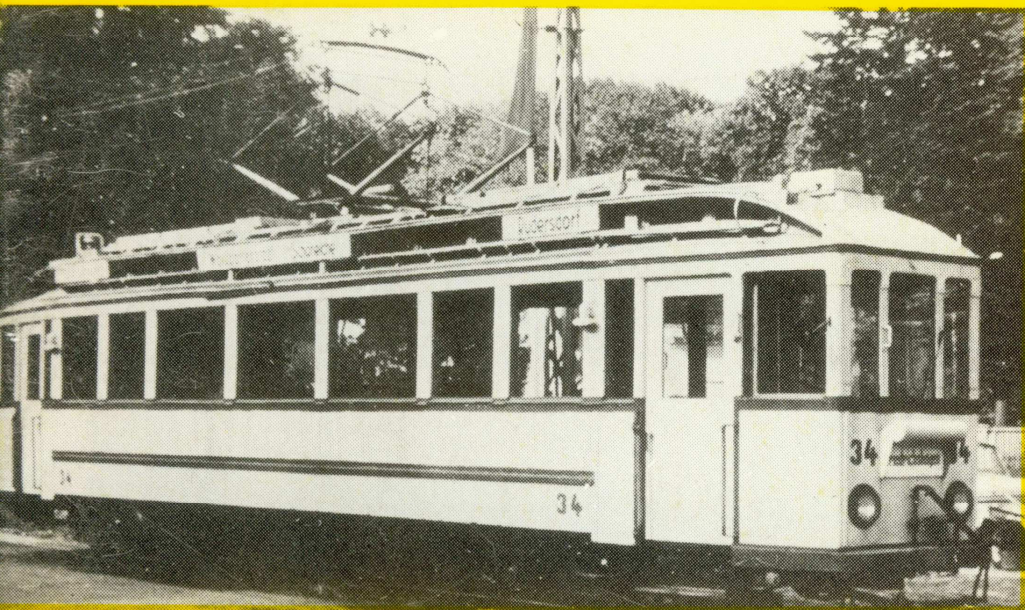


1910

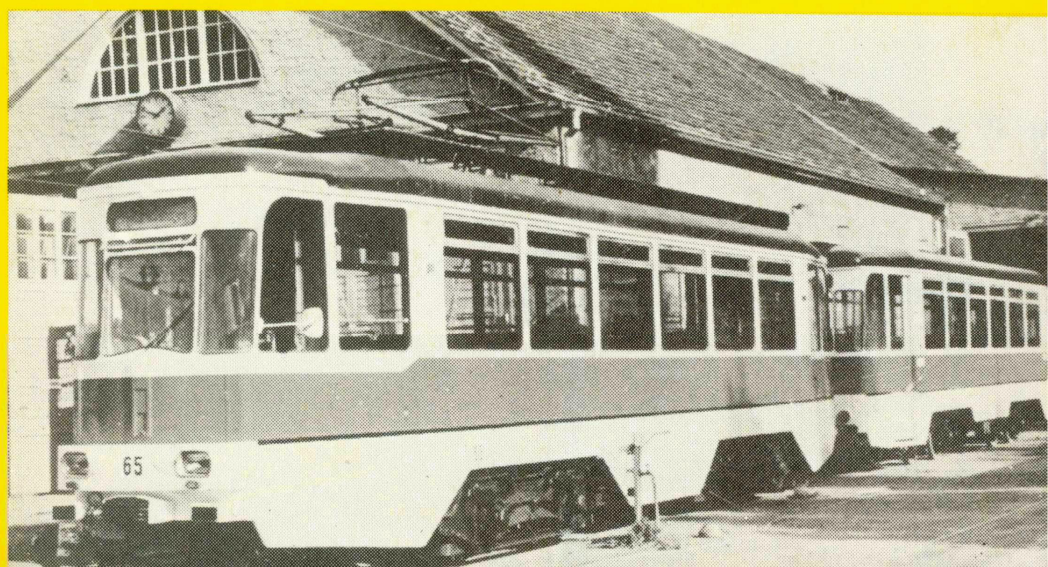


80 Jahre Straßenbahn



Schöneiche

1990



Zum Geleit

Die Betriebsgeschichte einer Bahn am Rande der Stadt Berlin soll zu ihrem 80jährigen Bestehen – der großen Nachfrage wegen – neu herausgegeben werden.

Dabei ist es nun möglich, die neuesten Gedanken, die sich nach der politischen Wende im November des Jahres 1989 auftaten, mit zu verarbeiten.

Wir können also jetzt allen unseren Freunden und Fahrgästen, aber auch zahlreichen Interessenten in aller Welt, eine Neuauflage anbieten, die in der Form aktualisiert und in der Gestaltung gefälliger geworden ist.

Mit dieser Schrift soll auch gleichzeitig die Arbeit der Straßenbahnerinnen und Straßenbahner gewürdigt werden, die es immer verstanden und auch in Zukunft verstehen werden, die Verkehrsaufgaben im Interesse der Fahrgäste zu meistern.

Besonders interessant für die Leser dürfte aber auch die Streckenbeschreibung sein, die der Fahrgast und Freund unserer Bahn, Herr Dr. Behrendt, verfaßt hat.

Daß die Schöneicher Straßenbahn immer mehr zu einem attraktiven Verkehrsmittel wird, ist der Wunsch der Autoren bei der Herausgabe dieser Broschüre.

Schöneiche, im August 1990

DIE BENZOLINE

Als am 28. August 1910 die Schöneicher Straßenbahn zwischen dem Bahnhof Friedrichshagen – damals noch ein Vorortbahnhof der Preußischen Staatsbahn – und der Haltestelle Schöneiche-Schloß zum allerersten Mal verkehrte, gab es hierfür eigentlich zwei Anlässe und Ursachen.

Der eine bestand darin, daß mit dieser Bahn das außerhalb der Stadtgrenze von Berlin gelegene Dorf und Vorwerk Schöneiche als Ausflugsziel der Berliner und für die Wochenenderholung bessere Möglichkeiten bieten und für die Gäste attraktiver werden würde, der zweite in der Überlegung, daß die verkehrstechnische Anbindung den Ort für seine Bewohner und künftig sich hier niederlassende Bürger aufwerten würde.

Der erste Zug bestand übrigens aus einer mit Benzol betriebenen Motorlokomotive, der „Benzoline“ wie sie im Volksmund liebevoll genannt wurde, und einem zweiachsigen Anhängerwagen.

Im Frühjahr 1910 begann man mit den Bauarbeiten zu der 1000-mm-spurigen eingleisigen 5,6 km langen Strecke.



Beginn des Streckenbaues

Für die Verdichtung der Zugfolge von 60 auf 30 Minuten wurde bereits im Eröffnungsjahr eine zweite Lokomotive beschafft. Als Anhängewagen wurden vier gebrauchte Wagen der „Großen Leipziger Straßenbahn“ erworben und eingesetzt.



**Die Straßenbahn Schöneiche
mit der Benzollok 1**

Zwei Jahre fuhr die Bahn auf dem fast 6 km langen Streckenabschnitt, nun bot es sich an, den Ort Kalkberge (heute heißt er Rüdersdorf) mit einer Weiterführung dieser Bahn an Berlin anzuschließen.

Der Gemeinderat erhoffte sich außerdem von der Bahn eine wirtschaftliche Weiterentwicklung seines Ortes. Am 5. November 1912 konnte dann die eingleisige – nun 7,7 km lange – Überlandlinie Schöneiche–Kalkberge in Betrieb genommen werden.



**Die Straßenbahn Kalkberge 1912
an der Endhaltestelle**

Zwischen Schöneiche und Friedrichshagen wurde ein Gemeinschaftsbetrieb mit der Schöneicher Straßenbahn durchgeführt.

Der Straßenbahnverband Schöneiche–Kalkberge GmbH

Die Bahn wird elektrifiziert

Die kleinen Benzolloks schafften die Steigungen nach Kalkberge nicht immer ohne Störungen. Man berichtete damals in der örtlichen Presse, daß die Fahrgäste sogar manchmal aussteigen und schieben mußten.

Es wurden deshalb größere Benzolloks beschafft. Fortschrittliche Ingenieure aber haben damals eine schnelle Elektrifizierung der Bahn durchgesetzt, die Bahneigentümer haben durch ihre weitsichtige Entscheidung in der Wahl des ökonomisch günstigsten Verkehrsmittels, sich auch gleichzeitig – zur damaligen Zeit sicherlich unbewußt – für das umweltfreundlichste Verkehrsmittel entschieden.

Die Schöneicher Bahn war wohl eine der ersten, die auf 86 % der Strecke eine Kettenfahrlleitung erhielt, wodurch es möglich war, die Fahrleitungsmasten auf 90-m-Abstand zu stellen. Die Verkehrsführung der Bahnlinie erfolgte zum überwiegenden Teil neben der Straße auf eigenem Bahnkörper. Auch das zeichnet die Weitsicht der Ingenieure von einst aus.

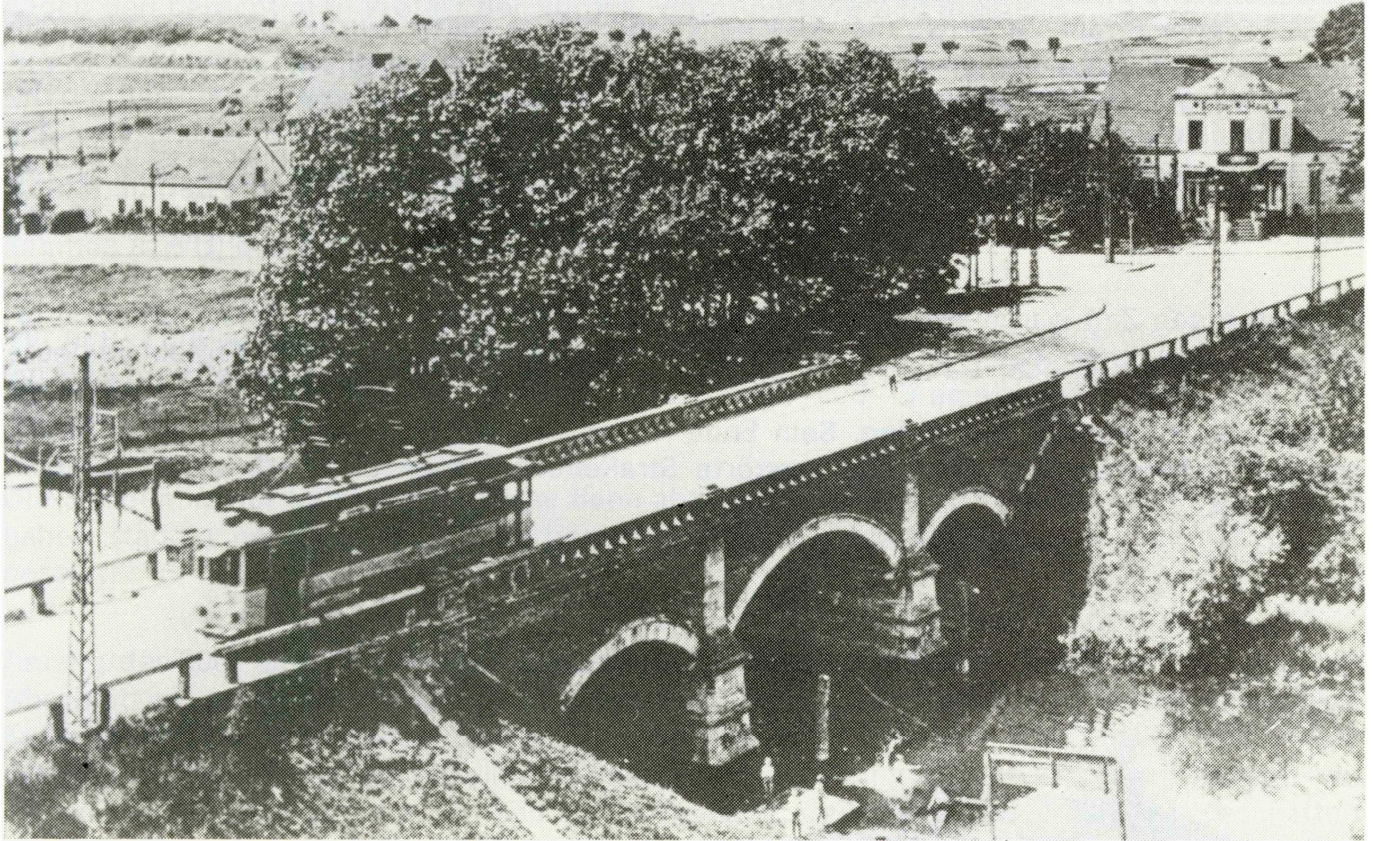
Mit der Eröffnung des elektrifizierten Betriebes wurden die Wagenwerkstatt und die Büroräume an den heutigen Standort verlegt.



Die Wagenwerkstatt Schöneiche

Hier befindet sich auch das von Brown-Boveri errichtete Fahrstromwerk, das heute noch den Fahrstrom liefert. Ein zweites Unterwerk steht am Depot Rüdersdorf.

Der Betrieb wurde mit fünf vierachsigen Triebwagen mit je zwei Motoren von 40,4 kW Stundenleistung sowie zwei vierachsigen und zwei zweiachsigen Beiwagen von Lindner Ammendorf aufgenommen.



**Die elektrische Bahn auf der
Fließbrücke in Kalkberge**

Die Straßenbahn Schöneiche–Kalkberge fuhr ab 30. Mai 1914 auf elektrifizierter Strecke. Sie hatte aber gerade einige Fahrten absolviert, da unterbrach der 1. Weltkrieg die weitere Entwicklung des jungen Verkehrsunternehmens.

Nach dem Kriege mußte der Straßenbahnverband Schöneiche–Kalkberge GmbH sogar einen Kredit aufnehmen, den er von der Berliner Knorr Bremse AG bekam. Bedingung für die Kreditgewährung war, daß die Fahrzeuge der Bahn mit einer Knorr–Druckluftbremsanlage ausgerüstet werden mußten. Damit gab es trotz der damals wirtschaftlich prekären Situation wiederum für die Bahn einen technischen Fortschritt. Sie war wohl eine der ersten Straßenbahnen Deutschlands, die mit Druckluftbremsen ausgerüstet wurden.

Aus dieser damaligen Zusammenarbeit mit der Knorr Bremse AG testete die Schöneicher Straßenbahn noch bis vor kurzer Zeit Kompressoren für das Berliner Bremsenwerk.

