

Ferkeltaxen über Märkischem Sand



LEF



Bis auf den Triebwagen ist hier alles schon Geschichte: 172 105; 172 705 beim Fahrgastwechsel in Nauen im August 1981 (Foto: Günter Liesch)

Das Interieur der Ferkeltaxen vor dem Umbau: 171 040 am 20.01. 1991 in Mahlow (Foto: Karsten Heime)



Ferkeltaxen über Märkischem Sand

Der Einsatz von Schienenbussen der BR 171/172 der Deutschen Reichsbahn in der ehemaligen Reichsbahndirektion Berlin und im Land Brandenburg, ergänzt um Fakten aus der Geschichte der Einsatzstrecken

Inhalt:

Vorbemerkung

Einteilungsschema von Triebwagen

Die Entwicklung von Triebwagen bei den deutschen Eisenbahnen

Die Schienenbusse der Baureihe VT 2.09 (BR 171/172; heute 771/772)

Der Einsatz von Schienenbussen in Berlin und Brandenburg

- Die "Potsdamer S-Bahn" (Bw Seddin)
- Der "Blaue Bock"
- LVT-Einsätze um Wustermark
- Dienstfahrten mit Schienenbussen in und bei Berlin
- Schienenbus-Hochburg Neuruppin
- Schienenbusse in der Prignitz
- Einsatz auf der Heidekrautbahn
- Schienenbus-Einsätze im Osten und Südosten der Mark Brandenburg
- Die Buckower Kleinbahn
- Schienenbusse auf dem Templiner Kreuz
- Ausgangspunkt Prenzlau
- Der Salon-LTV der Rbd Berlin

Ausblick

Anhang:

Ausgewählte Fahrzeugstatistik

Ausgewählte technische Daten verschiedener Leichttriebwagen

Vorbemerkung

Nach erfolgreicher Erprobung von zwei Prototypen beschaffte die Deutsche Reichsbahn (DR) im Zeitraum 1962 bis 1969 insgesamt 157 Stück Leichttriebwagen mit den jeweilig dazugehörigen Bei- bzw. Steuerwagen in mehreren Bauserien und in etwas unterschiedlicher Modifikation und reihte diese in ihr Nummernschema als VT 2.09 ein. Den Großteil ihrer Einsatzzeit verbrachten diese Fahrzeuge ab 01. Juni 1970 mit EDV-Fahrzeugnummer als Baureihe 171 bzw. 172, bevor sie zum 01. Januar 1992 die zweite Umnummerung erlebten und seitdem als 771 bzw. 772 geführt werden. Der Eisenbahner-Volksmund fand verschiedenorts Spitznamen für die kleinen Fahrzeuge:

"Sandmann", "Blutblase" wegen ihrer roten Farbgebung, "Eule" wohl wegen des Anblicks von schrägvorn mit den "Pausbacken", oder auch auf die Einsatzstrecke bezogene Namen wie zum Beispiel "Wipper-Liese". Im Berliner Umland einigte man sich auf "Ferkeltaxe", und das wohl aus zwei Gründen: Der Einsatz auf vorwiegend ländlichen Strecken mit beschaulicher Geschwindigkeit läßt solche Gedankenverbindung zu, aber sicher auch die Erinnerung an den früheren Wismarer Schienenbus, seinem Aussehen nach liebevoll "Schweineschnäuzchen" genannt, stand bei der Namensbildung etwas Pate. Obwohl auf vielen Nebenstrecken im gesamten Streckennetz der DR erfolgreich eingesetzt, verringerte sich die Anzahl der Einsatzstellen. In der Berliner Umgebung jedoch hielten sich diese Fahrzeuge bis in die Gegenwart hinein. Als praktisch erwiesen sie sich auch dort, wo durch den Mauerbau 1961 die früheren Verbindungen von Berlin in das Umland gekappt wurden. Mit dem schrittweisen Wiederherstellen dieser Strecken verschwanden bereits einige Schienenbusse von der gewohnten Bildfläche. Aber auch das Alter der kleinen Triebwagen läßt eine Ausmusterung in nicht mehr allzu ferner Zukunft erwarten.

Die vorliegende Broschüre soll die Erinnerung an die "Ferkeltaxe" wachhalten und dem interessierten Eisenbahn- oder Heimatfreund Gelegenheit geben, sich über diese Fahrzeuge und deren Einsatz in der Mark Brandenburg zu informieren, ergänzt um interessante Fakten aus der Geschichte der einzelnen Einsatzstrecken. Ursprünglich war daran gedacht, sich bei der Beschreibung der Einsatzgebiete auf das direkte Berliner Umland zu beschränken. Wo aber die Grenze ziehen? So entschlossen wir uns, die Betrachtungen über die Grenzen der früheren Reichsbahndirektion (Rbd) Berlin hinaus auf das heutige Land Brandenburg auszudehnen. Die Fülle des dabei angesammelten Materials sprengt den möglichen Umfang eines solchen Heftes und zwang so zum sorgfältigen Abwägen des Inhaltes. So ergab sich die Aufteilung auf drei Schwerpunkte: Entwicklungsgeschichte und technische Beschreibung in allgemein verständlicher Form, Darstellung der einzelnen Einsatzgebiete und -strecken in Berlin und dem heutigen Land Brandenburg sowie im Anhang Angaben zur Stationierung für den Eisenbahnstatistiker. Ein spezielles Kapitel widmet sich dem Salon-LVT der Rbd Berlin, dem sogenannten "Salon-Ferkel". Trotz der gebotenen Knappheit wurde Wert darauf gelegt, daß auch von der Regel abweichende Einzelbeispiele aufgeführt sind, allerdings ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Somit sind sich die Herausgeber sicher, daß noch die eine oder die andere Ergänzung zum Text möglich ist. Für entsprechende Hinweise sind wir deshalb jederzeit dankbar.

Einteilungsschema von Triebwagen

Zum besseren technischen Verständnis sollen vorab einige nachfolgend verwendete Begriffe erläutert werden. Im allgemeinen Sprachgebrauch ist ein Triebwagen ein Schienenfahrzeug zur Beförderung von Personen oder Gütern, bei dem die Antriebstechnik im gleichen Wagen mit untergebracht ist. Daneben haben sich noch weitere Definitionen herausgebildet:

Triebwagen (auch Motorwagen): selbständiges Triebfahrzeug, also Wagen mit eigenem Antrieb.

Beiwagen: Wagen ohne eigenen Antrieb im Triebwagenzug.

Steuerwagen: spezieller Beiwagen mit Führerstand, von dem aus weitere im Zug laufende Triebwagen direkt gesteuert werden können.

Triebzug: Einheit aus mehreren Trieb-, Bei- und/oder Steuerwagen, die betrieblich nicht getrennt werden. Die zwischen Trieb- und Steuerwagen laufenden Fahrzeuge sind Mittelwagen, an der Spitze oder am Schluß laufende Motorwagen werden hierbei auch als Triebköpfe bezeichnet.

Triebwagenzug: Zug aus miteinander gekuppelten Trieb-, Bei- und Steuerwagen oder aus gekuppelten Triebzügen.

Triebwagen werden inoffiziell auch heute noch nach dem früheren Bezeichnungsschema der DR von 1924 in abgekürzter Form bezeichnet. An erster Stelle wird dabei die Traktionsart bezeichnet. Es bedeutet:

V = Antrieb mit Verbrennungsmotor (z.B. Dieselmotor)

E = Antrieb mit elektrischem Motor

D = Antrieb mit Dampfmaschine oder Dampfmotor

Die Funktion des Fahrzeugs drückt die zweite Stelle aus:

T = Triebwagen Beispiel: **DT** = Dampftriebwagen

B = Beiwagen Beispiel: **VB** = Beiwagen zum Verbrennungstriebwagen

S = Steuerwagen Beispiel: **ES** = Steuerwagen eines E-Triebwagens

M = Mittelwagen Beispiel: **VM** = Mittelwagen eines Verbrennungstriebzuges

Weitere Besonderheiten werden durch Voranstellen oder Anhängen weiterer Buchstaben ausgedrückt, z.B.:

ETA = E-Triebwagen mit Stromversorgung aus Akkumulatoren

SVT = Schnell-Verbrennungstriebwagen

LVT = Leichter Verbrennungstriebwagen (Schienenbus)

Die hier betrachteten Schienenbusse sind demnach leichte Verbrennungstriebwagen (LVT), bei denen Triebwagen (VT), Steuerwagen (VS) und Beiwagen (VB) unterschieden werden. Sie können als einzelfahrende Triebwagen (nur VT) oder als Triebwagenzüge mit mehreren Fahrzeugen in verschiedenen Kombinationen eingesetzt werden.



Der schmalspurige Wismarer Schienenbus -hier VT 133 525 in Perleberg- ist ein "Vorfahr" der Ferkelta-
xen. (Foto: Sammlung Peter Schulz)

Schienenbus 772 150 des Bw Neuruppin im typischen Einsatzgebiet auf dem flachen Land am
12.02.1994 beim Haltepunkt Metzelthin (Kreis Kyritz) auf der Strecke Neustadt (Dosse) -Neuruppin. (Fo-
to: Karsten Heime)



Die Entwicklung von Triebwagen bei den deutschen Eisenbahnen

Die **Geschichte der Triebwagen** als besondere Eisenbahnfahrzeuge ist fast so alt wie die der Eisenbahn selbst. Die "tote Last" möglichst gering zugunsten der zu befördernden Nutzlast zu halten, spielte eine besondere Rolle, solange nur geringe Antriebsleistungen zur Verfügung standen. Dem Entwicklungsstand der Technik entsprechend kam es zunächst zum Bau von **Dampftriebwagen**.

Ähnlich der Dampflokomotive wurden diese Fahrzeuge mittels einer Dampfmaschine angetrieben. Im Laufe der über 150-jährigen Eisenbahngeschichte sind einige Triebwagen verschiedener Bahnverwaltungen Europas geradezu berühmt geworden, darunter auch Dampftriebwagen. So beschaffte die Württembergische Staatsbahn in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts sieben zweiachsige Dampftriebwagen, die nach den später in diese eingebauten Kessel als Bauart Kittel bekannt wurden. Ähnliche Fahrzeuge mit einer angetriebenen Vorderachse und einer hinteren Laufachse (Achsfolge A1) fuhren auf der ehemaligen Militärbahn Berlin - Zossen - Jüterbog. Auch in Sachsen, Bayern und anderswo wurden Dampftriebwagen erprobt und mit unterschiedlichem Erfolg eingesetzt. Die letzten ihrer Art wurden noch in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts mit durchaus ansehnlichen Eigenschaften entwickelt. Mit Leistungen von mehr als 220 kW erreichten sie Geschwindigkeiten von über 100 km/h. Der Dampftriebwagen DT 59 der Bauart Borsig aus dem Jahre 1937 diente noch nach dem Krieg bei der DR als Erprobungsträger für einen Umbau auf eine Feuerung mit Braunkohlenstaub nach dem System Wendler.

Seit der ersten öffentlichen Vorstellung einer elektrischen Eisenbahn am 31. Mai 1879 auf der Gewerbeausstellung in Treptow bei Berlin durch Werner von Siemens und ebenso später mit der Entwicklung verwendbarer Verbrennungsmotoren wurden diese Traktionsmittel auch für den Antrieb von Triebwagen erprobt. Durch ihre Nutzbarmachung eröffneten sich der Entwicklung völlig neue Möglichkeiten. Von da an trennten sich die Wege bei der Entwicklung der Triebwagen.

Zum einen ließen größere Antriebsleistungen höhere Geschwindigkeiten wie auch größere Fahrzeugmassen zu, was zu der Entwicklung von **Schnelltriebwagen für den Fernverkehr** mit einem gegenüber herkömmlichen Zügen gewissen Luxus führte. In Deutschland führte dieser Weg - mit zeitlichen Unterbrechungen - über solch berühmte Stationen wie den "Fliegenden Hamburger" (1933), dem "Urvater" einer ganzen Generation von dieselgetriebenen Schnelltriebwagen. Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) beschaffte die sogenannten "Eierköpfe" der Baureihen (BR) VT 08.5 und VT 10.5, denen schließlich die ab 1957 als TransEuroExpreß (TEE) berühmt gewordenen VT 11.5 folgten. Bei der DR wurden die vorhandenen Vorkriegsbauarten zunächst ergänzt durch drei aus Ungarn bezogene Garnituren der BR VT 12.14, nach der Hersteller-Firma Ganz Mavag bald als "Gänsetriebwagen" bezeichnet. Ab 1963 waren die in Görlitz gebauten Schnelltriebwagen der BR VT 18.16. (ab 1970 in BR 175 umgezeichnet) vorwiegend im internationalen Verkehr zu sehen. Die DB wiederum setzte ab 1973 drei elektrische Schnelltriebwagen der BR 403 ein. Diese erhielten den Spitznamen "Donald Duck" wegen ihrer an einen Entenschnabel erinnernden Frontpartie. Danach jedoch war es um die Entwicklung von Schnelltriebwagen bei den deutschen Bahnen ruhig geworden, weil der Einsatz von lokomotivbespannten Zügen bei Störungsfällen ökonomischer erschien. Die Zeit hat auch diesen Grundsatz wieder beiseite geräumt, und mit den InterCityExpress (ICE)-Triebwagen der Baureihe 401 wurde ein internationaler Trend zum modernen Schnellverkehr in attraktiver Form auch in Deutschland verwirklicht.

Nahverkehrstriebwagen für das Einsatzgebiet Ballungsraum wurden in Gestalt von elektrisch betriebenen Straßenbahnen, S-Bahn oder Metro verwirklicht. So fuhr bereits 1881 die erste elektrische Straßenbahn im Berliner Raum von Lichterfelde Ost zunächst bis zur ehemaligen Kadettenanstalt, hier noch mit Stromzuführung über beide Fahrschienen. Um die Jahrhundertwende entstanden auch die ersten Verbrennungstriebwagen. Die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung KPEV beschaffte zuerst Benzolelektrische Triebwagen, deren Motoren mit Druckluft gestartet werden mußten. 1913 bestellte sie die ersten Dieseltriebwagen, seinerzeit mit mechanischer Kraftübertragung auf die Treibachse.

Die Eisenbahn-Fachausstellung im Jahre 1924 in Seddin stellte zahlreiche neue Entwicklungen vor, darunter einige zwei- und vierachsige Triebwagen, zum Teil mit Beiwagen. Auch hier dominierte die dieselmechanische Kraftübertragung (d.h. Triebwagen mit Dieselmotor und mechanischer Kraftübertragung).

Als **Schienenomnibusse** bezeichnete Fahrzeuge hatten schließlich die Aufgabe, mit kleiner Leistung und relativ geringem Platzangebot auf Nebenbahnstrecken den Personenverkehr dort zu sichern, wo der Aufwand für einen lokbespannten Zug eben zu groß wäre. Die ersten Schienenomnibusse wurden bezeichnenderweise auf der Internationalen Automobilausstellung im Jahre 1931 in Berlin gezeigt. Sie hatten in der Tat sehr große Ähnlichkeit mit den damaligen Omnibussen auf der Straße. Bekannt für die Fertigung von Schienenbussen wurden die Waggonfabriken in Bautzen, Nürnberg und Wismar für diese Schienenbusse, wobei eben der Wismarer Schienenbus unter dem Namen "Schweineschnäuzchen" besonders bekannt wurde. Diese Bezeichnung erhielt er wegen der kleinen vorgebauten Motorhaube. Ihn gab es in einer vollspurigen aber auch in schmalspuriger Version.

In das Nummernschema der Deutschen Reichsbahn wurden die Verbrennungs- Triebwagen wie folgt eingereiht: Die zweiachsigen Triebwagen erhielten die Gattungsnummer VT 135, die vierachsigen VT 137, die schmalspurigen Triebwagen wie auch die Schienenbusse VT 133.

So sollte der vierachsige Nachfolger der DR-Schienenbusse aussehen, zum Serienbau kam es jedoch nicht: 173 002 abgestellt in Finsterwalde (Niederlausitz), zuletzt genutzt als Klubraum.
(04.11.1992; Foto: Peter Schulz)



Die Schienenbusse der Baureihe VT 2.09 (BR 171/172; heute 771/772)

In den fünfziger Jahren stand bei beiden deutschen Bahnen auch hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Nebenbahnstrecken eine Entscheidung an. Der zunehmende Verkehr auf der Straße durch Kraftfahrzeuge - Lastkraftwagen wie Omnibusse und privat-Pkw - reduzierte dort neben dem Frachtaufkommen auch die Anzahl der zu befördernden Passagiere. Die Nebenbahnen begannen, ihre Rolle als Zubringer für das Hauptstreckennetz zu verlieren. Besonders auf den Strecken mit überdurchschnittlich alten und oftmals nur in kleinen Stückzahlen vorhandenen Lokomotiv-Bauarten drängte eine Entscheidung. Als Alternativen zur Betriebseinstellung gab es den Ersatz durch moderne Diesellokomotiven und entsprechendem Wagenmaterial oder eben den kleinen Schienenbus. Auf Strecken mit geringerem Fahrgastaufkommen entschied man sich insbesondere dort für diese Variante, wo auch das Gutaufkommen nur gering war. Das konnte nämlich ein- oder zweimal am Tage mit einer am Knotenpunkt vorgehaltenen Rangierlokomotive abgefahren werden. Das hatte im Gegensatz zum Fahren eines Güterzuges mit Personenbeförderung (GmP), bei denen an den Güterzug ein oder zwei Personenwagen angehängen wurden, zwei entscheidende Vorteile: Die Triebwagen benötigten nur kurze Unterwegshalte zum Fahrgastwechsel und waren so bedeutend schneller als ein GmP, welcher auf Unterwegsbahnhöfen Güterwagen rangieren mußte. Außerdem zwingt der Einsatz von Personenwagen in Güterzügen zu einer besonderen Lösung der Wagenheizung. Aus gleichem Grunde waren bei vielen Schmalspurbahnen Personenwagen mit einer Ofenheizung vorhanden.

Die DB bestellte bereits 1949 eine erste Serie moderner Schienenbusse bei der Waggonfabrik Uerdingen, die 1950 ausgeliefert wurde. Diesen folgten weitere Typen bis zu den in großen Stückzahlen beschafften VT 95.91, später als BR 795 bei der DB eingereiht. Sie wurden 1952 bis 1958 gebaut. Ab 1955 bis 1962 erschienen die weiterentwickelten VT 98.95, später als BR 798.5 bezeichnet. Zu den Triebwagen gab es Beiwagen (zu VT 95) bzw. Steuerwagen (zu VT 98). Einige wenige dieser inzwischen auch schon betagten Fahrzeuge sind heute noch im Einsatz.

Die DR entschied sich später, auch neue Triebwagen für den Nebenbahndienst zu beschaffen. Der Waggonbau Bautzen stellte 1957 ein erstes Baumuster in Stahlleichtbauweise mit einer Motorleistung von zunächst nur 130 PS vor. Ein zweiter Prototyp in Leichtmetallbauweise erhielt bereits einen 180 PS-Motor. Dazu wurde jeweils ein Beiwagen gebaut. Aber es sollte bis 1962 dauern, bis die Serienproduktion mit den Betriebsnummern ab VT 2.09.003/VB 2.08.003 begonnen und ausgeliefert wurde. Die 2 stand für zwei Achsen, die 9 symbolisiert die Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

Zur Auslieferung an die DR kamen bis 1964 zunächst die Pärchen bis zur Betriebsnummer 070 in der Kombination VT + VB. 1965 folgten dann die Weiterentwicklungen als VT 2.09.101 bis 116 mit den Steuerwagen VS 2.08.1... und Vielfachsteuerung. Schließlich beschaffte die DR ab 1968, jetzt vom Waggonbau Görlitz, die VT 2.09.201 bis 270 mit den dazugehörigen Steuerwagen VS 2.07.2... Insgesamt erhielt die DR 159 Triebwagen, 89 Steuerwagen und 70 Beiwagen dieser Typen.

