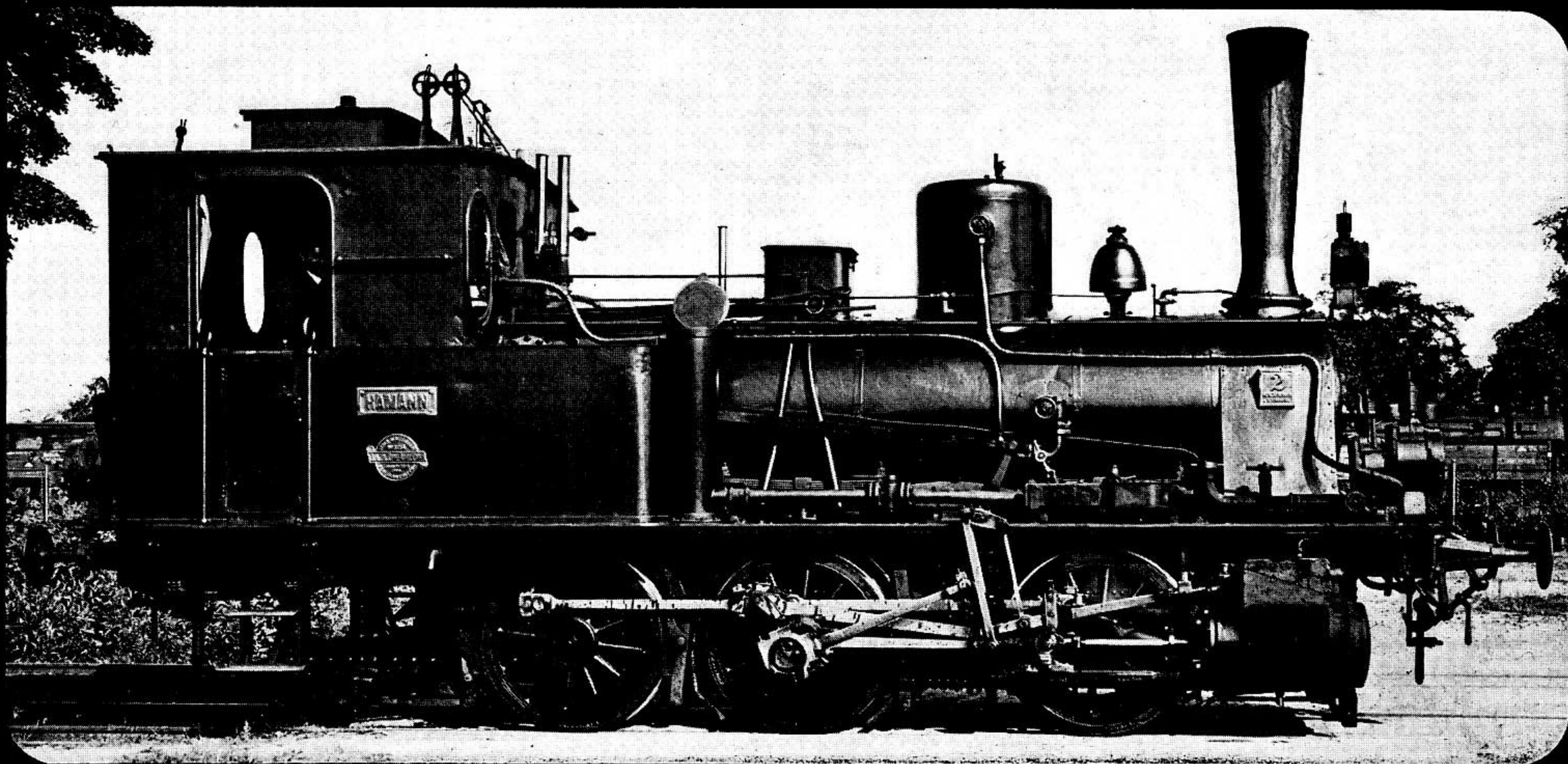


Vom feurigen Elias und der sanften Elise

Die Privatbahnen und Kleinbahnen
der Mark Brandenburg und Berlins

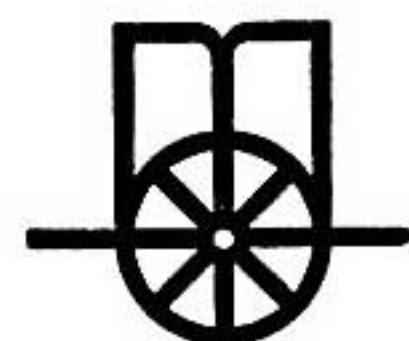


Vom feurigen Elias und der sanften Elise

Die Privatbahnen und Kleinbahnen
der Mark Brandenburg und Berlins

Ing. Walther Brandt

Albis Verlag GmbH, Düsseldorf



<i>Copyright</i>	Albis Verlag GmbH, Düsseldorf
<i>Autor</i>	Walther Brandt
<i>Gestaltung</i>	Gerhard Schweitzer
<i>Satz und Druck</i>	Paul Meister KG, Düsseldorf
<i>1. Auflage</i>	Juni 1968
<i>Manuskript abgeschlossen</i>	März 1968

INHALT

<i>Einleitung</i>	4	Königs Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn	29
<i>Übersichtskarte</i>	6/7	Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen	31
<i>Privatbahnen</i>		Strausberg-Herzfelder Kleinbahn	35
Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn	8	Kleinbahn Küstrin—Hammer	36
Paulinenaue-Neu Ruppiner Eisenbahn — PNRE	9	Friedeberger Kleinbahn	37
Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn — LLE	10	Spremberger Stadtbahn	37
Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn — KWE	11	Buckower Kleinbahn	38
Ruppiner Eisenbahn — RE	13	Lübben-Cottbuser Kreisbahn — Spreewaldbahn	40
Wittenberge-Perleberger Eisenbahn — WPE	18	Alt-Landsberger Kleinbahn	42
Prignitzer Eisenbahn — PE	19	Prenzlauer Kreisbahnen	43
Dahme-Uckroer Eisenbahn — DUE	21	Lehniner Kleinbahn	45
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn — ZFE	23	Kreisbahn Rathenow—Senske—Nauen	46
Lausitzer Eisenbahn — LE	36	Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen	47
Niederlausitzer Eisenbahn — NLE	39	Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn	49
Niederbarnimer Eisenbahn	51	Kleinbahn Friedeberg—Altlibbene	64
Brandenburgische Städtebahn — BS	54	Weststernberger Kreiskleinbahn	64
Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn — EFE	65	Müncheberger Kleinbahn	66
<i>Kleinbahnen</i>		Oderbruchbahn	67
Ruppiner Kreisbahn	12	Kreisbahn Beeskow—Fürstenwalde	70
Kleinbahn Gransee—Neuglobsow	13	Kleinbahn Klockow—Pasewalk	71
Frankfurter Gütereisenbahn	19	Kleinbahn Freienwalde—Zehden	72
Strausberger Kleinbahn	24	<i>Industriebahnen</i>	
Ost- und Westhavelländische Kreisbahnen	26	Oppenheimsche Industriebahnen	8
		Industriebahn Tegel—Friedrichsfelde	54
		Teltower Industriebahn	71
		<i>Schrifttumsquellen</i>	74

Einleitung

Die im Gebiet der ehemaligen Provinz Mark Brandenburg gelegenen Privat- und Kleinbahnen sind vor rund 20 Jahren, wenn von der durch Bismarck eingeleiteten und um etwa 1880 abgeschlossenen Verstaatlichung der „großen“ Privatbahnen abgesehen wird, zunächst zusammengeschlossen und am 1. April 1949 in die Deutsche Reichsbahn überführt worden. Die Strecken werden seither, sofern nicht stillgelegt oder abgebaut, von dieser betrieben, während sie in den polnisch verwalteten Gebiets teilen der Provinz Brandenburg den Polnischen Staatsbahnen — PKP — überlassen wurden. Die Bahnen gehören heute bereits der Geschichte an und es lohnt sich wohl, ihre Entstehung, ihre Entwicklung und ihre Bedeutung rückschauend zu betrachten.

Wie schon angedeutet, soll in diesem Zusammenhang nicht auf die in der Frühzeit des Eisenbahnwesens entstandenen Eisenbahnen, wie z. B. die Berlin-Potsdamer Eisenbahn, die Berlin-Stettiner Eisenbahn, die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn oder die Königliche Ostbahn, eingegangen, sondern es sollen die lange Zeit selbständig gebliebenen Privat- und Kleinbahnen besprochen werden. Wie kam es überhaupt nach der allgemeinen Verstaatlichung der Eisenbahnen noch zum Bau weiterer Bahnen durch private Initiative?

Der Bahnbau oblag, wie auch die Betriebsführung meist Kapitalgesellschaften, an denen der Staat nur teilweise beteiligt war. Erst als es durch die zu veröffentlichten Geschäftsberichte offenbar wurde, daß einige Eisenbahngesellschaften gute Gewinne erzielten und hohe Dividenden ausschütten konnten, andere wieder bankrott gingen und dann meist von kapitalkräftigen Eisenbahn-

gesellschaften gekauft und übernommen wurden, begann auch in Deutschland der Staat eine Eisenbahnpolitik zu treiben. Hinzu kam, daß die Kapitalgesellschaften nur um die Konzessionserteilung zum Bau und Betrieb solcher Eisenbahnen bewarben, die auch entsprechende Gewinne erwarten ließen. Die Eisenbahnen waren außerdem darauf bedacht, daß möglichst anderen Gesellschaften keine neuen Konzessionen zum Betrieb von Eisenbahnen erteilt wurden, um jede Konkurrenz zu ihren eigenen Strecken auszuschalten. Beispielsweise wehrte sich die Berlin-Stettiner Eisenbahn lange Zeit gegen die Fortsetzung der Ostbahn bis Berlin, da sie (mit Recht) den Verlust des Verkehrs nach Bromberg-Ostpreußen über Stettin befürchtete. Dagegen wurde der Bau von Zubringerstrecken stets, von Verlängerungstrecken meist günstig von den Eisenbahngesellschaften aufgenommen. Fast 20 Jahre hindurch verhinderte die Berlin-Hamburger Eisenbahn eine Schienenverbindung zwischen den beiden Hansestädten Hamburg und Lübeck, da sie hieraus Einnahmeverluste im Verkehr über Büchen zu befürchten hatte. Ähnlich war es bei der Konzessionierung vieler anderer Eisenbahnen, wie z. B. der Berlin-Dresdener Eisenbahn. Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn sah dadurch eine Gefahr für den Verkehr zwischen Berlin und Dresden, auch befürchtete sie den Verlust des internationalen Verkehrs Richtung Böhmen-Prag und Wien auf ihrer Strecke über Jüterbog-Röderau. So suchte sie den Bau einer neuen Strecke über Elsterwerda zu verhindern. Die Berlin-Postdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft mit ihrem Tochterunternehmen, der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, verstand es sogar, den Bau der direkten Linie Berlin — Rathenow — Helmstedt (— Hannover) zu unterbinden. Sie wurde erst nach der Verstaatlichung der beiden Eisenbahngesellschaften gebaut. Heute gehört diese Direktverbindung zwischen Hannover und Berlin allerdings zu den Stiefkindern des sogenannten Interzonenverkehrs.

Bis 1880 waren mit Ausnahme der Berlin-Hamburger Eisenbahn alle von Berlin ausgehenden großen Eisenbahnverbindungen von der damaligen Königlich Preussischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung — KPStEV — übernommen. Zahlreiche kleinere Städte waren aber noch nicht durch eine Eisenbahn mit der nach Beendigung des Krieges 1870/71 stark aufstrebenden Reichshauptstadt Berlin verbunden. Bedingt durch die relativ geringe Entfernung der brandenburgischen Landstädte zur Reichshauptstadt und die nun überall einsetzende Industrialisierung verlangten die noch nicht an Eisenbahnstrecken angeschlossenen Gebiete ebenfalls einen Anschluß.

Neben Teltow, Fehrbellin, Beeskow-Storkow und Strausberg war es besonders auch Neuruppin, eine herrlich am See gleichen Namens gelegene Stadt von 18 000 Einwohnern, das einen Eisenbahnanschluß wünschte. Aber auch Forst, Luckau, Belzig, Rathenow, Perleberg und viele andere noch abseits der Eisenbahn gelegene Orte verlangten ebenfalls dieser Einrichtung teilhaftig zu werden. Zunächst konnten natürlich nicht alle angeschlossen werden, später kam durch die Verabschiedung des preussischen Kleinbahngesetzes eine gewisse Erleichterung für den Bau und Betrieb nebenbahnähnlicher Kleinbahnen. Dieses am 28. Juli 1892 verkündete Gesetz brachte dann auch für Preußen und hier besonders für die schwächer besiedelten Gebiete im Osten und Norden eine wesentliche Beschleunigung im Bau von Zubringerstrecken an bereits bestehende Eisenbahnverbindungen oder sogar in direkten Verbindungen mit der Reichshauptstadt. Hierdurch war es nun auch möglich, diese Bahnen in einfacherer, leichter Bauweise nicht nur zu bauen, sondern auch zu betreiben.

Anfänglich wurden in Deutschland die öffentlichen Belange für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch umfassende allgemeine Gesetze und Verordnungen gewahrt. Sie wurden 1904 in der Eisenbahn-Bau- und Be-

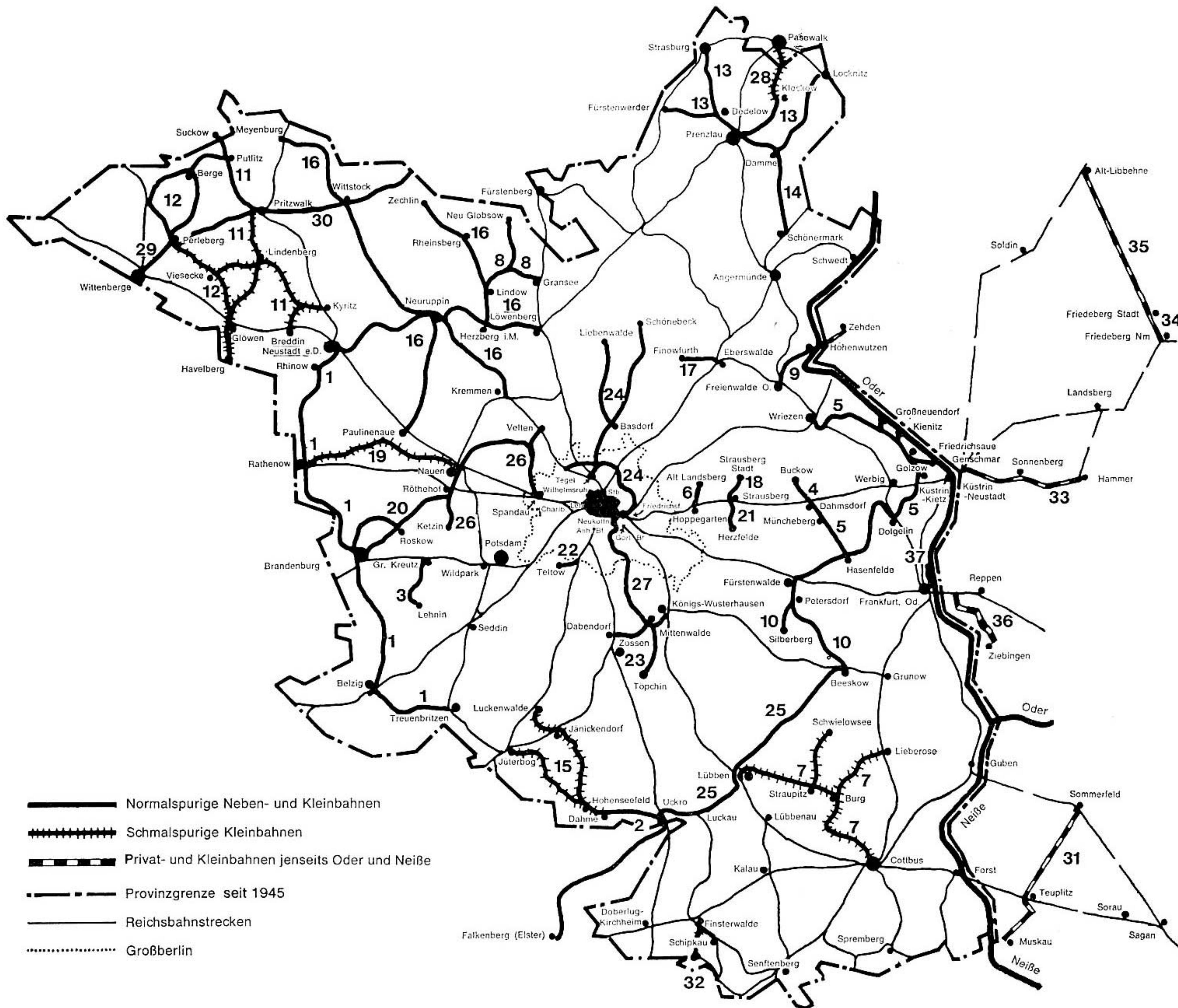
triebs-Ordnung (abgek. BO) zusammengefaßt. Über den Begriff „Kleinbahn“ schreibt beispielsweise Friedrich Müller in seinem 1895 erschienen Buch *Grundzüge des Kleinbahnwesens* u. a.: „damit sollen solche Schienenwege bezeichnet werden, die nach dem Wortlaut des Kleinbahngesetzes wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen“. Mit dieser Definition des Begriffes „Klein“-Bahn kann auch der Jahrzehnte währende Streit, ob die Bezeichnung (im Gegensatz zu „groß“) richtig gewählt ist, als beendet angesehen werden; zumal heute keine neuen Kleinbahnen mehr gegründet werden und die bestehenden von Jahr zu Jahr sich verringern.

Dagegen ist der Begriff „Privatbahn“ bis jetzt noch nicht durch eine andere klarere Bezeichnung ersetzt worden („nichtbundeseigene Eisenbahn“ scheidet als solche aus). Außer einigen Eisenbahnen der Frühzeit sind die meisten Privatbahnen keine privaten Unternehmungen gewesen. Selbst die zahlreichen Gründungen des sogenannten Eisenbahnkönigs Strousberg in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts waren zwar dem Gesetz nach Privatbahnen, doch waren auch an ihnen der preussische Staat, die Provinzen, die Städte oder die Gemeinden finanziell beteiligt, entweder durch Zeichnung bestimmter Beträge oder durch Aktienerwerb. Im besonderen Maße trifft dies auch für die Privat- und Kleinbahnen Brandenburgs und Berlins zu, die wir nun in der Reihenfolge ihrer Entstehung nach 1880 betrachten wollen.

Da sich manche Kleinbahn aufgrund ihrer Bedeutung oder Entwicklung zu einer Privatbahn „erhob“ und sich vielfach Kleinbahnen als Eisenbahnen bezeichnen, werden nachstehend die Kleinbahnen, sofern es nicht aus ihrer Firma ersichtlich, mit (Klb) gekennzeichnet.

Übersichtskarte über das Eisenbahnnetz der Provinz Mark Brandenburg

- 1 Brandenburgische Städtebahn
- 2 Dahme-Uckroer Eisenbahn
- 3 Lehniner Kleinbahn
- 4 Buckower Kleinbahn
- 5 Oderbruchbahn und Müncheberger Kleinbahn
- 6 Altlandsberger Kleinbahn
- 7 Spreewaldbahn
- 8 Kleinbahn Gransee—Neuglobsow
- 9 Kleinbahn Freienwalde—Zehden (Hohenwutzen)
- 10 Kreisbahn Beeskow—Fürstenwalde
- 11 Ostprignitzer Kreiskleinbahnen
- 12 Westprignitzer Kreiskleinbahnen
- 13 Prenzlauer Kreisbahnen
- 14 Kreisbahn Schönermark—Damme
- 15 Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen
- 16 Ruppiner Eisenbahn
- 17 Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn
- 18 Strausberger Kleinbahn
- 19 Kleinbahn Rathenow—Senzke—Nauen
- 20 Kleinbahn Brandenburg—Röthehof
- 21 Strausberg-Herzfelder Kleinbahn
- 22 Teltower Industriebahn
- 23 Königswusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Klb.
- 24 Niederbarnimer Eisenbahn und Industriebahn
- 25 Niederlausitzer Eisenbahn
- 26 Osthavelländische Eisenbahn
- 27 Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn
- 28 Kleinbahn Klockow—Pasewalk
- 29 Wittenberge-Perleberger Eisenbahn
- 30 Prignitzer Eisenbahn
- 31 Lausitzer Eisenbahn
- 32 Schipkau-Finsterwalder Eisenbahn
- 33 Kleinbahn Küstrin—Hammer
- 34 Kleinbahn Friedeberg Nm—Friedeberg Stadt
- 35 Kleinbahn Friedeberg—Alt-Libbehne
- 36 Weststernberger Kreiskleinbahn
- 37 Frankfurter Gütereisenbahn



Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn

Wenn die 1846 (!) zwischen der Niederlausitzer Industriestadt Cottbus und dem am Schwielochsee gelegenen wendischen Ort Goyatz eröffnete, mit Pferden betriebene Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn nicht überhaupt die älteste Kleinbahn in Deutschland ist, so zählt sie mindestens zu den ältesten schienengebundenen Verkehrsverbindungen für Personen und Güter. Sie wurde als normalspurige (1435 mm) Bahn 20 Jahre vor dem Bau der Berlin-Görlitzer Eisenbahn erstellt. Mit der durch den Schwielochsee fließenden und von hier schiffbaren Spree war sie sowohl mit Berlin als auch durch den alten Friedrich-Wilhelm-Kanal mit der Oder und damit mit Breslau, Frankfurt an der Oder und Stettin verbunden.

Die eingleisige Strecke mit drei Bahnhöfen und Ausweichstellen war 31,63 km lang und wies Neigungen bis zu 7 ‰ auf. Teilweise verlief die Strecke auf einem bis zu 7 m hohen Damm, der am Rande des Spreewaldes wie auch mitten durch sumpfige Niederungen der stark verästelten Spree hindurchführte. Der Oberbau bestand aus lehmumkleideten Kiefernschwelen, darauf hölzerne Langschwelen, die mit gewalzten Flacheisenschienen armiert waren. Das Gewicht betrug daher nur 8 kg/m Gleislänge und erinnert an die „Holz- und Pferde-Eisenbahn Linz – Budweis“. Die Bespannung der Wagenzüge war einem Unternehmer übertragen, der auch die Pferde vorzuhalten hatte. Neben den relativ wenig benutzten drei Personenwagen waren immerhin 50 Güterwagen vorhanden.

Erst mit der Eröffnung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn verlor die Bahn ihre Bedeutung, sie diente aber trotzdem noch jahrelang hauptsächlich der Abbeförderung der Ziegelsteine über den billigen Wasserweg. Ein Teil des Bahnkörpers wurde später von der „Spreewaldbahn“, der Lübben-Cottbuser Kreisbahn, genutzt, über die noch zu sprechen sein wird.

Oppenheimsche Industriebahn

Eine ähnliche Aufgabe hatten übrigens auch die im Juli 1872 zwischen Herzfelde und dem Stienitzsee eröffneten Oppenheimschen Industriebahnen. Sie dienten nur dem Güterverkehr, und zwar dem enormen Bedarf an Baustoffen in den Gründerjahren. Die Bahn gehörte dem Rittergutsbesitzer Thyssen in Rüdersdorf bei Berlin, der auch die Ziegeleien besaß.

Die Strecke verlief nördlich von Herzfelde von mehreren Ziegeleien ausgehend zur 12,53 km entfernten Ladestelle am Stienitzsee. Die Spurweite betrug 750 mm und der Oberbau bestand aus 6 m langen Stahlschienen im Gewicht von 10 kg/m, die auf jeweils neun in Sandbettung verlegten Holzschwelen befestigt waren. Der Betrieb wurde mit drei zweifach-gekuppelten Naßdampf-Zweizylinder-Tenderlokomotiven und 140 Güterwagen durchgeführt. Bereits am 25. Juni 1904 wurde auf einer Teilstrecke der elektrische Betrieb mit einer elektrischen Lokomotive aufgenommen. Verwendet wurde Gleichstrom mit einer Spannung von 550 V.

Paulinenaue- Neu-Ruppiner Eisenbahn - PNRE

Durch die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn-Gesellschaft — PNRE — wurde erst verhältnismäßig spät ein Eisenbahnanschluß zwischen dem Bahnhof Paulinenaue der 1846 eröffneten Berlin-Hamburger Eisenbahn und der preußischen Kreisstadt Neuruppin hergestellt. 1879 erhielt die Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn, die ihrerseits den Bau der 29,83 km langen eingleisigen Nebenbahn dem Eisenbahn-Bau-Unternehmer Brassay übertrug. Am 12. September 1880 wurde die Strecke für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Ausgehend vom mitbenutzten Bahnhof Paulinenaue führt die Strecke fast gradlinig in nördlicher Richtung westlich am Havelländischen Luch entlang ohne nennenswerte Steigung, zum Teil auf einem 2 m hohen Damm zum Haltepunkt Lobeofsund, einer von König Friedrich II. (dem Großen) gegründeten Siedlung holländischer Arbeiter, die bei der Trockenlegung des Luchs ihre Erfahrung und ihre Kräfte zur Verfügung gestellt hatten.

Über die Ausläufer der Fehrbelliner Berge mit Streckenneigung bis 10 ‰ erreicht die Bahn den herrlich gelegenen Ruppiner See und bald darauf die seinerzeit aufstrebende Stadt Neuruppin, in der der große preußische Baumeister Schinkel geboren wurde. Nach dem Brand von 1887, dem fast die ganze Stadt zum Opfer fiel, wurde sie schön und regelmäßig wiederaufgebaut. Begünstigt durch ihre Lage inmitten großer Wälder und umgeben von sanften Hügelketten war Neuruppin ein bevorzugtes Ferien- und Wochenendziel für zahllose Berliner. Bis zur Eröffnung einer direkten Schienenverbindung mit Berlin über Kremmen im Jahre 1898 durch die Kremmen-Wittstocker Eisenbahn stellte dieser Weg fast 20 Jahre lang für die aufstrebende Kreisstadt Neuruppin das Tor zur Welt dar!

Durch den Bauunternehmer Brassay kam von der Crefelder Eisenbahn, die übrigens kürzlich ihr hundertjähriges Bestehen beging, die 1873 von der englischen

Lokomotivfabrik Canada-Works in Birkenhead gebaute B1'-Naßdampf-Zweizylinder-Tenderlokomotive zur Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn. Alle Lokomotiven erhielten, den damaligen Gepflogenheiten entsprechend, Namen. Diese und die ersten ebenfalls zweifachgekuppelten Lokomotiven liefen nicht sehr ruhig, zeigten vielmehr einen starken Sinuslauf, der ihnen beim Personal mit Bezug auf den Ausgangsort der Bahn die Bezeichnung „Schaukel-Paula“ einbrachte.

Die Personenzüge führten die 1., 2. und 3. Wagenklasse, was Rückschlüsse auf die Bedeutung und Benutzung der Bahn zuläßt. Der Wagenkasten eines solchen Personenwagens mit Abteilen aller drei Klassen hat die Zeit überdauert und stand noch am Ende des letzten Krieges, in einem grünen und mittelbraunen Olfarbenaustrich, an der Kanalbrücke unweit Paulinenaue als Aufenthaltsraum für Bahnunterhaltungsarbeiter, die mit dem Heben der in den letzten Kriegstagen gesprengten Brücke beschäftigt waren.

Ein recht lebhafter Güterverkehr zwang die Bahn, zahlreiche Güterwagen der verschiedensten Gattungen vorzuhalten. Für den besonders im Herbst und Winter ansteigenden Stroh- und Heuversand reichten in den 80er Jahren die Rungenwagen nicht aus, so daß die damalige Aufsichtsbehörde die Beschaffung weiterer Wagen zur Bedienung des Verkehrsaufkommens verlangte. Eine große Bedeutung hatte zeitweise auch der Stückgutverkehr mit frischer Milch, wie auch die Beförderung von Schlachtvieh. Lagen doch an der Strecke einige große Güter, die eine intensive Viehwirtschaft betrieben. Wie überall hat die Enteignung und Aufteilung der mitteldeutschen Güter diesen Wirtschaftszweig bedeutungslos gemacht, was sich naturgemäß auch auf den Eisenbahnverkehr auswirkt.

1923 ging die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn als letzte auf die 1913 gegründete Ruppiner Eisenbahn über.

Löwenberg-Lindow- Rheinsberger Eisenbahn - LLE

Um die verschiedenen über 35 Jahre als Ruppiner Eisenbahn AG zusammengefaßten Bahnen des Gebietes hier nicht auseinanderzureißen, sollen sie nacheinander besprochen werden.

Das bekannte Bahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co., das zahlreiche Privat- und Kleinbahnen gebaut und seinem 1846 geborenen Gründer, Friedrich Lenz, so manche Ehrung und den Titel eines Geheimen Kommerzien- und Baurates eingetragen hat, baute und eröffnete am 11. August 1896 die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn AG. Bis zur Verlängerung und Eröffnung der 37,6 km langen Strecke nach Rheinsberg am 18. Mai 1899 betrieb die Firma Lenz & Co. die Strecke Löwenberg – Lindow als nebenbahnähnliche Kleinbahn. Erst mit der 1920 vorgenommenen Überführung in die Ruppiner Eisenbahn wurde sie nicht zuletzt wegen ihrer Bedeutung im Personen- und Güterverkehr eine Privatbahn.

Von dem gegenüber dem Staatsbahnhof Löwenberg an der Nordbahnstrecke Berlin – Neustrelitz gelegenen Bahnhof Löwenberg-Privatbahn beginnt die Strecke mit einer Neigung bis zu 12 ‰ zum Dorf Löwenberg anzusteigen. Zunächst verläuft die Strecke in westlicher, dann in nördlicher Richtung, teilweise neben der Straße. Nach 21,2 km erreicht sie den herrlich an drei Seen gelegenen Luftkurort Lindow. Die hier christianisierenden Zisterziensermönche hinterließen im Ort slawisch-wendischer Gründung eine Klosterruine, ähnlich der bekannten in Chorin.

Beim Bau wurden 15 m lange Stahlschienen der preußischen Form S 24/Pr 5 mit 24,4 kg/m auf bitumengetränkten Buchenschwellen in Kiesbettung verlegt. Den beiden ersten zweifach-gekuppelten Lokomotiven folgte bei der Streckenverlängerung bis Rheinsberg eine weitere gleicher Bauart, von denen eine 1936 zum Schneepflug umgebaut wurde, während die anderen ausgemu-

stert wurden. Noch vor der Überführung in die Ruppiner Eisenbahn mußten zwischen 1907 und 1913 stärkere Lokomotiven beschafft werden.

Nach dem ersten Weltkrieg, als verschiedene an der Strecke gelegene Orte zu beliebten Ausflugs- und Ferienzielen der Berliner wurden, liefen durchgehende Personenzüge von Berlin, Stettiner Bahnhof nach Rheinsberg. Besonders an den Wochenendtagen im Sommer waren diese bis zu 30 Achsen zählenden Züge stark besetzt. Für die Beförderung dieser schweren Züge wurden zuletzt vierfach-gekuppelte Zweizylinder-Heißdampflokomotiven der Bauart 1'D h2 und 1'D1' h2 eingesetzt, die in der Ebene 400 t mit 60 km/h und auf Steigungen mit 35 km/h Geschwindigkeit zu leisten vermochten.

Der Wagenbestand belief sich bei der Übernahme der Bahn durch die Ruppiner Eisenbahn auf vier Personenwagen 2. und 3. Klasse, acht Wagen 3. Klasse, einen Gepäck- und einen Gepäck/Postwagen sowie 14 gedeckte und zwölf offene Güterwagen. Die Güterwagen waren bis auf zwei Ausnahmen in den Wagenpark der Preußischen Staatsbahn, ED Stettin, eingestellt.

Kremmen-Neuruppin- Wittstocker Eisenbahn - KWE

Als die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn AG gegen Ende des 19. Jahrhunderts ihre Strecke gebaut und mit dem 16. Dezember 1898 für den Güterverkehr bzw. 1. Februar 1899 für den Personenverkehr eröffnete, war zwischen Berlin und Neuruppin eine zweite, direkte Verkehrsverbindung geschaffen worden. Den Bau und in den Anfangsjahren auch den Betrieb der 66,06 km langen eingleisigen Nebenbahn besorgte ebenfalls die Firma Lenz & Co. Die Strecke begann kurz hinter dem Bahnhof Kremmen der Preußischen Staatsbahn, der mitbenutzt wurde, und verlief fast durchweg in nord-östlicher Richtung. Um den Kremmener See herum wurde nach kurzer Fahrzeit das Sommerfelder Luch durchquert, der Haltepunkt Beetz-Sommerfeld erreicht, wo das ausgedehnte Gelände der Provinzial-Lungenheilstation lag. Hierher gab es an allen Besuchertagen, besonders natürlich an Sonn- und Feiertagen, starken Personenverkehr. Ohne nennenswerte Steigung und im Abstand zum Rhinsee wurde auf einem über 500 m langen Damm mit Brücke der Ruppiner See überschritten und unmittelbar dahinter der für die Stadt günstige Bahnhof Neuruppin, Rheinsberger Tor, erreicht. Die Strecke führt im großen Bogen zunächst in westlicher, dann in südwestlicher Richtung um die Stadt herum und gelangt schließlich zum eigentlichen Bahnhof Neuruppin, in den alle Strecken der verschiedensten Linien münden.

Auch hier bestand der Oberbau aus Schienen der Form S 24/Pr 5 bzw. S 33/Pr 6 im Gewicht von 24,4 und 33,5 kg/m, getränkten Holzschwellen in Kies- und Sandbettung. Zweimal verlief zwischen Neuruppin und Wittstock die Strecke durch Mecklenburg-Schweriner Enklaven, die beide zusammen keine 6 km lang waren. In Wittstock fuhren die Züge in den der Prignitzer Eisenbahn gehörenden Bahnhof ein. Ihre Fortsetzung fand die Strecke mit dem 18 km langen am 1. Januar 1912 eröffneten Abschnitt bis Freyenstein und weiteren 9,31 km am 14. April des gleichen Jahres bis Meyenburg eröff-

neten Teilstück. Hier hatte die Bahn einen eigenen Bahnhof. Zwischen Wittstock und Meyenburg kommen Neigungen bis zu 12,5 ‰ vor. Trotzdem traten auf diesem Abschnitt die landschaftlichen Reize weniger in Erscheinung. Daher war der Personenverkehr, der zwischen Berlin und Neuruppin ausgeprägt war, gering. Es gab aber ständig durchgehende Personenzüge Berlin, Stettiner Bahnhof – Meyenburg, Privatbahn.

Die zur Betriebseröffnung beschafften dreifachgekuppelten Naßdampf-Zweizylinder-Lokomotiven und noch einmal nachbestellte Maschinen mit einer Leistung von 6500 kg am Zughaken und ihrer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h entsprachen auf der Strecke Kremmen – Neuruppin schon bald nicht mehr den Erfordernissen. Sie wurden daher 1910/11 wenigstens teilweise durch die Heißdampflokomotiven der Bauart 1'B h2 mit 1350 mm Treibraddurchmesser, fast gleicher Leistung, aber 75 km/h Geschwindigkeit abgelöst. Die Laufgüte, die bei der Fahrt mit der Rauchkammertür voraus befriedigte, litt allerdings stark bei der Rückwärtsfahrt. Nach der Elektrifizierung der S-Bahn-Strecke Berlin – Velten liefen die Dampflokomotiven über die Reichsbahnstrecke bis Velten.

Neuruppin mit seinen Seen, die durch den Rhin und seine Kanäle miteinander verbunden sind und auf denen stundenlange Dampferfahrten und Motorbootfahrten in einer überaus reizvollen Waldumgebung möglich waren, zog schon vor dem ersten Weltkrieg viele Berliner an. Nach 1925 wurde die Stadt und ihre nähere und weitere Umgebung aufs neue entdeckt! Von der vorletzten Schiffsstation am Tornowsee richtete die Reichspost im Sommer eine sehr beliebte Pferde-Post nach Bienenwalde für die Feriengäste und Wochenendausflügler ein. Jeder, der auch nur einmal dort war, wird die fischreichen und klaren Seen nicht vergessen. In und auf ihnen konnte sich der Wassersportler tummeln! Nimmt es da Wunder, wenn der von der Aufsichtsbehörde in Hamburg ent-

Ruppiner Kreisbahn

sandte junge Regierungsbaumeister keine Gelegenheit zur Inspektion der Bahnanlagen fand? Der humorvolle aber erfahrene langjährige Direktor der Ruppiner Eisenbahn, Hochstädt, hatte für solche Fälle einen wohldurchdachten „Ausflugsplan“, der sogar das nicht weit entfernte Berlin mit einschloß. Für derartige Besuche war der Ausdruck geprägt: „Er sieht alles, nur nicht die Eisenbahn!“

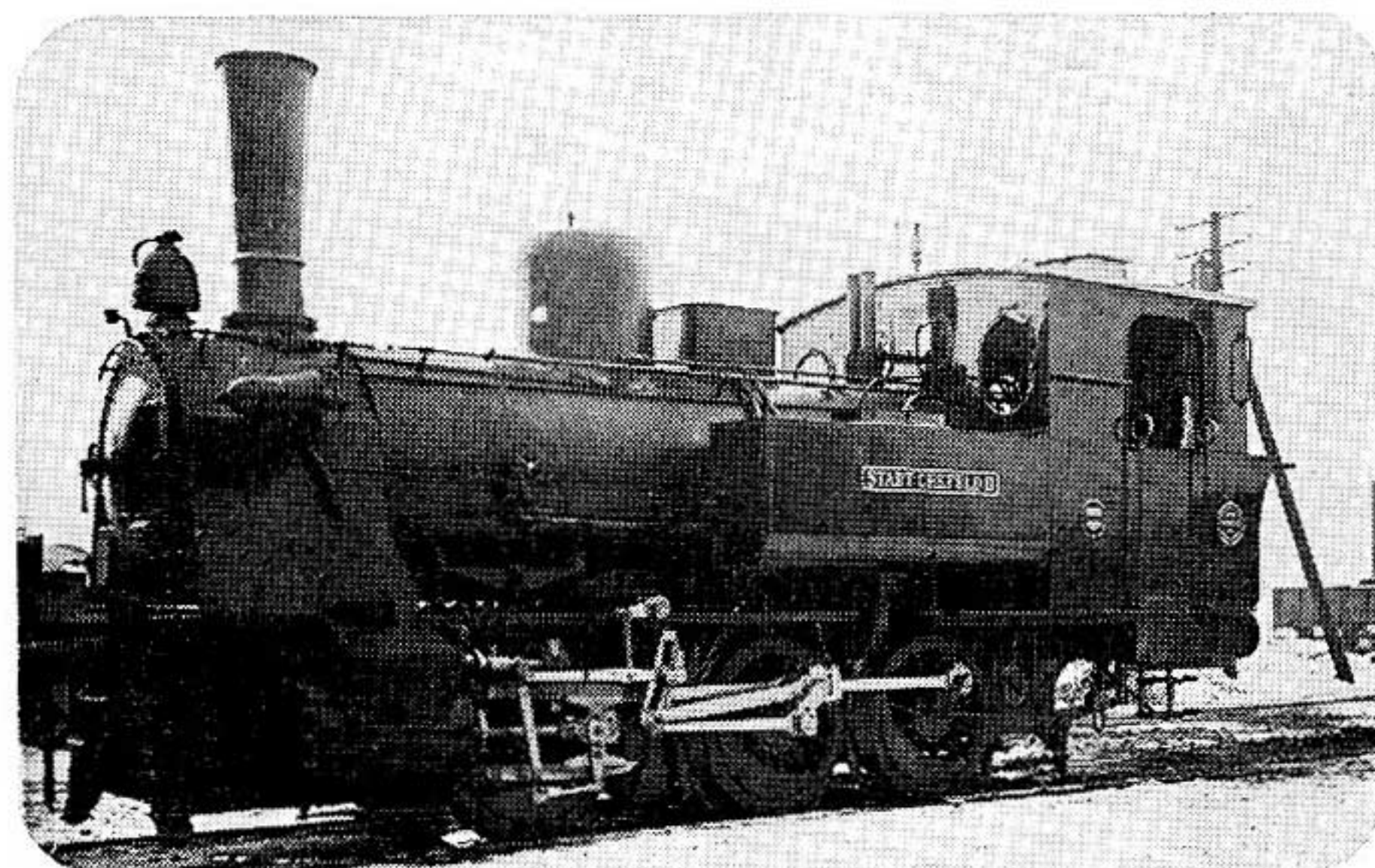
Zur Verbindung der Kremmen-Wittstocker Eisenbahn mit der Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn eröffnete am 1. November 1902 die Ruppiner Kreisbahn (Klb) die 40,12 km lange Strecke Herzberg – Neustadt. Damit war gleichzeitig ein weiterer Anschluß an die Berlin-Hamburger Bahn in Neustadt (Dosse), wie auch an die kurz zuvor eröffnete Brandenburgische Städtebahn, deren Bahnhof mitbenutzt wurde, hergestellt. Gleichzeitig war hiermit eine halbkreisförmige Ringstrecke um Berlin geschaffen, die nun die Nordbahn bei Löwenberg, die Berlin-Hamburger Bahn bei Neustadt, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn bei Brandenburg a. d. Havel mit der sogenannten Kanonenbahn bei Belzig und der Berlin-Anhalter Bahn bei Jüterbog verband. Die Verkehrserwartung, die in diese Strecke gesetzt worden war, wurde nicht erfüllt, zumal die Preußische Staatsbahn im selben Jahr eine Parallelstrecke zwischen Nauen und Wildpark in Betrieb nahm. Letztere wurde in den darauffolgenden Jahren bis Beelitz-Jüterbog im Süden und Velten-Oranienburg im Norden ausgebaut. Sie verband somit die Nordbahn noch über die Strecken hinaus durch die Militärbahn mit Zossen an der Berlin-Dresdener Bahn. Die Ruppiner Kreisbahn erlangte jedoch insofern noch Bedeutung, als sie zum 1913 durchgeführten Zusammenschluß aller im Gebiet gelegenen Privat- und Kleinbahnen die Voraussetzungen schuf.