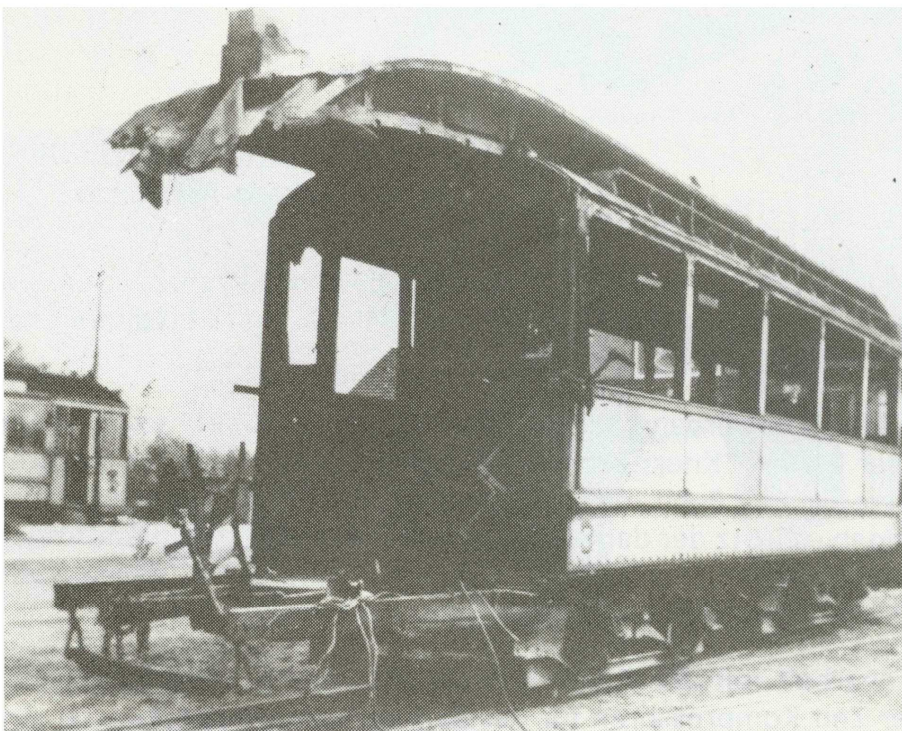
Die Zeit bis zum zweiten Weltkrieg

Die Einwohnerzahlen von Schöneiche und Rüdersdorf wuchsen von Jahr zu Jahr. Dadurch wurden die Aufgaben des Straßenbahnunternehmens immer größer. Es galt ständig bessere Voraussetzungen zu schaffen, um die Werktätigen zu den Industriegebieten Berlins zu bringen und den nach dem 1. Weltkrieg zunehmenden Ausflugsverkehr zu bewältigen.

1926 – 1928 war das Unternehmen in der Lage, den Streckenabschnitt von Friedrichshagen bis Schöneiche zwiegleisig auszubauen. Die damalige Streckenführung verlief über die Friedrichshagener Straße–Ahornstraße–Kirschenstraße. Etwas später wurde das Teilstück Schillerstraße–Grätzwalde und die Kreuzungsstelle Berghof–Weiche zwiegleisig ausgebaut. Damit war die Voraussetzung geschaffen, den 20-Minuten-Verkehr einzuführen.

Dabei stand die Forderung an die Fahrplan-Konstruktion, die Anschlüsse an die Berliner Stadtbahn und an die Berliner Straßenbahnlinien herzustellen.

Zur damaligen Zeit waren weitere verkehrstechnische Vorhaben geplant, so z. B. eine Straßenbahn von Erkner über Woltersdorf, Rüdersdorf nach Strausberg – dieses Projekt ist heute noch vorhanden –, oder eine O-Bus-Linie nach Grünheide. Der 2. Weltkrieg durchkreuzte jedoch alle diesbezüglichen Pläne. Sein Ende hinterließ sinnlos zerschossene Fahrleitungsanlagen, aufgerissene Gleise, total zerstörte Straßenbahnwagen und verbrannte Betriebsunterlagen.



Im 2. Weltkrieg zerstörter Straßenbahnwagen

Der Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg

Allen Hindernissen zum Trotz haben die Schöneicher Straßenbahner die Ärmel hochgekrem-pelt und ihre Bahn wieder in Gang gebracht. Am 19. August 1945 konnte sie erstmals wieder zwischen Friedrichshagen und Schöneiche stündlich ihre Fahrgäste befördern. Ab 30. August führte sie wieder bis Haltestelle Grätzwalde und ab 4. Oktober bis zum Depot Rüdersdorf. Einen Tag vor Heiligabend 1945 ging der Straßenbahnbetrieb halbstündlich bis Rüdersdorf durch. Etwas Später wurde auch der 20-Minuten-Verkehr wieder eingeführt, der nur vorüber-gehend wegen akutem Arbeitskräftemangel 1988 – 1989 auf 40-Minuten Zugfolgeabstand, gegen den berechtigten Protest der Bürger, vergrößert werden mußte.

Mit der Beseitigung der Verwüstungen aus der Vergangenheit, wurde auch der nunmehr end-gültig gescheiterte Versuch unternommen, in der damaligen sowjetischen Besatzungszone, der späteren DDR, eine neue politische Ordnung zu errichten. Für den Straßenbahnbetrieb war das die Auflösung der GmbH und die Übernahme in ein kommunales Wirtschaftsunter-nehmen (KWU) des Kreises Niederbarnim.

Mit der Gründung des Kreis-Verkehrs- und Transportbetriebes 1945 wurde die Straßenbahn ein VEB (Volkseigener Betrieb). Ab 1950 hieß die dann VEB Verkehrsbetrieb Schöneiche–Rü-dersdorf.

Die Straßenbahner betrachteten diese Bahn aber schon immer als ihren eigenen Betrieb und haben ständig neue technische Verbesserungen und Rationalisierungsmaßnahmen durch-gesetzt.

Anfang der 50er Jahre wurden die Gleise aus der Friedrichshagener Straße als zweigleisiger Abschnitt auf einen eigenen Bahnkörper im Wald verlegt. Es entfiel die scharfe rechtwinklige Kurve an der Haltestelle Knie, und es entstand die neue Haltestelle Waldstraße. 1959 wurde das zweite Gleis von der Haltestelle Brösener Straße bis Bahnhof Friedrichshagen verlegt, wo-mit die Voraussetzungen für den Bau der Endschleife, der im Jahre 1960 erfolgte, geschaffen wurden. Das aufwendige Kuppeln dort konnte somit entfallen.

In dieser Zeit fielen auch die ersten erfolgreichen Versuche mit Rüdersdorfer Betonschwellen und sog. 3–Loch–Unterlagsplatten. Diese Bauart wurde später durch den eisenbahntypischen K-Bau abgelöst. Automatische Scharfenberg-Kupplungen wurden eingeführt. Die ersten Bahnsteigkanten und die modernen Wartehäuschen entstanden.

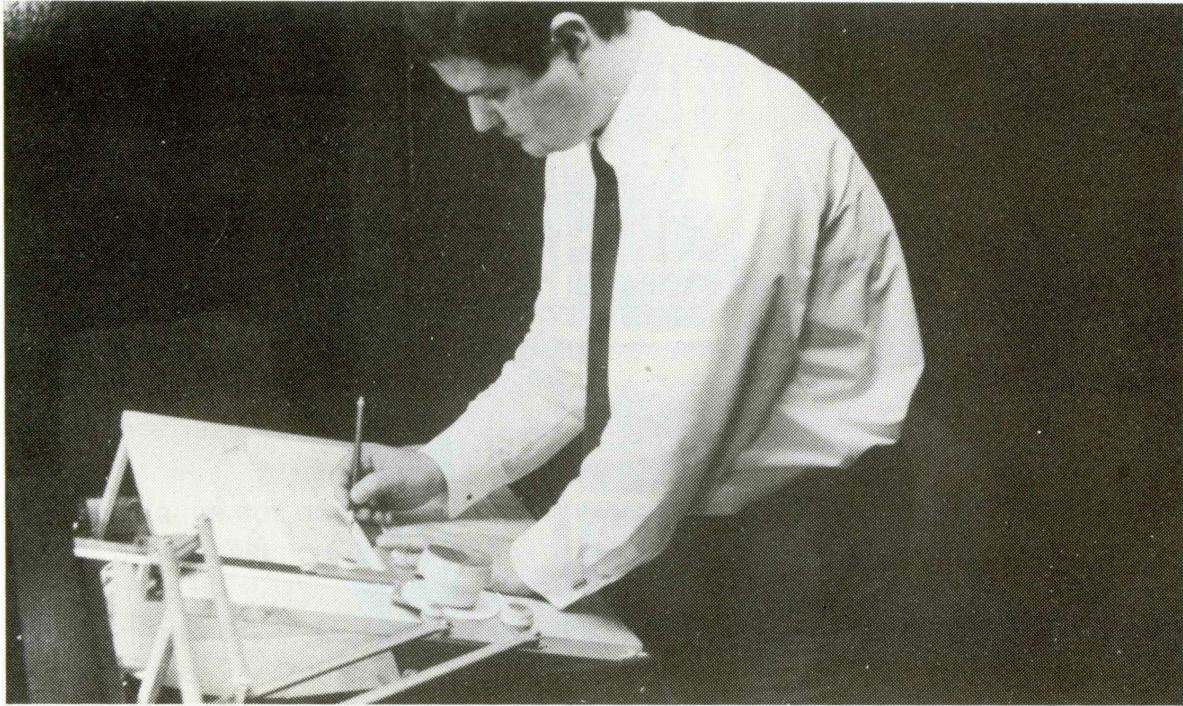


Haltestelle Rahnsdorfer Straße

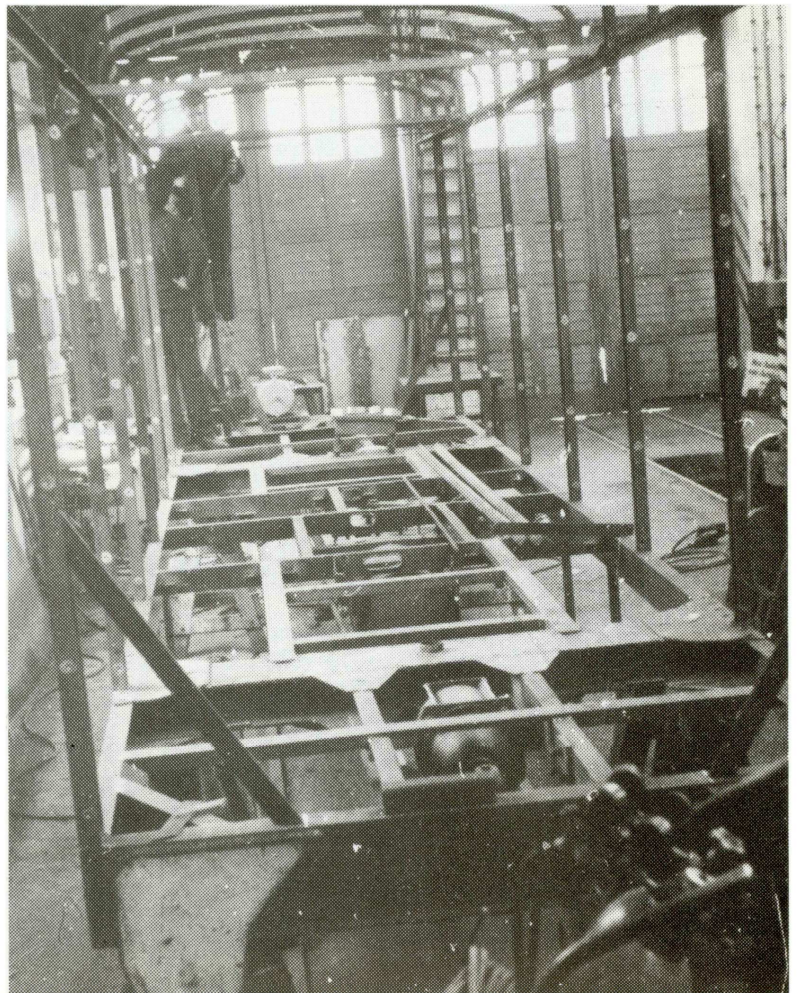
Die allerdings bemerkenswerteste Leistung der Straßenbahner war jedoch die Rekonstruktion – oder wohl richtiger ausgedrückt – der Neubau ihrer 4achsigen Straßenbahnfahrzeuge am eigenen Reißbrett, in eigener Werkstatt, der in den 60er Jahren erfolgte.

Diese Wagen wurden von der Bahnaufsicht als technisch einwandfrei für den Verkehr zugelassen. Bis 1970 wurden fünf Trieb- und fünf Beiwagen gebaut.