Die Fahrzeuge sind einheitlich 13.550 mm über Kupplung lang, 3.080 mm breit und 3.530 mm hoch. Die Fußbodenoberkante liegt in einer Höhe von 1.220 mm über Schienenkopfhöhe und wird über zwei Zwischenstufen erreicht. Das ermöglicht ein Einsteigen auch von Haltepunkten mit einem "Bahnsteig" auch zu ebener Erde. Die Triebwagen hatten ursprünglich an beiden Fahrzeugenden vom Fahrgastraum nicht abgetrennte Führerstände. Die Bedienelemente sind im Ruhestand mit einem Holzrolladen gesichert. Für die Fahrgäste sind 54 Sitzplätze auf Querbänken mit je zwei oder drei Plätzen vorhanden, die durch einen Mittelgang getrennt sind. Die Beiwagen verfügen über 57 Plätze, die Steuerwagen über 55. In beiden ist die Mitnahme von Fahrrädern oder Kinderwagen möglich, was ein Gepäckabteil im Einstiegsraum mit

Klappsitzen ermöglicht. Von den nachträglichen Umbauten ist an einigen Fahrzeugen vor allem das Auswechseln der ursprünglichen Panorama-Eckfenster durch kleinere mit glatten Scheiben auffällig. Nach Auslieferung der neuen Schienenbusse an die DR kam es zweckbedingt bald zur Verteilung auf zahlreiche Bahnbetriebswerke. Den kleinen Fahrzeugen kam vielerorts die Funktion eines "Nebenbahn-Ratters" zu - allerdings nicht überall auf Dauer, wie wir heute wissen. Bei den Reisenden waren sie beliebt, trotz der für heutige Begriffe harten Abfederung des Wagenkastens, was vor allem bei höheren Geschwindigkeiten und längerer Fahrzeit bemerkbar wird, oder auch wegen des im Triebwagen selbst ziemlich hohen Geräuschpegels. Zu loben allerdings für den Bahnbenutzer mit Interesse für die durchfahrende Landschaft ist der nahezu "Panorama-Blick" durch die großen Fenster, der durch Inneneinbauten nur wenig gestört wird.

Im Laufe der Jahre ging die Zahl der regelmäßig mit Schienenbussen befahrenen Strecken und damit auch die Zahl der Einsatzstellen zurück. Das wirkte sich jedoch zugunsten der Bestände an den übrigen Standorten aus. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit sollen hier nur die völlige Aufgabe des Schienenbus-Einsatzes in den Bahnbetriebswerken Reichenbach (Vogtland), Zittau und Hoyerswerda genannt sein. Andererseits wurden auch völlig neue Einsatzgebiete gefunden, wie zum Beispiel die Insel Usedom ab 1993. Dabei waren nur in wenigen Fällen Streckenstillegungen die Gründe, die zur Aufgabe des Triebwagenbetriebes führten. Vielmehr standen künftig auch Zügeinheiten mit Steuerabteil zur Verfügung, welche ebenso wie ein Triebwagen von beiden Zugenden aus geführt werden konnten, nur eben mit einer richtigen Lokomotive an einer Seite. Letztlich war es möglich, Lokomotiven mit einem einzelnen Steuerwagen einzusetzen. Das konnte bei durch Bauarbeiten entstandenen Stichbahnen, wie zum Beispiel bei Streckensperrung wegen Brückenbauarbeiten, genutzt werden.

Die Zukunft der alten Schienenbusse zeichnet sich jedoch ab: Ihre Konstruktion aus den fünfziger Jahren ist heute schon nahezu nostalgisch, und das Betreiben von Routen mit Reisendenzahlen unterhalb 50 Personen pro Fahrt sind heutzutage vom Bus wesentlich ökonomischer und auch flexibler zu betreiben. Für höhere Reisendenaufkommen stehen schon Ersatzbauarten bereit: Während die DR jahrzehntelang für Nebenbahnen nach der Beschaffung der Schienenbusse nichts mehr unternahm - Beispiel ist die Nichtweiterverfolgung einer vierachsigen BR 173 - hat die Beschaffung moderner vierachsiger Dieseltriebwagen bzw. auch mehrteiliger Einheiten wie die der BR 628 bereits begonnen. Zumindest auf einigen der in folgenden beschriebenen Strecken ist damit künftig ein moderner Nebenbahnbetrieb denkbar. Als derzeit jüngstes Modell ist auf der Hannovermesse 1994 ein Baumuster für einen Doppelstock-Nebenbahntriebwagen aus dem Waggonbau Dessau vorgestellt worden.

In den letzten Jahren wurde auch mit einer umfassenden Rekonstruktion der vorhandenen Schienenbusse im früheren Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Halle begonnen. Unter anderem erhielten sie dabei einen abgeschlossenen Führerstand - eine bereits seit Jahren vorgesehene Maßnahme. Die Sitzplatzzahl wurde zugunsten der Bequemlichkeit und der Stellfläche etwas verringert. Auch das Innenleben der Fahrzeuge erlebt dabei nahezu eine Neuausrüstung. Dabei erhielten sie unter anderem neue Motore vom TYP MAN mit einer Leistung von 132 kW und Voith-Getriebe, eine elektronische Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa), Zugfunk, Indusi. Eine zentrale Energieversorgung wurde eingebaut, die Verkabelung völlig erneuert. Für den Reisenden sind die neuartige Polsterung der Sitze mit strapazierfähigen Stoffbezügen, die moderne Beleuchtung und die verbesserte Geräuschdämpfung auffällig. Hinzu kommt eine Klingelanlage, Fahrtrichtungsanzeiger und Beschallungsanlage. Äußerlich unterscheiden sie sich durch die von der DB übernommene Farbgebung in mintgrün/weiß. Ob alle noch im Einsatz befindlichen Fahrzeuge (und das ist nahezu die gesamte gebaute Stückzahl) jedoch diesen Umbau noch erfahren, muß die Zukunft zeigen. Vorgesehen war dies bis Ende 1995. Nicht zuletzt wäre die besondere Bauart der Schienenbusse einschließlich der Ausrüstung mit der nicht mit Regelfahrzeugen kuppelbaren Scharfenberg-Kuppelung Grund, auf Strecken mit übrigen Bahnbetrieb auf ihren Einsatz künftig zu verzichten.

Der Einsatz von Schienenbussen in Berlin und Brandenburg

Die Schienenbusse der Bauart VT 2.09 sind in Berlin selbst lange Zeit nicht beheimatet gewesen, sieht man von den Fahrzeugen der Einsatzstelle Basdorf des Bahnbetriebswerkes (Bw) Pankow ab. Im Gebiet der früheren Rbd Berlin wurden Schienenbusse der Bw Wustermark, Seddin, Frankfurt/Oder und des weiter entfernten Bw Neuruppin eingesetzt. Im heutigen Land Brandenburg sind darüberhinaus von den Einsatzstellen Perleberg, Templin und Prenzlau Leistungen gefahren worden. Neben den dabei planmäßig im Personenverkehr befahrenen Strecken kamen noch Strecken mit regelmäßigen oder auch gelegentlichen Dienstfahrten hinzu, die kleinen Schienenbusse sind für solche Aufgaben ja geradezu prädestiniert. Ab 1990 folgte eine für die Deutsche Reichsbahn bis dahin geradezu unbekannte Form von Sonderverkehr, nämlich der individuelle Sonderverkehr für Dritte. Somit ist es in letzter Zeit möglich gewesen, praktisch auf jeder Strecke im Berliner Raum irgendwann einmal einen Schienenbus zu erleben.

Diese verschiedenen Einsatzformen und -gebiete und deren Geschichte sollen im Folgenden detaillierter betrachtet werden.

Triebwagenzug 772 129/972 729 der Einsatzstelle Neuruppin trifft am 19.10.1994 ebendort den erst sechs Tage vorher aus dem Beiwagen 971 041 umgebauten und jetzt auch hier beheimateten Triebwagen 772 175. (Foto: Jürgen Brauner)



Die "Potsdamer S-Bahn"

Die Stadt Potsdam war durch eine der ersten deutschen Eisenbahnen überhaupt mit Berlin verbunden, und zwar bereits seit 1838. Lediglich die Trassierung und auch die Antriebsart änderten sich im Laufe der Jahre. Der Bahnhof Potsdam Stadt war seit Aufnahme des elektrischen S-Bahn-Verkehrs am 11.06.1928 Endpunkt für diese Züge und zugleich Ausgangsbahnhof für die weiter ins Umland verkehrenden Züge, insbesondere in die Richtungen Werder (Havel) - Brandenburg sowie über Beelitz nach Jüterbog. Waren schon vor 1961 die aus der DDR oder Ost-Berlin stammenden Reisenden vor dem Durchfahren Westberlins "gewarnt", so war es seit dem 13. August 1961 unmöglich, diese kurze Verbindung zu nutzen. Es war die Umfahrung mit den bald "Sputniks" genannten Zügen von Berlin-Karlshorst über den südlichen Außenring (SAR) bis zu dem neugebauten Bahnhof Potsdam Hbf nötig. Die Züge fuhren zumeist weiter bis Werder (Havel). Gefahren wurde mit zwei vierteiligen Doppelstockeinheiten und einer V 180 (118) als Zuglok tagsüber in Stundenabstand. Auch über den nördlichen Außenring (NAR) bestand eine Fahrmöglichkeit ab Birkenwerder im Zwei-Stunden-Takt und ebenfalls nach Potsdam Hbf. Der Bahnhof Potsdam Stadt verlor dadurch von seiner Bedeutung einiges. Die Verbindung zwischen den Potsdamer Bahnhöfen Stadt und Hbf übernahm eine LVT-Verbindung, zuweilen "Potsdamer S-Bahn" genannt. Die Schienenbusse begannen in Babelsberg (der Bahnhof Griebnitzsee wurde in das Grenzgebiet einbezogen), ihr Weg führte über Potsdam Stadt, Potsdam West nach Potsdam Hbf. Dagegen fuhren auf der anschließenden Strecke am Schwielowsee entlang bis Beelitz Stadt und weiter nach Jüterbog nur lokbespannte Züge. Diese Strecke ist auch in den S-Bahn-Tarif nicht einbezogen gewesen.

Die Seddiner Schienenbusse bedienten die Potsdamer Strecke redlich, bis sie den Anforderungen an die Kapazität nicht mehr gewachsen waren. Die Herstellung der Nahverkehrs-Verbindung zwischen Berlin und Potsdam nach der Maueröffnung ab 22. Januar 1990 zunächst zwischen den Bahnhöfen Berlin-Wannsee und Potsdam Hbf, zum Teil über Wildpark, erfolgte dann auch mit Hilfe von vierteiligen Doppelstockzügen. Gezogen wurden sie mit Lokomotiven der BR 118, u.a. Lokomotiven der Regierungszug-Reserve, welche in dieser Form nicht mehr vorgehalten wurden. So kamen auch die Lok 118 548, 550 und 552 zu Ehren, Züge für das "normale Volk" zu befördern. Das weitere Baugeschehen in Vorbereitung der Wiederinbetriebnahme der S-Bahn bis Potsdam Stadt erforderte das Mitbenutzen der Fernbahngleise im Raum Potsdam, Folge war das zeitweilige Vorbeifahren am Haltepunkt Babelsberg. Inzwischen ist das alles vergessen, die S-Bahn fährt auf der früher als Linie B wie Berta bezeichneten Linie wieder wie bis 1961 von Erkner über Berlin bis Potsdam und zurück. Für die Potsdamer wie die Berliner gegenüber dem LVT sicher ein guter Tausch.

Die Namen der genannten Potsdamer Bahnhöfe wurden teilweise zum Fahrplanwechsel im Mai 1993 geändert bzw. rückbenannt, und zwar wie folgt: Wegen der zurückgegangenen Bedeutung des bisherigen Hauptbahnhofes wurde dieser in Potsdam Pirschheide umgenannt, während der Potsdamer Magistrat die Rückbenennung des Haltepunktes Potsdam West nach dem gleichnamigen nahegelegenen Schloss Charlottenhof beantragt hatte. Der Bahnhof Potsdam Stadt hat seinen Namen bereits früher erhalten, er hieß bis in die fünfziger Jahre schlicht Potsdam. Zum Fahrplanwechsel des Jahres 1994 wird als weitere Umbenennung der alte Kaiserbahnhof künftig mit Potsdam-Wildpark folgen, ebenso wird es Potsdam-Babelsberg und Potsdam-Griebnitzsee heißen.

Weitere Seddiner Schienenbusse waren auf der Strecke zwischen Drewitz und Beelitz Heilstätten unterwegs. Diese Strecke wurde inzwischen in die Regionalbahn-Linie R 6 "Hoher Fläming" von Berlin-Wannsee nach Belzig integriert. Auch hier sind die in Potsdam gelegenen Bahnhöfe inzwischen entsprechend bezeichnet: Sie lauten ab Ende Mai 1994 Potsdam-Drewitz und Potsdam-Rehbrücke.

Für die Seddiner Ferkeltaxen ist in jüngster Zeit eine weitere Einsatzstrecke gefunden worden. Auf der in früheren Jahren nur mit einem ziemlich dünnen Zugangebot von Jüterbog aus versehenen Stichbahn von Ludwigsfelde nach Teltow pendelt seit 1992 ein Schienenbus hin und her. Diese Strecke wurde ebenfalls durch den Mauerbau geteilt. Im Gegensatz zu anderen, bei denen der S-Bahn-Betrieb unterbrochen wurde, kam es zu einem nicht mehr Befahren des erst am 07.07.1950 elektrifizierten S-Bahn-Gleises aus Berlin bis Teltow, wo seitdem an Endbahnhof der Gleichstrom-S-Bahn war. Weiter ging die Fahrt hier mit der "dampfbetriebenen S-Bahn", deren Tarifendpunkt dann Ludwigsfelde war. Die Züge jedoch fuhren in der Regel weiter, die S-Bahn-Fahrkarten wurden auf dem betreffenden Abschnitt anerkannt. Die Wiederverbindung Teltows mit Berlin ist im Gespräch, erwogen wird jedoch eine andere Streckenführung näher an der Stadt, eventuell auch eine Verbindung mit Düppel und Zehlendorf, um den dort gewesenen Schienestrang ebenfalls wieder aufzubauen. Zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1995 ist zunächst die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn bis Lichterfelde Süd zu erwarten.

Letztlich soll erwähnt sein, daß zwischen Werder und Potsdam Hbf bzw. Pirschheide im Zeitraum 1992 bis 1994 während der Bauarbeiten zum Ausbau der Schnellfahrstrecke Berlin-Magdeburg in diesem Raum Schienenbusse den Anschluß von und nach Werder (Havel) für die Sputnik-Züge von Berlin-Karlshorst bzw. Königs Wusterhausen bildeten. Dabei kam meist nur ein Solo-Triebwagen zum Einsatz.

172 010 hat mit seinem schon etwas zerknitterten Steuerwagen 172 610 seinen Zielbahnhof Potsdam Hbf (heute: Potsdam-Pirschheide) erreicht. (18.02.1989, Foto: Karsten Heime)



Der "Blaue Bock"

Ferkeltaxen fuhren auch auf dem kurzen Streckenabschnitt zwischen Mahlow und Blankenfelde (Kreis Zossen) im Pendelbetrieb, hier hatten sie den Namen "Blauer Bock" erhalten, wohl in Anlehnung an eine damals von den Anwohnern insgeheim beliebte Fernsehsendung. Dieses Teilstück gehört zu einer sehr geschichtsträchtigen Verbindung. 1875 wurde diese Strecke als Teil der Verbindung Berlin - Dresden in Betrieb genommen, und zwar ab Berlin Anhalter Bahnhof. Das war verhältnismäßig spät für eine solche Bahnlinie, hatte aber den Vorteil, daß sie schon sehr modern gestaltet werden konnte. So sind Radien unter 1000 Meter und Neigungen von mehr als 20 Promille vermieden worden. Auf dem Teilstück zwischen Marienfelde und Zossen führte unmittelbar neben der Strecke die Trasse der Preußischen Militärbahn entlang, welche später nach Jüterbog verlängert wurde. Diese erlangte u.a. Berühmtheit als Erprobungsstrecke des Drehstromantriebs für die Eisenbahn im vorigen Jahrhundert. Die für die Oberleitungen damals gegossenen gewaltigen Beton-Fundamente sind teilweise heute noch neben der Strecke zu finden. Der als Alternative zu den damaligen Schnelltriebwagen gebaute Henschel-Wegmann-Zug war auf der Strecke zwischen Anhalter Bahnhof und Dresden planmäßig im Einsatz. Zu DDR-Zeiten fuhren jedoch die Schnellzüge in Richtung Dresden wie auch heute noch über einen Teil des Außenrings und bogen erst hinter Abzweig Glasower Damm in Blankenfelde auf die eigentliche Strecke. Die S-Bahn benutzte die Trasse jedoch noch - bis zum 12. August 1961.

Der Mauerbau trennte auch diese Strecke. Um überhaupt einen Bahnanschluß nach Berlin herzustellen, wurde zunächst zwischen Mahlow und Rangsdorf ein S-Bahn-Pendelverkehr gefahren. In Blankenfelde war ein Umsteigen auf die vorhandenen Personenzüge möglich. Aus Richtung Schöneeweide wurde an einer Anbindung über den bisherigen Kontrollbahnhof der Alliierten in Schönefeld bei Berlin gearbeitet, die am 26. Februar 1962 aber eben nur bis hierher fertiggestellt wurde. Von hier aus wurden jetzt die Züge der "dampfgetriebenen S-Bahn" Rangsdorf - Wündorf eingesetzt, und zwar im Stundentakt. Der S-Bahn-Betrieb auf dem Reststück Mahlow - Rangsdorf wurde schon früher eingestellt, da hier keine Anlagen zur Wartung vorhanden waren. Bis zur Fertigstellung der Verbindung Berlins mit Schönefeld wurden die Wendezüge Rangsdorf-Wündorf von und nach Mahlow verlängert. Diese Züge verkehren nun auch nach Schönefeld. Von da an war aber der Abschnitt Mahlow - Blankenfelde vom übrigen Netz ganz abgetrennt. Die Verbindung nach Berlin sicherte eine eigenartige Zuggarnitur: Eine Diesellok der BR V 15.10 und ein vierachsiger Steuerwagen der Einheitsbauart pendelte hier hin und her. Das als Beiwagen eingesetzte Fahrzeug verfügte sogar über ein 1.-Klasse-Abteil. Diese Züge befuhren hier die frühere S-Bahn-Trasse. Um den Zugbetrieb auf dem Hauptgleis in Blankenfelde nicht zu stören, wo ja die Schnellzüge von Berlin über den dann Zentralflughafen Berlin-Schönefeld benannten Bahnhof auf die angestammte Strecke nach Dresden entlangfuhren, wurde in Blankenfelde nördlich des Bahnsteigs für die Personen- und Wendezüge ein kurzer Bahnsteig für den Pendelzug gebaut. Das frühere S-Bahn-Gleis wurde darauf hinter dem Halteplatz gekappt und vor der Straße durch einen Gleisendabschluß (fälschlicherweise oft Prellbock genannt) gesichert. Zum Umsteigen mußte nun ein kurzer Fußweg von diesem Separat-Bahnsteig über die Straße und durch einen Tunnel zum anderen Bahnsteig zurückgelegt werden. Von vielen der vorbeifahrenden Schnellzüge auf der Strecke Berlin - Dresden und natürlich von den Wendezügen (Piefke genannt, abgeleitet von der betrieblichen Abkürzung Piw für "Personenzug im Wendezugbetrieb") aus war der kleine Zug an seinem Bahnsteig neben der Hauptbahn zu finden.