Ruppiner Eisenbahn - RE

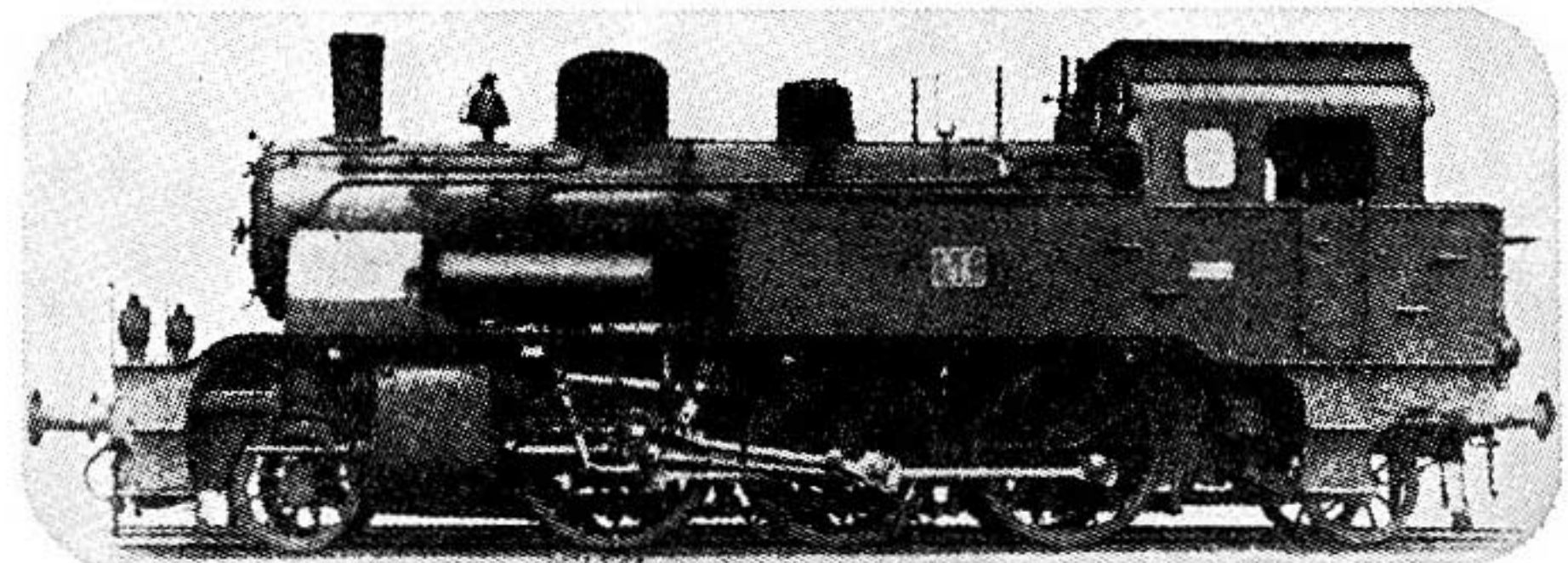
Kleinbahn Gransee-Neuglobsow

Am 13. Januar 1913 wurde durch die Vereinigung der Kremmen-Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn die Ruppiner Eisenbahn AG gegründet, der sich 1920 die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn und 1923 die Paulinensee-Neu-Ruppiner Eisenbahn anschlossen. Damit betrug die Streckenlänge 200,92 km, die größte Neigung 12,5 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser 180 m. Mit Eröffnung der Strecke Rheinsberg – Zechlin am 15. Mai 1928 kamen weitere 13,01 km hinzu. Außerdem übernahm die Ruppiner Eisenbahn die Betriebsführung der im Auftrag des Landeseisenbahn-amtes der Provinz Brandenburg gebauten Stechlinsee-bahn und führte sie auf Rechnung der Kleinbahn-AG Gransee – Neuglobsow.

Die vom brandenburgischen Gransee, ebenfalls einem an der Nordbahn gelegenen Bahnhof der Reichsbahn, ausgehende Kleinbahn mit Abzweigung von Schulzendorf nach Lindow, wodurch die Verbindung mit dem übrigen Streckennetz der Ruppiner Eisenbahn hergestellt war, führte ebenfalls durch eines der herrlichsten Wald-



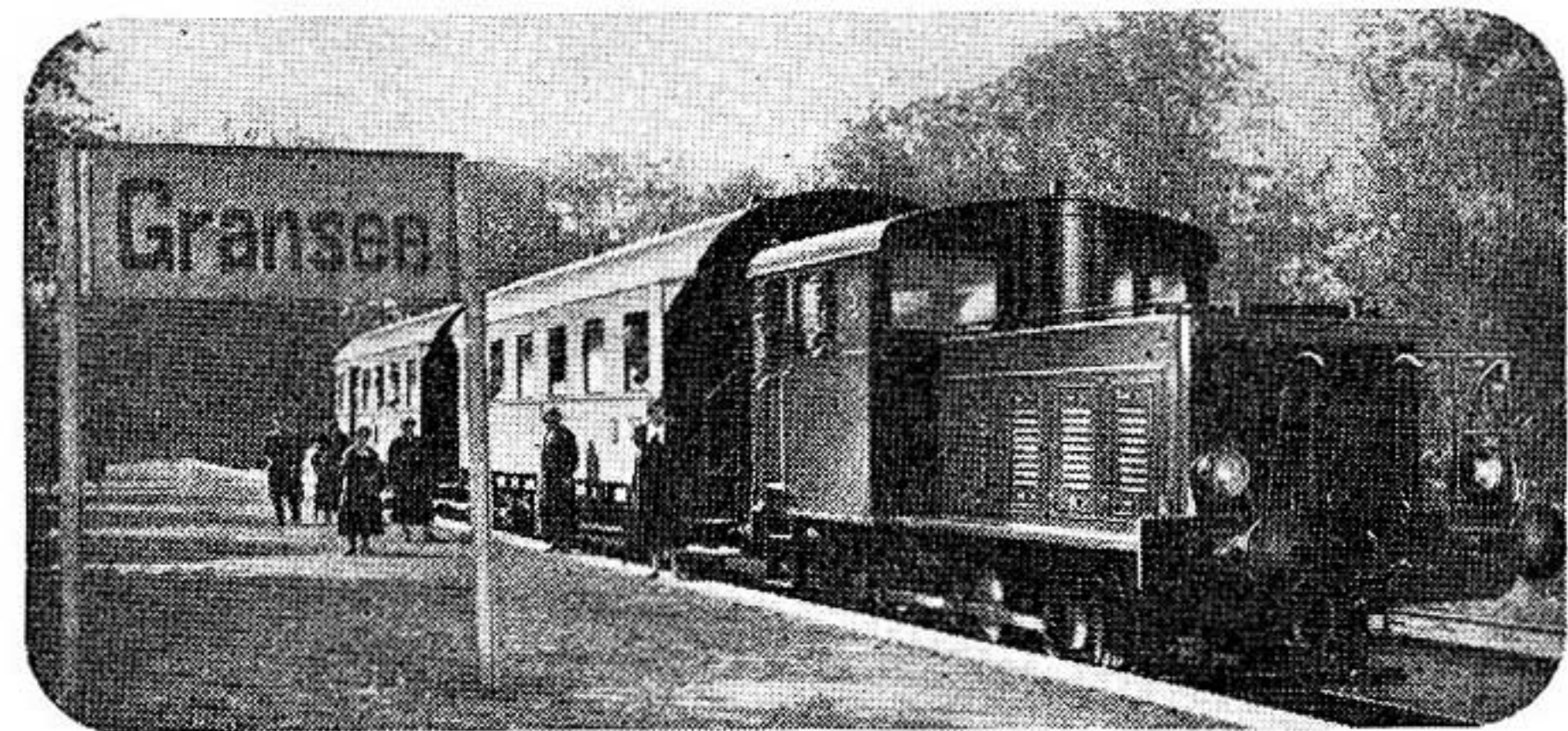
Dreifach gekuppelte Naßdampftenderlokomotive, wie sie seit 1893 auch bei den Ruppiner Bahnen eingesetzt war



1'C1' h2t für den schweren Personenzugdienst der Ruppiner Eisenbahn. Die Lok wurde 1927 bei Orenstein & Koppel gebaut

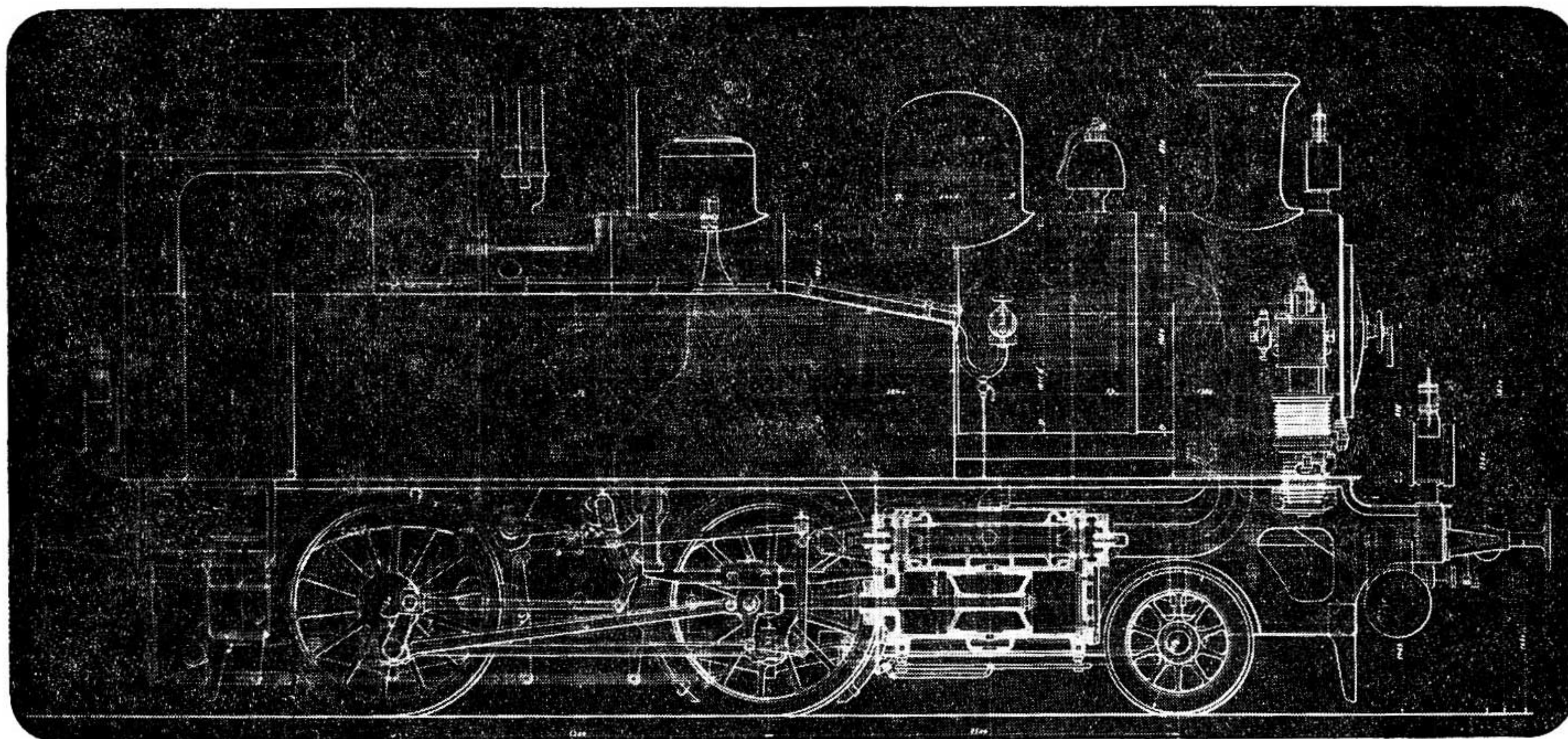
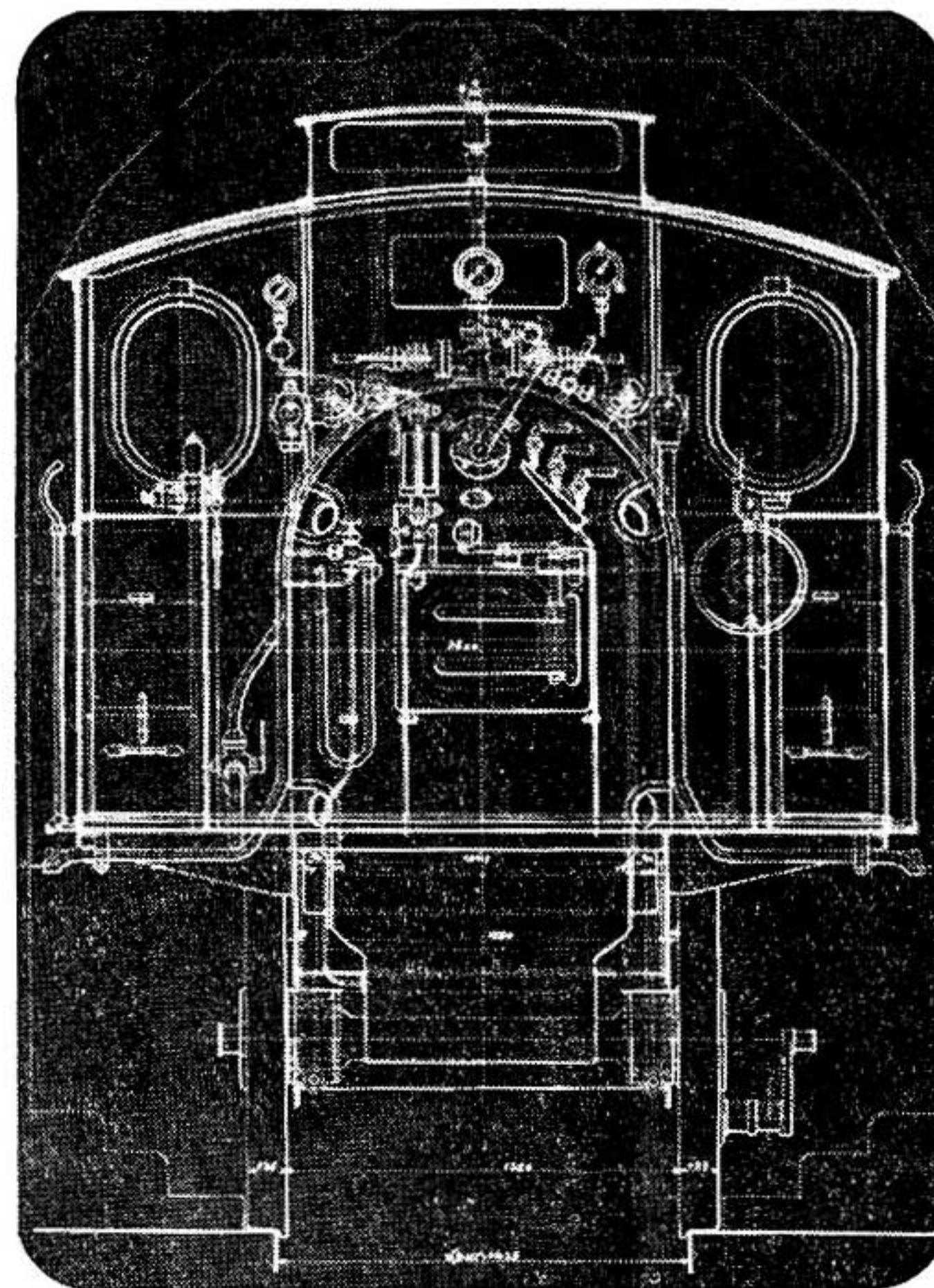
und Seengebiete über Großwoltersdorf zum Flecken und zur damaligen „Künstlerkolonie“ Neuglobsow am einsamen Dagow- und großen Stechlinsee. Beide Seen umfassen eine Wasserfläche von etwa 4500 m², sind ringsum von Wald umgeben, was zu einem einsamen, leicht düsteren Charakterbild beiträgt.

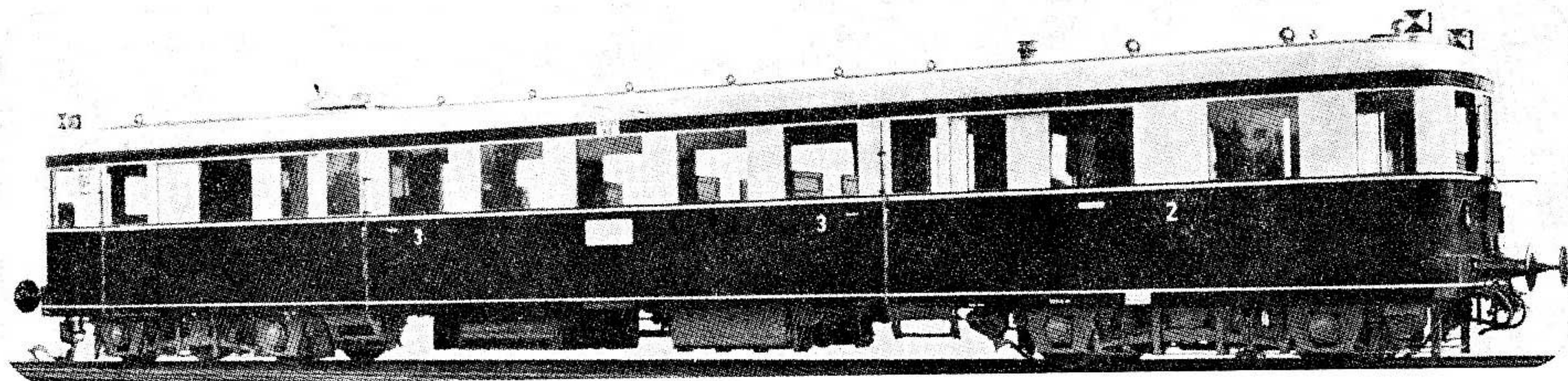
Die Kleinbahnstrecke hatte eine Länge von 31,77 km und wurde, bedingt durch die ungünstigen Bodenverhältnisse bei Lindow, am 8. August 1930 verspätet dem Betrieb übergeben. An Betriebsmitteln stellte das Landeseisenbahnamt der Ruppiner Eisenbahn zwei dreifach-



Personenzug Gransee–Neuglobsow mit zweiachsiger Diesellokomotive Nr. 72 der Ruppiner Eisenbahn

gekuppelte Heißdampf-Zweizylinder-Lokomotiven, von Orenstein & Koppel für die Bahn neu gebaut, wovon allerdings eine im darauffolgenden Jahr abgezogen und durch einen vierachsigen diesel-mechanischen Triebwagen ersetzt wurde. Außerdem waren drei Personen-, ein Personenwagen mit Gepäckraum und einige Güterwagen vorhanden. Die Ruppiner Eisenbahn konnte über die Betriebsmittel der Kleinbahn verfügen, d. h. es kamen auch Lokomotiven, Triebwagen und Personenwagen ihrer Bahn zum Einsatz. So zeigt das Bild einen abfahrtsbereiten Personenzug im Bahnhof Gransee mit einer diesel-mechanischen Lokomotive der RE. 1945 wurde im Zuge der Demontage die Strecke Rheinberg – Zechlin und die





Stechlinseebahn abgebaut. Erstere ist bis heute nicht wieder aufgebaut worden, während von der ehemaligen Kleinbahnstrecke nur der Teilabschnitt Gransee – Großwoltersdorf wieder aufgebaut wurde.

Abschließend sei noch gesagt, daß die Ruppiner Eisenbahn zu den ersten deutschen Privatbahnen zu zählen ist, die den Triebwageneinsatz versuchten. Bereits 1924 beschaffte sie einen benzin-mechanischen Triebwagen, später meist vierachsige diesel-mechanische und 1935 sogar diesel-elektrische Eiltrieb- und Steuerwagen für den Eil- und Personenzugverkehr Berlin – Rheinsberg und Neuruppin. Diese zählten seinerzeit zu den modernsten Fahrzeugen. Sie liefen bis zu einer Geschwindigkeit von 80 km/h und wurden ergänzt durch ähnliche Triebwagenzüge der Reichsbahn, die gemeinsam mit denen der RE auf diesen Strecken eingesetzt waren.

Seite 14: Schnitte der 1'B h2t von Orenstein & Koppel.

Seite 15: Ein moderner vierachsiger dieselmechanischer Triebwagen der Ruppiner Eisenbahn, gebaut 1941 in Niesky OL, insbesondere für die Strecke Berlin – Neuruppin – Meyenburg

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Ruppiner Eisenbahn
(einschl. der Vorgängerbahnen und der Kleinbahn Gransee – Neuglobsow)

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
<i>A. Dampflokomotiven</i>					
<i>1. Paulinenaue – Neu-Ruppiner Eisenbahn</i>					
Rhin	B1'n2t	Birkenhead	1873		++ 1898
Neuruppin	B n2t	Henschel	1879	1057	++ 1914
Fehrbellin	B n2t	Henschel	1879	1058	++ 1923
Bensen	B n2t	Henschel	1885	2107	++ 1923
Gerhard	C n2t	Hanomag	1893	2555	++ 1923
Rhin ^{II} (18)	C n2t	Orenstein	1908	2857	+ 1934
Neuruppin ^{II}	C n2t	Jung	1914	2188	+ 1949
<i>2. Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn</i>					
1	B n2t	Henschel	1896	4427	++ 1912
2	B n2t	Henschel	1896	4428	++ 1912
3 – 22	B n2t	Henschel	1899	5112	umgebaut 1936 in Schneepflug
4 – 15	C n2t	Henschel	1907	8074	– DR 89 6212
5 – 16	C n2t	Henschel	1911	10419	+ 1949
6 – 17	C n2t	Henschel	1913	12483	+ 1949
<i>3. Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn</i>					
1b – 1	C n2t	Vulkan	1897	1614	+ 1927
2b – 2	C n2t	Vulkan	1897	1604	+ 1927
3b – 3	C n2t	Vulkan	1897	1603	+ 1927
4b – 4	C n2t	Vulkan	1897	1618	+ 1932
5b – 5	C n2t	Orenstein	1907	2600	– DR 89 6211
6b – 6	C n2t	Orenstein	1907	2800	– DR 89 6216
7 – 7	1B h2t	Orenstein	1910	3910	– DR 70 6177
8 – 8	1B h2t	Orenstein	1911	4400	– DR 70 6178
9 – 9	1B h2t	Orenstein	1911	5000	– DR 70 6179
<i>4. Ruppiner Kreisbahn</i>					
14 – 10	1B h2t	Vulkan	1908	2959	– DR 70 6176
11 – 11	C n2t	Vulkan	1900	1805	+ 1933
12 – 12	C n2t	Vulkan	1900	1806	+ 1934
13 – 13	C n2t	Vulkan	1900	1807	+ 1935
23 – 13 ^{II}	C n2t	Orenstein	1921	9494	+ 1949
24 – 14	C n2t	Orenstein	1920	9126	+ 1949
15 – 20	1B h2t	Orenstein	1913	6717	– DR 70 6376
21	C n2t	Henschel	1913	11942	– DR 89 6404 ϕ
<i>5. Ruppiner Eisenbahn</i>					
18 ^{II}	C n2t	Hohenzollern	1921	4176	– DR 89 6511 ϕ
23	1'D h2t	Orenstein	1936	12731	– DR 98 6476
24	1'D h2t	Orenstein	1934	12519	– DR 98 6378
25	1'D h2t	Orenstein	1929	11786	– DR 98 6376
26	1'D h2t	Orenstein	1929	11787	– DR 98 6377
27	1'C1'h2t	Orenstein	1925	10934	– DR 75 6276
28	1'C1'h2t	Orenstein	1925	10935	– DR 75 6277
29	1'C1'h2t	Orenstein	1925	10936	– DR 75 6278
30	1'C1'h2t	Orenstein	1927	11431	entführt 1945

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Ruppiner Eisenbahn
(einschl. der Vorgängerbahnen und der Kleinbahn Gransee – Neuglobsow)

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
31	1'C1'h2t	Orenstein	1927	11432	– DR 75 6279
32	1'C1'h2t	Orenstein	1936	12730	– DR 75 6476
33					nicht besetzt
34					nicht besetzt
35					nicht besetzt
36					nicht besetzt
37					nicht besetzt
38					nicht besetzt
39					nicht besetzt
40	1'D1'h2t	Orenstein	1939	13199	– DR 93 6476
41	1'D1'h2t	Orenstein	1943	13512	– DR 93 6480
42	1'D1'h2t	Orenstein	1943	13513	– DR 93 6481

6. Kleinbahn Gransee – Neuglobsow

1	C h2t	Orenstein & K	1930	12158	1940 verkauft
2	C h2t	Orenstein & K	1930	12159	

B. Motorlokomotiven

40	C	Schwartzkopff	1939	10814	
53	C	Schwartzkopff	1942	11653	
71	C	DW, Kiel	1937	589	
72	B	DW, Kiel	1936		
77	B	Krupp	1934	1377	
85	C	Schwartzkopff	1939	10985	

C. Triebwagen

C 4	80	(1A) (A1)	DW, Kiel	1924	Diesel-mech.	– DR 137 511	
C 4	82	(1A) (A1)	DW, Kiel	1924	Diesel-mech.	– DR 137 512	
C 4	84	(1A) (A1)	DW, Kiel	1924	Diesel-mech.	– DR 137 513	
C 4	85	(1A) (A1)	DW, Kiel	1931	Diesel-mech.	– DR 137 521	
BC i	89	1 A	umgeb. Bresl.	1912/34	Diesel-elek.	– DR 135 551	✓
BC 4i	101	(1A) (A1)	Niesky	1935	Diesel-mech.	– DR	
BC 4i	102	(1A) (A1)	Niesky	1935	Diesel-mech.		
BC 4i	103	(1A) (A1)	Niesky	1941	Diesel-mech.	– DR 137 525	

D. Steuerwagen

C 4ivS	110		Niesky	1935		– DR 145 501	
--------	-----	--	--------	------	--	--------------	--

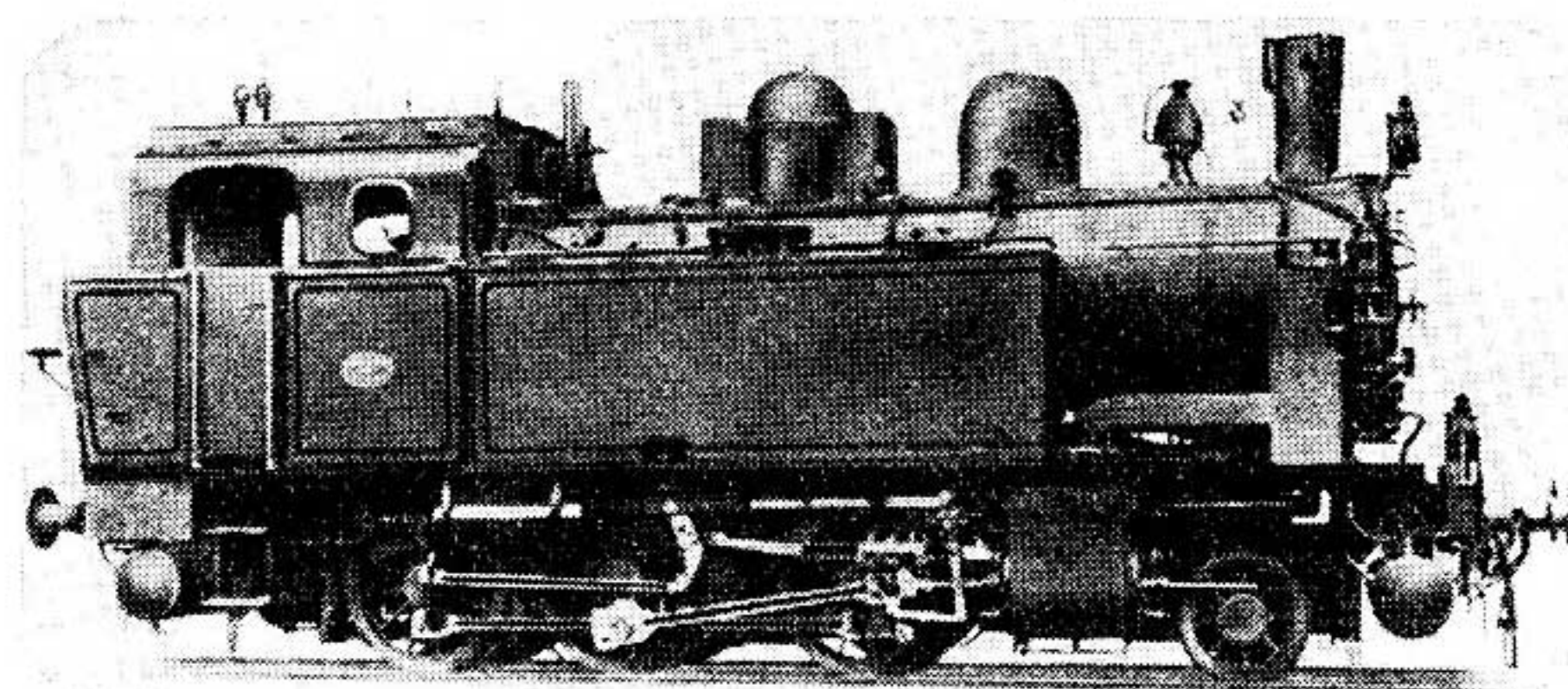
Zeichen:

++ = vor Gründung der Ruppiner Eisenbahn bereits ausgemustert	φ = von der ED Essen 1920 gekauft (Beutelokomotive)
+ = ausgemustert im Jahre	✓ = von der Söhrebahn 1938 gekauft
II = zweite Nummernbesetzung	(18) = eingeklammerte Nummer war nicht angeschrieben
: = 1940 an die Lehniner Kleinbahn verkauft	– = später bei der Ruppiner Eisenbahn bzw. Deutschen Reichsbahn
○ = von der Crefelder Eisenbahn gekauft, war dort Nr. 5	

Wittenberge- Perleberger Eisenbahn - WPE

Die fleißigen Bürger der Kreisstadt Perleberg an der Prignitz, einer Stadt von damals 8000 Einwohnern, die beim Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1846 nicht links, sondern rechts liegen gelassen worden waren, verlangten nach mehr als 30 Jahren endlich einen Eisenbahnanschluß. Da sich niemand sonst für den notwendigen Bahnbau fand, gründete die Stadt mit eigenem Kapital die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Die 10,54 km lange eingleisige Nebenbahnstrecke war bald gebaut, und am 15. Oktober 1881 konnte unter dem Jubel der Einwohnerschaft die feierliche Eröffnung stattfinden. Außer der zu bauen gewesenen Strecke war nur das Bahnhofsgebäude mit allen für die Abfertigung notwendigen Räumen und einer Bahnhofswirtschaft, ein kleines Schutzhaus für den Haltepunkt und der dem Bahnhof gegenüberliegenden Werkstätt mit den entsprechenden Einrichtungen zu erstellen. In Wittenberge liefen die Züge in den Bahnhof der Staatsbahn ein.

Der Lokomotivbestand zwischen 1881 und 1941 war folgender:



1'C 2h Tenderlokomotive der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn gebaut von Henschel

Es genügten wenige Betriebsmittel, meist zwei Dampflokomotiven und einige Wagen, die nach der Eröffnung der Prignitzer Eisenbahn von dieser mitverwaltet wurden. Seit 1932 bestand eine Betriebsgemeinschaft zwischen der Bahn und der Prignitzer Eisenbahn sowie den Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen mit einer Gemeinschaftsdirektion in Perleberg, die erst durch die am 1. Januar 1941 erfolgte Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn aufgehoben wurde.

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
Wittenberge	B n2-t	Borsig	1881	3759	+ 1900
Perleberg	B n2-t	Borsig	1881	3760	+ 1902
3	B n2-t	Henschel	1900	5398	+ 1921
4	B n2-t	Henschel	1902	6216	+ 1912
5	C n2-t	Henschel	1911	10690	+
6 — 106	C n2-t	Henschel	1912	11576	— DR 89 1201
7	C n2-t	Henschel	1889		1921 alt gekauft
9 — 109	1'C h2-t	Henschel	1924	20415	— DR 91 221
10 — 110	1'C h2-t	Henschel	1925	20597	— DR 91 222
111	1'C 1' h2-t	Henschel	1937	23635	— DR 75 613

Zeichen: + = ausgemustert im Jahre
— = später

Frankfurter Gütereisenbahn

Zu den ältesten Kleinbahnen der Mark Brandenburg, lange bevor das preußische Kleinbahngesetz Erleichterungen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung brachte, ist die Frankfurter Gütereisenbahn Aktiengesellschaft zu Breslau (Klb) zu zählen. Sie eröffnete ihren Betrieb am 19. November 1881 auf der 6,3 km langen Strecke vom Staatsbahnhof Frankfurt a. d. Oder zur Stadt. Gegenüber den meisten Eisenbahnkonzessionen, die auf 99 Jahre lauteten oder unbefristet waren, war die der Frankfurter Güterbahn nur für 45 Jahre ausgestellt. Trotzdem ist sie vor Ablauf verlängert worden, so daß die Bahn bis zur allgemeinen Übernahme der Privat- und Kleinbahnen am 1. April 1949 selbständig geblieben ist.

Der recht stabile Oberbau bestand aus 9 m langen Vignolschienen im Gewicht von 24,6 kg/m, deren jede Länge auf elf hölzernen Querschwellen verlegt war. Auf 3,73 km wurden Straßen innerhalb der Stadt mitbenutzt, während 2,57 km auf eigenem Bahnkörper lagen. Neben der Strecke vom Bahnhof der Staatsbahn Grube Vaterland zur Oder, die ausschließlich der Abbeförderung der Rohbraunkohle zu den Oderkähnen diente, wurden verschiedene Fabrikbetriebe in der Stadt Frankfurt a. d. Oder bedient, die Bahn hatte also praktisch die Bedeutung einer Privatanschlußbahn. In den 40 Jahren ihres Betriebes besaß die Bahn nur zwei ungekuppelte Lokomotiven der Bauart 1 A, sog. „T o“, 27 zweiachsige und einen dreiachsigen Güterwagen.

Prignitzer Eisenbahn

Um 1880 gründeten Städte und Kreise der Prignitz ein Prignitzbahn-Comité. Streitigkeiten über die Linienführung verzögerten das Projekt. Schließlich erhielt die bereits im Betrieb stehende Wittenberge-Perleberger Eisenbahn-Gesellschaft unter dem 23. Juli 1884 vom Preußischen Regierungspräsidenten zu Potsdam die Genehmigung zum Bau einer eingleisigen Nebenbahn Perleberg — Pritzwalk — Wittstock. Die Bauausführung wurde den beiden Berliner Firmen R. Schneider und Bachstein übertragen, die bereits drei Wochen später mit den Arbeiten begannen. Die 44,91 km lange Strecke, die keine besonderen Schwierigkeiten bot, wurde innerhalb von neun Monaten fertiggestellt. 15 m lange Stahlschienen mit 24 kg/m Gewicht entsprachen, wie der gesamte Oberbau, wie Streckeneinrichtungen und Signale, denen für Nebenbahnen der damaligen Preußischen Staatsbahn. Die größte Neigung betrug 10 ‰.

Die am 31. Mai 1885 eröffnete Strecke wurde aus kommerziellen Gründen einer besonderen Gesellschaft, der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Sitz in Perleberg, übertragen. Eine betriebliche Eigenart bestand darin, daß die größeren Bahnhöfe entweder der Prignitzer Eisenbahn nicht gehörten oder sie nicht den Betrieb führte. Der Ausgangsbahnhof Perleberg gehörte der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, und im Bahnhof Pritzwalk, der ihr gehörte, führte die Preußische Staatsbahn bzw. später die Reichsbahn den Betrieb. Nach Verlängerung der Bahn bis an die mecklenburgische Grenze fuhren die Züge in den Bahnhof Buschhof ein, der von der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn gebaut und von dieser verwaltet wurde. Lediglich im Bahnhof Wittstock, in den aber auch seit 1898 die Züge der Kremmen-Wittstocker — später Ruppiner — Eisenbahn einfuhren, und den kleinen Bahnhöfen besorgte sie den Betrieb.

In der Zeit des Gemeinschaftsbetriebes durch die Firma Bachstein mit der Wittenberge-Perleberger Eisen-

bahn gab es wiederholt mit den Aktionären Meinungsverschiedenheiten, so daß es mit dem 15. Oktober 1892 zur Auflösung des Vertrages kam. Bis 1932 wurde der Betrieb getrennt geführt. Die Bespannung der Züge und das Personal wechselten, was eine Erschwernis und Verteuerung nach sich zog. Als besonders schwierig erwiesen sich die abzurechnenden Werkstättenleistungen. 1908 wurden besondere Güterzüge unter Fortfall der gemischten Züge eingerichtet.

Die Betriebseröffnung der 16,58 km langen Strecke Wittstock – mecklenburgische Landesgrenze³ fand zusammen mit der Betriebsaufnahme der Anschlußstrecke nach Neustrelitz am 18. Mai 1895 statt. Trotz des hügeligen Geländes kamen hier nur Neigungen von 5 ‰ vor. Im Gebiet der Ostprignitz sind durch Gletscherabwässer nach der Eiszeit einige Moränen, Hügel und kleine Gebirgsketten entstanden, die beim Bahnbau Steigungen und Gefälle verursachten.

Verzeichnis der Lokomotiven der Prignitzer Eisenbahn

Bezeichnung		Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
Pritzwalk	1	C n2t	Borsig	1885	4077	vom Bauunter-
Wittstock	2	C n2t	Borsig	1885	4078	nehmer beschafft
Putlitz	3	C n2t	Borsig	1885	4079	+ 1910
Prignitz	4	C n2t	Hohenzollern	1894	813	1925
Brandenburg	5	C n2t	Hohenzollern	1894	814	ausgemustert
	6	C n2t	Henschel	1901	5876	+ 1928
	7	C n2t	Henschel	1907	7328	+ 1933
	8	C n2t	Henschel	1908		+ 1928
Dranse	9	C n2t	Henschel	1910		+ 1933
	10	C n2t	Borsig	1912	8398	– DR 89 931
	11	C n2t	Borsig	1912		+ 1938
	12	C n2t	Henschel	1915	13602	– DR 89 932
	13–3II	C n2t	Borsig	1913	8463	– DR 89 921
	1II	C n2t	Linke-Hofmann	1925	3061	– DR 89 911
	2II	C n2t	Linke-Hofmann	1925	2859	– DR 89 922
	4II	1'C h2t	Linke-Hofmann	1929	3125	– DR 91 211
	5II	1'C h2t	Linke-Hofmann	1929	3156	– DR 91 212
	6II	1'D1'h2t	Union	1919	2491	– DR 93 406 ϕ
	7II	1'D1'h2t	Henschel	1936	22909	– DR 93 1611
	8II	1'C1'h2t	Henschel	1936	23073	– DR 75 611
	9II	1'C1'h2t	Henschel	1936	23073	– DR 75 612
	22	1'D1'h2t	Henschel	1938	24369	– DR 93 1612

Zeichen

ϕ = angekauft von Deutsche Reichsbahn, dort 93 406
(preuß. T 14¹)

+ = ausgemustert
– = später

Dahme-Uckroer Eisenbahn - DUE

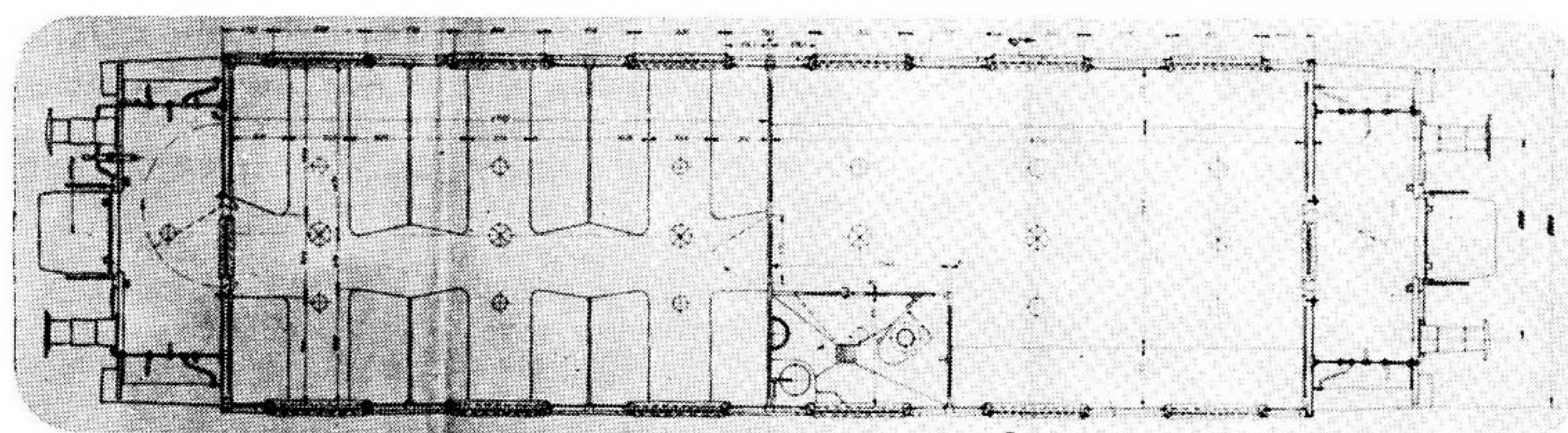
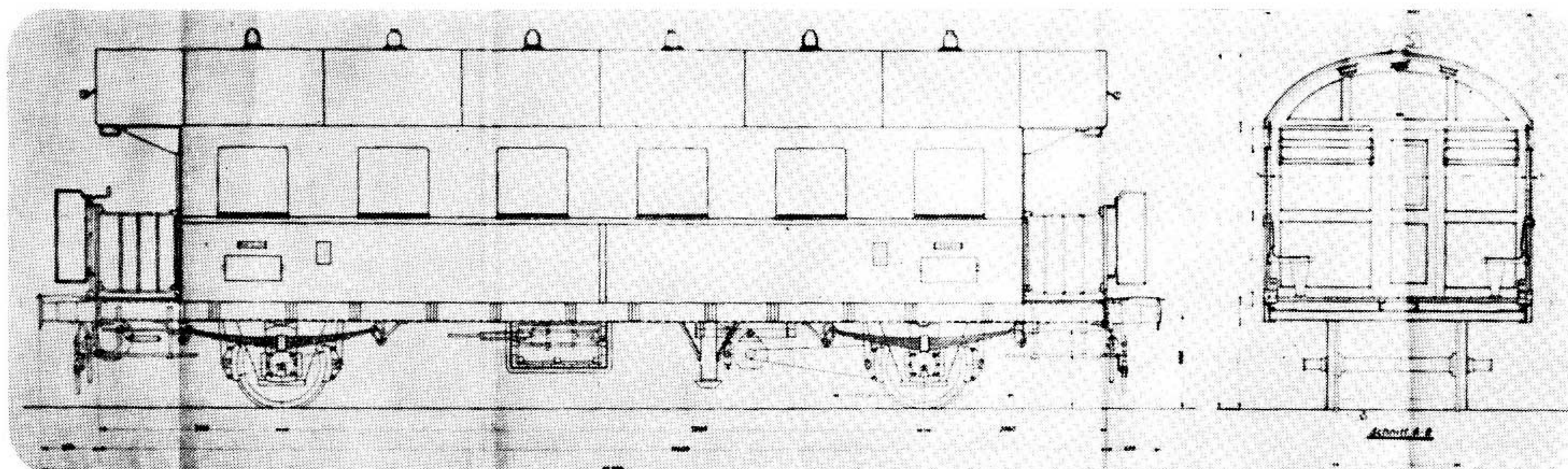
Von der Grenze bis Buschhof war die Strecke von der MFWE gepachtet. Die Secundärbahnverwaltung Bachstein, die beim Bau der Prignitzer Eisenbahn beteiligt war und den Betrieb zusammen mit der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn führte, beschaffte deshalb stärkere dreifach-gekuppelte Lokomotiven. Diese sind aus der vorstehenden Aufstellung ersichtlich. Der Wagenpark bestand aus acht zweiachsigen Personen-, zwei gemischten Gepäck- und Postwagen und 20 Güterwagen. Letztere waren bei der Direktion Altona eingestellt. Bedingt durch einen zum Teil lebhaften Verkehr wurden bei der Inbetriebnahme der Strecke zur mecklenburgischen Grenze noch ein Gepäck/Postwagen und 16 Güterwagen beschafft. 1906 folgten noch elf Personen-, fünf Gepäckwagen mit Postraum und 74 Güterwagen.