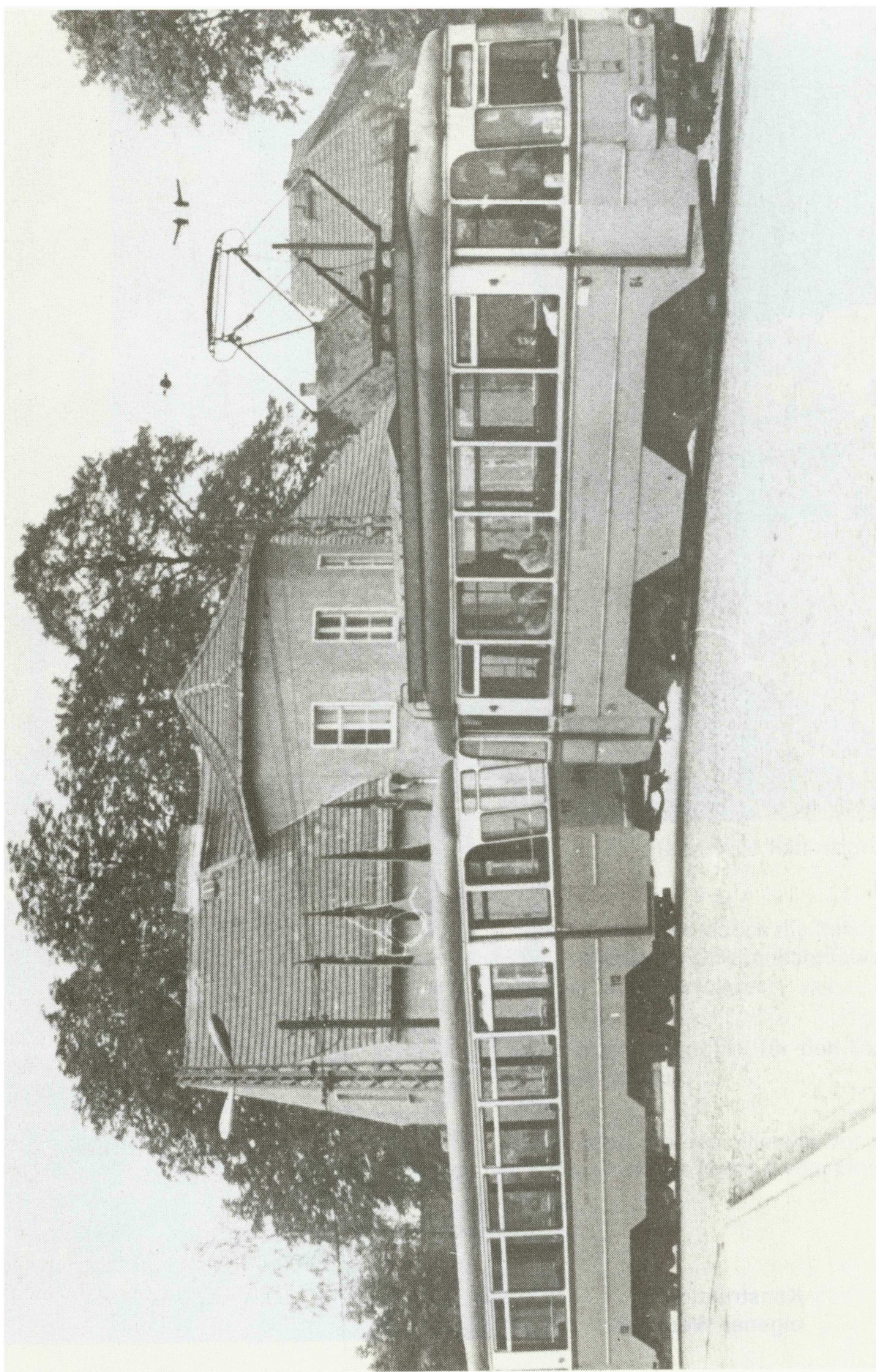
Diese Leistung ist immer wieder von Fachleuten bewundert worden. Sie war vor allem mitbestimmend dafür, daß – entgegen der damaligen Linie – niemals jemand vom Einstellen der Straßenbahn Schöneiche gesprochen hat.



**Entwurf am
Reißbrett**



**Konstruktion in
eigener Werkstatt**



Einer der neugebauten Straßenbahnzüge

Die Zeit von 1970 bis 1990

Die Periode der letzten 20 Jahre hat dem Straßenbahnbetrieb kaum einen technischen Fortschritt gebracht.

Im Januar 1970 wurde der eigenständige Betrieb Schöneiche–Woltersdorf dem VEB Kraftverkehr Fürstenwalde und damit dem späteren Kraftverkehrskombinat Frankfurt (Oder) unterstellt. Proteste und fundierte fachliche Begründungen über diesen falschen Schritt wurden beiseite geschoben. Der Betrieb sollte in jeder Weise abhängig gemacht werden. Zunächst mußte der Neubau der Straßenbahnwagen eingestellt werden. Von 10 Zügen waren 5 aus dem Jahre 1928.

Neufahrzeuge aus dem Tatra–Programm waren innerhalb des Kombinates nur für die Frankfurter Straßenbahn vorgesehen.

Hier half das RAW Berlin–Schöneweide, das dem Betrieb auch bei bisherigen Neubau–Vorhaben seiner Fahrzeuge geholfen hatte.

Es „rekonstruierte“ die alten Wagen zu TZ 70 und BZ 70 (Trieb- und Beiwagen, Zweirichtung, rekonstruiert 1970).

Es waren allerdings zweiachsige Wagen ohne eigenes Fahrgestell und ohne Stoßdämpfer. Sie wiesen keine sehr günstigen Laufeigenschaften auf. Bei höheren Geschwindigkeiten entstehen unangenehme Sinusläufe, und die Wagen schaukelten sich regelrecht auf, wobei sie erhebliche Gleisschäden verursachten. Wegen der starren Rahmen waren sie außerdem sehr laut. Gerade diese Wagen erforderten große Aufwendungen an den Gleisanlagen, die Mittel für die Instandhaltung wurden aber immer mehr beschnitten. Fremde Gleisbaukapazitäten wurden nur der Bezirksstadt Frankfurt (Oder) und der Kreisstadt Strausberg zugebilligt.

Die Entlohnung der Mitarbeiter verschlechterte sich gegenüber anderen Betrieben, so daß nicht nur die eigene Gleisbauabteilung schrumpfte; auch das Personal der anderen Bereiche wurde immer weniger. Dabei mußten noch Fahrer nach Berlin zur Unterstützung der BVB abgegeben werden, obwohl die Straßenbahn Schöneiche selbst Zubringerverkehr für Berlin leistet und auch selbst in Berlin fährt.

Die noch verbliebenen Fahrer waren bald nicht mehr in der Lage, die ständigen Doppelschichten zu leisten, und der Verkehr mußte teilweise eingestellt werden. Zunächst fuhren die Züge an Wochenenden und feiertags nur in 40-Minuten-Folge, später auch teilweise an den anderen Tagen. Der berechtigte Protest der Fahrgäste richtete sich bis an den Ministerrat. Viele Bürger sind in dieser Zeit auf den Individualverkehr umgestiegen. Auf die Straßenbahn war kein Verlaß mehr, Lohnerhöhungen wurden nur schleppend und nur wegen massiver Eingaben der Fahrgäste gewährt, die „ihre“ Straßenbahn wieder als ein zuverlässiges Verkehrsmittel haben wollten.

Mit dem November 1989 wurden dann Lohnerhöhungen größeren Umfangs möglich. Jetzt standen wieder Arbeitskräfte zur Verfügung, und ab Februar 1990 konnte die Bahn wieder durchgehend im 20-Minuten-Rhythmus fahren.

In den Jahren 1979 – 1983 hatten die Neuerer des Straßenbahnbetriebes mit Leipziger Kollegen gemeinsam eine Signalanlage zur Sicherung der eingleisigen Streckenabschnitte entwickelt. Das bedeutete eine wesentliche Verbesserung für Fahrpersonal und Fahrgäste.

Es ist kaum zu beschreiben, welche Schwierigkeiten uns durch den Kraftverkehr in den Weg gelegt wurden, um den Bau der Anlage zu verhindern. Die Leitung der Straßenbahn hat die Realisierung dennoch durchgesetzt, und die Bahn verfügt seitdem über eine der modernsten Sicherungsanlagen für eingleisige Strecken.

Trotz der Stagnation des technischen Fortschritts in den vergangenen 20 Jahren gab es dennoch 1977 eine bemerkenswerte Entwicklung. Begonnen hatte sie allerdings schon weit früher. Als nämlich der Rat der Gemeinde Rüdersdorf im Jahr 1965 zu einer Beratung über den Wiederaufbau der „Peter-Lübbes-Brücke“ einlud, hatte der Betriebsleiter der Straßenbahn die Empfehlung gegeben, über diese Brücke auch die Trasse für eine Straßenbahn vorzusehen.

In der Grundsatzentscheidung zur Verlagerung des Ortsteiles Rüdersdorf, im Zuge der Erweiterung des Kalktagebaus und dem damit erforderlichen Bau einer neuen Brücke über den Kalkgraben, wurde die Überführung der Straßenbahn über den Kalkgraben und ihre Verlängerung nach Altrüdersdorf beschlossen. Da schließlich die Finanzierung durch das Zementwerk erfolgte, hatte der Kraftverkehr Fürstenwalde sein anfängliches Veto aufgegeben. Es hat sich in der Folgezeit aber auch niemand aus dem Direktorium um den Bau der Bahn gekümmert.



Die neue Straße nach Altrüdersdorf mit der Straßenbahn

Gebaut wurde die Strecke 1975– 1977 vom Verkehrs- und Tiefbaukombinat Frankfurt (Oder) von den ehemaligen Haltestellen Post in Seitenlage zur Hans–Striegelski–Straße auf eigenem Bahnkörper über die Kalkgrabenbrücke, parallel zur neuerrichteten Straße und sie endet in einer Schleife in Altrüdersdorf.

Es entstanden die neuen Haltestellen Rathaus, Breitscheidstraße, Brückenstraße und Altrüdersdorf.

Die gesamte Streckenlänge von Friedrichshagen beträgt nun statt 13,1 km 14,5 km. Gleichzeitig wurde zwischen den Haltestellen Grätzwalde und Jägerstraße ein 1 km langer Streckenabschnitt als Folge der Streckenverlegung in Rüdersdorf zweigleisig ausgebaut. Damit war es möglich, trotz verlängerter Strecke mit nur 5 Zügen im 20-Minuten-Takt zu fahren.

Am 5. 11. 1977 konnte der Bürgermeister von Rüdersdorf die neue Strecke für den planmäßigen Verkehr freigeben. Damit erfüllte sich ein langgehegter Wunsch der Altrüdersdorfer, an ein planmäßiges öffentliches Personenverkehrsnetz angeschlossen zu sein.

Gerade mit dem Ausbau des neuen Wohnkomplexes zwischen den neuen Straßenbahnhaltestellen Breitscheid- und Brückenstraße und mit dem geplanten Bau weiterer Wohnungen in diesem Bereich stellt die Straßenbahn die wichtigste Verkehrsverbindung nach Berlin dar.

Beim Bau der Endschleife wurde gleichzeitig berücksichtigt, daß die Möglichkeit gegeben ist, die Bahnstrecke über Krankenhaus Rüdersdorf nach Woltersdorf Schleuse einerseits und nach Herzfelde andererseits zu verlängern. Hierzu hat die Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung Frankfurt (Oder) in der Bebauungskonzeption von Rüdersdorf in der Höhe der Endschleife für die Straßenbahn ein Gelände reserviert, auf dem ein neues Depot mit technischer Wartung und Pflege des Fahrzeugparkes errichtet werden kann.

Ausblick und Perspektive

Mit der Übernahme der Gesetze der Bundesrepublik Deutschland ist der öffentliche Personennahverkehr nicht mehr zentrale staatliche Aufgabe sondern Sache der Kommunen. Der Straßenbahnbetrieb Schöneiche, der heute noch eine Filiale der Kraftverkehr Fürstenwalde/Spree GmbH ist, wird deshalb zum 1. 1. 1991 wieder eine eigene GmbH sein, zusammen mit der Woltersdorfer Straßenbahn. Beide Betriebe wurden seit 1963 unter einer Betriebsleitung geführt.

Die Gemeinden Rüdersdorf, Schöneiche und Woltersdorf sind in dieser GmbH im Aufsichtsrat vertreten, wodurch das Mitspracherecht der Gemeindeverwaltungen garantiert ist, was durch die Zugehörigkeit der Bahn zum Kraftverkehr und zum Verkehrskombinat in der Vergangenheit nicht gegeben war.

Damit sind prinzipiell die Voraussetzungen vorhanden, die Überlandstraßenbahn von Friedrichshagen über Schöneiche nach Rüdersdorf zu einer Schnellbahn zu entwickeln.

Erste Schritte dazu sind bereits getan:

1988 wurde ein drei Kilometer langer Streckenabschnitt zwischen Schöneiche und Friedrichshagen mit dem z. Z. modernsten Gleisoberbau versehen, 1990 sind 0,8 km zwischen Berg-hof-Weiche und Jägerstraße auf die gleiche Oberbauform gebracht worden. Anschließend erfolgte der Umbau der Gleise in der Puschkinstraße, danach wurden die ebenfalls erneuerten Gleise der Kirschenstraße geschliffen. Im Juli wurde begonnen, das Gleis zwischen Jägerstraße und Grätzwalde umzubauen und im September erfährt die Gleisanlage Torellplatz, Rüdersdorf, im Zuge des Autobahn-Brückenbaus eine völlige Umgestaltung.

Für 1991 bestehen vertragliche Vereinbarungen für die Erneuerung des waldseitigen Gleises von Friedrichshagen nach Schöneiche.

Die Politiker der Kommunen und die Fachleute der Bahn sind von Bürgern und Fahrgästen gefordert, die früher moderne Bahn mit dem heutigen technischen Wissen auf den Stand zu bringen, der den künftigen öffentlichen Personennahverkehr in dieser Region bewältigt. Das ist auch erklärte Absicht aller Mitarbeiter unseres Straßenbahnbetriebes.

GASTWIRTSCHAFT „ZUM PADDENPFUHL“

Inhaber Werner Priebe

Biere · Weine Säfte/Limonaden Wasser · Schnäpse
MITTAG KAFFEE ABENDBROT

Täglich 11.00 bis 22.00 Uhr – bloß nicht mittwochs

Spezialität: STEAKS VOM HEISSEN STEIN

Feinstes Fleisch vom Lachs bis Lende

am Tisch selbst zubereitet

(Gebührenfreier Kurzlebrgang inclusive)

Woltersdorf · 1255

Berliner Straße 48
Haltestelle Eichendamm

Telefon: Erkner 5413

BIS GLEICH!

