

TRANSPRESS  
VERKEHRS-  
GESCHICHTE

Walter Menzel

# Die Brandenburgische Städtebahn





**TRANSPRESS  
VERKEHRS-  
GESCHICHTE**

Dipl.-Ing. Walter Menzel

**Walter Menzel**

# **Die Brandenburgische Städtebahn**

transpress



VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin



Das Titelbild zeigt einen Personenzug nach Brandenburg, gezogen von der Lokomotive 52 8137, am südlichen Stadtrand von Rathenow.

*Foto: Erich Bohne, August 1978*

Die Wappenzeichnung auf dem Rücktitel ist dem Lexikon „Städte und Wappen der DDR“ entnommen; der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung des VEB Verlag Enzyklopädie, Leipzig.

© 1984 by transpress VEB Verlag für Verkehrswesen

1086 Berlin, Französische Straße 13/14

1. Auflage

VLN 162-925/160/84 P 30/83

LSV 3819

Verlagslektor: Eberhard Kittler

Einband: Günter Nitzsche

Typografie: Ingrid Romanowski

Printed in the German Democratic Republic

Gesamtherstellung: Mühlhäuser Druckhaus

Manuskript abgeschlossen: März 1983

Best.-Nr. 566 711 6

01380

Digitalisierung Fahrdienstleiter 2017



# Vorwort

Den Grundstock dieses Buches bildete eine Belegarbeit aus meiner Oberschulzeit. Anhand der im Staatsarchiv Potsdam vorhandenen Unterlagen und mit Hilfe einiger Eisenbahner entstand 1970 ein erstes Manuskript, das in seinem Umfang bescheiden und unveröffentlicht blieb.

Erst bei späteren, intensiveren Forschungen stellte sich heraus, wie umfangreich das noch vorhandene Material über die bedeutendste Nebenbahn der ehemaligen Provinz Brandenburg noch ist: Zeitschriften hatten schon in der Gründerzeit über sie berichtet, die Archive der Reichsbahndirektionen Berlin und Magdeburg konnten noch viele Unterlagen der Betriebsverwaltung in Brandenburg und des Landesverkehrsamtes Potsdam übernehmen, und das Brandenburger Museum hatte die sehr gute Fotonegativ-Sammlung eines verstorbenen Städtebahners erworben. Auch die vielen Eisenbahner — größtenteils ehemalige Städtebahner oder deren Söhne — die noch so manches Detail klären halfen, möchte ich hier mit Dank erwähnen. Besonders herauszustellen wären die Herren Wilhelm Herrmann (†) und Horst Neuer aus Brandenburg. Große Unterstützung erfuhr ich durch Herrn Wolfgang Valtin, Berlin und Herrn Walter Schau, Brandenburg.

Das vorliegende Buch konzentriert sich im wesentlichen auf die Zeit von der Entstehung der Bahn bis 1949. Die Folgezeit ist demgegenüber verkürzt dargestellt oder nur angerissen, da die Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft in der ursprünglichen Form nicht mehr existiert.

Informationslücken kann ich nicht ausschließen und nehme deshalb Berichtigungs- und Ergänzungshinweise dankbar an.

Walter Menzel



# Inhalt

<b>1. Geschichtliches</b>	<b>7</b>
1.1 Vorbereitung des Bahnbaus	8
1.2 Bauausführung und Einweihung der Bahn	15
1.3 Die Bahnstrecke	17
1.4 Veränderungen nach der Inbetriebnahme	23
<b>2. Leitung und Finanzen der Brandenburgischen Städtebahn</b>	<b>27</b>
2.1 Die Aktiengesellschaft	27
2.2 Oberste Betriebsleitung und örtliche Betriebsverwaltung	33
2.3 Der Dienst bei der Brandenburgischen Städte- bahn	37
<b>3. Geschäft, Betrieb und Verkehr</b>	<b>43</b>
3.1 1901 bis 1914 – von der Gründung der Aktien- gesellschaft bis zum Ersten Weltkrieg	43
3.2 1914 bis 1918 – der Erste Weltkrieg	48
3.3 1919 bis 1923 – Nachkriegszeit und Inflation	51
3.4 1924 bis 1938 – zwischen Krise und Hoch- konjunktur	54
3.5 1939 bis 1945 – der Zweite Weltkrieg	61
3.6 1945 bis 1949 – Wiederaufbau und Ende der Brandenburgischen Städtebahn	69
3.7 1950 bis zur Gegenwart – die Reichsbahnstrecke Treuenbrietzen–Neustadt (Dosse)	74
<b>4. Bauten und Anlagen</b>	<b>80</b>
4.1 Gleisanlagen und Brücken	80
4.2 Privatgleisanschlüsse	88



4.3	Bahnhofsgebäude	91
4.4	Lokomotiv- und Triebwagenbehandlungs- anlagen	97
4.5	Die Betriebswerkstatt	107
<b>5.</b>	<b>Triebfahrzeuge</b>	112
5.1	Dampflokomotiven	112
5.2	Weitere Triebfahrzeuge	137
<b>6.</b>	<b>Der Wagenpark</b>	155
6.1	Reisezugwagen	155
6.2	Güterwagen und Nebenfahrzeuge	165
<b>7.</b>	<b>Signal- und Fernmeldewesen</b>	170
8.	Quellenverzeichnis	179
9.	Abkürzungen	182







# 1. Geschichtliches

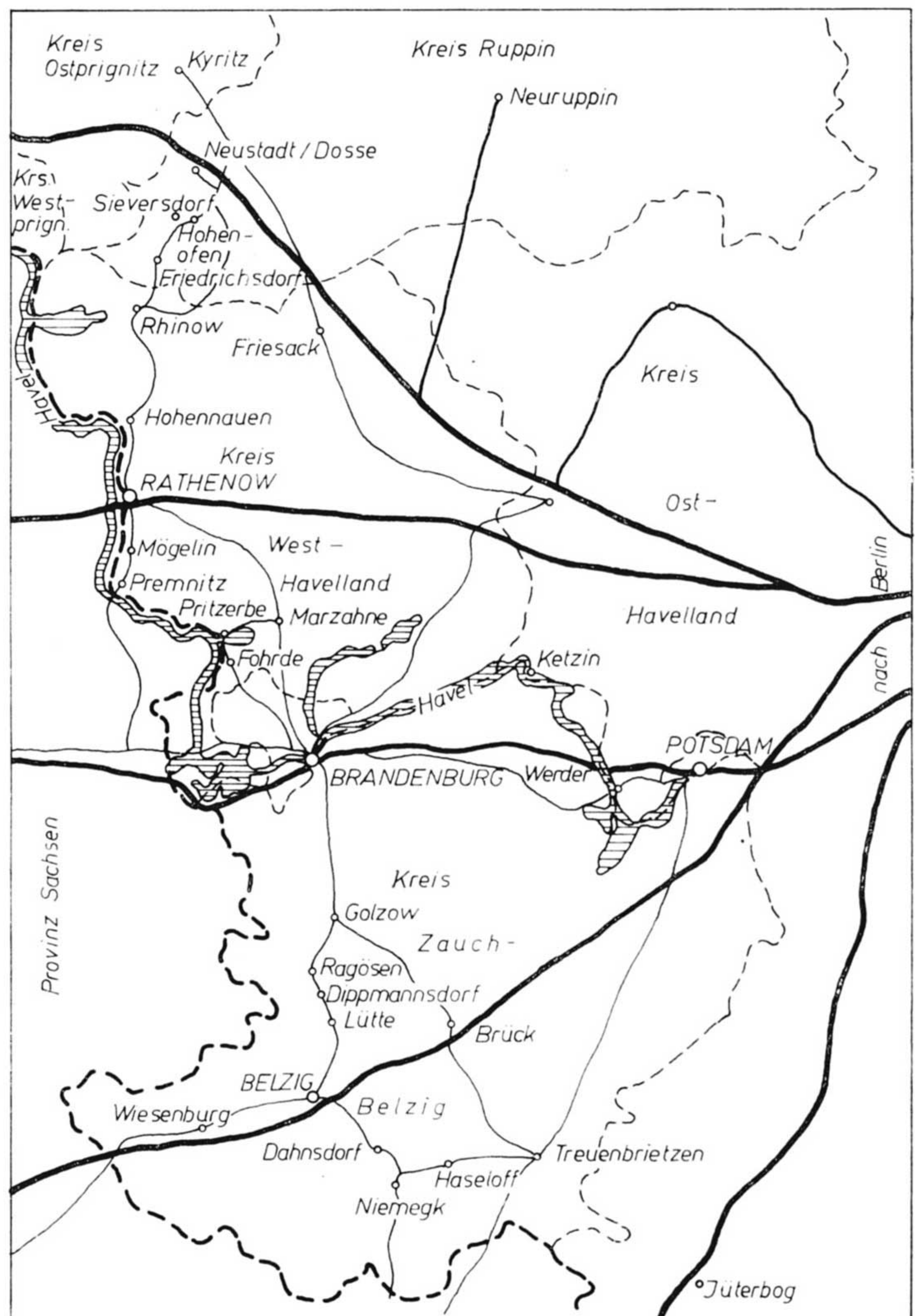


Bild 1.1  
Das Eisenbahnnetz im Westteil  
der Provinz Mark Brandenburg  
um 1880.  
Zeichnung: Menzel



### 1.1 Die Vorbereitung des Bahnbaus

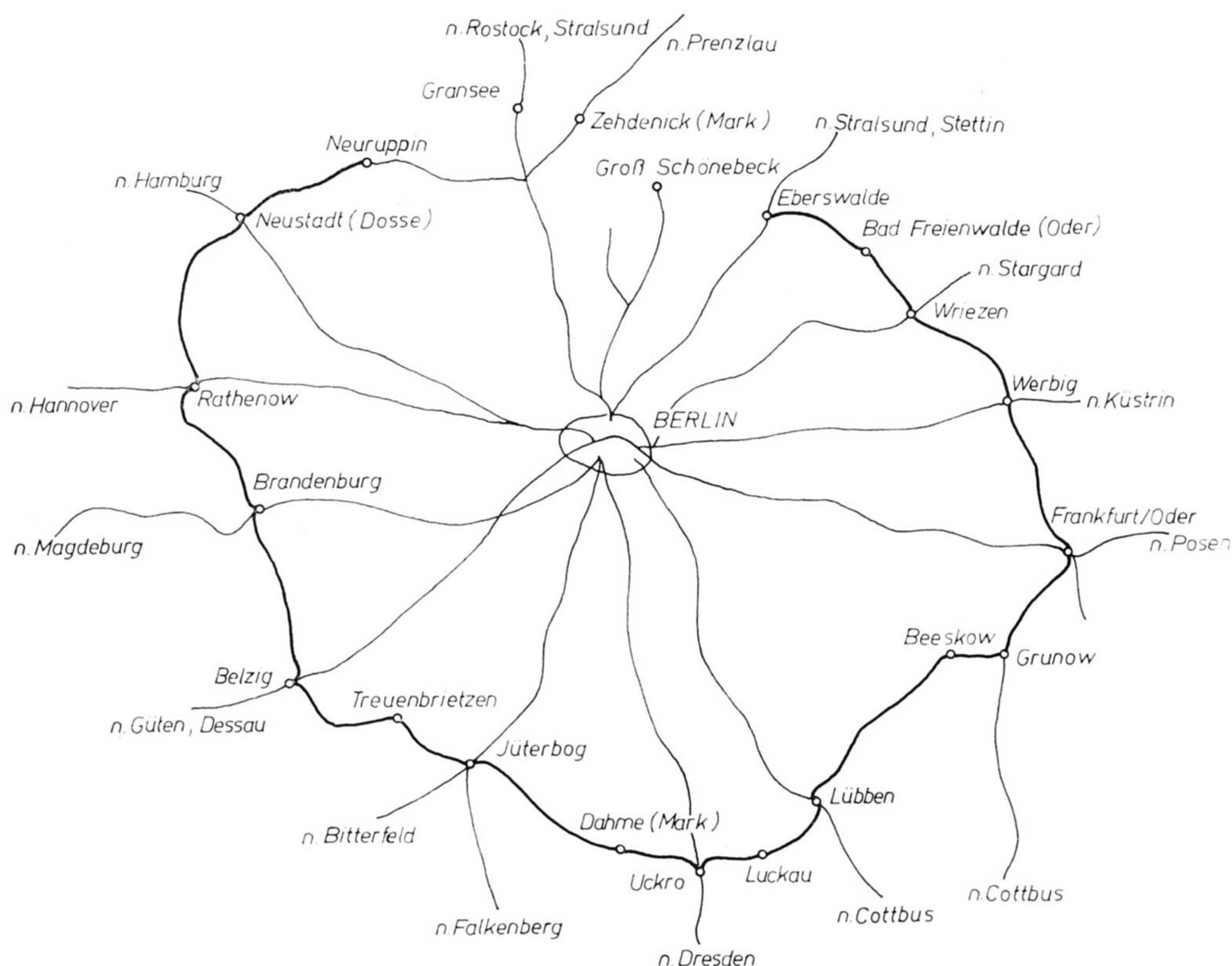
Als in der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent ihren Siegeszug antrat, wurden zunächst fast nur Hauptstrecken gebaut. Von Strecken, die große Städte und Verkehrsknotenpunkte miteinander verbanden, erhoffte man sich Gewinn. Nebenstrecken als Stichbahnen oder gar Querverbindungen blieben weitgehend unberücksichtigt. Wenn sich bald hier und dort örtliche Verkehrsbedürfnisse herausstellten, die durch eine Eisenbahnverbindung zu befriedigen gewesen wären, blieben sie privater Initiative überlassen. Auch in Preußen war die Bedeutung von Neben- und Kleinbahnen lange nicht erkannt worden. Daher war es auch

nicht verwunderlich, daß in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts elf Hauptstrecken strahlenförmig von der Hauptstadt Berlin ausgingen, selbst in der weiteren Umgebung Berlins aber keinerlei Querverbindungen bestanden.

Der etwa 1 500 km<sup>2</sup> große Westteil der Provinz Mark Brandenburg mit den Kreisen Zauch-Belzig und Westhavelland sowie Teilen der Kreise Ruppin und Brandenburg wurde von den vier Hauptstrecken der Bahnen Berlin—Hamburg, Berlin—Stendal, Berlin—Magdeburg und Berlin—Wetzlar durchschnitten, ohne daß eine direkte Bahnverbindung zwischen den Städten dieser Kreise bestand. Letztgenannte Bahn war vor allem aus militärischen Erwägungen gebaut worden — mit relativ großen Entfernungen von 10 bis 13 km zwischen den Bahnhöfen — und wirtschaftlich kaum nutzbar.

Dies wurde von den Unternehmern und der Bevölkerung schon sehr bald als unzureichend

Bild 1.2 Die geplante zweite Berliner Ringbahn, um 1880.  
Zeichnung: Menzel





empfundene und lange in den zuständigen Stadt- und Kreisverwaltungen beraten. Der aus diesen Überlegungen entstandene Plan einer zweiten großen Ringbahn um Berlin hat sich jedoch später als zu kühn herausgestellt, da er vom preußischen Staat nicht gebilligt wurde und über die örtlichen Interessen privater Nutzer weit hinausging. Dennoch wurden eine ganze Reihe von Teilstrecken in den späteren Jahren gebaut, allerdings von vielen verschiedenen Unternehmen, so daß von einer Ringbahn nicht die Rede sein konnte.

Gegen Ende der 70er Jahre kam es zur Bildung eines sogenannten Spezialkomitees für einen Bahnbau Rathenow—Brandenburg—Belzig unter dem Vorsitz des Brandenburger Bürgermeisters Reuscher. Das Komitee stellte am 25. Juni 1879 beim Ministerium der Öffentlichen Arbeiten den Antrag, mit den allgemeinen Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie Rathenow—Jüterbog über Brandenburg, Belzig, Niemegk, Treuenbrietzen beginnen zu dürfen. Die Genehmigung dafür wurde am 20. August 1879 erteilt. Mit dem Projekt beauftragte das Spezialkomitee den Regierungsbaumeister Rintelen. Er legte 1881 folgenden Entwurf /56/ vor, der ohne wesentliche Einwände des Ministeriums am 2. November gebilligt wurde:

- Abschnitt 1: Verbindung der Strecken Berlin—Potsdam—Magdeburg und Berlin—Stendal mit den Bahnhöfen Rathenow Staatsbahnhof, Mögeln (3. Kl.), Premnitz (2. Kl.), Döberitz (3. Kl.), Pritzerbe (1. Kl.), Fohrde (3. Kl.), Görden (3. Kl.), Am Marienberg (2. Kl.), Brandenburg Staatsbahnhof.
- Abschnitt 2: Verbindung der Strecken Berlin—Potsdam—Magdeburg und Berlin—Blankenheim mit den Bahnhöfen Brandenburg Staatsbahnhof, Götting (2. Kl.), Reckahn (3. Kl.), Krahne (3. Kl.), Golzow (1. Kl.), Dippmannsdorf (3. Kl.), Fredersdorf (2. Kl.), Belzig Staatsbahnhof.
- Abschnitt 3: Verbindung der Strecke Berlin—Blankenheim und der Berlin-Anhalter Bahn mit den Bahnhöfen Belzig Staatsbahnhof, Preußnitz (3. Kl.), Dahnsdorf (3. Kl.), Niemegk (2. Kl.), Rietz (3. Kl.), Treuenbrietzen (1. Kl.), Am Tiefenbrunnen (3. Kl.), Artillerieschießplatz (3. Kl.), Jüterbog Staatsbahnhof.

Lediglich die vorgesehenen niveaugleichen Kreuzungen mit den Hauptbahnen in Brandenburg und Jüterbog wurden abgelehnt.

In acht Monaten des Jahres (Winterfahrplan) sollten vier Züge pro Tag und Richtung verkehren, während des Sommerfahrplans waren fünf Züge pro Tag und Richtung vorgesehen. Man plante

eine Fahrgeschwindigkeit von 15 km/h. Zweiachsige Lokomotiven mit 8 t Achslast sowie doppelstöckige Personenwagen „zur Vermeidung langer Züge“ sollten den Fahrzeugpark bilden. Rintelen dachte ferner daran, nur wenige eigene Güterwagen anzuschaffen, dafür aber mehr Staatsbahn-Güterwagen zu benutzen.

Doch bis zur endgültigen Bau- und Betriebsgenehmigung vergingen noch 20 Jahre. Inzwischen waren Konkurrenten aufgetreten, die — im Interesse nichtberücksichtigter Orte — um eine andere Streckenführung kämpften. Nachdem die Einwohnerschaft von Lehnin eine größere finanzielle Beteiligung zugesagt hatte, änderte das Komitee den ursprünglichen Plan. Die Strecke sollte nun von Brandenburg über Lehnin und Brück nach Treuenbrietzen führen.

Pläne, die Bahn nach Norden bis Neustadt (Dosse) auszudehnen, wurden 1883 nach einer Ablehnung des Ministeriums vorerst zurückgestellt. 1884 ließ das Brandenburger Komitee Aktien in folgender Höhe zeichnen:

Stadt Brandenburg	500 000 Mark
Stadt Treuenbrietzen	100 000 Mark
Einwohnerschaft in Brandenburg	391 300 Mark
Einwohnerschaft in Lehnin und Umgebung	216 200 Mark
Einwohnerschaft in Treuenbrietzen und Umgebung	231 000 Mark
Einwohnerschaft in Belzig und Umgebung	263 350 Mark
zusammen	1 701 850 Mark

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ließ die Entscheidung über den Bahnbau und dessen Finanzierung offen. Finanzielle Zuschüsse lehnte die Regierung ab. Unabhängig davon wurden weitere Aktien für den Bahnbau gezeichnet:

Kreis Zauch-Belzig	200 000 Mark
Kreis Jüterbog-Luckenwalde	50 000 Mark

Die Provinzialverwaltung Brandenburg sagte immerhin 402 000 Mark zu.

Abgelehnt wurde der Antrag des Komitees vom 11. April 1885 an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, den Bahnbau aus Privatmitteln auszuführen. Vorgesehen dafür war die 71,5 km lange Strecke Brandenburg—Golzow—Belzig—Niemegk—Treuenbrietzen—Jüterbog. Zwei Drittel der veranschlagten 3,5 Millionen Mark Baukosten waren durch Aktien und Provinzialzuschuß gedeckt. Die Gründe für die Ablehnung wurden offiziell nicht mitgeteilt: Der Minister der öffentlichen Arbeiten, von Maybach, hatte Anfang 1885 den Gedanken der großen Ringbahn um Berlin wieder aufgegrif-





Bild 1.3 Landschaft bei Fredersdorf, 1980.  
*Foto: Schau*

Bild 1.4 Die Burg Eisenhardt bei Belzig. Einfahrender Zug  
aus Richtung Wiesenburg, 1967. *Foto: Müller*





fen. Der Eisenbahnring berührte jedoch die Zuständigkeiten der Königlichen Eisenbahndirektionen (KED) Altona, Erfurt und Magdeburg. Am 10. Februar 1886 schließlich befanden die Teilnehmer einer Abschlußberatung in Potsdam, daß von den Hauptbahnen abgehende Stichbahnen zur Erschließung des Gebietes zweckmäßiger seien als jene Ringbahn. Solche Stichbahnen sind später auch gebaut worden, z. B. die Strecken Glöwen—Havelberg, Groß Kreutz—Lehnin, Genthin—Sandau. Empfohlen wurde dem Minister lediglich der Bau einer Sekundärbahn von Jüterbog nach Treuenbrietzen. Sie wurde als Staatsbahn gebaut und am 30. November 1894 in Betrieb genommen.

Ein Eisenbahnbau-Komitee aus Vertretern der Kreise Ruppin und Westhavelland unter dem Vorsitz des Rathenower Landrates von Loebell griff nun den Plan einer Privateisenbahn Rathenow—Neustadt (Dosse) erneut auf. Er wurde durch den Erlaß vom 5. März 1894 genehmigt.

Ein Jahr später stellte das Brandenburger Komitee wieder einen Antrag auf eine Eisenbahnbau-Genehmigung für die verbleibende Strecke Rathenow—Brandenburg—Treuenbrietzen. Noch im Jahre 1895 veranlaßte der Minister der öffentlichen Arbeiten die Ausführung der allgemeinen Vorarbeiten durch die Königlichen Eisenbahndirektionen Magdeburg und Altona, die 1896 beendet wurden. Einem nochmaligen Bauantrag wurde am 4. Mai 1897 endlich zugestimmt. Die damit verbundene Bedingung, dem Staat das Vorkaufsrecht für die Strecke fünf Jahre nach ihrer Eröffnung einzuräumen, war jedoch für das Bahnbau-Komitee unannehmbar.

Ungeachtet dessen wurde durch den Provinziallandtag am 26. Februar 1898 beschlossen, daß der Zuschuß der Provinz zum Bahnbau durch Zeichnung von Aktien im Wert von wiederum 5 400 Mark pro Kilometer erfolgen sollte. Auch die Baufirma, die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft, zeichnete Aktien, die Vorrechte haben sollten. Vorgesehen war eine Verzinsung mit 4 % im Gegensatz zu 3,5 % bei den restlichen Aktien. Außerdem hatten die Inhaber dieser Aktien Anspruch auf vorzugsweise Gewinnbeteiligung und auf Auszahlung des vollen Nennbetrages (1 000 Mark) im Falle einer Betriebsauflösung, bevor die Zahlungen an die anderen Aktieninhaber geleistet werden sollten. So kam es zur Ausgabe der Stammaktien A und B. Dennoch war dies ein erhebliches finanzielles Risiko für die Kreise und die Provinz.

Noch einmal war der Bahnbau in Frage gestellt, als die Staatsregierung am 23. März 1898 einen Gesetzentwurf vorlegte, der den Bau einer Hauptbahn Nauen—Wildpark—Treuenbrietzen sowie den Ausbau der Nebenbahn Treuenbrietzen—Jüterbog, ebenfalls zur Hauptbahn, zum Inhalt hatte. Damit wären die von Berlin nach Westen führenden Hauptbahnen vom Nahgüterverkehr entlastet und der Austausch von Fahrzeugen zwischen den einzelnen Linien erleichtert worden. Genau wie die Strecke Treuenbrietzen—Neustadt (Dosse) hätte die Strecke Treuenbrietzen—Nauen eine Verbindung der Berlin—Hamburger Bahn mit den Bahnen Berlin—Lehrte, Berlin—Magdeburg, Berlin—Blankenheim sowie der Berlin-Anhalter Bahn hergestellt. Nach Protesten des Komitees lehnte die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses die Nauener Linie mit Rücksicht auf die noch zur Genehmigung ausstehende Strecke Treuenbrietzen—Neustadt vorerst ab. Der Minister der Finanzen und öffentlichen Arbeiten versprach einen staatlichen Zuschuß bis zu einem Drittel der Baukosten, sofern die „Brandenburgische Städtebahn“ als Kleinbahn nach dem Gesetz vom 28. Juli 1892 oder als Nebenbahn nach dem Eisenbahngesetz von 1838 gebaut werden würde. Für den Fall, daß es doch zu einem Bau der Staatsbahnstrecke Treuenbrietzen—Nauen käme, hatte das Brandenburger Komitee mit der Forderung eines Interessenausgleichs vorgesorgt:

1. Auf den staatlichen Zuschuß bis zu einem Drittel der Baukosten müsse bestimmt gerechnet werden können.
2. Staat und Provinz müßten den Kreisen bei der Verzinsung ihres Anlagekapitals das Vorzugsrecht einräumen.
3. Güterdurchgangsverkehr dürfe nicht gänzlich ausgeschlossen werden.
4. Es müsse den Unternehmen gestattet werden, von Belzig statt nach Treuenbrietzen auch nach Wittenberg bauen zu dürfen.

Am 24. Mai 1898 wurde dem Minister ein vorläufiger Kostenanschlag für den Bahnbau überbracht. Veranschlagt waren 10 Millionen Mark für die Bauarbeiten und die notwendigen Beschaffungen. Die Kosten für den Erwerb des Grund und Bodens waren mit 850 000 Mark berechnet. Das Baugelände sollte jedoch durch die beteiligten Kreise unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, wofür die Besitzer Stammaktien erhalten würden. Folgende Beträge waren gedeckt:



durch die Baugesellschaft	3 500 000 Mark
durch die Provinz Brandenburg	650 000 Mark
Bargeldaufwendungen durch die Kreise	2 350 000 Mark
Bereitstellung von Grund und Boden durch die Kreise	850 000 Mark
zusammen	7 350 000 Mark

Ein Staatszuschuß zur Deckung der Restsumme war mit der Bedingung verbunden, dem Staat bei entsprechenden Zuwendungen eine den Kreisen und der Provinz gleichwertige Gewinnspanne zu bewilligen. Die Verzinsung der Stammaktien A (Vorzugsaktien) wurde mit 4 % als unangemessen

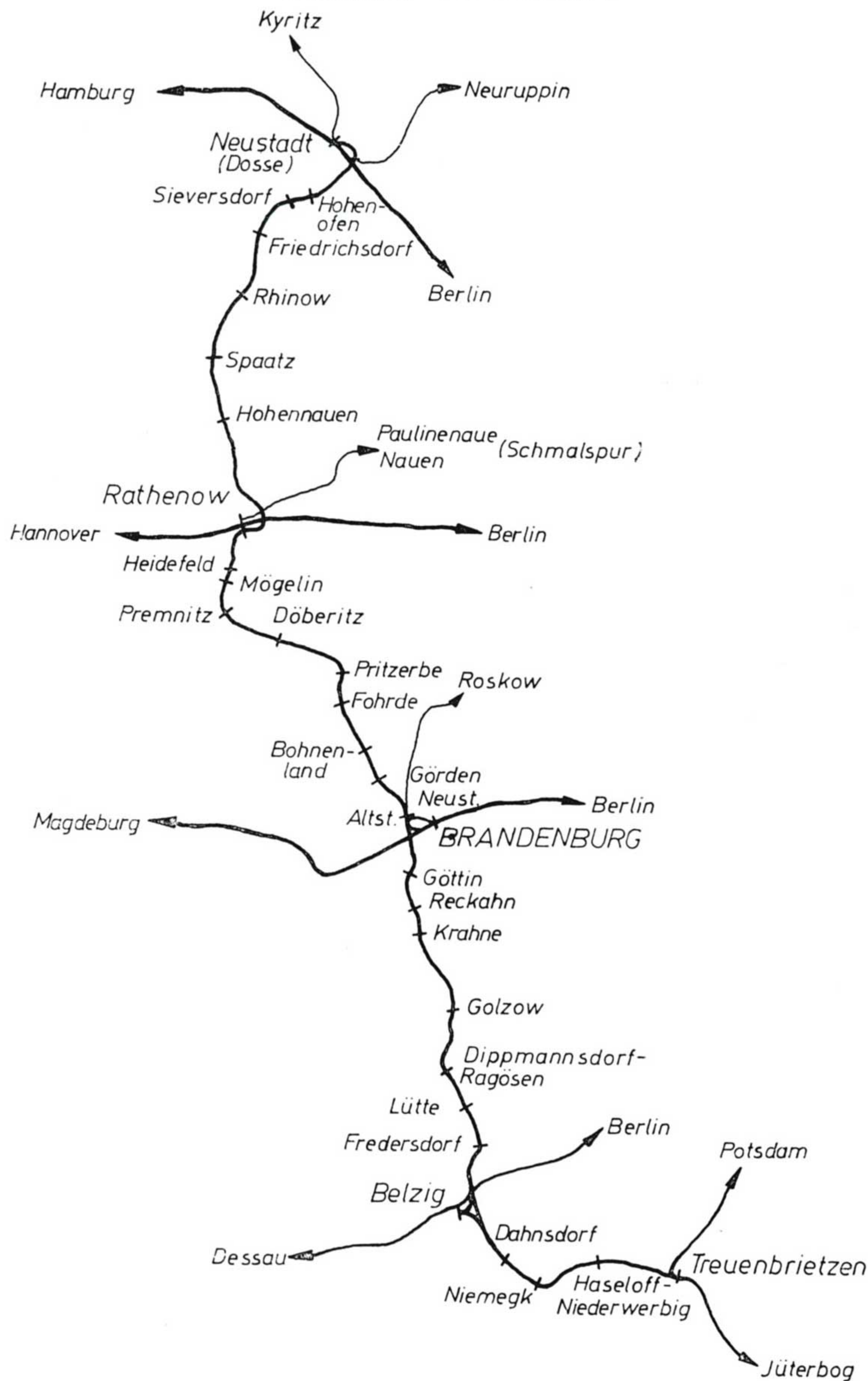


Bild 1.5  
Die Linienführung der  
Brandenburgischen Städtebahn  
von 1904.  
Zeichnung: Menzel



hoch betrachtet, da andere Aktiengesellschaften sich normalerweise mit Zinssätzen von 3,5 % oder — in Ausnahmefällen — mit höchstens 3,75 % begnügten.

Im Erlaß vom 2. August 1898 wurde ein Staatszuschuß mit folgenden Bedingungen zugesagt:

Bild 1.6 Titelseite der Konzessionsurkunde von 1901.  
Foto: Sammlung Menzel

— 171 —

# EISENBAHN-VERORDNUNGS-BLATT.

Erscheint nach Bedarf,  
im Allgemeinen monatlich  
viermal.

HERAUSGEGEBEN

Zu beziehen durch alle Post-  
anstalten und Buchhandlungen.  
Preis jährlich 8 Mk.

IM

KÖNIGLICHEN MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

**Nr. 21.**

Berlin, den 6. Mai.

**1901.**

INHALT:

**Allerhöchste Konzessionsurkunde**, betr. den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg a. H. und Rathenow nach Neustadt a. D. durch die Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft. Vom 11. Februar 1901.

staatlichen Aufsichtsrechts über die Eisenbahn von Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg a. H. und Rathenow nach Neustadt a. D.

36, vom 1. Mai 1901, IV. B. 3919, betr. Beschäftigung weiblicher Personen im Staatseisenbahndienst.

**Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten:**

35, vom 24. April 1901, IV. A. 2998, betr. Ausübung des

**Nachrichten.**

**Allerhöchste Konzessionsurkunde**, betr. den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg a. H. und Rathenow nach Neustadt a. D. durch die Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.

Wir Wilhelm,  
von Gottes Gnaden König von Preussen etc.

Nachdem von dem Komitee, welches sich zur Gründung einer Aktiengesellschaft unter der Firma: Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft gebildet hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Konzession zum Baue und Betrieb einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten, den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterworfenen vollspurigen Nebeneisenbahn von Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg a. H. und Rathenow nach Neustadt a. D. zu erteilen, wollen Wir diese Konzession, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen unter den nachstehenden Bedingungen hierdurch erteilen.

I.

Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft und nimmt ihren Sitz in Berlin oder unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an einem anderen, an der Bahn gelegenen Orte.

Die Gesellschaft ist den bestehenden, wie den künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen ohne weiteres unterworfen.

II.

Das zur plan- und anlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Grundkapital (Anlagekapital) wird auf den Betrag von 12 954 000 Mark festgesetzt.

Der Nennbetrag der von der Gesellschaft auszugebenden Aktien darf den Betrag des festgesetzten Grundkapitals nicht übersteigen. Das Aktienkapital ist baar und voll einzuzahlen und lediglich zur plan- und anlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn zu verwenden.



Tabelle 1.1 Kostenvoranschlag des Bauvertrages vom 2. März 1901

Titel	Bezeichnung	Kosten (Mark)
I	Grunderwerb	954 000 <sup>1)</sup>
II	Erd- und Böschungsarbeiten	1 847 510
III	Einfriedungen	55 000
IV	Wegübergänge	408 000
V	Durchlässe und Brücken	1 370 000
VI	Tunnel	—
VII	Oberbau	4 124 050
VIII	Signale	81 500
IX	Bahnhöfe und Haltestellen	1 260 000
X	Werkstattanlagen	144 000
XI	Außerordentliche Anlagen	50 000
XII	Betriebsmittel	1 090 000
XIII	Verwaltungskosten	1 070 000
XIV	Insgemein	259 940
XV	Bauzinsen	240 000
Vertragssumme		12 000 000

<sup>1)</sup> Grunderwerbskosten wurden von den beteiligten Körperschaften getragen

1. Von den noch festzusetzenden Baukosten (auf 10 Millionen Mark ohne Grunderwerb veranschlagt) übernimmt der Bauunternehmer 3,5 Millionen Mark in bevorzugten Aktien unter Aufrechterhaltung einer Verzinsung aus den Betriebsüberschüssen mit 4 %.
2. Von dem verbleibenden Rest der Baukosten (ausschließlich Grunderwerbskosten) bringen die Kreise und die Provinz zusammen die eine Hälfte, der Staat die andere Hälfte durch Übernahme gleichberechtigter Stammaktien auf.
3. Für den von den Kreisen außerdem zu leistenden Grunderwerb wird ihnen der noch festzusetzende Betrag (auf 850 000 Mark veranschlagt) in Stammaktien in gleicher Berechtigung, wie die unter 2. genannten, überwiesen. Die Entscheidung über eine Linienführung nach Wittenberg blieb offen.

Am 23. November 1898 schließlich erfolgte ein Vertragsabschluß, zunächst durch Vertreter der Kreise Zauch-Belzig, Westhavelland und Ruppín sowie der Stadt Brandenburg untereinander, dann der Genannten gemeinsam mit der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin. Der Vertrag hatte zum Gegenstand „... die Vereinigung der aufgeführten Kontrahenten zur Errichtung einer Aktiengesellschaft zwecks Baues und Betriebes einer Bahn von Treuenbrietzen über Niemegk—Belzig—Brandenburg und Rathenow

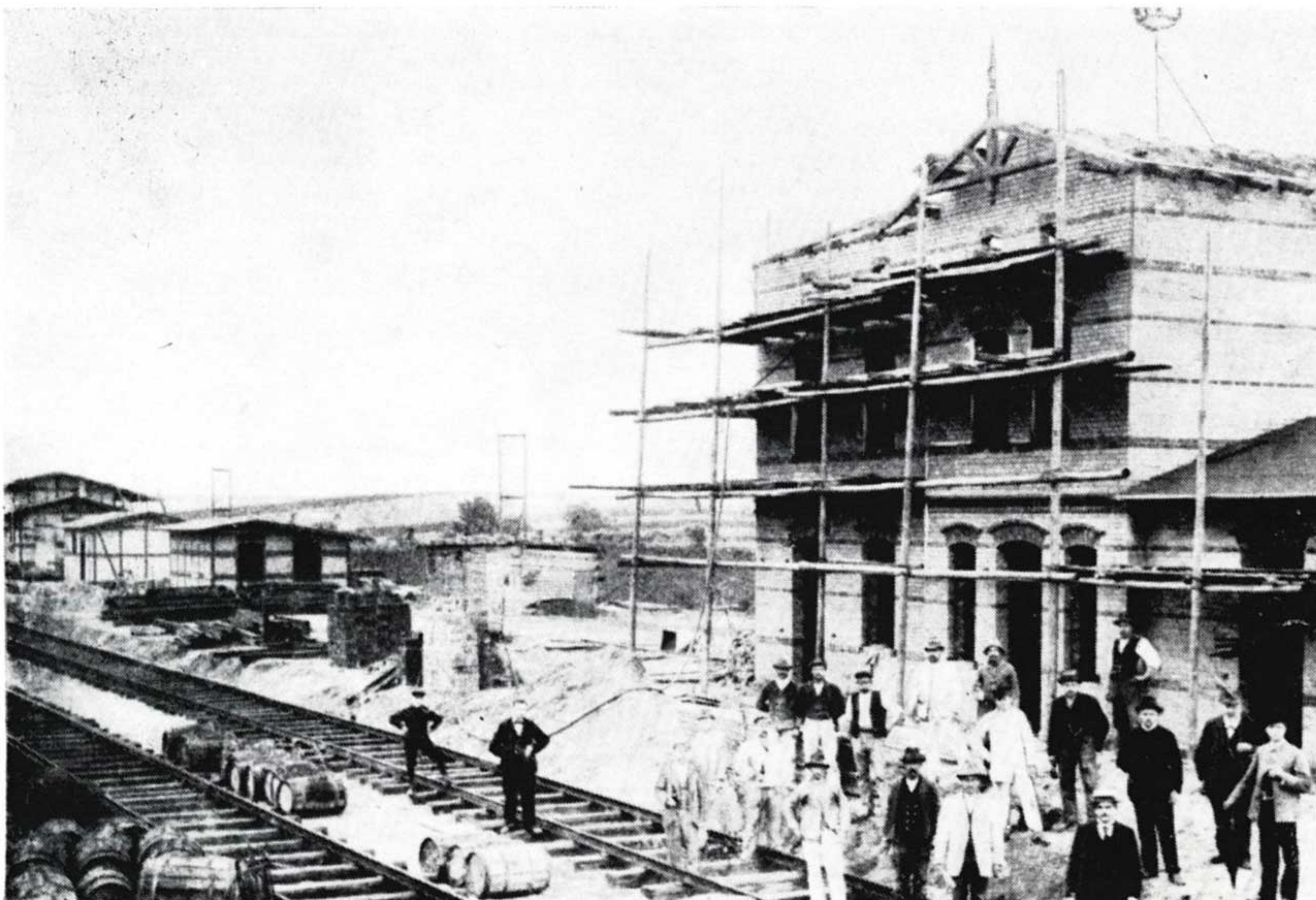


Bild 1.7  
Richtfest im Bahnhof  
Belzig 1903.  
Foto: Sammlung Jaekel



nach Neustadt (Dosse) als normalspurige Nebenbahn im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838." /22/. Er wurde durch die Kreistage, den Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung von Brandenburg sowie durch die staatliche Aufsichtsbehörde ratifiziert. Schließlich erließ der Staat am 23. Januar 1900 ein Gesetz „betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. d. Dosse" /8/, durch das eine Kapitalbeihilfe des Staates von 4 Millionen Mark mittels Übernahme von Stammaktien B zugesichert wurde. Ein neuer Kostenvoranschlag belief sich dann auf 12 Millionen Mark für den Bau und die Beschaffung der Betriebsmittel und 954 000 Mark für den Grunderwerb. Die Bestätigung der veranschlagten Kosten erfolgte durch den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten. Der Bauentwurf wurde im Sommer 1900 durch die landespolizeiliche Behörde geprüft und ebenfalls bestätigt. Damit waren endlich alle Wege geebnet, und am 11. Februar 1901 konnte durch die „allerhöchste Konzessionsurkunde“ die endgültige Genehmigung zum Bau und Betrieb der Brandenburgischen Städtebahn erteilt werden.

## 1.2 Bauausführung und Einweihung der Bahn

Über Grundsätzliches war man sich schon 1897/98 einig geworden. Gleichzeitig mit der Gründung der Aktiengesellschaft erfolgte am 2. März 1901 auch die Unterzeichnung des Bau- und Betriebsvertrages zwischen der Bahngesellschaft und der Baufirma. Die Aktiengesellschaft wurde unter der Bezeichnung „Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft“ in das Handelsregister Abteilung B des Amtsgerichtes I zu Berlin eingetragen.

Die Linie war als Nebenbahn entsprechend der Maßgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“ vom 5. Juli 1892, der Grundsatzverordnung für den Bau und Betrieb, zu errichten.

Die Leitung der Bauarbeiten wurde Ing. Wilhelm Niemann übertragen, der in den Jahren 1901 bis 1904 — aus dem Staatsdienst beurlaubt — bei der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft tätig war. Die Konzessionsurkunde sah für die 125 km lange Strecke eine Bauzeit von drei Jahren vor, vom Zeitpunkt der Eintragung der Aktiengesellschaft in das Handelsregister an gerechnet. Baubeginn war der 19. März 1901 in Pritzerbe.

Zunächst wurden Erdarbeiten in Richtung Döberitz ausgeführt. In Rathenow begann man am 10. April mit 700 russischen Arbeitern, die Planierungsarbeiten auf dem neu zu schaffenden Bahnhof Rathenow sowie Arbeiten an der Überführung über die Lehrter Bahn in Angriff zu nehmen hatten. Und Anfang November 1901 konnte gemeldet werden: „Der Bahnbau . . ., welcher vor einiger Zeit von Neustadt aus begonnen, schreitet rüstig weiter. Der Damm ist schon bis zum Rhinluch fertiggestellt, jedoch werden die Arbeiten schwieriger durch die bedeutenden Anhöhen und vielen Brücken, welche notwendig werden . . ." /12/. Es scheint also, als ob an allen Stellen gleichzeitig begonnen wurde. Wenn auch die Zeitungen fast nur über die Tiefbauarbeiten berichteten, ist anzunehmen, daß auch mit der Errichtung der Hochbauten begonnen worden ist, daß Lokomotiven und Wagen bestellt und beschafft, daß Arbeitskräfte angeworben wurden. Im Oktober 1902 kündigte das „Königliche Amtsblatt“ die Aufnahme des Arbeitszugbetriebes auf der Teilstrecke Belzig—Brandenburg an.

Natürlich ging es nicht ohne Schwierigkeiten ab: Der „Brandenburger Anzeiger“ berichtete am 13. Februar 1903, daß der Bahnbau Anfang 1903 durch die Entdeckung von Kiesvorkommen bei Schwanebeck (Kreis Zauch-Belzig) neuen Auftrieb erhalten habe, nachdem er — zumindest in der Belziger Gegend — im Sommer 1902 fast völlig geruht hatte. Bettungskies war knapp geworden, denn der Kies aus der „Märkischen Streusandbüchse“ hatte einen zu hohen Lehmanteil.

Allerdings war die Kiesbeschaffung nicht das Hauptproblem. Außerordentlich schwierig wurde die Durchquerung des Breiten Bruchs mit seiner 9 m starken Moorschicht zwischen den geplanten Bahnhöfen Götting und Brandenburg-Neustadt. Zunächst wurden etwa 1 m breite Gräben durch das Moor gegraben und mit Sand aufgefüllt, um auf den so entstandenen Streifen leichtes Gerät einsetzen zu können. Der tragfähige Grund für den Bahnbau wurde dann durch Schütten eines Dammes ins Moor geschaffen. Um Weihnachten 1902 müssen die Anwohner wohl an ein Erdbeben gedacht haben, als es zu einem langen Mooraufbruch neben dem neuen Bahndamm kam. Da keine weiteren Störungen auftraten, konnte der Damm auf die vorgesehene Art fertiggestellt werden.

Beim Bau der Brücke über die Havel in Brandenburg gab es Schwierigkeiten anderer Art. Zunächst wurde eine etwa 100 m lange Transport-



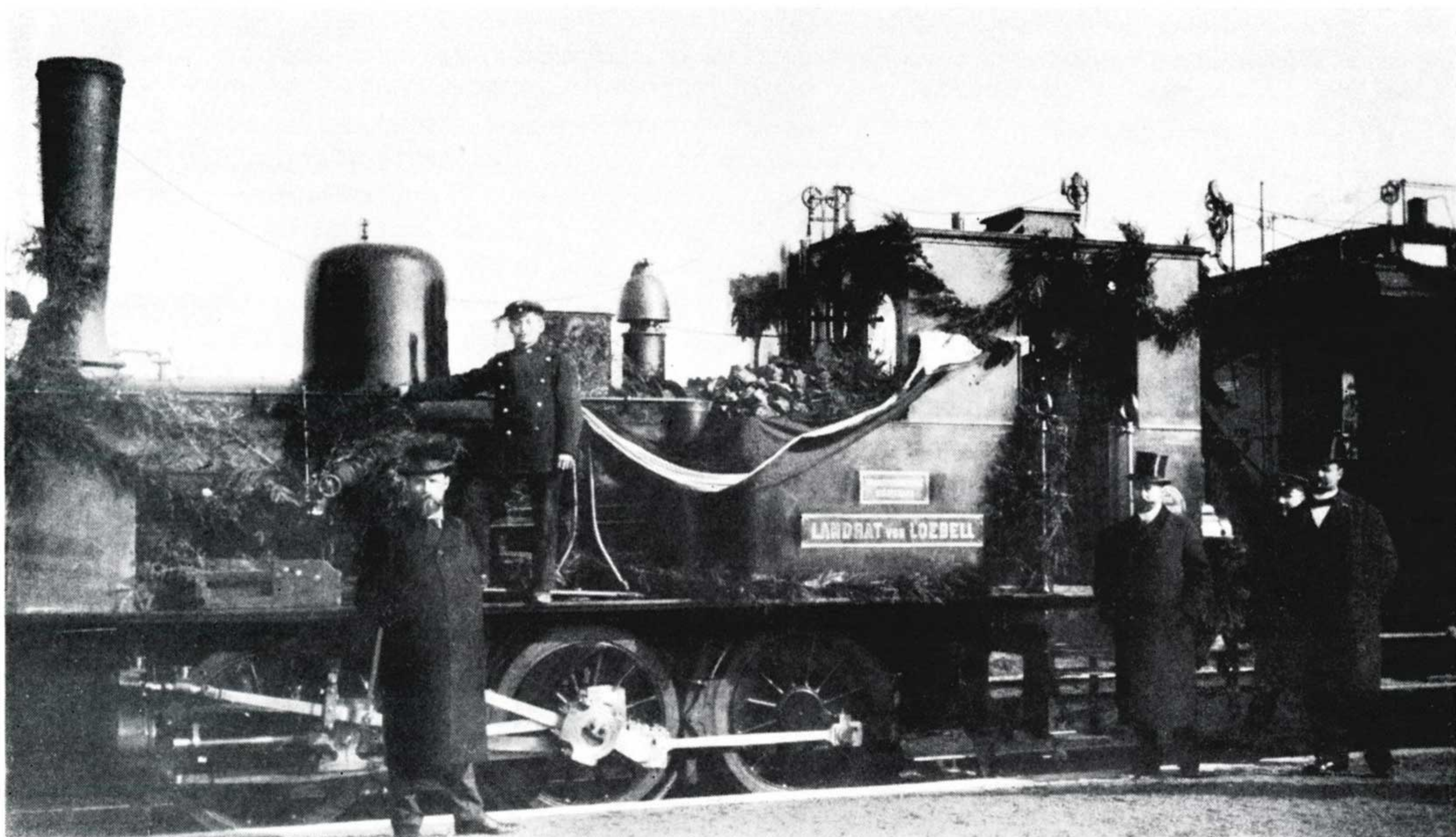


Bild 1.8 Der Eröffnungszug der Brandenburgischen Städtebahn 1904. Foto: Sammlung Museum Brandenburg

und Montagebrücke gebaut. Die Schiffer fühlten sich behindert und griffen zur Selbstjustiz: Die Rammpfähle des Bauwerks wurden einfach umgefahren. Den Bau der Brücke konnten sie damit erwiesenermaßen nicht verhindern. Über die Hilfsbrücke wurden der Baustoff für die Dammschüttung und Teile des stählernen Fachwerküberbaues transportiert.

Das größte „Sorgenkind“ beim Bau der Brandenburgischen Städtebahn war eine 33 m lange Überführung über den Pritzerber See. Man wußte, daß es Schwierigkeiten mit dem Untergrund geben würde. Vorgesehen war das Rammen von 230 bis 250 Pfählen von 20 m Länge und 1,5 m Umfang. Dieses Vorhaben mußte jedoch verworfen werden, da man auf der südlichen Seeseite erst 13 m unter dem Wasserspiegel auf tragfähigen Grund stieß. Auf der nördlichen Seite sah es nicht wesentlich besser aus. So mußte eine andere Linienführung an dieser Stelle festgelegt werden. Kostspielige Dammschüttungen und Pfahlgründungen waren auch dabei unumgänglich und trieben

die Baukosten in die Höhe. So kam es, daß der Abschnitt Fohrde—Pritzerbe insgesamt teurer wurde, als die Strecke von Treuenbrietzen bis Brandenburg-Neustadt.

Ähnliche Probleme brachten die Überschwemmungsgebiete des Rhins und der Dosse. Auch hier erreichte man tragfähigen Baugrund erst in einigen Metern Tiefe, so daß ebenfalls Dämme geschüttet und Pfähle gerammt werden mußten.

Im Dezember 1903 war die Brandenburgische Städtebahn im wesentlichen fertiggestellt. In der folgenden Zeit wurden noch die Restarbeiten erledigt, soweit das Winterwetter dies zuließ. Dann erfolgten die landespolizeilichen Abnahmen

- zweier Lokomotiven durch Probezüge nach Rathenow und Golzow am 18. Februar 1904
- der Strecke Treuenbrietzen—Brandenburg vom 21. bis 24. März 1904
- der Strecke Neustadt (Dosse)—Brandenburg am 14. und 15. April 1904
- der technischen Betriebsmittel am 18. März 1904.

Die zeitweilig erwogene Eröffnung einer Teilstrecke war 1903 verworfen worden. So kam es am 25. März 1904 zur Inbetriebnahme der Gesamtstrecke. Ein Sonderzug mit Ehrengästen fuhr von



Treuenbrietzen nach Rathenow, wo er die Ehrengäste des Sonderzuges aus Neustadt aufnahm, um nach Brandenburg-Altstadt zurückzukehren. Die Bahnhöfe waren festlich geschmückt, und die Bewohner an der Strecke begrüßten den Eröffnungszug mit Beifall. In manchen Orten — so in Niemegk, Fohrde, Pritzerbe und Brandenburg — fanden Feste statt. In Niemegk konnte zugleich der Abschied vom (Pferde-)Omnibus gefeiert werden, da mit der Eröffnung der Eisenbahn der Postwagenverkehr eingestellt wurde. In Brandenburg gab der Magistrat der Stadt ein großes Gastmahl mit feierlichem Programm im Konzerthausaal in der Steinstraße. Einladungen ergingen an 100 „hohe Staatsbeamte, Vertreter der königlichen Verwaltungs- und Eisenbahnbehörden, der benachbarten Landkreise und Städte, die an der genannten Bahn liegen, sowie an die Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft und an die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft...“ /39/. Ungeladene konnten für 20 Mark Eintritt ebenfalls teilnehmen, der Anzug war mit „Frack und weißer Binde“ vorgeschrieben. Die

Brandenburger Presse berichtete über das große Ereignis nur in einem kurzen Artikel. Darin wurde neben der nüchternen Feststellung, daß die Eröffnung der Städtebahn stattgefunden habe, viel ärgerliche Verwunderung über das Verhalten der Eisenbahngesellschaft geäußert. Man hatte es nämlich vorgezogen, nicht Brandenburger, sondern Berliner Zeitungen einzuladen, obwohl die „einheimische“ Presse während der Baumaßnahmen detailliert über den Bau berichtet und vor der Eröffnung entsprechende Bekanntmachungen veröffentlicht hatte.

### 1.3 Die Bahnstrecke

Die Linienführung der Brandenburgischen Städtebahn war schon in den Projekten von 1881 festgelegt worden. Die damals für einen Teil der zweiten

Bild 1.9 Die Planebrücke bei Götting, 1981. Foto: Schulze





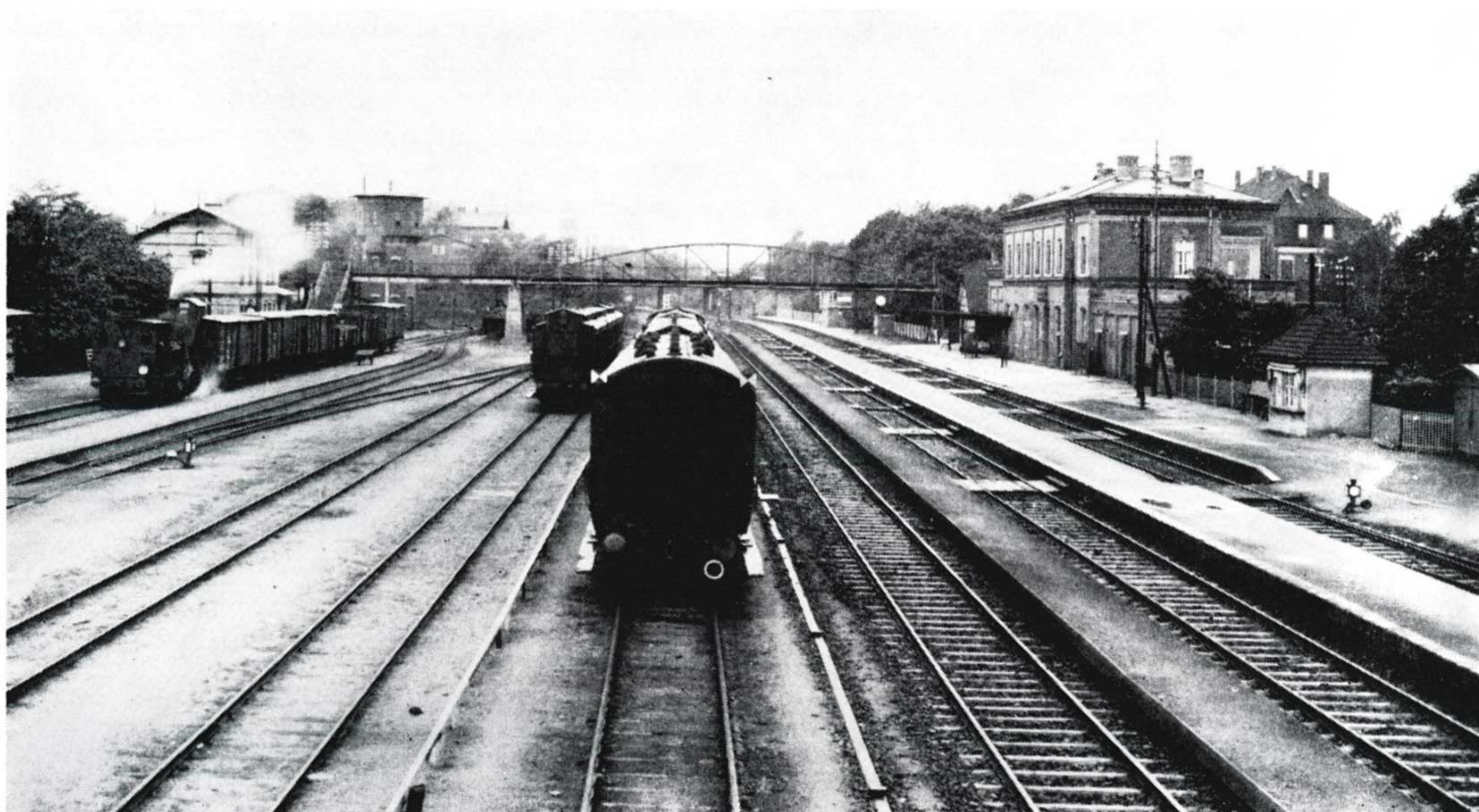


Bild 1.10 Der Bahnhof Belzig — links ein Güterzug der Städtebahn aus den 20er bzw. 30er Jahren.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*

Bild 1.11 Güterzug bei Reckahn mit der Lokomotive Nr. 1, um 1935.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*





Bild 1.12  
Der Vorplatz des  
Brandenburger Haupt-  
bahnhofs mit  
Straßenbahnen um  
1912. Ganz rechts aus-  
serhalb des Bildes be-  
fand sich das  
Gebäude der Betriebs-  
verwaltung der Bran-  
denburgischen  
Städtebahn.  
Foto:  
Sammlung Schreiner



Bild 1.13 Der Bahnhof Brandenburg-Altstadt, 1926.  
Foto: Sammlung Menzel





Berliner Ringbahn erstellten Unterlagen erwiesen sich auch bei der endgültigen Projektierung in den 90er Jahren als brauchbar, so daß sie weitgehend verwendet wurden. Ursprünglich wollte man die Städtebahn in Jüterbog beginnend, über Treuenbrietzen und Niemegk bis Belzig, von dort über Golzow bis Brandenburg und weiter über Pritzerbe und Premnitz nach Rathenow bauen. Somit bestand die wesentliche Änderung zur endgültigen Linie darin, daß im Süden erst in Treuenbrietzen begonnen wurde, während im Norden die Verlängerung bis Neustadt (Dosse) erfolgte.

Die Streckenverhältnisse der Bahn sind einfach. Generell folgt die eingleisige Strecke dem Verlauf von Straßen und berührt meist die gleichen Orte. Die größte Steigung beträgt  $10\text{‰}$  auf einer Länge von 150 m. Gleisbögen von weniger als 300 m Radius und besonders erwähnenswerte Kunstbauten waren beim Bau nicht erforderlich. Drei Viertel der Strecke sind gerades

Gleis, etwa die Hälfte weist Neigungen auf. Die stärksten Höhenunterschiede gibt es im Bereich des Flämings zwischen Niemegk und Fredersdorf. Die längste Gefällestrecke beginnt nördlich von Belzig.

Aus der Zeit, als der Bahnbau aus staatlichen Mitteln erwogen wurde, stammte der dann verworfene Gedanke, die Staatsbahnhöfe für die Mitbenutzung durch die Städtebahn zu erweitern. Alle weiteren Veränderungen, die beim Bau der Bahn gegenüber den Plänen von 1881 vorgenommen wurden, sind unwesentlich. Sie entstanden meist aus örtlichen Besonderheiten oder auch durch Forderungen des „Eisenbahn-Kommissars“ im Ministerium. Auf eine solche Forderung hin mußte z. B. die Kurve aus dem Bahnhof Brandenburg-Neustadt in Richtung Belzig weiter gefaßt und damit die Gradienten zur Überführung über die Staatsbahn verändert werden. Wegen der Bodenverhältnisse sollte der Haltepunkt Görden erst dichter hinter dem Bahnhof Brandenburg-Altstadt liegen und die Linie westlich des Gördensees verlaufen.

Mehrfach wird auch von Schwierigkeiten beim Grunderwerb berichtet; ein Umstand, der so man-

Bild 1.14 Der Bahnhof Rathenow — im Vordergrund die Brandenburgische Städtebahn in den 20er bzw. 30er Jahren.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg







che Neben- und Kleinbahn zu merkwürdigen Umfahrungen von Grundstücken gezwungen hat. Auch die Brandenburgische Städtebahn blieb davon nicht verschont. In Premnitz war es der Einspruch eines Lehrers, der die Verlegung der Strecke um 300 m veranlaßt hatte, da die Bahn sonst zu dicht an der Schule vorbeigefahren wäre. Auch bei Rhinow war zunächst ein anderer Streckenverlauf vorgesehen. Die Bauern von Kietz und Strodehne wollten jedoch keine Eisenbahn in ihrer Nähe, so daß Rhinow schließlich auf der anderen Seite umgangen wurde.

Mit den 25 Bahnhöfen und Haltestellen war bei einer Streckenlänge von 125,58 km im Mittel alle 5 km eine Betriebshaltestelle entstanden. Bei

Bild 1.15 Zwischen Bohnenland und Fohrde, 1980.  
Foto: Schau

kleineren Entfernungen wären die Reisegeschwindigkeiten zu niedrig und die Bau- sowie Personalkosten zu hoch geworden, größere hätten zu lange Anfahrwege erfordert und damit die Benutzung der Bahn erschwert. Wie nun vorgesehen, wurden die Übergangsbahnhöfe Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt, Rathenow und Neustadt (Dosse) in unmittelbarer Nähe der Staatsbahnhöfe gebaut. Für die gegenseitige Übergabe von Güterwagen legte man Verbindungsgleise. Kopf-





Bild 1.16 Streckenneubau zwischen Reckahn und Götting um 1935. Die Autobahnbrücke ist bereits fertiggestellt.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg

Bild 1.17 Die alte Trasse der verlegten Strecke bei Götting, 1981.  
Foto: Menzel





bahnhöfe wurden in Belzig, Brandenburg-Neustadt und Neustadt (Dosse) errichtet.

Die Gleisanlagen des Bahnhofs Brandenburg-Altstadt benutzten die Stadtebahn und die Westhavelländische Kreisbahn gemeinsam. Damit war das Umsteigen für Reisende ohne lange Fußwege möglich. Anfangs hatte sich die Brandenburgische Stadtebahn zwar gegen die vom Magistrat der Stadt Brandenburg angeordnete Einführung der Kleinbahnstrecke in ihren Bahnhof gewehrt, später aber doch zugestimmt. Damit konnten die Projekte für einen eigenen Bahnhof der Westhavelländischen Kreisbahn in der Kurve hinter Brandenburg-Altstadt fallen gelassen werden. In Neustadt (Dosse) wurde ein gemeinsamer Bahnhof für die Brandenburgische Stadtebahn und die Ruppiner Kreisbahn errichtet.

#### 1.4 Veränderungen nach der Inbetriebnahme

Bereits 1906 wurde ein neuer Haltepunkt in Betrieb genommen — Bohnenland. Er befindet sich zwischen Görden und Fohrde am Ende des großen Waldstückes und diente in der Hauptsache dem Ausflugsverkehr.

Während des Ersten Weltkrieges erbaute man zwei neue Sprengstoff- und Munitionswerke in Premnitz und Döberitz unmittelbar an der Brandenburgischen Stadtebahn. Zwischen den beiden Bahnhöfen wurde deshalb im Winter 1915/16 das Gleis etwas weiter westlich an Premnitz heran verschwenkt. Die Umverlegung begann unmittelbar hinter dem Premnitzer Bahnhof und endete vor Döberitz. Die alte Trasse blieb zum Teil erhalten und dient seitdem als Anschlußgleis. Im Zuge der Verlegung wurde auch die Haltestelle Premnitz-Süd neu eingerichtet.

Ebenfalls im Winter 1915/16 entstand die damalige Haltestelle Gapel, zwischen Pritzerbe und Döberitz gelegen. Zur Verbesserung des Berufsverkehrs zwischen Rathenow und den Werken in Premnitz und Döberitz wurde 1926 der Haltepunkt Rathenow-Süd eingerichtet. Ebenfalls militärische Gründe hatte der Bau des Bahnhofs Rathenow-Nord, der 1930 dem Verkehr übergeben wurde. Hier wurde dann auch eine Übergabe- bzw. Umladestelle für den Güterverkehr mit der Schmalspurbahn Rathenow—Senzke—Nauen hergestellt. Desweiteren entstand 1930 aus dem früheren Haltepunkt Bohnenland der Bahnhof Kalksandsteinwerk.

Als nach 1933 den Bau der Autobahnen einsetzte,

wurden auch zwei Überführungen über die Brandenburgische Stadtebahn vorgesehen. Eine sollte zwischen den Haltestellen Reckahn und Götting gebaut werden, die andere zwischen Niemegk und Dahnsdorf. Entsprechende Verträge zwischen der Brandenburgischen Stadtebahn und der Obersten Bauleitung Reichsautobahn wurden 1933/34 geschlossen. Aus Kostengründen sah man eine Verlegung des Gleises zwischen Reckahn und Götting, von km 48,5 bis 52,0 um etwa 300 m nach Osten vor. Um die Autobahn an der Überführung über die Eisenbahn nicht unnötig hoch bauen zu müssen, sollte die Bahntrasse in ihrem Niveau abgesenkt werden. Dafür entfernte sich die Bahn weiter als bisher von dem Fließchen Plane. Die Streckenverlegung begann schon am Anfang des Bahnsteiges von Reckahn. Daher steht das Bahnhofsgebäude heute nicht mehr in der Flucht des Gleises. Hinter Reckahn entstand ein großer Lagerplatz mit einem Gleisanschluß. Die Autobahnbrücke überspannt das Gleis der Stadtebahn und die Ortsverbindungsstraße. Weiter nördlich folgte eine Brücke über die Plane und dann wieder die Einbindung in die vorhandene Trasse in Götting. Hier ist heute noch das alte Planum deutlich zu erkennen. Die Inbetriebnahme des verlegten Streckenabschnittes erfolgte 1936. Durch die Autobahnbrücke bei Niemegk in km 14,3 wurde die Stadtebahn nur insofern berührt, als auf der dem Bahnhof Niemegk zugewandten Seite Ausweichgleise für den dortigen Lagerplatz gebaut wurden. Sie befanden sich beidseitig vom Streckengleis.

Baubeginn für das Vorhaben war Ende 1935. Zuvor gab es noch einen Schriftwechsel zwischen der Brandenburgischen Stadtebahn, vertreten durch das Landesverkehrsamt Brandenburg, und der Autobahnbauleitung wegen des herzustellenden Lichtraumprofils unter den Brücken. Für Nebenbahnen war eine Durchfahrhöhe von 4,30 m über Schienenoberkante vorgesehen, die Brandenburgische Stadtebahn verlangte aber 4,65 m. Der Grund: Man wollte sich bei diesen gewichtigen Bauten die Möglichkeit einer späteren Elektrifizierung der Stadtebahn offenhalten! Wegen der Bedeutung der Strecke und der zu erwartenden weiteren Verkehrssteigerung durch die Rüstungsproduktion wurde dem stattgegeben.

Zwischen 1934 und 1937 kam es außerdem zur Einrichtung dreier Haltepunkte: Haltepunkt Peritz zwischen Golzow und Krahne, Haltepunkt Albertsheim direkt am Straßenübergang und Haltepunkt Heidefeld, zwischen Mögeln und Ra-



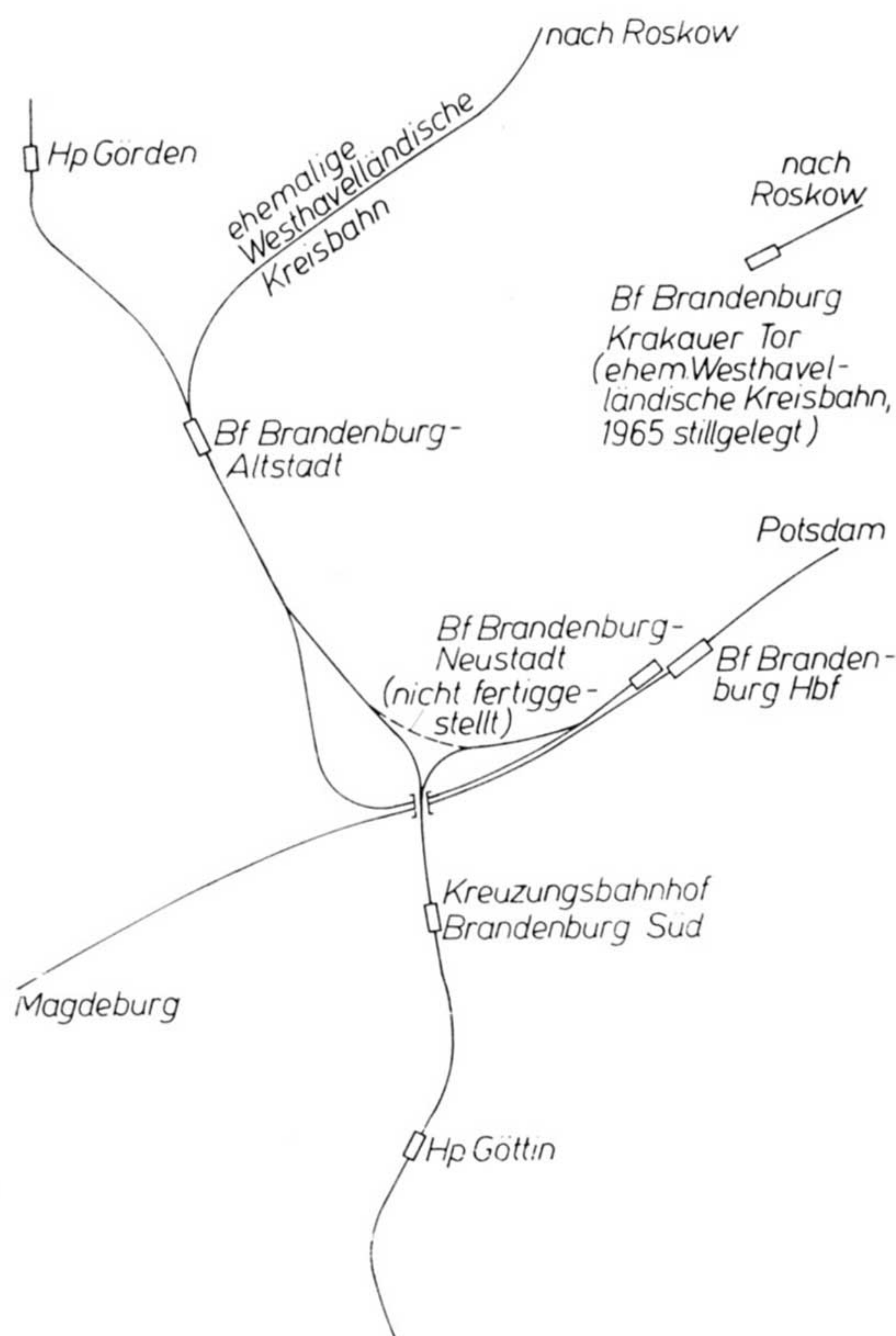


Bild 1.18 Übersicht über die Eisenbahnstrecken um Brandenburg, Stand 1955.  
Zeichnung: Menzel

thenow-Süd, an der Straße gelegen. Die Einrichtung dieser Betriebsstellen war die letzte Veränderung an der Strecke bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges.

Von Mai bis Juli 1945 ruhte der Bahnbetrieb ganz, dann konnten vorerst drei Streckenabschnitte befahren werden: Treuenbrietzen—Belzig—Temnitzbrücke vor Golzow, Brandenburg-Altstadt—Fohrde (—Pritzerber Seebrücke), Pritzerbe—Rathenow—Rhinow. Auch die Westhavelländische Kreisbahn konnte nicht mehr bis Brandenburg-Altstadt verkehren, denn die Brücke über den Brandenburger Silokanal war ebenfalls gesprengt worden.

Daher stand als erste und wichtigste Aufgabe die Instandsetzung der zerstörten Brücken. Man be-

gann bei denjenigen, die durch die Brandenburgische Städtebahn selbst repariert werden konnten. So wurde der Abschnitt Treuenbrietzen—Belzig—Brandenburg-Neustadt ab 29. Oktober 1945 wieder durchgängig befahren, nachdem die Temnitzbrücke vor Golzow neu errichtet worden war. Mit Unterstützung der sowjetischen Militäradministration begann man mit der Instandsetzung der Pritzerber Seebrücke, um die bedeutsame Bahnverbindung zwischen Brandenburg und Rathenow wieder herzustellen. Es dauerte noch bis zum Ende des Jahres 1948, ehe die Brandenburgische Städtebahn wieder durchgängig befahrbar war. Im Laufe jenen Jahres wurden die Havelbrücke zwischen Brandenburg-Neustadt und Brandenburg-Altstadt und die Überführung über die Berlin—Hamburger Bahn vor Neustadt (Dosse) wieder dem Verkehr übergeben (Indienststellung 17. Dezember 1948). Ein Brückenneubau für die ehemalige Westhavelländische Kreisbahn über den Silokanal war wegen der geringen Bedeutung der Strecke zunächst nicht vorgesehen. Sie verkehrte lange Zeit nur bis zu dem provisorisch eingerichteten Bahnhof Brandenburg Silokanalbrücke.

Das Baugeschehen auf der Städtebahn setzte sich auch nach der Übernahme der Strecke durch die Deutsche Reichsbahn fort, denn der Durchgangsgüterverkehr sollte weiter ausgebaut werden. Als größtes Hindernis erwiesen sich nun die Kopfbahnhöfe in Belzig und Brandenburg. Deshalb wurden hier Umgehungstrecken in Angriff genommen, da für den Nord-Süd-Durchgangsverkehr eine Berührung der Bahnhöfe nicht erforderlich war. So entstand in Belzig eine Verbindungskurve von der Treuenbrietzener zur Brandenburger Strecke, die gleichzeitig als Kreuzungsbahnhof für lange Güterzüge ausgebaut wurde. In Brandenburg brauchte lediglich eine gerade Verbindung in Nord-Süd-Richtung von der Reichsbahn-Überführung vor der Stadt bis zur Havelbrücke gebaut zu werden, um die Umgehung des neustädtischen Bahnhofs zu erreichen.

Auf dem Damm zwischen Götlin und Brandenburg richtete man außerdem den Kreuzungsbahnhof Brandenburg-Süd ein. Eine derartige Verbindung war schon vor dem Krieg durch die Brandenburgische Städtebahn vorgesehen gewesen, denn das „Kopfmachen“ der von Belzig nach Brandenburg-Altstadt verkehrenden Güterzüge hatte sich mittlerweile als zu umständlich erwiesen. Erst 1955 konnte sie in Betrieb genommen werden. Es muß in diesem Zusammenhang auch geplant worden





sein, den Streckenabschnitt Brandenburg-Neustadt —Brandenburg-Altstadt günstiger zu verlegen. Der außerordentlich unübersichtliche beschränkte Bahnübergang in der Wilhelmsdorfer Vorstadt erweist sich noch heute als ernsthaftes Hindernis für den Straßenverkehr. Ein Teil des dafür erforderlichen Dammes, eine Wegüberführung und die Widerlager für die Straßenbrücke sind gebaut worden. Zur endgültigen Ausführung des Projektes kam es jedoch nicht.

Eine weitere Verbindungskurve entstand damals im Norden zwischen dem vor Neustadt (Dosse) angelegten Abzweig Köritz und dem Bahnhof Barsikow an der Strecke nach Neuruppin. Nach der Fertigstellung dieser Verbindungskurven erfolgten auf der ehemaligen Städtebahn keine Streckenänderungen oder -ergänzungen mehr. Nach 1945 wurden folgende Betriebshaltestellen umbenannt:

- Pernitz in Golzow-Nord wegen der Eingemeindung von Pernitz,
- Gapel in Döberitz, ebenfalls wegen Eingemeindung,
- Döberitz in Döberitz-Nord,

Bild 1.19 Der Bahnhof Brandenburg-Altstadt 1981.  
Foto: Schulze

— Friedrichsdorf in Großderschau wegen Umbenennung des Ortes.

In den 60er Jahren wurden Oberbauerneuerungen vorgenommen. Dabei wurden zunächst nur die für den Güterverkehr wichtigsten Streckenabschnitte Brandenburg—Rathenow und Belzig—Brandenburg überarbeitet. Die Strecke von Treuenbrietzen nach Belzig dagegen verlor immer mehr an Bedeutung. So wundert es nicht, daß man auf diesem Teil der ehemaligen Städtebahn zum zweiten Fahrplanwechsel 1962 (ab 1. Oktober) den Personenverkehr und ab 31. Januar 1963 auch den durchgehenden Güterverkehr einstellte. Die Gleise des Treuenbrietzener Städtebahnhofs wurden abgebaut. Züge von und nach Belzig benutzen seitdem ein altes Bahnsteiggis der Deutschen Reichsbahn. Lediglich einige Anschlüsse in Niemegk werden weiter von Belzig aus mit Übergabezügen bedient. Dabei gab es 1970/71



eine längere Unterbrechung, denn die Strecke wurde für eine generelle Oberbauerneuerung vorübergehend stillgelegt. Seitdem ist dieser Abschnitt wiederhergestellt, aber nur zwischen Belzig und Niemegk in Betrieb.

Niveaugleiche Kreuzungen mit der Brandenburger Straßenbahn gibt es gegenwärtig nur noch an einer Stelle — beim Haltepunkt Görden. Die Linie durch die Wilhelmsdorfer Vorstadt wurde 1965 stillgelegt und der beschränkte Bahnübergang in Brandenburg-Altstadt 1967 bis 1969 durch eine Straßenüberführung ersetzt.

Die Brücke der ehemaligen Westhavelländischen

Kreisbahn in Brandenburg ersetzte man 1969 an der alten Stelle durch einen Neubau — allerdings nur, um die hinter dem Kanal liegenden Industrie-Anschlüsse wieder von Brandenburg-Altstadt aus bedienen zu können. Dafür wurde in der Kurve hinter dem Abzweig eine Art Übergabebahnhof mit mehreren Gleisen errichtet. Er dient zur Entlastung des ohnehin stark beanspruchten Bahnhofs Brandenburg-Altstadt. Die alte Strecke der Westhavelländischen Kreisbahn von Röthehof über Roskow nach Brandenburg wurde dann bis auf die Verbindung zu einem Anschluß in Brielow stillgelegt und abgebaut.




## 2. Leitung und Finanzen der Brandenburgischen Städtebahn

### 2.1 Die Aktiengesellschaft

#### Der Gesellschaftsvertrag

Typisch für Privatbahnen war die Gründung einer Aktiengesellschaft. Die eigentlich irreführende Bezeichnung „Privatbahn“ wurde als Unterscheidung zur „Kleinbahn“ allgemein gebraucht. Allerdings war die Bezeichnung „Kleinbahn“ klar umrissen, nämlich als „... solche Schienenwege ...“, die nach dem Wortlaut des Kleinbahngesetzes wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmen vom 3. November 1838 nicht unterliegen ...“ /1/. Die Bezeichnung „Privatbahn“ dagegen ist nie exakt definiert oder durch eine andere, klarere ersetzt worden. Insbesondere in der Mark Brandenburg waren die meisten Unternehmen dieser Art im wörtlichen Sinne nicht privat.

Die rechtliche Grundlage für eine Aktiengesellschaft war der Gesellschaftsvertrag. Der Gesellschaftsvertrag der Brandenburgischen Städtebahn-AG wurde zusammen mit dem Bau- und Betriebsvertrag am 2. März 1901 unterzeichnet. Die damalige Fassung wurde später mehrfach geringfügig geändert, so 1922 die Gewinnverteilung und 1924 die Dauer des Geschäftsjahres. Es dauerte bis dahin immer vom 1. April bis zum 31. März des Folgejahres. Nun wurde es auf das Kalenderjahr gelegt. Etwas weitreichendere Änderungen des Gesellschaftsvertrages brachte lediglich die letzte Fassung vom 5. Juli 1938, nun als „Satzung“ der Aktiengesellschaft bezeichnet. Dies hing mit dem zuvor erlassenen neuen Aktienrecht zusammen. Der Vertrag unterschied sich nicht wesentlich von denen anderer Aktiengesellschaften. Über den Zweck der Gesellschaft hieß es in der Fassung vom 1. April 1931 /48/: Er besteht „1. in dem Betrieb der Nebeneisenbahn von



Freunde  
unserer Mark Brandenburg,  
benutzt auf Euren  
Fahrten die

**Brandenburgische  
Städtebahn**

Sie durchquert  
die schönsten Teile der  
Mark Brandenburg

Fahrpläne hängen allerorts aus  
Fahrkarten-Vorverkauf: Verkehrsbüro,  
Steinstraße 1, Fernsprecher 878

Bild 2.1 Werbung für die Brandenburgische Städtebahn 1926.  
Foto: Sammlung Wasserroth



Bild 2.2 In Rathenow, um 1935.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg

Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg (Havel) und Rathenow nach Neustadt (Dosse),

2. in dem Bau und Betrieb anderer Verkehrsunternehmen,
3. in dem Erwerb des Eigentums solcher Unternehmen und der Beteiligung an solchen,
4. in der Beteiligung an Geschäften aller Art, die dem Zweck der Gesellschaft mittelbar oder unmittelbar förderlich sind.“

„Das Grundkapital (Anlagekapital – d. V.) wird in 116 586 Stück Aktien zerlegt. Jede Aktie lautet auf den Inhaber über 100 Reichsmark. Die Aktien zerfallen in 4 000 Stück Stammaktien A und 112 586 Stück Stammaktien B. Die Stammaktien A gewähren den Anspruch auf eine vorzugsweise Beteiligung an dem Gesellschaftsgewinn nach Maßgabe des § 22 des Gesellschaftsvertrages und bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft den Anspruch auf Auszahlung ihres vollen Nennbetrages von 100 Reichsmark, bevor eine Auszahlung auf die Stammaktien B geleistet werden kann.“ (§ 5)

Die Verhältnisse der Aktiengesellschaft zum Staat waren durch allgemeine Gesetze geregelt. Allerdings hatte der Staat bestimmte Mitsprache- und Einspruchsrechte. So durften Regierungsvertreter auf entsprechenden staatlichen Auftrag hin an den Sitzungen des Aufsichtsrates und der Generalversammlung teilnehmen. Der Verkehrsminister konnte bei Notwendigkeit außerordentliche Generalversammlungen einberufen. Alle Beschlüsse, die staatliches Interesse berührten, wurden erst durch die Genehmigung der Staatsregierung gültig, „insbesondere ... Beschlüsse der Gesellschaft, welche die Übernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, die Übertragung des eigenen Betriebes auf andere, die Auflösung der Gesellschaft oder die Verschmelzung mit einer anderen aussprechen, oder durch welche sonst die Bahnanlage oder deren Betrieb aufgegeben werden soll ...“ (§ 6)

Für regelmäßige Erneuerungen des Oberbaus und der Betriebsmittel diente der Erneuerungsfonds.

„In den Erneuerungsfonds fließen:

1. Der Erlös aus den entsprechend abgängigen Materialien,
2. eine den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmende Rücklage, deren Höhe durch das Regulativ festgelegt wird (s. a. /65/, d. V.),



3. die Zinsen des Erneuerungsfonds.

Erachtet die Aufsichtsbehörde eine Verstärkung dieses Fonds nicht für erforderlich, so fallen die jährlichen Rücklagen fort, und die Einnahmen aus dem Erlös der alten Materialien und die Zinsen fließen in die Betriebskasse. Jedoch ist der Erneuerungsfonds stets auf der von der Aufsichtsbehörde bestimmten Höhe zu halten und zu dem Zweck durch die oben gedachten jährlichen Erlöse und Rücklagen bis zu dieser Höhe wieder zu verstärken.“ (§ 7)

Zwei Reservefonds waren aus den Betriebsüberschüssen zu bilden:

1. Bilanz-Reservefonds zur Deckung von Fehlbeiträgen in der Bilanz;
2. Spezial-Reservefonds zur Bestreitung von Ausgaben für unvorhergesehene Ereignisse. (aus § 8)

Die Verwaltung der Gesellschaft erfolgte:





„1. durch die Generalversammlung der Aktionäre,  
2. durch den Aufsichtsrat,  
3. durch den Vorstand.“ (§ 9)

Der Teil B des Gesellschaftsvertrages enthielt in den Paragraphen 13 bis 46 besondere Bestimmungen.

So war festgelegt, daß der Nennbetrag der gezeichneten Aktien von 100 Mark in bar einzuzahlen sei, und zwar 25 % davon „vor und zum Zwecke der Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister an den Vorstand der Gesellschaft . . . , der Rest von 75 % in den vom Vorstand je nach Bedürfnis des Baues der Bahn öffentlich auszuschreibenden Teilbeträgen.“ Der Verkehrsminister hatte das Recht festzulegen, daß die Einzahlung nicht an den Vorstand der Gesellschaft, „sondern an eine von ihm zu bezeichnende öffentliche Kasse behufs Bewirkung der erforderlichen Bauzahlungen zu erfolgen hat.“

Ähnliche Rechte hatte auch die staatliche Bahnaufsichtsbehörde bei Verletzungen der Betriebssicherheitsbestimmungen durch die Gesellschaft.

„Unter die Aktionäre wird nicht der gesamte aus der Bilanz sich ergebende Gewinn (§ 260 des Handelsgesetzbuches), sondern nach Maßgabe des Beschlusses der Generalversammlung der Aktionäre nur dasjenige verteilt, was sich als reiner Gewinn des Betriebes der Bahn ergibt, und auch dieser Gewinn unterliegt nicht der Verteilung, wenn die Bilanz einen Verlust ergibt.

Über den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben . . . wird demgemäß in folgender Weise verfügt:

1. Zunächst werden daraus:

- a) die nach den §§ 7 und 8 zum Erneuerungs- und zu den Reservefonds abzuführenden Beträge,



- b) die zur planmäßigen Verzinsung der etwa gemachten Anleihen erforderlichen Beträge,
  - c) die gesetzliche Eisenbahnabgabe entnommen.
2. Von dem nach Vornahme sämtlicher Abschreibungen und Rücklagen verbleibenden Reingewinne werden demnächst die auf Grund von Verträgen oder Beschlüssen der Generalversammlung etwa an die Beamten der Gesellschaft zu zahlenden Anteile am Jahresgewinn (Tantiemen) in Abzug gebracht.
3. Der verbleibende Rest stellt, soweit die Bilanz nicht einen Verlust ergibt, den nach Maßgabe des Beschlusses der Generalversammlung unter die Aktionäre zur Verteilung zu bringenden Reingewinn des Jahres dar.
- Von diesem erhalten:
- a) Vorweg die Inhaber der Stammaktien A bis zu 4 Prozent des Nennbetrages ihrer Aktien;

Tabelle 2.1 Die Vorstände der Brandenburgischen Städtebahn-AG /39/, /42/

Zeit	Vorsitzender	2. Mitglied	techn. Mitglied
1901 bis 1904	v. Loebell, Kammerherr, Geh. Regierungsrat	Dr. Schubart, Geheimer Seehandlungsrat a. D.	Krzyzagórski, Stadtbaurat
1904 bis 1912	v. Loebell, wirklicher Geheimerat	—	Gantzer, Geheimerat
1913 bis 1917	v. Tschirschky und Bögendorff, Landrat	—	Gantzer
1918	v. Tschirschky und Bögendorff	v. Loebell, Staatsminister	Gantzer
1919 bis 1929	v. Tschirsky und Bögendorff (gest. 4. 10. 1930)	v. Loebell	Dr.-Ing. Wienecke, Landesbaurat
1932	Dr.-Ing. Wienecke, Präsident d. Landeseisenbahndirektion	Dr. Bohne, Landrat	—
1933	Dr. Müller-Haccius, erster Landesrat	Kluge, Landesbaurat	—
1934 bis 1939	Dr. Müller-Haccius	Borchardt, Landesbaurat	—
1940 bis 1945	Borchardt, Landesbaurat	Verchow, Landesrat	—

- b) alsdann die Inhaber der Stammaktien B bis zu 3 1/2 Prozent des Nennbetrages ihrer Aktien;
- c) der Überrest wird unter die Stammaktien A und B gleichmäßig verteilt...

Wenn die Inhaber der Stammaktien A in einem Jahre einen Gewinnanteil von 4 Prozent nicht erhalten sollten, so findet eine Nachforschung desselben nicht statt..." (§ 22)

Die jährliche ordentliche Generalversammlung fand jeweils im ersten Halbjahr statt, außerordentliche Generalversammlungen waren je nach Notwendigkeit der Gesellschaft, des Staates oder der Aufsichtsbehörde einzuberufen.

„Regelmäßige Gegenstände der ordentlichen Generalversammlung sind:

- a) Die Berichte des Vorstandes und des Aufsichtsrates über den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft sowie die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung für das verflossene Geschäftsjahr;
- b) die Genehmigung der Jahresbilanz und die Gewinnverteilung (Festsetzung des Reingewinns und der Gewinnanteile);
- c) Entlastung des Vorstandes und des Aufsichtsrates;
- d) Wahl der Mitglieder des Aufsichtsrates;
- e) Beschlüsse über die Angelegenheiten, welche sonst etwa vom Aufsichtsrat zur Entscheidung vorgelegt werden sowie über Anträge der Aktionäre, welche gemäß §§ 254, 256 des Handelsgesetzbuches rechtzeitig angekündigt sind.

Der Beschluß einer ordentlichen oder außerordentlichen Generalversammlung ist notwendig:

1. Zur Ausdehnung des Unternehmens über den in § 2 angegebenen Zweck;
2. zur Vermehrung des Grundkapitals und Aufnahme von Anleihen;
3. zur Vereinigung mit einer anderen Gesellschaft;
4. zur Übernahme des Betriebes anderer Bahnen oder Übertragung des Betriebes an andere;
5. zur sonstigen Abänderung des Gesellschaftsvertrages;
6. zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen;
7. zur Auflösung der Gesellschaft;
8. zum Verkaufe der Bahn;
9. zu Verträgen über Leistungen im Betriebe von größerer finanzieller Bedeutung." (§ 26)

Der Aufsichtsrat hatte mindestens 8, höchstens 15 Mitglieder. Jeder Aktionär konnte in den Aufsichtsrat gewählt werden, sofern er nicht Mitglied



des Vorstandes war oder als Beamter die Geschäfte der Gesellschaft führte.

Vertreter der Kreise Zauch-Belzig, Westhavelland, Ruppiner, der Stadt Brandenburg sowie des Provinzialverbandes von Brandenburg konnten sich an allen Aufsichtsratssitzungen mit beratender Stimme beteiligen, solange sie im Besitz von Aktien der Gesellschaft waren.

Der Aufsichtsrat setzte einen Vorstand ein, der der Bestätigung des Verkehrsministers bedurfte. Statt eines Vorstandes konnten auch ein Vorsitzender und technische Mitglieder eingesetzt werden.

Die Befugnisse des Vorstandes waren recht umfassend:

„Der Vorstand vertritt die Gesellschaft gerichtlich wie außergerichtlich und ist für die Geschäftsführung, insoweit sie der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich.“

Dem Vorstand obliegt „die gesamte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung, soweit letztere nicht einem obersten Betriebsleiter übertragen ist“.

Der Vorstand verwaltet die Gesellschaftsfonds und führt die Bücher. Er erwirbt die „erforderlichen Grundstücke und sonstiges bewegliches und unbewegliches Eigentum, schließt alle Kauf-, Pacht-, Miet- und Lieferungs- und Arbeitsverträge, hat die Fahrpläne festzustellen, vertritt die Gesellschaft in allen gerichtlichen Verhandlungen.“ (§ 39) Der Gesellschaftsvertrag gibt auch Auskunft über die Organisationsstruktur der Aktiengesellschaft. Höchstes Gremium ist die Generalversammlung der Aktionäre. Diese wählt einen Aufsichtsrat, welcher zwischen den Aktionärsversammlungen amtiert. Wie aus vielen Protokollen über die jährlichen Generalversammlungen zu entnehmen ist, wurde dort tatsächlich praktisch nichts anderes verhandelt und beschlossen, als die jährliche Geschäftsabrechnung. Für die vielen anderen mit der Bau- und Betriebsleitung zusammenhängenden

Bild 2.3 Bei Brandenburg, um 1980.  
Foto: Schau





Aufgaben war der Gesellschaftsvorstand zuständig, der seine Geschäfte unter der Bezeichnung „Die Direktion“ führte. Die eigentliche Arbeit der Betriebsführung war die meiste Zeit jedoch dem sogenannten obersten Betriebsleiter übertragen. Außerdem gab es noch die Betriebsverwaltung, die ihren Sitz in Brandenburg hatte und der obersten Betriebsleitung unterstand.

### Aktienkapital

Bei ihrer Gründung verfügte die Brandenburgische Städtebahn-AG über 12 954 000 Mark Aktienkapital. Davon waren 4 000 Stammaktien A und 8954 Stammaktien B zu je 1 000 Mark, wovon letztere nicht an die Bau- und Betriebsgesellschaft ausgegeben wurden. Die Aktieninhaber im Jahre 1901 waren:

1. Die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin mit 4 000 000 Mark,
2. der preußische Staat mit 4 000 000 Mark,
3. die Provinz Brandenburg mit 680 000 Mark,
4. der Kreis Zauch-Belzig mit 1 405 000 Mark,
5. der Kreis Westhavelland mit 1 405 000 Mark,
6. der Kreis Ruppin mit 410 000 Mark,
7. die Stadt Brandenburg mit 1 054 000 Mark.

Im Jahre 1904 wurde der Aktienanteil der Ver-

einigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft von der preußischen Seehandlung (Staatsbank) übernommen, der Rest verblieb bei den bisherigen Aktionären. Während der Inflation zu Beginn der 20er Jahre mußte das Aktienkapital der Gesellschaft erhöht werden. Durch die Ausgabe neuer Aktien erreichte es 1922 die Höhe von 38,9 Millionen und 1923 sogar 116,6 Millionen Papier-Mark. Diese relativ großen Beträge unterzubringen war trotz der Inflation nicht einfach. Die bisher an der Brandenburgischen Städtebahn beteiligten öffentlichen Verbände konnten die erforderlichen Geldsummen nicht vollständig aufbringen. So mußten Aktien auch auf dem sogenannten freien Markt ausgegeben werden. Dabei nahm man in Kauf, daß sich nunmehr auch wirkliche Privataktionäre an dem Unternehmen beteiligten. Ab 1922 befanden sich rund 10 % der Aktien in privater Hand. Die Verordnung „über die Ausstellung der Goldmarkbilanzen“ vom 28. Dezember 1923 leitete das Ende der Inflation ein. Die Generalversammlung faßte darauf am 29. November 1924 den Beschluß, ihr Aktienkapital im Verhältnis 10:1 „zusammenzulegen“, also die gegenwärtig 116,6 Millionen Papier-Mark auf 11,6 Millionen Goldmark umzuschreiben. Die neu ausgegebenen Aktien hatten jetzt einen Nennbetrag von 100 Mark statt bisher 1 000 Mark. Der ganze Vorgang war eine inflationsbedingte Transaktion, Wertveränderungen in der Substanz hatten nicht stattgefunden.

Zum Beginn der 30er Jahre besann man sich erneut darauf, die Brandenburgische Städtebahn-AG „zu einem Besitz der öffentlichen Hand zu machen“ /24/, denn die mit 10 % beteiligten Privataktionäre bewirkten, daß steuerliche Vorteile, die rein öffentlichen Unternehmen vorbehalten waren, nicht in Anspruch genommen werden konnten. Für die Rückführung der Gesellschaft in ein öffentlich-rechtliches Unternehmen wurde ab 1931 der Ankauf eigener Aktien auf dem freien Markt vorgesehen. Die so erworbenen Aktien sollten anschließend durch Verminderung des Gesellschaftskapitals eingezogen werden.

1932 hatte sich der Privatbesitz an Aktien um die Hälfte (knapp 700 000 Reichsmark) vermindert. Eine weitere Einziehung von Aktien durch Auf-



Bild 2.4 Das Gebäude der Betriebsverwaltung in der Werderstraße mit Festschmuck zum 1000jährigen Bestehen der Stadt Brandenburg 1929.

Foto: Sammlung Museum Brandenburg



kauf war aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr möglich. Deshalb wurden durch den Vorstand Generalversammlungsbeschlüsse vorbereitet, die eine Vergrößerung der flüssigen Mittel der Gesellschaft und die restlose Einziehung der noch existierenden Privataktien bewirken sollten. Neben der Einziehung von Aktien und der Ausgabe von Obligationen an tauschwillige Privataktionäre war geplant, die verbleibenden Aktien im Verhältnis 200:191 zusammenzulegen — von je 200 Aktien sollten 9 vernichtet und 191 durch einen Stempelauddruck als gültig geblieben erklärt werden. Dabei ging man davon aus, daß kein Privataktionär das Zusammenlegungsverhältnis von 200 zu 191 einhalten könne, da niemand von ihnen so viele Aktien besäße und somit mit Obligationen abgespeist werden könnte. Eine Änderung der Satzung war beabsichtigt, um die Vereinigung aller Aktien der Brandenburgischen Städtebahn-AG in öffentlicher Hand für dauernd zu erhalten.