Mit dem 1. Januar 1941 ging die Betriebsführung auf die Deutsche Reichsbahn über. Die Aktionäre, das Land Preußen, die Provinz Brandenburg, Städte und Gemeinden, die stets eine Dividende von 6 oder 7% bezogen hatten, wurden abgefunden, so daß auch der Besitz — wie schon gesagt, zusammen mit der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn — in das Reichsbahnvermögen einging.

Um das märkische Ackerbürgerstädtchen Dahme an die 1875 eröffnete Berlin-Dresdener Eisenbahn anzuschließen, erhielt am 18. Mai 1885 die Dahme-Uckroer Eisenbahn-Gesellschaft eine Konzession zum Bau und Betrieb der 12,53 km langen Strecke. Von dem etwa 10 m unterhalb des Staatsbahnhofes gelegenen Bahnhof verläuft die Strecke auf eigenem Bahnkörper nur wenige Meter nach Norden, um dann, ohne Richtungsänderung nach Nordwesten gehend, Dahme zu erreichen. Etwa in der Mitte der Strecke liegt der einzige Haltpunkt Kemnitz. Der Oberbau aus Stahlschienen S 33/Pr 6 ist auf karbonisierten Holzschwellen, jedoch in Kies- und Sandbettung verlegt.

Gefördert wurde der Bahnbau hauptsächlich von den in und um Dahme gelegenen großen Gütern. Damit ist auch die Bedeutung der Bahn und das Frachtaufkommen zur nahen Reichshauptstadt angedeutet. Im Schloß des recht verträumt wirkenden Städtchens wohnte um 1885 Freiherr von Schall, der auch der erste Aufsichtsratsvorsitzende der Eisenbahngesellschaft wurde. Nach ihm wurde, wie das in der Zeit vielfach der Fall war, eine Lokomotive benannt. Später entstand in Dahme eine höhere landwirtschaftliche Schule und eine agrikulturchemische Versuchsanstalt; die sehr erwünschte Industrie fand sich jedoch nicht ein. So waren landwirtschaftliche Produkte, hierunter hauptsächlich Kartoffeln, die zu befördernden Frachten. Die Zuchtergebnisse mit Kartoffeln vom Gut des Herrn von Daberkow waren seinerzeit weltberühmt. Saatgut ging in alle möglichen Länder, und die Berliner schätzten ebenfalls zarte, mehlig und geschmacklich gute Sorten. „Die Daberkowsche“ war eine solche, sie ging deshalb in ganzen Güterzügen nach Berlin.

Dagegen war der Reiseverkehr auf dieser Bahn immer gering, es genügten drei bis vier Zugpaare täglich. Durch die Güter mit den weitreichenden Anbauflächen war die Gegend nur schwach besiedelt. Die Stadt hatte



Zweiachsiger Personenwagen mit Traglastenabteil der Dahme-Uckroer Eisenbahn

5000 Einwohner, die nicht besonders reisefreudig waren, nimmt man die Guts- und Rittergutsbesitzer aus. Dafür lebte es sich geruhsam und recht angenehm.

Den Betrieb der Bahn führte die Landesverkehrsdirektion Brandenburg auf Rechnung der Aktiengesell-

schaft, in deren Händen die Betriebsführung vieler Privat- und Kleinbahnen der Mark Brandenburg lag oder nach und nach übergang. Dies hatte den Vorteil, daß größere Verwaltungsaufgaben zentral behandelt wurden und damit billig ausgeführt werden konnten.

Verzeichnis der Lokomotiven der Dahme-Uckroer Eisenbahn

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
1 von Schall	B n2t	Henschel	1886	2212	+ 1898
2 Dahme	B n2t	Henschel	1886	2213	+ 1901
3	C n2t	Henschel	1898	4957	
1(II) — 7-20	C n2t	Hanomag	1906	4621	φ — DR 89 6208
2(II)	C n2t	Henschel	1901	5621	
7-21	C n2t	Breslau	1905	293	1945 von der Bunzlauer Krsb. (dort Nr. 1b) erhalten
11 7-320	B Diesel-mechan. Lokomotive				

Zeichen: φ = von der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn gekauft, war dort Nr. 21

+ = ausgemustert im Jahre
— = später

Zschipkau- Finsterwalder Eisenbahn - ZPE

Um die in der Niederlausitz so zahlreich vorkommende Braunkohle und die daraus gepreßten Briketts abzubefördern, wurde 1886 die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft mit Sitz in Finsterwalde gegründet. Am 20. September 1887 konnte die 20,16 km lange Bahn, die zunächst nur in Finsterwalde an die Strecke der Preußischen Staatsbahn anschloß, dem Betrieb übergeben werden. Wegen der zum Teil schweren Güterzügen, die zu befördern waren, wurden Schienen der Form 33/Pr 6 im Gewicht von 33,5 kg/m gewählt. Es gab zahlreiche zum Teil mitzubedienende Privatanschlüsse zu den Kohlengruben und Brikettfabriken.

Die am 1. September 1902 eröffnete 12,76 km lange Strecke Lauchhammer-Sallgast liegt überwiegend außerhalb der Mark Brandenburg auf kursächsischem Gebiet und soll hier außer Betracht bleiben. Hauptsächlicher Zweck der Strecke war, den Lauchhammer-Werken den erforderlichen Eisenbahnanschluß zu bieten. Die Bahn führte auch auf der 1905 erbauten, der Preußischen Staatsbahn gehörenden, Strecke Zschipkau-Senftenberg, die 7,3 km lang ist, den Betrieb.

Braunkohlenbriketts waren zu jener Zeit für die Wohnraumbeheizung sehr geschätzt. Beträchtliche Men-

Verzeichnis der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
1 v. Manteuffel	B n2	Hohenzollern	1887	423	+
2 v. Patow	B n2	Hohenzollern	1887	424	+
3 Gerhard	C n2	Hanomag	1890	2161	+
4 Klettwitz	C n2	Hanomag	1891	2345	+
5 Finsterwalde	C n2	Hanomag	1893	2501	+
6 Costebrau	C n2	Güstrow	1895	133	+
7 Donath	C n2	Güstrow	1896	159	+
8 Sallgast	C n2	Hanomag	1897	2981	+
9 Lauchhammer	C n2	Hanomag	1897	2982	+
10 Annahütte	C n2	Hanomag	1899	3223	+
11 Roemerkeller	C n2	Breslau	1900	49	— DR 89 7560
12	C n2	Orenstein & K	1905	1282	— DR 89 7561
13	C n2	Borsig	1906	6185	— DR 89 7562
14	C n2	Borsig	1910	7454	— DR 89 7563
15	C n2	Borsig	1912	8457	— DR 89 7564
16	D n2	O & K	1922	9871	— DR 92 991
17	D n2	O & K	1922	9872	— DR 92 992
18	D n2	O & K	1923	10334	— DR 92 993
19	D n2	O & K	1926	11220	— DR 92 994
20	D n2	O & K	1929	11850	— DR 92 995

Zeichen:

+ = ausgemustert (im Jahre)

— = später

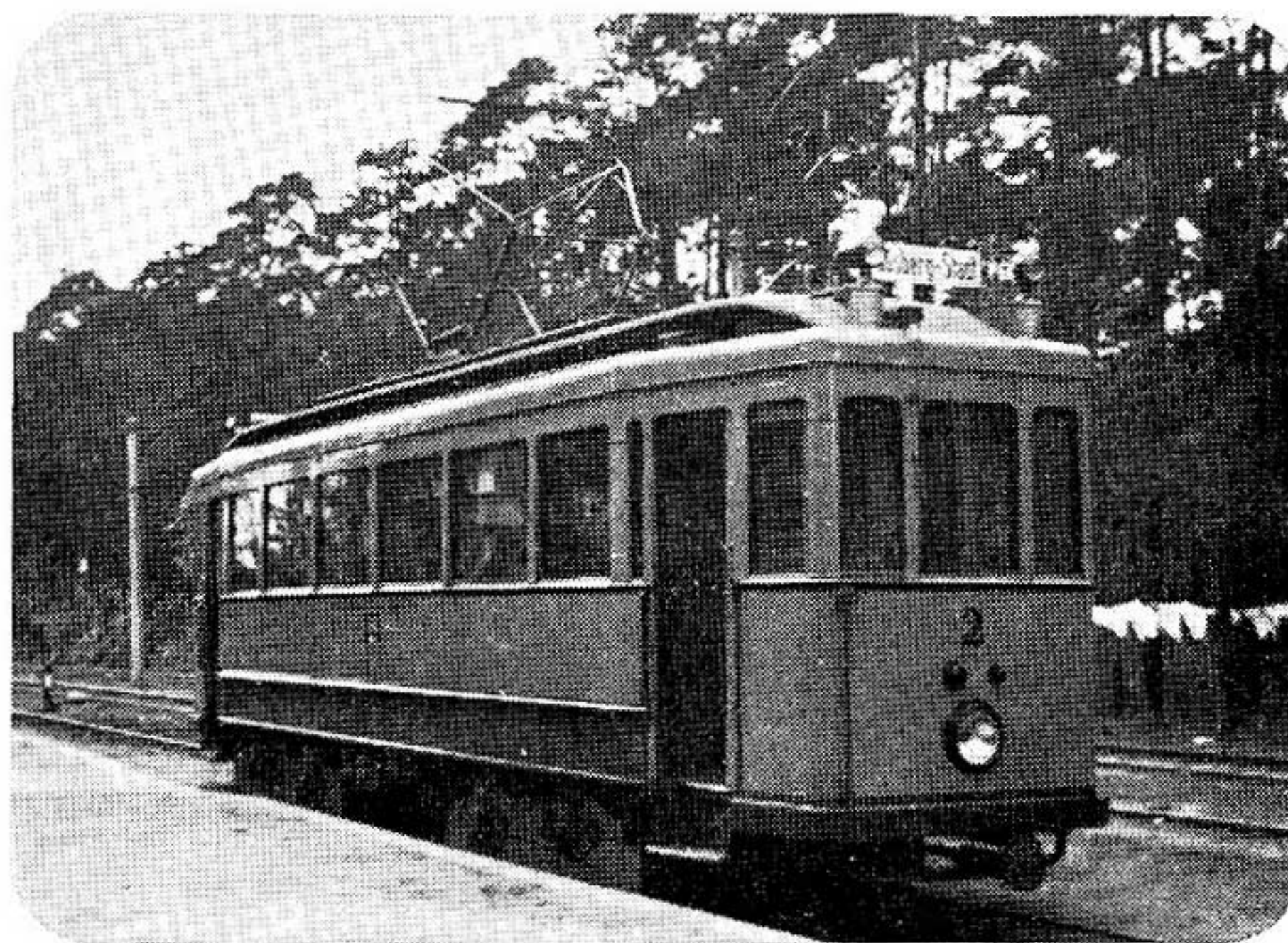
Strausberger Kleinbahn

gen davon gingen über die Strecken dieser Bahn mit dem so fremd klingenden und schwer auszusprechenden Namen, der übrigens 1938 in Schipkau geändert wurde. Von dem „finsternen Wald“ war nicht mehr allzu viel übrig, denn auch dort, wie zu beiden Seiten der Strecke kratzten große Schaufelbagger im Tagebau die Erde weg, um an das „schwarze Gold“ heranzukommen. Weder die Gruben noch die zahlreichen Brikettfabriken mit ihren Schornsteinen und Kühltürmen oder gar der Abraumboten einen schönen Anblick. Nachts aber wirkte die Gegend, durch Scheinwerfer und Lampen hell erleuchtet, gigantisch.

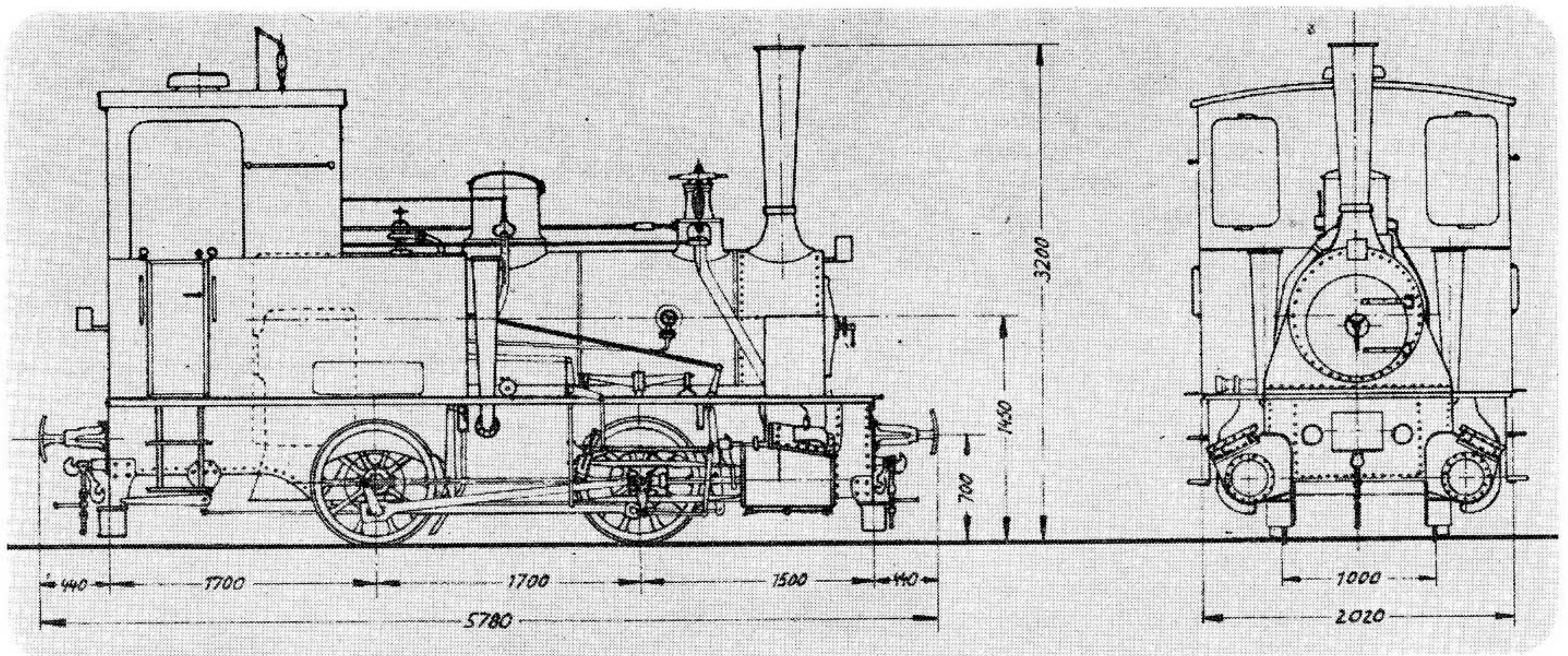
Am 1. Juli 1943 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Bahn. Die Strecke Lauchhammer–Sallgast wurde 1945 von den Sowjets demontiert. Der Personenverkehr auf der Strecke Senftenberg–Schipkau ist eingestellt, zwischen Schipkau und Finsterwalde fährt täglich nur noch ein Zugpaar. Anscheinend sind auch viele Gruben erschöpft und die dazu gehörenden Fabriken stillgelegt.

Am 17. August 1893 fand auf der, wie es damals so schön hieß, mit Dampf betriebenen 6,2 km langen Strecke der Strausberger Kleinbahn A.G. die Betriebsaufnahme statt. Auch die seinerzeit etwa 5000 Einwohner zählende kleine, saubere Statdt Strausberg mit der zum Teil noch heute gut erhaltenen Stadtmauer und dem berühmten Kopfsteinpflaster, in der Friedrich der Große bei einem Achsbruch gesagt haben soll: „Ich habe nicht gewußt, in meinem Lande ein so Gott verfluchtes Nest zu haben“, verlangte den Eisenbahnanschluß. Der Bahnhof Strausberg an der Ostbahn liegt durch dichte Wälder getrennt rund 6 km von der Stadt entfernt.

Die Strecke, am Kleinbahnhof unmittelbar nur durch die Straße vom Staatsbahnhof getrennt beginnend, verlief auf eigenem Bahnkörper. Der Oberbau bestand aus 9 m langen Vignolschienen von 23,8 kg/m und war auf elf hölzernen ungetränkten Querschwellen verlegt. Der Bahn-



Vierachsiger elektrischer Triebwagen für die Strausberger Eisenbahn, elektrische Ausrüstung von Bergmann



B n2t-Tenderlokomotive der Lenz'schen Kleinbahnen, wie sie auch bei der Strausberger Kleinbahn lief

hof Strausberg Stadt lag östlich vor der Mauer, die Haltepunkte waren unbesetzt. Bis zum Haltepunkt Hegermühle verlief die Strecke teilweise neben der Straße mitten durch den Wald in fast nördlicher Richtung. Dann bog die Strecke nach Nordosten ab und führte über freies Feld. Unmittelbar nachdem die Strecke wieder die nördliche Richtung einschlug, errichtete der Schuhfabrikant Tak seine Fabrik und unweit davon wurde später ein Elektrizitätswerk gebaut. Ständige Kohlentransporte waren dadurch der Bahn gesichert.

An Lokomotiven wurden drei zweifach-gekuppelte, an Personenwagen vier und zwei Gepäckwagen sowie ein Güterwagen beschafft. Bei schönem Sommerwetter reichten die Personenwagen oft nicht aus, so daß die Gepäckwagen als „Stehplatzwagen“ verwendet wurden.

Das erwähnte Elektrizitätswerk, der oft starke Stoßverkehr in der Personenbeförderung und die Ausdehnung der Stadt waren die Ursache, die Streckenführung unter teilweiser Mitbenutzung der Straße in und durch die Stadt hindurchzulegen und vom Dampflokomotivbetrieb auf elektrischen Betrieb umzustellen. Hinter dem Haltepunkt Hegermühle zweigt seit 1. April 1923 eine zweite 4 km lange Strecke durch die Stadt bis zur Landesjugendanstalt ab. Diese und die alte Strecke werden mit Gleichstrom 600 V seither straßenbahnähnlich betrieben. Die nunmehrige Streckenlänge beträgt 10,2 km. Zwei elektr. Lokomotiven, sieben zwei- und vierachs. Trieb- und sieben Beiwagen besorgen den Streckendienst.

Ost- und Westhavelländische Kreisbahnen

Noch im gleichen Jahr, und zwar am 4. Oktober bzw. 13. Dezember 1893, eröffneten die A.G. Osthavelländische Kreisbahnen (Klb) ihre Strecken Nauen–Ketzin und Röthehof–Neugarten mit 17,22 km. Die Genehmigung zum Bau war am 8./14. März 1893 vom preußischen Regierungspräsidenten in Potsdam erteilt worden. Wiederum führte das Bahnbauunternehmen Lenz & Co. den Streckenbau aus. In den Jahren 1904 und 1909 wurden dann die für das Unternehmen sehr bedeutenden Strecken Nauen–Velten und Bützow–Spandau-West, die zusammen 42,82 km lang waren, in eigener Regie gebaut. Auch erstellten auf Rechnung des Kreises Westhavelland die Kreisbahnen die Strecken Röthehof–Brandenburg Altstadt und Roskow–Brandenburg, Krakauer Tor mit insgesamt 45,66 km.

Die 9,5 und 12 m langen Stahlschienen im Gewicht von 23, 28 und 33 km/m lagen auf 12 bis 14 teilweise ungetränkten Holzschwellen auf eigenem Bahnkörper. In späteren Jahren mußte der Oberbau verstärkt und auch imprägnierte Schwellen verlegt werden. Bis 1904 führte Lenz & Co. den Betrieb, dann trennte man sich und errichtete in Nauen eine eigene Betriebsverwaltung.

Das von Berlin-Spandau, im Anschluß an die S-Bahn ausgehende Netz führt durch das Waldgebiet des „stillen Krämers“, zum Teil an der alten Poststraße Berlin–Hamburg entlang und erreicht sowohl Velten als auch Nauen. Seinen Namen empfing das Land von der in zahlreichen Windungen durchfließenden Havel. Das stellenweise von Sand- und Lehmplatteaus unterbrochene Sumpfgebiet – der Volksmund sprach vom Luch – wurde seit 1718 auf Weisung des damaligen Königs Friedrich-Wilhelm I. unter Anleitung holländischer Fachleute trockengelegt. Noch heute, mehr als 250 Jahre später, durchziehen Tausende von Gräben und Kanäle das ehemalige Sumpfgebiet. Im Sommer war die Mückenplage groß, was besonders von den erholungssuchenden Berlinern unan-

genehm vermerkt wurde. Trotzdem fuhren sie gern hinaus, durchwanderten den Krämer und erfreuten sich an dem herrlichen Misch- und Buchenwald.

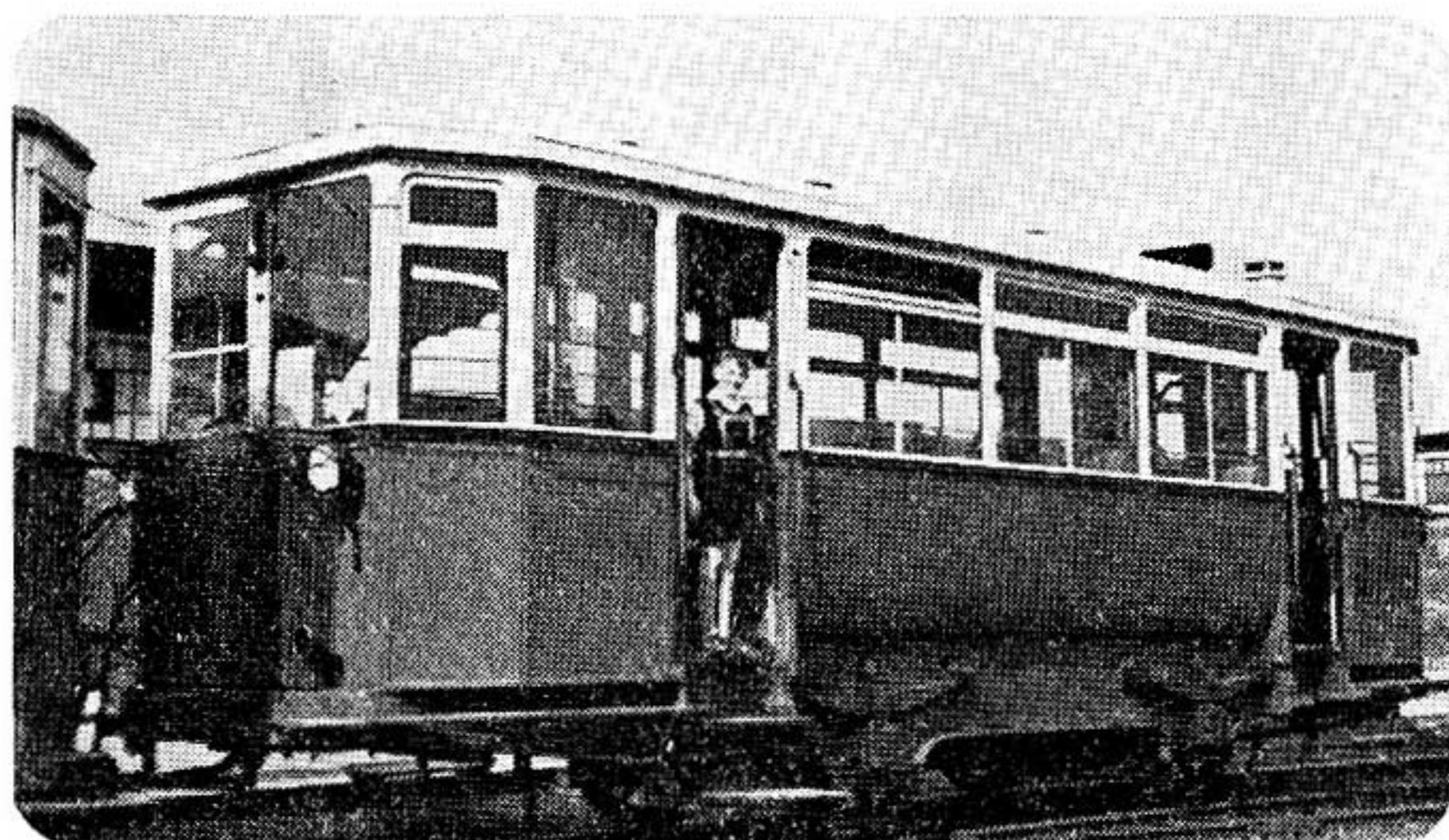
Auf der von Nauen nach Ketzin führenden Stammstrecke waren Zuckerrüben, Kohle, Kalksteine, Ziegelsteine, Rübenschnitzel und Rohrzucker neben landwirtschaftlichen Produkten zu befördern. Später kamen große Mengen Berliner Hausmüll hinzu. Im Norden Spandaus mit dutzenden Privatanschlußgleisen dominierten Maschinen, flüssige Brennstoffe, Benzin und Heeresgut. Besonders vor 1914 sind große Mengen Mauersteine aus den an der Strecke Ketzin–Brandenburg gelegenen Ziegeleien sowie Kies aus den Kiesgruben in Butzow am Beetz-See nach Groß-Berlin verfrachtet worden. Gemüse- und Kartoffelsendungen gingen ebenfalls nach Berlin und in das tausendjährige Brandenburg. Diese Stadt, von der auch die frühere Provinz ihren Namen erhalten hat, ist das alte wendische Brennabor. Seit der Völkerwanderung siedelten hier verschiedene slawische Stämme, darunter auch die Heveller (Haveler!). An den Beetz-See kamen vor dem letzten Krieg viele Angler aus Berlin, und über sie entstand das Spottlied „Fritze Bollmann wollte angeln gehn“.

1893 waren für die Zugförderung nur zwei Zweizylinder-Naßdampftenderlokomotiven, vier Personen-, ein Gepäck- und 125 Güterwagen vorhanden. Bis 1914 kamen durch den Ausbau der Stammstrecke zu einem Netz neun dreifach-gekuppelte Lokomotiven, 18 Personen-, zwei Gepäck- und 69 Güterwagen hinzu. 1925 wurde der Lokomotivbestand um zwei weitere dreifach-gekuppelte, nun jedoch Heißdampfmaschinen ergänzt.

Bedeutend war ferner der Personen-Berufsverkehr von Spandau-West zu den großen Werken in Henningsdorf. Die Osthavelländischen Kreisbahnen ließen daher die Mitbenutzung ihrer Strecke zwischen Spandau–Johannisstift und Nieder-Neuendorf durch die Spandauer

Straßenbahn zu. Sie, wie auch die Nachfolgerin, die Berliner Verkehr-Betriebe, verwendeten zweiachsige Benzolmechanische Triebwagen mit Beiwagen. 1932 wurde das Teilstück im Anschluß an die Straßenbahnstrecken elektrifiziert, so daß die Straßenbahnzüge von Spandau Hbf. bis Henningsdorf unter der Fahrleitung verkehren konnten. Die OHKB übernahm von den Berliner Verkehrsbetrieben drei der Benzoltriebwagen und einige vierachsige Beiwagen der ehemaligen Schmöckwitz—Grünauer Uferbahn, die nun hauptsächlich vorher schwach besetzte Dampfzüge außerhalb des Berufsverkehrs sowie zwischen Nauen und Ketzin ablösten. Im letzten Krieg wurde einer dieser Triebwagen auf Holzgas-Brennstoff umgestellt.

Die beiden Strecken der Westhavelländischen Kreisbahnen wurden von der OHKB mit getrennter Abrechnung betrieben. In Ketzin bestand eine kleine Werkstatt. An Betriebsmittel standen ihr zur Verfügung: vier dreifach-gekuppelte Zweizylinder-Naßdampflokomotiven, sechs Personen-, zwei Gepäck- und 90 Güterwagen. Hinzu kamen später noch zwei Personen-, ein Gepäck/Post- und 29 Güterwagen. Die meisten Güterwagen waren in den



Zweiachsiger benzolmechanischer Triebwagen

Wagenpark der Preußischen Staatsbahn bzw. Deutschen Reichsbahn eingestellt.

Anschluß mit Übergangsmöglichkeit bestand in Spandau West, Velten, Nauen und Röthelhof mit der Reichsbahn und in Brandenburg Altstadt mit der Brandenburgischen Städtebahn, deren Bahnhof mitbenutzt wurde.

Durch die 1949 vollzogene Enteignung der im Gebiet des Landes Brandenburg gelegenen Strecken und Einrichtungen und Überführung auf die Reichsbahn wurden die auf Westberliner Gebiet befindlichen Anlagen abgetrennt. Auf dieser Reststrecke findet nur noch ein Güterverkehr zu den Industrieanlagen statt. Die Betriebsführung übt die im Bahnhof Spandau Johannisstift eingesetzte Bahnverwaltung aus.

Auf der ältesten Strecke, Nauen—Ketzin, wie auch auf dem Abschnitt Neugarten—Roskow wurde ebenfalls der Personenverkehr eingestellt, während ein Teil der zwischen Velten und Nauen gelegenen Strecke für den Ausbau der Umgehungsbahn verwendet oder abgerissen wurde. Die 1945 gesprengte Kanalbrücke in Brandenburg wurde nicht wieder aufgebaut, so daß die Züge nicht mehr bis zum Bahnhof Altstadt verkehren können. Von den einst rund 130 km Streckenlänge der Ost- und Westhavelländischen Kreisbahnen ist nur ein Torso geblieben!

Als Kuriosum bleibt noch nachzutragen, daß die Osthavelländischen Kreisbahnen 1914—16 die Kleinbahn Lüben—Kotzenau in Schlesien mit 28 km Länge gebaut und bis 1919 betrieben haben. Wegen der räumlichen Entfernung wurde jedoch die Betriebsführung abgegeben.

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Ost- und Westhavelländischen Kreisbahnen

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
<i>A. Dampflokomotiven</i>					
<i>1. Osthavelländische Kreisbahn</i>					
1	B n2t	Vulkan	1892	1304	+ 1906
2	B n2t	Vulkan	1892	1305	+
3	B n2t	Vulkan	1892	1308	⚡
4	C n2t	Hagans	1899	414	+
1 ^{II}	C n2t	Orenstein & K	1906	2012	= 6167 Berlin - DR 89 6207
3 ^{II}	C n2t	Vulkan	1895	1435	+
4 ^{II}	C n2t	Schwartzkopff	1901	3020	- DR 89 6112
11	C h2t	AEG	1925	3106	- DR 89 6479
12	C h2t	AEG	1925	3151	- DR 89 6480
13	C h2t	AEG	1925	3152	∅
<i>2. Westhavelländische Kreisbahn und Brandenburg – Röthehof</i>					
1	C n2t	Jung	1900	425	- DR 89 6107
2	C n2t	Jung	1900	426	- DR 89 6108
3	C n2t	Jung	1900	427	
4	C n2t	Jung	1903	661	- DR 89 6120
5	C n2t	Hagans	1899	327	= 6136 Stettin 1924 verkauft
5 ^{II}	C h2t	AEG	1925	3152	= OHE Nr. 13 - DR 89 6481
<i>3. Kleinbahn Nauen – Velten</i>					
1	C n2t	Schwartzkopff	1904	3304	- DR 89 6126
2	C n2t	Schwartzkopff	1904	3305	- DR 89 6127
<i>4. Kleinbahn Bötzwow – Spandau</i>					
3	C n2t	Borsig	1907	6481	
4	C n2t	Borsig	1907	6482	
5	C n2t	Borsig	1908	6899	- DR 89 6217
6	C n2t	Henschel	1914	12900	- DR 89 6305
7	B1'n2t	Henschel	1894	4082	- DR 69 6101 :
<i>B. Motorlokomotiven</i>					
<i>C. Triebwagen</i>					
<i>1. Osthavelländische Kreisbahn</i>					
1 C vT	B	NAG	1923	Benz.-mech.	- DR 133 501 ⚡
2 C vT	B	NAG	1923	Benz.-mech.	- DR 133 502 ⚡
3 C vT	B	NAG	1923	Benz.-mech.	- DR 133 503 ⚡
5 C4vT	(1A) (A1)	Wismar	1939	Diesel-mech.	- DR 137 523
6 C4vT	(1A) (A1)	Wismar	1939	Diesel-mech.	- DR 137 524

Zeichen:

+ = ausgemustert im Jahre

- = später

⚡ = an Strausberg-Herzfelder Klb. verkauft

∅ = an Westhavelländische Krsb. verkauft

= = frühere Nr. und Verwaltung

: = 1939 von Königsberg – Cranz gekauft; früher KPStEV 6052 Berlin

⚡ = 1930 von der Berliner Verkehrs-Gesellschaft (BVG) gekauft

Königs-Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn

Die Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co mbH, Berlin, baute auf Grund der am 4./8. Mai 1893 vom Regierungspräsidenten zu Potsdam erteilten Konzession die Königs-Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn. Die Streckenlänge betrug 21,25 km und war ausschließlich auf eigenem Bahnkörper verlegt. Verwendet wurden Stahlschienen von 10 m Länge, im Gewicht von 24 kg/m, die auf 11 hölzernen Querschwellen genagelt waren. Am 1. November 1894 konnte die Bahn eröffnet werden.

Königs-Wusterhausen erhielt seinen Namen von König Friedrich Wilhelm I. Er ließ die alte Burg der Schenken von Landsberg in der wendischen Ansiedlung Wustrow 1718 zu einem Jagdschloß umbauen. Hier fanden die bekannten Tabakskollegien statt. Als Wache ließ er besonders große Leute anwerben, aus denen später das Garde-Grenadierregiment, seine „langen Kerls“, entstand.

Die Kleinbahnstrecke begann unmittelbar neben dem Bahnhof der Staatsbahn, verlief zunächst in südlicher, dann in südwestlicher Richtung. Zwischen Königs-Wusterhausen und Schenkendorf zweigten mehrere Anschlüsse zu einem später stillgelegten Braunkohlenschacht und zum Luftschiffhafen ab. Beide Industrieanschlüsse verloren schon Anfang des Jahrhunderts ihre Bedeutung. In dem Bahnhof Mittenwalde endete die Strecke, und die Reisenden mußten einen Fußweg von 800 m bis zur dreieinhalbtausend Einwohner zählenden Stadt zurücklegen. In der dreischiffigen Hallenkirche, der Moritzkirche, aus dem 13. Jahrhundert, wirkte als Probst der Dichter zahlreicher Kirchenlieder, Paul Gerhardt. Die wendische Gründung des damals „Mitten im Walde“ gelegenen Ortes ist noch heute in der Form des slawischen Rundlings erkennbar.

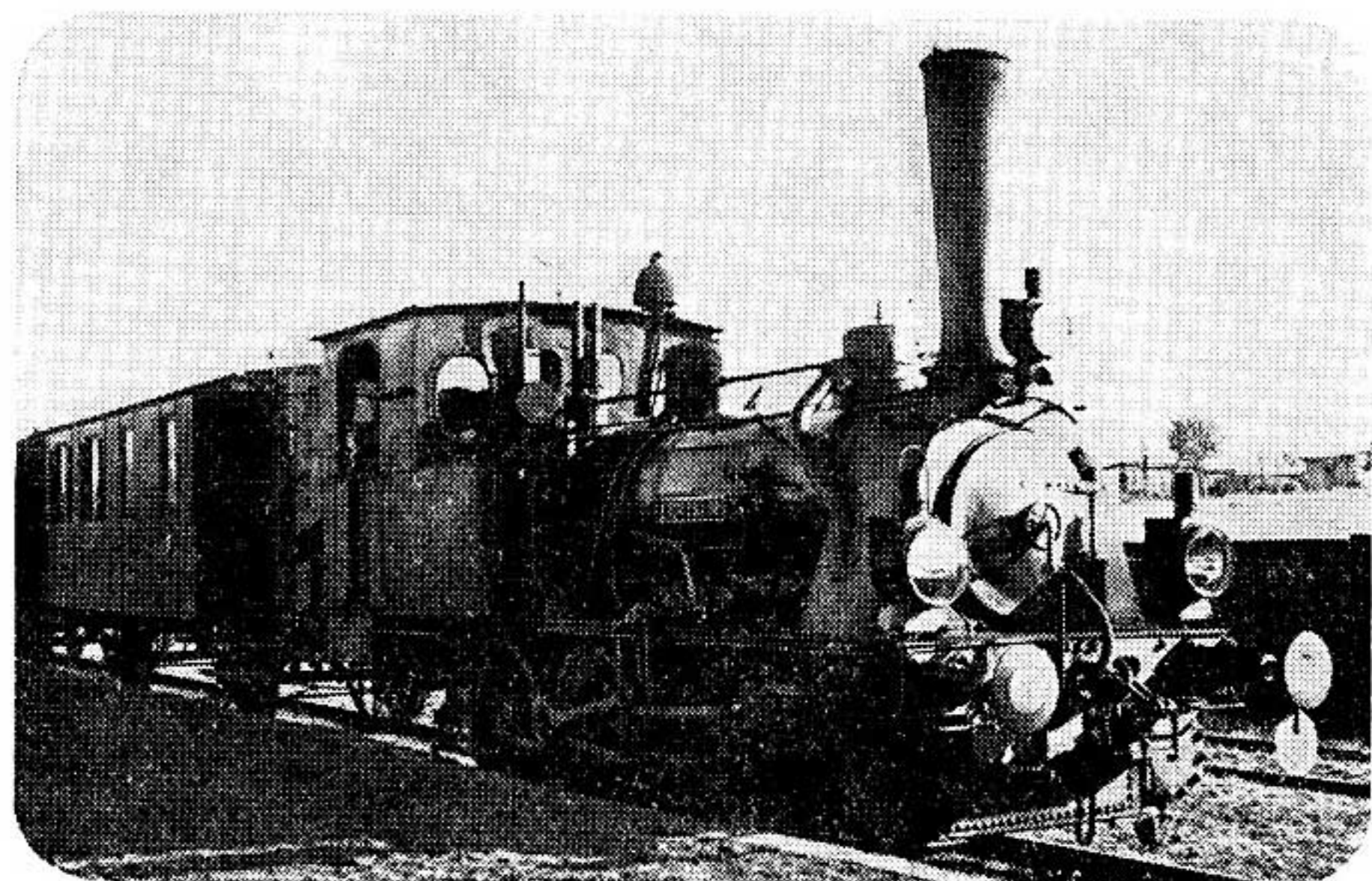
Die Weiterfahrt nach Galun und Töpchin war nur durch eine Rangierfahrt bis zur rund 1 km vor dem Bahnhof gelegenen Abzweigungsweiche möglich. Bis dort-

hin wurde der Zug „gedrückt“. Dann aber ging es in südlicher Richtung, zunächst über die Notte-Kanalbrücke, um bald darauf das Ufer des in reizvoller Umgebung gelegenen Motzener Sees zu erreichen. An der Strecke lagen zahlreiche Ziegeleien mit Privatgleisanschlüssen, die von der Bahn bedient wurden. Um die Jahrhundertwende bis zum ersten Weltkrieg lieferten sie Bausteine in die Reichshauptstadt. Diese Transporte waren die Haupteinnahmequellen der Bahn.

Zwischen den Kriegen kaufte der in Berlin gegründete Verein der Freikörperkultur bei Motzenmühle ein großes Seegrundstück, setzte einen hohen Bretterzaun darum, damit kein Bekleideter die „Nackedeis“ beobachten konnte. Seinerzeit war man noch verschämter! Mit der Zeit „bekam“ der Bretterzaun Astlöcher, die von den Dorfbewohnern wie von Wanderern sehr begehrt waren. Aber auch das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal schaute im Vorbeifahren gern über den Zaun!

In Gallun zweigte eine Strecke nach Schöneicher Plan ab, an der ebenfalls mehrere Ziegeleianschlüsse bestanden. Über Schöneicher Plan, wohin auch seit 1900 eine Gleisverbindung mit der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn geschaffen worden war, konnte der Güterverkehr nach Berlin laufen. Beide Bahnen standen bis zu ihrer Enteignung 1949 in Betriebsgemeinschaft. Ende der 30er Jahre wurde dann allerdings auch eine Neubau-strecke zwischen Mittenwalde Nord und Mittenwalde Ost sowie eine Verbindungskurve zur Strecke nach Töpchin eröffnet. Damit war die Führung durchgehender Züge von Neukölln nach Töpchin ermöglicht und die „Motzenmühler“ gelangten auf direktem Wege in ihr Paradies.

Die ersten von Borsig gelieferten Lokomotiven waren zweifach-gekuppelte Naßdampf-Zweizylindermaschinen. Zu den drei kamen bald drei weitere, jedoch nun dreifach-gekuppelte Lokomotiven hinzu. Der Wagenpark war be-



Domlose T₃ nach preuß. Normalien im Bahnhof Mittenwalde-Ost zur Abzweigung nach Töpchin

scheiden und bestand aus sechs Personen-, zwei Gepäck- und 52 zweiachsige Güterwagen. Die Personenwagen wichen, was ihre äußere Form betrifft, von den üblichen Kleinbahnwagen ab. Die offenen Plattformen ohne Übergangsbrücken waren oberhalb der Stirnwandbleche verglast und ähnelten den Straßenbahnwagen der damaligen Zeit. Bei den Reisenden und besonders den jüngeren waren die Plattformen sehr beliebt.