Die betriebliche Durchführung der Züge war eine weitere Besonderheit. Diese beruhte auf dem Umstand, daß die kleine Rangierlok keine Vielfachsteuerung besaß. So wurden die Züge von Mahlow in Richtung Blankenfelde richtig gezogen, die in der Gegenrichtung nach Richtung Mahlow dagegen wurden geschoben. Dazu besetzte der begleitende Zugschaffner oder die Schaffnerin die "Spitze" des Zuges und bediente von dort aus die Notbremse bzw. die Handbremse. Auf dem Führerstand der Lokomotive blieb der Triebfahrzeugführer in beiden Richtungen. Die kleine Lok mit ihrem damals üblichen mittelblauen Anstrich war der Grund, daß die ganze Fuhre bald ihren Spitznamen weg hatte, eben "Blauer Bock".

Die V 15.10 wurde später durch die ein wenig stärkere und modernere V 23 ersetzt. Die war dann zwar schon gelborange lackiert, aber der Name blieb. Daran änderte sich auch dann nichts, als Ende 1980 die Garnitur durch einen Schienenbus des Bw Seddin ersetzt wurde. Ursache war der defekte kohlengefeuerte Ofen für die Warmwasserheizung des Beiwagens, für den es keinen Ersatz gab. Wegen des geringen Reisendenaufkommens war der Einsatz nur eines einzeln fahrenden LVT ausreichend. Dieser hatte an beiden Wagenenden je einen Führerstand, so daß die Wagen in jeder Richtung ohne Rangieraufwand "ordentlich" fahren konnten und trotzdem auf die ältere BR 171 (ohne Vielfachsteuerung) zurück gegriffen werden konnte. Es waren immer die gleichen Fahrzeuge, die hier eingesetzt wurden. Im Regelfall erfolgte lediglich zu Fristuntersuchungen ein Austausch. Verwendung fand zunächst der schon beim Bw Seddin beheimatet gewesene Triebwagen 171 064. Später kamen die beiden weiteren LVT 171 040 und 171 061 hinzu. Diese waren vorher beim Bw Pankow beheimatet, wo sie von der Einsatzstelle Basdorf aus die Strecken der Heidekrautbahn befuhren. Zuweilen soll sich auch ein LVT der BR 172 hierher verirrt haben. Mit dem Einsatz der LVT ist die besondere Spitzenbesetzung des Zuges durch den Zugschaffner nicht mehr erforderlich gewesen, jedoch zur Abgabe von Zugmeldungen an den Fahrdienstleiter und zum Verkauf von Fahrkarten im Zuge wurden die Triebwagen weiterhin begleitet.

Besondere Erwähnung bedarf die Versorgung mit Betriebsstoffen, sprich Dieselmotorkraftstoff. Zunächst fiel zur Betankung ca. zweimal wöchentlich eine Dienstreise in der nächtlichen Betriebspause nach Seddin an, die auch zur Erledigung kleinerer Reparaturen und Wartungsarbeiten genutzt wurde. Die Fahrt erfolgte von Mahlow aus nach Rangsdorf über das Fernbahngleis, von dort aus zurück über den Berliner Außenring (BAR) nach Seddin bzw. umgekehrt zurück. Später wurde zur Betankung in Mahlow eine einfache, aber wirksame Lösung gefunden: Auf einem höher gelegenen Gleis auf dem ehemaligen S-Bahndamm wurde ein Kesselwagen aufgestellt, von dem aus der auf einem niedrigerliegenden Bahnhofsgleis stehende LVT durch sogenannte "Schwerkraftbetankung" versorgt werden konnte. War der Kesselwagen leer, wurde er zur Auffüllung nach Berlin-Rummelsburg an die Tankanlage gefahren, auch über Rangsdorf.

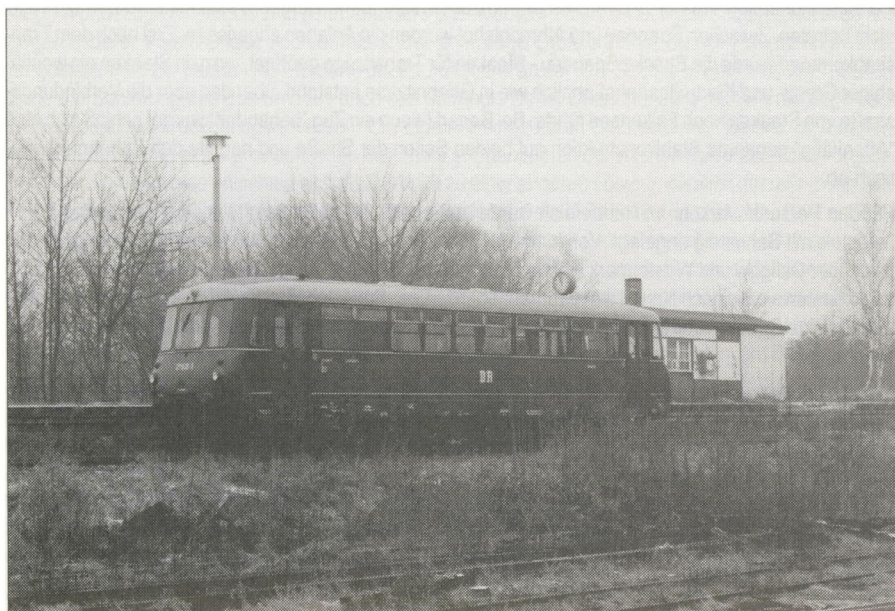
Die offizielle Streckenlänge des "Blauen Bocks" von Mitte Empfangsgebäude Mahlow bis Mitte Empfangsgebäude Blankenfelde betrug nur 2,67 km. Für diese Distanz benötigten die Züge in jeder Richtung genau 5 Minuten Fahrzeit. Die Fahrt begann im Bahnhof Mahlow. Dieser bestand aus einem ziemlich repräsentativen Empfangsgebäude und umfangreichen Gleisanlagen nebst Ladestraße, Rampen und Abstellanlagen. Oftmals waren Bauzüge hier abgestellt. Auch die Sicherungs- und Fernmeldemeisterei Mahlow, verantwortlich für den gesamten damaligen Reichsbahn-Amtsbezirk Berlin 2, war hier zu Hause. Vom Empfangsgebäude erreichte man über einen Tunnel den auf S-Bahn-Länge und -höhe bemessenen Bahnsteig. Der kleine Triebwagen nahm sich bei diesen Anlagen sehr verloren aus. Die Strecke überbrückt südwärts nach kurzer Zeit die Gleisanlagen des Abzweig Glasower Damm. Die Hochlegung dieses Gleises erfolgte im Zusammenhang mit dem Bau des Berliner Außenringes. Unmittelbar danach führen links der Fahrtrichtung die Gleise der Verbindungskurven aus der Richtung Schönefeld und Genshagener Heide an die Trasse heran, und dann ist der Endpunkt auch schon erreicht. Sehr abwechslungsreich kann der Dienst auf diesen Zügen also nicht gewesen sein.

Trotz der bestehenden Parallelverbindung über die auch reichlich befahrene Buslinie Potsdam-Schönefeld über Mahlow im Stundentakt hatte der "Blaue Bock" seine Berechtigung über all die Jahre behalten - durch die zunehmende akute Staubbildung auf der Straße nach Schönefeld in den letzten Jahren eher wieder verstärkt. Nach dem Fall der Berliner Mauer und mit dem Wunsch nach möglichst schnellem Lückenschluß sollte die S-Bahnlinie S 2 über den zeitweiligen Endpunkt Lichtenrade wieder verlängert werden, zunächst bis Blankenfelde, von wo aus durch die Wendezüge nach Wünsdorf Anschluß aus Richtung Stadt geschaffen werden konnte. Der Baubeginn an der Trasse war dann auch das Aus für den Triebwagen. Am 16. September 1991 schließlich befuhr mit dem LVT 171 040 letztmalig ein solcher Triebwagen das kurze Pendelstück.

Der Lückenschluß entwickelte sich zu einem Neubau. Hinter dem zeitweiligen Abschluß in Lichtenrade befand sich ein Parkplatz, danach war die Trasse zwar freigehalten, aber verwachsen. Schlimmer war es jenseits der Stadtgrenze: Dort war kaum zu ahnen, wo der Streckenverlauf erfolgte, die alte Trasse war teilweise abgetragen und wurde landwirtschaftlich genutzt. Der Beginn für die umfangreichen Arbeiten erfolgte am 15. Oktober 1990. Zunächst war der bestehende Zugbetrieb davon nicht betroffen, weil die Erschließungs- und später auch die Bauarbeiten zuerst auf dem Trassenstück zwischen Lichtenrade und Mahlow begannen. Neben den eigentlichen Gleisbauarbeiten wurden weitere Bauvorhaben realisiert. So entstand für Mahlow eine Umgehungsstraße, welche die S-Bahn jetzt niveaufrei kreuzt. Die alte Hauptstraße unmittelbar vor dem Bahnhof Mahlow entstand ein völlig neuer S-Bahnsteig. Im darauf errichteten Aufsichtsgebäude ist das Bedienpult eines neuen Spurplan-Stellwerks untergebracht. Auch in Blankenfelde entstand ein neuer S-Bahnsteig an der Stelle des vorherigen kurzen Bahnsteigs für den Schienenbus. Der Weg über die Straße zum anderen Bahnsteig blieb.

Am 31. August 1992 konnte die S-Bahn wieder über die Stadtgrenze hinaus fahren, die S 2 ist seitdem um 5,7 km länger als vorher. Grund genug auch hier für ein großes Volksfest anlässlich des lange ersehnten Augenblicks, sind Mahlow und Blankenfelde doch nun wieder echte Vororte Berlins. Der zwischenzeitlich eingerichtete Schienenersatzverkehr zwischen Lichtenrade, Mahlow und Blankenfelde konnte nun ebenfalls wieder entfallen. Der "Blaue Bock" aber besteht seitdem nur noch in Erinnerung.

Solotriebwagen 171 040 des Bw als "Blauer Bock" am ehemaligen S-Bahnsteig in Mahlow.
(20.01.1991; Foto: Karsten Heime)



LVT-Einsätze um Wustermark

Das Bahnbetriebswerk Wustermark befindet sich westlich Berlins an der durch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn am 1. Februar 1871 in Betrieb genommenen Strecke Berlin-Spandau - Stendal - Gardelegen. Es entstand ebenso wie beispielsweise die in Seddin, Pankow und Schöneeweide bis 1909 zeitgleich mit der Anlage der dazugehörenden Rangierbahnhöfe rund um Berlin. Entsprechend war deren Aufgabenbereich und auch deren Lokomotiven. Der Personenverkehr spielte hier über viele Jahre nur eine untergeordnete Rolle. Später erhardtete sich diese Aufgabenbestimmung durch den Ausbau des elektrifizierten Berliner S-Bahn-Netzes. Das Bw Wustermark war nun im Personenverkehr im Wesentlichen für die Leistungen verantwortlich, welche sich an die S-Bahn-Endbahnhöfe in seinem Einzugsbereich angeschlossen. Dazu gehörten die Strecken von Falkensee nach Nauen und von Staaken nach Wustermark, welche noch im S-Bahn-Tarifgebiet lagen. Zur Verfügung standen Dampflokomotiven wie die der preußischen Gattung T 18, der BR 78, welche in beiden Richtungen gleich schnell fahren konnten und somit keine Drehfahrten benötigten. Die Museumslok 78 009 war zuletzt bis zu ihrer Ausmusterung am 24. Mai 1968 in Wustermark beheimatet.

Durch den Bau des Berliner Außenringes zur Umfahrung der Westsektoren von Berlin wurde hieran kaum etwas geändert, auch der Mauerbau brachte kaum technologische Veränderungen: Nur die Züge nach Nauen begannen jetzt bereits in Albrechtshof, welches mit Staaken zeitweilig von Berlin abgetrennt war. Die Schnellzüge Berlin - Hamburg befuhren zunächst ihre angestammte Strecke noch. Ein spektakulärer Durchbruch der Grenzanlagen durch den Lokführer des Personenzuges Oranienburg - Albrechtshof am 5. Dezember 1961 bewog die DDR-Führung, die Strecke zwei Tage später zu unterbrechen und die Schnellzüge über den Grenzbahnhof Griebnitzsee umzuleiten. Dort fanden vor dem Mauerbau bereits Personenkontrollen auf der S-Bahn wie in Fernzügen statt, denn Bürger Westberlins durften die DDR nicht betreten. Zwischen Spandau und Albrechtshof wurden die Anlagen abgerissen. Erst nach dem Transitabkommen wurde die Strecke Spandau - Staaken für Transitzüge geöffnet, wozu in Staaken ein weitflächiger Grenz- und Kontrollbahnhof ähnlich wie in Griebnitzsee entstand, über den aber die Verbindungsstraße von Staaken nach Falkensee führte. Bei Bedarf (wenn ein Zug "behandelt" wurde) schloß sich eine "Affenkäfig" genannte Stahlkonstruktion auf beiden Seiten der Straße und riegelte den Bahnhof hermetisch ab.

Für den Personenverkehr im Nahbereich wurde außerhalb dieses Bahnhofsteils ein gesondertes Bahnhofsgleis mit Bahnsteig angelegt. Von hier aus fuhren auch die alsbald eingesetzten "Ferkeltaxen", und zwar über Dallgow und Wustermark Rbf bis zum früheren S-Bahn-Tarifendpunkt Wustermark. Über Bredow konnten sie bis nach Nauen weiterfahren, ebenso über Brieselang bei Umfahrung des Ortes Wustermarkes eine Strecke führte. Diese beiden Verbindungen benutzten dann auch die Schnellzüge Berlin - Hamburg.

In den siebziger und achtziger Jahren waren die Haupteinsatzstrecken für die Wustermärker LVT jene zwischen Wustermark Rangierbahnhof - Wustermark Ort - Brieselang - Falkenhagen (b. Berlin) sowie Nauen - Bredow - Wustermark - Dallgow bzw. Staaken, und das mit häufigen Fahrtrichtungswechsel, also "Kopf machen". Früher in Wustermark beheimatete vierachsige Einheitstriebwagen (VT 137) sollen ähnliche Umläufe bereits befahren haben. Dazu kamen 2x bis 3x täglich Fahrten Nauen-Potsdam Hbf, welche auf dem westlichen Außenring nicht hielten. Die planmäßige Fahrzeit auf dem 26 km langen Abschnitt zwischen Wustermark und Potsdam Hbf betrug nur 23 Minuten, was einer Reisegeschwindigkeit von 68 km/h entspricht. Das war seinerzeit gutes Schnellzugniveau bei der DR. Von diesen Fahrten geht die Sage, daß ein heimlicher Wettbewerb darum ging, welcher Triebwagen diese Strecke in kürzester Zeit abfahren konnte. Im Berufsverkehr fuhr ein Triebwagen von Nauen nach Neustadt (Dosse), kurioserweise jedoch nur in dieser Richtung, die Rückfahrt verlief leer, also ohne Leistung. Nach Wustermark gelangten aus Richtung Rathenow regelmäßig Triebwagen, diese waren jedoch außerhalb Brandenburgs beheimatet, in der Regel beim Anhaltinischen Bw Jerichow.

Mit der Maueröffnung wurde der Wunsch nach einer Verbindung mit Berlin von den angrenzenden Gemeinden immer lauter geäußert. Die Wiederherstellung der inzwischen teilweise verrotteten S-Bahn-Anlagen ist kurzfristig nicht als machbar angesehen worden, aber der Regionalverkehr nahm sich dem bereits an. Bereits ab 13. August 1990 fuhren hier wieder Züge von Westberlin in die noch bestehende DDR, und zwar zweimal täglich zwischen Rathenow bzw. Oebisfelde über Wustermark nach Berlin-Spandau ein lokbespannter Zug, und mittags eine LVT-Verbindung zwischen Rathenow und Berlin-Spandau sowie zurück. Diese Züge hielten nicht in Staaken und auch nicht in Dallgow, da der dortige ehemalige Fernbahnsteig in Insellage keinen Zugang mehr hatte. Diese Triebwagen stellte jedoch auch das Bw Jerichow.

Bald wurde das Angebot verbessert. Ab dem einmalig eingeschobenen Fahrplanwechsel zum Winterfahrplan ab 30. September 1990 wurde die Verbindung nicht nur nach Berlin-Charlottenburg verlängert. Gleichzeitig wurden hier 14 neue Verbindungen von Berlin in das Umland geschaffen, indem diese Züge bis nach Falkenhagen oder Nauen durchgeführt sowie ein Pendelverkehr Staaken (Ost) - Dallgow eingerichtet wurde. Züge wie Pendel wurden jetzt mit Schienenbussen der BR 172 des Bw Wustermark realisiert, allerdings nur einen Fahrplan lang. Am Rande erwähnt soll eine Technologie sein, welche der Belegung der (eingleisigen) Strecke auch mit den Schnellzügen Berlin - Hamburg geschuldet war und schon aus der Zeit der Transitzüge stammte: In Wustermark wurde in jenen Fällen eine Möglichkeit der Kreuzung in folgender Form praktiziert: Der LVT fuhr in das Bahnsteiggleis ein, um anschließend auf ein Nebengleis umgesetzt zu werden. Danach durchfuhr der Schnellzug den Bahnhof, der LVT konnte zurückrangiert werden. Die Reisenden konnten das alles sehr detailliert in Augenschein nehmen: sie mußten nämlich den Schienenbus vor dieser Prozedur verlassen.

Ab dem folgenden Fahrplanwechsel wurden die Züge von Berlin-Charlottenburg nach Nauen als Doppelstock-Wendezüge im Stundentakt gefahren. Der Pendelverkehr zwischen Dallgow und Staaken blieb entgegen anderer Vorstellungen noch erhalten. Der ehemalige Grenzbahnhof Staaken wurde inzwischen aufgelassen. Ab 24. Januar 1992 forderte der Baufortschritt an der ICE-Strecke in Berlin seinen Tribut: Im Zuge der Sanierung und des Umbaus auch des Bahnhofs Berlin-Charlottenburg mußten die Züge nach Berlin-Spandau zurückgezogen werden. Um einen Anschluß zum Stadtbahnnetz Berlins zu schaffen, war die Einrichtung eines provisorischen Bahnhofs in Spandau an der Klosterstraße zunächst vorgesehen. Vernünftigerweise entschied sich die DR doch zu einer anderen Lösung, nämlich der teilweisen Aktivierung der Strecke nach Jugfernhede mit Übergang dort auf die U-Bahn. Ab dem 31. Mai 1992 endeten und begannen hier die Züge aus/in Richtung Nauen. Auf der Strecke Albrechtshof bzw. Falkensee - Nauen bzw. Falkenhagen wurde der Fahrplan gleichzeitig verbessert: Es wurde für beide Relationen ein fester Stundentakt eingerichtet, wobei die Strecke Albrechtshof - Falkenhagen mit LVT, die andere mit von Ellöke der BR 242 oder 243 gezogenen Wendezügen bedient wurde. Der Fahrplanwechsel im Mai 1994 änderte die Technologie nochmals: Die Züge aus Richtung Spandau endeten seitdem am Bahnhof Westkreuz mit direktem Anschluß zur S-Bahn, deren Südring inzwischen auch wieder in Betrieb genommen wurde. Dafür wurde ein entsprechender Behelfsbahnsteig mit ebensolchem Zugang als Provisorium errichtet. Nachfolgende Bauarbeiten einschließlich einer Vollsperrung Albrechtshof - Falkensee dienten der Lückenschließung zwischen Berlin-Spandau und Albrechtshof, so daß 1995 die alte Trasse der Berlin-Hamburger Eisenbahn auf der Gesamtlänge wieder befahren werden kann. Für den Nahverkehr gehen die Pläne in Richtung der Wiederherstellung der S-Bahn-Gleise und somit den Anschluß an den Bahnhof Westkreuz. Im Gespräch war dabei auch die "Duo-S-Bahn" mit zwei verschiedenen Antriebssystemen. Diese könnte nach Verlassen des Gleichstrom-Netzes der S-Bahn mit Dieselmotor oder auch mit Stromversorgung aus der Oberleitung angetrieben werden und so die Eigenschaften der S-Bahn mit denen einer Regionalbahn verknüpfen. Dargestaltete Prototypen wurden bereits entwickelt.