Der angestrebte außerordentliche Generalversammlungsbeschluß kam am 30. Dezember 1932 auch zustande, wurde jedoch unmittelbar danach gerichtlich angefochten. Der gegen den Vorstandsvorsitzenden Dr. Wienecke angestrebte Prozeß ergab, daß er und einige ihm nahestehende Personen selbst zu 90 % Inhaber des verbliebenen privaten Gesellschaftskapitals waren. Sie wären in der Lage gewesen, das Zusammenlegungsverhältnis einzuhalten und damit den Plan zur Rückführung der AG in die öffentliche Hand zu durchkreuzen. Ein unrechtmäßiger Erwerb der Aktien oder rechtswidriges Vorgehen beim Herbeiführen der Generalversammlungsbeschlüsse konnten jedoch nicht nachgewiesen werden. Die weitere Umsetzung der Beschlüsse wurde ausgesetzt, bis sie die ordentliche Generalversammlung vom Sommer 1937 offiziell aufhob.

So blieb es bis 1945 bei einem Gesellschaftskapital von 11,1 Millionen Reichsmark und dem Privatbesitz von rund 5 % der Aktien. Im August 1946 wurde die Gesellschaft entschädigungslos enteignet und der Provinz Brandenburg übergeben.

## 2.2 Oberste Betriebsleitung und örtliche Betriebsverwaltung

In den ersten zehn Jahren ihres Bestehens übertrug die Bahngesellschaft die oberste Betriebsleitung der Baufirma, der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin. Entsprechende Schreiben des geschäftlichen Briefverkehrs

trugen damals im Briefkopf die Firmenbezeichnung „Direktion der Brandenburgischen Städtebahn-AG“ mit der Postanschrift der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin W 35, Karlsbad 16. Der Vertrag über die oberste Betriebsleitung galt nur bis zum 31. März 1914. In den Jahren zuvor war noch einmal ergebnislos die Verstaatlichung der Bahn im Gespräch. Offenbar hatten jene Regierungskreise, die dem Staat schon 1897 das Ankaufsrecht nach 5jähriger Betriebsdauer sichern wollten, ihre Pläne noch nicht aufgegeben.

1914 übernahm die Städtebahn-AG die Betriebsleitung in eigene Regie. Die Direktion nahm ihren Sitz nun in Brandenburg in der Werderstraße 26 bei der dortigen örtlichen Betriebsverwaltung. Diese bestand schon seit 1904 für die Leitung und Verwaltung örtlicher Belange und existierte dann bis 1949.

Die Aufgaben und Befugnisse der Betriebsverwaltung waren mit denen der Reichsbahnämter zu vergleichen. Im Gegensatz zur Deutschen Reichsbahn bestand die Betriebsverwaltung aus mehreren kompetenten Vertretern im Rang von Ingenieuren für die verschiedenen Dienste. Die Zuständigkeiten der einzelnen Arbeitsanteile waren durch einen Geschäftsverteilungsplan /47/ abgegrenzt. Eine reichsbahnähnliche Aufteilung auf die Dienstzweige gab es wegen der anderen Struktur von Privatbahnen nicht. Die örtliche Betriebsverwaltung bearbeitete die Hauptentscheidungen für das Geschehen auf der Städtebahn und legte diese der Direktion vor. Der Betriebsverwaltung nachgeordnet waren die Bahnhöfe, die drei Bahnmeistereien, das Bahnbetriebswerk mit der Wagenwerkstatt, die Signalwerkstatt und die sogenannte Telegrafwerkstatt. Letztere war später auch für die Unterhaltung der Fernmeldeanlagen und aller Starkstromanlagen, einschließlich der elektrischen Wagenbeleuchtungen und der Warnlichtanlagen an Bahnübergängen zuständig.

1920 übertrug man die oberste Betriebsleitung wieder einer Firma. In diesem Jahr wurde ein Geschäftsführungsvertrag zwischen der Brandenburgischen Städtebahn-AG und der Provinzialverwaltung Brandenburg abgeschlossen. Die Abteilung IV der Provinzialverwaltung, die Eisenbahnabteilung, hatte sich schon um die Jahrhundertwende darauf „spezialisiert“, die Betriebsführung von Klein- und Privatbahnen der Provinz zu übernehmen. Bis zu ihrer Gründung hatten sich die meisten der schon bestehenden Eisenbahnunternehmen kleinerer Art selbst verwaltet. Vor allem





Bild 2.5 Der Triebwagen 303 wird zur Fahrt Brandenburg-Neustadt—Treuenbrietzen auch mit Gepäck und Expreßgut beladen, 1935. Foto: Sammlung Museum Brandenburg

aus Mangel an technischem Verständnis und an Einsicht in bestimmte Vorschriften war es jedoch beim Bau und Betrieb an einigen Kleinbahnen zu schwerwiegenden Versäumnissen gekommen, die nur mit sehr hohem Aufwand beseitigt werden konnten.

So war der Gedanke entstanden, durch die Provinz „höher qualifizierte Techniker“ einzustellen, die solche Aufgaben für mehrere private Bahnen gleichzeitig übernehmen konnten. Daher kam es 1903 zur Einrichtung der „Kleinbahnabteilung“ in der Provinzialverwaltung, die bis 1920 unter der Firma „Der Landesbaurat der Provinz Brandenburg“ zeichnete. Zu der Zeit, als sich die Brandenburgische Städtebahn ebenfalls der Provinz unterstellte, änderte man den Firmennamen in „Landesverkehrsamt der Provinz Brandenburg“, ohne daß sich an der Institution selbst etwas änderte. Das geschah erst 1923 mit der Umwandlung des Landesverkehrsamtes in die „Landesverkehrsdirektion GmbH“, die den Übergang von der fiskalischen, also staatlichen, zur kaufmännischen Ver-

waltung zum Inhalt hatte. Man erhoffte, die wirtschaftlich schwere Zeit mit einer nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten neugeordneten Organisationsstruktur besser überwinden zu können. Gleiche Erwägungen führten bei der Staatsbahn zur Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 1931 beschloß die Provinzialverwaltung die Umbenennung in „Landeseisenbahndirektion GmbH“, verbunden mit Satzungsänderungen der Gesellschaft. Damals hatte die GmbH bereits die Betriebsführung von zwei Nebenbahnen (Brandenburgische Städtebahn und Dahme-Uckroer Eisenbahn) und zehn Kleinbahnen der Provinz inne. Vor allem auf Betreiben ihres Präsidenten, Dr. Wienecke, wurden daraus neu entstandene Möglichkeiten wie die zentrale Ersatzteilbeschaffung, die Spezialisierung bei der Instandhaltung und gemeinsame Durchführung von Versuchen genutzt. Ungeachtet dessen strebten bald einige Bahnen – auch die Städtebahn – nach einer Loslösung von der Provinz. Andere verlangten die völlige Übernahme der Bahnen.

Die Auflösung der Gesellschaft am 31. Dezember 1933 beendete alle Diskussionen. An ihre Stelle trat wieder eine rein provinzielle Dienststelle mit der alten Bezeichnung „Landesverkehrsamt Brandenburg“. Die privatwirtschaftliche



Form hätte nie richtig befriedigt, hieß es zur Begründung, deshalb sei die Rückführung in die fiskalische Form notwendig geworden.

In der Folgezeit waren es dann insgesamt 16 Eisenbahngesellschaften, die die Betriebsleitung dem Landesverkehrsamt übergaben. Eine relative Eigenständigkeit der Unternehmen blieb jedoch bestehen. Der Anteil am Kapital und damit das Mitspracherecht der Provinz an den Landesbahnen nahmen aber ständig zu. Betrug er 1935 an den 16 Bahnen ca. 12 % und 1936 13,5 %, war er bis 1945 auf 72 % angewachsen. 1939 erfolgte der Umzug der Provinzialverwaltung von Berlin W 10, Matthäikirchstraße 17, in das „Regierungsviertel“ von Potsdam. Damit verlegte auch das Landesverkehrsamt Brandenburg mit der Stadtebahn-Direktion seinen Sitz dorthin (Potsdam, Alte Zauche 67/71).

Der Geschäftsführungsvertrag zwischen der Direktion der Brandenburgischen Stadtebahn-AG und dem Provinzialverband der Provinz Mark Brandenburg, vertreten durch den Oberpräsidenten der Provinz Mark Brandenburg, ist am 8. Oktober 1941 noch einmal erneuert worden. Er galt in dieser Form bis zum Kriegsende. Die Stadtebahn wurde dann im wesentlichen durch die örtliche Betriebsverwaltung in Brandenburg geleitet. Deren Gebäude in der Werderstraße ist jedoch im April 1945 zerbombt worden, so daß sie in das intakte Empfangsgebäude des Bahnhofs

Brandenburg-Altstadt hinüberwechseln mußte. Am 30. Oktober 1945 erteilte die sowjetische Militäradministration (SMAD) den Befehl Nr. 124, der die Beschlagnahme der privaten Eisenbahnen in ihrer Besatzungszone verfügte. Die Eingliederung in das Netz der Deutschen Reichsbahn war von Anfang an im Gespräch. Die entschädigungslose Enteignung von 18 Eisenbahnunternehmen — darunter die Brandenburgische Stadtebahn — erfolgte entsprechend einer Verordnung des Präsidiums der Provinzialverwaltung vom 5. August 1946. Daraus entstanden volkseigene Betriebe. Vom 1. Oktober 1946 an faßte man sie unter der Bezeichnung „Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Landesbahnen, Land Brandenburg“ zusammen. Die Betriebsführung dieser Bahnen oblag weiterhin der Eisenbahnabteilung der Provinzialverwaltung, die man nun als Provinzial-eisenbahndirektion Brandenburg bezeichnete. Ihr Sitz war in Potsdam geblieben. Auf Anordnung der SMAD wurde diese Eisenbahndirektion schon kurz nach der Gründung der VVB aus der Provinzialverwaltung herausgelöst und der durch Verordnung vom 19. Oktober 1946 errichteten „Hauptverwaltung der Provinzialbetriebe“ unterstellt. Sie fungierte als Verkehrsabteilung unter der Bezeichnung „Generaldirektion der Provinzialbahnen, Mark Brandenburg“.

Die enormen Anforderungen, die der Wiederaufbau forderte, verlangten jedoch mehr, als mit



Bild 2.6  
Personalausweis der Brandenburgischen Stadtebahn 1946.  
Foto: Sammlung Schulze



ähnlichen Leitungsstrukturen wie vor dem Krieg weiter zu arbeiten. Viele Kleinbahnen waren frü-

her Zuschußbetriebe und erst durch Rüstung und Krieg gewinnträchtig geworden. Gerade diese

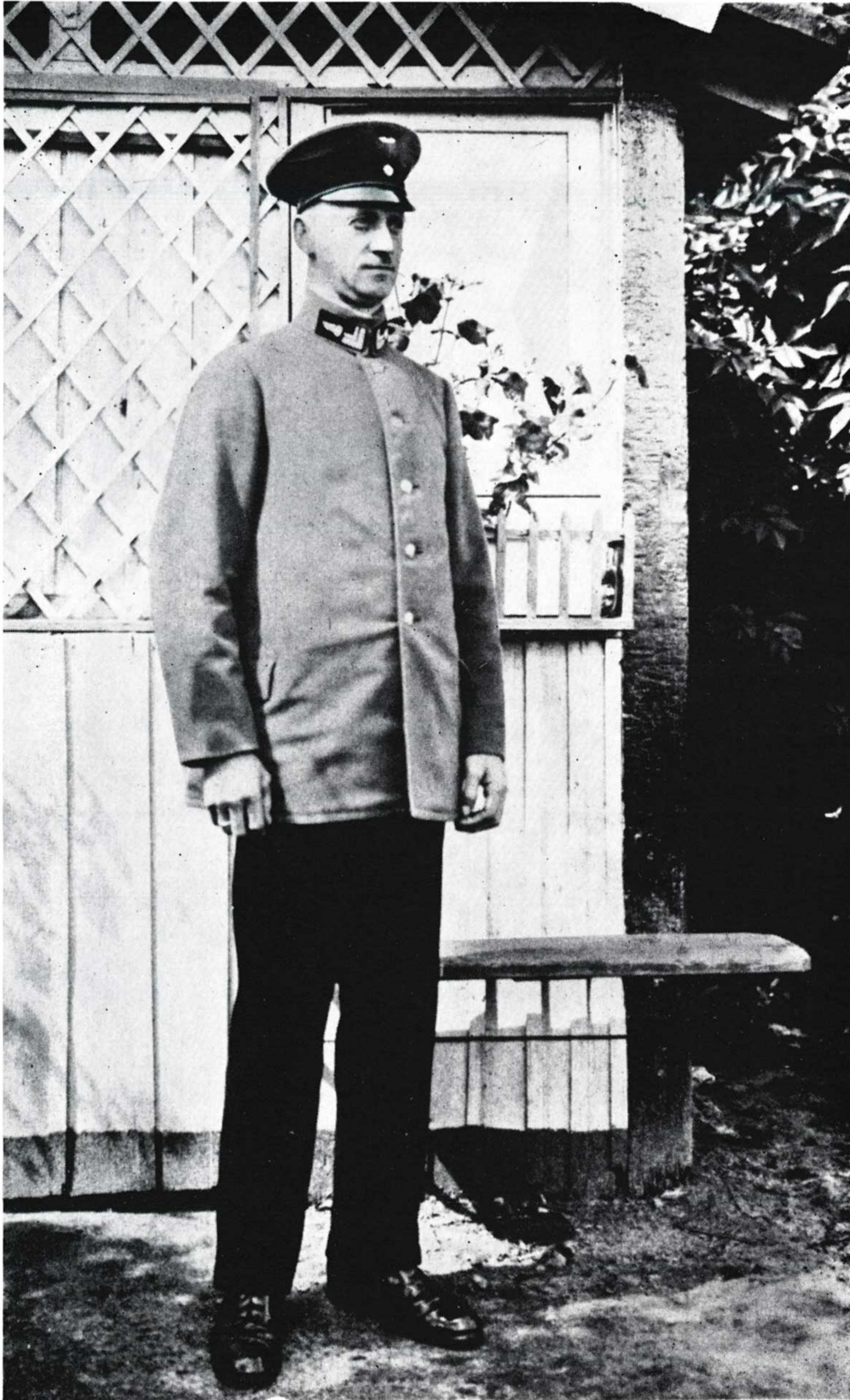


Bild 2.7  
Eisenbahner der  
Brandenburgischen Städtebahn  
in den 20er bzw. 30er Jahren.  
Foto:  
Sammlung Museum Brandenburg



Bahnen waren aber am meisten heruntergewirtschaftet. Die Mittel der beteiligten Kreise und Städte reichten — sofern weiterhin der Wiederaufbau nicht zentral geleitet worden wäre — bei weitem nicht aus. Doch die Provinz Brandenburg erhob Einspruch gegen die bevorstehende Angliederung der Landesbahnen an die Deutsche Reichsbahn. Man wollte sich die Vorteile der Kleinbahnen, d. h. deren einfache Betriebsführung, und die Vorteile kleiner Betriebe wie Flexibilität bei notwendigen Veränderungen, saisonbedingten Verkehrsspitzen in der Landwirtschaft, besonderen Kundenwünschen usw. erhalten.

Der Gegenvorschlag war die betriebswirtschaftliche Vereinigung von 28 nichtstaatlichen Eisenbahnbetrieben der Provinz zu einem Gesamtunternehmen, das dann über ein Streckennetz von 1 520 km Länge verfügt hätte. Nur die Niederbarnimer Eisenbahn sollte vorläufig wegen ihrer „schwer zu entflechtenden Besitzverhältnisse“ /1/ nicht berücksichtigt werden. Neben den betriebswirtschaftlichen Vorteilen, wie gemeinsame Materialbeschaffung, gegenseitige Fahrzeughilfe, finanzieller Lastenausgleich u. a., hätte sich durch das Einheitsunternehmen auch die Möglichkeit zur Einbeziehung der Bahnen in die Planwirtschaft der Provinz ergeben. Die erzielten Gewinne sollten u. a. bei etwaigen Überschüssen an die Kapitalberechtigten nach dem Verhältnis ihrer Beteiligung ausgegeben werden.

Das Amt für Volkseigene Betriebe im Ministerium für Wirtschaftsplanung erwirkte in der folgenden Zeit eine Anordnung der Landesregierung zur Gründung einer „selbständigen Körperschaft des öffentlichen Rechts“ für die Landesbahnen, die wieder den Charakter einer Vereinigung Volkseigener Betriebe trug. Doch die an das Unternehmen gestellten Erwartungen erfüllten sich nicht und die Vorteile der Vereinigung wurden nicht richtig wirksam. Das führte dann schließlich zur Aufgabe des Vorhabens.

Im Frühjahr 1949 kamen alle Landesbahn-Generaldirektoren der Sowjetischen Besatzungszone in Wernigerode zusammen. Hier wurde ihnen mitgeteilt, daß ab 1. Januar 1950 alle ehemaligen privaten Eisenbahn-Unternehmen auf dem Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik der Deutschen Reichsbahn zugeordnet würden. Die Strecke der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn wurde dann zunächst der Reichsbahndirektion Berlin unterstellt, denn eine Angliederung der Generaldirektion der Provinzialbahnen an die Reichsbahn erfolgte nicht. 1955 übernahm

die Reichsbahndirektion Magdeburg den größten Teil der Strecke. Lediglich 2 km Strecke ab Treuenbrietzen und 5,8 km ab Neustadt (Dosse) werden seitdem von der Berliner bzw. Schweriner Reichsbahndirektion verwaltet.

### 2.3 Der Dienst bei der Brandenburgischen Städtebahn

Die Beschäftigtenstatistik in Abb. 2.8 zeigt deutlich die durch Kriege bedingten Spitzen und die Rückschläge während der Krisen. Doch auch in den Krisen um 1924 und 1932 gab es keine regelrechten Massenentlassungen. Die Beförderungsleistungen nahmen meist eine proportionale Entwicklung.

Während des Zweiten Weltkrieges verschleiert die Statistik der Arbeitskräftezahlen /4/ allerdings die wirklichen Verhältnisse: Während die Beförderungsleistungen auf nie gekannte Werte stiegen, sinkt die Beschäftigtenzahl ab 1940 plötzlich ab. Der Geschäftsbericht der Aktiengesellschaft von 1941 gibt indirekt die Erklärung: Damals wurden in der Nähe der Bahnhöfe Belzig und Görden Holzbaracken für „ausländische Arbeiter und Kriegsgefangene“ errichtet. Diese mußten die Eisenbahner ersetzen, die zum Kriegsdienst eingezogen wurden. So erklärt es sich auch, wie die Städtebahn noch bis in die letzten Kriegsmonate hinein Baumaßnahmen an Gebäuden, Gleisanlagen sowie im Signal- und Sicherungswesen ausführen konnte.

Die Entlohnung der Arbeiter bzw. Besoldung der Beamten der Brandenburgischen Städtebahn erfolgte — wie damals üblich — nach Lohn- bzw. Gehaltsgruppen, Ortsklassen und Altersstufen. Es waren die Ortsklassen II, IV und V vertreten — II in Brandenburg und Rathenow sowie IV in Treuenbrietzen, Belzig, Premnitz und Neustadt (Dosse). Der Rest der Bahnhöfe gehörte zur Ortsklasse V. Die Altersstufen gingen von 17 bis 20, von 20 bis 24 und über 24 Jahre. Für die Lohnverhältnisse der Handwerker und Arbeiter (Ungelernte) galten bis 1937 die Tarifverträge A und B des „Arbeitgeberverbandes Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen“. Die Beamtengehälter richteten sich teils nach der Besoldungsordnung der Reichsbahn, teils nach den entsprechenden staatlichen Ordnungen. Zur Aufbringung der Beamtenpensionen war die Brandenburgische Städtebahn Mitglied der „Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen“ in Berlin.



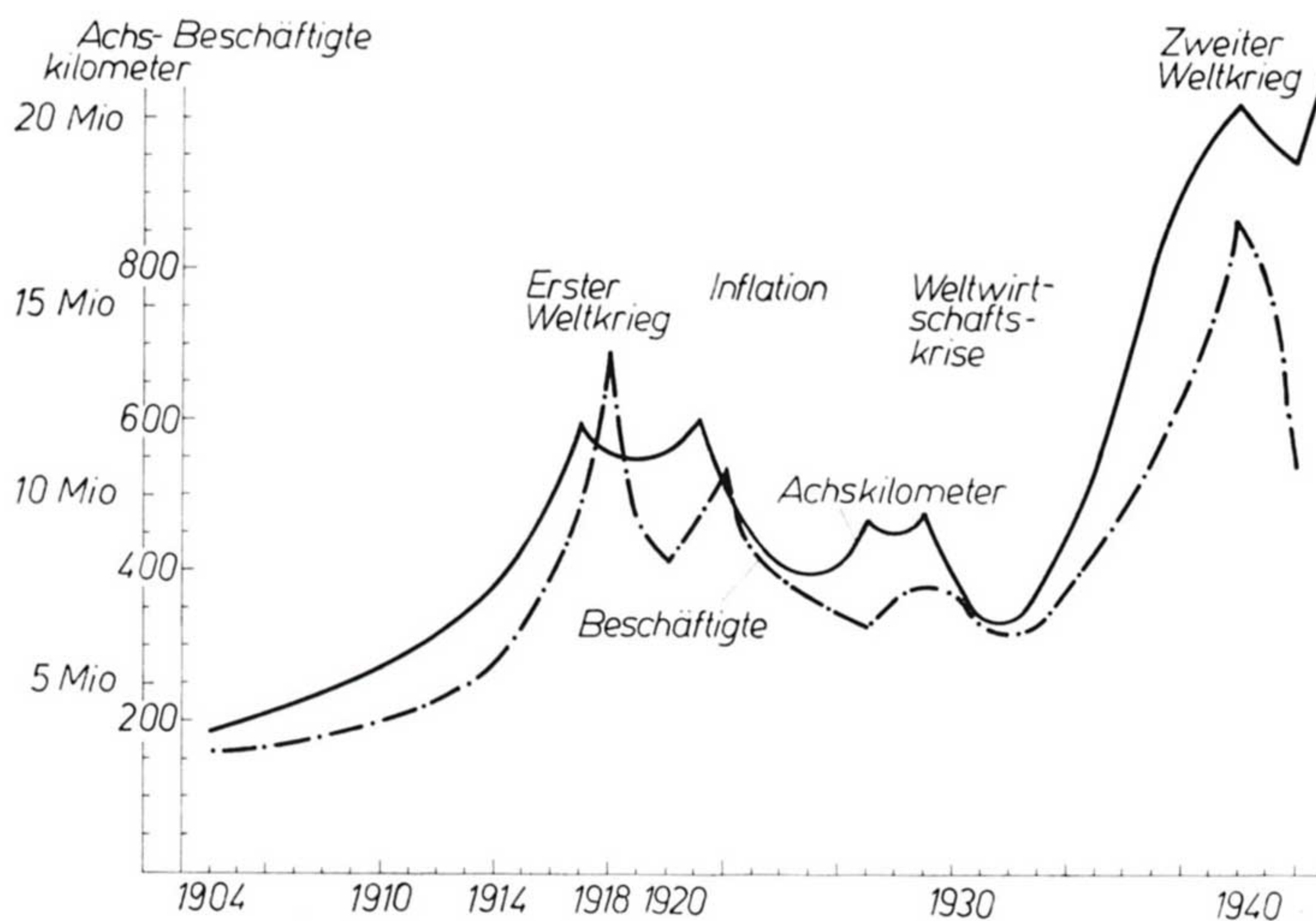


Bild 2.9  
Ein Stahlzug verläßt  
Brandenburg-Altstadt,  
1980.  
Foto: Schau

Bild 2.8  
Entwicklung der Arbeitskräfte-  
zahlen und Beförderungs-  
leistungen.  
Zeichnung: Menzel

Mit dem 1. Januar 1937 führte auch die **Städte-**bahn die vom „Sondertreuhänder für den öffentlichen Dienst“ im Jahre 1934 erlassene „Kleinbahn-Tarifordnung für das Deutsche Reich“ ein. Sie hatte die Aufgabe, „das gegenseitige Dienst- und Treueverhältnis zwischen Betriebsführer und Gefolgschaft“ zu regeln. Einerseits war sie stark ideologisiert – brachte aber andererseits der „Gefolgschaft“ einige neue Rechte und Verbesserungen.

Die Lohnzahlung erfolgte weiter nach Lohngruppen, Ortsklassen und Altersstufen sowie nach der Dienstzeit, dem Familienstand und eventuellen Besonderheiten. Es gab die Lohngruppen A für Handwerker, B für angelernte Lohnempfänger und C für ungelernte Lohnempfänger. Arbeiter erhielten mit 18 Jahren 60 % des Lohnes, den sie mit 24 Jahren erhalten hätten. Ungelernte „weibliche Gefolgschaftsmitglieder“ erhielten 75 % des Lohnes gleichaltriger Männer der Lohngruppe C. Der Grundurlaub betrug für Beschäftigte zwischen 17 und 21 Jahren 12 Arbeitstage, zwischen 22 und 39 Jahren 6 Arbeitstage und ab dem 40. Lebensjahr 14 Arbeitstage. Für ununterbrochene Dienstzeit als Eisenbahner gab es Zusatzurlaub. Bei Wohnungswechsel, Eheschließung, Niederkunft der Ehefrau und weiteren Anlässen wurden einzelne Urlaubstage zusätzlich gewährt.

Dienstuniform und Arbeitsschutzkleidung gab es unentgeltlich. Die Uniformen der Stadtebahner waren in ihrem Schnitt ähnlich denen der Deutschen Reichsbahn aus jener Zeit, farblich aber da-

von abweichend. Getragen wurden schwarze Hosen und hellblaue Jacken. Die Knöpfe und Dienst-rangabzeichen waren in Silber statt in Gold gehalten. Eine exakte Trennung zwischen Dienst-rang und Dienststellung wie bei der Staatsbahn gab es bei den Landesbahnen nicht. Vielmehr hatte man zehn Gruppen von Dienstbezeichnungen für die Bahnangestellten:

1. Eisenbahnobermann
2. Eisenbahnobmann
3. Eisenbahnoberinspektor (technisch und nicht-technisch)
4. Eisenbahninspektor (technisch und nichttechnisch), Oberbahnhofsvorsteher, Ingenieur
5. Oberbahnmeister, Werkstättenvorsteher, Eisenbahnobersekretär
6. Werkmeister, Oberlokomotivführer, Leiter von Werkstätten
7. Bahnhofsvorsteher, Bahnmeister, Eisenbahnsekretär (technisch und nichttechnisch), Zugrevisor, Lokomotivführer, Maschinenmeister, Kanzleivorsteher
8. Eisenbahnassistent, Stellwerksmeister, Zugführer, Reservelokomotivführer, Triebwagenführer, Werkführer, Wagenmeister, Rangiermeister, Lademeister, Rottenmeister (Bahnauf-seher), Kanzleiassistent
9. Eisenbahnbetriebsassistent,                   Oberschaffner,









Bild 2.10 Dienstwohngebäude für mittlere Beamte.  
Zeichnung: Hochbaumeisterei Stendal





Bild 2.11 Neubau des „Gefolgschaftshauses“ im Bw-Gelände Brandenburg-Altstadt, 1937.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg

Wagenaufseher, Rangieraufseher, Rottenaufseher, Botenmeister, Lokomotivheizer

10. Weichenwärter, Schaffner, Ladeschaffner, Maschinist, Rottenführer, Bahnwärter, Schrankenwärter, Kran- und Brückenwärter, Bahngehilfe. Freifahrten gewährte die Brandenburgische Städtebahn ihren Mitarbeitern ebenfalls, anfangs aber nur auf ihrer Bahn. Mit der Übernahme der Betriebsführung durch das Landesverkehrsamt 1920 wurde der Freifahrtbereich auf alle dieser Behörde unterstellten Bahnen erweitert. Die Freifahrtvorschrift (Freivo) der Landesverkehrsdirektion Brandenburg, gültig ab 15. März 1930, differenzierte nach dem Dienstverhältnis der Beschäftigten:

Angestellte erhielten freie Fahrt für

- Dienstreisen
- die Fahrt zwischen Wohn- und Dienstort
- Fahrten zum Gottesdienst, sofern es das Bekenntnis des Eisenbahners am Wohnort nicht gab

- den Lebensmitteleinkauf, wenn im Wohnort keine Möglichkeit dazu bestand
  - notwendige Reisen in Krankheitsfällen
  - private Reisen (24 Fahrten pro Jahr).
- Lohnempfänger hatten praktisch die gleichen Freifahrt-Rechte, nur daß für private Zwecke erst nach einem Jahr Dienstzeit 12 Fahrten und nach dreijähriger Betriebszugehörigkeit dann ebenfalls 24 Fahrten pro Jahr gewährt wurden. Bis 1933 konnten die Lohnempfänger auch zu den Sitzungen und Veranstaltungen der Gewerkschaften freifahren.
- Den Familienangehörigen wurden ähnlich gear- tete Freifahrten wie den Beschäftigten selbst ge- währt, außerdem für Unterricht und Berufsausbil- dung der zur Familie gehörigen Kinder. Rentner



der Landesbahnen bekamen vier Freifahrten im Jahr, „Höher besoldete“ Angestellte durften die 2. Klasse benutzen. Außer bei den Fahrten zum Gottesdienst, in Krankheitsfällen und ähnlichem waren auch damals 30 kg Freigepäck üblich. Einige Freifahrvereinbarungen gab es auch mit anderen Bahnverwaltungen.

Anläßlich des 25jährigen Bestehens der Brandenburgischen Städtebahn 1929 erhielten die schon länger im Dienst befindlichen Städtebahner Prämien:

50 RM für 10 bis 20 Dienstjahre,  
100 RM für 20 bis 25 Dienstjahre,  
200 RM für 25 Dienstjahre.

Im Nachhinein wurde von der Direktion beschlossen, Angestellten aus letztgenannter Gruppe zusätzlich 100 RM zu zahlen, Handwerker erhielten nur 50 RM mehr.

Ab 1935 gibt es in den Geschäftsberichten der Ak-

tiengesellschaft Hinweise auf die Errichtung von Aufenthalts-, Pausen-, Umkleide- und Waschräumen für die „Gefolgschaft“ im Bahnhof Brandenburg-Altstadt. Zuvor hatte es solche nur in beschränktem Umfang gegeben.

1937 und 1938 wurden auch auf anderen Bahnhöfen Aufenthaltsräume fertiggestellt. Ebenfalls 1937 wurde die Brandenburgische Städtebahn-AG Mitglied des Beamten-Wohnungsvereins Brandenburg und gewährte dieser Gesellschaft mehrmals zinslose Darlehen. Damit war die Bedingung verknüpft, Wohnungen zu verbilligten Mietpreisen zur Verfügung zu stellen.

In Belzig und Rathenow ging man ähnliche Beziehungen mit Wohnungsvereinen ein, so daß es auch hier zu mietermäßigten Dienstwohnungen für Beamte kam. Bis 1941 sprechen die Geschäftsberichte daneben von weiteren, nicht näher erläuterten „Sozialmaßnahmen“, auch für Arbeiter und deren Familien.



### 3. Geschäft, Betrieb und Verkehr

#### 3.1 1901 bis 1914 — von der Gründung der Aktiengesellschaft bis zum Ersten Weltkrieg

Nachdem nun auch kleinere Städte in den ländlichen Gebieten — wie Niemeck, Pritzerbe oder Rhinow — durch die Städtebahn erschlossen worden waren, erhofften sich beide Seiten einen entsprechenden Gewinn. Doch die Aussichten für die Bahn waren anfangs nur mäßig.

Nach örtlichen Erhebungen von 1901 rechnete man mit einer Roheinnahme von 5 000 Mark pro Kilometer, wobei Mehreinnahmen durch die erwartete Verkehrssteigerung und den Durchgangsverkehr noch nicht berücksichtigt waren. Die voraussichtlichen Betriebsausgaben einschließlich der erforderlichen Rücklagen waren mit 3 000 Mark pro

Kilometer veranschlagt. Der Überschuß von 2 000 Mark pro Kilometer, also insgesamt rund 254 000 Mark im Jahr, hätte für die Inhaber der zurückgestellten Stammaktien B nicht ausgereicht — die versprochenen Dividenden von 3,5 % wären nicht ausgezahlt worden. Doch da die Aktionäre keine Privatpersonen, sondern öffentliche Institutionen waren, trafen diese Nachteile allenfalls den Steuerzahler.

Die Ausübung der staatlichen Bahnaufsicht oblag zunächst dem Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Halle. Ab 1. August 1904 übernahm diese der Präsident der Magdeburger Direktion entsprechend einer Berufung des damaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten. Der Eisenbahnbetrieb war mit dem jeder staatlichen Nebenbahn vergleichbar.

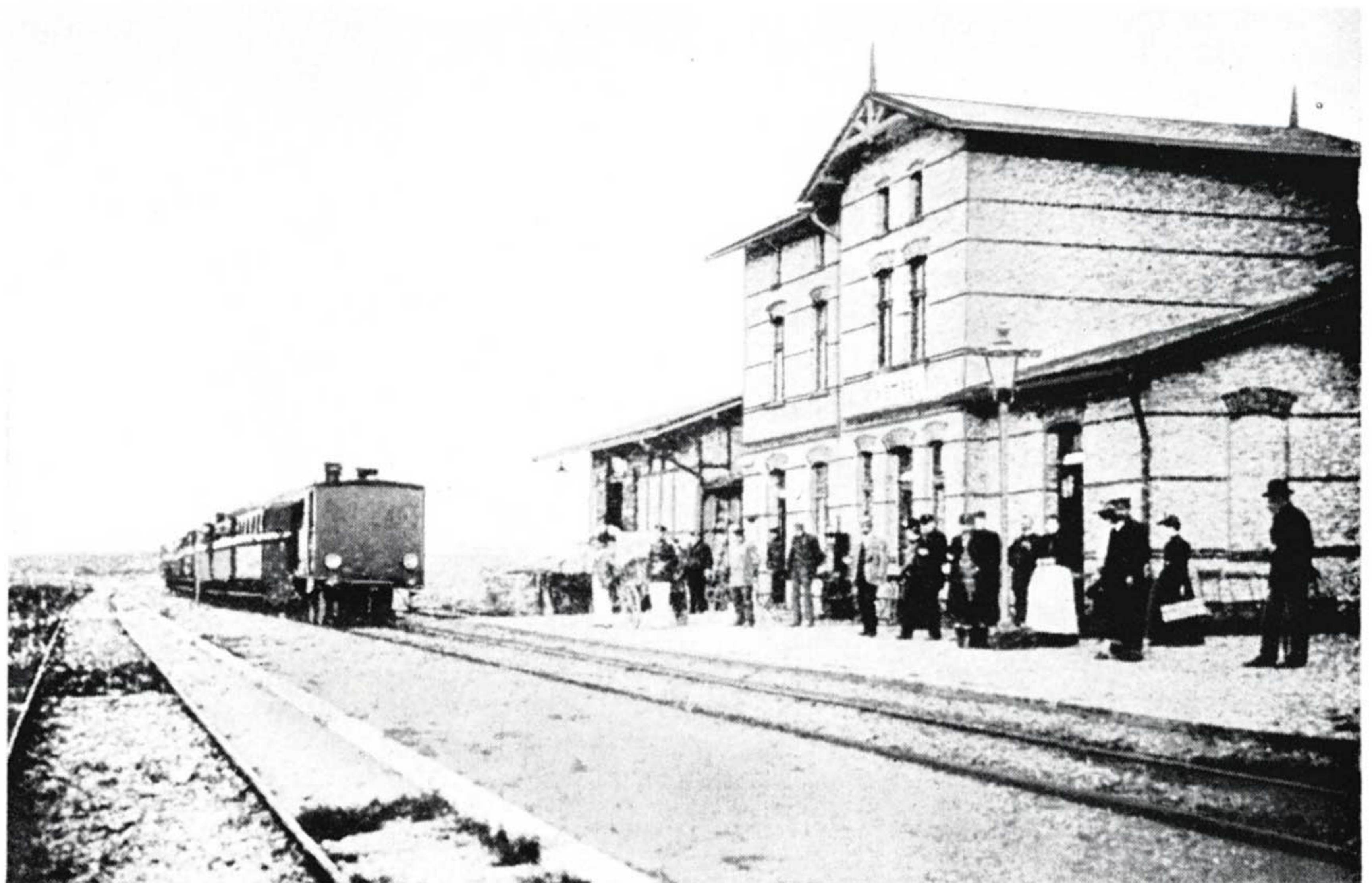


Bild 3.1  
Ein gemischter Zug  
fährt in Niemeck ein,  
1905.  
Foto: Sammlung Jaekel



## Geschäft, Betrieb und Verkehr

Tabelle 3.1 Fahrplan der Brandenburgischen Städtebahn, gültig ab 25. März 1904

1	3	5		Zug-Nr.		2	4	6	
6.40	10.20	18.36	ab	Treuenbr.	an	9.34	16.54	21.39	
6.58	10.36	18.52	↓	Hasel-Nied.	↑	9.18	16.38	21.23	
7.09	10.49	19.05		Niemegk		9.05	16.26	21.10	
7.19	10.59	19.15	↓	Dahnsdorf	↑	8.55	16.15	21.00	
7.34	11.14	19.30	an	Belzig	ab	8.40	16.00	20.45	
7	9	11		Zug-Nr.		8	10	12	
7.53	12.05	20.40	ab	Belzig	an	7.52	15.30	19.41	
8.11	12.23	20.58	↓	Fredersdorf	↑	7.33	15.11	19.22	
8.18	12.30			Lütte		7.25		19.14	
8.28	12.40	21.12		Dippm.-Ragösen		7.15	14.50	19.04	
8.44	12.56	21.28		Golzow		7.03	14.44	18.52	
8.59	13.11	21.43		Krahne		6.44	14.25	18.33	
9.06	13.18	21.50		Reckahn		6.37	14.18	18.26	
9.15	13.27	21.59	↓	Göttin	↑	6.28	14.09	18.17	
9.27	13.39	22.11	an	Brdbg.-Neustadt	ab	6.16	13.57	18.05	
13	15	17	19	Zug-Nr.		14	16	18	20
7.28	10.08	14.20	20.45	ab	Brdbg.-Neustadt	an	6.54	11.28	17.49
7.44	10.24	14.36	21.01	↓	Brdbg.-Altstadt	↑	6.41	11.15	17.36
7.52	10.32	14.44	21.09		Görden		6.31	11.05	17.28
8.12	10.52	15.04	21.29		Fohrde		6.14	10.48	17.11
8.18	10.58	15.10	21.35		Pritzerbe		6.04	10.38	17.03
8.34	11.14	15.26	21.51		Döberitz		5.48	10.22	16.47
8.42	11.22	15.34	21.59		Premnitz		5.40	10.14	16.39
8.50	11.30	15.42	22.07	↓	Mögelin	↑	5.32	10.08	16.31
9.02	11.42	15.54	22.19	an	Rathenow	ab	5.19	9.53	16.18
21	23	25		Zug-Nr.		22	24	26	
5.25	9.35	16.39	ab	Rathenow	an	9.34	15.53	20.16	
5.47	9.57	17.01	↓	Hohennauen	↑	9.13	15.32	19.55	
5.57	10.07	17.11		Spatz		9.03	15.22	19.45	
6.17	10.24	17.31		Rhinow		8.48	15.07	19.30	
6.28	10.35	17.42		Friedrichsd.		8.35	14.51	19.17	
6.39	10.46	17.53		Sieversdorf		8.24	14.40	19.06	
6.45		17.59	↓	Hohenofen	↑	8.18	14.34		
6.57	11.01	18.11	an	Neustadt (Dosse)	ab	8.05	14.21	18.50	

Fahrplan des Eröffnungssonderzuges vom 25. März 1904:

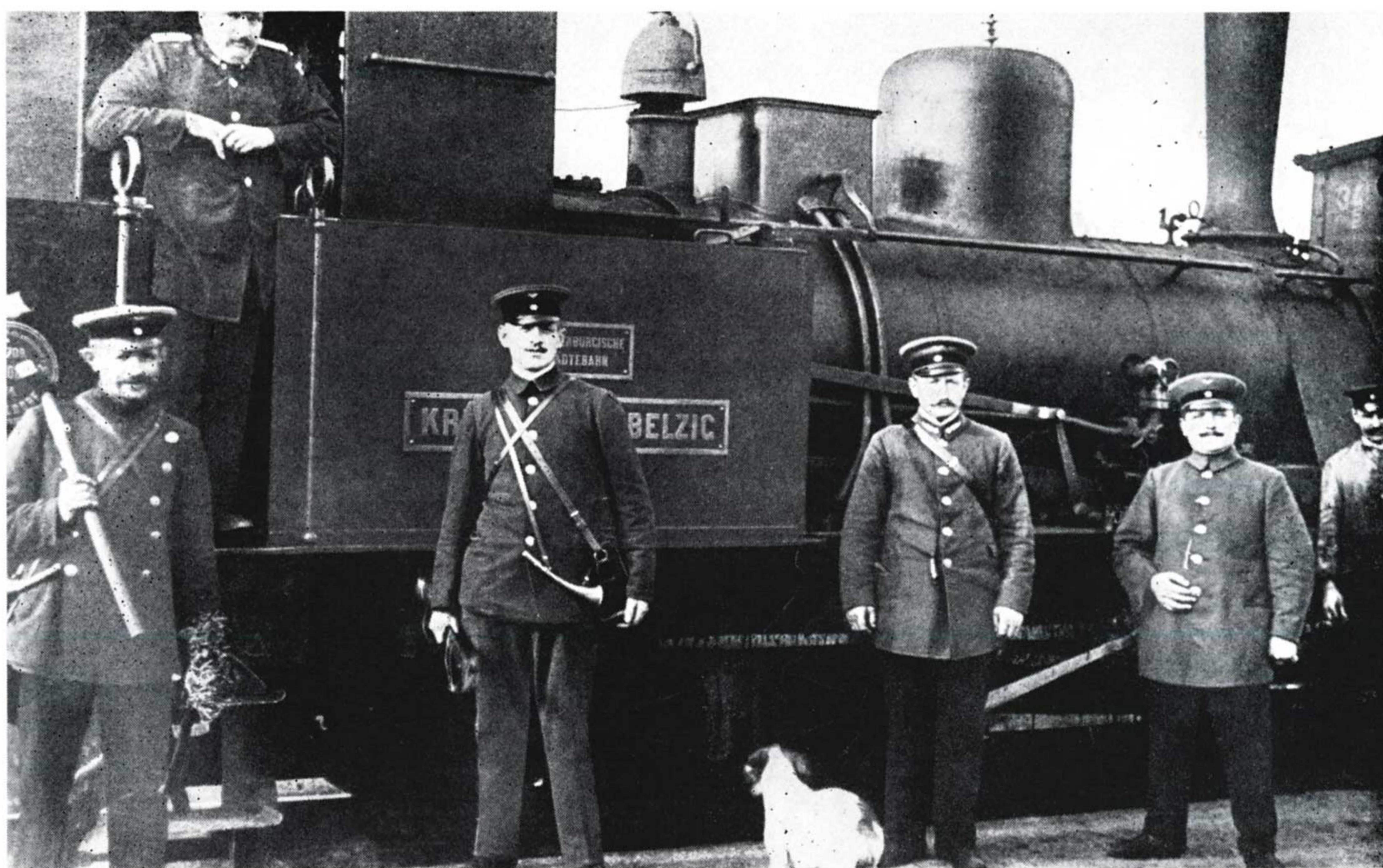
Treuenbrietzen	ab	10.20	Pritzerbe	ab	14.10
Niemegk		10.49	Rathenow	an	14.44
Belzig		11.20	Rathenow	ab	15.00
Golzow		12.11	Brandenburg Altst.	an	16.30
Brandenburg-Neust.		13.10			

Von der Betriebseröffnung am 25. März 1904 an verkehrten auf den Teilstrecken Treuenbrietzen—Belzig, Belzig—Brandenburg-Neustadt und Rathenow—Neustadt (Dosse) je drei und auf der Teilstrecke Brandenburg-Neustadt—Rathenow vier „gemischte Züge“ täglich in beiden Richtungen. Mit „gemischten Zügen“ waren Personenzüge mit Güterbeförderung gemeint. Falls nötig,

wurden auf jedem Bahnhof Wagen aufgenommen oder abgesetzt und Privatanschlußgleise bedient. Daher waren die Fahrzeiten für die Züge relativ lang, obwohl die Streckenhöchstgeschwindigkeit immerhin 30 km/h betrug.

Den ersten Fahrplan der Brandenburgischen Städtebahn zeigt Tabelle 3.1. Für den Fall, daß die gemischten Züge den Güterverkehr, insbeson-





dere den Durchgangsgüterverkehr, einmal nicht bewältigen konnten, war der Einsatz von Sondergüterzügen vorgesehen. Diese sollten ebenfalls Privatanschlußgleise bedienen.

Die Beförderungstarife der Brandenburgischen Städtebahn waren denen der Preußischen Staatsbahn ähnlich. Als Höchstsätze waren bei der Gründung der Aktiengesellschaft 125 % der preußischen Tarife vorgesehen. 1904 führte man sie im Personenverkehr dann mit 20 % Aufschlag gegenüber der Staatsbahn ein. Die Aufrundung auf volle 5 bzw. 10 Pfennig nach oben war damals schon üblich. Für die Fahrten innerhalb der Städtebahn wurden einfache sowie Rückfahrkarten II. und III. Klasse ausgegeben. Letztere hatten in der Regel eine Gültigkeit von fünf Tagen – über Ostern, Pfingsten und Weihnachten wurde sie verlängert.

Ferner verkaufte man auf den Bahnhöfen Brandenburg-Neustadt und Brandenburg-Altstadt auch „Sonntagsfahrkarten“ für den Ausflugsverkehr nach Görden. „Marktfahrkarten“ von den Unterwegsbahnhöfen aus gab es nach Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt, Brandenburg-Altstadt, Rathenow und Neustadt, außerdem Militär-

Bild 3.2 Dienstuniformen der Brandenburgischen Städtebahn vor der Lokomotive KREIS ZAUCH-BELZIG, um 1920. Foto: Sammlung Große

fahrkarten, Monatskarten, Zeitkarten für Schüler, Arbeiterwochenkarten und Arbeiterrückfahrkarten sowie Fahrkarten für Hunde. Die Marktfahrkarten entsprachen der IV. Klasse der Preußischen Staatsbahn. Ebenfalls deren Tarifen entsprechend erfolgte die Beförderung von Tieren.

Durch entsprechende Abkommen war geregelt, daß Fahrkarten und Gepäckscheine auch nach den nächstgelegenen und bedeutenden Bahnhöfen der Staatsbahn ausgegeben werden konnten. Die Fahrpreise wurden durch einen Vergleich der beiden Tarife berechnet.

Die Tarifbildung im Güterverkehr erfolgte ebenfalls im wesentlichen wie bei der Preußischen Staatsbahn „auf Grund der abgerundeten wirklichen Entfernungen und der reinen preußischen Staatsbahntaxen für die regulären Tarifklassen sowie für die Ausnahmetarife I bis V“ /18/. Dazu kamen noch besondere Frachtzuschläge für die auf der Privatbahn etwas höheren Betriebskosten,



sofern die Güter nicht auf den Übergangsbahnhöfen Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt, Rathenow oder Neustadt (Dosse) verfrachtet wurden. Die Tarifgestaltung entsprach dem wirtschaftlichen Charakter der durchfahrenen Landstriche durch die Aufstellung von Ausnahmetarifen.

Auf Grund ihrer Lage, Bedeutung und Betriebsführung konnte die Brandenburgische Städtebahn von Anfang an in den direkten Verkehr mit der Preußischen Staatsbahn, den anschließenden Privatbahnen, der Sächsischen, Mecklenburgischen und Oldenburgischen Staatsbahn und in den Böhmisches Kohleverkehr einbezogen werden. Es war möglich, Wagenladungen von der Brandenburgischen Städtebahn nach den genannten

Bahnen und umgekehrt aufzugeben bzw. zu empfangen. Die technische Ausstattung der Städtebahn und die Frachtberechnungsverfahren ließen dies zu, ihre Güterwagen waren als Privatwagen in den Park der Staatsbahn eingestellt. Dazu hatte man die neue Eisenbahn nach ihrer Betriebseröffnung in folgende Tarifverbände aufgenommen:

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband  
Nordseeverband  
Niederdeutscher Verband  
Rheinisch-Niederdeutscher Verband  
Norddeutsch-Sächsischer Verband  
Magdeburg-Halle-Bayerischer Verband  
Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verband  
Oberschlesischer Kohlenverkehr  
Waldenburg-Neuroder Kohlenverkehr  
Rheinisch-Niederdeutscher Kohlenverkehr  
Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Bild 3.3 Bei Belzig 1980.

Foto: Schau



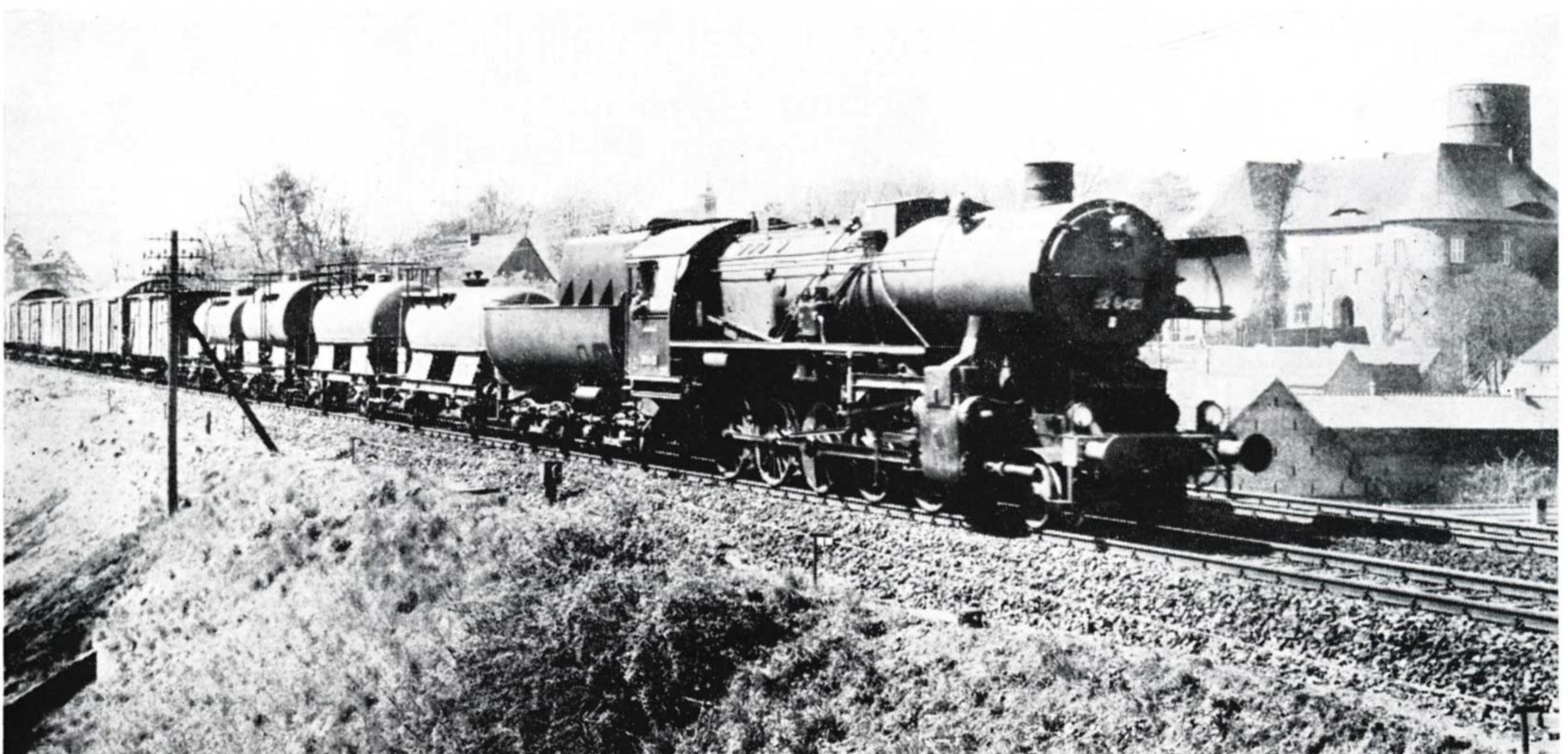


Treuenbrietzen – Brandenburg (Havel) – Neustadt (Dosse) u. zurück (23).													
4-42	...	6-33	10-23	1-50	8-12	ab	Treuenbrietzen 42 an	9-34	12-42	4-58	...	9-32	...
5-22	...	7-01	10-52	2-25	6-45	12	Niemegk . . . . .	9-05	12-13	4-31	...	9-10	...
5-24	...	7-24	11-17	2-50	7-10	22	an Belzig es . . . . .	ab 8-35	11-44	4-07	...	8-45	...
6-17	...	7-57	11-50	4-00	8-44	ab		an 7-42	11-26	3-02	...	7-31	10-18
6-47	...	8-27	12-16	4-34	9-18	35	Dippmannsd.-Rag. x	7-09	10-53	2-29	...	6-58	9-40
6-58	...	8-38	12-25	4-46	9-32	40	Golzow (Kr. Zauch-B.)	6-57	10-41	2-17	...	6-46	9-28
7-19	...	8-59	12-42	5-07	9-54	48	Reckahn x . . . . .	6-30	10-20	1-58	...	6-25	9-00
7-39	...	9-19	12-57	5-27	10-15	57	an Brandenburg ab	6-10	10-00	1-40	...	6-05	8-10
8-30	...	10-00	2-20	8-40	...	ab	(Hav.) Neust. 217 an	7-52	11-53	...	5-45	9-52	...
8-42	...	10-20	2-32	8-52	...	61	Brandenbg. Altst. .	7-39	11-40	...	5-32	9-51	...
7-05	...	10-52	2-56	9-15	...	70	Fohrde . . . . .	7-15	11-13	...	5-08	9-29	...
7-16	...	11-07	3-02	9-21	...	72	Pritzerbe . . . . .	7-10	11-09	...	5-03	9-24	...
7-32	...	11-23	3-18	9-32	...	79	Döberitz x . . . . .	6-44	10-52	...	4-47	9-12	...
8-00	...	11-51	3-45	10-06	...	90	an Rathenow 57.57a ab	6-15	10-23	...	4-18	8-50	...
8-20	...	12-37	4-23	8-20	...	ab	218 an	9-00	12-33	5-53	8-19	11-22	...
8-42	...	12-58	4-45	8-47	100	Hohennauen x . . . . .	...	8-44	12-17	5-32	7-58	11-11	...
8-12	...	1-25	5-20	9-08	110	Rhinow . . . . .	...	8-26	11-54	5-09	7-33	10-51	...
8-23	...	1-36	5-31	9-22	115	Friedrichsd. (Kr. Bupp.) x	...	8-13	11-40	4-20	7-22	10-40	...
8-34	...	1-47	5-42	9-35	119	Y Sieversdorf x . . . . .	...	8-05	11-31	4-10	7-22	10-52	...
8-52	...	2-04	6-02	9-48	126	an Neustadt (Dosse) : 13a ab	...	8-75	11-15	3-53	6-50	10-10	...

Sügo halten ausserdem nach Bedarf in 7 Haseloff-Niederwerbig, 15 Dahnadorf, 29 Frederadorf, 32 Lütke, 46 Krahne, 52 Götting, 63 Görden, 66 Bohnenland, 82 Premnitz, 85 Mögeln, 104 Spaatz, 120 Hohenfelde.

Bild 3.4 Aus dem Winterfahrplan 1910/1911.  
Foto: Sammlung Menzel

Bild 3.5 Schon vor dem Ersten Weltkrieg ins Auge  
gefaßt — Güterzüge Roßlau—Belzig—Brandenburg. Hier  
ein Güterzug bei Belzig, 1967. Foto: Müller





In den folgenden Jahren wurde die Brandenburgische Städtebahn außerdem in den direkten Verkehr mit der Bayerischen, Württembergischen, Badischen und Pfälzischen Staatsbahn sowie den Reichseisenbahnen von Elsaß-Lothringen einbezogen. Außerdem gab es Tarifabkommen mit Dänemark, Schweden, Norwegen, beim niederländisch-deutsch-russischen Grenzverkehr und beim Norddeutschen Güterverkehr mit dem damaligen Galizien und der Bukowina.

Als einzige Privatbahn der Provinz durfte die Städtebahn auch Durchgangsgüterwagen für die Staatsbahn befördern. Entsprechend eines Erlasses des Ministers der öffentlichen Arbeiten von 1904 wurde ihr zunächst der Durchgangsverkehr für die Staatsbahngruppe II im Verkehr mit Sachsen und Mecklenburg zugestanden. Das bedeutete, daß die entsprechenden Wagen über die Städtebahn zu leiten waren, wenn ihre ausschließliche Beförderung auf der Staatsbahn eine Verlängerung der Fahrstrecke von 20 % und mehr zur Folge gehabt hätte. Der Wagenübergang von und zur Städtebahn erfolgte auf den fünf sogenannten Übergangsstationen.

Mit der Preußischen Staatsbahn wurden dazu die entsprechenden Einführungsverträge abgeschlossen. Die Bedingungen für den Übergang der Güterwagen von einer Bahnverwaltung auf die andere waren damals in Vereinswagenabkommen fixiert, denen die meisten Länderbahnen und viele Privatbahnen Deutschlands angehörten. Für die Brandenburgische Städtebahn erwies es sich nun als günstig, daß sie vollständig von den Strecken der Königlich-preußischen Eisenbahnverwaltung umgeben war. Alle an die Staatsbahn zurückgegebenen Wagen kamen bereits von dort und entsprachen so zwangsläufig deren Bedingungen.

Verkehr und Geschäft auf der Brandenburgischen Städtebahn begannen vergleichsweise bescheiden. Im ersten Geschäftsjahr, das vom 25. März 1904 bis 31. März 1905 dauerte, wurden 430 000 Personen und 146 000 Tonnen Güter befördert. Den Gesamteinnahmen von 475 000 Mark standen Ausgaben von 372 000 Mark gegenüber. So kam es zur Dividendenzahlung von lediglich 0,75 % an die Inhaber der Stammaktien A, die B-Aktieninhaber gingen leer aus.

Seitens der Brandenburgischen Städtebahn war man um ein gutes Verhältnis zu den Kunden bemüht und versuchte es mit Aufklärungsarbeit bei den Städten, Kreisen und privaten Unternehmern über wirtschaftliche und betriebliche Zusammenhänge. Zu kleinen Zugeständnissen und indivi-

duellen Service-Leistungen war man ebenfalls bereit. Beispielsweise wurden ohne die Forderung nach Standgeld längere Be- und Entladefristen eingeräumt, als bei der Staatsbahn üblich. Dies war nicht ganz legal, aber möglich, da die preußischen „Wagenbüros“ über die auf der Städtebahn stehenden Wagen keine Verfügungsgewalt hatten. Deshalb stellte man auf den Übergangsbahnhöfen nach Möglichkeit nur eigene Wagen zur Beladung. Die Staatsbahnwagen wurden meist auf Unterwegsbahnhöfen beladen.

Im Herbst 1912 kam es zum ersten Mal zu einer erheblich verstärkten Nutzung der Brandenburgischen Städtebahn für die Abfuhr der Erntegüter. Die mittlerweile fünf verkehrenden gemischten Züge auf dem Abschnitt Rathenow — Neustadt (Dosse) waren ständig ausgelastet, für den örtlichen Güterverkehr mußten Sonderzüge eingesetzt werden.

In dem Bemühen um mehr Durchgangsgüterverkehr konnten in dieser Zeit ebenfalls Erfolge erzielt werden. Zwar wurde ein Antrag von 1911, den Durchgangsverkehr der Gruppe II generell zu erweitern, abgelehnt, aber in Einzelfällen dem später doch stattgegeben. Zum Beispiel wurde ab 1. März 1913 „...der gesamte Verkehr zwischen Neustadt (Dosse) Ort und Übergang einerseits und Stendal Ort und Übergang andererseits, und zwar auch über das Gebiet der früheren Tarifgruppe II hinaus künftig nach Maßgabe der Tarifbildung über die Strecken der Brandenburgischen Städtebahn bedient...“ /49/.

Vorausschauend stellte man damals auch schon den Antrag, nach der Inbetriebnahme der Staatsbahnstrecke Roßlau—Wiesenburg weiteren Durchgangsgüterverkehr übernehmen zu dürfen. Immerhin war hier ein großer Teil des Kohleverkehrs aus dem mitteldeutschen Raum in das Einzugsgebiet der Städtebahn und für einige Ziele auch darüber hinaus zu erwarten.

So konnte die Brandenburgische Städtebahn nach zehnjährigem Betrieb eine Steigerung der gefahrenen Personenkilometer auf 170 % und der Tonnenkilometer im Güterverkehr auf nicht weniger als 400 % verzeichnen. Die Dividendenzahlungen stiegen jedoch wesentlich langsamer, weil der Betrieb noch nicht effektiv genug arbeitete.

### 3.2 1914 bis 1918 — der Erste Weltkrieg

In die am 2. August 1914 beginnende Mobilmachung wurde die Brandenburgische Städtebahn





Bild 3.6  
Die Fußgängerbrücke  
unterquerend verläßt  
der Zug den Bahnhof  
Rathenow in Richtung  
Brandenburg, 1978.  
Foto: Böhne



Bild 3.7  
Die Steinstraße in  
Brandenburg um 1910.  
Foto:  
Sammlung Menzel



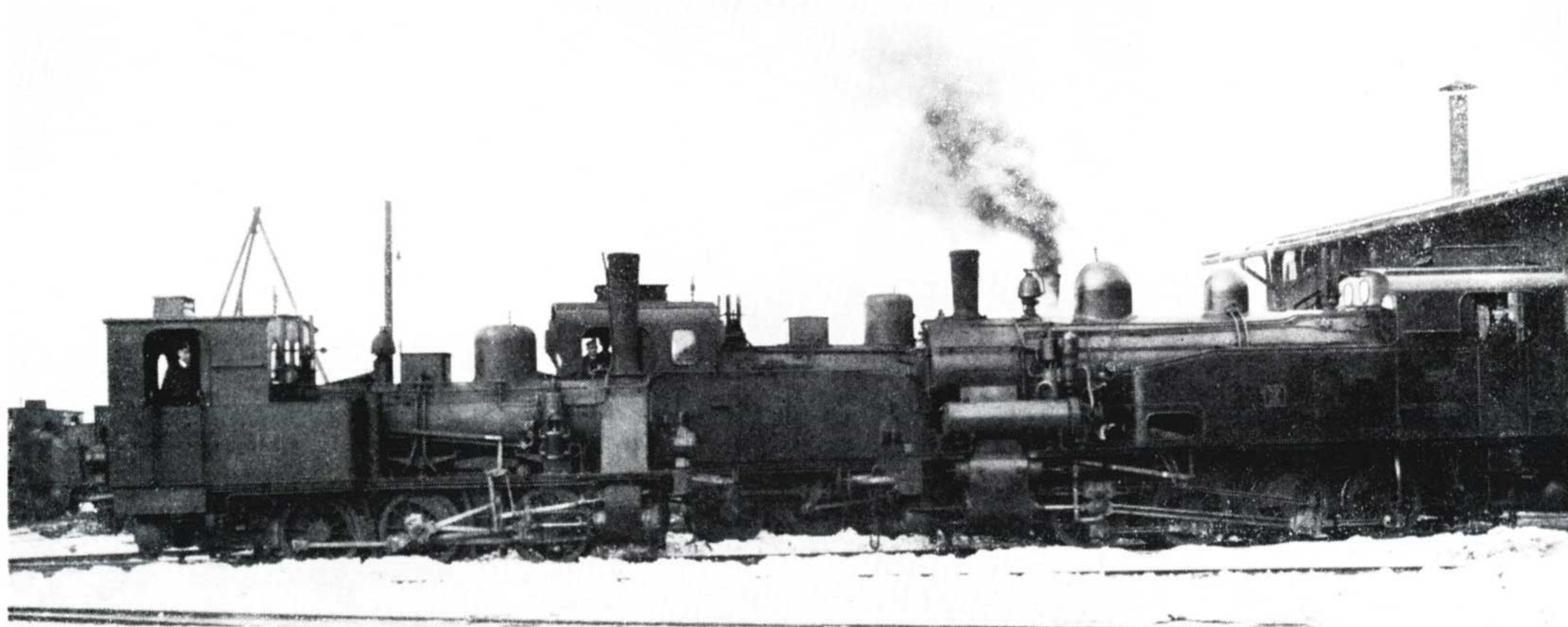


Bild 3.8 Winter im Betriebswerk. Im Ersten Weltkrieg angeschaffte Lokomotiven 1925: Lok nr. 13<sup>l</sup>, 14<sup>l</sup> und 17<sup>l</sup> (v. l. n. r.). Foto: Sammlung Museum Brandenburg

von Anfang an voll einbezogen. Bereits bei den Entwürfen für den Bau waren entsprechende Forderungen militärischer Art erhoben worden. Ein Militärzugverkehr im Abstand von zwei Stunden mußte möglich sein, wofür die nötigen Ausweichstellen auf einigen Unterwegsbahnhöfen zu schaffen waren. So rollten diese Züge vom ersten Tage an ununterbrochen. Den öffentlichen Güterverkehr hatte man kurzerhand eingestellt, zulässig waren nur noch Militärfrachten. Es gab einen Militärlokalfahrplan. Für die schweren Züge mit Soldaten und Kriegsgerät wurden teilweise Lokomotiven der Staatsbahn eingesetzt. Es gab Zeiten, in denen die Gleisanlagen der Brandenburgischen Städtebahn vollständig durch das Militär beansprucht waren.

Nach den ersten Kriegsmonaten kam der öffentliche Güterverkehr im Laufe des Jahres 1915 schließlich langsam wieder in Gang. Allerdings galt weiterhin der Militärfahrplan, so daß die privat beladenen Güterwagen nur sporadisch befördert werden konnten. 1915 begann der Bau der „Köln-Rottweiler Pulverfabriken“ in Premnitz. Jetzt rollten Tag und Nacht die Baustofftransporte. Ein zweites Werk der Rüstungsindustrie, das Munitionswerk der „Griesheim-Elektron AG“ in Gabel, war in jener Zeit ebenfalls fertiggestellt und nahm seine Produktion auf.

Hierfür mußten Rohstoffe angefahren und die Fertigprodukte abgefahren werden. Außerdem erweiterten einige an der Strecke gelegene Betriebe, besonders das Walzwerk in Brandenburg, rüstungsbedingt stark ihre Produktion.

Es wurde nun immer dringlicher, den Güter- und Reiseverkehr zu trennen. Die ständig länger werdenden Rangieraufenthalte auf bestimmten Bahnhöfen kosteten soviel Zeit, daß die Fahrpläne kaum noch einzuhalten waren. Die Folge war teilweise unkontrolliertes Schnellerfahren, was manchmal in gefährliche Raserei ausgeartet sein muß. Deshalb wurde zum Sommerfahrplan ab 1. Mai 1916 die angestrebte Trennung vollzogen, gleichzeitig die Höchstgeschwindigkeit der Personenzüge auf 40 km/h, die der Güterzüge auf 25 km/h begrenzt.

Nun gab es auch wieder einen Fahrplan für den öffentlichen Güterverkehr. Die erwartete Beruhigung des Betriebes trat ein, nur mußten sich die Eisenbahner und das Publikum erst wieder an Pünktlichkeit gewöhnen. Im weiteren Verlauf des Krieges stellten sich Mangelerscheinungen ein. Die Städtebahn war zwar ein „kriegswichtiger Betrieb“, doch allmählich konnten selbst hier die stets neu entstehenden Lücken nicht mehr aufgefüllt werden. Immer mehr fehlte es an Lokomotiven und Wagen, bald kam Personalmangel hinzu und im Winter 1916 fehlte es an Kohle. Um dennoch den ständig steigenden Transportanforderungen gerecht werden zu können, mußte man Leihlokomotiven, Leihwagen und Hilfsarbeiter beschaffen bzw. einstellen.

In einem Bericht über „Kriegserlebnisse an der



Heimatfront“ /39/ sind die Zustände auf der Brandenburgischen Städtebahn während des Ersten Weltkrieges recht anschaulich charakterisiert: „Sanitätskolonnen, Rote-Kreuz-Schwester, Bahnhofskommandanten und verschiedene andere Menschen kamen und redeten, als ob sie schon längst Eisenbahner wären. Nur der Eisenbahner war still. Er hatte anderes zu tun. Daß der Betrieb lief, war sein Werk...“ Dafür wurden die Städtebahner — wenn auch erst relativ spät — als „Schwerstarbeiter“ eingestuft, und die kaiserliche Regierung ließ Kriegsverdienstkreuze verleihen.

Neben der allgemeinen Verknappung begann während des Krieges die Geldentwertung. Die wenigen verkehrenden Züge waren bei Kriegsende derart überlastet, daß auf Tritten, Puffern und in Bremserhäusern, zeitweise sogar auf den Dächern mitgefahren wurde. Letzteres wurde bald gewaltsam unterbunden. Am schlimmsten betroffen waren natürlich die Arbeiterzüge zu den großen Rüstungswerken. Zudem fuhren sie in der Regel ungeheizt und ohne Beleuchtung, weil Brennstoffmangel herrschte und die von überall geborgten Wagen in ihrer Ausrüstung nur selten zusammenpaßten.

Der letzte Militärzug, der die Städtebahn passierte, verkehrte dann am 11. Februar 1919 und hieß „Möwe“. Mit ihm wurden Generalfeldmarschall von Hindenburg und sein Stab, also die „oberste

Heeresleitung“, von Cassel nach Kolberg (heute Kołobrzeg/VR Polen) umquartiert. Man spannte die Lokomotiven HINDENBURG und LUDENDORFF davor und fuhr um 22.00 Uhr ab Belzig über Brandenburg-Neustadt und Rathenow nach Neustadt, wo der Zug 1.55 Uhr eintraf. Danach war auch für die Brandenburgische Städtebahn der Krieg endgültig zu Ende.

### 3.3 1919 bis 1923 — Nachkriegszeit und Inflation

Die Nachkriegszeit begann mit sehr langsamen und sehr mühevollen Aufbauarbeiten. Der Fahrplan mußte gegenüber den Vorkriegsjahren sehr eingeschränkt werden — trotzdem konnte er nicht ständig aufrecht erhalten werden.

Gegen Ende des Jahres 1919, mit dem beginnenden Winter, kam es nun zu einer starken Verknappung von Kohle. Auf Weisung des Staates mußte der Personenverkehr auf den notwendigen Berufsverkehr reduziert werden. Das eine über die ganze Strecke verkehrende Güterzugpaar sowie gelegentliche Bedarfzüge beförderten die

Bild 3.9 Abgesehen vom Gepäckwagen könnte dieser Zug schon um 1920 verkehrt sein. Hohenwulsch 1967.  
Foto: Müller

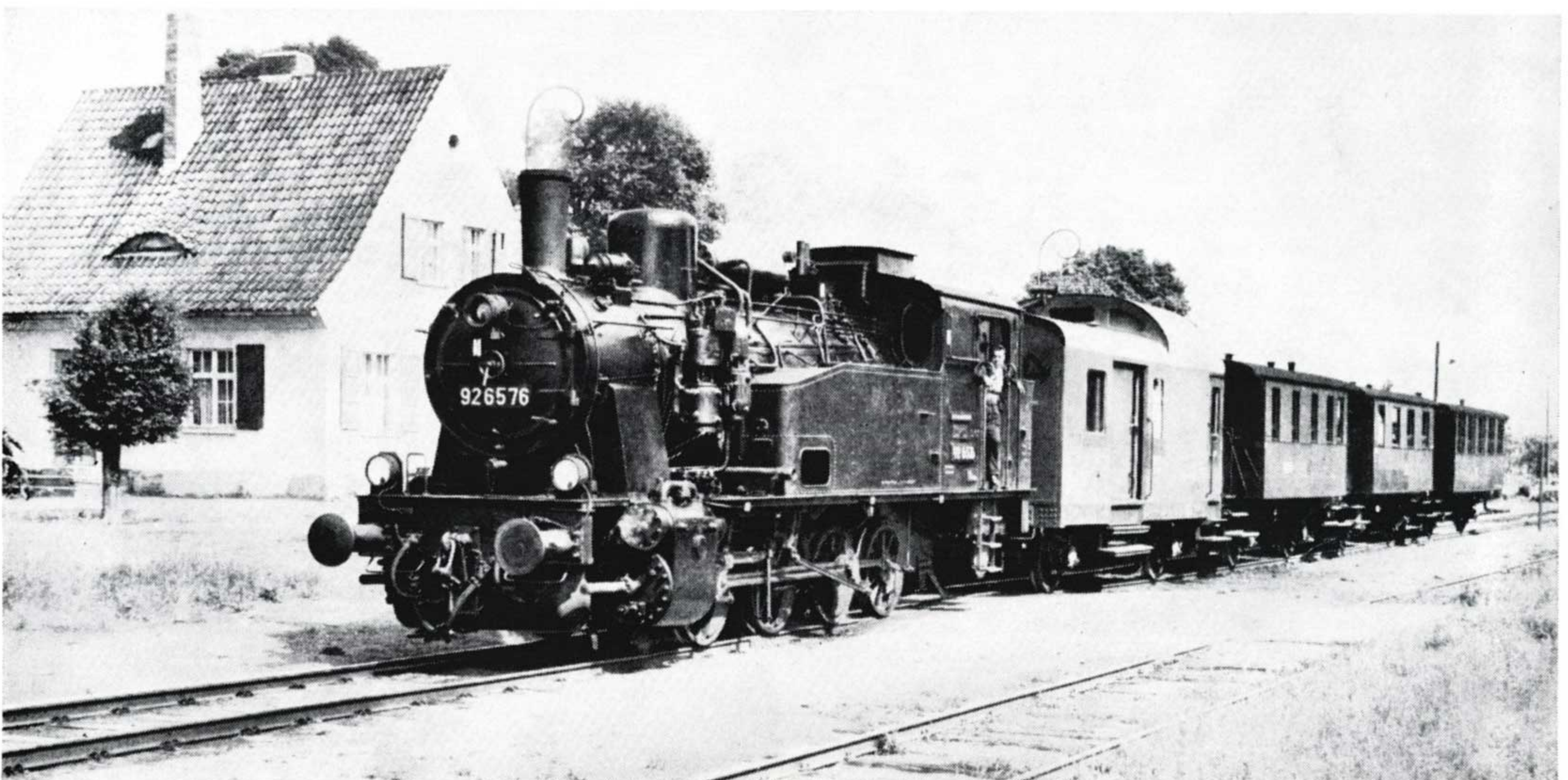






Bild 3.10 Ein Nahgüterzug bei Rhinow 1980. Foto: Bohne

Post und nahmen auch Reisende mit. Doch schon nach zehn Tagen konnte der Fahrplan vom 1. Juni wieder eingeführt werden.

Weil die Preise stiegen, wurden die Tarife, die schon kurz nach dem Kriegsende angehoben worden waren, ab 1. Oktober 1919 nochmals erhöht. Die besonderen Ausnahmetarife im Binnen-Güterverkehr waren schon seit dem 1. September entfallen und denen der Staatsbahn angeglichen. Ab 1. November gab es auch keine besonderen Arbeitermonatskarten und Arbeiterwochenkarten mehr. Sie wurden durch allgemeine Wochenkarten für die dritte Klasse ersetzt. Die erwartete Steigerung der Einnahmen trat ein, doch das eingenommene Geld hatte immer weniger Wert.

Zum 1. Januar 1920 wurden die Binnenverkehrs-Gütertarife der Städtebahn aufgehoben und durch jene der Preußischen Staatsbahn ersetzt. Das neue Jahr hatte gleich mit einem Rückgang des Verkehrs begonnen. Die Ausgaben konnten nicht mehr gedeckt werden und die Brandenburgische Städtebahn kam für das Geschäftsjahr

1919/20 in die roten Zahlen. Doch die Preise stiegen weiter, und dem entsprechend forderten die Gewerkschaften höhere Löhne. So gab es vom 15. bis 20. März 1920 einen allgemeinen Eisenbahnerstreik. Nur Lebensmittel und „eilige Güter“ wurden befördert.

Das Verkehrsaufkommen stieg im Frühjahr wieder an, so daß zwischen Rathenow und Neustadt Sondergüterzüge eingesetzt werden mußten. Generell mehr Züge waren jedoch nicht möglich, weil Brennstoffe weiterhin knapp waren. In dieser Zeit trat auch die Notwendigkeit von Reparaturen und Erneuerungen der im Krieg heruntergewirtschafteten Anlagen und Fahrzeuge besonders hervor. Deshalb entschloß sich die Aktiengesellschaft, für derartige Vorhaben einen Bankkredit in Höhe von 465 000 Mark aufzunehmen. Für einen weiteren Kredit in Höhe von 2 Millionen Mark fand sich niemand, der die Bürgschaft übernommen hätte. So half man sich mit neuerlichen Frachtzuschlägen sowie mit Erhöhungen der Anschluß- und Nebengebühren, auch wenn dies die Geschäftstätigkeit weiter behinderte. Außerdem wurde bekannt, daß die Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnverbindung Roßlau—Wiesenburg für Ende des Jahres



1921 bevorstünde. Ein Antrag zur Übernahme weiteren Durchgangsgüterverkehrs war 1913 schon gestellt worden, doch die Fertigstellung der Strecke hatte sich dann infolge des Krieges verzögert. Planum und Brücken wurden 1917 fertiggestellt, dann aber hatte man das Oberbaumaterial für militärische Zwecke genutzt, so daß es nach Kriegsende als Reparation an die Siegermächte abgeführt werden mußte.

Als die Inbetriebnahme wieder in greifbare Nähe gerückt war, stellte man einen neuen Antrag an die Preußische Staatsbahn. Die Eröffnung der Bahnlinie erfolgte jedoch erst zum 1. Juni 1923. Aber auch ohne die neuen Geschäftsmöglichkeiten kam es am Ende des Geschäftsjahres 1920/21 infolge der Tarifierhöhungen und des trotzdem weiter gestiegenen Verkehrsaufkommens wieder zu einem Gewinnüberschuß. Eine Entspannung trat dadurch nicht ein, da die Prozentsätze wegen der Rücklagen der Geldentwertung hatten erhöht werden müssen.

Die Inflationsrate stieg sprunghaft an — bald brachte jeder Tag einen anderen Kurswert der Mark. Die Fahrkarten trugen nur noch die Kilo-

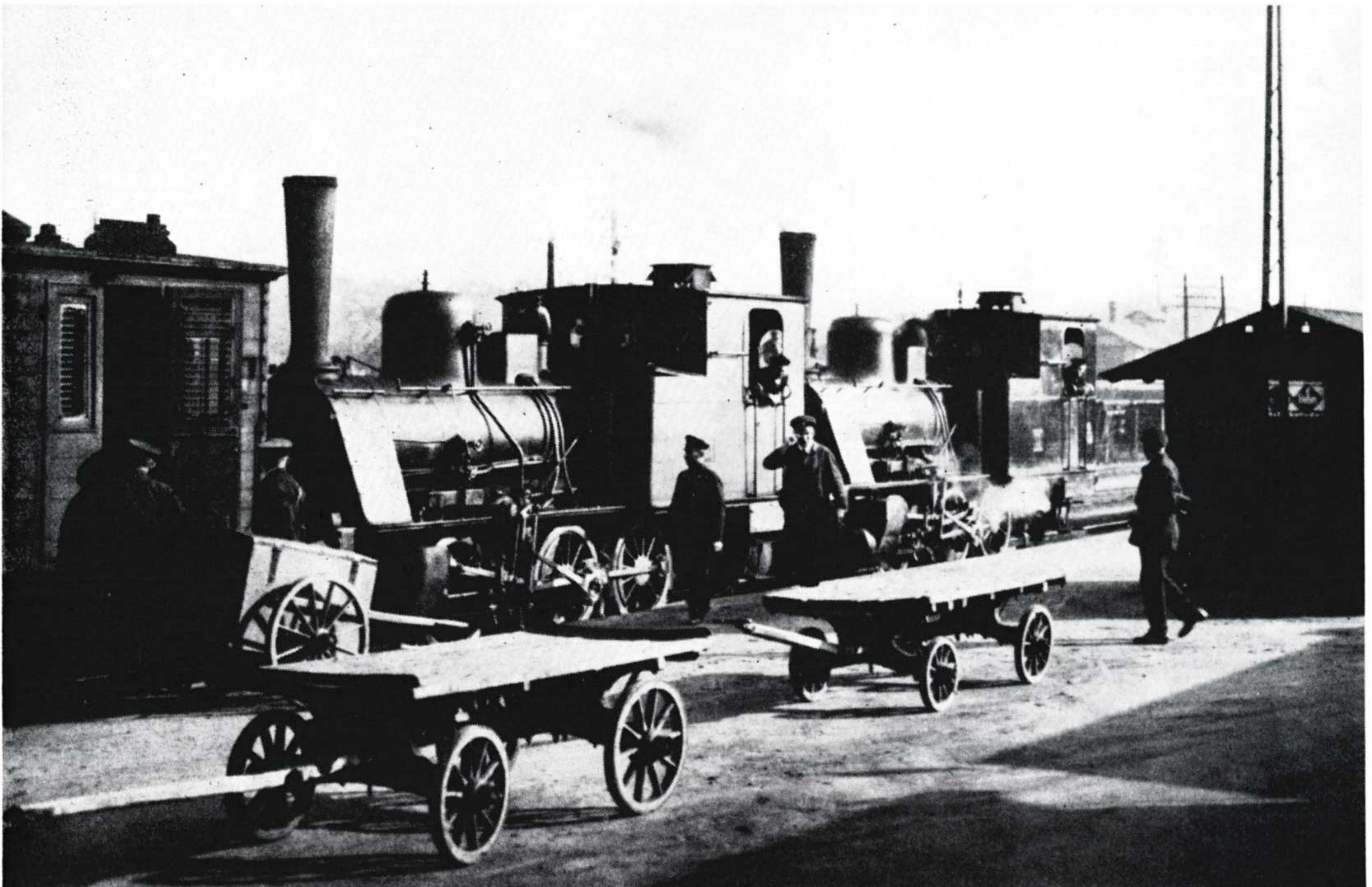
meterangaben, der Fahrpreis wurde nach dem jeweiligen Kurs berechnet und von Hand eingetragen. Da der „bahnamtliche“ Kurs dem täglichen Kurs der Bank oft ein gutes Stück nachhing, konnte man sehr billig fahren.

Anfang 1924 erging an die Eisenbahner der Brandenburgischen Städtebahn ein Schreiben folgenden Inhalts:

„Nachdem die Verhandlungen über den Neuabschluß von Tarifverträgen für die Zeit vom 1. Januar 1924 ab gescheitert sind, sehen wir uns genötigt, Ihnen das Dienstverhältnis zum 31. März 1924 zu kündigen. Durch die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 1923 ist unser Unternehmen in eine nicht vorhersehbare Notlage geraten, zu deren Beseitigung es notwendig ist, die Betriebsführung so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten. Mit Rücksicht hierauf ist es uns nicht möglich, das Vertragsverhältnis mit Ihnen auf der bisherigen

Bild 3.11 Zuglok Nr. 11 und Vorspannlok Nr. 13 vor der Abfahrt in Rathenow in den 20er Jahren.

Foto: Sammlung Weisbrod





Grundlage fortzusetzen, und wir müssen daher von unserem Rechte aus § 12 Ziffer 3 des bisherigen Tarifvertrages A Gebrauch machen. Wir beabsichtigen, sofern weiterhin eine Verwendungsmöglichkeit für Sie vorhanden ist, Sie wieder einzustellen, und wegen Abschluß eines neuen Dienstvertrages vor Ablauf der Kündigungsfrist an Sie heranzutreten“. /68/ Tatsächlich erhielt dann der größte Teil der Eisenbahner einen neuen Dienstvertrag.

## 3.4 1924 bis 1938 — zwischen Krise und Hochkonjunktur

Die wirtschaftliche Belebung hatte im Herbst 1926 ihr erstes Hoch. 1927 war der Höchststand im Güterverkehr von 1917, der damals kriegsbedingt 1 141 000 beförderte Tonnen betrug, wieder erreicht. Aus Sparsamkeitsgründen fuhren allerdings seit der Inflationszeit gemischte Züge wie vor dem Ersten Weltkrieg.

Mit dem Sommerfahrplan vom 15. Mai 1927 wurde der Güterverkehr vom Reiseverkehr derart getrennt, daß die Personenzüge nur noch Durchgangsgüterwagen zwischen den sogenannten Übergangsstationen Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Neustadt, Rathenow und Neustadt (Dosse) mitnahmen. Die Unterwegsbahnhöfe bedienten die erneut eingeführten Nahgüterzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung.

Am 1. August 1927 wurden die Gütertarife denen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft angeglichen. Lediglich die besonderen Frachtzuschläge der Privatbahn blieben, sofern keine Berührung der Übergangsbahnhöfe erfolgte. Im Laufe des Jahres 1928 erfolgten weitere Tarifänderungen:

Ab 1. Januar 1928 gab es für den größten „privaten“ Nutzer der Brandenburgischen Städtebahn, die Mitteldeutschen Stahlwerke, Abteilung Weber, in Brandenburg einen eigenen Tarifbahnhof „Brandenburg Weberwerk“. Das vereinfachte die Abrechnung der Frachten. Mit dem 19. Juli 1928 ermäßigte bzw. erließ man einige Zuschlag-

Tabelle 3.2 Streckenbelegung 1919 und 1927

April/Mai 1919 <sup>1)</sup>		5. bis 15. November 1919 <sup>1)</sup> bis 14. Mai 1927		ab 15. Mai 1927
Strecke Treuenbrietzen—Belzig				
3 P täglich Tr—Big		1 P täglich Tr—Big		3 P täglich Tr—Big
Strecke Belzig—Brandenburg-Neustadt				
3 P täglich Big—Bn		1 P täglich Big—Bn		3 P täglich Big—Bn 1 P ab 3. 10. Dipp-Rag—Bn 1 G werkt. Big—Bn
Strecke Brandenburg-Neustadt—Rathenow				
3 P täglich Bn—Rw 1 P werkt. Gapel—Rw 1 G werkt. Gapel—Rw <sup>2)</sup>		2 P täglich Bn—Rw 1 P werkt. Gapel—Rw 1 G werkt. Gapel—Rw <sup>2)</sup>		3 P täglich Bn—Rw 2 P werktags Ba—Rw 1 GmP werktags Ba—Rw 1 P werktags Fohrde—Rw
Strecke Rathenow-Neustadt (Dosse)				
2 P täglich Rw—Nst		eingestellt		3 P täglich Rw—Nst 1 GmP werktags Rw—Nst
				3 P täglich Rw—Nst 1 P werktags Rw—Nst 1 G werktags Rw—Nst 1 P zuerst Samstag später Mittwoch Rw—Rhinow
Ba	Brandenburg-Altstadt	Nst	Neustadt (Dosse)	<sup>1)</sup> außerdem täglich 1 G über gesamte Strecke <sup>2)</sup> Bedarfszugpaar
Bn	Brandenburg-Neustadt	P	Personenzugpaar	
Big	Belzig	Rw	Rathenow	
Dipp-Rag	Dippmannsdorf-Ragösen	Tr	Treuenbrietzen	
G	Güterzugpaar			





Bild 3.12 Ein Güterzug mit Lok Nr. 15 in Hohennauen um 1930.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*

Bild 3.13 Güterzug mit Lok Nr. 20 bei der Abfahrt aus Rathenow-Nord um 1930.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*

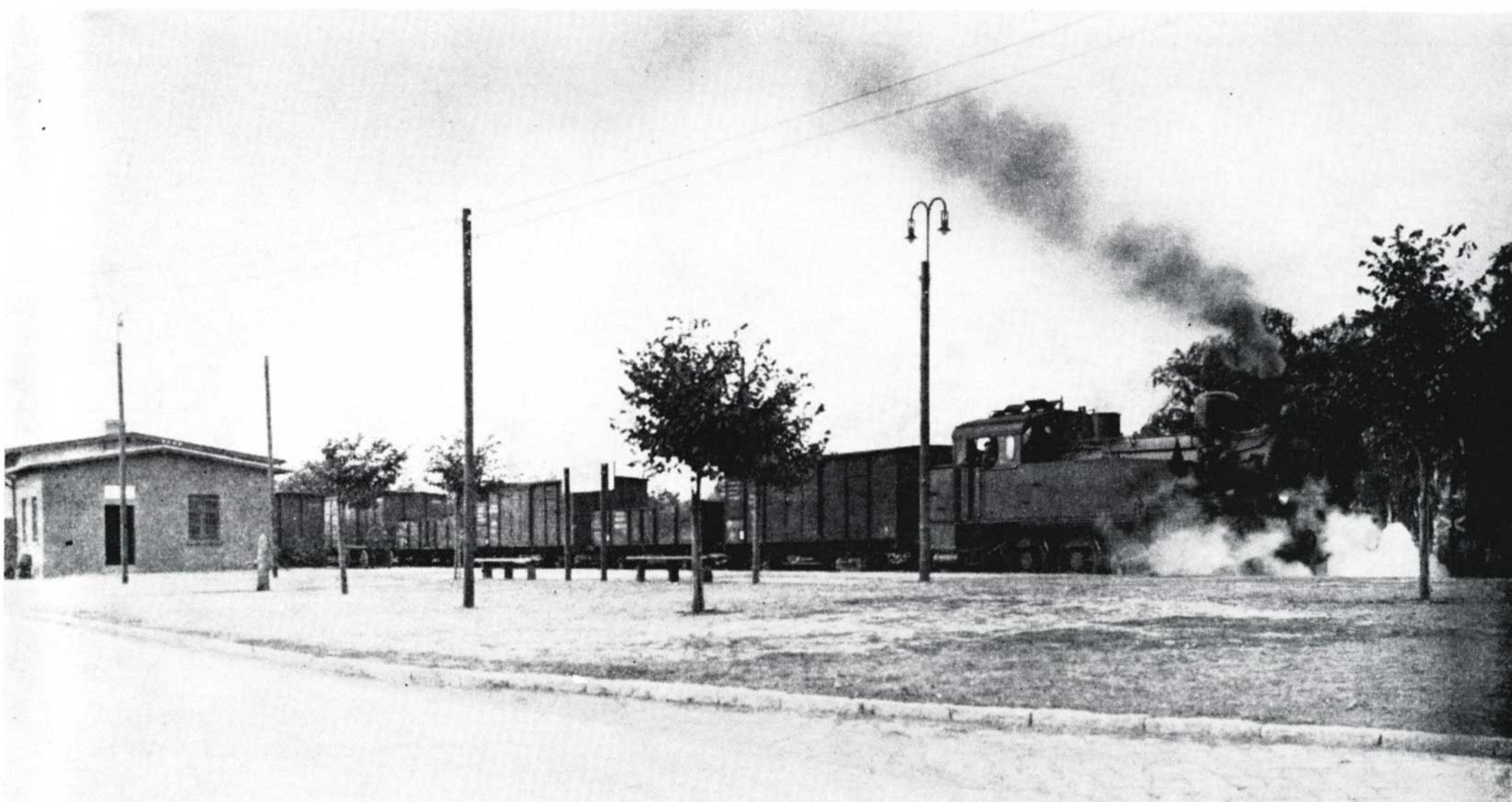




Bild 3.14 Fahrpreise 1929.

Foto: Sammlung Menzel

# Brandenburgische Städtebahn

## Fahrpreise

für Personenzüge von Brandenburg-Neustadt

nach	Ent- fer- nung km	einfache Fahrkarten		Sonntags- rückfahr- karten	
		2. Kl.	3. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Belzig (Brand. St.) . . . . .	35	3.—	2.—	4.—	2.70
Bohnenland . . . . .	10	—,90	—,60	1.20	—,80
*) Brandenburg-Altstadt . . . . .	5	—,50	—,30	—,60	—,40
Dahnsdorf (Kreis Zauch-Belzig) . . . . .	42	3.60	2.40	4.80	3.20
Dippmannsdorf-Ragösen . . . . .	22	1.90	1.30	2.50	1.70
Döberitz (Kreis Westhavelland) . . . . .	23	2.—	1.30	2.60	1.80
Fohrde . . . . .	14	1.20	—,80	1.60	1.10
Fredersdorf (Kreis Zauch-Belzig) . . . . .	28	2.40	1.60	3.20	2.10
Friedrichsdorf (Kreis Ruppin) . . . . .	58	4.90	3.30	6.50	4.40
Gapel . . . . .	21	1.80	1.20	2.40	1.60
Görden . . . . .	7	—,60	—,40	—,80	—,60
Göttin . . . . .	5	—,50	—,30	—,60	—,40
Golzow (Kreis Zauch-Belzig) . . . . .	17	1.50	1.—	2.—	1.30
Haseloff-Niederwerbig . . . . .	50	4.20	2.80	5.60	3.80
Hohennauen . . . . .	44	3.70	2.50	5.—	3.30
Hohenofen . . . . .	64	5.40	3.60	7.20	4.80
Krahne . . . . .	11	1.—	—,70	1.30	—,90
Lütke . . . . .	25	2.10	1.40	2.80	1.90
Mögelin . . . . .	29	2.50	1.70	3.30	2.20
Neustadt (Dosse) (Brand. St.) . . . . .	70	5.90	4.—	7.90	5.30
Niemegk . . . . .	45	3.80	2.60	5.10	3.40
Premnitz . . . . .	26	2.20	1.50	3.—	2.—
Premnitz-Süd . . . . .	25	2.10	1.40	2.80	1.90
Pritzerbe . . . . .	16	1.40	—,90	1.80	1.20
Rathenow (Brand. St.) . . . . .	34	2.90	2.—	3.90	2.60
Reckahn . . . . .	9	—,80	—,60	1.10	—,70
Rhinow . . . . .	54	4.60	3.10	6.10	4.10
Sieversdorf (Kreis Ruppin) . . . . .	63	5.30	3.60	7.10	4.80
Spatz . . . . .	48	4.10	2.70	5.40	3.60
Treuenbrietzen (Brand. St.) . . . . .	57	4.80	3.20	6.40	4.30

Die Fahrpreise nach den  
hier angegebenen Stationen werden auf den  
Seiten 30 und 31 ungültig.

\*) Durch Anstoß an diese Fahrpreise ergeben sich die Fahrpreise  
von Brandenburg-Altstadt.





frachten für Wagenladungen von Premnitz und Fohrde. Zum 1. Oktober wurden die Güter- und Tiertarife erneut angehoben. Die besonderen Frachtzuschläge der Brandenburgischen Städtebahn blieben dabei unverändert.

Ab 7. Oktober 1928 schließlich fiel im Personenverkehr der Städtebahn ebenso wie bei der DRG die bis dahin noch existierende 4. Wagenklasse weg. Beide Unternehmen nahmen eine Umgestaltung der Personentarife vor, die eine Herabsetzung der Fahrpreise für die 2. und 3. Klasse um durchschnittlich 6,67 % bewirkte.

Der 25. März 1929 war ein besonderer Tag für die Brandenburgische Städtebahn: Das 25jährige Betriebsjubiläum wurde feierlich begangen. Die Geschäftsleitung lud zu einer Festveranstaltung ein. Züge und Gebäude trugen Festschmuck. Man konnte eine positive Bilanz ziehen: Mit den 18 Lokomotiven, 44 Personen- und 225 Güterwagen wurden auf den 125 km Streckenlänge pro Jahr immerhin 10 000 Personenkilometer, 30 000 Tonnenkilometer und ein Umsatz von 3 Millionen

Bild 3.15 Stückgutverladung in Brandenburg-Neustadt in den 30er Jahren. Foto: Sammlung Museum Brandenburg

RM erreicht. Subventionen für die Städtebahn waren längst nicht mehr nötig. Die Wirtschaft der von der Bahn durchfahrenen Region war konkurrenzfähig geworden. In den Kleinstädten hatten sich zahlreiche neue Handwerks- und Kleinbetriebe gebildet, die Land- und Forstwirtschaft nördlich von Rathenow und südlich von Brandenburg konnte sich besser entwickeln. Das brachte der Brandenburgischen Städtebahn stattliche Gewinne.

Besonders hervorgehoben wurde 1928 der lebhafteste Versand landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus dem Raum Niemegk in Richtung Berlin. Darunter war täglich ein Wagen tiefgekühlter Milch, der in zwei Monaten des Jahres an die Berliner Markthalle am Alexanderplatz ging.

