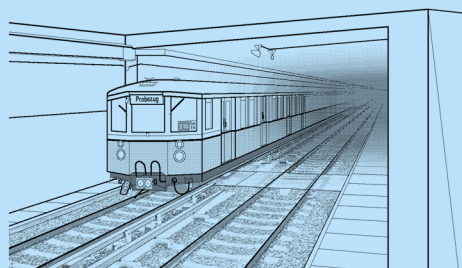
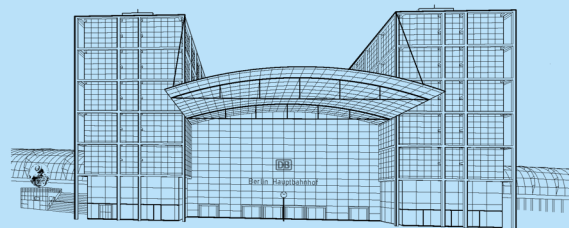


vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



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



C-Wagen in Berlin und Moskau

Um 1928 warten in der Werkstatt Nord Süd in der Seestraße vier Probezüge der späteren Bauart C I auf den nächsten Einsatz. Zwanzig Jahre später kommen die Züge tausende Kilometer entfernt in Moskau zum Einsatz. Die beiden vorn abgebildeten Wagen 104 und 106 haben die Zeit bis in die Gegenwart überstanden.
(Foto Nord Süd Bahn AG / Historisches Archiv der BVG)

3 · 2026

FLORIAN SCHWUTKE, Berlin

Moskau: U-Bahn-Eröffnung vor 90 Jahren

Eine Ergänzung zu den Berliner C-Wagen

Zum in der Ausgabe 1/2026 der Verkehrsgeschichtlichen Blätter erschienenen Artikel „Moskau: U-Bahn-Eröffnung vor 90 Jahren – Betrachtungen aus Berliner Sicht“ soll an dieser Stelle eine Ergänzung folgen. Sie beleuchtet den weiteren Werdegang der Berliner C-Wagen in der Sowjetunion, und der Schwerpunkt liegt vor allem auf den heute noch existierenden Fahrzeugen.

Einsatzende in Moskau

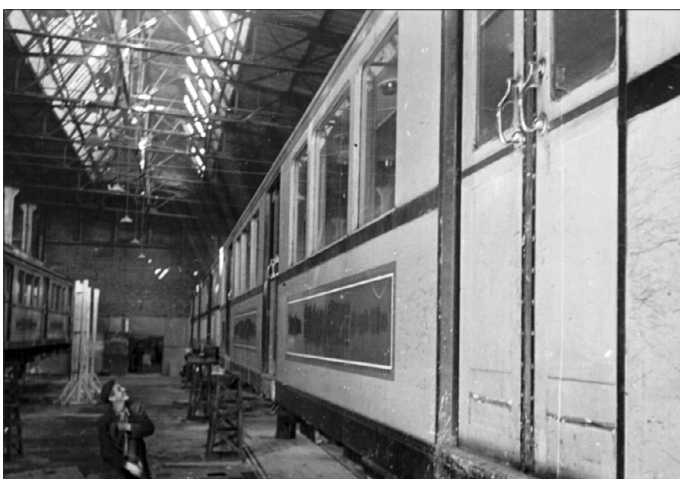
Von den drei Unterserien der Bauart C, die 1945/46 in die Sowjetunion verbracht wurden, gelangten ab Juni 1946 nur Wagen vom Typ C II (**B-2**) regulär in den Fahrgasteinsatz. Die 24 Probewagen des Typs C I (**B-1**) mussten wegen ihrer technischen Ausrüstung, welche der Berliner Bauart B („Tunneleule“ B I und B II) entsprach, in Beiwagen umgebaut werden. Ihr Ersteinsatz erfolgte zusammen mit den Wagen des Typs **B-3** (ex C III), ab Oktober 1947. [1]