Dienstfahrten mit Schienenbussen in und bei Berlin

Die auf geringere Reisendenzahlen zugeschnittene Größe der Schienenbusse eröffnete ihnen ein weiteres Betätigungsfeld in Form von Dienstfahrten. Da sich der Personalaufwand (lediglich in Form des Triebwagenführers) in Grenzen hält, bieten sich die kleinen Fahrzeuge für Inspektions- oder Streckenkundefahrten förmlich an. So sind mit Ihnen in der Vergangenheit Besichtigungen von Eisenbahn-Baustellen wie Pressefahrten mit Schienenbussen sogar auf nicht öffentlichen Strecken durchgeführt worden. Überliefert ist zum Beispiel eine solche Inspektionsfahrt auf der für Personenverkehr nicht zugelassenen Industriebahn von Berlin-Blankenburg bis zum Güterbahnhof Hohenschönhausen am 12. Januar 1984. Eine "rollende Pressekonferenz" führte im Mai 1992 im Salon-LVT 772 131 über teilweise noch nicht wieder befahrene Strecken zu Baustellen auf dem S-Bahn-Ring zwischen Jungfernheide und Tempelhof. Zu einer weiteren Besichtigung von S-Bahn-Baustellen war am 09.07.1992 der LVT 772 128 unterwegs.

Neben solchen gelegentlichen Fahrten fanden in Berlin Dienstfahrten mit Schienenbussen über Jahre hinweg regelmäßig statt. Auch sie waren wie so manch andere verkehrstechnologische Lösung in dieser Stadt ein Produkt der Politik. Der Eisenbahnbetrieb im Westteil Berlins war entsprechend der Festlegungen der Alliierten nach dem Kriege weiterhin durch die DR zu führen. Die Westberliner Eisenbahner waren also Reichsbahner. Für ihre Wege zum und vom Dienst gab es in Berlin ein gut ausgebautes Nahverkehrssystem in Gestalt der Berliner S-Bahn, die ebenfalls von der DR betrieben wurde. Nach dem Mauerbau 1961 und der Kappung der Strecken an den Grenzen der Westsektoren war das immer noch so, nur die Verbindungsstellen waren reduziert. Ostberliner Eisenbahner, welche in einer Westberliner Dienststelle arbeiteten, konnten nun über den Bahnhof Berlin Friedrichstraße "ausreisen". Innerhalb Westberlins stand zunächst das volle S-Bahn-Netz für ihre weiteren Dienstfahrten zur Verfügung. Das ging so lange, wie die S-Bahn noch durch die DR betrieben wurde. Mit der Übertragung der Betriebsführung auf den Westberliner S-Bahn-Strecken an die Stadt und damit an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) im Jahre 1984 und der Reduzierung des maroden Netzes war das jedoch nicht mehr gegeben.

Diese Situation brachte ab dem 09.01.1984 den Dienstpendel als Beförderungsdienst für Personal und Dienstpost auf den Gleisen der Fernbahn hervor. Dieser bestand zunächst aus der Diesellokomotive 110 521-2 mit einem Wendezug-Steuerwagen vom Typ Bghqe, später kam hier als einzeln fahrender Schienenbus der LVT 171 055-7 des Bw Wustermark zum Einsatz, selbstverständlich mit "handverlesenem" Personal. Diese Züge wurden im Gegensatz zu den "Zoo-Eulen" - Kurswagenfahrten zwischen den Berliner Fernbahnhöfen Zoologischer Garten und Ostbahnhof (ab Ende 1987 Hauptbahnhof) sowie Lichtenberg im europäischen Ost-West-Verkehr - als "Dienst-Eulen" bezeichnet. Verbunden waren so die Bahnhöfe Friedrichstraße, Zoo, Charlottenburg, Grunewald und einmal täglich Spandau miteinander über die Fernbahngleise. Dieser Dienstpendel fuhr auch den sogenannten Bahnhof "Ernst-Thälmann-Haus" in Grunewald täglich an. Dahinter verbarg sich ein Beihilfshaltepunkt auf dem Bahnhof Grunewald in der Nähe des dortigen Kulturhauses der DR. Neben der Benutzung der Dienstpendel bestand die Möglichkeit für die Personale, die fahrplanmäßigen Schnellzüge zu benutzen.

Erst mit der Verknüpfung des Tarifgebietes der BVG, der BVB in Ostberlin und der S-Bahn (DR) und damit der Anerkennung der gegenseitigen Freifahrregelungen bei Nutzbarkeit der seit 1990 wieder von Erkner über den Bahnhof Friedrichstraße nach Wannsee durchfahrenden S-Bahn-Züge auch für Eisenbahner als Dienstfahrten entfielen die Gründe für diese Pendelfahrten. Im verdünnten Umfang sind sie zunächst noch beibehalten worden. Bald jedoch gehörte der Anblick eines LVT auf der Stadtbahn zu den absoluten Raritäten.

Eine weitere planmäßig verkehrende Dienstriebwagen-Verbindung führte das Bw Wustermark jahrelang durch: Täglich verkehrte ein Dienstzug in Form von LVT + LVS von Wustermark nach Nauen zur Fröhschicht-Ablösung. Dieser Zug ist insofern besonders bemerkenswert, daß gegen 6.45 Uhr die Rückfahrt ab Nauen erfolgte, wozu diese Fahrzeuge dem planmäßigen Triebwagen-Zug nach Wustermark beige-
stellt wurden. Diese Kombination gilt als einzige über Jahre bestehende planmäßige Leistung des Bw Wustermark als vierteilige Einheit.

So wie hier am 23.03.1991 der LVT 171 032 führen die Dienstpendelfahrten aus Richtung Westen in den Bahnhof Berlin Friedrichstraße ein. Für sie endete die Fahrt jedoch hier. (Foto: Jürgen Fehlner)



Schienenbus-Hochburg Neuruppin

Auch wenn man es in Berlin selbst nicht so bemerkt hat: Das Bw Neuruppin war über lange Jahre hinweg (und ist es noch heute) ein wahre Schienenbus-Hochburg. Von allen Einsatzstellen in der Berliner Umgebung wurden von hier aus die größte Anzahl dieser Fahrzeuge regelmäßig auf die Reise geschickt.

In Richtung Berlin sind es zwei verschiedene Wege, auf welchem die LVT in die Nähe der Hauptstadt gelangten: über Löwenberg (Mark) bis nach Oranienburg und auf der Kremmener Bahn bis nach Velten (Mark). Auf der erstgenannten Verbindung sind es seit Ende der sechziger Jahre die durchgehenden Züge gewesen, welche mit Schienenbussen abgedeckt wurden, allerdings waren deren Anzahl begrenzt. In der Mehrzahl mußte in Löwenberg (Mark) umgestiegen werden, von wo aus dann die direkt nach Neuruppin fahrenden Züge zumeist Triebwagen waren. In Löwenberg trafen diese zuweilen auf LVT der Einsatzstelle Templin, welche vorwiegend nach Prenzlau fuhren. Die über Herzberg (Mark) nach Rheinsberg (Mark) fahrenden Züge waren dagegen lokbespannt. Erst mit dem ab dem 31. Mai 1981 geltenden Sommerfahrplan änderte sich dieses: Von nun an wurden alle Personenzüge nach Rheinsberg auch mit Schienenbussen bedient. Damit waren jedoch Wagenläufe von Waren (Müritz) nach Rheinsberg - wie vordem zeitweilig praktiziert - nicht mehr möglich.

Die Triebwagenzüge endeten allgemein in Oranienburg. Dort konnte auf die S-Bahn umgestiegen werden. Nach Berlin war es über den Außenring und dann über Berlin-Blankenburg und -Pankow natürlich noch ein weiter Weg, aber auch die Schnellzüge aus dem Norden standen dem Reisenden ab Oranienburg (bei Zahlung des Zuschlages) zur Verfügung. Die preiswerte S-Bahn-Karte (seinerzeit -,50 M ab Oranienburg bis in die City) stellte sich eine Vorentscheidung bei der Wahl des weiteren Verkehrsmittels dar. Eine Ausnahme führte die Triebwagen aber über Oranienburg weiter: Ab Anfang der achtziger Jahre wurde im Berufsverkehr zwischen Oranienburg über Birkenwerder und Hohen Neuendorf West nach Hennigsdorf und zurück eine Zwischenleistung eingelegt. Diese ersparte die Einrichtung einer Buslinie. Im Kursbuch war diese Verbindung zum Schichtwechsel um 22.00 Uhr aber nur auf der KBS 130 Berlin/Oranienburg - Falkenhagen verzeichnet, die auch zahlreiche Anschlußstrecken beinhaltete, nicht aber auf der S-Bahnstrecke 140 Oranienburg - Berlin.

Eine Neuheit brachte der Fahrplan 1993/94 mit sich: Erstmals verkehrten jetzt wieder durchgehende Züge von Neuruppin nach Berlin, "natürlich" in der Gestalt von Schienenbussen. Diese Züge fuhren seitdem zweimal täglich zwischen Neuruppin und Berlin-Lichtenberg als Eilzüge, wobei sie in Hohenschönhausen einen zusätzlichen Verkehrshalt mit Übergang auf die S-Bahn hatten.

Bereits länger bestand die direkte Verbindung von Neuruppin nach Velten. Die als "Kremmener Bahn" bekannte Strecke der Preußischen Staatsbahn wurde im Abschnitt Velten - Kremmen am 20.12.1893 in Betrieb genommen, die Verbindung nach Neuruppin folgte am 16.12.1898 als Teil der Kremmen - Neuruppin - Wittstocker Eisenbahn. Auf dem Abschnitt Schönholz - Velten wurde der elektrische S-Bahn-Betrieb 1927 aufgenommen. 1961 kam es auch hier zur Durchtrennung der Strecke. Da aber in Velten eine Triebwagenhalle vorhanden war, blieb der elektrische Betrieb über Jahre als Zuggruppe V wie Viktor zwischen Hennigsdorf und Velten, mit Unterwegshalten in Hennigsdorf Nord und Hohenschöpping erhalten. In Hennigsdorf Nord kreuzte die Strecke den nördlichen Teil des Berliner Außenringes (BAR). Hier entwickelte sich ein reger Umsteigeverkehr vom Berufsverkehr von und zum Industriestandort Hennigsdorf mit Stahlwerk und Lokomotivfabrik. Zurückgehende Reisendenzahlen führten jedoch im Laufe der Jahre zu einem Ausdünnen des Fahrplans.



Das Pärchen 172 764/164 des Bw Neuruppin wartet am 08.05.1982 im heimatischen Bahnhof auf den nächsten Einsatz. (Foto: Andreas Ermer)

Die gleiche Garnitur, noch immer zum Bw Neuruppin gehörend, gut zehn Jahre später am 16.04.1994 in Hennigsdorf (b. Berlin). (Foto: Karsten Heime)



Der S-Bahn-Verkehr war seit jeher auf ein Gleis beschränkt, daneben wurde für Probefahrten der damals als "VEB LEW Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke "Hans Beimler" Hennigsdorf bei Berlin" bezeichneten zuletzt einzigen Lokomotivfabrik in der DDR, heute AEG Schienenfahrzeuge Hennigsdorf, ein besonderes Gleis verlegt. Die Elektrifizierung zwang zur Aufgabe von artfremden Stromsystemen. Neben dem Abbau der schon nicht mehr genutzten Oberleitung für das System 25 kV Wechselstrom (Industriestrom) zwischen Hennigsdorf und Wustermark Rbf auf dem nordwestlichen Teil des Außenringes betraf das auch die S-Bahn-Stromschiene (750 V Gleichstrom). Ersetzt wurden beide durch das in Deutschland übliche Stromsystem 15 kV/16 2/3 Hz Wechselstrom-Oberleitung. Der Abschnitt Hennigsdorf-Velten wurde so in das elektrifizierte Netz integriert. Die S-Bahn-Züge ersetzten Doppelstockzüge, gezogen bzw. geschoben durch eine Ellok der Baureihe 142 des Bw Seddin. Eine Besonderheit am Rande entstand durch die Elektrifizierung des Probe-Gleises Hennigsdorf-Velten nicht nur mit Oberleitung, sondern auch mit einer S-Bahn-Stromschiene, um von Hennigsdorf auch wieder Probefahrten mit S-Bahn-Zügen durchführen zu können. Das jeweilige Stromsystem muß natürlich entsprechend eingespeist werden.

Die nördlich des Bahnhofs Velten gelegene Triebwagenhalle wurde nach Abfahren der S-Bahn-Wagen vorübergehend zur Abstellung und Wartung des Traditions-Personenzuges der DR genutzt. Aus diesem Grunde prägte sich für diesen aus weitgehend im Originalzustand erhaltenen bzw. restaurierten Fahrzeugen der zwanziger und dreißiger Jahre bestehende Zug die Bezeichnung "Veltener Traditionszug" heraus.

Bis 1969 sind nur einzelne Züge um Neuruppin als Triebwagen gekennzeichnet, die übrigen fuhren lokbespannt, z.B. mit ehemaligen Privatbahn-Lokomotiven oder der BR 93.0-4. Dann aber entstand jener Zustand, welcher bis in die Gegenwart anhält. Der Personenverkehr auf den umliegenden Strecken wird fast vollständig mit Ferkeltaxen durchgeführt. Neben den Strecken nach Neustadt (Dosse) und weiter nach Pritzwalk sowie den nach Löwenberg und Wittstock betrifft das auch die Verbindung nach Velten. Auf der (zum Teil noch vorhandenen) Nebenbahn von Neuruppin über Fehrbellin nach Paulinenaue sind bis zu deren Einstellung jedoch keine Triebwagen mehr planmäßig eingesetzt worden.

Auf der Veltener Linie gab es eine strikte Arbeitsteilung: Die Schienenbusse fuhren bis an die S-Bahn-Grenze in Velten, hier mußte umgestiegen werden. Nach Ablösung der S-Bahn durch die Wendezüge mit Ellok blieb dieses Prinzip unangetastet, damals bestand zur Einsparung von Dieseltreibstoff ein striktes Verbot für Dieselloks unter Oberleitungen, was natürlich auch für die Triebwagen galt. Erst seit 1990 wurde eine neue Technologie eingeführt: Die Triebwagen-Züge von Neuruppin verkehren nun über Velten weiter bis Hennigsdorf und zurück, die Zwischenleistungen Hennigsdorf - Velten werden dagegen mit einem lokbespannten Wendezug abgedeckt.

Die Triebwagen brauchen für die heute zur Regionalbahnlinie R 11 erhobenen Strecke zwischen Neuruppin und Hennigsdorf (b. Berlin) etwa 80 Minuten, oft mehr. Bei der Entfernung von 48 km ergibt das eine beachauliche Reisegeschwindigkeit um 35 km/h. Der Bahnreisende auf Fontanes Spuren wird bei dieser Fahrt mit einer zumeist reizvollen brandenburgischen Landschaft links und rechts der Strecke belohnt, der Eisenbahnfreund darüberhinaus zumeist mit einem Kreuzungsaufenthalt in Kremmen.

Schienenbusse in der Prignitz

Im Nordwesten der Mark Brandenburg liegt die Prignitz, ein ruhiger und gemütlicher Landstrich. Deren traditionelle Kreisstadt Perleberg kam bei der Eröffnung der Berlin-Hamburger-Eisenbahn am 15. Dezember 1846 schlecht weg. Der ehemals bedeutende Handelspunkt befand sich abseits von diesem Schienenstrang. Die Perleberger Geschäftsleute erkannten gar bald, daß die an der Bahn gelegenen Orte sich geschäftlich entwickelten, während die abseits gelegenen an Bedeutung verloren. So drängten sie nun auf eine Bahnverbindung mit Wittenberge. Aber es sollten nahezu 35 Jahre vergehen, bis Perleberg zu einem Gleisanschluß kam. Am 15. Oktober 1881 nahm die Wittenberge-Perleberger-Eisenbahn ihren Betrieb auf. Zehn Jahre später wurde diese Verbindungsbahn an die Stadt Perleberg übergeben, welche von 1891 an Verwaltung und Betriebsführung übernahm.

Als weitere Bahngesellschaft bildete sich ebenfalls in Perleberg die Prignitzer-Eisenbahn-Gesellschaft. Deren erste Strecke von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock nahm am 31. Mai 1885 den Betrieb auf. Weitere Strecken im Nebennetz folgten mit der Ostprignitzer Kreiskleinbahn, welche die Strecke Pritzwalk - Puttitz - Berge befuhr, sowie mit der Westprignitzer Kreiskleinbahn Perleberg Süd - Karstädt - Berge - Perleberg Süd. Später erfolgte eine Verlängerung von Puttitz bis Suckow in Mecklenburg, sogar nach Parchim wurde die Strecke noch gelegt, diese Verbindung erlangte jedoch keine Bedeutung. Bekannt als Perleberger Kreisringbahn wurden auf der Rundstrecke Perleberg Süd - Karstädt - Berge - Perleberg Süd noch bis 1975 im Kursbuch vier Personenzüge in jeder Richtung aufgeführt. Mit dem Winterfahrplan 1975/76 ab 28. September 1975 war dann der lapidare Satz zu lesen: "Reiseverkehr eingestellt. Beförderung im Linienverkehr des VEB Kraftverkehr".

Eine gemeinsame Direktion erhielten die beiden Bahngesellschaften in Perleberg übrigens erst im Jahr 1932.

Daneben befand sich südöstlich von Perleberg ein unter dem Namen "Pollo" bekanntes, ausgedehntes Schmalspurnetz mit seinem Zentrum in Lindenberg. Auf diesen Strecken kamen auch die schon erwähnten Wismarer "Schweineschnäuzchen" zum Einsatz, und das bis zur Einstellung des Personenverkehrs. Das offizielle Stilllegungsdatum für die Strecken Perleberg - Lindenberg, Pritzwalk - Lindenberg, Kyritz - Lindenberg sowie Rehfeld Abzw. - Breddin war der 01. Juni 1969. Der VT 133 525 war bis zu diesem Zeitpunkt vor allem zwischen Perleberg und Lindenberg unterwegs.