Das stärkste Frachtaufkommen brachte das Brandenburger Stahlwerk, gefolgt von den inzwischen



<b>Rathenow</b> Brand. St.-E.	<b>Bohnenland</b>	Brandenburg. Städtebahn
<b>3. Klasse</b>	Brandenburgische Städtebahn	<b>Kinder- Abschnitt</b> zu Nr.
<b>02501</b>	Gültig zur einmaligen Fahrt zwischen den durch Lochung bezeichneten Stationen.	<b>02501</b>
<b>Premnitz Süd</b>	Brandenburg Neustadt	d. einf. Fahrkarte 3. Klasse ■ 0.60 RM

Bild 3.16 Im Zug auszugebende Fahrkarte 3. Klasse.  
Foto: Sammlung Archiv der Rbd Berlin

Bild 3.17 Vordruck für ausgeschriebene Fahrkarte.  
Foto: Sammlung Archiv der Rbd Berlin

**Brandenburgische Städtebahn.**

**Stamm zur Fahrkarte Nr. 0001 P**

für \_\_\_\_\_ Person \_\_\_\_\_, Tag der Ausgabe \_\_\_\_\_  
 darunter \_\_\_\_\_ Kind \_\_\_\_\_.  
**Personenzug**

von \_\_\_\_\_  
 nach \_\_\_\_\_  
 über \_\_\_\_\_

**3. Kl.** \_\_\_\_\_ km \_\_\_\_\_ RM \_\_\_\_\_ Pf

Bild 3.18 Fahrradkarte.  
Foto: Sammlung Archiv der Rbd Berlin

Brandenburgische Städtebahn.

**Fahrradkarte (S)**  
für 1—25 km.

von \_\_\_\_\_  
 nach \_\_\_\_\_  
 über \_\_\_\_\_

Tag der Ausgabe. \_\_\_\_\_

**00001 \***

Brandenburgische Städtebahn.

**Abschnitt zur Fahrradkarte (S)**

von \_\_\_\_\_  
 nach \_\_\_\_\_  
 unverpackt §§ 35, 62 E. V. O.  
**0,30 RM**

Tag der Ausgabe. \_\_\_\_\_

**00001 \***

zum I.G.-Farben-Konzern gehörenden Chemiewerken um Premnitz. Neben dem Güterverkehr für die Kunstseidenproduktion gab es dort auch einen erheblichen Arbeiterberufsverkehr, da viele Chemiarbeiter aus Rathenow kamen. Außer in Bohnenland, Premnitz-Süd und Hohenofen wurden auf allen Betriebshaltestellen Güter abgefertigt — auch auf den unbesetzten Haltepunkten. Der Durchgangsgüterverkehr nahm weiter zu.

Dividende für die Aktionäre der Bahn, die bis 1911 nur relativ spärlich geflossen und zwischen 1918 und 1920 sowie während des Gipfels der Inflation gänzlich ausgeblieben war, erhielten ab 1924 in Höhe von 5 % die Inhaber der Stammaktien A und in Höhe von 4,5 % die der Stamm-

aktien B. Das war mehr, als die anfangs vorgesehenen 4 bzw. 3,5 %.

Im Jahre 1929 konnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 50 km/h erhöht werden. Für eine weitere Erhöhung liefen seit 1923 entsprechende Untersuchungen.

Während das Verkehrsaufkommen im Güterverkehr 1929 nur wenig über dem der Vorjahre lag, kam es während der Weltwirtschaftskrise 1930 zu einem Rückgang von 22 %. Der Personenverkehr ging um 50 % zurück.

Die Landesverkehrsdirektion verfügte nun bei den ihr unterstellten Bahnen für den Stückgutverkehr die Einführung des Tarifschemas der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Angleichung brachte



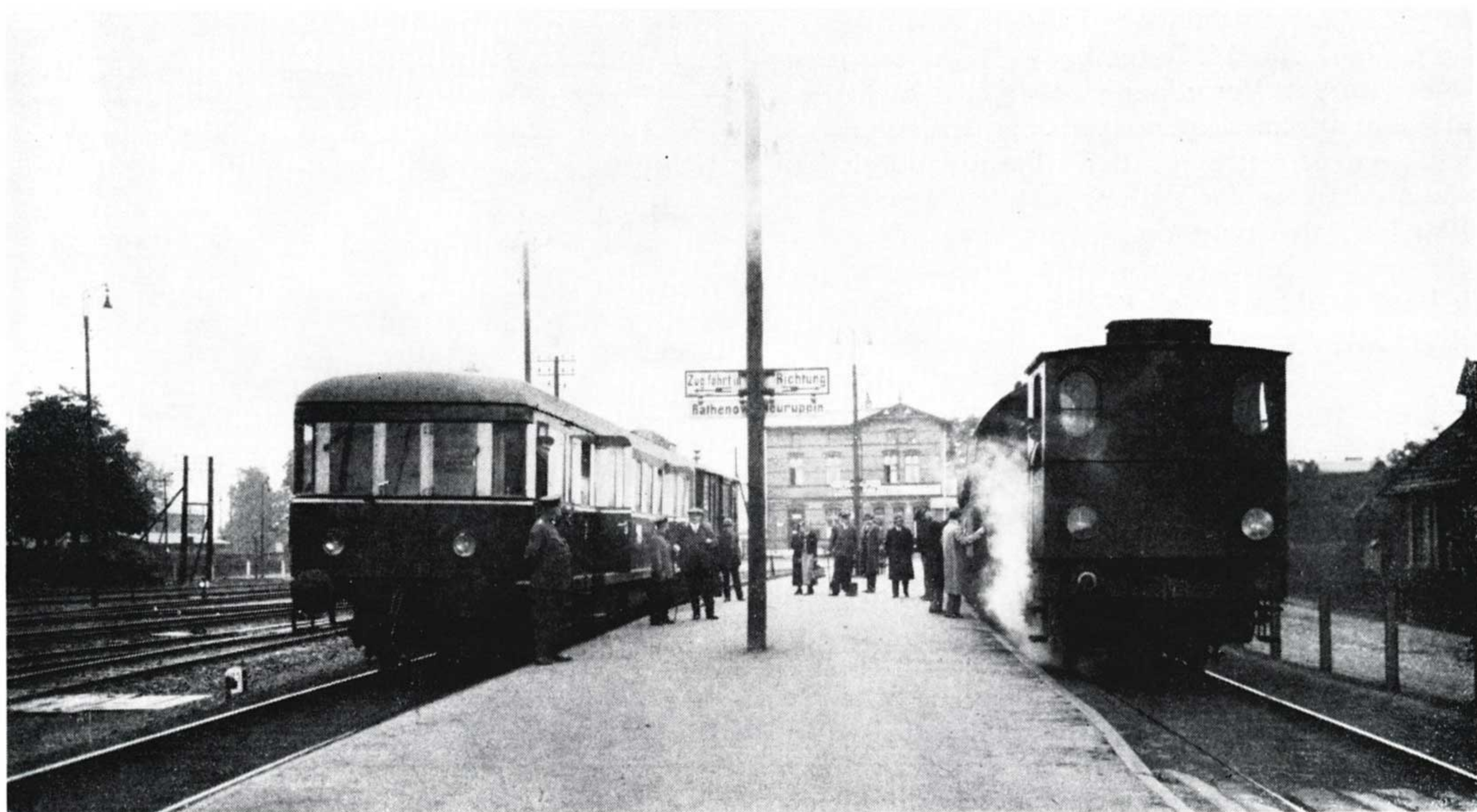
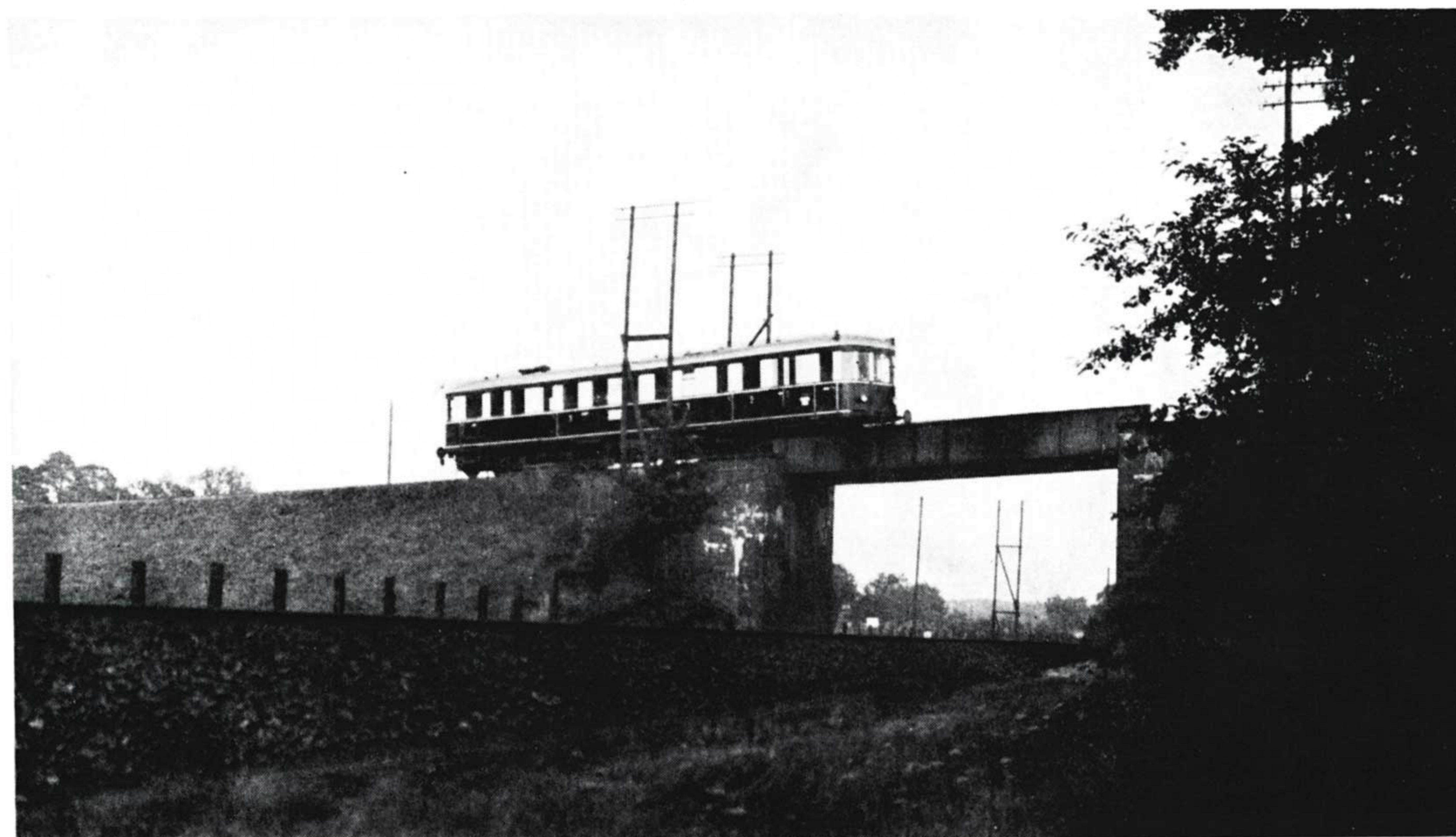


Bild 3.19 Zwei abfahrbereite Züge in Neustadt (Dosse) um 1935. Links der VT 302 der Städtebahn, rechts ein Zug der Ruppiner Eisenbahn.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg

Bild 3.20 Triebwagen Nr. 303 auf der Reichsbahn-Überführung bei Rathenow um 1935.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg





lediglich Vereinfachungen in der Frachtberechnung. Eine am 16. Dezember 1931 herausgegebene derartige Verordnung bewirkte u. a. Tarifiermäßigungen im Güterverkehr. Ernstzunehmende Gefahren erwuchsen der Brandenburgischen Städtebahn aus der Weltwirtschaftskrise trotzdem nicht. Überdies unterlag sie als öffentliches Verkehrsunternehmen auch einer Betriebspflicht, d. h. ihr Betrieb hätte notfalls durch Subventionen aufrechterhalten werden müssen.

Die 1933 mit dem Machtantritt der Nationalsozialisten einsetzende wirtschaftliche Belebung erfaßte auch die Brandenburgische Städtebahn. Auf Grund der strategischen Bedeutung der Bahn wurden ihre Anlagen zielstrebig ausgebaut. Von Anfang an sollte die Städtebahn voll in den Rüstungsbetrieb einbezogen werden. Oberbauerneuerungen in verstärktem Maße und Vergrößerung einiger Bahnhöfe waren nur der Anfang. An den Gebäuden erfolgten Instandhaltungs- und vor allem Erweiterungsarbeiten.

Als Ersatz für die veralteten Lokomotiven wurden ab 1933 Diesellokomotiven beschafft und die erforderlichen Behandlungs- und Instandhaltungsanlagen errichtet. Leistungsfähigere Dampflokomotiven sollten den ständig schwerer werdenden Güterverkehr bewältigen. Das Signal- und Sicherungswesen wurde modernisiert.

1935 verkehrten werktags auf den Abschnitten Belzig—Niemegk und Premnitz—Rathenow je 2 Güterzugpaare. Auf den Abschnitten Belzig—Brandenburg, Brandenburg—Rathenow und Neustadt (Dosse)—Rathenow waren es je 4 Paare. Der Fahrplan für den Personenverkehr sah im Sommer 1935 folgende Zugpaare vor:

Treuenbrietzen—Belzig  
täglich 8  
Belzig—Brandenburg-Neustadt  
täglich 10  
Brandenburg-Neustadt—Rathenow  
werktags 16, sonntags 10  
Gapel—Rathenow  
werktags 2  
Premnitz-Süd—Rathenow  
werktags 5, sonntags 4  
Rathenow—Neustadt (Dosse)  
täglich 10  
Rathenow—Rhinow  
werktags 5, sonntags 2.

Über die Hälfte der Reisezugleistungen wurde in dieser Zeit schon mit Diesellokomotiven bzw. mit Triebwagenzügen gefahren. Der Personenverkehr war wirtschaftlicher geworden und konnte durch

**Tabelle 3.3 Güterverkehr auf der Brandenburgischen Städtebahn 1932 (57)**

	Beförderungsmenge (t)
Bau der Autobahn	112 221
Stahl- und Walzwerk Brandenburg	605 114
Bahnhöfe Premnitz und Gapel	297 303
Bahnhof Brandenburg-Altstadt	260 305
übrige Güterabfertigungen	304 411
Durchgangsverkehr	220 222
	1 799 576
	Gesamtfrachtaufkommen (RM) <sup>1)</sup>
Bau der Autobahn	440 000
Stahl- und Walzwerk Brandenburg	5 233 165
Bahnhöfe Premnitz und Gapel	3 279 646
Bahnhof Brandenburg-Altstadt	2 900 000
übrige Bahnhöfe	3 392 189
	15 245 000
	Frachtanteile der Städtebahn (RM) <sup>2)</sup>
Bau der Autobahn	245 000
Stahl- und Walzwerk Brandenburg	836 600
Bahnhöfe Premnitz und Gapel	500 000
Bahnhof Brandenburg-Altstadt	550 000
übrige Bahnhöfe	579 689
Durchgangsverkehr	293 000
	3 005 161

<sup>1)</sup> Bruttoeinnahmen für den gesamten Güterverkehr (auch nach außerhalb der Städtebahn)

<sup>2)</sup> Nettoeinnahmen nach Verrechnung mit anderen Bahnverwaltungen (Schätzwerte)

das hohe Zugangsgebot der wachsenden Konkurrenz des Kraftverkehrs begegnen.

Erwähnenswert ist eine für 1936 erstellte vergleichende Zusammenstellung des Güterverkehrs auf der Brandenburgischen Städtebahn, die auf Grund eines Tarifstreites mit dem Brandenburger Stahl- und Walzwerk entstand. Die Schwerpunkte im Güterverkehr und die Rolle Brandenburgs als Zentrum der Brandenburgischen Städtebahn werden hier besonders deutlich.

Beim Personenverkehr stand der Berufsverkehr mit 56 % an erster Stelle, gefolgt vom allgemeinen Reise- und Ausflugsverkehr mit 41 % und



dem Militärverkehr, der damals 3 % ausmachte. Da der Verkehr ständig weiter anstieg, mußte die Aktiengesellschaft am Ende des Geschäftsjahres feststellen, daß die Brandenburgische Städtebahn an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen war.

Daher fielen in die folgenden Jahre solche Maßnahmen wie die umfangreiche Erweiterung des Bahnhofs und Bahnbetriebswerkes Brandenburg-Altstadt, die Einführung der Triebwagenzüge im Wendezugbetrieb oder der Bau von zahlreichen Stellwerken mit Bahnhofsblock. 1937 wurden die

Tarife für den Güter- und Personenverkehr um 10 % gesenkt und damit den allgemein auf Privatbahnen üblichen angepaßt.

### 3.5 1939 bis 1945 — der Zweite Weltkrieg

Der Geschäftsbericht der Brandenburgischen Städtebahn-AG für das Jahr 1939 sagt aus, daß sich der Betrieb „den Kriegsverhältnissen angepaßt“ habe und im allgemeinen alles „glatt und reibungslos“ verlaufen sei.

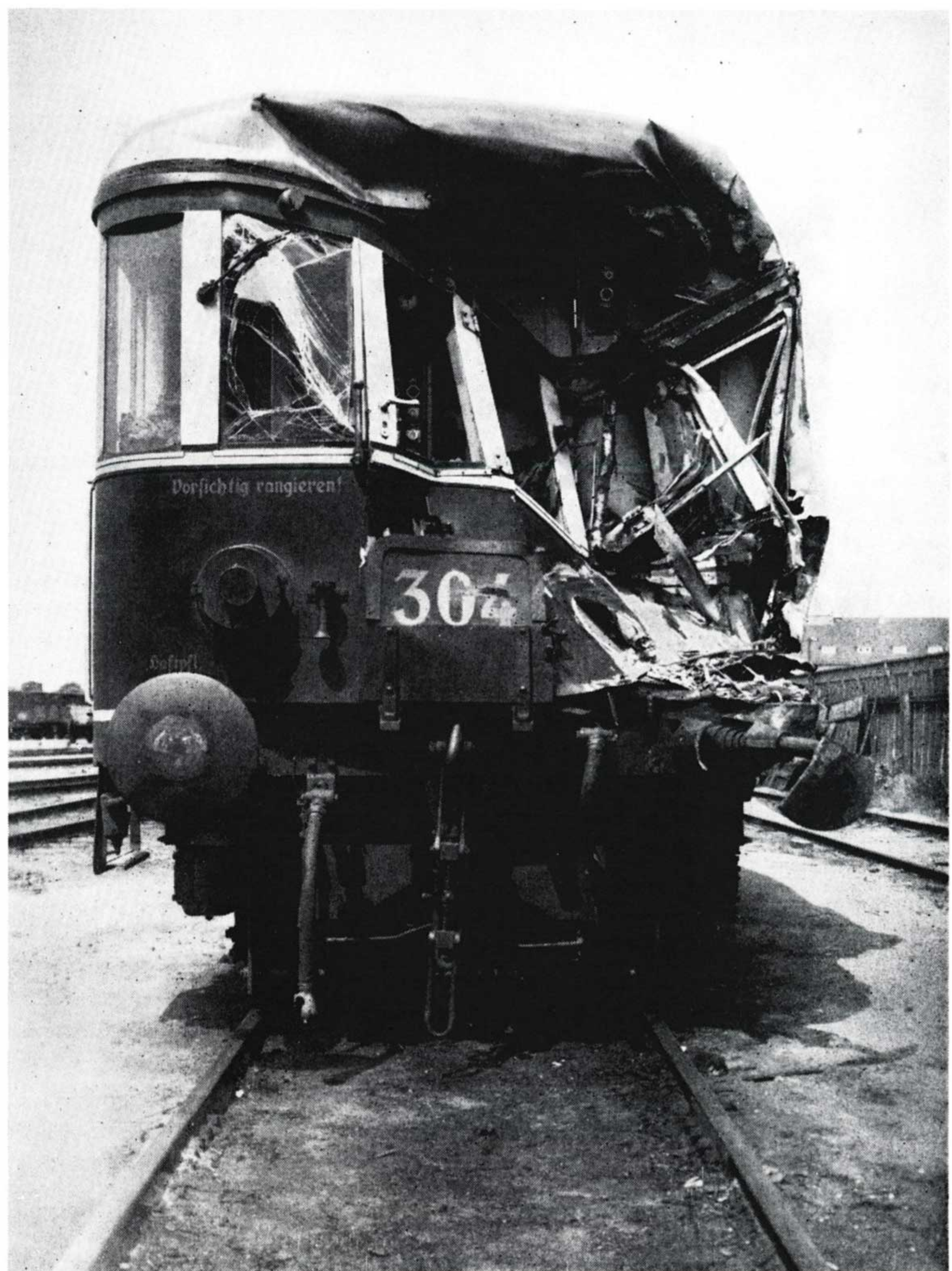


Bild 3.21  
„Vorsichtig rangieren!“ 1940  
Foto: Sammlung  
Museum Brandenburg



# 208 h 208 h Treuenbrietzen – Belzig – Brandenburg – Rathenow – Neustadt (Dosse)

km	Brandenb. Stadtb. Zug Nr.		13	w 33	35		17		317		23		w 51	
0.0	Treuenbrietzen Brd. St. 102a ab	...	...	...	7.20	...	...	...	11.10	...	14.55	...	...	...
6.6	Hoseloff-Niederwerbig	...	...	...	7.30	...	...	...	11.24	...	15.06	...	...	...
11.8	Niemegk	...	...	...	7.40	...	...	...	11.40	...	15.15	...	...	...
15.1	Dahmsdorf (Kr. Zauch-Belzig)	...	...	...	7.46	...	...	...	11.50	...	15.22	...	...	...
21.6	Belzig Brand. St.	an	...	...	7.56	...	...	...	12.04	...	15.32	...	...	...
	Berlin Friedr. 182	an	...	...	10.11	...	...	...	14.02	...	16.46	...	...	...
	Dessau 182	an	...	...	...	...	...	...	...	...	14.10	...	17.22	...
	Dessau 182	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	14.01	...	16.06	...
	Berlin Friedr. 182	ab	...	...	4.21	...	...	...	...	...	14.01	...	16.06	...
21.6	Belzig Brand. St.	ab	...	...	5.05	w 6.55	...	10.09	13.30	...	15.25	...	w 19.09	...
29.4	Friedersdorf (Kr. Zauch-Belzig)	...	...	...	5.17	7.06	...	10.21	13.44	...	16.40	...	19.15	...
31.7	Lütke	...	...	...	5.22	7.11	...	10.26	13.50	...	16.45	...	19.20	...
35.3	Dippmannsdorf-Rogosen	...	...	...	5.30	7.17	...	10.33	13.59	...	16.52	...	19.27	...
40.0	Golzow (Kr. Zauch-Belzig)	...	...	...	5.40	7.25	...	10.43	14.13	...	17.01	...	19.40	...
42.0	Pernitz	...	...	...	5.45	7.29	...	10.47	14.18	...	17.06	...	19.44	...
46.5	Krahne	...	...	...	6.00	7.37	...	10.55	14.30	...	17.14	...	19.51	...
48.5	Rackahn	...	...	...	6.05	7.41	...	11.00	14.37	...	17.19	...	19.56	...
52.0	Goltz	...	...	...	6.12	7.48	...	11.07	14.46	...	17.26	...	20.02	...
55.5	Brandenburg-Neustadt	an	11	43	6.20	w 7.55	E 1	11.15	w 303	14.56	19	49	17.34	w 20.09
	Berlin Potsd. Br. 207	an	...	...	7.54	...	...	11.34	...	...	17.58	...	...	...
	Berlin Potsd. Br. 207	ab	...	...	5.30	...	...	11.36	...	...	16.00	...	18.21	...
6.6	Brandenburg-Neustadt	ab	4.22	5.12	6.47	...	12.43	w 14.18	15.13	16.28	17.39	...	w 20.28	...
10.7	Brandenburg Altstadt	...	4.31	5.21	6.55	...	12.53	14.34	15.24	16.37	17.50	...	20.37	...
13.4	Görden	...	4.37	5.27	7.01	...	12.59	...	15.30	16.43	17.55	...	20.43	...
66.1	Bohlenland	...	4.44	5.34	7.07	...	13.05	...	15.37	16.50	18.01	...	20.50	...
70.5	Fohrde	...	4.52	5.41	7.14	...	13.17	...	15.44	16.57	18.08	...	20.58	...
72.2	Pritzerbe	...	4.58	6.00	7.19	9.33	13.17	...	15.50	17.02	18.13	...	21.04	...
77.5	Doberitz-Gahe	...	5.07	6.10	7.27	...	13.25	...	16.00	17.10	18.21	...	21.13	w 22.23
79.1	Doberitz (Kr. Westhavelland)	...	5.12	6.14	7.31	...	13.29	...	16.04	17.21	18.25	...	21.17	22.27
80.7	Prennitz Sud.	...	5.17	6.20	7.35	...	13.35	w 47	16.10	17.26	18.29	...	21.23	22.32
82.1	Prennitz	...	5.22	6.28	7.40	9.47	w 13.20	13.41	16.15	17.31	18.33	...	21.30	22.40
85.0	Mögelin	...	5.28	6.34	7.45	...	13.26	13.46	16.21	17.37	18.38	...	21.36	22.51
86.1	Heidefeld	...	5.31	6.37	7.48	...	13.30	13.50	16.26	17.41	18.42	...	21.40	22.55
89.2	Rathenow Sud.	...	5.38	6.44	7.55	...	13.36	13.56	16.33	17.47	18.48	...	21.48	23.02
90.3	Rathenow Brand. St. 208	an	5.41	6.47	7.58	9.59	w 13.39	13.59	16.36	17.50	18.51	...	w 21.51	w 23.05
93.6	Rathenow Nord	...	5.45	...	8.37	10.10	...	14.04	16.41	17.55	19.35	...	...	...
98.0	Albertshausen	...	5.51	...	8.43	10.16	...	14.10	16.47	18.00	19.41	...	...	...
100.1	Hohenhausen	...	5.58	...	8.50	...	14.17	...	16.54	...	19.48	...	...	...
103.9	Spätz	...	6.03	...	8.54	...	14.21	...	16.59	...	19.52	...	...	...
110.1	Rhinow	...	6.10	...	9.01	...	14.28	...	17.06	...	19.59	...	...	...
114.5	Friedrichsdorf (Kr. Rupp.)	...	6.20	...	9.11	10.38	...	14.38	17.17	...	20.09	...	...	...
118.7	Sieversdorf (Kr. Rupp.)	...	6.28	...	9.18	...	14.43	...	17.24	...	20.16	...	...	...
120.5	Hohenhofen	...	6.36	...	9.26	10.50	...	14.52	17.32	...	20.23	...	...	...
125.6	Neustadt (Dosse) Brand. St. an	...	6.40	...	9.30	...	14.56	...	17.36	...	20.26	...	...	...
	Berlin Leichter Br. 110	an	8.25	...	11.54	...	...	...	19.15	...	21.50	...	...	...
	Wittenberge 110	an	8.27	...	12.28	12.51	16.17	...	19.01	...	21.44	...	...	...
	Neuruppin 111s	an	7.53	...	12.44	16.28	...	...	19.43	...	22.41	...	...	...

a Potsdam umsteigen.

b Werder umsteigen.

c Nur bis Potsdam

d Verkehrt nur auf besondere Anordnung

Bild 3.22 Winterfahrplan 1940/1941.  
Foto: Verkehrsmuseum Dresden

Das Verkehrsaufkommen war derartig hoch, daß die Stadt Rathenow sogar eine Buslinie für den Berufsverkehr über Heidefeld (Arado-Flugzeugwerke) nach Prennitz einrichten wollte. Die Brandenburgische Städtebahn sollte im Personenverkehr „entlastet“ werden. 1941 kam es dann zur Einrichtung einer städtischen Buslinie zwischen dem Bahnhof Rathenow-Nord und Heidefeld. Da sie durch die Stadt führte, die die Städtebahn nur an den Rändern berührte, war sie tatsächlich ausgelastet. Wegen ihrer geringen Beförderungskapazität im Vergleich zur Eisenbahn konnte sie jedoch keine ernsthafte Konkurrenz sein.

1939 wurde wiederum ein guter Jahresabschluß erreicht, obwohl die „flüssigen Mittel“ der Gesellschaft zurückgegangen waren. Grund dafür waren Nachzahlungen, die aus Steuerstreitigkeiten mit dem Finanzamt resultierten. Die Be-

schaffung von Triebwagen war nicht als Ersatzinvestition anerkannt worden. Steuervorteile wurden dementsprechend nicht gewährt, wenn auch eine Vermögensbewertung /67/ ergab, daß ab 1924 Steuernachlässe infolge von Ersatzinvestitionen nur in geringem Maße in Anspruch genommen wurden.

Von 1935 bis 1938 wurden dann 1,25 Millionen RM jährlich für Erneuerungen verwendet. Trotzdem bestanden Ende der 30er Jahre noch Rückstände, besonders beim Oberbau. Die Brandenburgische Städtebahn wurde deswegen mehrfach von der staatlichen Bahnaufsicht gerügt. Auch das Signal- und Sicherungswesen erfuhr bedeutende Investitionen, während die Postgepäckwagen und ein Teil des Güterwagenparks immer noch total veraltet waren.

Entsprechendes konnte man dann auch im Geschäftsbericht von 1940 lesen: Es war weiterhin eine Zunahme des Betriebs- und Verkehrsumfanges zu verzeichnen. Durch die Kriegsgeschehen hatten jedoch trotz reibungslosen Betriebes Er-



**208 h Neustadt (Dosse) — Rathenow — Brandenburg — Belzig — Treuenbrietzen :**

	Neuruppin 111s	ob	...	...	...	6 00	...	8 45	...	...	12.55	...	16.55	16.55	17.45
	Wittenberge 110	an	...	...	...	5.51	...	8.15	...	...	13.01	...	17.33	17.45	18.00
	Berlin Lehrter Ff 110	an	...	...	...	5.55	...	8.39	...	...	...	...	16.14	16.14	17.15
km	Brandenb. Städteb. Zug Nr		12	42	W 44	14	...	16	Nz W 16	W 48	...	20	E 2	22	24
0,0	Neustadt (Dosse) Brand. St. ob		3.50	...	...	7.30	...	11.18	...	...	15.20	...	18.78	19.00	20.35
5,1	Hohenofen		x3.58	...	...	7.39	...	11.26	...	...	15.29	...	18.89	19.09	21.00
6,9	Sieversdorf (Kr. Rupp.)		4.02	...	...	7.43	...	11.31	...	...	15.33	...	18.93	19.13	21.05
11,1	Friedrichsdorf (Kr. Rupp.)		4.09	...	...	7.50	...	11.38	...	...	15.41	...	19.01	19.21	21.10
15,5	Rhinow		4.18	...	...	7.59	...	11.47	...	...	15.49	...	19.11	19.29	21.15
21,7	Spaatz		4.27	...	...	8.08	...	11.56	...	...	15.59	...	19.21	19.39	21.20
25,5	Hohennauen		4.34	...	...	8.15	...	12.03	...	...	16.06	...	19.31	19.54	21.25
27,6	Albertsheim		x4.39	...	...	8.20	...	x12.07	...	...	x16.10	...	x19.58	x20.05	x21.30
32,0	Rathenow Nord		4.47	...	...	8.27	...	12.15	...	...	16.18	...	19.14	20.05	21.35
35,3	Rathenow Brand. St. 208	an	4.52	...	...	8.32	...	12.20	...	...	16.23	...	19.20	20.11	21.40
36,4	Rathenow Sud		4.59	6.00	W 6.58	8.45	...	12.35	W 12.55	W 14.08	16.42	...	19.34	21.04	21.45
39,5	Heidefeld		5.03	6.04	7.02	8.49	...	12.38	12.59	14.12	16.46	...	19.38	21.09	21.50
40,6	Mögelin		5.14	6.15	7.12	8.59	...	12.44	13.06	14.18	16.51	...	19.42	21.15	21.55
43,5	Premnitz		5.23	6.31	7.16	9.06	...	12.48	13.10	14.22	16.56	...	19.46	21.19	21.58
44,9	Premnitz Sud		5.28	6.37	7.21	9.10	...	12.53	W 13.15	14.31	17.02	...	19.50	21.23	22.00
46,5	Doberitz (Kr. Westhavelland)		5.33	6.41	7.26	9.15	...	12.58	an	14.36	17.07	...	19.54	21.27	22.05
48,1	Doberitz Gopel		5.39	6.46	7.31	9.20	...	13.02	...	14.41	17.11	...	19.58	21.31	22.10
53,4	Pritzerbe		5.48	6.55	7.40	9.34	...	13.06	...	14.47	17.16	...	20.01	21.41	22.15
55,1	Fohrde		5.53	7.15	7.50	9.39	...	13.18	...	14.57	17.24	...	20.05	21.51	22.20
59,5	Bohnenland		x5.59	x7.21	7.56	x9.45	...	13.23	...	15.02	17.29	...	20.09	21.56	22.25
62,2	Görden		6.06	7.28	7.53	9.52	...	x13.29	...	x15.08	x17.36	...	20.13	x22.02	x22.30
64,9	Brandenburg Altstadt		6.15	7.36	7.61	10.00	...	13.35	...	15.15	17.43	...	20.17	22.07	22.35
69,0	Brandenburg Neustadt	an	6.22	7.43	7.68	10.07	...	13.43	...	15.23	16.38	...	20.21	22.17	22.45
	Berlin Potsd. Bf 207	an	7.54	9.54	10.09	13.59	...	15.57	...	17.16	17.55	...	21.49	23.45	24.10
	Berlin Potsd. Bf 207	an	5.30	...	...	8.15	...	12.26	...	...	17.21	...	21.53	23.49	24.15
69,0	Brandenburg Neustadt	an	W 5.40	6.50	...	10.12	...	14.10	...	...	16.51	19.08	...	...	...
73,6	Götsin		x5.48	6.59	...	10.20	...	14.18	...	...	16.59	19.16	...	...	...
77,1	Reckahn		x5.54	7.06	...	10.27	...	14.24	...	...	17.06	19.22	...	...	...
79,1	Krahne		5.58	7.11	...	10.31	...	14.29	...	...	17.15	19.27	...	...	...
83,6	Pernitz		x6.05	x7.17	...	x10.38	...	x14.36	...	...	17.23	x19.34	...	...	...
85,6	Golzow (Kr. Zauch-Belzig)		6.10	7.27	...	10.45	...	14.41	...	...	17.29	19.39	...	...	...
90,3	Dippmannsdorf-Ragösen		x6.17	7.35	...	10.53	...	14.49	...	...	17.37	19.47	...	...	...
93,9	Lütke		x6.23	7.42	...	10.59	...	14.55	...	...	17.44	19.53	...	...	...
96,2	Fredersdorf (Kr. Zauch-Belzig)		x6.28	7.48	...	11.04	...	15.00	...	...	17.50	19.59	...	...	...
104,0	Belzig Brand. St.	an	W 6.41	8.01	...	11.16	...	15.12	...	...	18.02	20.11	...	...	...
	Berlin Friedr. 182	an	10.11	...	...	14.02	...	17.08	...	...	21.53	...	...	...	...
	Dessau 182	an	11.06	...	...	...	...	16.45	...	...	...	...	...	...	...
	Dessau 182	an	...	7.34	...	...	...	...	...	...	W 19.19	...	...	...	...
	Berlin Friedr. 182	an	4.21	...	...	6.17	...	...	...	...	W 17.22	...	...	...	...
104,0	Belzig Brand. St.	an	6.03	...	...	8.50	...	13.25	...	...	18.32	...	...	...	...
110,5	Dahnsdorf (Kr. Zauch-Belzig)		6.17	...	...	9.03	...	13.38	...	...	18.42	...	...	...	...
113,8	Niemegk		6.30	...	...	9.17	...	13.49	...	...	18.55	...	...	...	...
119,0	Heseloff-Niederwerbig		6.43	...	...	9.29	...	14.01	...	...	19.04	...	...	...	...
125,6	Treuenbrietzen Brd. St. 102a	an	6.55	...	...	9.41	...	14.13	...	...	19.15	...	...	...	...

a Potsdam umsteigen.

b Werder umsteigen.

c Nur bis Potsdam.

♦ Verkehrt nur auf besondere Anordnung

neuerungen und Instandhaltung der Fahrzeuge und Anlagen „mit dieser Entwicklung nicht schrittgehalten“. Die Zahl der insgesamt gefahrenen Zugkilometer war gesunken, die der Wagenachskilometer dabei um rund 10 % gestiegen. Die höhere Leistung kam also durch verstärkte Auslastung der Betriebsmittel zustande. Dem Erhaltungszustand sicher nicht dienlich, brachte das die Steigerung der Einnahmen um 38 % beim Personen- und um 23 % beim Güterverkehr. Für einen besseren Personenverkehr richtete die Brandenburgische Städtebahn um 1939 sogar einen Eilzugbetrieb zwischen Brandenburg und Neustadt (Dosse) ein. Das Zugpaar verkehrte morgens nach Neustadt und kehrte am frühen Abend nach Brandenburg zurück. Mit ihm waren gute Anschlußmöglichkeiten in und aus nördlicher Richtung gegeben. Es fuhren Triebwagenzüge aus dem normalen Personenverkehr. Die Durchfahrten ohne Halt brachten einen Reisezeitgewinn von etwa 30 Minuten gegenüber den Personenzügen auf der 69 km langen Strecke.

Während teilweise sogar die Anzahl der gefahrenen Wagenachskilometer sank, stiegen die Zahlen der beförderten Personen und Tonnen Güter ständig. Infolge der entsprechend hohen Betriebseinnahmen verfügte die Städtebahn über genügend Geldmittel, um auch während des Krieges weiter investieren zu können. Bis 1943 geschah das vor allem auf dem Bausektor, danach konzentrierte man sich nur noch auf den Ausbau der Gleis- und Sicherungsanlagen. Die Durchlaßfähigkeit der Strecke konnte dadurch wesentlich gesteigert werden.

Ferner mußte die Brandenburgische Städtebahn wegen des Mangels an Dieselmotorkraftstoff ab 1940 erhebliche Mittel für die Umstellung ihrer Triebwagen auf Stadtgasbetrieb aufwenden. Weil technische Schwierigkeiten auftraten, wurde der Einsatz der Triebwagen immer weiter reduziert. Ab 1944 durften Militär- und Lazarettzüge wegen zu erwartender Bombenangriffe nicht mehr durch Berlin fahren. Der Verkehr wurde nun über alle zur Verfügung stehenden Umgehungsstrecken ge-



leitet. Da die der Reichsbahn nicht ausreichten, belegte man auch die Brandenburgische Städtebahn mit einigen Durchgangszügen. Nach relativ kurzer Zeit war der Fahrplan dieser Züge der US-Luftwaffe bekannt, die sie besonders in dem offenen Gelände bei Friedrichsdorf und Dippmannsdorf mit Jagdbombern angriff. Allerdings entstanden der Städtebahn daraus nie ernsthafte Schäden an den Bahnanlagen. Bis zuletzt war sie am Kriegsgeschehen nicht unmittelbar beteiligt. Jedoch bei Bombenangriffen am 31. März und 20. April 1945 wurde auch die Städtebahn in Mitleidenschaft gezogen. Ein Bericht aus jener Zeit schildert die Zerstörungen:

„Am Freitag, dem 20. April wurden Brandenburg und Umgebung stark von Fliegern angegriffen, wobei die Brandenburgische Städtebahn an mehreren Stellen ganz erheblich getroffen wurde.

Der Bahnhof Treuenbrietzen wurde nahezu völlig zerstört, wobei 2 Betriebsangehörige ihr Leben lassen mußten. Die Strecke Treuenbrietzen—Belzig wurde zwischen Niemegk und Dahnsdorf an mehreren Stellen getroffen und unterbrochen.

Der Bahnhof Belzig erhielt auch einige Treffer, jedoch waren die dadurch verursachten Beschädigungen nur gering und konnten bald wieder beseitigt werden.

Der Bahnhof Brandenburg-Neustadt wurde stark beschädigt. Das Stellwerk wurde zerstört und die mittlere Flutgrabenbrücke wurde so beschädigt, daß keine Züge aus den Richtungen Belzig und Brandenburg-Altstadt einfahren bzw. dahin ausfahren konnten. Auch die Fahrten zwischen dem Reichsbahnhof und dem Bahnhof Brandenburg-Neustadt waren nicht mehr möglich.

Im Bahnhof Brandenburg-Altstadt war die Einfahrgruppe aus Brandenburg-Neustadt zerstört, die über sie hinweggehende Fußgängerbrücke der Aradowerke war ebenfalls zerstört und ihre Trümmer lagen über den Gleisen. Auf dem Bahnhof Brandenburg-Altstadt sind außerdem durch Bombentreffer das Stellwerk „Bat“ und auch die Drehscheibe stark beschädigt und außer Betrieb gesetzt worden. An seinem nördlichen Ende blieb der Bahnhof in Ordnung. Auf den übrigen Bahnhöfen und Streckenabschnitten sind Schäden durch Fliegerangriffe nicht eingetreten.“ /38/

Auf dem Abschnitt Treuenbrietzen—Belzig verkehrte am 20. April 1945 als letzter Zug der PmG 312 von Belzig nach Treuenbrietzen. Dort konnte er nicht mehr einfahren, da der Bahnhof bereits zerstört war. Er fuhr nur bis zum letzten Bahnübergang und kehrte nach Belzig zurück. Am 24. April, kurz vor der Sprengung von fünf

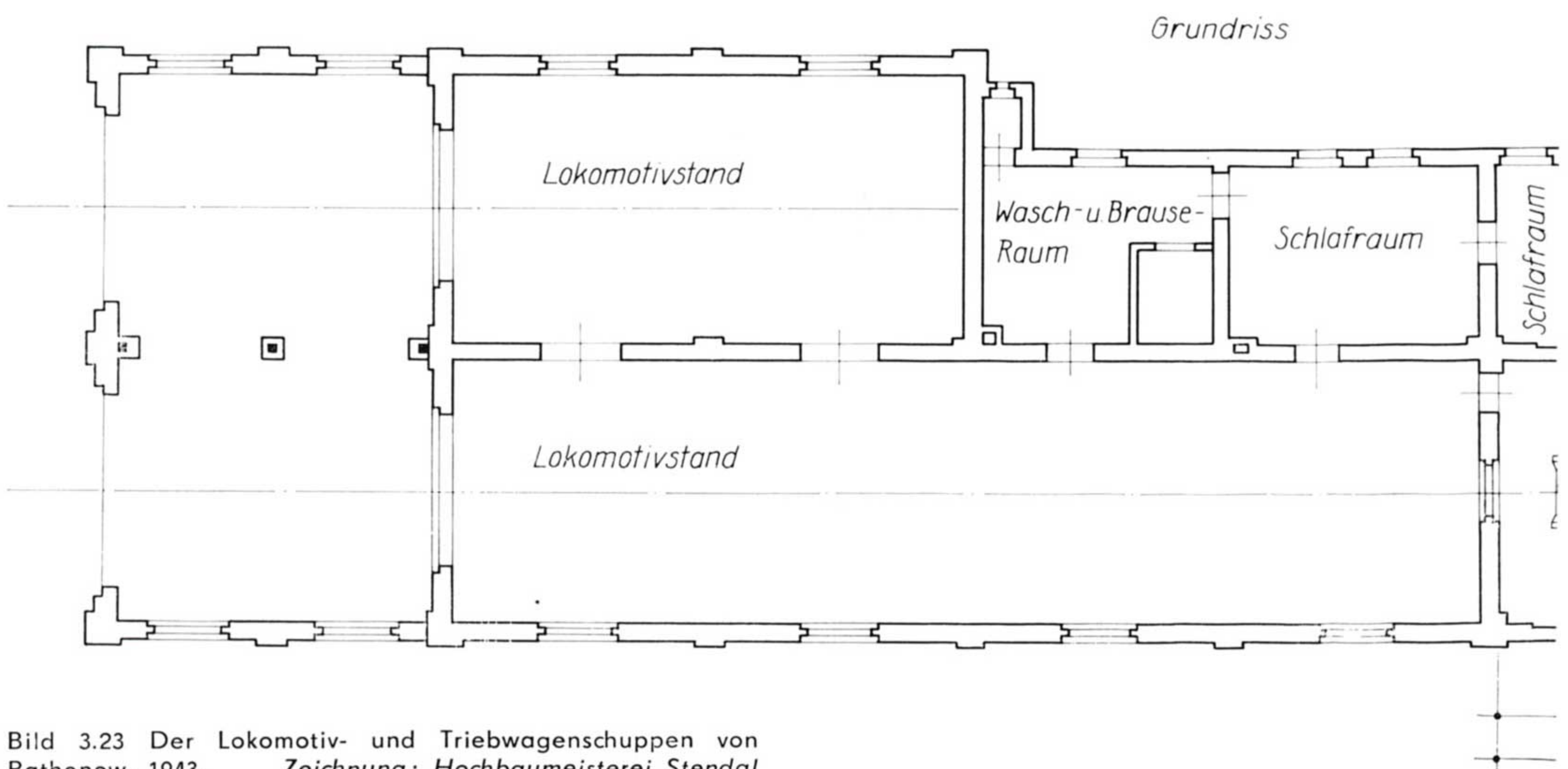
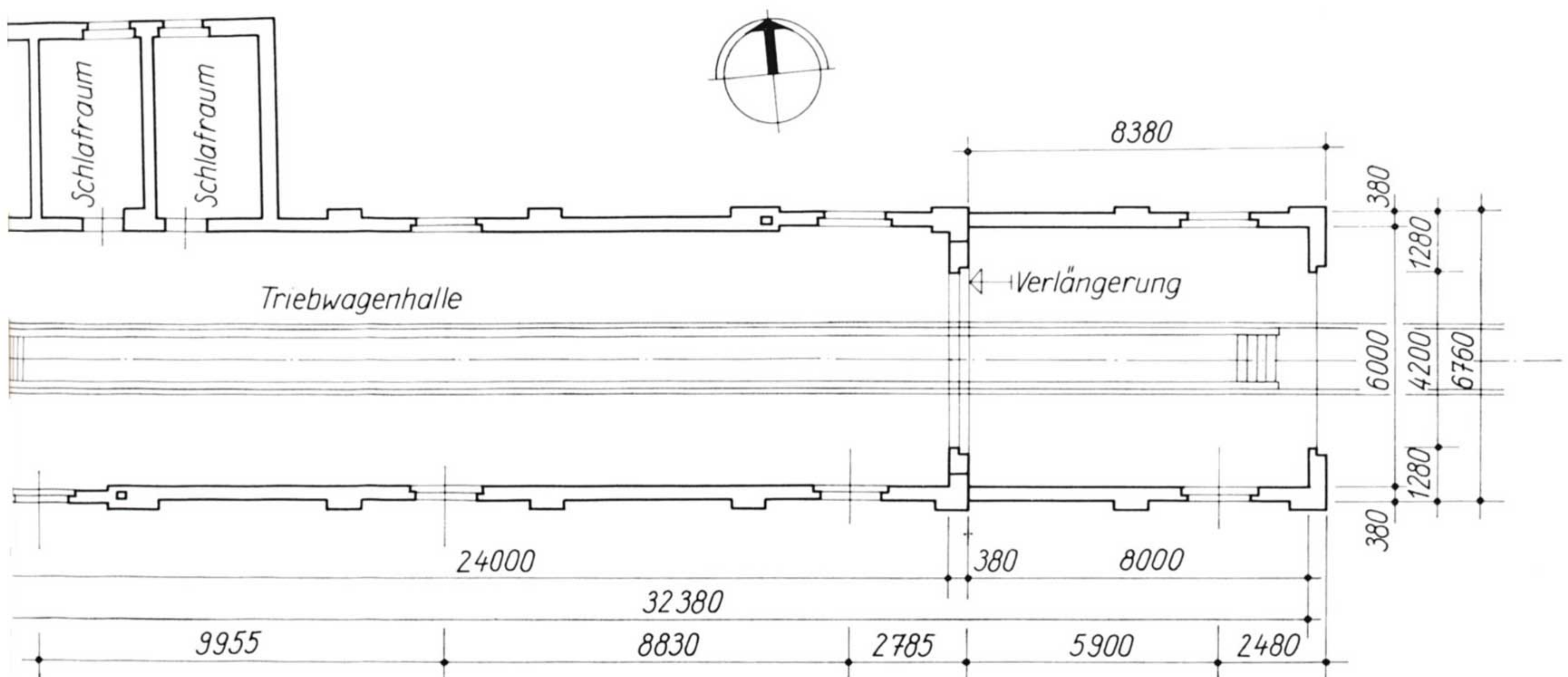


Bild 3.23 Der Lokomotiv- und Triebwagenschuppen von Rathenow, 1943. Zeichnung: Hochbaumeisterei Stendal





Bild 3.24 Triebwagenzug, bestehend aus VT 301 oder 302 mit dem Triebwagenanhänger Nr. 51, in Brandenburg-Altstadt um 1935. Foto: Sammlung Museum Brandenburg





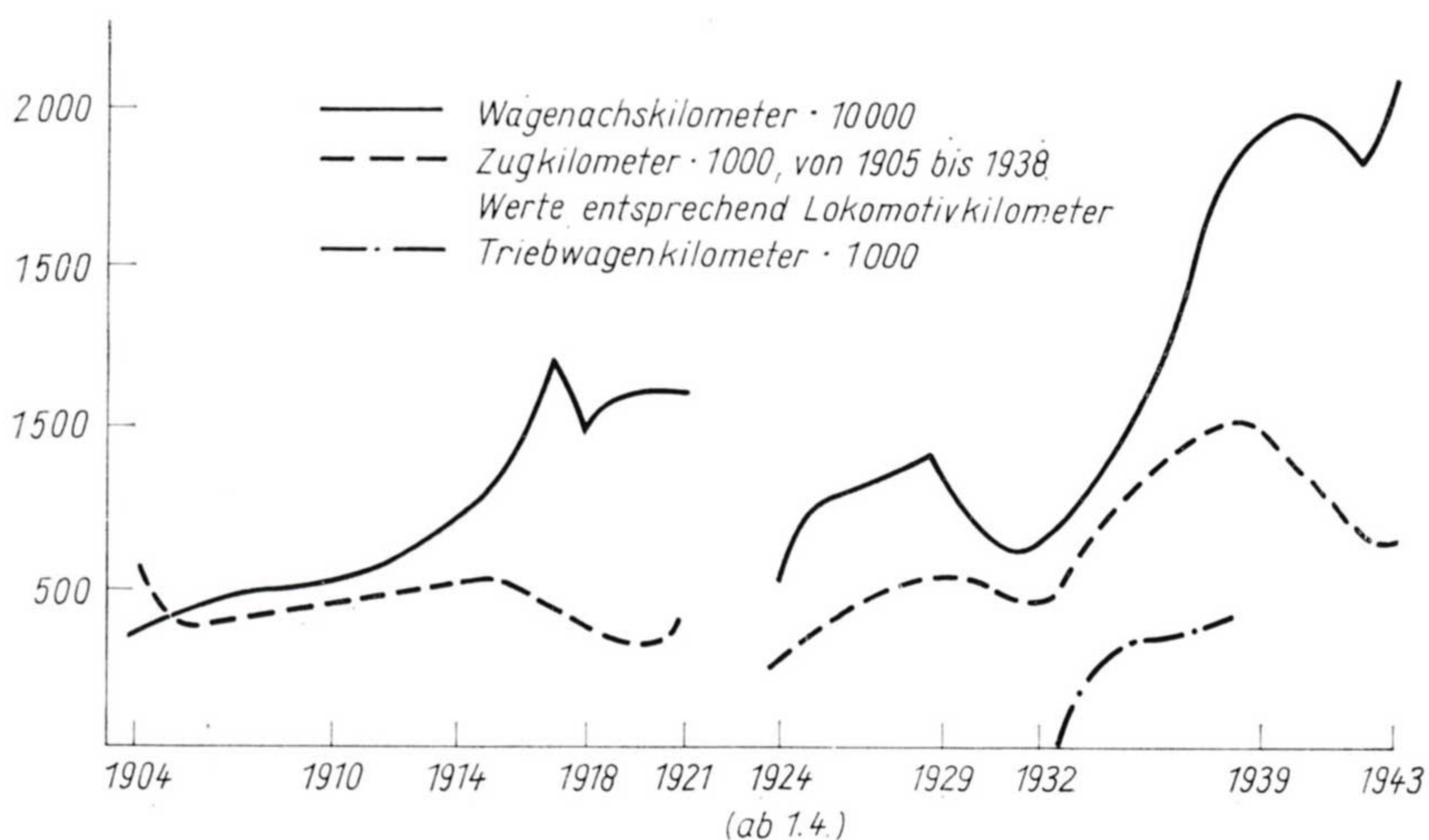


Bild 3.25 a  
 Laufleistungen der  
 Brandenburgischen  
 Städtebahn ohne An-  
 gaben für die Infla-  
 tionszeit 1921 bis 1924.  
 Zeichnungen: Kittler

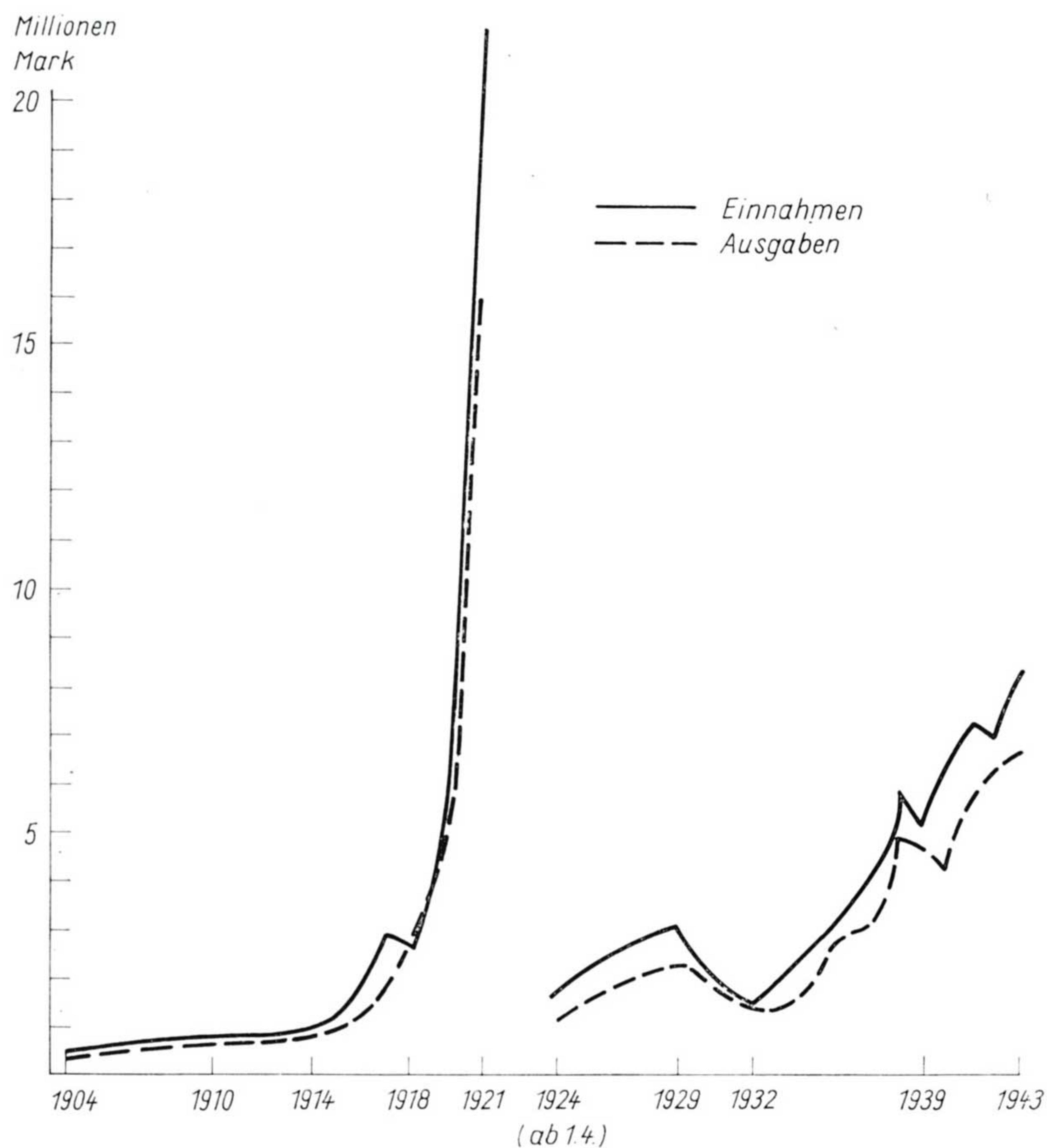


Bild 3.25 b  
 Ein- und Ausgaben-  
 vergleich bei der  
 Brandenburgischen  
 Städtebahn ohne  
 Angaben 1921 bis 1924.



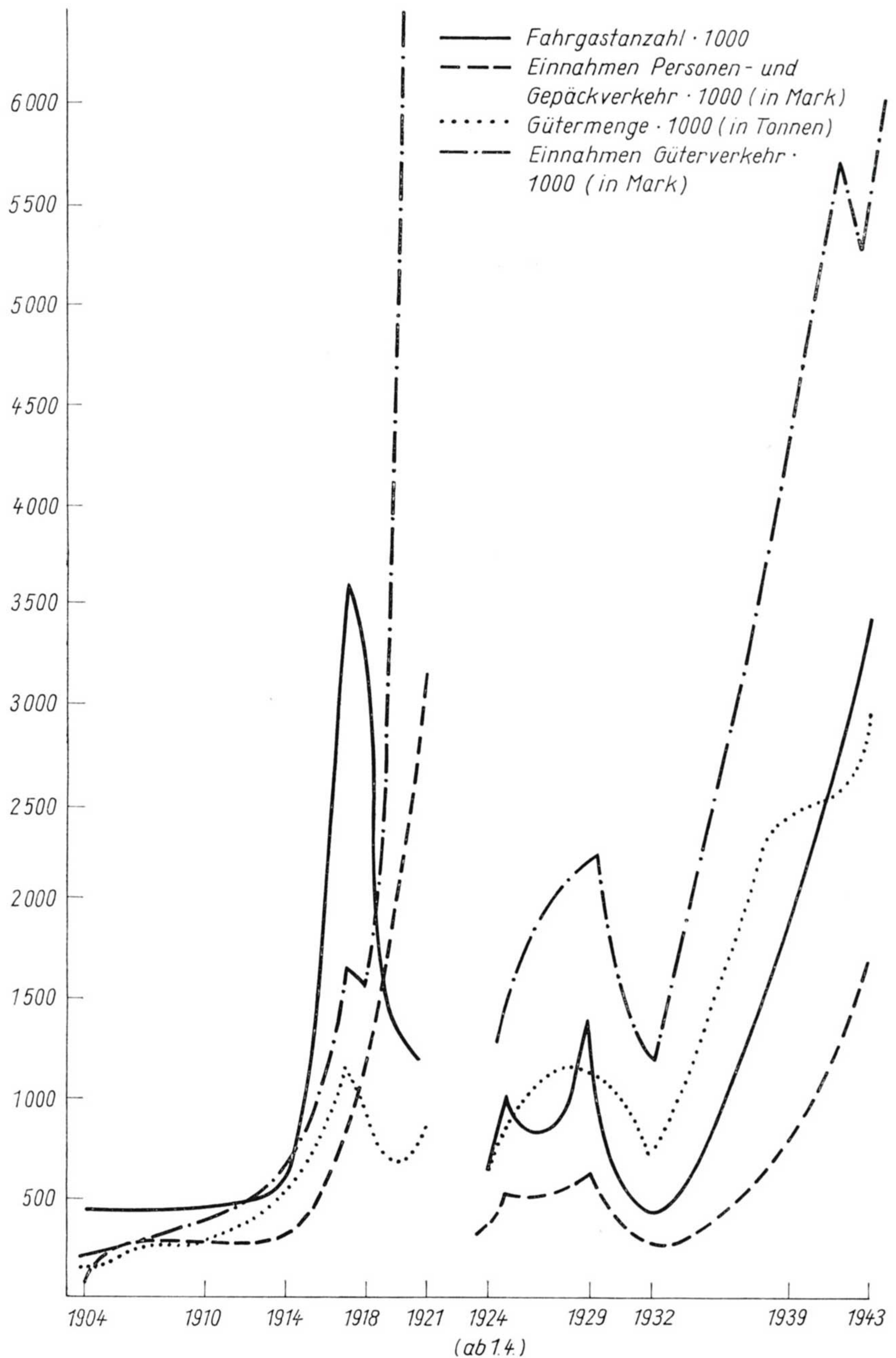


Bild 3.25 c  
 Personen- und Güter-  
 verkehr auf der  
 Städtebahn ohne  
 Angaben von 1921 bis  
 1924. Maximalwerte  
 für Einnahmen im  
 Güterverkehr nach dem  
 Ersten Weltkrieg wegen  
 der schleichenden In-  
 flation. Der Dollar-  
 kurs stieg von 1918 bis  
 1919 schon auf das  
 Zehnfache des  
 Normalwertes.





Bild 3.26 Die Brandenburger Havelbrücke in den 20er bzw. 30er Jahren vor ihrer Zerstörung.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg

Brücken dieses Abschnittes, verkehrte als letzter der Zug 12 von Brandenburg-Neustadt nach Belzig. Die am 20. April beschädigte Flutgrabenbrücke in Brandenburg-Neustadt war durch Unterlegen von Schwellenstapeln wieder notdürftig instandgesetzt worden, so daß Fahrten mit sehr niedriger Geschwindigkeit möglich waren. Über diese Brücke fuhren nun auch Züge der Reichsbahn in den Städtebahnhof.

Die südliche Einfahrt des Bahnhofs Brandenburg-Altstadt wurde am 22. April 1945 provisorisch wieder hergerichtet, nachdem Pioniere eines

Panzerzuges die Durchfahrmöglichkeit über ein Gleis geschaffen hatten. Dies war notwendig für die Räumung der Brandenburger Lazarette am 23. und 24. April. Dazu kam der starke Flüchtlingsstrom in Richtung Norden. Alle Züge dorthin waren stark überfüllt. Am 24. April früh ließ die Reichsbahn vom Brandenburger Hauptbahnhof mehrere Züge nacheinander in Richtung Brandenburg-Altstadt abfahren, ohne die Rückmeldung der Züge abzuwarten. Gegen 18 Uhr verließ dann der letzte Zug mit Flüchtlingen und Gütern den Altstädtischen Bahnhof in Richtung Rathenow. Zwischen Rathenow und Neustadt war die Brandenburgische Städtebahn am 24. April noch stärker belastet. Zusätzlich zu den aus Brandenburg ankommenden Zügen schickte die Reichsbahn weitere Lazarett- und Munitionszüge, die über



Neustadt umgeleitet wurden, bis der Betrieb in Rathenow am Abend zum Erliegen kam.

Der Bahnhof Neustadt (Dosse) war bis zum 1. Mai 1945 in Betrieb, da die Züge der Ruppiner Eisenbahn noch fuhren. Kurz vor der Betriebseinstellung fuhr noch ein Flak-Zug nach Rhinow. Zug und Gleisanlagen vor Rhinow wurden durch Bombentreffer zerstört.

Die meisten Brücken der Brandenburgischen Städtebahn nördlich von Brandenburg waren bei Kriegsende ebenfalls gesprengt. Es war kein Zugbetrieb mehr möglich.

### 3.6 1945 bis 1949 — Wiederaufbau und Ende der Brandenburgischen Städtebahn

Die Aufräums- und Instandsetzungsarbeiten begannen unverzüglich. Bereits am 2. Juli 1945 wurde der regelmäßige Zugbetrieb zwischen Brandenburg und Rathenow wieder aufgenommen. Wegen der Zerstörung der Brandenburger Havelbrücke und der Pritzerber Seebrücke konnten die zwei Zugpaare pro Tag nur von und bis Brandenburg-Altstadt verkehren. Sie fuhren aus Brandenburg kommend bis kurz hinter Fohrde an einen Überweg. Die Fahrgäste mußten weiterlaufen und erreichten über eine Notsteige neben der zerstörten Brücke über den Verbindungsarm zwischen Havel und Pritzerber See den Zug nach Rathenow.

Am 27. August 1945 wurde der Verkehr auf den Abschnitten Treuenbrietzen—Belzig und Belzig bis km 38,0 zwischen Dippmannsdorf—Ragösen und Golzow (wegen der gesprengten Brücke über die Temnitz) mit ebenfalls je zwei Zugpaaren täglich aufgenommen. In Treuenbrietzen mußte zunächst der Bahnhof der Reichsbahn benutzt werden, da der Städtebahnhof erst am 8. September 1945 wieder befahren werden konnte.

Die Überführung über den Verbindungsarm zum Pritzerber See war am 13. Oktober 1945 als erste der großen Brücken fertiggestellt und damit die Strecke Brandenburg-Altstadt—Rathenow durchgehend befahrbar. Sofort begann wieder der Durchgangsgüterverkehr. Noch im Oktober fuhren u. a. 15 Leerzüge und 13 beladene Güterzüge zwischen Brandenburg und Rathenow, größtenteils für die Sowjetarmee.

Im Oktober 1945 konnte auch die Strecke Belzig—Brandenburg-Neustadt durchgängig in Betrieb genommen werden — ab 22. Oktober bis zum Kilometer 50,0 (Planebrücke vor Götting) und ab 29. Oktober bis Brandenburg-Neustadt. An der Zahl von zwei Personenzugpaaren pro Tag änderte sich zwischen Treuenbrietzen und Brandenburg zunächst nichts.

Auf dem Abschnitt Brandenburg—Rathenow wurden ab 12. November 1945 werktags drei und sonntags zwei Schichtzugpaare für das Werk in Premnitz eingesetzt.

Bild 3.27  
Traurige Reste einer von Kriegen gezeichneten Tenderlok 1953 in Brandenburg-Altstadt: Preußische T 11, die nach dem Ersten Weltkrieg als Reparationszahlung nach Frankreich ging, im Zweiten Weltkrieg zurückerbeutet und an dessen Ende zerstört wurde.  
Foto: Zentrale Bildstelle der Deutschen Reichsbahn

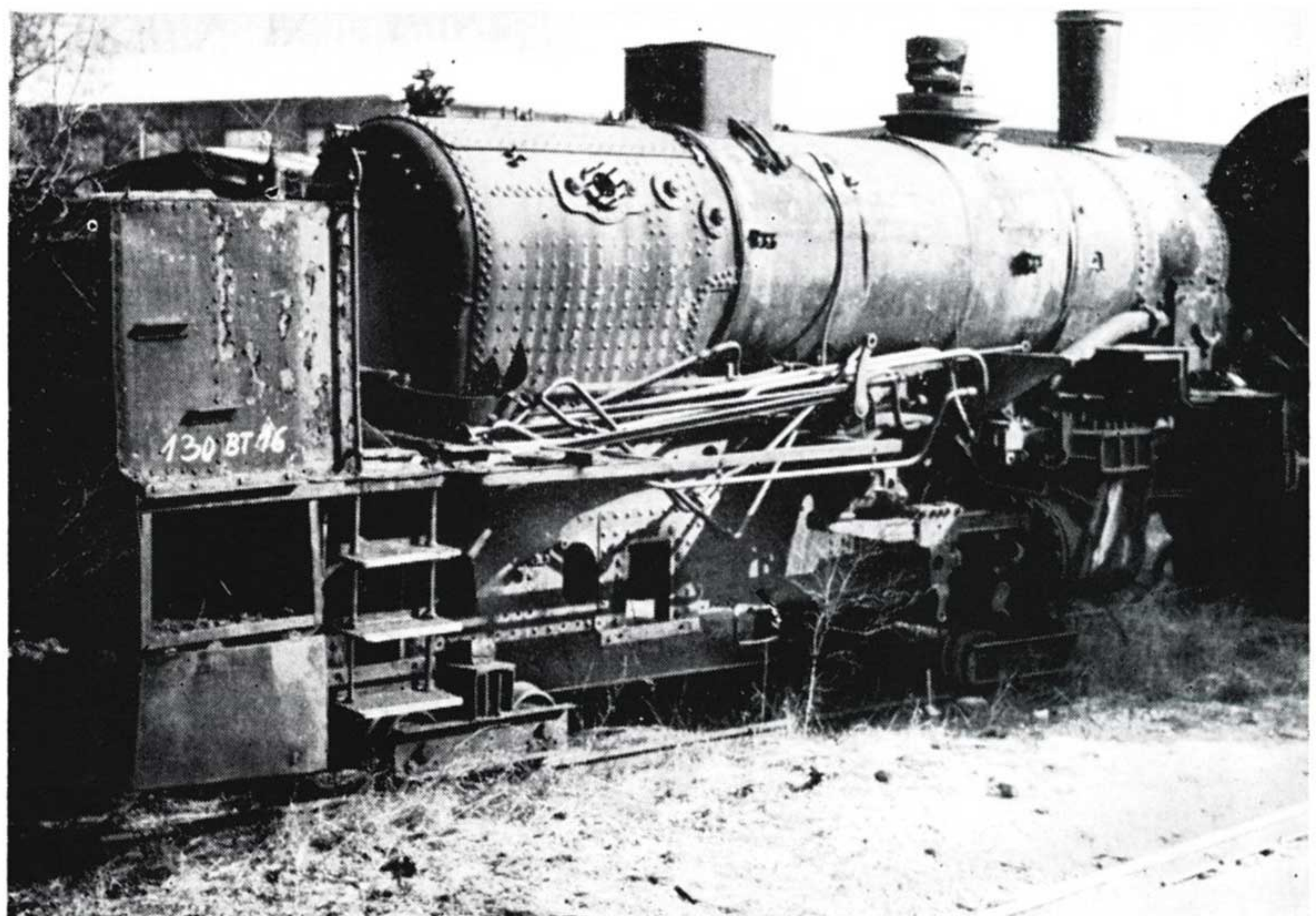




Tabelle 3.4 Verkehrsbilanz 1945

	beförderte Personen	Güter (t)
Mai 1945	0	0
Juni 1945	7 946	20
Juli 1945	55 212	16
August 1945	65 079	879
September 1945	69 000	11 039
Oktober 1945	89 250	25 944
November 1945	108 250	34 847
Dezember 1945	113 124	30 869
September 1946	215 650	32 000

Bild 3.29 Von der Zerstörung verschont geblieben — das Empfangsgebäude von Rhinow, hier um 1980.  
Foto: Schau



Zuletzt nahm man den Zugverkehr auf der Strecke von Rathenow nach Neustadt auf. Nachdem die Brücke am Hohennauener See wiederhergestellt war, fuhren ab 30. Dezember 1945 wieder zwei Personenzugpaare. An den Brücken zwischen Rhinow und Friedrichsdorf mußte noch gearbeitet werden. Der Aufbau der Überführung über die Reichsbahn vor Neustadt war erst Ende 1945 eingeleitet worden. Güterverkehr gab es auf dieser Strecke vorerst nicht. Die Verkehrsbilanz der Nachkriegsmonate von 1945 in Tabelle 3.4 entspricht den Indienststellungen der Strecken. Die wesentlichsten Reparaturen kleineren und mittleren Ausmaßes konnten im Laufe des Sommers 1946 abgeschlossen werden. Offen blieben aufwendige Bauvorhaben, z. B. die Wiederherrichtung der Havelbrücke in Brandenburg und der Überführung vor Neustadt. Dafür reichten das zur Verfügung stehende Material und die Arbeitskräfte nicht aus. Ebenso war es auf dem Fahrzeugsektor, da hier notdürftige Reparaturen aus



Gründen der Betriebssicherheit nur an untergeordneten Baugruppen zulässig waren. Daher blieb der Betrieb zunächst beschränkt und an vielen Stellen provisorisch.

Im Winter 1947/48 mangelte es an Kohle. Dies zwang erneut zu umfangreichen Sparmaßnahmen, deren Einhaltung durch die Sowjetische Militär-Administration (SMA) überwacht wurde. Man reduzierte sowohl die Anzahl der Güter- als auch die der Personenzüge, so daß ein Teil der Zugmeldestellen ständig oder zeitweise außer Betrieb gesetzt werden mußte. Nachtzüge wurden auf die Tagstunden verlegt, um Energie für Heizung und Beleuchtung sowie Personal zu sparen. Die Reisezüge beförderten – ähnlich wie nach dem Ersten Weltkrieg – auch Güterwagen.

Dann stieg das Verkehrsaufkommen wieder an. Der gegenüber den Vorkriegsjahren erhöhte Anteil des Personenverkehrs nahm noch zu. Vielfach traten Zugverspätungen auf.

Im November 1947 gelang es, die zwei betriebsfähigen Triebwagen wieder einzusetzen – einer fiel

jedoch im Dezember wieder aus. Ende 1947/Anfang 1948 mußten weitere Fahrplankürzungen vorgenommen werden, nachdem erneut Dampflokomotiven ausgefallen waren. Nachdem ab 11. Dezember 1947 zwei der drei Personenzüge zwischen Rathenow und Neustadt (Dosse) dem Rotstift zum Opfer gefallen waren, konnte kurz darauf auch dieses letzte Zugpaar nicht mehr fahren. Statt dessen verkehrten nur noch Bedarfsgüterzüge. Dies war vor allem wichtig zur Absicherung des Arbeiterberufsverkehrs nach Premnitz.

Im Februar 1948 konnte der Fahrplan wieder erweitert werden. Der Aufwärtstrend hielt im weiteren Verlauf des Jahres an, so daß ab Sommerfahrplan das Zugangebot vergrößert werden konnte. Gleichzeitig erfolgte die Wiedereinbetrieb-

Bild 3.29 Die Straßenansicht läßt noch mehr von der Schönheit des Gebäudes erkennen, um 1980.

Foto: Schau





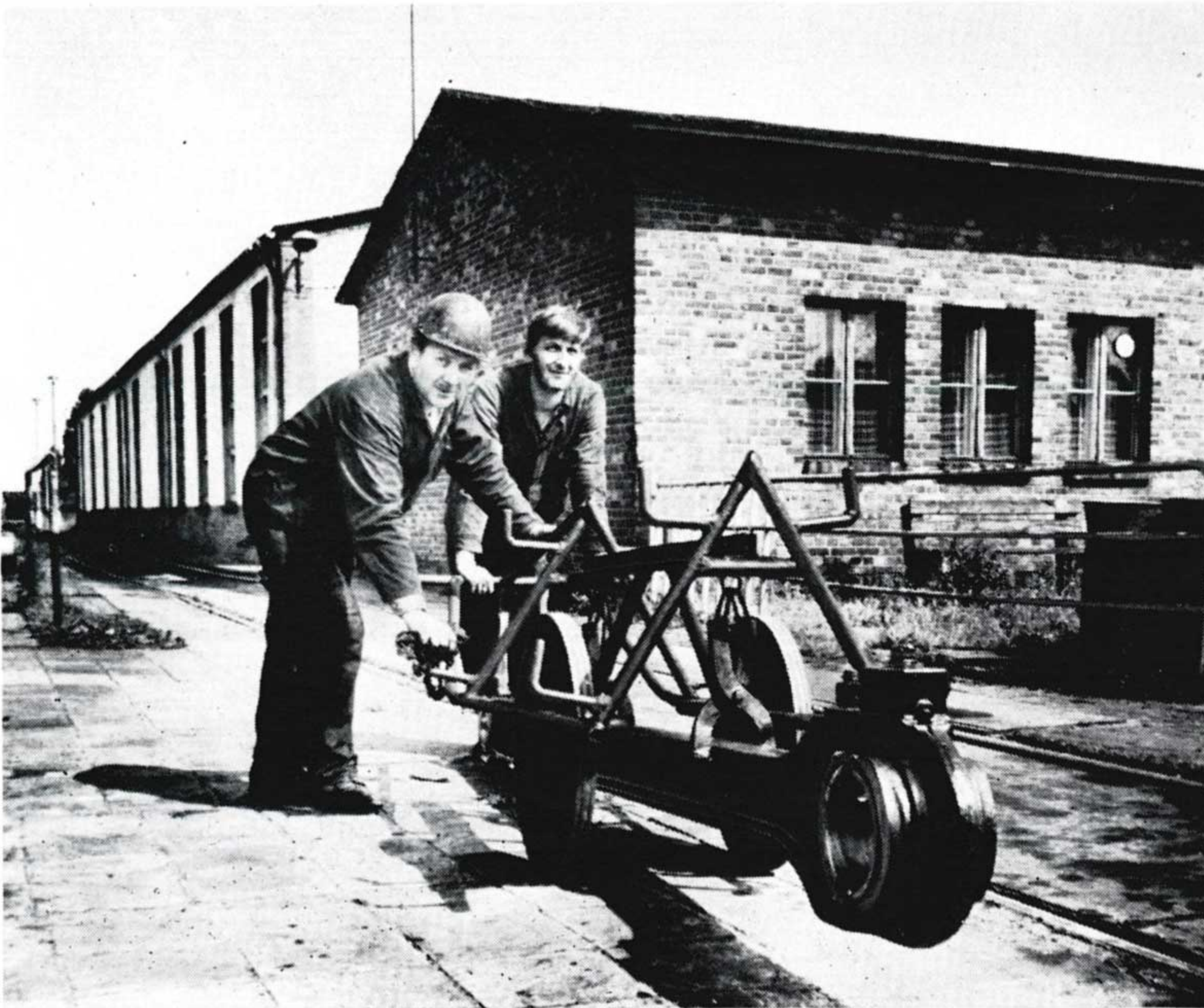


Bild 3.30  
Damals wie heute: Die  
Instandhaltung der Dampf-  
lokomotiven bringt schwere  
Arbeit mit sich, 1981.  
*Foto: Schau*



Bild 3.31  
Mit vereinten Kräften . . . (1981)  
*Foto: Schau*



**208h Neustadt (D)-Rathenow-Brandenburg-Belzig-Treuenbrietzen**

**Alle Züge  
2. 3. Klasse**

Wittenberge 110		ab			3.02	6.35	7.04										18.38
Berlin Lehrter Bf 110		ab			21.18		7.18										14.39
km	Brandenburg Städteb	Zug Nr	220	202	210	204	222	206	W 214		208		216	S 216		W 224	218
0.0	Neustadt (Dosse) Brand St	ab			5.40		11.00										20.30
5.1	Hohenofen				5.50		11.11										20.41
6.0	Sieversdorf (Kr Ruppin)				5.54		11.18										20.48
11.1	Friedrichsdorf (Kr Ruppin)				6.02		11.28										20.58
15.5	Rhinow				6.11		11.50										21.09
21.7	Spatz				6.22		12.10										21.22
25.5	Hohenhausen				6.30		12.19										21.31
29.6	Albertshelm				6.34		12.24										21.36
32.0	Rathenow Nord				6.42		12.36										21.48
35.3	Rathenow Brand St	an			6.48		12.42										21.54
36.4	Rathenow Süd	ab			7.00		13.50		W 15.05				18.10		W 22.00		23.03
39.5	Haldefeld				6.06		13.56		15.11				18.15		22.06		23.11
40.6	Mögelin				6.13		14.02		15.17				18.20		22.17		23.17
43.5	Prennitz				6.16		14.05		15.20				18.23		22.15		23.20
44.9	Prennitz Süd				W 6.35		14.20		15.35				W 18.31	19.24	W 22.21		23.29
46.5	Döberitz (Kr Westhavelland)				6.40		14.25		15.42				18.36	19.31			23.35
48.1	Döberitz-Gapfel				6.45		14.30		15.47				18.41	19.36			23.41
53.4	Pritzerbe	an			W 6.49		14.34		15.53				18.47	19.42			23.47
55.1	Fohrdo				7.49		16.05		16.05				18.56	19.54			23.58
59.5	Bohnenland				7.54		16.11		16.11				19.03	20.00			0.04
62.2	Görden				8.01		16.18		16.18				19.10	20.07			0.11
64.9	Brandenburg Altstadt	an			8.11		16.28		16.28				19.19	20.18			0.21
69.0	Brandenburg Neustadt	an			8.20		16.37		16.37				19.28	20.26			0.29
	Potsdam 207	an			8.29		16.46		W 16.46				W 19.37	20.35			0.38
69.0	Brandenburg Neustadt	ab			10.59	9.27			18.48	19.26			22.00	22.00			6.57
73.6	Göttin				9												

Seite 140

Bild 3.32 Jahresfahrplan 1949/1950. Letztmalig mit der Bezeichnung „Brandenburgische Städtebahn“ im Tabellenkopf.  
Foto: Verkehrsmuseum Dresden

## 208 h

**208h Treuenbrietzen-Belzig-Brandenburg-Rathenow-Neustadt (D)**

Alle Züge  
2. 3. Klasse

208h Treuenbrietzen-Belzig-Brandenburg-Rathenow															
Jüterbog 106		ab					4.58		10.16				16.45		
km	Brandenburg Stadtb	Zug Nr		209	211	221	261	263	W 223	265	W 215	5.15	207	217	W 225
0.0	Treuenbrietzen Brand St 102	ab						6.45		12.20			19.00		
6.6	Hoseloff-Niederwerbig	ab						6.57		12.34			19.13		
11.8	Niemegk	ab						7.16		12.50			19.35		
15.1	Dahmsdorf (Kr Zauch-Belzig)	ab						7.24		13.00			19.44		
21.6	Belzig Brand St	an						7.37		13.11			19.58		
	Berlin-Wannsee 182	an						10.50		15.03			23.34		
	Dessau Hbf 182	an						10.31		17.00					
	Dessau Hbf 182	ab					2.09			8.53					
	Berlin-Wannsee 182	ab								10.35					
21.6	Belzig Brand St	ab						5.10		14.45					
29.4	Frederisdorf (Kr Zauch-Belzig)	ab						5.25		15.00					
31.7	Lütto	ab						5.30		15.06					
35.3	Dippmannsdorf-Ragösen	ab						5.38		15.14					
40.0	Golzow (Kr Zauch-Belzig)	ab						5.50		15.25					
42.0	Pernitz	ab						5.55		15.30					
46.5	Krahne	ab						6.05		15.40					
48.5	Reckahn	ab						6.10		15.46					
52.0	Göttin	ab						6.18		15.54					
55.6	Brandenburg Neustadt	an						6.27		16.03					
	Potsdam 207	ab		22.46	22.46				8.17; 9.44		12.52	12.52		17.05; 17.49	
56.6	Brandenburg Neustadt	ab			5.10						16.15	17.15		21.15	
60.7	Brandenburg Altstadt	ab		3.20	5.30				W 13.20		16.36	17.30		21.27	
63.4	Görden	ab		X 3.26	5.39				13.29		16.44	17.38		21.35	
67.3	Bohnenland	ab			5.47				13.37		16.52	17.46		21.44	
70.5	Fohnde	ab			5.56				13.46		16.59	17.54		21.51	
74.2	Pritzerbe	ab		X 3.44	6.03				13.53		17.05	18.00		21.58	
77.5	Döberitz-Gapell	ab		X 3.53	6.14	W 7.00			14.04	W 15.20	17.16	18.11		22.09	
79.1	Döberitz (Kr Westhavelland)	ab			6.19	7.05			14.09	15.25	17.21	18.16		22.14	
80.7	Prenzlitz Süd	ab			6.25	W 7.10			14.15	15.30	17.26	18.22		22.20	
82.1	Prenzlitz	ab			4.06	6.32	7.33			14.22	15.44	17.32	18.30	22.32	W 23.30
85.0	Mögelin	ab		X 4.12	6.39	7.40			14.29	15.51	17.39	18.37		22.39	(23.37)
86.1	Heidefeld	ab			6.42	7.43			14.32	15.54	17.42	18.40		22.42	(23.40)
89.2	Rathenow Süd	ab			6.50	7.51			14.40	16.01	17.48	18.47		22.50	(23.48)
90.3	Rathenow Brand St	an			6.53	7.54			14.43	16.04	W 17.51	18.50		22.53	W 23.51
92.6	Rathenow Nord	an			4.24	7.50				17.00		18.55			
94.7	Altersheim	an			4.31	8.01				17.11		19.03			
100.1	Hohenhausen	an			4.38	8.09				17.19		19.11			
103.9	Snatz	an			4.42	8.15				17.25		19.17			
110.5	Rhinow	an			4.50	8.24				17.34		19.25			
114.5	Friedrichsdorf (Kr Ruppin)	an			5.02	8.40				17.50		19.39			
118.7	Sieversdorf (Kr Ruppin)	an			5.10	8.49				17.59		19.48			
120.5	Hohangfen	an			5.18	8.59				18.05		19.57			
125.6	Neustadt (Dessau) Brand St	an			5.27	9.04				18.14		20.02			
	Berlin Lehrter Bf 110	an			5.33	9.15				W 18.25		20.12			
	Wittenberge 110	an			9.56	15.47				22.27		22.27			
		an			11.00					23.16		1.05			



nahme der Havelbrücke zwischen Brandenburg-Altstadt und -Neustadt.

Der Winterfahrplan 1948/49 wies für die Brandenburgische Städtebahn folgendes Zugangebot aus:

Treuenbrietzen—Belzig	4 Personenzüge und
—Brandenburg:	2 Güterzüge täglich
Brandenburg—	
Rathenow:	werktags 13, sonntags
	7 Personenzüge
	2 Güterzüge und
	2 Bedarfsgüterzüge
	täglich
Rathenow—Neustadt:	6 Personenzüge
	(davon 4 GmP)
	täglich

Die bis dahin noch geltende nächtliche Betriebsruhe zwischen Brandenburg-Altstadt und Pritzerbe wurde aufgehoben.

Wegen der Teilung Berlins mußte ab Ende 1948 der größte Teil des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs der damaligen sowjetischen Besatzungszone diese Stadt umfahren. Ein Teil des Verkehrs sollte über die Brandenburgische Städtebahn abgewickelt werden. Für die Strecke zwischen Belzig und Neustadt (Dosse) waren Züge mit 120 Achsen vorgesehen. Wegen der Länge der Züge sollten Zugkreuzungen auf den Knotenbahnhöfen stattfinden. Zur Bespannung kamen nur Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn in Frage, da die Tenderlokomotiven der Städtebahn nicht leistungsfähig genug waren.

An deren Betriebsverwaltung wurde die Forderung gestellt, zusätzlich zum bestehenden Fahrplan 16 Trassen für Umleitungszüge zu schaffen. Die Brandenburgische Städtebahn gab an, maximal neun Trassen zu haben, wovon eine schon mit einem eigenen Plan belegt sei. Außerdem wies sie auf den schlechten Zustand der Strecke und die ungünstige Gleisanordnung im Bahnhof Belzig hin. Im Ergebnis der Verhandlungen mit der Reichsbahn wurde entschieden, daß die Strecke lediglich dann für den Umleitungsverkehr herangezogen werden sollte, wenn die Nord-Süd-Verbindung von Treuenbrietzen über Wildpark nach Nauen als Entlastung für die Relation Magdeburg—Stendal—Wittenberge nicht ausreiche.

Das Jahr 1948 brachte noch etwas Positives: Am 17. Dezember war die Brücke über die Reichsbahnstrecke bei Neustadt fertiggestellt und damit die gesamte Strecke der Brandenburgischen Städtebahn wieder durchgehend befahrbar.

### 3.7 1950 bis zur Gegenwart — die Reichsbahnstrecke Treuenbrietzen—Neustadt (Dosse)

Obwohl die Bahn 1950 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn eingegangen war, wurde inoffiziell der alte Name „Brandenburgische Städtebahn“ auch weiterhin verwendet. Ihr 50jähriges Bestehen 1954 wurde allerdings in keiner Weise gewürdigt. Selbst die lokale Presse enthielt keinerlei Hinweise. Die unrühmliche Rolle der Städtebahn im Rüstungsbetrieb des „Dritten Reiches“ war nicht vergessen worden.

Wie auf dem betrieblichen Sektor, trat auch beim Verkehrsaufkommen nach 1950 keine Trendwende ein. Der Güterverkehr behielt den Vorrang vor dem Personenverkehr, zumal der Wiederaufbau der Wirtschaft nach 1949 verstärkt einsetzte. Die Reichsbahndirektion Berlin plante ab 1953 den Ausbau der Strecke zur „Nebenbahn mit hauptbahnähnlichem Charakter“.

Die Übernahme des größten Teils der Bahn durch die Magdeburger Reichsbahndirektion im Jahre 1955 brachte eine Wende. Lediglich die begonnenen Vorhaben wurden fertiggestellt. Einige der damals gebauten Verbindungskurven werden seitdem kaum noch genutzt, da sich die Güterströme anders entwickelt haben.

So kam die Belziger Kurve nie voll zur Wirkung, weil der Nord-Süd-Verkehr aus Richtung Jüterbog—Treuenbrietzen weiterhin hauptsächlich über Potsdam (Wildpark)—Nauen rollt (die alte „Konkurrenzbahn“!). Daher wurde der Kreuzungsbahnhof bald stillgelegt, und seit Jahren dient er nur noch zum Abstellen schadhafter Güterwagen. Die Umfahrung von Brandenburg-Neustadt einschließlich des Kreuzungsbahnhofs Brandenburg-Süd dagegen hat sich für den Güterverkehr aus Roßlau nach Brandenburg-Altstadt als äußerst nützlich erwiesen. Sie hätte — wie von der Brandenburgischen Städtebahn geplant — schon wesentlich früher geschaffen werden müssen. Die Verbindung Köritz—Barsikow wird gelegentlich durch Sonder- oder Umleitungszüge befahren. Dennoch stieg die Auslastung der Strecke weiter an. Lediglich der Nahgüterverkehr zwischen Brandenburg und Belzig wurde in den 50er Jahren dem Kraftverkehr übergeben.

1960 begann eine zentrale Oberbauerneuerung. Sie war dringend nötig, denn noch gab es Gleisabschnitte im Urzustand von 1904. Denn wenn auch vorerst keine schweren Lokomotiven eingesetzt wurden, war die Oberbauverstärkung für



21 t Achslast äußerst wichtig für die Erhöhung der möglichen Auslastung der Güterwagen.

Begonnen wurde mit dem Abschnitt Brandenburg—Rathenow, dann folgten Belzig—Brandenburg und Rathenow—Neustadt. Der letztgenannte kann bis heute nur bis zum Abzweig Köritz mit 20 t Achslast befahren werden, da die Tragfähigkeit der Überführung vor Neustadt nicht ausreichend ist.

Zunächst zurückgestellt war die Strecke von Treuenbrietzen nach Belzig, auf der ab 1. Oktober 1962 der Personen-, und ab 31. Januar 1963 der durchgehende Güterverkehr eingestellt wurde. Den Güterverkehr Belzig—Niemegk besorgten Nahgüterzüge, den verbleibenden Rest der Kraftverkehr. Ebenso übernahm er den Personenverkehr. Gleichzeitig wurde der Bahnhof Niemegk als selbständige Dienststelle aufgegeben und dem Bahnhof Belzig unterstellt.

Mitte der 60er Jahre sollten Autobusse auch den Personenverkehr zwischen Belzig und Branden-

burg übernehmen. Dieses Vorhaben wurde ebenso wie der Plan aufgegeben, die ehemalige Städtebahnstrecke zu einem Teil der Transitstrecke von der Ostsee nach dem Balkan auszubauen. Nach der Oberbauerneuerung übernahm die Eisenbahn wieder den gesamten Personenverkehr zwischen Belzig und Brandenburg. Der Nahgüterverkehr blieb dagegen weiterhin auf der Straße. Den Streckenabschnitt Treuenbrietzen—Belzig legte man zur Oberbauerneuerung 1970/71 gänzlich still. Die Strecke wird seitdem für Reservezwecke erhalten.

Gegenwärtig bietet sich auf der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn folgendes Bild: Mit der Einführung neuer Streckennummern in das

Bild 3.33 Die Durchgangsgüterzüge Brandenburg—Roßlau rollen mehrmals täglich über die ehemalige Städtebahn — hier vor der Einfahrt nach Belzig. Rechts das Gleis aus Treuenbrietzen, 1963.  
*Foto: Fiebig*





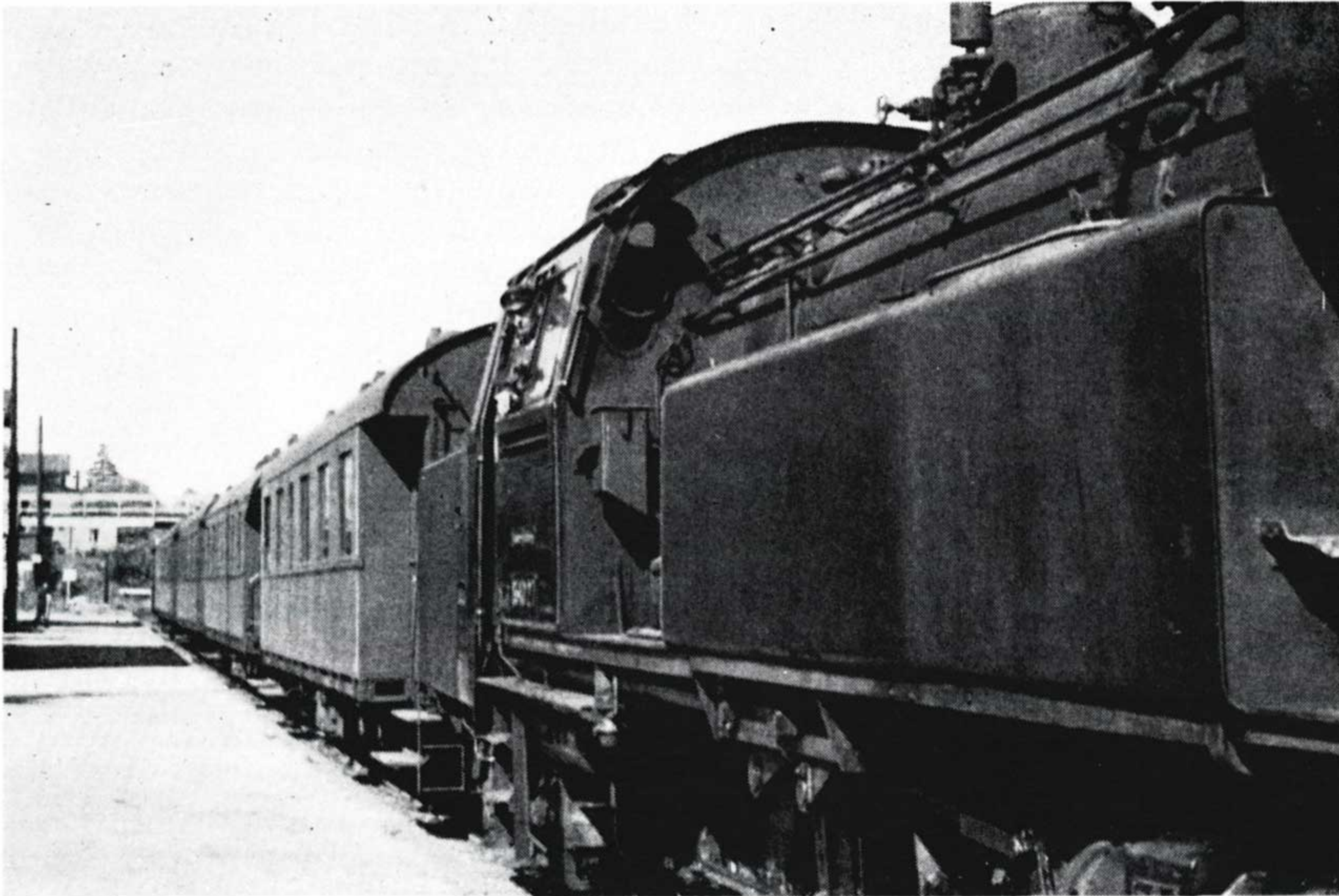
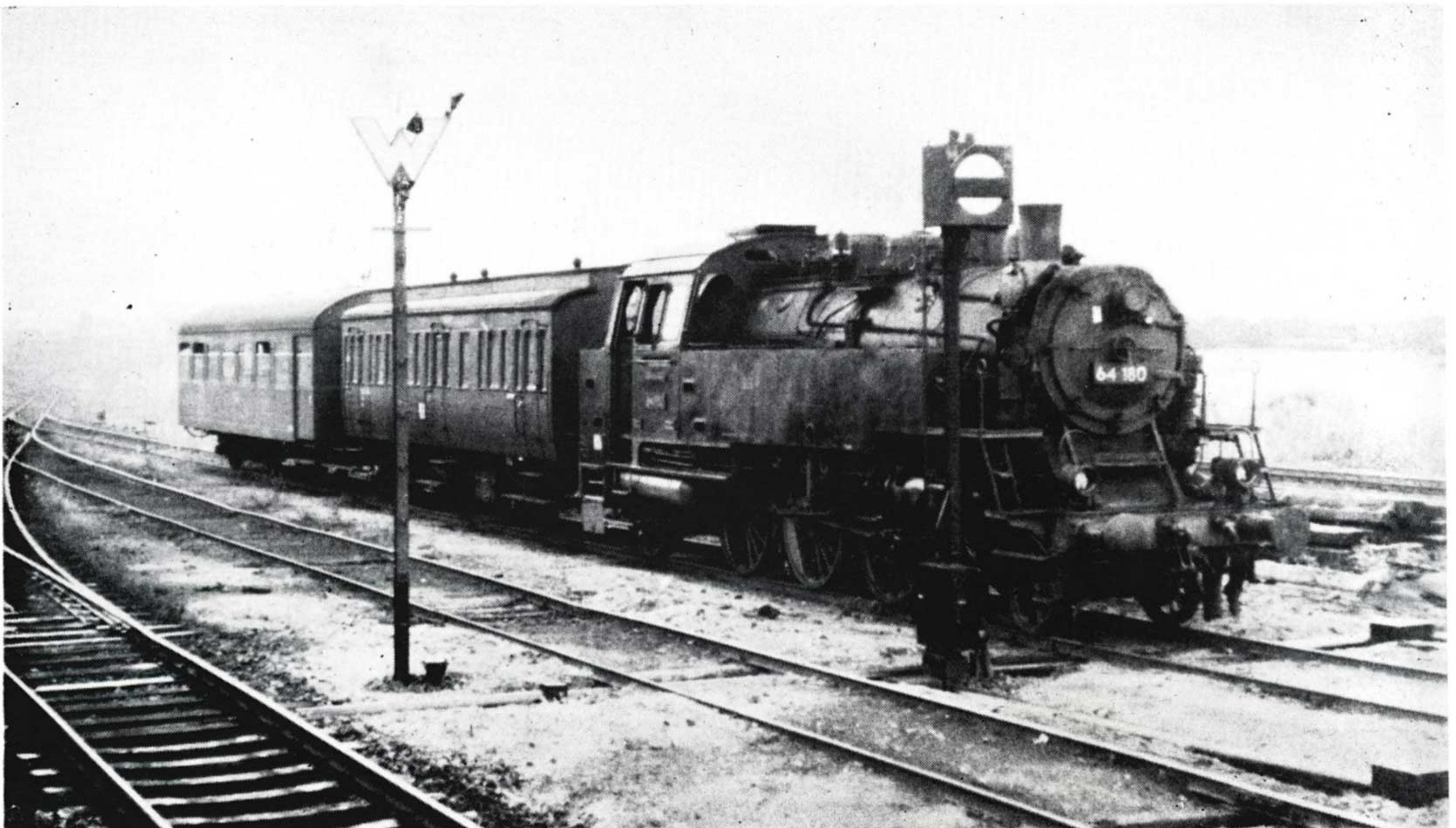


Bild 3.34  
Personenzug mit Lok  
83 1027 in Treuen-  
brietzen um 1955.  
*Foto: Wernsdorf*

Bild 3.35 Ein Personenzug aus Belzig fährt in Brandenburg  
Hbf ein, 1963.  
*Foto: Fiebig*





Kursbuch der Deutschen Reichsbahn zum Sommer 1968 wurde die alte Strecke 208 h in zwei Abschnitte unterteilt: Strecke 681 Belzig–Brandenburg und Strecke 704 Brandenburg–Neustadt (Dosse). Das Verkehrsaufkommen, die Zahl der Züge und deren Fahrzeiten haben seitdem keine wesentlichen Veränderungen mehr erfahren. Zwischen Brandenburg und Rathenow ist der Verkehr mit vierzehn Zugpaaren täglich am stärksten, zwischen Belzig und Brandenburg mit wochentags sechs und am Wochenende fünf Zugpaaren am geringsten. Nach wie vor gibt es durchgehende

Züge Belzig–Rathenow, einen Zug täglich sogar von Belzig bis Neustadt (Dosse). In der Gegenrichtung verkehrt allerdings nur werktags ein Zug Pemnitz–Belzig.