Die schon um 1914 bestandenen Pläne, die Strecke Königs-Wusterhausen–Mittenwalde nach Zossen zu verlängern und damit einen weiteren Anschluß, nun an die Berlin-Dresdener Bahn und die Militär-Eisenbahn, herzustellen, wurden 1949 verwirklicht. Es waren aber keine wirtschaftlichen, sondern rein politische Gründe, die zum Bau führten. Die nach 1945 durch die unglückliche Teilung Deutschlands geschaffenen Verhältnisse, wonach verschiedene Berliner Kopfbahnhöfe in den Westsektoren lagen, wollte die unter sowjetischer Kontrolle stehende Reichsbahn ändern. Alle Fernzüge sollten vom Ostbahn-

hof, dem ehemaligen Schlesischen Bf. in Berlin, abgehen und ankommen.

Mit den Arbeitskolonnen von zwei Bauzügen wurde der Streckenbau Mittenwald–Zossen innerhalb sechs Wochen, von beiden Seiten ausgehend, „vorgetrieben“ und die Strecke der Kleinbahn bis Königs-Wusterhausen entsprechend verstärkt. Das war, wie mehrfach bei derartigen Nachkriegsunternehmen, nicht ganz einfach, da Sumpfgebiet zu durchqueren war. Wiederholt gab es Gleissenkungen, aber seit dem Winterfahrplan 1950/51 fuhren die Züge Berlin–Dresden über die ehemalige Strecke der Kleinbahn. Es war ein eigenartiges Gefühl, im Speisewagen des D-Zuges sitzend, über die „klappernden“ Laschenverbindungen der vielen Schienenstöße zu reisen!

Übrigens wurde die Bahnverwaltung nie um ihre Zustimmung zu diesem Umbau und Verkehr über ihre Strecke gefragt. Die gebaute Teilstrecke Schöneicher Plan – Zossen ist 7,7 km lang und gehört heute zur durchgehenden Verbindung Königs-Wusterhausen–Zossen–Jüterbog. Nach Fertigstellung der neuen „Umgehungsbahn“ Berlin–Adlershof–Schönefeld – hier befindet sich ein neuer Flughafen – Dahlewitz–Zossen hat die ehemalige Kleinbahnstrecke wieder an Bedeutung verloren.

Ein Verzeichnis der Lokomotiven befindet sich am Schluß des Abschnitts über die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn.

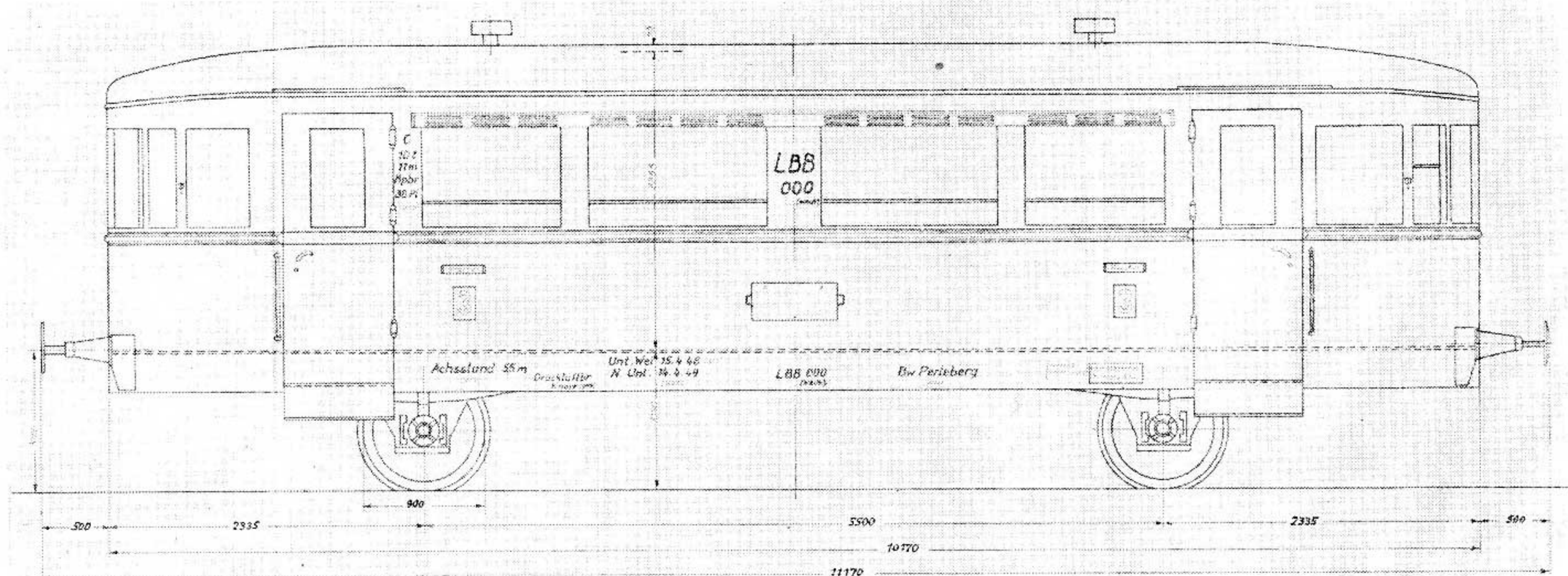
Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahn

Die Prignitzer Eisenbahn führte über Jahrzehnte auch den Betrieb der 1895 gegründeten Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen (Klb). Am 4. Juni 1896 konnte die erste mit Mitteln des Kreises Ostprignitz gebaute Strecke Pritzwalk–Putlitz von 17,05 km Länge eröffnet werden. In den darauf folgenden Jahren kam zunächst die Zweigstrecke Putlitz–Suckow hinzu, dann begann auch der Kreis Westprignitz den Bahnbau zu fördern und Mittel bereitzustellen. Während die beiden genannten Strecken in Normalspur angelegt waren, entschloß man sich den weiteren Ausbau in einer Spurweite von 750 mm zu vollziehen. Es waren dies in der Ostprignitz die Abschnitte Pritzwalk–Kyritz, Rehfelde–Breddin und Lindenberg–Hoppenrade, die am 15. Oktober 1897, sowie die in der Westprignitz gelegene Strecke Perleberg–Hoppenrade, die mit dem gleichen Tage eröffnet wurden. Am 15. Juli 1900 folgte schließlich noch die Verbindung Viesecke–Glöwen, wo, wie auch in Breddin, Stationen der Staats-

bahnstrecke Berlin–Hamburg erreicht wurden. Mit der Ringbahn Perleberg–Karstädt–Klein Berge–Perleberg und der Strecke Klein Berge–Putlitz, beide wieder in Normalspur, wiesen die Kreiskleinbahnen ein Netz von 96,02 km Länge in Normal- und 96,59 km in Schmalspur auf.

Für die normalspurigen Strecken wurden auf zehn bis zwölf Holzschwellen 9 m lange Schienen im Gewicht von 24 kg/m, für die schmalspurigen solche von 16 bzw. 16,8 kg/m verlegt. Die Dreiecksverbindung Viesecke–Kreuzweg der Strecke Perleberg–Glöwen wurde 1949 aufgelassen, das gesamte Oberbaumaterial entfernt und zum Wiederaufbau der von den Sowjets demontierten Reichsbahnstrecke Glöwen–Havelberg benutzt.

Zweiachsiger Beiwagen für den Dieselzugbetrieb, umgebaut aus einem Verbrennungstriebwagen



Im Gebiet der Ost- und Westprignitz herrschen Ackerbau- und Viehwirtschaft vor, die Industrie ist in recht geringem Umfang nur in den Städten vertreten. Die Beförderung landwirtschaftlicher Produkte erstreckte sich im besonderen auf Getreide, Rüben, Kartoffeln und Milch. An Markttagen in Perleberg und Pritzwalk spielte auch der Personenverkehr eine gewisse Rolle.

Bei Betriebseröffnung waren nur zwei zweifach-gekuppelte Naßdampf-Zweizylindertenderlokomotiven, zwei zweiachsige Personen-, ein Gepäck- und zwölf Güterwagen vorhanden, während für die Schmalspurstrecken drei zweifach-, sechs dreifach-gekuppelte Lokomotiven, elf vierachsige Personen-, fünf Gepäck- und 128 zweiachsige Güterwagen benötigt wurden. Der Bestand hat sich später noch erhöht. Die Lokomotiven und ihre Baumerkmale sind aus der nachfolgenden Liste zu ersehen.

Nach der Übernahme der Prignitzer Eisenbahn ging das Verwaltungsgebäude in Perleberg und die Werkstätte in den Besitz der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen über, die Betriebsführung übernahm die Landeseisenbahndirektion in Berlin. Diese provinziale Einrichtung, die sich nach dem Krieg Landesbahnen Brandenburg nannte, ermöglichte durch zentrale Beschaffung und Austausch von Beständen mit anderen Bahnverwaltungen den schon genannten Wiederaufbau der Strecke Glöwen–Havelberg. Innerhalb weniger Wochen wurde das Oberbaumaterial auf der Strecke Viesecke–Kreuzweg abgebaut, nach Glöwen transportiert und von dort bis nach Havelberg wieder eingebaut. Der Bahnmeister, ein sehr tüchtiger und gewissenhafter Beamter, besorgte dies mit einer in der damaligen Zeit erstaunlichen Präzision. Im Lokomotivwerk der Firma Orenstein & Koppel in Babelsberg bei Berlin, in dem auf Reparationskosten Schmalspurlokomotiven gebauten wurden, konnte eine vierfach-gekuppelte Zweizylinder-Heißdampflokomotive mit Schlepptender, von der Reichsbahndirek-

tion Dresden eine C1'n2 sowie schmalspurige Personen- und Gepäckwagen und eine Anzahl Rollfahrzeuge zur Beförderung normalspuriger Güterwagen auf der Schmalspurstrecke beschafft werden. Als „guter Geist“ stand hinter allem der damalige Betriebsleiter Max Linder, ein Urbayer in Preußen.

Am 3. September 1948 konnte, nachdem man noch kurz vorher Oberbaustoffe durch Straßentransporte nach Havelberg gebracht hatte, um auch von dort aus den Bau zu beschleunigen, die 9,24 km lange Strecke eröffnet werden. 3,94 km liegen in der Waagerechten und 5,3 km in der Neigung, und zwar bis zu 10 ‰. Der kleinste Krümmungshalbmesser auf dieser ehemaligen Reichsbahn-Nebens Strecke betrug 290 m, wodurch der Rollfahrzeugbetrieb durch keine oder nur geringe Kurvenüberhöhung erleichtert war.

Anlässlich der um zwei Jahre verspätet begangenen Tausendjahrfeier der Stadt Havelberg gestaltete sich die Wiedereröffnung der Bahn für die Havelberger zu einem wahren Volksfest. Der Bürgermeister erwartete gegen 12 Uhr den mit frischem Grün geschmückten Zug. In einer Ansprache wurde der Dank an alle, die beim Wiederaufbau mitgewirkt hatten, ausgesprochen und der in seinen unmodern wirkenden Vorkriegsanzug gekleidete Betriebsleiter Linder (im Bild auf Seite 55 zweiter von links) erhielt aus der Hand des Bürgermeisters einen neuen Anzug! Zwanzig Jahre danach mag diese kleine Episode als ein Dokument der Zeitgeschichte über die damaligen Verhältnisse und Nöte festgehalten werden.

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
<i>A) Dampflokomotiven, normalspurig</i>					
<i>1. Ostprignitzer Kreiskleinbahn Pritzwalk – Putlitz und Putlitz – Suckow</i>					
Ostprignitz 1	B n2t	Hanomag	1895	2749	+
Laaske 2	B n2t	Hanomag	1895	2750	+
v. Winterfeld 3	C n2t	Henschel	1912	10839	– DR 89 6158
4	C n2t	Henschel	1922	19236	– 5–20 ‡
<i>2. Westprignitzer Kreisbahn</i>					
<i>a) Ringbahn Perleberg – Karstädt – Klein Berge – Perleberg und Klein Berge – Putlitz</i>					
Karstädt 1	C n2t	Henschel	1911	10324	– 6–20
v. Grävenitz 2	C n2t	Henschel	1911	10325	– 6–21
Klein Berge 3	C n2t	Henschel	1911	10326	:
Mecklenburg 4	C n2t	Henschel	1911	10327	– 6–22
Preußen 5	C n2t	Henschel	1911	10328	:
Dallmin 6	C n2t	Henschel	1912	10837	
<i>b) entliehene fremde Lokomotiven</i>					
Liegnitz-Rawitsch 35	C n2t	Vulkan	1910	2613	
<i>B) Dampflokomotiven, für 750 mm Spurweite</i>					
<i>1. Ostprignitzer Kreisbahn</i>					
<i>a) Kyritz – Hoppenrade und Refelde – Breddin</i>					
11	B n2t	Hagans	1899	350	+ vor 1927
Hoppenrade 12	B n2t	Hagans	1899	351	+ vor 1927
Westprignitz 13	B n2t	Hagans	1899	352	+ vor 1927
Dannenwalde 14	C n2t	Hartmann	1897	2262	– DR 99 4501
Kyritz 15	C n2t	Hartmann	1897	2263	
Bernsdorf 16	C n2t	Hartmann	1897	2264	– DR 99 4502
18	C n2t	Henschel	1914	13021	
<i>b) Pritzwalk – Lindenberg</i>					
20	C1'h2t	Hartmann	1920	4420	– DR 99 4711
Heinz 21	C n2t	Orenstein & K	1906	2087	
v. Dörfel 22	C n2t	Orenstein & K	1906	2129	– DR 99 4504

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
<i>c) Lindenberg – Kreuzweg</i>					
Lindenberg 23	C n2t	Borsig	1912	8388	– DR 99 4505
<i>2. Westprignitzer Kreisbahn</i>					
<i>a) Perleberg – Hoppenrade</i>					
11	B n2t	Orenstein & K	1910	4111	+
19	C n2t	Henschel	1914	13022	– DR 99 4701
<i>b) Viesecke – Glöwen</i>					
Wittenberge 17	C n2t	Hartmann	1900	2622	– DR 99 4503
<i>C. Entliehene fremde Lokomotiven (750 mm Spur)</i>					
<i>a) für Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen</i>					
Rbd Dresden 99 791	C1'n2t	Krauß, Linz	1899	4183	
<i>b) Glöwen – Havelberg</i>					
001	D h2	Babelsberg	1947	15101	Russ. Reparations-Lokomotive
<i>D. Motorlokomotiven, normalspurig</i>					
600	B				Diesel-mech.
<i>E. Triebwagen, normalspurig</i>					
601 CvT	1A	Talbot	1936		
602 CvT	1A	Talbot	1936		– DR 135 527 ϕ
603 CvT	1A	Talbot	1936		– DR 135 528
604 CvT	1A	Talbot	1936		– DR 135 529 ϕ
<i>F. Triebwagen, für 750 mm Spurweite</i>					
701 CvT	B	Wismar	1939		– DR 133 524
702 CvT	B	Wismar	1939		– DR 133 525

Zeichen:

+ = ausgemustert (im Jahre)

: = 1935 an Brandenburgische Städtebahn verkauft

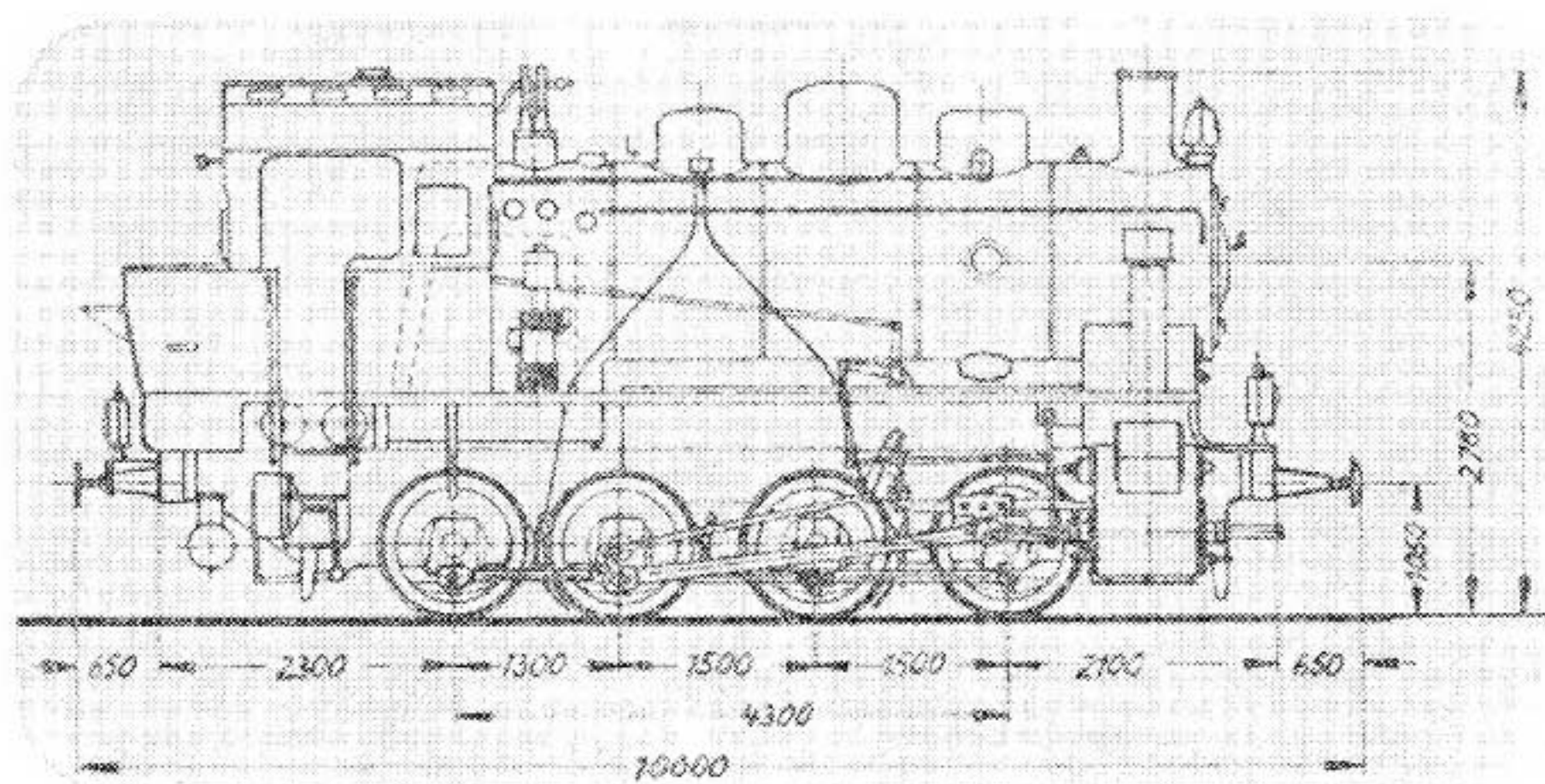
\div = 1945 mit Flüchtlingszug zur Südstormarnschen Kreisbahn

ϕ = 1947 zu Beiwagen umgebaut

Strausberg-Herzfelder Kleinbahn

Die Strausberg-Herzfelder Kleinbahn Aktien-Gesellschaft war ebenfalls von dem Bahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co., Berlin, auf Grund der vom Regierungspräsidenten in Potsdam erteilten Konzession gebaut und über 50 Jahre betrieben worden. Die am 20. September 1896 eröffnete 12,24 km lange Strecke führte vom Bahnhof Strausberg Vorstadt nach Hennickendorf und Herzfelde. Von Hennickendorf ging eine Zweiglinie zum Stienitzsee, wo eine große Verladeanlage errichtet worden war. Außerdem gab es mehrere Anschlüsse zu Kalkgruben und -werken sowie zu verschiedenen Ziegeleien. Da sich dies immer wieder änderte, wenn z. B. eine Grube wegen ihrer Erschöpfung aufgegeben wurde oder Gleisanschlüsse zu einer neuen Grube verlegt wurden, läßt sich die genaue Betriebslänge nur schwer nennen; im Jahre 1910 betrug die Länge aller Strecken und Anschlüsse 29,72 km, 1948 nur noch 16,38 km. Jahrzehnte hindurch kam täglich ein Güterzug mit Berliner Hausmüll, womit die verlassenen Kalkgruben aufgefüllt wurden. Hiermit ist eigentlich die Bedeutung der Bahn skizziert. Der Personenverkehr war gering, der Güterverkehr bedeutend, der Wagenladungsverkehr war die Haupteinnahmequelle der Bahn.

Der Oberbau bestand, wegen des häufigen Ab- und Aufbaues, aus nur 7,5 m langen Stahlschienen im Gewicht von 24 kg/m, die gewöhnlich auf acht ungetränkten hölzernen Querschwellen verlegt waren. Bei der Eröffnung waren drei zweifach-gekuppelte Naßdampftenderlokomotiven, drei Personen- und 15 Güterwagen vorhanden, später kam eine dreifach-gekuppelte Naßdampf- und 1924 noch eine vierfach-gekuppelte Heißdampfmaschine hinzu. Die für den Bahnbau und zur Streckeneröffnung beschafften drei leichten Lokomotiven schieden aus. Auf den zu den verschiedenen Gruben oft behelfsmäßig verlegten Gleisen kam es häufig zu Entgleisungen, die jedoch durch ein gut eingefahrenes Lokomotivpersonal nie zu schweren Unfällen führten. 1932 wurde der Personenverkehr den Bahnbussen übertragen. Bei Kriegsbeginn mußte jedoch mangels Treibstoff der Personenverkehr wieder aufgenommen werden. Seit 1962 ruht er nun wohl endgültig.



D h2t (Elna) der Strausberg-Herzfelder Kleinbahn

Lausitzer Eisenbahn - LE

Die Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft, eine Gründung der bayerischen Localbahn-Gesellschaft in München – LAG, erhielt für die auf schlesischem Gebiet gelegenen Strecken Hansdorf–Priebus und Rauscha–Freiwalddau von 31,33 km Länge die Genehmigung zum Bau und Betrieb. Sie eröffnete die beiden Strecken am 1. Oktober 1895 bzw. am 1. Dezember 1896. Schließlich erhielt sie noch von der preußischen Regierung die Konzession, zwei weitere Strecken, und zwar Sommerfeld–Teuplitz und Teuplitz–Muskau, beide in der Hauptsache auf brandenburgischem Gebiet gelegen, zu bauen und zu betreiben. Die Eröffnung der 19,56 km langen Linie fand am 1. Oktober 1897 zwischen Sommerfeld und Teuplitz und am 15. Juni 1898 auf der 23,12 km langen Strecke Teuplitz–Muskau statt. Die beiden erstgenannten Strecken standen mit der zwischen Sommerfeld und Muskau betriebenen nicht im Zusammenhang, sie waren räumlich getrennt.

Der Einfluß der LAG spiegelte sich auch im Lokomotivpark wider. Sie waren sämtlich von der Lokomotivfabrik Krauß & Co., München, gebaut, entsprachen ihren Vorbildern der Bay. Staatsbahn in vielen Einzelteilen und hatten Nummern aus dem Nummernplan der LAG erhalten. Als die Localbahn-Gesellschaft mit dem 1. Oktober 1938 von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde, ging auch die Lausitzer Eisenbahn, da ihre Aktien im Besitz der LAG waren, an die Reichsbahn über.

Mit Ausnahme des kleinen Badeortes Muskau, der mit der Bahn nur noch von Weißwasser aus zu erreichen ist, liegen heute alle Strecken in den polnisch verwalteten Gebieten. Die Betriebsführung übt die Polnische Staatsbahn aus.

Kleinbahn Küstrin-Hammer

Die vom Kreis auf den Namen Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft Cüstrin-Kriescht ausgegebenen Aktien von rund 1,5 Millionen Mark befanden sich im Besitz des preußischen Staates, der Provinz Brandenburg, des Kreises Oststernberg und der uns schon bekannten Firma Lenz & Co. Damit ist bereits angezeigt, daß dieses rührige Bahnbauunternehmen zunächst die Strecke Cüstrin–Neustadt–Sonnenburg und etwas später die Fortsetzung bis Kriescht baute. Die Eröffnung der 29,92 km langen Strecke fand am 15. Dezember 1896 bis Sonnenburg und am 21. Oktober 1906 bis Kriescht statt. Als dann die Verlängerung bis Hammer am 5. Januar 1915 folgte, wurde die Bahn in Kleinbahn Aktiengesellschaft Küstrin-Hammer umbenannt. Die Streckenlänge stieg damit auch auf 42,72 km an.

Das Einzugsgebiet zwischen Oder und Warthe war landwirtschaftlich genutzt und besaß nur nördlich der Bahnlinie etwas Wald und Heide. Die Kreisstadt Sonnenburg an der Lenze mit 5000 Einwohnern und einem Schloß, dem Sitz des Johanniter-Ordens, beherbergte eine Strafanstalt. Wöchentlich zweimal lief ein Zellenwagen zwischen Berlin und Sonnenburg. Der recht lebhafte Personen- und Güterverkehr trug zur Rentabilität der Bahn bei.

Die Anlagen auf eigenem Bahnkörper bestanden aus 10 m langen Stahlschienen im Gewicht von 24 kg/m und Holzschwellen. Fünf Privatanschlußgleise waren außerdem vorhanden. Eine zweifach- und zwei dreifach-gekuppelte Lokomotiven, vier Personen- und zwei Gepäckwagen mit Postabteil sowie 23 Güterwagen dienten in den ersten Jahren dem Verkehr. Später kamen noch zwei Lokomotiven, drei Personen-, ein Gepäck- und sechs Güterwagen hinzu. Auch beschaffte die Landesverkehrsdirektion, die seit den 20er Jahren die Betriebsführung ausübte, einen Verbrennungsmotortriebwagen.

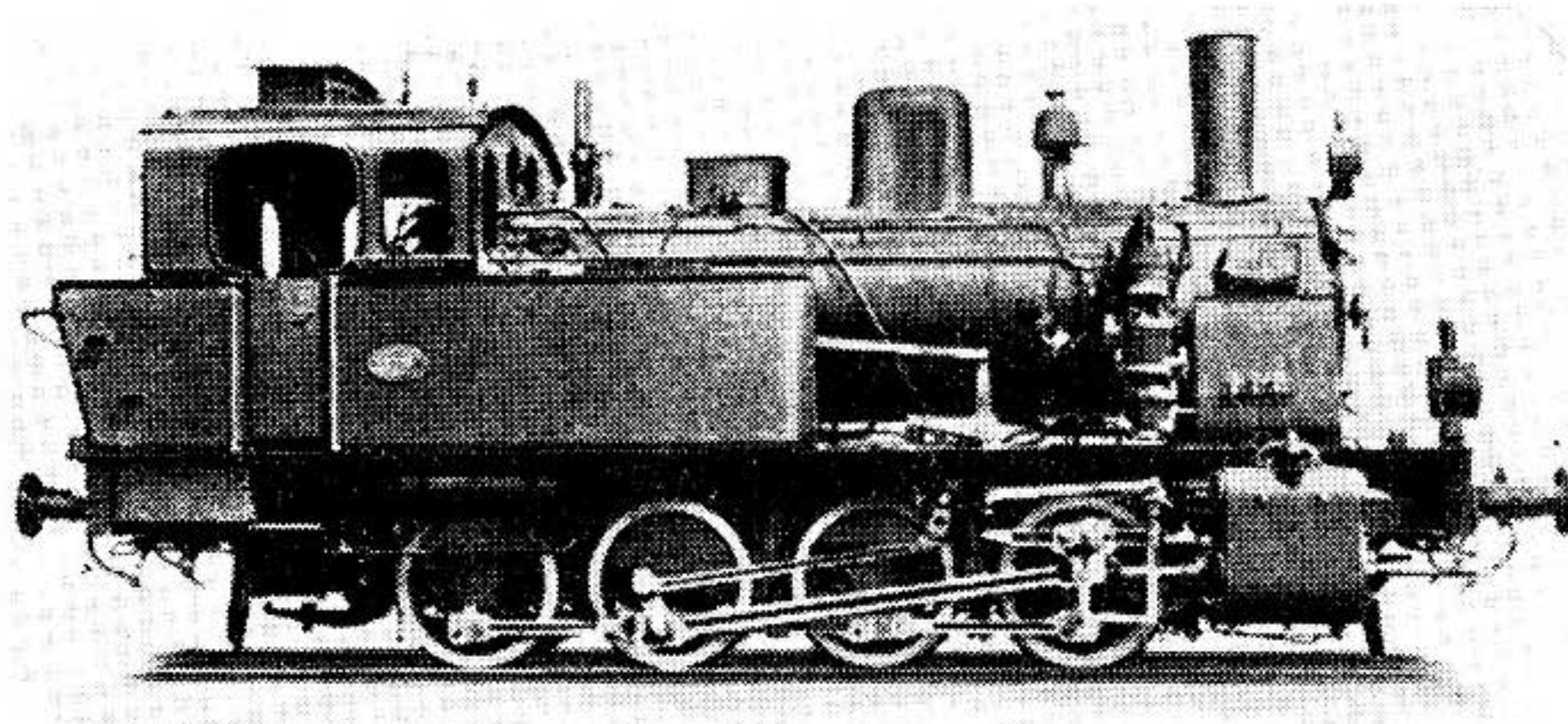
Spremberger Stadtbahn

Die Bahnstrecke liegt heute im polnisch verwalteten Gebiet. Die Polnische Staatsbahn führt den Betrieb mit nur noch drei Zugpaaren täglich.

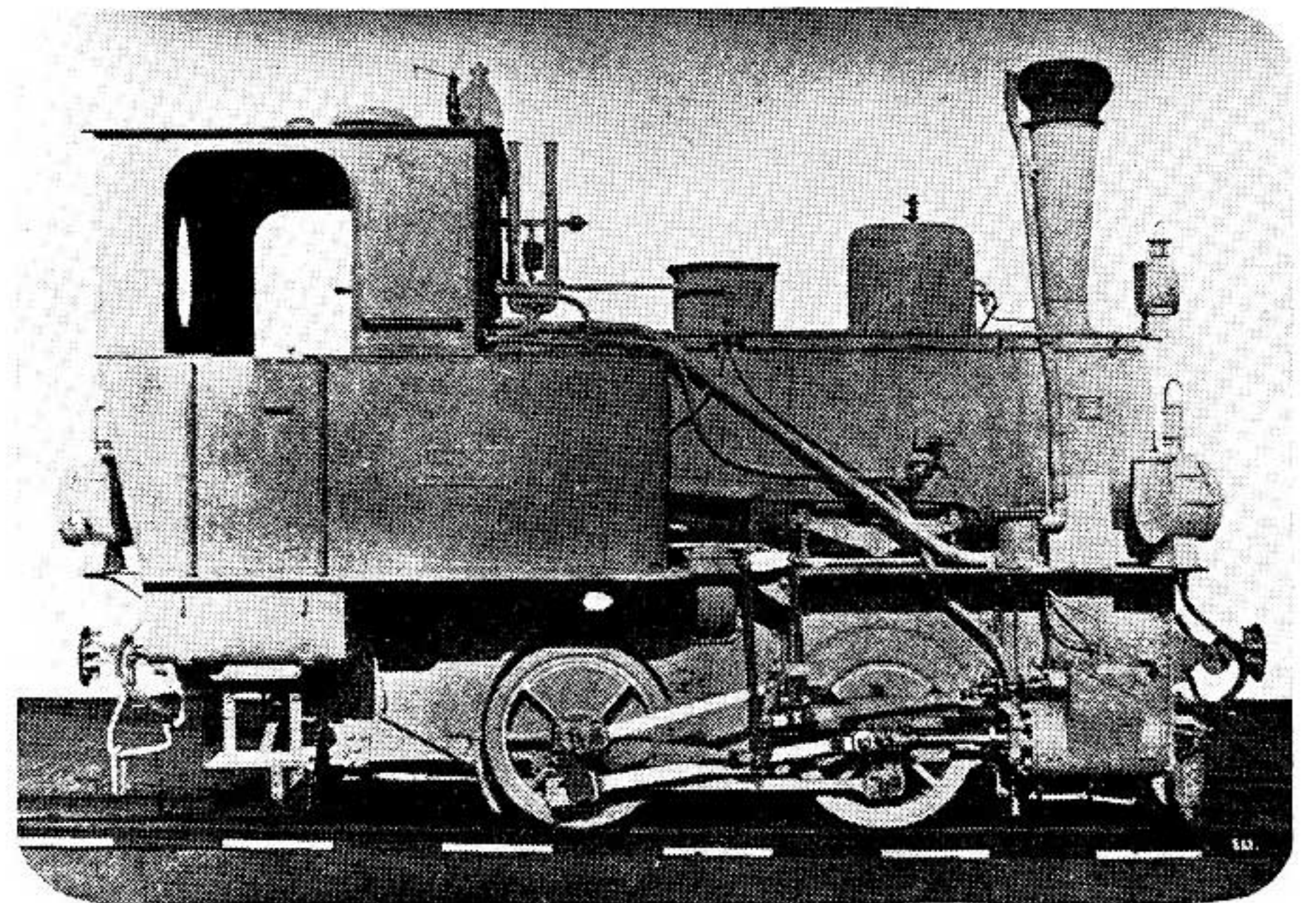
Die Spremberger Stadtbahn (Klb) konnte am 1. Oktober 1897 ihre 3,2 km lange Strecke zwischen Stadt und Bahnhof eröffnen und mit dem 22. Januar 1898 bis zu den Kohlengruben in Pulsberg und Terppe verlängern. Die Gesamtlänge der in 1000 mm Spurweite gebauten Strecken betrug 23,11 km Länge, von denen 11 km unter Mitbenutzung der Straße in Rillenschienen verlegt waren (hauptsächlich innerhalb der Stadt) und 250 m in Vollspur zum Rollbockanschluß führten.

Friedeberger Kleinbahn

Am 4. Oktober 1897 wurde ein Eisenbahnanschluß von 6,67 km Länge zwischen der Stadt Friedeberg (Neumark) und dem Bahnhof gleichen Namens an der Ostbahn (Berlin–Landsberg–Bromberg) hergestellt. Eröffnet wurde die von der Preußischen Staatsbahn betriebene Friedeberger Kleinbahn am 4. Oktober 1897. Auch hier übte später die Landesverkehrsdirektion den Betrieb selbst aus, heute tut dies die Polnische Staatsbahn.



D 2h Tenderlokomotive von Henschel



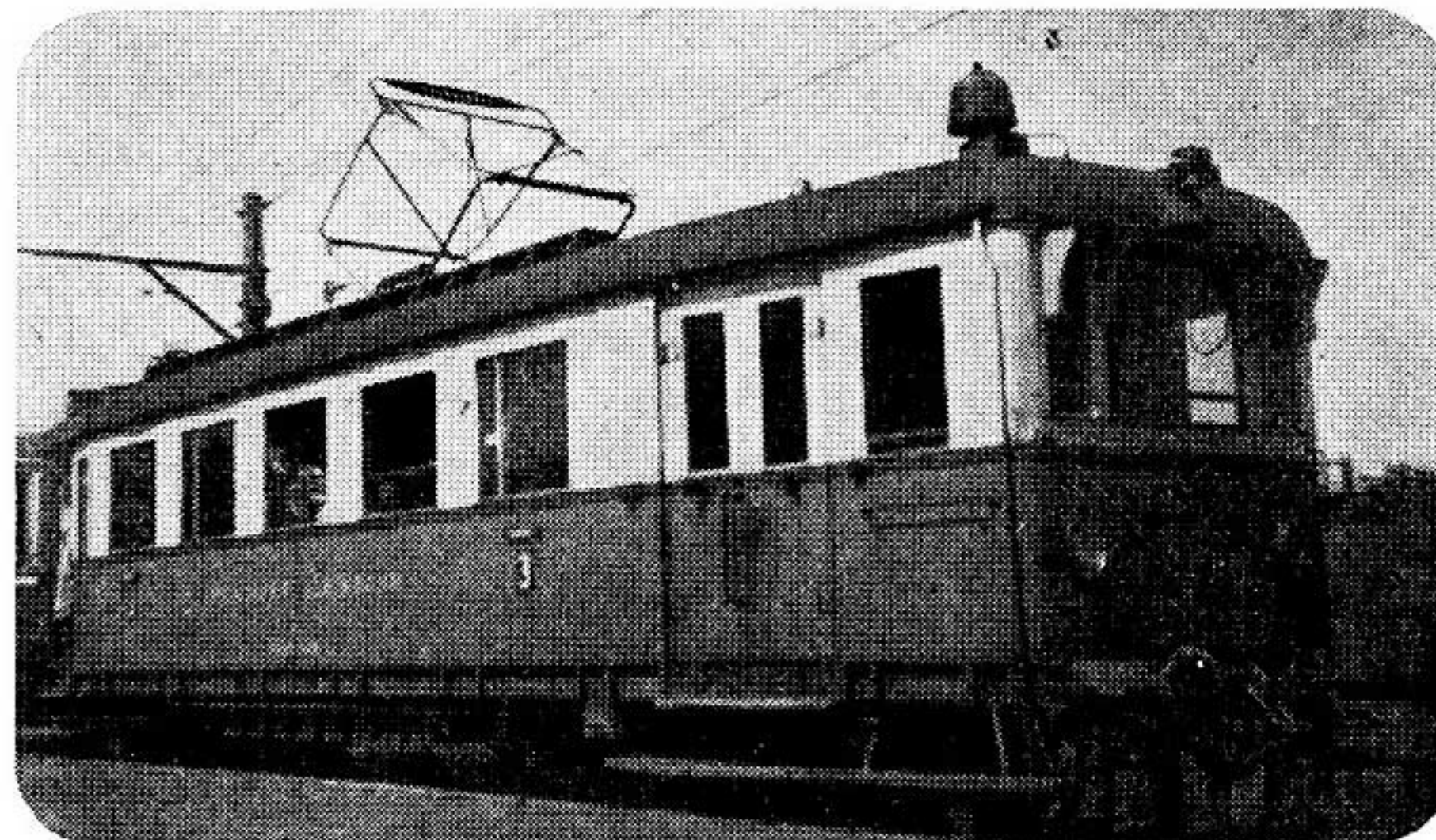
B n2t für 1000-mm-Spur der Spremberger Stadtbahn, gebaut von Borsig

Der Oberbau in leichter Ausführung bestand aus Vignolschienen von 18 kg/m und Rillenschienen von 36 kg/m Gewicht. Acht zweifach- und eine vierfach-gekuppelte Lokomotive, zwei Personen- und 70 Güterwagen sowie 13 Rollböcke standen zur Verfügung. 1935 wurde der Personenverkehr eingestellt und bis 1953 die einzelnen Strecken stillgelegt.

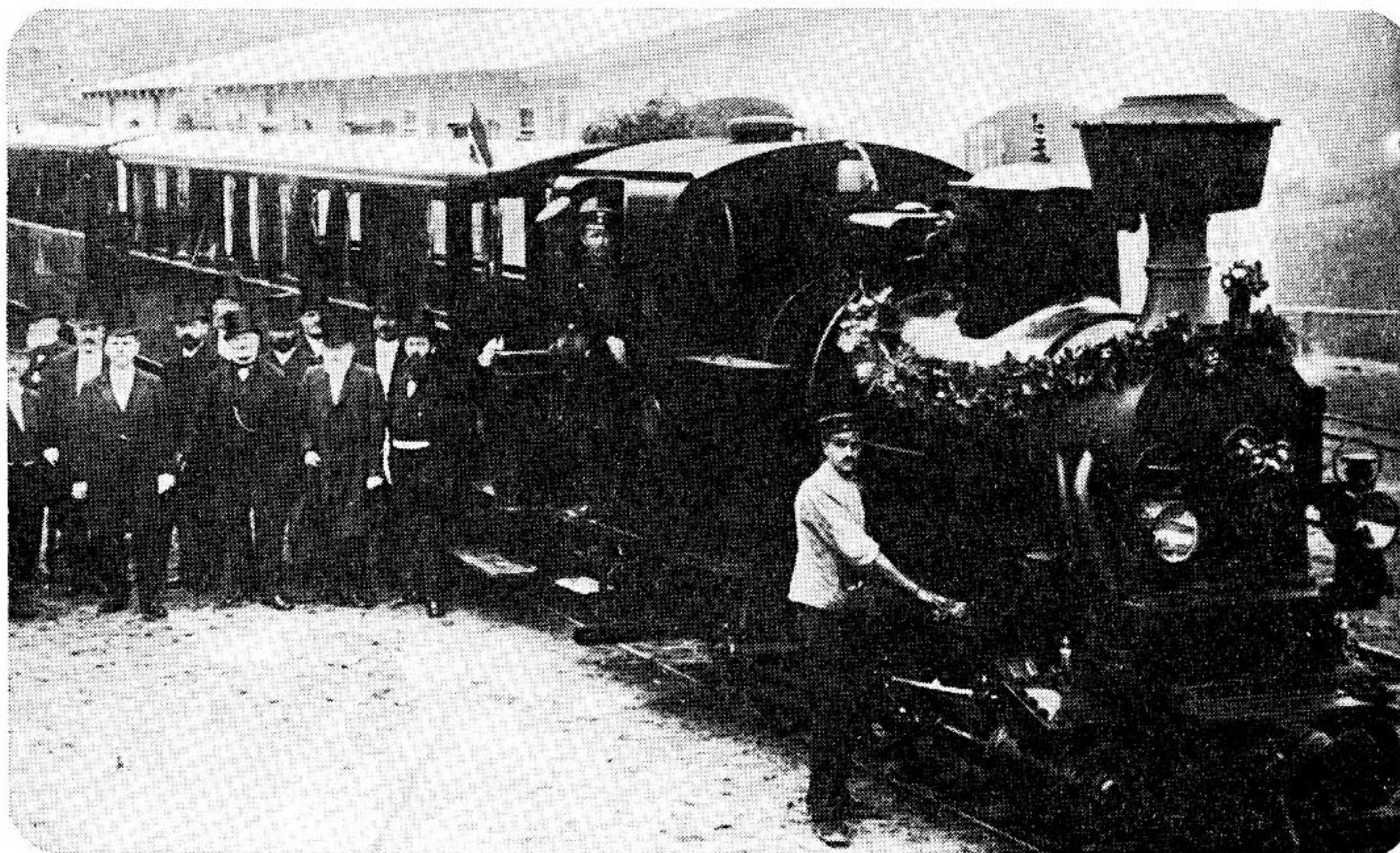
Buckower Kleinbahn

Am 26. Juli 1897 konnte die in einer Spurweite von 750 mm und von dem Bauunternehmer Philipp Balke, Berlin, gebaute Buckower Kleinbahn dem Betrieb übergeben werden. Die Strecke führt vom Bahnhof Dahmsdorf-Müncheberg in fast nördlicher Richtung zunächst in der Nähe des Dorfes Dahmsdorf vorbei, tritt dann in ein großes Waldgebiet ein und erreicht das sehr schön zwischen Buckow- und Griepensee gelegene Städtchen. Der auch hier wendische Name, zu deutsch Buchenaue, deutet auf das Waldgebiet, Laub-, Misch- und Nadelwälder, hin.