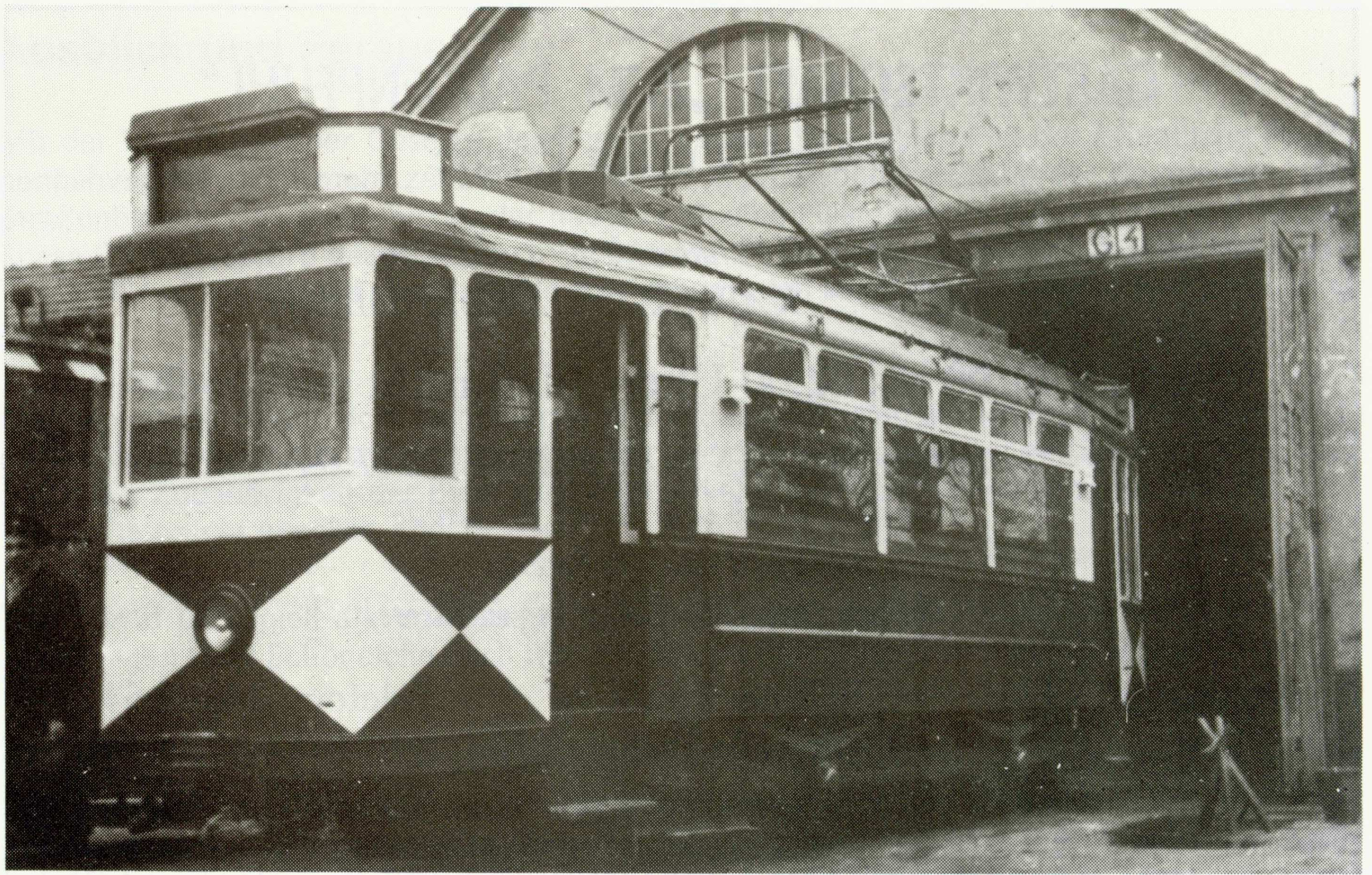
Kommen Sie in die

Sauna nach Schöneiche

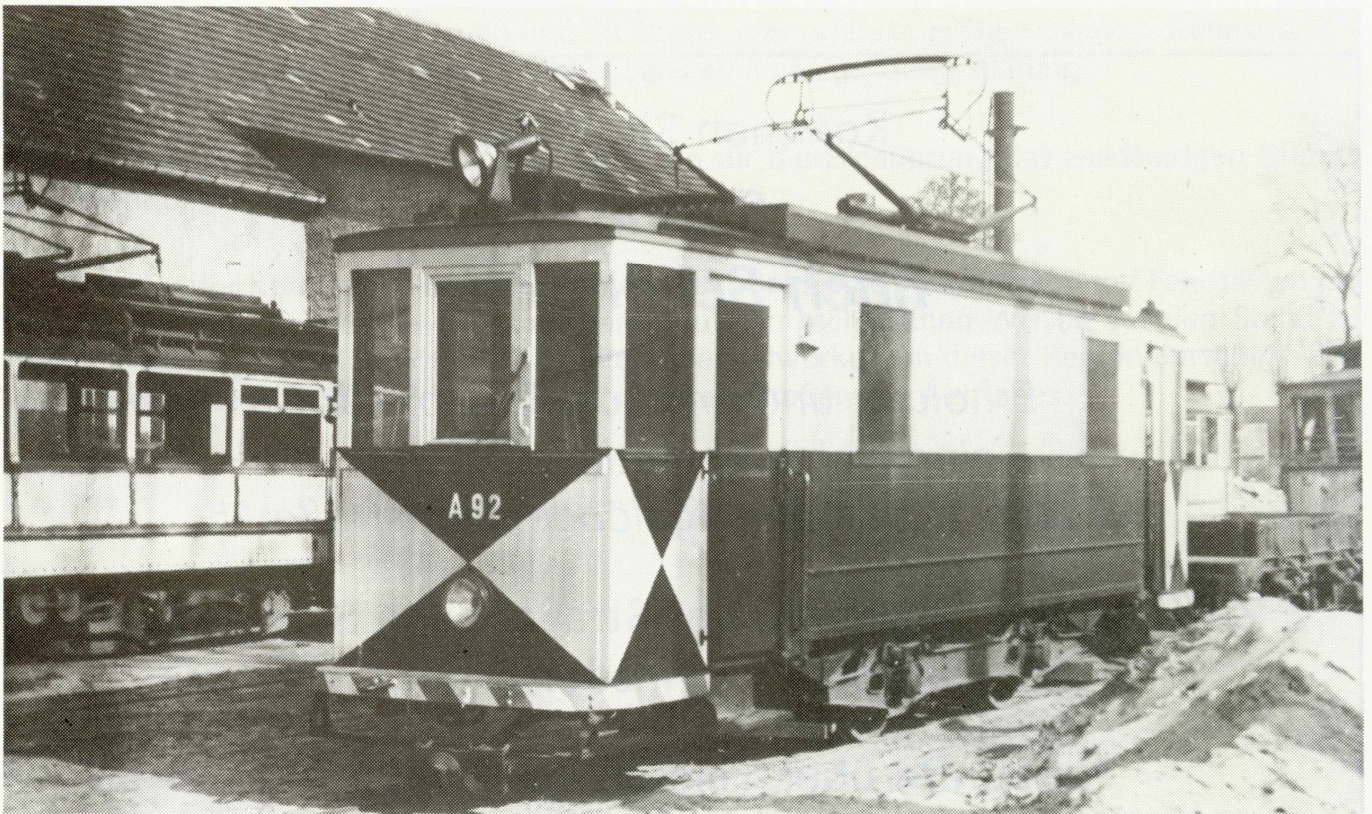
*Erholung und Entspannung bietet
eine kleine gemütliche Sauna
auf dem Straßenbahngelände, Dorfstraße 15*

Zu erreichen ist sie mit der Straßenbahn Schöneiche
bis Haltestelle Rahnsdorfer Straße.

Auskünfte über Telefon Berlin 6495393



Werkstattswagen



Gleisbauwagen

AUTOHAUS ERNST BESLER & SÖHNE

KFZ-Reparaturwerkstatt – Trabant-Service –
SEAT-Händler – Meisterbetrieb

Vorbestellungen für SEAT-Fahrzeuge werden
entgegengenommen

Unser Service:

Motore und Getriebe für Trabant 601 im Austausch
Ersatzteilverkauf
PKW-Vermietung
PKW-Anhängervermietung
Abschleppdienst

*Rosa-Luxemburg-Straße 12 – Schöneiche 1265
Telefon: Berlin 6495057*

OVB

Objektive Vermögens Beratung

Vermögens - Aufbau
- Ausbau
- Sicherung

Wie Sie Ihre Wohnung oder künftiges Haus
finanzieren können und vieles andere mehr
zum Thema Vermögen erfahren Sie kostenlos bei Ihrem

*Vermögensberater Lutz Pose
Berlin-Ost
Telefon 3325935
1142 Parsteiner Ring 11*

Sie rufen mich an – ich suche Sie auf!

Historische Fahrzeuge – Freude für heute





Historische Straßenbahnwagen

Die Straßenbahn Schöneiche ist eine Überlandstraßenbahn in einer Spurweite von 1000 mm. Diesem Aufgabenprofil angepaßt waren jahrzehntelang formschöne vierachsige Triebwagen sowie vier- und zweiachsige Beiwagen im Einsatz. In der näheren Umgebung von Berlin ist sie die einzige schmalspurige Überlandbahn und übt dadurch – auch für den nicht Fachkundigen – auf alle Großstädter einen eigenen Reiz aus.

Um für die Geschichte dieser Bahn Sachzeugen zu erhalten, haben bereits seit vielen Jahren Direktion und ehrenamtlich tätige Denkmalpfleger historische Fahrzeuge aufgehoben, sie restauriert, d. h. einer Untersuchung unterzogen, und sie im historischen Zustand einsatzfähig erhalten.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die vorhandenen historischen Fahrzeuge:

	Fahrzeug-Nr.	Baujahr
Triebwagen	34	1928
Beiwagen	20	1928
Triebwagen	62	1966
Beiwagen	113	1974
Triebwagen	65	1970
Beiwagen	111	1962
Triebwagen	3	1914 z. Z. Arbeitstriebwagen A 93

Die Wagen 62, 113, 65 und 111 wurden in eigener Werkstatt aufgebaut. Mit dieser Sammlung setzt sich die Werkstatt ein eigenes Denkmal, hat sie doch die o. g. 4 Fahrzeuge in den 60er und 70er Jahren selbst gebaut.

R. Demps



Es ist soweit:

Die neuen VW und AUDI sind da !!!

Vom VW Polo bis Audi V8, Transporter, LT und Sonderfahrzeuge

Sofort abrufbar:

Audi 100 in verschiedenen Ausführungen

Demnächst Jahreswagen erhältlich

Öffnungszeiten Mo-Fr : 6.30 - 18.00

Sa : 9.00 - 12.00

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Natürlich sind wir auch weiterhin Ihre LADA - Werkstatt.

VW

Ihr Volkswagen- u. Audi-Partner
AUTOHAUS Rüdersdorf
Siegfried Erkner

AUDI

E. Thälmann-Str. 23/24
Tel. Rüdersdorf 2676

FOTO FABRY

Stregelski Straße 2a
Rüdersdorf Telefon 2685

IHR FOTOGRAF

- für Paßaufnahmen (auch sofort)
- für Atelieraufnahmen
- für Aufnahmen außer Haus
(Standesamt, Schule, Kindergarten)
- für Industrie- und Werbeaufnahmen
- für Reproduktionen

IHR FACHHÄNDLER

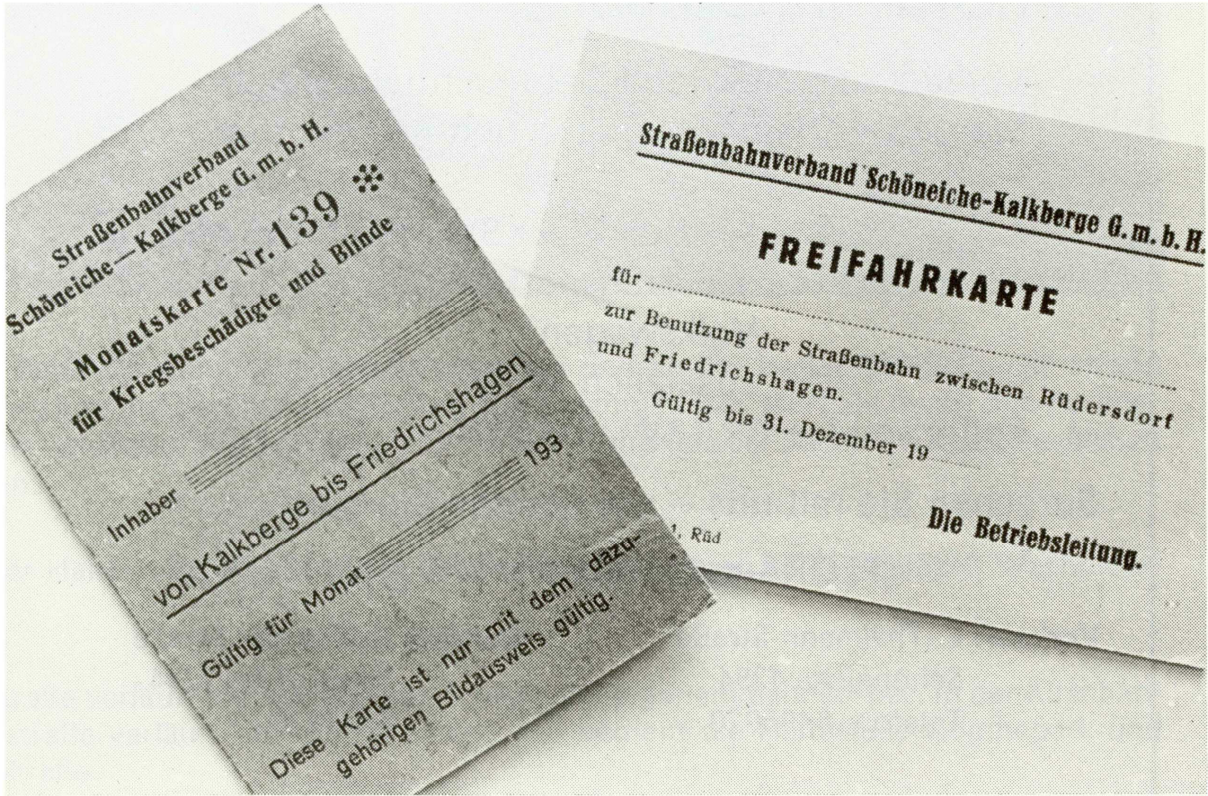
für Foto, Film, Zubehör, Rahmen, Alben, Video

Zum Schulanfang haben wir am Samstag, dem 1. 9.,
und Sonntag, dem 2. 9. 1990,
jeweils von 11.00 bis 16.00 Uhr geöffnet
(ohne Voranmeldung)

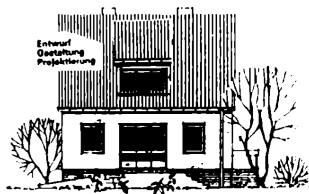
WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH!