Weiterhin erfolgt die Bildung von Reisezügen in Brandenburg Hauptbahnhof. Auf dem Altstädtischen Bahnhof werden fast alle Güterzüge rangierdienstlich behandelt. Die Betriebswerkstatt in Brandenburg Altstadt wird ebenfalls noch genutzt, wenn auch nicht mehr für so große Instandhaltungsmaßnahmen wie zur Zeit der Städtebahn. Die Hauptgüterströme der Gegenwart sind etwa

Bild 3.36 Die ehemalige Brandenburgische Städtebahn als Umleitungsstrecke für den Nord-Süd-Verkehr: Ein Kalizug bei Rathenow 1979. Foto: Bohne









Bild 3.37 Brandenburg-Neustadt ist erreicht. Links der alte Wasserkran der Städtebahn, der 1955 vom östlichen ans westliche Ende des Bahnsteigs versetzt wurde. 1978.  
Foto: Fried

so geblieben, wie sie sich nach dem Zweiten Weltkrieg herausgebildet haben:

Durchgangsgüterzüge	Brandenburg—Belzig— Roßlau
Durchgangsgüterzüge	Brandenburg-Altstadt— Brandenburg Hbf (weiter in Richtung Berlin und Magdeburg)

Nahgüterzüge Brandenburg-Altstadt—Rathenow  
Nahgüterzüge Neustadt (Dosse)—Rathenow.

Die ebenfalls seit Kriegsende bestehenden Fahrplantrassen für den Sonder- und Umleitungsverkehr auf der Nord-Süd-Relation über die ehemalige Städtebahnstrecke werden in den letzten fünf bis zehn Jahren ständig stärker ausgelastet. Gegenwärtig wird untersucht, ob mit einem für den

Nebenbahnbetrieb vereinfachten Streckenfunksystem die Durchlaßfähigkeit noch verstärkt werden kann.

Das Jubiläum 1979 wurde — im Gegensatz zu dem von 1954 — festlich begangen. Gekoppelt mit der Feier des 100jährigen Bestehens der Berlin-Blankenheimer Eisenbahn und einer Fläming-Schau der Stadt Belzig fanden die Veranstaltungen erst am 9. Juni 1979 statt. Ein mit einer 01-Dampflokomotive bespannter Sonderzug pendelte zwischen Brandenburg und Belzig. In Belzig traf er auf einen Sonderzug der Blankenheimer Bahn, der mit den Lokomotiven 03 2235 und 18 201 bespannt war. So kam es zum Zusammentreffen dreier Schnellzuglokomotiven, die in den Vorankündigungen als die schnellsten der Deutschen Reichsbahn bezeichnet wurden. Verständlich, daß diese Atmosphäre wenig dazu angetan war, in die Vergangenheit mit gemischten Zügen, T3-Lokomotiven, Pulsometerbrunnen, stadtgasbetriebenen Triebwagenzügen oder handbetätigten Signalen zurückzublicken.

Bild 3.38 Zur Feier des 75jährigen Bestehens der Brandenburgischen Städtebahn verkehrte dieser wenig stilvolle Sonderzug zwischen Brandenburg und Belzig, 1979.  
Foto: Menzel



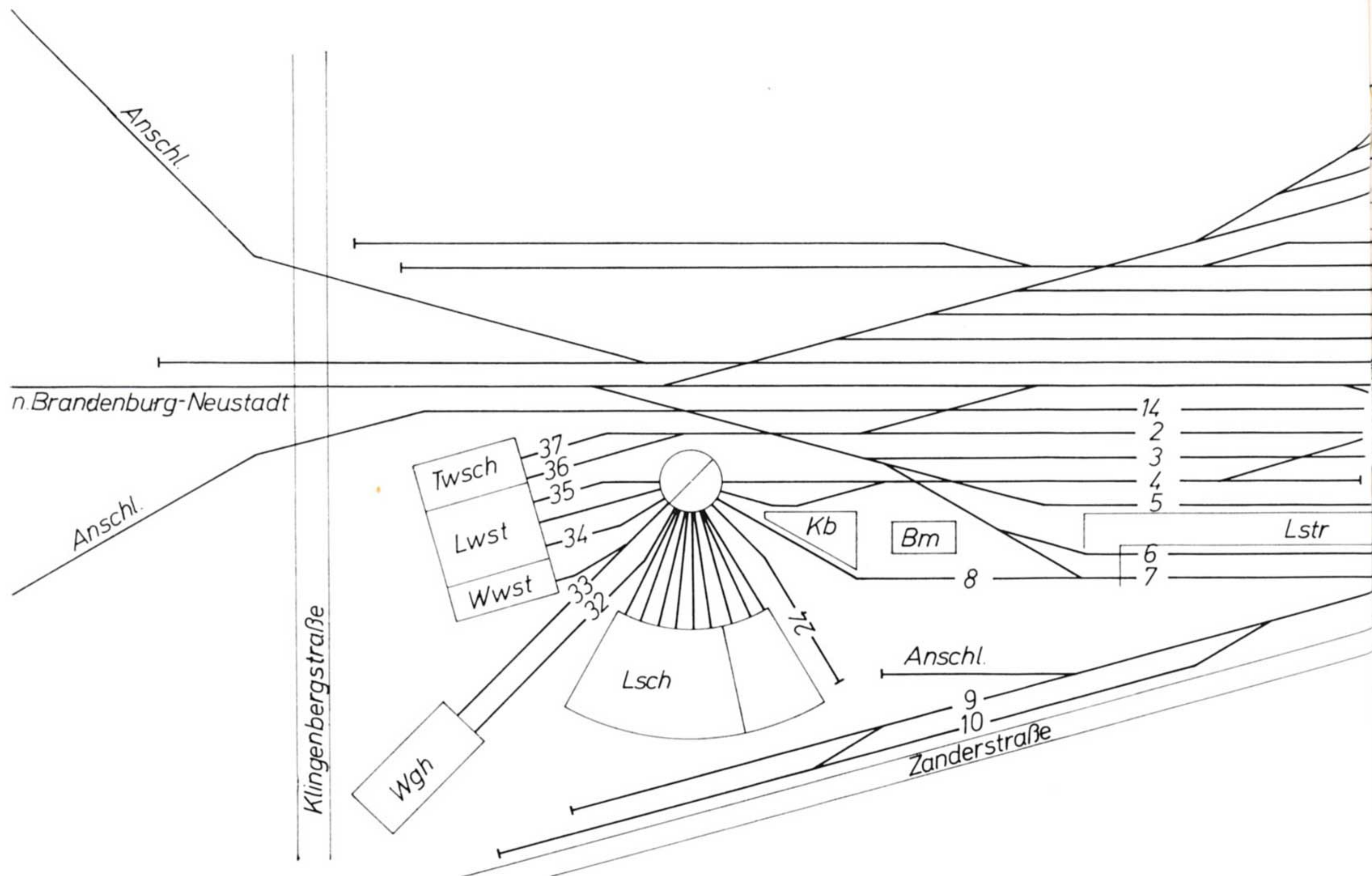
## 4. Bauten und Anlagen

### 4.1 Gleisanlagen und Brücken

#### Gleisanlagen

Am Umfang der Gleisanlagen konnte man von Anfang an den Nebenbahncharakter der Brandenburgischen Städtebahn erkennen — durchgehend eingleisig und mit einer Spurweite von 1 435 mm. Die Gleisanlagen der Bahnhöfe wurden 1904 „entsprechend dem zu erwartenden Ver-

kehr“ /18/ errichtet: Es gab Haltepunkte mit nur einem durchgehenden Gleis; kleinere Bahnhöfe bekamen ein Ladegleis mit oder ohne Überholungsgleis. An der Strecke liegende Städte wie Niemegk, Golzow, Pritzerbe oder Rhinow hatten größere Bahnhöfe, auf denen umfangreichere Lade- und Rangierarbeiten, Kreuzungen und Überholungen möglich waren. Mitbestimmt wurde die Ausführung der Gleisanlagen auch durch die Erfordernisse vorhandener Privatgleisanschlüsse.





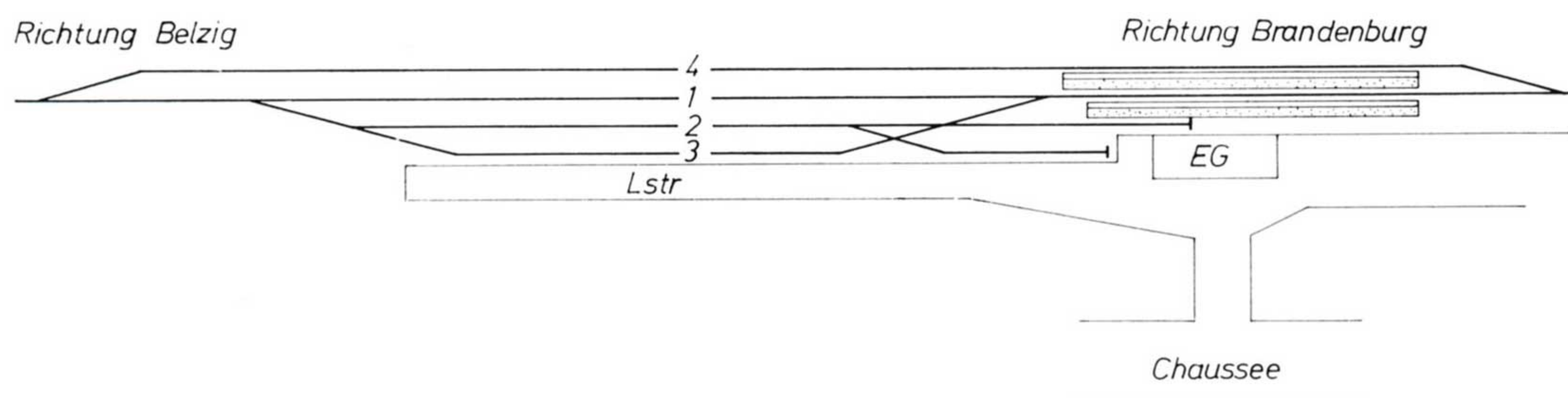
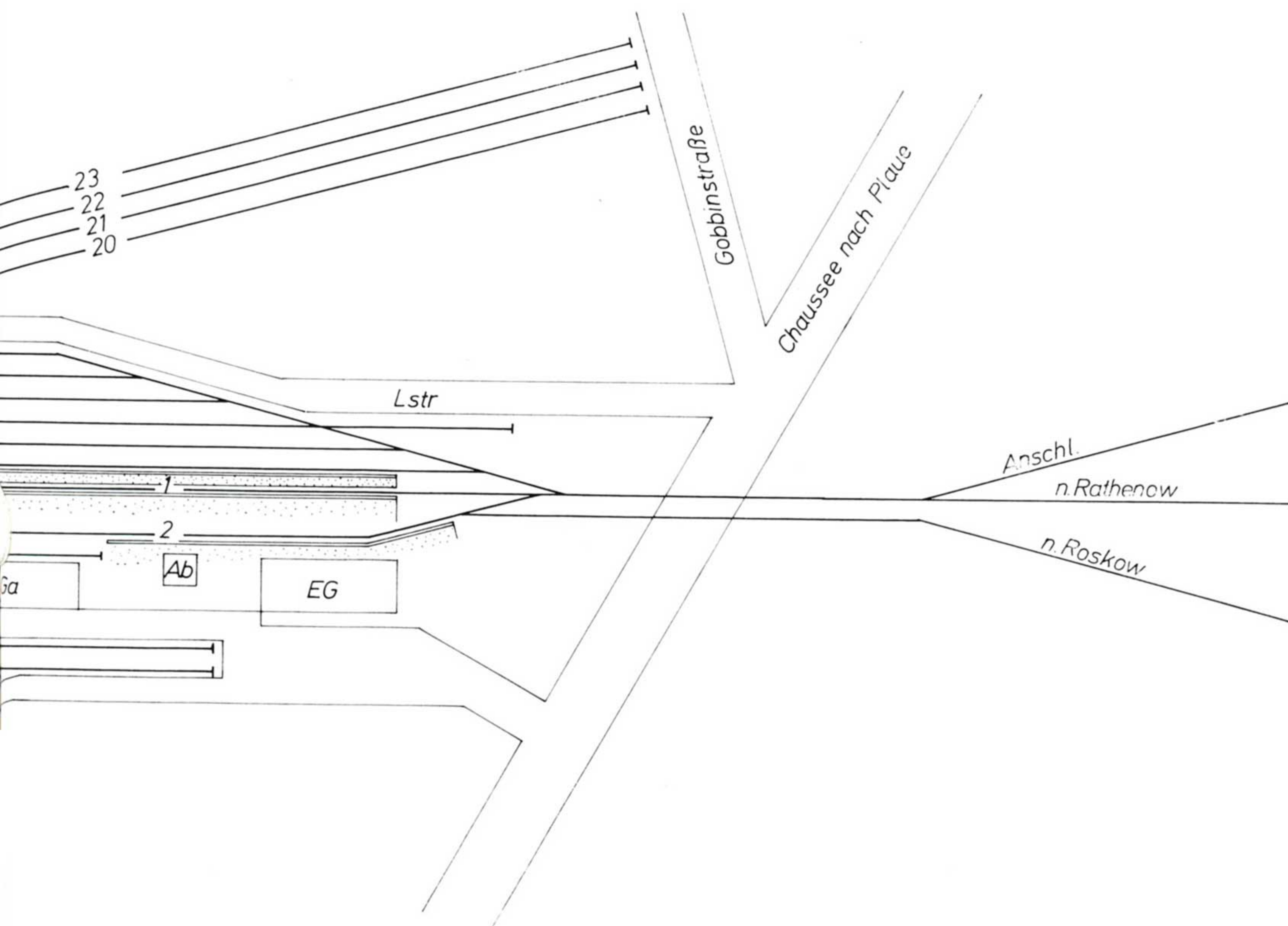


Bild 4.1 Der Gleisplan des Bahnhofs Golzow von 1905.  
Zeichnung: Menzel

Bild 4.2 Gleisplan Bahnhof Brandenburg-Altstadt 1936  
vor dem Umbau. Zeichnung: Menzel





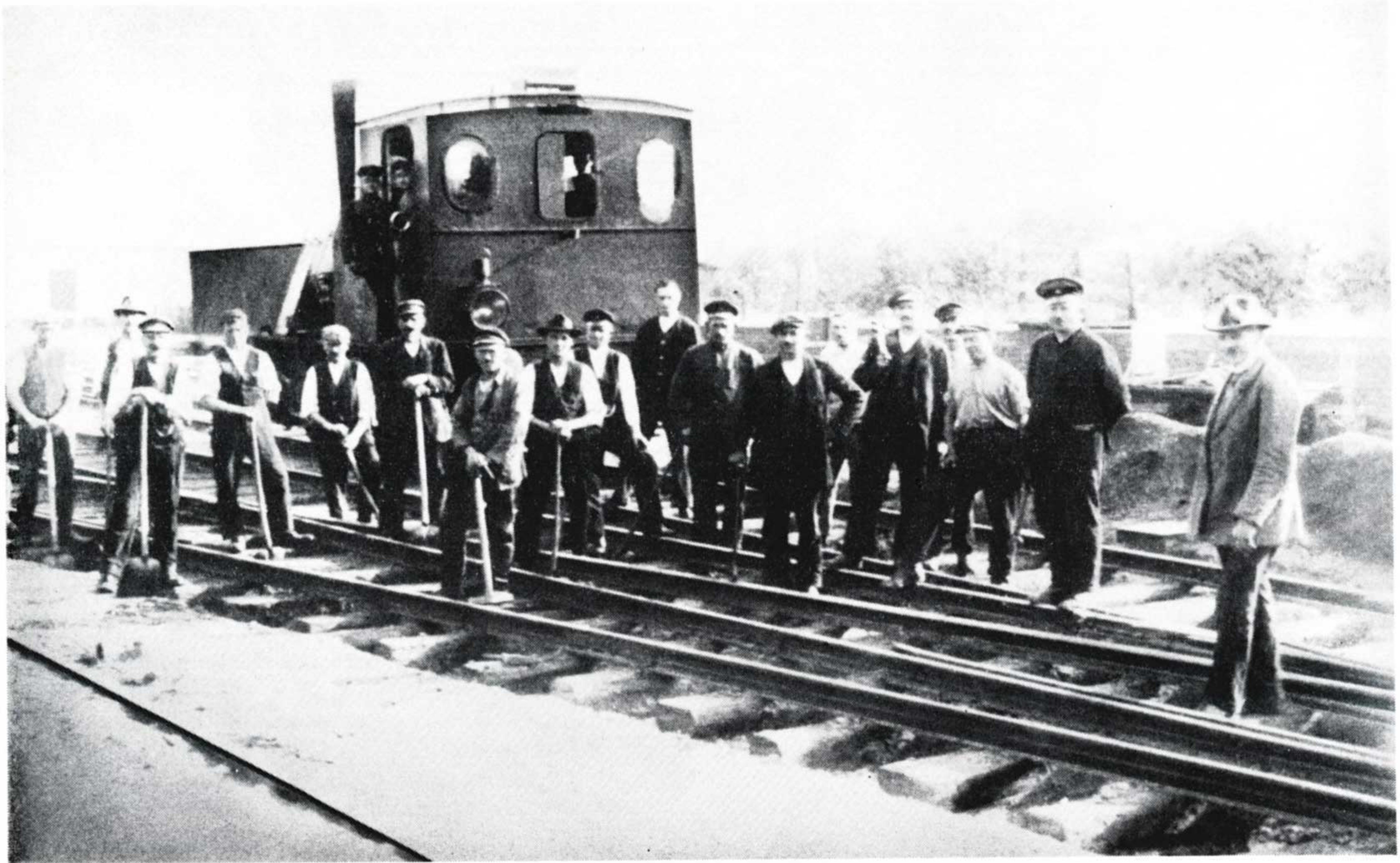


Bild 4.3 Gleisbauarbeiten in Brandenburg-Altstadt in den 20er bzw. 30er Jahren. Foto: Sammlung Rettig

Auf den sogenannten Übergangsstationen errichtete man neben den Gleisen für den regulären Personen- und Güterverkehr zusätzlich Gleise von je 550 m nutzbarer Länge für die unmittelbare Überführung von Militärzügen auf die Hauptbahnen. Niemegk, Golzow, Fohrde und Rhinow erhielten Überholungsgleise, um im Bedarfsfalle alle zwei Stunden einen Militärzug passieren zu lassen. Brandenburg-Altstadt verfügte über die umfangreichsten Gleisanlagen.

Bei einer zulässigen Achslast von 14 t und 50 km/h Höchstgeschwindigkeit ergab sich 1904 eine einfache Ausführung des Unter- und Oberbaus. Das Planum der freien Strecke erhielt eine Breite von 4,20 m. Die Böschungen der Dämme und Einschnitte hatten eine Neigung von 1:15. Nur für

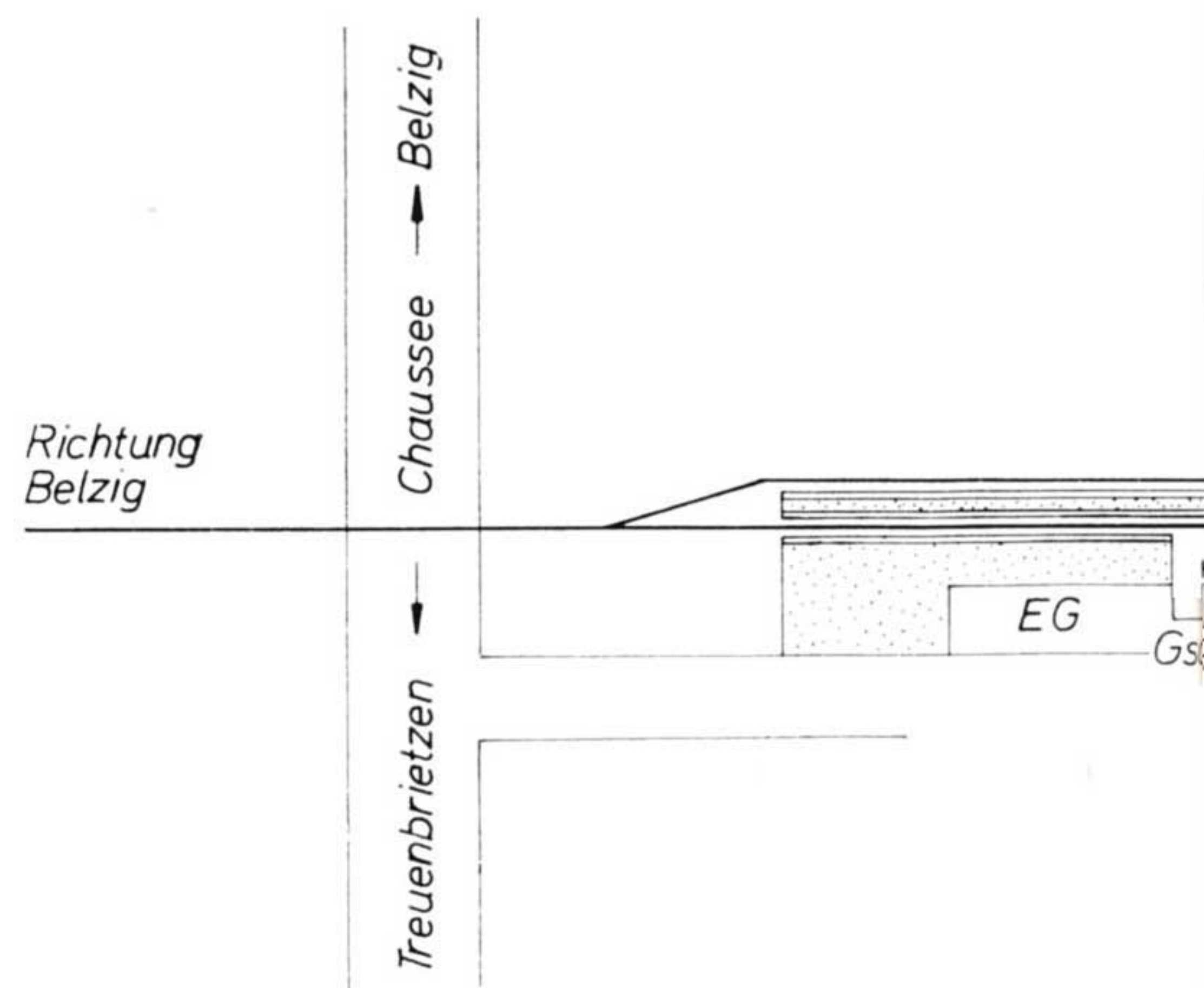


Bild 4.5 Gleisplan Bahnhof Niemegk 1942. Zeichnung: Menzel





den durch den Pritzerber See zu schüttenden Damm war eine flachere Neigung vorgesehen. Über den Kies für die Bettung des Oberbaus /22/: Er „...muß thunlichst rein von lehmigen und erdigen Beimischungen sein und darf mit Rücksicht auf die kiesarme Gegend bis zu 20 % Sand enthalten“.

Bild 4.4 Triebwagen 302 in Treuenbrietzen um 1935. Deutlich erkennbar der einfache Oberbau und die Ähnlichkeit des Empfangsgebäudes mit denen von Niemegk und Belzig.

*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*

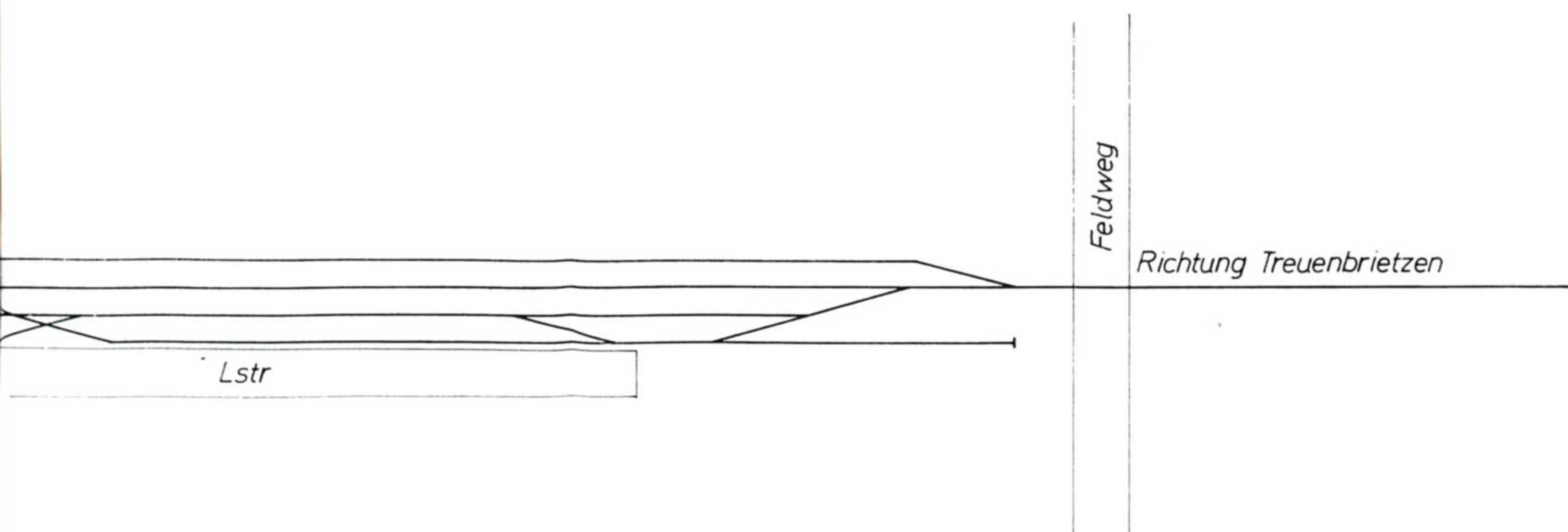
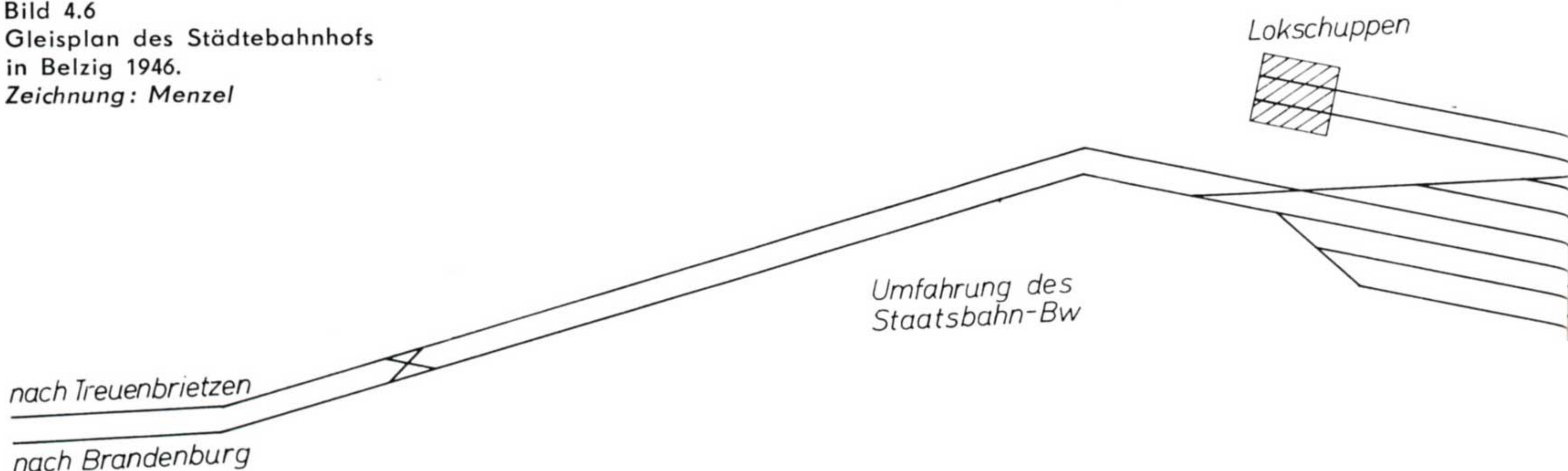




Bild 4.6  
Gleisplan des Städtebahnhofs  
in Belzig 1946.  
Zeichnung: Menzel



Für den Oberbau wurde das System 10 aH der Preußischen Staatsbahn gewählt, d. h. Schienen der preußischen Form 6 auf Holzschwellen. Die Schienen hatten eine Metermasse von 31,16 kg. Sie waren 12 m lang und lagen jeweils auf 14 Schwellen aus Kiefernholz, welche eine Länge von 2,50 m hatten, 23 bis 24 cm breit und 14 bis 15 cm dick waren.

Die im Bogen und in Neigungen verlegten Gleise sowie die Haupt- und Umfahrgleise der Bahnhöfe und Haltestellen erhielten „offene Unterlagsplatten von 140 mm Breite“. Ansonsten wurden die Schienen ohne Unterlagsplatten verlegt. Für die Weichen kamen die gleichen Schienen zur Anwendung. Die Herzstücke erhielten im Normalfall eine Neigung von 1:9.

„Für die Güte sämtlicher Oberbaumaterialien“, so hieß es im Bauvertrag, „sind die Bedingungen der Preußischen Staatseisenbahnen maßgebend.“ Neigungswechsel wurden durch Übergangsbogen ausgerundet.

Für die Unterhaltung der Gleisanlagen sorgten bei der Brandenburgischen Städtebahn bis zu ihrer Angliederung an die Deutsche Reichsbahn drei Bahnmeistereien: Belzig (Bm 1), Brandenburg-Altstadt (Bm 2) und Rhinow (Bm 3). Von 1935 bis 1939 erhielten sie neue Dienstgebäude. Die Bm 3 zog von Rhinow nach Rathenow um. Außerdem wurde 1939 eine neue, größere Holzbaracke für die zur Bahnmeisterei Brandenburg gehörenden Handwerker errichtet.

Bis zum Ersten Weltkrieg erübrigten sich wesentliche Reparaturarbeiten am Oberbau. Auch der Umfang der Gleisanlagen war vollkommen ausreichend. Der enorme Verkehrsanstieg während des Krieges änderte die Situation jedoch schnell und grundlegend. Neben den Reparaturen mußte auch sehr bald eine Verstärkung des Oberbaus

auf Achslasten von 16 t vorgenommen werden, um schwerere Lokomotiven und die von der Staatsbahn inzwischen in Dienst gestellten Güterwagen höherer Tragfähigkeit einsetzen zu können. Die Arbeiten konnten bis 1928 abgeschlossen werden und umfaßten folgende Maßnahmen:

- Verstärkung der Bettung durch Elbkies (vorher ungesiebter Grubenkies), in Gleisbögen zum Teil durch Schotter;

Tabelle 4.1 Oberbauerneuerungen

Jahr	Gleislänge (km)	Weichen (Stück)	Bemerkungen
1924	0,759	—	
1925	0,456	—	
1926	0,240	—	
1927	2,291	23	} 6,3 km mit Haken- und Klemmplatten versehen
1928	1,019	—	
1929	0,337		
1930	0,363	8	für Erweiterung Bf Rathenow
1931	1,154	6	6 EW Form 8 neu
1932	—	11	900 m Schienen Form 8
1933	0,138	21	
1934	6,355	21	
1935	7,040	21	
1936	21,060	21	
1937	1,560	21	alles Form 8, dazu 10 km in Schotter
1938	5,300	21	alles Form 8, dazu 15 km in Schotter
1939	1,800	10	alles Form 8, dazu 6,5 km in Schotter
1940	7,0	10	alles Form 8 in Schotter
1941			
1942	1,8	—	alles Form 8
1943			



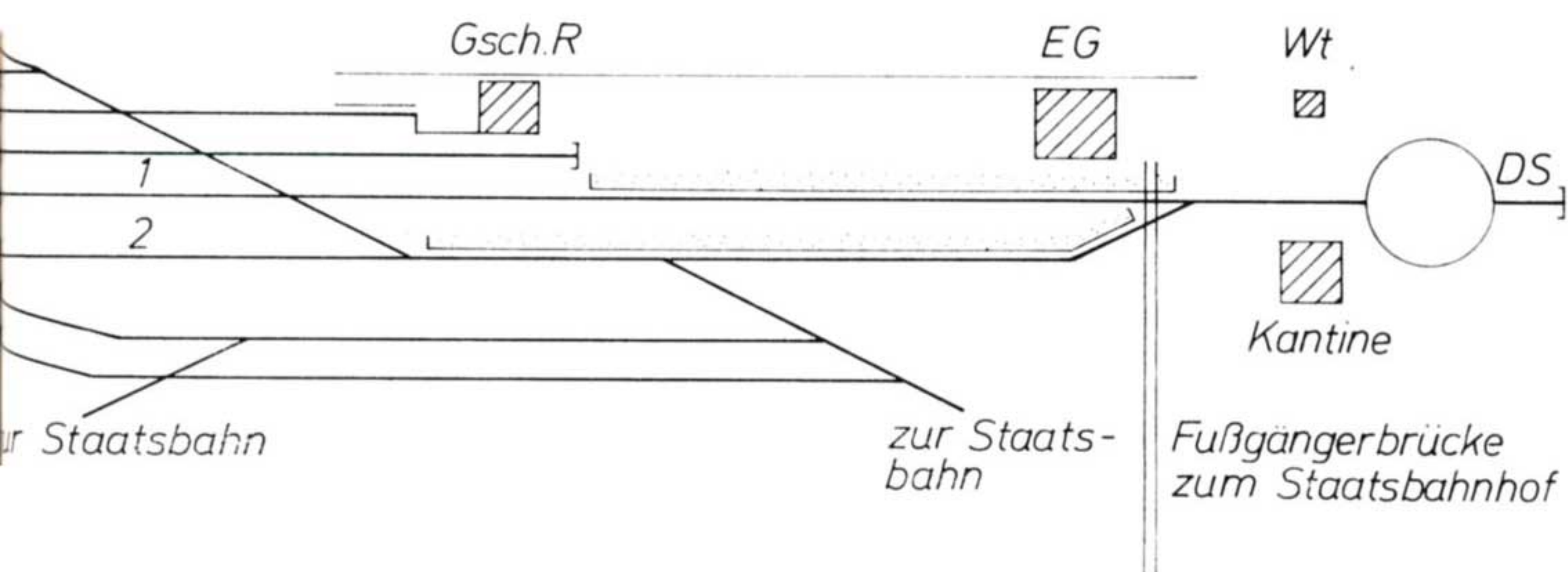


Bild 4.7 Ein Personenzug der DR verläßt Belzig in Richtung Wiesenburg. Rechts in der Bildmitte die Weichen zur Städtebahn, dahinter die Fußgängerbrücke, 1967.  
Foto: Müller

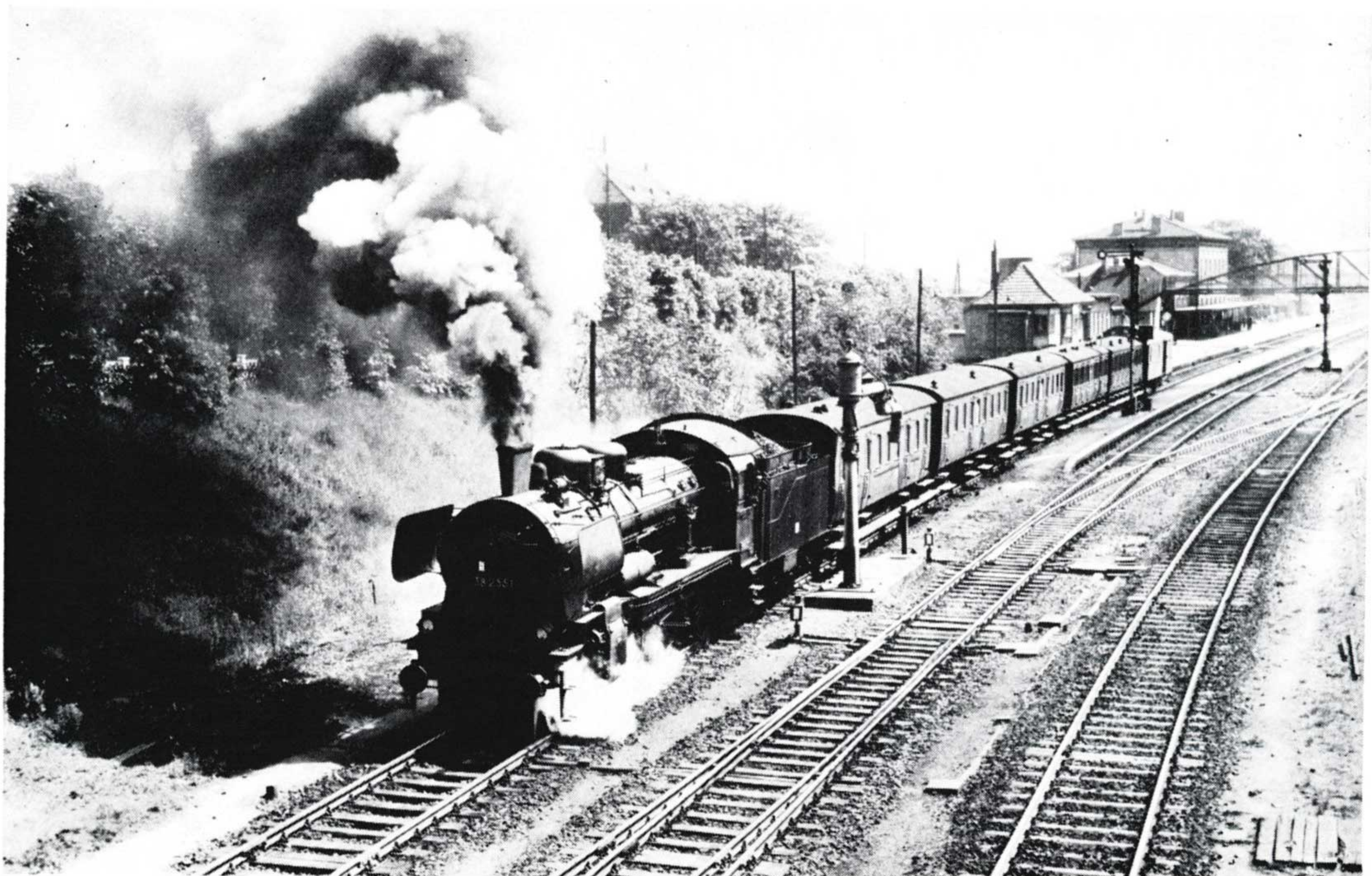






Bild 4.8 Die Reichsbahnüberführung bei Brandenburg-Neustadt. Im Vordergrund die Gleise der Hauptbahn — der Güterzug kommt aus Brandenburg-Altstadt. Links vom Bild beginnt der Kreuzungsbahnhof Brandenburg-Süd. 1979. Foto: Fried

— Erhöhung der Schwellenzahl von 14 Stück pro Schienenlänge (12 m) auf 16 Stück in der Geraden und in Gleisbögen mit einem Halbmesser größer als 500 m, und auf 18 Schwellen in Gleisbögen kleiner als 500 m Halbmesser.

Im Zuge der Oberbauverstärkung erneuerte man einige Streckenabschnitte auch vollständig und versah sie teilweise mit den schwereren Schienen der preußischen Form 8. 1928 und 1929 erhielten alle spitz befahrenen Weichen, die in Hauptgleisen lagen, Hakenspitzenverschlüsse anstatt der veralteten Zungenschlösser. Neu eingesetzte Weichen hatten durchweg den besseren Verschuß. Eine Reihe von Unfällen hatte dazu Veranlassung gegeben.

Die preußische Form 10a wurde bei allen Erneuerungen beibehalten, vielfach auch die auf offene Unterlagsplatten genagelten Schienen. Nur an den Stößen und in stärker befahrenen Bögen verwendete man Haken- und Klemmplatten mit Schwellenschrauben.

Doch die Oberbauerneuerungen waren nicht ausreichend: Bis 1936 waren erst reichlich 40 km

Gleis und 130 der 210 vorhandenen Weichen (einschließlich Doppelweichen, einfache und doppelte Kreuzungsweichen) ausgewechselt. Davon hatten nur 1,4 km der Strecke Schienen der Form 8 erhalten. 1939 waren dann etwa 50 km Gleis und drei Viertel der Weichen erneuert. Reichlich 60 km lagen in Schotter. 1 km Gleiserneuerung verursachte zwischen 1933 und 1935 folgende Kosten:

Schienen und Kleineisen (abzüglich des Altwertes der auszumusternden Materialien)	16 700 RM
Steinschlag (Schotter)	15 500 RM
Löhne	4 800 RM
	<u>37 000 RM</u>

Die zusätzlichen Kosten für eine einfache Weiche beliefen sich auf:

Eisenteile (abzüglich des Altwertes der auszu- musternden Materialien)	2 230 RM
Steinschlag (Schotter)	670 RM
Löhne	500 RM
Schwellen	260 RM
	<u>3 360 RM</u>

In diesem Zusammenhang ermittelte man auch die durchschnittliche Lebensdauer des Oberbaus:



Bettung	max. 40 Jahre
Schienen	max. 40 Jahre
Schwellen (Kiefer)	rund 20 Jahre
Kleineisen	rund 25 Jahre
Weichen	rund 35 Jahre

Bei der zentralen Oberbauerneuerung von 1960 bis 1971 wurden Reichsbahnschienen S 49 und R 50 meist auf Betonschwellen und grundsätzlich in Schotter verlegt. Die zulässige Achslast auf der Strecke beträgt seitdem 21 t, bei der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist es geblieben.

#### Brücken

Die Brandenburgische Städtebahn verfügte über etwa 60 Brückenbauten und 185 Durchlässe. Die längste Brücke führt zwischen den Brandenburger Bahnhöfen Neustadt und Altstadt über die Havel. Sie hat eine Stützweite von 90 m und war ursprünglich als Bogen-Fachwerkbrücke mit stählerne Überbau errichtet worden. 1945 zerstört, wurde sie mit neuem Überbau 1948 wieder in Betrieb genommen.

Weitere größere Brücken mit Stahlüberbau sind die Überführung über die Reichsbahn vor Bran-

denburg-Neustadt (Vollwandträger), die Brücke über den Silokanal zwischen Brandenburg-Altstadt und Görden (Bogenfachwerk) und die Überführungen über die Reichsbahn bei Rathenow (Vollwandträger) und Neustadt (Dosse) (Bogenfachwerk).

Zahlreiche kleinere Brücken bestehen aus Stahl: Die Temnitzbrücke bei Golzow, die Planebrücke bei Götting, mehrere Brücken im Bahnhof Brandenburg-Neustadt, die Brücke über den Hohenauener Kanal (eine kurze Fachwerkbrücke) sowie die Rhin- und Dossebrücken bei Rhinow bzw. Neustadt. Kleine Überführungen über Gräben sind in der Regel aus Ziegelsteinen mit Zementmörtel gemauert, denn gute und billige Ziegel waren um die Jahrhundertwende noch überall in der Mark Brandenburg zu haben.

Schließlich wären noch die zwei Fußgängerbrücken der Städtebahn in Fachwerkausführung zu nennen. Sie befinden sich in Belzig und Rathenow und verbinden die Städtebahnhöfe mit den Bahn-

Bild 4.9 Das Empfangsgebäude von Niemegk mit angebautem Güterschuppen, Aufsichtshäuschen und Wohntrakt um 1980.  
Foto: Menzel





hofsteilen der Reichsbahn. Während die Rathenower Brücke sogar überdacht ist und die Seitenwände Verglasung haben, ist die in Belzig offen.

### 4.2 Privatgleisanschlüsse

Die ersten Anschlußgleise zur Patentpapierfabrik Hohenofen, zur Stärkefabrik Brandenburg und zur Dampfziegelei Albertsheim wurden 1903 noch vor der Betriebseröffnung eingerichtet. In den folgenden Jahren kamen jeweils bis zu drei Gleise hinzu, so daß man zum Betriebsjubiläum im Jahre 1929 33 Anschließer mit einigen Nebenanschlüssen zählen konnte.

Den bedeutendsten Gleisanschluß in den ersten Jahren des Bestehens der Städtebahn hatte der städtische Hafen in Brandenburg. Daneben waren es in der Hauptsache die Anschlüsse in Rathenow, beispielsweise die „Häckselschneiderei und Groß-Fouragehandlung Otto Bolle“. Andere bedeutende Verfrachter waren die Patentpapierfabrik Hohenofen, die Stärkefabrik W. A. Scholten Brandenburg und das „Eisen- und Stahlwalzwerk Philipp Weber“ in Brandenburg. Für die Rüstungsbetriebe des Ersten und Zweiten Weltkrieges wurden weitere Anschlußgleise in Betrieb genommen.

Nach 1945 nahm die Zahl der Anschlüsse noch einmal zu. Erst die mit dem Beginn der 70er Jahre verstärkt betriebene Verlagerung von Transporten auf den Kraftverkehr bewirkte, daß einige Anschlüsse wieder aufgelassen wurden. Die wichtigsten Anschließer der Gegenwart sind das Stahl- und Walzwerk Brandenburg, der Industriekomplex am Brandenburger Silokanal und das Chemiefaserwerk in Premnitz/Döberitz (früher Gabel). Für Übergabefahrten zwischen den beiden Werkteilen mußte bis 1965 die ehemalige Städtebahnstrecke benutzt werden. Seitdem steht ein werkseigenes Verbindungsgleis zur Verfügung. Von den beiden früheren Anschlüssen zu den Hafenanlagen Premnitz und Döberitz ist heute nur noch letzterer in Betrieb. Nach wie vor gibt es dabei den niveaugleichen Kreuzungsverkehr im dortigen Bahnhof. Die heute unbenutzte steinerne Bogenbrücke des ehemaligen Hafenanschlusses bei Premnitz-Süd ist zu einer Art Wahrzeichen der Stadt geworden.

Weitere wichtige Anschließer der Gegenwart sind das Agrochemische Zentrum in Golzow und die verschiedenen Anschlüsse in Niemegk. Sie werden von Belzig aus mit Übergabezügen bedient.







Bild 4.10 Lok Nr. 7 zieht einen Güterzug mit Lastkraftwagen aus dem Opelwerk nach Brandenburg-Altstadt hinein, um 1935. Foto: Sammlung Museum Brandenburg



Tabelle 4.2 Übersicht über die Privatgleisanschlüsse der Brandenburgischen Städtebahn bis etwa 1940

Lfd. Nr.	Zeitraum	Name des Betreibers	in km oder Bf
1.	ab 1903	Patentpapierfabrik Hohenofen	119,3
2.	ab 1903	W. A. Scholten, Stärkefabrik Brandenburg	Br.-Alt
3.	ab 1903	Albert Schulze, Albertsheim, Dampfziegelei bei Rathenow	97,91
4.	ab 1904	Matthes & Sohn, Dampfziegelei in Rathenow (1929 Permutit-AG)	88,25
5.	ab 1904	Otto Bolle, Häckselwerk und Fouragehandlung	91,0
6.	ab 1905	Wilhelm Henckel, Dampfziegelei in Niemegk	Niemegk
7.	ab 1906	Städtisches Gaswerk Brandenburg	Br.-Alt
8.	ab 1906	Elisabethhütte J. Krüger, Eisengießerei und Maschinenfabrik Brandenburg	Br.-Alt
8.1		I. F. Krause Brandenburg (s. lfd. Nr. 12.)	
8.2		Hartung AG Brandenburg (s. lfd. Nr. 15.)	
8.3		Finanzamt Brandenburg	
8.4		Elektrowerke Brandenburg (s. lfd. Nr. 29.)	
8.5		Brandenburger Hütte (s. lfd. Nr. 33.)	
9.	ab 1907	Excelsior Fahrradwerke AG in Brandenburg	58,3
10.	ab 1907	Rathenower Chemische- und Farbenindustrie (1929 Rathenower Bankverein)	88,4
11.	ab 1907	Kaufmann Badt, Berlin, Drahtweberei bei Rathenow (1929 Ruhlandwerke, Wagenausesserungswerk)	89,5
12.	ab 1908	I. F. Krause Eisengroßhandlung, Brandenburg (Unteranschießer zu 8.)	Br.-Alt
13.	ab 1908	Robert Haacke, Häckselwerk in Rhinow	Rhinow
14.	ab 1909	Städtischer Lagerplatz bei Brandenburg	58,3
15.	ab 1910	Deutsche Mähmaschinenfabrik, Eyth-Lesser, in Brandenburg (Unteranschluß zu 8.), (1929 Hartung AG)	Br.-Alt
16.	ab 1911	Städt. Hafen am Silokanal <sup>1</sup>	Br.-Alt
16.1		Vereinigte Chemische Fabriken Ottensen-Brandenburg (s. lfd. Nr. 27.)	
17.	1912—1927 <sup>2</sup>	Phillipp Weber, Eisen- und Stahlwalzwerk bei Brandenburg (1929 Mitteldeutsche Stahlwerke, Abt. Weber, später Mitteldeutsche Stahl- und Walzwerke Friedrich Flick KG)	Br.-Alt
18.	ab 1913	Friedrich Stimming, Kraftmühle in Pritzerbe	Pritzerbe
19.	ab 1914	Flockenfabrik Neustadt/Dosse	Neust. (D).
20.	1915—1919	Artilleriedepot Brandenburg <sup>3</sup>	Br.-Alt
21.	ab 1915	Köln-Rottweiler Pulverfabriken in Premnitz (1929 I. G. Farben-Industrie; Kunstseide)	Premnitz
22.	ab 1916	Chemische Fabrik Griesheim-Elektron in Gapel, Kriegssprengstofffabrik (1929 I. G. Farben-Industrie; Schwefelsäure, Stickstoffdünger-Lager)	Gapel
23.	1917—1919	Ersatzmagazin Brandenburg	Br.-Alt
24.	1917—1928	Krönig, Bäckerei in Pritzerbe	81,29
25.	ab 1920	Provinzial-Landesanstalt Görden	62,20
25.1		Preußische Strafanstalt Brandenburg (s. lfd. Nr. 31.)	
26.	ab 1922	Städtisches Gaswerk Rathenow	89,01
26.1	Havelhütte	(s. lfd. Nr. 30)	
26.2		Schultheiß-Patzenhofer (s. lfd. Nr. 32.)	
27.	ab 1923	Vereinigte Chemische Fabriken Ottensen-Brandenburg (Unteranschluß zu 16.)	Br.-Alt
28.	ab 1923	F. Witte & Co., Bützer bei Milow	Mögelin
29.	ab 1924	Elektrowerke AG Berlin (Unteranschluß zu 8.)	Br.-Alt
30.	ab 1924	Schmidt & Wagner Eisengießerei GmbH, Abteilung Havelhütte in Rathenow (Unteranschluß zu 26.)	89,01
31.	ab 1928	Neue Preußische Strafanstalt Brandenburg/Havel im Jagen 6 der Stadtforst (Unteranschluß zu 25.)	62,20
32.	ab 1928	Schultheiß-Patzenhofer AG, Niederlage Rathenow (Unteranschluß zu 26.)	89,01
33.	1928—1930	Brandenburger Hütte GmbH (Unteranschluß zu 8.)	Br.-Alt
34.	ab 1935	Opel-AG Werk Brandenburg <sup>4</sup>	Br.-Alt

<sup>1</sup> nur bis 1923, dann Anschluß über Westhavelländische Kreisbahn

<sup>2</sup> ab 1. Januar 1928 eigener Gütertarifbahnhof „Brandenburg-Weberwerk“

<sup>3</sup> nach dem Krieg teilweise an die Elisabethhütte Brandenburg verliehen teilweise verpachtet an Mix & Genest und Larusil-Flachsbearbeitung

<sup>4</sup> Anschluß vom Hauptgleis der Westhavelländischen Kreisbahn abgehend, durch BS bedient



### 4.3 Bahnhofsgebäude

#### Empfangsgebäude

Wie viele Eisenbahnen sah auch die Brandenburgische Städtebahn Typenbauten vor, um Projektierungs- und Baukosten zu sparen. Der 1901 abgeschlossene Bauvertrag enthielt die Beschreibung zweier Gebäudetypen für 23 der 28 einzurichtenden Bahnhöfe und Haltepunkte. Lediglich die Empfangsgebäude von Golzow und Brandenburg-Altstadt sollten davon abweichen. Haseloff-Niederwerbig, Lütte und Hohenofen bekamen nur einfache Wartehäuschen.

Der erste, größere Gebäudetyp war im Bauvertrag wie folgt beschrieben:

„2geschossig mit 1,5 m hohem Drempe, rund 106 qm bebauter Fläche, massiv mit Doppelpappdach, zum Theil unterkellert; enthaltend im Erdgeschoß: 1 Dienstraum, 2 Warteräume mit Flur; im Obergeschoß: 2 Stuben, 2 Kammern, 1 Küche.“ /22/ Diese Festlegungen waren sehr allgemein gehalten. Stark ähneln sich lediglich die Empfangsgebäude von Treuenbrietzen, Belzig und Neu-

Tabelle 4.3 Vorgesehene Gebäudetypenaufteilung für die Brandenburgische Städtebahn

Typ 1	Typ 2
Treuenbrietzen	Dahnsdorf
Niemegk	Fredersdorf
Belzig	Dippmannsdorf-Ragösen
Pritzerbe	Krahne
Rathenow	Reckahn
Rhinow	Göttin
Neustadt (Dosse)	Brandenburg-Neustadt
	Görden
	Fohrde
	Döberitz
	Premnitz
	Mögelin
	Hohennauen
	Spatz
	Friedrichsdorf
	Sieversdorf

Bild 4.11 Das Empfangsgebäude von Belzig, Straßenseite, 1980.  
Foto: Menzel







Bild 4.12  
Empfangsgebäude  
und Güterschuppen  
Fredersdorf, um 1980.  
*Foto: Schau*



Bild 4.13  
Dieses neue Bahnhofs-  
gebäude erhielt  
Lütte um 1935.  
*Foto: Sammlung  
Museum Brandenburg*



stadt (Dosse). In Pritzerbe, Rathenow und Rhinow ist die bautechnische Gleichheit des Projektes äußerlich nicht erkennbar.

Über den zweiten Gebäudetyp hieß es:

„Wartehalle mit Dienst-, Güter- und Gepäckraum sowie eine Stube für den Stationsbeamten, insgesamt 50 qm bebauter Fläche in Ziegelfachwerk mit Doppelpappdach.“

Die nach diesen Grundsätzen errichteten Gebäude mit ihren ein oder zwei höheren Gebäudeteilen weisen untereinander eine starke Ähnlichkeit auf, wie die Abbildungen zeigen. Sie werden heute zum Teil als Wohnungen genutzt.

Die nachträglich errichteten Empfangsgebäude sind in ihrem Aussehen anders und größer als die aus den Gründungsjahren. Gapel erhielt 1915

Bild 4.14 Der Bahnhof Golzow mit seinem kunstvollen Backsteinbau um 1980. Foto: Schau







Bild 4.15 Bahnhof Brandenburg-Altstadt um 1980. Das Empfangsgebäude wurde bereits 1904 so errichtet — es sieht wie nachträglich aufgestockt aus.  
Foto: Walter Schau, Brandenburg

ein zweistöckiges Holzhaus, Premnitz-Süd ein solches aus Stein. Auch im Hauptbahnhof Premnitz wurde im Zuge der Umbauten ein neues Empfangsgebäude gebaut. Es steht etwa 800 m südlicher als das alte. Auch letzteres dient seitdem als Wohnhaus. Der Backsteinbau in Lütke von 1935 ist das attraktivste Empfangsgebäude der Brandenburgischen Städtebahn. Es ist eine Kombination von Aufenthalts-, Dienst- und Wohnräumen. Als letzter Neubau entstand bis 1939 das Empfangsgebäude Rathenow-Nord, das größte der Städtebahn überhaupt.

Von 1933 bis 1942 wurden an verschiedenen Bahnhofsgebäuden Erweiterungs- und Ergänzungsbauten vorgenommen. Unter anderem erhielt das Empfangsgebäude von Brandenburg-

Altstadt an seiner Südseite einen Anbau für die Güterabfertigung, in Golzow, Krahne, Premnitz, Rathenow, Spaatz und Sieversdorf kamen Anbauten für die neuen Stellwerke hinzu. In Niemegk schloß man einen Wohnungstrakt an.

Durch den Zweiten Weltkrieg waren an den Bahnhofsgebäuden nur kleinere Schäden entstanden. So hat sich bei den Empfangsgebäuden und Wartehallen der Brandenburgischen Städtebahn seit 1900/1904 nicht viel verändert. Durch die solide Bauweise ist mit dem Abriß auch in der nächsten Zeit kaum zu rechnen.

## Güterschuppen

Nach dem Bauvertrag waren Güterschuppen für folgende Betriebshaltestellen vorgesehen:

Treuenbrietzen	Fohrde
Niemegk	Pritzerbe
Belzig	Döberitz
Golzow	Rathenow
Brandenburg-Neustadt	Rhinow
Brandenburg-Altstadt	Neustadt (Dosse)



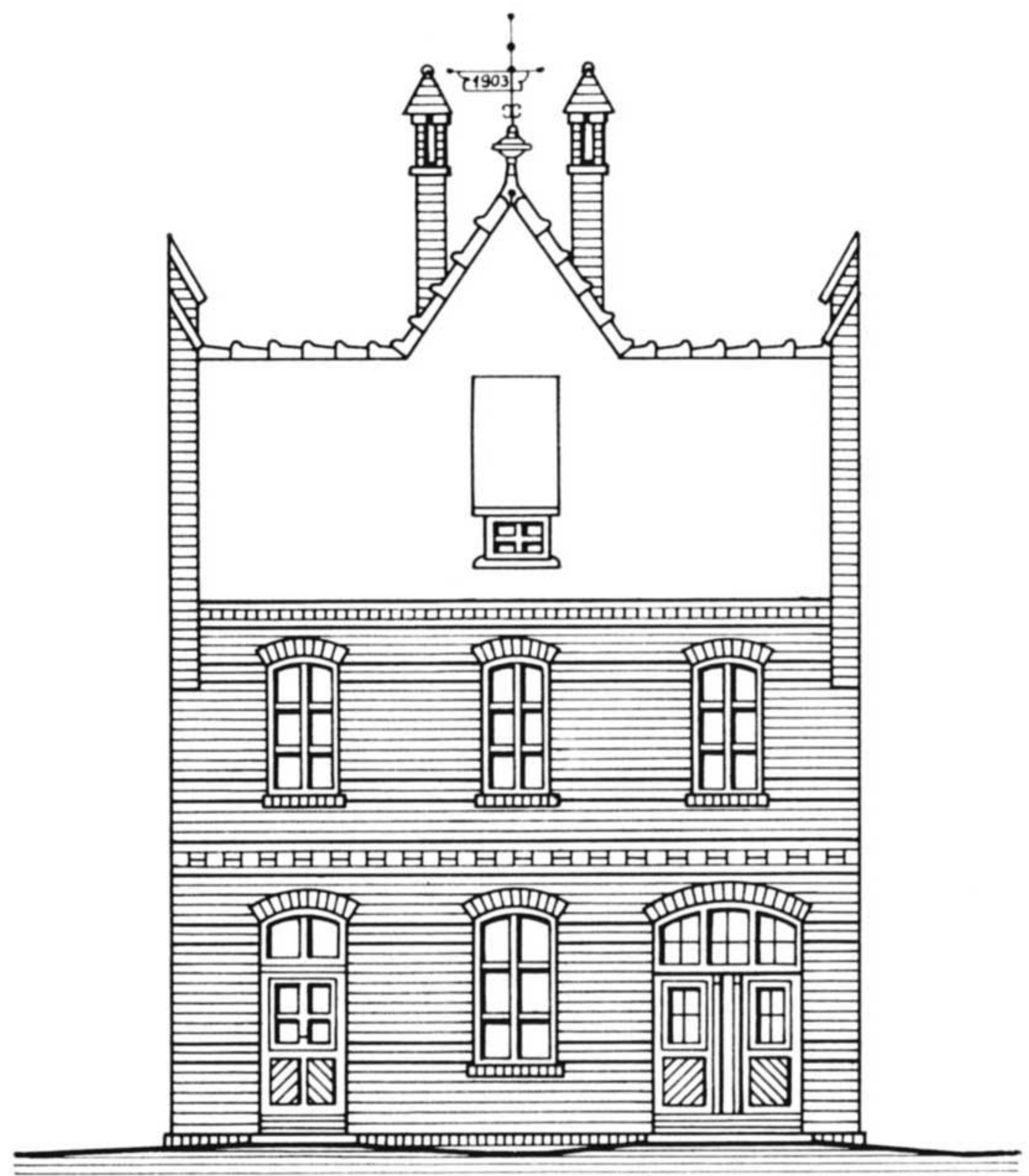
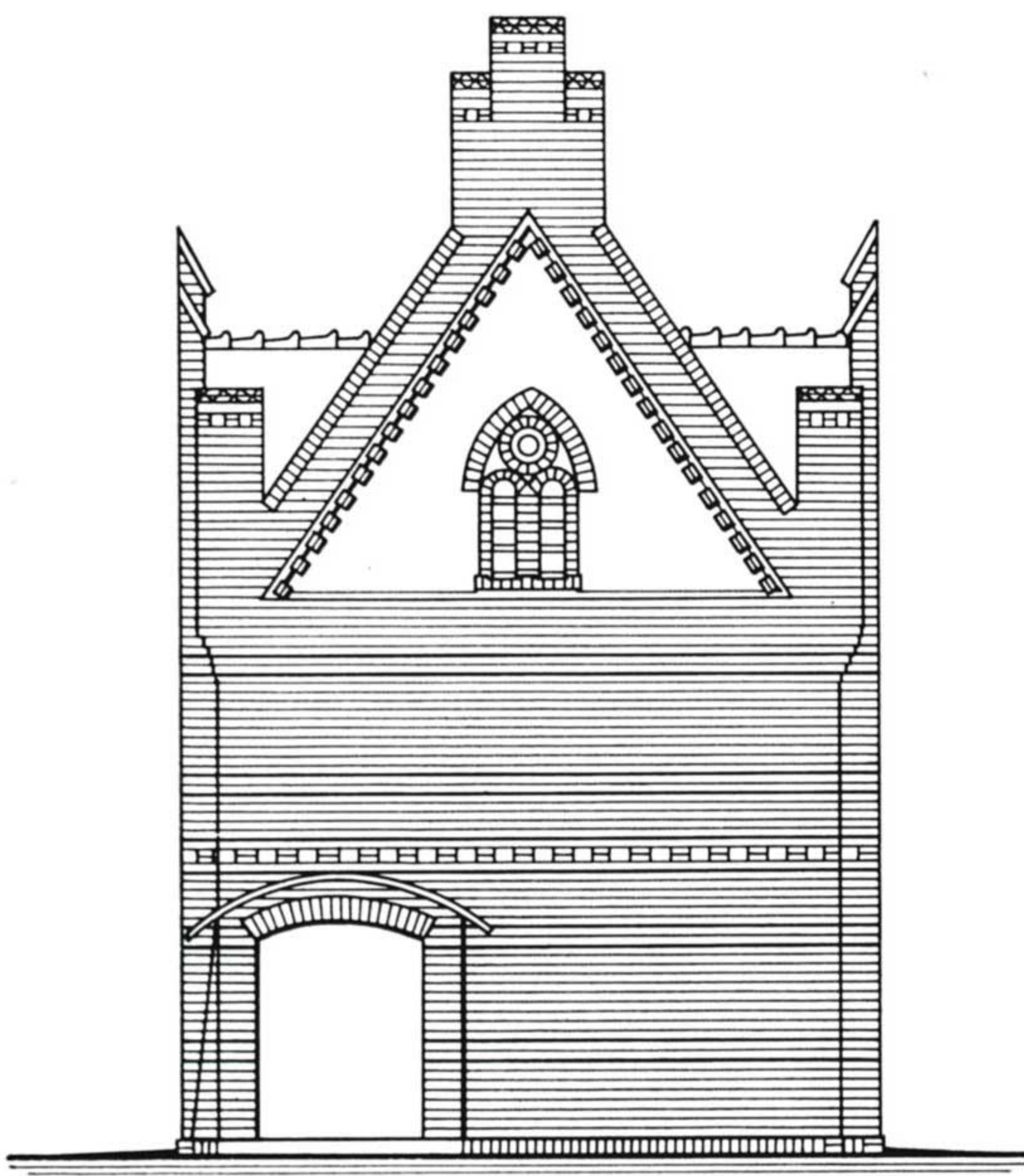
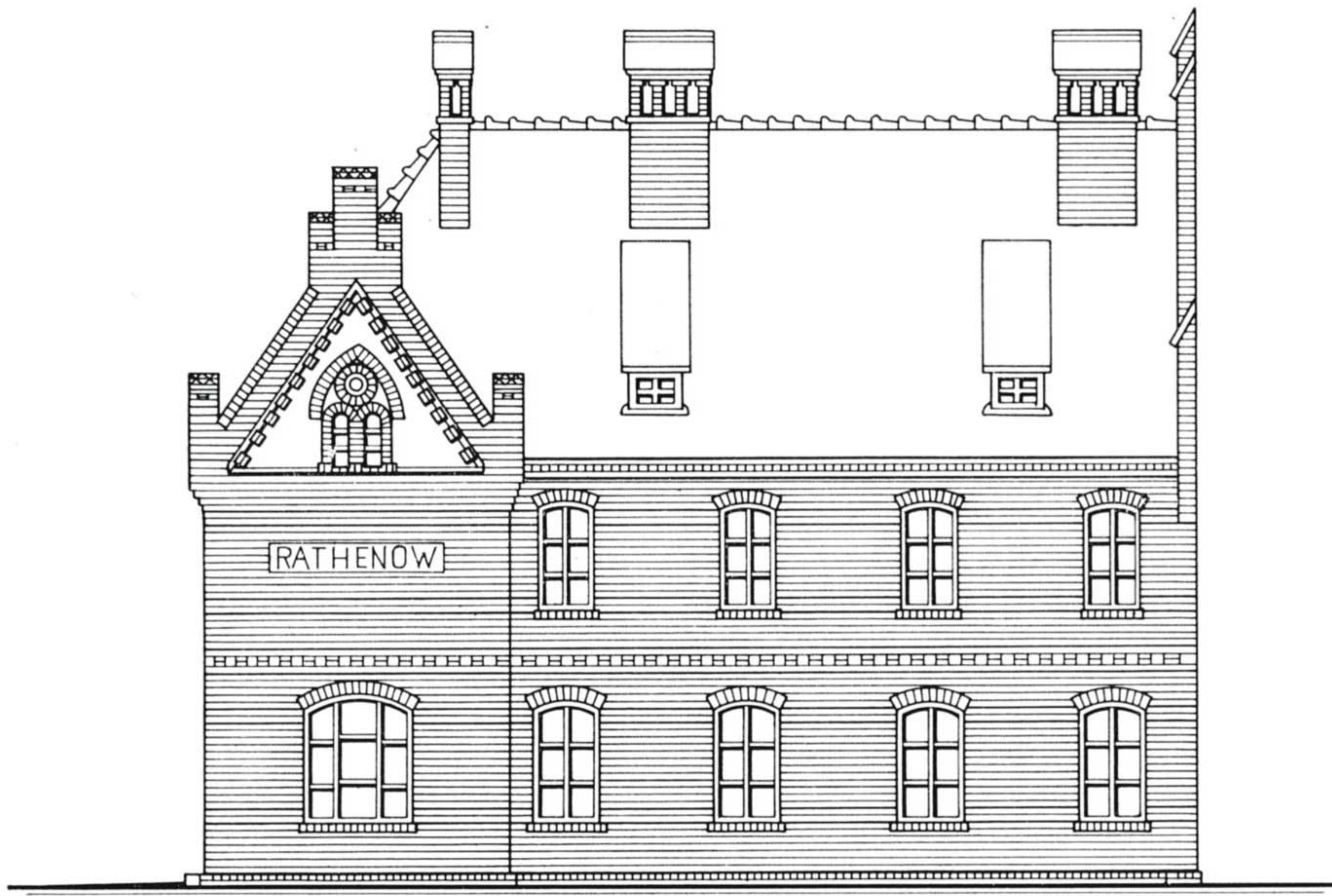


Bild 4.16 Empfangsgebäude von Rathenow vor 1933.  
Zeichnung: Hochbaumeisterei Stendal



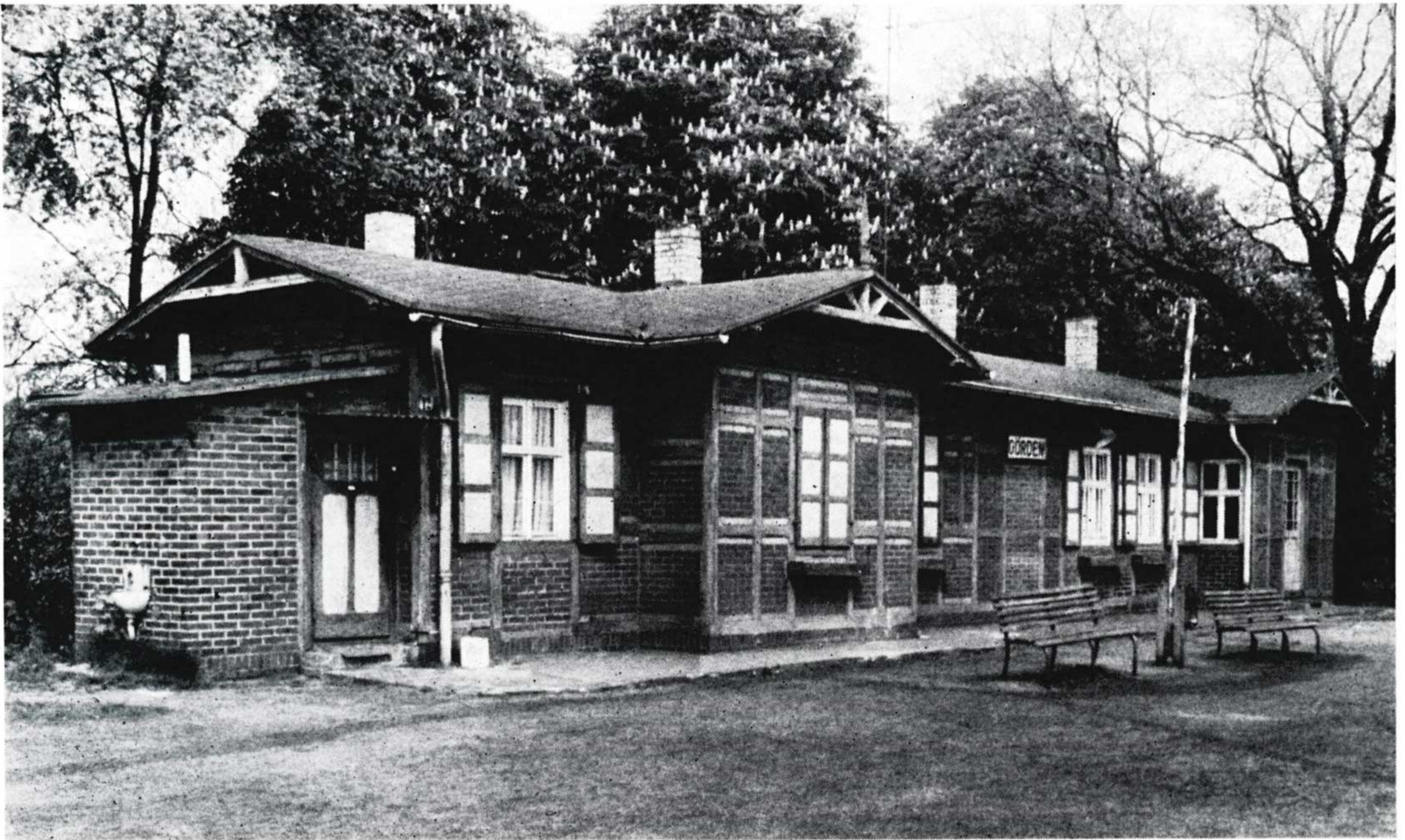


Bild 4.17 Bahnhofsgebäude des heutigen Haltepunktes Görden. Der vordere Teil dient als Wohnung, 1930.  
Foto: Menzel

Die Schuppen errichtete man in der Regel im gleichen Stil wie die Bahnhofsgebäude, d. h. in Fachwerk mit einer Ausmauerung aus roten oder gelben Klinkern.

Als nennenswerte Veränderungen sind zu nennen:

- In der Nacht vom 1. Mai zum 2. Mai 1912 Vernichtung des Güterschuppens in Rathenow infolge Brandstiftung, später Neuerrichtung.
- Bis 1927 Neubauten in Görden, Premnitz und Sieversdorf sowie Abriß des Schuppens in Döberitz.
- 1928 Inbetriebnahme neuer Güterschuppen in Dippmannsdorf-Ragösen, Hohennauen und Friedrichsdorf.
- 1929 Neubau in Götting, Behelfsschuppen aus Güterwagenkästen in Dahnsdorf, Fredersdorf, Krahne, Reckahn und Spaatz.
- 1930 im Zusammenhang mit dem Bau des

Bahnhofs Rathenow-Nord Aufstellung eines provisorischen Güterschuppens.

- 1934 Abriß des Behelfsschuppens in Spaatz.
- 1935 Inbetriebnahme neuer Güterschuppen in Mögeln und Spaatz.
- 1936 Neubau in Dahnsdorf, Behelfsschuppen in Lütke.
- 1937 Neubau in Fredersdorf und in Lütke, dabei Ersatz des Behelfsschuppens.
- 1938 Neubauten in Friedrichsdorf und Sieversdorf.
- 1939 gleichzeitig mit dem neuen Empfangsgebäude Inbetriebnahme des neuen Güterschuppens in Rathenow-Nord.
- 1945 Zerstörung des Güterschuppens in Treuenbrietzen durch einen Bombenangriff.

Durch die Rationalisierung im Stückgutverkehr werden seit den 60er Jahren die meisten Schuppen andersweitig genutzt.



#### 4.4 Lokomotiv- und Triebwagen- Behandlungsanlagen

##### Lokomotivschuppen

Zur Betriebsaufnahme im Jahre 1904 waren vorgesehen /22/:

- Je ein Lokomotivschuppen in Treuenbrietzen, Rathenow und Neustadt „... für 2 Locomotiven mit angebaute Uebernachtungsraum von rund 200 qm bebauter Fläche, massiv mit Doppelpappdach“;
- Ein Lokomotivschuppen im Bahnhof Brandenburg-Altstadt „... ringförmig für 8 Locomotiven mit Aufenthalts- und Waschraum für das Maschinenpersonal nebst innerer Einrichtung und

Bild 4.18 Das Empfangsgebäude von Rathenow noch ohne den Anbau mit der Fußgängerbrücke zum Staatsbahnhof um 1930.

Foto: Sammlung Museum Brandenburg







Bild 4.19 Entwurf für das Bahnhofsgebäude in Rathenow-Nord 1938. Zum ausgeführten Bau sind äußerlich keine Unterschiede erkennbar.

Zeichnung: Hochbaumeisterei Stendal

allen erforderlichen Anlagen, wie Reinigungsgruben, Lüftungs-, Heizungs- und Entwässerungs- und Wasseranlagen“.

Abweichend davon erhielt Treuenbrietzen nur einen, Brandenburg nur sechs Stände.

Verschiedene Erweiterungen wurden vorgenommen:

- 1908 Anbau an den Lokomotivschuppen in Rathenow, damit drei Stände.
- 1911 Bau eines dreistöckigen Lokomotivschuppens in Belzig



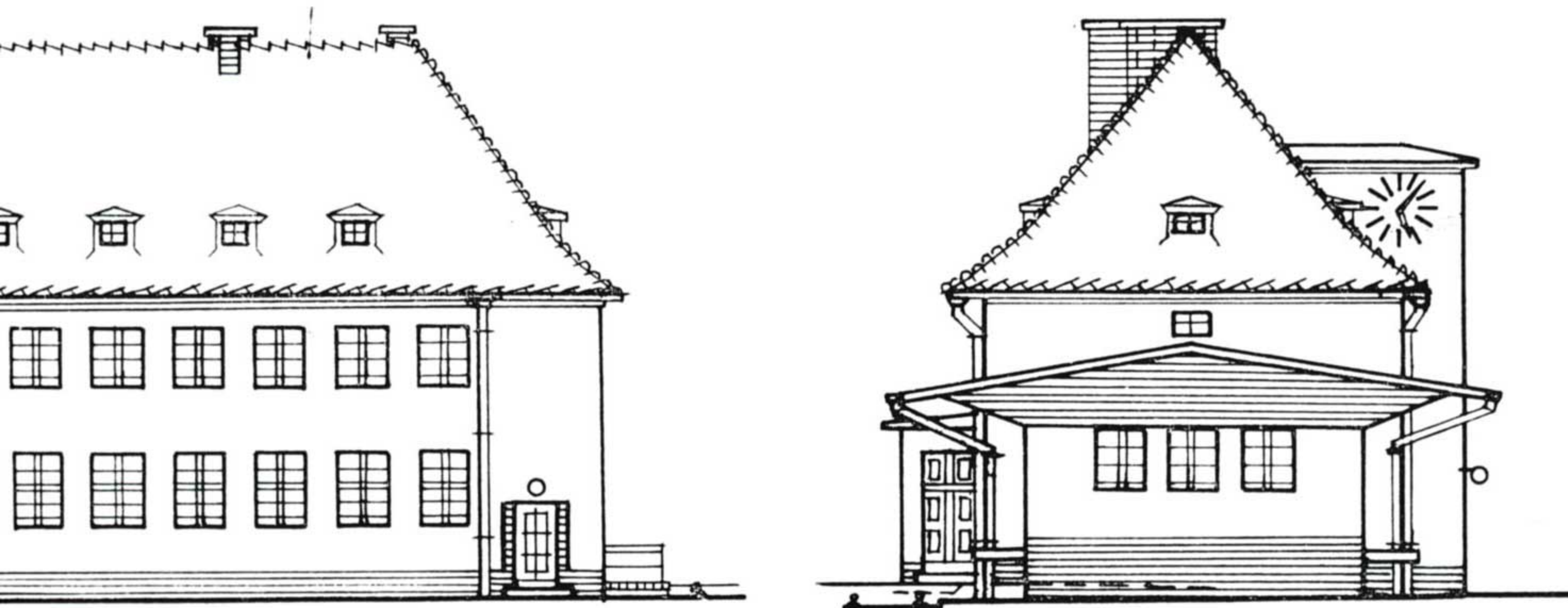


Bild 4.20 Güterschuppen von Spaatz.  
Zeichnung: Hochbaumeisterei Stendal

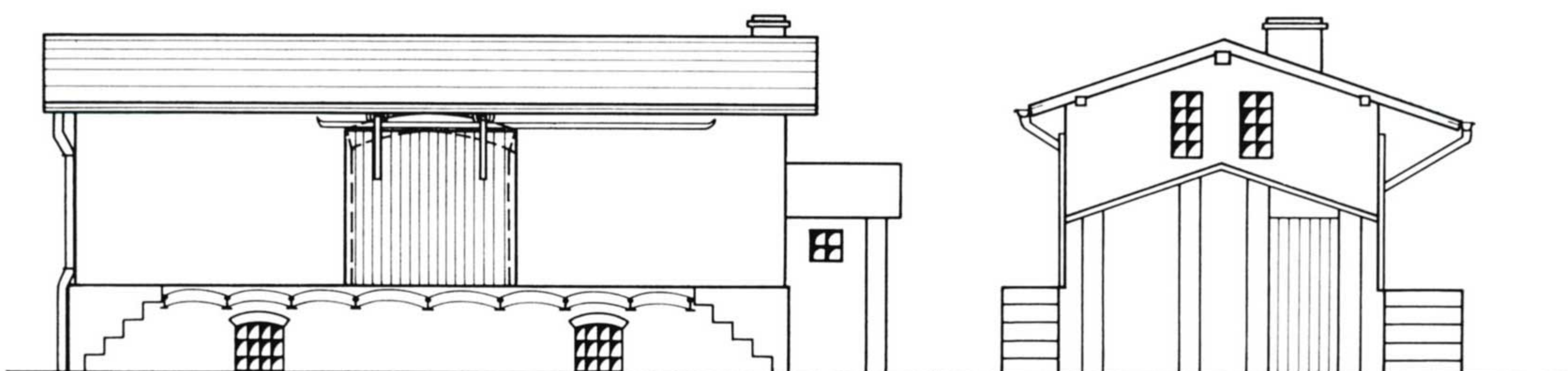






Bild 4.21 Empfangsgebäude und Güterschuppen in Dippmannsdorf-Ragösen, Straßenansicht 1980. Foto: Menzel

– 1917 Erweiterung in Brandenburg-Altstadt um drei auf insgesamt neun Stände.

Bombenangriffe zerstörten den Lokomotivschuppen in Treuenbrietzen und vier der neun Stände in Brandenburg-Altstadt. Seit der Rekonstruktion 1973 darf das Brandenburger Gebäude nicht mehr von Dampflokomotiven befahren werden. Auch die anderen Lokschuppen existieren noch. In Belzig und Neustadt werden sie jedoch nicht mehr zum Abstellen von Lokomotiven verwendet. Die Lokeinsatzstelle Rathenow nutzt noch zwei der drei Stände des Städtebahn-Lokschuppens für Diesellokomotiven.

### Drehscheiben

Bereits 1904 ließ die Brandenburgische Städtebahn Drehscheiben in Belzig, Brandenburg-Neustadt und Brandenburg-Altstadt errichten. Während die in Brandenburg-Altstadt zum Bahnbetriebswerk gehört, waren erstere Bestandteil der Gleisanlagen der Bahnhöfe. Wie damals vielfach

üblich, befanden sich die Drehscheiben am Ende der Bahnsteiggleise.

Die Drehscheiben in Belzig und Brandenburg-Neustadt hatten einen Durchmesser von 16,2 m. Die Scheibe in Brandenburg-Altstadt, die ebenso wie die beiden anderen handbetrieben war, maß nur 12,5 m im Durchmesser. 1939 wurde sie gegen eine mit 20 m Durchmesser und elektrischem Antrieb getauscht. Aus Platzgründen konnte der Mittelpunkt der neuen Drehscheibe nicht mit dem der alten übereinstimmen. Er mußte weiter an den Lokomotivschuppen herangerückt werden, woraufhin die Schuppengleise in ihrer Lage der neuen Drehscheibe anzupassen waren. Der Umbau war Bestandteil der damals ausgeführten Rekonstruktion des gesamten Bahnbetriebswerkes. Nach Kriegsende, im November 1945, konnte die beschädigte Drehscheibe wieder behelfsmäßig befahren werden, um die im Lokomotivschuppen „blockierten“ Lokomotiven freizubekommen. In ihrer endgültig reparierten Form ist diese Drehscheibe heute noch in Betrieb.

Die Drehscheiben von Belzig und Brandenburg-Neustadt entfernte die Deutsche Reichsbahn in den 50er Jahren und setzte dafür Weichen ein. In Brandenburg geschah dies gleichzeitig mit der



Umgestaltung des ehemaligen Städtebahnhofs zum besseren Anschluß an den Hauptbahnhof.

#### Anlagen zum Wassernehmen

Pulsometerbrunnen waren Brunnen mit einem Steigrohr. An dieses konnten die T 3-Lokomotiven angeschlossen werden, um sich daraus selbst Wasser zu pumpen. Mit der entsprechenden Einrichtung der Lokomotive war es sogar möglich, Wasser aus Gräben und Tümpeln zu pumpen, sofern die Wasserqualität dies zuließ.

Vermutlich während des Ersten Weltkrieges mußte einer der beiden Wasserkräne in Brandenburg-Altstadt außer Betrieb gesetzt werden. Im Zuge

Tabelle 4.4 Anlagen zum Wassernehmen

Bahnhof	Ausrüstung
Treuenbrietzen	Wasserkran, Pulsometerbrunnen
Niemegk	Wasserkran, Pulsometerbrunnen
Belzig	Wasserkran (Wasserturm)
Golzow	Pulsometerbrunnen
Brandenburg-Neustadt	Anschluß an städtische Wasserleitung (später mit Wasserkran)
Brandenburg-Altstadt	2 Wasserkräne (aus städtischer Wasserleitung)
Fohrde	Wasserkran, Pulsometerbrunnen
Rathenow	Wasserkran, (aus Wasserturm der Staatsbahn)
Rhinow	Wasserkran, Pulsometerbrunnen
Neustadt (Dosse)	Wasserkran (Wasserturm)

Bild 4.22 Vom Lokomotivschuppen Brandenburg-Altstadt blieben nur noch die Stände 4 bis 9 erhalten, um 1980.  
Foto: Schau

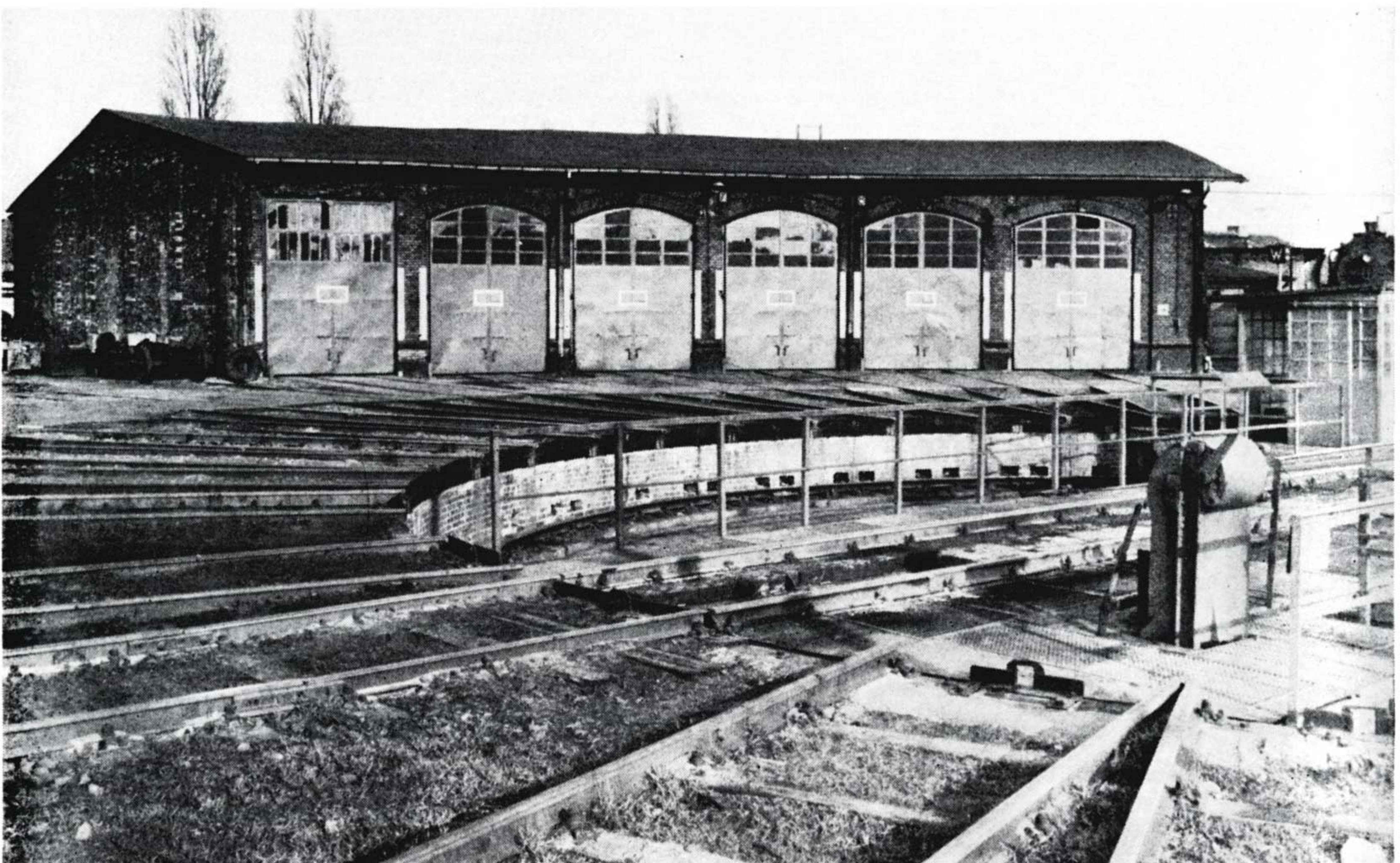








Bild 4.23 Seit Jahren nicht mehr benutzt: Der Wasserturm in Belzig, um 1980.  
Foto: Schau

der Erweiterungsbauten an der Hauptwerkstatt konnten aber drei neue aufgestellt werden, so daß auf diesem Bahnhof nun insgesamt vier Wasserentnahmestellen zur Verfügung standen. 1930 wurde in Premnitz ein kleiner Wasserkran aufgestellt, dessen Speisung durch eine elektrische Pumpe aus einem Brunnen erfolgte.

Mit der Indienststellung größerer Lokomotiven konnten die meisten Pulsometerbrunnen entfallen. Wasserkräne aus der Städtebahnzeit stehen heute nur noch in Brandenburg-Neustadt, Premnitz und Golzow. In Brandenburg-Altstadt ist die in den 30er Jahren von der Städtebahn errichtete Wasserversorgungsanlage ebenfalls noch in Betrieb.

#### Kohleladestellen

1904 gab es bereits in Treuenbrietzen, Belzig, Brandenburg-Altstadt, Rathenow und Neustadt (Dosse) Kohleladestellen für Lokomotiven. Besondere Fördereinrichtungen erübrigten sich in den ersten Betriebsjahren, da die kleinen Lokomotiven ihren Brennstoffvorrat nur im Führerstand mitführten.

Erst mit der Indienststellung von Lokomotiven mit Tender an der Führerhausrückwand errichtete man Ladebühnen. Wesentlich später wurde ein Kohlekran im Bahnbetriebswerk Brandenburg-Altstadt aufgestellt. Damit verbunden war auch die Erweiterung des Bausens.

In Brandenburg-Neustadt richtete die Städtebahn nach 1904 ebenfalls eine Bekohlungsanlage mit Ladebühne ein. Neustadt (Dosse) erhielt später einen kleinen handbetätigten Aufzug für die Kohlekörbe.

Nach 1950 wurden die Bekohlungsanlagen aufgegeben und nun die der Deutschen Reichsbahn benutzt. Lediglich in Brandenburg-Altstadt blieben die Anlagen bis 1972 voll in Betrieb. Nach der Rekonstruktion des alten Lokomotivschuppens wird Kohle nur noch auf einer kleinen Betonfläche gelagert. Für die Ladearbeiten steht ein mobiler Kohlekran zur Verfügung.

Bild 4.24 Der alte Wasserkran der Städtebahn in Golzow, zum Tanken von Heizwasser für Dieselloks hergerichtet. Dahinter die ehemalige Pulsometerstation, um 1980.  
Foto: Schau

#### Triebwagenschuppen

Zum Abstellen und für die Instandhaltung der Triebwagen erhielten die Bahnhöfe Brandenburg-Altstadt und Rathenow 1933/34 Triebwagenschuppen.

In Rathenow war lediglich Platz für einen Wagen. Der Neubau stand direkt neben dem Dampflokotivschuppen, sein Anschluß erfolgte durch ein neuverlegtes Gleis. Die Triebwagenhalle in Brandenburg war ein Anbau zum Werkstättengebäude und bekam zwei Stände. Sie diente anfangs sowohl zum Abstellen als auch für Reparaturen. Später wurde sie zum reinen Reparaturschuppen.

In Brandenburg-Altstadt bestand eine Tankanlage mit einem Vorratsbehälter für 25 000 Liter Dieseldieselfkraftstoff. Mit der Beschaffung weiterer Triebwagen wurde von 1938 bis 1941 ein zweiter Schup-







Bild 4.25 Die 1938/1941 gebaute zweite Triebwagenhalle Brandenburg-Altstadt dient heute als Diesellokschuppen, 1981. Foto: Menzel

pen am Nordende der Hauptwerkstatt errichtet. Er entstand durch Verlängerung der Werkhalle der Maschinenfabrik Jäger. Der alte Teil der Halle hatte hölzerne Dachbinder, der neue erhielt stählerne. Die Tankanlage mußte verlegt und vergrößert werden.

1941 begann die Betriebsleitung, die Dieseltriebwagen auf den Betrieb mit Stadtgas umzustellen. Zu diesem Zweck errichtete man von 1942 bis 1944 eine Gasverdichteranlage. Sie war im südwestlichen Teil des Bahnhofs Brandenburg-Altstadt in einem neu errichteten Massivbau mit starken Fundamenten untergebracht. Wegen des störanfälligen und aufwendigen Stadtgasbetriebes wurde sie nur bis zum Ende des Krieges benutzt und später ausgebaut. In diesem Gebäude

befindet sich heute die Werkstatt der Starkstrommeisterei.

Der ältere Triebwagenschuppen in Brandenburg-Altstadt dient seit 1960 als Ausbesserungshalle für Güterwagen. Die andere Halle wurde bis zur Aufgabe des Triebwagenbetriebes noch ihrem Zweck entsprechend genutzt. Später führte man darin Untersuchungen an Kleinwagen und Diesellokomotiven bis 162 kW (220 PS) durch. Heute werden hier Reservelokomotiven abgestellt und Pflege- und Wartungsarbeiten durchgeführt. Der Triebwagenschuppen von Rathenow wird nicht mehr benutzt.