Auf der Kreisringbahn waren ebenfalls Altbau-Triebwagen, hier der BR VT 135, bis zur Betriebseinstellung im Einsatz. Ebenfalls zuweilen beobachten konnte man in der Prignitz den Einsatz von Beiwagen verschiedener Bauarten, welche durch eine Rangierlok der BR V 60 gezogen wurden.

Ferkeltaxen kamen relativ spät und nur in kleinen Stückzahlen hierher. Das Bw Wittenberge setzte von seiner bis heute existenten Einsatzstelle Perleberg diese Fahrzeuge vor allem auf zwei Strecken ein: auf der ehemaligen Wittenberge-Perleberger-Eisenbahn, Teil der derzeitigen KBS 182 Wittenberge - Neustrelitz, und auf der jetzt noch 17 km langen Stichbahn Pritzwalk - Puttitz (KBS 173). Auf den 11 Gleiskilometern zwischen Perleberg und Wittenberge pendeln die LVT zwischen den durchgehenden Personenzügen von Neustrelitz nach Wittenberge und zurück, so daß hier den ganzen Tag über nahezu stündlich eine Verbindung zwischen beiden Städten entsteht. Zeitweilig führen die Triebwagen weiter bis nach Wittenberge Süd, einen vor allem für den Berufsverkehr des Nähmaschinenwerkes "Veritas" eingerichteten Haltepunkt.

Von Pritzwalk nach Putlitz und zurück sind in der Woche täglich sieben Zugpaare zu zählen, am Wochenende noch sechs. Dieser Triebwagen stellt ebenfalls die Einsatzstelle Perleberg, wohin sie zur Wartung täglich überführt werden. Für das Aufkommen reicht ein Solo-Triebwagen in der Regel aus. In Pritzwalk treffen diese auf jene des Bw Neuruppin, welche hierher über Neustadt (Dosse) - Kyritz kommen. Die jüngsten Strukturmaßnahmen der Bahn haben nun jedoch zur Folge, daß die Schienenbusse des bisherigen Bw Neuruppin nun ebenfalls zum jetzigen Betriebshof (Bh) Wittenberge zugeordnet sind.

Zum Zeitpunkt der Umnummerierung am 1. Januar 1992 gehörten zum Bw Wittenberge und damit zur Einsatzstelle Perleberg folgende Triebwagen:

BR 171 (neu: 771): 003 und 043,

BR 172 (neu: 772): 005, 006, 012, 016 und 150.

Zu allen diesen Fahrzeugen sind die entsprechenden Bei- bzw. Steuerwagen mit ausgewiesen. Eine Besonderheit stellt der LVT 772 012 dar: Er fungiert als Werbeträger für eine regionale Tageszeitung, was sonst hierzulande (noch) nicht sehr üblich ist.

Triebwagenzug 772 012 und 972 612 des Bw Wittenberge, Est. Perleberg am 24.04.1993 vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Perleberg. (Foto: Karsten Heime)



Einsatz auf der "Heidekrautbahn"

Von den Einsatzgebieten der Schienenbusse rund um Berlin dürften wohl - zumindest für die Berliner - die Strecken der sogenannten "Heidekrautbahn" am bekanntesten sein. Dieses kleine Streckennetz nördlich Berlins mit seinem Zentrum einschließlich Werkstätten in Basdorf wurde am 21. Mai 1901 zunächst für den Personenverkehr, am 03. Juni des gleichen Jahres dann auch für den Güterverkehr in Betrieb genommen. Die offizielle Bezeichnung der Bahngesellschaft lautete damals "Reinickendorf-Liebenwalder-Groß Schönebecker Eisenbahn AG" nach ihren damaligen Endpunkten. Mit der Übernahme der Industriebahn Tegel - Friedrichsfelde im Jahre 1934 erfolgte eine Umbenennung in "Niederbarnimer Eisenbahn AG". Dem Volksmund war aber das eine wie auch das andere als Name zu lang, und so wurde die Bahn eben als "Heidekrautbahn" über den Berliner Raum hinaus bekannt.

Ihren Anschluß an die Staatsbahn hatte die Bahn über den Bahnhof Reinickendorf-Rosenthal unmittelbar neben dem Bahnhof Schönholz. Die Züge fuhren von Reinickendorf-Rosenthal nach Basdorf und weiter auf den beiden nördlichen Abzweigungen bis nach Liebenwalde und nach Groß Schönebeck, das Netz hatte eine ursprüngliche Ausdehnung von 62 Streckenkilometern. Von Berlin aus erreichte man die Bahn mit Umsteigen von der Straßenbahn oder mit Zügen vom Stettiner Bahnhof. Weitere Anschlüsse an Eisenbahnstrecken waren geplant durch Erweiterungen nach Templin und Zehdenick, wurden aber nicht ausgeführt.

Beliebtheit erreichte die Bahn durch den Ausflugsverkehr bis in die Schorfheide. Zur Optimierung des Personenverkehrs wurden hier schon 1934 Triebwagen eingesetzt. Begonnen wurde dabei mit je einem vier- und einem zweiachsigen Triebwagen, denen 1935 und 1937 weitere und 1943 noch ein fünfachsiger (!) Schlepptriebwagen folgten. Während zunächst Personenwagen zur Verstärkung der Züge je nach Platzbedarf an die Triebwagen angehängt wurden, setzte die Gesellschaft ab 1939 zunächst zweiachsige Beiwagen und schließlich auch vierachsige Beiwagen ab dem Jahre 1943 ein. Folgende Angaben zu diesen Triebwagen gelten als sicher:

NEG T 1	(DR: VT 137 559)	Hersteller: Dessau 1934 (225 PS)
NEG T 2	(DR: VT 135 553)	Niesky/MAN 1934 (120/135 PS)
NEG T 3	ausgebrannt	
NEG T 4	(DR VT 135 528)	Wismar 1937 (2x 150 PS)
NEG T 5	(DR VT 137 560)	Dessau 1943 (500 PS)

Während zum Verbleib der ersten beiden Triebwagen nichts bekannt ist, wurde der ehemalige T 4 erst 1968 ausgemustert, und der T 5 erfuhr sogar 1970 noch seine Umnummerung als nun 185 024. Er wurde bis 1972 für Dienstpendelfahrten zwischen Jungfernheide und Fürstenbrunn genutzt.

Ab dem 01. Juli 1959 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Betriebsführung auf der Heidekrautbahn. Die Bahngesellschaft mit ihrem Sitz in Westberlin bestand jedoch weiter. Der Personenzugdienst wurde in der Zeit zwischen 1950 und 1966 vorwiegend mit Dampflokomotiven der BR 64 durchgeführt, während für den Güterverkehr u.a. die ehemals preußische BR 93 vorhanden war. Einzelne Züge wurden auch gemischt gefahren, d.h. als Personenzug mit Güterbeförderung (PmG).

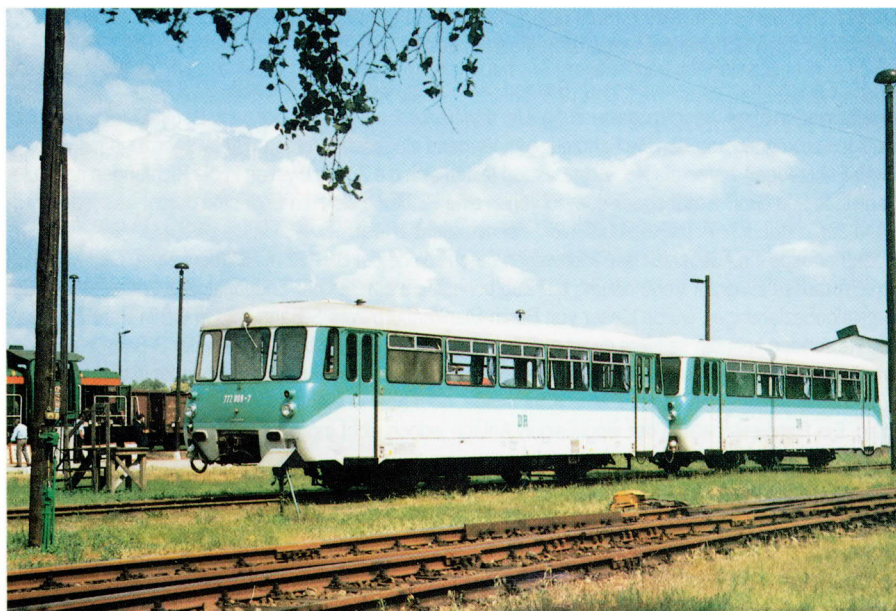
Der Mauerbau brachte auch für die Heidekrautbahn einschneidende Veränderungen. Die durchgehende Strecke nach Berlin wurde gekappt. Ab 13.08.1961 fuhren die Züge zunächst statt nach Rosenthal nur noch bis Wilhelmsruh, ab 09.11.1961 nur noch bis Schildow. Später wurde der südliche Schienenstrang nur noch bis zum Bahnhof Berlin-Blankenfelde, nicht zu verwechseln mit dem südlich Berlins gelegenen Blankenfelde (Kreis Zossen) angefahren. Die Verbindung von Berlin aus wurde über die bestehende Umgehungsbahn Berlin-Karow - Basdorf und Wensickendorf - Oranienburg geschaffen, auf der zwischen Basdorf und Berlin-Blankenburg nun Personenzüge gefahren wurden. In Berlin-Blankenburg entstand dazu ein etwas abgelegener Behelfsbahnsteig am Industriegleis, wo die Züge mit Lokumfahrung wenden konnten.



Der "Uerdinger" Schienenbus der DB-Baureihe 798 kann - nicht nur äußerlich - durchaus als ein Vorgänger für die Bautzener Ferkeltaxe gelten. (Grävenwiersbach, 29.04.1990; Foto: Günter Prengel)

Vierteiliger Triebwagenzug des Bw Wustermark aus 172 604/172 004/172 101/172 701 im Sommer 1983 in Falkenhagen (Kr. Nauen) auf dem nördlichen Berliner Außenring. (Foto: Gerhard Liesch)





Präsentation eines der ersten umgebauten Triebwagen-Pärchen 772 009/972 609 auf einer Fahrzeugausstellung in Küstrin-Kietz am 30.5.1092 (Foto: Peter Schulz)

"Gemischter" Triebwagenzug aus 772 150 und 972 702 des Bw Neuruppin am 9.5.1993 bei der Einfahrt aus Richtung Kremmen in den Bahnhof Velten (Mark). (Foto: Peter Schulz)



Die Haltepunkte Schönwalde (unweit des gleichnamigen Bahnhofs an der Strecke nach Blankenfelde) und später auch Schönerlinde ergänzten diese Strecke.

Ab 1966 erschienen Schienenbusse in Basdorf, zunächst in Gestalt der Baureihe VT 2.09.0, also mit Trieb- und Beiwagen ohne Wendezugsteuerung. Um den Verkehr auf der Strecke nach Berlin-Blankenburg bewältigen zu können, mußten die Fahrzeuge im Verband eingesetzt werden. Triebwagenzüge mit vier und mehr Fahrzeugen waren die Regel. In Basdorf teilten sich die Züge zuweilen in die Richtungen nach Liebenwalde und Groß Schönebeck oder fuhren in eine Richtung bis zum Endpunkt durch, was jedoch anhand der Zugnummern im Kursbuch nicht nachvollziehbar war.

Später erfolgte ein Austausch der Triebwagen durch solche der BR 172 mit Steuerwagen. Das war auch eine Voraussetzung zur Veränderung der Zugtechnologie am Berliner Endpunkt: Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen wurde dieser von Berlin-Blankenburg zum S-Bahnsteig in Berlin-Karow verlegt. Die Reisenden konnten seitdem direkt auf dem S-Bahnsteig verbleiben und von der S-Bahn zur Heidekrautbahn und umgekehrt umsteigen. Der Zug der Heidekrautbahn fuhr dazu entweder in die hinter dem südlichen Bahnsteigende vorhandene Kehranlage, oder aber er wendete in kurzer Zeit direkt am Bahnsteig. Ein Rangieren war in der eingleisigen Anlage jedoch nicht möglich.

Am 02. Februar 1976 eröffnete der Triebwagenzug mit dem VT 172 131 und dem Steuerwagen VS 172 734 diese fahrgastfreundliche Anbindung. Steigendes Verkehrsaufkommen insbesondere im Ausflugsverkehr und die Mitführung einer wahren Flut von Fahrrädern, besonders an schönen Sommerwochenenden, führten neben dem Triebwageneinsatz zur Verwendung von vierteiligen Doppelstockeinheiten der Gattung DBv, gezogen oder geschoben von Diesellokomotiven der BR 112 (jetzt 202) mit Wendezugeneinrichtung.

Anders verlief die Entwicklung auf der früheren Stammstrecke nach Berlin. Diese hatte vor allem eine Funktion im Berufsverkehr und führte die Beschäftigten in die am Stadtrand angesiedelten Industriebetriebe, wie vor allem zum damaligen VEB Bergmann-Borsig. Das Reisendenaufkommen ging jedoch immer weiter zurück. Obwohl die letzten Jahre nur noch von Montag bis Freitag Züge auf der 12,8 km langen Reststrecke zwischen Basdorf und Blankenfelde in der Zugbildung VT + VS pendelten, lohnte das Aufkommen dem Betrieb nicht mehr. Auf der damaligen Kursbuchstrecke 145, welche sogar zum Tarifgebiet der Berliner S-Bahn gehörte, wurde am 27. Mai 1983 mit dem Zugpaar 11 861/11 860 das letzte planmäßige Personenzugpaar gefahren, fast genau 82 Jahre nach der Betriebseröffnung.

Erst nach der Maueröffnung im November 1989 erinnerte man sich vor allem in Westberlin an die frühere Verbindung mit dem Umland. Erstmals am 01. und 02. September 1990 erfolgten Sonderfahrten vom provisorischen Haltepunkt "Märkisches Viertel" unmittelbar neben den Mauerresten mit der Garnitur 172 104/704, weitere Fahrten folgten, später auch mit Dampfzügen. Die Wiedereröffnung dieser Strecke war bereits vor der Wende zumindest auf einem Teilstück bis Mühlenbeck schon angedacht, um eine andere Anbindung der Strecken an Berlin über den nördlichen Außenring zu erreichen. Nun aber bekam das Ganze eine andere Dimension durch die Bevölkerung, welche durch den regen Zuspruch bei all diesen Sonderfahrten Anteil nahm. Erschwerend für die durchgehende Inbetriebnahme ist inzwischen jedoch, daß unmittelbar an der Stadtgrenze eine Bebauung der alten Trasse erfolgte. Für die Zukunft muß die Einordnung des Regionalverkehrs konkret in diesem Zipfel Berlins mit dem Umland abgewartet werden.

Mitte Juni 1991 erfolgte innerhalb der Reichsbahndirektion Berlin eine teilweise Umverteilung der LVT. Die Unterhaltung der Basdorfer Fahrzeuge wurde nach Frankfurt/Oder abgegeben, wohin auch Schienenbusse vom Bw Wustermark umsiedelten. Der planmäßige Einsatz auf den Strecken der Heidekrautbahn erfolgte danach fast ausschließlich auf dem nordwestlichen Teilstück Basdorf - Liebenwalde mit einem Pärchen VT + VS oder auch nur einem einzeln fahrenden Triebwagen.

Über die weitere Befahrung dieses Abschnittes schien das letzte Wort wohl noch nicht gesprochen. Wegen geringer Verkehrseinnahmen sind inzwischen alle Fahrkartenausgaben an dieser Strecke geschlossen, es wird auf das Kassieren im Zug verwiesen. Die neuerliche Umverteilung der Fahrzeuge in der DB AG bescherte dem Betriebshof Berlin-Pankow wieder Schienenbusse. Neben nun sogar zwei Umläufen auf der Heidekrautbahn werden von hier aus Leistungen in Richtung Osten gefahren, welche vorher von Frankfurt/Oder abgedeckt wurden.

Für die Zukunft ist die Wiederaufnahme der Betriebsführung durch die Besitzerin selbst, die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) signalisiert. Zum Einsatz sollen dann für den Personenverkehr ausschließlich moderne Triebwagen kommen. Eine Erweiterung des gegenwärtig betriebenen Netzes wird erwogen, vor allem in Richtung Berlin. Aber auch über die Realisierung der schon früher geplanten Verbindung Liebenwalde - Zehdenick wurde wieder nachgedacht.

Die Triebwagen-Garnitur 772 003/972 603 jenerzeit des Bw Frankfurt/Oder vor dem Stellwerk des Bahnhofs Basdorf. (29.8.1993; Foto: Peter Schulz)



Schienenbus-Einsätze im Osten und Südosten der Mark Brandenburg

Vom Bw Frankfurt/Oder wurden in der Vergangenheit zahlreiche Schienebusse auf die Reise geschickt. Diese näherten sich auch Berlin bzw. fuhren sogar direkt in die Stadt hinein. Auch das Bw Cottbus hatte früher welche, und von Hoyerswerda aus kamen einzelne von ihnen nach Cottbus. Hoyerswerda war übrigens eines der Abnahme-Bw für diese Triebwagen, von wo aus sie dann auf verschiedene andere Einsatzstellen kamen.

Unsere Betrachtungen sollen aber mit der längst vergangenen Oderbruchbahn beginnen. Diese legendäre Bahn mit mehreren Verzweigungen und Anschlußstellen zum übrigen Eisenbahnnetz ist in mehreren Etappen frühzeitig stillgelegt worden. Heute weiß man kaum noch, wo sie denn eigentlich entlangführte. Angelegt wurde die Bahn zur Erschließung des Oderbruchs, jener fruchtbaren Gegend am linken, flachen Ufer der Oder, welche durch den "Alten Fritz" kolonisiert wurde (und woran noch heute zahlreiche Gaststätten vor Ort erinnern). Diese Aufgabe verlieh ihr eine eigenartige Linienführung. Die Zubringerfunktion zum Eisenbahnnetz ist offensichtlich, um so die erzeugten landwirtschaftlichen Produkte abfahren zu können. Ausgehend von Müncheberg (Mark) und Fürstenwalde (Spree) gleichermaßen verlief ihre Trasse ab einem Gleisdreieck von Hasenfelde und Heinersdorf aus über Falkenhagen, Lietzen, Diedersdorf bis nach Seelow (Mark) und von dort weiter im südlichen Bogen über Dolgelin, Sachsendorf, Tuchenband, Golzow, Zechlin, Kienitz, Ortwig, Neulewin, Eichwerder schließlich bis nach Wriezen. Weitere Abzweigungen gab es u.a. nach Genschmar und Groß Neuendorf. Zentrale und Hauptwerkstatt befanden sich in Müncheberg, von wo aus über die Müncheberger Eisenbahn zum damals Dahmsdorf-Müncheberg bezeichneten Bahnhof an der Ostbahn eine Verbindung bestand. Später wurden diese beiden (4,2 km voneinander entfernten) Bahnhöfe mit Müncheberg Stadt und Müncheberg (Mark) bezeichnet. Die kurvenreiche Trassierung der Oderbruchbahn hatte u.a. zur Folge, daß aus der Luftlinien-Entfernung zwischen Fürstenwalde (Spree) als südlichsten Punkt und Wriezen im Norden von etwa 40 km für die Bahntrasse 96,3 km wurden.