Schaffner und Fahrer von einst



Fahrscheine



INGENIEURBÜRO/ BAU

H. van der Berg

PK-Anl. 02-01

An der Reihe 2

Schöneiche

1254

Geschäftszeit

Donnerstag 15.00

bis 19.00 Uhr

bietet Ihnen folgende Leistungen an:

- Bauberatung
- Planung, Entwurf und Projektierung
- Standortvorbereitung
- Bauleitung bis zur schlüsselfertigen Übergabe einschließlich Ausrüstung und Ausstattung
- Materialvermittlung für alle Gewerke
- Materiallieferungen frei Baustelle
- Bauleitungen auch nach fertigen Projekten
- Vermittlung von Gutachtern (Holzschutz u.s.w.)
- Vermittlung von Grundstücksan- und verkäufen
- Vermittlung von Eigentumswohnungen
- Vermittlung aller Leistungen im Hoch- und Tiefbau

+ preiswert + + + zuverlässig + + + kurzfristig +

„FLORA-automobile“

- Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen
- Sämtliche Dienstleistungen und Reparaturen rund ums Auto

PKW – speziell VOLKSWAGEN und AUDI

LKW – alle Transportertypen von

Volkswagen

zusätzlich W 50

- Reifenservice für LKW und PKW

Sprechen Sie mit uns – wir beraten Sie gern

„FLORA-automobile“

Verkauf: E.-Thälmann-Straße

Schöneiche 1254

Telefon: 6495020

Service: Kalkberger Straße

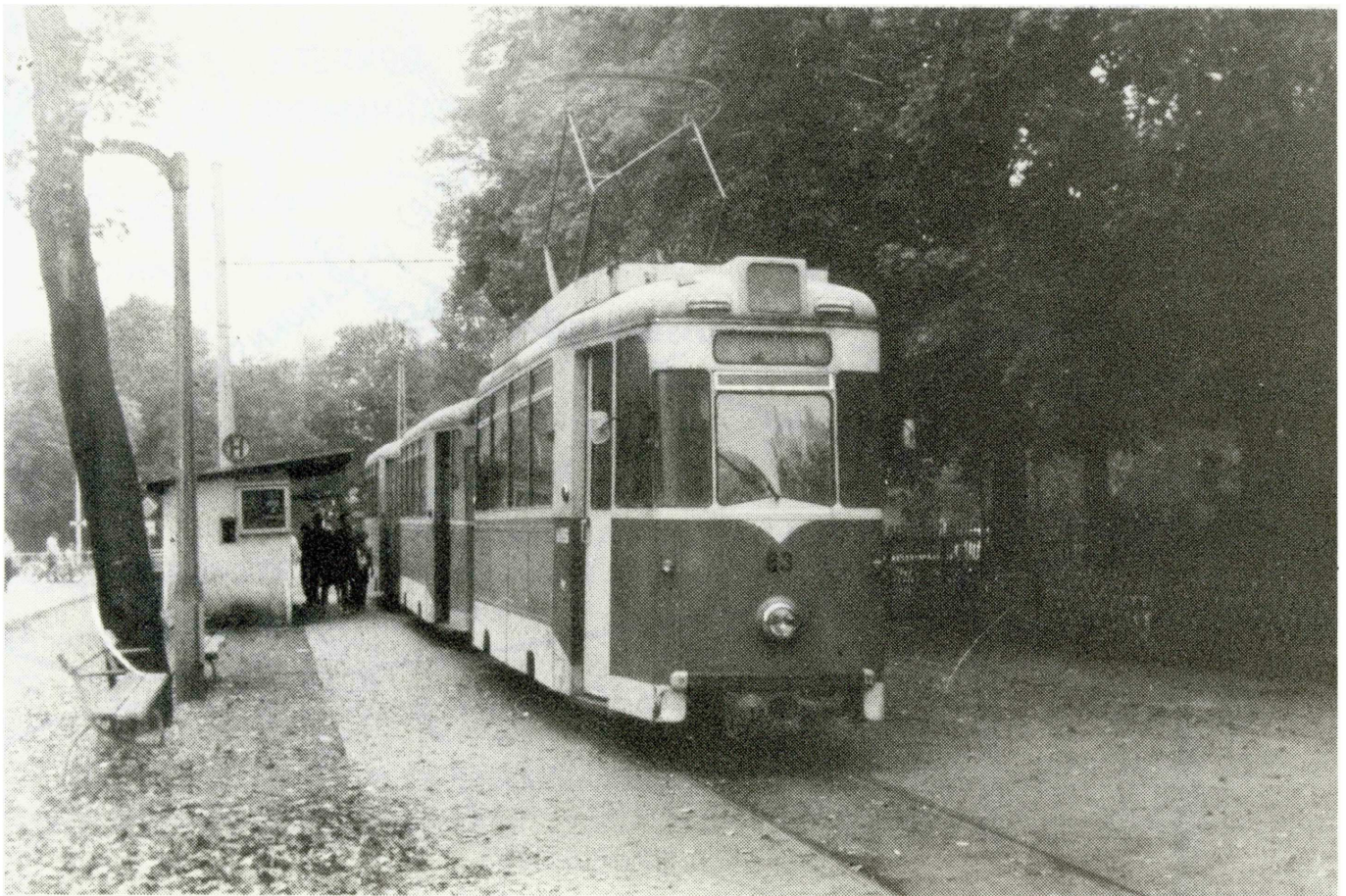
Schöneiche 1254

6498020

Die Fahrstrecke der Straßenbahn Schöneiche

Die Straßenbahn Schöneiche hat ihren Ausgangspunkt am S-Bahnhof Berlin–Friedrichshagen. Fahrkarten sind im Vorverkauf, aber auch beim Fahrer erhältlich. Die Straßenbahn Schöneiche ist im Tarifverbund des Großraumes Berlin integriert, und hier gelten die Fahr-scheine der BVB, der BVG und des Potsdamer Verkehrsbetriebes, wie umgekehrt die Schön-eicher Fahrkarten auch dort Gültigkeit haben.

Die Umweltkarte ist auch bei der BVG gültig.

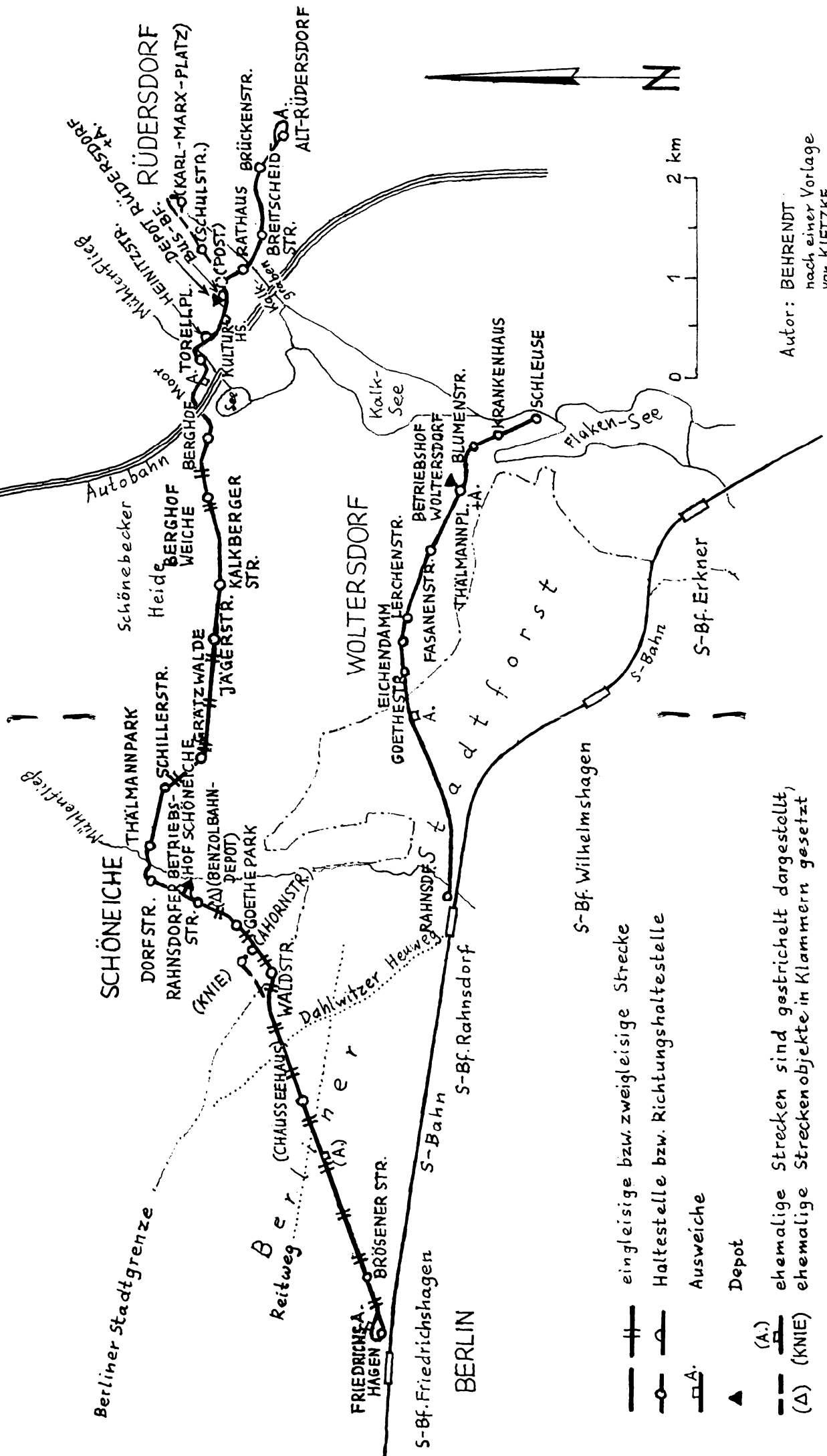


Nachdem die Bahn die Anfangshaltestelle verlassen und an der Haltestelle Brösener Straße die letzten Fahrgäste auf Berliner Territorium aufgenommen hat, fährt sie durch den Berliner Stadtforst. Hier wachsen Waldkiefern, z. T. Weymouthskiefern, Buchen, Deutsche Eichen und Rotbuchen.

Bis kurz vor der Haltestelle Waldstraße in Schöneiche findet man auch vereinzelt Wacholder-büsche.

Bis zur Waldstraße verläuft die zweigleisige Strecke auf eigenem Bahnkörper. In der Kirschen- und Puschkinstraße verläuft sie in Straßenlage und bedient die Haltestelle Goethepark und Rahnsdorfer Straße.

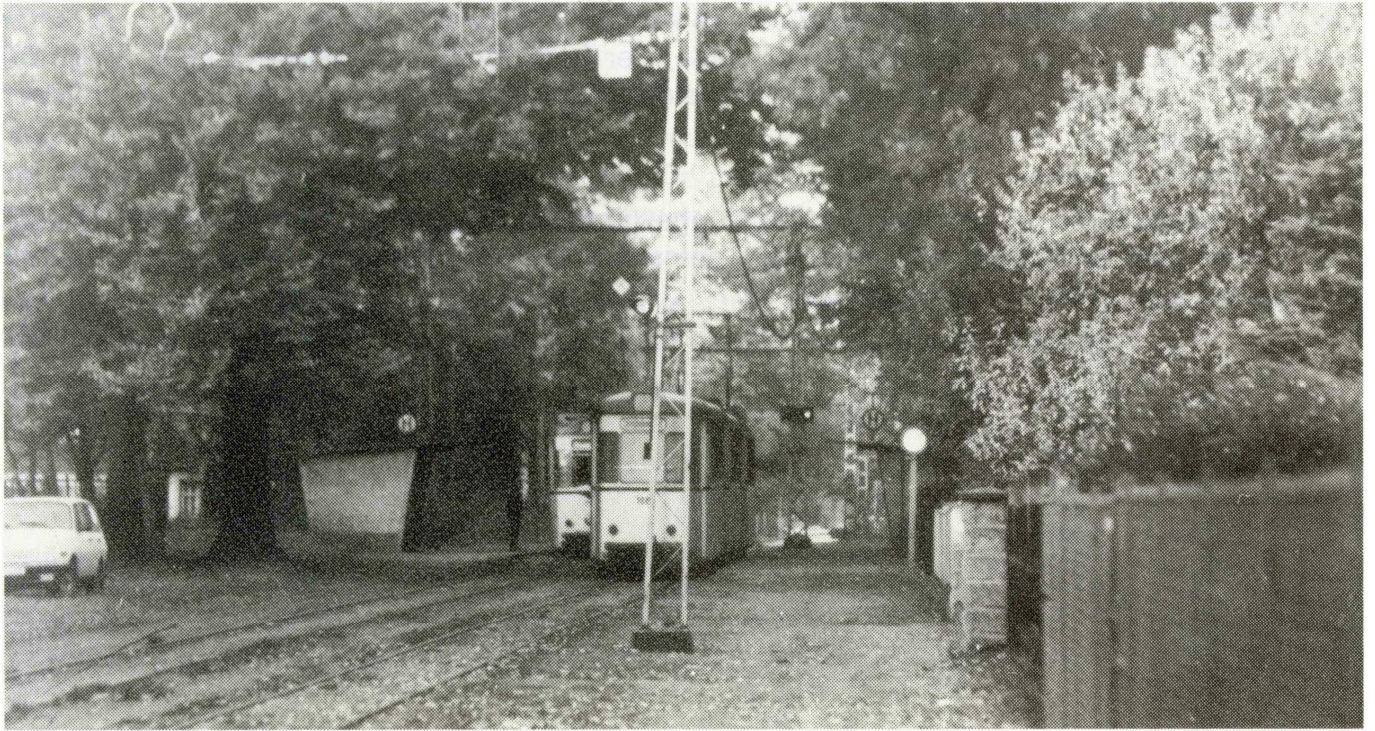
STRASSENBAHNLINIEN SCHÖNEICHE U. WOLTERS DORF



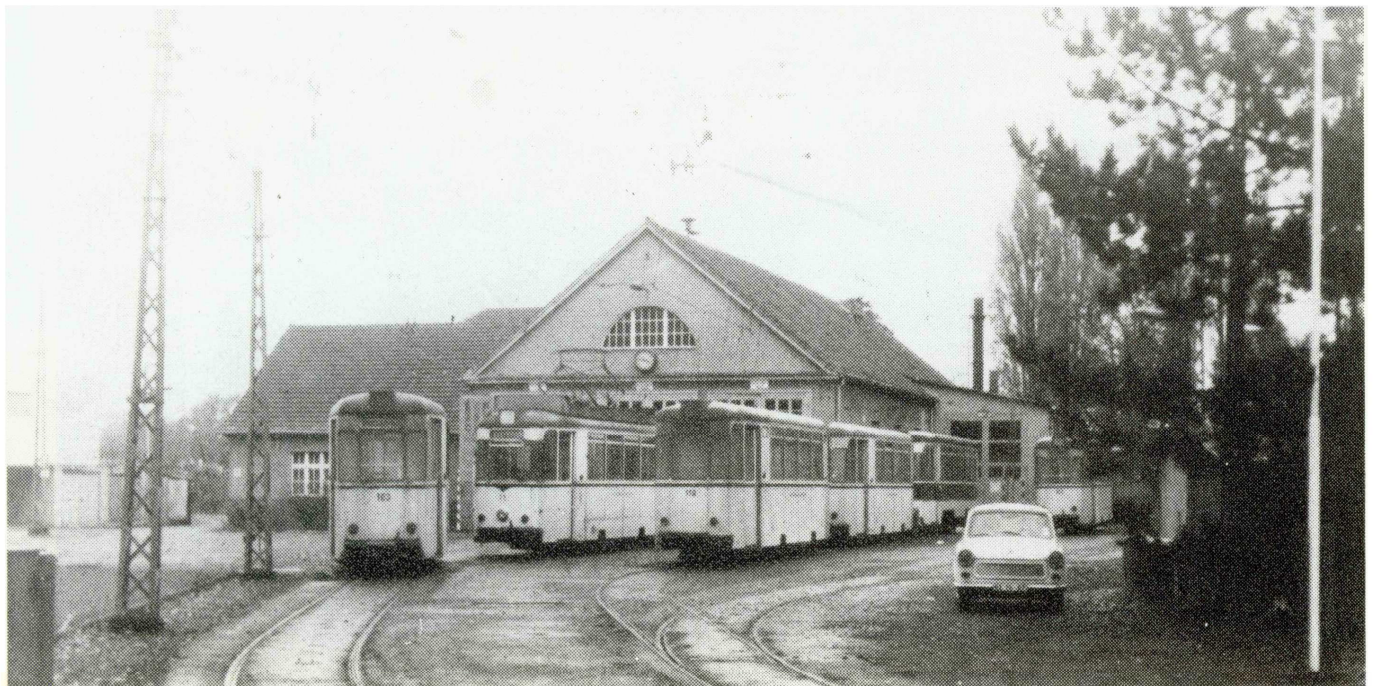
Autor: BEHRENDT
nach einer Vorlage
von KIEZKE