Da sich jedoch die technischen Unzulänglichkeiten der Wagen des Typs **B-3**, die bereits in Berlin im Jahre 1938 zur Komplettabstellung der gesamten Serie geführt hatte, auch in Moskau fortsetzten und gleichzeitig aufgrund der Umbauten ein Überschuss an Beiwagen herrschte, beschloss das sowjetische Verkehrsministerium, insgesamt zwölf der insgesamt 24 Wagen des Typs **B-1** in Triebwagen umzubauen. Die dafür notwendigen steuerungstechnischen Einrichtungen wurden von der Baureihe Г [entspricht dem deutschen „G“] übernommen. Die Typenbezeichnung der Wagen änderte sich dadurch in **B-4**. Der Ersteinsatz erfolgte im Juni 1949 auf der heutigen Samoskwoezkaja-Linie. Der Umbau der restlichen zwölf Wagen erfolgte 1950, so dass im Jahre 1951 keine Wagen des Typs **B-1** mehr im Einsatz waren. [1]

Die **B-3**-Wagen wurden ab Mitte 1953 einem Komplettumbau der Bremsanlage unterzogen und anschließend nicht mehr im regulären Fahrgastverkehr, sondern nur noch als Reserve eingesetzt. Zur selben Zeit wurden die **B-4**-Wagen mit elektrischen Teilen der neuen Baureihe Д [entspricht dem deutschen „D“] modernisiert. Durch die fortlaufende Auslieferung dieses Typs wurde die komplette

Bild 1 Aufarbeitung und Umbau der beschlagnahmten C-Wagen beim Waggonbau Metrowagonmasch in Mytischtschi

(Foto Moskauer Verkehrsmuseum)



Baureihe **B-3** im Mai 1958 restlos ausgemustert und zur internen Verwendung an das Kombinat Transelektromontash abgegeben. [1]

Während die Wagen des Typs **B-4** nur noch als Reserve zum Einsatz kamen, wurden die Wagen des Typs **B-2** ab Mai 1957 für den Einsatz auf der neuen Filjowskaja-Linie vorbereitet, auf welcher sie ab November 1958 zum Einsatz kamen. In diesem Zusammenhang erhielten die Wagen auch die neue Außenlackierung in hellblau/dunkelblau. Ein Einsatz der **B-4**-Wagen erfolgte auf dieser Linie nicht mehr; alle Wagen wurden im März 1959 abgestellt. [1]

Die Ausmusterung der Wagen des Typs **B-2** begann im Dezember 1961. Die letzten 23 Wagen wurden am 13. September 1965 mit der Begründung „für den Weiterbetrieb ungeeignet“ ausgemustert. Die Verschrottung der meisten Wagen erfolgte zwischen 1970 und 1975. [1]

Abgabe an andere Verkehrsbetriebe

Anders als in Deutschland, unterstehen/unterstanden die Fahrzeuge der einzelnen Verkehrsbetriebe in Russland bzw. der Sowjetunion nicht dem Verkehrsbetrieb oder der jeweiligen Stadt, sondern dem Verkehrsministerium selbst. Daher bestimmt nicht der Betrieb, sondern das Ministerium, was mit jedem einzelnen Wagen geschieht.

So wurden, wie oben erwähnt, die Wagenkästen der **B-3**-Wagen auf Beschluss des Ministeriums an das Kombinat Transelektromontash abgegeben. Im August 1963 wurden 20 Wagenkästen des Typs **B-2** für den innerbetrieblichen Einsatz an das Ministerium für Bauwesen in der Ukrainischen Sowjetrepublik abgegeben. [1]

Gleiches gilt für die Wagen des Typs **B-4**. Von den insgesamt 24 Wagen wurden zwei ab 1959 in E-Loks umgebaut, die ab 1961 zum Einsatz kamen. Wegen der technischen Unzulänglichkeiten wurde auf den Bau weiterer Loks verzichtet; der Umbau der dritten sogar abgebrochen. Zehn Wagen wurden vom Verkehrsministerium an andere Betriebe innerhalb der Sowjetunion abgegeben (sieben nach Leningrad [heute St. Petersburg] und jeweils einer nach Kiew, Baku und Tiflis). Drei Wagenkästen wurden innerbetrieblich weiterverwendet. Der Rest wurde verschrottet. Von den insgesamt 120 von der Sowjetischen Militäradministration beschlagnahmten und nach Moskau verbrachten C-Wagen haben vier Wagen bis ins Jahr 2026 überlebt. Ironischerweise alles Wagen des Typs C I (**B-4**). [1], [2]