Der Oberbau bestand aus 9 m langen Schienen im Gewicht von 14 kg/m, die auf zwölf Querschwellen genagelt waren. Die Strecke steigt zur in der Mitte gele-



*Als sie vollspurig geworden.
Elektrischer Oberleitungs-
Gleichstrom-Triebwagen*



*Die Buckower Kleinbahn
vor der Eröffnungsfahrt am
26. Juli 1897*

Niederlausitzer Eisenbahn - NLE

genen Haltestelle Wald Sieversdorf bis zu 12 ‰, fällt dann und steigt erneut vor Buckow. Das leicht wellige von Seen umgebene und von den Berlinern gern besuchte Ausflugsgebiet führte daher den Namen „Märkische Schweiz“!

Dieser großen Beliebtheit verdankte die Kleinbahn ihren Ausbau zu einer vollspurigen Bahn im elektrischen Betrieb. Am 15. Mai 1930 war der einem Neubau gleichende Umbau beendet. Die Gesamtleitung hatte die Landesverkehrsdirktion Brandenburg in Verbindung mit der Bahnabteilung der AEG, die ihren Oberingenieur Sippel hierfür einsetzte, übernommen. Die Streckenlänge war durch geringfügige Änderung auf 4,73 km gekürzt. Drei elektrische Triebwagen, sechs Personen- und ein Güterwagen wurden beschafft und die Betriebsmittel der Schmalspur an die unter gleicher Führung stehenden Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen abgegeben.

In den letzten Kriegstagen wurde die Fahrleitung der Bahn stark beschädigt und ging teilweise verloren. Nach Wiederaufnahme des Betriebes zu Beginn des Jahres 1946 war eine von der Oberbruchbahn geliehene Dampflokomotive eingesetzt. Der Werkmeister in Buckow, der noch von der Zeit des Schmalspurbetriebes Dampflokomotiven führen durfte, übernahm den Dienst als Lokomotivführer und die Triebwagenführer versahen den Heizerdienst.

In der Nachkriegszeit, als es kaum einen Nagel zu kaufen gab, übernahm die AEG trotzdem die Instandsetzungsarbeiten. Sie lieferte den Kupferdraht, die Isolatoren und Befestigungsklammern und schickte erneut ihren bewährten Oberingenieur zur Buckower Kleinbahn. Der damalige örtliche Betriebsleiter Barthel erwarb sich ebenfalls um die Instandsetzung große Verdienste. Ende 1947 konnte der elektrische Betrieb mit 600 V Gleichstrom und den drei Triebwagen wieder aufgenommen werden. Heute verkehren täglich 16 bis 17 Zugpaare, wenn auch der Ausflugsverkehr seine Vorkriegshöhe nie wieder erreichte.

Die Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete auf Grund einer von der preußischen Regierung in Merseburg erteilten Konzession ihre Strecken wie folgt:

Luckau—Uckro Süd	mit 8,0 km am 20. 12. 1897
Luckau—Lübben Nord	mit 15,8 km am 15. 3. 1898
Falkenberg—Uckro Süd	mit 49,4 km am 15. 3. 1898
Lübben Nord—Beeskow West	mit 40,1 km am 24. 11. 1901
Streckenlänge insgesamt	113,3 km

Hiervon liegen jedoch nur rund 65 km auf dem Gebiet der früheren Provinz Brandenburg, der Rest innerhalb der Provinz Sachsen-Anhalt. Die Strecke verläuft von Nordosten nach Südwesten, wobei zwischen Uckro und Falkenberg bei Torgau das leicht wellige Urstromtal durchfahren wird. Hier kommen denn auch die stärksten Steigungen vor, was z. B. recht gut auf der Fahrt von Berlin nach Dresden beobachtet werden kann. Schon der Bahnhof in Uckro — es gibt dort drei — liegt etwa 10 m höher als die beiden anderen, Uckro Süd und Uckro Nord. Ersterer gehörte der Reichsbahn, die beiden anderen der Niederlausitzer Eisenbahn und der Dahme-Uckrower Eisenbahn. Die Strecke der Niederlausitzer Eisenbahn verläuft fast ausschließlich auf landwirtschaftlich genutzter Fläche und hierauf baute sich auch ihre Bedeutung und ihr wirtschaftlicher Nutzen auf.

Als Oberbaumaterial wurden 15 m lange Stahlschienen von 33,5 kg/m gewählt, die jeweils auf 12 bis 13 imprägnierten Holzschnellen genagelt waren. Die ersten beiden dreifach-gekuppelten Naßdampflokomotiven, von Egestorff 1897 geliefert, entsprachen der preußischen Bauart T3, von denen bei der Streckenausdehnung weitere, nun auch von anderen Lokomotivfabriken, hinzukamen. Da die Betriebsführung von Anfang an von der ebenfalls zum Lenz-Konzern gehörenden Allgemeinen Deutschen Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft ausgeübt wurde, beschaffte sie auch die Betriebsmittel und zog sie

Lübben-Cottbuser Kreisbahn - Spreewaldbahn

später zum Teil wieder zu anderen Bahnen ab. So kamen beispielsweise einige zur Teltower bzw. zur Königs-Wusterhausen-Töpchiner Eisenbahn. Von 1927 an wurden stärkere mit Überhitzer-Elementen ausgerüstete Maschinen der Achsanordnung 1'C bzw. D, letztere erst 1944/45, von zwei schlesischen Konzernbahnen, eingesetzt. Heute wird die Strecke von der nach dem Krieg gegründeten Reichsbahndirektion Cottbus verwaltet, die im verstärkten Maße für den Personenverkehr Triebwagen eingesetzt hat.

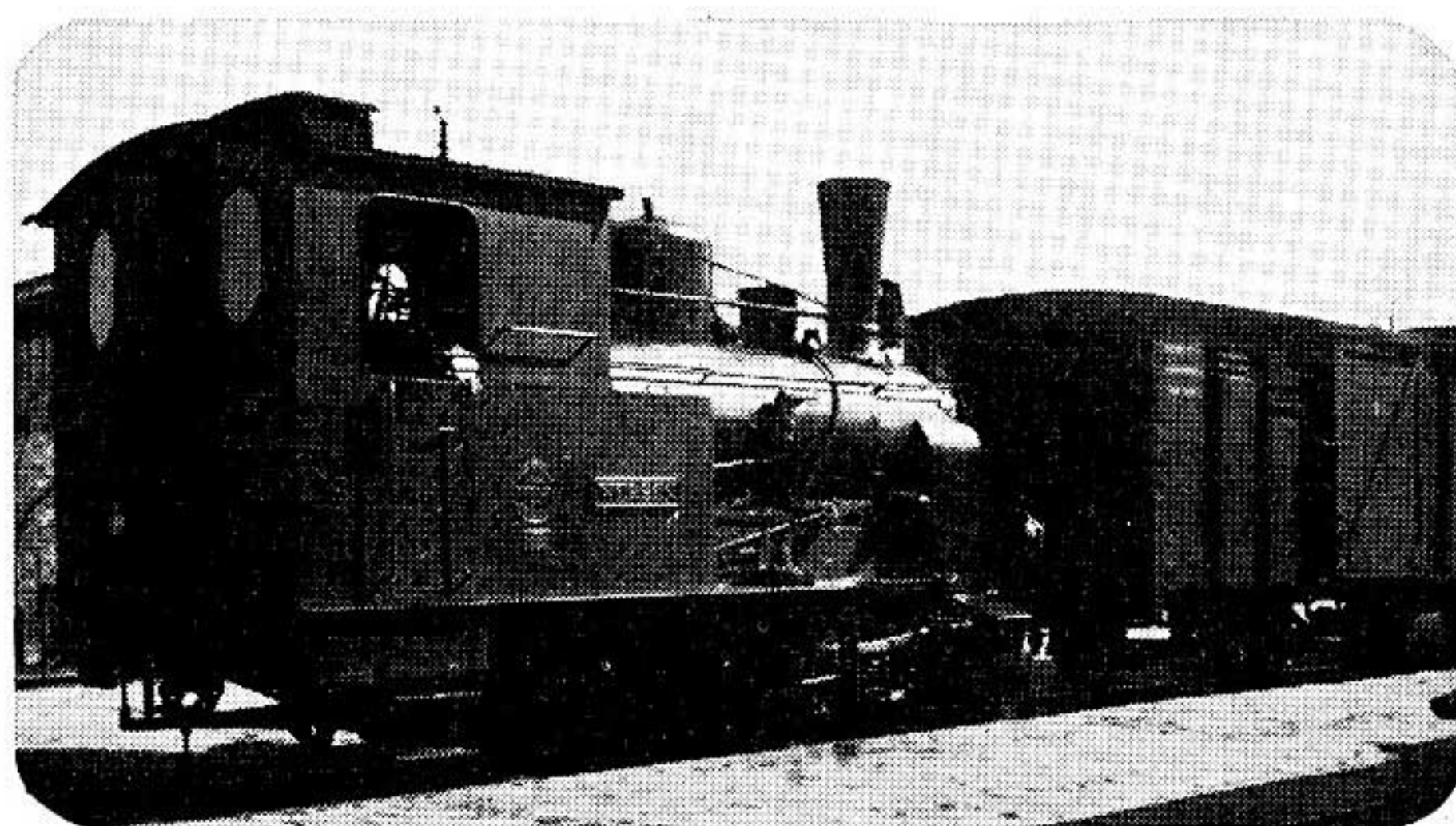
Das Bahnbau-Unternehmen Becker & Co G.m.b.H., Berlin, erhielt nach der Konzessionserteilung vom 26. Juni 1896 den Auftrag, für die Spreewaldbahn, Lübben-Cottbuser Kreisbahn (Klb), die Strecken zwischen beiden Kreisstädten und die Zweigstrecke Straupitz—Goyatz sowie die Abzweigung zur Verladestelle am Schwiellochsee zu bauen. Die 85,45 km lange Bahn in einer Spurweite von 1000 mm führt zum Teil mitten durch den von zahlreichen Rinnsalen der Spree und angelegten Kanälen gebildeten Spreewald. Auf 100 m wird die Straße in der Stadt Cottbus mitbenutzt. Zum Bau ist nur teilweise die noch vorhandene Strecke der Cottbus-Schwiellochsee Eisenbahn verwendet worden. Am 29. Mai 1898 wurden die Strecken eröffnet, denen bis zum 17. Mai 1904 noch die zwischen Byhlen und Lieberose folgte. Der Bahnbau war von mancherlei Schwierigkeiten begleitet, Brücken und Durchlässe mußten erstellt, nasse Niederungen durch Dammanschüttungen passierbar gemacht werden. Dies war der Grund, weshalb acht Jahre für den Bau benötigt wurde.

Neben dem nur an Sonn- und Feiertagen lebhaften Personenverkehr sollten vor allem die Ziegeleien bedient werden. Die Gütertransporte gingen denn auch zu den Verladestellen bei Goyatz und Lieberose, um von hier auf dem Wasserwege nach Berlin zu gelangen. An schönen Wochenenden, zu Pfingsten und im Sommer bei Beginn der Schulferien reisten Tausende Berliner nach Lübben oder Lübbenau, Vetschau oder Burg. Viele benutzten dann auch die Spreewaldbahn.

Der Oberbau bestand aus Kiefernswellen, karboliniert oder in Lehm getaucht, auf denen die 9 m langen Schienen im Gewicht von 15,5 bzw. 23 kg/m mittels Schienennägel und Klemmplatten befestigt waren. Die sieben dreifach-gekuppelten Zweizylinder-Naßdampf-lokomotiven wurden später in 1'B-Lokomotiven umgebaut. Nach Ausmusterung von zwei dieser Maschinen wur-

den in den 30er Jahren eine 1'C n2t von der Insterburger Kleinbahn und eine B'B n4t-Lokomotive von der Gera-Meuselwitzer Eisenbahn gekauft. 14 zweiachsige und fünf vierachsige Personenwagen, 52 zweiachsige und elf vierachsige Güterwagen sowie 50 Rollböcke zur Beförderung normalspuriger Güterwagen waren vorhanden. Später kamen ein Triebwagen mit Verbrennungsmotor mit der sinnigen Aufschrift „Der Spreewälder“, zwölf Personen-, fünf Gepäck- und 19 Güterwagen hinzu, während einige ältere Wagen ausgemustert wurden.

In Berlin war damals die Spreewälderin, die bis in die Mitte der 30er Jahre durch ihre schöne Tracht auffiel, sowohl als Amme und Kindermädchen als auch auf den Wochenmärkten eine durchaus geschätzte Person, dagegen war „der“ Spreewälder, abgesehen von seiner Tätigkeit als Kahnführer, kaum bekannt. Untereinander sprach man im Spreewald noch immer wendisch, ja selbst der Gottesdienst wurde in Burg in der wendischen Sprache gehalten. Aber jedermann konnte natürlich auch Deutsch, weshalb es merkwürdig erscheint, daß nach dem Krieg „Sorbisch“ als zweite Sprache eingeführt wurde und heute amtliche Bekanntmachungen zweisprachig abgefaßt sind



und die Kursbücher der Reichsbahn neben den deutschen Bahnhofsnamen auch die wendische Bezeichnung enthalten.

In Straupitz, wohin nach dem Krieg auch die örtliche Betriebsleitung von Lübben aus verlegt wurde, befand sich eine kleine Werkstatt mit zwei Ständen. Lokomotiven und Wagen wurden dort untersucht und ausgetüchtelt. Eine Radsatzdrehbank, Federschmiede und eine Tischlerei war vorhanden. 1953 kamen einige Personenwagen vom schmalspurigen Reichsbahnstreckennetz der Rbd. Dresden zur Spreewaldbahn, wurden auf vorhandene Drehgestelle umgesetzt und sind bis heute im Verkehr. Kürzlich lief allerdings durch die Presse die Meldung, daß nun doch der Betrieb eingestellt werden soll. Neben den seit je dem Verkehr auf den Wasserläufen dienenden großen, flachen Kähnen für Personen und Lasten wird wohl auch hier auf den allerdings wenigen Straßen das Auto seinen Einzug halten. Ein Stück Romantik und Jugenderinnerung geht mit der Spreewaldbahn dahin!

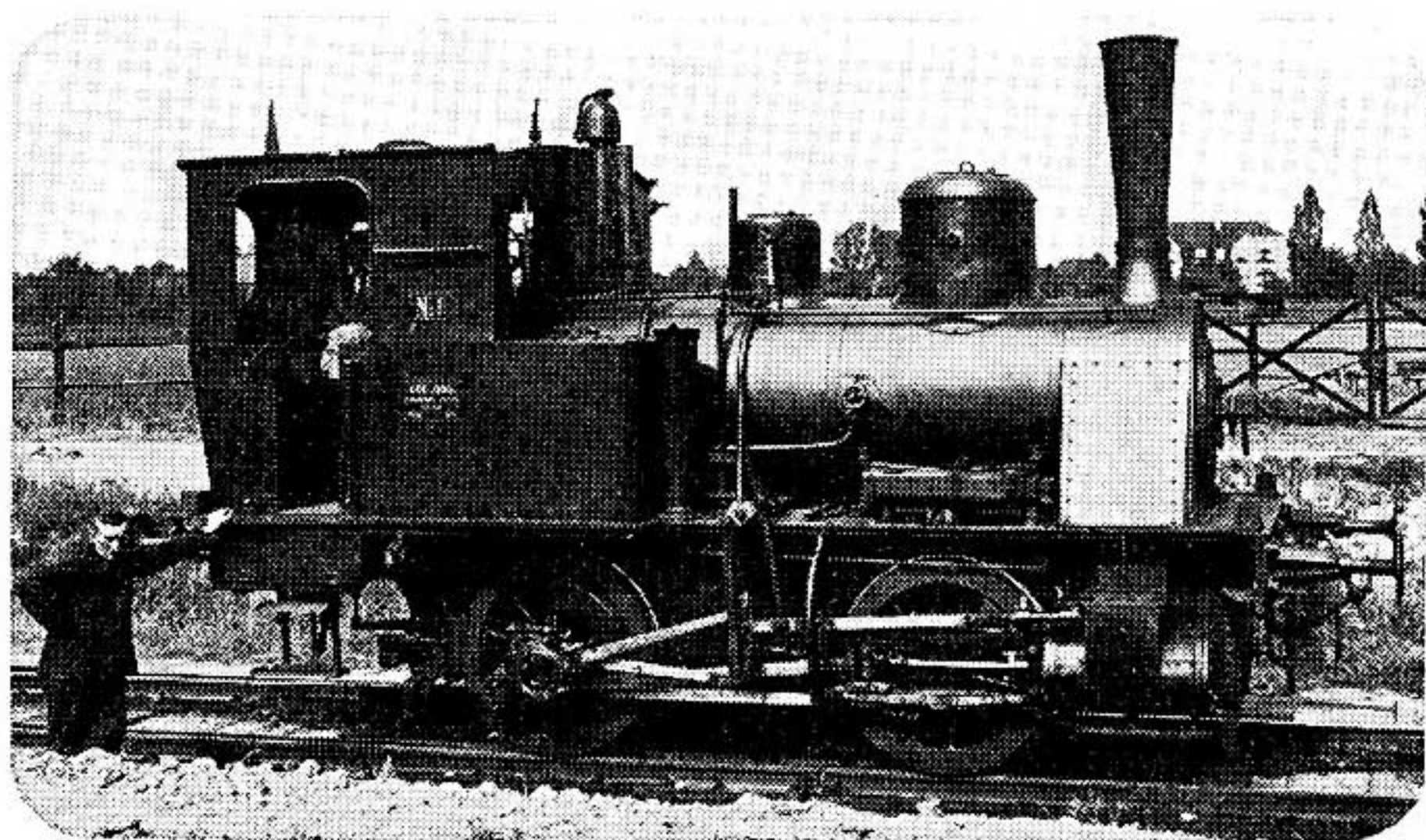
Spreewaldbahn-Lokomotive vor dem „Sauren-Gurken-Zug“

Alt-Landsberger Kleinbahn

Zwischen Hoppegarten, dem an der Ostbahnstrecke Berlin–Küstrin gelegenen Bahnhof (und Dorf), früher weltbekannt durch seine Pferderennbahn, und dem märkischen Ackerbürgerstädtchen Altlandsberg ließ die Alt-Landsberger Kleinbahn Aktien-Gesellschaft zu Berlin eine 6,68 km lange Strecke durch die Firma Philipp Balcke & Co bauen. Den Betrieb führte seit der Eröffnung am 4. Oktober 1898 die Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft, ein zum Lenz-Konzern gehörendes Unternehmen.

Man wählte einen etwas stärkeren Oberbau, und zwar 9-m-Schienen von 29 kg/m Gewicht. Der Personenverkehr überwog seit je infolge der nahen Großstadt den Güterverkehr. Mit zwei zweifach-gekuppelten Naßdampflokomotiven, einem zweiachsigen Dampfwagen, zwei zweiachsigen, einem dreiachsigen Personen-, einem Gepäck- und zwei Güterwagen kam man Jahrzehnte aus. Erst in den 30er Jahren wurden die beiden Lokomotiven ausgemustert und zwei dreifach-gekuppelte altbrauchbare Maschinen gekauft, eine davon war die Nr. 9 der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn, die andere fuhr 1945 mit einem Flüchtlingszug aus sämt-

lichen Personenwagen nach Schleswig-Holstein und blieb bei der Elmshorn-Oldesloe Eisenbahn. Dafür kam die „Elise“ von Maltz-Jauer hierher. Es war eine der bei Staats-, Privat- und Kleinbahnen weitverbreiteten dreifach-gekuppelten Zweizylinder-Naßdampflokomotiven nach den preuß. Normalen gebauten T3. Bei gut verteilten Massen lief sie auch bei Höchstgeschwindigkeit ruhig, machte gut Dampf, war sparsam im Verbrauch und beim Personal beliebt. Da ihr Name noch immer an beiden Kesselseiten zu lesen, wurde sie beim Personal bald „sanfte Elise“ genannt. Die Betriebsaufnahme nach 1945 konnte nur mit Hilfe der Oderbruchbahn, die einige Personen- und Güterwagen der Altlandsberger Kleinbahn lieh, erfolgen. 1960 wurde der Betrieb der Bahn eingestellt.



B n2t der Altlandsberger Kleinbahn

Prenzlauer Kreisbahnen

Auch im Kreise Prenzlau wurden Ende des vorigen Jahrhunderts Stimmen laut, die hauptsächlich land- und forstwirtschaftlich genutzten Gebiete um Strasburg in der Uckermark und Löcknitz den Vorteilen eines Eisenbahnanschlusses teilhaftig werden zu lassen. Unter finanzieller Beteiligung des preußischen Staates, der Provinz Brandenburg und der Kreise wurde die Strecke Strasburg—Prenzlau—Löcknitz für die Prenzlauer Kreisbahnen (Klb) gebaut und am 17. Dezember 1898 eröffnet. Es folgten die Strecken Dedelow—Fürstenwerder und Prenzlau—Klockow am 2. Dezember 1902, wodurch die Länge auf 82,08 km angewachsen war.

Nach Eröffnung der Strecke Schönermark—Damme der Angermünder Kreisbahn am 6. Februar 1906, die 25,12 km lang ist, übernahm die Prenzlauer Kreisbahn auch ihre Betriebsführung, weshalb sie sich auch Prenzlau-Angermünder Kreiskleinbahnen nannte. Die gesamte Streckenlänge war damit auf die beachtliche Länge von 124,02 km angewachsen.

Der Oberbau, auf allen Strecken fast gleich, bestand ursprünglich aus 10 m langen Stahlschienen im Gewicht von 24 kg/m, die auf 10 bis 12 Holzschwellen mit Unterlegplatten genagelt waren. Durch die Demontage 1945 und den Wiederaufbau durch die Landesbahnen Brandenburg, die von überall freies Oberbaumaterial nach Prenzlau verfügte, ist heute ein sehr unterschiedliches Schienenmaterial vorhanden. 16 Privatanschlußgleise führen zu den einzelnen Industriebetrieben, in der Hauptsache Sägewerken.

Zunächst waren sieben dreifach-gekuppelte Zweizylinder-Naßdampflokomotiven, elf Personen-, drei Gepäckwagen z. T. mit Postabteil, 169 Güter- und fünf Spezialwagen vorhanden. Durch die Übernahme der Betriebsführung der Angermünder Kreisbahn kamen von dieser drei gleiche Lokomotiven, vier Personen-, zwei Gepäck/Post- und 42 Güterwagen hinzu. An der Zahl der

Güterwagen, die fast sämtlich in den Wagenpark der Preußischen Staatsbahn eingestellt waren, läßt sich die Verkehrsleistung erkennen. Der Güterverkehr überwog den Personenverkehr an Bedeutung um ein Vielfaches. Heute ist durch die starke Demontage nach 1945, vor allem der Reichsbahnstrecke Templin—Fürstenwerder, auch die Leistung im Personenverkehr bei den ehemaligen Prenzlauer Kreisbahnen gestiegen. Einige Zeit wurden von der Reichsbahn ausgemusterte vierachsige D-Zugwagen verwendet, die 1938 durch Neubeschaffung ersetzt wurden. Die Vierachser kamen dann noch für einige Jahre zur Strausberger Eisenbahn AG. Diese Neubeschaffung bestand aus zwei zweiachsigen Triebwagen mit Verbrennungsmotor.

1947 übernahmen die Prenzlauer Kreisbahnen auch den Betrieb auf der 16 km langen 750-mm-spurigen Kleinbahn Klockow—Pasewalk, wobei sächsische Personenwagen zum Einsatz kamen. Inzwischen ist jedoch der Personenverkehr auf dieser Strecke wieder eingestellt worden.

In Prenzlau, unmittelbar neben dem Kreisbahnhof, befand sich eine neue, mit allen modernen Einrichtungen ausgestattete Werkstätte. Mit wenigen Ausnahmen konnten hier alle Arbeiten an Lokomotiven, Triebwagen und Wagen ausgeführt werden.

Nachstehend der Triebfahrzeugbestand, wie er bei der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn vorhanden war.

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Prenzlauer Kreisbahnen und der mitbetriebenen Bahnen

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
<i>A) Dampflokomotiven</i>					
PK 1	C n2t	Henschel	1897	4642	— DR 89 6105
PK 2	C n2t	Mailand	1910	326	∅
DS 3	C n2t	Orenstein & K	1906	1892	— DR 89 6131
DS 4	C n2t	Jung	1914	2236	— DR 89 6230
PK 5	C n2t	Breslau	1903	112	— DR 89 6121
DS 5	C n2t	Breslau	1906	359	— DR 89 6576 ❖❖
PK 6	C n2t	Breslau	1903	113	— DR 89 6122
PK 8	C n2t	Jung	1914	2235	— DR 89 6229
PK 9	C n2t	Jung	1914	2238	— DR 89 6231
PK 10	C n2t	Jung	1914	2237	— DR 89 6232
PK 11	D h2t	Hanomag	1923	10214	— DR 92 6376
PK 12	D h2t	Hanomag	1923	10215	— DR 92 6377
PK 13	D h2t	Hanomag	1925	10419	— DR 92 6379
PK 14	D h2t	Hanomag	1925	10420	— DR 92 6380
PK 15	C h2t	Henschel	1914	12532	— DR 89 6276 :
<i>B. entliehene fremde Lokomotiven</i>					
Bunzlauer 171	D h2t	Henschel	1928	21209	— DR 92 6276
Kreisbahn 173	D h2t	Henschel	1935	22696	— DR 92 6277
<i>C. Dampflokomotive für 750 mm Spurweite Kleinbahn Klockow — Pasewalk</i>					
01	C n2t	Orenstein & K	1908	3009	— DR 99 4612
02	C n2t	Orenstein & K	1908	3010	— DR 99 4613
<i>D. Triebwagen, normalspurig</i>					
DS 01 CvT	1A	Görlitz	1934	Diesel-mech.	— DR 135 513
PK 502 CvT	1A	Wismar	1936	Diesel-mech.	— DR 135 526

Zeichen:

PK = Prenzlauer Kreisbahn

DS = Kreisbahn Damme — Schönermark

∅ = 1944 von Stettiner Hafenbahn, zuvor FS 835—190,
davor Soc. Venet. 101

❖❖ = 1927 von Erich am Ende als DR 89 001 gekauft,
zuvor 2001 Magdeburg, davor 7001 Berlin

— = später

Lehniner Kleinbahn

Das Bahnbauunternehmen Philipp Balcke, Berlin, baute auf Grund einer vom preußischen Regierungspräsidenten in Potsdam am 3. August 1899 erteilten Konzession die Lehniner Kleinbahn. Vom Bahnhof Groß-Kreuz der Berlin — Potsdam — Magdeburger Bahn ging die 11,42 km lange Strecke neben der Chaussee in südlicher Richtung die Autobahn unterfahrend durch fruchtbares Ackerland, trat im Dahmsdorf in den Wald und erreichte schließlich zwischen zwei Seen hindurch mit Neigungen bis zu 20 ‰ den Flecken Lehnin.

Der hübsch gelegene kleine Ort entstand durch die Klostergründung der Zisterziensermönche, die wiederum von hier die bekannten Klöster Chorin, Himmelpfort u. a. errichteten und damit die Christianisierung der ursprünglich wendischen Bevölkerung betrieben. Das Kloster Lehnin wurde bereits 1180 gegründet, seine Äbte übten teilweise starken Einfluß auf die brandenburgischen Kurfürsten aus, die ihnen im Rang gleichgestellt waren.

Am 18. Oktober 1899 wurde die Bahnstrecke für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Für die Erstellung des Oberbaus wurden 10 m lange Schienen im Gewicht von 24 kg/m und Holzschwellen verwendet. Der kleinste Radius beträgt 450 m.

An Betriebsmitteln standen zwei dreifachgekuppelte Zweizylinder-Naßdampflokomotiven, vier Personen-, ein gemischter Gepäck/Postwagen und zwei Güterwagen zur Verfügung. 1932 kamen von der Stechlinseebahn eine ebenfalls dreifach-gekuppelte, jedoch neue 1930 gebaute Heißdampflokomotive sowie je ein Personen- und Güterwagen hinzu.

Trotz des früher starken Wochenend-Ausflugsverkehrs überwog der Güterverkehr auch hier. 1965 wurde daher der Personenverkehr aufgegeben. Es besteht seither eine Omnibusverbindung. Die Betriebsführung ging bereits 1911 auf den Provinzial-Eisenbahnverband Pom-

mern, dann auf die Landesverkehrsdirektion Brandenburg über. Im kleinen Lokomotivschuppen in Lehnin konnten kleinere Ausbesserungen sowie die Untersuchungen der Wagen vorgenommen werden. Die Lokomotiven kamen zur Hauptwerkstätte der Brandenburgischen Städtebahn, wenn die Untersuchung oder eine größere Reparatur durchzuführen war.

Kreisbahn Rathenow-Senske-Nauen

Dem Kreis Westhavelland gehörte auch die Kreisbahn Rathenow-Senske-Paulinenaue-Nauen (Klb), die ihren Betrieb am 2. April 1900 auf der 25,0 km langen Strecke Rathenow – Paulinenaue und am 1. Oktober 1901 auch auf der 20,1 km langen Strecke Senske – Nauen aufnahm. Mit den fünf später stillgelegten Privatanschlußgleisen betrug die Gesamtstreckenlänge ursprünglich 51,6 km. Die Spurweite war mit 750 mm bei einer Achslast von 5 t gewählt worden.

Die neben dem Bahnhof Rathenow beginnende Bahnstrecke führte durch das fruchtbare Westhavelland, zunächst durch den Rathenower Stadtforst, dann quer durchs Havelländische Luch nach Senske, wo sich die Strecken teilten. Nach Paulinenaue mußte der Havelländische Hauptkanal zum zweitenmal überquert werden, bis der Endpunkt am Bahnhofsvorplatz erreicht war, während die Strecke nach Nauen bald das Luch verließ und an einigen Höhenzügen vorbei die alte Stadt mit etwa 10 000 Einwohnern unterhalb des Reichsbahnhofes erreichte. In jedem der zwölf durchfahrenen und einigen unweit entfernten Dörfern lag ein großes Gut. Das bekannteste war das des Herrn von Ribbeck auf Ribbeck im Havelland!

Als Oberbaumaterial wurden 9-mm-Schienen im Gewicht von 15 kg/m benutzt, die auf 13 ungetränkten Holzschwellen je Schienenlänge genagelt waren. Dammanschüttungen waren allerdings im Sumpfgelände unumgänglich.

Fünf dreifach-gekuppelte Naßdampf-Tenderlokomotiven, vier Personen-, zwei gemischte Personen-/Gepäck-/Postwagen sowie zwei reine Gepäckwagen waren, sämtlich vierachsig, neben neun zweiachsigen und 73 vierachsigen Güterwagen vorhanden. Später kamen noch je ein Personen- und Gepäck- und acht Güterwagen hinzu.

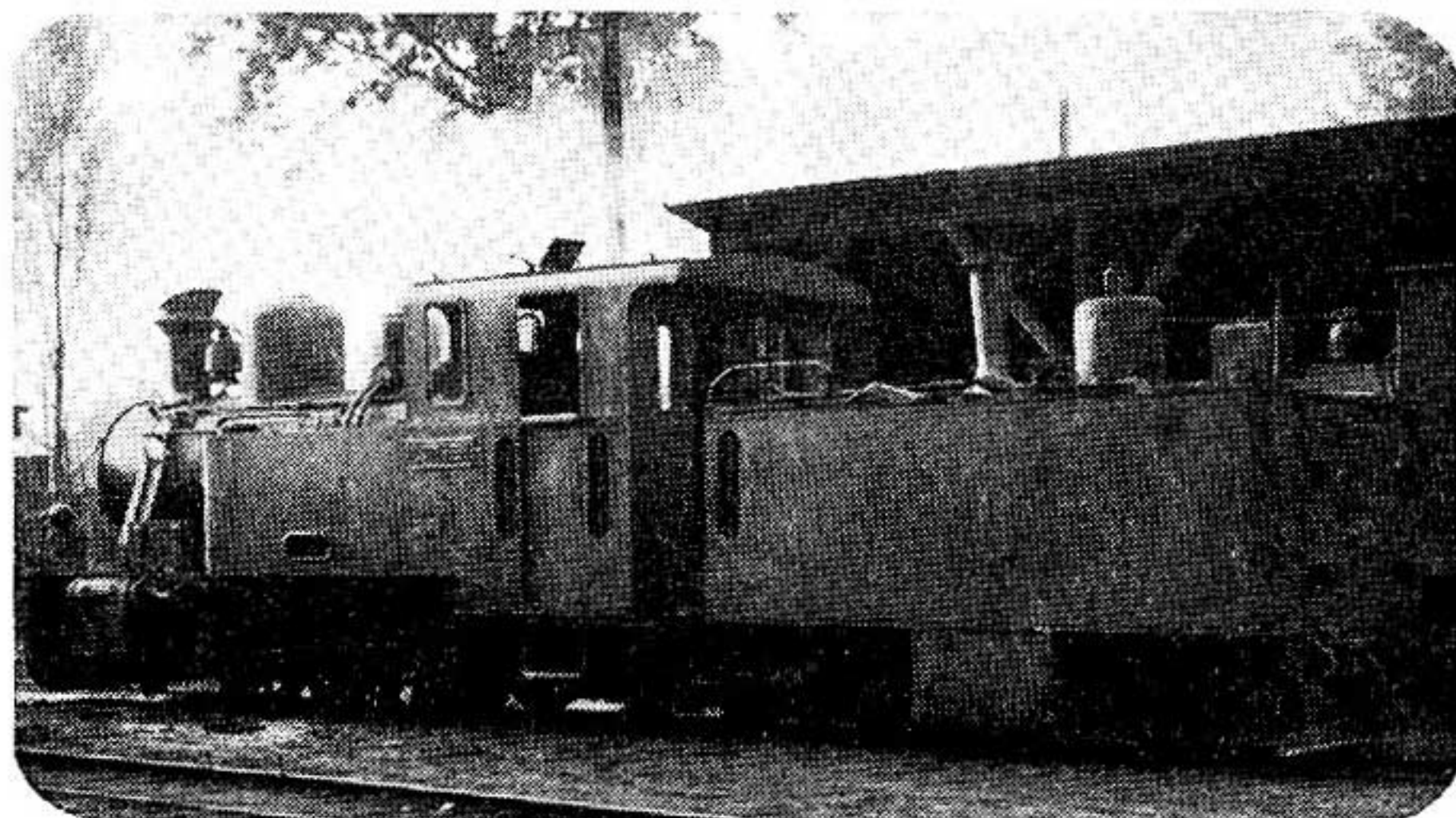
1945 wurde die Strecke Rathenow – Senske – Paulinenaue von der Besatzungsmacht demontiert. Der rest-

liche Abschnitt Senske – Nauen blieb bis zu seiner Stilllegung 1963 sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr im Betrieb. 1948 sind auch zu dieser Schmalspurbahn einige sächsische Personenwagen überstellt worden.

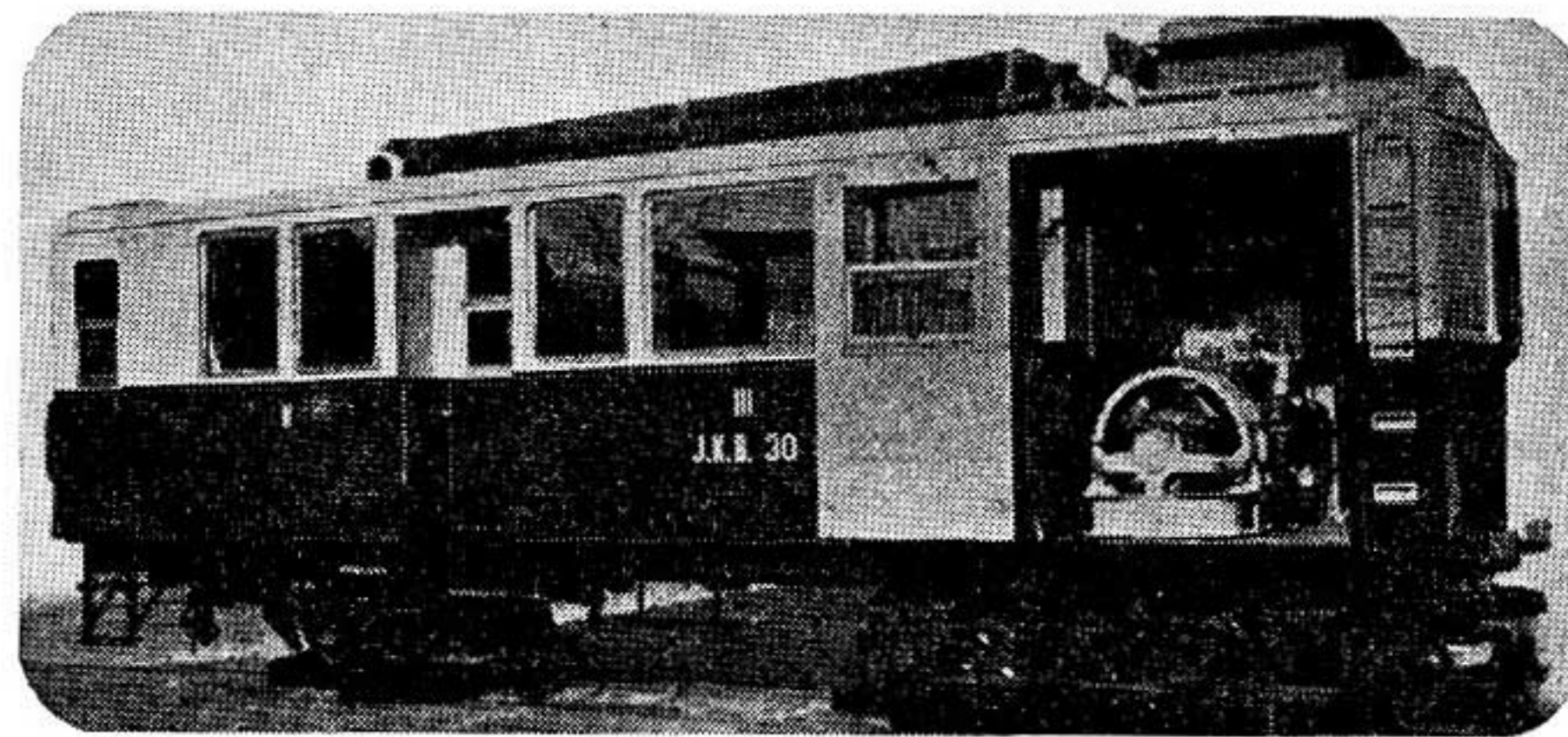
Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen

Eine ebenfalls der Abbeförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse der großen im Süden Berlins gelegenen Güter dienende Bahn waren die 1899 konzessionierten und am 21. Dezember 1900 eröffneten Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen. Die Strecke begann gegenüber dem Bahnhof der Dahme-Uckroer Eisenbahn, umfuhr die Stadt im Süden und erreichte das Gebiet einer riesigen Kulturlandschaft, bestehend aus Getreide- und Kartoffelböden.

Die Strecke wechselt mehrfach die Richtung, hält sich aber nach Westen, durchfährt mehrere Dörfer, wobei von den 80,3 km insgesamt auf 2,1 km die Straße benutzt wird. In Hohenseefeld teilt sich die Strecke nach Jüterbog, während die andere nun in nordwestlicher Richtung, den Hohen Fläming überquerend, Jänickendorf und schließlich die alte Hutmacherstadt Luckenwalde erreichend, verläuft. Die Besitzer der an der Strecke liegenden Güter waren seinerzeit für die Errichtung der Bahn eingetreten. Eine Zweigstrecke ging von Dahme nach Görsdorf, von dort bestand ein Anschluß an die Feldbahnstrecke der Eisenbahn-Pioniere.



Ehemalige Heeresbahn — D h2 mit Schleppender vor einem Zug der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen



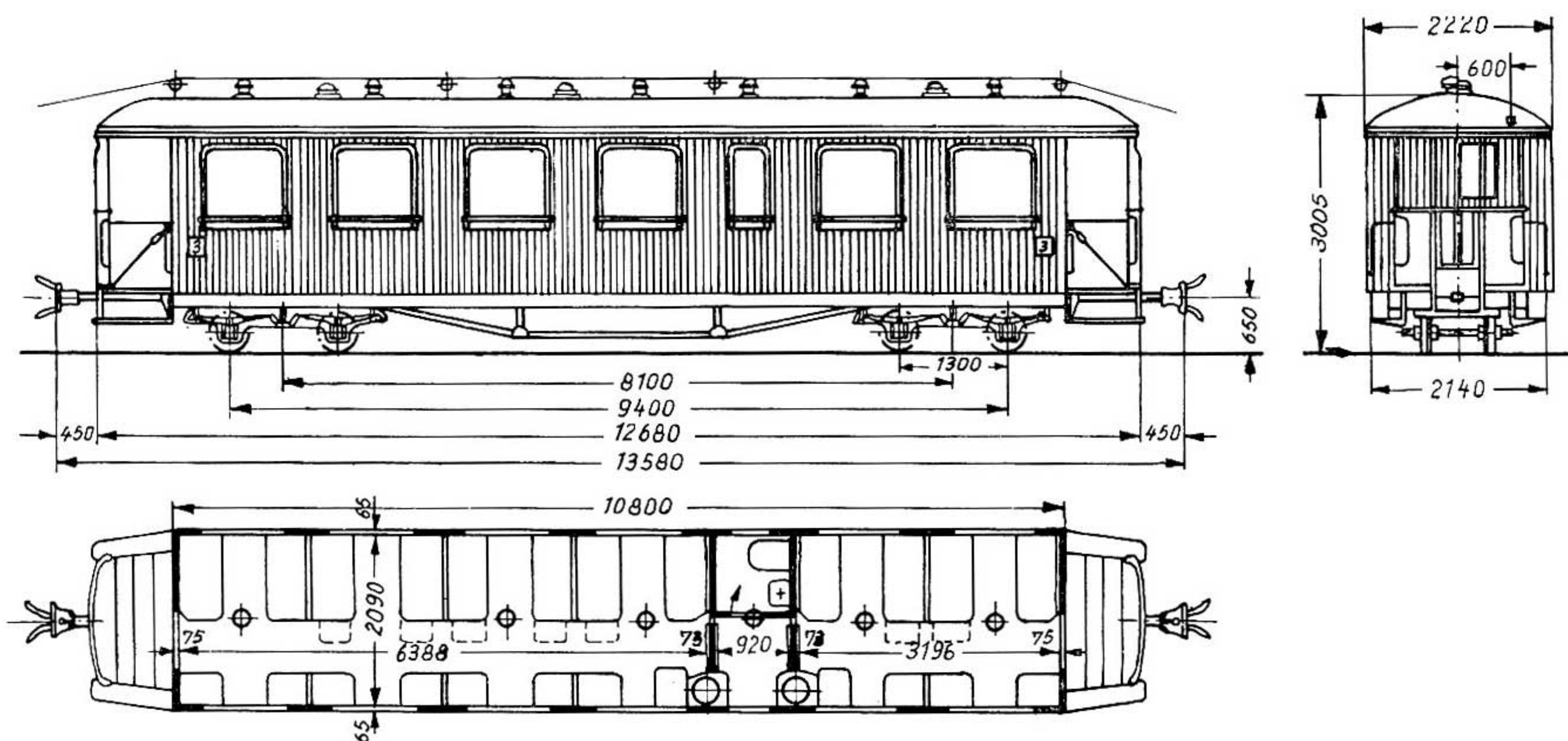
Dreiachsiger benzinelektrischer Triebwagen der Insterburger Kleinbahn mit einem Drehgestell. Das Fahrzeug kam 1944 zur Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn

Gebaut wurde die Bahn unter Verwendung von 9-m-Schienen im Gewicht von 14 bis 20 kg/m vom 1. preußischen Eisenbahn-Pionier-Regiment, das in Kummersdorf bei Zossen lag. Da die Pioniere mit vorgefertigten Jochen arbeiteten, waren die Schienen auf eiserne Querschwellen verschraubt. Diese konnten auf offene Güterwagen verladen und mit dem feldmarschmäßigen Vorrücken jeweils verlegt und befahren werden. In Jänickendorf überfuhr man die Militärbahnstrecke Zossen — Jüterbog auf einer ebenfalls von den Pionieren errichteten Holzbrücke, während die Linienführung bei der Stadt Jüterbog an einer Berglehne verlief. So bestand damals die Möglichkeit, den Bahnbau mit geringen Kosten auszuführen und gleichzeitig der Truppe eine gute Übungsmöglichkeit zu verschaffen. Die Betriebsführung unterstand von Anfang an der Landesverkehrsdirektion und nicht, wie etwa bei der genannten Königlich-Preussischen Militär-Eisenbahn, dem Militär.