Bild 4.27 Straßenansicht des Werkstättenbaus 1981. Der Gegenwartsbezug wird durch Warnlichtanlage und Lichtsignal im Hintergrund deutlich. Foto: Schau





Bild 4.26 Werkstättenkomplex Brandenburg-Altstadt vor dem Krieg: Lokomotivschuppen mit Anbau, Wagenhalle, Lok-Reparaturhalle mit dem hölzernen Bockkran davor,

darunter ein Gerätewagen und der Revisionswagen. In Bildmitte der fahrbare Kran.

Foto: Sammlung Museum Brandenburg





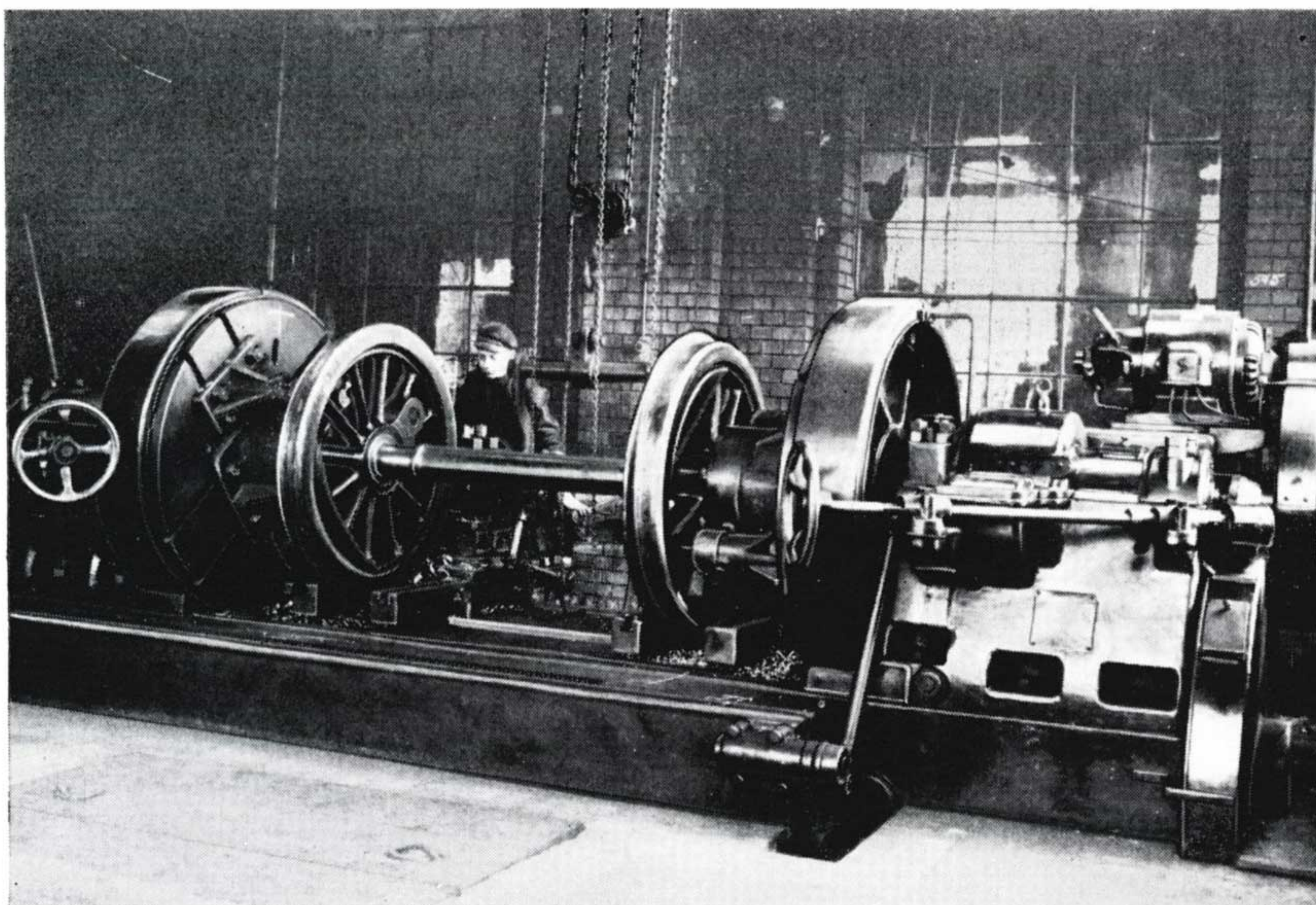
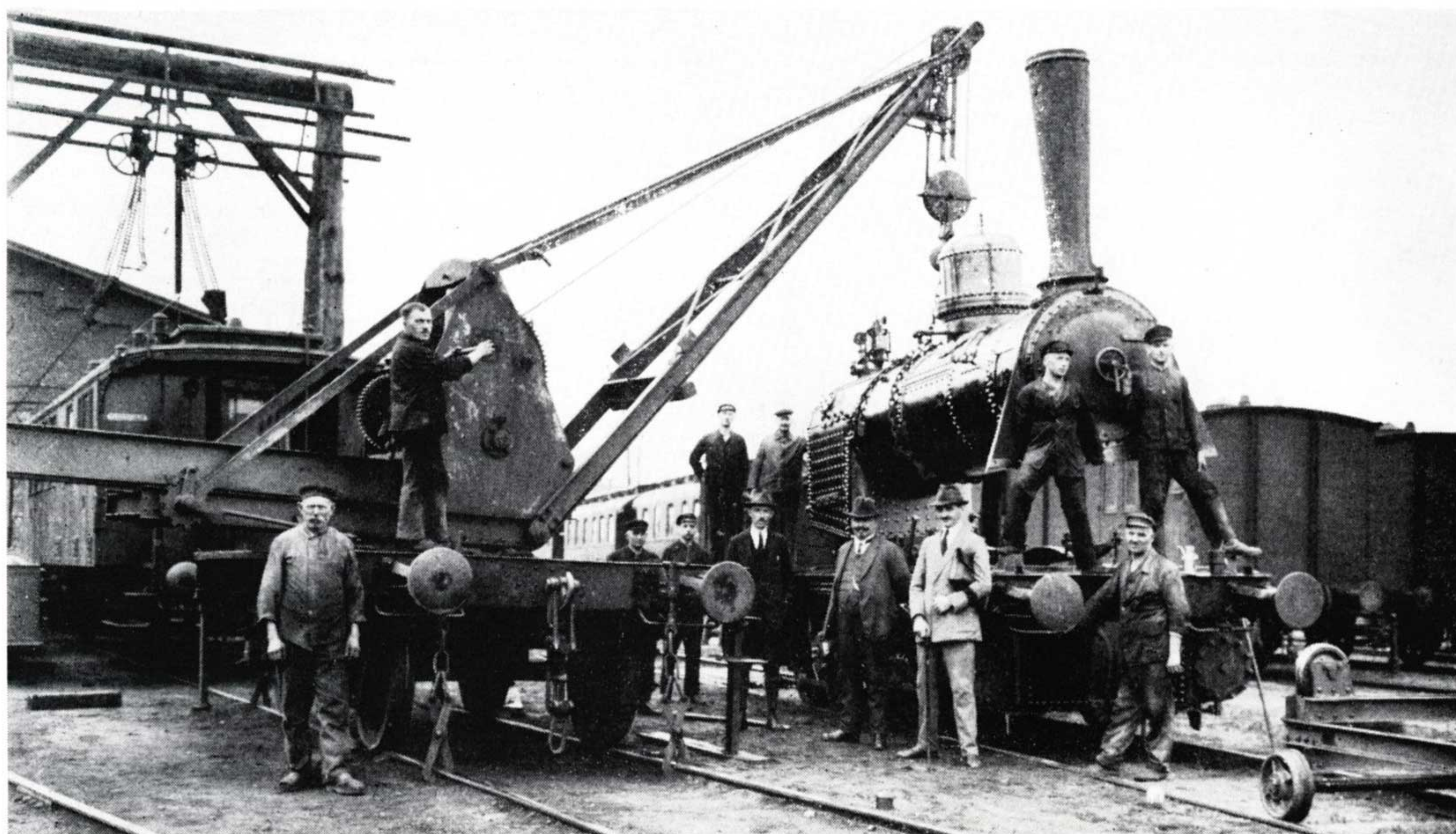


Bild 4.28  
Radsatzdrehbank in  
den 20er/30er Jahren.  
Foto: Sammlung  
Museum Brandenburg

Bild 4.29 Aufsetzen eines überholten Lokomotivkessels  
mit dem fahrbaren Kran — ein heute sicher nicht mehr  
zulässiges Verfahren aus den 20er/30er Jahren.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg





#### 4.5 Die Betriebswerkstatt

Die Reparaturwerkstatt auf dem Bahnhof Brandenburg-Altstadt war zugleich Bahnbetriebswerk, Bahnbetriebswagenwerk und Ausbesserungswerk für Lokomotiven, Triebwagen, Reisezug-, Güter- und Spezialwagen. Daher änderte sich ihre Bezeichnung mehrfach. Der Bauvertrag von 1901 spricht schlicht von einer „Reparaturwerkstatt“. 1904 war schon der Begriff „Betriebswerkstatt“ üblich – später „Hauptwerkstatt“ – und ab 1929 lautete die offizielle Bezeichnung „Betriebswerk“. Obwohl räumlich alles in einem Komplex untergebracht war, bestanden dennoch Abgrenzungen. Arbeiten, die bei den großen Eisenbahngesellschaften auf die Bahnbetriebswerke entfallen, führte die Städtebahn in der Regel im Lokomotivschuppen aus. Die Aufgaben heutiger Reichsbahnausbesserungswerke wurden in der Reparaturhalle für Lokomotiven wahrgenommen. Sie besaß drei Gleise mit Reparaturständen. Zwei davon waren Hebestände, der dritte die Kesselschmiede. Für die Instandhaltungsarbeiten an Wagen gab es eine Wagenhalle mit zwei Gleisen. Die Werkstätten verfügten über eine umfangreiche Ausrüstung, darunter auch „1 Lokomobile für 12

Pferdestärken effektiver Leistung, einschl. Zubehör“. /22/

Die Betriebswerkstatt führte nicht nur für die Brandenburgische Städtebahn alle anfallenden Instandhaltungsaufgaben an den Fahrzeugen, Betriebsmitteln und Geräten aus. Sie erledigte auch Bedarfsausbesserungen an Staatsbahn-Güterwagen und diverse Kleinreparaturen für Dritte. Vertraglich festgelegt waren ferner ständig die Lokomotiv- und Wagenuntersuchungen für die Lehliner Kleinbahn, später kamen auch laufende Arbeiten für die Osthavelländische und Westhavelländische Eisenbahn hinzu.

Nicht ausgeführt werden konnten spezielle Arbeiten wie Schweißungen an kupfernen Feuerbüchsen der Dampflokomotiven, das Regenerieren von Kurbelwellen und Wickeln von Ankern für die Maschinenanlagen der Dieseltriebwagen sowie anfangs auch das Aufziehen von Radreifen auf die Radkörper. Dafür wurde erst 1935 eine Werk-

Bild 4.30 Mit dem neuen stählernen Bockkran sieht das Aufsetzen wesentlich sicherer aus, um 1930.

Foto: Sammlung Museum Brandenburg

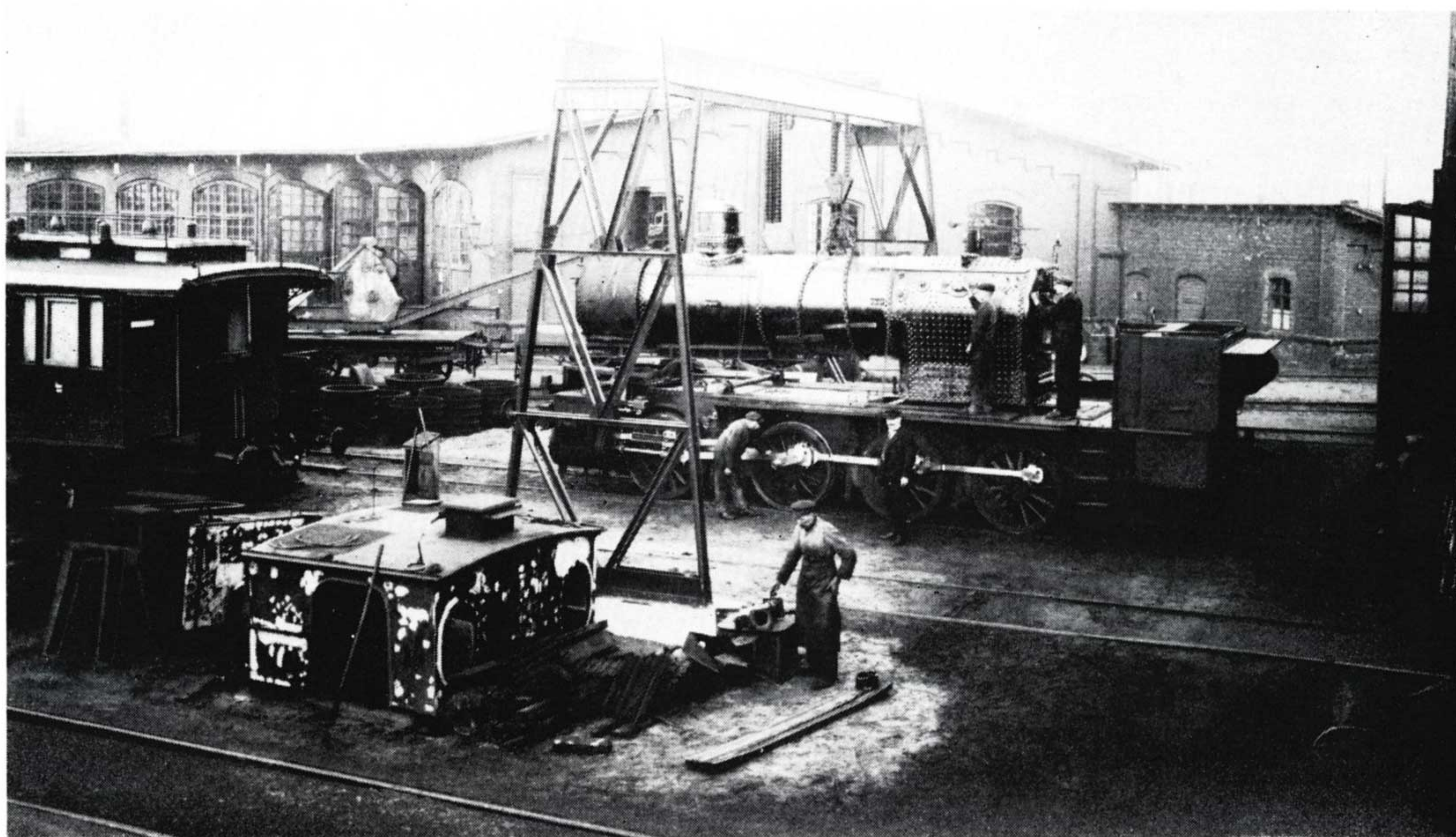






Bild 4.31 Die Belegschaft der Betriebswerkstatt am 13. Oktober 1927 zum 25jährigen Dienstjubiläum des Betriebsingenieurs Bode vor der Lokomotive Nr. 19.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg

Bild 4.32 Eine Lok der Baureihe 50<sup>35</sup> — die es 1981 noch einmal kurzzeitig in Brandenburg gab — in der verlängerten Lokhalle aus den 40er Jahren, 1981.  
Foto: Schau

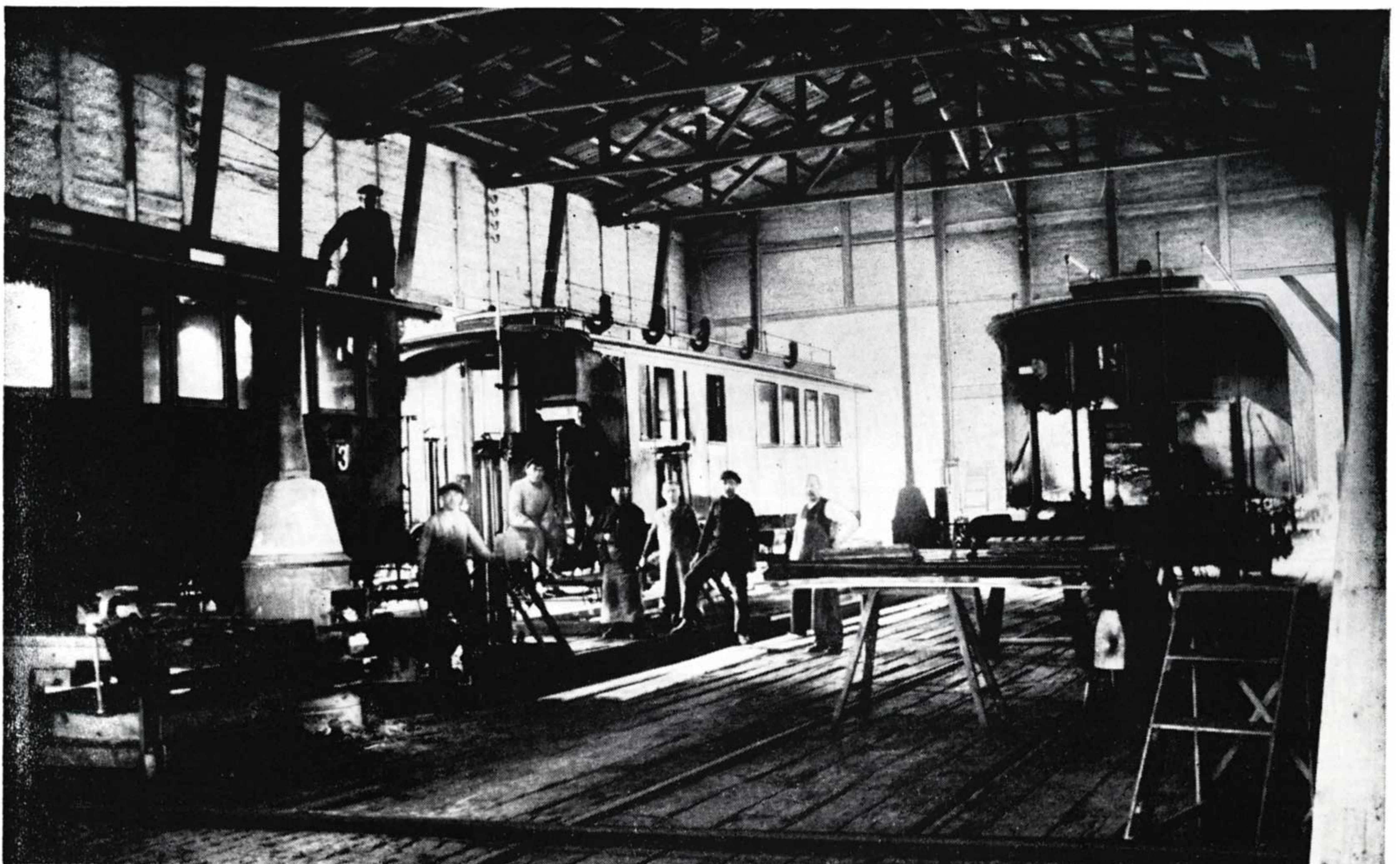
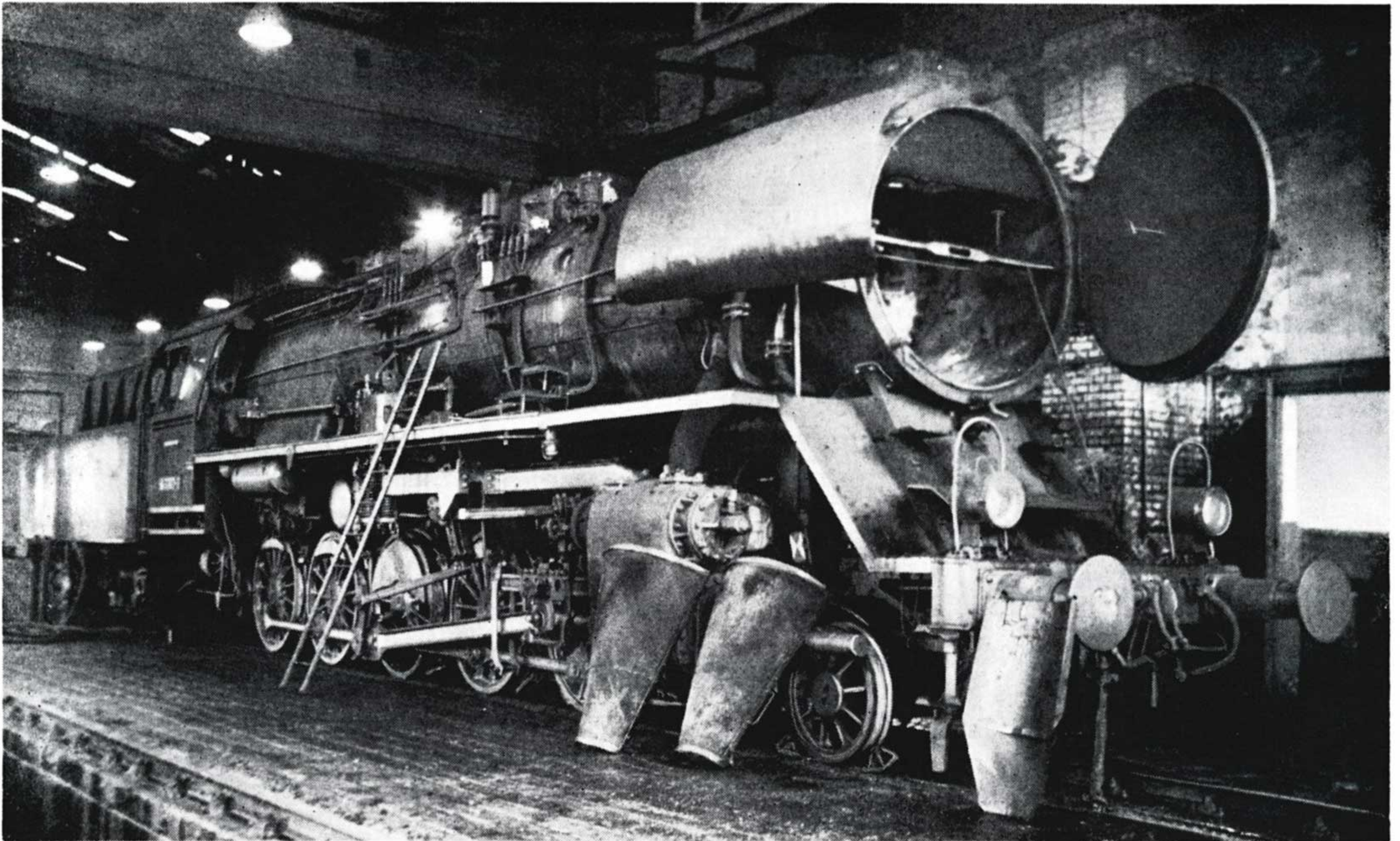
statt eingerichtet. Es soll später auch erfolgreiche Versuche beim Schweißen von Kupfer gegeben haben, was wahrscheinlich nur aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiter verfolgt worden ist.

Die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit hatte die Betriebswerkstatt das erste Mal während des Ersten Weltkrieges erreicht. Der Personalbestand war zwar von 16 Handwerkern und Arbeitern im Jahre 1904 auf 26 zum Beginn des Krieges gewachsen und wurde während des Krieges noch weiter erhöht, reichte jedoch bei weitem nicht aus. Ersatz erfolgte schließlich durch die Einstellung von Frauen, was zu damaliger Zeit nur in äußerster Notlage geschah.

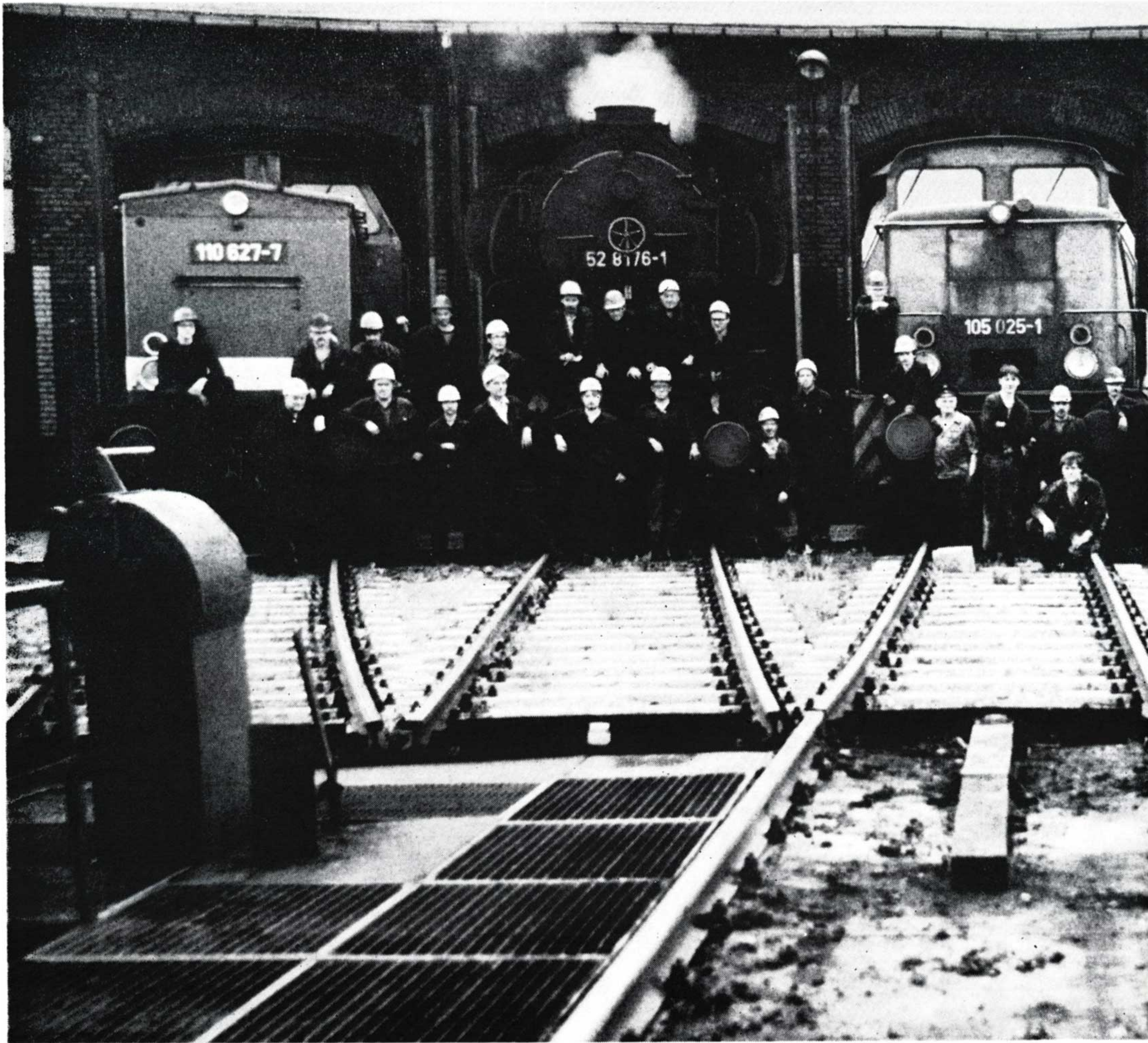
1923 beschäftigte die Hauptwerkstatt 68 Handwerker und Arbeiter. Nach den Entlassungen weist die Statistik 1925 noch einmal kurzzeitig einen Personalbestand von 42 aus. Erst nach der Been-

Bild 4.33 Bei der Arbeit in der Betriebswerkstatt, vermutlich 1926.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg









digung der Weltwirtschaftskrise waren es wieder mehr als 50 Beschäftigte.

Mit dem Einsatz der ersten dieselektrischen Triebwagen 1933 wurde auch eine neue Reparaturhalle gebaut. Dazu erhielt das Hauptgebäude an der Seite der Kesselschmiede einen Anbau mit zwei Gleisen. Eines davon war der Hebestand, dessen vier Hebeböcke elektrisch über eine Gleichlaufschaltung zu betätigen waren.

Die Betriebswerkstatt (die Bezeichnung „Betriebswerk“ hatte sich nie richtig eingebürgert) wurde

einer teilweisen Rekonstruktion unterzogen, um den Mehrbestand an ausbesserungsbedürftigen Fahrzeugen besser bewältigen zu können:

1935 erfolgte der Anbau einer Wagenwerkstatt. Bis 1939 wurden zwei Stände für die Lokomotivrepauratur durch einen Anbau an die Halle so verlängert, daß nun auch Schlepptenderlokomotiven hineinpaßten, obwohl die Städtebahn bis dahin nur Tenderlokomotiven einsetzte. Gleichzeitig hob man das Dach an und installierte eine 15-t-Kranbahn, erneuerte Arbeitsgruben der Werkstätten



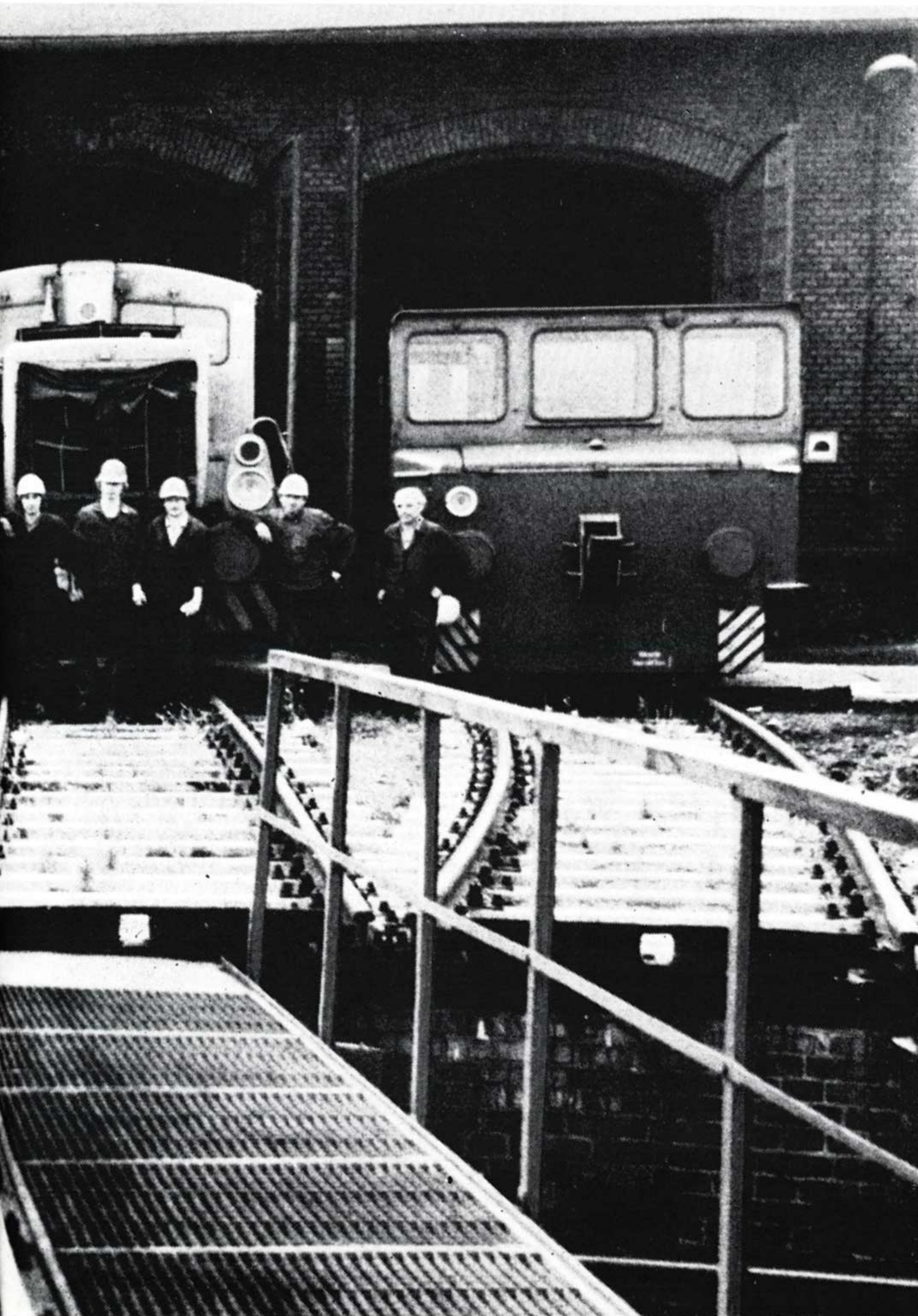


Bild 4.34  
Die Belegschaft des  
Bw Brandenburg,  
Betriebsteil Altstadt 1982.  
*Foto: Schau*

und ersetzte den hölzernen Bockkran durch eine Stahlkonstruktion. Dazu kamen einige kleine Nebengebäude, darunter ein Anbau für einen neuen Kolbenkompressor im Jahre 1940.

Obwohl ein Teil der Betriebswerkstatt im Krieg zerstört wurde, konnten bereits im Sommer 1945 wieder Lokomotiven und Wagen behandelt werden. Ab 1950 übernahm die Reichsbahn die Zwischen- und Hauptuntersuchungen in ihren Ausbesserungswerken.

Das heutige „Bahnbetriebswerk Brandenburg, Betriebsteil Altstadt“ erledigt nur noch Bedarfsaus-

besserungen (L0) kleineren Umfangs, Auswascharbeiten der Lokomotivkessel und bis 1960 gab es auch Ausbesserungen nach der Instandhaltungsstufe L2. Für diese Arbeiten dienen die zwei verlängerten Stände der Reparaturhalle. Der inzwischen nutzlose Bockkran der Städtebahn wurde 1950 abgerissen, das Tor zur ehemaligen Kesselschmiede zugemauert. Der Raum dient heute als Lager.

Die ehemalige Reparaturhalle für Triebwagen wird von der Wagenausbesserungsstelle für die Reparatur von Güterwagen genutzt.



## 5. Triebfahrzeuge

### 5.1 Dampflokomotiven

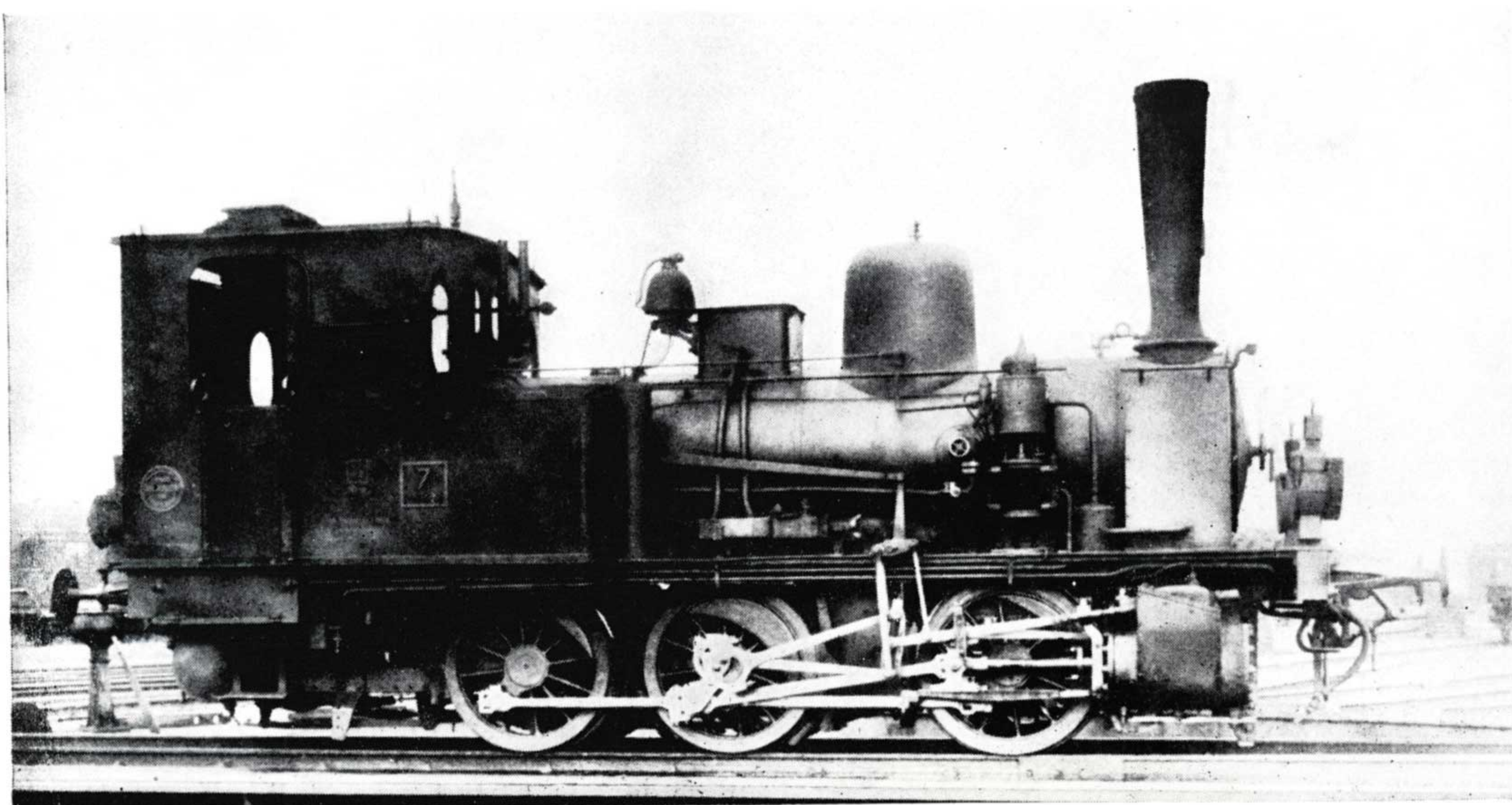
Je zwei Dampflokomotiven wurden im Jahre 1901 und 1902 angeschafft. 1903 folgten weitere drei Stück. 1904 — vor der Betriebseröffnung — waren alle zwölf im Bau- und Betriebsvertrag von 1901 geforderten Lokomotiven vorhanden. Es handelte sich um Tenderlokomotiven „... von je 30 t Dienstgewicht, deren Ausführung in Bauart, Material und Arbeit mit derjenigen der dreiachsigen Tender-

lokomotiven mit 5 t Raddruck der Preußischen Staatsbahn übereinstimmt...“ /18/

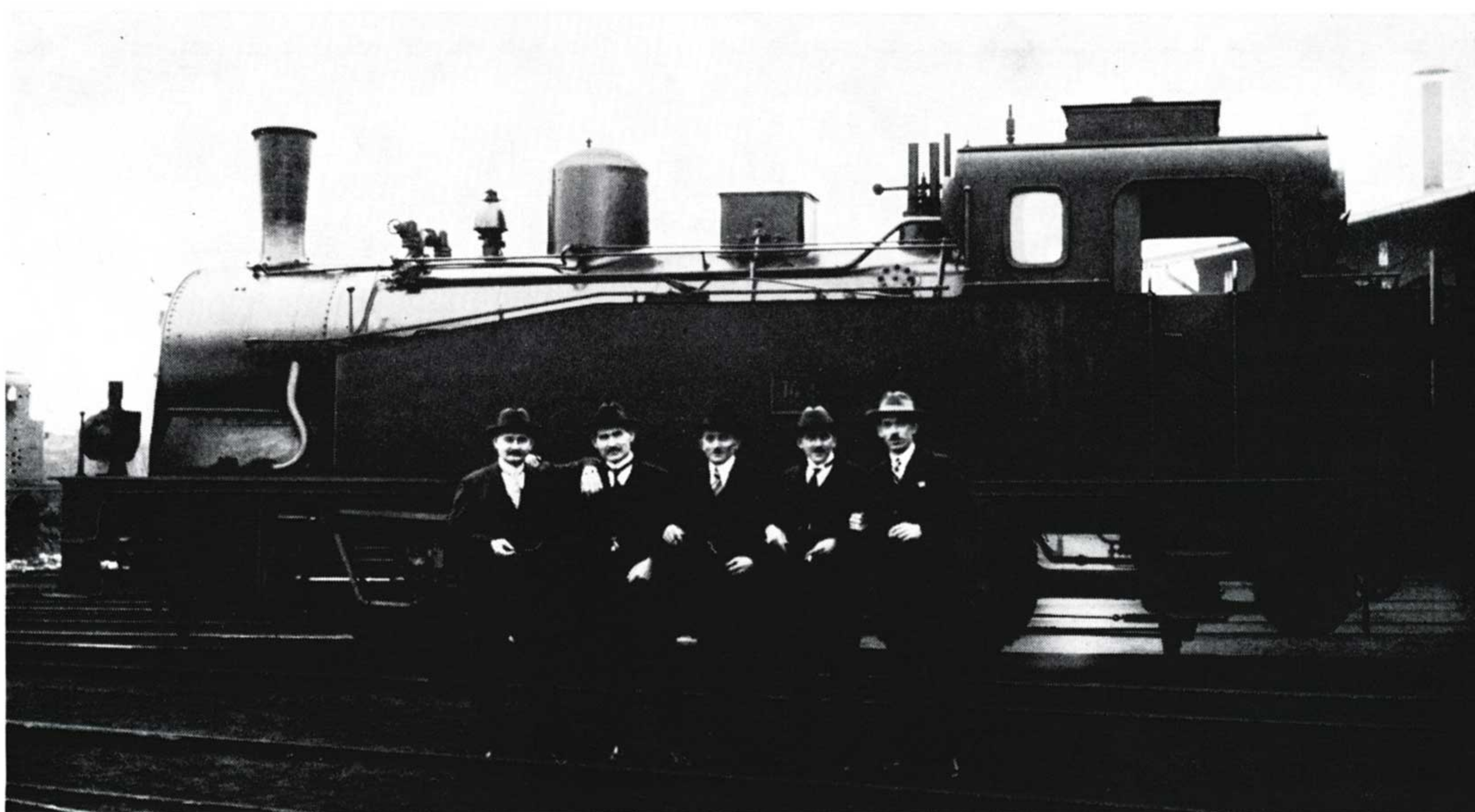
Tatsächlich ist ein äußerlicher Unterschied zur preußischen T 3 nicht zu erkennen. Die Lokomotiven hatten eine als Wurfhebelbremse ausgeführte Handbremse und die damals auch bei den normalspurigen Nebenbahnen übliche Haspel für die Heberleinbremse.

Die zwölf Maschinen bekamen zu ihrer Kennzeichnung zunächst Namen nach den an der Strecke liegenden Städten und den durchfahrenen Kreisen. Eine Lokomotive wurde LANDRAT v. LOEBELL genannt, weil man die Verdienste dieses Mannes beim Zustandekommen des Unternehmens würdigen wollte. Eine dreizehnte Maschine der T 3-Bauart (Baujahr 1900) wurde 1904 von

Bild 5.1 T 3-Lokomotive Nr. 7 in Brandenburg-Altstadt um 1930.  
Foto: Sammlung Menzel







der Baufirma übernommen. Sie erhielt den Namen HOHENZOLLERN.

Spätestens von jenem Zeitpunkt an wird Herr von Tschirschky und Bögendorff, Landrat des Kreises Zauch-Belzig, gekränkt gewesen sein, daß keine Lokomotive seinen Namen trug. Schließlich hatte er sich ebenso wie der Landrat v. Loebell bei der Gründung der Brandenburgischen Städtebahn-AG verdient gemacht. Darüber soll schon bei der Betriebseröffnung gesprochen worden sein.

Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges genügten die kleinen T3-Lokomotiven voll und ganz den Anforderungen. Die Züge waren trotz des Gemischtverkehrs leicht, das Streckenprofil einfach.

Bild 5.2 Lokomotive Nr. 14 nach dem Umbau in Brandenburg-Altstadt um 1930. Davor Herren vom Betriebspersonal. Foto: Sammlung Museum Brandenburg

Mit dem Kriegsausbruch — als die Brandenburgische Städtebahn vor allem militärischen Zwecken diente — waren diese Maschinen plötzlich zu klein, zu schwach, zu langsam geworden. Es wurden sofort neue Lokomotiven bestellt. 1915 konnte dann tatsächlich eine neue Tenderlokomotive erworben werden. Sie erhielt den Namen LANDRAT v. TSCHIRSCHKY.

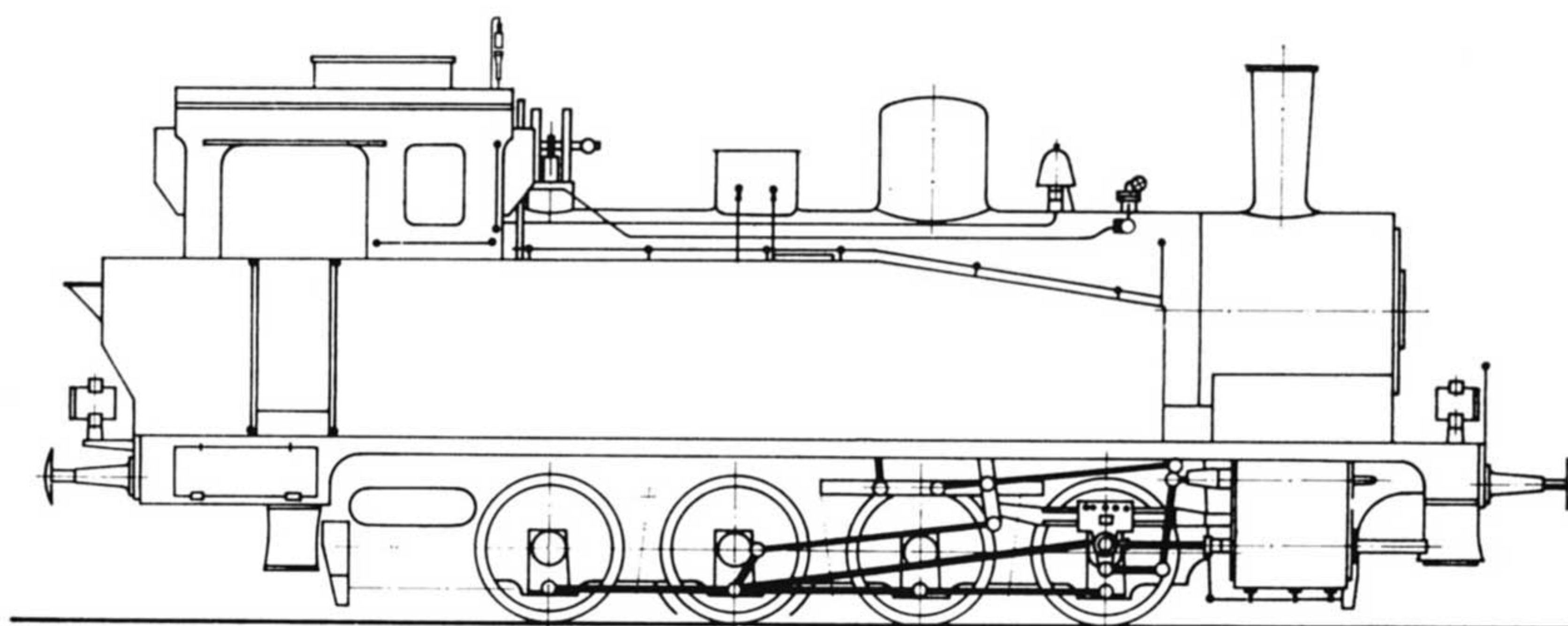


Bild 5.3 Maßskizze der Lok Nr. 14<sup>1</sup> nach dem Umbau. Zeichnung: Menzel



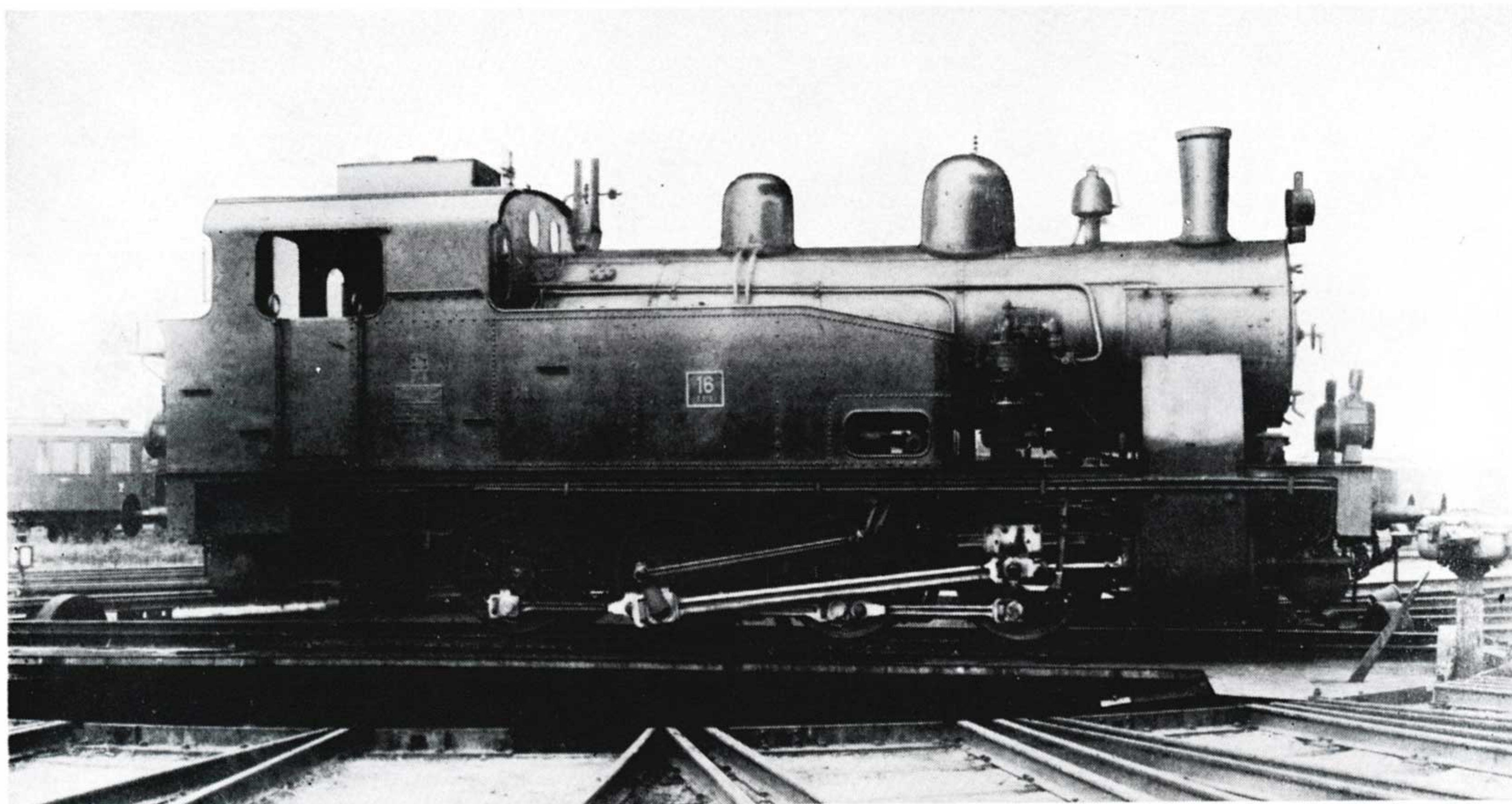
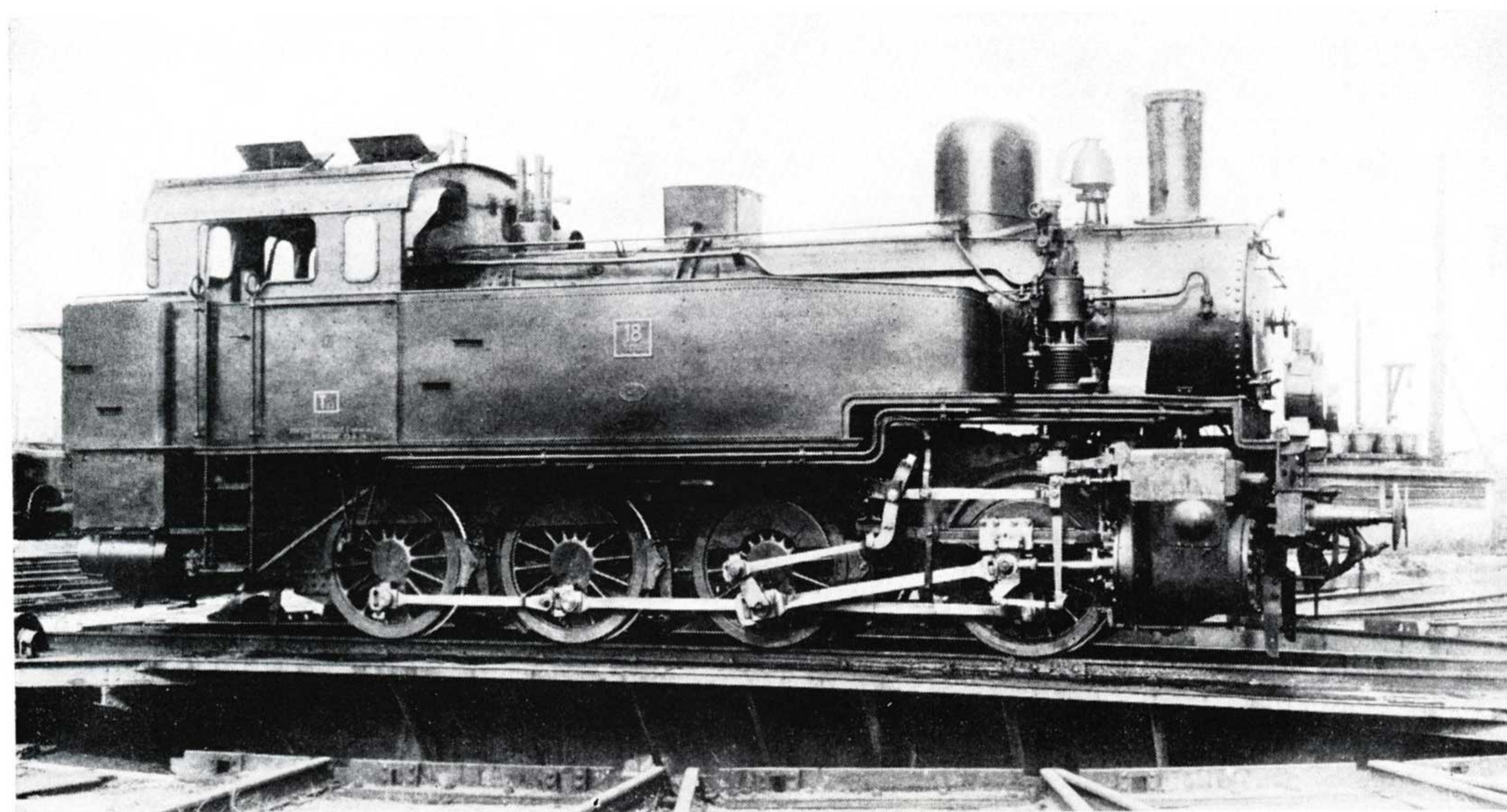


Bild 5.4 D h2-Lokomotive Nr. 16 in Brandenburg-Altstadt  
um 1930.  
*Foto: Sammlung Weisbrod*

Bild 5.5 T 13-Lokomotive Nr. 18 in Brandenburg-Altstadt  
1934.  
*Foto: Sammlung Weisbrod*





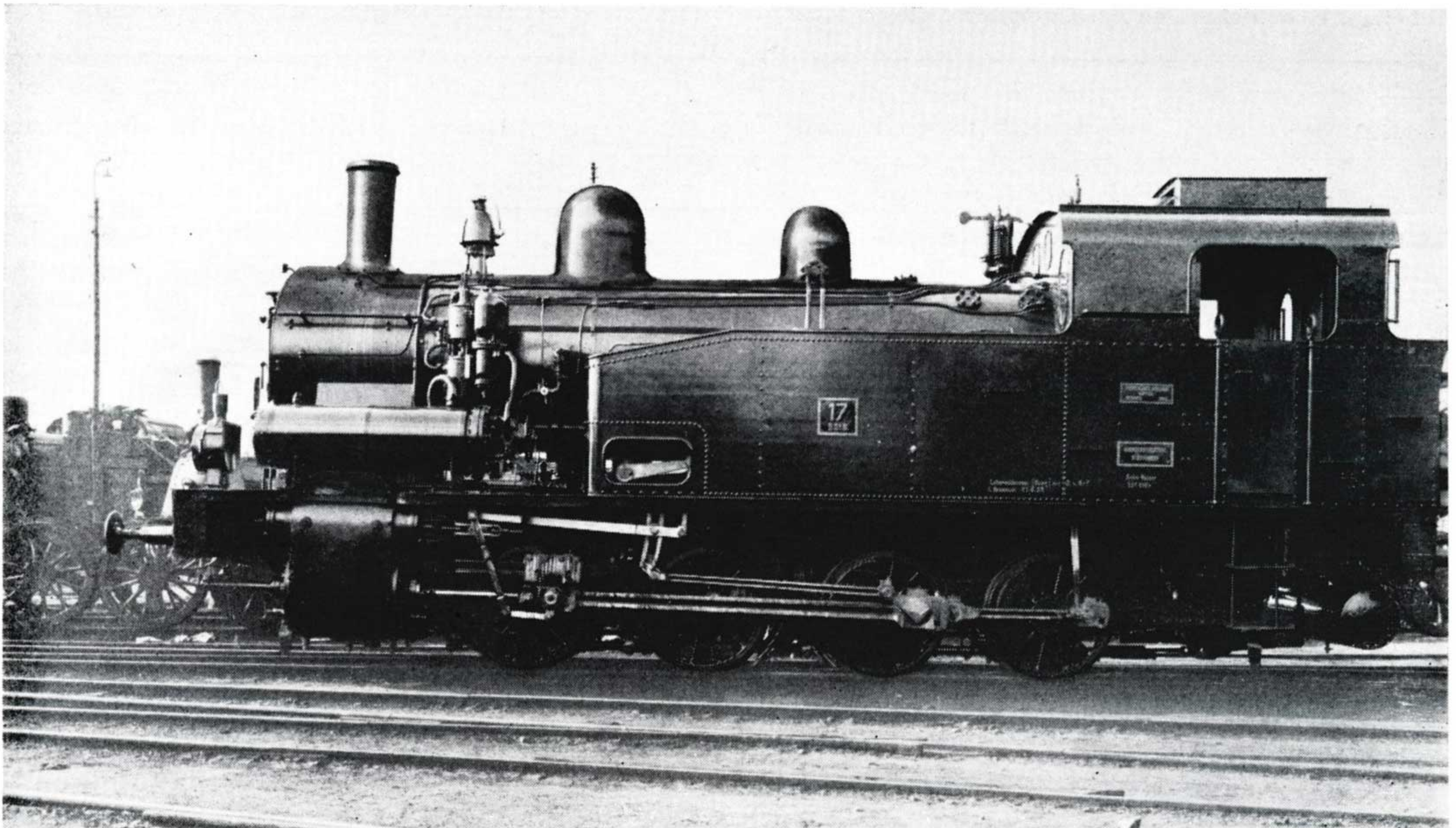


Bild 5.6 D h2-Lokomotive Nr. 17 in Brandenburg-Altstadt um 1930.  
Foto: Sammlung Menzel

Doch der ungewöhnliche Wellrohr-Kessel der Bauart Stroomann bewährte sich nicht. Man hatte eine verbesserte Dampfentwicklung erwartet, doch das Gegenteil trat ein. Die im vorderen Teil des Kessels befindlichen Wasserrohre waren nach zwei bis drei Tagen mit einer dicken Rußschicht bedeckt, die trotz einer Reinigungsöffnung schwer zu entfernen war. Überdies gab es keinen Aschkasten, so daß sich die Schlacke in dem kleinen Raum unterhalb des Rostes schnell ansammelte und Luftmangel verursachte. Die Leistung der Dampfmaschine war jedoch gut und verlieh der Lokomotive immerhin ein beträchtliches Anfahrvermögen.

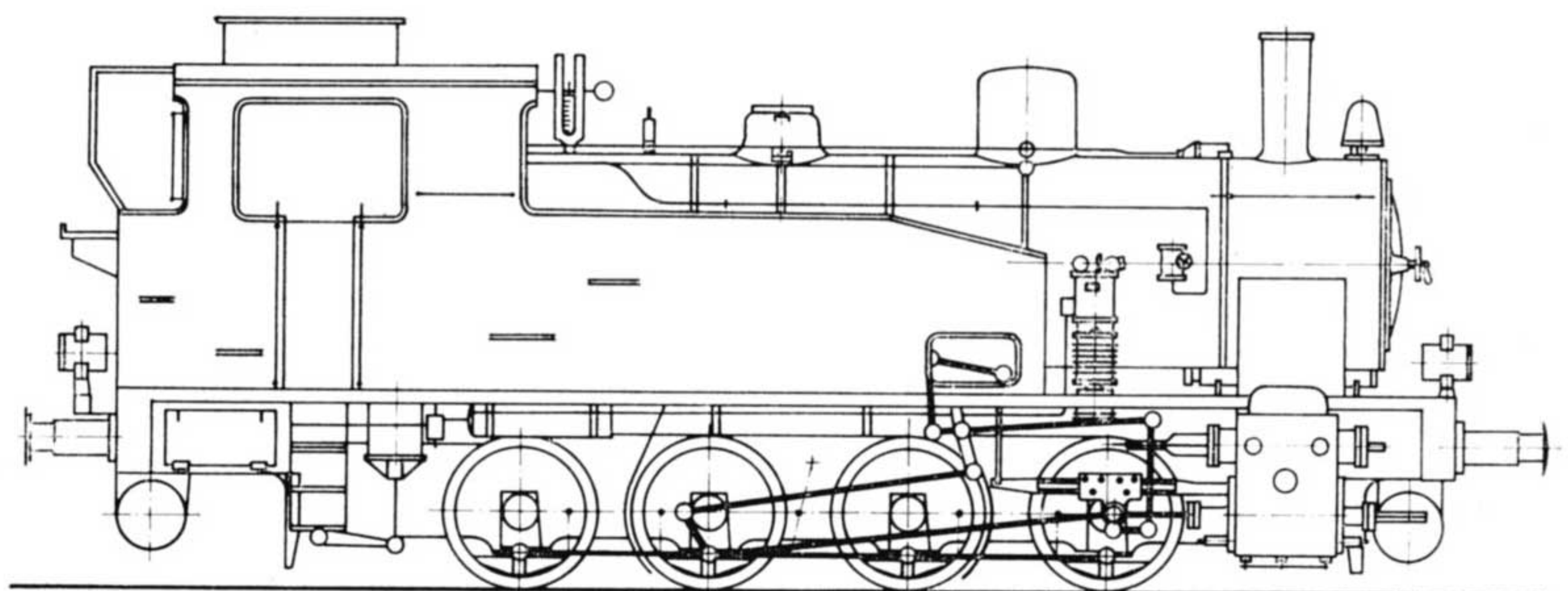


Bild 5.7  
Maßskizze der D h2-Lokomotive  
Zeichnung: Menzel



Tabelle 5.1 Betriebsdaten der Dampflokomotiven (geordnet entsprechend der Anschaffung durch die Städtebahn)

Name vor 1922	Bezeichnung			Bauart	Lieferdaten			
	1922/37	1937/40	1940/49		Firma	Jahr	Werk-Nr.	Ankauf
1	2	3	4	5	6	7	8	9
TREUENBRIETZEN	2	—	—	C n2	Hohenzollern	1901	1 444	
RATHENOW	3	—	—	C n2	Hohenzollern	1901	1 443	
BELZIG	4	—	—	C n2	Hohenzollern	1902	1 483	
NEUSTADT	5	1	1-20	C n2	Hohenzollern	1902	1 485	
BRANDENBURG	6	2	1-21	C n2	Hohenzollern	1903	1 488	
PRITZERBE	7	3	1-22	C n2	Hohenzollern	1903	1 490	
RHINOW	8	—	—	C n2	Hohenzollern	1903	1 491	
NIEMEGK	9	4	1-23	C n2	Hohenzollern	1904	1 706	
KREIS WESTHAVELLAND	10	—	—	C n2	Hohenzollern	1904	1 707	
KREIS RUPPIN	11	5	1-24	C n2	Hohenzollern	1904	1 708	
KREIS ZAUCH-BELZIG	12	6	1-25	C n2	Hohenzollern	1904	1 709	
LANDRAT VON LOEBELL	13	7	—	C n2	Hohenzollern	1904	1 715	
HOHENZOLLERN	1	—	—	C n2	Hohenzollern	1900	1 294	1904 <sup>2)</sup>
LANDRAT VON TSCHIRSCHKY	14	34	—	D n2	O & K	1915	7 836	
HINDENBURG	15	41	1-140	D h2	Henschel	1916	13 964	
LUDENDORFF	16	42	1-141	D h2	Henschel	1917	15 096	
GEHEIMRAT GANTZER	17	43	1-142	D h2	Henschel	1919	16 913	
—	18	31	1-120	D n2	Union	1922	2 743	
—	19	32	1-121	D n2	Henschel	1923	19 910	
—	20	33	1-122	D n2	Henschel	1923	19 911	
—	(13 <sup>1)</sup> )	11	1-60	1'C h2	AEG Berlin	1929	4 391	
—	(14 <sup>1)</sup> )	12	1-61	1'C h2	AEG Berlin	1929	4 258	
—	2 <sup>1)</sup>	21	1-100	1'C1' h2	Borsig	1935	14 606	
—	3 <sup>1)</sup>	22	1-101	1'C1' h2	Borsig	1935	14 607	
—	4 <sup>1)</sup>	23	1-102	1'C1' h2	Borsig	1936	14 625	
—	1 <sup>1)</sup>	24	1-103	1'C1' h2	Borsig	1936	14 626	
—	8 <sup>1)</sup>	7 <sup>1)</sup>	1-26	C n2	Henschel	1911	10 326	1937 <sup>5)</sup>
—	10 <sup>1)</sup>	8	1-27	C n2	Henschel	1911	10 328	1937 <sup>7)</sup>
—	—	51	1-200	1'D1' h2	Borsig	1937	14 682	
—	—	52	1-201	1'D1' h2	Borsig	1937	14 683	
—	—	9	1-28	C n2	Jung	1913	1 913	1938 <sup>8)</sup>
—	—	59	1-203	1'D1' h2	Borsig	1921	10 781	1938 <sup>9)</sup>
—	—	61	1-40	C h2	Breslau	1906	399	1938 <sup>10)</sup>
—	—	53	1-202	1'D1' h2	Borsig	1939	14 807	
—	—	—	1-10	Bn 2	Hohenzollern	1900	1 307	1940 <sup>11)</sup>
—	—	—	1-123	Dn 2	Hanomag	1919	8 463	1945 <sup>12)</sup>
—	—	—	1-100 <sup>1)</sup>	1'C1' h2	Jung	1940	9 261	1945 <sup>13)</sup>

<sup>1)</sup> an Friedeberger Kleinbahn

<sup>2)</sup> Erworben von Kostener Kreisbahn (heute Strecke Gostyn —Gostkow VR Polen)

<sup>3)</sup> Verkaufskunde unbekannt; kein öffentliches Eisenbahn-Unternehmen

<sup>4)</sup> an Braunkohlengrube „Ilse“, nahe Halle/S.

<sup>5)</sup> Erworben von Westprignitzer Eisenbahn (Nr. 3 „KLEINBERGE“)

<sup>6)</sup> Gegen Ende des zweiten Weltkrieges an Ost- und Westprignitzer Eisenbahn verliehen

<sup>7)</sup> Erworben von Westprignitzer Eisenbahn (Nr. 5 „PREUSSEN“)

<sup>8)</sup> Erworben von Eutin-Lübecker Eisenbahn (Nr. 22), bis 1922 gehörte die Lok zur Fa. Hafen- und Brückenbau Frankfurt/Main (Nr. B 4)

<sup>9)</sup> Erworben von Eutin-Lübecker Eisenbahn (Nr. 17), bis 1930 gehörte die Lok zur Deutschen

Reichsbahn (97 401), zuvor zur Preußischen Staatsbahn (Erfurt 9101)

<sup>10)</sup> Erworben von Dahme-Uckroer Eisenbahn (Nr. 1), bis 1925 gehörte die Lok zur Deutschen Reichsbahn (89 011), zuvor zur Preußischen Staatsbahn (Elberfeld 7004)

<sup>11)</sup> Erworben von Stralsund-Tribseer Eisenbahn (Nr. 2c)

<sup>12)</sup> Erworben von Kohlengrube „Gewerkschaft Theodor“ in Wittenheim/Elsaß/60/ über Arada-Flugzeugwerke Brandenburg/59/; ohne Kessel /1/

<sup>13)</sup> Übernommen von der Deutschen Reichsbahn (64 511)

<sup>14)</sup> von der Reichsbahn nicht in Betrieb genommen

<sup>15)</sup> 1966 als Schrott nach Österreich verkauft

<sup>16)</sup> an Stahlwerk Thale

<sup>17)</sup> Verkauf an Fa. Tuchfabrik Paasche in Burg

<sup>18)</sup> an Stahl- und Walzwerk Brandenburg



Verbleib	Bemerkung
10	11
1927 verkauft	
1927 verkauft	
1936 +	
1964 +	DR 89 6115
1965 +	DR 89 6118
1951 + <sup>14)</sup>	DR 89 6119
1935 +	
1967 +	DR 89 6123
1935 +	
1957 verkauft	DR 89 6124
1973 +	DR 89 6125
1937 verkauft <sup>1)</sup>	
1923 verkauft <sup>3)</sup>	bis 1914 Eigentum der Baufirma
1938 verkauft <sup>4)</sup>	
1968 +	DR 92 6576
1967 +	DR 92 6577
1969 + <sup>17)</sup>	DR 92 6578
1964 + <sup>15)</sup>	DR 92 6502
1955 verkauft	DR 92 6503
1965/66 + <sup>15)</sup>	DR 92 6504
1965 +	DR 91 6484
1967 verkauft <sup>16)</sup>	DR 91 6485
1945 verschollen	
1965 +	DR 75 6679
1966 +	DR 75 6680
1967 +	DR 75 6681
1945 verschollen <sup>6)</sup>	
1964 +	DR 89 6152
1967 +	DR 93 6476
1967 +	DR 93 6477
1957 verkauft	DR 89 6303
1955 + <sup>14)</sup>	DR 93 6576
1964/65 + <sup>15)</sup>	DR 89 6476
1967/68 +	DR 93 6479
1951 verkauft <sup>18)</sup>	DR 98 6204
vor 1949 +	
1971 +	DR 64 6576—64 511 —64 1511-1

Schon während der Mobilmachung in der zweiten Hälfte des Jahres 1914 kamen im Rahmen des Kriegsfahrplanes Maschinen der preußischen Gattung G 8 der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg auf der Städtebahn zum Einsatz. Außerdem mußten Leihlokomotiven beschafft werden.

1916 kam eine neue Lokomotive, eine „Retterin in der Not!“ /39/ Sie hatte einen Heißdampfessel und erhielt den patriotischen Namen HINDENBURG. Außerdem gab man ihr die interne Gattungsbezeichnung T 13, obwohl sie mit der preußischen Gattung T 13 nur sehr wenig Gemeinsamkeiten hatte. Wegen ihrer gelungenen Konstruktion und der guten Leistung wurde sie fast ununterbrochen für die schwersten Dienste eingesetzt.

Als 1917 die LUDENDORFF als zweite Lokomotive des gleichen Typs kam, war die HINDENBURG schon sehr heruntergewirtschaftet. Und 1919, im Lieferjahr der dritten Heißdampf-„T 13“, war auch die LUDENDORFF fürs erste verschlissen, so daß die neue GEHEIMRAT GANTZER genannte Lokomotive als die „Einzig“ bezeichnet wurde. /39/ 1922 und 1923 erhielt die Brandenburgische Städtebahn weitere drei Vierkuppler, die vollkommen der preußischen Gattung T 13 entsprachen. Die Gründe für diese Rückkehr zum Naßdampf dürften im Anschaffungspreis und der Liefermöglichkeit (Serienproduktion!) gelegen haben. Sie bekamen die Nummern 18 bis 20, denn anstelle der Namensgebung war man inzwischen zur Kennzeichnung durch fortlaufende Nummern übergegangen.

Mit den sechs T 13-Lokomotiven und den verbliebenen zwölf T 3 war der Bestand an Güterzug- und Personenzuglokomotiven der Städtebahn absolut gedeckt. Dazu kam noch die inzwischen als Nr. 14 bezeichnete ehemalige LANDRAT v. TSCHIRSCHKY. Sie war zwar 1920/22 von der Firma Hanomag mit einem normalen Naßdampfessel ausgerüstet worden, befriedigte aber auch damit nicht und wurde meist als Reserve abgestellt.

Die erste T 3-Lokomotive (Nr. 1) musterte die Städtebahn 1923 aus und verkaufte sie weiter. 1927 erfolgte der Verkauf der Nummern 2 und 3. Gleichzeitig wurden wieder zwei Personenzuglokomotiven in Auftrag gegeben, denn die Nutzungsdauer der alten Maschinen betrug ursprünglich nur 25 Jahre. Die Lieferung der beiden „Neuen“ erfolgte 1929. Leistungsmäßig boten sie etwas mehr als die T 3 und hatten eine Höchstgeschwindigkeit



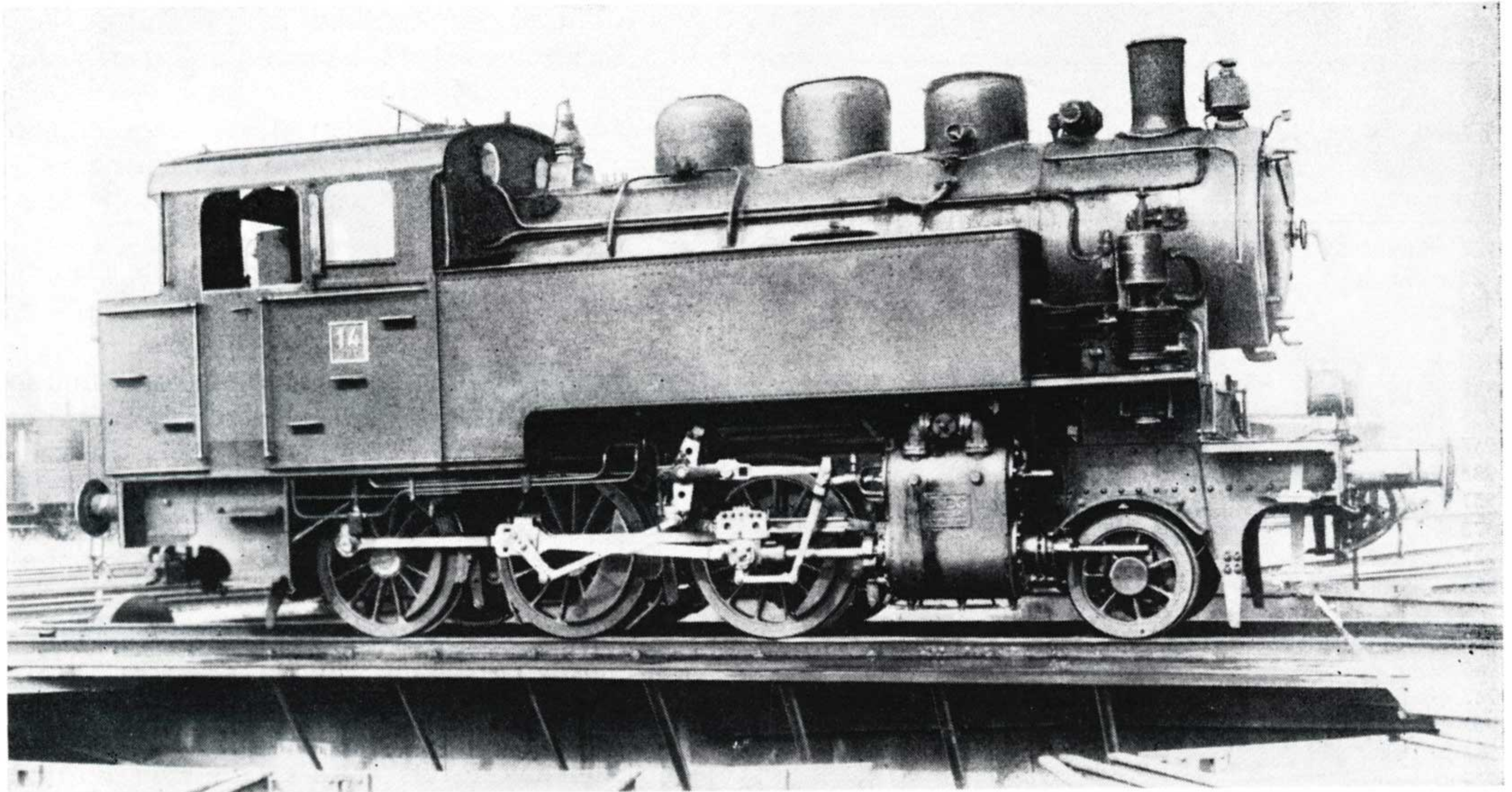


Bild 5.8  
Lok Nr. 14II in  
Brandenburg-Altstadt um 1935.  
Foto: Sammlung Weisbrod

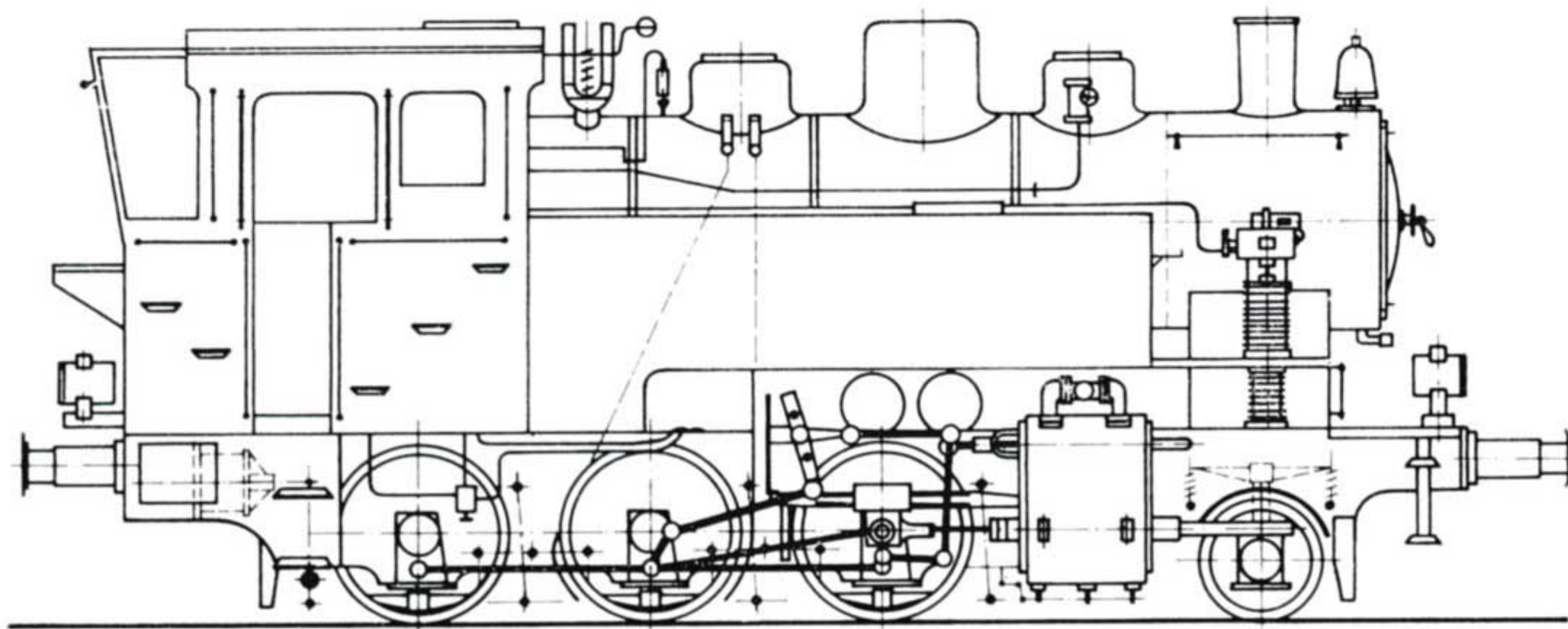


Bild 5.9  
Maßskizze der  
1'C-Lokomotiven.  
Zeichnung: Menzel

von immerhin 60 km/h. Die größeren Vorräte an Wasser und Kohle waren günstig für die relativ langen Strecken der Städtebahn.

Ebenfalls 1929 wollte man sich von der erfolglosen Lokomotive Nr. 14 trennen und stellte sie außer Dienst. Es fand sich jedoch kein Käufer, so daß sie noch bis 1938 im Bestand blieb. Ihre Betriebsnummer sowie die Nr. 13 waren inzwischen an die neuen 1'C-Lokomotiven vergeben worden. Da auch die Nummer 13I, eine T 3, erst im Jahre 1937 verkauft wurde, bleibt ungeklärt, welche Maschine zwischen 1929 und 1938 jeweils welche Nummer getragen hat.

Für den Personenverkehr, speziell für den Berufsverkehr, wurden neue Dampflokomotiven in Auf-

trag gegeben. 1935 lieferte die Firma Borsig-Lokomotivwerke vier Personenzuglokomotiven mit der Achsfolge 1'C 1'. Gegenüber den früheren Anschaffungen waren hier die Leistung wesentlich gesteigert und die neue Achslastgrenze von 16 t ausgeschöpft. Die symmetrische Laufwerkanordnung bewirkte ebenso gute Fahreigenschaften bei Vorwärts- und Rückwärtsfahrt. Der relativ kleine Kuppelraddurchmesser ermöglichte auch den Einsatz im Güterzugdienst.

Sie bewährten sich recht gut, auch wenn die mittlere Kuppelachse als Treibachse günstiger gewesen wäre. Nach der Reihenfolge ihrer Anlieferung erhielten sie die Betriebsnummern 1II bis 4II. Nun wurden T 3-Lokomotiven ausgemustert und



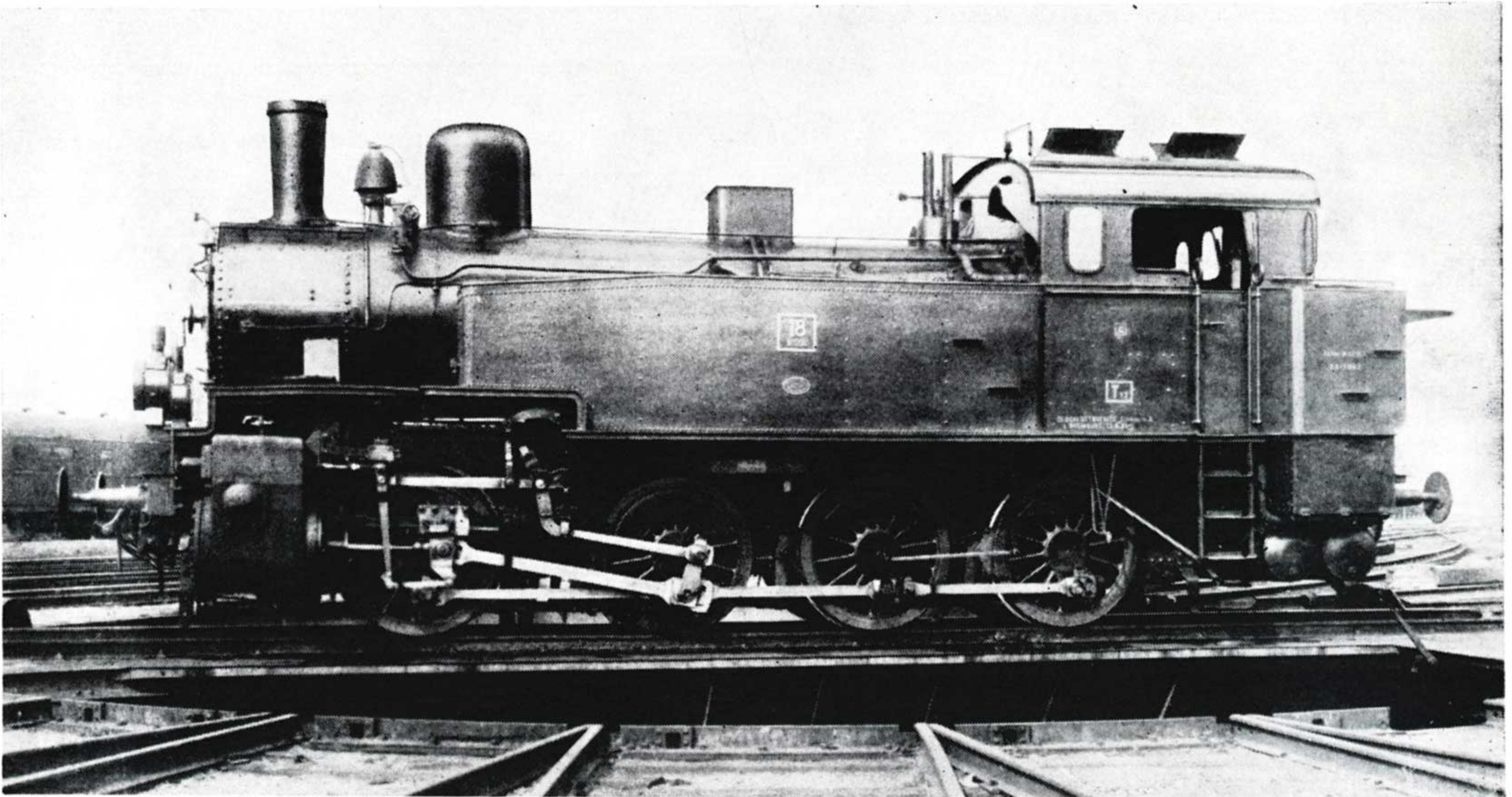


Bild 5.10 T 13-Lokomotive Nr. 20 in den 20/30er Jahren.  
Foto: Sammlung Weisbrod

Bild 5.11 Eine fabrikneue 1'C-Lokomotive, die spätere  
Nr. 14<sup>II</sup>, in Brandenburg-Altdorf, 1929.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg

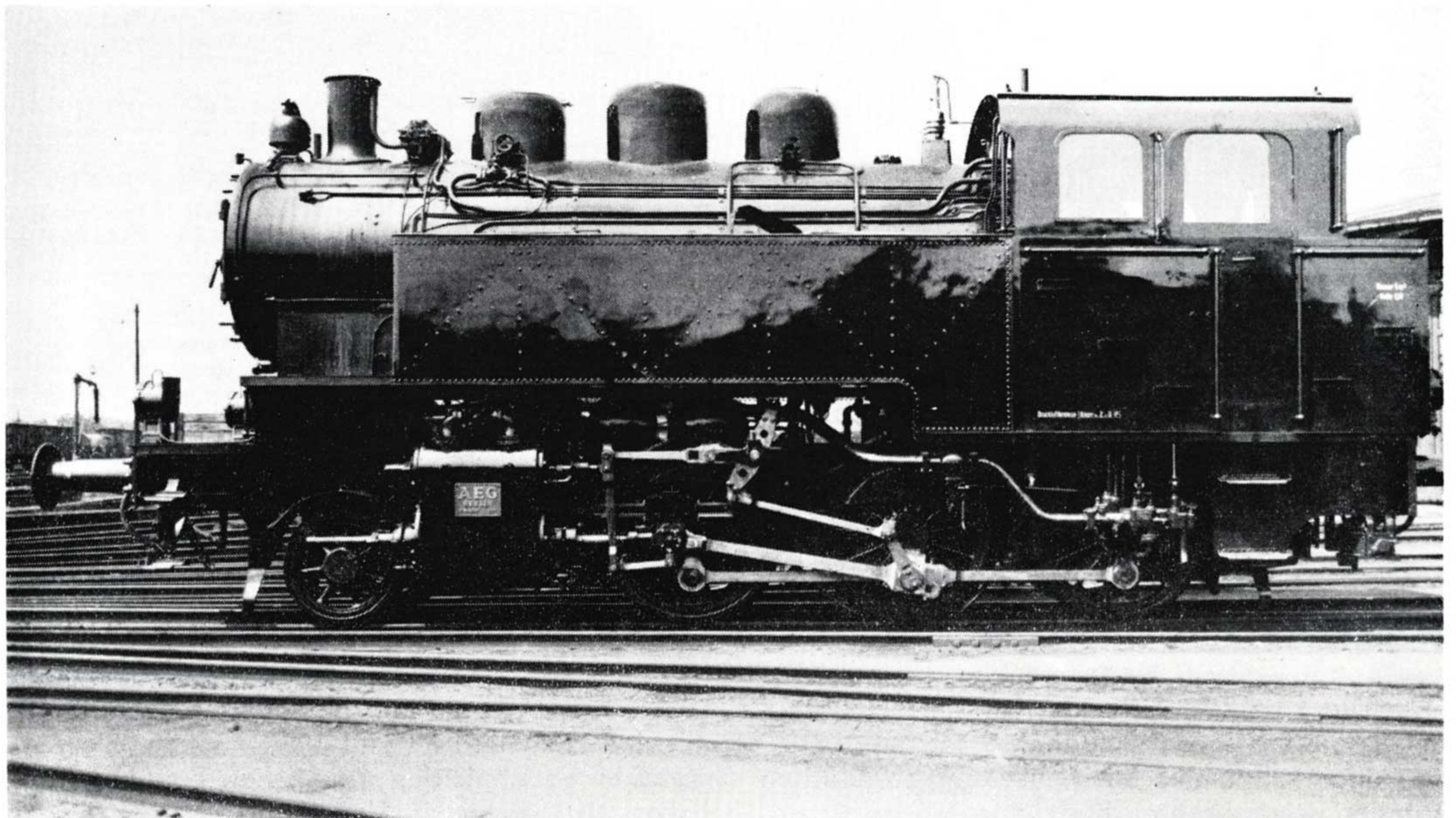




Tabelle 5.2 Technische Daten von Dampflokomotiven

Bauart		D h2	D n2	D h2	D n2	1'C h2	1'C1' h2
Bezeichnung bei der Städtebahn <sup>7)</sup>		—	—	1-140 bis 1-142	1-120 bis 1-122	1-60; 1-61	1-100 bis 1-103 <sup>8)</sup>
Lieferjahr		1915	Umbau 1923	1916 bis 1919	1922 1923	1929	1935 1936
Lieferfirma		O & K	Hanomag	Henschel	Union Henschel	AEG	Borsig
Fahrgeschwindigkeit	(km/h)			40	45	60	80
Zylinderdurchmesser	(mm)	450	450	540	500	450	450
Kolbenhub	(mm)	550	550	550	600	550	550
Steuerung		Ha	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha
Kolbenschieberdurchmesser	(mm)			220	—	200	210
Kesselüberdruck	(bar)	12		13	12	13	16
Wasserraum des Kessels <sup>1)</sup>	(m <sup>3</sup> )				4,4 <sup>6)</sup>	3,3	
Rostfläche	(m <sup>2</sup> )	1,40 <sup>3)</sup>	1,64	1,92	1,76	1,65	2,00
Anzahl der Heizrohre				94	209	133	127
Heizrohrdurchmesser	(mm)			46 × 2,5	46 × 2,5	38 × 2,5	44,5 × 2,5
Anzahl der Rauchrohre		9	—	22	—	24	40
Rauchrohrdurchmesser	(mm)	133 × 3	—	121 × 4,5	—	108 × 3,75	108 × 4
Rohrlänge zwischen den Rohrwänden	(mm)	—		3 800	4 000	3 200	3 100
Überhitzerrohrdurchmesser	(mm)	30 × 3		33 × 3,5	—	27 × 2,5	25 × 2,5
Strahlungsheizfläche	(m <sup>2</sup> )	22,7		8,7	8,7	7,6	9,5
Heizrohrheizfläche	(m <sup>2</sup> )	42,8 <sup>3)</sup>	—	75,4	107,7	68,2	88,0
Rauchrohrheizfläche	(m <sup>2</sup> )			29,4	—	24,1	39,2
Verdampfungsheizfläche	(m <sup>2</sup> )	65,50	100,27	84,10	116,40	75,80	97,50
Überhitzerheizfläche	(m <sup>2</sup> )	12,7	—	34,7	—	26,0	36,0
Bauart des Vorwärmers		Abgas-Vw.		OV	ohne	ohne <sup>2)</sup>	OV
Masse der leeren Lok	(t)	38,5		ca. 46,5	46,0	39,8	51,4
Masse der dienstbereiten Lok	(t)	47,0		56,5	59,9	47,3	64,7
Reibungsmasse	(t)			59,3	59,9	39,1	48,5
Mittlere Kuppelachslast	(t)			14,8	15,0	13,0	16,2
Metermasse der Lok	(t/m)			5,46	5,4	4,5	7,5
Wasserkasteninhalt	(m <sup>3</sup> )	3,5	4,5	7,0	7,0	4,93	
Brennstoffvorrat	(t)	2,0		1,5	2,5	1,5	2,5
Bremse				K m. Z.	K m. Z.	K m. Z.	K m. Z.
Betriebs-Nr. DR		—	—	92 6576 bis 92 6578	92 6502 bis 92 6504	91 6484, 91 6485	75 6679 bis 75 6681
Gattungszeichen			—	Gt 44.15	Gt 44.15	Gt 34.13	Pt 35.16

<sup>1)</sup> bei 100 mm Wasserstand über Feuerbüchse  
<sup>2)</sup> ausgeliefert mit Friedmann-Abdampf injektoren  
<sup>3)</sup> Lok hatte Wellrohrkessel Bauart Stroomann, daher passen einige Daten nicht in das Schema:  
 1,4 m<sup>2</sup> Rostfläche im Flammrohr  
 22,7 m<sup>2</sup> feuerberührte Heizfläche im Flammrohr  
 70 Stück Wasserrohre zwischen Rundkessel (hinten) und vorderer Wasserkammer

89 × 3,25 mm Wasserrohrdurchmesser  
 42,8 m<sup>2</sup> feuerberührte Heizfläche an Wasserrohren  
 9 Stück Rauchrohre zur Aufnahme der 36 Überhitzerrohre  
<sup>6)</sup> Zusätzliche Angaben: Kesseldampfraum 1,6 m<sup>3</sup>;  
 Verdampfungswasserfläche 6,15 m<sup>2</sup>;  
 Kesselmasse ohne/mit Ausrüstung 10,1/12,9 t  
<sup>7)</sup> ab 1940

verschrottet — 1935 Nr. 8 und Nr. 10 und 1936 Nr. 4. Die T 3 Nr. 13 verkaufte man im Jahr darauf an die Friedeberger Kleinbahn.  
 1937 und 1938 kamen aus heute unverständlichen Gründen wieder gebrauchte kleine Tenderlokomoti-

tiven zur Städtebahn. Zwei Lokomotiven wurden 1937 von der Westprignitzer Eisenbahn gekauft und mit den Nummern 8<sup>II</sup> und 10<sup>II</sup> versehen. Sie entsprachen ebenfalls der preußischen T 3. Eine dritte Lokomotive kam von der Eutin-Lübecker Eisen-



1'D1' h2 1-200 bis 1-202	C n2 1-27	C n2 1-28	D n2 1-123
1937 1939 Borsig	1911 Henschel	1913 Jung	1919 Hanomag
80 530 550 Ha 220	40 350 550 Aa —	Ha	Ha
16 5,8 2,55 132 44,5 × 2,5 40 108 × 3,75 4 000 25 × 2,5 10,8 115,5 50,3 126,30 49,0 ohne	12 1,35 132 46 × 2,5 — — 3 240 — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
64,0 78,7 61,1 15,3 6,22 10,0 3,0 K m. Z.			
93 6476, 93 6477 93 6479, 89 6152 Gt 46,15	Gt 33,11	89 6303 Gt 33.13	— —

bahn über die Firma „Erich am Ende“ und war schwerer als die T 3. Durch die inzwischen eingeführte neue Numerierung der Lokomotiven, die bei jeder Gattung mit einer neuen Zehnerreihe begann, reihte man sie als Nr. 9 ein.

Ebenfalls von der Eutin-Lübecker Eisenbahn wurde 1938 eine schwere 1'D 1'h2-Güterzug-Tenderlokomotive erworben, die ehemalige Zahnradlokomotive T 28 der Preußischen Staatsbahn. Ihre Geschichte als „Erfurt 9101“ ist ausführlich beschrieben worden /11/. Der Ausbau des Zahnradtriebwerkes und die damit möglich gewordene Vergrößerung der seitlichen Wasserkästen waren bereits durch den Vornutzer erfolgt. Bevor sie bei der Brandenburgischen Städtebahn mit der Nr. 59 in Dienst gestellt wurde, versah man sie noch mit einem Kipprost. Wenn sie auch schwere Züge bewältigen konnte, war die Lokomotive wegen ihrer unbefriedigenden Laufeigenschaften unbeliebt. Überdies war die Steuerung nur sehr grob einzustellen. Daraus resultierte der hohe Kohleverbrauch.