Triebwagen 104 in St. Petersburg

Der ehemalige Berliner Triebwagen 104, Moskau 156 (dritter Probezug, durchgehendes Oberlichtdach, dreitürige Ausführung) wurde im August 1960 an die Metro Leningrad abgegeben. Dort wurde er in den Jahren 1963/64 in eine E-Lok für den Mischbetrieb Stromschiene/Batterie umgebaut und erhielt die Nummer ЭД-01. Anders als bei den Moskauer E-Loks wurden hier die Wagenkästen nicht verändert, sondern nur die Inneneinrichtung entfernt, um Platz für die Batteriekästen zu schaffen. 1972/75 wurde der Wagen durch einen Neubau ersetzt und diente seitdem im Depot Awtowo als Lagerraum.



Bild 2 (oben) Triebwagen 104 als E-Lok ЭД-01 abgestellt im Depot Awtowo am 28. Februar 2004

(Foto transphoto.org)

Bild 3 (oben rechts) Innenansicht des Triebwagens 104 nach der Aufarbeitung

(Foto Harald Tschirner)

Bild 4 (rechts) Triebwagen 104 nach der Restaurierung, aufgenommen am 18. Juni 2014 im Petersburger Depot Awtowo

(Foto Harald Tschirner)



Anlässlich des 55-jährigen Jubiläums der St. Petersburger Metro im Jahre 2010 wurde beschlossen, den Wagen zu restaurieren. Da die Werkstatt jedoch über keinerlei entsprechende Unterlagen verfügte, baten die zuständigen Mitarbeiter in Berlin um Dokumente und Unterstützung bei der korrekten Aufarbeitung. Weil die Unterlagen jedoch erst nach Abschluss der Arbeiten eintrafen und inzwischen auch schon wieder verloren gegangen sind, wurden für die Innenausstattung Teile der Baureihe **E/EM** verwendet.

Im September 2020 wurde der Wagen – zwischen zwei E-Loks gekuppelt – zum Depot Juschnoje überführt, wo er seitdem Bestandteil der historischen Fahrzeugsammlung der St. Petersburger Metro ist und nach vorheriger Anmeldung im Rahmen einer Führung besichtigt werden kann. [1], [4], [5]

Triebwagen 106 in Moskau

Der ehemalige Berliner Triebwagen 106, Moskau 158 (vierter Probezug, durchgehendes Oberlichtdach, viertürige Ausführung) verblieb nach seinem Einsatzende in Moskau. Nach der Ausmusterung im August 1968 wurde der Wagenkasten im Depot Krasnaja Presnja als Umkleideraum genutzt.

Im Jahre 2020 wurde von höchster Stelle beschlossen, den Wagen für das neue Moscow Transport Museum in der sogenannten Hufeisengarage in der Nowo-Rjasanskaja-Straße 27 im Bezirk Krasnoselski, nahe des Kasaner Bahnhofs zu restaurieren. Für die



aufwendige Restaurierung wurden u. a. auch das Deutsche Technikmuseum Berlin und die BVG angefragt. Letztere sicherte eine umfangreiche Unterstützung zu, welche jedoch aufgrund des russischen Einmarsches in die Ukraine im Februar 2022 offiziell eingestellt werden musste.