2. 2. 86





Hier endet die zweigleisige Strecke. Der folgende eingleisige Abschnitt ist durch eine Signalanlage gesichert. An der Haltestelle Rahnsdorfer Straße kreuzt auch der Zug mit dem Gegenzug aus Rüdersdorf. Hatte die Bahn zwischen Friedrichshagen und Waldstraße einen Geländeanstieg von 3 m zu überwinden, ist auf den 0,5 km vom Goethepark zur Rahnsdorfer Straße nochmals ein Anstieg von 4 m zu bewältigen. Ab Rahnsdorfer Straße führt die Trasse wieder auf eigenem Bahnkörper vorbei am Betriebshof parallel zur Dorfstraße.



Der bisher durchfahrene Teil von Schöneiche hatte den Charakter einer Villensiedlung. Jetzt wird es ländlich. An der Haltestelle Dorfstraße, der früheren Endhaltestelle Schloß biegt die Bahn am ehemaligen – unter Denkmalschutz stehenden – Dorfkrug rechts in die Schöneicher Straße ein.

Wer die wunderschöne Schloßkirche besichtigen möchte, muß hier aussteigen. Die Schloßkirche wird gegenwärtig von der Arbeitsgemeinschaft Denkmalpflege restauriert, der weithin sichtbare Turm ist bereits fertiggestellt.



Die Bahn überquert nun das Fredersdorfer Mühlenfließ, um kurz darauf die Haltestelle Thälmannplatz zu erreichen.

Hier befindet sich das Einkaufszentrum Schöneiche und das alte Dorf mit dem ebenfalls von der Arbeitsgemeinschaft Denkmalspflege lobenswert wiederhergerichteten „Heimathaus“ mit Strohdach und Schwarzer Küche aus dem Mittelalter.

Nach etwa 500 m ist die eingleisige Strecke in Straßenlage durchfahren, und ab Haltestelle Schillerstraße verläuft die Trasse wieder zweigleisig auf eigenem Bahnkörper.



Die Strecke führt durch flaches Gelände, an mehreren Waldgrundstücken vorbei und erreicht nach einem Anstieg von 3 m die Haltestelle von Grätzwalde. Nun biegt die Bahn endgültig in die Rüdersdorfer Richtung ein. Nach 1 km Fahrt ist die Haltestelle Jägerstraße erreicht, und das Gelände ist um weitere 3 m angestiegen.



Jetzt beginnt wieder ein eingleisiger Streckenabschnitt, der durch eine weitere Signalanlage gesichert ist. Nach nochmals drei Meter Anstieg ist die Haltestelle Kalkberger Straße erreicht.

Die Bahn fährt nun durch die Schönebecker Heide.



Vorbei an Kiefern, Buchen und Ginstersträuchern geht die Fahrt. Auf dem nächsten Kilometer steigt die Strecke nochmals um 5 m an, und wir befinden uns an der Haltestelle Berghof–Weiche auf etwa 58 m NN, also 21 m höher als am Bahnhof Friedrichshagen.



Hier beginnt ein 600 m langer zweigleisiger Streckenabschnitt, an dessen Enden wiederum Signalanlagen die eingleisigen Strecken davor und dahinter sichern. Von hier aus hat man einen herrlichen Blick nach rechts zu den Woltersdorfer Kranichbergen mit dem Aussichtsturm und halb links – bei gutem Wetter – zur Kirche und zur Spitze des Mühlenturms in Altrüdersdorf.

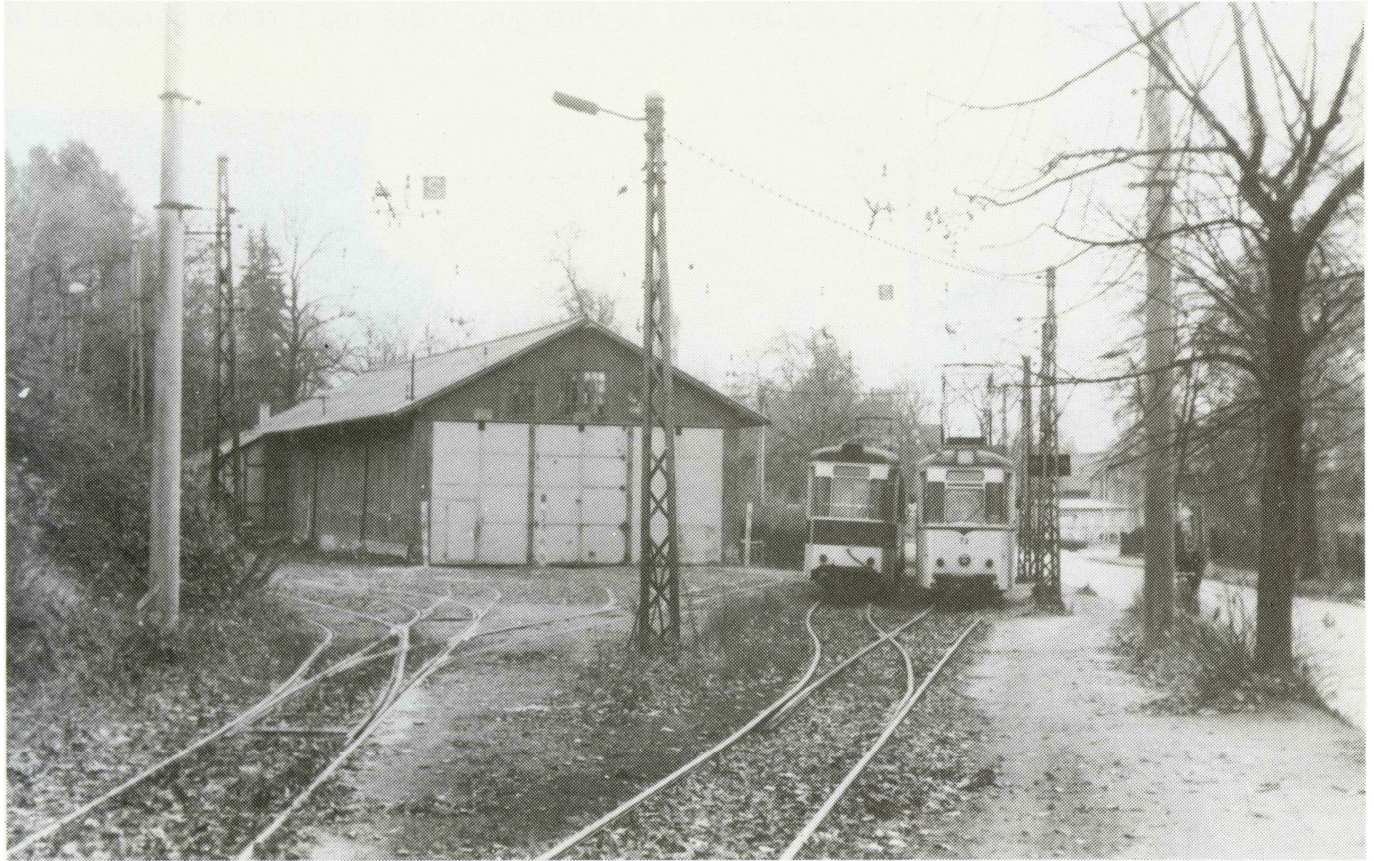
Auf eingleisiger Strecke geht es nun bergunter – vorbei an der Haltestelle Berghof – durch die sogenannten Berghof-Kurven, unter der Autobahnbrücke, zur Ausweichstelle Schützenhaus.



Hier wächst baumartiges Sanddorngebüsch, und wir befinden uns wieder auf einer Höhe von 37 m NN, der gleichen wie in Friedrichshagen. Die folgende eingleisige Strecke – auch sie ist durch eine Signalanlage gesichert – berührt die Haltestelle Torellplatz. Ein Abstecher zur Gaststätte „Schützenhaus“ lohnt sich von hier aus immer. Alle 20 Minuten kommt ja eine nächste Bahn.



Die Strecke führt dann über das Mühlenfließ und erreicht die Haltestelle Heinitzstraße zum Straßenbahndepot Rüdersdorf.



Hier kreuzen die Züge

Der unübersichtliche Streckenabschnitt ist mit Zwischensignalen abgesichert.



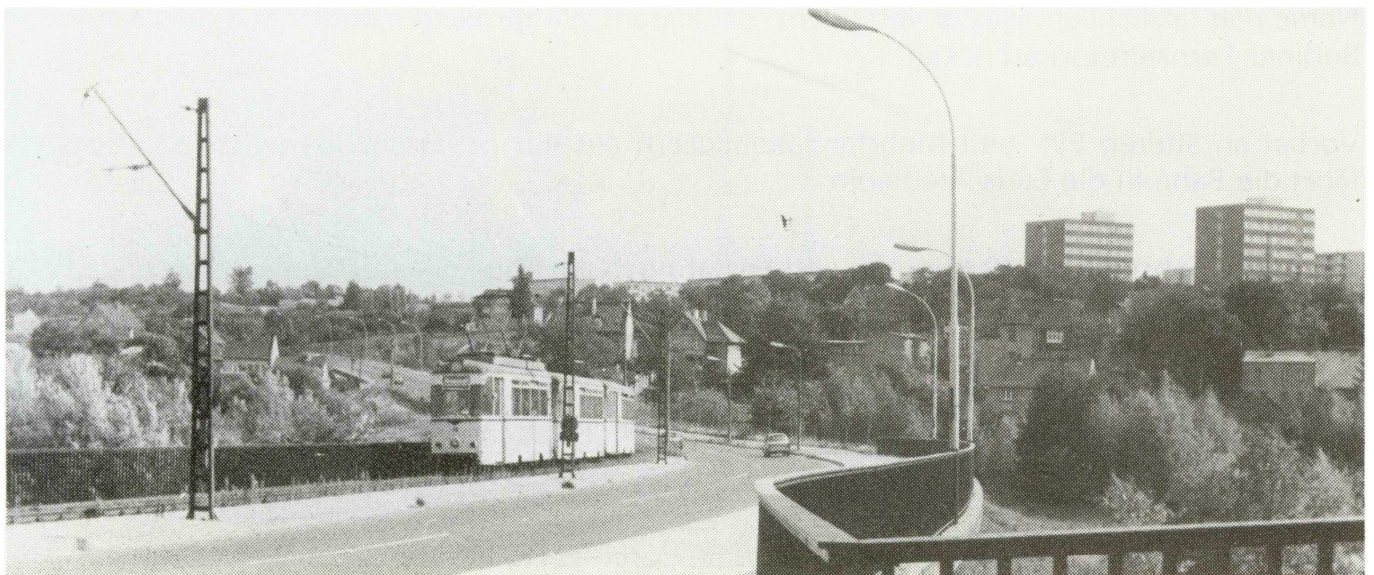
Die Strecke steigt wieder ständig an und hat kurz vor dem Depot 52 m NN erreicht. Etwa 200 m, vorbei an der Haltestelle Bus-Bahnhof, verläuft das Gleis nochmal auf der Straße, um dann wieder – an der Kirche – hinter der früheren Haltestelle Post (das Wartehaus steht noch) auf eigenem Bahnkörper geführt zu werden. An der Post ging früher die Strecke geradeaus in die Redenstraße.



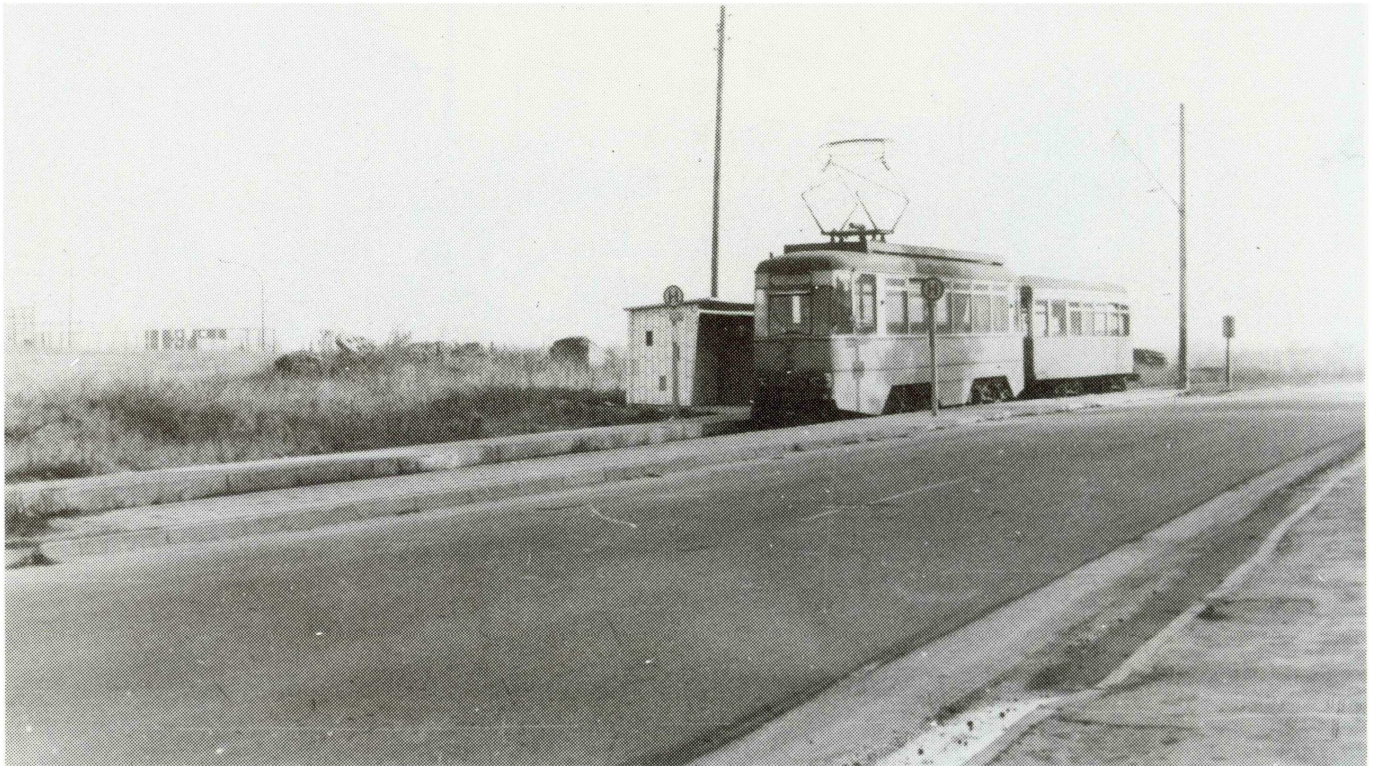
Gegenüber dem Rathaus liegt die gleichnamige Haltestelle.