Daß sie bei der Städtebahn den Spitznamen „Jolante“ trug, ist vielfach überliefert — Erklärungen dafür gibt es mehrere:

- Auf dem Kessel befand sich ein Luftsaugventil für die Druckausgleicheinrichtung bei Leerfahrt. Beim Öffnen des Reglers entwich aus dem Ventil jedesmal ein kleiner Dampfstoß, der dem Quieten eines Schweines ähnlich war. Trotz mehrfacher Versuche der Betriebswerkstatt schaffte man es nicht, das Geräusch abzustellen.
- Der Name resultierte aus ihrem merkwürdigen Aussehen — gedrungen, aber hoch im Kesselscheitel.
- Die Dampfpfeife hatte einen sehr hohen, kreischenden Ton.

Im Jahre 1938 wurde noch eine weitere ehemalige Lokomotive der Reichsbahn für 5 000 RM alt gekauft. Diese war 1906 unter der Bezeichnung „Elberfeld 7004“ von der preußischen Staatsbahn in Betrieb genommen worden und gehörte zur Gattung T 8. Die Deutsche Reichsbahn reihte sie später als 89 011 ein. Wahrscheinlich wurde sie von ihr zunächst an die Braunschweigische Landeseisenbahn verkauft, ehe sie am 1. Juli 1930 zur Dahme-Uckroer Eisenbahn gelangte. Ab 26. September 1938 schließlich gehörte sie zur Brandenburgischen Städtebahn und trug die Nummer 61.

Den Höhepunkt und gleichzeitig Abschluß der Lokomotivbeschaffung bei der Brandenburgischen Städtebahn bildeten neue Güterzug-Tenderlokomotiven. Sie wurden in drei Exemplaren 1937 und 1939 von der Firma Borsig ausgeliefert und mit den Betriebsnummern 51 bis 53 bezeichnet. Mit ihrer Achsfolge 1'D1' bei 14 t Achslast und dem





Bild 5.12 1'C 1'-Lokomotive Nr. 1 während einer Dienstpause, um 1940. Foto: Sammlung Museum Brandenburg

Tabelle 5.3 Schlepplastentafel für Lokomotiven

Lokomotivgattung	Höchstzuglast (t)											
	Abschnitte Treuenbrietzen—Fredersdorf und Sieversdorf—Neustadt (Dosse)						Abschnitt Fredersdorf—Sieversdorf					
	Geschwindigkeit (km/h)						Geschwindigkeit (km/h)					
	25	30	35	40	45	50	25	30	35	40	45	50
T 3 (5 bis 12)	200	170	150	125	100	80	450	370	320	250	220	180
1'C (13 und 14)	400	330	275	240	200	165	800	675	560	480	400	330
1'C1' (1 bis 4)	425	375	350	325	300	275	1 250	1 100	900	690	430	380
1'D1' (51 bis 59)												
T 13 H (15 bis 17)	650	550	450	350	—	—	1 250	1 100	900	690	—	—
T 13 N (18 bis 20)	550	450	350	300	275	—	1 000	840	720	600	500	—

Bei Talfahrten sind die Höchstbelastungen der Strecke Fredersdorf—Sieversdorf maßgebend. Volle Auslastung der aus Bahnhof Rathenow in Richtung Neustadt (Dosse) ausfahrenden Güterzüge nur bei nachschieben über die Reichsbahnunterführung. Ist eine Schiebelokomotive nicht vorhanden, keine Belastungsüberschreitung von 400 t bei einer Lokomotive Nr. 13 oder 14 von 825 t bei einer Lokomotive Nr. 1 bis 4 u. 15 bis 17 von 700 t bei einer Lokomotive Nr. 18 bis 20

Belastung für Triebwagen: allgemein bis 60 t bei kürzester Fahrzeit 20 t



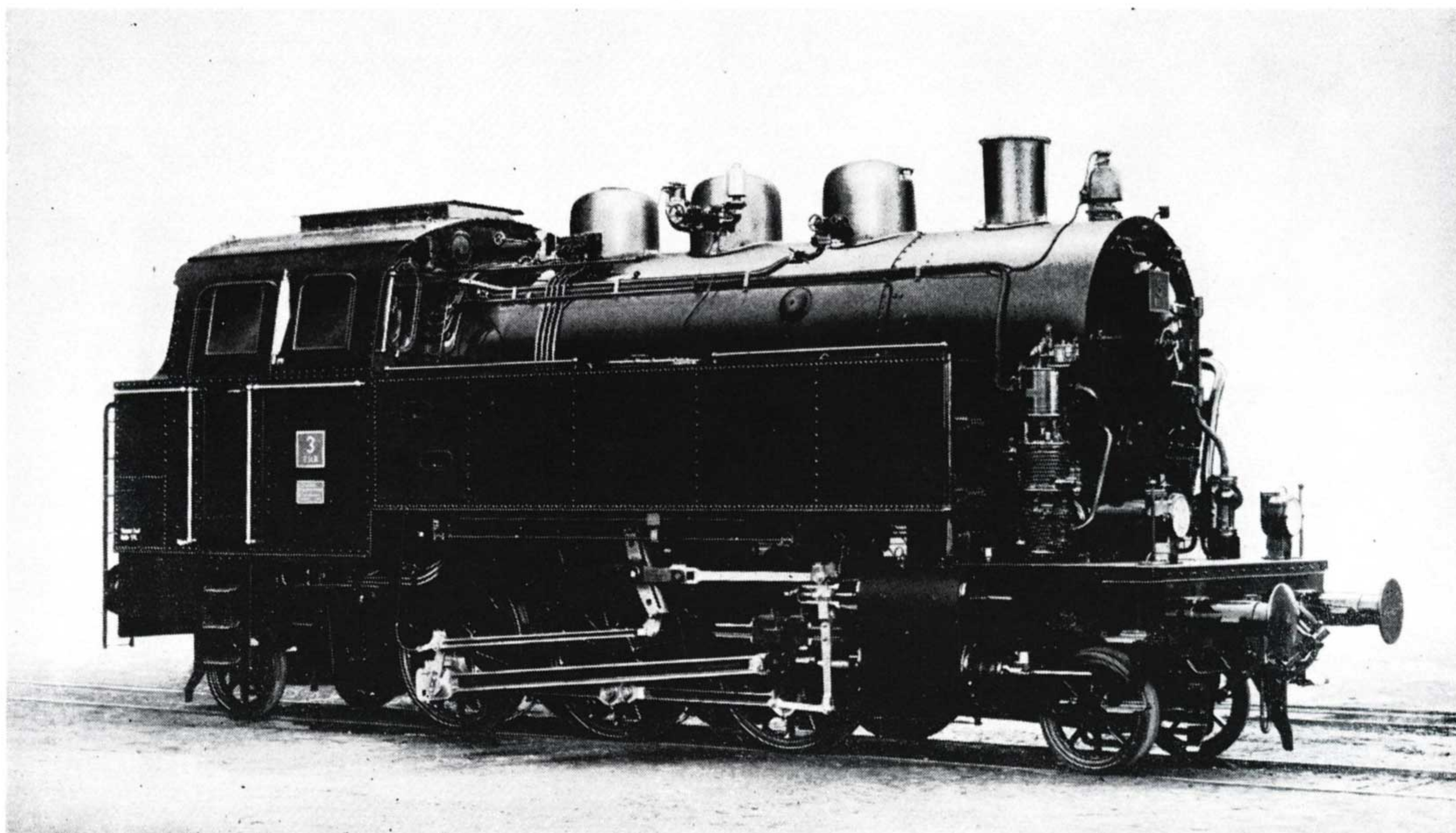


Bild 5.13  
Werkfoto der 1'C 1'-Lokomo-  
tive Nr. 3  
Foto: Verkehrsmuseum Dresden

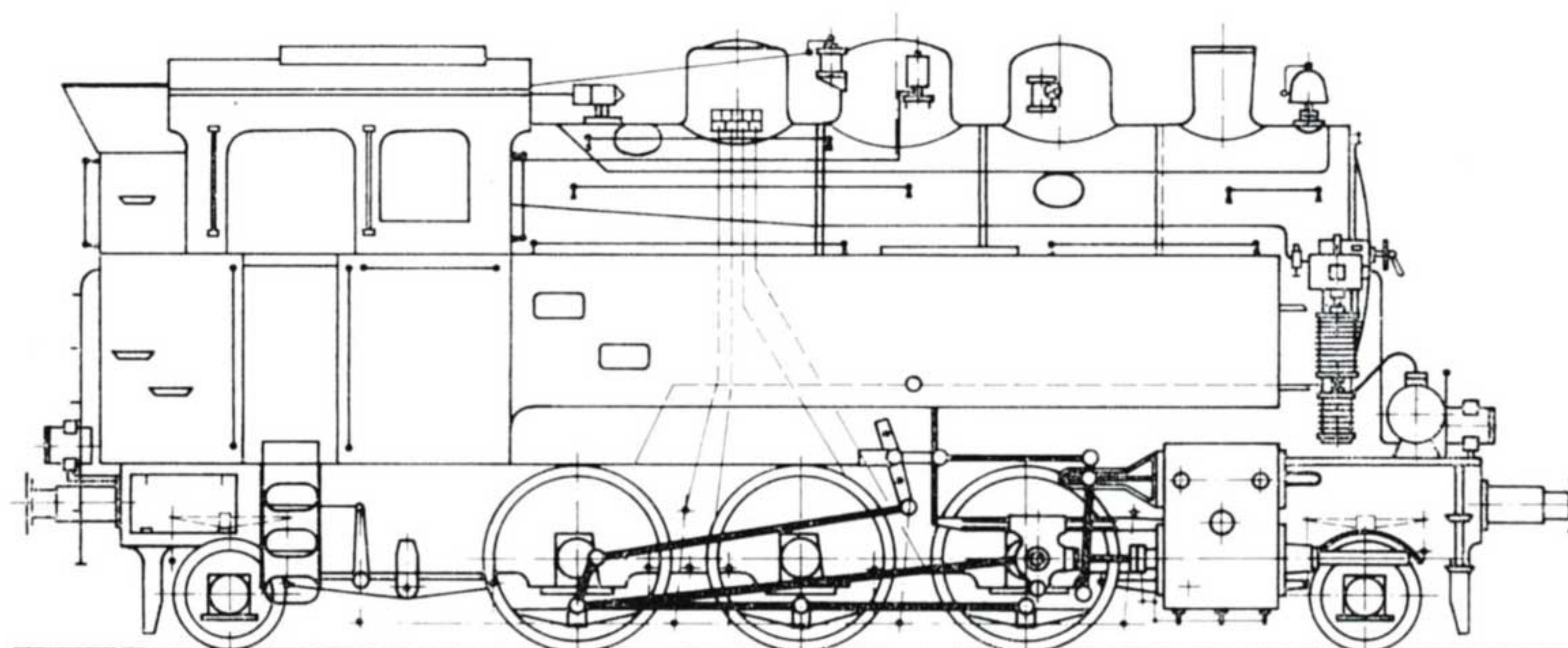


Bild 5.14  
Maßskizze der 1'C 1'-Loko-  
motiven.  
Zeichnung: Menzel

16 kp/cm<sup>2</sup>-Heißdampfkessel (entsprechend 16 bar) verfügten sie über eine sehr gute Leistungsfähigkeit.

Der Kriegsausbruch 1939 verhinderte die Lieferung weiterer Neubaulokomotiven an die Brandenburgische Städtebahn. Im Jahr 1941 wurde noch eine zweifach gekuppelte Naßdampf-Tenderlokomotive alt gekauft. Sie entsprach der preußischen Gattung T 2 und war für den Rangierdienst im Bahnhof Brandenburg-Altstadt bestimmt, soll aber nur als Heizlok eingesetzt worden sein. Dem 1940 unter Regie des Landesverkehrsamtes eingeführten

Bezeichnungssystem entsprechend erhielt sie die Nummer 1-10. Die erste Zahl war die Nummer der Bahnverwaltung, die zweite die Betriebsnummer.

1941 ist wahrscheinlich noch eine dreiachsige Dampflokomotive gebraucht angeschafft worden /42/, die allerdings nie wieder erwähnt wurde. Eine weitere D n2-Tenderlokomotive erhielt 1945 die Nummer 1-123. Sie war vor dem Ende des Ersten Weltkrieges von der Kohlengrube „Gewerkschaft Theodor“ in Wittenheim/Elsaß bestellt worden, wurde aber wegen der neuen Grenzziehung



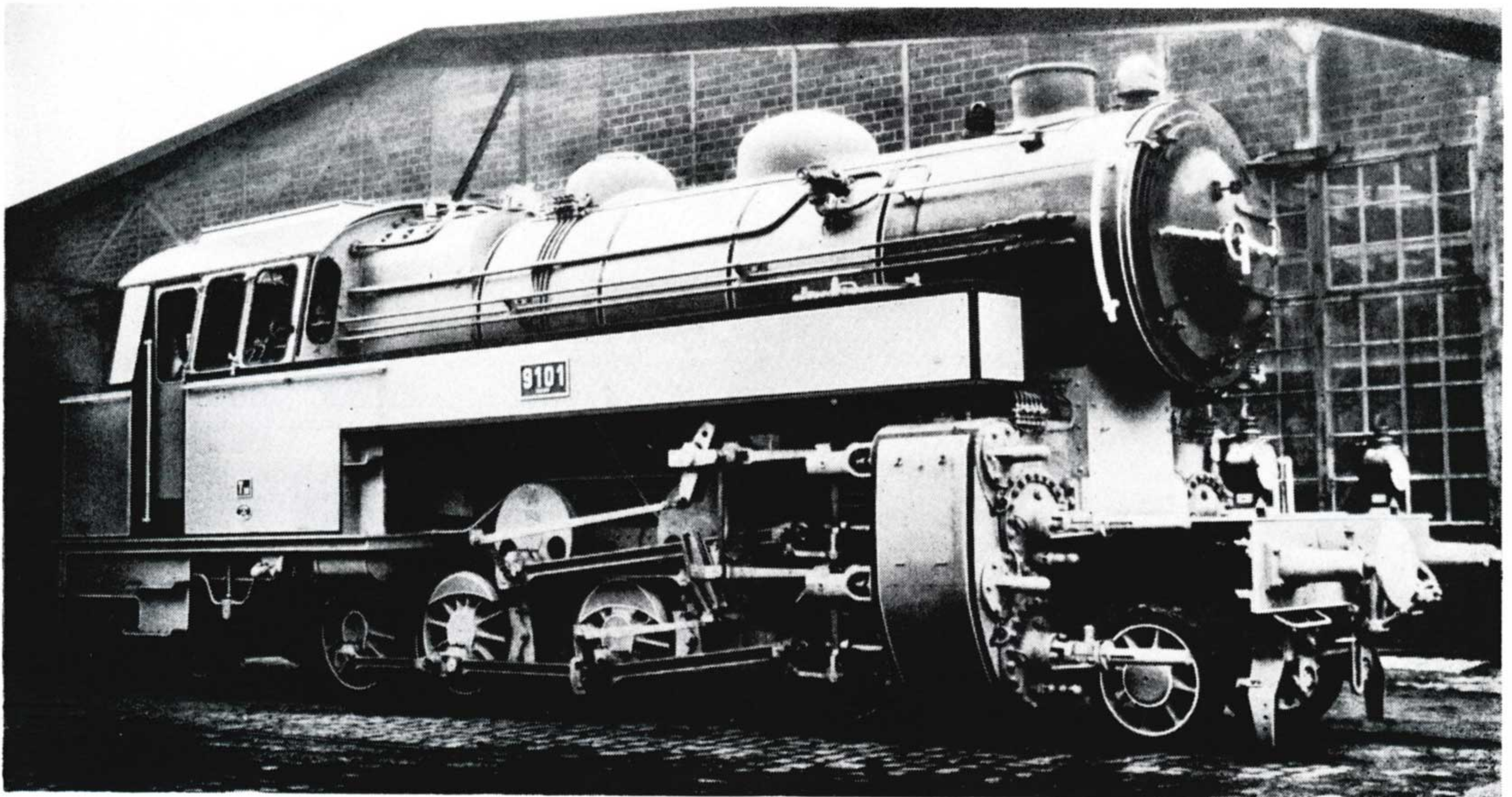
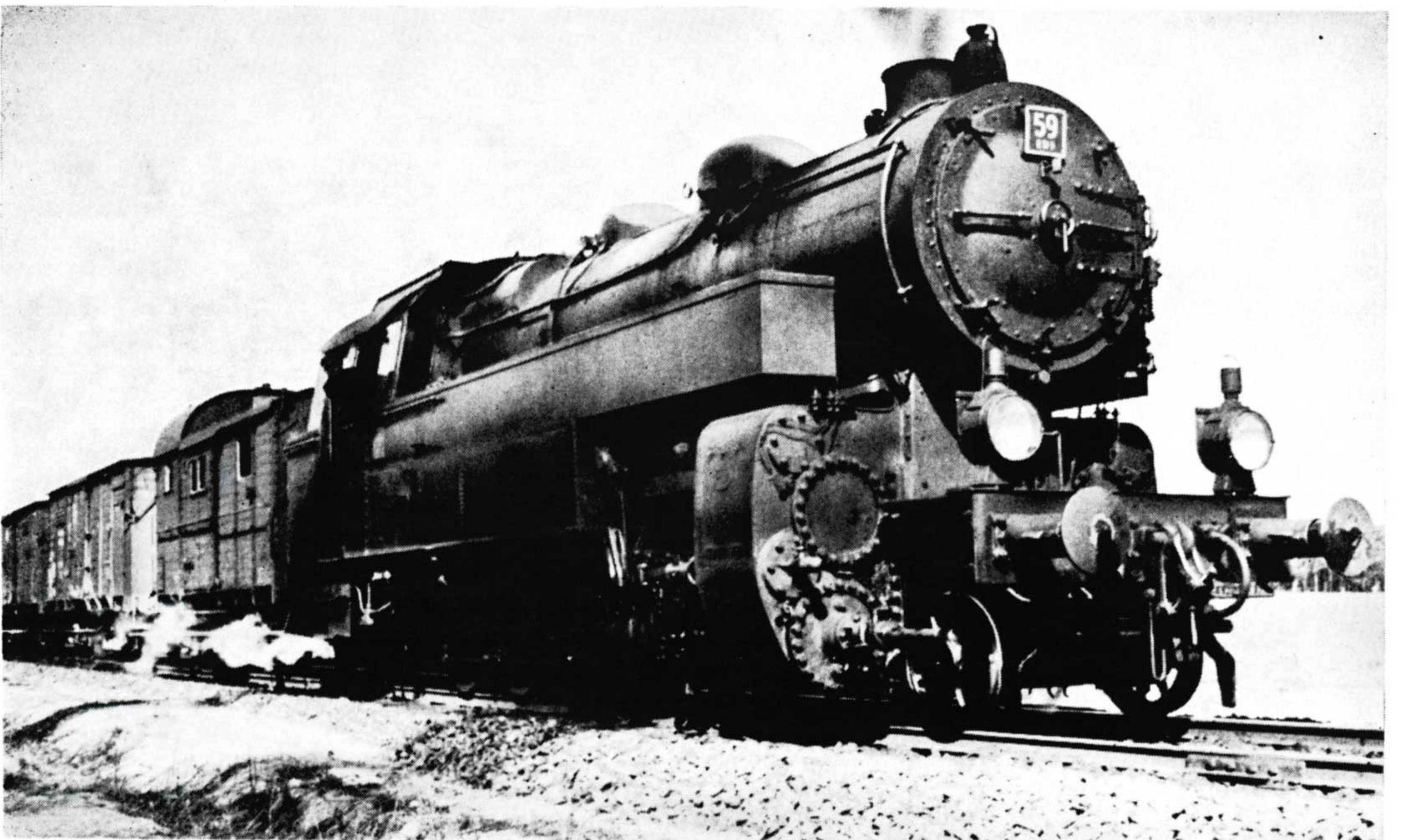
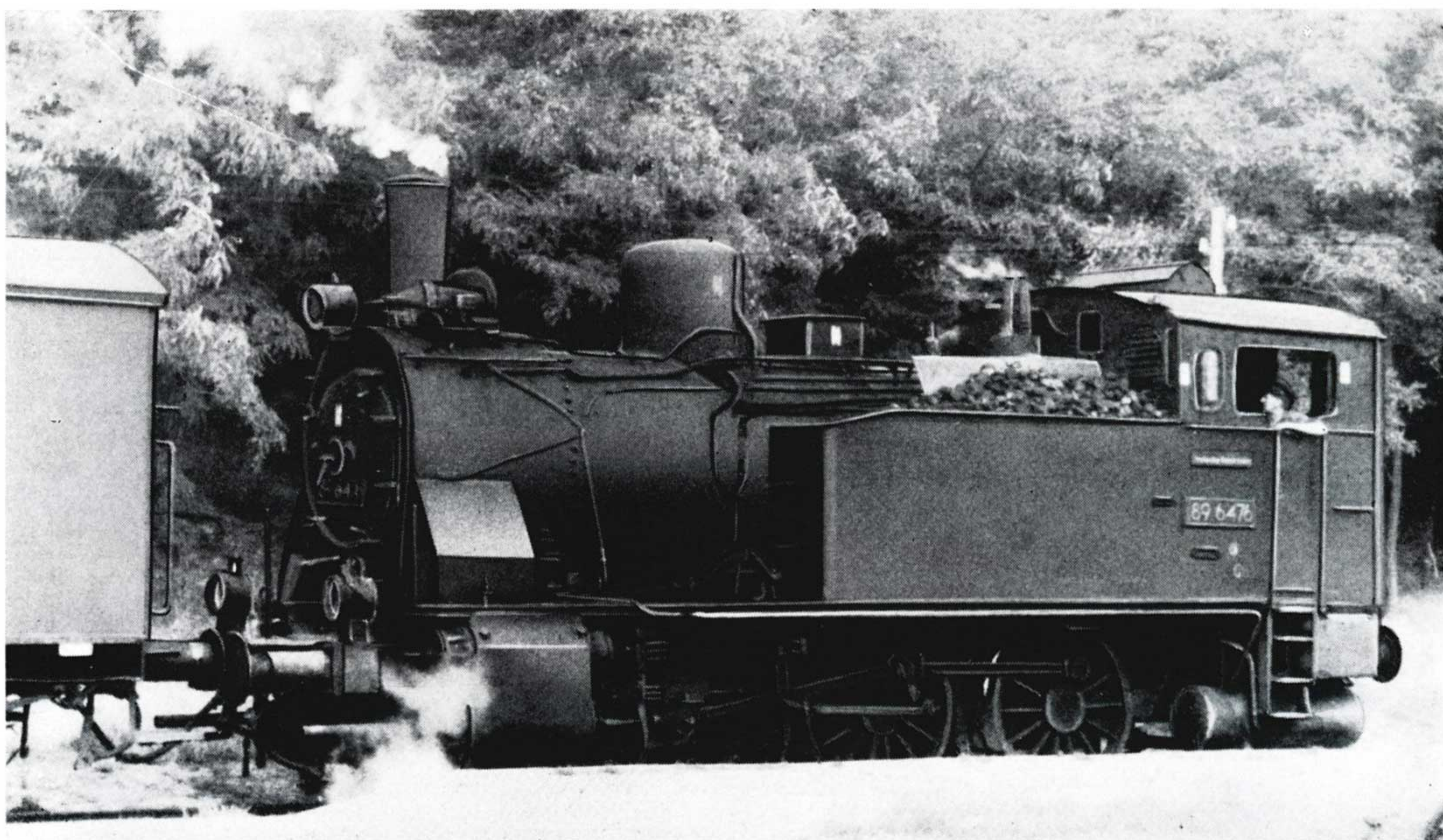


Bild 5.15 Werkfoto der preußischen T 28.  
Foto: Sammlung Hahn

Bild 5.16 Die ehemalige T 28 als Nr. 59 im Güterzug-  
dienst auf der Brandenburgischen Städtebahn um 1940.  
Foto: Sammlung Menzel







nicht dorthin geliefert. Vor der Übernahme durch die Brandenburgische Städtebahn gehörte sie den Arado-Flugzeugwerken in Brandenburg.

Auch während des Zweiten Weltkrieges mußte die Städtebahn wieder Lokomotiven anmieten. Mit Sicherheit wurden Reichsbahn-Lokomotiven der Baureihen 55<sup>23-24</sup>, 55<sup>25-56</sup>, 58<sup>0</sup> und 58<sup>10-21</sup> sowie französische 1'D1'-Tenderlokomotiven eingesetzt. Letztere waren für den Linksverkehr eingerichtet. Eigenartigerweise ließ auch die Städtebahn kurzzeitig Lokomotiven ihres Bestandes an andere Privatbahnen der Provinz, z. B. die 1-21, 1-23, 1-26, 1-60 und 1-141.

Im Mai 1945 waren von 28 Maschinen nur drei einsatzfähig. Zur Wiederaufnahme des Zugbetriebes im August verfügte die Städtebahn über fünf eigene und eine Leihlokomotive. Totalschäden hatten nur Leihlokomotiven davongetragen.

Eine Städtebahnlokomotive ging allerdings durch die Wirren am Kriegsende verloren: Im November 1945 traf die Meldung ein, daß die Nr. 1-100 in Berlin-Rummelsburg stünde. Als das Lokpersonal der Städtebahn dort eintraf, war ihre Maschine nicht mehr auffindbar. Die Reichsbahn mußte der Privatbahn nun als Ersatzlokomotive die 64 511 übergeben, die ebenfalls die Nr. 1-100

Bild 5.17 Die ehemalige preußische T 8 „Elberfeld 7004“ bei der Deutschen Reichsbahn. Sie gehörte zum Bw Jerichow und befuhr u. a. die Strecke Wusterwitz—Ziesar. 1961. Foto: G. Meyer

erhielt. Für den schweren Güterverkehr in den Nachkriegsjahren war sie jedoch schlecht geeignet. Abgesehen vom hohen Kohleverbrauch konnte sie wegen des relativ großen Treibraddurchmessers nur 350 bis 400 t schwere Züge befördern.

Noch 1947 waren nur zwölf Lokomotiven betriebsfähig. Zur Entlastung der Hauptwerkstatt in Brandenburg-Altstadt wurden auch Instandhaltungsarbeiten von anderen Firmen vorgenommen: Eine Köthener Firma hatte schon vor dem Kriegsende die Aufarbeitung des Kessels der Lokomotive 1-61 übernommen, 1947 befanden sich vier der von Borsig gelieferten Lokomotiven zur Hauptuntersuchung im Herstellerwerk. Auch der VEB Kesselschmiede und Apparatebau Rathenow führte Lokomotivuntersuchungen durch.

Inzwischen wurden Leihlokomotiven der Baureihe 52 eingesetzt, weil die alten 55er und 58er beschädigt oder vorläufig nicht zu unterhalten



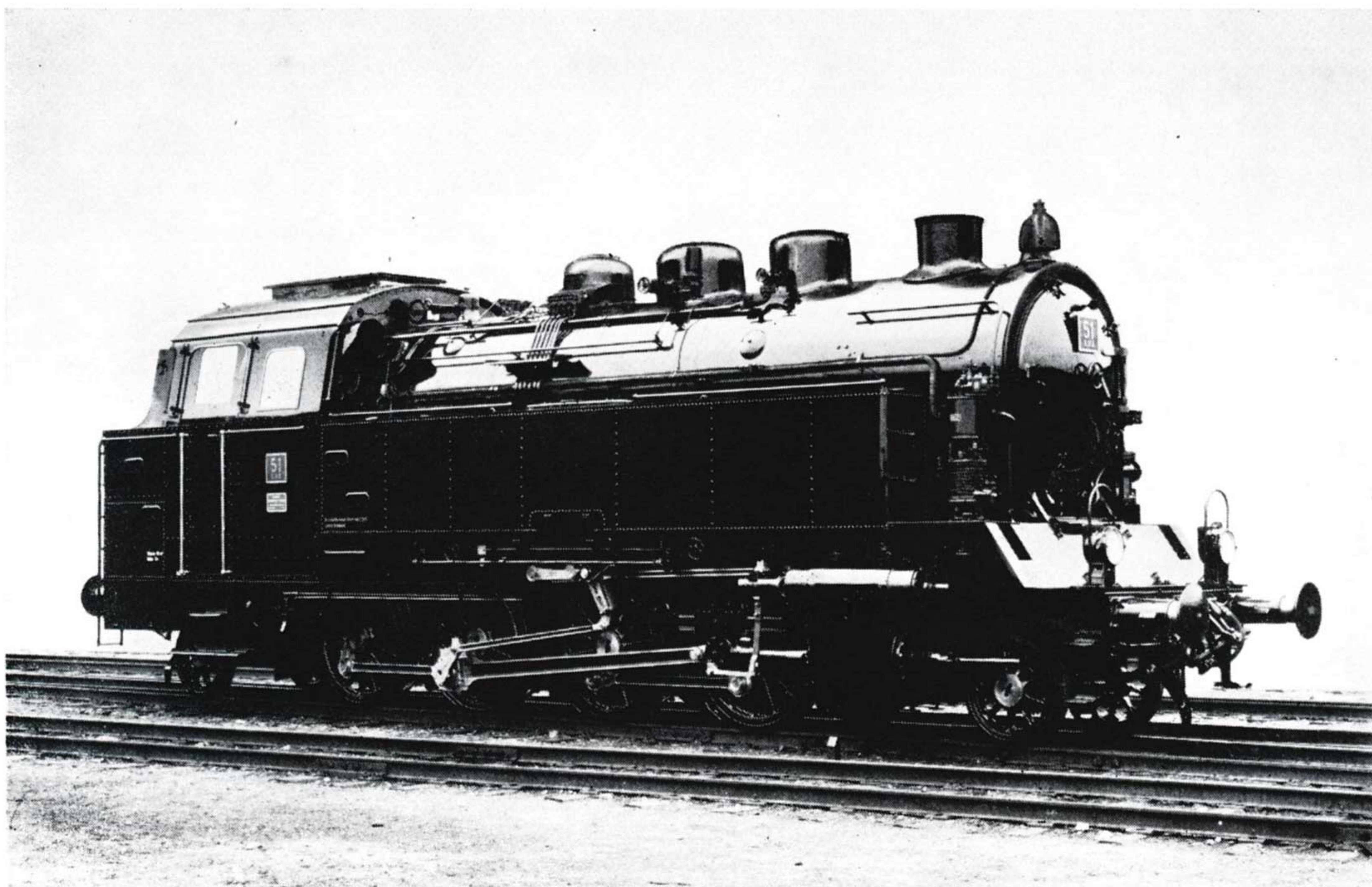


Bild 5.18 Werkfoto der 1'D 1'-Lokomotive Nr. 51.  
Foto: Verkehrsmuseum Dresden

waren. Die während des Krieges an andere Bahnen der Provinz verliehenen Maschinen kamen größtenteils nach Brandenburg zurück und wurden wieder auf ihrer Heimatstrecke eingesetzt. Die schwereren Lokomotiven blieben dabei dem Güterverkehr vorbehalten, während der Personenverkehr hauptsächlich durch die alten T 3 bewältigt werden mußte.

Nach 1950 kamen generell schwerere Maschinen zum Einsatz. Die Lokomotiven der Stadtbahn wurden größtenteils an Bahnen mit kleinem Verkehrsaufkommen weitergegeben.

Nur zwei T 13-Naßdampfmaschinen blieben in Brandenburg-Altstadt und versahen bis 1963 neben ehemals preußischen T 13 den Rangierdienst dort und auf dem Hauptbahnhof. Die Aufarbeitung der ehemaligen T 28 stellte die Reichsbahn zurück. 1952 wurde sie ausgemustert und 1953 verschrottet. Die Ausmusterung der anderen Stadtbahnlokomotiven erfolgte erst mit der Umstellung

von Dampf- auf Diesellokomotiven, beginnend in der Mitte der 60er Jahre.

Unmittelbar nach 1950 wurde der Personenverkehr hauptsächlich durch ehemalige Stadtbahnlokomotiven der Baureihe 92 sowie neu hinzugekommene der Baureihe 64 bewältigt. Für den schweren Güterzugdienst waren 52er in Brandenburg-Altstadt geblieben. Zeitweise waren Lokomotiven der Baureihen 75, 80, 89 und 93 dort stationiert.

Zwischen 1956 und 1962 übernahmen die im VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ gebauten Lokomotiven der Baureihe 83<sup>10</sup> den Personenverkehr. Es waren die 83 1001 und die 83 1020 bis 83 1027. Lokomotiven der Baureihe 92 wurden nun für den Rangierdienst in Brandenburg eingesetzt.

Nach der Abgabe der Baureihe 83<sup>10</sup> nach Hallesleben setzte man noch einmal kurz Maschinen der Baureihe 64 ein, parallel dazu ab 1958 aber auch schon die der Baureihe 50 — auch im Personenzugdienst.

Ab 1963 kamen Lokomotiven der Baureihe 38<sup>2-3</sup> für den Personenzugdienst nach Brandenburg. Einige Maschinen der Baureihe 50 — inzwischen mit



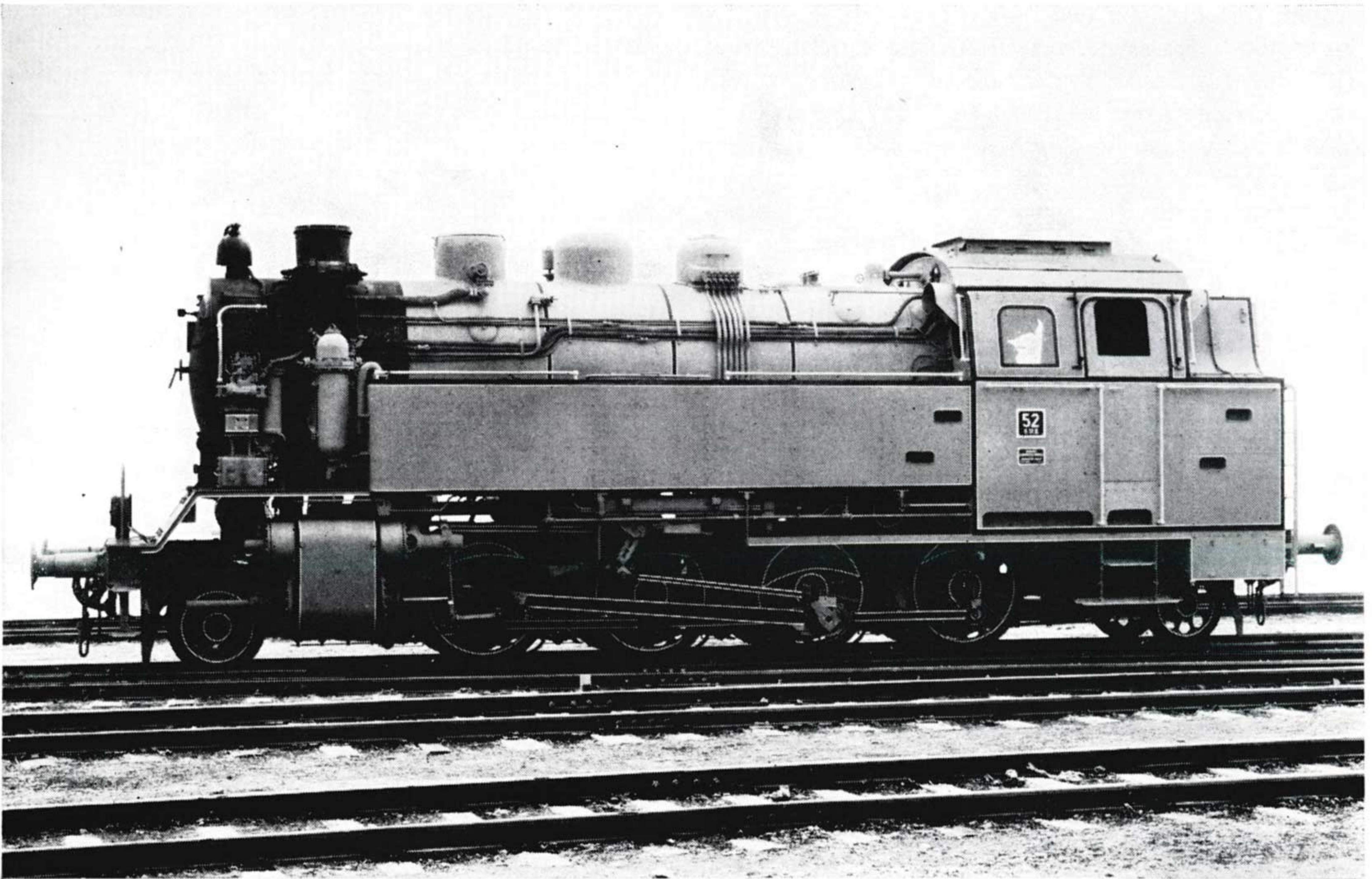
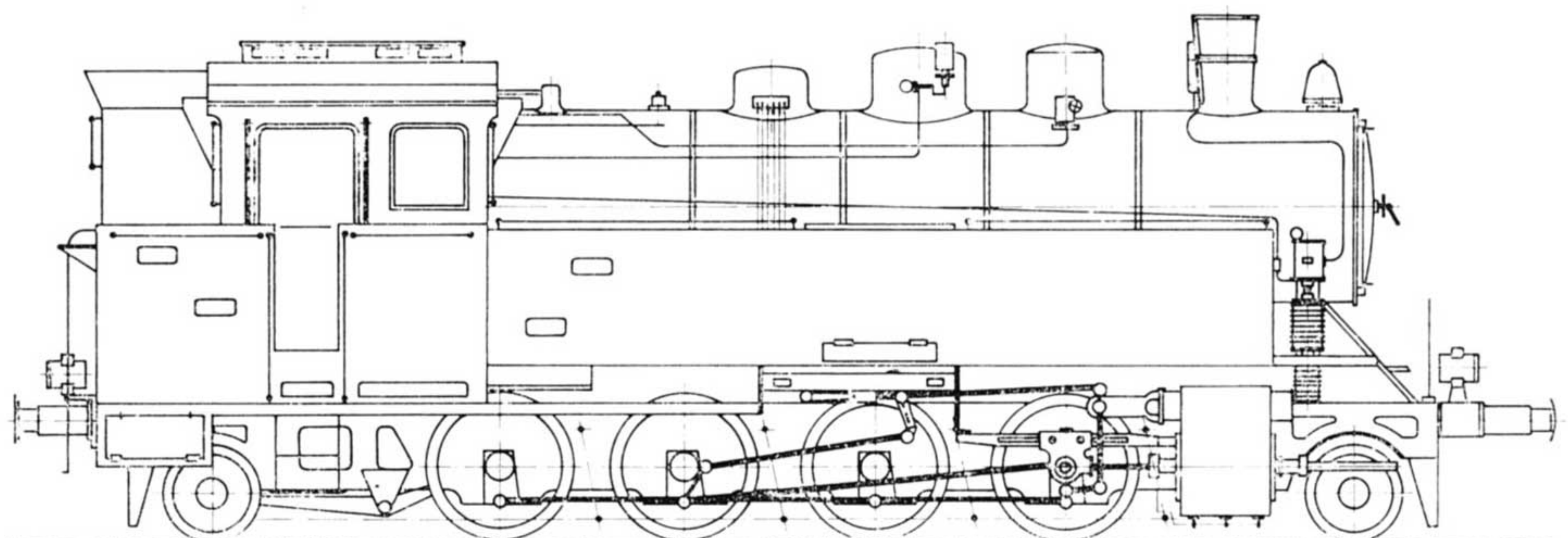


Bild 5.19 Werkfoto der 1'D 1'-Lokomotive Nr. 52.  
Foto: Verkehrsmuseum Dresden

Bild 5.20 Maßskizze der 1'D 1'-Lokomotiven.  
Zeichnung: Menzel





neuen Kesseln als 50<sup>35</sup> — wurden weggegeben. Beginnend mit dem Jahr 1966 löste die Baureihe 52<sup>80</sup> hier die Baureihe 50<sup>35</sup> ab. Für Reservezwecke und nach der Abgabe der T 13 1965 für den Rangierdienst waren auch später stets einige 52er mit dem alten Kessel stationiert.

1968, nach Ablauf der Frist der sächsischen „Rollwagen“, erhielt das Bw Brandenburg weitere Lokomotiven der Baureihe 52 mit altem Kessel für den Personenzugdienst. Seit 1978 werden Diesellokomotiven eingesetzt, nachdem zuvor bereits der Rangierdienst in Brandenburg-Altstadt durch die Baureihe 106 übernommen wurde.

Mit dem Winterfahrplan 1980/81 gab es für Lokomotiven der Baureihe 52<sup>80</sup> keinen planmäßigen

Einsatz im Reisezugdienst mehr. Im Güterverkehr herrschten bis zum Beginn der 80er Jahre ebenfalls Maschinen dieser Baureihe vor, bevor verstärkt Diesellokomotiven zum Einsatz kamen.

Die letzte ehemalige Städtebahnlokomotive, die 92 6578, wurde 1969 an die Firma Tuchfabrik Paasche in Burg bei Magdeburg verkauft und war dort noch bis 1974 als Heizlok in Betrieb.

Wahrscheinlich die „allerletzte“ Lokomotive der ehemaligen Städtebahn war erstaunlicherweise eine T 3. Es handelt sich um die zuletzt als 1-25 bezeichnete Lokomotive, die spätere 89 6125. 1957 von der Reichsbahn verkauft, wurde sie bei verschiedenen Industriebahnen eingesetzt. 1967 übernahm sie der VEB Natursteinwerk Dubring-

Tabelle 5.4 Leihlokomotiven 1944 bis 1948

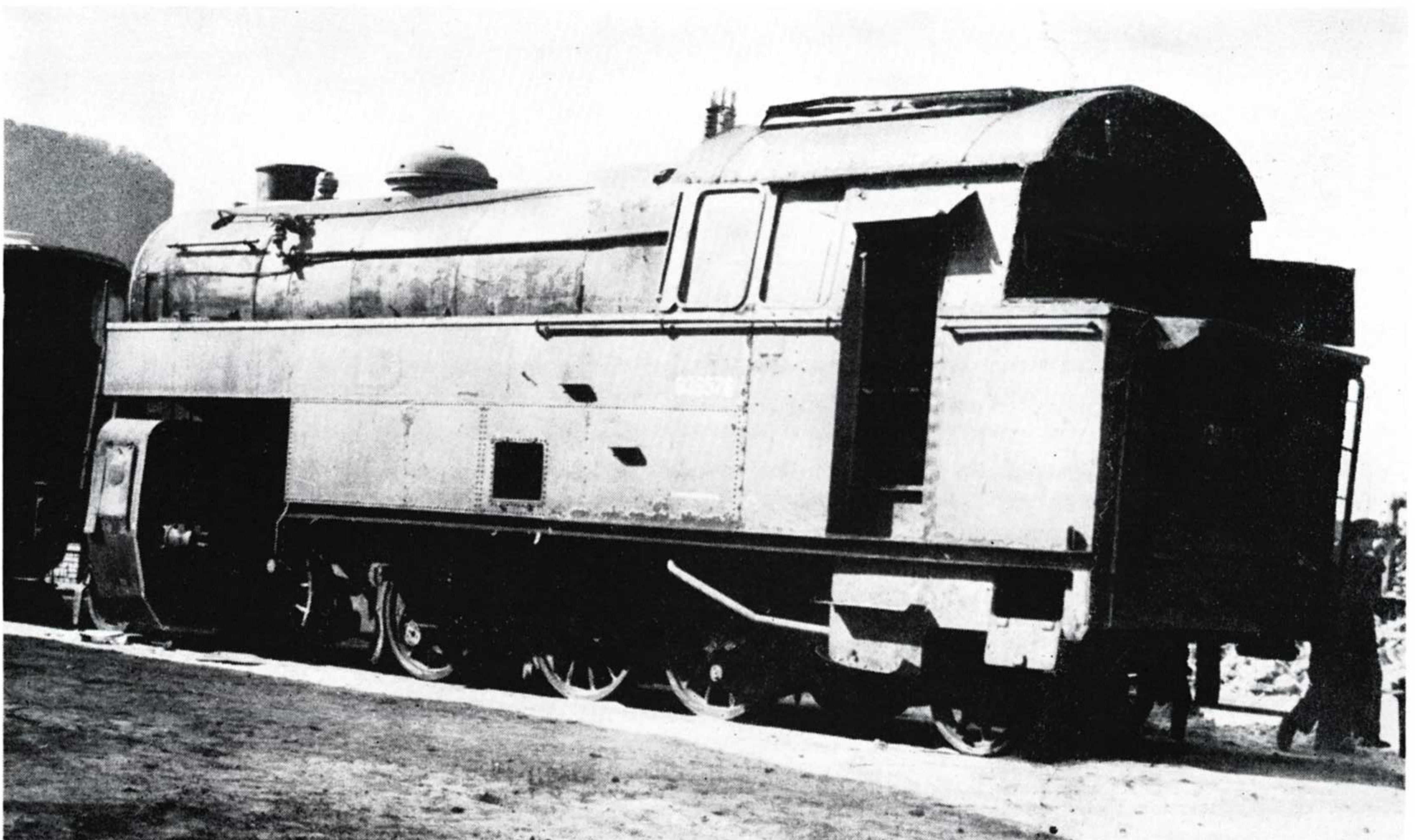
Betr.-Nr.	Bauart	Herkunft	angeliehen von/bis	weiterer Verbleib (teilw. unvollst.)
55 2366	D h2	pr. G 9, 1910 Schichau 1862 (1923 auf Heißdampf umgebaut) Anschrift: „Bw Rheine“	bis 1948	Bw Hoyerswerda 1948 bis 1951 1951 +
55 2386	D h2	pr. G 9, 1911 Hanomag 6020 (1923 auf Heißdampf umgebaut)	bis 1947	1947 +
55 2389	D h2	pr. G 9, 1909 Schichau 1762 (ursprünglich Lentz-Ventilsteuerung, 1923 Umbau auf Heißdampf und Kolbenschieber) Anschrift: „Bw Brandenburg“	bis 1948	Bw Finsterwalde 1948, Bw Senftenberg 1952 bis 1953 1959 +
55 2425	D h2	pr. G 9, 1911 Schichau 1918 (1923 auf Heißdampf umgebaut)	bis 1948	Bw Hoyerswerda 1948 bis 1951 1951 +
58 002	1'E h3	pr. G 12 <sup>1</sup> , 1915 Henschel 13 288 von Rbd Kassel, Bw Soest	1. 9. 1944 bis 1948	Bw Dresden—Friedrichstadt 1948 bis 1951
58 005	1'E h3	pr. G 12 <sup>1</sup> , 1915 Henschel 13 333 von Rbd Kassel (Anschrift aber: „Bw Tarnowitz“)	1. 9. 1944 bis 1948	Rbd Dresden 1948 bis 1956 1957 verkauft an SDAG Wismut 1963 +
58 1571	1'E h3	pr. G 12, 1919 Henschel 16 849 Anschrift: „Bw Karwin“	1944 bis 1948	Bw Hilbersdorf 1948 bis 1958 1960 Umbau in 58 3033
58 1855	1'E h3	pr. G 12, 1921 Schichau 2844	bis 1948	Bw Döbeln 1948 bis 1949 Bw Dresden—Friedrichstadt 1949 bis 1953 1968 +
DS 4	C n2t	Prenzlauer Kreiskleinbahnen, Kreisbahn Damme—Schönermark (DS) Nr. 4 1914 Jung 2236		spätere 89 6230
PK 5	C n2t	Prenzlauer Kreiskleinbahnen, Prenzlauer Kreisbahn (PK) Nr. 5 1903 Breslau 112		spätere 89 6121



Bild 5.21  
 Reste der 58 005, die  
 von 1944 bis 1948 als  
 Leihlokomotive auf  
 der Städtebahn fuhr,  
 in Zwickau 1966.  
 Foto: G. Meyer



Bild 5.22 Von der Deutschen Reichsbahn wurde die ehemalige 97 401 zwar noch mit der Nummer 93 6576 versehen, aber bald danach verschrottet.  
 Foto: Zentrale Bildstelle der Deutschen Reichsbahn, 1953





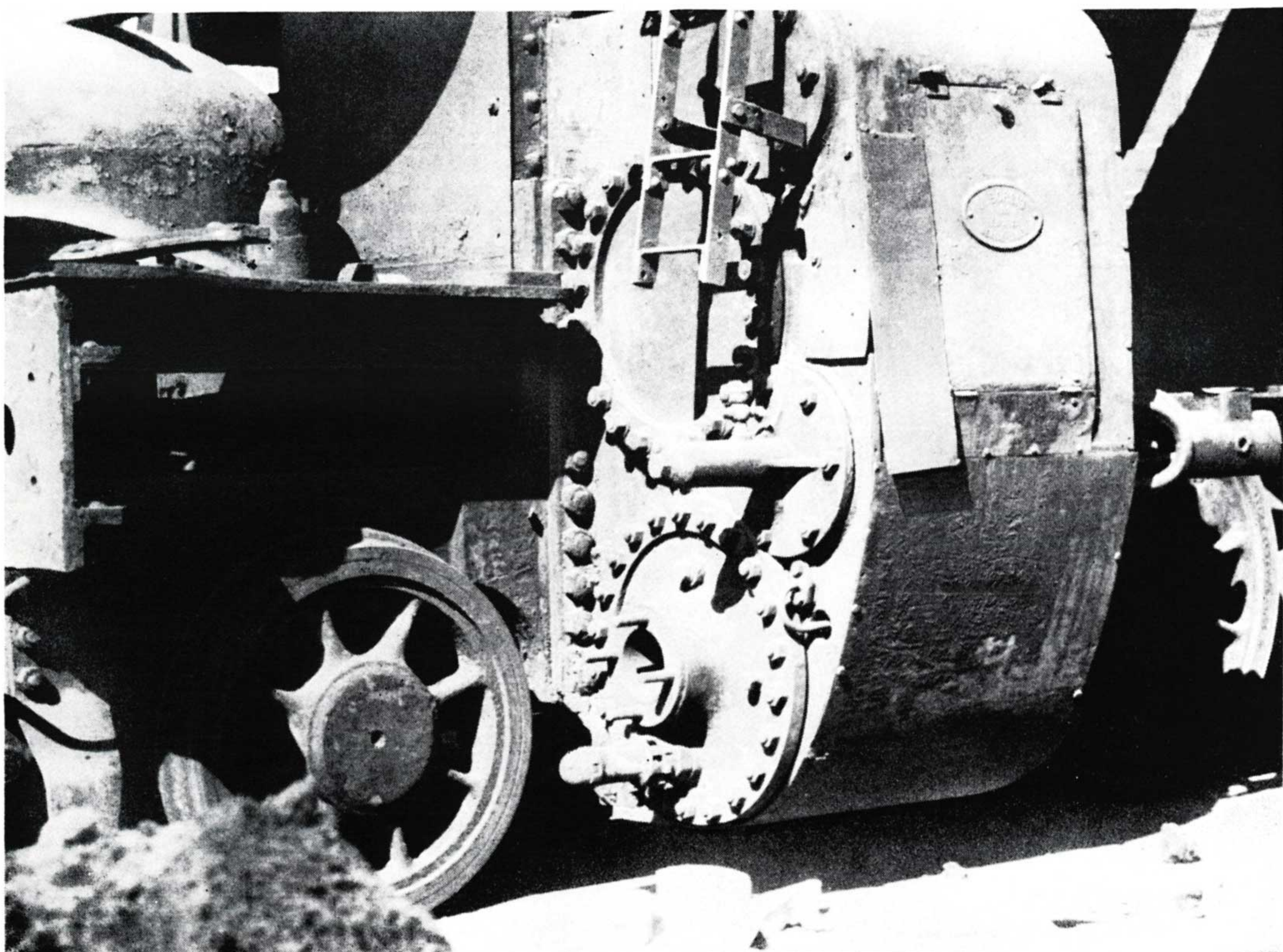




Bild 5.23 Die 92 6504 bei Dessau, 1964. Foto: Müller

Schwarzkollm, Betriebsteil Steinwerk Dubring, im Kreis Hoyerswerda. Die Lokomotive war nach erfolgter Hauptuntersuchung bis zum 20. Mai 1972 im Einsatz. Zur fälligen L3 mußte sie dann abgestellt werden. Nach einer Wasserdruckprobe am 17. Januar 1973 wurde sie nochmals bis zum 31. Dezember 1973 zugelassen. Vom 9. Februar bis zum 3. Mai 1973 war die T3 nachweislich im Einsatz, bevor sie endgültig abgestellt wurde. Ihre Verschrottung soll erst 1977 erfolgt sein.

Tabelle 5.5 Standort und Zustand der Dampflokomotiven 1945 /38/, /55/, /56/

### 1. Städtebahnlokomotiven

1-10	Bw Ba; nach Aufarbeitung zeitweise im Einsatz
1-20	Bw Ba; zeitweise im Einsatz
1-21	verliehen an Dahme-Uckroer Eisenbahn
1-22	Bw Ba; abgestellt; zur Untersuchung fällig
1-23	verliehen an Oderbruchbahn <sup>1)</sup>
1-24	Bw Ba; zunächst im Einsatz, dann zur Hauptuntersuchung in der Hauptwerkstatt
1-25	Bw Ba; im Einsatz
1-26	verliehen an Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen <sup>1)</sup>
1-27	Bw Ba; zur Zwischenuntersuchung in der Hauptwerkstatt
1-28	Bw Ba; abgestellt; Bombenschaden
1-40	Bw Ba; zur Hauptuntersuchung in der Hauptwerkstatt
1-60	zunächst Bw Ba; nach Ausbesserung eines leichten Bombenschadens verliehen an Lehniner Kleinbahn
1-61	Bw Ba; zur Hauptuntersuchung in der Hauptwerkstatt, Kessel in Köthen
1-100	zunächst Bw Ba; nach Ausbesserung eines leichten Bombenschadens verschollen.
1-101	Bw Ba; im Einsatz
1-102	Bw Ba; im Einsatz
1-103	Bw Ba; im Einsatz
1-120	Bw Ba; im Einsatz
1-121	Bw Ba; nach zeitweisem Einsatz abgestellt
1-122	Bw Ba; im Einsatz
1-123	(keine Angaben)
1-140	Bw Ba; im Einsatz
1-141	verliehen an Oderbruchbahn <sup>1)</sup>
1-142	Bw Ba; zur Zwischneuntersuchung in der Hauptwerkstatt
1-200	Bw Ba; nach Ausbesserung eines Unfallschadens im Einsatz
1-201	Bw Ba; im Einsatz
1-202	Bw Ba; abgestellt; leichter Bombenschaden
1-203	zunächst Bw Ba; im Einsatz; später verliehen nach Genthin

### 2. Leihlokomotiven

55 2366	Bw Ba; zur Hauptuntersuchung in der Hauptwerkstatt
55 2386	Bw Ba; Totalschaden durch Bombentreffer
55 2425	Bw Ba; abgestellt; leichter Bombenschaden
58 002	Bw Ba; abgestellt; durch Tieffliegerbeschuß beschädigt
58 005	Bw Ba; abgestellt; durch Tieffliegerbeschuß beschädigt
58 1571	Bw Ba; abgestellt; durch Tieffliegerbeschuß beschädigt
58 1855	Bw Ba; zunächst abgestellt; durch Tieffliegerbeschuß beschädigt; später zur Ausbesserung in der Hauptwerkstatt
DS 4	Bw Ba; im Einsatz <sup>2)</sup>
PK 5	Bw Ba; im Einsatz <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Standort damals nicht überprüft, daher unsicher

<sup>2)</sup> möglicherweise auf der Lehniner Kleinbahn eingesetzt  
Bw Ba = Bahnbetriebswerk Brandenburg-Altstadt

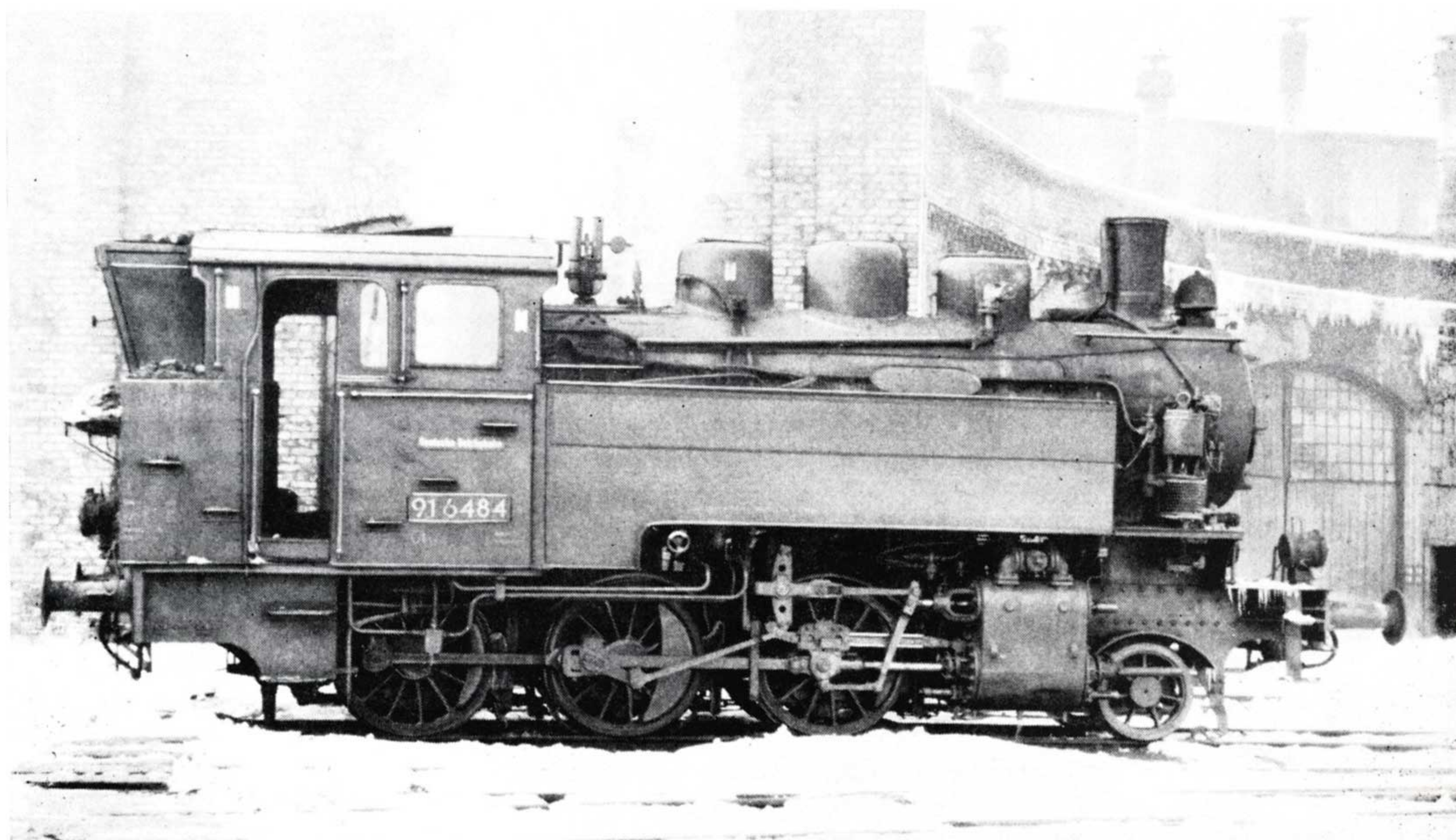
Bild 5.24 Der mächtige Zylinderblock. Für das Fabrikschild dürfte sich damals niemand interessiert haben, 1953.  
Foto: Zentrale Bildstelle der Deutschen Reichsbahn





Bild 5.25 Auch die 75 6679 und 75 6681 gehörten zeitweilig zum Bw Dessau. Hier die 75 6681 vor einem Personenzug nach Wörlitz, 1963. Foto: Fiebig

Bild 5.26 Lok 91 6484 gibt ein „Konzert“ mit dem Sicherheitsventil — in Berlin-Lichtenberg, 1965. Foto: Müller





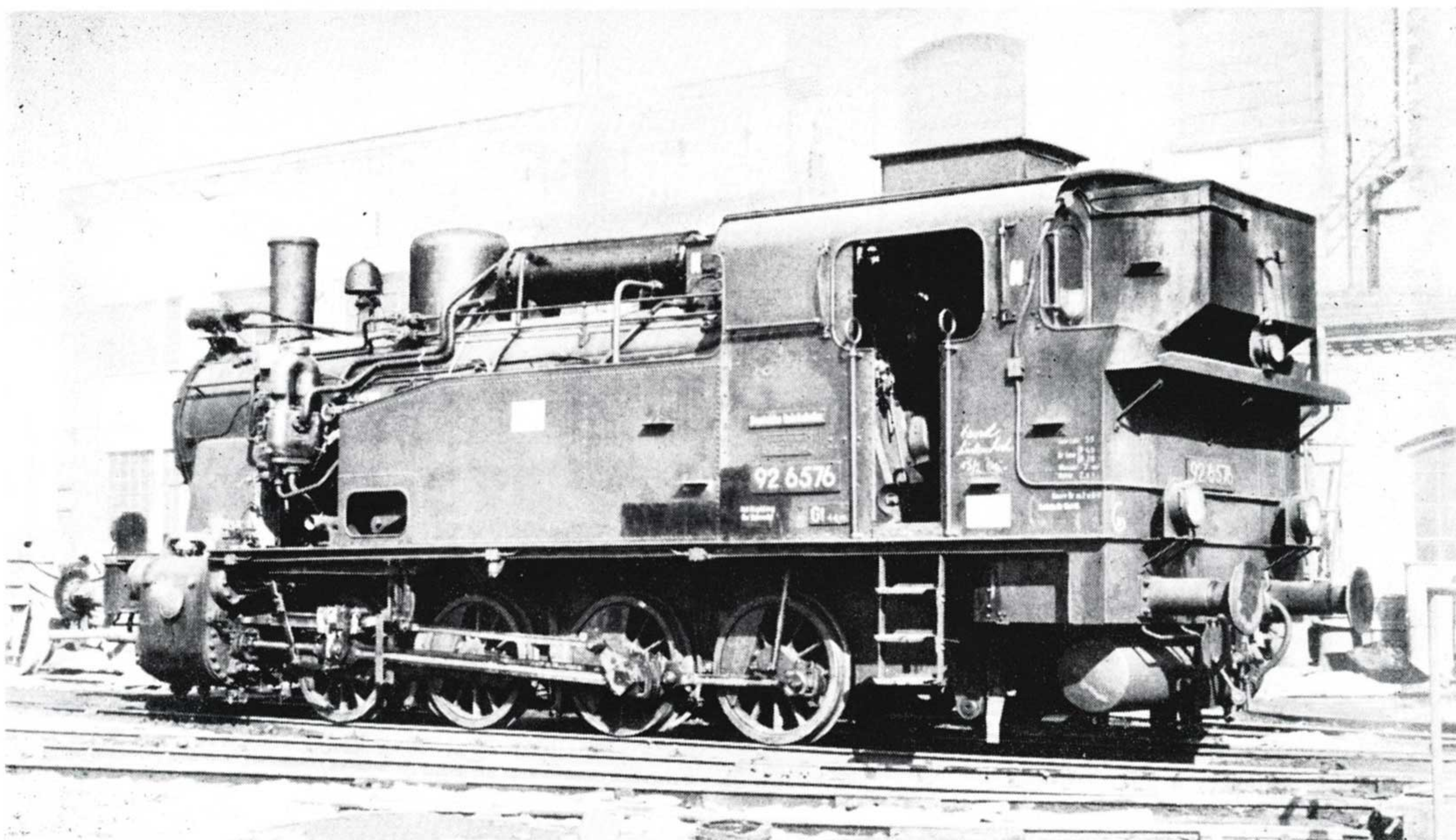
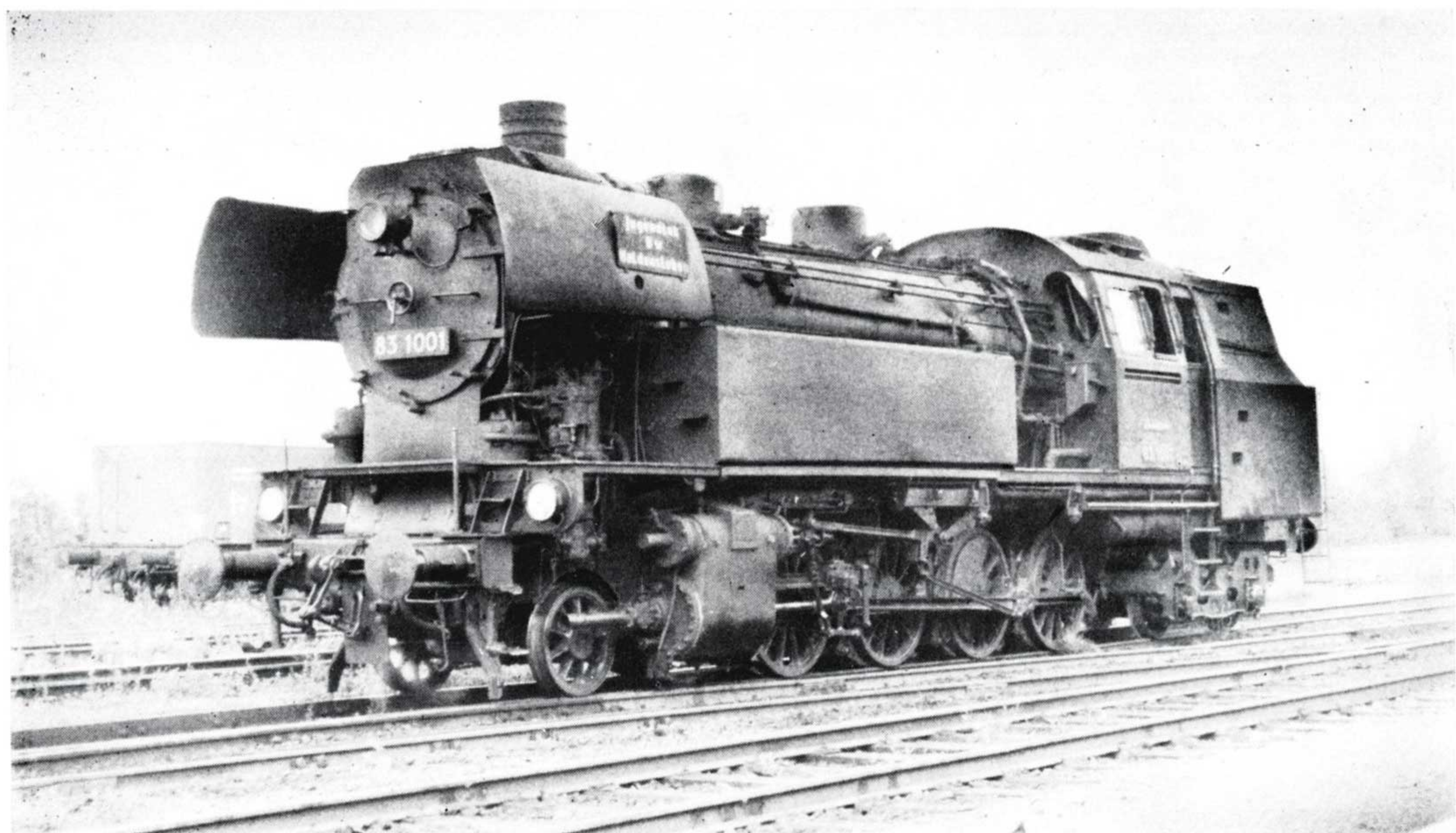


Bild 5.27 Die 92 6576 im Raw Halle, 1965. Foto: Müller

Bild 5.28 Eine der Brandenburger 83er, hier schon im Bw Haldensleben 1965.  
Foto: Müller





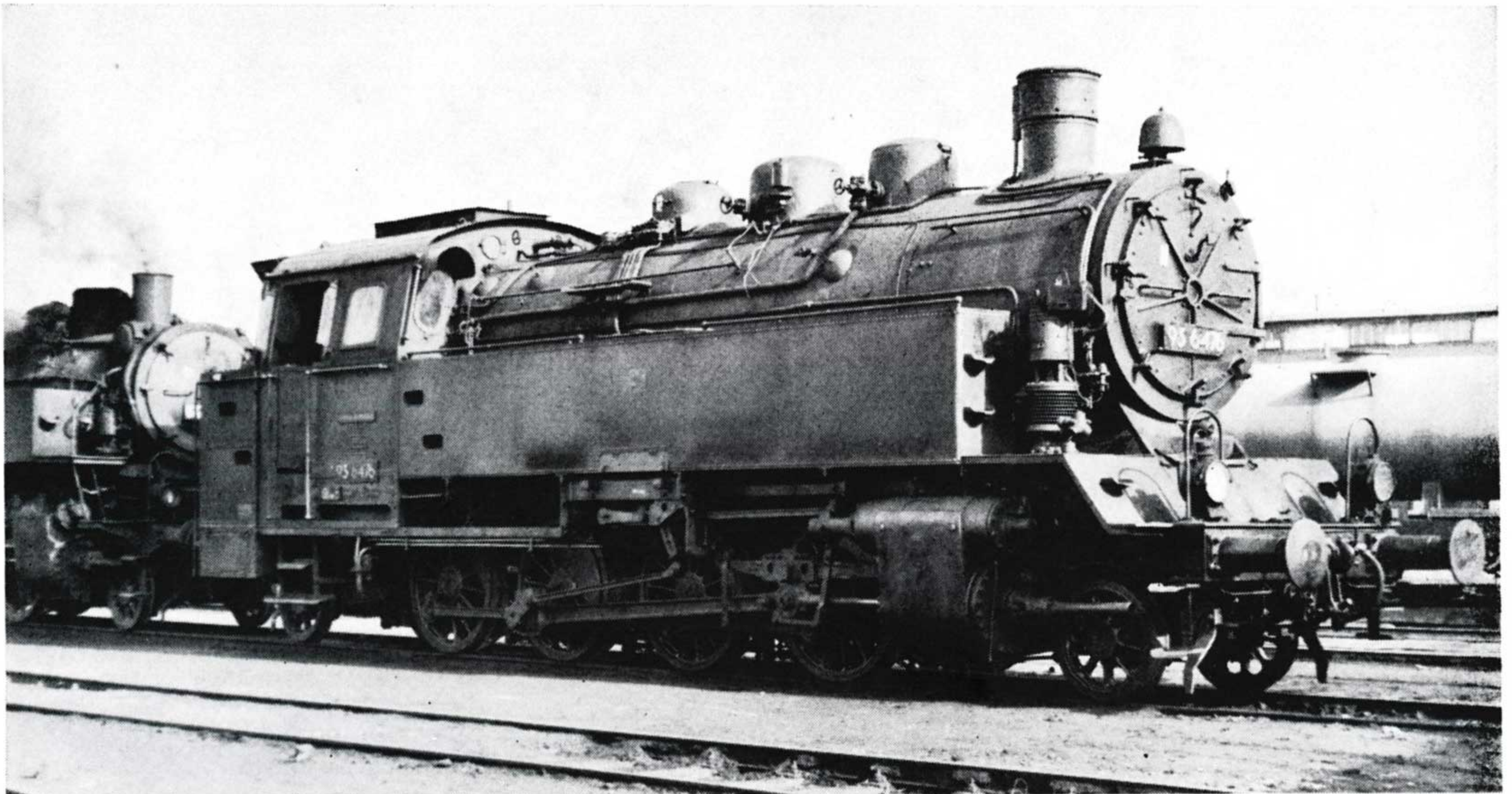


Bild 5.29 Lok 93 6476 im Bw Basdorf, 1966. Foto: Müller

Bild 5.30 Eine ehemalige Städtebahn-T 3, abgestellt in Neu-Rüdnitz, 1965. Foto: Müller

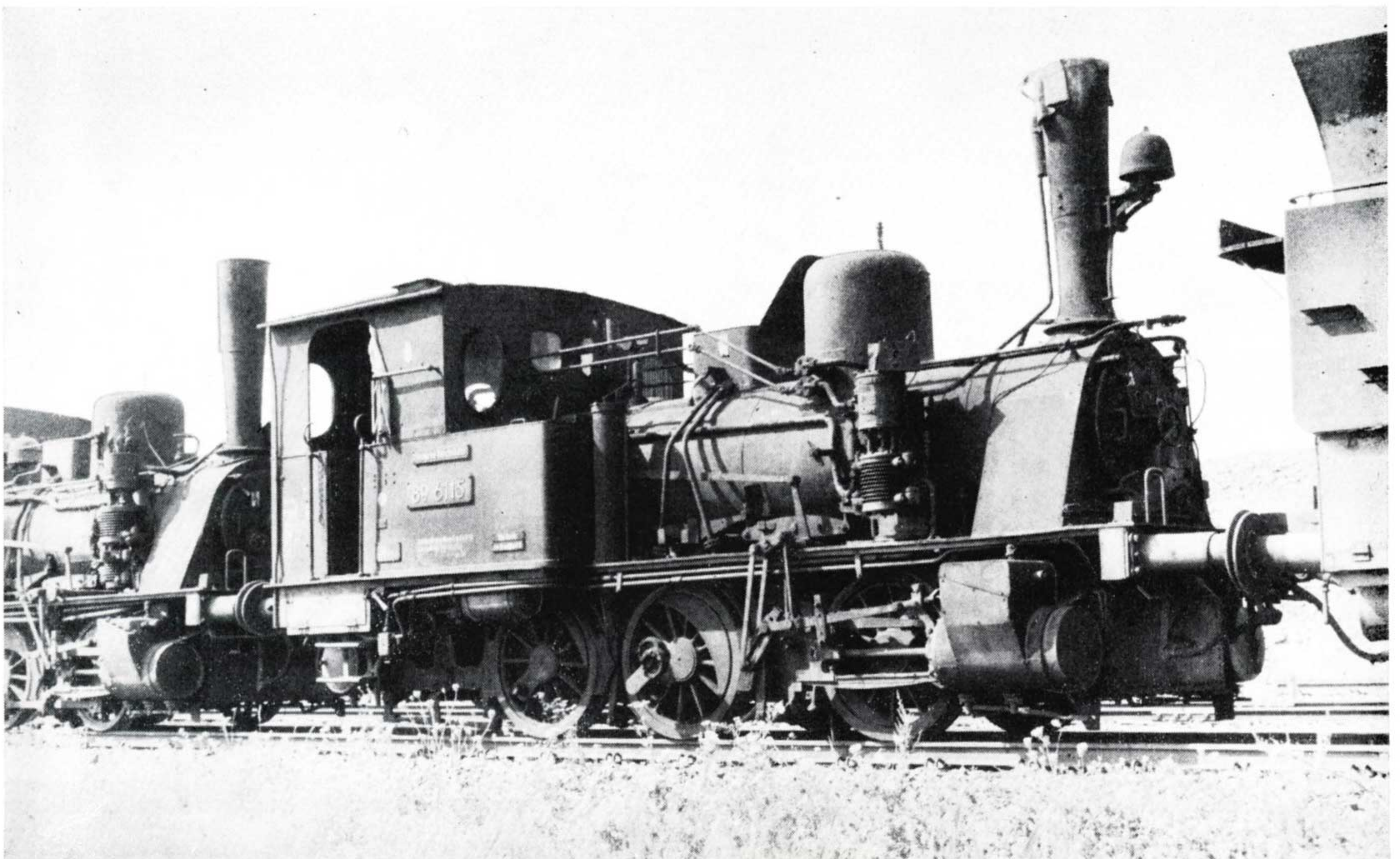






Bild 5.31  
Die 38 268 war eine der wenigen Maschinen dieser Baureihe, die noch EDV-Nummern erhielt. Nach ihrer Umsetzung von der Städtebahn lief sie in Ketzin und wurde dann abgestellt, 1971.  
Foto: Lebek

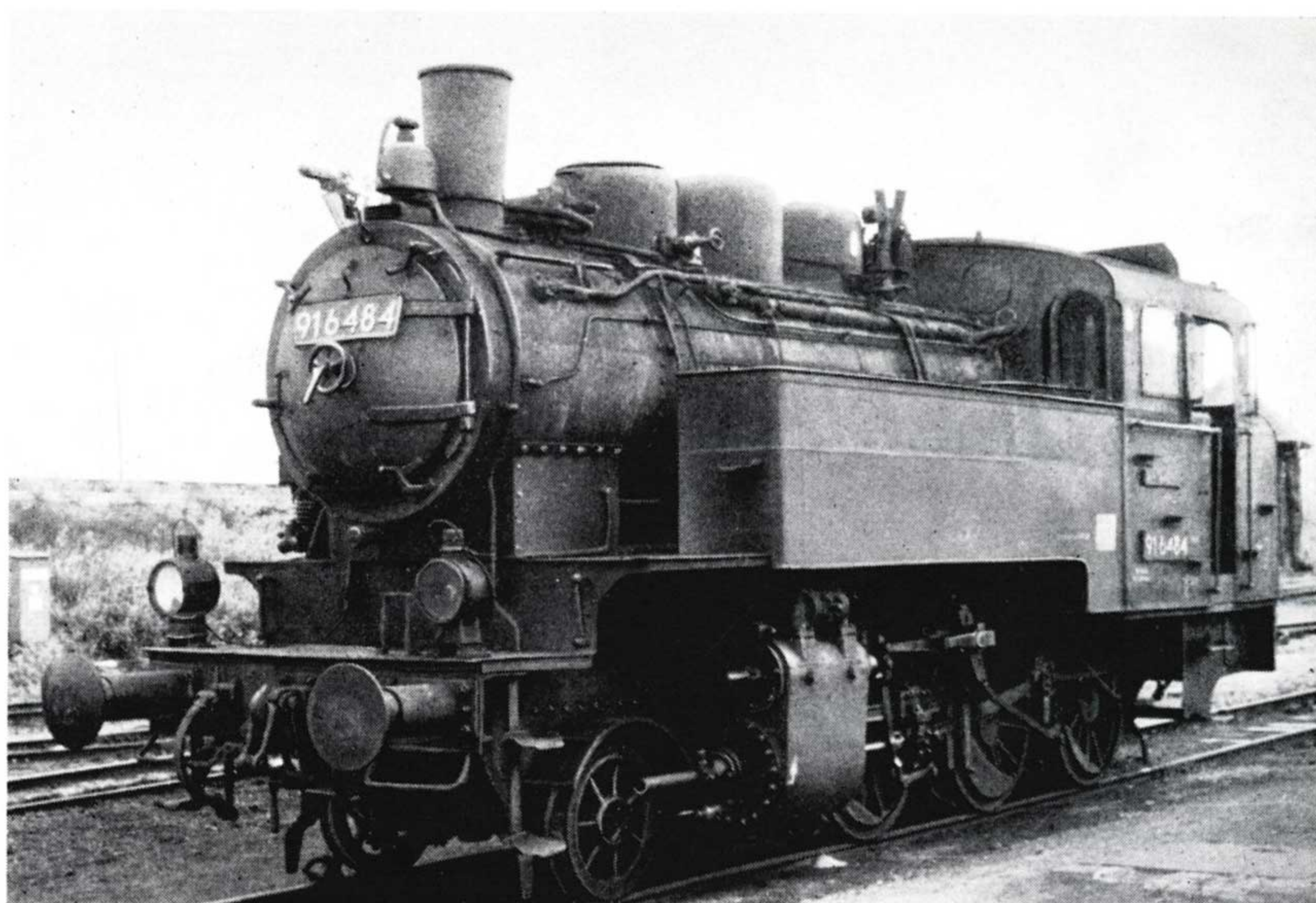


Bild 5.32  
Die 91 6484 von der Heizerseite aus, um 1960.  
Foto:  
Sammlung Schmidt



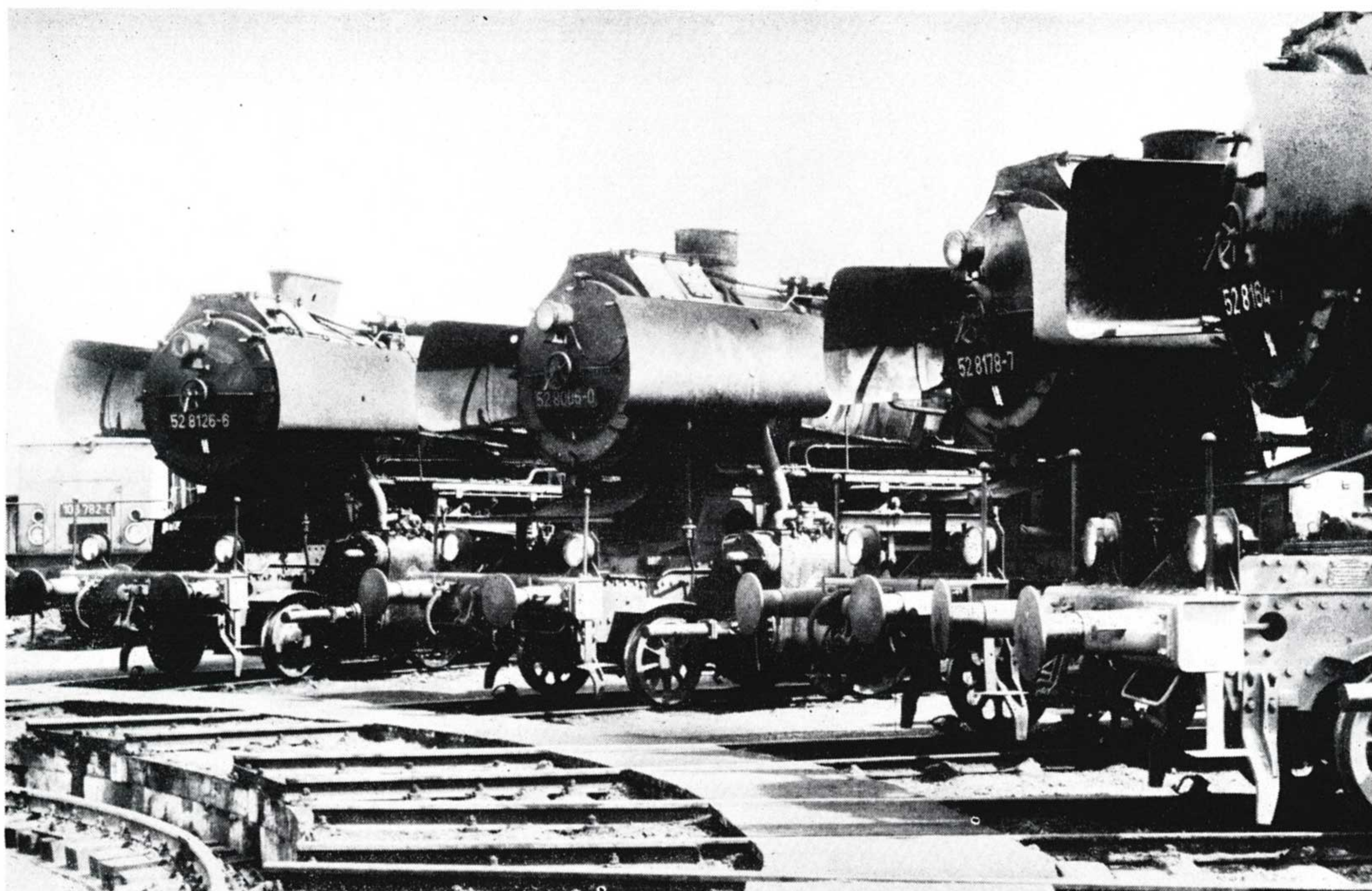
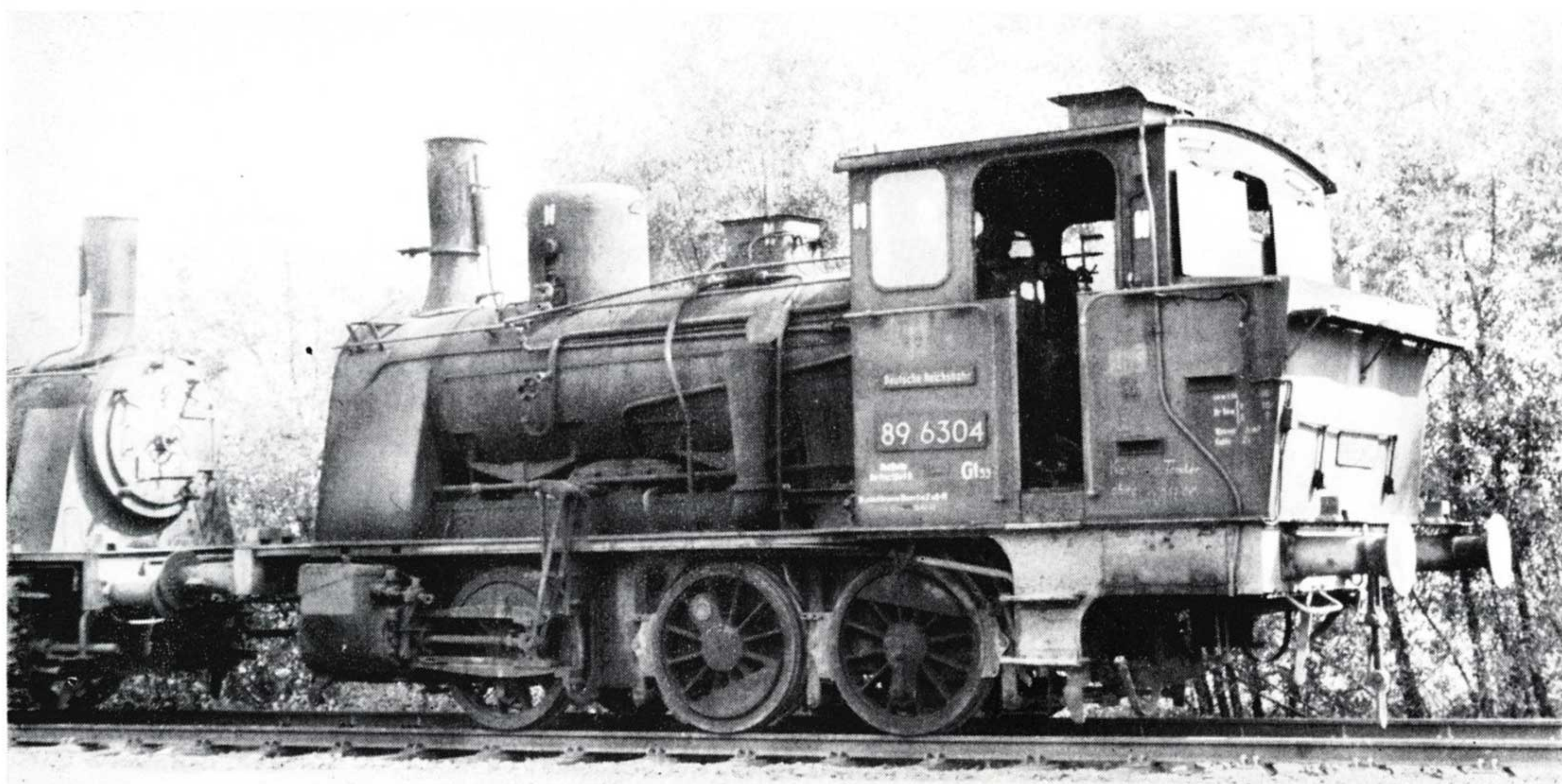
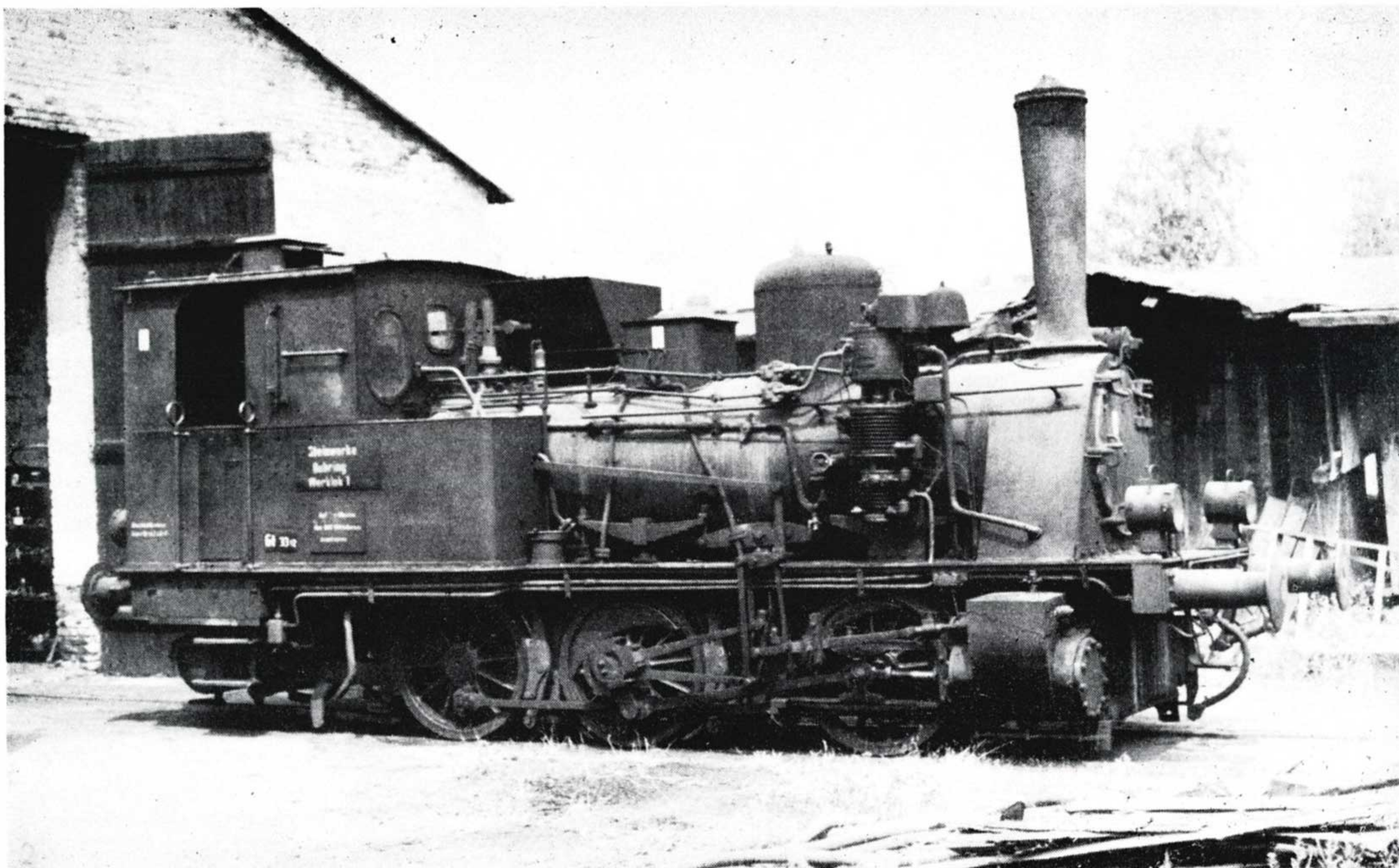


Bild 5.33 Zahlreiche Lokomotiven der Baureihe 52 waren und sind in Brandenburg anzutreffen (1979). Foto: Müller

Bild 5.34 Die 89 6304, hier in Neu-Rüditz abgestellt, war der ehemaligen Städtebahnlokomotive 89 6303 sehr ähnlich, 1965. Foto: Müller







## 5.2 Weitere Triebfahrzeuge

### Triebwagen

Ihren ersten Triebwagen setzte die Brandenburgische Stadtbahn noch vor dem 25jährigen Betriebsjubiläum ein. Der Versuch, „den Zugbetrieb zu verbilligen durch Anschaffung eines Dampftriebwagens (Komarek) schlug fehl, da sich praktisch nur unerheblich Personal und an Kohle nichts einsparen ließ; eine Verzinsung und Amortisation war nicht zu erwarten.“ /56/ Daß der Dampftriebwagen tatsächlich von der Wiener Maschinenfabrik Komarek stammte, muß allerdings angezweifelt werden. Wahrscheinlich handelte es sich um einen zweiachsigen Triebwagen mit Naßdampfkessel, der zur Unterscheidung von Maschinen mit Heißdampfkesseln als „Bauart Komarek“ bezeichnet wurde.

Der am 9. November 1932 gefaßte Aufsichtsratsbeschuß, statt weiterer neuer Dampflokomotiven dieselektrische Triebfahrzeuge zu beschaffen, leitete 1933 die „Ära“ dieser Fahrzeuge auf der Stadtbahn ein. Die ersten erhielten die Betriebsnummern 301 und 302. Ihre 173-kW-Maschinen-

Bild 5.35 Die letzte betriebsfähige T3 der Stadtbahn wurde von der Reichsbahn als 89 6125 bezeichnet. Als Werklok des Steinwerkes Dubring (Kreis Hoyerswerda) kam sie 1973 letztmalig zum Einsatz, hier 1972. Foto: Lebek

anlage (235 PS) war im vorderen Drehgestell, die elektrischen Fahrmotore waren im hinteren Drehgestell untergebracht. Der Dieselmotor besaß eine druckluftgesteuerte Drehzahlregelung.

Nach eingehender Erprobung und Schulung des Personals wurden die Triebwagen mit dem 22. Dezember 1933 in den fahrplanmäßigen Dienst gestellt. Zur Verstärkung standen bei Bedarf Personenwagen bereit, die zu diesem Zweck eine separate Warmwasserheizung erhalten hatten. Von der MITROPA kaufte die Stadtbahn 1933 zwei ausgemusterte Speisewagen, um sie als Beiwagen zu den Triebwagen umbauen zu lassen. Ihre Indienststellung erfolgte 1935/36 mit den Betriebsnummern 50 und 51. Von den Eisenbahnern wurden sie „lange Kerls“ genannt.