Der Einsatz von Triebwagen ist in den frühen sechziger Jahren auf dem Abschnitt zwischen Fürstenwalde (Spree) und Dolgelin, einzelne Züge bis nach Golzow (Oderbruch) nachgewiesen. Die Bahn wurde jedoch auf Verschleiß gefahren. Die Einstellung des Zugbetriebes erfolgte in Etappen, nicht zuletzt waren Unfälle der Anlaß. So kam es nach einer Entgleisung des als T 2868 eingesetzten VT 2.09.017 des Bw Frankfurt/Oder auf total abgängigen Oberbau bei Asendorf (Oderbruch) am 25.09.1967 zur Stilllegung des Streckenabschnittes Fürstenwalde (Spree) - Dolgelin. Letzte Teilstrecke war nach dem Winterfahrplan 1968/69 das Stück zwischen Diedersdorf (Mark) und Falkenhagen (Kreis Seelow), auf welcher ein Triebwagen fünfmal hin- und herpendelte. Interessant daran ist, daß beide Endpunkte des Personenverkehrs wie die verbliebene 9,7 km kurze Strecke über keine Verbindung zum übrigen Eisenbahnnetz und damit auch keine Umsteigemöglichkeit zur Bahn verfügte. Dieser Umstand hat sicher nicht dazu beigetragen, Mitfahrer "auf die Schiene zu bringen". Später wurde die Strecke 177 von Dolgelin (Anschluß an die Strecke 176 Frankfurt/Oder - Eberswalde) über Seelow (Mark) Stadt bis Lietzen mit vier Triebwagen-Paaren (jedoch nicht alle täglich und nicht alle über die Gesamtstrecke) im Kursbuch ausgewiesen, dann ab dem Sommerfahrplan 1970 überhaupt nicht mehr.

Eine weitere ehemalige Privatbahn, welche vom Bw Frankfurt/Oder mit Schienenbussen bedient wurde, ist die 1911 eröffnete frühere Kreisbahn Beeskow-Fürstenwalde. Bekanntester als die Strecke selbst ist wohl der an ihr gelegene Ausflugs- und Erholungsort Bad Saarow-Pieskow am Scharmützelsee. Die Strecke hatte früher Abzweigungen von Wilmersdorf nach Lamitsch und von Petersdorf nach Pieskow, später bis Silberberg. Bis Anfang der fünfziger Jahre waren diese Abzweigungen verschwunden und die Bahnhofsbezeichnungen wurden in die heutige Form abgeändert, nämlich Bad Saarow-Pieskow für den früheren Bahnhof Bad Saarow und Bad Saarow-Pieskow Süd für Bad Saarow-Pieskow. Die Gebietsreform der fünfziger Jahre bescherte auch dem Haltepunkt Wilmersdorf (Kreis Beeskow) einen längeren Namen, nämlich Wilmersdorf (Kreis Fürstenwalde/Spree).

Güterverkehr sucht man heute auf dieser Strecke außer dem Abschnitt zwischen Fürstenwalde (Spree) und Fürstenwalde (Spree) Süd vergeblich, der Personenverkehr wird ausschließlich mit Schienenbussen abgewickelt. Obwohl bekanntes Ausflugsgebiet reicht in der Regel ein einzeln fahrener Triebwagen für das Reisendenaufkommen aus. So kamen hier Triebwagen der Baureihe 171 (771) zum Einsatz. Auf dieser Strecke wurden bereits in früheren Jahren Diesel-Triebwagen eingesetzt, so war der als "Gast" von der Buckower Kleinbahn 1945 abgezogene VB 140 603 nach entsprechender Umrüstung bezüglich der Heizung hier im Einsatz.

In Beeskow am südlichen Ende dieser Bahn treffen drei verschiedene Strecken aufeinander: Neben der ehemaligen Kreisbahn Beeskow - Fürstenwalde besteht nach wie vor die Strecke Königs Wusterhausen - Beeskow - Grunow (Niederlausitz) der früheren preußischen Staatsbahn und die von Lübben Süd über Groß Leuthen-Gröditsch führende Strecke der ehemaligen Niederlausitzer Eisenbahn. Nach dem Motto "Drei Bahnen = drei Bahnhöfe" sind in Beeskow tatsächlich drei getrennte, aber verbundene Anlagen entstanden. Die drei früheren Empfangsgebäude zeugen noch heute davon, und für die Lokomotivbehandlung standen ebenfalls separate Anlagen bis hin zum Lokschnitten zur Verfügung.

Auch auf der Strecke von Königs Wusterhausen nach Grunow (Niederlausitz) fuhren in früheren Jahren Schienenbusse, früher auch von der Est.Luckau (Bw Cottbus). Sie kamen zunächst über Lübben-Beeskow dorthin. War es zuerst nur eine Nachtverbindung zwischen Königs Wusterhausen und Beeskow bzw. auch bis Grunow, so wurde im Sommer der Einsatz eines LVT auf den Abschnitt Beeskow - Grunow reduziert. Später wurde über viele Jahre wieder die "Nachtverbindung" durchgeführt. Der 29. Mai 1984 brachte eine völlig neue Zugtechnologie auf die Strecke: Die bisherigen lokbespannten Züge ab Königs Wusterhausen wurden durch vierteilige Doppelstockwendezüge ersetzt. Gezogen bzw. geschoben wurden sie von einer Diesellokomotive der BR 110 bzw. 112 (heute 201 bzw. 202). Um die Züge dem Aufkommen entsprechend optimal einsetzen zu können, endeten sie im Bahnhof Scharnützelsee. Hier mußte in den auf dem Parallelbahnsteig bereitstehenden Triebwagenzug umgestiegen werden, der für die jetzt noch weiterfahrenden Reisenden durchaus genügend Platz bot. Die Fahrzeuge setzte jetzt das Bw Frankfurt/Oder ein und führte diese über Beeskow zu. Ein Durchführen der Wendezüge bis Beeskow oder gar Grunow hätte dagegen den Einsatz eines weiteren Zuges erforderlich gemacht. Weichen für das Umfahren waren nicht notwendig, da beide über Steuerabteile verfügten. Nach kurzem Aufenthalt ging die Fahrt weiter. Diese Technologie wurde bis zum 31. Mai 1991 beibehalten, allerdings zum Schluß schon nicht mehr bei allen Zügen. Zu dieser Zeit war es möglich, in Beeskow Schienenbusse der beiden Bauarten 171 und 172 nebeneinander zu sehen.

Eine weitere Strecke für die Frankfurter Schienenbusse war ein Teil der früheren Ostbahn. Auf dem Abschnitt zwischen dem S-Bahn-Endpunkt Strausberg und Küstrin-Kietz fuhren diese Triebwagen regelmäßig. Die Strecke führte über Bahnhöfe und Haltepunkte wie Herrensee, Rehfelde (Kr. Strausberg), Rotes Luch (seit 1994 geschlossen), Müncheberg (Mark), Obersdorf, Trebnitz (Mark), Alt Rosenthal, Gusow, Werbig, Golzow (Oderbruch), Gorgast. Das Bw Frankfurt/Oder setzte ab dem Fahrplan 1993/94 in mehreren Umläufen Triebwagenzüge zwischen Strausberg und Küstrin-Kietz ein. Darunter befanden sich auch einige der Eilzüge zwischen Berlin-Lichtenberg und Kostrzyn in Polen, dem früheren Küstrin Neustadt Hbf. In Strausberg konnte man an einem Kopfgleis hinter dem Empfangsgebäude den Triebwagen in Pausenzeiten besichtigen. Der am Hauptgleis gelegene Bahnsteig muß bis heute von dort endenden Zügen als bald geräumt werden, um Platz für über das selbe Gleis fahrende S-Bahn-Züge nach Strausberg Nord zu machen. Der hiesige Lokbahnhof wurde übrigens offiziell am 01.08.1970 aufgelöst.

Weitere Triebwagenzüge des Bw Frankfurt/Oder verkehrten auf der Strecke Frankfurt/Oder - Küstrin-Kietz, über welche sie in den Umlaufplan in Richtung Berlin eingebunden waren. Auch auf der Strecke Ahrensfelde - Wriezen "verirrte sich" zuweilen ein Schienenbus. Ab Mai 1994 fahren Schienenbusse hier nur noch zwischen Strausberg und Müncheberg (Mark), zum Teil bereits ab und bis Berlin-Lichtenberg und nun vom Bh Berlin-Pankow.



Als das Bw Frankfurt/Oder die ehemalige preußische Ostbahn mit Schienenbussen bediente: 772 013 mit 972 613 in einer Zugpause in Strausberg am 14.3.1993 (Foto: Peter Schulz), darunter die Garnitur 972 704 mit dem Triebwagen 772 104 als Eilzug von Berlin nach Kostrzyn (früher: Küstrin Neustadt Hbf) im internationalen Verkehr nach Polen am 31.5.1993. (Foto: Karsten Heime)



Die Buckower Kleinbahn

Der letzten Strecke, auf welcher im Berliner Umland der fahrplanmäßige Betrieb mit Schienenbussen eingeführt wurde, bleibt es wohl vorbehalten, auch künftig mit diesen kleinen Fahrzeugen bedient zu werden. Auch dieser Umstand hat seine eigene Geschichte.

Zur besseren eisenbahnmäßigen Erschließung der Märkischen Schweiz und zu ihrer Anbindung an die damalige königliche preußische Ostbahn Berlin - Königsberg wurde am 26. Juni 1897 die eingleisige und nur 4,7 km kurze Strecke Dahmsdorf-Müncheberg - Buckow als "Buckower Kleinbahn" eröffnet, allerdings als 750 mm-Schmalspurbahn. Sie bekam eine Unterwegshaltestelle bei Waldsiefersdorf. Die vorhandenen gewesenen drei Personenwagen reichten für das Aufkommen in Spitzenzeiten schon bald nicht mehr aus, so daß offene Güterwagen bei schönem Wetter an solchen Feiertagen wie Ostern und Pfingsten mit Sitzbänken versehen und zur Verstärkung eingesetzt wurden. Für die kleinen Dreikuppler-Lokomotiven war das dann schon mal zu viel Last, und so mußten die Reisenden auch ein Stück der Fahrt zu Fuß zurücklegen, was aber mehr als Gaudi denn als Verdruß aufgefaßt worden sein soll. Insbesondere der Personenverkehr entwickelte sich kontinuierlich aufwärts, so daß die Grenze der Leistungsfähigkeit nach dreißig Betriebsjahren längst erreicht war. Statt der nun fälligen Reparatur der Anlagen und Ersatz der verschlissenen Fahrzeuge entschloß sich die Gesellschaft Ende der zwanziger Jahre zu einem radikalen Umbau: Es entstand eine moderne normalspurige und elektrifizierte Nebenbahn. Während des Umbaus blieb der Schmalspurbetrieb aufrecht erhalten.

Am 15. Mai 1930 war es so weit: Der Betrieb wurde mit den neuen elektrischen Triebwagen aufgenommen. Die für die Fahrleitung benötigte Gleichspannung von 800 Volt erzeugte ein eigenes Unterwerk in Buckow hinter dem Triebwagenschuppen mit Hilfe von zwei parallel schaltbaren Quecksilbergleichrichtern. Es wurden jeweils drei Trieb- und Beiwagen von der Hannoverschen Maschinenfabrik (HAWA) beschafft, deren elektrische Ausrüstung von AEG Berlin lieferte. Zunächst ET 1,2,3 und EB 11,12,13 bezeichnet, erhielten Fahrzeuge nach Übernahme der Strecke durch die Deutsche Reichsbahn 1950 die Betriebsnummern ET 188 501 bis 503 und EB 188 501 und 502. Der frühere EB 13 ist bereits 1945 von der DR übernommen und auf der Beeskower Kreisbahn eingesetzt worden. Eine weitere Umzeichnung ergab die Einführung der EDV-Triebfahrzeugnummern ab Juni 1970, nun hießen die Triebwagen 279 001-2, 003-0 und 005-3, während die Beiwagen die Bezeichnungen 279 002-2 und 004-6 bekamen. Die eigentlich formschönen Fahrzeuge erfuhren 1981 im RAW Berlin-Schöneweide eine "Rekonstruktion", nach der sie wahrlich nicht wiederzuerkennen waren. Der alte ET 3 kam bei dieser Gelegenheit wieder zurück nach Buckow, jetzt als 279 006-1. Die sechs Fahrzeuge glichen sich äußerlich, wenn man vom Stromabnehmer und der elektrischen Ausrüstung absieht. Die neuen Wagenkästen waren schmucklos gestaltet, die charakteristische Glocke an den Stirnseiten der Triebwagen entfiel. Das Fahrzeuginnere dagegen wurde praktisch und modern eingerichtet. Die technische Ausrüstung wurde ebenfalls modernisiert. Die Fahrmotore wurden aus praktischen Gründen gegen solche aus der DDR-eigenen Straßenbahnproduktion ausgetauscht, was eine Verringerung der Fahrdrachtspannung auf 600 Volt zur Folge hatte. Aber nicht nur die Fahrzeuge, auch die Strecke erfuhr in der Folgezeit eine Erneuerung. 1982 wurde sogar die Fahrleitung nach über 50 Betriebsjahren komplett erneuert.

Das Unterwerk tat all diese Jahre seine Pflicht, aber auch hier stellte das Alter die Frage nach einer Modernisierung, zumal auch die äußere Einspeisung aus dem Landesstromnetz verändert wurde. Da der Aufwand dafür aber als zu groß eingeschätzt wurde, kam es zum Entschluß der Ablösung der elektrischen Triebwagen durch Schienenbusse. Einige Proteste von Bürgern, welche durch das Befahren der Nebenbahn mit maximal zwei Dieseltriebwagen pro Stunde eine zusätzliche Umweltverschmutzung für das Landschaftsschutzgebiet Märkische Schweiz befürchteten, verschoben das Vorhaben zunächst noch. Aber seit dem 23. Mai 1993 haben "Ferkeltaxen" des Bw Frankfurt/Oder auf dieser Strecke den gesamten Zugbetrieb übernommen. 63 Jahre elektrischer Betrieb sind damit hier zu Ende gegangen.

Der Einsatz der Schienenbusse war zunächst in einem Frankfurter Umlauf eingebunden. Die Fahrzeuge wechselten somit auch täglich. In der Regel sind Trieb- und Beiwagen der Serie 772/972 auf der Strecke im Einsatz. Da jedoch nicht immer genügend betriebsstüchtige Wagen dieser Bauart zur Verfügung standen, kam es auch schon vor, daß solche der Serie 771 eingesetzt werden mußten. Um Umfahrungen der Beiwagen vermeiden zu können, sind dann zwei Triebwagen miteinander gekuppelt unterwegs. Zu schwachen Tageszeiten sind diese Triebwagen auch mal getrennt worden, so daß nur ein Solo-Triebwagen den Betrieb allein aufrecht erhielt.

Die für die Strecke Müncheberg - Buckow neue Dieseltraktion hat für den Besucher der Märkischen Schweiz noch einen weiteren Vorteil: Es wurde dadurch möglich, Planzüge von Berlin über Strausberg und Müncheberg bis direkt nach Buckow, der Perle der Märkischen Schweiz, und zurück zu fahren. Im ersten "Dieselfahrplan" 1993/94 wurde diese Möglichkeit mit den Zugpaaren 5829/5828 sonntags in den Monaten Mai bis September angeboten, nachdem in den Vorjahren bereits Sonderzüge, darunter auch Sondertriebwagen, von Berlin bis nach Buckow gefahren wurden. Ein im Jahre 1969 fehlgeschlagener ähnlicher Versuch realisierte sich damit noch nachträglich.

Mit der erwarteten Verfügung, die Schienenbusse aufgrund ihrer Bauart nicht mehr uneingeschränkt im Netz der Bahn verkehren zu lassen, würde diese Möglichkeit zwar wieder verschwinden, aber ihr Einsatz auf dem einstigen elektrischen Inselbetrieb zwischen Müncheberg (Mark) und Buckow (Märkische Schweiz) wäre so lange gesichert, wie das Reisendenaufkommen zum einen und der technische Verschleiß der ja nun schon bejahrten Fahrzeuge andererseits dem keine Grenzen setzen.

Der Steuerwagen 972 613 mit seinem Triebwagen 772 013 vom Bw Frankfurt/Oder am 09.07.1993 abfahrbereit am Bahnsteig in Buckow (Märkische Schweiz) neben dem Triebwagenschuppen.

(Foto: Peter Schulz)



Schienenbusse auf dem Templiner Kreuz

Im Nordosten Brandenburgs zwischen Schorfheide und Uckermark ist ziemlich genau in der Mitte der Eisenbahnstrecken von Löwenberg (Mark) nach Prenzlau (KBS 285, DR 912, vorher 121 b) und von Fürstenberg (Havel) nach Britz und von dort entlang der Hauptbahn nach Eberswalde Hbf (KBS 286, DR 916, vorher 121 e) die Stadt Templin gelegen. Die Verbindung Löwenberg (Mark) - Templin wurde bereits 1988 in Betrieb genommen, die übrigen Strecken folgten bis 1899. Sie gehörten damals zur Direktion Stettin der Preußischen Staatsbahn. In ihrer Gesamtheit werden sie als Templiner Kreuz bezeichnet.

Die heute etwa 14.000 Einwohner zählende Stadt Templin wurde nach einem Großbrand im Jahre 1735 nahezu völlig neu aufgebaut, wovon heute noch zahlreiche schöne Bauten aus jener Zeit Zeugnis ablegen. In Templin wurde auch das betriebliche Zentrum für dieses Eisenbahnnetz errichtet. Der großzügige Bahnhof zeugt ebenso davon wie die für die Nebenbahnen erstaunliche Dimension des ehemals eigenständigen, heute zum mecklenburgischen Neustrelitz gehörenden Bahnbetriebswerks. Auffallend sind die am Hausbahnsteig neben dem Empfangsgebäude aufgereihten kleineren Dienstgebäude und Schuppen, welche die ständige Ausdehnung belegen. Inzwischen jedoch wirkt der Bahnhof gegenüber dem Aufkommen eher überdimensioniert.

Die zum Templiner Kreuz gehörenden Eisenbahnstrecken führten durch eine ländliche Idylle, und Stationsnamen wie Klein Mutz, Vogelsang, Hammelsprung, Kreuzkrug, Mittenwalde oder gar Himmelpfort klingen genauso, wie die Landschaft aussieht. Der Haltepunkt Ravensbrück bei Fürstenberg (Havel) erinnert jedoch auch an das dunkle NS-Kapitel deutscher Geschichte, als in der Nähe ein Konzentrationslager eingerichtet war.

Die Zugdichte in früheren Jahren spricht für einen ehemals bedeutungsvollen Personenverkehr auf den vier Teilstrecken. Ein Manko jedoch weist der Fahrplan damals wie heute noch aus: Die Streckenführung und die Anlagen in Templin bieten sich für einen vertakteten Zugbetrieb förmlich an, bei dem im Zentrum Templin Anschlüsse in alle Richtungen bestehen. Das ganze Gegenteil ist aber der Fall, wobei selbst auf den durchgehenden Strecken Wartezeiten um eine Stunde eher die Regel sind. Auch durchfahrende Züge sind zum Teil davon betroffen.

Im damaligen Bw Templin waren Anfang der sechziger Jahre Dampflokomotiven wie die der Baureihen 52 und 56 beheimatet. Aber schon 1964 weist der Fahrplan auf dem Kreuz für den Personenverkehr Triebwagen aus, damals noch auf die Teilstrecken nach Fürstenberg (Havel) und Eberswalde Hbf beschränkt. Wenig später sind auch für die Strecke Löwenberg (Mark) über Templin nach Prenzlau Triebwagen belegt. Dieser Einsatz hielt sich über die kommenden Jahre. Zwischen Eberswalde Hbf und Fürstenberg (Havel) wurden für die Personenzugleistungen mit Ausnahme des insgeheim als "Ru" (wie "Russenzug") bezeichneten Zugpaars 462/461 Frankfurt/Oder - Schwerin (Meckl.) und zurück, der eine Zuggruppe mit Weitstreckenwagen für die Sowjetische Armee von und nach Brest oder Moskau mitführte, zeitweilig ausschließlich von Ferkeltaxen übernommen.