Kurz danach überquert die Bahn die neue Kalkgrabenbrücke und erreicht wieder eine Geländehöhe von 46 m NN, um gleich darauf einen starken Anstieg zu bewältigen. In diesem Anstieg liegt auch die Haltestelle Breitscheidstraße.



Wer einen erlebnisreichen Spaziergang nach Woltersdorf – entlang des Kalksees machen möchte, muß hier aussteigen. Kurz vor der Haltestelle Brückenstraße ist die Bahn auf 70 m geklettert.



Von hier aus gelangt man nach wenigen Metern Fußweg zur Gaststätte „Bergblick“. Der Name hält tatsächlich, was er verspricht. Bei klarem Wetter kann man von hier aus sogar den Berliner Fernsehturm erblicken.

Vorbei an älteren Ein- und Mehrfamilienhäusern auf der gegenüberliegenden Straßenseite fährt die Bahn in die Endschleife ein.

Die ganze Fahrt dauert 40 Minuten und kostet noch am Tage des Jubiläums, im August 1990, 0,40 DM.

Man sollte die 4 km Wanderweg nach Woltersdorf von hier aus durch herrlichen Wald nicht scheuen und dort ab Schleuse mit der Woltersdorfer Straßenbahn für z. Z. noch 0,25 DM zum S-Bahnhof Rahnsdorf zurückfahren.

Diese normalspurige Bahn ist 5,6 km lang und durchfährt ihre Strecke in 20 Minuten.



Wir, die wir mit der Landschaft hier vertraut sind, würden uns freuen, wenn Sie durch unsere Bahnen mit ihr Bekanntschaft schließen würden.



Lutz Jeske

Elektroinstallateurmeister

Giesesteig 6
Schöneiche bei Berlin
1254

Telefon: 6498564
Sprechzeit:
Dienstag 15.00 – 17.00 Uhr

Mehr als 30 Jahre Berufserfahrung in allen Elektroenergiesystemen/Installationen und Reparaturen in Wohnungen und Eigenheimen/ Kabel- und Freilichtleitungsanlagen/Spezialausführung von Nachtstrominstallationen und elektrisch gesteuerten Gas- und Ölheizungen

Handwerksbetrieb

Wir führen für Sie aus:

- + Sämtliche Dachdeckerarbeiten
- + Dachklempnerarbeiten
- + Gerüstbauarbeiten
- + Schornsteinmaurerarbeiten

alles in bester Qualität

*Wir beraten Sie gern
und erstellen auf Wunsch auch Kostenvoranschläge*

Firma Wolfgang Gartenschläger Telefon: 2231
Vogelsdorfer Straße 27 – Rüdersdorf – 1253

FIRMA WERNER GRIESCHE

IHR RENAULT-HÄNDLER IN SCHÖNEICHE

- ★ **Neuwagen**
PKW und Transporter – alle Typen
- ★ **Leasing und Finanzierung**
zu günstigen Bedingungen über unsere Hausbank
- ★ **umfangreicher Service**
RENAULT – DACIA – SKODA
- ★ **Auto-Vermietung**
- ★ **Ersatzteilverkauf**
- ★ **Renault-Boutique**

WO? 1254 Schöneiche – Straße der Jugend 31
Telefon: Berlin 6495150

RENAULT – AUTOS ZUM LEBEN

Wagenparkstatistik

Benzolstraßenbahnen

Wagen- nummer	Hersteller	Bau- jahr	Sitz-/ Steh- plätze	Länge mm	Achs-/ Dreh- zapfen- abstand mm	Lei- stung kW	Bemer- kungen
------------------	------------	--------------	---------------------------	-----------------	---	-------------------------	------------------

Betrieb Schöneiche (1910 – 1914)

Lokomotiven

1	Deutz	1910	-/-	4100	1600/-	13,3	
2	Deutz	1910	-/-	5300	1600/-	44,1	

Beiwagen

1 – 4	Köln	1886	20/12		/-	-	1910 ex Leipzig GLSt Nr. 37-40 a 1914
5 + 6	Adf.	1910		12400	1400/5600	-	1914 zu Bw Nr. 17 + 18

Betrieb Kalkberge (1912 – 1914)

Lokomotiven

1 – 3	Deutz	1912	-/-	5000	1900/-	44,1	
-------	-------	------	-----	------	--------	------	--

Beiwagen

1 – 6	Han	1912					1914 zu Bw Nr. 11 – 16
-------	-----	------	--	--	--	--	---------------------------

Triebwagen

Wagennummer bis 1956	ab 1956	ab 1966	Herst. mech./el.	Baujahr/ Umbau	Herkunft	Sitz-/ Steh- plätze	Länge/ Achs-/ Drehz.-abst. mm	Leistung kW	Verbleib/ Bemer- kungen
1	1	–	Adf./AEG	1914	–	30/48	11500/1500/4250	2 × 45	a 1968
2	2	52	Adf./AEG	1914/1960	–	30/48	11500/1500/4250	2 × 45	a 1975 Umbau zu ER
3	3	53	Adf./AEG	1914	–	30/48	11500/ 1500/4250	2 × 45	1971 Atw 93
4	4	54	Adf./AEG	1914	–	30/48	11500/ 1500/4250	2 × 45	a 1971
5	5	55	Adf./AEG	1914	–	30/48	11500/ 1500/4250	2 × 45	a 1971
6	–	–	Wer./	1914	1923/24 Kre- feld Nr. 258		9600/2200/–	2 ×	1925 Atw 6
7	–	–	Wer./	1914	1923/24 Krehfeld Nr. 259		9600/2200/–	2 ×	1925 Atw 7
9	–	–	Adf./AEG	1915	–	30/48	11500/1500/4250	2 × 45	Kriegsverlust
10	6"	–	Adf./AEG	1915	–	30/48	11500/1500/4250	2 × 45	a 1969
31	7"	71	Adf./AEG	1929	–	34/52	12800/1500/5000	2 × 45	a 1974
32	8	72	Adf./AEG	1929	–	34/52	12800/1500/5000	2 × 45	a 1974
33	9"	–	Adf./AEG	1929	–	34/52	12800/1500/5000	2 × 45	a 1966
34	10"	74	Adf./AEG	1929	–	34/52	12800/1500/5000	2 × 45	1975 Hist. Tw 34
–	11	61	Egb./LEW	1964	–	34/60	13500/1500/5520	2 × 60	a 1985 (Lager- raum Gleisbau) ER
–	–	73,62"	Egb./LEW	1966	–	34/60	13500/1500/5520	2 × 60	a 1975 in Nr. 62"
–	–	62	LVB/LEW	1955/1967	1967 Leipzig Nr. 1100	37/70	14250/1500/5520	2 × 60	a 1975 ER

Triebwagen (Fortsetzung)

Wagennummer bis ab 1956 1956 1966	Herst. mech./el.	Baujahr/ Umbau	Herkunft	Sitz-/ Steh- plätze	Länge/ Achs-/ Drehz.-abst. mm	Leistung kW	Verbleib/ Bemer- kungen
- 63	Egb./LEW	1968	-	34/60	13500/1500/5520	2 × 60	a 1986
- 64	Egb./LEW	1969	-	34/60	13500/1500/5520	2 × 60	a 1984
- 65	Egb./LEW	1970	-	34/60	13500/1500/5520	2 × 60	
- 71 ^{II}	Sw/LEW	1974	-	22/52	10720/3200/-	2 × 60	TZ 70/1
- 72 ^{II}	Sw/LEW	1974	-	22/52	10720/3200/-	2 × 60	TZ 70/1
- 73 ^{II}	Sw/LEW	1974	-	22/52	10720/3200/-	2 × 60	TZ 70/1
- 74 ^{II}	Sw/LEW	1974	-	22/52	10720/3200/-	2 × 60	TZ 70/1
- 75	Sw/LEW	1975	-	22/52	10720/3200/-	2 × 60	TZ 70/1
- 81	got/LEW	1965	1980 Halle Nr. 758	20/62	10900/3200/-	2 × 60	1984 n. Ffo. Nr. 14 ER
- 82	Sw/LEW	1973	1984 Ffo. Nr. 41	22/63	10720/3200/-	2 × 60	1990 abgestellt TE 70/1
- 83	Sw/LEW	1974	1984 Ffo. Nr. 42	22/63	10720/3200/-	2 × 60	a 1990 (an Lieb- haber abge- geben) TE 70/1
- 84	Sw/LEW	1973	1986 Ffo. Nr. 39	22/63	10720/3200/-	2 × 60	a 1989 TE 70/1
- 85	Sw/LEW	1973	1986 Ffo. Nr. 40	22/63	10720/3200/-	2 × 60	TE 70/1
- 86	CKD/LEW	1968	1989 Gör- litzNr. 17	20/62	10900/3200/-	2 × 60	ER T2D
- 87	Got/LEW	1964	1989 Görnitz Nr. 11	22/62	10900/3200/-	2 × 60	ER

Beiwagen

Wagennummer bis 1956	ab 1956	1966	Herst. mech./el.	Baujahr/ Umbau	Herkunft	Sitz-/ Steh- plätze	Länge/ Achsen- Drehz.-abst. mm	Verbleib/ Bemer- kungen
11	-	-	Han.	1912/1914	Benzolbetr. Kalk- berge Nr. 1	32/30	7000/2000/-	a 1955
12	-	-	Han.	1912/1914	Benzolbetr. Kalk- berge Nr. 2	32/30	7000/2000/-	a 1955
13	-	-	Han.	1912/1914	Benzolbetr. Kalk- berge Nr. 3	32/30	7000/2000/-	a 1955
14	-	-	Han.	1912/1914	Benzolbetr. Kalk- berge Nr. 4	32/30	7000/2000/-	1955 Abw
15	-	23"	Han.	1912/1914	Benzolbetr. Kalk- berge Nr. 5	32/30	7000/2000/-	1965 Abw
16	-	24	Han.	1912/1914	Benzolbetr. Kalk- berge Nr. 6	32/30	7000/2000/-	a 1965
17	21"	-	Adf.	1910	Benzolbetr. Schön- eiche Nr. 5	34/65	12400/ 1400/5600	a 1962
18	22"	-	Adf.	1910	Benzolbetr. Schön- eiche Nr. 6	34/65	12400/ 1400/5600	a 1963
19	25	101	Adf.	1925	-	23/52	10000/3000/-	a 1974
20	26	102	Adf.	1925	-	23/52	10000/3000/-	a 1975 Hist. Bw 20
21	27	103	Adf.	1925	-	23/52	10000/3000/-	a 1974 1966 – 68 Abw 193
22	28	104	Adf.	1925	-	23/52	10000/3000/-	1977 Umbau Abw 94
23	29	121	Got.	1955	-	22/47	10500/3000/-	1968 n. Gera Nr.229

Beiwagen (Fortsetzung)

Wagennummer bis ab 1956 1956 1966	Herst. mech./el.	Baujahr/ Umbau	Herkunft	Sitz-/ Steh- plätze	Länge/ Achs-/ Drehz.-abst. mm	Verbleib/ Bemer- kungen
– 30 122	Got.	1956	–	22/47	10500/3000/–	1968 n. Gera Nr.228
– 31 123	Got.	1956	–	22/47	10500/3000/–	1968 n. Gera Nr.227
– 21 ^{III} 111	Egb.	1962	–	34/65	13400/1400/5600	a 1986 (Lager- raum) ER
– 22 ^{III} 112	Egb.	1963	–	34/65	13400/1400/5600	a 1985 ER
– 23 ^{III} 131	Nies	1942/1965	1964 K.-M.-St. Tw Nr. 299	28/60	11200/1650/5000	a 1984 ER
– – 132	Nies	1942/1965	1964 K.-M.-St. Tw Nr. 298	28/60	11200/1650/5000	a 1984 ER
– – 133	Nies	1942/1965	1964 K.-M.-St. Tw Nr. 297	28/60	11200/1650/5000	a 1975 ER
– – 134	LVB	1955/1967	1966 Leipzig Nr. 2100	42/65	13950/1500/5000	a 1975 ER
– – 102 ^{II} , 113	Egb.	1974	–	34/65	13400/1400/5600	1990 abgestellt 1975 in Nr. 113
– – 101 ^{II}	Sw	1974	–	22/67	10720/3200/–	BZ 70/1
– – 102 ^{III}	Sw	1974	–	22/67	10720/3200/–	BZ 70/1
– – 103 ^{II}	Sw	1974	–	22/67	10720/3200/–	BZ 70/1
– – 104 ^{II}	Sw	1974	–	22/67	10720/3200/–	BZ 70/1
– – 105	Sw	1975	–	22/67	10720/3200/–	BZ 70/1
– – 106	Sw	1969	1983 BVB Nr. 269046	22/67	10720/3200/–	BZ 69

Beiwagen (Fortsetzung)