1935 konnte ein weiterer vierachsiger Dieseltriebwagen beschafft werden. In seinem Äußeren wich er von den ersten beiden ab und war mehr dem



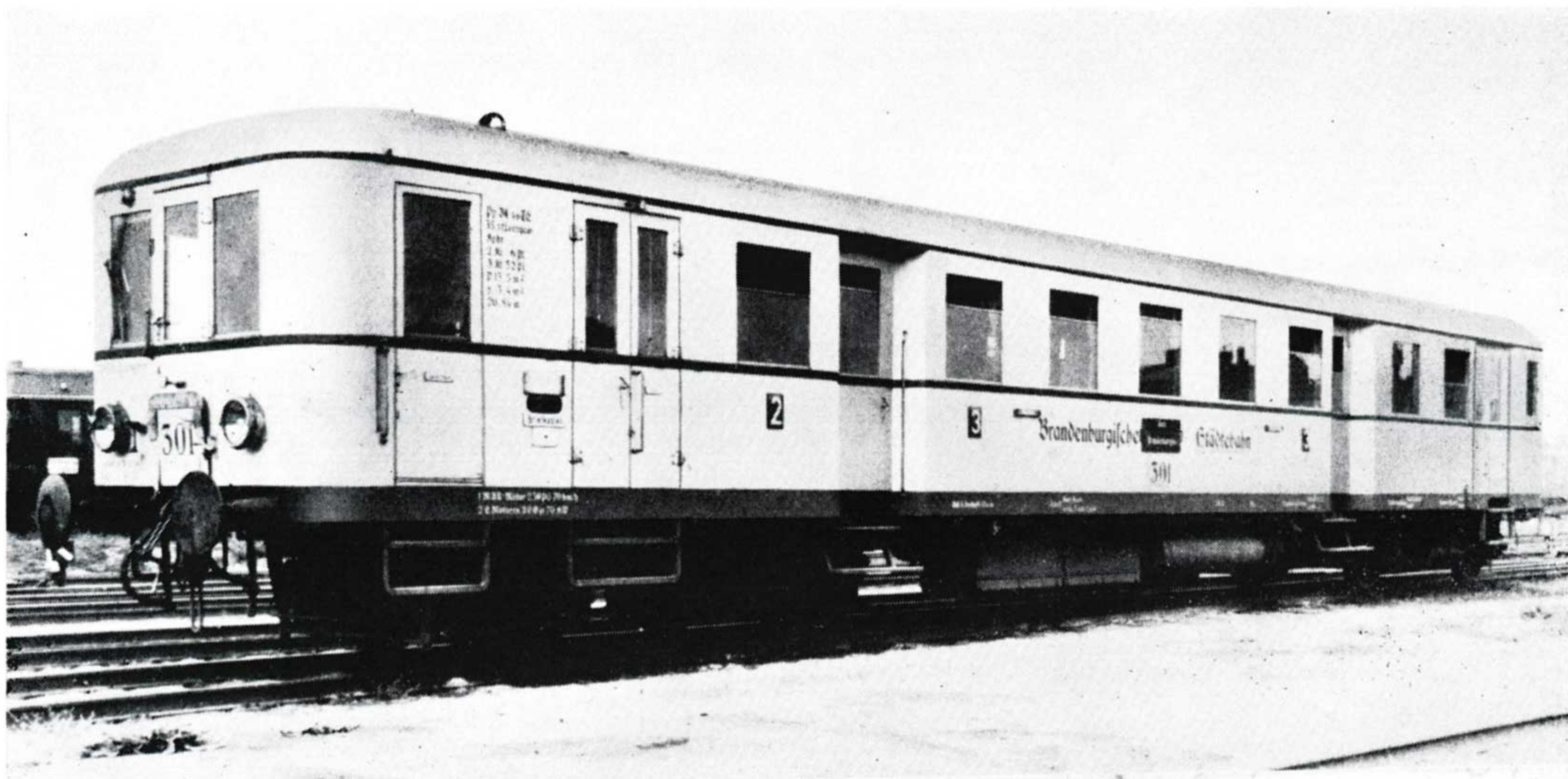


Bild 5.36 Triebwagen 301, noch mit dem silbergrauen Anstrich des Herstellerwerkes, 1933.  
Foto: Sammlung Menzel



Bild 5.37  
Triebwagen 302 nach einem Unfall. Er trägt bereits die damals reichsbahntypische Lackierung, um 1935.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg



Tabelle 5.6 Betriebsdaten der Triebwagen

Betriebs-Nr.		Achsanordnung	Lieferdaten (Baujahr/Firma/Werk-Nr.)			Verbleib
bis 1940	1940 bis 1949		Fahrzeugteil	Maschinen- anlage	elektr. Teil	
301	1-301	Bo'2'	1933 TAG	MAN	AEG	DR VT 137 553, 1969 +
302	1-302	Bo'2'	1933 TAG	MAN	AEG	1945 +
303	1-303	Bo'2'	1935	MAN	AEG	DR VT 137 554, 1972 +
—	—	A1	1935 Talbot			1937 verkauft
304	1-304	(A1A)'Bo'	1937 LHB 5900/1	MAN	AEG	DR VT 137 556, 1968 +
305	1-305	(A1A)'Bo'	1940 LHB 6091/1	MAN	AEG	DR VT 137 557, 1968 +
306	1-306	(A1A)'Bo'	1940 LHB 6091/2	MAN	AEG	DR VT 137 558, 1970 +

<sup>1)</sup> mechanische Kraftübertragung

Tabelle 5.7  
Technische  
Daten  
der Triebwagen

Achsfolge Bezeichnung	A1 Klein-VT	Bo'2' 301/302/303	(A1A)'Bo' 304/305/306
Lieferjahre		1933/1933/1935	1937/1940/1940
Lieferfirma	Talbot	TAG	LHB
Höchstgeschwindigkeit lauftechn. (km/h)	50	80	90/80/80
maschinentechn. (km/h)	50	65	65
Dieselmotortyp		W8 V 17,5/22	W8 V 17,5/22
Stunden/Dauerleistung (kW)	65/60	250/235	250/235
Nenn Drehzahl (min <sup>-1</sup> )		1 000	1 000
Zylinderzahl		8	8
Hubraum (dm <sup>3</sup> )			
Verdichtungsverhältnis	—		
Kühlung	—	Wasser	Wasser
Generatortyp	—	FG 4620	FG 4620
Stunden/Dauerleistung (kW)		170/146	170/146
Nenn Drehzahl (min <sup>-1</sup> )		1 000	1 000
Fahrmotortyp		USL 421	USL 421
Stunden/Dauerleistung (kW)		70/51,5	70/51,5
Nenn Drehzahl (min <sup>-1</sup> )		900/1 000	900/1 000
Übersetzungsverhältnis		5,71:1	5,71:1
Kraftstoffvorrat (l)		300	2 × 300
Sitzplätze 2. Klasse		8	6
Sitzplätze 3. Klasse	36	46	26
Sitzplätze, gesamt		60	38
Stehplätze, gesamt			20
Gepäckraumfläche (m <sup>2</sup> )		7,5	11,6
Lademasse des Gepäckraumes (t)			5,0
Postabteilfläche (m <sup>2</sup> )		3,4	3,2
Lademasse des Postabteils (t)			0,5
Heizung		Whz (Koks)	Whz (Koks)
Wagenleermasse (t)			
Dienstmasse (t)		35,5	58,1
Reibungsmasse (t)			48,8
Größte Achsfahrmasse (t)			12,4
Metermasse (t/m)			
Spezifische Antriebsleistung (kW/t)			
Zulässige Anhängemasse (t)		70	135
Bremse		Kbr 12''	Kbr
Betriebs-Nr. DR		VT 137 553/ VT 137 554/ —	VT 137 556/ VT 137 557/ VT 137 558



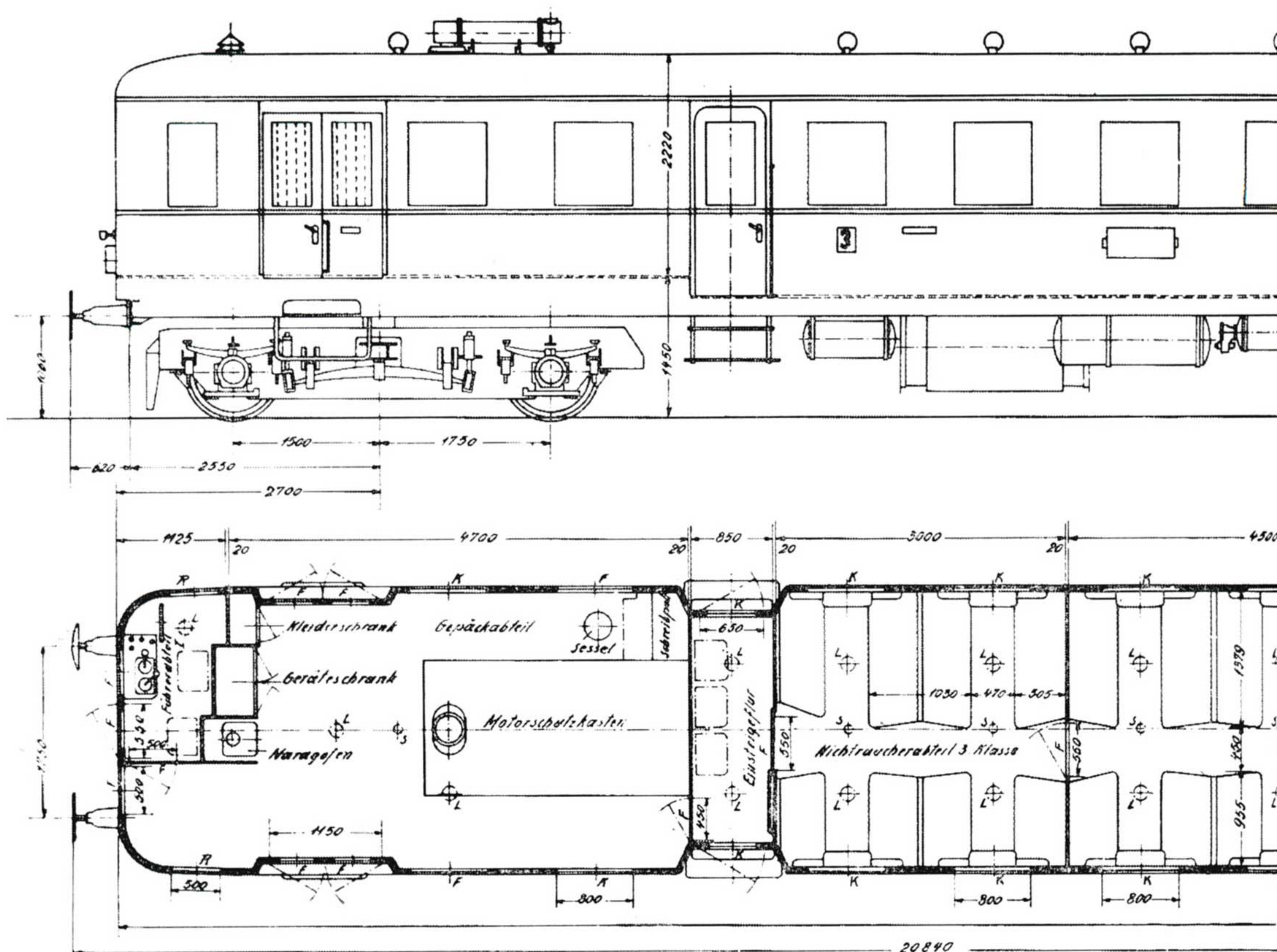


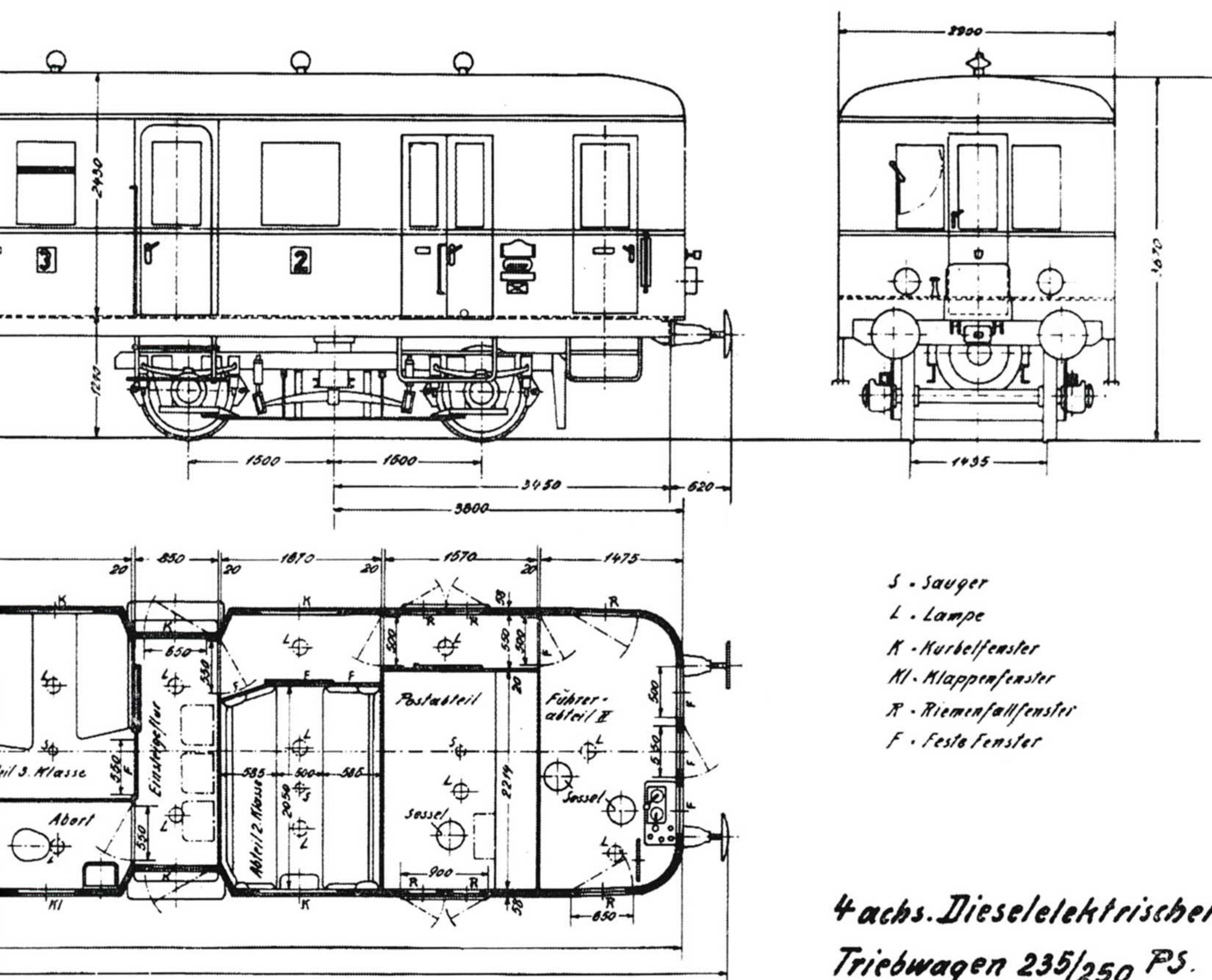
Bild 5.38 Maßskizze der Triebwagen 301 und 302.  
Zeichnung: Sammlung Menzel

Bild der Reichsbahntriebwagen angeglichen, was die Lackierung noch unterstrich. Betrieblich waren die Unterschiede zwischen beiden Lieferungen unerheblich, technisch war der neue Wagen etwas verstärkt und verbessert. Hersteller waren wieder die Linke-Hofmann-Werke, wobei der Dieselmotor von MAN und die elektrische Anlage von der AEG kamen. Der neue Wagen erhielt die Nummer 303.

Außerdem ließ sich die Brandenburgische Städtebahn 1935 einen „Diesel-Kleintriebwagen“ der Firma Talbot anliefern, der für den teilweise sehr schwachen Verkehr zwischen Belzig und Treuenbrietzen bestimmt war. Das zweiachsige Fahrzeug mit mechanischer Kraftübertragung hatte keine Betriebsnummer und wurde 1937 wieder verkauft, weil er sich doch als zu klein erwiesen hatte.

Als das Landesverkehrsamt in der Mitte der 30er





**4achs. Dieselelektrischer  
Triebwagen 235/250 PS.**

Jahre seine Anstrengungen zur Förderung des Triebwagenverkehrs auf den ihm unterstellten Bahnen vergrößerte, begann die Brandenburgische Städtebahn neue Wege auf diesem Gebiet zu beschreiten. Ein weiterer Verbrennungstriebwagen wurde in Auftrag gegeben, der nun aber zwei Maschinenanlagen, d. h. zwei Dieselmotoren mit Generator und vier elektrische Fahrmotoren haben sollte. Gedacht war, ihn als Lokomotive einzusetzen: Mit seinen zweimal 173 kW (235 PS) Motorleistung und den vier Fahrmotoren mit 70 kW (94 PS) war der Wagen in der Lage, Anhängelasten bis zu 300 t auch bei 10 ‰ Steigung noch mit 60 km/h zu ziehen. Diese Triebwagen erhielten große Post- und Gepäckabteile. Bei Alleinfahrt oder mit geringer Zuglast fuhr man wirtschaftlich mit nur einer Anlage. Während andere Bahnverwaltungen reine „Gepäcktriebwagen“ einsetzten,

verfügten die der Brandenburgischen Städtebahn zusätzlich über ein kleines Personenabteil. Der erste dieser neuen Triebwagen kam 1937, wiederum vom Linke-Hofmann-Werk und mit elektrischer Kraftübertragung. Das in jenen Jahren aufkommende hydrodynamische Getriebe mit seiner geringen Masse wurde nicht verwendet. Immerhin hatte man in Brandenburg dadurch nur je einen Typ von Dieselmotor, Generator und Fahrmotor für alle — auch die später noch beschafften — Dieseltriebwagen. Aus Platzgründen konnten die zwei Dieselaggregate nur im Wagenkasten untergebracht werden. Wegen ihrer Masse mußte das vordere Drehgestell drei Achsen erhalten. Die zwei Antriebsanlagen arbeiteten völlig unabhängig voneinander.

Zu dem neuen Triebwagen, der die Nummer 304 bekam, gehörte ein Beiwagen mit 96 Sitzplätzen.



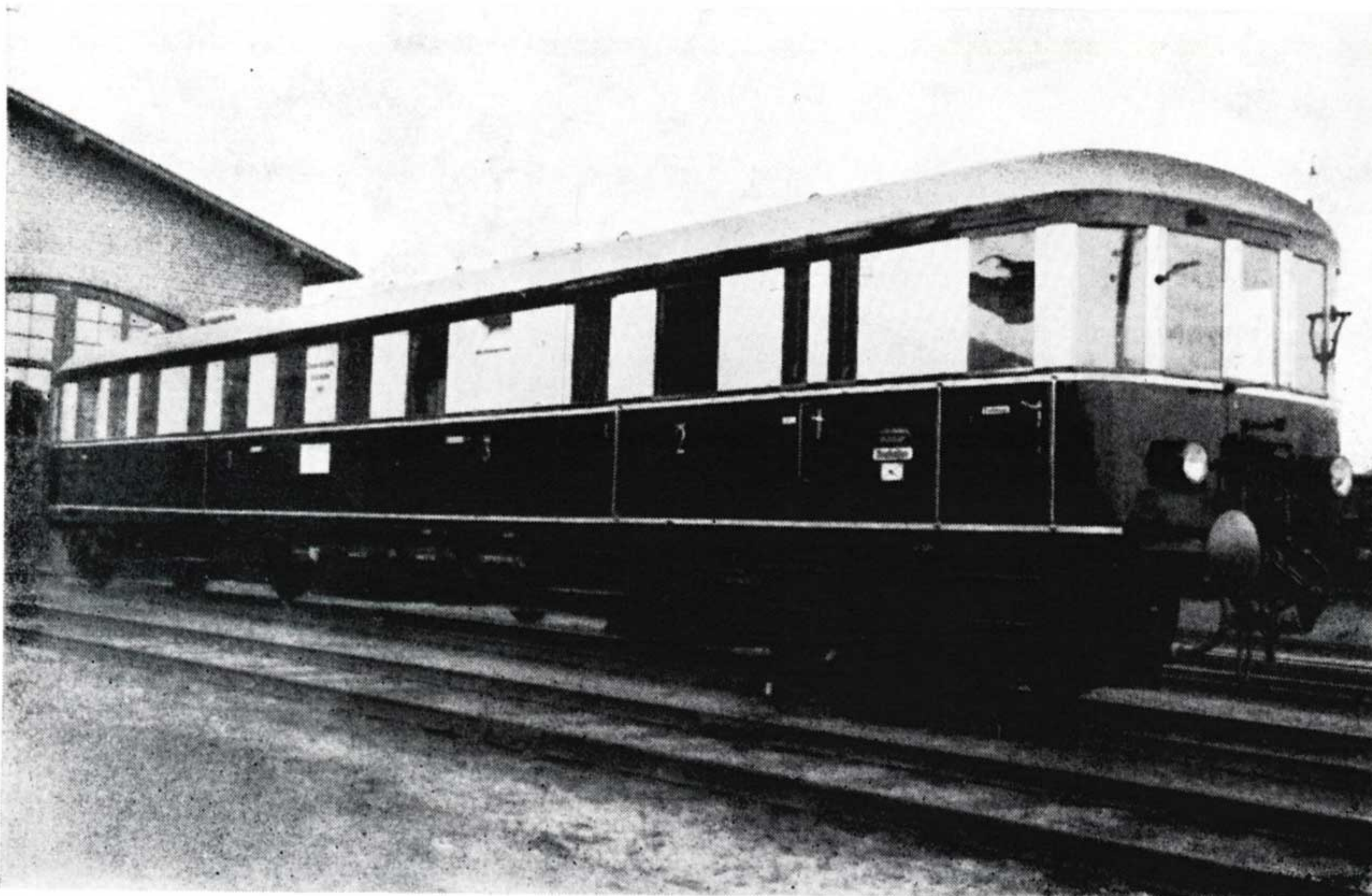


Bild 5.39  
Der VT 303 kurz nach  
seiner Indienststellung  
in Brandenburg-Alt-  
stadt 1935.  
*Foto: Sammlung  
Museum Brandenburg*

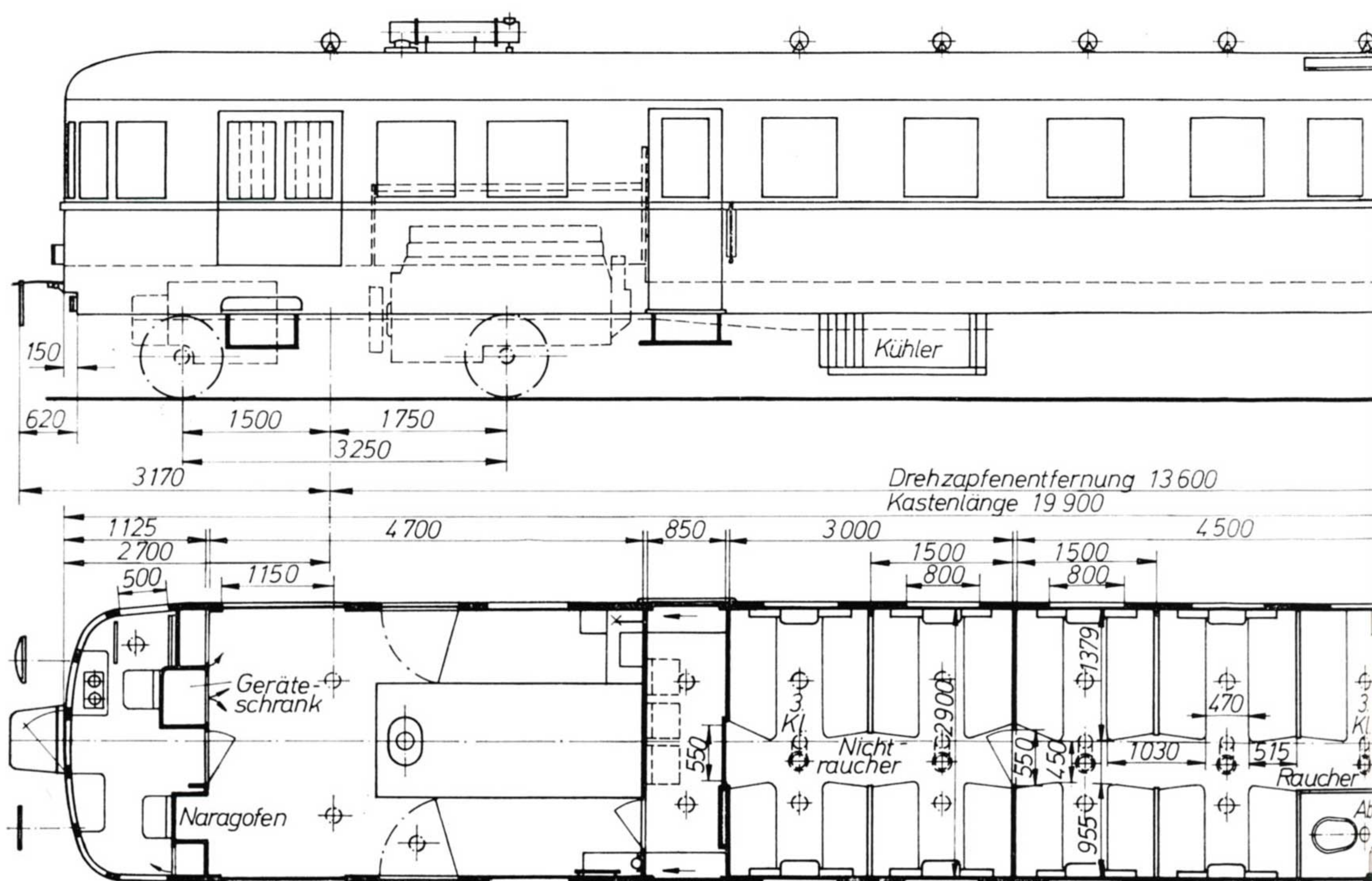




Tabelle 5.8 Übersicht über die Bei- und Steuerwagen

Betr.-Nr.	Gattung	Baujahr	Lieferer	Ankauf	Umbau	Verbleib	Bemerkung
50	BC 4 VB			1933	1939 <sup>2)</sup>	1945 zerstört 1945 zerstört	} ehem. Mitropa-Speisewagen Indienststellung 1935/36 ehem. Mitropa-Speisewagen Indienststellung 1939
51	BC 4 VB			1933	1939 <sup>2)</sup>		
52	BC 4 VB			1938	1939 <sup>2)</sup>		
55	BC 4			1939	1941		
56	BC 4			1939	1941		
57	BC 4			1939	1941		
58	BC 4			1942	1943/44		
70	C 4 VB	1937	LHB		1939 in VS	1) 1945 zerstört	Kauf zusammen mit VT 304
71	C 4 VS	1939	LHB			1)	
72	C 4 VS	1939	LHB			DR: VS 145 504	1973 +
73	C 4 VS	1939	LHB			1)	
74	C 4 VS	1939	LHB			1)	

<sup>1)</sup> Einer der drei Wagen als VS 145 503 bei der DR

2) als Leitungswagen für Zugsteuerung

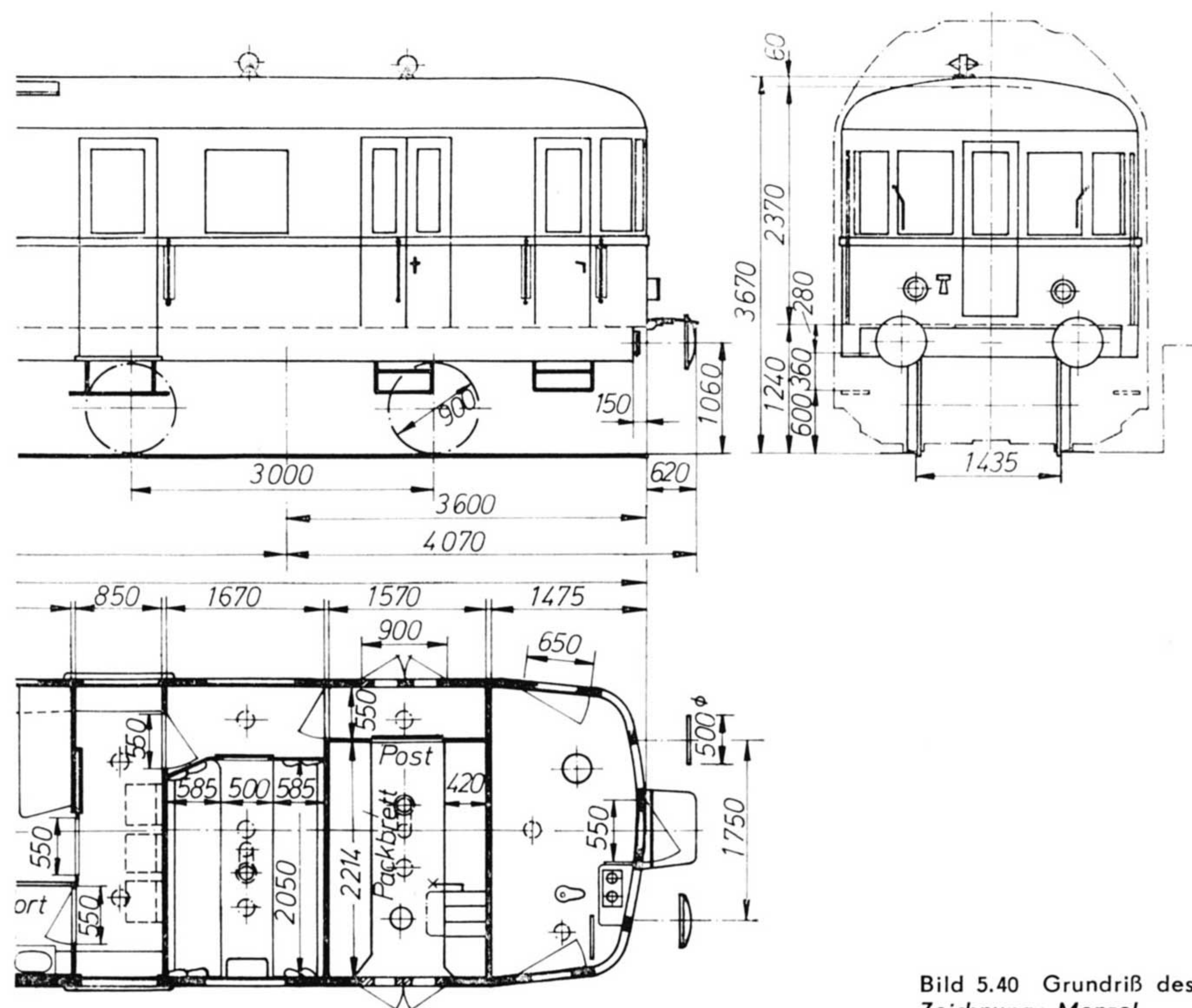


Bild 5.40 Grundriß des Triebwagens 303.  
Zeichnung: Menzel



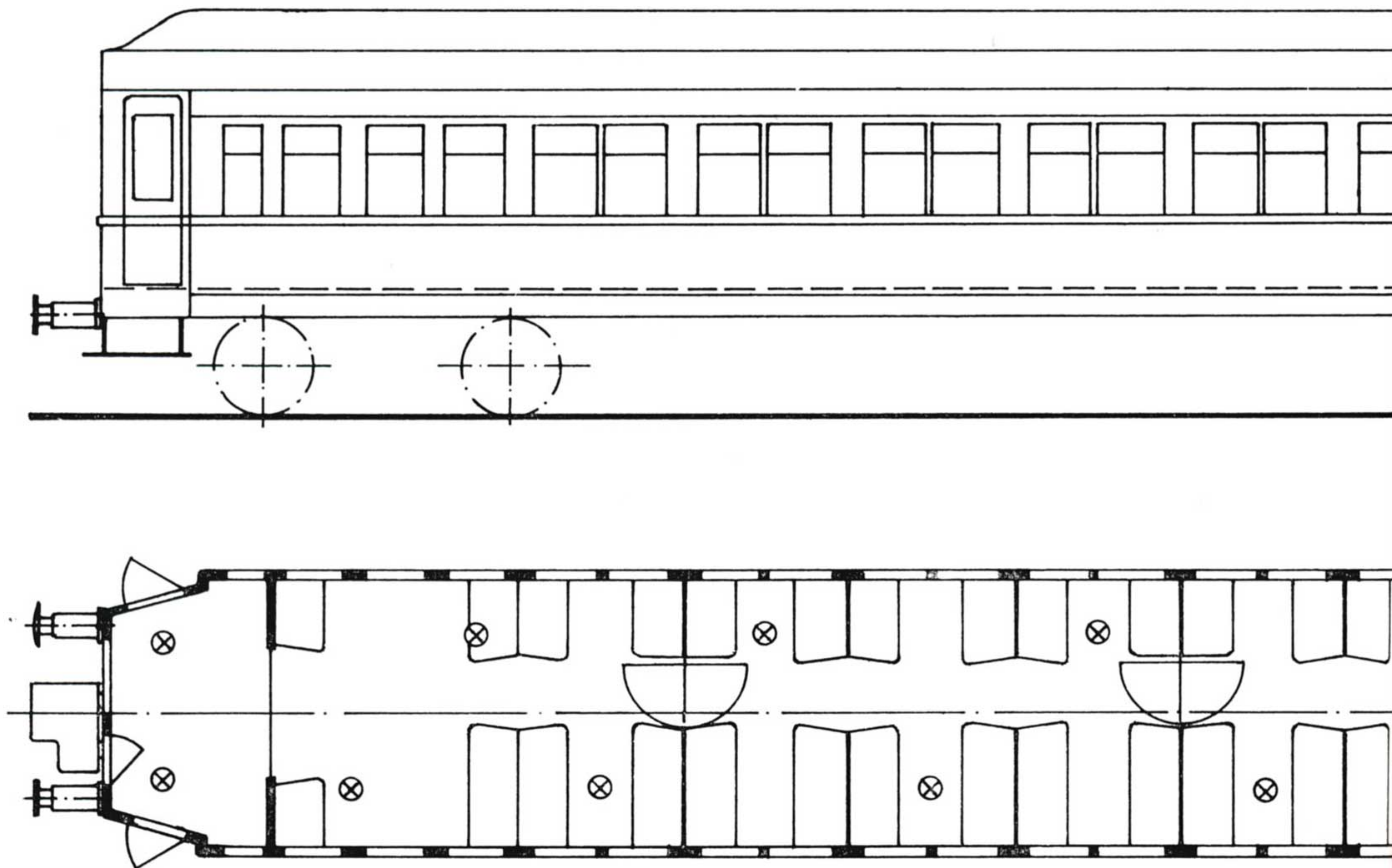


Bild 5.41 BC4i-Wagen (Nr. 50 bis 52) als Triebwagenanhänger, entstanden aus MITROPA-Speisewagen.  
Zeichnung: Menzel

Er war vierachsrig und äußerlich dem Triebwagen angepaßt.

Zunächst wurden die Fahrzeuge als Versuchsausführung betrachtet, da es Vergleichbares bis dahin nicht gegeben hatte. Dabei stellte sich als einziger nennenswerter Mangel ein hoher Spurkranzverschleiß an der Mittelachse des dreiachsigen Drehgestells beim Triebwagen heraus. Der Spurkranz wurde entfernt. Ansonsten bewährte sich die Triebwageneinheit so gut, daß das Landesverkehrsamt zwei weitere Triebwagen in Auftrag gab. An ihnen sollte noch eine wesentliche Veränderung eingeführt werden: Die Ausrüstung mit „Zugsteuerung“ (heute als Vielfachsteuerung bezeichnet).

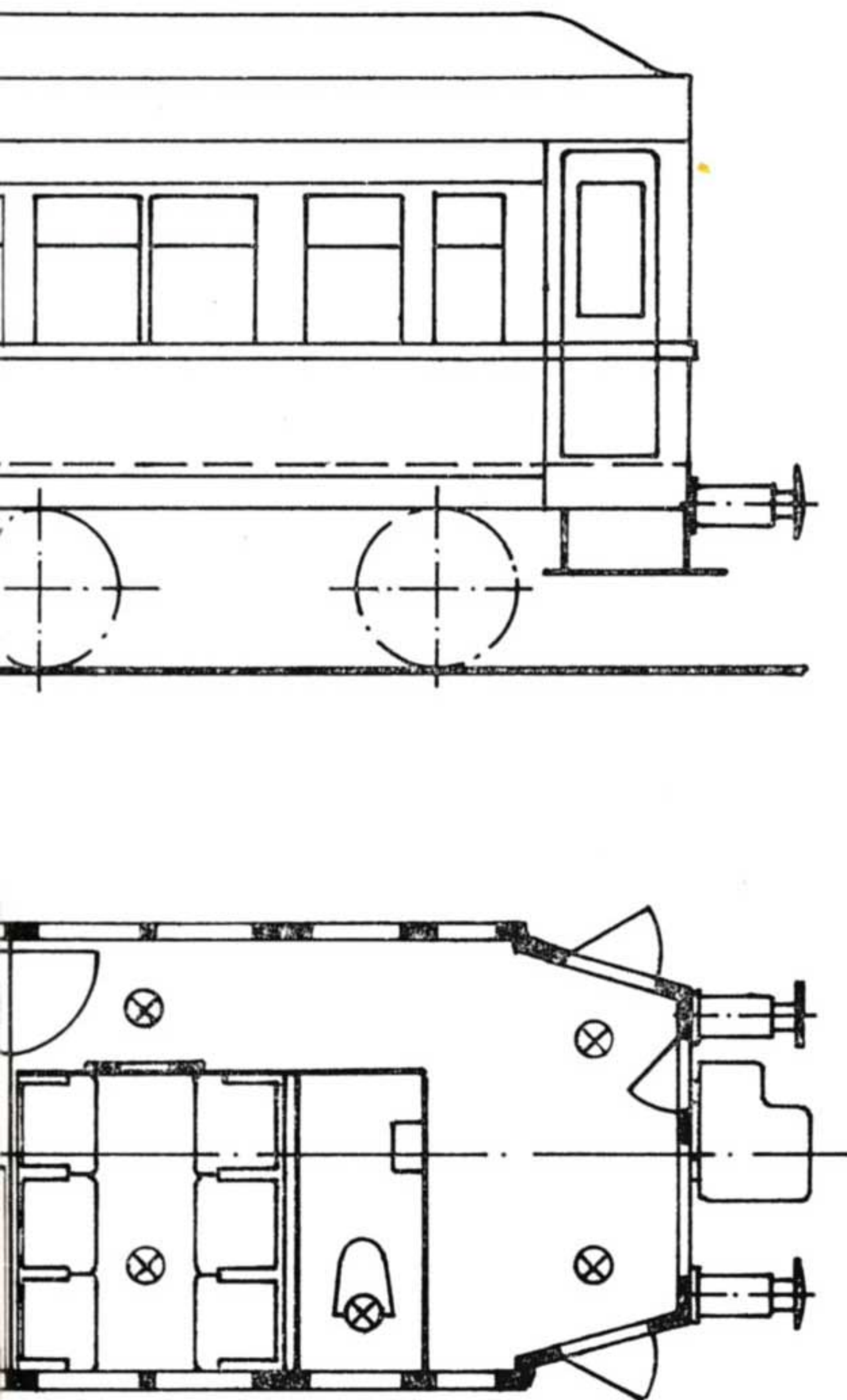
Die Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtung erprobte die Brandenburgische Städtebahn 1939. Zwei vierachsige Triebwagen und zwei dazwischengestellte

Beiwagen wurden versuchsweise im Verband eingesetzt. Sie hatten zuvor die erforderlichen Umbauten erhalten. Nach erfolgreichem Abschluß der Versuche wurden der Umbau der verbliebenen Wagen für die Zugsteuerung eingeleitet und weitere Beiwagen beschafft. Noch 1939 erhielt die Städtebahn vier neue Steuerwagen (Nr. 71 bis 74) und drei altbrauchbare Personenwagen für Umbauzwecke.

Im Sommer 1940 konnten noch zwei weitere fünfachsige Neubautriebwagen in Dienst gestellt werden. Sie wurden als 305 und 306 numeriert und entsprachen dem Wagen 304 bis auf kleine Änderungen. Sie waren bereits von der Lieferfirma mit der Zugsteuerungseinrichtung ausgerüstet. Ab Mitte 1940 verkehrten auf der Städtebahn kaum noch lokbespannte Reisezüge.

Der Einbau der Zugsteuerungsanlagen in die vor-





handenen Trieb- und Beiwagen war 1941 abgeschlossen. Im gleichen Jahr erfolgte die Indienststellung der 1939 alt gekauften, vierachsigen Personenwagen. Sie waren als Beiwagen mit Steuerleitungen umgestaltet worden. Vermutlich handelte es sich um die Wagen mit den Nummern 55 bis 57. 1942 kaufte die Städtebahn noch einen altbrauchbaren Steuerwagen und einen ausgemusterten Triebwagen. Einer davon wurde bis 1945 noch als Wagen 58 hergerichtet.

Mangels flüssigen Kraftstoffes während des Zweiten Weltkrieges mußte ein anderer heimischer Brennstoff gefunden werden. Als einzig möglich erwies sich die Anwendung von Stadtgas. Wichtig war eine gute Aufbereitung des Gases, vor allem ein möglichst vollständiger Entzug des Giftgases Cyan. Die Entcyanisierung mit Glyzerin und die Trocknung mit Kalziumchlorid wurde in Leipzig damals noch erprobt.

Nach seiner Aufbereitung sollte das Stadtgas in einer auf dem Bahnhof Brandenburg-Altstadt zu errichtenden Kompressoranlage auf etwa 350 bar Überdruck verdichtet und in spezielle Gastankwagen gefüllt werden. Diese Tankwagen waren als Vorratsbehälter gedacht, die auf den Endbahnhöfen der Triebwagen zu stationieren waren. Sie sollten aus offenen Güterwagen hergestellt werden. Die darauf zu installierende Flaschenbatterie konnte bei Betriebsdruck etwa 4 800 m<sup>3</sup> Stadtgas von 15 °C und Normaldruck aufnehmen. Den Triebwagen selbst sollte je ein Gastender beigegeben werden, der wegen der Sicherheitsvorschriften nur 200 bar Druck haben durfte. Die Gastender, ebenfalls aus zweiachsigen, offenen Güterwagen herzurichten, sollten jeweils acht Behälter in zwei Viereranordnungen erhalten. Damit war ausreichende Streckensicht für den Triebwagenführer auch bei geschobenem Tender gegeben.

In der Anfangsphase erwog man auch die Unterbringung der Gasbehälter auf den Dächern der Fahrzeuge, sah davon jedoch wegen des Umbauaufwandes und aus ästhetischen Gründen ab. Triebwagen und Tender sollten im Betriebseinsatz nicht entkuppelt werden, dafür erhielt der Tender neben seiner Betriebskupplung auch Stecker und Dose für die Zugsteuerung. Die Gasleitung zum Triebwagen war als bewegliche Rohrleitung gedacht. Am Gasaustritt des Tenders sollte ein Druckminderventil angeordnet werden, das durch seinen Aufbau nur bei Unterdruck Gas ausströmen ließ. So konnten die Motoren zwar Gas ansaugen, bei Undichtigkeiten in der Leitung strömte aber nichts ins Freie.

Der Treibstoff im Motor hätte durch Magnetzündler — nach dem Umbau zum Ottomotor — oder durch Einspritzung geringer Mengen Dieselmotorkraftstoff gezündet werden können. In beiden Fällen war mit Leistungseinbußen zu rechnen. Wegen ihres minimalen Umbauaufwandes entschied man sich bei der Städtebahn für die zweite Variante. Auf Grund einer Auflage des Verkehrsministeriums mußte dann doch der Einsatz von Ottomotoren erfolgen.

Durch Beschaffungsprobleme waren erst 1944 die Triebwagen 301 und 303 für den Gasbetrieb umgestellt. Der VT 301 wurde in der Werkstatt der Städtebahn mit einem Nachkammermotor ausgerüstet und arbeitete trotz des Ministerbeschlusses weiterhin nach dem Dieselmotorenverfahren mit einer Zündung durch zugemischten Kraftstoff. Der VT 303 dagegen hatte Anfang 1944 bei Linke-Hofmann-Busch einen Ottomotor mit gleichen Ab-



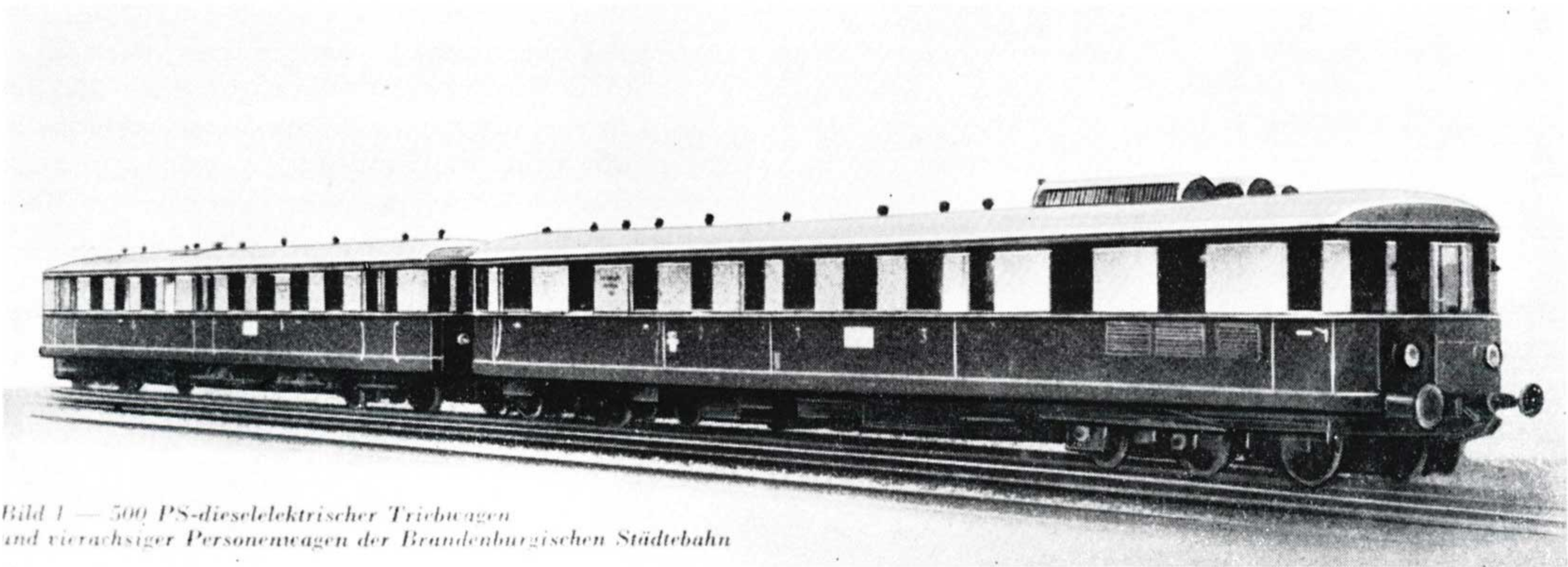
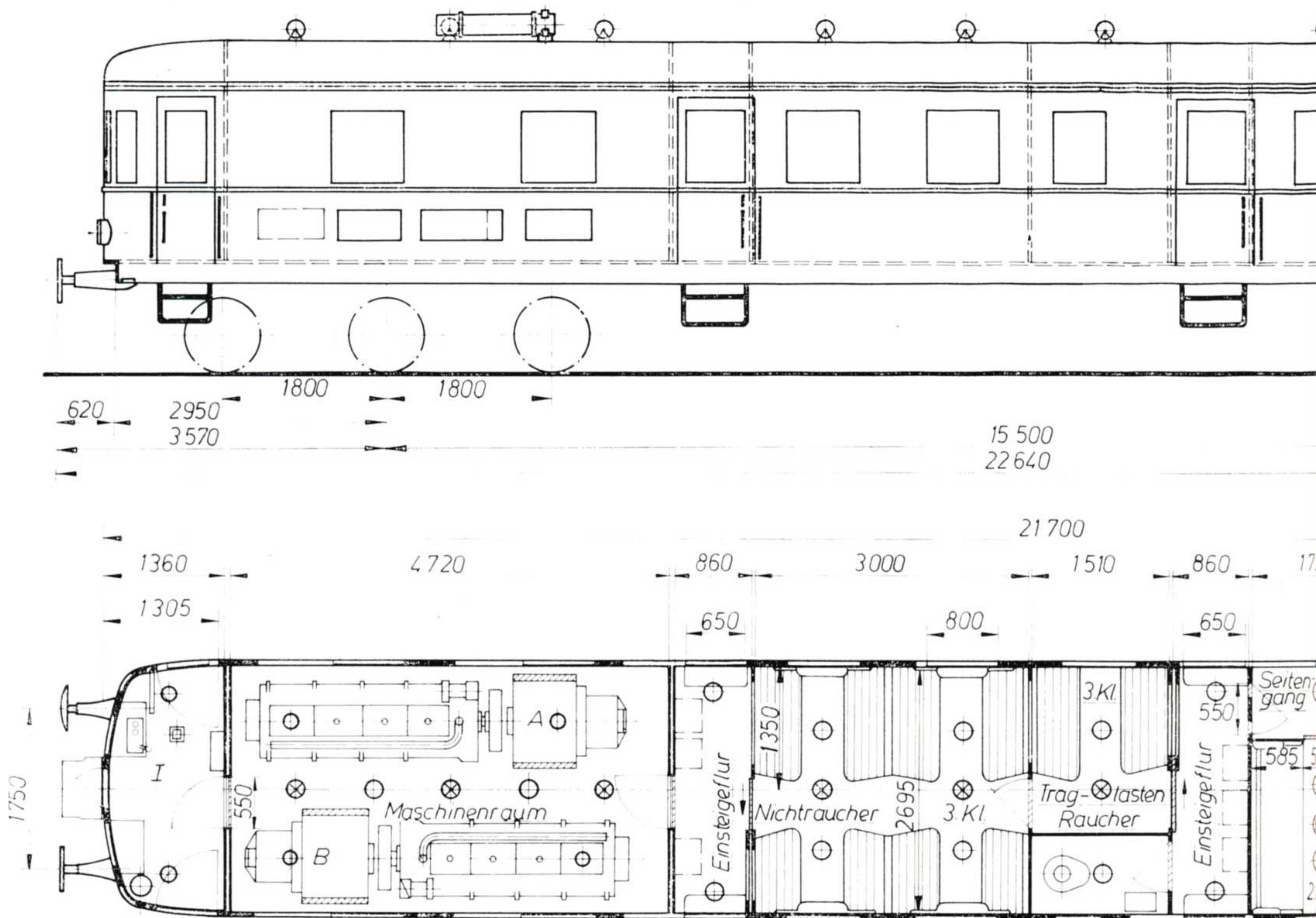


Bild 1 — 500 PS-dieselelektrischer Triebwagen  
und vierachsiger Personenwagen der Brandenburgischen Städtebahn

Bild 5.42 Der Triebwagenzug 304 und 70.  
Repro: Sammlung Menzel





messungen wie der vorhandene Dieselmotor erhalten. Von Breslau aus wurden auf Gebirgstrecken Versuchsfahrten mit Stadtgas vorgenommen, nachdem der Gastender mit einer in Görlitz vorhandenen Verdichteranlage gefüllt worden war. Der Nachweis konnte erbracht werden, daß das Betreiben von Verbrennungstriebwagen mit Stadtgas prinzipiell möglich ist. Nach der Abnahme des Gaskompressors am 4. Juli 1944 durch den Technischen Überwachungs-Verein konnte der regelmäßige Gastriebwagenbetrieb auf der Brandenburgischen Städtebahn aufgenommen werden. Da das Problem der Cyanentfernung nicht gelöst worden war, kam es häufig zu Störungen und Ausfällen. Deshalb traten die Störungen

gen beim 301 mit Dieselmotor und beim 303 mit Ottomotor gleichermaßen auf.

So hatten die umgestellten Triebwagen wegen der Störungen und die Dieseltriebwagen wegen des Kraftstoffmangels sehr geringe Laufleistungen. Repräsentativ ist das Beispiel des Triebwagens 304.

Wahrscheinlich wollte die Brandenburgische Städtebahn noch Ende 1944/Anfang 1945 ihren VT 306 für den Stadtgasbetrieb umrüsten lassen. „War zum Umbau nach Breslau...“ hieß es jedenfalls – ohne daß weitere Details genannt wurden [38]. Weiterhin ist vermerkt, er wäre mit einem „Flüchtlingszug“ zurückgekommen und könne in eigener Werkstatt wieder betriebsfähig

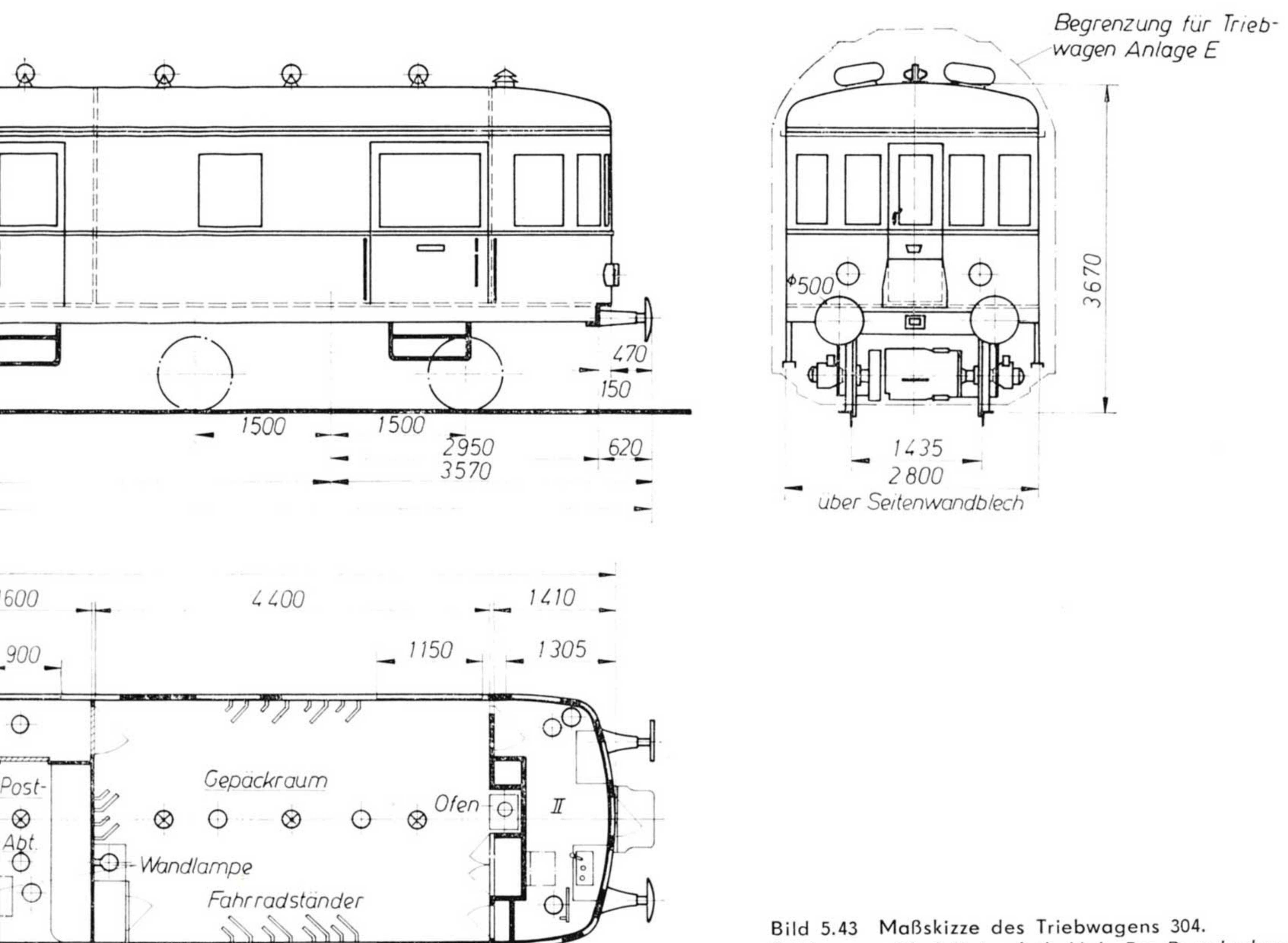
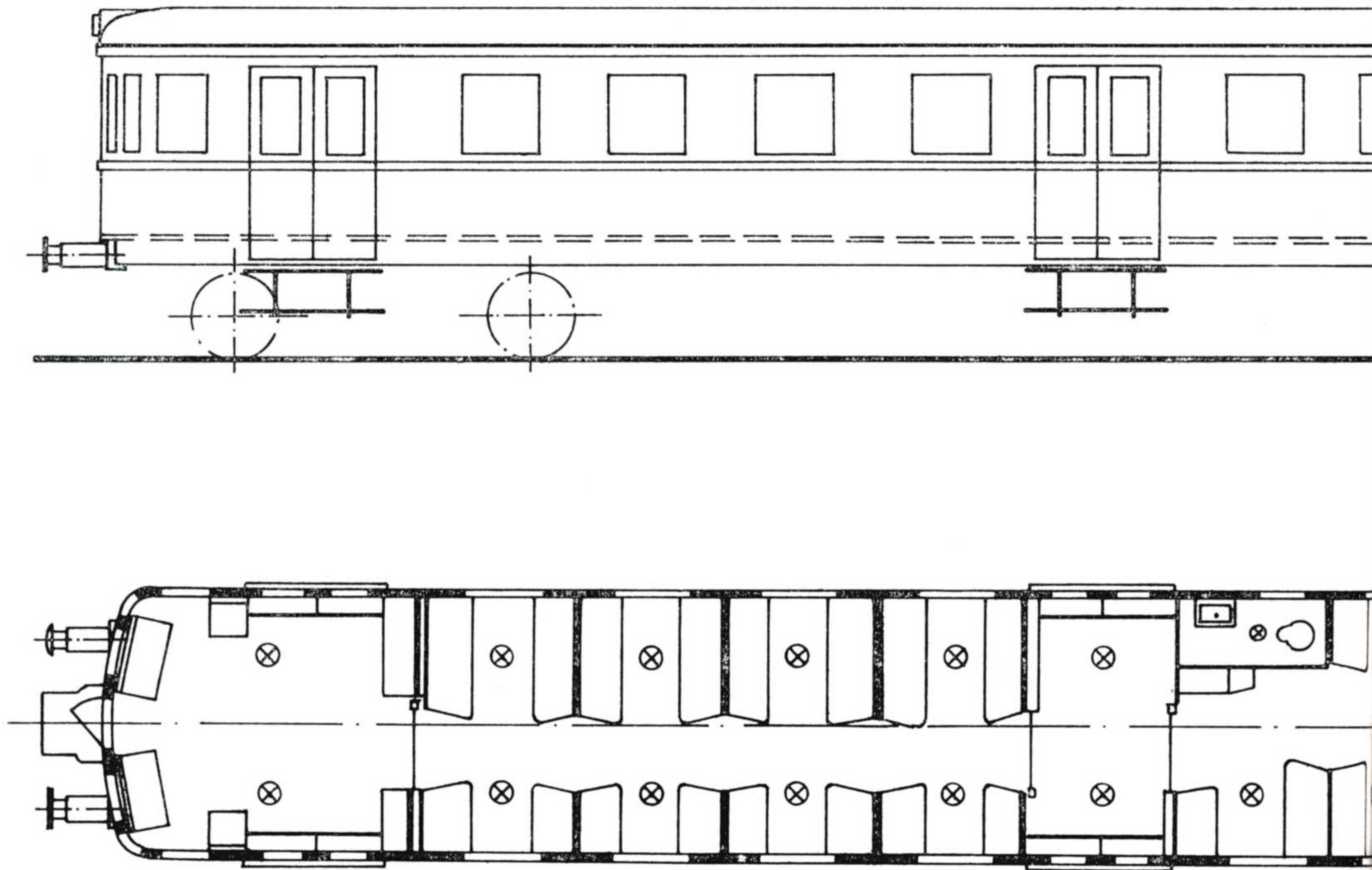


Bild 5.43 Maßskizze des Triebwagens 304.  
Zeichnung: Modelleisenbahnklub Bw Brandenburg





hergestellt werden. Ottomotoren hat er demzufolge nicht erhalten.

Zum Kriegsende war keiner der sechs Triebwagen betriebsfähig. Die Wagen 301 und 302 waren mit einem „Flüchtlingszug“ nach Perleberg gefahren, wo der 302 schwer beschädigt wurde. VT 303 wies einen Bombenschaden auf und mußte vor einer Inbetriebnahme wieder auf Dieselbetrieb umgestellt werden. Wagen 304 wartete auf die Hauptuntersuchung, der VT 305 auf die Ausbesserung eines Unfallschadens. Der VT 306 war — wie bereits erwähnt — ebenfalls reparaturbedürftig. Von den Beiwagen konnten Mitte 1945 lediglich die Nummern 55, 58 und 74 als betriebsfähig gemeldet werden. Die Wagen 51, 52 und 71 waren durch Bombentreffer zertrümmert, der Standort weiterer Wagen ist unbekannt.

Ähnlich wie die Lokomotiven konnten auch die Triebwagen nach und nach aufgearbeitet und wieder in Betrieb genommen werden. Nur der VT 302 war so stark beschädigt, daß er gleich in Perleberg verschrottet werden mußte. Unmittelbar nach dem Krieg waren meist nur zwei der fünfachsigen Wagen einsatzfähig.

Die zerstörten Beiwagen sind alle ausgemustert worden. Der 1945 verschollene „lange Kerl“ Nr. 50 könnte später wieder zur Brandenburgischen Stadtebahn zurückgekehrt sein, da es Fotos dieses Wagentyps mit Reichsbahn-Beschriftung gibt. Einwandfrei nachweisbar ist nur, daß zwei Steuerwagen von 1939 durch die Deutsche Reichsbahn übernommen wurden.

Alle verbliebenen Triebwagen gingen 1950 in den Reichsbahnbestand über. Sie blieben zunächst im



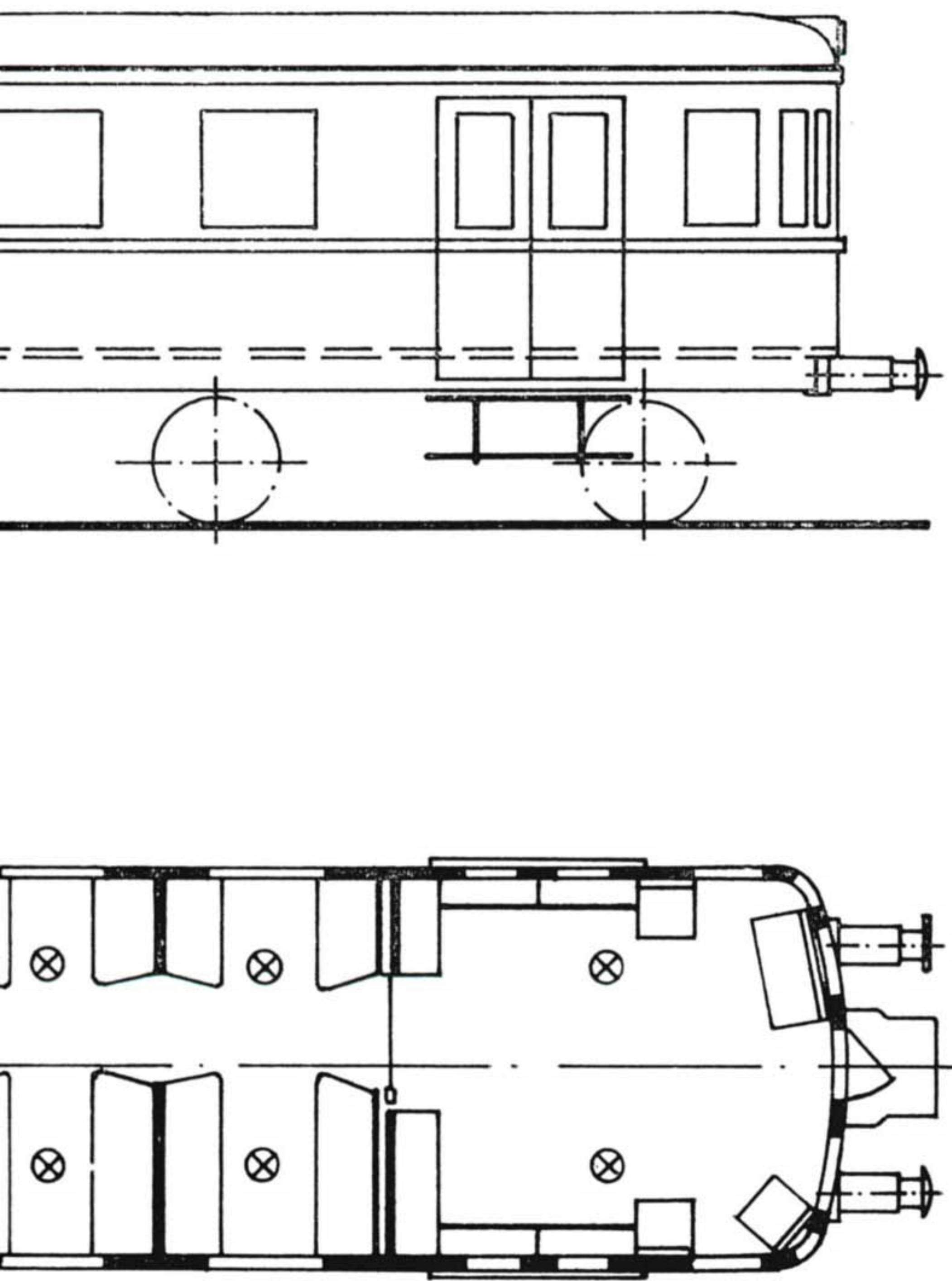


Bild 5.44 Vierachsiger Beiwagen Nr. 70 von LHB.  
Zeichnung: Menzel

Bahnbetriebswerk Brandenburg-Altstadt und kamen auf der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn zum Einsatz. In den 50er Jahren wurden mit den fünf verbliebenen Triebwagen nur noch zwei Umläufe auf der Städtebahn gefahren, später war es nur noch ein Umlauf. Zwischen 1964 und Ende 1966 mußten die Triebwagen Nr. 137 556 bis Nr. 137 558 wegen der hohen Schadanfälligkeit aus dem Verkehr gezogen und ausgemustert werden. Möglicherweise dienten sie dem VT 137 554 noch als Ersatzteilspender, denn dieser Triebwagen war — als letzter — noch bis Ende 1969 im Einsatz. Auf der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn gibt es seit 1970 nur noch vereinzelt Fahrplanabschnitte, in denen der Frühzug von Brandenburg-Altstadt nach Belzig und sein Gegenzug

Tabelle 5.9  
Laufleistungen  
des VT 304

Jahr	Laufleistung (km)
1937	19 206
1938	122 935
1939	95 946
1940	44 469
1941	27 528
1942	19 606
1943	22 269
1944	42 400
1945	2 036
1946	22 135
1947	39 908
1948	—
1949	31 809
1950	55 711



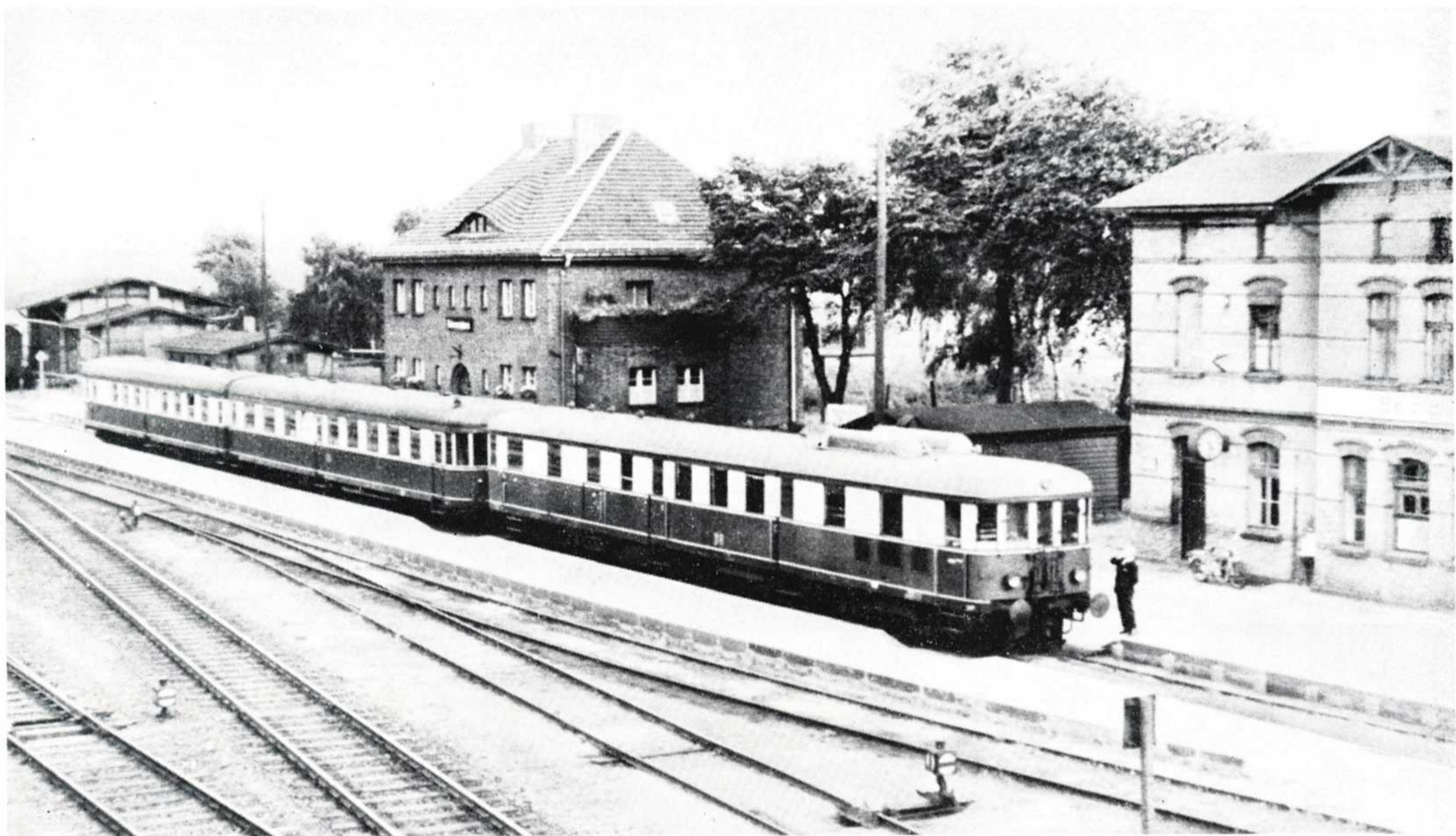


Bild 5.45 Triebwagenzug Brandenburg—Belzig, bestehend aus VT 137 556 (ehemals BS) und VB 147 554 a/b (umgebaut aus Triebwageneinheit der Bauart „Stettin“) 1965.  
 Foto: Fiebig

mit Leichttriebwagen der Baureihe 172 des Bw Jerichow gefahren werden.  
 Von den ehemaligen Steuerwagen ist der 1939 im Linke-Hofmann-Werk gebaute mit der Städtebahnnummer 73 als letzter betriebsfähig geblieben. Bei der Reichsbahn erhielt er die Bezeichnung VS 145 504. Nachdem man 1973 seine Steuerwagenausrüstung entfernt hatte, wurde er dem Bw Jerichow als Beiwagen zugeteilt. Schon kurze Zeit später war der Wagen in Schönhausen/Elbe abgestellt, wo er noch jahrelang stand und sicher oft fotografiert wurde — nicht zuletzt wegen seiner falsch angeschriebenen Betriebsnummer.

Tabelle 5.10 Betriebsdaten der Kleindiesellokomotiven

Betriebs-Nr.		Achs- anord- nung	Lieferdaten		
			Firma	Jahr	Werk-Nr.
bis 1940	1940—1949				
92	1)	B	DWK	1939	652
93	1-300	B	DWK	1939	653
94	1-301	B	DWK	1939	654
(95)	2)	B	Deutz		17 245
(96)	2)	B	Deutz		

1) 1945 nicht mehr bei der Stadtebahn  
 2) 1945 noch nicht bei der Stadtebahn

Bild 5.48 Auch die Einheitstriebwagen verkehrten zwischen Brandenburg und Belzig. Der abgebildete Zug bestand aus VT 137 167, VS 145 504 und VB 140 526, 1967.  
 Foto: Fiebig



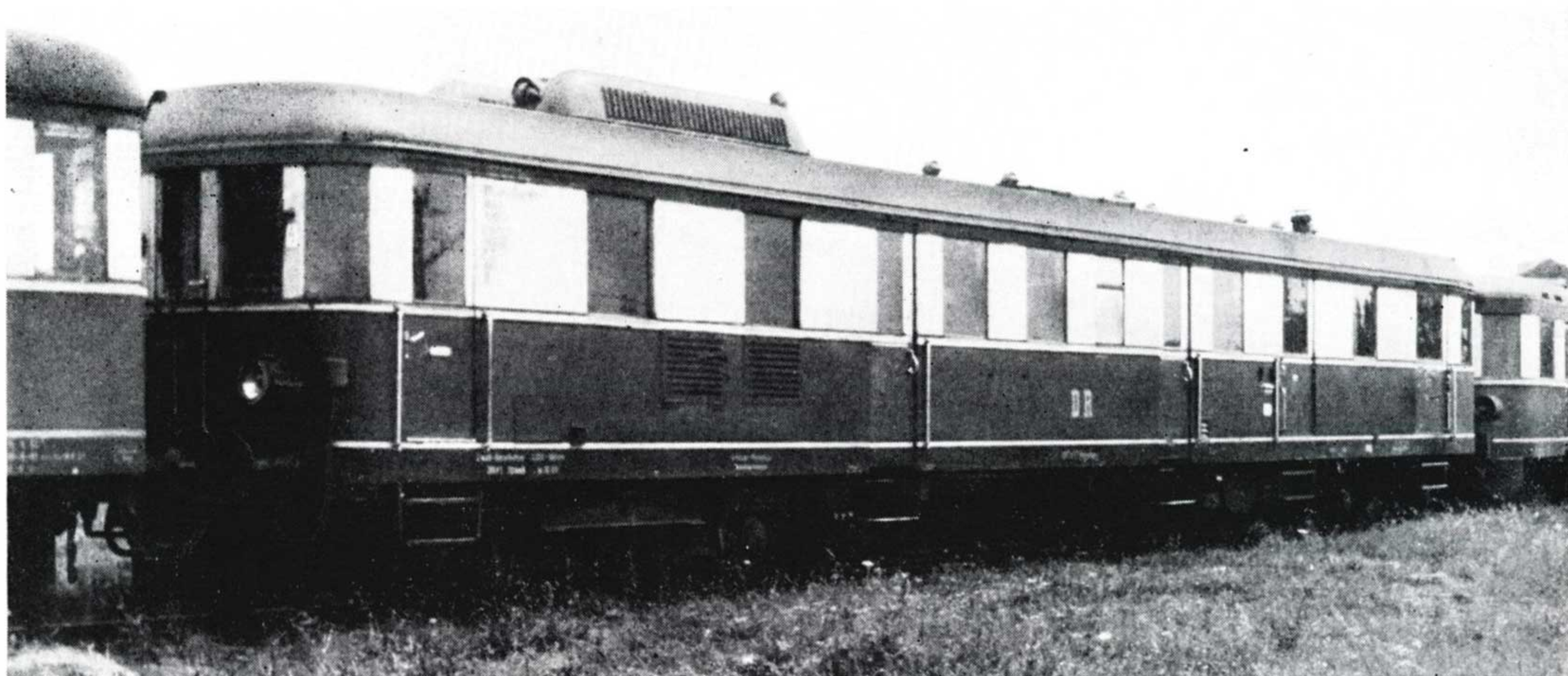


Bild 5.46  
Der VT 137 557 im  
Raw Dessau 1961.  
Foto: Fiebig

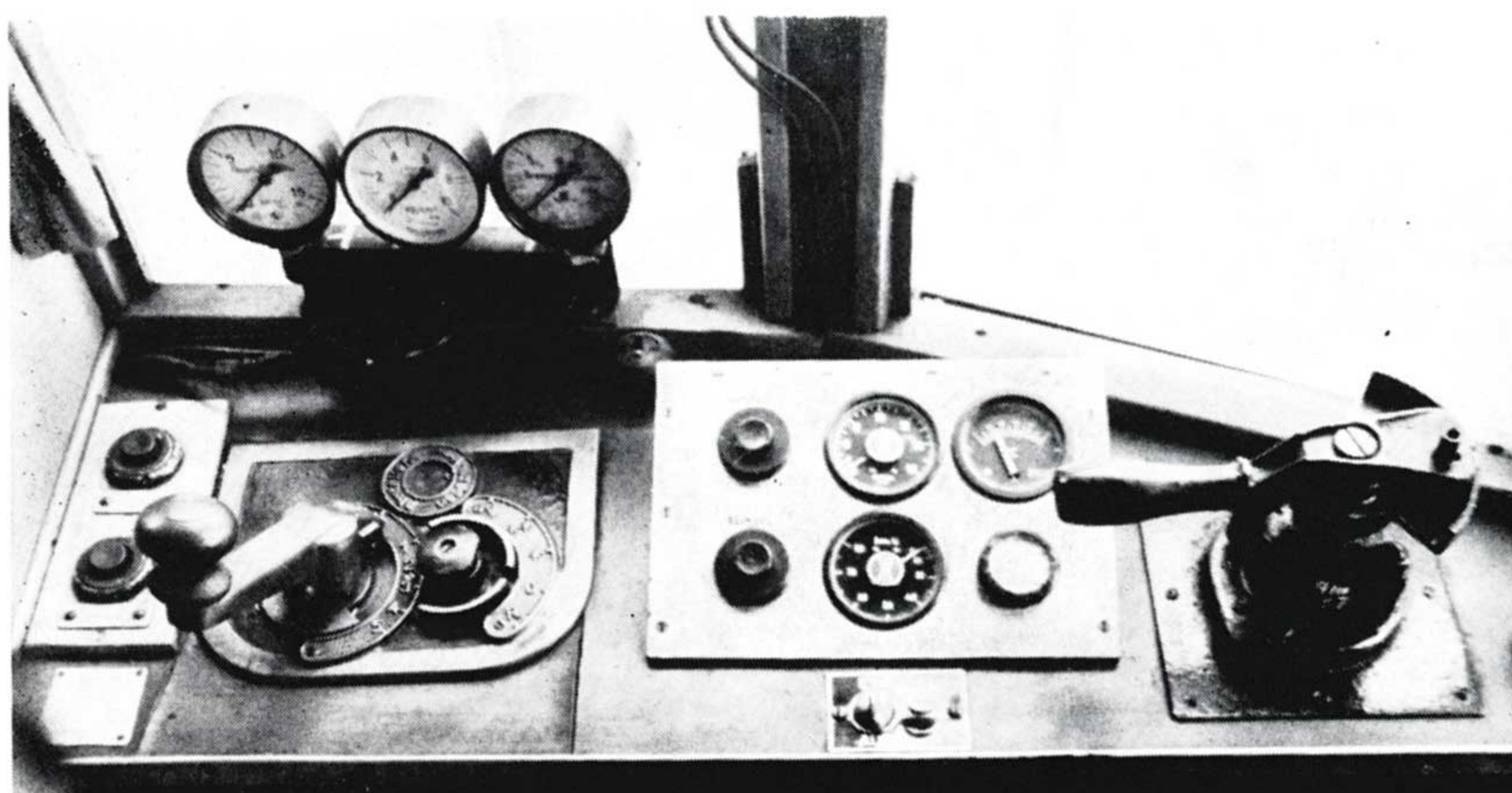
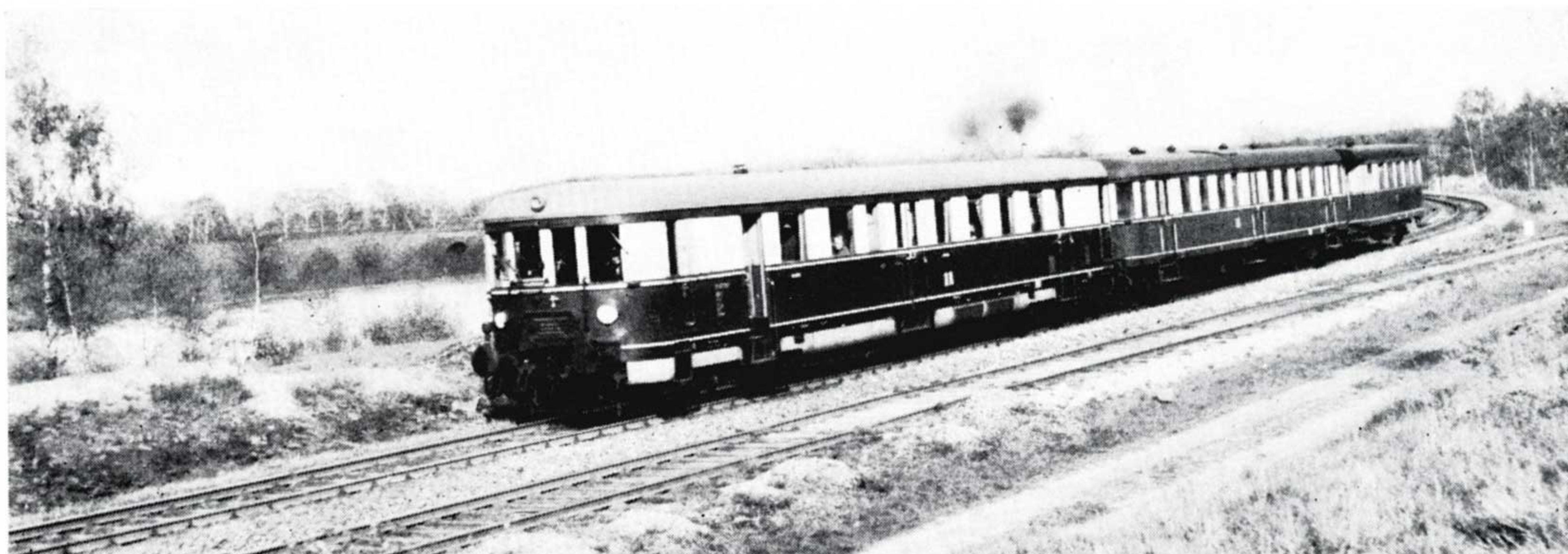


Bild 5.47  
Führerstand eines  
Steuerwagens.  
Foto: Schau





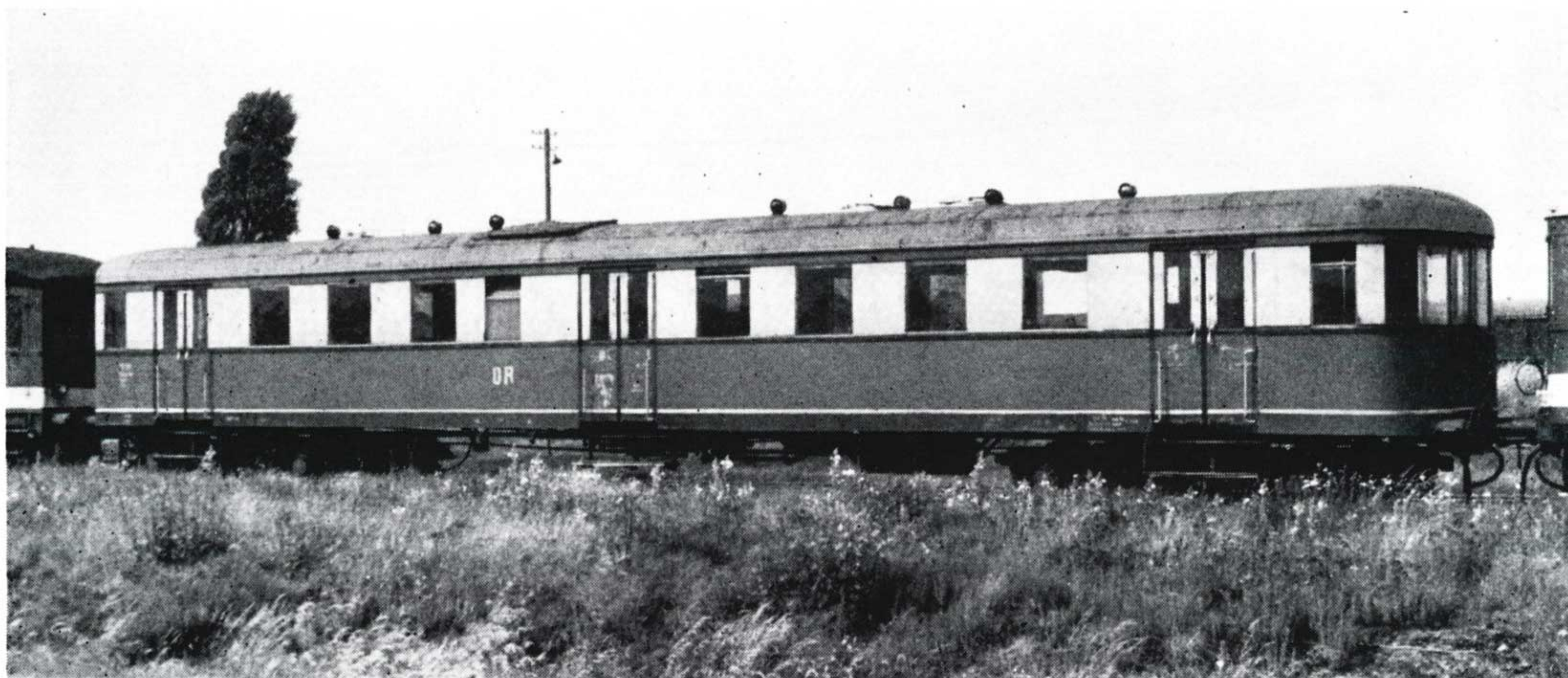


Bild 5.49 Der ehemalige VS 145 504 der Städtebahn, zum Beiwagen umgebaut und als 197 851 bezeichnet, stand jahrelang in Schönhausen/Elbe abgestellt, hier 1980.  
*Foto: Menzel*

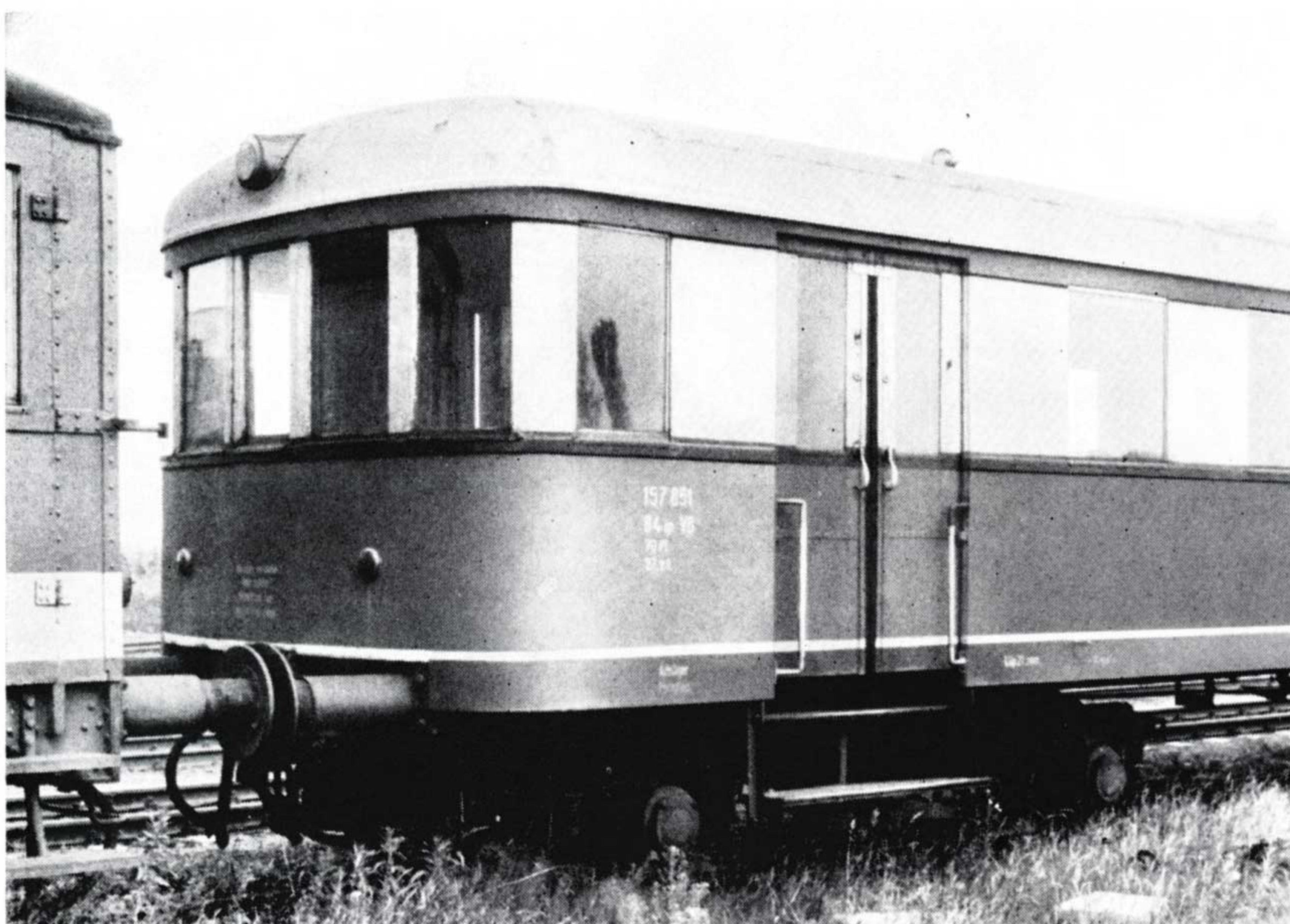


Bild 5.50  
Durch welchen Irrtum der Wagen die Anschrift „157 851“ erhielt, wird wohl nie zu klären sein, hier 1980.  
*Foto: Menzel*



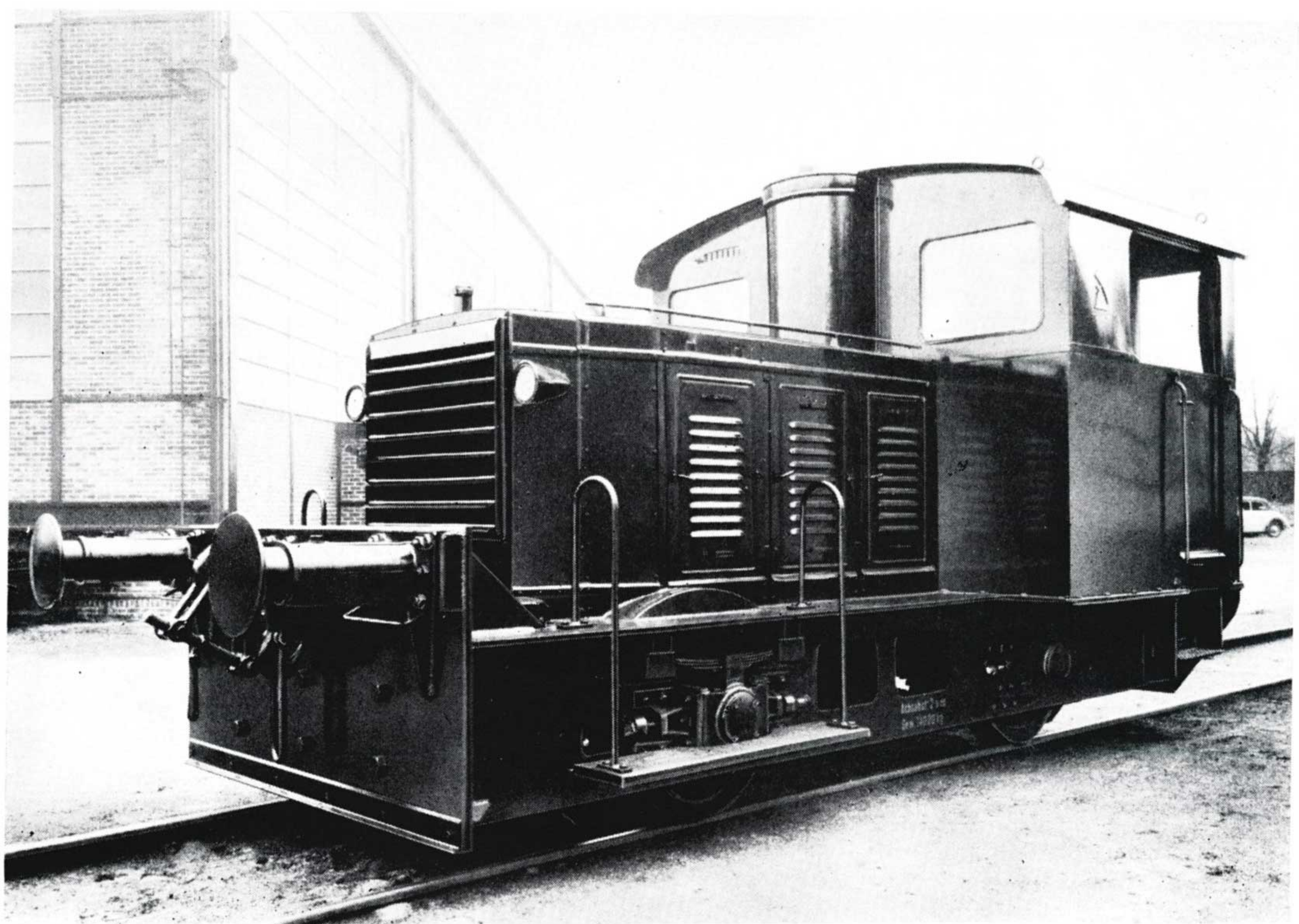


Bild 5.51 Werkfoto der Kleindiesellok der Deutschen Werke Kiel.  
Foto: Sammlung Menzel

Kleindiesellokomotiven

Zur Aufstockung des Triebfahrzeugparkes und zur Rationalisierung beschaffte das Landesverkehrsamt auch Diesellokomotiven. Es handelte sich um einen dreiachsigen Typ, der in seiner Konzeption der Reichsbahnbaureihe V 36 entsprach. Der zweite Typ ähnelte den Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Von letzterem lieferten die Deutschen Werke Kiel AG 1939 drei Stück an das Landesverkehrsamt. Die Kleindiesellokomotiven der Städtebahn trugen kurzzeitig die Betriebsnummern 92, 93 und 94. Sie sollen in der Hauptsache den Flugplatz in der Nähe Brandenburgs bedient haben. Nach der Einführung des neuen Nummernschemas

Tabelle 5.11 Technische Daten der Kleindiesellokomotiven

Lieferfirma		DWK	Deutz
Typenbezeichnung		110 B	A4M 220
Dienstmasse	(t)	24	30
Länge über Puffer	(mm)	6 600	6 920
Gesamtbreite	(mm)	3 000	3 000
Gesamthöhe	(mm)	3 100	3 090
Laufkreisdurchmesser der Radsätze	(mm)	800	850
Achsstand	(mm)	2 500	2 500
Motortyp		6 V 18 V	(4 Zylinder)
Leistung	(PS)	110	90
Nennndrehzahl	(min <sup>-1</sup> )	1 280	900
Getriebetyp		LB 10	A4M 220
Zahl der Gänge		4	4
Druckluftbremse			Kbr 10''
Handbremse		Wurfhebel	Wurfhebel



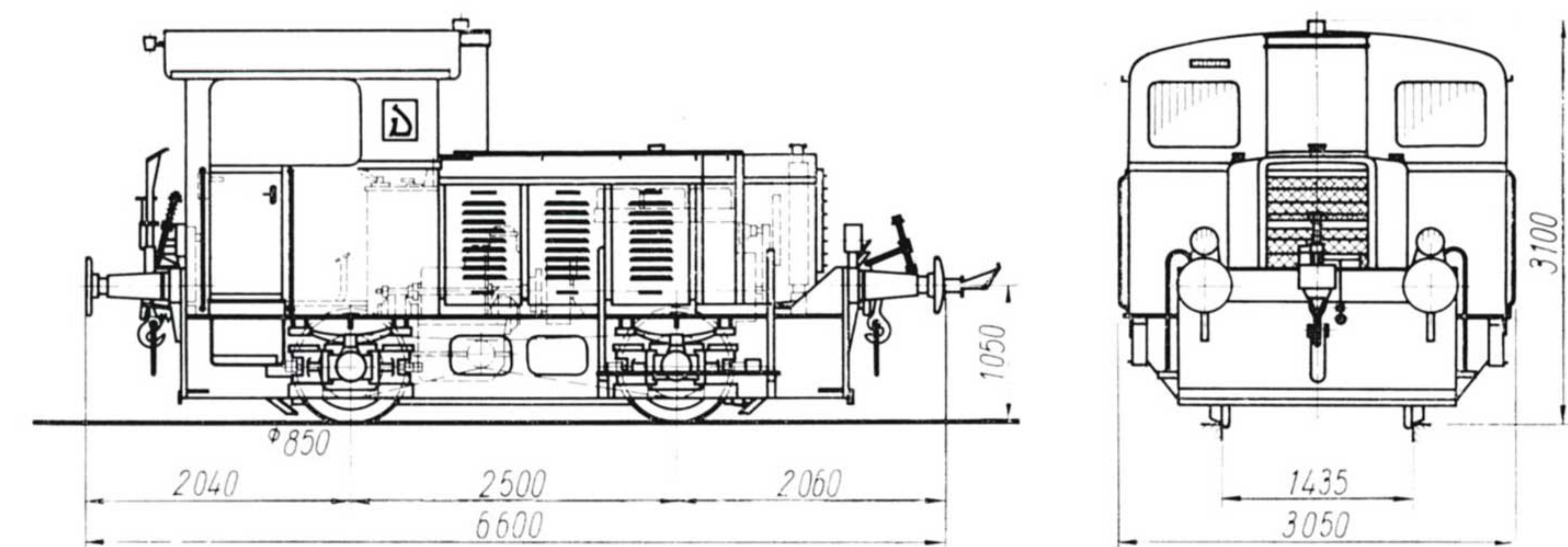


Bild 5.52  
Maßskizze der DWK-Kleinlok.  
Zeichnung: Sammlung Menzel

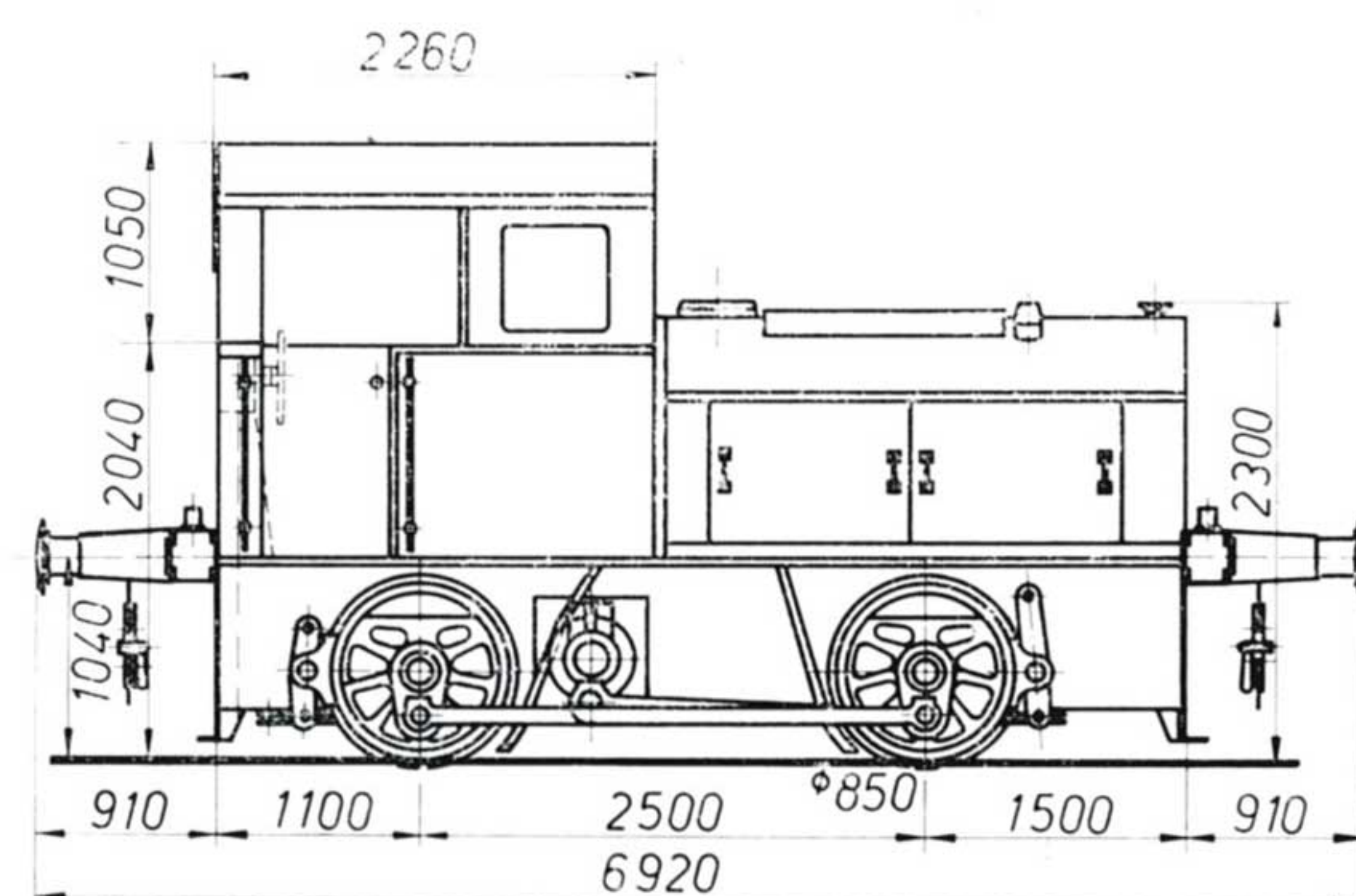
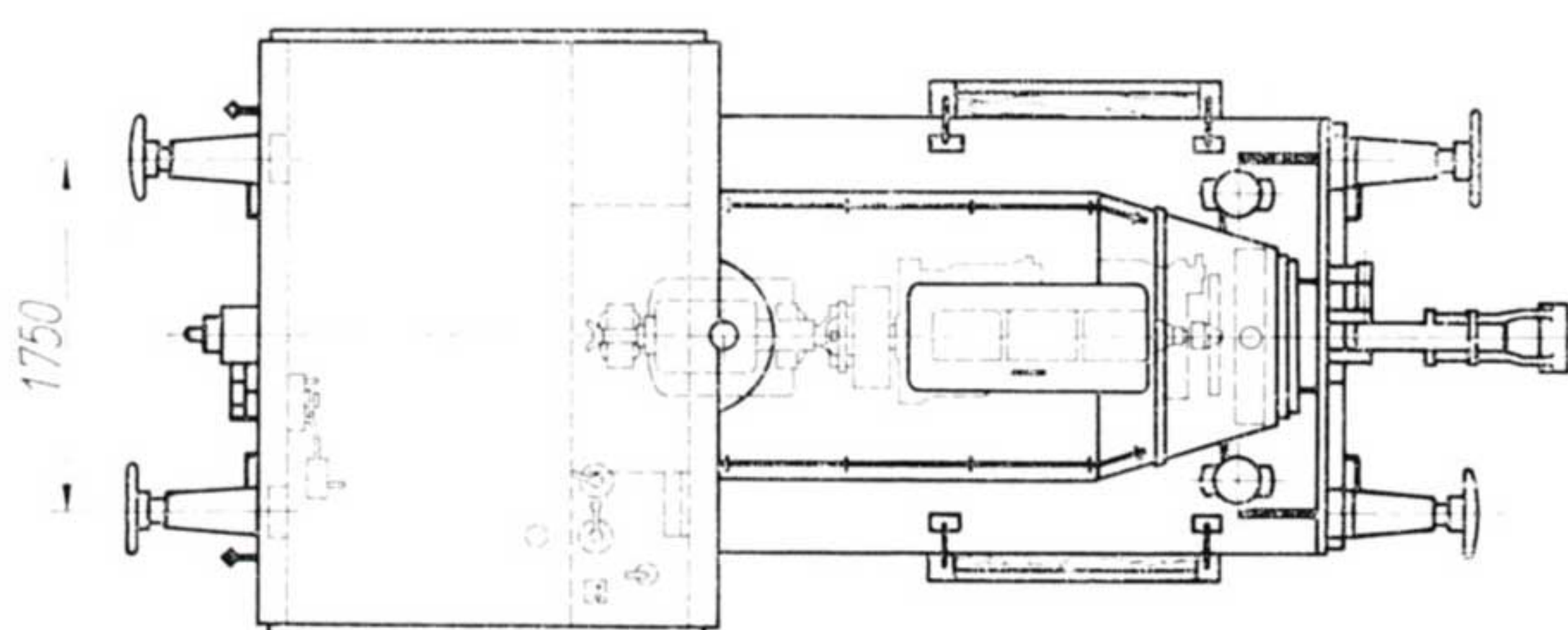


Bild 5.53 Maßskizze der Deutz-Kleinlok.  
Zeichnung: Sammlung Menzel

tauchen in den Bestandslisten dann lediglich die Nummern 1-300 und 1-301 auf — wenn überhaupt, dann war eine dritte Kleinlok nur sehr kurze Zeit im Bestand der Brandenburgischen Städtebahn. Warum die bereits durch Triebwagen belegte Nummernreihe ab 300 noch einmal vergeben wurde, ist unklar. Neben den Triebwagen sollen

auch diese Diesellokomotiven auf den Betrieb mit Stadtgas umgestellt gewesen sein. Die Gasflaschen befanden sich auf dem Dach des Führerhauses. Durch Bombentreffer wurden die beiden verbliebenen Maschinen 1945 schwer beschädigt. Zwischen 1946 und 1949 besaß die Städtebahn nochmals Kleindiesellokomotiven.