Die Templiner Triebwagen sind vereinzelt auch planmäßig über das eigentliche Templiner Kreuz hinausgefahren. So gab es bereits um 1970 herum Triebwagenverbindungen von Templin über Löwenberg (Mark) hinaus bis nach Oranienburg am nördlichen Berliner S-Bahn-Punkt. Der Umlauf der Züge 1462/1463/1488 führt im Winterfahrplan 1969/70 dabei sogar von Templin aus nach Oranienburg und zurück über Templin bis Prenzlau, um von dort dann nach Templin zurückzukehren. Umläufe Templin - Oranienburg - Templin waren darüberhinaus an der Tagesordnung. In Oranienburg konnte man bisweilen LVT der Einsatzorte Templin und Neuruppin gleichzeitig antreffen. Um die Mitte der achtziger Jahre gab es auch ein Zugpaar 6101/6102 Templin - Eberswalde - Bernau (b. Berlin) und zurück.

In den letzten Jahren ging das Reisendenaufkommen auch auf dem Templiner Kreuz spürbar zurück, so daß die Triebwagen eigentlich für die Leistungen ausreichen könnten. Es stehen in Templin jedoch nicht genügend dieser Fahrzeuge zur Verfügung. Ihre Anzahl belief sich in den letzten Jahren ziemlich konstant auf vier Garnituren. Auch zum Zeitpunkt der zweiten Umnummerierung der LVT zum 01.01.1992 standen hier nur die Pärchen der BR 772 bzw. 972 112/712, 153/753, 158/758 und 172/772 zur Verfügung. So kam es, daß heute auf den Strecken um Templin durchaus Personenzüge mit zwei Wagen mit einer 3000 PS starken Diesellokomotive der BR 232 (früher 132), aber mit ziemlich wenigen Reisenden, durchaus keine Seltenheit sind.

Für die Zukunft wird eine Belebung des Reiseverkehrs durch verbesserte Anbindungen dieses Gebietes vor allem an Berlin bei Einsatz von modernen Triebwagen-Zügen der BR 628 erwartet.

Solo-Triebwagen 772 172 der Einsatzstelle Templin des Bw Neustrelitz am 23.03.1994 zwischen zwei Leistungen im Zentrum des Templiner Kreuzes: im Bahnhof Templin. (Foto: Peter Schulz)



Ausgangspunkt Prenzlau

Das ehemals eigenständige Bw Prenzlau, seit 01.07.1967 Einsatzstelle des vorpommerschen Bw Pasewalk, bildet im Land Brandenburg den nördlichsten Punkt, von dem aus Ferkeltaxen auf die Reise gingen. Ihre Unterhaltung erfolgte jedoch zeitweise ebenfalls im Bw Neustrelitz. Ihre Aufgabe bestand in der Bedienung der von Prenzlau aus nördlich und östlich gelegenen Nebenstrecken. Das waren ehemals die Strecken Prenzlau - Klockow (Uckermark) (KBS 122 e, später 924), Prenzlau - Löcknitz (122 f bzw. 925), die Verbindung Damme - Schönermark (122 g bzw. 925 a) sowie die beiden Äste der KBS 122 h bzw. 926 von Prenzlau nach Fürstenwerder und Strasburg über Dedelow. Der Mehrzahl der hier aufgeführten Strecken war es nicht beschieden, eine Streckennummer im wiedervereinigten deutschen Eisenbahnnetz zu erhalten. Gegenwärtig werden davon nur noch die Strecken nach Strasburg als KBS 291 sowie Prenzlau - Damme - Gramzow als KBS 292 befahren, an welche sich der Abschnitt Damme - Löcknitz anschließt. Auf Letzterem wird jedoch offiziell ab Mai 1993 der Personenverkehr als Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen "abgewickelt". Bekanntlich ist das die direkte Vorstufe zur Betriebseinstellung der Eisenbahn. Befürchtungen, ein seit 15.03.1993 eingeführter SEV wegen schlechtem Oberbaus sollte bereits die Stilllegung der Strecke Prenzlau - Strasburg bedeuten, wurden mit der Wiederbefahrung ab 23.05.1993 zunächst widerlegt. Die Gerüchte zur Aufgabe des Zugbetriebes im Nebennetz um Prenzlau verdichten sich jedoch. Zum Einsatz kamen von Prenzlau aus auf diesen Strecken LVT der Bauart 171, im Gegensatz zum Einsatzort Templin. Da beide zeitweilig dem Bw Neustrelitz angehörten, konnte dann nur an der Fahrzeugnummer der Einsatzort erkannt werden. Zuletzt wurden die verbliebenen Leistungen ab Prenzlau auch mit Templiner Schienenbussen abgedeckt.

In Prenzlau ist neben den Bahnhofsbauten der Hauptbahn eine separate mehrgleisige Bahnsteiganlage für die Nebenbahnen noch heute vorhanden. Das Mittelgleis hat jedoch keinen Bahnsteig. Drei Ferkeltaxen nebeneinander: Zufall oder Normalität. 171 853, 171 842 und 171 052 (damals alle zum Bw Pasewalk gehörend) im Frühsommer in Prenzlau. (Foto: Stephan Freund)



Ausblick

Der gegenwärtige Einsatz von Schienenbussen im Gebiet der ehemaligen Reichsbahndirektion Berlin erfolgt planmäßig in folgender Weise (Stand: Jahreswechsel 1994/95):

Der **Betriebshof Berlin-Pankow** besetzt zwei Umläufe zur Bedienung der Strecken der "Heidekrautbahn" Berlin-Karow - Groß Schönebeck (Schorfheide), teilweise nur bis Klosterfelde) sowie Basdorf - Liebenwalde, ergänzt durch einen klassischen Zug-Umlauf. Leider ist aus dem Fahrplan auch nach den Zugnummern nicht erkennbar, welche Züge in welcher Zusammensetzung verkehren. Im Kursbuch sind diese Strecken unter der Regionalverkehrslinie R 8 (KBS 204.8) zu finden. Auch die Pendelzüge Strausberg-Müncheberg (Mark) der R 15, teilweise auch ab und bis Berlin-Lichtenberg - Buckow (Märkische Schweiz), die in diesem Fahrplan sonntags ganzjährig verzeichnet ist.

Vom **Betriebshof Frankfurt/Oder** ist je ein Umlauf für die Fahrten auf den Strecken Müncheberg (Mark) - Buckow (Märkische Schweiz), ebenfalls der R 15 zugeordnet) sowie Fürstenwalde (Spree) - Beeskow (R 23, KBS 204.23) vorgesehen, womit die Triebwagen den gesamten Personenverkehr auf diesen beiden Strecken leisten.

Der **Betriebshof Seddin** setzt einen Umlauf für die Strecke R 22 Ludwigsfelde - Teltow ein, welche inzwischen wieder stündlich im Taktfahrplan befahren wird.

Auch vom **Betriebshof Wustermark** gehen noch regelmäßig Schienenbusse auf die Fahrt. Sie pendeln auf der zeitweilig wegen umfassender Bauarbeiten zur Wiederherstellung der Berlin - Hamburger Eisenbahnverbindung verkürzten R 9 zwischen Falkensee und Falkenhagen (Kr. Nauen).

Der Betriebshof Wittenberge, dem die **Einsatzstelle Neuruppin** jetzt zugehört, hält weiter den Löwenanteil aller betrachteten Stellen. Hier sind die Schienenbusse vor allem in einem 12-tägigen Umlaufplan zusammengefaßt, der die Strecken Neuruppin - Velten (Mark) - Hennigsdorf (b. Berlin) (R 11), Herzberg (Mark) - Neuruppin - Wittstock (Dosse) (KBS 184), Rheinsberg (Mark) - Löwenberg (Mark) und weiter bis Oranienburg (KBS 284), Neuruppin - Neustadt (Dosse) (KBS 271) und Neustadt (Dosse) - Kyritz - Pritzwalk (KBS 183) bedient. Dazu gehören auch die neuen durchlaufenden Verbindungen von Neuruppin bis Berlin-Lichtenberg. Der längste Zuglauf ist dabei wohl der Nahverkehrszug 5057 von Wittstock (Dosse) über Neuruppin nach Hennigsdorf (b. Berlin) mit einer Laufweglänge von immerhin 85 km, die in einer Zeit von zwei Stunden und 18 Minuten bewältigt werden. Dieser "Mammutumlaufplan" wird ergänzt durch einen weiteren eintägigen Umlauf zwischen Neuruppin - Neustadt (Dosse) und Pritzwalk.

Von den übrigen Einsatzstellen im Land Brandenburg sind folgende Einsätze zu beachten:

Die ebenfalls zum Betriebshof Wittenberge gehörende **Einsatzstelle Perleberg** setzt die Triebwagen in Richtung Wittenberge sowie zwischen Pritzwalk und Putzlin ein. Von der zum Betriebshof Neustrelitz zählenden Einsatzstelle Templin aus erfolgen Fahrten auf dem Templiner Kreuz, vorrangig auf den Strecken nach Fürstenberg (Havel) und Prenzlau. Schließlich sind von Prenzlau aus Fahrten auf den umliegenden Nebenbahnen zu nennen, diese Strecken sollen dem Vernehmen nach ab Sommer 1995 nicht mehr mit Personenzügen befahren werden.

Das zum Land Brandenburg gehörende Ziesar wird ebenfalls von Triebwagen angefahren, und zwar von der in Sachsen-Anhalt gelegenen Einsatzstelle Jerichow des Bh Stendal aus.

Nachdem die Zukunft für die von der DR stammenden Schienenbusse zunächst ungewiß erschien, wurden inzwischen einige Vorhaben eingeleitet, die einen mittelfristigen Erhalt und Einsatz gesichert erscheinen lassen. So wurde nach den ersten Mustern ein umfassender Umbau aller noch vorhandener Fahrzeuge begonnen. Realisiert wird das im ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Halle und betrifft die Fahrzeuge der BR 771 und 772. Der Umfang der Umbauten wurde schon beschrieben. Äußerlich unterschieden sich die rekonstruierten Fahrzeuge von den noch im ursprünglichen Zustand befindlichen durch den in den DB-Nahverkehrsfarben mintgrün/hellgrau gehaltenen Außenanstrich.

Aber die Umbauten beschränken sich nicht auf Erneuerung: Es erfolgten bereits Umbauten aus Beiwagen der BR 971 zu Steuerwagen der BR 972, sowie neuerdings auch in Triebwagen der BR 772, möglich durch die gleichen Abmessungen der Fahrzeuge, erforderlich zur Behebung des derzeitigen Triebwagen-Defizits. Die Est. Neuruppin bekam als erste in Brandenburg von den Umbauten die Wagen 772 175 und 177 zugeteilt.

Im Regionalverkehr wird künftig eine spürbare Modernisierung des Fahrzeugparks auch durch Beschaffung von vierachsigen Triebwagen der BR 628 erfolgen. Für den Nordosten Deutschlands sollen diese alle in Neustrelitz unterhalten werden. Die Befürchtung, daß die Schienenbusse wegen ihrer besonderen Bauart nach der EBO nicht mehr eingesetzt werden dürfen, ist aber trotzdem derzeit nicht aktuell. Im Gegensatz werden sie in ihrem "2.Leben" eine Bereicherung und Ergänzung des Fahrzeugparks für Nebenstrecken darstellen und somit auf so mancher künftig regional oder privat betriebenen Bahnstrecke zu sehen sein. Wünschen wir den kleinen Ferkeltaxen eine noch möglichst lange Lebensdauer!

Für heutige Begriffe auf der Nebenbahn geradezu ein Gedränge: Fahrgastwechsel beim Zug in Richtung Berlin auf dem Haltepunkt Wandlitzsee am 14.8.1984. (Foto: Peter Schulz)



Der Salon-LVT der Rbd Berlin

Zu DDR-Zeiten hatte die DR aufgrund staatlich vorgegebener Beförderungs-Konzeptionen zwischen den Transportzweigen nicht die Sorge um fehlende Nachfrage, sondern eher um eng bemessene Kapazitäten. Die Wende brachte auch hier eine völlig neue Situation hervor: Es galt, eine neue Bestimmung für die künftigen Möglichkeiten zu finden. Plötzlich waren durch Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der Schiene in der Fahrplangestaltung Trassen frei, und auch der Fahrzeugpark war gegenüber der Nachfrage überdimensioniert. Mit der Erforschung und Umsetzung von sich daraus ergebenden Möglichkeiten wurden die bei der DR gerade gebildeten Generalvertretungen Personenverkehr beauftragt. Ein neues Feld eröffnete sich daraus in Form des Anbieters von organisierten Gruppenfahrten mit Regelzügen und auch Sonderzügen (praktisch die Wiederentdeckung der in den siebziger Jahren von der DR vielerorts angebotenen sogenannten Verwaltungs-Sonderzügen) zu Tagesausflügen. Darüberhinaus entstand der Gedanke, Fahrten nach eigenem Wunsch-Programm für Dritte anzubieten. Dazu boten sich wegen der geringen Platzzahl die Ferkeltaxen an, mit oder ohne Beiwagen ergaben sich die richtige Größe für Betriebsausflüge, Vereinsfeiern oder auch besonderen Familienfeiern. Die erste Umsetzung dieses Gedankens wurde in Berlin durch LEF-Mitglieder vorgeschlagen und durchgeführt: Im Dezember 1990 konnte man unter dem Motto "Eisbeinschmaus mal nicht zu Haus - Mit der Ferkeltaxe nach Wandlitz" einen gemütlichen Abend verbringen. Die erste Fahrt führte von Berlin-Wannsee über die Stadtbahn. Die Teilnehmer erinnern sich noch an die ungläubigen Gesichter der Reisenden z.B. auf dem Bahnsteig in Berlin Zoo, als die kleine, lustige Fuhre dort einfuhr. Die Fahrt war so stark ausgebucht, daß kurzfristig noch eine zweite eingelegt werden mußte. Diese Eisbeinfahrten konnten bisher durch unseren Verein alljährlich in der Adventszeit intern wiederholt werden, wobei in jedem Jahr ein anderes Ziel angefahren wurde. War es im Jahre 1991 Buckow, so im Folgejahr Liebenwalde, 1993 Bad Saarow-Pieskow und schließlich 1994 Bad Freienwalde (Oder).

Die ersten öffentlichen Fahrten sollten als Initial dienen, was voll gelang. Die Nachfrage an Charterfahrten mit Triebwagen nach eigener Wahl stieg rasant an. Das führte bald zu der Entscheidung in der Rbd Berlin, eines dieser kleinen Fahrzeuge für diesen Zweck besonders "aufzumöbeln". Im wahrsten Sinne des Wortes kamen in den LVT 172 131 Tische, Gardinen, Lampen, Fußbodenbelag, Polsterbezüge hinein. Sogar eine Lautsprecheranlage wurde dabei eingebaut. Die gute Resonanz bestätigte die Idee, und noch im gleichen Jahr erfuhr auch der dazugehörige Steuerwagen eine ähnliche Ausrüstung. Bei der Umrüstung wurde die Sitzplatzanzahl geringfügig auf 46 Plätze im LVT und 36 Plätze im LVS reduziert, im Steuerwagen wurde aus dem Traglastenabteil eine Bar.

Die Bauart der Schienenbusse eignet sich für solche Ausflüge, wenn die Fahrzeit je Richtung etwa unter zwei Stunden liegt. Darüberhinaus wird die Fahrt wegen der harten Federung und der Fahrgeräusche etwas ungemütlicher. Damit ist der Einsatzkreis abgesteckt: Die um Berlin herum gelegenen Nebenbahnen bieten sich für solche Ausflüge an. Häufige Zielorte waren somit auch in der Folgezeit neben den bereits genannten Neuruppin, Niederfinow, Groß Schönebeck und überhaupt die Schorffheide. Aber auch Strecken, auf welchen keine planmäßigen Personenzüge verkehren, wurden ab und zu befahren. So wurden vereinzelt Fahrten nach Neu Rüditz, Ketzin oder Töpchin beobachtet. Anlässlich einer Veranstaltung rund um den SVT am Wriezener Güterbahnhof in Berlin veranstaltete der Fahrgastverband ProBahn am 11.9.1994 sogar ein Bündel solcher Fahrten, in dem Salon-LVT von hier zum Teil auf Güterzugstrecken nach Berlin-Hohenschönhausen (an der Industriebahn), Schönefeld Süd sowie Berlin-Nordost unterwegs war. Aber wohl noch ausgefallener waren die Sonderfahrten auf dem Rangierbahnhof Berlin-Pankow anlässlich des 100-jährigen Bestehens von Bahnhof und Bw: Von der Fahrzeugausstellung auf der Ladestraße in der Nähe der Berliner Straße pendelte der LVT 772 128 zum Bw bis hinter die "Schwarze Brücke". Die Nachfrage war hier so groß, daß die vorgesehene Einsatzzeit des Fahrzeugs an den Ausstellungstagen noch verlängert werden mußte - wann kann man auch schon mal über einen Rangierbahnhof fahren!

Der Einsatz von Charterzügen insbesondere ab den Berliner Bahnhöfen brachte es mit sich, daß in letzter Zeit praktisch auf jeder Strecke - zumindest im Berliner Umland - Ferkeltaxen zum Einsatz kamen. Aber auch von anderen Ausgangspunkten sind solche Fahrten durchgeführt worden, so von Frankfurt/Oder, hier beispielsweise als Sonderzug zum Bahnhofsfest, zum Vatertag 1992 nach Bad Freienwalde (Oder), die Berliner Eisenbahnfreunde ließen am 13. und 14. Dezember 1992 anläßlich ihres traditionellen Weihnachtsmarktes in Lichterfelde West zwischen dort und Zehlendorf die Garnitur 772 142/972 142 pendeln, oder von Potsdam, wo u.a. am 25.09.1994 eine LVT-Sonderfahrt nach Ketzin startete, hier schon mit dem bereits umgebauten hellgrünen LVT 772 110. Gegenwärtig herrscht Mangel an Schienenbussen, d.h. die Umlaufpläne erfordern mit der technologischen Reserve mehr Fahrzeuge, als eigentlich vorhanden sind. Bei Ausfällen mußte deshalb häufig auf Ersatzgestellungen mit lokbespannten Zügen zurückgegriffen werden. Solange aber noch Ferkeltaxen zur Verfügung stehen, werden wir sie wohl auch künftig auf vielen Strecken planmäßig oder im Sonderverkehr beobachten können.