Die in beiden Richtungen, also nach Jüterbog und nach Luckenwalde, verlaufende Trasse führte teilweise durch eine landschaftlich sehr reizvolle Gegend. Der Fläming, wir werden ihn noch bei anderer Gelegenheit

erwähnen müssen, entstand aus den Moränen der zweiten Eiszeit und erreichte mit dem Hohen Golm immerhin 173 m Höhe. Die sich von Petkus bis vor die Tore der Stadt Luckenwalde hinziehenden Wälder waren herrlich und kaum besucht. Das war mit ein Grund, weshalb der Personenverkehr bereits in den 20er Jahren defizitär war und am 15. Februar 1939 schließlich eingestellt nach Luckenwalde, verlaufende Trasse führte teilweise wurde. Erst als die Bewohner Berlins nach Kriegsende von Zeit zu Zeit „nahrhafte Gegenden“ aufsuchen mußten, um zu überleben, wurde er vorübergehend etwas reger.

An Betriebsmitteln standen ursprünglich sieben dreifach-gekuppelte Naßdampftenderlokomotiven, sieben vierachsige Personen-, drei Gepäck- und zwei gemischte Gepäck-/Postwagen sowie 162 Güter- und 14 Spezialwagen zur Verfügung. Hierzu kamen später drei weitere Personen- und 21 Güterwagen. Bei der Betriebseinstellung kamen einige Lokomotiven zu den Kummersdorfer Pionieren, die besser erhaltenen Personen- und Gepäckwagen zu den unter gleicher Betriebsführung stehenden Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen nach Perleberg. Dadurch war die Betriebsaufnahme nach dem



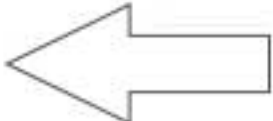
Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn

Kriege sehr erschwert, so daß die Bahn erst 1947 wieder eröffnet werden konnte. Die Endpunkte in Jüterbog und Luckenwalde wurden nur an der Stadtgrenze, nicht mehr an den Anschlußbahnhöfen der Reichsbahn erreicht. Einige ehemalige Heeresbahn-Lokomotiven, vierfachgekuppelte Heißdampf-Zweizylinder-Maschinen mit Schleppender, und einige der noch vorhandenen Personenwagen konnten nur einen sehr bescheidenen Betrieb aufnehmen. Am Bahnhof Dahme bestand eine kleine Werkstatt mit zwei Ständen. 1965 wurde der Betrieb der Bahn erneut und nun wohl endgültig eingestellt.

Zu den bekanntesten von Berlin ausgehenden Kleinbahnen gehörte die von der Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft Vering & Wächter gebaute und betriebene Strecke der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn Aktien-Gesellschaft (Klb). Die 32,94 km lange Strecke nahm am Bahnhof Hermannstraße in Berlin-Neukölln, das damals noch Rixdorf hieß, in dem etwa 10 m tiefen Einschnitt neben S-Bahn- und Gütergleisen ihren Anfang. Nach 800 m bog die Strecke dann nach Süden ab, durch eine Straßenunterführung erreichte sie freies Tempelhofer Gebiet und die Hauptwerkstätte der Bahn. Britz, Buckow und Rudow, beim Bahnbau noch selbständige Gemeinden, liegen heute auf Westberliner Gebiet. Die Grenze liegt vor Schönefeld, wo sich heute der Ostberliner Flughafen befindet. Nach weiteren Dörfern, in denen sich ebenfalls Güter befanden, wurde das bereits beschriebene Städtchen Mittenwalde erreicht. Bis hierhin bestand Personen- und Güterverkehr, während auf der Strecke über Mittenwalde-Nord bis Schöneicher Plan nur Güterverkehr betrieben wurde.

Die 12 m langen Schienen im Gewicht von 24 und 30 kg/m waren auf 14 bis 15 zum Teil imprägnierten Holzschwellen in Sand- und Kiesbettung verlegt. Die nicht weniger als 77 Privatgleisanschlüsse deuten auf die zu bedienende Industrie, die vornehmlich auf Berliner Stadtgebiet liegt, darunter befindet sich auch ein 1936 gebauter fast 2 km langer Anschluß zum Flughafen Tempelhof.

Noch vom Bau der Bahn her waren zunächst zwei zweifachgekuppelte, leichte Zweizylinder-Naßdampflokomotiven vorhanden, die bei Eröffnung am 27. September 1900 durch fünf dreifachgekuppelte Lokomotiven ergänzt wurden. Während anfänglich noch zehn Personen-, zwei Gepäck-/Postwagen sowie 60 Güterwagen, von denen ebenfalls ein Teil in den Wagenpark der Staatsbahn eingestellt war, genügten, mußte der Fahrzeugpark schon

 *Personenwagen 3. Klasse für 750-mm-Spur der RBD Dresden, wie er 1948/49 zur Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn, zur Rathenow-Senske-Nauen und zu den Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen u. a. kam*

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn und der Königs-Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn während der Betriebsführung durch die Firma Vering & Wächter

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
<i>A. Dampflokomotiven</i>					
<i>1. Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn</i>					
1	C n2t	Borsig	1900	4789	— DR 89 6008 ∅
1II	1'C n2t	Jung		2353	
2	B n2t	Borsig	1899	4763	
2II	C n2t	Orenstein & K	1903	903	:
3	B n2t	Borsig	1899	4764	
3II	1'C n2t	Henschel	1910	9917	∅
4	C n2t	Borsig	1904	5329	
5	C n2t	Henschel	1906	6707	∕∕
5II	1'C n2t				
6	C n2t	Borsig	1908	6439	
7	C n2t	Borsig	1910	7408	
7II	1'C h2t	Union	1907	1533	⊕
8	1'C h2t	Hohenzollern	1902	1517	ß
9	C n2t	Borsig	1913	8511	— DR 89 6304
10	1'C h2t	Henschel	1910	9916	
<i>2. Königs-Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn</i>					
1	C n2t	Borsig	1900	4789	— DR 89 6008
2	C n2t	Henschel	1906	6707	— DR 89 6130
3	C n2t	Borsig	1909	7408	— DR 89 6219
4	C n2t	Borsig	1912	8345	— DR 89 6302
<i>3. Von anderen Bahnen entliehene Lokomotiven</i>					
NLE 22	C n2t	Breslau	1905	294	— DR 89 6012
NLE 24	C n2t	Breslau	1907	2323	— DR 89 6014
<i>B. Motor-Triebwagen</i>					
1 CvT	1A	Wismar	1936		— DR 135 509
2 CvT	1A	Wismar	1938		— DR 135 510

Zeichen:

II = zweite Besetzung
NLE = Niederlausitzer Eisenbahn
∅ = an Mittenwalde — Töpchin, dort Nr. 1
: = von DR gekauft, war dort B-Nr. 89 7426
+ = ausgemustert

∅ = von DR gekauft, war dort B-Nr. 91 1333
∕∕ = an Mittenwalde — Töpchin, dort Nr. 2
⊕ = von DR gekauft, war dort B-Nr. 74 195
ß = von DR gekauft, war dort B-Nr. 91 1332
— = später

Niederbarnimer Eisenbahn

bald vergrößert werden. 1930 befanden sich neun Dampf-lokomotiven, von denen einige mit Überhitzerelementen ausgerüstet waren, 46 Personen-, vier Gepäck- und 122 Güterwagen im Bestand. Bis zum Kriegsbeginn kamen noch neun Personenwagen hinzu, während rund 20 Güterwagen wegen Überalterung ausschieden und nicht mehr ersetzt wurden. Dafür waren aber für den immer stärker werdenden Personenverkehr noch drei Triebwagen angeschafft worden. Den Höhepunkt im alltäglichen Personenverkehr erreichte die Bahn von 1945 bis 1948, als Tausende Berliner zu den Bauern hinausfuhren, um Lebensmittel zu beschaffen. Damals dienten auch Güterwagen dem Personenverkehr.

Als die Strecke nach Zossen gebaut wurde, trennte man das in Westberlin gelegene Teilstück vom übrigen Netz, das seit etwa 1930 die Königs-Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn mit einschloß, ab. Die Gleise von der bei Schönefeld liegenden Grenze bis Mittenwalde wurden sogar abgebaut, der Restabschnitt war für den Personenverkehr, obwohl er noch mit stündlich verkehrenden Triebwagen aufrechterhalten wurde, doch nicht mehr einträglich, so daß heute nur noch ein Gleisanschlußbetrieb von der Bahnverwaltung ausgeübt wird.

Bei dieser traurigen Betrachtung wollen wir uns einer von Berlin ausgehenden Privatbahn zuwenden, die ein ähnliches Los durch die unglückselige Trennung Berlins traf. Es ist dies die Reinickendorf-Liebenwalder-Groß Schönebecker Eisenbahn A.G., die sich seit 1934 Niederbarnimer Eisenbahn-Aktiengesellschaft nennt. Im Berliner Volksmund hieß sie freilich seit eh und je „Heidekrautbahn“. Ihr Einzugsgebiet ist die Heide! Der preußische Staat erteilte am 12. Februar 1900 die Genehmigung zum Bau und Betrieb der von Rheinickendorf-Rosenthal ausgehenden Strecken. Am 21. Mai 1901 wurde der Betrieb für den Personenverkehr und am 3. Juni des gleichen Jahres für den Güterverkehr freigegeben.

Die Streckenlänge betrug:

Berlin-Wilhelmsruh—Liebenwalde	36,03 km
Basdorf—Groß Schönebeck	24,15 km
Anschluß an die Reichsbahn in Berlin	1,57 km
Gesamtstreckenlänge also	72,02 km

Beide Strecken, ausgehend vom einstigen Reinickendorf-Rosenthal, dem heutigen Berlin-Wilhelmsruh, beginnen unmittelbar neben dem etwa 10 m höher gelegenen Bahnhof der S-Bahn. Die eingleisige Strecke führt bereits nach wenigen hundert Metern aus dem Häusermeer der Großstadt durch Laubenkolonien hindurch aus Berlin heraus. Durch den Schönwalder Forst gelangte man nach Basdorf, wo sich die Strecken teilten. Heute liegt freilich der Ortsteil Wilhelmsruh im Westsektor und die Bahn nimmt nicht mehr dort, sondern in dem zum Ostsektor der Stadt gehörenden Berlin-Blankenburg ihren Ausgang. Bis Basdorf besteht S-Bahn-Verkehr mit Dampf- und Diesellokomotiven sowie Diesel-Triebwagen.

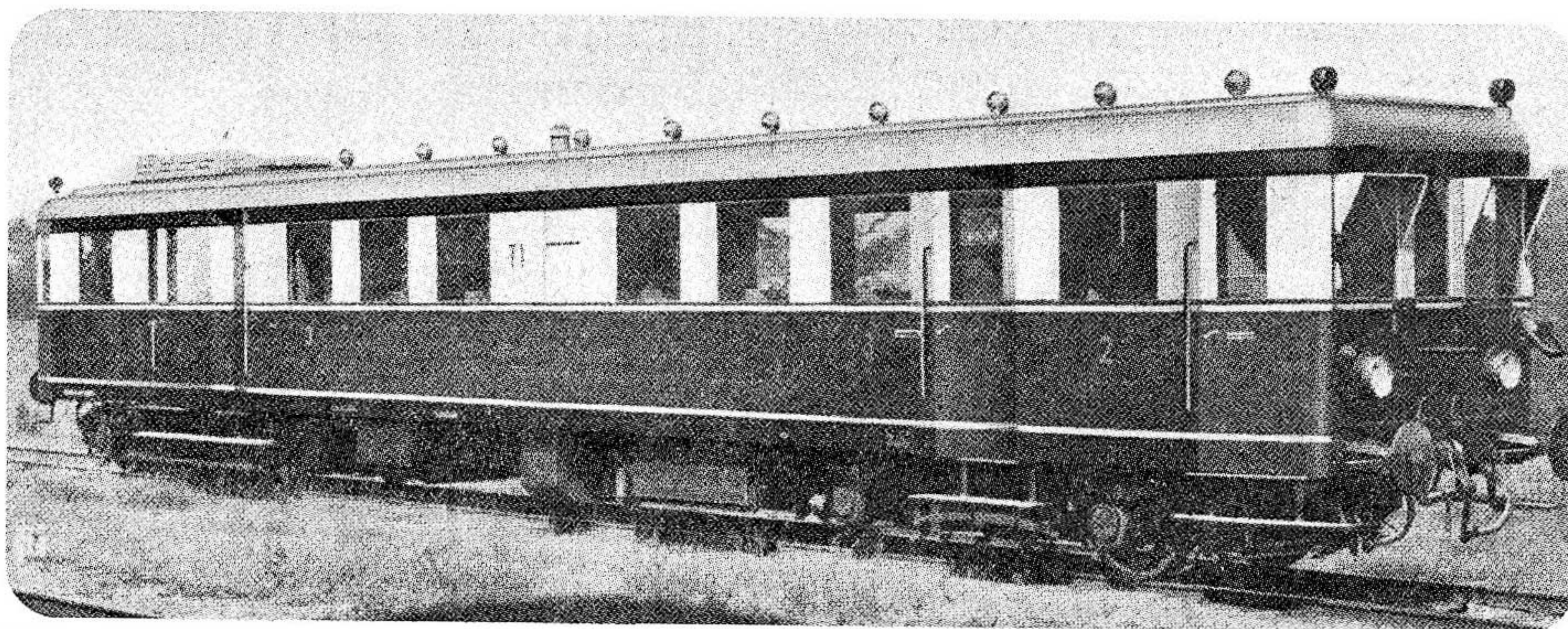
Bei der Weiterfahrt in Richtung Liebenwalde fährt der Zug bei Zühlsdorf am Lubow- und Rahmer See vorbei und durchquert ein mehr als 5 km breites Luch. Bei

Klosterfelde muß eine Steigung überwunden werden und nach Überquerung des Hohenzollern-Kanals wird die reizvoll gelegene märkische Kleinstadt Liebenwalde erreicht. Auch hier schließen sich ausgedehnte Wälder, teilweise zur Schorfheide und den Löwenberger Forsten gehörend, an.

Von Basdorf führt die andere Strecke entlang des Bernauer Stadtwaldes zum beliebten Ausflugs- und Erholungsziel Wandlitz und Wandlitzsee, wo sich heute die Sommer-Residenz des Staatsratsvorsitzenden befindet. Der schöne große Bau des kurz vor dem letzten Kriege errichteten Empfangsgebäudes Bahnhof Wandlitzsee zählte seinerzeit zu den modernsten aller Privat- und Kleinbahnen Deutschlands. Durch Felder und Wälder wird das Dorf Groß Schönebeck erreicht, von wo es nicht

mehr weit zum Gebiet der Schorfheide, dem einstigen kaiserlichen Jagdgebiet, und des herrlich gelegenen Werbellin-Sees ist. Es ließen sich früher ausgedehnte Wanderungen bis nach Joachimsthal, dem Städtchen mit dem berühmten Namen, zwischen den einstigen Gletscher-Abwässer nach der Eiszeit, dem Werbellin- und Grimnitz-See, unternehmen. Joachimsthal, eine Gründung Kurfürst Joachims von Brandenburg, wurde durch die hier geschlagenen „Joachims-Taler“ und durch sein berühmtes Gymnasium bekannt.

Der Oberbau bestand aus 15-m-Schienen im Gewicht von 24 und 33,5 kg/m auf imprägnierten Holzschwellen genagelt. Der Lokomotiv- und Triebwagenbestand geht aus nachstehender Liste hervor. Der Bestand an Personenwagen übertraf weit den der Güterwagen, woraus



Vierachsiger dieselelektrischer Triebwagen der Niederbarnimer Eisenbahn AG mit einem Motor von 225 PS

ebenfalls Rückschlüsse über die Verkehrsbedeutung gezogen werden können.

Die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) besaß am Aktienkapital einen Anteil von 66,9 %. Der spätere Regierende Bürgermeister von Berlin, Ernst Reuter, gehörte

als Verkehrsdezernent vor 1933 dem Aufsichtsrat der Niederbarnimer Eisenbahn an. Wegen dieser schwer zu entflechtenden Besitzverhältnisse wurde die Bahn auch erst am 1. Juli 1950, also um mehr als ein Jahr später als die übrigen Privat- und Kleinbahnen, von der Deutschen Reichsbahn übernommen.

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Niederbarnimer Eisenbahn

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
<i>A. Lokomotiven</i>					
Liebenwalde	B n2t	Hohenzollern	1900	1327	
Gr. Schönebeck	B n2t	Hohenzollern	1900	1328	
Basdorf 01	C n2t	Hohenzollern	1902	1484	
02	C n2t	Breslau	1904	271	
02II	1'C n2t	AEG	1925	2942	
03	C1'h2t	Borsig	1916	9557	
04	C1'h2t	Borsig	1916	9558	
05	1'C n2t				
06	1'C n2t				
07	1'C n2t				
08	1'C n2t				— DR 74 6622
09	1'C n2t	Union	1898	936	
010	1'D1'h2t	Borsig	1940	14978	— DR 93 6679
011	1'D1'h2t	Borsig	1941	15058	— DR 93 6680
012	1'D1'h2t	Borsig	1941	15059	— DR 93 6681
013	1'D1'h2t	Borsig	1942	15222	— DR 93 6682
014	1'D1'h2t	Borsig			— DR 93 6683
11	C n2t	Borsig	1907	6343	— DR 89 6409
<i>B. Triebwagen</i>					
T 1 BC 4vT	(1A) (A1)				1 × 225 PS
T 2 C vT	1A				1 × 125 PS
T 3 BC 4vT	(1A) (A1)				1 × 210 PS
T 4 BC 4vT	(1A) (A1)				2 × 150 PS
T 5 BCP Post 5vT	(A1A) (B)				500-PS-Schlepptriebwagen
234 C vT	B				

Zeichen: — = später

Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde

Die von der Niederbarnimer Eisenbahn mitbetrie-
bene und ihr gehörende Industriebahn Tegel-Friedrichs-
felde (Klb) diente mit ihren 26 km Streckenlänge und
zahllosen Privatanschlußgleisen, 63 im ganzen, aus-
schließlich dem Güterverkehr.

Als Oberbaumaterial waren 12 m lange Stahlschie-
nen im Gewicht von 31 kg/m, die auf 13 Holzschwellen
verlegt waren, verwendet worden. Die Strecke ging vom
Bahnhof Magerviehhof bei Berlin-Friedrichsfelde aus und
berührte Hohenschönhausen, Weißensee, Heinersdorf,
Französisch-Buchholz, Niederschönhausen, Rosenthal, Wit-
tenau und führte nach Tegel und dem Tegeler Hafen.

Eröffnet wurde die Bahn am 16. Dezember 1907. Ihre
Bedeutung für die Versorgung Berlins geht aus folgenden
Verkehrsleistungszahlen hervor:

1936 Gesamtgüterverkehr 275 113 t

1940 Gesamtgüterverkehr 417 777 t

1948 Gesamtgüterverkehr 192 200 t

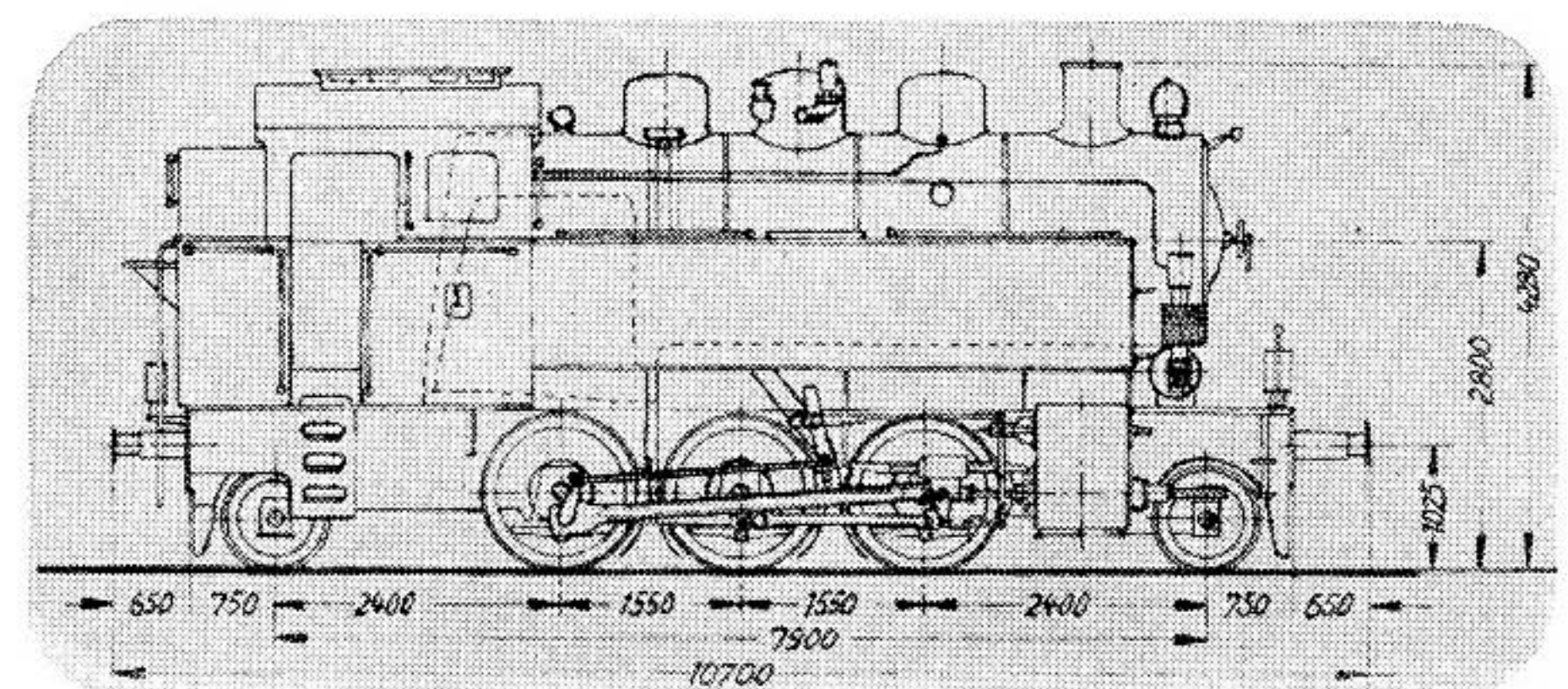
Demgegenüber beförderte die Niederbarnimer Eisen-
bahn bei fast dreimal solanger Strecke 1948 nur im

Gesamtgüterverkehr 136 400 t

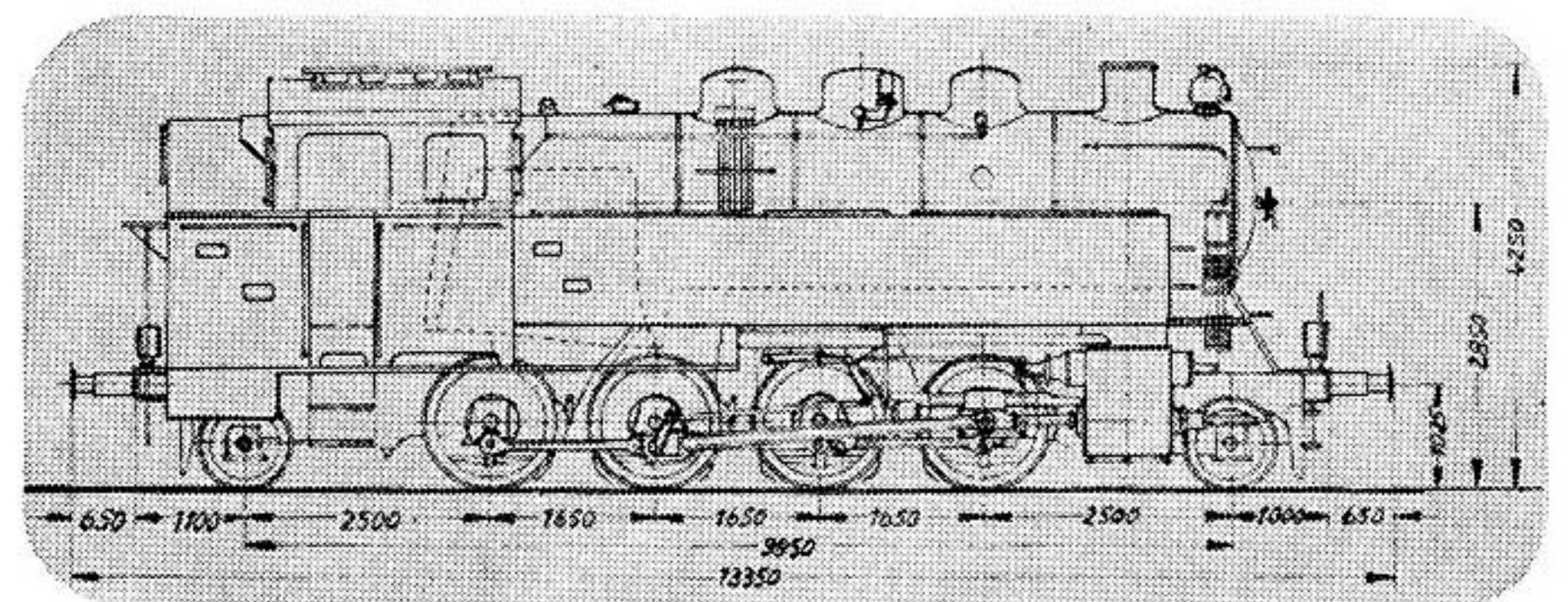
Bei der Eröffnung der Industriebahn waren drei
dreifach-gekuppelte Zweizylinder-Naßdampflokomotiven,
später fünf vorhanden. An eigenen Güterwagen besaß
die Bahn zunächst einen Gepäck- und 27 Güterwagen,
während es 1936 deren drei und 108 waren. Bis auf neun
Güterwagen waren alle in den Wagenpark der Staats-
bzw. Reichsbahn eingestellt. Mit Ausnahme der in den
Westsektoren gelegenen Streckenanteilen gehört die In-
dustriebahn heute der Deutschen Reichsbahn, die auch
die Betriebsführung einschließlich der in Westberlin ge-
legenen Strecken ausübt.

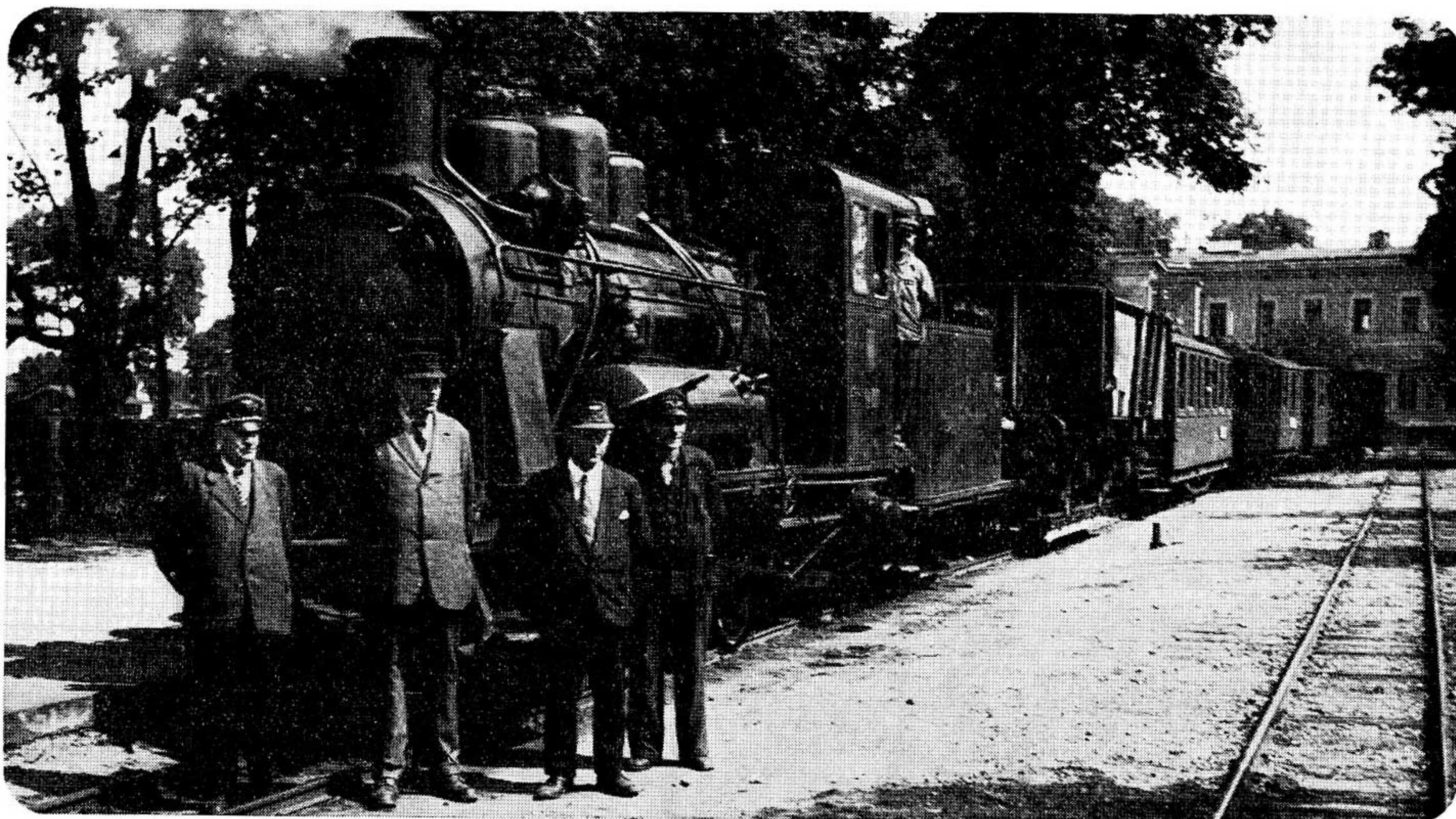
Brandenburgische Städtebahn - BS

Am 11. Februar 1901 wurde die Brandenburgische
Städtebahn A.G. konzessioniert und nach dreijähriger
Bauzeit am 25. März 1904 eröffnet. Die Strecke ist 125,58
km lang und berührt, wie schon durch den Namen
zu vermuten ist, mehrere brandenburgische Städte.
Von Neustadt an der Dosse an der Berlin-Hamburger
Strecke führt sie über Rathenow an der Strecke Berlin-
Stendal, Premnitz, Pritzerbe, Brandenburg an der Havel,
Belzig, Niemegk nach Treuenbritzen, von wo aus Jüter-
bog an der Berlin-Anhalter Bahn zu erreichen ist. In der
Hauptsache verläuft sie in Nord-Süd-Richtung und ver-
bindet wichtige von Berlin radial ausgehende Strecken
untereinander, hat aber auch Verbindung durch die Rup-



Von Borsig gebaute Lokomotiven, die bei der Branden-
burgischen Städtebahn eingesetzt waren





piner Eisenbahn mit der Nordbahnstrecke. Außer der Städteverbindung führt die Strecke durch land- und forstwirtschaftliche Gebiete. Sie war für den Personenverkehr fast genau so wichtig, wie für den Güterverkehr, weshalb zeitweise sogar Eilzüge zwischen Brandenburg und Rathenow verkehrten. Nach Erfindung der Kunstseide strömten Arbeiter von allen Seiten Premitz zu.

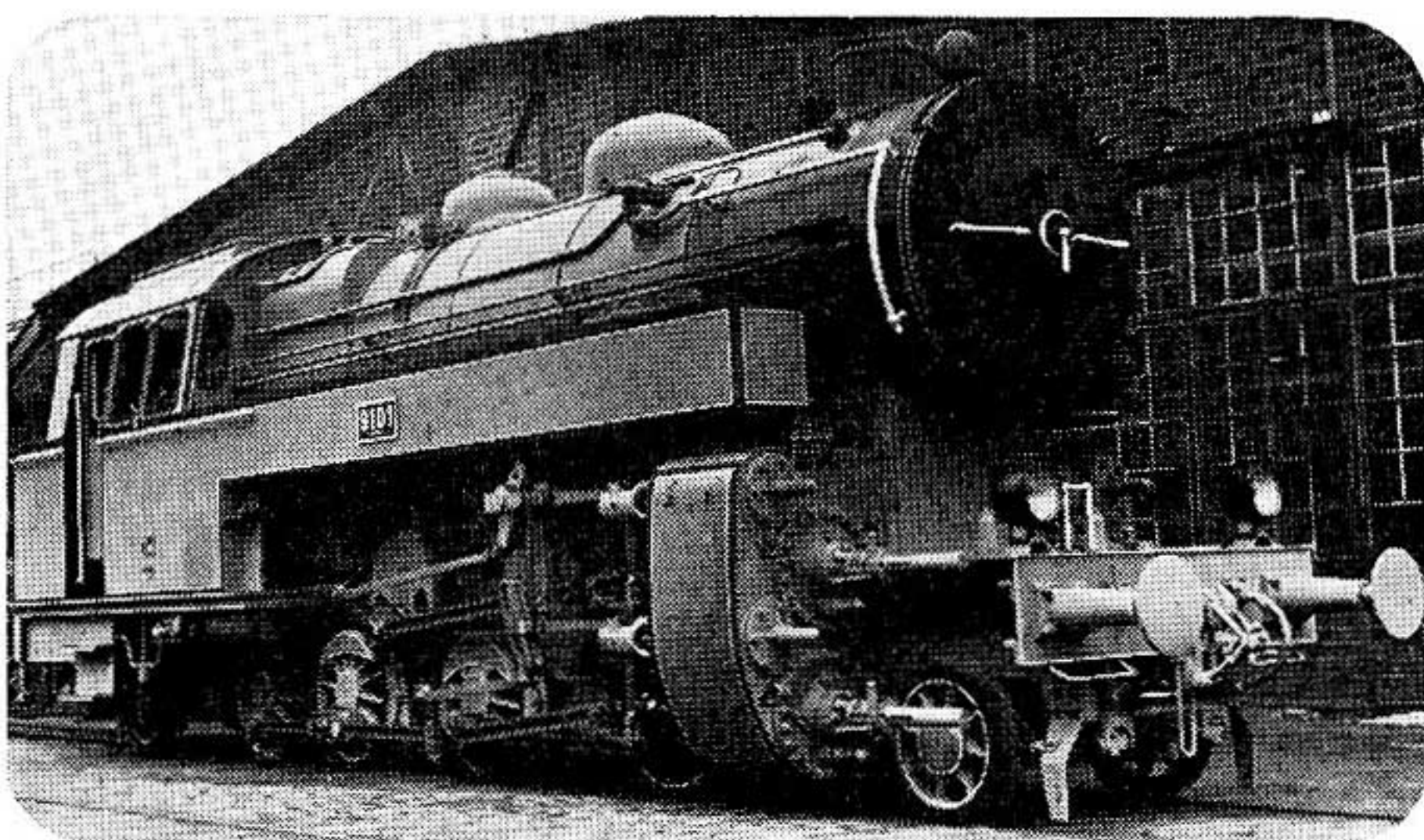
Die Streckenführung durch die „Streusandbüchse des Heiligen Römischen Reiches“ ist fast eben und gradlinig,

Unser Foto zeigt einen zur Abfahrt bereiten gemischten zug der 1948 in 750-mm-Spur wieder aufgebauten Strecke Glöwen – Havelberg der Ost- und Westprignitzer Kreis-kleinbahnen; bespannt mit der Dh2 mit Schlepptender. Man beachte den O-Wagen auf Rollfahrzeug und die ehemaligen sächsischen Personenwagen

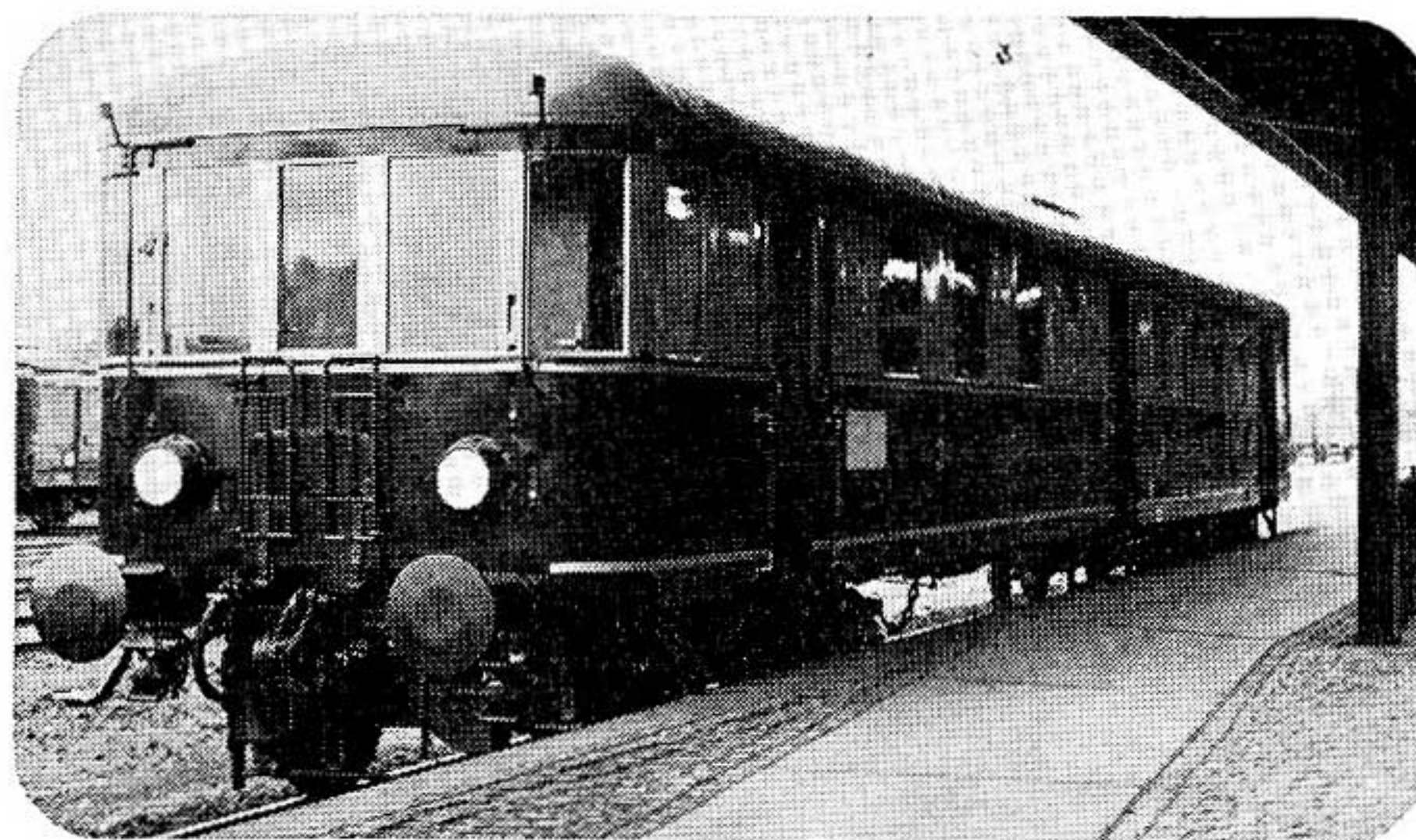
so liegen nur 25 % in Krümmungen und 53 % in Neigungen, jedoch von diesen nur 14 % bis zu 10 ‰. Der kleinste Bogenhalbmesser ist 300 m. 235mal kreuzt die Bahn

Chausseen, Straßen und Wege, wovon 17 mit Schranken gesichert sind. Innerhalb der Stadt Brandenburg kreuzen zudem noch zweimal die Schienengleise der Städtischen Straßenbahn mit denen der Bahn.

Der Oberbau entspricht dem der Nebenbahnstrecken der Reichsbahn mit 15 m langen Schienen im Gewicht von 33,5 kg/m, hölzernen Querschwellen in Kiesbettung vereinzelt durch leichten Schotter verstärkt. An Kunst- und Ingenieurbauten besitzt die Bahn 98, wovon zwei Brücken eine lichte Weite von mehr als 50 m haben und eine weitere über die Havel bei Brandenburg 90 m mißt. 36 Bahnhöfe und Haltepunkte sind vorhanden, so daß die durchschnittliche Entfernung etwa 3,5 km beträgt. Von den Brücken sind im Verlauf des letzten Krieges mehrere zerstört worden. Die große Havelbrücke und die über die zweigleisige Hauptbahn bei Neustadt konnten erst 1948 wieder in Betrieb genommen werden. Es gab eine Reihe Privatanschlußgleise, am meisten zwischen Pritzerbe und Premnitz sowie in Brandenburg.