Wagennummer bis 1956	ab 1956	Herst. mech./el.	Baujahr/ Umbau	Herkunft	Sitz-/ Steh- plätze	Länge/ Achs-/ Drehz.-abst. mm	Verbleib/ Bemer- kungen	
-	-	107	Sw	1969	1983 BVB Nr. 269042	22/67	10720/3200/-	BZ 69
-	-	108	Sw	1969	1983 BVB Nr. 269039	22/67	10720/3200/-	BZ 69
-	-	109	Sw	1969	1984 BVB Nr. 269048	22/67	10720/3200/-	BZ 69
-	-	110	Sw	1969	1984 BVB Nr. 269050	22/67	10720/3200/-	BZ 69
-	-	141	Sw	1969	1984 BVB Nr. 269049	22/67	10720/3200/-	BZ 69
-	-	142	Sw	1969	1984 BVB Nr. 269045	22/67	10720/3200/-	BZ 69
-	-	121 ^{II}	Sw	1973	1984 Ffo. Nr. 123	19/75	10720/3200/-	a 1990 BE 70/1
-	-	122 ^{II}	Sw	1973	1984 Ffo. Nr. 122	19/75	10720/3200/-	a 1990 (an Lieb- haber abgeg.) BE 70/1
-	-	123 ^{II}	CDK	1968	1989 Görlitz Nr. 68	20/73	10900/3200/-	B2D
-	-	124	CDK	1968	1989 Görlitz Nr. 69	20/73	10900/3200/-	B2D
-	-	125	Got	1966	1989 Görlitz Nr. 64	22/66	10900/3200/-	B2-62
-	-	126	Got	1964	1989 Görlitz Nr. 63	23/66	10900/3200/-	B2-62
-	-	143	Got	1958	1989 Görlitz Nr. 65	19/73	10900/3200/-	B-57
-	-	144	Got	1958	1989 Görlitz Nr. 66	19/73	10900/3200/-	B-57

Impressum:

Herausgeber:	Straßenbahn Schöneiche
Verantwortlich für den Inhalt:	Dipl.-Ing. Kietzke
Redaktion, Gestaltung:	Charly Blasche
Texte:	Kietze, Dr. Behrendt, Demps
Wagenparkstatistik:	Straßenbahnarchiv
Fotos:	Kietze, Behrend, Archiv
Karte:	Kietze, Behrend
Herstellung:	Charly Blasche
Druck:	Lausitzer Rundschau Druckerei und Verlag GmbH

Erläuterungen der Abkürzungen in alphabetischer Reihenfolge:

Adf	Gottfried Lindner Waggonbau AG, Ammendorf
BVB	Berliner Verkehrsbetriebe
CDK	Ceskomoravaska Kolben-Danék, Praha
Egb	Eigenbau
Falk	Wagenbauanstalt Falkenried der Hamburger Straßen-Eisenbahn Gesellschaft, Hamburg
Ffo	Frankfurt/Oder
GLSt	Große Leipziger Straßenbahn
Got	Waggonbau Gotha
Han	Hannoversche Waggonfabrik AG
K-M-St.	Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz)
LEW	Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
Nies	Christopf & Unmack, Niesky
Sw	Reichsbahnausbesserungswerk „Roman Chwalek“ Berlin Schöneeweide
Wer	Waggonbau Werdau

**302 S-Bf Bln-Friedrichshagen–Schöneiche–Kleinschönebeck–Grätzwalde–
Rüdersdorf–Alt Rüdersdorf und zurück**

15,4 km

KV Fürstenwalde		Montag–Freitag		Samstag, Sonntag	
	min				
S-Bf Bln-Friedrichshg					
Brösener Str.	0	4.44	0.24	1.24	...
Schöneiche Waldstr.	2	4.46	0.26	1.26	...
Goethepark	9	4.53	0.33	1.33	...
Rahnsdorfer Str.	11	4.55	0.35	1.35	...
Dorfstr.	13	4.57	0.37	1.37	...
Thälmannpark	14	4.58	0.38	1.38	...
Schillerstr.	16	5.00	0.40	1.40	...
Grätzwalde	18	5.02	0.42	1.42	...
Jägersr.	20	5.04	0.44	1.44	...
	23	5.07	0.47	1.47	...
Alt Rüdersdorf					
Knikberger Str.	24	5.08	0.48	1.48	...
Rüdersdorf Berghof Welche	26	5.10	0.50	1.50	...
Berghof	28	5.12	0.52	1.52	...
Torellplatz	30	5.14	0.54	1.54	...
Heinitzstr.	33	5.17	0.57	1.57	...
Bus-Bf	34	5.18	0.58	1.58	...
Rathaus	35	5.10	0.59	1.59	...
Breltscheldstr.	37	5.21	1.01	2.01	...
Brückenstr.	40	5.24	1.04	2.04	...
	42	5.26	1.06	2.06	...
Gegenrichtung					
	min				
Alt Rüdersdorf					
Rüdersdorf Brückensr.	0	3.48	0.28	0.28	...
Breltscheldstr.	2	3.51	0.31	0.30	...
Rathaus	4	3.53	0.33	0.32	...
Bus-Bf	6	3.55	0.35	0.34	...
Heinitzstr.	7	3.56	0.36	0.36	...
Torellplatz	8	3.57	0.37	0.36	...
Berghof	10	3.59	0.39	0.39	...
Berghof Welche	12	4.01	0.41	0.41	...
Kalkberger Str.	14	4.03	0.43	0.43	...
	16	4.05	0.45	0.45	...
Schöneiche Jägersr.					
Grätzwalde	18	4.07	0.47	0.47	...
Schillerstr.	21	4.10	0.50	0.50	...
Thälmannpark	23	4.12	0.52	0.52	...
Dorfstr.	25	4.14	0.54	0.54	...
Rahnsdorfer Str.	27	4.16	0.56	0.56	...
Goethepark	28	4.17	0.57	0.57	...
Waldstr.	30	4.19	0.59	0.59	...
Bln-Friedrichshg BräunerStr	32	4.21	1.01	1.01	...
	39	4.28	0.08	1.08	...
S-Bf Bln-Friedrichshg	41	4.30	0.10	1.10	...

ab Friedrichshagen 19.04 und 20.04 nur bis Kulturhaus

+ ab Friedrichshagen 22.24, 23.04 und 23.24 nur bis Kulturhaus

S-Bahn-/Tram-Verbindungen

Berlin Hauptbhf. - Rüdersdorf

ohne Gewähr - Stand Juni 1991

	Montag bis Freitag					Sonntag, Feiertag				
S-Bf Bln Hauptbahnhof	0	3.56	4.26	4.56	5.25	23.06	23.26	23.46	0.06	0.26
S-Bf Bln-Friedrichshagen	23	4.22	4.49	5.19	10Min	23.29	23.49	0.09	0.29	0.49
S-Bf Bln-Friedrichshagen	0	4.45	5.05	5.25		23.45	0.05	0.25	1.25	1.05
Brösener Straße	2	4.47	5.07	5.27		23.47	0.07	0.27	1.27	1.07
Schöneiche, Waldstraße	9	4.54	5.14	5.34		23.54	0.14	0.34	1.34	1.14
Goethepark	10	4.55	5.15	5.35		23.55	0.15	0.35	1.35	1.15
Hahnsdorfer Straße	12	4.57	5.17	5.37		23.57	0.17	0.37	1.37	1.17
Dorfstraße	13	4.58	5.18	5.38		23.58	0.18	0.38	1.38	1.18
Dorfstraße (Thälmannpark)	15	5.00	5.20	5.40		0.00	0.20	0.40	1.40	1.20
Schillerstraße	17	5.02	5.22	5.42		0.02	0.22	0.42	1.42	1.22
Grätzwalde	19	5.04	5.24	5.44	alle	0.04	0.24	0.44	1.44	1.24
Jägerstraße	22	5.07	5.27	5.47	20	0.07	0.27	0.47	1.47	1.27
Kalkberger Straße	23	5.08	5.28	5.48	Min	0.08	0.28	0.48	1.48	1.28
Rüdersdorf, Berghof Welche	25	5.10	5.30	5.50	bis	0.10	0.30	0.50	1.50	1.30
Berghof	27	5.12	5.32	5.52		0.12	0.32	0.52	1.52	1.32
Torellplatz	29	5.14	5.34	5.54		0.14	0.34	0.54	1.54	1.34
Heinitzstraße	30	5.15	5.35	5.55		0.15	0.35	0.55	1.55	1.35
Rüdersdorf, Busbahnhof	33	5.18	5.38	5.58		0.18				1.38
Rathaus	35	5.20	5.40	5.20		0.20				1.40
Breitscheidstraße	37	5.22	5.42	5.22		0.22				1.42
Brückenstraße	40	5.25	5.45	5.25		0.25				1.45
Alt-Rüdersdorf	42	5.26	5.46	5.26		0.26				1.46

Die Züge 23.05, 23.25, 0.05 und 0.25

ab S-Bf Friedrichshagen nur bis Heinitzstraße!

Die Züge 22.25, 23.05, 23.25 und 0.25

ab S-Bf Friedrichshagen nur bis Heinitzstraße!

Zeitschrift für Fahrgastbelange und Verkehrspolitik

Signal

Vorder- & Hintergrundiges
in Sachen Bahn und Bus.
Damit Fahrgäste besser
vorankommen. Und damit
die Bahn nicht auf der Strecke
bleibt! 10 x jährlich, je

DM 2,50

Das Spiel, mit dem jeder schnell durch die Stadt kommt!

fahr ab!

auf U-Bahn & S-Bahn

Spielplan
42 Ausflugskarten
6 Omnibuskarten
4 Spielfiguren
1 Würfel

Spielanleitung
Ausflugsheft

DM 9,80

Geme liefern wir Ihnen die nächsten fünf SIGNAL-Ausgaben
oder ein FAHR-AB-Spiel für 12,50 DM (incl. Porto) auf Rechnung.
Bestellen Sie bitte per Postkarte bei Ihrem Fahrgastverband IGEB e.V.

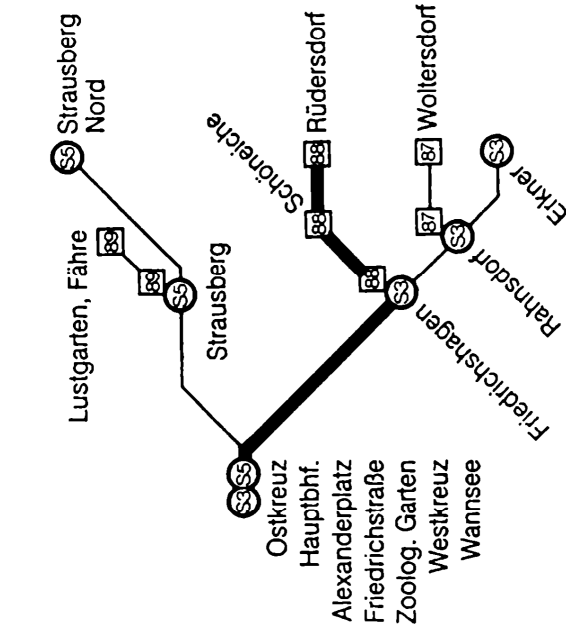
Tram-/S-Bahn-Verbindungen

Rüdersdorf - Berlin Hauptbhf.


ohne Gewähr - Stand Juni 1991



Ausflugsfahrplan Rüdersdorf



Montag bis Freitag										Sonabend, Sonntag, Feiertag			
Alt-Rüdersdorf	0	3.48	4.08	4.28	23.28	0.28	3.48	4.28	5.08	22.48	23.28	0.28	
Brückenstraße	2	3.50	4.10	4.30	23.30	0.30	3.50	4.30	5.10	22.50	23.30	0.30	
Breitscheidstraße	4	3.52	4.12	4.32	23.32	0.32	3.52	4.32	5.12	22.52	23.32	0.32	
Rathaus	6	3.54	4.14	4.34	23.34	0.34	3.54	4.34	5.14	22.54	23.34	0.34	
Rüdersdorf, Busbahnhof	8	3.56	4.16	4.36	23.36	0.36	3.56	4.36	5.16	22.56	23.36	0.36	
Heinitzstraße	10	3.58	4.18	4.38	23.38	0.38	3.58	4.38	5.18	22.58	23.38	0.38	
Torellplatz	11	3.59	4.19	4.39	23.39	0.39	3.59	4.39	5.19	22.59	23.39	0.39	
Berghof	13	4.01	4.21	4.41	alle	0.41	4.01	4.41	5.21	alle	23.01	0.41	
Rüdersdorf, Berghof Weiße	15	4.03	4.23	4.43	23.43	0.43	4.03	4.43	5.23	20	23.03	0.43	
Kalkberger Straße	17	4.05	4.25	4.45	Min	0.45	4.05	4.45	5.25	Min	23.05	0.45	
Jägerstraße	19	4.07	4.27	4.47	bis	0.47	4.07	4.47	5.27	bis	23.07	0.47	
Grätzwalde	22	4.10	4.30	4.50	23.50	0.50	4.10	4.50	5.30	23.10	23.50	0.50	
Schillerstraße	24	4.12	4.32	4.52	23.52	0.52	4.12	4.52	5.32	23.12	23.52	0.52	
Schöneiche, Dorlaue	26	4.14	4.34	4.54	23.54	0.54	4.14	4.54	5.34	23.14	23.54	0.54	
Dorfstraße	28	4.16	4.36	4.56	23.56	0.56	4.16	4.56	5.36	23.16	23.56	0.56	
Rahnsdorfer Straße	29	4.17	4.37	4.57	23.57	0.57	4.17	4.57	5.37	23.17	23.57	0.57	
Goethepark	31	4.19	4.39	4.59	23.59	0.59	4.19	4.59	5.39	23.19	23.59	0.59	
Schöneiche, Waldstraße	33	4.21	4.41	5.01	0.01	1.01	4.21	5.01	5.41	23.21	0.01	1.01	
Brösener Straße	39	4.27	4.47	5.07	0.07	1.07	4.27	5.07	5.47	23.27	0.07	1.07	
S-Bf. Bln-Friedrichshagen	41	4.29	4.49	5.09	0.09	1.09	4.29	5.09	5.49	23.29	0.09	1.09	
S-Bf Bln-Friedrichshagen	0	4.33	4.53	5.13	alle	1.18	4.33	5.13	5.53	alle	23.33	0.13	
S-Bf Bln Hauptbahnhof	23	4.56	5.16	5.36	10Min	1.41	4.56	5.36	6.16	10Min	23.56	0.36	


IGEB
 Eine Information
 Ihres Fahrgastverbandes IGEB e.V.
 Straße der Pariser Kommune 12
 1017 Berlin, Telefon: (9) 49 212 45