Am 1. September 2023 wurde der fertige Rohbau des Wagenkastens mit einem Kran in den unterirdischen Teil des Museums gehoben und auf die neugebauten Drehgestelle gesetzt. Der weitere Ausbau des Innenraumes erfolgte bis Ende 2024. Bei der Aufarbeitung

Bild 5 Triebwagen 106, abgestellt auf Hobelachsen im Depot Krasnaja Presnja im März 2018

(Foto transphoto.org / Michail Solodk)





Bild 6 Blick in den leeren Innenraum des Wagens
(Foto transphoto.org)

wurden zahlreiche Überreste aus seiner Einsatzzeit in Berlin wieder entdeckt, wie Reste alter Netzpläne oder die Pappkarten mit der Aufschrift Raucher-/Nichtraucher sowie die nie ausgebauten Reste der ursprünglichen und nie störungsfrei funktionierenden Türschließeinrichtung. Wann der Wagen im neuen Museum zu sehen sein wird, war nicht in Erfahrung zu bringen. [1], [4], [6]

Beiwagen 251

Der ehemalige Berliner Beiwagen 251, Moskau 1152, später Triebwagen 147 (zweiter Probezug, unterbrochenes Oberlichtdach, dreitürige Ausführung) wurde nach seiner Ausmusterung im September 1964 im Jahre 1969 im Kiewer Elektrotechnisches Werk „Trans-signal“ in einen Messwagen umgebaut. Hierbei wurden alle elektrischen Einrichtungen entfernt. Es verblieb lediglich das Handrad für die Feststellbremse. Das hintere Drehgestell wurde mit einem Messfühler versehen, welcher den Zustand des Gleises kontrollierte. Die Fahrgasttüren wurden bis auf eine für das Personal entfernt.

Nach nur sechs Einsatzjahren traten an den Drehgestellrahmen Risse auf, so dass der Wagen abgestellt wurde. Heute befindet sich der Wagenkasten, der auf Drehgestellen der Baureihe **E** ruht, im Eisenbahnbetriebswerk Lesnaja hinter der U-Bahn-Endstation Lisova und wird vom „Notfallbergungsteam AWF“ (Аварийно-Восстановительное Формирование АВФ) als Übungsobjekt genutzt. [1], [4]

Beiwagen 264

Der ehemalige Berliner Beiwagen 264, Moskau 1155, später Triebwagen 163 (fünfter Probezug, Tonnendach, dreitürige

Bild 8 Beiwagen 264 als Messwagen in Tiflis, abgestellt im Depot Gldani am 20. Juli 2023
(Foto transphoto.org)



Bild 7 Der fertig restaurierte Innenraum des Wagens, aufgenommen im Oktober 2024 (Foto Pressestelle Rathaus Moskau)

Ausführung) wurde zusammen mit dem Kiewer Wagen umgebaut. Jedoch gelangte er nach seinem Umbau nach Tiflis, der heutigen Hauptstadt Georgiens. Dort wurde er dem Depot Gldani zugeteilt und ist dort tatsächlich bis zum heutigen Tag immer noch als Gleismesswagen in Betrieb. Einmal monatlich, präzise jeden dritten Donnerstag, wird ab 21 Uhr das gesamte Gleisnetz befahren. Für den Einsatz wurde der Wagen bis ca. 2013 zwischen zwei Einheiten des Typs **EM-502** (Baujahr 1979) eingekuppelt. Seit ca. 2015 fährt der Wagen im Verband mit zwei Einheiten des 2006 modernisierten Typs **ЕЖ 3М/ЕМ-508Т**. [1], [4], [7]

Museumzug der Baureihe A

Zum Schluss wird noch auf eine Kuriosität am Museumzug 1+1031+21 der ersten Moskauer U Bahn-Baureihe **A** von 1934/35 aufmerksam gemacht, die rein zufällig entdeckt wurde. Seitens der Moskauer Metro war nie vorgesehen, einen betriebsfähigen Museumzug aufzubewahren. So wurde der Triebwagen 1, nachdem er ab 1975 nicht mehr im Fahrgastverkehr eingesetzt wurde, im Jahre 1977 im Depot Ismailowo als historisches Fahrzeug beiseite gestellt.