Die ehemalige T₂₈ der DR, die später mit ausgebautem Zahnradtriebwerk zur Brandenburgischen Städtebahn kam



Vierachsiger dieselelektrischer Steuerwagen

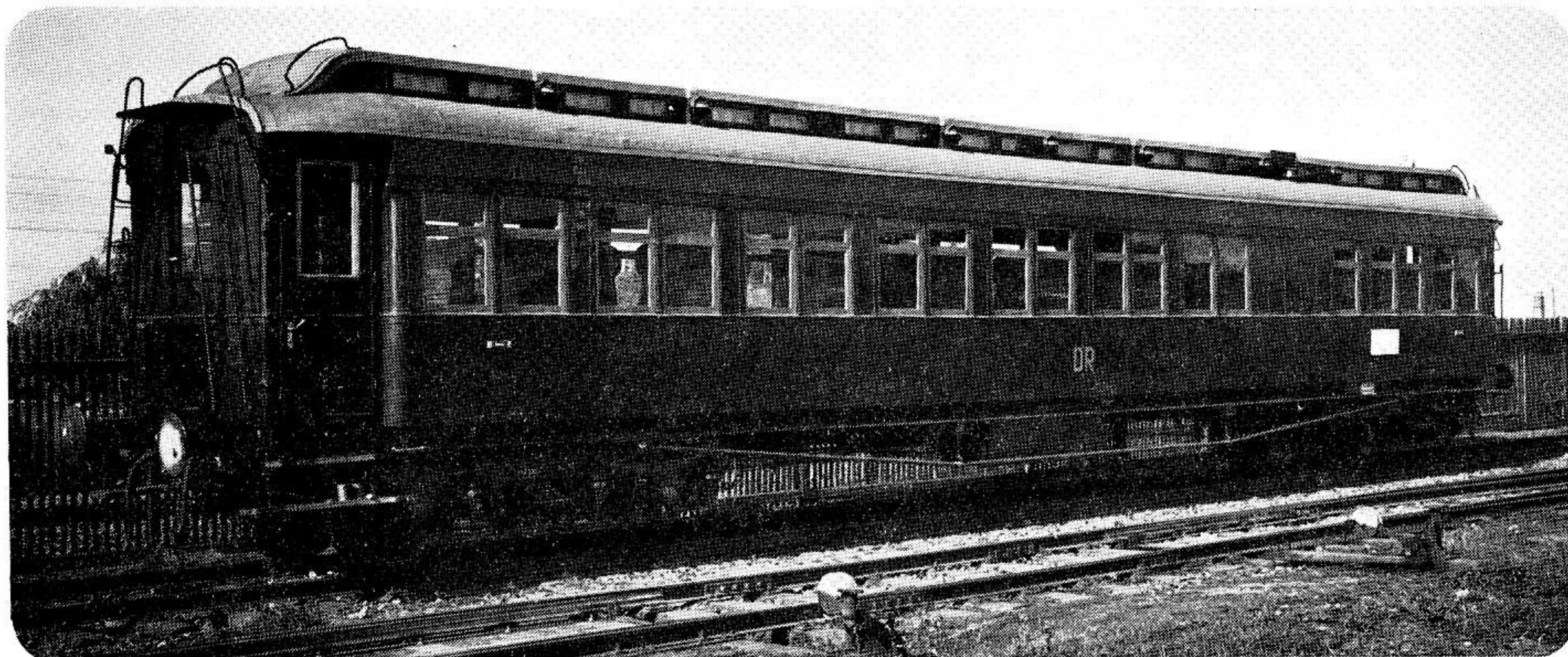
Während bis zum ersten Weltkrieg mit 13 dreifachgekuppelten Zweizylinder-Naßdampf-Tenderlokomotiven auszukommen war, mußte schon während des Krieges mehrfach die Preußische Staatsbahn mit stärkeren Maschinen aushelfen. Schließlich beschaffte die Verwaltung 1917 eine vierfach-gekuppelte Zweizylinder-Heißdampflokomotive und in den 20er und 30er Jahren weitere in der Achsanordnung 1'C h2, 1'C1' h2 und 1'D1' h2. Damit konnten auch schwere Züge bis zu 1000 t befördert werden. Ferner kamen auch altbrauchbare von der Reichsbahn angekaufte Lokomotiven hinzu, u. a. auch die einstige Zahnradlokomotive T28 der Preußischen Staatsbahn, die nach einem wechselvollen Schicksal über die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und Eutin-Lübeker Eisenbahn und einigen weiteren zur Brandenburgischen Städtebahn gelangte. Das Zahnradtriebwerk war freilich ausgebaut, doch war sie als „Kohlenfresser“ und „Luftschaukel“ wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit, schlechter Leistung und ihres unruhigen Laufes bei Verwaltung und Personal gleichermaßen unbeliebt. Nach jahrelangem Ab-

stellen im Lokomotivschuppen Brandenburg-Altstadt wurde sie schließlich ausgemustert.

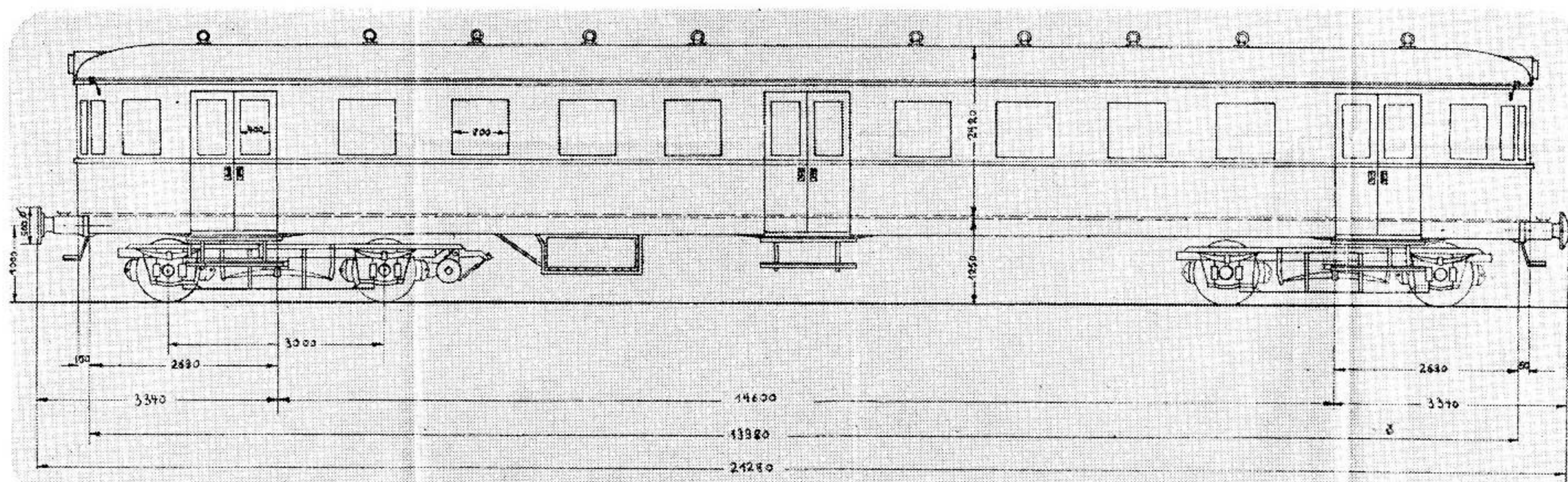
Bereits vor mehr als 30 Jahren wurde der Reisezugverkehr zuerst teilweise, später fast ganz auf Triebwagen und Triebwagenzüge umgestellt. Vier- und fünfachsige diesel-elektrische Triebwagen waren mit vierachsigen Steuer- und Beiwagen eingesetzt. Die Strecke mit mehreren Kopfbahnhöfen eignete sich besonders für den Triebzugverkehr mit Steuerwagen, da dann nicht umgesetzt zu werden brauchte. Hierdurch trat auch eine wesentliche Beschleunigung ein.

Die Triebwagenentwicklung war bei der Brandenburgischen Städtebahn von Anfang an verfolgt worden,

und so entschloß man sich schon früh zum diesel-elektrischen Antrieb. Zwar machten Generatoren und die elektrischen Fahrmotore die Fahrzeuge sehr schwer, auch war die Anschaffung teurer, doch war die Bedienung durch das Personal einfacher. Die vierachsigen Triebwagen waren mit einem MAN-Dieselmotor von 250 PS und zwei AEG-Fahrmotoren, die fünfachsigen Triebwagen mit zwei gleichen Dieselmotoren von insgesamt 500 PS und vier Fahrmotoren ausgerüstet. Letztere konnten mit diesen sogenannten Schlepptendertriebwagen fünf bis sechs vierachsige umgebaute ehemalige Schnellzugwagen oder Güterwagen im Gesamtgewicht von 300 t auch über die Steigungen bis zu 10 ‰ mit 60 km/h Geschwindigkeit befördern. Der RE dienten sie

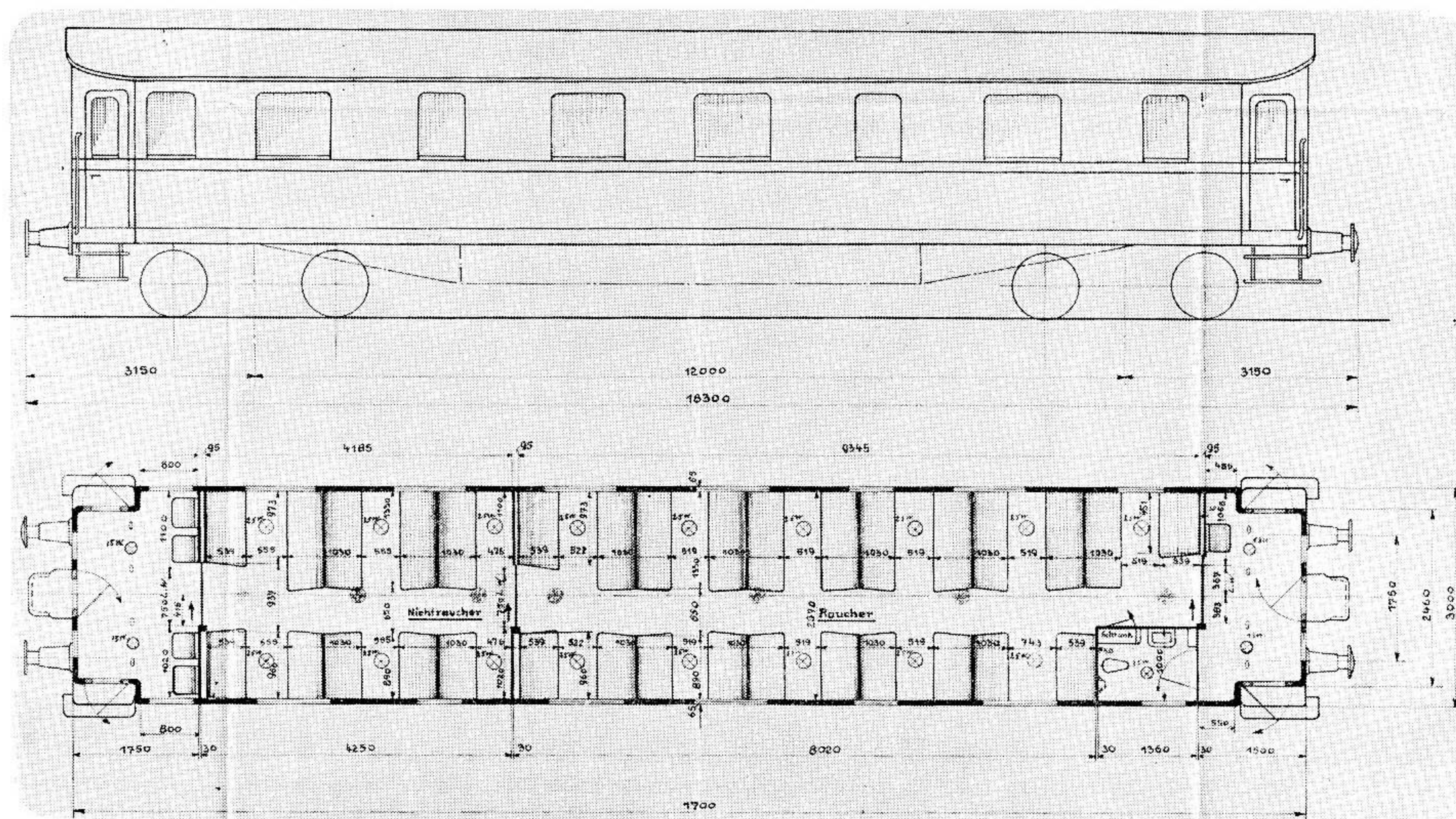


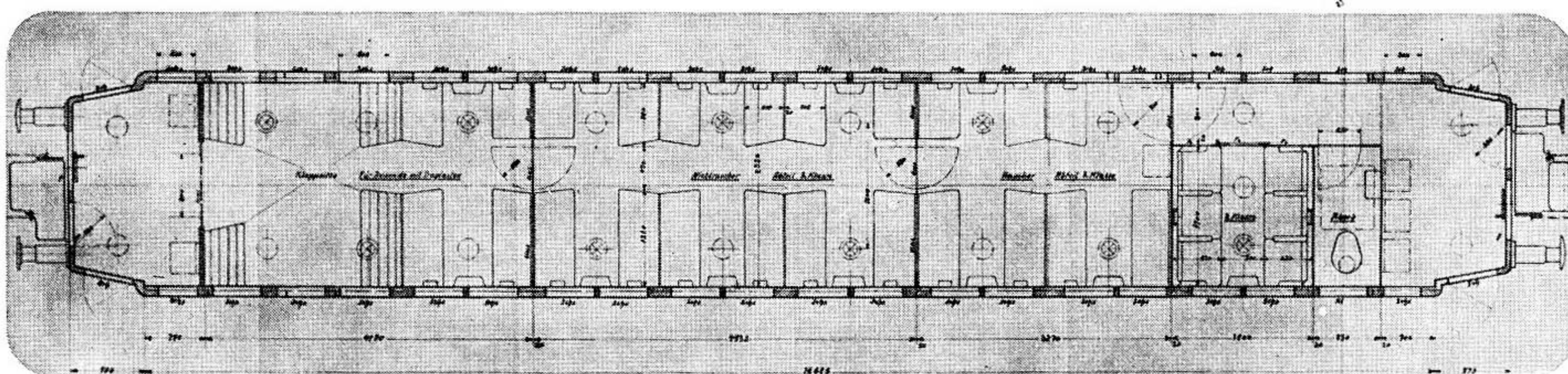
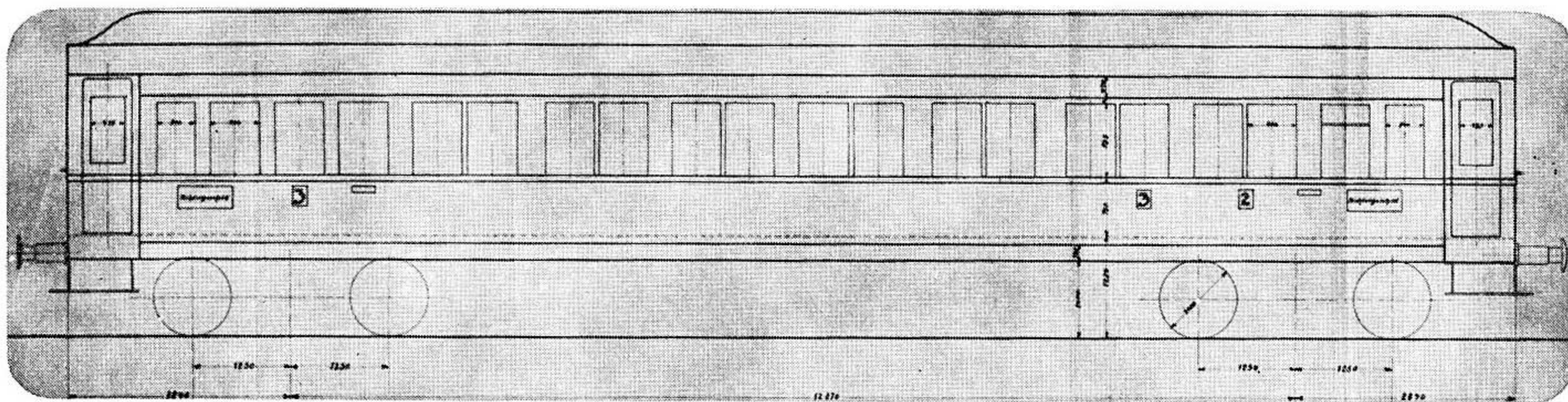
„Lange Kerls“ der Brandenburgischen Städtebahn für den Personen- und Eilzugverkehr, umgebaut aus einem Speisewagen der Mitropa



Vierachsiger Steuerwagen zu einem dieselelektrischen Triebwagen der Brandenburgischen Städtebahn

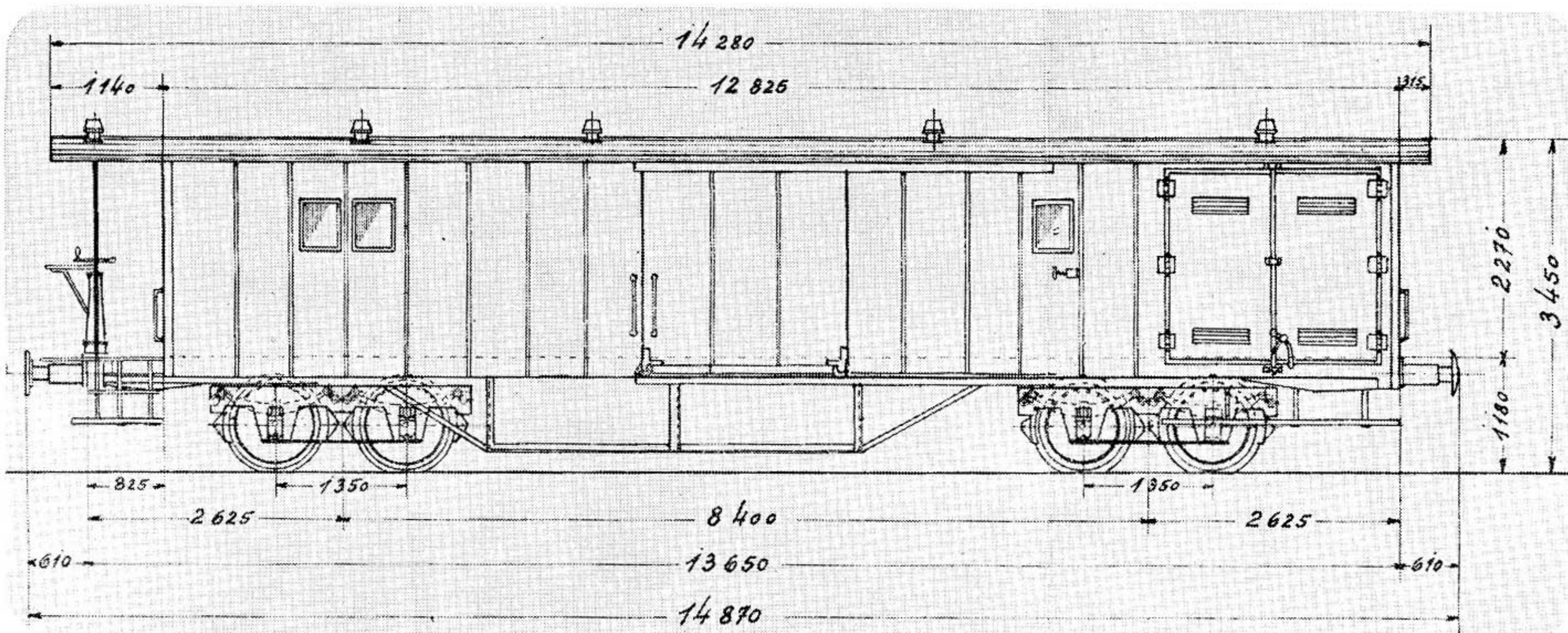
Vierachsiger Personenwagen der Brandenburgischen Städtebahn, umgebaut aus einem Schlafwagen der Mitropa





Vierachsiger Mittelwagen zu einem dieselelektrischen Triebzug, umgebaut aus einem Speisewagen der Mitropa

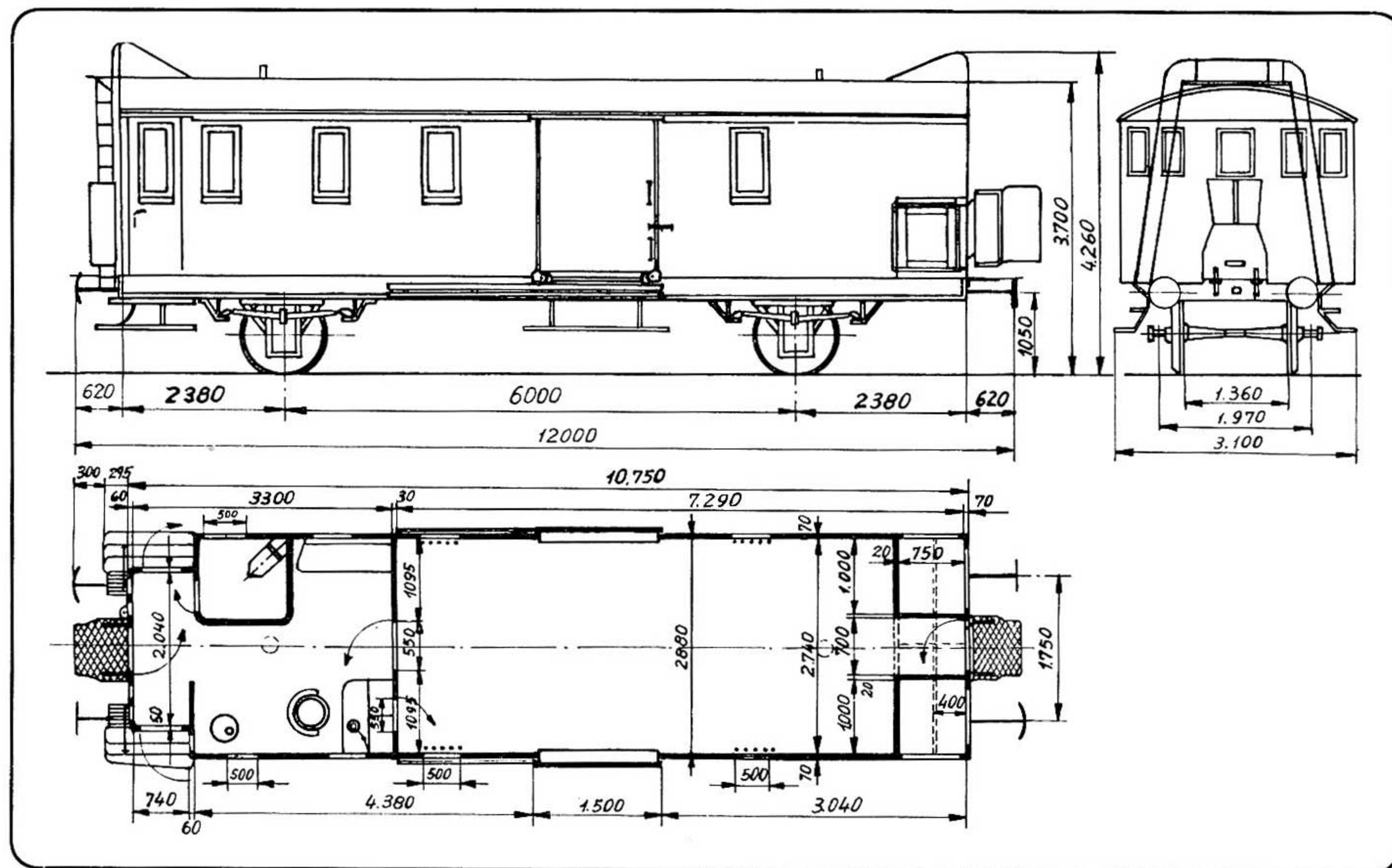
Vierachsiger Hilfszugwagen, umgebaut aus einem württembergischen Gepäckwagen

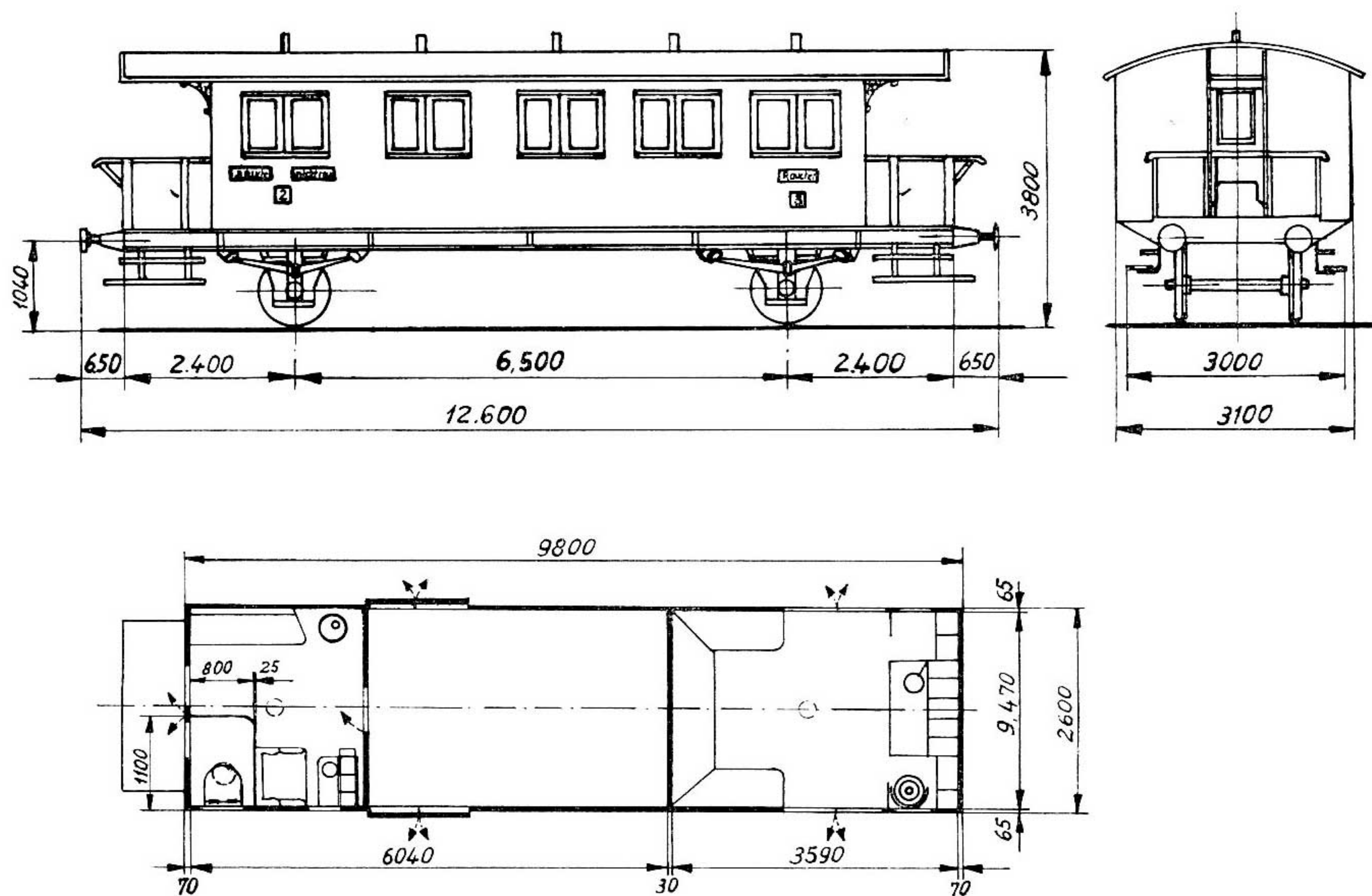


als Vorbild für den Schnellverkehr nach Berlin. In Brandenburg-Altstadt befand sich eine recht gut ausgerüstete Werkstätte, in der fast alle Arbeiten an Lokomotiven, Trieb-, Steuer- und sonstigen Wagen ausgeführt werden konnten. Lediglich das Schweißen kupferner Feuerbüchsen, Aufarbeiten von Kurbelwellen, Ankerwickeln und

Radsatzbandagieren wurden vergeben, alle anderen Arbeiten aber selbst ausgeführt.

Durch den Krieg ist ein Teil der Betriebsmittel zerstört oder beschädigt worden. Besonders die Trieb-, Steuer- und vierachsigen Beiwagen haben darunter ge-





Zweiachsiger Gepäckwagen mit Postabteil der Landesbahnen Brandenburg

Gepäckwagen, umgebaut aus einem österreichischen Zugführerwagen (Seite 60)

Bezeichnung		Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
Landrat von						
Tschirschky	14	D n2t	Orenstein & K	1915	7836	Ø
Hindenburg	15	D n2t	Henschel	1916	13964	— DR 92 6576
Ludendorff	16	D n2t	Henschel	1917	15096	— DR 92 6577
Geheimrat Gantzer	17	D n2t	Henschel	1919	16913	— DR 92 6578
	18	D n2t	Union	1922	2743	— DR 92 6502
	19	D n2t	Henschel	1923	19910	— DR 92 6503
	20	D n2t	Henschel	1923	19911	— DR 92 6504
1 — 27		C n2t	Henschel	1911	10328	1937 gekauft
1 — 60		1'C h2t	AEG	1929	4391	— DR 91 6484
1 — 61		1'C h2t	AEG	1929	4258	— DR 91 6485
1 — 100		1'C1'h2t	Borsig	1935	14606	1945 entführt
1 — 101		1'C1'h2t	Borsig	1935	14607	— DR 75 6679
1 — 102		1'C1'h2t	Borsig	1936	14625	— DR 75 6680
1 — 103		1'C1'h2t	Borsig	1936	14807	— DR 75 6681
1 — 200		1'D1'h2t	Borsig	1937	14682	— DR 93 6476
1 — 201		1'D1'h2t	Borsig	1937	14683	— DR 93 6477
1 — 202		1'D1'h2t	Borsig	1939	14807	— DR 93 6479
1 — 203		1'D1'h4t	Borsig	1921	10781	— DR 93 6576 :
1 — 10		B n2t	Hohenzollern	1900	1307	— DR 98 6204 ∕
1 — 40		C h2t	Breslau	1906	399	— DR 89 6476
1 — 100 ^{II}		1'C1'h2t	Jung	1940	9261	— DR 64 6576 //
1 — 123		D n2t	Hanomag	1919	8463	ohne Kessel

B. Diesellokomotiven

92 —	B	MaK, Kiel	1935	652	1945 vernichtet
93 — 1—300	B	MaK, Kiel	1935	653	1940 gekauft
94 — 1—301	B	MaK, Kiel	1935	654	1940 gekauft
95	B	Deutz		17245	1946 gekauft
96	B	Deutz			1946 gekauft

C. Triebwagen

301 — DR 137 553	(1A) (A1)	Breslau wagen-	1933	} sämtl. Diesel-elek. Antrieb 5achs. Schlepp- triebwagen	250 PS
302	(1A) (A1)	baulich, MAN-	1933		1945 zerstört
303 — DR 137 554	(1A) (A1)	Motor- und AEG	1935		250 PS
304 — DR 137 556	(A1A) (B)	für den elektr. Teil	1937		2 × 250 PS
305 — DR 137 557	(A1A) (B)		1938		2 × 250 PS
306 — DR 137 558	(A1A) (B)		1938		2 × 250 PS

D. elektr. Steuerwagen

73 — DR 145 503	C 4v	Breslau	1939
-----------------	------	---------	------

Zeichen:

‡ = 1937 an Friedberger Kleinbahn verkauft

Ø = ursprünglich mit Wellrohrkessel, Bauart Stromann, 192 von Orenstein und Koppel umgebaut, 1938 an Grube „Ilse“ bei Halle verkauft

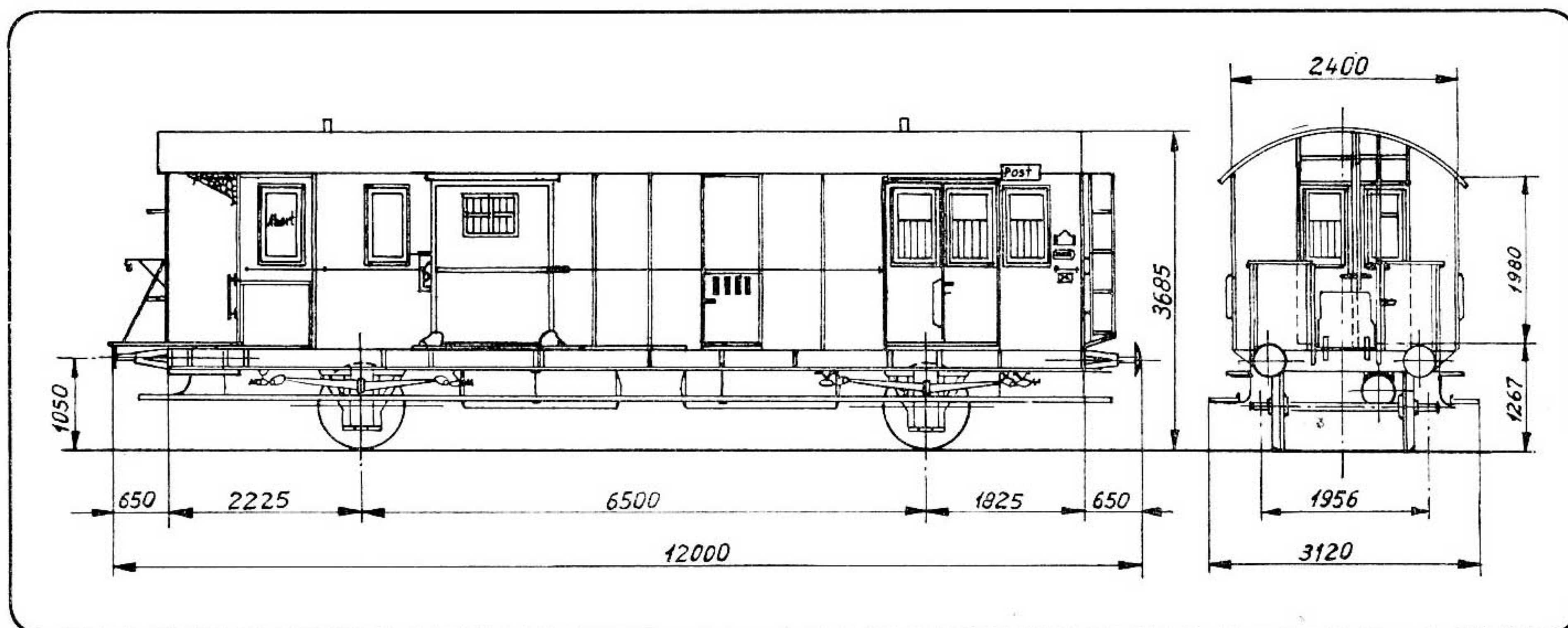
: = ehem. preuß. T 28, dort 97 401, 1938 von Eutin — Lübeck angekauft

∕ = 1940 von Erich am Ende gekauft, früher Stralsund — Tribsees Nr. 2c

// = 1945 von der Deutschen Reichsbahn als Ersatz für 1—100 erhalten, war dort 64 511

+ = ausgemustert

— = später



Personenwagen mit Aussichtsplattform, wie sie bei vielen Privat- und Kleinbahnen verwendet wurden

litten, so daß nicht alle wieder aufgebaut werden konnten. Einige wurden unter großen Mühen wieder instand gesetzt. Allein 29 Personenwagen gingen 1945 verloren!

1955 baute die Reichsbahn, die inzwischen auch die Brandenburgische Städtebahn übernommen hatte, eine Verbindungs„kurve“ zur Umgehung des Bahnhofs Brandenburg Hbf, um so durchgehende Güterzüge zwischen Brandenburg-Altstadt und Belzig und umgekehrt fahren zu können. Ein „Kopfmachen“ mit dem damit verbun-

denen Umspannen entfällt seither für diese Züge. Dafür ist allerdings der Personenverkehr auf dem Streckenabschnitt Belzig – Treuenbrietzen seit 1963 eingestellt. Hier lagen auch mehrere Steigungs- und Gefällestecken, bedingt durch die Ausläufer des Fläming, den Endmoränen mit den fächerförmig durch die Schmelzwasser entstandenen Abhängen, Rummeln genannt. Geologisch ist dies in der norddeutschen Tiefebene geradezu ein Phänomen und sonst nirgendwo zu finden.

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Brandenburgischen Städtebahn

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
<i>A. Dampflokomotiven</i>					
Hohenzollern	1	C n2t	Hohenzollern	1294	+ vor 1930
Treuenbrietzen	2	C n2t	Hohenzollern	1444	+ vor 1930
Rathenow	3	C n2t	Hohenzollern	1443	+ vor 1930
Belzig	4	C n2t	Hohenzollern	1486	+ vor 1935
Neustadt	5	C n2t	Hohenzollern	1485	– DR 89 6115
Brandenburg	6	C n2t	Hohenzollern	1488	– DR 89 6118
Pritzerbe	7	C n2t	Hohenzollern	1490	– DR 89 6119
Rhinow	8	C n2t	Hohenzollern	1491	+ 1935
Niemegk	9	C n2t	Hohenzollern	1706	– DR 89 6123
Kreis Westhavelland	10	C n2t	Hohenzollern	1707	+ 1935
Kreis Ruppín	11	C n2t	Hohenzollern	1708	– DR 89 6124
Kreis Zauch-Belzig	12	C n2t	Hohenzollern	1709	– DR 89 6125
Landrat v. Lebell	13	C n2t	Hohenzollern	1715	÷

Kleinbahn Friedeberg-Altlibbehne

Im Anschluß an die bereits beschriebene Friedeberger Kleinbahn entstand zwischen 1899 und 1902 die 30,27 km lange Strecke der Kleinbahn Friedeberg – Alt-Libbehne. Am 15. Juli 1902 konnte die von Friedeberg (Neumark) Stadt ausgehende Bahn die an der Staatsbahnstrecke Soldin – Arnswalde gelegene Station Alt-Libbehne erreichen und eröffnet werden. Sie diente dem Personen- und Güterverkehr, wobei letzterer zu ihrer Entstehung und Bedeutung den größeren Anteil hatte.

Für den Oberbau wurden 12 m lange jeweils auf 13 Holzschwellen verlegte Stahlschienen im Gewicht von 24 kg/m verwendet. Der kleinste Krümmungshalbmesser war mit 180 m gewählt worden, während die stärkste Neigung 12,5‰ (1:80) betrug.

Für die Betriebsführung, die bis 1920 der Preußischen Staatsbahn, dann der Landesverkehrsdirektion Brandenburg übertragen war, standen zunächst zwei zweifach-gekuppelte Zweizylinder-Naßdampflokomotiven, vier zweiachsige Personen-, zwei gemischte Gepäck-/Postwagen und 42 Güterwagen zur Verfügung. Später kamen drei- und vierfach-gekuppelte Naß- und Heißdampflokomotiven der Achsanordnung C, C1' und D sowie 1940 eine dreifach-gekuppelte Diesel-Kleinlokomotive hinzu. Letztere wurde in den letzten Kriegstagen an die Oderbruchbahn abgegeben, wo sie noch jahrelang verwendet wurde. 1945 wurde die Strecke von der Sowjetischen Armee abgebaut, sie steht auch heute noch nicht wieder in Betrieb.

Weststernberger Kreiskleinbahn

Dagegen betreibt die Polnische Staatsbahn heute die 22,8 km lange Kleinbahnstrecke der ehemaligen Weststernberger Kreiskleinbahn. Die Strecke wurde unter finanzieller Mitbeteiligung des preußischen Staates, der Provinzialregierung, vom Kreis gebaut und am 1. September 1907 eröffnet. Zuvor übte die Landesverkehrsdirektion Brandenburg den Betrieb dieser Bahn aus. Von Kunersdorf in der Nähe von Frankfurt an der Oder ging die Strecke in fast südlicher Richtung nach Ziebingen, zunächst den Frankfurter Stadtforst und später die Staatsforsten durchziehend. Kunersdorf war ja bekannt, da dort Friedrich II., der Große, die Schlacht gegen die Österreicher und Russen am 12. August 1758 verlor.

Das Oberbaumaterial war ähnlich wie das für die zuvor genannte Bahn, jedoch betrug die Neigung nur bis zu 10‰ und als kleinster Radius war 300 m vorgesehen.

Zwei dreifach-gekuppelte Naßdampflokomotiven, vier Personen-, ein gemeinsamer Post-/Gepäck- und 25 Güterwagen waren damals beschafft worden. Hinzu kam 1912 eine weitere gleichartige Lokomotive, während der Wagenpark fast unverändert blieb.