Das Innenleben des sogenannten "Salon-Ferkels" 172 131 während der vorweihnachtlichen Eisbeinfahrt der Lichtenberger Eisenbahnfreunde am 03.12.1993. (Foto: Sammlung Peter Schulz)



Anhang: Ausgewählte Fahrzeugstatistik

Stationierung von LVT im Gebiet der ehemaligen Rbd Berlin

(nur VT; VB bzw. VS können teilweise abweichende Stationierungen aufweisen)

* Fahrzeug-Nummer bzw. Bw-Bezeichnung zum Zeitpunkt der erstmaligen Nennung

Fahrz.-Nr. *	Stationierung von - bis	Herkunft * bzw. Heimat-Bw bzw. Bh	Verbleib
771 003	01.03.1993 - 06.05.1993	Wittenberge Wustermark	- Salzwedel
171 014	29.11.1963 - 27.01.1966	ID Frankfurt (O) Pbf	- Wittenberg
171 015	11.1963 - 1965 1965 - 25.07.1969 26.07.1969 - 01.10.1969 02.10.1969 - 10.08.1975 11.08.1975 - 1975 1975 - 23.06.1976	ID Frankfurt (O) Pbf Pankow Wustermark Pankow Seddin Pankow	- Halberstadt
171 016	12.1963 - 26.10.1964 27.10.1964 - 09.06.1971 10.06.1971 - 29.06.1971 30.06.1971 - 20.02.1976	ID Frankfurt (O) Pbf Pankow Wustermark Pankow	- Stendal
171 017	12.1963 - 20.03.1967 21.03.1967 - 23.05.1967 24.05.1967 - 24.06.1967 25.06.1967 - 10.09.1969 11.09.1969 - 25.09.1969 26.09.1969 - 03.02.1987 04.02.1987 - 02.07.1987 03.07.1987 - 23.02.1993	ID Frankfurt (O) Pbf Wustermark Pankow Frankfurt (O) Pbf Wustermark Frankfurt (O) Pankow Frankfurt (O)	- Stralsund
171 018	12.1963 - 23.11.1965 24.11.1965 - 17.02.1971 18.02.1971 - 18.02.1971 19.02.1971 - 19.01.1976	ID Seddin Pankow Wustermark Pankow	- Salzwedel
171 019	12.1963 - 23.11.1965 24.11.1965 - 02.08.1966 03.08.1966 - 06.11.1977	ID Seddin Frankfurt (O) Pbf Pankow	- Stendal
171 020	15.04.1966 - 23.10.1969 24.10.1969 - 01.1970 01.1970 - 20.02.1970 21.02.1970 - 23.03.1970 24.03.1970 - 19.04.1970 20.04.1970 - 11.09.1970 12.09.1970 - 28.09.1971	Reichenbach Frankfurt (O) Pbf Pankow Wustermark Pankow Wustermark Pankow Wustermark	

	29.09.1971 - 04.02.1976 05.02.1976 - 02.1976 02.1976 - 29.04.1976	Pankow Wustermark Pankow	- Halberstadt
171 022	08.10.1973 - 05.12.1985 06.12.1985 - 08.12.1987 09.12.1987 - 01.06.1994 02.06.1994 -	Reichenbach Frankfurt (O) Wustermark Frankfurt (O) Seddin	
171 029	01.1964 - 06.09.1966 07.09.1966 - 12.12.1966 13.12.1966 - 28.03.1970 29.03.1970 - 17.09.1975	ID Frankfurt (O) Pbf Pankow Frankfurt (O) Pbf Pankow	- Güsten
171 030	01.1964 - 11.11.1970 12.11.1970 - 03.12.1970 04.12.1970 - 05.10.1987 06.10.1987 - 24.11.1987 25.11.1987 - 23.02.1993	ID Frankfurt (O) Pbf Wustermark Frankfurt (O) Seddin Frankfurt (O)	- Stralsund
171 031	01.1964 - 1965 1965 - 02.09.1975	ID Frankfurt (O) Pbf Pankow	- Salzwedel
171 032	04.01.1964 - 02.12.1969 03.12.1969 - 16.02.1970 17.02.1970 - 25.05.1983 26.05.1983 - 08.06.1983 09.06.1983 - 03.11.1988 04.11.1988 - 21.12.1988 22.12.1988 - 21.03.1989 22.03.1989 - 13.06.1991 14.06.1991 -	ID Frankfurt (O) Pbf Pankow Frankfurt (O) Pbf Pankow Frankfurt (O) Pankow Frankfurt (O) Pankow Frankfurt (O)	
171 035	15.09.1969 - 10.1969	Reichenbach Pankow	- Reichenbach
171 037	23.11.1978 - 30.09.1982 (29.06.1982 Unfall; 30.09.1982 z; 28.09.1983 +)	Hoyerswerda Frankfurt (O)	
171 040	26.05.1981 - 25.11.1993	Eisenach Seddin	- Güsten
171 048	14.09.1969 - 26.09.1969	Hoyerswerda Rbd Berlin	- Hoyerswerda
171 053	05.08.1964 - 15.02.1990	ID Frankfurt (O) Pbf	- Pasewalk
171 055	20.08.1964 - 30.08.1987 31.08.1987 - 30.12.1992	ID Frankfurt (O) Pbf Wustermark	- Eisenach
171 061	14.12.1980 -	Neustrelitz Seddin	

171 062	22.10.1964 - 08.12.1965	ID Frankfurt (O) Pbf	- Wittenberge
171 064	16.10.1973 - 05.11.1980 06.11.1980 - 31.03.1981 01.04.1981 - 20.08.1981 21.08.1981 - 06.09.1981 07.09.1981 - 11.10.1992 12.10.1992 - 01.06.1994 02.06.1994 -	Wittenberge Seddin Frankfurt (O) Wustemark Pankow Seddin Frankfurt (O) Seddin	
171 065	05.09.1984 - 19.10.1990	Eisenach Wustemark	- Dresden
171 067	11.11.1973 - 20.01.1974	Wittenberge Pankow	- Dresden
171 070	1972 - 31.07.1973 01.08.1973 - 05.08.1975	Gotha Seddin Pankow	- Salzwedel
172 003	14.11.1965 - 24.03.1966 25.03.1966 - 11.02.1968 12.02.1968 - 16.04.1968 17.04.1968 - 01.05.1968 02.05.1968 - 07.06.1968 08.06.1968 - 01.06.1991 02.06.1991 - 14.06.1991 15.06.1991 -	ID Seddin Wustemark Frankfurt (O) Wustemark Pankow Wustemark Pankow Frankfurt (O)	
172 004	14.11.1965 - 21.03.1966 22.03.1966 - 28.08.1985	ID Seddin Wustemark	- Altenburg
172 005	15.11.1988 - 16.11.1988	Wittenberge Wustemark	- Wittenberge
772 008	01.09.1993 -	Stendal Frankfurt (O)	
172 009	17.12.1965 - 19.04.1965 20.04.1965 - 23.03.1967 24.03.1967 - 03.07.1967 04.07.1967 - 23.01.1968 24.01.1968 - 17.02.1968 18.02.1968 - 27.08.1987 28.08.1987 - 10.11.1987 11.11.1987 - 22.08.1988 23.08.1988 - 03.11.1988 04.11.1988 - 09.10.1991 10.10.1991 - 14.10.1992 10.08.1993 -	ID Frankfurt (O) Pbf Wustemark Frankfurt (O) Pbf Wustemark Seddin Wustemark Seddin Wustemark Pankow Wustemark Frankfurt (O) Eisenach Frankfurt (O)	

172 010	17.12.1965 - 06.01.1967 07.01.1967 - 30.07.1973 31.07.1973 - 28.09.1990 29.09.1990 - 10.06.1991	ID Frankfurt (O) Pbf Wustermark Seddin Wustermark	- Eisenach
172 011	22.01.1974 -	Dresden Seddin	
172 012	12.04.1985 - 14.04.1985 15.07.1986 - 26.07.1986	Wittenberge Pankow Wittenberge Wustermark	- Wittenberge
172 013	13.09.1975 - 04.11.1981 12.02.1982 - 05.01.1983 06.01.1983 - 26.05.1983 27.05.1983 -	Cottbus Pankow Neustrelitz Pankow Wustermark Frankfurt (O)	
172 014	31.12.1965 - 20.02.1966 21.02.1966 - 30.07.1973 31.07.1973 - 22.11.1982 23.11.1982 - 10.01.1983 11.01.1983 - 30.08.1991	ID Frankfurt (O) Pbf Wustermark Seddin Wustermark Frankfurt (O)	- Eisenach
172 015	22.09.1975 - 05.01.1983 06.01.1983 - 12.05.1983 13.05.1983 -	Cottbus Pankow Wustermark Frankfurt (O)	
172 101	14.03.1970 - 31.07.1973 01.08.1973 - 01.06.1991 02.06.1991 - 14.06.1991 15.06.1991 - 02.05.1994	Leipzig Hbf Süd Seddin Wustermark Pankow Frankfurt (O)	- Stendal
172 104	10.02.1969 - 24.05.1971 25.05.1971 - 02.02.1972 03.02.1972 - 07.01.1976 08.01.1976 - 14.06.1991 15.06.1991 - 25.05.1994	ID Pankow Wustermark Seddin Pankow Frankfurt (O)	- Nordhausen
172 105	06.02.1969 - 28.09.1971 29.09.1971 - 30.05.1994 31.05.1994 -	ID Pankow Wustermark Berlin-Pankow	
772 107	07.11.1994 -	Wittenberge Frankfurt (O)	
172 111	20.03.1969 - 28.03.1969 29.03.1969 - 27.07.1973 (13.10.1969 Unfall, 13.02.1970 z, 07.1973 Wiederaufbau)	ID Wustermark Pankow	

172 114	01.11.1975 - 07.01.1976 08.01.1976 - 17.11.1993	Cottbus Pankow Seddin	- Stendal
172 115	31.01.1976 - 26.07.1985 27.07.1985 - 26.09.1985 27.09.1985 - 14.06.1991 15.06.1991 - 30.05.1994 31.05.1994 - 26.09.1994	Jerichow Pankow Wustermark Pankow Frankfurt (O) Berlin-Pankow	- Leipzig Süd
172 119	22.09.1990 - 23.09.1991 24.09.1991 - 30.05.1994 31.05.1994 - 29.11.1994	Neuruppin Wustermark Frankfurt (O) Berlin-Pankow	- Leipzig Süd
172 125	30.08.1985 -	Altenburg Wustermark	
172 126	06.06.1969 - 20.10.1969	ID Pankow	- Neuruppin
172 128	04.06.1975 - 26.11.1987 27.11.1987 - 10.12.1987 11.12.1987 - 14.06.1991 15.06.1991 - 30.09.1992	Cottbus Pankow Frankfurt (O) Pankow Frankfurt (O)	- Jerichow
172 130	02.06.1976 - 07.01.1983 08.01.1983 - 27.01.1983 28.01.1983 - 25.05.1983 26.05.1983 - 23.09.1983 24.09.1983 - 29.04.1991 30.04.1991 - 05.06.1991 06.06.1991 - 07.1991 07.1991 - 15.04.1994	Neustrelitz Pankow Frankfurt (O) Pankow Frankfurt (O) Seddin Pankow Wustermark Seddin	- Leipzig Süd
172 131	04.06.1975 - 14.06.1991 15.06.1991 - 31.12.1992 01.01.1993 -	Cottbus Pankow Frankfurt (O) Wustermark	
172 142	07.02.1972 - 13.02.1972 27.06.1975 - 30.09.1987 01.10.1987 - 13.10.1987 14.10.1987 - 04.01.1989 05.01.1989 - 09.04.1989 10.04.1989 - 14.06.1991 15.06.1991 - 30.05.1994 31.05.1994 -	Cottbus Pankow Cottbus Pankow Seddin Pankow Seddin Pankow Frankfurt (O) Berlin-Pankow	

772 153	30.07.1994 -	Neustrelitz Berlin-Pankow	
172 158	10.1980 - 31.10.1980	Neustrelitz Frankfurt (O)	
	14.05.1985 - 07.06.1985	Neustrelitz Pankow	- Neustrelitz
172 171	20.01.1970 - 25.09.1983	Leipzig Hbf Süd	
	26.09.1983 - 16.10.1984	Seddin	
	17.10.1984 - 11.04.1994	Pankow Wustermark	- Eisenach
172 172	11.1980 - 12.12.1980	Neustrelitz Seddin	
	24.01.1981 - 15.03.1981	Neustrelitz Wustermark	- Neustrelitz

Etwas ungewöhnlich ist der dreiteilige Einsatz von Ferkeltaxen. Hier fährt ein solcher Zug mit Steuerwagen 172 615 (Bw Pankow) mit Vielfachsteuerung Ende Juli 1980, von Basdorf kommend, an den S-Bahnsteig Berlin-Karow heran. (Foto: Peter Schulz)



Fahrzeugbestand am Erfassungstag:

Bw / Bh Frankfurt (Oder):

30.06.1970: 171 017, 030, 032, 053, 055
30.06.1980: 171 017, 022, 030, 032, 037, 053, 055
30.06.1990: 171 017, 022, 030
172 013, 014, 015
11.01.1995: 771 032
772 003, 008, 009, 013, 015, 107

Bw Neuruppin:

30.06.1970: 172 102, 103, 106, 107, 110, 118, 120, 122, 124, 126, 137, 150, 159,
164, 169, 173
30.06.1980: 172 102, 103, 106, 107, 110, 118, 120, 122, 124, 126, 137, 150, 159,
164, 169, 173
30.06.1990: 172 102, 103, 106, 107, 110, 118, 119, 120, 122, 124, 126, 129, 137,
141, 145, 150, 159, 161, 164, 169, 173

Bw / Bh Berlin-Pankow:

30.06.1970: 171 015, 016, 018, 019, 020, 029, 031
172 104, 105
30.06.1980: 172 013, 015, 104, 115, 128, 130, 131, 142
30.06.1990: 171 032, 104, 115, 128, 131, 142
11.01.1995: 772 105, 142, 153

Bw / Bh Seddin:

30.06.1970: 172 101, 171
30.06.1980: 171 064
172 010, 011, 014, 114, 171
30.06.1990: 171 040, 061, 064
172 010, 011, 114, 130
11.01.1995: 771 022, 064
772 011, 178

Bw Templin / Est Templin des Bw Neustrelitz (ab 01.01.1972):

- 30.06.1970: 171 042, 043 (alle Prenzlau)
172 119, 130, 141, 153, 167, 172
- 30.06.1980: 171 042, 044, 052, 059, 060, 061 (alle Prenzlau,
ab 01.03.1989 zeitweilig zu Bw Pasewalk)
172 119, 141, 153, 158, 167, 172
- 30.06.1990: 172 112, 153, 158, 172
- 11.01.1995: 771 042,
772 004, 112, 116, 158, 172

Bw Wittenberge:

- 30.06.1970: 171 064, 067
- 30.06.1980: 171 003, 043
172 005, 006, 012, 016
- 30.06.1990: 171 003, 043
172 005, 006, 012, 016
- 11.01.1995 (einschl. Est Neuruppin):
771 043, 050, 053
772 006, 012, 016, 110, 114, 118, 123, 124, 126, 129, 132, 137, 143,
147, 150, 155, 161, 169, 173, 175, 177

Bw Wustermark:

- 30.06.1970: 172 003, 004, 009, 010, 014
- 30.06.1980: 172 003, 004, 009, 101, 105, 111
- 30.06.1990: 171 055, 065
172 003, 009, 101, 105, 111, 125, 171
- 11.01.1995: 772 125, 131



Der Salon-LVT 772 131 der Rbd Berlin: Zugpause am Bahnsteig in Bernau vom Güterboden aus gesehen. (21.5.1992, Foto: Peter Schulz)

Begegnung zweier Görlitzer Triebwagen beim Einsatz des Salon-LVT vom inoffiziellen Haltepunkt Berlin Wriezener Bahnhof zu einer öffentlichen Sonderfahrt am 11.9.1994. Der SVT 18.16.08 alias 175 015/016 wird von einer BSW-Freizeitgruppe als Klub und Begegnungsstätte unterhalten (Foto: Karsten Heime)



Ausgewählte technische Daten verschiedener Leichttriebwagen

Bezeichnung	DRG VT133.0 DB VT 98.95 DB VT 89.9	DB 798.95	DR VT 2.09.0 DR VT 171.0	DR VT 2.09.1 DBAG 771/772	DR VT 4.12.0 DB/DBAG DR 173.002 628.2/928.2
Länge über Puffer bzw. Kupplung / mm	10.100	13.950	13.550	13.550	24.700
Treibraddurchmesser / mm	700	900	900	900	950
Achsfolge	A 1 *	Bo	1 A	1 A	(1A)' (A1)' 2'B' + 2'2'
Höchstgeschwindigkeit km/h	45	90	90	80	125
Motorleistung / PS	2 x 40	2 x 150	180	180	2 x 220
Sitzplätze 1. / 2. Klasse	- / 24	- / 58	- / 54	- / 48	9 / 54
erstes Baujahr	1933	1955	1962	1964	1965
Hersteller	Wismar	Uerdingen	Bautzen	Bautzen/ Görlitz **	Bautzen
Motor	Ford Köln	Büssing	Roßlau	MAN	Roßlau
Getriebe	Ford Köln	Friedrichsh.	Gotha	Voith	Gotha
Beiwagen / Steuerwagen	-	VB / VS	VB	VS	-
				RAW Halle	verschiedene
				MAN	Daim
				Voith	Voith
				VS	-

* = in jeder Fahrtrichtung

** = ab VT 2.09.201 (172.101)

Literaturverzeichnis

- Berger: Historische Bahnhofsbauten, Band 1; Transpreß Berlin
- Borchert/Kirsche: Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn; Transpreß Berlin 1986
- Kuhlmann: Die dieselbetriebene Berliner S-Bahn; in: Verkehrsgeschichtliche Blätter Nr. 1 und 2/1980, S. 18 bzw. 29
- Otto Laubig: Die Heidekrautbahn zwischen gestern und heute; Manuskript 1991
- Neubacher/Poppel/Kramer: Vom Blauen Bock zur S 2; in: Berliner Verkehrsblätter Nr. 10 (39) 1992, S. 203
- Leichtverbrennungstriebwagen LVT 772; Prospekt der DR, Berlin, 1991
- Lückenschluß Lichtenrade - Mahlow - Blankenfelde; Infoblatt der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, Berlin 1992
- Merkbuch für Triebfahrzeuge, Dv 939 der DR; Ausgabe 1962 und Nachträge
- Kursbücher und andere Unterlagen der DR, verschiedene Jahrgänge

Herausgeber:

Lichtenberger Eisenbahnfreunde Berlin e.V. (LEF), Freizeitgruppe des Bahnsozialwerkes BSW Berlin

Text: Peter Schulz
Statistik: Andreas Stange
Redaktion: Andreas Ermer, Karsten Heime, Peter Schulz
Weitere Informationen lieferten: Jürgen Brauner, Jürgen Fehlner, Stefan Freund, Gerhard Liesch, denen hiermit nochmals gedankt wird.

Redaktionsschluß: Januar 1995

Titelfoto: Zug aus 772 105 und 972 105 des Bw Wustermark nach Abfahrt im Bahnhof Falkensee in Richtung Albrechtshof am 07.03.1993 (Foto: Karsten Heime)

Rücktitel, oben: Zugkreuzung auf dem Bahnhof Kyritz (Strecke Neustadt/Dosse - Pritzwalk) mit zwei schon umgebauten Neuruppiner Triebwagen-Zügen: 771 050 / 971 850 in Richtung Neustadt/Dosse und 772 143/972 743 in Richtung Pritzwalk am 06.11.1994 (Foto: Peter Schulz)

unten: Der mit Panorama-Scheiben ausgerüstete LVT 171 022 des Bw Frankfurt (Oder) in Beeskow am 22.01.1991 vor dem Empfangsgebäude der Kreisbahn (Foto: Peter Schulz)

Zeichnung 3. US: aus Eisenbahnpraxis Nr. 9/1970, S. 306, Transpreß Berlin 1970
Gekauft, gescannt und als PDF erstellt von Willi77 aka krisch64!
Druck und Gesamtherstellung: Druckerei der DBAG Berlin