Anlässlich des 80-jährigen Jubiläums der Eröffnung der Moskauer Metro wurde von höchster Stelle beschlossen, den Wagen betriebsfähig aufzuarbeiten. Ihm zur Seite gestellt wurde der Steuerwagen 1031, welcher bis 2010 als Gleismesswagen genutzt worden war, so dass im Mai 2015 auf der Ausstellung im mittleren Gleis des Bahnhofs Partisanskaja ein Zwei-Wagen-Zug der Öffentlichkeit präsentiert werden konnte. Die ersten eigenständigen Probefahrten erfolgten im Juli 2015. Im Dezember 2016 wurde der Zug um einen

Bild 9 Ausschnitt aus einer Videoaufnahmen von einer Messfahrt des Zuges 9012/6808+163+6807/5610, aufgenommen am 23. Januar 2025
(Foto Andria Gogolashvili)



Letzter Anschluss

... U-Bahn-Bau am Bahnhof Zoo



Vor 70 Jahren war die U-Bahn-Strecke G (heute Linie U9) seit einem Jahr im Bau. Im Bereich nördlich des Hardenbergplatzes, der auch erst im Entstehen war und zwei Jahre später (1958) seinen Namen erhielt, war im Mai 1956 für die U-Bahn-Trasse Baufreiheit hergestellt. Die Rammträger für den Baugrubenverbau waren bereits in die Erde getrieben.

Links im Bild zeigt sich ein gesprengter Flakturm. Das Flakturm-paar im Großen Tiergarten, bestehend aus Leitturm und Geschützturm, wurde 1939 bis 1941 errichtet. Weitere Flakturmpaare befanden sich im Humboldthain und im Volkspark Friedrichshain. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden alle diese Türme gesprengt und mit Trümmerschutt überdeckt. Der gesprengte und überschütete Geschützturm war dann bereits wenige Jahre später dem

U-Bahn-Bau und der Erweiterung des Zoologischen Gartens im Weg. Der gerade aufgeschüttete und begrünte Berg wurde also wieder abgetragen. Auf dem Foto ist die U-Bahn-Trasse bereits vom Trümmerschutt befreit und der einst komplett überdeckte Geschützturm ist wieder zum Vorschein gekommen. Alle Überreste des Turmes wurden komplett beseitigt. Das Gelände des Geschützturms und auch das der im Bild sichtbaren U-Bahn-Trasse ist heute ein Teil des Zoologischen Gartens in der Nähe von Vogel- und Flusspferdhaus. In der Mitte des Bildes ist die 1941 errichtete Bahnsteighalle des Bahnhofs Zoologischer

Garten zu sehen. Davor steht auf dem Bahnsteig mit den Gleisen Richtung Osten ein turmartiges Gebäude, das zwei Lastenaufzüge beherbergte. Das Gebäude war so breit, dass es fast die gesamte Bahnsteigbreite einnahm. Als Ende der 1980er Jahre die Bahnsteige verlängert werden sollten, musste es diesem Ausbau weichen. Ein Stück weiter entlang der Bahnstrecke ist dann schließlich noch das Stellwerk Zoo zu sehen. Auch dieses ist mittlerweile verschwunden. Um 1935 errichtet, tat es bis 1993 seinen Dienst. Dann wurde ein elektronisches Stellwerk in Betrieb genommen. Der Bau stand danach noch ein paar Jahre ungenutzt, bis er im Rahmen der Stadtbahnsanierung 1997 abgerissen wurde.

(Text: Axel Mauruszat,

Foto: Herwarth Staudt, 15. Mai 1956, BVG-Archiv)

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: 20.5.2026

In diesem Heft:

Moskau: U-Bahn-Eröffnung vor 90 Jahren. Eine Ergänzung zu den Berliner C-Wagen – Ansturm auf den „Heringsexpress“ – Ehrenamt und Denkmalpflege: Norbert Schmidt – Ende des Straßenbahnverkehrs in der Marktstraße und der östlichen Boxhagener Straße? Zur Geschichte des Schienenverkehrs in der Victoriastadt und in Boxhagen (Teil 2) – Das besondere Bild – Leser-Post-Zug – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Kennen Sie die S-Bahn-Betriebswerkstatt Hermannstraße? In Betrieb war sie nie, Gebäudeteile davon stehen aber bereits seit gut 85 Jahren westlich der Oderstraße. Wir berichten über Planungen, Umsetzungen und Nutzungen.