## 6. Der Wagenpark

### 6.1 Reisezugwagen

Wie bei den meisten nichtstaatlichen Eisenbahnunternehmen war auch bei der Brandenburgischen Stadtebahn der Personenwagenpark recht vielfältig. Oft konnten nur Einzelexemplare beschafft werden. Der Betrieb 1904 begann mit 28 Reisezugwagen.

Alle Sitzwagen waren Durchgangswagen mit offenen Plattformen. Die Ausführung der Untergerüste, insbesondere der Achsen, Achsbuchsen, Tragfedern, Zug- und Stoßvorrichtungen erfolgte nach den Normalien der Preußischen Staatsbahn. Die BC-Wagen des Jahres 1904 verfügten über 16 Sitzplätze in der II. Klasse und 20 Sitzplätze III. Klasse. Durch drei Trennwände mit Türen waren die Wagen in vier Abteile geteilt. Statt der im Vertrag von 1901 aufgeführten neun Wagen beschaffte man aber nur acht Stück und ließ sich an Stelle des neunten einen „Revisionswagen“ bauen. Dieser war entsprechend der damaligen II. Klasse komfortabel ausgestattet und als eine Art Salon- oder Konferenzwagen für die Betriebsleitung gedacht. Die III.-Klasse-Wagen hatten insgesamt 40 Sitzplätze und waren ansonsten den II./III.-Klasse-Wagen gleich: Zweiachsig mit stählernem Untergerüst und hölzernem Wagenkasten, das Dach mit Oberlichtaufbau; Heberleinbremse, Ofen- oder „Preßkohlenheizung“, Gasbeleuchtung.

Die außerdem beschafften „Marktwagen“ mit Ofenheizung entsprachen in ihrer Ausstattung der IV. Klasse der Preußischen Staatsbahn.

Auch bei den kombinierten Postgepäckwagen erfolgte die Ausführung entsprechend den preußischen Normalien. Das Postabteil hatte eine Grundfläche von 8 m<sup>2</sup> und die übliche zweiflügelige Drehtür, das Gepäckabteil verfügte über 12 m<sup>2</sup> Bodenfläche und eine große Schiebetür. Diese ofenbeheizten Wagen besaßen neben der durchgehenden Heberleinbremse auch eine Hand-

spindelbremse. Die Sitzwagen erhielten Betriebsnummern von 1 aufwärts. Bei den Postgepäckwagen begannen die Nummern bei 101.

Abgesehen von den 1911 nachträglich gelieferten fünf Wagen kam erst während des Ersten Weltkrieges wieder Bewegung in den Wagenpark. 1915 gelang es der Stadtebahn, insgesamt 13 Personenwagen zusätzlich zu übernehmen. Dabei handelte es sich um einen Wagen der II. Klasse (Gattung Bi), sieben Abteilwagen der III. Klasse und fünf Plattformwagen III. oder IV. Klasse. Insgesamt wurden während des Krieges 27 gebrauchte Wagen beschafft. 1918 erwarb die Stadtebahn

Tabelle 6.1 Der Reisezugwagenbestand 1904 bis 1945

Jahr	Sitzwagen		VB	Post-Gepäckwagen
	2/3achsig	4achsig	4achsig	
1904	21			7
1912	23			8
1915	36			8
1918	63 <sup>1)</sup>			8
1919	43			8
1920	40 <sup>2)</sup>			8
1925	43,5			8,5
1927	40,5			8,5
1928	39,5			8,5
1930	38			8
1931	35			8
1933	32			8
1935	31		2	8
1936	32		2	8
1937	34 <sup>2)</sup>		3	8
1938	33	2	3	8
1939	33	3	8	8
1941	34	3	11	8
1942	34	4	11	8
1945	35	4	12	8

<sup>1)</sup> darunter 27 altgekaufte Wagen

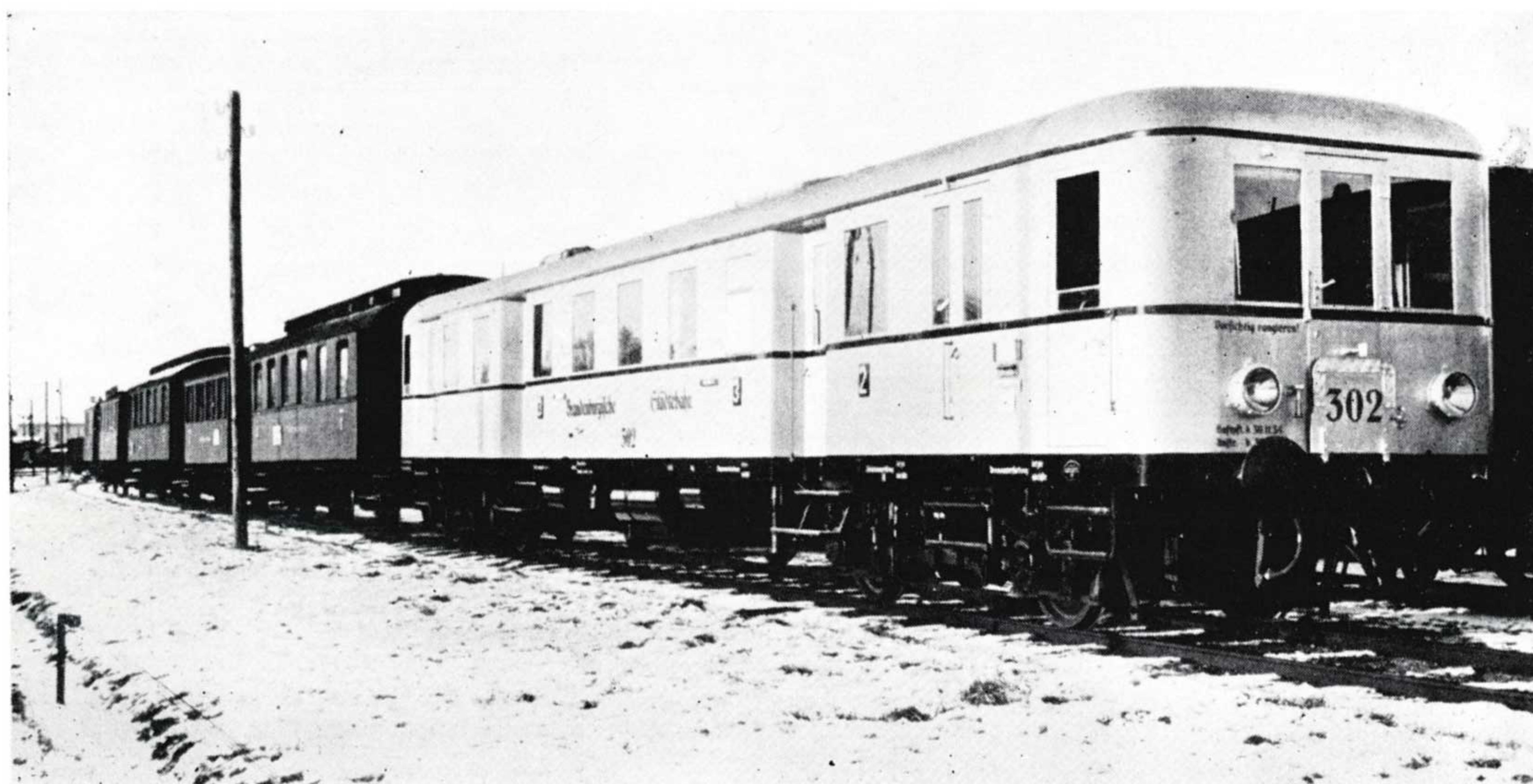
<sup>2)</sup> dazu 6 Leihwagen





Bild 6.1 Ein Zug aus Wagen des Jahres 1904: Vorn ein Post-Gepäck-Wagen mit geöffneter Packraumtür, dahinter Ci-Wagen. Aufnahme um 1935. Foto: Sammlung Große

Bild 6.2 Triebwagen 302 auf Probefahrt in Treuenbrietzen mit den Personenwagengattungen C3i, BCi, C3i, Ci (ehem. Di) und Bi (Revisionswagen) 1935. Foto: Sammlung Museum Brandenburg





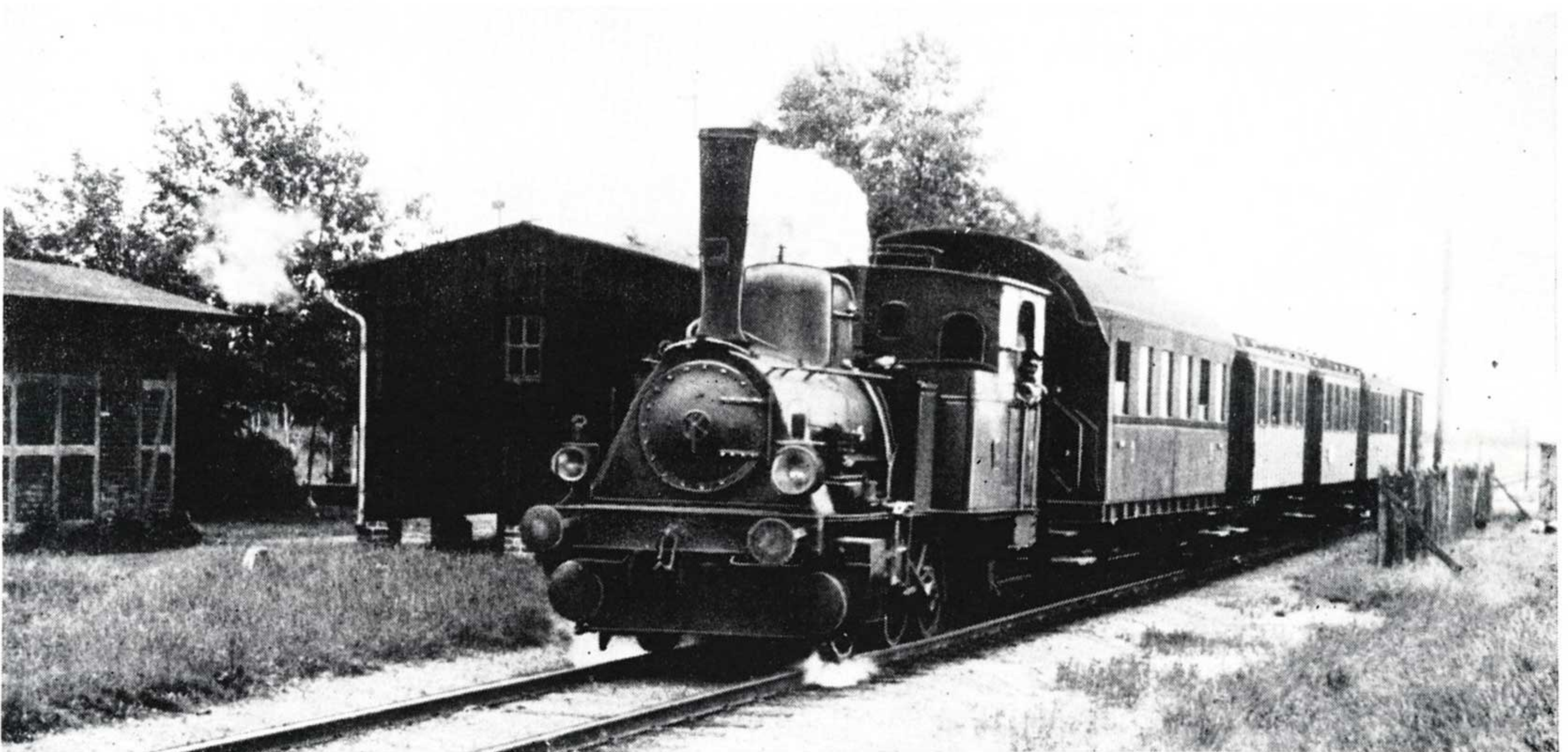


Bild 6.3 Einfahrt eines Personenzuges in Götting. An der Spitze einer der 1930 beschafften Ci-Einheitswagen, um 1935.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*

Bild 6.4 Die komfortable Inneneinrichtung des Revisionswagens.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*





Tabelle 6.2  
Betriebsdaten  
der Reisezug-  
wagen

Betr.- Nr.	Gattung	Baujahr	Ausmu- sterung	Bemerkung	Zustand 1945
1	Bi	1904			unbekannt
2	BCi	1904			unbekannt
3	BCi	1904			schwer besch.
4	BCi	1904			betriebsfähig
5	BCi	1904			unbekannt
6	BCi	1904			unbekannt
7	BCi	1904			schwer beschädigt
8	BCi	1904			schwer beschädigt
9	BCi	1904			unbekannt
10	BCi	1912			betriebsfähig
11	Ci	1904	1927	Unfall	—
12	Ci	1904	ja		—
13	Ci	1904			schwer beschädigt
14	Ci	1904	1945		zur Zerlegung
15	Ci	1904			unbekannt
16	Ci	1904			zerstört
17	Ci	1904			beschlagnahmt
18	Ci	1904			unbekannt
19	Ci	1904			schwer beschädigt
20	Ci	1904		1912 gekauft?	betriebsfähig
21	Ci	1904		ehem. Di?	unbekannt
22	Ci?	1904?	ja	ehem. Di?	—
23	Ci	1904		ehem. Di?	unbekannt
24	C		1930	1929 abg.	—
25	C		1930	1929 abg.	—
26	Ci		1930	ehem. Di? 1929 abg.	—
27	Ci	1911	1933	ehem. Di?	betriebsfähig
28	Ci	1911		ehem. Di?	betriebsfähig
29			1927	ehem. Di? Unfall	—
30	Bi?			1927 Umbau in Wg 206	—
31	C3i	1918			betriebsfähig
32	C3i	1918			unbekannt
33	C3i	1918			unbekannt
34	C3i	1918			betriebsfähig
35				Zweitbesetzung unsicher	—
36	C		1933		—
37			ja		—
38	C		1933		—
39	C		1931		—
40	C		1931		—
41	C		1931		—
42	Bi?		1930	1929 abg.	—
43					
44	CPw		1930	1925 gekauft, 1929 abg.	—
60	BC4i	1938?		1938 gekauft	zerstört
61	BC4i	1938?		1938 gekauft	betriebsfähig
62	BC4(i)?	1939?		1939 gekauft	zur Untersuchung fällig
63	BC4(i)?			1941 gekauft?	verschollen
11 <sup>II</sup>	Ci	1930			betriebsfähig
26 <sup>II</sup>	Citr	1930			betriebsfähig
29 <sup>II</sup>	Citr	1930			unbekannt
35 <sup>II</sup>	C3(i)?	1909		1940 gekauft?	unbekannt
40 <sup>II</sup>	BC			1937 gekauft?	unbekannt
41 <sup>II</sup>	C			1937 gekauft?	unbekannt
42 <sup>II</sup>	C			1941 gekauft?	unbekannt
43 <sup>II</sup>	C				betriebsfähig
44 <sup>II</sup>	C				betriebsfähig



vier dreiachsige Neubauwagen mit offenen Plattformen und Oberlichtdach. Dennoch mußten weiterhin Leihwagen besorgt werden. Von einer chaotischen Vielfalt wird berichtet: „Salonwagen a. D. 1. Klasse ohne Eingeweide, 3.klassige und vierter Güte aus Preußen, Bayern, Baden, Württemberg, Mecklenburg und aus dem Hause ‚Erich am Ende‘ nahmen bei uns Aufenthalt auch nach dem Kriege. Lack und Farbe taten Wunder. Was aber nicht kapitelfest war, das trennte sich, wenn ein ‚Stoß‘ es bewegte ...“ /39/. Zudem waren die Wagen auf Grund ihrer unterschiedlichen Herkunft mit den verschiedensten Brems-, Heizungs- und Beleuchtungssystemen ausgerüstet.

Die Folge war, daß diese unverantwortlich schwach gebremsten Züge ungeheizt und unbeleuchtet verkehrten. Es gab sogar Arbeiterzüge nach Premnitz und Döberitz, die aus Güterwagen gebildet wurden, weil einfach nicht genügend einsatzfähige Reisezugwagen zur Verfügung standen. Nach dem Ersten Weltkrieg mußten einige Wagen ausgesondert werden.

Eine wichtige Rationalisierungsmaßnahme in den 20er Jahren war die auf Betreiben der Landesverkehrsverwaltung durchgesetzte Einführung der

Druckluftbremse anstelle der bisher eingesetzten Heberleinbremse. Ebenfalls in allen Reisezugwagen kam nun die Dampfheizung zum Einsatz.

Ab 1928 wurden wieder neue Wagen bestellt. Im Jubiläumsjahr 1929 war der Kauf von sechs neuen 3.-Klasse-Wagen ins Auge gefaßt, konnte aber noch nicht realisiert werden. Erst 1930 kamen zwei Traglasten- und ein gewöhnlicher 3.-Klasse-Wagen als letzte Neubaulieferung fabrikneu hinzu. Es waren sogenannte Einheitswagen mit genieteten Stahlwagenkästen und offenen Plattformen. Ab 1933 setzte die Beschaffung der Trieb-, Bei- und Steuerwagen ein. Ansonsten kamen nur noch Gebrauchtwagen hinzu.

1937 war, vermutlich im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahnen, noch einmal die Einstellung von Leihwagen erforderlich. Der Geschäftsbericht der Brandenburgischen Städtebahn spricht von sechs Stück. Bild 6.5 zeigt vermutlich den aus

Bild 6.5 Ankunft eines Sonderzuges mit Lok Nr. 3 in Brandenburg-Neustadt um 1935.

Foto: Sammlung Museum Brandenburg





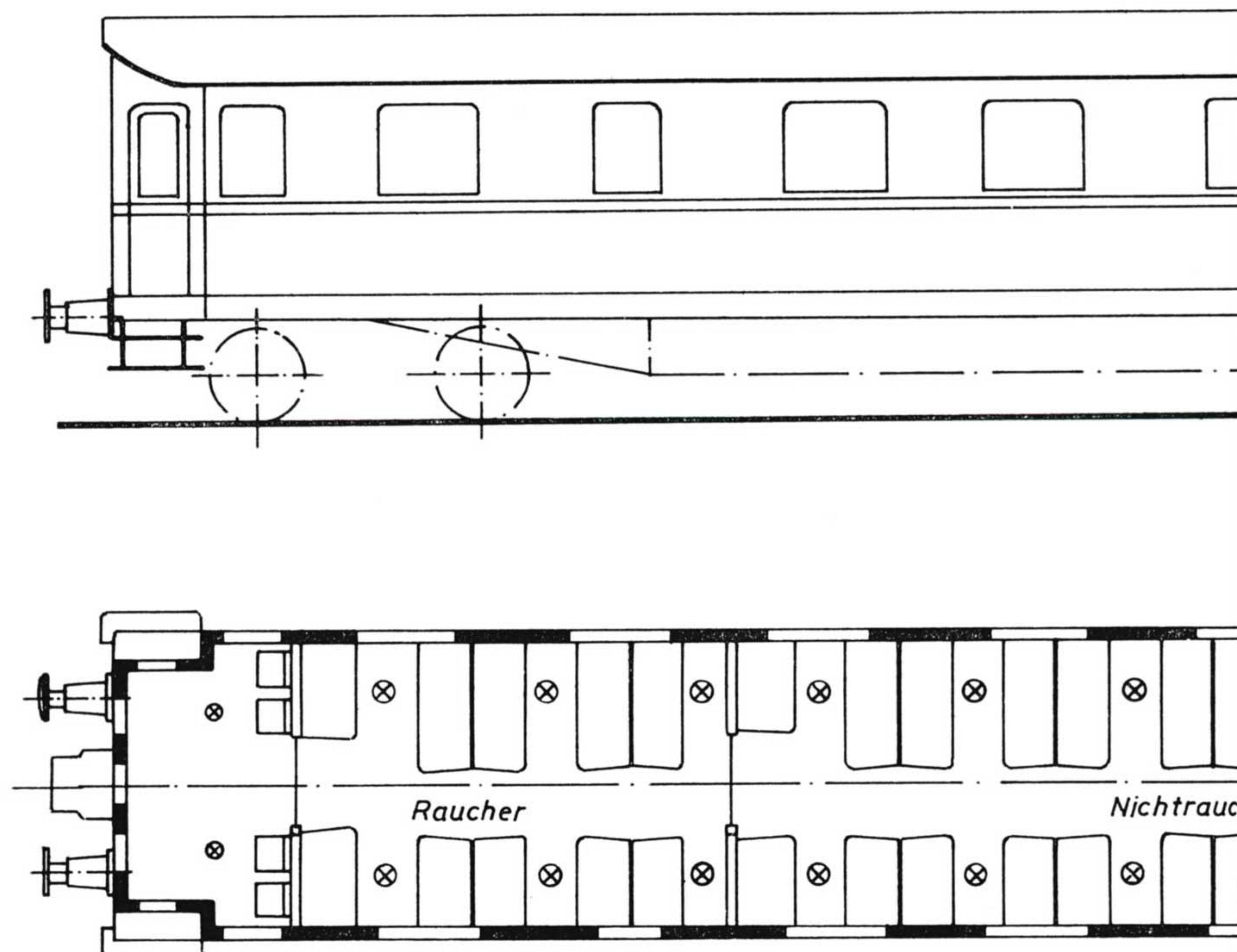


Bild 6.7  
Innenansicht eines  
neuen vierachsigen  
Personenwagens in  
den 30er Jahren.  
Foto: Sammlung  
Museum Brandenburg



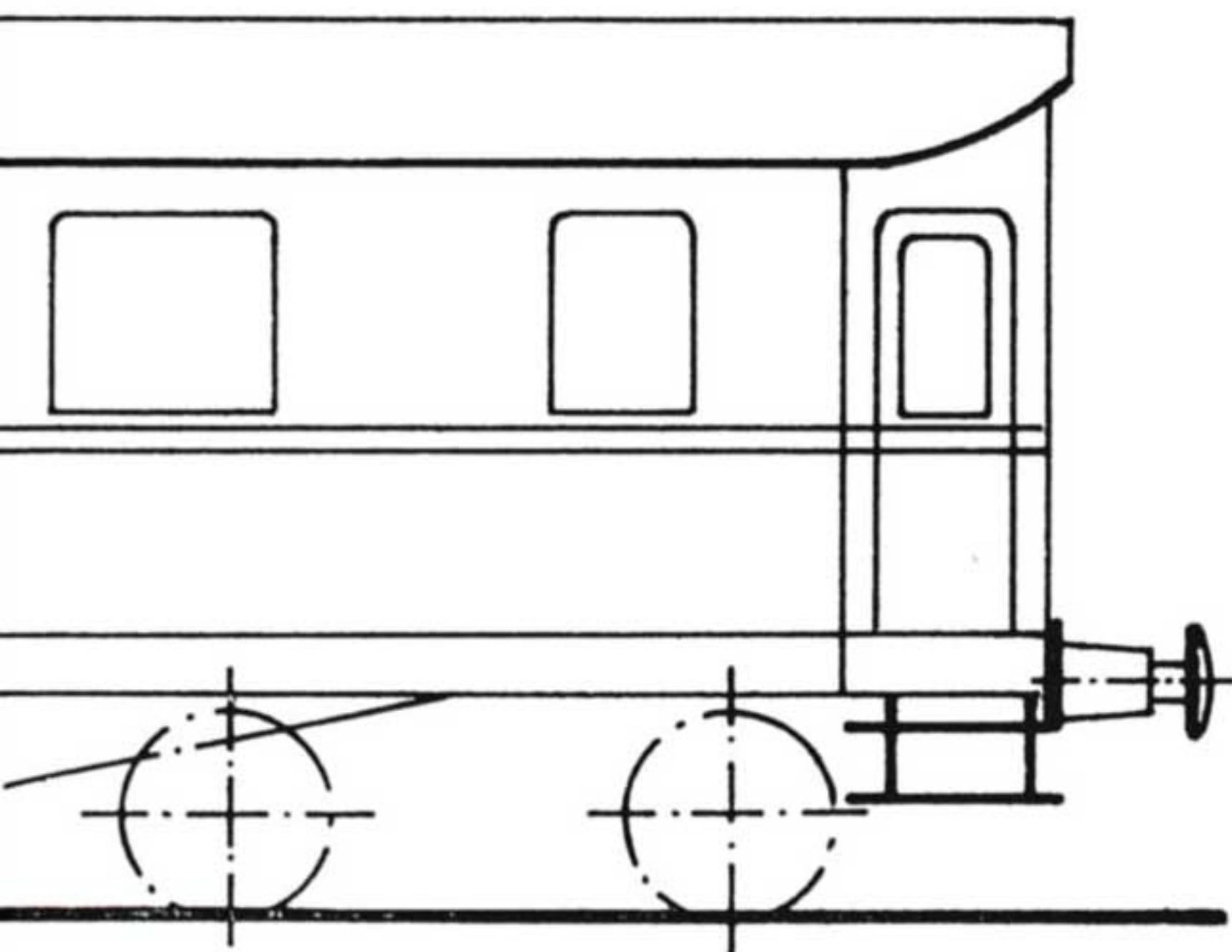
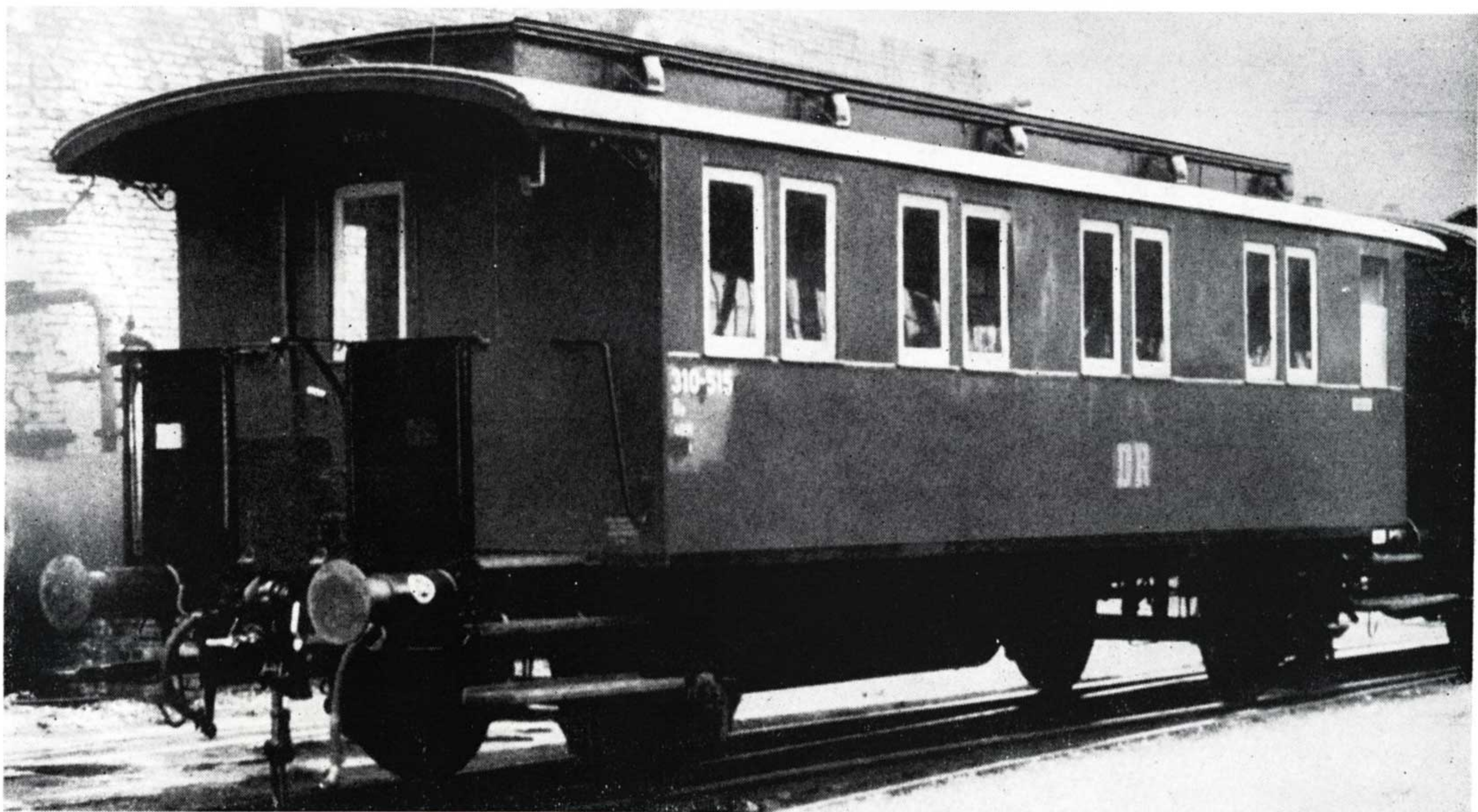


Bild 6.6 C4i-Wagen Nr. 60 bis 63, entstanden durch Umbau von MITROPA-Schlafwagen. Beachtenswert die sehr ungünstige Fensterteilung. *Zeichnung: Menzel*



Bild 6.8 So etwa sahen die Personenwagen der Brandenburgischen Städtebahn aus, die den Zweiten Weltkrieg überstanden: Blechverkleidung und Hülsenpuffer sind die auffälligsten Umbauten. 1960//1961. *Foto: Raw Potsdam, Burmeister*





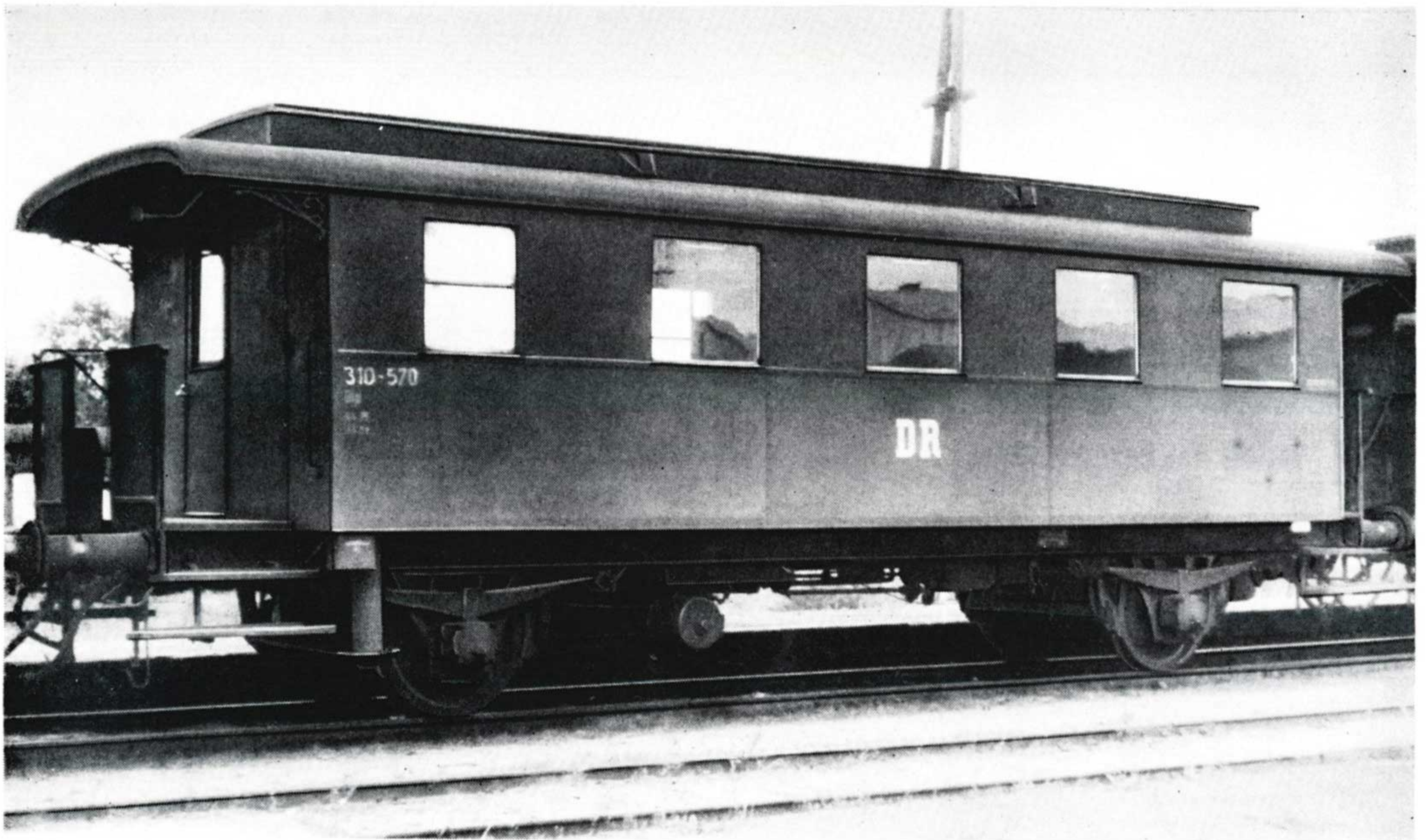


Bild 6.9 Dieser 1963 in Beetzendorf in der Altmark fotografierte Wagen soll von der Städtebahn stammen.  
*Foto: Fiebig*

Bild 6.10 Seit Beginn der 60er Jahre verkehren auf der ehemaligen Städtebahn-Strecke die 2/3 achsigen Reko-Wagen, hier bei Belzig sogar von einem sächsischen „Rollwagen“ gezogen, 1963.  
*Foto: Müller*







jenen Wagen gebildeten Zug. Gleichfalls waren zwei dreiachsige Abteilwagen alt gekauft worden, die zu dieser Bauart gehört haben könnten.

Die ersten zwei vierachsigen Personenwagen, die nicht für den Einsatz im Triebwagenverkehr vorgesehen wurden, erhielt die Brandenburgische Städtebahn 1938. Aus ihrer Bauart muß geschlossen werden, daß sie nicht fabrikneu waren. Sie bekamen die Betriebsnummern 60 und 61, ein weiterer von 1939 die Nummer 62. Bis zum Kriegsende 1945 ist der Reisezugwagenpark dann nur noch um einen zweiachsigen und einen vierachsigen Wagen (Nr. 63) erweitert worden. Außerdem erfolgte 1941 der Ersatz eines 1940 bei einem Unfall zerstörten Zweiachsers durch einen wiederum alt gekauften Dreiachser (wahrscheinlich Nr. 35).

Bild 6.11 Seltene Zugkomposition bei Premnitz 1979: Drei Doppelstock-Standardwagen und 2/3achsige Rekowagen.  
Foto: Böhne

Die veralteten Postgepäckwagen von 1904 waren am Kriegsende noch im Bestand der Städtebahn. Allerdings hatten Bombentreffer die Wagen Nr. 101 und Nr. 103 schwer beschädigt sowie Nr. 104 zerstört. Der Standort der Wagen Nr. 107 und Nr. 108 blieb unbekannt, so daß nur zwei Stück (Nr. 105, Nr. 106) einsatzfähig blieben. Als einzige Ergänzung auf diesem Gebiet spricht der Geschäftsbericht von 1942 vom Ankauf eines gebrauchten vierachsigen Postgepäckwagens. In Betrieb genommen wurde er jedoch nicht mehr. Von



## Der Wagenpark

Tabelle 6.3  
Übersicht über  
die Güterwagen

Jahr	Zugang			Abgang				Summe der Wagen			Bemerkungen
	Stück	Gattung	Ladegewicht	Stück	Gattung	Ladegewicht		O	G	R	
1904	80	O	12,5 t					80	30	—	1)
	30	G	12,5 t								2)
1908	25	O	12,5 t					105	30	20	
	20	R									
1911	20	O	12,5 t					125	30	20	
1915				13	O	12,5 t					
				20	R			112	30	0	
1920								ca. 100	31	0	3)
1922	50	O	20 t					ca. 150	31		
1923	ca. 20	O	20 t								4)
	53	R	15 t					170	31	53	5)
1938	3	O	15 t								6)
	7	O	20 t					180	33	53	6)
	2	G									6)
1941	22	O						202	33	53	6)
1943	10	G						202	43	53	

O offen, G gedeckt, R offen mit Rungen

1) 60 O-Wagen ohne Bremse, 20 mit Handbremse

2) 15 G-Wagen ohne Bremse, 15 mit Handbremse

3) Über Zu- und Abgänge während des Krieges liegen keine Informationen vor

4) davon 58 O-Wagen mit 12,5 t, 112 mit 20 t

5) 41 R-Wagen ohne Bremse, 12 mit Bremse

6) neue Wagen nur für den Binnengüterverkehr

den Sitzwagen waren am 1. April 1945 nur noch neun zweiachsige und ein vierachsiger betriebsfähig. Der Rest — zerstört, beschädigt oder verschollen. Alles in allem gingen im Zweiten Weltkrieg 29 Personenwagen verloren.

Ab Mitte der 50er Jahre bestanden die Reisezüge auf der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn meist aus den Einheitspersonenwagen der Deutschen Reichsbahn. Sie ersetzten die restlichen Privatbahnwagen, welche damals zu ehemaligen Kleinbahnen umgesetzt wurden.

Der Entwicklung des Heimat-Bww Magdeburg folgend, wurden die Einheitswagen (Gattung Bi) durch die zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen (Gattung Baag bzw. Bag) abgelöst, letztere wiederum schrittweise durch vierachsige Wagen der Gattung Bghw. Daneben verkehren, vornehmlich im Berufsverkehr, seit den 60er Jahren auch vierteilige Doppelstockeinheiten. Natürlich gibt es auch Ausnahmen, wie zum Beispiel den Einsatz von Mitteleinstiegswagen (Gattung Bghe), Doppelstockstandardwagen (Gattung DBm) oder der einzigen dreiteiligen Doppelstockeinheit der Deutschen Reichsbahn (Gattung DBd).

Tabelle 6.4 Übersicht über die Güterzuggepäckwagen

Betr.-Nr.	Gattung	Lieferjahr	Bemerkung
	Pwg 3	1915	1920 nur noch 1 Wagen vorhanden, dieser 1924 ausgemustert
	Pwg 3	1915	
	Pwg 3	1915	
109	Pwg	1920	1945 verschollen
110	Pwg	1920	1945 verschollen
111	Pwg	1930	
112	Pwg	1938	1945 verschollen
113	Pwg	1939	1945 verschollen
114	Pwg	1939	1945 verschollen





Bild 6.12 Zug mit Mitteleinstiegswagen der Magdeburger S-Bahn bei Rhinow 1978.  
Foto: Bohne

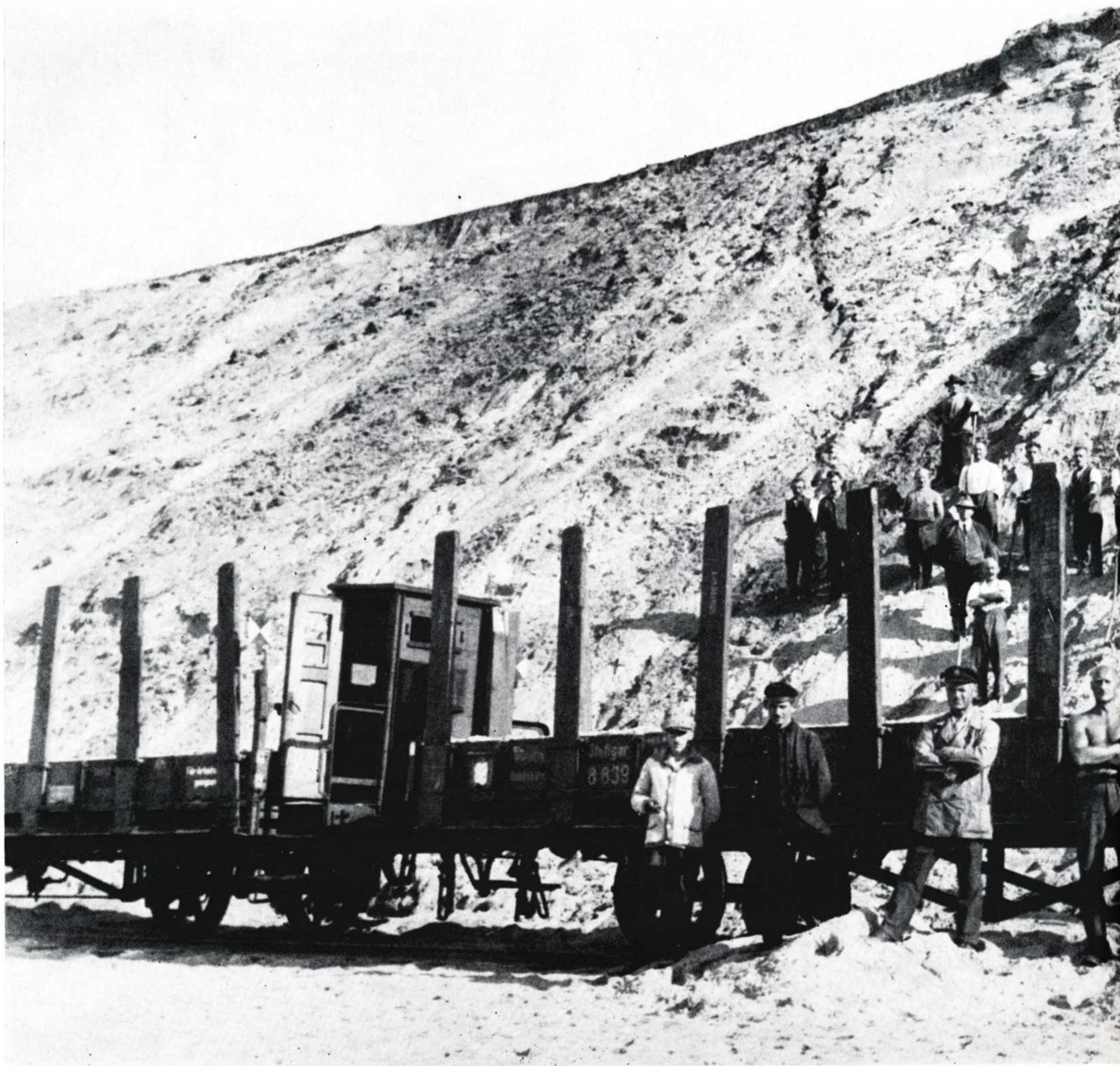
## 6.2 Güterwagen und Nebenfahrzeuge

### Güterwagen

Am Wagenpark ist die Rolle des Güterverkehrs der Brandenburgischen Städtebahn ablesbar: Er besaß gegenüber dem Personenverkehr anfangs die gleiche, später eine weitaus größere Bedeutung. Die Wagen waren von Anfang an als Privatwagen in den Park der Königlich Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung eingestellt, so daß es sich höchstwahrscheinlich um preußische Regalgüterwagen gehandelt hat.

Die offenen Wagen ohne Bremse hatten eine Ladefläche von  $18 \text{ m}^2$ , die mit Handbremse  $17 \text{ m}^2$ . Die gedeckten Wagen von 1904 hatten ebenfalls  $18 \text{ m}^2$  Bodenfläche. 18 Stück erhielten „die festen und losen Ausrüstungsteile zur Militär-Pferdebeförderung und zwölf Stück diejenigen zur Militär-Mannschaften-Beförderung“ /22/. Bis 1911 wurden zusätzlich 65 neue Güterwagen beschafft. Die Verminderung der Anzahl von offenen Wagen und die Abgabe aller Rungenwagen im Jahre 1915 ist nur mit Zwangseinziehungen des Staates für Kriegszwecke erklärbar. Der Geschäftsbericht des Geschäftsjahres 1919/20 spricht denn nur von zwei





im Vorjahr zerstörten Städtebahn-Güterwagen. 1915 beschaffte die Städtebahn auch ihre ersten drei Güterzuggepäckwagen. Die damals angestrebte und zum Sommerfahrplan 1916 vollzogene Trennung des Güterverkehrs vom Reiseverkehr machte dies erforderlich. Sie waren dreiachsig und gebraucht gekauft. Der Geschäftsbericht von 1919/20 weist nur noch einen dreiachsigen Packwagen

auf — verzeichnet aber auch den Zugang von zwei zweiachsigen Güterzugpackwagen. Diese Wagen hatten schon Druckluftbremse, Gasbeleuchtung sowie Ofen- und Dampfheizung — also sicher Neubauwagen. Man reihte sie in das Nummernschema der Gepäckwagen ein und gab ihnen die Nummern 109 und 110.

Das 1922 und 1923 vergrößerte Gesellschaftska-





Bild 6.13 Kiesabbau bei Bohnenland mit Reichsbahngüterwagen in den 20er/30er Jahren.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg

pital diente in erster Linie dem Kauf neuer Güterwagen. Etwa 50 offene Wagen und weitere Rungenwagen konnten in Dienst gestellt werden. 1930 wurde lediglich der Neuzugang eines weiteren Güterzuggepäckwagens mit der Betriebsnummer 111 vermerkt. In den folgenden Jahren erhielt die Stadteisenbahn noch weitere Güterwagen und drei neue Güterzuggepäckwagen (Nr. 112 bis Nr. 116).

1941 wurden 22 altbrauchbare offene Wagen erworben und noch 1942 zehn gedeckte Güterwagen in Auftrag gegeben, deren Lieferung 1943 erfolgte. Über den Verbleib all dieser Güterwagen während und nach der Kriegszeit ist nichts bekannt. Spätestens 1950 gehörten die erhalten gebliebenen zum Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn.



Bild 6.14 Dienstwagen in Brandenburg-Altstadt 1926.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*





## Dienstgüterwagen und Nebenfahrzeuge

Nach dem 1901 abgeschlossenen Bau- und Betriebsvertrag waren anzuschaffen:

- acht Bahnmeisterwagen mit 2 000 kg Tragfähigkeit, Handspindelbremse und vier abnehmbaren Borden,
- zwei Draisinen, „davon eine vierrädrige mit zwei Plätzen für Beamte und vier Plätzen für Arbeiter und eine dreirädrige einsitzige Draisine“. /22/

Tatsächlich angeschafft wurden dann die 8 Bahnmeisterwagen und 4 Draisinen.

- 1920 besaß die Städtebahn je einen
- zweiachsigen Gaskesselwagen (Nr. 201)
  - zweiachsigen Kranwagen 5 t (Nr. 202)
  - zweiachsigen Kranschutzwagen (Nr. 203)
  - dreiachsigen Gerätewagen (Nr. 204)
  - zweiachsigen Mannschaftswagen (Nr. 205).

Zwischen 1929 und 1932 existierte noch ein zweiter

Mannschaftswagen (Nr. 206), der aus dem ehemaligen 2.-Klasse-Wagen Nr. 30 entstanden war. 1930 stellte man außerdem den Sprengkesselwagen Nr. 207 zur Unkrautbekämpfung in Dienst. Der Gerätewagen Nr. 204 wurde 1938 durch einen altbrauchbar gekauften Vierachser ersetzt.

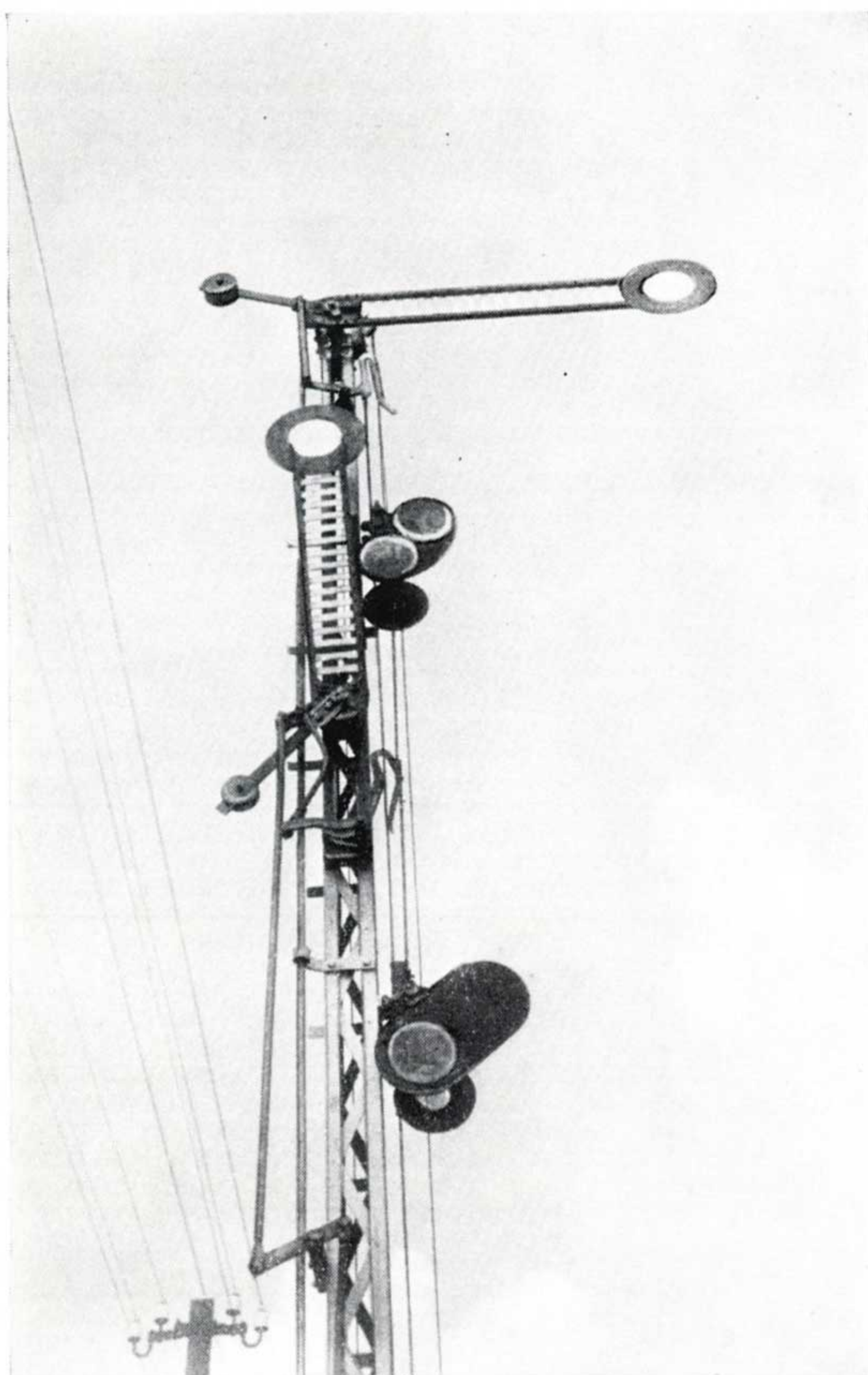
Daneben hatte die Städtebahn noch fünf bis zehn Flachwagen (Gattung X) als Arbeitswagen. Ihre Betriebsnummern zählten von 1001 aufwärts und gingen im Jahre 1924 bis 1010. Während des Zweiten Weltkrieges wurden für die Bauvorhaben weitere drei X-Wagen eingestellt und als Nr. 601 bis Nr. 603 bezeichnet.

Die Bestandsliste vom 1. April 1945 enthält auch vier Draisinen, eingereiht als Nr. 501, 502, 503 und 510. Es ist also möglich, daß es sich noch um die Fahrzeuge von 1904 gehandelt hat. Eingesetzt werden konnten sie jedoch nicht mehr, da zwei Draisinen beschädigt, die beiden anderen verschollen waren.



## 7. Signal- und Fernmeldewesen

Bild 7.1 Hauptsignale der Brandenburgischen Städtebahn genau wie die der Reichsbahn in den 20er//30er Jahren.  
Foto: Sammlung Museum Brandenburg



### Signal- und Sicherungseinrichtungen

Da die Brandenburgische Städtebahn gemäß den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands gebaut wurde, entsprach auch das Signalwesen dem der staatlichen Nebeneisenbahnen. Später galt das jeweils gültige Signalbuch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Es begann ganz bescheiden. Der Bauvertrag von 1901 sah keine Stellwerke vor, die Weichen und das einzig vorhandene Hauptsignal waren von Hand zu betätigen. Fahrstraßensicherung gab es noch nicht, die Weichenschlüssel hatten lediglich an Schlüsselbrettern zu hängen. Daß 1904 nur ein Einfahrtsignal (sein Standort ist nicht mehr bekannt) errichtet worden war, erwies sich sehr bald als nicht ausreichend. Daher stellte man schon 1910 weitere 15 Hauptsignale auf. Ein Teil könnte bereits ohne Abhängigkeiten fernbedient gewesen sein.

1915/16 war es möglich, weitere fünf Bahnhöfe mit teilweise fernbedienten Einfahrtsignalen auszurüsten und Stellwerke in Premnitz und Gabel errichten zu lassen. Ausführender Betrieb war die Firma Jüdel. Nach Kriegsende legte man einen Teil der Signale wieder still, da die schlechte Wirtschaftslage zur Rationalisierung zwang. 1924 und 1926 kam es sogar zum Abbau der Signale auf drei Bahnhöfen.

Ab 1935 wurden dann bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges erhebliche Mittel für den Ausbau von Signal- und Sicherungsanlagen aufgewendet. Mit den Neubauten begann es im Bahnhof Brandenburg-Neustadt. Das Stellwerksgebäude mußte auf Pfähle gegründet werden, was sich später als keinesfalls übertrieben herausstellte (das nicht so gegründete Rangierstellwerk der Reichsbahn am östlichen Ende des Hauptbahnhofes steht heute schief!).





Das Wärterstellwerk erhielt eine Einheitshebelbank der Bauart Deutsche Reichsbahn. Zur Fahrdienstleitung, die sich im Bahnhofsgebäude befand, bestand Blockabhängigkeit.

Im gleichen Jahr waren auch in Golzow, Rhinow und Gapel Einheitsstellwerke fertiggestellt. Für die beiden erstgenannten errichtete man Anbauten an die Bahnhofsgebäude, bei letzterem handelte es sich lediglich um einen Austausch des alten Kurbelwerkes gegen die Einheitsform. Als nächstes erhielten Rathenow-Nord, Hohennauen und Krahne Stellwerke. Auch die entsprachen dem System „Einheit“ der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Bahnhofs-Blockanlagen lieferte ausschließlich die Firma Siemens.

Der Bahnhof Brandenburg-Altstadt wurde 1938 mit elektromechanischen Stellwerken der Bauart Orenstein & Koppel ausgerüstet. Am Südenende errichtete man ein Wärterstellwerk, das Befehlsstellwerk erhielt seinen Platz in einem Anbau zum Empfangsgebäude am nördlichen Ende. Der Fahrdienstleiter bediente von hier aus die Ein- und Ausfahrten von und nach Richtung Rathenow sowie den Übergabebetrieb mit dem Stahl- und Walzwerk. Das Wärterstellwerk war zuständig für

Bild 7.2 Die beiden Einfahrtsignale von Belzig — links vom Gleis das Signal der Treuenbrietzener Richtung, 1963. Foto: Fiebig

den Südteil des Bahnhofs einschließlich des Ablaufbetriebes.

Ebenfalls 1938 begann man auch in Rathenow und Neustadt (Dosse) mit dem Bau von Stellwerken. Das Rathenower Empfangsgebäude hatte dazu schon 1933 einen Anbau erhalten. Nun wurde seine Ausrüstung, ebenfalls von Orenstein & Koppel, vorgenommen. Einige Weichen erhielten hier zwar keine elektrischen Antriebe, über elektromagnetische Verriegelungen waren sie jedoch sicherungsmäßig in die Fahrstraßen einbeziehbar. Die Fertigstellung des Stellwerkes zog sich bis 1942 hin.

Ähnlich verlief es beim Bau des relativ großen Wärterstellwerkes in Neustadt. Infolge von Überlastung der Fremdfirmen rüsteten es die Signalwerker der Städtebahn 1941/42 mit der Einheitshebelbank und allem Zubehör aus. Auch Sieversdorf sollte während des Krieges Sicherungsanla-





Bild 7.3  
1935 erhielt der Bahnhof Brandenburg-Neustadt dieses neue Stellwerk.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*

Bild 7.4  
Hebelbank des Stellwerkes Brandenburg-Neustadt um 1935.  
*Foto: Sammlung Museum Brandenburg*



Bild 7.5 Stellwerkstisch Bauform „Orenstein & Koppel“ in Rathenow (1981).  
Foto: Schau





Tabelle 7.1 Übersicht über die Signal- und Sicherungsanlagen

Dienststelle	Stellwerk		durch Städtebahn aufgestellte Einfahrtsignale	Bemerkung/ Zustand heute
	Baujahr	Bauform		
Neustadt (Dosse)	1938/42	Einheit	2 einflüglige <sup>4)</sup>	in Betrieb
Abzw. Köritz	1953/54	Einheit	—	zeitweilig in Betrieb
Sieversdorf	1940/41	Einheit	—	in Betrieb
Großderschau <sup>1)</sup>	um 1953	Einheit	—	außer Betrieb
Rhinow	1937	Einheit	2 zweiflüglige <sup>5)</sup>	in Betrieb
Spaatz	um 1953	Einheit	—	in Betrieb
Hohennauen	1938	Einheit	—	in Betrieb
Rathenow-Nord	1938	Einheit	—	in Betrieb
Rathenow	1938/42	Orenstein & Koppel	2 einflüglige	in Betrieb
Heidefeld	nach 1940			um 1955 abgebaut
Premnitz	1915/16	Kurbelwerk	2 einflüglige	ab 1975 GS II DR
Döberitz <sup>2)</sup>	1915/16	Kurbelwerk	2 Deckungsscheiben <sup>5)</sup> ; <sup>6)</sup>	
	1937	Einheit		nach 1950 Neuaufbau
Pritzerbe	vor 1928	Fa. Jüdel	1 einflügliges, 1 zweiflügliges	in Betrieb in Betrieb
Bohnenland <sup>3)</sup>	um 1930	(Schlüsselwerk?)		
	um 1953	Einheit		in Betrieb
Brandenburg-Altstadt	1938	Orenstein & Koppel	1 einflügliges 2 zweiflüglige	ab 1975 Gs II DR
Brandenburg-Neustadt	1935/37	Einheit	2 zweiflüglige <sup>5)</sup>	1946/48 Neuaufbau
Brandenburg-Süd	1953/54	Schlüsselwerk	—	1972 modernisiert
Krahne	1938	Einheit	—	tagsüber in Betrieb
Golzow	1937	Einheit	2 zweiflüglige <sup>5)</sup> ; <sup>7)</sup>	in Betrieb
Lütte	1935	Schlüsselwerk	—	1980 modernisiert
Belzig, Abzweig	um 1953	Einheit	—	außer Betrieb
Belzig		Schlüsselwerk	2 einflüglige	in Betrieb
Niemegk		Schlüsselwerk	2 einflüglige <sup>6)</sup>	außer Betrieb
Treuenbrietzen		Schlüsselwerk	1 einflügliges	um 1950 abgebaut

<sup>1)</sup> früher Friedrichsdorf

<sup>2)</sup> früher Gapel

<sup>3)</sup> früher Kalksandsteinwerk

<sup>4)</sup> Signal aus Richtung Neuruppin mitbedient

<sup>5)</sup> bis etwa 1935 einflüglige Signale

<sup>6)</sup> nur bis 1933, außer Betrieb ab etwa 1932

<sup>7)</sup> zwischen 1931 und 1935 außer Betrieb

gen erhalten. Ihr Bau begann 1940, im Jahre darauf konnte eine provisorische Inbetriebnahme erfolgen. Heidefeld wurde sogar vom Haltepunkt zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut. Die Vorarbeiten liefen ab 1940. Neben den notwendigen Gleisbauarbeiten erhielt der Bahnhof auch Einfahrtsignale. Über die Errichtung eines Stellwerkes ist jedoch nichts bekannt.

Für den weiteren Ausbau des Signal- und Sicherungswesens auf der Brandenburgischen Städtebahn, der praktisch bis 1945 erfolgte, waren zehn komplette Stellwerkanlagen der Einheitsbauart gekauft worden. Sie mußten dann aber doch zum größten Teil ungenutzt bleiben. So blieb z. B. das in Gapel errichtete Stellwerksgebäude

leer und wurde später durch die Reichsbahn wieder abgerissen.

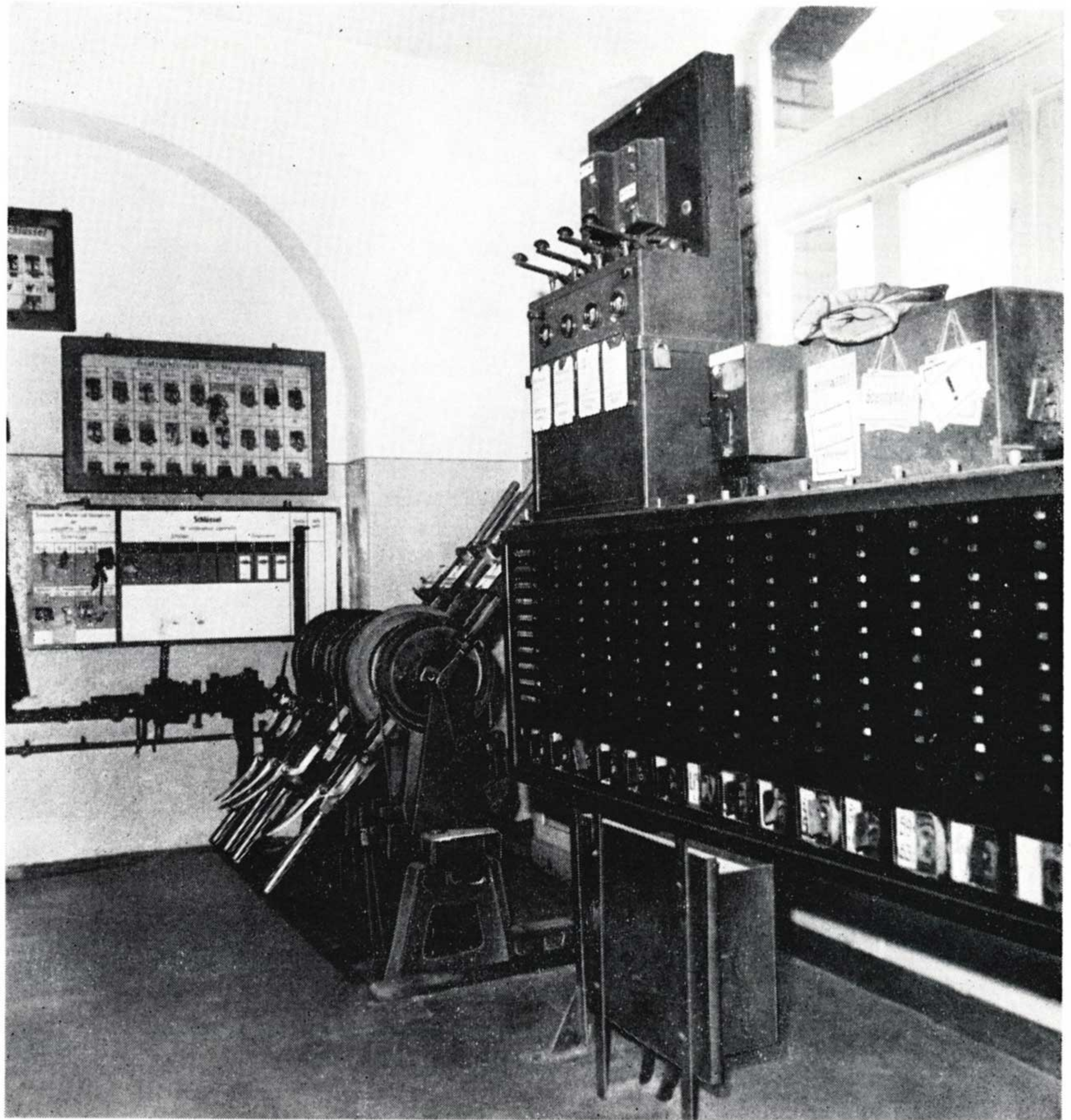
Einige Bahnhöfe wie Treuenbrietzen, Niemegk, Belzig und Lütte behielten allerdings ihren Handbetrieb. Hier hatten lediglich die Signale eine Fernbedienung über Seilzüge. Zum Teil ersetzte man später die einfachen Schlüsselbretter durch Schlüsselwerke.

Zur Bedienung der unbesetzten Haltepunkte mit Ladegleisen und einiger Anschlußstellen der freien Strecke wurden in den Gepäckwagen die nötigen Gleissperren- und Weichenschlüssel mitgeführt.

In den letzten Kriegstagen 1945 wurde das Stellwerk in Brandenburg-Neustadt zerstört. Das Fundament mit der Pfahlgründung war unversehrt ge-



Bild 7.6  
Das Schlüsselstellwerk  
von Belzig 1980.  
Foto: Schau



blieben, so daß es baulich keine Schwierigkeiten gab. Es konnte annähernd im Originalzustand wieder hergerichtet werden und trägt heute die Bezeichnung B 5. Das Wärterstellwerk Brandenburg-Altstadt war nur leicht beschädigt worden. Einige Stellwerksbauten mußten in den ersten Nachkriegsjahren wieder stillgelegt werden.

Die Pläne der Deutschen Reichsbahn, die ehemalige Städtebahn zur „Nebenbahn mit hauptbahnähnlichem Charakter“ auszubauen, berücksichtigten vor allem auch das Signal- und Sicherungswesen. Die neue Verbindungskurve bei Belzig mit dem Kreuzungsbahnhof erhielt nun auch Einfahr- und Ausfahrtsignale, dazu ein mechanisches Stellwerk. Ebenso war es bei der Verbindungskurve

bei Neustadt (Dosse) und den Bahnhöfen Bohnenland und Großderschau. Für den Kreuzungsbahnhof Brandenburg-Süd stellte man ebenfalls Signale auf – vorerst jedoch ohne Fernbedienung. Da der ursprünglich vorgesehene weitere Ausbau um 1955 gestoppt wurde, blieb das damals als Provisorium eingerichtete Schlüsselwerk noch lange in Betrieb.

Nach 1955 wurden auf weiteren Bahnhöfen Ausfahrtsignale errichtet. Die vorhandenen Stellwerke mußten dazu umgebaut werden, da es Ausfahrtsignale bei der Städtebahn nie gegeben hatte. Zu bedeutenden Neubauten kam es erst 1975, als für die Bahnhöfe Brandenburg-Altstadt und Premnitz Gleisbildstellwerke der Bauform Gs II DR





Bild 7.7 Ein Güterzug verläßt Brandenburg-Altstadt. In der Bildmitte links das neue Gleisbildstellwerk, 1981.  
Foto: Schau

fertiggestellt wurden. Damit verbunden waren unter anderem der Einbau neuer Weichenantriebe und die Ablösung der Formsignale durch Lichtsignale. In Premnitz wird seitdem wegen der Unübersichtlichkeit des Bahnhofs auch industrielles Fernsehen zur Beobachtung der Fahrwege eingesetzt. Beide Gleisbildstellwerke sind in neuen Gebäuden untergebracht, die alten wurden abgerissen. In Brandenburg-Altstadt gibt es seitdem nur noch ein Stellwerk, an das der gesamte Bahnhof angeschlossen ist. Sein Standort ist unmittelbar neben dem ehemaligen Wärterstellwerk. Das zweite Stellwerk im Anbau zum Empfangsgebäude konnte entfallen. Die ausgebauten Stellwerkeinrichtungen werden seitdem aufbewahrt und dienen in Rathenow als Ersatzteilspender.

Tabelle 7.2 Beschränkte Bahnübergänge 1930

km	Art des Überweges	Gemarkung
23,95	öffentlicher Weg <sup>1)</sup>	Kuhlowitz
31,67	Dorfstraße nach Lütte	Lütte
58,00	Landstraße Götting—Brandenburg	Brandenburg
58,96	Neuendorfer Straße	Brandenburg
60,07	Klingenbergstraße	Brandenburg
60,70	Chaussee Brandenburg—Magdeburg	Brandenburg
80,01	Privatweg	Premnitz
81,20	Dorfstraße Kolonie Premnitz	Premnitz
81,83	Dorfstraße Kolonie Premnitz (Bergstraße)	Premnitz
82,32	Feldweg	Premnitz
89,06	Chaussee Brandenburg—Rathenow	Rathenow
89,27	öffentlicher Weg Rathenow—Grünaue	Rathenow
89,66	Schützenstraße in Rathenow	Rathenow
108,70	Chaussee Rathenow—Rhinow	Rhinow
109,95	Chaussee Rhinow—Neustadt (Dosse)	Rhinow
118,47	Chaussee nach Sieversdorf	Sieversdorf

<sup>1)</sup> nicht beschränkt, sondern verschlossen



### Wegübergangs-Sicherungsanlagen

Im Jahr der Betriebseröffnung kreuzten die Stadtebahn 253 Straßen und Wege — keiner dieser Übergänge war beschränkt. Die Einführung von Schrankanlagen an viel befahrenen, aber unübersichtlichen Bahnübergängen begann 1911 bei zwei Übergängen. Bis 1915 waren es fünf, und 1918 schon zehn Anlagen. Gegen Ende der 30er Jahre, als der Kraftverkehr stark zugenommen hatte, wurden auch die ersten Warnlichtanlagen gebaut. Insgesamt gesehen nahm die Gesamtzahl der Bahnübergänge ständig leicht ab. Ende 1938 gab es noch 234 Bahnübergänge, von denen 22 mit Schranken versehen waren.

Nach der Übernahme der Brandenburgischen

Stadtebahn durch die Deutsche Reichsbahn wurden weitere wichtige Übergänge beschränkt, so z. B. die in der Wilhelmsdorfer Landstraße und in der heutigen Georgi-Dimitroff-Allee in Brandenburg. Die Gesamtzahl der Bahnübergänge verringerte sich Mitte der 60er Jahre noch einmal beträchtlich. Heute sind alle Bahnübergänge mit entsprechend starkem Straßenverkehr beschränkt. Handbetätigte Schranken werden zum Teil durch automatische Halbschranken mit Warnblinkanlage ersetzt.

### Fernmeldewesen

Über ein Telegrafennetz und ein Telefonnetz verfügte die Stadtebahn vom Tage der Betriebser-

Bild 7.8 Ausklang  
Foto: Schau





öffnung an. Die Morsetelegrafen dienten vorschriftengemäß zur Abgabe der Zugmeldungen, die Fernsprecher zur sonstigen innerbetrieblichen Verständigung.

1904 sollte die Bahn mit 32 Morseapparaten ausgerüstet werden, davon:

Treuenbrietzen, Haseloff-Niederwerbig, Niemege, Dahnsdorf, Fredersdorf, Dippmannsdorf-Ragösen, Golzow, Krahne, Reckahn, Götting, Brandenburg-Neustadt, Görden, Fohrde, Premnitz, Mögeln, Hohennauen, Spaatz, Rhinow, Friedrichsdorf, Sieversdorf, Hohenofen und Neustadt (Dosse) mit je einem, Belzig, Brandenburg-Altstadt und Rathenow mit je 2 Stück sowie 2 Apparate für die Direktion und als Reserve.

Tatsächlich wurden aber nur 29 Morseapparate und 25 Telefone in Betrieb genommen.

Die Übertragung erfolgte über eine einfache Telegrafenleitung aus verzinktem Eisendraht von 4 mm Durchmesser sowie eine einfache Telefonleitung aus 2 mm dicken Silizium-Bronze-Draht. Letztere verstärkte man zwischen 1927 und 1929 durch eine zweite Leitung gleicher Art. Dies war nötig für die Einrichtung weiterer Telefonanschlüsse an der Strecke.

1915 bestanden 39 Telefonanschlüsse — 1924 waren es bereits 65. Nach der Errichtung der zweiten Leitung stieg ihre Anzahl auf mehr als 100.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm die ehemalige Brandenburgische Städtebahn nach 1950 auch in ihr bahneigenes Telefonnetz (BASA). Das Zugmeldeverfahren wurde noch lange über die alten Morsetelegrafen abgewickelt. Erst seit 1965 erfolgt es fernmündlich über Streckentelefone.



## 8. Quellenverzeichnis

### Bücher

- ⟨1⟩ Brandt, Walter: „Vom feurigen Elias und der sanften Elise. Die Privatbahnen und Kleinbahnen der Mark Brandenburg und Berlins.“ Albis Verlag GmbH, Düsseldorf 1968
- ⟨2⟩ „Deutschlands Städtebau. Brandenburg (Havel).“ Dari-Verlag, Berlin-Halensee 1926
- ⟨3⟩ „Der Provinzialverband der Provinz Mark Brandenburg. Entwicklung, Aufbau und Aufgaben.“ Von Landesoberverwaltungsrat Walther Laging. Verlag von A. W. Hayn's Erben, Potsdam und Berlin 1940
- ⟨4⟩ Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach Angaben der Eisenbahnverwaltungen. Rechnungsjahre 1903 bis 1942. Gedruckt und Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin

### Zeitschriften und Archivmaterial

(Abkürzungen:

A Bln Archiv der Rbd Berlin

A Mg Archiv der Rbd Magdeburg,  
Bestand Kleinbahn (Klb)

A Sw Archiv der Rbd Schwerin

Sta Staatsarchiv Potsdam

- ⟨5⟩ „Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin.“ Nr. 41 vom 10. Oktober 1902
- ⟨6⟩ Eisenbahn-Verordnungs-Blatt Nr. 36 vom 6. Mai 1904.  
Herausgegeben im Ministerium der Öffentlichen Arbeiten
- ⟨7⟩ Fontanellaz, E.: „Umbau einer vierachsigen Güterzug-Tenderlokomotive der Brandenburgischen Städtebahn.“ Hanomag-Nachrichten 9 (1922) H. 108, Seite 153–155

- ⟨8⟩ Gesetz, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates am Bau einer Eisenbahn von Treuenbrietzen nach Neustadt a. d. Dosse. Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten, Gesetz-Sammlungs-Amt Berlin 1900
- ⟨9⟩ Gotschlich, F.: „Bauarten und Betriebserfahrungen bei den Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bei den Bahnen des Landesverkehrsamtes Brandenburg.“ Glasers Annalen 64 (1940) H. 11, Seite 109 bis 118
- ⟨10⟩ Gotschlich, F.: „500 PS-dieselelektrischer Triebwagen der Brandenburgischen Städtebahn.“ Verkehrstechnik 19 (1938) H. 5, Seite 105 bis 111
- ⟨11⟩ Hahn, C.: „Preussische Zahnradlokomotive der Gattung T 28.“ Der Modelleisenbahner 29 (1980) H. 5, Seite 153/154
- ⟨12⟩ Illustrierte Zeitschrift für Klein- und Straßenbahnen (früher: Die Schmalspurbahn) Berlin 7 (1901) H. 7, S. 322
- ⟨13⟩ Kretschmann, J.: „Mit einer T 3 auf Wanderung durch die Mark.“ Der Modelleisenbahner 30 (1981) H. 6, Seite 162/163
- ⟨14⟩ —: „Städtebahn wird Transitstrecke.“ Brandenburgische Neueste Nachrichten 1965
- ⟨15⟩ —: „Die Brandenburgische Städtebahn.“ Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 41 (1901) Nr. 30, Seite 471/472
- ⟨16⟩ a. a. O. 43 (1903) Nr. 67, Seite 1020
- ⟨17⟩ a. a. O. 43 (1903) Nr. 70, Seite 1063
- ⟨18⟩ Stefanski: „Die Brandenburgische Städtebahn.“ a. a. O. 44 (1904) Nr. 42, Seite 687–689
- ⟨19⟩ a. a. O. 46 (1906) Nr. 82, Seite 1285
- ⟨20⟩ a. a. O. (1911) Nr. 83, Seite 1310
- ⟨21⟩ „Anschluß der Kleinbahn Brandenburg—



- Roskow an den Bahnhof Altstadt der Städtebahn.“  
A Mg Klb 880
- ⟨22⟩ „Baubeschreibung und Bau- und Betriebsvertrag der Brandenburgischen Städtebahn.“ 1901–1903  
Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 156
- ⟨23⟩ „Beschaffung und Beanstandung von Triebwagen 305 und 306.“ 1940–1942  
Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 149
- ⟨24⟩ „Besprechung der Aktionäre.“ 1932  
Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 121
- ⟨25⟩ „Beschreibung und Bedienungsvorschriften für die 235/250 PS dieselelektrischen Triebwagen 301–302 (Bauart TAG-LHB-MAN-AEG) der Brandenburgischen Städtebahn.“ Herausgegeben vom Landesverkehrsamt Brandenburg, Berlin 1933
- ⟨26⟩ Betriebsbuch des Beiwagens 197 851-9.  
Bahnbetriebswerk Jerichow
- ⟨27⟩ Betriebsbuch des Triebwagens VT 137 556.  
Modelleisenbahnklub des Bahnbetriebswerkes Brandenburg
- ⟨28⟩ Betriebsbücher der Dampflokomotiven 89 6115, 89 6118, 89 6152, 92 6577, 93 6476, 93 6479.  
A Bln
- ⟨29⟩ Betriebsbücher der Dampflokomotiven 64 511, 75 6679, 75 6680, 75 6681, 89 6123, 89 6476, 92 6502, 92 6504, 92 6576, 92 6578.  
Betriebsbücher der Triebwagen VT 137 553, VT 137 554, VT 137 556, VT 137 557, VT 137 558.  
Betriebsbuch des Steuerwagens VS 145 503.  
A Mg
- ⟨30⟩ Betriebsbuch der Dampflokomotive 93 6477.  
A Sw
- ⟨31⟩ Betriebsbuch der Dampflokomotive 89 6125.  
Archiv des Verfassers
- ⟨32⟩ „Bilanzaufsichtsratssitzung 16. 6. 38“. A Mg Klb 1215
- ⟨33⟩ „Denkschrift über die Landeseisenbahndirektion GmbH nebst Vorschlägen über die Neuordnung der Betriebsführung.“ Von ROR Bornheimer, Berlin 1933  
Sta in: Rep 55 Abt. IV, Nr. 3
- ⟨34⟩ „Denkschrift zur Frage der Zusammenlegung der Neben- und Kleinbahnen in der Provinz Mark Brandenburg.“ 1946.  
Sta Rep 206, Nr. 1926
- ⟨35⟩ „Die Geschichte der Brandenburgischen Städtebahn.“ (Unveröffentlichtes Manuskript des Verfassers, Brandenburg 1970)
- ⟨36⟩ „Einspruch der Brandenburgischen Städtebahn gegen die Übernahme des Berufsverkehrs durch Busse der Stadt Rathenow.“ 1939–1942.  
Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 143
- ⟨37⟩ „Erhöhung der Geschwindigkeit von 50 auf 60 km/h.“ 1931. A Mg Klb 3743
- ⟨38⟩ „Fahrpläne der Brandenburgischen Städtebahn u. a.“ 1947–1948.  
A Bln Nr. 2939
- ⟨39⟩ Festschrift zum 25. Jubiläum der Betriebseröffnung. Herausgegeben von der Betriebsleitung 1929
- ⟨40⟩ „Freifahrvereinbarungen mit anderen Staats- und Bundesbahnen.“ 1929–1939.  
A Bln Nr. 2931
- ⟨41⟩ Freifahrvorschrift (Freivo) der Landesverkehrsdirektion Brandenburg, gültig ab 15. Mai 1930.  
A Bln in: Nr. 2947
- ⟨42⟩ Geschäftsberichte der Brandenburgischen Städtebahn-AG der Geschäftsjahre 1919/20, 1920/21, 1927, 1929, 1930, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940 bis 1943.  
A Mg Klb 988  
Geschäftsbericht der Brandenburgischen Städtebahn-AG des Geschäftsjahres 1932.  
A Mg in: Klb 875
- ⟨43⟩ „Geschäftsbericht der Brandenburgischen Städtebahn-AG über das Rechnungsjahr 1928 (1. Januar bis 31. Dezember 1928) mit Denkschrift zur 25sten Wiederkehr des Tages der Betriebseröffnung (25. März 1929).“ Museum Brandenburg Ruppe S, Nr. V 11223
- ⟨44⟩ Geschäftsberichte der Brandenburgischen Städtebahn-AG der Geschäftsjahre 1936 bis 1943.  
Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 113
- ⟨45⟩ „Geschäftsbericht über das Geschäftsjahr 1929 der Hauptwerkstatt Brandenburg (Havel).“  
Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 129
- ⟨46⟩ „Geschäfts-Ordnung für den Vorstand (die Direktion) der Brandenburgischen Städtebahn-Aktien-Gesellschaft.“ Herausgegeben vom Aufsichtsrat 7. Januar 1918.  
A Mg in: Klb 998
- ⟨47⟩ „Geschäftsverteilungsplan für den Vorstand der Betriebsverwaltung der Brandenburgischen Städtebahn und seine Vertreter.“ Herausgegeben von der Direktion. Potsdam, 20. Dezember 1940.  
Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 112
- ⟨48⟩ Gesellschaftsvertrag der Brandenburgischen Städtebahn-Aktiengesellschaft. (Eigenverlag) Gültig ab 1. 8. 1931.
- ⟨49⟩ „Heimatkalender für den Kreis Zauch-Belzig.“ 1930. Herausgegeben vom Kreisausschuß
- ⟨50⟩ „Jahresbericht der Generaldirektion der Landesbahnen Brandenburg über das Geschäftsjahr 1947.“  
Sta Rep 206, Nr. 186
- ⟨51⟩ Kesselhefte der Dampflokomotiven 89 011 und 97 401. A Bln Nr. 15 604



- (52) „Körperschaftssteuer der Brandenburgischen Städtebahn-AG.“ 1931–1943  
 A Mg Klb 605
- (53) „Kreuzung der Reichsautobahn mit der Brandenburgischen Städtebahn bei Niemegk in km 13,4 + 53; Bauwerk 514.“  
 A Mg Klb 3747
- (54) Kursbücher (versch. Ausgaben) Winter 1919/20, Winter 1923/24, Winter 1926/27, Winter 1936/37, Sommer 1938, Winter 1938/39, Winter 1940/41, Sommer 1941, Winter 1941/1942, Jahresfahrplan 1943, Jahresfahrplan 1948/49, Sommer 1949, Winter 1949/50, Sommer 1950, Sommer 1951, Sommer 1955, Winter 1955/56.  
 Bibliothek des Verkehrsmuseums Dresden
- (55) „Lokomotiven der Brandenburgischen Städtebahn. Nachweisungen über den Standort nach dem Stande vom 7. 11. 45.“ (Handzettel; Privatbesitz)
- (56) „Lose Blätter aus der Vorbereitungszeit des Gedenkbuches der Arbeiternehmer und aus der Vorbereitung des Jubiläumsfestes am 12. März 1929.“ (unveröffentlicht)  
 Museum Brandenburg Gruppe S, Nr. V 11229
- (57) „Nachweisungen über das Gesamt-Fracht-aufkommen aus dem Güterverkehr und Anteilsfrachten der Brandenburgischen Städtebahn für die Mitteldeutschen Stahl- und Walzwerke, Tarifbahnhof Brandenburg-Weberwerk.“ 1936–1938.  
 Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 122
- (58) Niederschriften über Direktionssitzungen 1947–1949. A Mg Klb 2 092
- (59) Privatarchiv Günther Fiebig, Dessau
- (60) Privatarchiv Wolfgang Valtin, Berlin
- (61) „Satzung der Brandenburgischen Städtebahn-AG.“  
 Fassung vom 5. Juli 1938.  
 Sta in: Rep 55 Abt. IV, Nr. 113
- (62) „Stadtgasbetrieb bei den Triebwagen der Brandenburgischen Städtebahn.“ 1942 bis 1945.  
 Sta Rep 55 Abt. IV, Nr. 150
- (63) „Übersicht über die Gesetze, Verordnungen, Erlasse, Beschlüsse pp., die der Abt. E — bzw. der Landeseisenbahndirektion — zugrunde liegen.“  
 Sta in: Rep 55 LD, Nr. 453
- (64) „Verlegung zwischen Reckahn und Götting.“  
 A Mg Klb 3397 und 3398
- (65) „Vorschriften für den Erneuerungs- und Spezialreservefonds.“  
 A Mg in: Klb 998
- (66) „Zählzettel...“ für Güterzuglokomotiven, für Diesel-Lokomotiven, für Triebwagen, für Triebwagen-Anhänger vom 7. 11. 1945.  
 (Handzettel, Privatbesitz)
- (67) „Zur steuerlichen Vermögensbewertung (Einheitswertfestsetzung) der Brandenburgischen Städtebahn-AG (Entwurf).“ Von dem Wirtschaftsprüfer Dr.-Ing. E. Giese, Prof. für Verkehrswesen an der Technischen Hochschule Berlin. Berlin, d. 1. Mai 1940  
 A Bln in: Nr. 2932
- (68) „25 Jahre im Dienst der Brandenburgischen Städtebahn.“ Von August Kossatz (Unveröff. Manuskript).  
 Museum Brandenburg Gruppe S, Nr. 11223



## 9. Abkürzungen

### Hersteller

AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft
DWK	Deutsche Werke Kiel AG
LHB	Linke-Hofmann-Busch
MAN	Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg
TAG	Triebwagen-AG

### Wagengattungen

B	Wagen 2. Klasse
C	Wagen 3. Klasse
D	Wagen 4. Klasse
i	Wagen mit offenem Übergang
tr	Wagen mit Traglastenabteil
Pw	Reisezug-Gepäckwagen
Pwg	Güterzug-Gepäckwagen
G	gedeckter Güterwagen
O	offener Güterwagen
R	offener Güterwagen mit Rungen

### Weitere Abkürzungen und Zeichen

Aa	Allan-Steuerung, außenliegend
Ab	Abort
AG	Aktiengesellschaft
Anschl.	Anschlußgleis
BLE	Braunschweigische Landeseisenbahn
Bm, BM	Bahnmeisterei
BR	(Triebfahrzeug-)Baureihe
BS	Brandenburgische Städtebahn
BV	Betriebsverwaltung
Bw, BW	Bahnbetriebswerk
EG	Empfangsgebäude
ELE	Eutin-Lübecker Eisenbahn
EW	einfache Weiche
G	Güterzug
Ga	Güterabfertigung
GmP	Güterzug mit Personenbeförderung

Gsch	Güterschuppen
Ha	Heusinger-Steuerung, außenliegend
Hbf	Hauptbahnhof
Hp	Haltepunkt
Kb	Kohlebansen
Kbr	Knorrbremse
KED	Königliche Eisenbahn-Direktion
Kl.	(Wagen-)Klasse
K m. Z.	Einkammer-Druckluftbremse Bauart Knorr (mit Einfach-Steuerventil — einlösige Bremse) mit Zusatzbremse
Kö	Kleinlokomotive mit Dieselmotor
K. P. E. V.	Königlich-Preußische Eisenbahn-Verwaltung
Lsch	Lokschuppen
Lstr	Ladestraße
Lwst	Lokwerkstatt
Lz	Lokomotivleerfahrt als Zug
P	Personenzug
Pbf	Personenbahnhof
PM	Papiermark
PmG	Personenzug mit Güterwagenbeförderung
pr.	preußisch
Raw, RAW	Reichsbahn-Ausbesserungswerk
Rba	Reichsbahnamt
Rbd, RBD	Reichsbahndirektion
Rbf	Rangierbahnhof
RM	Rentenmark, Reichsmark
Twisch	Triebwagenschuppen
VB	Beiwagen zum Verbrennungsmotor- Triebwagen
VS	Steuerwagen zum Verbrennungsmotor-Triebwagen
VT	Verbrennungsmotor-Triebwagen
VVB	Vereinigung Volkseigener Betriebe
Wgh	Wagenhalle
Whz	Warmwasserheizung
Wwst	Wagenwerkstatt
* +	Zeichen für Ausmusterung



---

In Vorbereitung

W.-D. Machel

## **Die Mecklenburg–Pommersche Schmalspurbahn**

Reihe transpress Verkehrsgeschichte

1. Auflage

Etwa 160 Seiten — 174 Abbildungen — 24 Tabellen

Format 165 mm × 230 mm

Broschur (DDR) etwa 12,00 M/ (Ausland) etwa 18,00 M

Bestellangaben: 566 021 3/Machel, Mecklenb.bahn

Mit einer Spurweite von nur 600 mm und einer Streckenlänge von über 200 km gehörte die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn – MPSB – zu den größten eigenständigen schmalspurigen Bahnen Deutschlands. Anfänglich war die Bahn mit Pferden als Zugkraft betrieben worden, dann mit leichten Feldbahnlokomotiven. Schon 20 Jahre später verfügte sie über die erste Heißdampflok auf Feldbahnspur. 1969 fuhren die letzten Züge auf dem Abschnitt Anklam–Friedland.



**transpress**  
**VEB Verlag für Verkehrswesen**  
**DDR – 1086 Berlin**



E. Preuß/R. Preuß

## **Schmalspurbahnen in Sachsen**

Reihe transpress Verkehrsgeschichte

1. Auflage

Etwa 192 Seiten — 320 Abbildungen — 10 Tabellen

Format 240 mm × 270 mm

Leinen mit Schutzumschlag (DDR) etwa 36,00 M/

(Ausland) etwa 38,00 M

Bestellangaben: 566 425 7/Preuss. Saechs.Schmalsp.b.

Die sächsische Schmalspurbahnen waren von Anfang an Strecken der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen, auf eine Spurweite von 750 mm fixiert, mit einheitlichen Wagen, Lokomotiven und Hochbauten. Später entwickelte sich auch hier aus wirtschaftlichen Zwängen die bunte Vielfalt technischer Lösungen, die z. T. heute noch in Gebrauch sind und die die Schmalspurbahn so kurzweilig erscheinen lassen. Darüber wird in Übersichten (Entwicklungsketten) und Details informiert.



**transpress**  
**VEB Verlag für Verkehrswesen**  
**DDR – 1086 Berlin**



# Brandenburg



Der Plan einer großen Ringbahn um Berlin hatte sich zerschlagen. Zahlreiche Kleinbahnunternehmen entstanden, um die Interessen vorrangig privater Unternehmer wahrzunehmen.

Die Brandenburgische Städtebahn war die bedeutendste Privatbahn der Mark Brandenburg. Auf und Ab der deutschen Wirtschaft spiegeln sich in den Bilanzen dieses Unternehmens unmittelbar wider. Das Streckennetz der dennoch bis zuletzt gesunden Bahngesellschaft gehört heute zur Deutschen Reichsbahn, ohne daß wesentliche Umbauten erfolgen mußten.

T 3-Lokomotiven, gemischte Züge, stadtgasbetriebene Triebwagen und ein fortschrittliches Signal- und Fernmeldewesen – das ist das Bild, das von dieser erfolgreichen Privatbahn geblieben ist. Ihre umfangreiche Geschichte erzählt dieses Buch.