Eberswalde- Finowfurter Eisenbahn - EFE

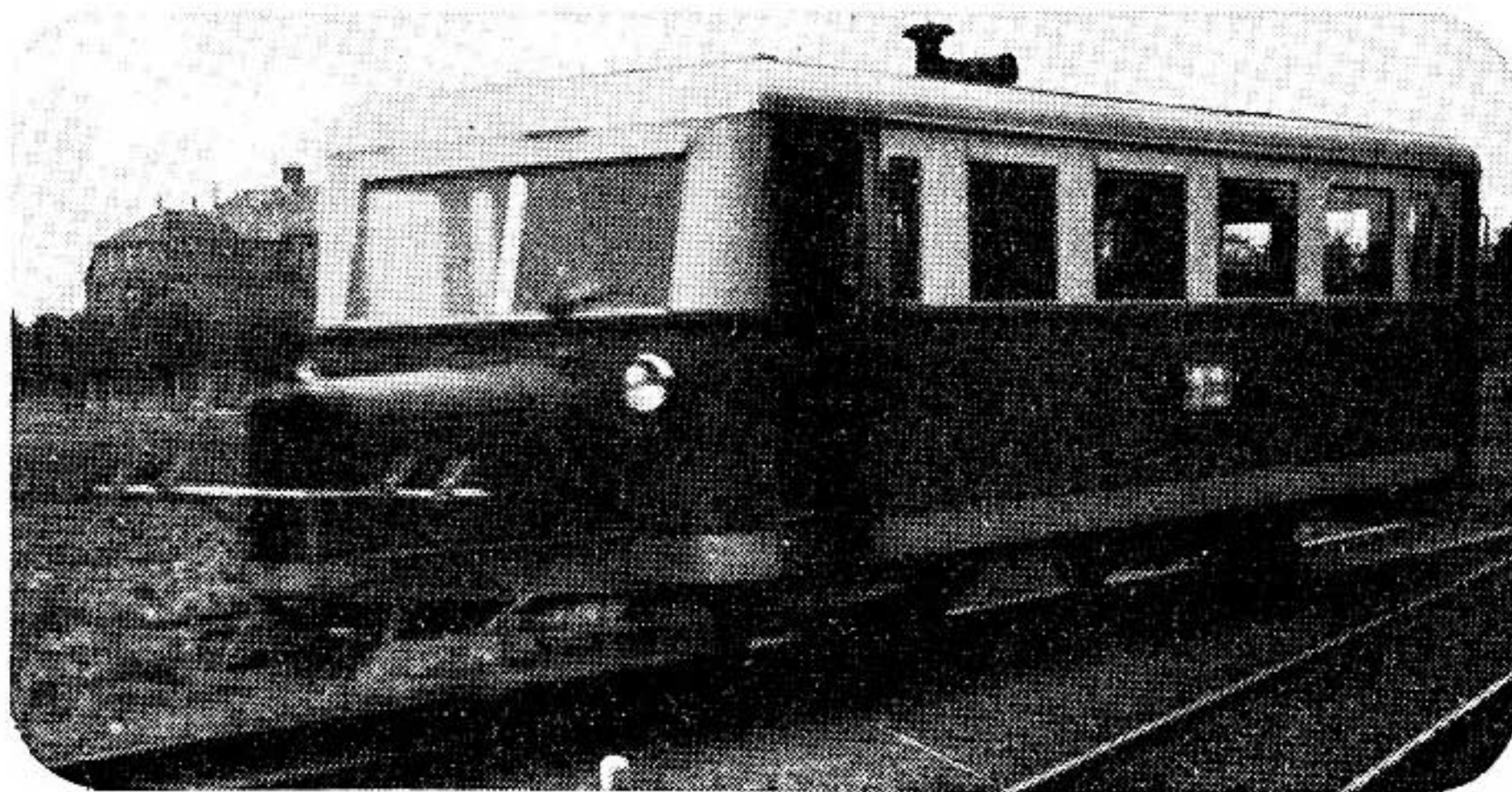
Für über 1 Million Mark ließ 1906/07 die Deutsche Eisenbahn AG in Frankfurt am Main zwischen Eberswalde und Schöpfung, dem späteren Finowfurt, eine 8,67 km lange Kleinbahn bauen. Sie wurde am 8. Oktober 1907 eröffnet und am 1. April 1924 mit Genehmigung des preußischen Staatsministeriums von einer Kleinbahn zu einer Privatbahn umgewandelt. Seither nannte sie sich Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn AG. Die Streckenlänge wurde vom Bahnhof Finowfurt zum Ort um 1,1 km auf 9,78 km verlängert. Ihre Bedeutung hatte die Bahn durch mehrere größere Industriewerke, wie die Eisenspalterei bei Eberswalde und die Kupferblech- und Kupferdrahtwerke bei Finowfurt.

Obwohl die Strecke für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet war, überragte der Güterverkehr bei weitem. Der Personenbahnhof Eberswalde-West lag über einen Kilometer vom Bahnhof der Reichsbahn entfernt, zwischen ihm und dem Bahnhof der Privatbahn bestand ein Gleisanschluß für den Güterverkehr. Der Reisende konnte nur mit der Straßenbahn oder zu Fuß den Bahnhof West erreichen. Parallel zum Finowkanal verläuft die Strecke in westlicher Richtung.

Der Oberbau bestand aus 9 m langen Schienen im Gewicht von 28 kg/m, auf 14 getränkten Holzschwellen

verlegt. Wegen des schweren Güterverkehrs wurden gleich zwei vierfach-gekuppelte Zweizylinder-Naßdampflokomotiven beschafft, die jedoch später in dreifach-gekuppelte mit einer Schleppachse umgebaut und ausgetauscht wurden. Es waren ferner vier zweiachsige Personen- und zehn Güterwagen vorhanden. Später kamen von anderen Bahnen des Lenz-Konzerns, zu dem auch die Deutsche Eisenbahn AG gehörte, ein Gepäck- und 15 Güterwagen hinzu, darunter auch wieder zwei vierfach-gekuppelte Zweizylinder-Heißdampflokomotiven, die mit anderen der Achsanordnung C1' noch 1951 zur Reichsbahn gelangten.

Vor einigen Jahren wurde der Personenverkehr auf der Strecke eingestellt. Aber auch der Güterverkehr hat nie wieder sein einstiges Ausmaß und seinen Umfang erlangt. Übrigens war schon in den enddreißiger Jahren der Personenverkehr von dampflokomotivbespannten Zügen auf Leichttriebwagen, sogenannte Schienenbusse, mit zwei Benzinmotoren umgestellt worden. Die Sowjets nahmen die für Lastkraftwagen verwendbaren Motore mit. Bis zur Stilllegung der Strecke waren Dampfzüge eingesetzt.



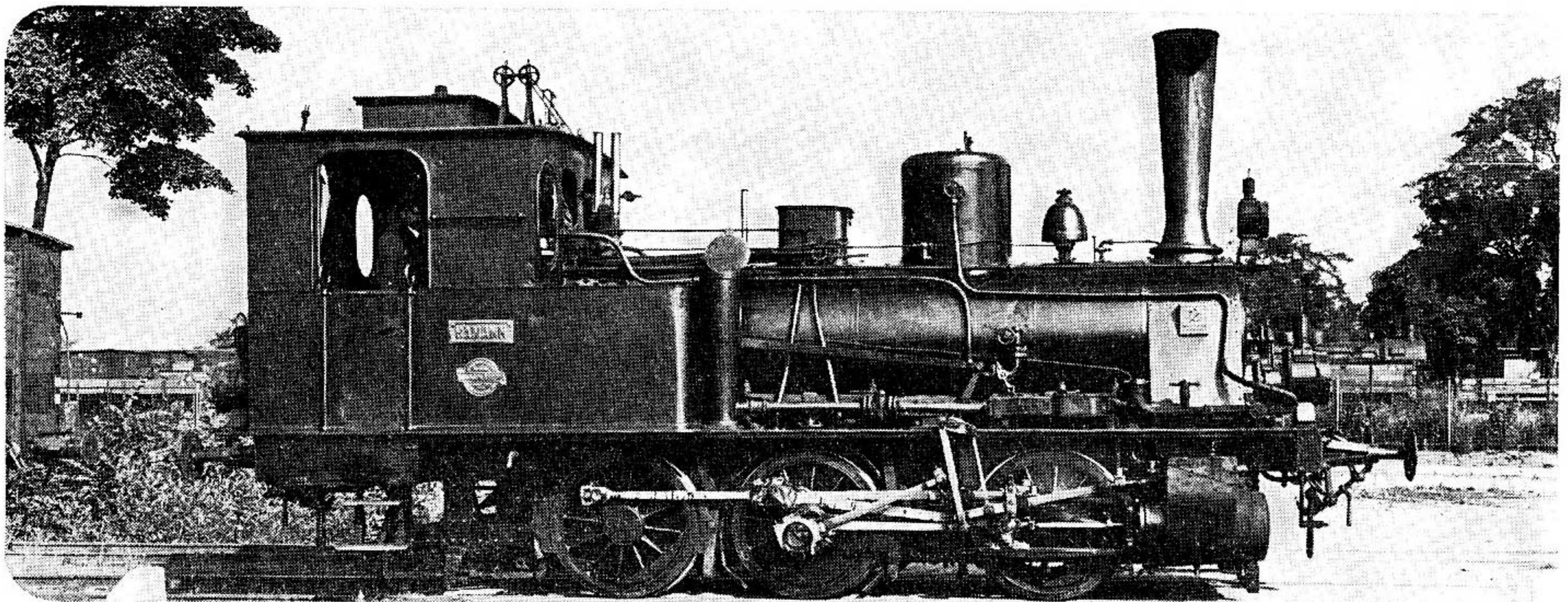
*Schienenbus-Veteran mit zwei Ford-Benzin-Motoren der
Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn*

Müncheberger Kleinbahn

Die der Stadt Müncheberg gehörende 4,5 km lange und am 24. November 1909 eröffnete Strecke der Müncheberger Kleinbahn hatte keine andere Aufgabe, als den rund 4½ Tausend zählenden Einwohnern und ihren Erzeugnissen die Möglichkeit zu bieten, schnell und bequem an die Station Dahmsdorf-Müncheberg der preußischen Ostbahn zu gelangen. Dieses 50 km von Berlin entfernte Städtchen, 1232 von den schlesischen Zisterziensermönchen gegründet, trieb Ackerbau und vor allem Gemüsezucht. Die landwirtschaftliche Versuchsanstalt mit ihren ausgedehnten Kulturböden war weltbekannt. Die hübsche, von einer Stadtmauer eingeschlossene Stadt wurde zweimal völlig zerstört, und zwar im Dreißigjährigen Krieg und 1945. Dann allerdings fast restlos, so daß der Besucher noch 1947/48 den Eindruck gewinnen konnte, in Pompeji oder Herculaneum zu sein.

Die Geländeverhältnisse boten, obwohl es sich um ein trockengelgtes Moor, zum Oderbruch gehörend, handelte, keine Schwierigkeiten beim Bahnbau. Für den nur teilweise auf einem Damm geringer Höhe verlaufenden Streckenabschnitt wurden 12 m lange Schienen von 25 kg/m und Holzschwellen verwendet. Es waren zwei dreifach-gekuppelte Zweizylinder-Naßdampflokomotiven, zwei zweiachsige Personen-, ein gemischter Post-/Gepäck- und zehn Güterwagen angeschafft worden.

Den Betrieb übte zusammen mit der anschließenden Oderbruchbahn und für die auf Rechnung des Kreises Beeskow-Storkow geführte Kreisbahn die wiederholt genannte Landesverkehrsdirektion Brandenburg aus. Da alle diese Bahnen in enger Betriebsgemeinschaft standen, sollen hier anschließend auch die beiden anderen betrachtet werden.



Eine „echte“ T₃ nach den preuß. Normalien im Oderbruch

Oderbruchbahn (Klb)

Als die meisten Kleinbahnen Brandenburgs zum Teil viele Jahre bereits im Betrieb standen, war es dringend notwendig, im Osten zwischen dem alten Oderstrom und der Spree, dem sehr fruchtbaren Oderbruch, eine Bahnverbindung zu schaffen. Mit Beginn des Jahres 1910 wurde der Bahnbau von Fürstenwalde an der Spree und von Wriezen aus begonnen.

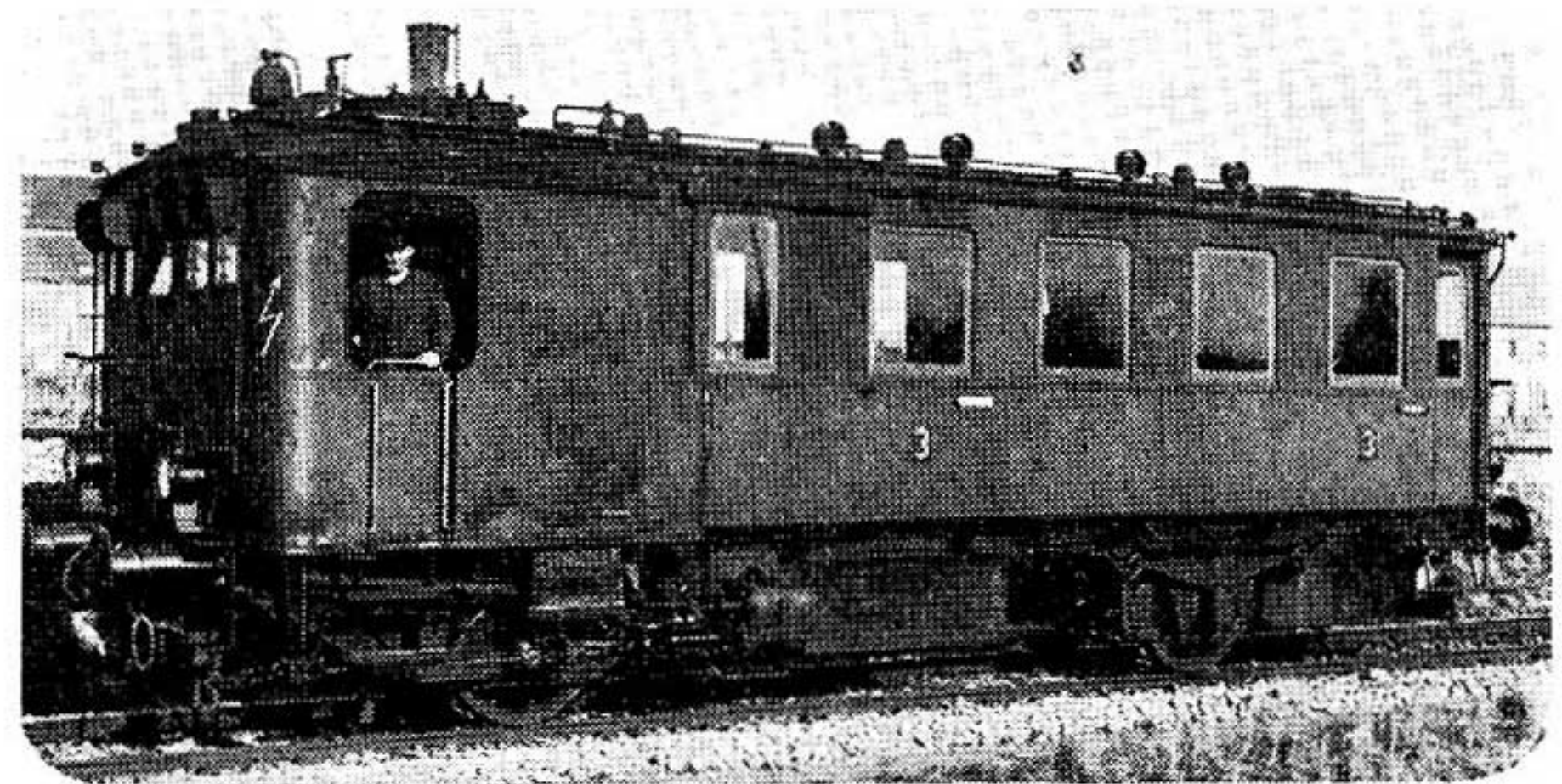
Die zwischen dem 3. Juni 1911 und dem 8. Oktober 1912 eröffnete Oderbruchbahn Aktiengesellschaft zu Berlin entstand mit folgenden Strecken:

Fürstenwalde-Hasenfelde-Wriezen	von 96,31 km Länge
Hasenfelde-Müncheberg	von 11,00 km Länge
Friedrichsaue-Genschmar	von 3,74 km Länge
Wollup-Zuckerfabrik Voßberg	von 2,54 km Länge
Hafenanschlüsse in Kienitz	von 1,49 km Länge
Hafenanschlüsse in Gr.-Neuendorf	von 1,88 km Länge
insgesamt also	116,96 km

Daneben bestanden noch 16 Privatanschlußgleise, die zum Teil mitbedient wurden.

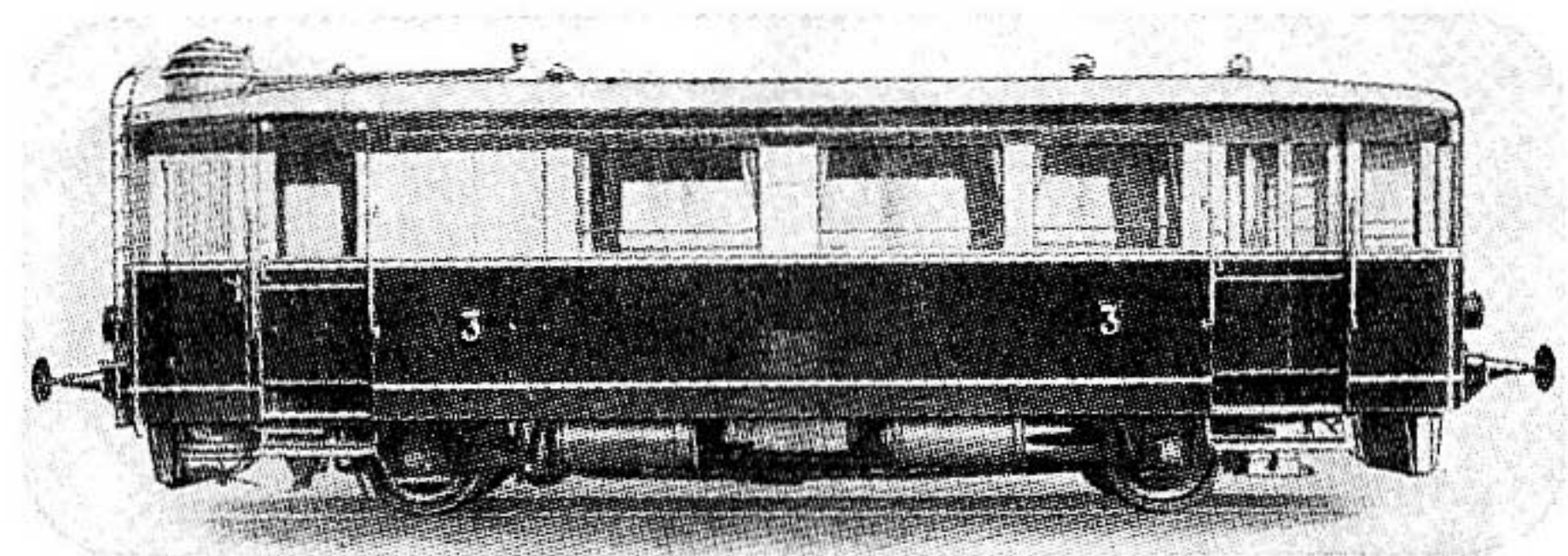
Als Oberbaumaterial wurden dieselben Stoffe wie für die Müncheberger Kleinbahn benutzt. Jedoch waren eine große Anzahl Durchlässe und einige Brücken, darunter die über die zweigleisige Hauptbahn Berlin-Küstrin, zu erstellen. Die größte Neigung beträgt 10‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 300 m, rund zwei Drittel der Streckenlänge liegt in der Geraden und fast die Hälfte horizontal.

Als die Bahn in der ganzen Länge fertiggestellt und in Betrieb genommen wurde, zählten zum Wagenpark zwölf Lokomotiven, 18 zweiachsige Personen-, sechs Gepäckwagen, teilweise mit Postabteilen, und 115 Güterwagen, von denen 106 in den Park der Reichsbahn eingestellt waren. 1936 wurden auch Verbrennungstriebwagen beschafft. Genaue Auskunft gibt die nachstehende Liste über alle Triebfahrzeuge.



1 A Dampftriebwagen der Oderbruchbahn

Während der Betriebszeit von 1912 bis 1945 trat nur zweimal eine kurzfristige Unterbrechung durch Ansteigen des Grundwassers bei starkem Hochwasser der Oder ein. 1945 spielten sich im Oderbruch zum Teil sehr schwere Kämpfe mit der auf Berlin vorrückenden roten Armee ab. Zahlreiche Brücken, Durchlässe und Schienenstränge wurden gesprengt und unterbrochen und die gesamte Fernsprech- und Signalanlage völlig zerstört. So dauerte es denn auch mehrere Jahre, bis die ersten Züge auf einigen Streckenabschnitten wieder verkehren



Anthrazitgas-Triebwagen von Talbot für die Oderbruchbahn

konnten. Zum Teil mußte die Abfertigung im Zuge vorgenommen werden, da Bahnhöfe und Haltepunkte unbrauchbar, ausgebrannt oder gesprengt waren. Der in früheren Jahren dominierende Güterverkehr der Oder-

bruchbahn — teilweise lagen die Einnahmen drei- bis viermal so hoch, wie die des Personenverkehrs — hat heute nicht mehr die Bedeutung, die er vor dem ersten und zum Teil noch vor dem zweiten Weltkrieg gehabt hat.

Verzeichnis der Triebfahrzeuge der Müncheberger Kleinbahn, der Oderbruchbahn und der Kreisbahn
Beeskow — Fürstenwalde

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung	
A. Dampflokomotiven						
1. Müncheberger Kleinbahn						
1 Wetzell	2—20	C n2t	Orenstein & K	1909	3153	— DR 89 6134
2 Hamann	2—21	C n2t	Orenstein & K	1909	3154	— DR 89 6135
2. Oderbruchbahn						
3 Lebus	3—20	C n2t	Orenstein & K	1911	4401	— DR 89 6142
4 Müncheberg	3—21	C n2t	Orenstein & K	1911	4402	1945 — Elmshorn
5 Fürstenwalde	3—22	C n2t	Orenstein & K	1911	4403	— DR 89 6143
6 Hasenfelde	3—23	C n2t	Orenstein & K	1911	4404	— DR 89 6144
7 Diedersdorf	3—24	C n2t	Orenstein & K	1911	4405	— DR 89 6145
8 Seelow	3—25	C n2t	Orenstein & K	1911	4406	— DR 89 6146
9 Sachsendorf	3—26	C n2t	Orenstein & K	1911	4407	— DR 89 6147
10 Zechin	3—27	C n2t	Orenstein & K	1911	4408	— DR 89 6148
11 Kienitz	3—28	C n2t	Orenstein & K	1911	4409	— DR 89 6149
12 Gr. Neuendorf	3—29	C n2t	Orenstein & K	1911	4410	— DR 89 6150
13 v. Oppen	3—30	C n2t	Orenstein & K	1911	4411	1945 — Elmshorn
14 Techow	3—31	C n2t	Orenstein & K	1911	4412	— DR 89 6151
	3—32	nach Zusammenschluß mit der Müncheb. Klb. für 2—20 u. 21				
	3—33					
54 — 3—200		1'D1'h2t	Borsig	1940	15057	— DR 93 6678
3. Kreisbahn Beeskow — Fürstenwalde						
15 Beeskow	4—20	C n2t	Orenstein & K	1911	4701	— DR 89 6222
16 Gr. Rietz	4—21	C n2t	Orenstein & K	1911	4702	— DR 89 6223
17 Pieskow	4—22	C n2t	Orenstein & K	1911	4703	— DR 89 6224
18 Ketschendorf	4—23	C n2t	Orenstein & K	1911	4704	— DR 89 6225
4—140		D h2t	Henschel	1944	25147	— DR 92 6383

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Jahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
4. Lokomotiven anderer Bahnen					
22 Grünberg-Sprottau	C n2t	Vulkan	1911	2617	
36 Teutoburger Wald-Bahn	1'B n2t	Humboldt	1903	168	stark beschädigt
142 Liegnitz – Rawitsch	1'C h2t	Vulkan	1924	3990	– DR 91 6578
171 Str. – Herzfelde	D h2t	Henschel	1924	20378	– DR 92 6378
B. Dampfwagen mit Kittelkessel					
3–2001	1 A n2	Eßlingen	1915	11128	– DR 151
C. Motor-Lokomotiven					
1. Oderbruchbahn					
92 – 3 – 300	B	MaK, Kiel	1940	686	1945 verloren = Friedeberg– Alt-L.
3 – 420	C				
2. Kreisbahn Beeskow – Fürstenwalde					
4 – 420	C	MaK, Wismar	1942	695	
D. Triebwagen					
1. Oderbruchbahn					
101 – DR 135 515	C vT	1 A	Talbot/Humboldt	1935	Diesel-mech. 110 PS
102 – DR 135 516	C vT	1 A	Talbot/Humboldt	1935	Diesel-mech. 110 PS
103	C vT	1 A	Talbot/Humboldt	1936	Anthrazit. – 1944 verloren
104	C vT	1 A	Talbot/Humboldt	1936	Gas-mech. – 1945 verloren
105	BC4vT	(1A) (A1)	Wismar/ Humboldt	1940	Diesel-mech. 2 × 110 PS
2. Kreisbahn Beeskow – Fürstenwalde					
1001 – DR 137 526	BC4vT	(1A) (A1)	Breslau/Kiel	1929	Benzin-elektr., 1937 auf Diesel-elektr. Antrieb umgebaut nach Ankauf von Klb. Freienwalde – Zehden

Die Triebwagen 103 und 104 wurden an andere Bahnen der Landesverkehrsdirektion abgegeben; 103 an die Klb. Küstrin – Hammer, 104 unbekannt.

Zeichen: + = ausgemustert

– = später

= = früher

Kreisbahn Beeskow-Fürstenwalde

Mit den beiden zuvor genannten Bahnen stand ferner in Betriebsgemeinschaft die während der gleichen Zeit gebaute Kreisbahn Beeskow – Fürstenwalde. Die beiden Strecken Fürstenwalde – Petersdorf – Beeskow von 33,10 km Länge und Petersdorf – Saarow – Silberberg – Waldschänke von 8,26 km Länge, insgesamt also 41,36 km, wurden von Fürstenwalde aus gebaut. Hier war die damals ebenfalls zweigleisige Hauptbahnstrecke der Staats- und späteren Reichsbahn auf einer Brücke zu überschreiten. Eröffnet wurde die erstgenannte Strecke zwischen dem 3. Juni und dem 20. Dezember 1911, die andere jedoch erst am 1. Mai 1921.

Die Strecke führt bald nach der zu überquerenden Spree unmittelbar an den Rauenschen Bergen, ebenfalls Moränenhügeln aus der Eiszeit, vorbei zum Scharmützelsee. Schon vor dem ersten Weltkrieg wurde der Kur- und Badeort Saarow angelegt, der dann zwischen den Kriegen zu einem Villen- und Künstler-Sommeraufenthalt ausgestaltet wurde und von vielen Schauspielern, „Sportkanonen“ und auch gern von Berliner Ausflüglern aufgesucht wurde.

Auch für den Oberbau dieser Bahn verwendete man die gleichen Stoffe wie für die Oderbruchbahn bzw. die Müncheberger Kleinbahn. 10 ‰ war die größte Neigung und alle Kurven wurden so angelegt, daß der Radius nicht kleiner als 300 m war. Mit vier Lokomotiven, sie sind ebenfalls im Verzeichnis aufgeführt, sechs Personen-, zwei Gepäck- und 15 Güterwagen war auszukommen, da bei stärkeren Sommer-Sonntagsverkehr die Oderbruchbahn jederzeit aushelfen konnte, was auch häufig geschah. Der gesamte Fahrzeugpark aller drei Bahnen und gelegentlich auch der benachbarten Kleinbahnen wurde in der Werkstätte der Oderbruchbahn in Müncheberg unterhalten. Hier wurden alle Fristarbeiten, wie die gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungen an

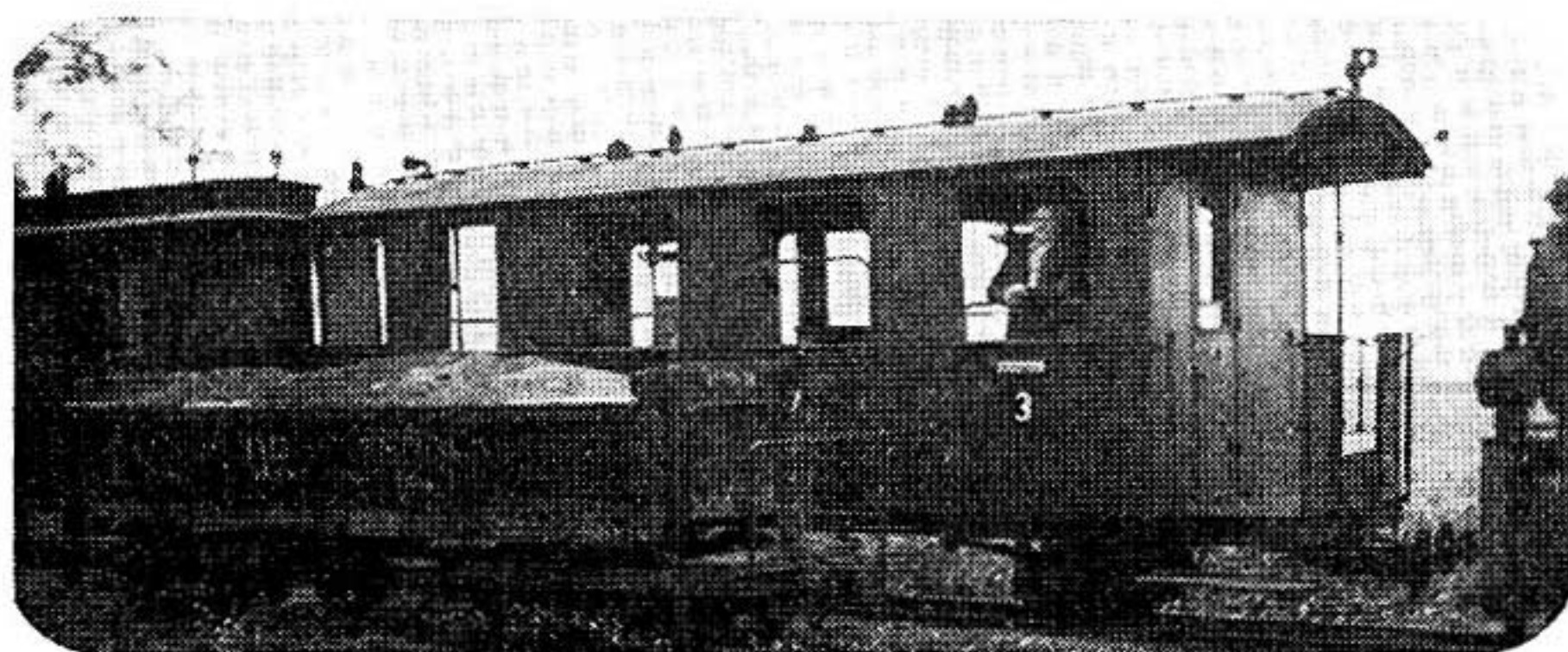
Lokomotiven und Wagen sowie später auch der Triebwagen, ausgeführt.

Oberste Betriebsverwaltung war wieder die Landesverkehrsdirection Brandenburg. Diese nach 1945 in Landesbahnen Brandenburg umbenannte Verwaltung verfügte dann auch den Abbau der Strecke Petersdorf – Silberberg – Waldschänke. Das gesamte Oberbaumaterial ging nach Prenzlau zum Wiederaufbau eines Streckenabschnittes der völlig demontierten Prenzlauer Kreisbahnen. Von der Reichsbahndirection Berlin sind auf dem verbliebenen Restabschnitt im Personenverkehr nur noch Triebwagen eingesetzt.

Kleinbahn Klockow-Pasewalk

Der Zweckverband Kleinbahn Klockow-Pasewalk GmbH ließ auf Grund der am 18. Juni 1908 vom Regierungspräsidenten in Potsdam erteilten Genehmigung eine für den Güterverkehr bestimmte Bahn bauen, die dann am 8. Juni 1909 in Betrieb genommen wurde. Als Spurweite wurden 750 mm gewählt. Die Strecke ist 15,9 km lang, wovon 1,07 km auf der Straße liegen. Ihre Bedeutung hatte die Bahn ausschließlich durch die Abbeförderung landwirtschaftlicher Produkte und Schlachtwiehs von den verschiedenen an der Strecke gelegenen großen Gütern nach Pasewalk und Klockow. Hier waren außerdem noch Umladegleise in einer Länge von 1,82 km vorhanden.

Der Betrieb wurde mit zwei dreifach-gekuppelten Zweizylinder-Naßdampflokomotiven (siehe Fahrzeugverzeichnis der Prenzlauer Krsb) und 60 vierachsigen Güterwagen durchgeführt. Erst 1948 richteten die Prenzlauer Kreisbahnen, die ja alle ihre Strecken durch Demontage verloren hatten, einen Personenverkehr ein. Von der Reichsbahndirektion Dresden konnten Personen- und Gepäckwagen entliehen und eingesetzt werden. In den Krisen- und Notjahren nach dem Kriege war der Personenverkehr bedeutend stärker als der Güterverkehr. Mitte der fünfziger Jahre ging er nach und nach zurück, so daß die Strecke 1961 stillgelegt wurde.



Personenwagen Ci, davon ein „Güterwagen“ der DR

Teltower Industriebahn

Ebenfalls eine reine Güterstrecke betrieb die Teltower Industriebahn GmbH. Sie wurde³ am 21. Juli 1909 vom Bahnhof Teltow, an der Berlin-Anhalter Bahn ausgehend, zur Kreisstadt Teltow geführt. Da zwischen Bahnhof und Stadt der Personenverkehr durch die Teltower Straßenbahn bedient wurde, bestand kein Bedürfnis, auf der dem Kreis gehörenden Industriebahn Personenbeförderung einzurichten.

Auf 2,22 km benutzte die 7,92 km lange Bahn die Straße, 5,7 km lagen auf eigenem Bahnkörper. Auf zwölf hölzernen Querschwellen waren 9-m-Schienen verlegt, deren Gewicht 30 kg/m betrug und die der Form S 30 entsprachen.

Den Betrieb führte die dem Lenz-Konzern angehörende Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft. Der Betriebsmittelpark bestand aus zwei zweifach-gekuppelten Naßdampflokomotiven, die später durch zwei dreifach-gekuppelte von der Niederlausitzer Eisenbahn stammende ersetzt wurden. Außer einem Gepäckwagen besaß die Bahn keine weiteren Fahrzeuge. Sie übernahm die Güterwagen der Staats- bzw. Reichsbahn.

Kleinbahn Freienwalde-Zehden

Als letzte wäre der erst am 5. Oktober 1930 eröffneten 17,55 km langen Kleinbahn Freienwalde-Zehden AG noch zu gedenken. Sie ist durch die Grenzziehung an der Oder in zwei Teile geteilt worden und wurde bis zu ihrer Stilllegung westlich des Stromes nur noch bis Hohenwutzen betrieben.

Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Bad Freienwalde überquert die Bahn die alte Oder, einen nicht-schiffbaren Nebenarm, und steigt sodann mit 13‰ in nordöstlicher Richtung an. Über Neuenhagen, Alt-Glinicke wird nach 10,2 km Hohenwutzen erreicht. Von hier benutzte die Bahn auf 450 m die Straße und die Provinzialbrücke mit, um dann weiter auf eigenem Bahnkörper schließlich Zehden zu erreichen. Der Oberbau bestand aus 15-m-Schienen der Form S 30 mit 30 kg/m auf Holzschwellen verlegt. Der kleinste Krümmungshalbmesser war 250 m.

Die Betriebsführung besorgte von Anfang an die Landesverkehrsdirektion Brandenburg. Im Verhältnis zu den meisten anderen Privat- und Kleinbahnen der früheren Provinz Brandenburg, wie überhaupt im Osten Deutschlands, erbrachten die Einnahmen aus dem Güter-

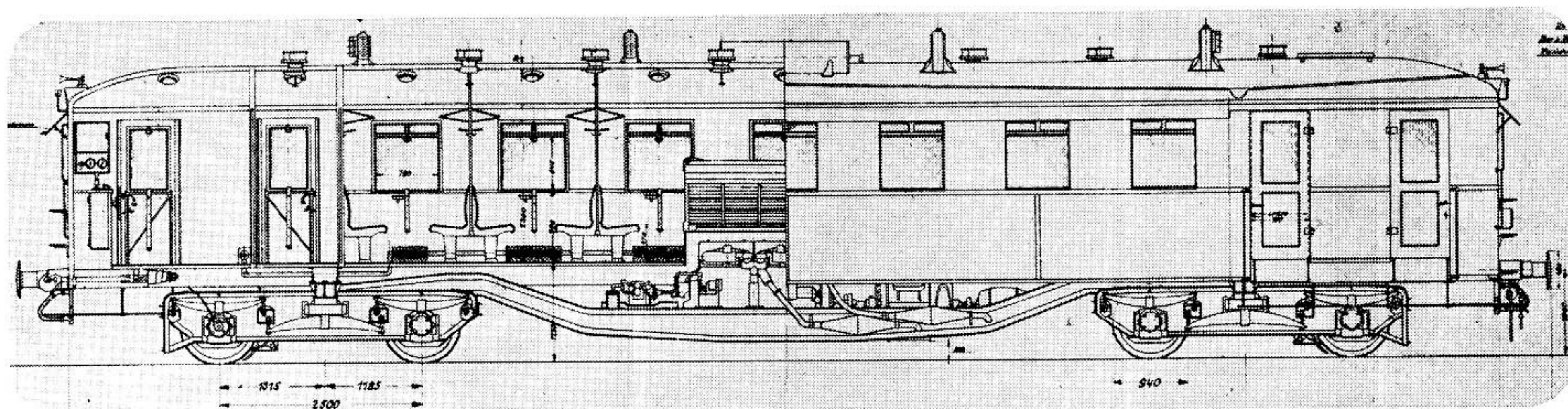
verkehr nur etwa doppelt soviel wie aus dem Personenverkehr. Schon hieraus lassen sich Rückschlüsse auf die Bedeutung der Bahn ziehen. Es galt, den Bevölkerungskreisen von Zehden, Hohensaaten und Hohenwutzen die Möglichkeit zu bieten, sie schnell in die Kreisstadt Freienwalde zu bringen. An Gütern wurden, wie üblich, landwirtschaftliche Produkte befördert.

Der Betriebsmittelpark bestand aus einer dreifachgekuppelten Zweizylinder-Heißdampflokomotive der Achsanordnung 1'C, einer Diesel-Kleinlokomotive, einem Benzin-elektrischen vierachsigen Triebwagen, der 1935 einen Dieselmotor erhielt, vier Personenwagen und acht Güterwagen, von denen sieben in den Park der Reichsbahn eingestellt waren. Hinzu kamen 1935 noch zwei weitere diesel-mechanische, jedoch zweiachsige Triebwagen, während die Dampflokomotive zur Brandenburgischen Städtebahn abgegeben wurde.

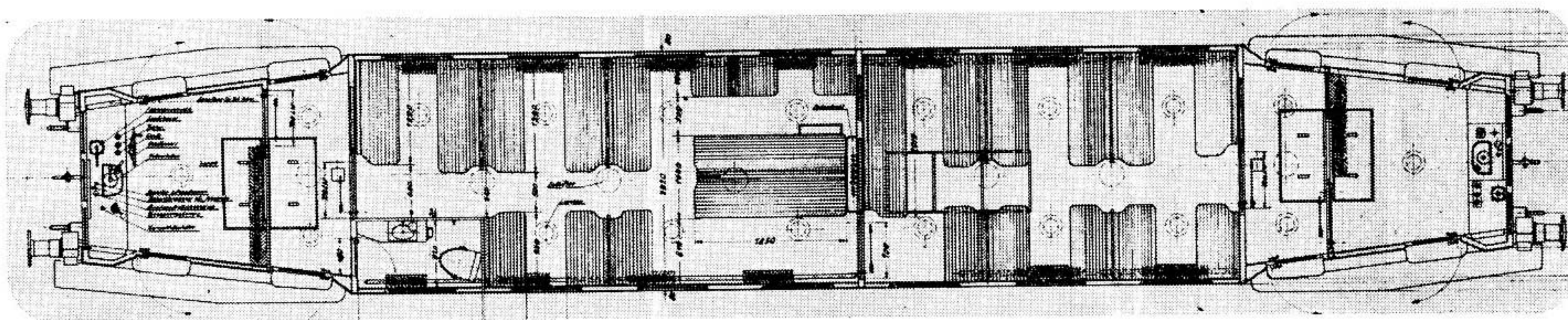
Für die Unterhaltung der Fahrzeuge bestand in Zehden eine kleine, gut eingerichtete Werkstätte, die mit

Vierachsiger dieselmechanischer Triebwagen der Kleinbahn Freienwalde – Zehden





Benzoelektrischer Triebwagen mit 150 PS Leistung, 1937 mit Dieselmotor versehen



der östlich der Oder gelegenen Strecke 1945 abgetrennt und damit verloren war. Kurz zuvor ist die örtliche Betriebsverwaltung mit zwei Triebwagen, einer während des Krieges überstellten Dampflokomotive und allen Personenwagen nach dem Westen geflüchtet. Für den Nachkriegsbetrieb mußten Betriebsmittel von anderen Eisenbahnverwaltungen zur Verfügung gestellt und herangeholt werden. 1966 wurde die Personenbeförderung eingestellt und dafür ein Schienenersatzverkehr mit Omnibussen eingerichtet. Auch hier folgte man dem Zug der

Zeit und ging zu einer für die Bahn wesentlich günstigeren Betriebsabwicklung auf die Straße über.

Ein Kuriosum wäre noch aus der früheren Zeit nachzutragen. Die genannte Provinzialbrücke über den Oderstrom war so schmal, daß nur ein Straßenfahrzeug in jeder Richtung die Brücke passieren konnte. Fand eine Zugfahrt statt, mußte die Brücke für Straßenfahrzeuge gesperrt werden. Dem Zug wurde dies durch ein Hauptsignal (Hp 1) angezeigt. War die Brücke nicht frei oder noch nicht geräumt, zeigte das Signal „Halt“ (Hp 0).

Schriftumsquellen

Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Auflage (1917), Urban & Schwarzenberg, Berlin-Wien

Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich für das Jahr 1910

Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 bis 1935. Berlin (1935)

Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich, Abschnitt III: Nebenbahnähnliche Kleinbahnen, Band 57 B (1936) und Band 61 B (1940), E. S. Mittler & Sohn, Berlin

Zeitung des Vereins ^{deutscher} _{mitteleuropäischer} Eisenbahn-Verwaltungen, 1913–1945, Eigenverlag Berlin

Hanomag-Nachrichten 1914–1926. Herausgegeben von der Hanomag, Hannover

Gotschlich, Bauarten und Betriebserfahrungen bei den Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bei den Bahnen des Landesverkehrsamtes Brandenburg, Glasers Annalen, 64. Jahrg. (1940)

Brandt, Die Ruppiner Eisenbahn, Nahverkehrs-Praxis, Verlag Arnold, Dortmund-Mengede (1957)

Brandt, Die Brandenburgische Städtebahn, Nahverkehrs-Praxis, Verlag Arnold, Dortmund-Mengede (1959)

Brandt, Neue schmalspurige Güterwagen, Glasers Annalen, 72. Jahrg. (1948)

Brandt, Neue Eisenbahnverbindung mit Havelberg, Glasers Annalen, 72 Jahrg.

Helmholtz und Staby, Die Entwicklung der Lokomotive, I. Band (1835–1880), und

Metzeltin, Die Entwicklung der Lokomotive, II. Band (1880–1920). Beide im Verlag Oldenbourg, München-Berlin 1930 und 1937

Bombe, Die ältesten Dampftriebwagen auf deutschen Eisenbahnen, Beiträge zur Lokomotivgeschichte, Februar 1937

Henschel Lokomotiven, Henschel & Sohn, Kassel (1931)

Eßlinger Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen in ihrer geschichtlichen Entwicklung seit dem Jahre 1846, VDI-Verlag 1924

Kleinbahn Freienwalde–Zehden (Oder), Festschrift anlässlich der Betriebseröffnung, Verlag Raue, Berlin (1930)

Lokomotive, Wien, verschiedene Jahrgänge

Bombe, Die Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn, Deutscher Eisenbahn-Freund, September 1959

Müller, Grundzüge des Kleinbahnwesens, Verlag Ernst & Sohn (1895)

Vom
feurigen Elias
und der
sanften Elise.